

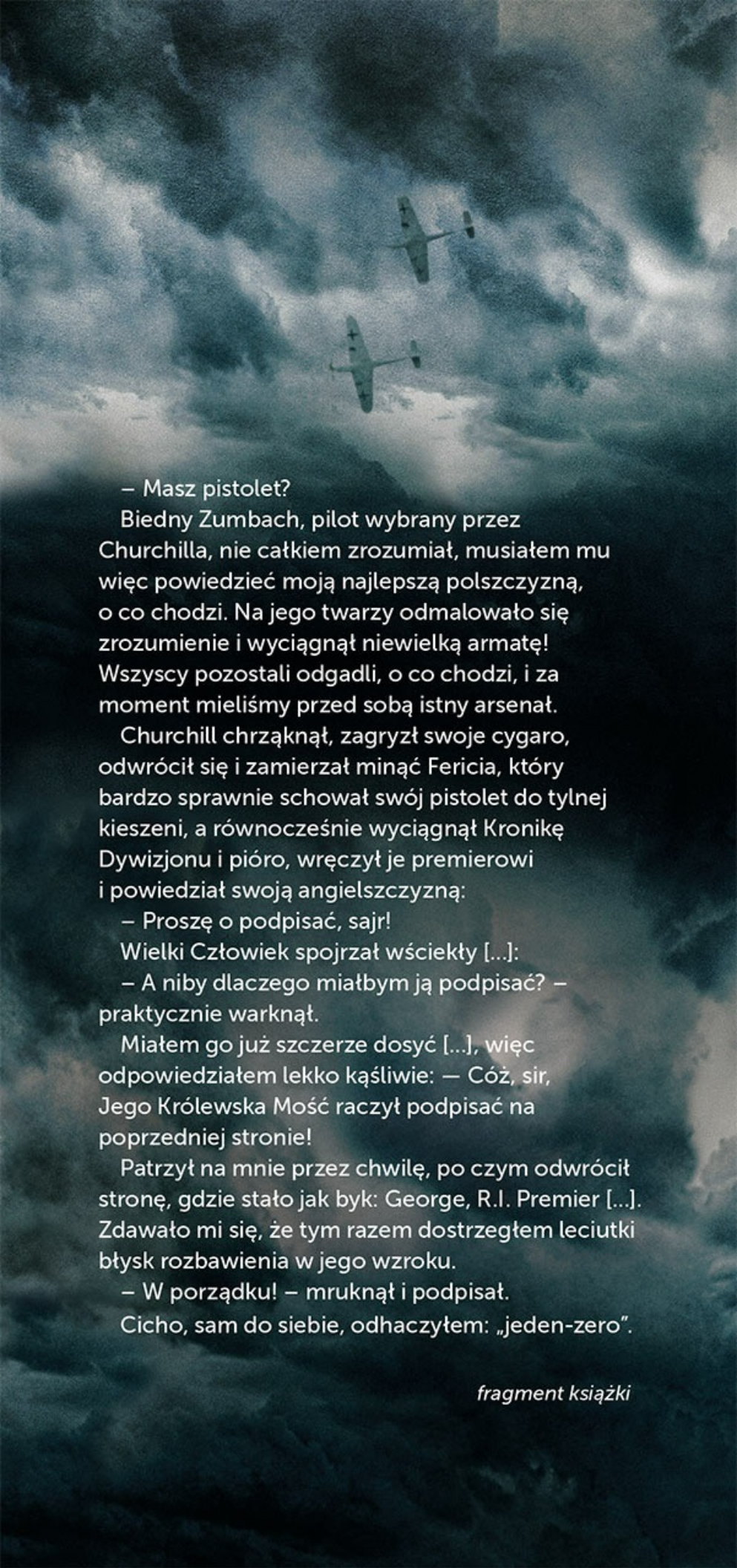
J·O·H·N·N·Y K·E·N·T



POLACY SĄ NAJLEPSI

— WSPOMNIENIA KANADYJCZYKA —
Z DYWIZJONU 303

BELLONA

Two biplanes are flying in a cloudy sky. The sky is filled with dark, dramatic clouds, and the planes are silhouetted against the lighter patches of light breaking through. One plane is higher and further away than the other, both appearing to fly in the same direction.

– Masz pistolet?

Biedny Zumbach, pilot wybrany przez Churchilla, nie całkiem zrozumiał, musiałem mu więc powiedzieć moją najlepszą polszczyzną, o co chodzi. Na jego twarzy odmalowało się zrozumienie i wyciągnął niewielką armatę! Wszyscy pozostali odgadli, o co chodzi, i za moment mieliśmy przed sobą istny arsenał.

Churchill chrząknął, zagryzł swoje cygaro, odwrócił się i zamierzał minąć Fericia, który bardzo sprawnie schował swój pistolet do tylnej kieszeni, a równocześnie wyciągnął Kronikę Dywizjonu i pióro, wręczył je premierowi i powiedział swoją angielszczyzną:

– Proszę o podpisać, sajr!

Wielki Człowiek spojrztał wściekły [...]:

– A niby dlaczego miałbym ją podpisać? – praktycznie warknął.

Miałem go już szczerze dosyc [...], więc odpowiedziałem lekko kąśliwie: – Cóż, sir, Jego Królewska Mość raczył podpisać na poprzedniej stronie!

Patrzył na mnie przez chwilę, po czym odwrócił stronę, gdzie stało jak byk: George, R.I. Premier [...]. Zdawało mi się, że tym razem dostrzegłem leciutki błysk rozbawienia w jego wzroku.

– W porządku! – mruknął i podpisał.

Cicho, sam do siebie, odhaczyłem: „jeden-zero”.

fragment książki

Spis treści

Karta tytułowa

Karta redakcyjna

Podziękowania

Człowiek ukryty za tymi wspomnieniami

Słodkie wspomnienia

Skromne początki

Czas chwały

Srogi esteta

Kobieciarz czy przywódca?

Źródła

Wspomnienia Kanadyjczyka z Dywizjonu 303

O Autorze

Przedmowa

1. Wczesne doświadczenia

2. Szkolenie lotnicze

3. Farnborough

4. Pilot doświadczalny

5. Bitwa o Anglię

6. Dowódca dywizjonu

7. Na czele skrzydła

8. Cykl wykładów

9. Bliski Wschód

10. Wielka Brytania i Niemcy

11. Szef pilotów doświadczalnych

12. Oficer na wymianie

13. Ostatni akord

Ludzkie koszty bohaterstwa

Kwestionowanie norm

Wyzwanie czasu pokoju

Jeden z wielu

Pod ostrzałem

Koniec

Źródła

Indeks

Bellona proponuje

Okładka

J·O·H·N·N·Y K·E·N·T

**POLACY
SĄ NAJLEPSI**

— WSPOMNIENIA KANADYJCZYKA —
Z DYWIZJONU 303

Przekład
Wojtek Matusiak

BELLONA
W A R S Z A W A

Tytuł oryginalny

One of the Few.

A Triumphant Story Of Combat In The Battle Of Britain by Johnny Kent

Projekt okładki i stron tytułowych

Paweł Panczakiewicz

Redakcja merytoryczna

Grażyna Szaraniec

Redaktor prowadzący

Joanna Proczka

Redaktor techniczny

Robert Gretzyngier (www.gretza.pl)

Korekta

Grażyna Ćwietkow-Góralna

Joanna Kłos

Indeks

Bartosz Miłaszewski

Ilustracje na okładce

Samolot Messerschmitt – Miłosz Rusiecki

Dolne zdjęcie – Fox Photos/Hulton Archive/Getty Images

Copyright © for the Polish edition and translation by Bellona Spółka Akcyjna,

Warszawa 2017

Copyright © by The History Press, 2016

Published by arrangement with Lester Literary Agency

Zapraszamy na stronę Wydawnictwa:

www.bellona.pl

Dołącz do nas na Facebooku

www.facebook.com/Wydawnictwo.Bellona

Księgarnia internetowa

www.swiatksiazki.pl

ISBN: 978-83-11-15039-3

Skład wersji elektronicznej: pan@drewnianyrower.com

Z wielką przyjemnością dedykuję tę książkę trojgu moim droгим dzieciom: Stuartowi, Joannie i „Cindy”, ufając, że pomoże im ona spojrzeć na mnie z uczuciem i zrozumieniem w tych latach, które są jeszcze przed nami.

Johnny Kent

*Dedykacją tej książki chcę objąć także moje dzieci, Claudię i Raoula – w nadziei, że pomoże im ona poznać i zrozumieć Dziadka, którego niestety nie było im dane spotkać.
Kochałby Was oboje gorąco.*

Alexandra Kent

Podziękowania

Jestem głęboko wdzięczna niezliczonym osobom za zachętę i pomoc, jakiej mi udzieliły w podejmowanych przeze mnie w ostatnich latach staraniach, aby lepiej zrozumieć życie mojego ojca. Chciałabym gorąco podziękować Richardowi Kingowi – autorowi książki *303 Polish Squadron Battle of Britain Diary*, opisującej udział Dywizjonu 303 w Bitwie o Anglię – który jako jeden z pierwszych wyprawił mnie w tę podróż wielkich odkryć. Nieocenioną pomoc i uprzejmość okazali mi pracownicy Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie, a zwłaszcza Krzysztof Barbarowski i Wojtek Deluga, a także kurator Muzeum RAF w Hendon, Peter Devitt. Inni, którzy nieustannie poświęcali mi swój czas i pomoc, a przy okazji podarowali ciekawe opowieści, to: Ryszard Kornicki, przewodniczący Komitetu Pomnika Lotników Polskich w Northolt, i jego żona Lepel; weteran pilot myśliwski Franciszek Kornicki i jego żona Patience; weteran pilot myśliwski i autor książki wspomnieniowej *First Light (Pierwszy brzask)* Geoffrey Wellum; Edward McManus ze Stowarzyszenia Historycznego Bitwy o Anglię; historycy: Piotr Sikora i Andy Saunders; Witold Urbanowicz junior; Philip Feric-Methuen; dzieci brytyjskiego dowódcy Dywizjonu 303 Ronalda Kelletta; Artur Bildziuk, prezes Związku Lotników Polskich w Wielkiej Brytanii, i jego żona Danuta. Serdecznie dziękuję także Rodneyowi i Vicky Byles – za wszystko.

Jestem również wdzięczna Markowi Cazaletowi za przedstawienie mnie Timowi oraz Timowi Cazaletowi i Liz

Razzell – za ich gościnność. Szczególnie serdecznie dziękuję Ci, Tim, za zachęcanie mnie do pisania i za nadzwyczajną hojność, jaką było obdarowanie mnie albumem fotograficznym i książkami Twojej matki, Janet. Jestem też zobowiązana Timowi za skontaktowanie mnie z jego ciotką Patsy Rawlins i kuzynem Robem Rawlinsem, którzy z takim zainteresowaniem przyjęli mnie i wszystkie moje pytania. Dziękuję również Tomaszowi Magierskiemu za całą jego pracę nad filmem *303* i zaszczytowanie mnie zaproszeniem do udziału w tak świetnym dziele. Podczas tej podróży spotkałam zbyt wiele innych osób, aby je tu wszystkie wymienić, więc niech wystarczy stwierdzenie, że otrzymywaliśmy nieustanne wsparcie w Klubie RAF-u w Londynie, w Muzeum Lotnictwa w Shoreham, w bazach RAF Biggin Hill i Northolt, a także w Warszawie, od osób zaangażowanych w organizację Światowego Zjazdu Lotników Polskich w 2012 roku.

Chciałabym też wyrazić wdzięczność moim kolegom i mentorom – antropologom z uniwersytetu w Göteborgu – za bycie moimi przewodnikami przez wiele lat. Ta możliwość wglądu w istotę człowieczeństwa, jaką uzyskałam pod ich opieką, była bezcenna w badaniach nad moją własną rodziną. Gorące podziękowania składam Kate Antonsson za wsparcie, jakie otrzymałam od niej podczas pisania epilogu. Chciałabym również wykorzystać tę okazję do wyrażenia wdzięczności wszystkim weteranom i ich rodzinom – za to, przez co przeszli za sprawą wojny.

Dziękuję także swojemu partnerowi Jonasowi Persmarkowi i mojemu drogiemu przyjacielowi Harry'emu Wrightowi – za ich niezachwiane wsparcie, a mojemu bratu Stuartowi, mojej siostrze Joannie i mojej szwagierce Lindzie – za podzielenie się ze mną wspomnieniami o człowieku, który żyje w naszych sercach.

Na koniec pragnę podziękować moim Rodzicom.

Alexandra Kent

Człowiek ukryty za tymi wspomnieniami

Alexandra Kent

To nie poeta, „Sunday Times”, 19 stycznia 1941 roku:

W ubiegłym tygodniu młody, dwudziestopięcioletni mężczyzna, stojący obok dwóch czy trzech polskich lotników, otrzymał odznaczenie za męstwo z rąk polskiego ministra spraw zagranicznych. Był szczupły, miał łagodne rysy i delikatne dłonie. Jego twarz miała niewiele koloru i tylko dziwna zawziętość zaciśniętych ust przeczyła myśli, że mógłby być poetą lub artystą.

Na rok przed wojną przyjechał z Winnipeg i został oficerem służby stałej w RAF. Kiedy szykowano zaporę balonową, konieczne było dokładne sprawdzenie, jaki wpływ będzie miał na samoloty ich kontakt z linami. Młody Kanadyjczyk zgłosił się na ochotnika i zderzył się z linami osiemnaście razy. Został za to odznaczony Krzyżem Sił Powietrznych. Później, już w czasie wojny, powierzono mu dowodzenie polskim dywizjonem sformowanym tu po upadku tamtego kraju. „Byli tak odważni” – powiedział – „że nie odważyłeś się okazać strachu, nawet jeśli serce podchodziło ci do gardła”. Pod jego kierownictwem „konto” polskiego dywizjonu osiągnęło niesamowite rozmiary. Został odznaczony D.F.C.[1].

Teraz otrzymał kolejne dowództwo, ale Polska dodała swoje zaszczyty do naszych. Nazywa się major Kent i z wyglądu mógłby być poetą – ale nie chciałbym być Niemcem widzącym te oczy i te usta za karabinem!

Wielu ludzi, których poznałam, a którzy przeczytali wspomnienia mojego ojca zatytułowane *One of the Few – Jeden z Tych Nielicznych*^[2], zadawało mi to samo pytanie: „Jaki był naprawdę?”. Odpowiedź nie jest łatwa, ponieważ moje wspomnienia o nim pochodzą z dzieciństwa, a człowiek, którego znałam, odszedł z RAF-u, zanim się urodziłam. W chwili wydania jego wspomnień miałam trzynaście lat. Przeczytałam je i odkryłam, że przemawiający z nich głos jest zupełnie odmienny od swojskiego głosu ojca, którego znałam. Ale, jak napisał Szekspir w często cytowanym zdaniu, „jeden człowiek w swym czasie wiele ról odgrywa”^[3]. W tym wstępnym rozdziale, jak i w epilogu, który następuje po wspomnieniach mego ojca, zgromadzę różne role, które grał, a opowiedzianą przez niego historię jego własnego życia umieszczę w szerszym kontekście. W ten sposób mam nadzieję pokazać, jaki był naprawdę.

Książka *One of the Few* była bardzo na czasie, a styl „opowieści dla chłopców”, w którym została napisana, był tym, czego oczekiwali odbiorcy. Wyobrażam sobie, że gdyby piloci myśliwscy, tacy jak mój ojciec, będący idolami jako współcześni rycerze, ujawniali w swoich opowieściach wątpliwości lub słabości, mogłoby to nie zostać dobrze odebrane. Myślę jednak, że dziś, gdy opowieści weteranów stały się historią, warto na nowo przyjrzeć się tym starym, stereotypowym wizerunkom wspaniałych bohaterów, aby zrozumieć tych ludzi z większą świadomością ich człowieczeństwa.

Ze wspomnień mojego ojca wyłania mi się złożony bohater, którego życie było naznaczone potężnymi sprzecznościami. Jest w nim wiele cech, które zdradzają jeśli nie poetę, to człowieka

o dużej wrażliwości estetycznej, ceniącego samotność i spokój. Może urodził się, by latać, a z pewnością wciąż dążył do doskonałości, ale nic w nim nie sugeruje agresywności. Jednak dojrzewanie w tak brutalnych czasach oznaczało, że jego pasja do latania i dążenie do doskonałości zostały wciągnięte w tryby okrutnego biznesu, jakim było zabijanie. Bez względu na to, jak szlachetny jest charakter sprawy, zabijanie innego człowieka, zwłaszcza w walce jeden na jednego, musi wpływać na duszę w sposób niedający się opisać. Już przed wojną mój ojciec wykazał się imponującą zdolnością panowania nad nerwami podczas swoich wyczynów w lotach doświadczalnych. Ale to nie znaczy, że był nieustraszony! Jako dowódca odpowiedzialny w walce za swoich towarzyszy – a niektórzy z nich okazali się bardziej nieustraszeni niż on – musiał odczuwać niewyobrażalną presję, by zachować morale, ukrywając swoje uczucia, być może nawet przed samym sobą.

Istniał również kontrast między ścisłą, niemal ascetyczną dyscypliną jego życia zawodowego a hałaśliwymi wieczorami w pubach i klubach nocnych, gdzie alkohol odgrywał ważną rolę zarówno we wspólnym przeżywaniu tej podwyższonej wrażliwości, jak i jej zagłuszeniu.

Ojciec pisze też o poświęceniu, jakie okazali mu jego rodzice, a jednak – być może w przekonaniu, że wyróżniając się w RAF-ie, okazał im wdzięczność – pozbawił ich swojej obecności; on – ich jedyne dziecko. Wyjechał z domu wcześniej, bo w wieku dwudziestu lat, aby rozpocząć niebezpieczną karierę na drugim końcu świata. Do domu wrócił tylko dwa razy, zanim jego matka zmarła w 1944 roku.

Dość niejednoznaczna była również rola ojca w RAF-ie. Jego brytyjskie pochodzenie i kanadyjskie wychowanie oznaczały, że był po części „swoim”, biegłym w powielaniu postaw i obyczajów Brytyjczyków i RAF-u, a po części „obcym”, co wpływało na jego relacje z polskimi lotnikami, którymi dowodził. Wyzwanie, jakim

było dążenie do uzyskania akceptacji w angielskim społeczeństwie, jest kwestią, do której wracam w epilogu.

Ponadto, poza czysto męskim światem wojska znanego z pamiątek pilotów myśliwskich, pozostawała rzeczywistość prywatna, w której istotną rolę odgrywały kobiety i gdzie kwitły romanse. Podczas Bitwy o Anglię mój ojciec poruszał się nieustannie i gwałtownie między wymaganiami – czasami sprzecznymi – tych dwóch sfer i ostatecznie musiał zdecydować, która z nich stanowi priorytet.

Wreszcie, wielu z tych, którzy przeżyli wojnę, musiało ulec dezorientacji, gdy etos czasów wojny ustąpił miejsca liberalnemu pokoleniu lat sześćdziesiątych. Choć wielu pilotów powróciło do życia cywilnego zaraz po wojnie, mój ojciec pozostał w RAF-ie przez kolejnych dziesięć lat po jej zakończeniu. Gdy przeszedł w stan spoczynku, nie miał żadnego doświadczenia cywilnego, a strategie i wartości dotyczące radzenia sobie, do których przyzwyczał się w wojsku, okazały się w dużej mierze przestarzałe, a z czasem wręcz nieadekwatne – to kolejny temat, którym zajmuję się w epilogu.

Jako małe dziecko byłam głęboko przywiązana do ojca, ale moi rodzice rozwiedli się, kiedy miałam jedenaście lat. Zamieszkałam wówczas z matką, ale ona zmarła niedługo po rozwodzie, a mój ojciec już nie był w stanie się mną zaopiekować. Nasz kontakt w ciągu ostatnich piętnastu lat jego życia był sporadyczny i ograniczony. Zmarł, gdy byłam dwudziestokilkulatką. Wyjechałam za granicę i spędziłam następne dwadzieścia pięć lat na budowaniu własnej kariery i rodziny. Jako że moje rodzeństwo mieszkało w innych częściach świata, a ja sama byłam pozbawiona korzeni pozostawionych w Anglii, miałam niewiele okazji do ponownego odwiedzenia naszej wspólnej przeszłości. Aż do roku 2010, kiedy to moja siostra przysłała mi egzemplarz nowo wydanej książki Richarda Kinga o Dywizjonie 303. Znalazłam w niej cytaty z osobistego dziennika

prowadzonego przez mojego ojca w czasie Bitwy o Anglię, o którego istnieniu wcześniej nie wiedziałam. To zainspirowało mnie, by spróbować dowiedzieć się więcej o tym, jaki był naprawdę.

Poniższy tekst jest kompilacją moich wspomnień i spostrzeżeń, jakie poczyniłam podczas tych niedawnych poszukiwań i starań, by poznać go w pełni.

Słodkie wspomnienia

Mój brat i moja siostra, urodzeni prawie dekadę przede mną, spędzili wczesne lata życia, mając za ojca człowieka wciąż tkwiącego w wysoce zdyscyplinowanej kulturze służby wojskowej, i każde z nich doświadczyło go na swój sposób. W 1956 roku ojciec odszedł z RAF-u, a dwa lata później urodziłam się ja. Wtedy wiele z jego młodzieńczego wigoru należało już do przeszłości, a on, wkraczając w wiek średni, robił się coraz łagodniejszy. Moje wczesne wspomnienia postaci ojca to jego miękki głos i pobłażliwość; pamiętam, że wracając z Londynu, kupował mi czekoladki Walnut Whip.

W naszej rodzinie wszyscy mieli przezwiska. Ja wkrótce po urodzeniu zostałam „Cinderellą”[4], co później skrócono do „Cindy”. W tym czasie szczupła, wręcz wiotka, a zarazem kanciasta sylwetka mojego ojca zyskała pewną miękkość, a nawet wyrósł mu brzuch. Nazywaliśmy go „Dumpy”[5] i tego imienia użył w odręcznej dedykacji dla mnie, zapisanej na moim egzemplarzu *One of the Few*:

„Cindy”

Moja umiłowana i urocza córko – proszę,
przyjmij ten mały prezent, aby pomógł Ci,

w latach, które przyjdą,
pamiętać, jaki byłem.
Chcę, żebyś wiedziała,
że Cię kocham bardziej, niż da się opisać.
Zawsze tak było i tak będzie,
dopóki nie przestanę istnieć.
Niech Wszystkie Dobre Życzenia Będą Zawsze z Tobą,

Twój
„Dumpy”

Jako najmłodsza miałam do niego wyjątkowy dostęp. Patrząc wstecz, widzę, że my oboje ceniliśmy nawzajem swoje cechy – podobnie jak on uwielbiałam pisać i rysować, a w wieku ośmiu lat chciałam zostać astronautą. Spędzałam przy nim długie godziny w jego biurze, strugając kawałki drewna balsa, pozostałości po tych, które starannie przerabiał na modele samolotów. Szlifował, piaskował, malował i lakierował swoje Spitfire’y, aby uzyskać nieskazitelne wykończenie, natomiast ja produkowałam małe pękate statki kosmiczne, które malowałam czarnym i srebrnym lakierem.

Wydawał się nieskończenie cierpliwy. Pewnego popołudnia, gdy siedział w fotelu, czytając „Daily Telegraph”, zapytałam go, jak działa silnik tłokowy. Złożył gazetę i odłożył ją na podłogę, a potem kazał mi przynieść ołówek i papier. Zrobiłam, jak powiedział, a potem wdrapałam mu się na kolana i patrzyłam zafascynowana, jak szkicuje schemat i prowadzi mnie przez proces spalania.

Spędzaliśmy razem wiele godzin, grając w remika w salonie, gdy matka krzątała się w kuchni. Za każdym razem, gdy wygrywałam, co nie było rzadkie, chichotał i nazywał mnie „cheatapator champeen”[6].

O jego młodości wiedziałam tyle, ile wynikało z dzikich i być może podkoloryzowanych opowieści, takich jak ta o Manitobie,

w której zimą bywało tak zimno, że dym wylatujący z komina natychmiast zamarzał i zsuwał się po ścianie domu. Były dziarskie opowieści o strzelaniu z siodła do grzechotników.

– Grzechotnik – mówił, a moje oczy robiły się wielkie jak spodki – może się poruszać szybciej niż koń w pełnym galopie.

Moja dziecinna wyobraźnia tworzyła sobie jego obrazy jako nieustraszonego kowboja, mknącego przez równiny na swym rumaku. Imponował mi niesamowicie, a ścisłość faktów w jego opowieściach miała dużo mniejsze znaczenie niż brawurowe przygody, które przywoływały.

W naszym ogrodzie w Hampshire, z przodu, rósł rząd słodkich kasztanowców. Jesienią ojciec, w starych dżinsach, bawełnianej koszuli i swetrze z dzianiny wyciętym w serek, grabił pod nimi złote liście, układając je w stosy. Kiedy tak grabił, ja galopowałam, udając, że jadę konno przez prerię. Od czasu do czasu zatrzymywałam się, żeby pozbierać kolczaste kasztany, które później otwieraliśmy nożem, a ojciec piekł je w kominku. Kiedy węgle zaczynały się żarzyć, wsuwał do wnętrza komina odwróconą do góry dnem torebkę z szarego papieru i pozwalał, aby gorące powietrze porwało ją do góry, a ja wybiegałam na taras i dalej, do ogrodu, aby ją złapać.

W tamtym czasie miałam niewielki wgląd w jego życie, ale wiedziałam, że jeździ pociągiem do Londynu do pracy; mama często zabierała mnie ze sobą, gdy samochodem jechała na stację Hook, aby go tam spotkać, gdy późnym popołudniem wracał z dworca Waterloo. Pędziłam wzdłuż peronu w swojej zielonej, beatlesowskiej czapce ze sztruksu i wpadałam mu w ramiona, gdy wysiadał z pociągu.

Potem, kiedy ledwie skończyłam szkołę podstawową, nagle zniknął z mojego życia. Jedynie rok po tym, jak się rozeszli z mamą, wydano *One of the Few* i dostałam egzemplarz książki. Przeczytałam ją, czekając niecierpliwie na kawałek, gdzie pisze o mnie, i byłam rozczarowana, że mowa tam była niemal

wyłącznie o wojskowym, męskim i dorosłym świecie, o którym nie miałam pojęcia. I że chociaż ojciec wspomniał mojego brata i siostrę – o mnie nie było tam ani słowa!

Wciąż jednak byliśmy w kontakcie i widziałam go jeszcze kilka razy, a potem, gdy miałam dwadzieścia siedem lat, umarł i straciłam możliwość zapytania go o liczne rzeczy, które dopiero później mnie zaintrygowały. Zagłębienie się w niektóre materiały, które po nim zostały, pomogło mi zbudować odpowiedzi na niektóre z tych pytań.

Skromne początki

Mój ojciec był jedynakiem, urodził się na początku I wojny światowej. Jego ojciec, Robert (Bertie), był drugim z czworga dzieci rzeźnika w Dunoon, na zachodnim wybrzeżu Szkocji. Najstarszy z tej czwórki, John, został wybrany na spadkobiercę firmy rodzinnej, ale nie mógł znieść brutalności szlachtowania zwierząt rzeźnych, więc ożenił się ze Szkotką i wyemigrował do Vancouver, gdzie pracował w Wydziale Tramwajów. Bertie dostał pracę na poczcie w Dunoon, a następnie został listonoszem w Inverkip, po drugiej stronie zatoki Firth of Clyde, gdzie poznał Angielkę imieniem Elsie, przyjeżdżającą co roku do Inverkip na wakacje. Bertie i Elsie pobrali się, a potem też przenieśli się do Kanady, gdzie Bertie zdobył pracę jako urzędnik na poczcie głównej w mieście Winnipeg, w którym urodził się mój ojciec. Siostra Bertiego, Ruby, została w Szkocji, wyszła za mąż i miała troje dzieci. Najmłodszy z braci Kent, Alex, wstąpił do armii; zmarł na gorączkę jelitową w czasie wojny burskiej w Afryce Południowej na przełomie XIX i XX wieku, mając zaledwie dziewiętnaście lat.



Rodzice Johnny'ego Kenta, Robert i Elsie, data nieznana

Mój ojciec miał więc w żyłach mieszaninę krwi rzeźnika i człowieka, który widoku krwi nie znosił, a także jeszcze jednego, który bardzo młodo zmarł na wojnie. Miał w sobie również spuściznę losu własnego ojca, Bertiego Kenta, który w 1914 roku poszedł na Wielką Wojnę, zostawiając Elsie z malutkim synkiem, Johnem Alexandrem. W pierwszych latach życia ojciec był pod opieką matki oraz ciotki z Vancouver i w tym świecie pięcioletniego chłopca, zdominowanym przez kobiety, powrót ojca, Bertiego, teraz obciążonego doświadczeniem

potwornej wojny, musiał być prawdziwym wstrząsem. Nigdy nie spotkałam moich dziadków ze strony ojca, a ojciec mówił o nich niewiele, ale nie zdziwiłabym się, gdyby się okazało, że mały Johnny pozostawał pod wpływem ojca i chciał mu dać powód do dumy.

Jego wszechogarniająca pasja do latania zaczęła się wcześniej, gdy technika lotnicza dopiero raczkowała, a swój entuzjazm dzielił z wieloma rówieśnikami. Jego instruktor pilotażu, Konnie Johannesson, musiał także wzbudzać podziw u swojego młodego podopiecznego. Bo Konnie nie tylko walczył w Wielkiej Wojnie, podczas której nauczył się latać w Egipcie, ale był również hokeistą i wziął udział w olimpiadzie. Kiedy byłam dzieckiem, ojciec drażnił mnie, wysuwając swoją sztuczną szczękę – własne zęby stracił podczas gry w hokeja na lodzie w Winnipeg.

CANADA

AIR REGULATIONS, 1920 File No. **1020-K-94**

COMMERCIAL AIR PILOT'S CERTIFICATE (FLYING MACHINES)

This certifies that **John Alexander Kent**,
whose address is **593 Windsor Avenue,**
Elmwood, Winnipeg, Man.

and whose photograph is attached is authorized by the Minister of National Defence to act as pilot (paid or unpaid) of **light** flying machines when used either for private, state or commercial purposes.

This certificate is subject to the conditions printed below and to cancellation at any time for cause.

Dated this **4th** day of **August** 19**33**.

**FOR DAY
FLYING ONLY**

A. T. Cowley *5/10/33*
for Controller of Civil Aviation



CONDITIONS

1. This certificate extends only to the class or classes of flying machines specified in the body hereof. Flying machines are divided into the following classes:—

(a) **LIGHT MACHINES**, i.e. machines having a maximum safe load, including fuel and oil, of 1,000 pounds or less.

(b) **MEDIUM MACHINES**, i.e. machines having a maximum safe load, including fuel and oil, of more than 1,000 and less than 3,000 pounds.

(c) **HEAVY MACHINES**, i.e. machines having a maximum safe load, including fuel and oil, of 3,000 pounds or more.

2. The holder of this certificate shall not take charge of any machine unless after he has flown a machine of that type for two hours and has flown a machine within six months for at least one hour.

3. This certificate is subject to the holder passing a satisfactory medical examination and being certified as fit to fly at least every six months. The holder shall also, before flying after any serious accident or illness pass a like examination and obtain a like certificate. The examinations are to be made by a medical officer approved by the Minister of National Defence and the result thereof endorsed hereon.

Signature **John A. Kent**

Licencja pilota Johnny'ego, sierpień 1933 r. (Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego)

Zostawszy najmłodszym w Kanadzie pilotem z licencją pilota zawodowego, wyjechał z domu, aby szukać szczęścia w RAF-ie w Anglii. Ta podróż oznaczała prawdziwą wyprawę: z prerii, przez rozległy kontynent, udał się na Wschodnie Wybrzeże, gdzie po raz pierwszy zobaczył morze. 16 lutego 1935 roku wypłynął z Halifaxu w Nowej Szkocji na pokładzie statku RMS „Duchess of Bedford”, który po ośmiu dniach w morzu zawinął do portu w Liverpoolu. Dziesięć dni po przybyciu ten blady, smukły, czarnowłosy młodzieniec, mający sto osiemdziesiąt trzy centymetry wzrostu i ważący zaledwie pięćdziesiąt siedem kilogramów, punktualnie o dwunastej trzydzieści stawił się w Ministerstwie Lotnictwa przy Kingsway w Londynie na wyznaczone spotkanie. Po rozmowie kwalifikacyjnej w sprawie krótkoterminowego kontraktu oficerskiego zaczął kurs w Szkole Pilotażu w Chester. Tęsknił jednak za Kanadą i po tym przeszkoleniu wrócił na krótko do domu, aby szukać pracy w lotnictwie cywilnym. Gdy zaś dostał ofertę pracy pilota doświadczalnego w RAF-ie, wrócił do Anglii i to zdecydowało o wyborze jego drogi życiowej.

Do końca życia zachował swój miękki, kanadyjski akcent. Po przybyciu do Anglii ta jego obcość musiała stanowić zarówno zaletę, jak i przeszkodę. Wierzę, że mogło mu to dać kulturowy punkt wyjścia do krytykowania Anglików, ale nieustępliwe struktury ich systemu klasowego musiały go onieśmielać. Wydawał się zdolny zarówno do przyswajania angielskości, jak i do pogardzania nią w sposób przynoszący mu nie tylko aprobatę, lecz także potępienie.

W specjalnym wydaniu „Royal Canadian Air Force Journal”^[7] z 2005 roku, poświęconym Bitwie o Anglię, Paul Collins opublikował opowieść o moim ojcu. Podczas szkolenia lotniczego

w Duxford mój ojciec latał Glosterem Gauntletem w ścisłej formacji pod dowództwem oficera, którego Collins opisuje jako „klasycznego angielskiego zupaka, ścisłego i często nierozsądnego miłośnika ostrej dyscypliny [...], który nie potrafi zrozumieć różnicy między zdobyciem szacunku a wymuszeniem szacunku”.

Gdy podchodzili do lądowania, mój ojciec zdał sobie sprawę, że dowódca planuje lądowanie w szyku – coś, czego wcześniej nie ćwiczyli. Uwzględnivszy położenie ogrodzenia wokół lotniska i kolejność ich podejścia, ojciec zdał sobie sprawę, że grozi mu zahaczenie podwoziem o ogrodzenie, więc zdecydował się odejść z szyku, wykonać drugi krąg i wylądować samodzielnie. Ta niesubordynacja spotkała się, jak to potem opisał, „z prawdziwą salwą inwektyw i obelg, które powtórzyły się, kiedy próbowałem wyjaśnić swoje postępowanie”.

Paul Collins kontynuuje:

Kiedy Kent ulotnił się, by lizać rany, dowódca eskadry wyznaczył jeszcze jednego podkomendnego, aby przygotował się do kolejnego ćwiczenia lotu w szyku. Jeden z oficerów, który zdawał się najgłośniej śmiać z nieszczęścia Kenta, poleciał teraz na jego pozycji, a kiedy podeszli do lądowania, podwozie samolotu tego oficera uderzyło w ogrodzenie, tak jak to przewidział Kent, a jego samolot przewrócił się na plecy i uległ zniszczeniu, ale pilot uniknął poważnych obrażeń.

Kent, mocno sfrustrowany, pozostał z wrażeniem, że w lotnictwie tego człowieka jesteś zawsze na przegranej pozycji.

Taka pewność siebie i niezależność ducha u tak młodego człowieka mogły irytować jego brytyjskich przełożonych, ale

były to jedne z najważniejszych cech, które później wyróżniały go jako „Jednego z Nielicznych”.

Jego gotowość do podejmowania skrajnie ryzykownych lotów doświadczalnych podczas przygotowań do wojny mogła być po części podyktowana chęcią udowodnienia Brytyjczykom, ile jest wart. Jego umiejętności w hokeju na lodzie, strzelaniu do grzechotników i baseballu jako towarzyskie zalety były w Wielkiej Brytanii bezwartościowe. Mój brat przypomina sobie, jak pragnął, żeby ziemia się otworzyła i go pochłonęła, gdy nasz ojciec uczestniczył w meczach krykieta, organizowanych dla rodziców w szkole podstawowej Dane Court, w hrabstwie Surrey. Zamiast przestrzegać zasad krykieta, po prostu grał w baseball, co było przyjmowane dyskretnym, acz wymownym chrząkaniem i przewracaniem oczami.

Skoro brakowało mu niezbędnego rozeznania w angielskich regułach społecznych, a chciał iść naprzód, musiał opierać się na swoim rozsądku i umiejętnościach lotniczych. I robił to skutecznie. W krótkim czasie uzyskał wymarzony status oficera służby stałej i wytrwale wspinał się po szczeblach hierarchii w RAF-ie, zdobywając po drodze sporo odznaczeń.

Jego matka najwyraźniej rozpoznała tę nadzwyczajną determinację syna i jego pragnienie pokonania własnych ograniczeń, kiedy w 1942 roku wrócił do Kanady, już jako bohater wojenny, z cyklem wykładów. Artykuł opisujący to spotkanie, zamieszczony w gazecie „Winnipeg Free Press”, jest zatytułowany: *Nie zmienił się ani trochę, mówi matka Johna A. Kenta.*

Czas chwały

Choć cała kariera lotnicza Johna Kenta była niezwykła, to

najlepiej jest znany z funkcji dowódcy eskadry w legendarnym polskim Dywizjonie 303, kolejnym wcieleniu Eskadry Kościuszkowskiej, którego historia została opisana przez Stanleya Clouda i Lynne Olson w ich książce *Sprawa honoru*. Tych kilka tygodni lata 1940 roku to czas, w którym dokonał się głęboko go przekształcający rytuał przejścia. Jego wiedza, umiejętność zachowania spokoju, a także niejednoznaczny status człowieka będącego zarówno „swoim”, jak i „obcym”; wszystkie te czynniki zadecydowały o roli, jaką mój ojciec odegrał w tym szczególnym momencie historii. Ale walka wymagała od niego znalezienia sposobów na stłumienie znaczących aspektów jego własnej natury.

Historia decydującego być może wkładu Polski w zwycięską Bitwę o Anglię urzekła brytyjską publiczność, zwłaszcza gdy dobiegła końca radziecka dominacja w Polsce. Środkiem do tego stały się produkcje filmowe, m.in. film dokumentalny, wyprodukowany przez stację Channel 4 jako jeden z odcinków serii *Bloody Foreigners (Cholerni cudzoziemcy)*, zatytułowany *The Untold Battle of Britain (Nieopowiedziana Bitwa o Anglię)*, oraz niedawny film Tomasza Magierskiego *303*. W przemówieniu wygłoszonym w 2015 roku podczas uroczystości pod Pomnikiem Lotników Polskich w Northolt przewodniczący Komitetu Pomnika Ryszard Kornicki powiedział:

Często mówi się, że Wielka Brytania była w swej „najlepszej godzinie” sama. Ale to nie jest cała prawda. Nadal miała jednego sojusznika, związanego traktatem, którego rząd i siły zbrojne jako jedyne stanęły z nią ramieniem w ramię w walce na rzecz wspólnego dobra. Była nim Polska. Jedyne kraj w Europie, który był okupowany przez Niemców, ale nigdy się nie poddał, nigdy nie podpisał zawieszenia broni, nigdy nie zrezygnował z walki, w kraju ani za granicą, przez sześć długich lat.

Jednak zanim Polacy przystąpili do bitwy, brytyjskie dowództwo zakładało, że polscy piloci są gorsi od ich własnych, bo morale mają zdruzgotane po tak szybkiej klęsce we własnej ojczyźnie. W tym czasie mój ojciec po prostu przyjął oficjalną postawę RAF-u wobec nieznanych nowych przybyszów. W swoim dzienniku pod datą 22 lipca 1940 roku, po odwiedzeniu bazy myśliwskiej RAF Northolt, pisze: „Chłopaki mówią, że nadchodzi tu polski dywizjon. Sądzę, że będą trochę dzicy i mętni. Obawiam się, że będzie z nimi spory problem przez radio, chyba że mówią dość dobrze po angielsku”.

25 lipca, kiedy dowiedział się, że dostał przydział do polskiego dywizjonu, nie wiedział, jak zareagować: „Nie mówię po polsku i jestem z tym wszystkim trochę w kropce. Chłopaki mają z tego niezły ubaw i właśnie głośno się śmieją”.

Niemniej jednak jego własne doświadczenia jako przybysza do Wielkiej Brytanii mogły przygotować go do szybkiego związania się z polskimi kolegami. Jego wysiłki, by nauczyć się podstaw języka polskiego, świadczą nie tylko o pragmatycznym podejściu do problemu, ale także o pewnej pokorze. Jego sympatyczny stosunek do Polaków przyniósł mu przydomek „Kentowski”, a on sam stał się gorącym orędownikiem ich sprawy: później polskiego orła, mającego za tło kanadyjski liść klonu, uczynił swoim osobistym emblematem, a kiedy pozował grafikowi Cuthbertowi Orde’owi (w 1942 roku), był jedynym wśród sześćdziesięciu czterech sportretowanych oficerów, który nosił polską „gapę” nad odznaką pilota RAF-u. Cloud i Olson opisują przemianę, jaka w nim zaszła, kiedy zaczął latać z Polakami:

John Kent, który przed czterema miesiącami był tak przygnębiony myślą o lataniu z bandą Polaków, teraz czuł, że się do nich przywiązał. Pewnego wieczoru w nocnym klubie naskoczył na brytyjskiego oficera, który nie wstał, kiedy orkiestra zagrała polski hymn „Jeszcze Polska nie

zginęła”. Kent postawił winowajcę na baczność i rozkwasił mu nos.

Choć lotnicy RAF-u, będący zarówno zawodowcami, jak i amatorami, wywodzili się z różnych środowisk społecznych, to angielscy oficerowie w przeważającej części pochodzili z klas wyższych i średnich. Wykształceni w męskich szkołach publicznych, nauczani byli, że okazywanie emocji nie jest cechą męską. W przeciwieństwie do nich Polacy szybko zdobyli popularność wśród Angielek, urzeczonych ich towarzyską swobodą i ekspresją. Na mojego ojca, od pięciu lat otoczonego brytyjską rezerwą, również ta polska ekstrawagancja podziałała rozgrzewająco. W 1942 roku, zapytany w wywiadzie, co myśli o Polakach, odpowiedział: „Pod względem temperamentu są tacy jak Kanadyjczycy i dobrze się dogadujemy”.

Podobnie jak Polacy, on też dopiero potwierdzał swoją wiarygodność w Wielkiej Brytanii, demonstrując mistrzostwo w pilotażu. Wobec Polaków musiał także udowodnić, że jest myśliwcem i dowódcą. W tym samym wywiadzie z 1942 roku pokornie przyznawał: „Jeśli chodzi o myśliwców, Polacy są najlepsi”.

Sympatię, szacunek i płynną komunikację między nim a Polakami, rozwijające się pomimo bariery językowej, ułatwiały obfite ilości alkoholu. Dywizjon regularnie odwiedzał pub pod nazwą „The Orchard” w Ruislip, gdzie znieczulali się po napięciu lub nudzie kolejnego dnia spędzonego w Northolt. Szalone przyjęcia i huczne popijawy licznie pojawiają się w jego wspomnieniach i pamiętnikach, opisywane jako fora przyjaźni, rywalizacji i chwały. Na przykład po dniu wypełnionym walką wraz z Polakami mój ojciec notował w swoim pamiętniku: „Ogólnie rzecz biorąc, uznaliśmy, że ten dzień bardzo zasługuje na imprezę w »Orchardzie« – i ją urządziliśmy”.

Jego wspomnienia zawierają też opis wspaniałego przyjęcia

pożegnalnego, wydanego przez dywizjon na jego cześć, gdy odchodził na stanowisko dowódcy 92 Dywizjonu w Biggin Hill: „Udało mi się wytrzymać i o trzeciej nad ranem jedyną dwójkę jeszcze trzymającą się na nogach stanowił mój Numer Dwa – Johnny Zumbach i ja – i to ja jego odprowadziłem do spania! Ten wyczyn dość znacząco umocnił moją reputację wśród Polaków”.

W chwili otrzymania przydziału na stanowisko dowódcy eskadry w Dywizjonie 303, 27 lipca 1940 roku, mój ojciec nie miał jeszcze okazji odczuć makabrycznej rzeczywistości wojny. Nigdy nie zabił innego człowieka ani nie doświadczył szoku towarzyszącego utracie towarzysza broni. W swoim dzienniku pod datą 17 lipca pisał: „Normalnie jestem przerażająco łagodnym chłopaczkiem”.

Jednakże w tym stadium jego wewnętrzne napięcie wyraźnie wzrasta. W pamiętniku odnotował swoje zdziwienie, że jego porywczy charakter nieomal doprowadził go do rękoczynów wobec kierownika restauracji w Chester: „Mam wrażenie, że moja waleczna krew bardzo łatwo się burzy ostatnio...”.

24 lipca ponuro dumiał o konsekwencjach zabijania: „Zastanawiam się, jakie to uczucie: zestrzelić maszynę, wiedząc, że zabiłeś człowieka siedzącego w środku? Ciekawie byłoby się dowiedzieć, czy któryś z chłopaków, tych, którzy dorwali te maszyny, ma jakiegokolwiek wyrzuty sumienia. Zastanawiam się, czy ja powinienem mieć takie uczucia”. Potem, jakby odrzucając wszelkie wątpliwości i dzielając ogólnonarodową euforię prowojenną, która się w nim wzbudziła, kiedy latał nad Francją i widział długie kolumny uchodźców uciekających przed Niemcami, kontynuował: „Jakoś nie sędzę. Mam zamiar dorwać jak najwięcej z nich, są odpowiedzialni za tyle nieszczęść i cierpienia, że zasługują na śmierć”.

Kiedy spotkał Polaków, oni już doświadczyli brutalności Niemców i pragnęli zemsty. Generał Dowding wspomniał potem w „London Gazette” z 11 września 1946 roku: „[Polaków

i Czechów] inspirowała pałąca nienawiść wobec Niemców, która czyniła z nich bardzo śmiertelnych przeciwników”.

Mój ojciec, który tak blisko z nimi współdziałał, musiał się znaleźć pod ich wpływem. Po tym, jak 30 sierpnia porucznik Paszkiewicz z własnej inicjatywy odłączył się od szyku, aby zestrzelić samolot wroga, zgłaszając pierwsze zwycięstwo dywizjonu, mój ojciec napisał w swoim dzienniku: „Podążył za nim aż do ziemi, aby się upewnić, że się rozbił – za nic nie chciałym być tym Szkopem, bo Paskiewicz [sic!] nienawidzi ich jak trucizny”. Stanowczość Polaka musiała go głęboko poruszyć.

Srogi esteta

Kiedy w 2010 roku po raz pierwszy przeczytałam książkę Richarda Kinga *303 Polish Squadron Battle of Britain Diary*, zdziwiłam się, widząc tam cytaty z osobistego pamiętnika mojego ojca. Nie wiedziałam, że taki dziennik istnieje, ale jeszcze bardziej zaskakujące było to, że w tych zapiskach powtarzały się wzmianki o kobiecie, o której nigdy nie słyszałam – imieniem Janet. Kim była Janet? Kiedy zapytałam moje rodzeństwo, starsze ode mnie o blisko dekadę, czy wiedzą coś o tej kobiecie, chłodno wyjaśnili mi, że była to wojenna miłość ojca, i zbagatelizowali ten związek jako krótki i nic nieznaczący romans. Powiedzieli, że nasza matka raz spotkała się z Janet – ale to wszystko, co wiedzą na ten temat. Byłam zdziwiona i zaciekawiona, więc – nie mając nic oprócz imienia – zaczęłam własne śledztwo. Czy to możliwe, że Janet nadal żyje? Co wiedziała o młodym człowieku, skrytym za tymi wspomnieniami twardziela?

Po roku praktycznie detektywistycznych poszukiwań Janet udało mi się odnaleźć całe pudełka listów mego ojca, fotografie, rysunki, opowieści, wiersze i dużo więcej pamiątek

przechowywanych w muzeach i archiwach w Londynie i poza nim. Dowiedziałam się, jak surowym zwolennikiem dyscypliny potrafił być mój ojciec, i przeczytałam, co powiedział pilotom 92 Dywizjonu po przejęciu dowództwa nad nimi pod koniec października 1940 roku:

Poważnie przeanalizowałem zachowanie moich oficerów i szczerze mówiąc, myślę, że jest obrzydliwe. Jesteście najbardziej zarozumiałą i niesubordynowaną bandą, jaką kiedykolwiek miałem nieszczęście spotkać.

Wprawdzie ciężko pracowaliście i macie cholernie dobry wynik w powietrzu – faktycznie, lepszego wyniku nie ma żaden inny dywizjon w lotnictwie myśliwskim – ale wasze straty są przerażające. Te straty wiązę z rozluźnieniem waszej dyscypliny. W ogóle nigdy, przy żadnej okazji nie śpicie. Pijecie jak szewcy i macie cholernie dobrą opinię o sobie samych. [...]

Dalej, wasze kwatery. Wydaje się, że kwatery mieszkalne, które zostały wam przydzielone, aby zapewnić trochę bezpieczeństwa i odpoczynku, przekształciliście w klub nocny. Wygląda też na to, że zapraszacie swoje przyjaciółki do spędzania z wami weekendów, kiedy tylko wam się podoba. To się skończy. Wszystkie kobiety będą opuszczały ten dom równo o 23.00.

Wasze ubrania – trudno je nazwać mundurami. Nie będę tolerował koszul w kratkę, krawatów waszych starych szkół czy zamszowych butów. Na służbie będziecie nosić przepisowy mundur. Nie będę tolerował też różowych piżam pod kurtkami mundurowymi... Podsumowując: chcę zobaczyć wszechstronną poprawę. W tej chwili uważam was za zgraję skunksów[8].

Kiedy jednak zaczęłam zagłębiać się w znalezione dokumenty, zajęłam się innymi stronami jego osobowości. Zaczęłam rozumieć, jak zbieg okoliczności spowodował, że człowiek młody i ambitny, ale łagodnego usposobienia, przeobraził się w wybitnego dowódcę. Znalazłam kilka napisanych przez niego krótkich opowiadań. Sądząc z adnotacji na stronach tytułowych, pochodzą one z okresu od późnych lat trzydziestych do sześćdziesiątych. Jeden z tych utworów zawierał rozważania autora na temat doświadczeń paranormalnych. Wiedziałam, że kiedyś, w czasach młodości spędzonej w Kanadzie, zetknął się z okultyzmem i był świadkiem, jak ludzie mówili językami, ale coś go przeraziło (nie był wcale tak nieustraszony, jak można by sądzić), więc zrezygnował z dalszego udziału.

Jeszcze bardziej zaskakujące było trzystronicowe opowiadanie zatytułowane *Moje najciekawsze doświadczenie*, które – jak się wydaje – zostało napisane w 1940 roku, kiedy miał dwadzieścia sześć lat. Tytuł sugeruje, że mógł je napisać w odpowiedzi na apel jakiegoś czasopisma, być może na konkurs. Przewróciłam pierwszą kartkę opowiadania, oczekując oczywiście opisu jakiejś podniebnej przygody. Miał już wtedy za sobą prawie dziesięć lat latania i musiał mieć w zanadrzu mnóstwo opowieści o lądowaniu na śniegu i lodzie w Kanadzie lub lotach doświadczalnych w Anglii albo nawet już podczas wojny. Ale za stroną tytułową znalazłam historię, która nie miała nic wspólnego z lataniem – był to opis konnej wyprawy po prerii, w samotności i milczeniu:

Podczas mojego pobytu na ranczu w zachodniej Kanadzie syn właściciela zaoferował się, że pokaże mi okolicę – propozycję tę przyjąłem z wdzięcznością... Po złapaniu i osiodłaniu koni dosiedliśmy ich i ruszyliśmy na zachód przez prerię... Jechaliśmy pogrążeni w milczeniu i zacząłem doświadczać tego szczególnego poczucia samotności

niezabarwionej osamotnieniem, która jest charakterystyczna dla prerii. To dziwne wrażenie i prawdopodobnie wywołane tym, że krajobraz jest tak rozległy, a powietrze wczesnego poranka wciąż tak nieruchome, że czasami słychać rozmawiających i śmiejących się ludzi, chociaż mogą być dalej niż o milę stąd. W ten sposób można doznać ciepła i poczucia bezpieczeństwa, jakie daje bliskość innych ludzi, a równocześnie cieszyć się wolnością otwartej przestrzeni.

Byliśmy w drodze już od około trzech godzin, gdy nagle natknęliśmy się na piękną dolinkę, znaczącą miejsce, gdzie w czasach starożytnych płynęła wielka rzeka. Teraz był tam tylko mały strumień i niewielkie, płytkie jezioro, długie na jakąś milę.

Zeszliśmy do doliny i po dotarciu do brzegu jeziora napoiiliśmy konie i puściliśmy je wolno, żeby się popasły, a my zjedliśmy wczesny obiad. Podczas tego posiłku przypadkiem spojrzałem na brzeg doliny i zobaczyłem stado mustangów, stojących na tle cudnie niebieskiego nieba. Prowadził je piękny ogier maści jeleniej, który stał teraz dumnie z przodu, z uniesioną głową, z grzywą i ogonem rozwianymi wiatrem, bardziej przypominający jakiegoś wspaniałego rumaka arabskiego niż zwykłego mustanga. Wtem, nagle czymś spłoszone, zniknęły, zostawiając mi wspomnienie najpiękniejszego widoku, jaki kiedykolwiek widziałem...



Johnny poza służbą, na koniu, 1940 r.

Po namyśle sędzę, że to właśnie owo głębokie wrażenie, jakie wywarła na mnie ta dziwna samotność, sprawiło – na równi z kontaktem z rzeczami bardziej namacalnymi – że wspomnienie o tej wyprawie wyróżnia się jako najciekawsze przeżycie, jakiego kiedykolwiek doświadczyłem.

Znalazłam też tragikomiczny list, który w 1943 roku ojciec napisał do oficera socjalnego. Pokazuje on, że za tym obliczem

surowego dowódcy krył się również współczujący człowiek. W liście domagał się urlopu dla żołnierza lotnictwa i uzasadnia to następująco:

Jest on człowiekiem żonatym, ojcem siedmiorga dzieci, który od dwóch lat przebywa za granicą. Niedawno otrzymał list od żony, informującej go, że w głupi sposób wypila z kimś drinka, a w rezultacie spodziewa się dziecka, które ma się urodzić w maju. Jest ona, jak się wydaje, bardzo histeryczną kobietą i sądząc z fragmentu jej listu, próbowała już popełnić samobójstwo, ale została uratowana przez pewnego doktora...

Sam żołnierz, odkąd dostał tę wiadomość, jest w bardzo złym stanie psychicznym. Jest przerażony, że przy następnej próbie uda jej się lepiej, a jest pewien, że spróbuje znów. Martwi się nie tylko o nią, ale także o to, co stanie się z pozostałymi dziećmi.

Ojciec miał też talent plastyczny. W Muzeum RAF w Hendon kurator pokazał mi rysunki samolotów, które mój ojciec zrobił w czasie wojny; niektóre z nich wykonano z taką samą precyzją i starannością, jaką widziałam w jego modelach z balsy, kiedy byłam dzieckiem. Kilka szkiców sugeruje, że regularnie szukał sposobów, by nadać estetyczną postać zniechęcającym doznaniom.

Kiedy odwiedziłam Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie, serdeczność, z jaką mnie tam przyjęto – i której potem doświadczyłam od wielu innych osób z polskiej społeczności – świadczyła o trwałym uczuciu żywionym wobec mojego ojca. Natychmiast pokazano mi jego wpis w słynnej Kronice Dywizjonu 303, zapoczątkowanej przez Miroslawa Fericia, a po jego śmierci w 1942 roku kontynuowanej przez jego

kolegów. Wpis powstał, gdy mój ojciec opuszczał Dyon 303, mając za sobą walki stoczone razem z polskimi lotnikami podczas Bitwy o Anglię:

Z prawdziwym żalem i smutkiem kończę mój związek z dywizjonem, najlepszym, jaki widział RAF. Czas spędzony z Wami uważam za najbardziej imponujący i pouczający w moim życiu i zrobię wszystko, co w mojej mocy, by rozwijać relacje między moimi rodakami a Waszymi.

Z najszczerzszymi, najlepszymi życzeniami waszych nieustających sukcesów, John Kent.

To nawiązanie do „moich rodaków” miało, jak się zdaje, podkreślić jego brytyjską, a nie kanadyjską tożsamość; być może chciał w ten sposób dać Polakom nadzieję, że mogłby mieć dostęp do układów, przez które mogłby wywierać wpływ na przebieg geopolitycznych wydarzeń. Nie mógł. Pod koniec wojny, po tym, jak alianci zgodzili się przekazać Polskę Stalinowi, Polacy nie byli już mile widziani w Wielkiej Brytanii. Chociaż mój ojciec brał udział w uroczystościach przy Pomniku Lotników Polskich w Northolt, mógł czuć wstyd, że kraj, który on uznał za swój, potraktował Polaków tak haniebnie. W kwietniu 1965 roku napisał do okolicznościowego wydawnictwa Stowarzyszenia Lotników Polskich w Wielkiej Brytanii:

Nie umiem wyrazić słowami, jak bardzo jestem dumny, że miałem zaszczyt pomagać w formowaniu Dywizjonu 303 i dowodzeniu nim, a później dowodzić tak wspaniałą siłą bojową, jaką było Polskie Skrzydło Myśliwskie. W tamtych dniach nabrałem wobec tych wyjątkowych ludzi podziwu, szacunku i szczerzej sympatii, których nigdy nie straciłem. Przyjaźnie, które wtedy zawarłem, są wciąż tak mocne jak te

dwadzieścia pięć lat temu i sprawia mi to największą satysfakcję. My wszyscy, którzy mieliśmy zaszczyt z Nimi latać i walczyć, nigdy nie zapomnimy – i Wielka Brytania nie może nigdy zapomnieć, ile zawdzięcza lojalności, niezłomnemu duchowi i poświęceniu tych polskich lotników. Oni byli naszymi najwierniejszymi sojusznikami w naszych najcięższych dniach; obyśmy zawsze tak Ich pamiętali!

Po pokazaniu mi wpisu mojego ojca w kronice Dywizjonu 303 archiwista Instytutu Sikorskiego, Wojtek Deluga, puścił mi fragment filmu, który odnalazł. Był tam mój ojciec, drugi dowódca eskadry Athol Forbes i dowódca dywizjonu Ronald Kellett podczas dekoracji Krzyżami Virtuti Militari przez generała Sikorskiego, tuż po Bitwie o Anglię, w hotelu Rubens w Londynie, będącym siedzibą polskiego rządu na uchodźstwie. Widziałam wcześniej zdjęcia z tego wydarzenia, ale wtedy zobaczyłam ruchomy obraz mojego ojca po raz pierwszy od jego śmierci prawie trzydzieści lat wcześniej. W tym filmie u boku mojego ojca stała kobieta uśmiechająca się dumnie. Zapytałam Wojtka, czy wie, kto to jest, ale nie wiedział.

W tamtym czasie zdołałam już dotrzeć do aktu ślubu mojego ojca i Janet. Pobrali się w listopadzie 1939 roku, w kościele Frimley w Surrey. Wiedziałam też, że ich małżeństwo mogło przetrwać tylko kilka lat, ponieważ znalazłam również dokument świadczący, że w 1946 roku Janet powtórnie wyszła za mąż. Jej drugim mężem był Quentin Cazalet, krewny konserwatywnego polityka wojennego i ojca chrzestnego Elizabeth Taylor, Victora Cazaleta. Victor Cazalet był również asystentem generała Sikorskiego i zginął razem z nim w katastrofie lotniczej w Gibraltarze w 1943 roku.

Wiedziałam, że Janet i Quentin Cazalet mieszkali na Jersey, ponieważ znalazłam wzmiankę o śmierci Quentina właśnie tam,

w 1971 roku. Natomiast nie byłam w stanie zlokalizować na Jersey Janet Czalet, żyjącej lub zmarłej, i pogodziłam się, że prawdopodobnie ten wątek jest już stracony.

Tymczasem skontaktowałam się z weteranem pilotem myśliwskim Geoffreyem Wellumem, o siedem lat młodszym od mojego ojca, który służył pod jego dowództwem w 92 Dywizjonie w Biggin Hill pod koniec Bitwy o Anglię. Zastanawiałam się, co wie o życiu mojego ojca poza RAF-em. Geoffrey powiedział mi, że za kilka tygodni będzie wraz z innymi weteranami składał autografy w galerii Aces High w Wendover, i zasugerował, że moglibyśmy się tam spotkać. Kiedy weszłam do zatłoczonej, małej salki, w której weterani pracownicy podpisali plakaty i książki, ktoś powiedział Geoffreyowi, że już jestem. A wtedy on zawołał do mnie przez całe pomieszczenie, używając mojego przezwiska z dzieciństwa – „Cindy”: „Twój ojciec często mówił o tobie i zawsze bardzo miło. Zawsze nazywał cię Cindy”.

Po wojnie spotykali się wiele razy, a mój ojciec niewątpliwie znajdował pocieszenie w tej przyjaźni, co uwiecznił odręczną dedykacją na egzemplarzu *One of the Few*, który dał Geoffreyowi w 1974 roku:

Dla mojego starego przyjaciela Geoffreya Welluma – z wyrazami wdzięczności za bliskie wsparcie w tych niezapomnianych dniach 1940 roku, kiedy Ty i ja byliśmy wśród tych, którzy pomogli ocalić Zachodni Świat przed paskudną chorobą nazizmu.

Zapytałam Geoffreya, czy mój ojciec kiedykolwiek mówił mu o Janet, ale odpowiedział, że nie. W tej sytuacji postanowiłam spróbować poszukać nazwiska Czalet w książkach telefonicznych. Zaczęłam od śródmieścia Londynu, gdzie znalazłam trochę Czaletów, i zadzwoniłam pod trzy pierwsze

numery, ale bez efektu. Nikt nie słyszał o Janet ani Quentinie. Przy czwartej próbie dotarłam do pomocnej kobiety, która wyjaśniła, że jej mąż jest z rodziny Cazaletów i że może być w stanie pomóc. Dała mi swój adres e-mail i zaproponowała, żebym napisała. Zrobiłam to natychmiast i następnego dnia otrzymałam odpowiedź: „Właśnie rozmawiałam z kuzynem Timem Cazaletem. Jest synem Janet i Quentina, i będzie mu bardzo miło, jeśli nawiążesz z nim kontakt”.



Johnny z Janet, poza służbą, 1940 r.

Moje serce zabiło mocniej. Czyżbym w końcu, po roku poszukiwań, dotarła do celu? Napisałam do Tima i dostałam szybką odpowiedź z jego numerem i prośbą o telefon. Kiedy zadzwoniłam, zaczęłam się wahać, jak to ująć:

– Twoja matka i mój ojciec...

Wszedł mi w słowo:

– Tak, to niezwykła historia, prawda?

To wtedy dowiedziałam się, że Janet zmarła w 1989 roku, zaledwie cztery lata po śmierci ojca. Jednak Tim powiedział mi, że młodsza siostra Janet – Patsy – żyje i mieszka w Londynie ze swoim synem Robertem.

– Ona też miała fascynujące życie – powiedział. – Razem z moją matką wychowywały się w Brazylii i Egipcie, a podczas wojny Patsy wstąpiła do WAAF[9]. Po wojnie mieszkała z mężem w Rodezji, a kiedy wrócili do Anglii, jej mąż prowadził londyńskie zoo!

Zaproponowałam, żebym – skoro już jestem w Londynie – skontaktowała się z nimi i spróbowała się z nimi zobaczyć, a potem przyjechała do Suffolk, by spotkać się z nim.

Nawiązałam więc kontakt z Robertem, który zaprosił mnie, abym odwiedziła ich w Lewisham. Robert i jego żona, w swoim czerwonym, ceglany szeregowym domku z wykuszowymi oknami, prowadzili pensjonat typu *bed and breakfast*, a Patsy zainstalowali w jednym z pokoi na piętrze. Robert przywitał mnie ciepło i zaprowadził po schodach do pokoju matki, którego ona już właściwie nie opuszczała. Prześlizgnęłam się przez drzwi i zobaczyłam Patsy, siedzącą przy swoim komputerze na obrotowym fotelu biurowym, w zielonym swetrze, z dwoma męskimi zegarkami o dużych tarczach na lewej ręce. Miała dziewięćdziesiąt lat i praktycznie już się nie poruszała. Gdy podniosła na mnie oczy, od razu posłała mi promienny uśmiech, mówiąc, że miło jej spotkać nową „krewną”. Natychmiast przeprosiła, że nie będzie w stanie powiedzieć mi zbyt wiele

o Janet i moim ojcu, ale chciała podzielić się tym, czym mogła.

– Pozwól, że opowiem ci głupiotką historyjkę o Johnie – powiedziała. – Widzisz, powiedział mi, jak przejść przez wysoką trawę, nie szeleszcząc nią. Przechodzisz w ten sposób. – Przesunęła dłonie, jedną po drugiej, w powietrzu do przodu, wnętrzem do dołu. – Chodziło o to, żeby Indianie cię nie słyszeli czy coś w tym rodzaju. Ale ja byłam tym zachwycona. – Odchyliła się i wybuchnęła śmiechem.

Powiedziałam Patsy, że wiem o ślubie ojca i Janet, wziętym pod koniec 1939 roku, a ona potwierdziła i powiedziała, że znali się zaledwie od kilku miesięcy, kiedy postanowili się pobrać. Pamiętała, jak Janet przyprowadziła wysokiego, czarującego, przystojnego mężczyznę w mundurze do ich domu w Camberley.

– Nie sądzę, żeby moi rodzice byli zachwyceni tym małżeństwem od samego początku – powiedziała. – Wiesz: młodzi, wojna. Jestem pewna, że tego nie akceptowali. Ale twój ojciec, John, był bardzo dobrze znany, gdziekolwiek się pojawiał. Bardzo trudno nie zawrócić w głowach ludziom w tym wieku... Oczywiście wszyscy podziwiali Johna.

Potem dała mi broszurę – na okładce czarno-biała fotografia jej samej jako młodej kobiety, upozowanej na gwiazdę, a podpis brzmi: *II wojna światowa 1939–1945 widziana oczami WAAF-ki*. Poniżej fotografii, mniejszą czcionką, dopisano: *Ppor. Rosemary (Patsy) Jensen 1146, promowana po Szkole Kodów i Szyfrów, Headington, Oxford, wrzesień 1940 roku*.

– I to jest moja historia – powiedziała. – To tylko dla rodziny. Miła pamiątka, kiedy się spogląda wstecz.

Przypomniałam sobie, co Tim mi o niej powiedział.

– Ale twoje życie po wojnie też było interesujące – zauważyłam.

– Tak – powiedziała. – Ale nie można w nieskończoność dzielić się z ludźmi szczegółami swojego życia. To ich strasznie nudzi!

Kiedy przeglądałam starannie przepisane i sformatowane

strony, zastanawiając się nad faktem, że lata wojenne były jedyną częścią jej długiego i różnorodnego życia, które ona sama uznała za wartę opisaną, zadumała się:

– To była cudowna wojna. Jeśli przeżyłaś wojnę, patrzysz na nią jako na jedno z najszcześniejszych dni swojego życia. Wiem, że to straszny pogląd. Ale byliśmy młodzi i w naszej krwi płynęła adrenalina. To było piękne. – Przerwała, a potem dodała półszepem: – I wokół było naprawdę niewiele kobiet!

Zaśmiała się i pokręciła głową.

– Najpierw dostałam przydział do Afryki Północnej, a potem do Włoch. Więc miałam dużo szczęścia. A Janet, widzisz, została w Anglii. Ona miała raczej nudną wojnę, ale ja miałam szczęście.

Wspaniałe poczucie bycia młodym, w najlepszym momencie swojego życia; życia przeżywanego tak, jakby jutra miało nie być – bo rzeczywiście mogło go nie być – było refrenem zdającym się silnie rezonować ze stosunkiem mojego ojca do swojej wojennej historii.

Po pożegnaniu Patsy i Roberta pojechałam pociągiem do Suffolk, aby odwiedzić Tima, gdzie – jak mi się wydawało – moja misja ostatecznie osiągnie swój cel. Gdy wysiadłam z pociągu, Tim podszedł do mnie i nerwowo uścisnęliśmy sobie dłonie. Oboje czuliśmy, że łączą nas dziwne związki.

Kiedy przybyłam do domu Tima, na stole w kuchni było już rozłożonych kilka książek i album fotograficzny, które jego matka przechowywała przez całe życie jako pamiątki po Johnie. Wśród nich były również nekrologi mojego ojca. Zdaniem Tima śledziła jego życie z daleka, ale z uczuciem i podziwem, aż do samego końca. Dowiedziałam się, że po przedwczesnej śmierci mojej matki w 1973 roku ojciec kilka razy napisał do Janet, a nawet wysyłał jej kartki świąteczne. Chociaż Janet owdowiała w tym samym czasie co mój ojciec, zdecydowała się nie odpowiadać.

Wyjaśniłam Timowi, że mam podarowane mi wielkodusznie

przez Instytut Sikorskiego DVD z nagraniem filmowym z dekoracji Krzyżami Virtuti Militari i jestem ciekawa, czy rozpozna kobietę stojącą obok mojego ojca. Tim włożył płytę do komputera i powiedział natychmiast:

– O tak, to moja mama!

Kolejny element układanki wskoczył na swoje miejsce.

Tim powiedział mi, że jego matka była ogromnie dumna ze swojego związku z Johnnym Kentem i często raczyła Tima i jego siostry opowieściami o nim.

– Powiedziała nam, że był ambitny, a to najcięższy grzech w oczach Brytyjczyków. I że jego celem było uścisnąć dłoń króla – stwierdził.

Przypomniało mi to wpis, jaki widziałam w osobistym pamiętniku ojca, gdzie opisał, jak 26 września 1940 roku król Jerzy VI odwiedził dywizjon: „Polacy byli naprawdę bardzo zadowoleni. Szczególnie kiedy podpisał kronikę dywizjonu. Nawiasem mówiąc, obok godła, które dla nich zaprojektowałem. Ja, oczywiście, pośmiewisko, muszę koniecznie utknąć w Farnboro’ i wrócić akurat, jak odjeżdża. Niech to diabli”.

W tym czasie ojciec miał już na swoim koncie odznaczenie przez króla Krzyżem Sił Powietrznych, ale nie wiedział, że później otrzyma jeszcze od generała Sikorskiego pocałunek i najwyższe polskie odznaczenie wojskowe za odwagę, a jeszcze później – uścisk dłoni królowej Elżbiety II.

Wśród sterty książek, które Tim zgromadził na stole, była jedna oprawna w płótno, z wyraźnym odciskiem kubka, który ktoś musiał kiedyś na niej postawić. Kiedy była nowa, płótno musiało być ciemnopomarańczowe, ale wypłowiła na odcień cynamonowy i wystrzępiła się wzdłuż grzbietu. Otworzyłam książkę i zobaczyłam słowa: *Janet Kent, kwiecień 1942*, napisane okrągłymi literami, ołówkiem, na wewnętrznej stronie okładki. Kiedy przewróciłam stronę, zobaczyłam tytuł: *Ludzie RAF-u. Czterdzieści portretów autorstwa sir Williama Rothensteina*,

listopad 1939–październik 1941. Mój ojciec podpisał swój portret zamieszczony w środku.

Przekartkowałam książkę i znalazłam znak ołówkiem, który to Janet musiała zrobić na stronie 57, gdzie artysta najwyraźniej opisuje mojego ojca: „skromny, ale zdecydowany człowiek, pełniący obowiązki szefa instruktorów pilotażu”.

Dalej w książce Rothensteina znalazłam esej lorda Davida Cecila, profesora literatury, który odwiedzał bazy lotnicze. Rzuciłam okiem tu i tam i szybko uświadomiłam sobie, że wodzę palcem po kolejnych wierszach, po słowach malujących obraz tamtego czasu. Cecil pisze o poczuciu innego świata bazy lotniczej i intensywnym związku łączącym tam ludzi:

Sfera umysłowa bazy RAF pozostaje w harmonii z otoczeniem. Nie jest tak sensacyjna, jak można by się spodziewać, biorąc pod uwagę gwałtowną naturę jej działalności. Przeciwnie, w porównaniu z pełnym wstrząsów i niepewności zamieszanym cywilnym Anglii w okresie wojny wydaje się niemal pokojowa. Dominuje wrażenie klasztornej separacji, niezakłóconej przez świat zewnętrzny, prawie go nieświadomej. Gość czuje się tak, jakby wszedł do samodzielnego wszechświata, kręcącego się wokół własnego centrum i pochłoniętego własnym zadaniem... Tu pojedynczy człowiek, który stracił panowanie nad nerwami, może w ciągu tygodnia zarazić wszystkich kolegów niepewnością – tak bliski łączy ich związek... Dowódca musi utrzymywać kontakt z każdym człowiekiem pod swoim dowództwem. On też jest skrepowany tą więzią łączącą podległych mu ludzi.

Czytałam kiedyś, jak wspólnotę wspierającą się na ziemi intensyfikowało to, że w powietrzu piloci myśliwscy byli całkiem

sami. W swojej książce o kulturze brytyjskiej i RAF-ie w latach 1939–1945, zatytułowanej *The Flyer*, Martin Francis cytuje pilota Petera Townsenda, mówiącego, że:

[...] choć walczyliśmy skrzydło w skrzydło, to każdy z nas musiał latać i walczyć, a jeśli trzeba, także umrzeć – samotnie. To poczucie izolacji i samotności w powietrzu jednoczyło nas tak mocno na ziemi.

Cecil napisał, jak to doświadczenie wpływało na lotników:

Tak niebezpieczne życie w sposób nieunikniony odciska ślad na nerwach. Lotnicy zachowują sztywny pozór niewzruszoności i dobrego humoru, ale człowiek szybko zaczyna zdawać sobie sprawę, że żyją w stanie napięcia. Gazetowy wizerunek roześmianego lotnika, beztrąsko ryzykującego życiem, tak naprawdę wcale nie jest pochlebny obrazem... To wysokie napięcie nakręcało cały system nerwowy.

Pomyślałam o tym, co ojciec mówił o pracy z Polakami w cytacie z artykułu w „Sunday Times”, przytoczonym na początku tego rozdziału: „Byli tak odważni, że nie odważyłeś się okazać strachu, nawet jeśli serce podchodziło ci do gardła”. I przypominałam sobie, jak książka Francisa wyjaśniała, że obawa przed okazaniem strachu, tak powikłana z pojęciami odwagi i tchórzostwa, przerastała sam strach. Francis zauważa, że od lotników nie oczekiwano, iż będą nieustraszeni – podwyższona wrażliwość była sławiona podczas wojny jako wyróżniająca cecha charakteru narodowego, co odróżniało ich od hitlerowców i Japończyków, przedstawianych jako zdehumanizowane roboty. Ale ostateczna chwała przychodziła

z pokonania rozterek. Człowiek, który nie zdołał zapanować nad swoimi obawami, ryzykował symboliczną kastrację. Określenie „brak kręgosłupa moralnego” mogło oznaczać pozbawienie stopnia i odznaki pilota i prawdopodobne zmuszenie do poniżających prac pomocniczych. Co gorsza, inni dowiedzieliby się, co się stało, bo ślady tej degradacji byłyby widoczne na mundurze. Dla mężczyzny o aspiracjach mojego ojca stawka w tej grze była więc bardzo wysoka.

Czytając dalej esej Cecila, wyobraziłam sobie młodzieńczą podatność na zmiany, malującą się na twarzach tych wciąż nie do końca ukształtowanych mężczyzn, i wyobraziłam sobie, jak ich doświadczenia musiały dodawać powagi ich osobowości. Cecil zauważa: „Raz za razem zauważałem młodego człowieka, który w życiu cywilnym mógł się wydawać mało znaczący, ale który nabył nieświadomej aparycji. Prostota i doniosłość zagadnień, z którymi w każdej godzinie stawał twarzą w twarz, wyrażały się w jego duchu”.

Zaobserwował, jak trudności, które musieli pokonać, pozbawiały ich cierpliwości wobec słabszych. To była cecha, na którą zareagowałam z przykrością, kiedy po raz pierwszy przeczytałam w *One of the Few* szydercze słowa ojca o sierżancie, który poprosił o przeniesienie do lotnictwa szkolnego, aby zostać instruktorem, ponieważ chciał się ożenić i prowadzić normalne życie. Mój ojciec napisał: „Moja odpowiedź nie nadaje się do druku! Na szczęście takie typy były bardzo rzadkie”.

Jeśli chodzi o małżeństwo, Cecil pisze o podpułkowniku, najprawdopodobniej moim ojcu, pytającym instruktora o uczniów. Instruktor wspomniał o uczniu, który się zdenerwował, być może dlatego, że niedawno się ożenił: „Młodzieńcza twarz podpułkownika stała się surowa. »Trzeba mu uświadomić, że małżeństwo nie ma znaczenia. W czasie wojny praca jest na pierwszym miejscu, a wszystko inne – na żadnym«”.

Tim wielkodusznie podarował mi książki Janet i prowadzony przez nią album fotograficzny. Znalazłam w nim zdjęcia tej części życia mojego ojca, o której aż do tej pory prawie nic nie wiedziałam. To była część, która – jak wkrótce odkryłam – rzuciła nowe światło na jego gwałtowną metamorfozę z nieopierzonego pisklaka w przywódcę.

Kobieciarz czy przywódca?

W ten sposób dochodzimy do wpisów w pamiętniku ojca z lata 1940 roku, w których – w miarę jak przekształca się on z pilota w wojownika – jego związek z Janet staje się coraz bardziej napięty. W *The Flyer* Francis zauważa, że chociaż miłość i małżeństwo mogły stanowić antidotum na ascezę życia wojskowego i barbarzyństwo walki, to także narażały lotników na dodatkowe napięcie wynikające z konfliktu interesów: „latanie operacyjne stawiało lotnikowi tak duże wymagania, że jego żona musiała wykazać ogromną cierpliwość, »wynikającą ze zrozumienia i miłości, której realnie można się spodziewać jedynie u niewielu kobiet«”.

Janet miała zaledwie dwadzieścia lat, kiedy poślubiła mojego ojca – on miał dwadzieścia sześć. Od niedawna zakochana i rzucona w zamęt wojny, musiała toczyć walkę o pogodzenie swoich obaw z obowiązkiem zachęcania męża do pójścia ścieżką honoru poprzez włączenie się do walki.



Johnny i Janet na ślubie przyjaciela, czerwiec 1940 r.

Pod koniec czerwca 1940 roku mój ojciec nadal prywatnie rozważał absurdalność zabijania, którego być może będzie musiał się dopuścić:

Z psychologicznego punktu widzenia moje reakcje na rzeczy są dość interesujące: siedzę tu, żałosny jak nieszczęście, i nie poczuję się szczęśliwy, dopóki nie uda mi się zabić jakiegoś człowieka, o którym nigdy wcześniej nie słyszałem i który nigdy nie słyszał o mnie, ale który z równym zapalem chce zabić mnie – jeśli tylko będzie miał okazję. Ostatecznie jego nazwisko zostanie wymienione jako poległego w boju, a on sam będzie uhonorowany jako bohater, który oddał życie za Ojczyznę. A ja będę uważany –

w pewnej mierze – za bohatera, bo zabiłem go, broniąc Macierzy... Oto, jaka jest nasza cywilizacja...

Jednak już 16 lipca w klasycznych słowach Szekspira „szuka pustej sławy w paszczy armaty”^[10], a Janet stara się dać mu wsparcie. W pamiętniku opowiada:

Janet jest całkiem zadowolona ze względu na mnie, zdając sobie sprawę, że naprawdę chcę to zrobić. Uważam, że to cholernie miłe, ponieważ zdaje sobie sprawę, że życie pilota myśliwskiego jest dość krótkie, a ona, naturalnie, nie chce tak szybko zostać wdową. Zresztą wcale nią nie będzie, jeśli dam radę coś zrobić, bo mój pomysł zakłada, że mam ZABIJAĆ, a nie zostać zabity. Myślę, że dopóki nie będę durniem, będzie wszystko w porządku; przecież mam o wiele większe doświadczenie niż większość niemieckich pilotów, więc jeśli zostaną pokonani, to będzie efekt ich liczby, zaskoczenia albo po prostu zwykły pech. Czuję się całkowicie pewny – bez zbytej zarozumiałości – mojej zdolności poradzenia sobie z każdym pojedynczym szkopem. Może się mylę; nie wiem – czas pokaże.

21 lipca jest już zaniepokojony, że może stracić szansę udowodnienia swojej wartości, a Janet stara się go pocieszyć, jak umie. Powiedziano mu, że jest w kolejce, aby dostać przydział do bazy RAF Northolt, ale zdaje sobie sprawę, że inni piloci doświadczalni, tacy jak on, zostali odwołani z dywizjonów bojowych, ponieważ ich życie jest zbyt cenne, by je narażać. Pisze:

Niech to diabli, wygląda, jakby ktoś spiskował, żeby mi nigdy nie dać szansy walki – CHOLERA. Ach, Janet jest

całkiem przekonana, że mnie nie odeślą z powrotem – z pewnością jest największą optymistką świata – i całe szczęście, bo ja jestem takim markotnym włóczęgą, że potrzebuję kogoś takiego, żeby spojrzeć z pozytywnej strony.

Francis w *The Flyer* zauważa, że liczni piloci walczyli z niedającymi się pogodzić wymaganiami całkowitego zaangażowania: z jednej strony w wojenny wysiłek, a z drugiej strony – w związek z kobietą. Dowódcy często uważali, że sprawy rodzinne mogą do tego stopnia wpływać negatywnie na skuteczność pilota, że lepiej, żeby mieszkał w bazie. W dzienniku mojego ojca kontynuacja tematu:

Janet idzie ze mną jutro, aby zobaczyć, czy znajdzie dom w pobliżu bazy, to znaczy, o ile mógłbym zamieszkać poza nią – w co wątpię. Biedne dziecko, nie ma ostatnio wiele z życia, ale jest wyjątkowo wesoła i o wiele bardziej się martwi moimi rozczarowaniami niż swoimi własnymi.

Jego wpis do dziennika z 23 lipca sugeruje, że rozumie znaczenie kapitału kultury angielskiej dla kariery w RAF-ie. Większość oficerów była kształcona w renomowanych szkołach męskich, a potem w Cranwell:

Nie mogę zrozumieć, jak trudno jest dostać się na tę wojnę. W poprzedniej trudność polegała na tym, aby trzymać się z dala od niej, natomiast ta jest jak ekskluzywny klub na West Endzie, w którym musisz mieć prywatny dochód milion rocznie i znać papieża albo coś w tym stylu.

Na tym etapie zdaje już sobie sprawę z potencjalnie

niszczącego wpływu zaniepokojenia Janet na jego morale, a jednocześnie musi się przed nim bronić. Złapany między dwoma światami moralności, sam sobie wymyślił za swoje „samolubstwo”:

Janet jest bardzo rozbawiona dywizjonem i podejrzewam, że trochę jej ulżyło, że jeszcze długo nie będę mógł się dobrać do szkopów. Doceniam jej punkt widzenia i przypuszczam, że jestem samolubny, ale naprawdę jest tylko jeden okres w życiu mężczyzny, kiedy może cieszyć się wojną – to znaczy, gdy jest w wieku, w którym może wziąć w niej aktywny i ekscytujący udział.

Teraz już zaczął postrzegać walkę jako istotny ryt przejścia w wiek męski.

Osobiście myślę, że każdy człowiek powinien w jakimś momencie znaleźć się pod ostrzałem, a dopóki to się nie stanie, nie będzie w stanie poznać sam siebie i nie może wiedzieć, jak zareaguje. Bardzo chciałem wiedzieć, co powinienem zrobić, a kiedy po raz pierwszy do mnie strzelano – artyleria przeciwlotnicza – nie wiedziałem, co jest. Pomyślałem, że w maszynie jest coś luźnego, co się nieustannie obja i hałasuje. Szarpnięcie maszyny złożyłem na karb turbulencji, a kiedy w końcu zdałem sobie sprawę, co się dzieje, podjąłem dość gwałtowne uniki i byłem mocno przerażony, ale – miło mi to stwierdzić – nie spanikowałem, a tego się bałem.

6 września 1940 roku Janet decyduje, że także się zaciągnie, chociaż toczy ze sobą ciężką walkę. Możliwe, że wpłynęło na to bardziej pozytywne nastawienie RAF-u do żon służących

w WAAF niż do osób z zewnątrz. Mój ojciec pisał: „Jutro Janet wstępuje do WAAF i zaczyna się tym martwić. Nie podoba mi się wcale ten pomysł, ale jest zdecydowana coś zrobić i na pewno podziwiam jej ducha”. Następnego dnia towarzyszył jej do Victory House[11], gdzie się zaciągnęła, a potem napisał: „Biedactwo, była dość zdenerwowana tym wszystkim, ale wszystko będzie w porządku, ma wiele odwagi”.

Jednak zaledwie kilka dni później, wieczorem 10 września, opisuje spotkanie z nią w West Drayton, a po komentarzu, jak elegancko wyglądała w mundurze, pisze, jaka była przygnębiona, kiedy ją podrzucił do jej bazy: „Biedactwo było strasznie zdenerwowane i potrzebowało mnóstwo pocieszenia. Bierze wszystko zbyt poważnie – w tym jest prawdziwy kłopot”.

Jednak w jego młodzieńczym dążeniu do akceptacji ten domowy świat – rodzice i żona – jest nieustannie obecny. Po swoim pierwszym zwycięstwie w walce natychmiast telegrafuje do Janet, a po kolejnych triumfach jego pamiętnik relacjonuje:

Wielka sprawa. Dowódca grupy dziś zadzwonił i powiedział pułkownikowi, że zostałem odznaczony D.F.C. za moją małą imprezę ze 109-kami onegdaj – hurra! – przecież Janet i rodzina w domu będą chyba zadowoleni. Teraz dopiero mogę szpanować dwoma skrótami po nazwisku[12].

Nim nadeszła połowa września, mój ojciec przeszedł swój chrzest bojowy w powietrzu, a wraz ze swoimi kolegami szybko rozwijał nowe strategie radzenia sobie z emocjami. Do radzenia sobie ze strasliwym okaleczeniem lub unicestwieniem kolegów wykorzystywano niedomówienia. Straciwszy jednego ze swoich pilotów, pisze z animuszem w swoim dzienniku:

Dziś w pobliżu Biggin Hill znaleziono Sgt. Wojtowicza. Wygląda na to, że stoczył wielką walkę z mnóstwem Me 109 i zdołał zestrzelić dwa z nich, zanim go dopadli. Cholernie dobry występ. Wielka szkoda, że go dostali, bo był świetnym facetem.

W bitwie mój ojciec dowiódł, że potrafi utrzymać równowagę konieczną, aby błyszczeć nawet w ekstremalnej sytuacji. Były to cechy, które zapewniły mu nie tylko fizyczne, ale także moralne i społeczne przetrwanie jako „jednego z tak niewielu”, na których skierowane były oczy i nadzieje tak wielu. Towarzyszące mu euforia i poczucie, że jest niepokonany, stały się niemal namacalne, gdy w grudniu 1940 roku powiedział w radiu BBC (zapis tej rozmowy opublikowano w 1941 roku, w książce zatytułowanej *Winged Words*): „Oczywiście, że nie wpada się na szkopów codziennie przez cały tydzień, ale gdy już idziesz na niego, czujesz się tak dobrze, że myślisz, iż możesz samodzielnie stawić czoła całemu niemieckiemu lotnictwu”.

Kiedy ludzie podobni do niego znaleźli się w samym sercu odwiecznej brytyjskiej narracji o moralnej prawości słabszego, który pokonuje bezwzględną, potężniejszą moc, „szkop” został retorycznie zredukowany z przedmiotu obaw do przedmiotu kpin. W książce *Ten Fighter Boys (Dziesięciu chłopców z myśliwców)* z 1942 roku Athol Forbes pisze: „Nic nie może się równać z zachowaniem męznego wyglądu, gdy jesteś w krytycznej sytuacji – szkop po prostu tego nie wytrzyma – jeśli okażesz gotowość do walki, on absolutnie za każdym razem zawraca jak niepyszny”. A w wywiadzie, którego udzielił w tym samym roku, mój ojciec mówił: „Niemieccy piloci po prostu nie są tak dobrzy jak my... Szkop, gdy jest górą, walczy jak diabli, ale gdy ma do czynienia z odmienną sytuacją, z czymś, do czego nie został przeszkolony – gubi się”.

Myślę, że mężczyźni tacy jak mój ojciec, aby zwyciężyć

zewnątrznego wroga, najpierw musieli pokonać wroga w sobie – swoją własną wrażliwość, wrodzoną słabość, strach i delikatność. Imperatywem walki było, by w razie konieczności umieć uśmiercić te poetyckie, estetyczne i łagodne strony własnej natury.

Jako dowódca pilotów zaliczanych ówczśnie do najbardziej bezlitosnych i doświadczonych zarazem, mój ojciec musiał być w tym nie tylko kompetentny, ale wręcz wzorcowy. W *The Flyer* Francis wyjaśnia, że wielu mężczyzn uciekało się wtedy do regularnego stosowania benzedryny^[13] lub alkoholu, aby osiągnąć niezbędny poziom zobojętnienia: „Ta niefrasobliwość lotników, bagatelizowanie przez nich głębokich emocji miało na celu oswojenie strachu, który groził całkowitym zniszczeniem ich nerwów”.

Nawet ci, którym udało się przeżyć okropności walk powietrznych, ostatecznie i tak zapłacili za to ogromną cenę emocjonalną, jak to opisałam w epilogu do tej książki. Słowa, które dodałam od siebie do książki mojego ojca, mają na celu docenienie tego faktu i oddanie hołdu wszystkim, którym tę cenę przyszło zapłacić.

Alexandra Kent, listopad 2015

1 *Distinguished Flying Cross* (ang.) – Zaszczytny Krzyż Lotniczy; brytyjskie odznaczenie wojskowe, przyznawane od 1918 roku lotnikom Royal Air Force oraz żołnierzom pozostałych rodzajów sił zbrojnych, a także państw sojusznicznych, za czyny męstwa, odwagi lub poświęcenia w czasie aktywnych działań w powietrzu przeciwko nieprzyjacielowi – przyp. red. (pozostałe przypisy zamieszczone w książce pochodzą od tłumacza, chyba że zaznaczono inaczej).

2 *The Few* (ang.) – Ci Nieliczni; tradycyjne określenie pilotów myśliwskich uczestniczących w Bitwie o Anglię, wywodzące się od sławnego cytatu z przemówienia Winstona Churchilla: „Nigdy w dziejach ludzkich konfliktów tak wielu nie zawdzięczało tak wiele tak nielicznym” – przyp. red.

- 3 W. Szekspir, *Jak wam się podoba*, akt II, scena VII.
- 4 *Cinderella* (ang.) – Kopciuszek.
- 5 *Dumpy* (ang.) – przysadzisty, pękaty.
- 6 Neologizm wymyślony przez Kenta, w wolnym tłumaczeniu „miszcz oszukańczyatorstwa”.
- 7 „Royal Canadian Air Force Journal” – branżowe czasopismo Królewskich Kanadyjskich Sił Powietrznych.
- 8 S. Morris, *From Biggin Hill to Manston*, <http://sirius1935.wix.com/92squadron#!chapter-seven/c1zz5> – przyp. A. Kent.
- 9 Women’s Auxiliary Air Force (ang.) – Pomocnicza Lotnicza Służba Kobiet.
- 10 W. Szekspir, *Jak wam się podoba*, akt II, scena VII.
- 11 Siedziba biura rekrutacji WAAF przy Kingsway w Londynie.
- 12 W tradycji brytyjskiej po nazwisku osoby stawia się skróty najważniejszych wyróżnień, jakie otrzymała.
- 13 Benzedryna – nazwa handlowa amfetaminy stosowanej w latach trzydziestych i czterdziestych XX wieku jako ogólnodostępny środek pobudzający aktywność psychomotoryczną, likwidujący m.in. objawy zmęczenia i zwiększający zdolność koncentracji – przyp. red.

Źródła

- Dowding sir Hugh C.T., *The Battle of Britain* [w:] dodatek do „London Gazette” z 10 września 1946, s. 4543–4571.
- Forbes Athol, Allen Hubert (red.), *Ten Fighter Boys*, wyd. Collins, London 1942.
- Francis Martin, *The Flyer: British Culture and the Royal Air Force 1939–1945*, wyd. Oxford University Press, Oxford 2008.
- King Richard, *303 Polish Squadron Battle of Britain Diary*, wyd. Red Kite, Walton-on-Thames 2010 (wyd. polskie: *Dywizjon 303. Walka i codzienność*, RM 2012).
- Ogley Bob, *Biggin on the Bump: the Most Famous Fighter Station in the World*, wyd. Froglets Publications, Westerham 1990.
- Olson Lynne, Cloud Stanley, *For Your Freedom and Ours: The Kosciuszko Squadron*, wyd. Arrow Books, London 2004 (wyd. polskie: *Sprawa honoru – Dywizjon 303 Kościuszkowski. Zapomniani bohaterowie II wojny światowej*, AMF Plus, Warszawa 2004).
- Orde Cuthbert, *Pilots of Fighter Command: Sixty-four Portraits*, wyd. George G. Harrap and Co., London 1942.
- Rothenstein William, *Men of the RAF*, wyd. Oxford University Press, London 1942.
- Winged Words, *Our Airmen Speak for Themselves*, wyd. William Heinemann Ltd., London 1941.

**Wspomnienia Kanadyjczyka
z Dywizjonu 303**

O Autorze

Pułkownik Johnny Kent otrzymał wiele odznaczeń: Zaszczytny Krzyż Lotniczy (DFC), Krzyż Sił Powietrznych i najwyższe polskie odznaczenie wojskowe – Krzyż Virtuti Militari. Zmarł w 1985 roku, w wieku 71 lat.



Johnny Kent i Spitfire z jego osobistym godłem: kanadyjskim liściem klonowym

i polskim orłem, 1941 r.

Przedmowa

General/ sir Keith Park GCB KBE MC DFC

Ta książka mogłaby być dedykowana lordowi Dow-dingowi, który przez trzy lata, bezpośrednio przed wybuchem II wojny światowej, kładł fundamenty lotnictwa myśliwskiego RAF. Jego dalekowzroczność i oddanie tej pracy, podobnie jak moralna odwaga, uniemożliwiły roztrwonienie dorobku brytyjskich myśliwców w imię przegranej sprawy, jaką była kampania francuska, już w maju 1940 roku skazana na porażkę.

W lipcu 1940 roku Anglia była poważnie zagrożona inwazją, otwarcie planowaną przez Hitlera. Anglia, która od 800 lat nie padła ofiarą inwazji, a ostatnie takie zagrożenie miało miejsce, gdy wojska Napoleona skoncentrowały się wzdłuż francuskich wybrzeży kanału La Manche. Teraz Niemcy, chcąc wylądować w Anglii, musieli najpierw zniszczyć lotnictwo myśliwskie RAF, żeby umożliwić swojej armii sforsowanie kanału La Manche. A działo się to w czasie, gdy armia brytyjska dopiero się podnosiła po ewakuacji z Dunkierki.

Oddając hołd roli odegranej przez Autora, muszę wspomnieć o polskich pilotach 303 Dywizjonu Myśliwskiego. Ich duch walki stał się legendarny nawet wśród ludzi tak odważnych, jak brytyjscy piloci myśliwscy. Polacy walczyli z lekkomyślną rezygnacją, bo ich misją była zemsta za brutalne zniszczenie ich ojczyzny przez niemieckie dywizje pancerne i bombowce nurkujące – Sztukasy[14].

W czasie Bitwy o Anglię trzymałem mojego Hurricane'a na lotnisku Northolt, z którego na co dzień działał polski Dywizjon 303. Dzięki temu kilkakrotnie byłem świadkiem, jak objawiała się zapalczywość Polaków, kiedy dostawali rozkaz przechwycenia wroga. Przy innych okazjach widywałem polskich pilotów lądujących po walce i entuzjastycznie opowiadających o akcji. Moi mechanicy z RAF-u mówili mi, że wielokrotnie polskie myśliwce wracały obryzane krwią wroga, bo z tak bliska walczyli z Niemcami.

Nigdy nie należy zapominać, że ta historyczna bitwa nie mogłaby być wygrana bez poświęcenia i odwagi ludzi z personelu naziemnego (w tym kobiecej służby pomocniczej WAAF), obsługujących Spitfire'y i Hurricane'y pomimo ciężkich bombardowań lotnisk za dnia, a często i w nocy.

Z lektury tej świetnej relacji o Bitwie o Anglię wynika, że w sierpniu i wrześniu 1940 roku dywizjonom myśliwskim często rozpaczliwie brakowało nowych pilotów, a przyczyną tego było złe planowanie w Ministerstwie Lotnictwa. Dzięki wspaniałej pracy lorda Beaverbrooka jako ministra produkcji (lotniczej) moje dywizjony myśliwskie nigdy nie cierpiały na niebezpieczny niedostatek Hurricane'ów czy Spitfire'ów.

Johnny Kent napisał bardzo realistyczną, ale nie ostentacyjną relację ze swojego życia w RAF-ie, a zwłaszcza z tych ekscytujących chwil, kiedy w 1940 roku prowadził słynny polski Dywizjon 303 do boju przeciwko zdecydowanie przeważającym siłom wroga.

Mogę szczerze polecić tę książkę Czytelnikom, tym młodym i tym w dojrzałym wieku.

Keith Park, generał

14 Sztukasy – tak potocznie nazywano niemieckie bombowce nurkujące Junkers Ju 87 od niemieckiego określenia *Stuka* (wym. *sztuka*), będącego skrótem słowa *Sturzkampfflugzeug* (bombowiec nurkujący).

1. Wczesne doświadczenia

Krążyłem wokół słupa tłustego, czarnego dymu unoszącego się znad plamy paliwa wciąż płonącego na powierzchni wody, tam, gdzie Messerschmitt w nią uderzył i eksplodował. Zaczynało ustępować podniecenie i napięcie nagłej gwałtownej walki, której kulminacją było ostatecznie przeraźliwe nurkowanie Messerschmitta zakończone jego zniszczeniem. Uświadomiłem sobie dotkliwie, że jestem zupełnie sam, a aktywność wroga sięga szczytu i – jeśli nie zachowam nieustannej czujności – mogę też zostać posłany na roztrzaskanie, dołączając do wroga, który dopiero co runął w dół, ku tak gwałtownej zagładzie.

Miałem jeszcze w nozdrzach dziwną, a zarazem ekscytującą woń spalonego kordytu[15], kiedy szukałem śladu innych nieprzyjaciół, ale nie było widać ani jednego samolotu, więc oddaliłem się, nabierając wysokości, i skierowałem do bazy, żeby tam uzupełnić paliwo oraz amunicję i być gotowym do ponownej walki.

Był 15 września 1940 roku – dzień, na który przypadło apogeum Bitwy o Anglię i który bardziej niż inne zadecydował, że Hitler porzucił swoje plany inwazji na Wielką Brytanię.

Ale w jaki sposób ja, rodem z kanadyjskiej prerii, odległej o jakiejś 5000 mil[16], znalazłem się w tej tytanicznej batalii, którą z czasem uznano za jedną z największych bitew w historii? Najlepiej będzie, jeśli zacznę wszystko od początku!

Urodziłem się i przez pierwszych dwadzieścia lat mojego życia mieszkałem na przedmieściach Winnipeg, a moje najwcześniejsze wspomnienia lotnicze dotyczą samolotu, z którym pewien młody Amerykanin eksperymentował około

dwóch mil od mojego domu. Muszę przyznać, że nie pamiętam z tamtego okresu zbyt wielu szczegółów, bo nie mogłem mieć wtedy więcej niż cztery lata. Przypominam sobie jednak, że maszyna hałasowała jak młockarnia i – w moich dziecięcych oczach – również na nią wyglądała. Dopiero kiedy osiągnąłem poważny wiek mniej więcej pięciu i pół roku, dane mi było zobaczyć prawdziwy samolot. W tym czasie ulubionym miejscem całodziennych wycieczek z dziećmi był River Park na brzegach Red River, gdzie było wiele rzeczy budzących w maluchach zachwyty: gigantyczny diabelski młyn, kucyki do jazdy, wielka karuzela z organami parowymi i zoo. A pewnego dnia pojawił się tam jeszcze prawdziwy samolot, który zabierał ludzi na loty nad miastem. Byłem zafascynowany i do dziś pamiętam moje gorzkie łzy, gdy matka nie tylko nie pozwoliła mi nim polecieć, ale i stanowczo zabroniła mi się do niego zbliżać!

We wczesnych latach dwudziestych w zachodniej Kanadzie bardzo mało się działo pod względem lotniczym, a to, co miało miejsce, działo się głównie za sprawą patrolu leśnego RCAF[17] – ale ich samoloty spędzały większość czasu na północy, a działalność w bazie w Winnipeg była mocno ograniczona. Dlatego gdy tylko osiągnąłem stosowny wiek, by poruszać się na rowerze, zacząłem dojeżdżać do bazy wodnosamolotów na rzece i godzinami podziwiałem pełne gracji łodzie latające Vedette i Varuna, które w owym czasie były na wyposażeniu RCAF.

Lata dwudzieste mijały i fala powojennej prosperity wznosiła się coraz wyżej, a razem z nią rosło zainteresowanie lotnictwem wśród ludzi, którzy zdążyli się w tym czasie wzbogacić. Na Zachodzie zaczęły się pojawiać samoloty należące do bogatych właścicieli kopalń i handlarzy zbożem. Mniej więcej w tym samym czasie miało miejsce zdarzenie, które bardziej niż jakikolwiek inny pojedynczy wyczyn skupiło uwagę na samolocie i nadało lotnictwu poważną rangę – był to samotny przelot Lindbergha z Nowego Jorku do Paryża[18].

Zainteresowanie wzrosło w tempie niemal niewiarygodnym, powstały firmy użytkujące szeroką gamę samolotów i zaczęły – oprócz wielu innych działań – otwierać się na północ. Mniej więcej w tym samym czasie popularne stały się aerokluby; wyrastały jak grzyby po deszczu na całym Zachodzie i modnie było należeć do któregoś z nich i latać. Wykonywano coraz więcej rekordowych przelotów i coraz większym rozgłosem cieszyły się wyścigi o Nagrodę Schneidera[19], a wszystko to sprawiało, że lotnictwo zaczęła otaczać romantyczna aura; wątpię, by kiedykolwiek cieszyła się podobną jakakolwiek inna profesja. Skutkiem tej mody był wielki pęd do lotnictwa, więc w całych Stanach Zjednoczonych i na wschodzie Kanady powstawały szkoły o różnym standardzie, ale zachodnia Kanada pozostawała w tyle i większość szkolenia lotniczego prowadzono tam w klubach dotowanych przez rząd.

Ja sam znalazłem się wśród nieuleczalnie zarażonych bakcylem latania na długo przed lotem Lindbergha i byłem zdecydowany nauczyć się latać. Czytałem wszystko, co mogłem znaleźć o moich lotniczych bohaterach, takich jak: Barker, Bishop, McLeod, Mannock i McCudden. Najbardziej chyba – jak wielu innych – zachwyciłem się opowieściami o wielkich asach myśliwskich, ale w tamtym czasie nawet mi do głowy nie przyszło, że kiedyś dojdzie do dogodnej wojny, która pozwoli mi wziąć udział w podobnych walkach.

W prezencie na moje piętnaste urodziny ojciec zabrał mnie do aeroklubu i pozwolił na mój pierwszy lot. Pilot uprzejmie pokazał mi Gipsy Motha, dopiero co nabytego przez klub, a następnie – ach, co to były za emocje! – wsadził mnie do pierwszej kabiny, powiedział, czego mam nie dotykać, i wyruszyliśmy na moje najwspanialsze pół godziny nad miastem. Wciąż pamiętam nadzwyczajne podekscytowanie, które mnie rozpięrało, i moje zdziwienie, że wcale nie odczuwam wysokości. Wróciliśmy i wylądowaliśmy, a kiedy machałem do

ojca, on poznał po wyrazie mojej twarzy, że – bez cienia wątpliwości! – muszę latać. Kolejne dwanaście miesięcy to były męki oczekiwania na następny urodzinowy lot, jednak w tym czasie udało mi się przekonać nie tylko ojca, ale również matkę, że naprawdę poważnie myślę o zawodzie lotnika. Pogodziwszy się z tym, moi rodzice wraz ze mną zabrali się do rozważania różnych sposobów rozpoczęcia takiej kariery, żeby wybrać najbardziej odpowiedni.

Naturalnie, bardzo chciałem latać w RCAF, ale kiedy okazało się, że to wymaga sześcioletnich studiów uniwersyteckich, uznałem bez entuzjazmu, że to kariera nie dla mnie. Był, jak się okazało, tylko jeden możliwy sposób – mój nad wyraz cierpliwy ojciec musiał sięgnąć głęboko do swojej niezbyt zasobnej kieszeni i zapłacić z góry za moje szkolenie. Zgodził się na to w końcu, pod warunkiem że poczekam, aż skończę siedemnaście lat, i zdam egzaminy maturalne. Oczywiście, skwapliwie zgodziłem się na te warunki, ale w miarę upływu czasu było mi coraz trudniej się skoncentrować na nauce.

Ostatecznie zostało załatwione, że rozpocznę lekcje pilotażu w Aeroklubie Winnipeg, a moim instruktorem będzie Konrad – czyli „Konnie”, jak go zawsze nazywano – Johannesson, Kanadyjczyk pochodzenia islandzkiego, który podczas I wojny światowej służył w lotnictwie brytyjskim.

Na początku czerwca 1931 roku, kilka tygodni przed moimi siedemnastymi urodzinami, Konnie dał mi pierwszą lekcję pilotażu na należącym do aeroklubu samolocie Cirrus Moth, starym, sprawdzonym aeroplanie, na którym wylaszowało się [20] wielu pilotów. Byłem absolutnie zachwycony możliwością własnoręcznego posługiwania się sterami i udało mi się uporać z większością manewrów, w tym z podejściem do lądowania, choć oczywiście nie było mi wolno spróbować rzeczywistego przyziemienia. W każdym razie na koniec tej pierwszej lekcji wiedziałem już, że potrafię latać.

Lato w zachodniej Kanadzie jest strasznie gorące, powietrze staje się bardzo niespokojne, a wiatr – porywisty, tak że jedyną porą rzeczywiście odpowiednią do nauki pilotażu w lekkich samolotach, jakich używaliśmy, był wczesny ranek oraz wieczór. Ta późniejsza pora była, rzecz jasna, najpopularniejsza, więc oba samoloty i instruktor mieli zajęty każdy pozwalający na latanie wieczór.

Aby utrzymać jakąś rozsądną ciągłość w szkoleniu, musiałem się skoncentrować na wczesnych porankach. Niestety, prognozy pogody były bardzo zawodne i wielokrotnie pokonywałem żmudną drogę na lotnisko tylko po to, by tam dowiedzieć się, że wiatr jest zbyt silny, podstawa chmur za niska albo samolot niesprawny.

Mogłem wtedy tylko usiąść i czekać, licząc, że sytuacja się poprawi. Czasami tak było, a czasami nie.

Nie było czegoś takiego jak szkolenie naziemne, na którym można by pożytecznie wykorzystać godziny oczekiwania, więc – dla zabicia czasu – odwiedzałem różne instytucje ulokowane na lotnisku: North-West Aero Marine Company[21], oferującą czartery oraz szkolenie w pilotażu, i Western Canada Airways[22], naprawdę dużą firmę jak na tamte czasy.

To właśnie podczas tych wizyt poznałem wiele osób tworzących lotnicze bractwo tamtych dni i kładących podwaliny pod otwarcie Kanady na lotnictwo.

Było wśród nich wielu ludzi, którzy wyróżnili się w I wojnie światowej – jak Roy Brown, który zestrzelił sławnego Richthofena, czy „Wop” May, którego Richthofen miał na celowniku przy tej pamiętnej okazji. Inni to m.in. Donald MacLaren, któremu zaliczono czterdzieści osiem zwycięstw, i Freddie McCall, który miał na koncie czterdzieści samolotów wroga. Był też drugi Roy Brown, znany pilot I wojny światowej i chyba najbardziej doświadczony *bush pilot*[23] w kraju.

W porównaniu do takich organizacji jak Western Canada

Airways, Aeroklub Winnipeg był doprawdy bardzo mały i, prawdę mówiąc, posiadał w tamtym czasie tylko trzy samoloty. Ten niedobór maszyn, w połączeniu z innymi trudnościami, czynił z nauki latania sprawę czasochłonną i irytującą.

Moje własne szkolenie ciągnęło się niemiłosiernie, a ja niecierpliwie czekałem na powrót Motha, który został uszkodzony. Był to jedyny samolot, na którym można się było uczyć wykonywania korkociągu i wyprowadzania zeń; nie zezwalano latać samodzielnie bez tego przeszkolenia. Ostatecznie Moth wrócił do służby i zostałem zaznajomiony z przeciągnięciem i korkociągiem. To było wielkie przeżycie: zdjąć gaz, podciągnąć przód samolotu wysoko nad horyzont i czekać na mrowienie w krzyżu, kiedy dziób z lekkim drżeniem zaczynał opadać – w tej chwili dawało się pełny ster kierunku i samolot zaczynał szybkie opadanie korkociągiem. Następnie – pełny ster w przeciwną stronę, aż do zatrzymania korkociągu, ster szybko na środek i jednocześnie drążek do przodu, kiedy przód wracał na horyzont, silnik – gazu i powrót do normalnego lotu.

Choć u wielu osób manewr ten wywoływał nudności, ja osobiście uwielbiałem go i ćwiczyłem przy każdej okazji. W każdym razie moje postępy chyba spodobały się instruktorowi, bo 29 września, po około trzech i pół miesiąca od rozpoczęcia szkolenia i po spędzeniu przeze mnie około sześciu i pół godziny w powietrzu, nadszedł wielki dzień!

Konnie i ja wystartowaliśmy normalnie Mothem i wznieśliśmy się nieco powyżej 1000 metrów, gdzie kazał mi zrobić korkociąg w lewo, co uczyniłem. Potem poleciał mi się wznieść ponownie i zrobić korkociąg w prawo, co wykonałem. Nie mówił za dużo, burknął tylko coś o „byciu bezpiecznym tak czy owak”. Potem kazał mi lądować „na punkt”, najbliżej, jak potrafię, okręgu na środku lotniska.

Kiedy i to wykonałem, powiedział, żebym to zrobił jeszcze trzy

razy; sam wydawał się znudzony całą tą procedurą. Kiedy zatrzymaliśmy się po czwartym lądowaniu, nagle wysiadł z pierwszej kabiny, spiął pas biodrowy, a następnie zszedł ze skrzydła.

– Będzie o wiele lżejszy, kiedy będziesz sam – powiedział – i będzie się szybciej wznosił, ale ogólnie zauważysz, że lepiej reaguje na stery niż z nami dwoma. No, jazda – i wyląduj tak blisko mnie, jak tylko możesz – nie mam ochoty maszerować stąd taki kawał do hangaru.

Chociaż wieki całe czekałem na tę chwilę, to gdy ten moment rzeczywiście nadszedł, byłem kompletnie zaskoczony. Z nieopisanym uczuciem radości dałem gaz, szybko uniosłem się w powietrze i wzniosłem się, robiąc krąg w lewo wokół lotniska, cały czas utrzymując maleńką postać Konniego w zasięgu wzroku. I przez cały ten czas powtarzałem sobie kolejne instrukcje: muszę uważać, aby nie pozwolić maszynie wznieść się za wysoko, a także muszę pamiętać, aby trochę poszerzyć krąg w celu uwzględnienia płytszego kąta schodzenia, ale teraz byliśmy w odpowiednim miejscu, zmniejszyć gaz, pilnować prędkości, schodzić delikatnie, kierując się w punkt nieco przed i z boku względem Konniego, teraz jesteśmy na sześciu metrach, zacząć sprawdzanie, teraz trzy metry, wyrównać i zacząć wytrzymanie, drążek delikatnie do tyłu – mały wstrząs – i byłem na ziemi. Zrobiłem to: poleciałem sam, przez nikogo nieubezpieczany, to był dreszcz, którego nie miałem doświadczyć przez kolejnych dziewięć lat!

Następnego ranka cudem uniknąłem katastrofy – zdaje się, że potężna machina legislacyjna w Ottawie zaczynała zwracać większą uwagę na lotnictwo i ktoś zdecydował, że praktykujący instruktorzy pilotażu, którzy nie przeszli przez Szkołę RCAF, muszą jak najszybciej wznowić kwalifikacje w tej instytucji. Konnie Johannesson zdobył kwalifikacje, zanim w ogóle powstała Szkoła RCAF, tym niemniej znalazł się wśród tych,

którzy musieli je wznowić.

Miał iść do szkoły na początku października i zależało mu, żeby zwłaszcza dwóch z nas bezpiecznie wypuścić w powietrze solo, abyśmy mogli podczas jego nieobecności zwiększać liczbę wylatanych godzin. Ten drugi poleciał solo kilka dni przede mną i Konniemu zależało, abym go dogonił, żeby on mógł spokojnie zostawić nas dwóch. Taki splot okoliczności niemal zawsze prowadzi do wypadku i tym razem omal też się tak stało.

Po moim pierwszym udanym locie solowym Konnie powiedział, żebym nazajutrz, jak najwcześniej rano, czekał gotowy na lotnisku. Dotarłem tam, gdy jeszcze było ciemno, i czekałem, aż on przyjedzie. Pogoda nie wyglądała mi zbyt dobrze: było przejmująco zimno i chmury wisiały dość nisko, ale zakładałem, że Konnie wie najlepiej, więc jeśli powie: „Leć!” – polecę! W końcu się zjawiał, a wkrótce potem wystartowaliśmy i wznieśliśmy się. Powietrze było bardzo niespokojne, ale póki maszynę dociążał Konnie, byłem w stanie pilotować ją dość dobrze. Potem wysiadł i powiedział, że mam spróbować sam. Nie sądzę, by to zrobił, gdyby nie było takiej presji czasu. W każdym razie dałem gaz i niemal od razu znalazłem się w powietrzu, miotany jak korek, walcząc, by utrzymać maszynę pod kontrolą. Udało mi się wywalczyć pełny krąg i podjąłem próbę lądowania – ale moje kręte podejście spowodowało, że prawie niemożliwa była ocena, gdzie nawiążę kontakt z podłożem; nie miałem nadziei na rozsądne lądowanie. Wreszcie nawiązałem ten kontakt – z głośnym uderzeniem – i wystrzeliłem prosto w powietrze, potem znowu w dół i znowu w górę. Nie pamiętam już, jak wiele tych kangurów zrobiłem przez całe lotnisko, ale zdałem sobie sprawę, że pora na kolejną próbę, więc wzniosłem się i wykonałem kolejny krąg, a potem kolejne podejście. Przy tej próbie zrobiłem o wiele lepsze podejście, co z kolei pozwoliło na nieco mniej ryzykowne lądowanie. Mimo wszystko udało mi się podskoczyć co najmniej cztery razy w tej drugiej próbie, ale na

szczęście zatrzymałem się blisko miejsca, gdzie stał bardzo zaniepokojony Konnie. Szybko wsiadł do maszyny i pokołował nią z powrotem do hangaru.

Powiedział mi trochę później, że moja seria „lądowań” była naaajokropniejsza z tych, jakie kiedykolwiek widział, i że nie ma pojęcia, jak – do diabła – podwozie to wytrzymało! Następnie dodał:

– Jednak uważam, że jak na kogoś mającego wylatane solo tylko dziesięć minut, nieźle sobie poradziłeś!

Bardzo mnie to ucieszyło.

Przez następny miesiąc pilnie przykładałem się do ćwiczeń przed egzaminami w locie na licencję pilota turystycznego (PPL) oraz do nauki przepisów lotniczych, których miał dotyczyć pisemny egzamin na licencję. Przepisy te były wszechogarniające i wciąż jeszcze pamiętam, że samolot we mgle miał „poruszać się ostrożnie, wytwarzając głośny hałas, np. dźwięk dzwonu” – najwyraźniej życie w niektórych dziedzinach nie całkiem nadażało za postępem.

Na początku listopada zdałem egzaminy w locie na licencję pilota; powiodło mi się też na teście pisemnym. Pozostało zrobienie badań lekarskich. Dowiedziałem się, czego tylko mogłem, o różnych testach i ćwiczyłem ciężko, aby mieć pewność, że będę w stanie stawić im czoła we właściwym duchu i nie stracić pewności siebie, bo czułem, że to jedno z głównych kryteriów. Czekałem tylko kilka dni, po czym stawiłem się przed uprawnionym lekarzem i znowu miałem szczęście – zostałem uznany za „sprawnego”.

Pokonawszy ostatnią przeszkodę, otrzymałem licencję pilota turystycznego nr 919 i w wieku siedemnastu lat stałem się najmłodszym licencjonowanym pilotem w Kanadzie; wielki Billy Bishop[24] otrzymał swoją licencję po mnie! Nie muszę mówić, że byłem z tego bardzo dumny i zadowolony, że mi się udało; zmieniło się nawet nastawienie mojej matki do latania: była, jeśli

to możliwe, bardziej dumna ze mnie niż ja sam – a to niemało!

Zima 1931 roku nadeszła późno, tak że dopiero na początku listopada samoloty wyposażono w narty w miejsce normalnych kół. Konnie wciąż jeszcze był w szkole instruktorów, a nadzorem pod jego nieobecność zajmował się dyrektor i szef instruktorów North-West Aero Marine Company.

Oczywiście nie wiedział, jaki poziom zaawansowania osiągnęli poszczególni uczniowie z Aeroklubu, i – w przypływie aberracji umysłowej – pewnego dnia kazał mi wystartować i ponownie zapoznać się z problemami latania ze śnieżnych lądowisk. Wystartowałem więc do mojego pierwszego lotu na nartach – nie mogłem się z tym „ponownie” zapoznać, jako że nigdy wcześniej tego nie robiłem, ale nie odczułem żadnej specjalnej trudności i byłem prawdziwie podekscytowany niezwykle gładkim lądowaniem. Kołowanie było na początku trochę dziwne, ale szybko się do tego przyzwyczaiłem i bardzo mi się podobało.

Przez całą zimę gromadziłem doświadczenia i poznałem wiele sekretów tego fachu. Wylaszkowałem się też na innym samolocie aeroklubu – małej awionetce z zakrytą kabiną, o nazwie Desoutter Coupe – i zostałem dopuszczony do przewozu pasażerów – pierwszym był mój ojciec. Później utrzymywał, że z przyjacielem rzucali monetą o to, kto będzie pierwszy – i on przegrał!

Najgorszy w tym lataniu był mróz, wahający się od -30 do -40°C, a odkryta kabina samolotu była bardzo przewiewna, więc nie dało się latać przez dłuższy czas. Po wylądowaniu zlewało się olej z silnika natychmiast po jego zatrzymaniu, umieszczało w dużej puszcze i stawiało na piecyku, aby utrzymać go w stanie płynnym. Gdy samolot miał znowu lecieć, gorący olej wlewało się z powrotem do silnika.

Wkrótce zacząłem sobie zdawać sprawę, jak niezwykle ciężkie jest życie „bush pilotów”, bo z reguły musieli sami obsługiwać swoje samoloty pod gołym niebem, daleko od cywilizacji,

w temperaturach czasem sięgających -50°C .

Następnego lata, tuż przed moimi osiemnastymi urodzinami, udało mi się – ku mojemu zaskoczeniu – namówić matkę na lot ze mną. Teraz już wiem, jak bardzo nie cierpiała wszystkiego, co wiązało się z lotnictwem, i przykro mi myśleć, ile kosztowało ją to nerwów, ale dzielnie wsiadła do desouttera obok mojego ojca i przez cały lot ani na chwilę nie puściła jego ręki. Zabrałem ich na wycieczkę wokół miasta i pokazywałem różne gmachy, więc wkrótce ciekawość wzięła górę nad jej zdenerwowaniem. Po wylądowaniu oznajmiła, że ogólnie rzecz biorąc, raczej jej się podobało, ale nie jest całkiem pewna, czy jeszcze kiedyś polecą. Byłem bardzo zadowolony, że odbyła ten lot ze mną, i przyjąłem to jako wielki komplement; myślę też, że pomogło to zmniejszyć jej obawy co do mojego latania, z wielkim pożytkiem dla nas obojga.

Mniej więcej w środku lata przybył do klubu inny młody facet, aby rozpocząć naukę pilotażu. Nazywał się Al Bocking i to razem z nim wstąpiłem później do Royal Air Force. Kiedy zaczął latać, miał ledwie szesnaście lat, a swój pierwszy lot solo uczcił, robiąc pętlę, a raczej, ściślej mówiąc, zadarł przód samolotu w niebo, aż maszyna przewróciła się na plecy, a potem jakoś odzyskał lot poziomy. Żaden z nas nigdy nie był szkolony w akrobacji ani nic nam na ten temat nie mówiono, więc jego wiedza była zaczerpnięta z książki i jak sam powiedział: „Musiałem przeoczyć kilka stron!”.

W miarę zdobywania doświadczenia wyrobiłem sobie bardziej krytyczne nastawienie i zdałem sobie sprawę z faktu, że Aeroklub miał coś z atmosfery klubu dla lokalnej elity, a samolot był przez wielu uważany za czysto przypadkowy i – w pewnym sensie – cholernie uciążliwy atrybut! Zauważyłem natomiast, że w Aero Marine wszyscy wyglądali o wiele bardziej profesjonalnie i wszyscy byli naprawdę zainteresowani samolotami i lataniem. Innym aspektem, który mi się tam

podobał, było to, że ta firma sama prowadziła prawie wszystkie swoje prace remontowe, podczas gdy Aeroklub – tylko te drobne. W związku z tym oszedłem z Aeroklubu i dołączyłem do Aero Marine Company jako ktoś w rodzaju nieopłacanego praktykanta. W ten sposób udało mi się sporo nauczyć o technicznej stronie lotnictwa, co mi się potem bardzo przydało.

W North-West Aero Marine Company pracowałem niestrudzenie nad uzyskaniem licencji pilota zawodowego (CPL), choć wciąż nie osiągnąłem minimalnego wieku. Zbieranie wymaganej liczby godzin lotu było kosztowne, więc – podobnie jak inni – bez przerwy szukałem sposobów na tanie latanie. Smutnym faktem było to, że wielki gospodarczy boom się skończył i teraz brnęliśmy przez okropną „depresję” lat trzydziestych; było naprawdę trudno.

Jedną z metod, jakie stosowaliśmy, aby latać tanio, była następująca: trzeba było przekonać przyjaciela, że koniecznie powinien się przelecieć, aby sprawdzić, czy mu się to podoba, a następnie zaproponować zabranie go w powietrze, jeśli zapłaci za wynajem samolotu. Dawało mu się do zrozumienia, że to najtańszy sposób, aby to zrobić, oszczędzając na opłacie dla pilota. Układ ten działał całkiem dobrze, ale czasami zastanawiałem się, ile z naszych ofiar dowiedziało się później, że nie ma czegoś takiego jak opłata dla pilota!

Innym sposobem było tymczasowe „zatrudnienie się” w firmie do pomocy w pracach przy samolotach; jako wynagrodzenie, zamiast pieniędzy, odbierało się godziny lotu. Nie było łatwo sobie taką robotę załatwić, bo chętnych na korzystanie z tego pomysłu było wielu. I takimi to różnymi sposobami udało mi się uzupełnić w niewielkim stopniu wysiłki ojca płacącego za moje latanie i w końcu przekroczyłem liczbę godzin lotu wymaganą do uzyskania licencji pilota zawodowego. Przygotowania do egzaminów teoretycznych i w locie zacząłem, gdy tylko skończyłem 19 lat.

Pewnego ciepłego dnia następnej wiosny, w 1933 roku, nagle wpadłem na pomysł sprawdzenia, jak wysoko mogę dociągnąć Gipsy Mothem. Chociaż na ziemi było dość ciepło, spodziewałem się, że wysoko będzie bardzo zimno, więc przezornie grubo się ubrałem. Wystartowałem i zacząłem ustalone wznoszenie w szerokim kręgu wokół miasta. Po kilku kółkach, spędziwszy w powietrzu około godziny i trzech kwadransów, osiągnąłem wysokość, na której po prostu nie mogłem przekonać samolociku do dalszego wznoszenia się. Wysokościomierz wskazywał wtedy 17 000 stóp[25]; było bardzo zimno, ale widok miałem wspaniały. Na południe sięgałem wzrokiem aż do Minnesoty, a na północy miałem piękny widok na dużą część jeziora Winnipeg, natomiast na zachodzie i północnym zachodzie widziałem większość jeziora Manitoba i mogłem dostrzec jezioro Winnipegosis.

Na tej wysokości pojawił się jednak inny problem. Zaczynało mi brakować paliwa, a na zejście w dół potrzeba było dużo czasu. Niebezpieczeństwo było podwójne: albo wyczerpię paliwo, albo silnik wysiadzie mi wskutek przechłodzenia podczas długiego zniżania. Przymusowe lądowanie z jednego lub drugiego powodu mogło się nie udać, więc uznałem, że najlepszym rozwiązaniem będzie zejście w dół korkociągiem.

Kopniakiem wprowadziłem mój samolocik w lewy korkociąg, po iluś zwitkach wyprowadziłem i zacząłem korkociąg w prawo, następnie znów wyprowadziłem i ponowiłem korkociąg w lewo, i tak dalej, naprzemiennie, aż po 45 zwitkach korkociągu osiągnąłem wysokość 2500 stóp!

Po wylądowaniu okazało się, że wywołałem na dole pewną konsternację, bo widziano mój samolot podczas tego zniżania, ale na początku obserwatorzy nie mogli dojść, co to takiego – widzieli tylko błyski srebrnych skrzydeł w słońcu, aż w końcu to „coś” okazało się wirującym samolotem!

Egzamin w locie na licencję pilota zawodowego obejmował przelot w trójkacie, kilka określonych manewrów, a następnie

cztery lądowania na punkt z wysokości 1500 stóp bez użycia silnika: procedura była taka, że leciało się nad lotniskiem, a kiedy egzaminator na ziemi wystrzelił raketę, należało zgasić silnik, poszybować w dół i wylądować jak najbliżej flagi umieszczonej przez egzaminatora na lotnisku. Tej praktyce wystrzeliwania rakiety towarzyszyły interesujące efekty i w czasie gorącego, suchego lata widziałem, jak trawa na lotnisku naprawdę porządnie się paliła, co jeszcze dodawało emocji całej sprawie.

Po wykonaniu czterech lądowań z 1500 stóp, startowało się i wznosiło na 5000 stóp, zamykało gaz, robiło po jednej zwitce korkociągu w każdą stronę, a następnie, wciąż bez silnika, lądowało jak najbliżej wspomnianej flagi, choć dopuszczalny margines błędu był teraz większy niż przy pierwszych lądowaniach.

Ponieważ podczas egzaminu trzeba było kręcić korkociąg, wymagano noszenia spadochronu. Nigdy wcześniej go nie zakładałem i trochę czasu zajęło mi odkrycie, jak mocuje się uprząż, ale w końcu, z pomocą paru osób, udało mi się ją zapiąć. Wsiadłem do samolotu i zacząłem wykołowywać. Nagle dostrzegłem głównego instruktora, biegnącego w ślad za mną, więc zatrzymałem się i czekałem, aby dowiedzieć się, o co mu chodzi. Podbiegł i krzyknął mi do ucha:

– W razie kłopotów zostań w maszynie – nie skacz, bo go nie przepakowywano od lat!

Po tych słowach pociechy wystartowałem i udało mi się zdać egzamin za pierwszym razem, a tym samym stałem się najmłodszym pilotem zawodowym w Kanadzie.

Wkrótce po uzyskaniu licencji pilota zawodowego udało mi się namówić mamę na ponowny lot i tym razem chętnie poleciała w otwartej kabinie Motha. Ku mojemu zaskoczeniu i radości bardzo jej się podobało, a swoje wrażenia opisała jako stan zawieszenia w środku ogromnej bańki. Według mnie, był to bardzo dobry opis!

Z biegiem czasu stawało się coraz bardziej oczywiste, że mieć licencję to jedno, ale znaleźć pracę w charakterze pilota – to zupełnie co innego. Redukcje w działalności lotniczej w wyniku depresji były duże, ale kanadyjski premier R.B. Bennett nie tylko obciął kontrakty poczty lotniczej, które dotowały wiele firm, ale też zwolnił, praktycznie z dnia na dzień, wielu oficerów RCAF. Oczywiście mieli oni znacznie większe doświadczenie niż tacy jak ja i w naturalny sposób byli preferowani jako kandydaci do pracy. Nie pozostało mi nic innego, jak ciężko harować na powiększanie swojego nalotu i poszukiwać innych sposobów wzbogacania własnego doświadczenia.

Pewnego dnia spotkałem plutonowego RCAF, niejakiego Dave'a Burleya, który – choć bardzo zainteresowany samolotami i lataniem – nie miał szans na dostanie się do grona załóg latających, a to z powodu ciężkiego wypadku, jakiemu kiedyś uległ. Kiedy już wrócił do zdrowia, udało mu się zatrudnić w RCAF, gdzie wprawdzie nie mógł szkolić się na pilota, ale znalazł się w składzie jednego z pierwszych pokazowych zespołów spadochronowych. Mimo zakazu latania nie stracił zainteresowania samolotami i kiedy go poznałem, był bliski ukończenia budowy jednomiejscowego samolociku, który sam zaprojektował. Zaoferowałem mu swoją pomoc w dokończeniu go i się zgodził. W ciągu kilku dni śmieszna maszynka została dostarczona na lotnisko i zamieszkała w hangarze Aero-Marine. „Jednostką napędową” był silnik motocyklowy Henderson, przerobiony przez Heatha, dający jakieś 27 KM.

Wykańczanie tej małej maszyny trwało około dwóch tygodni, ale ku memu rozczarowaniu nie oblatałem jej jako pierwszy. Ten zaszczyt przypadł innemu pilotowi, również szukającemu okazji do dodatkowych lotów. Okazało się, że konieczna była jedna czy dwie drobne korekty, ujawnione w tym pierwszym locie, a po ich dokonaniu przyszła moja kolej na lot.

Chociaż maszynka cierpiała na niedobór mocy, to latała

bardzo dobrze – pomimo faktu, że silnik stanął i pierwsze lądowanie wykonałem bez napędu.

Potem udało mi się wylatać na tym samolocie całkiem sporo, ale silnik był tak zawodny, że rzadko wypuszczałem się poza krąg nadlotniskowy. Pewnego razu silnik zatrzymał się tuż po starcie i nie miałem innego wyjścia, tylko lądować na wprost, zatrzymując się w pobliskim ogrodzie, na szczęście nie czyniąc żadnej szkody – ani rabatom, ani samolotowi. Zaskoczony obywatel wyłonił się z tylnych drzwi domu i zapytał, czy to było przymusowe lądowanie – cóż, nie ma to jak mądre pytanie!

Następny niewielki kłopot zdarzył się, kiedy silnik zapalił się i w tej samej chwili strzelił przewód ciśnienia oleju, oblewając mnie tą gorącą cieczą. Na szczęście, zdążyłem wznieść się jedynie na 500 stóp, więc udało mi się zrobić ślizg na skrzydło i zdmuchnąć płomień przed lądowaniem. Wyskoczyłem z maszyny jak z procy, chyba jeszcze przed końcem dobiegu.

Po tym doświadczeniu zdecydowaliśmy, że samolot naprawdę potrzebuje innego silnika. Szczęśliwie Dave'owi udało się znaleźć dwucylindrowego Lawrence'a i – przekonani, że to jest to, czego nam potrzeba – nabyliśmy go. Mimo że miał tylko dwa cylindry (Henderson – cztery), dawał nieco więcej mocy – ale był też nieco cięższy.

Silnik ten miał ciekawą historię. Pierwotnie został zaprojektowany do napędu „Pingwinów” z obcięzonymi skrzydłami, używanych podczas I wojny światowej przez francuskie i amerykańskie lotnictwo wojskowe do wstępnego szkolenia. Te maszyny nie mogły latać, ale toczyły się po ziemi, a uczeń starał się znaleźć sposób na zapanowanie nad samolotem, doświadczając „czucia” sterów, zanim faktycznie wystartował w samolocie zdolnym wznieść się w powietrze! Silniki lotnicze były drogie i trudno dostępne, konieczne zatem stało się znalezienie taniego napędu dla tych „Pingwinów” i silnik Lawrence powstał, aby zaspokoić tę potrzebę.

Przeciwstawne cylindry leżały poziomo, a wał korbowy miał tylko jedno wykorwienie. W efekcie wytwarzał gwałtowne drgania, które – choć miały niewielkie znaczenie dla „Pingwina” – były o wiele za silne dla lekkich samolotów, w których ten silnik przeszedł próby po I wojnie światowej. W konsekwencji silnik Lawrence wypadł z łask. Ostatecznie jednak pewien przedsiębiorczy entuzjasta zdołał znaleźć prymitywne wprowadzenie, ale jakieś rozwiązanie: zrobił wał o dwóch wykorwieniach. Oznaczało to, że korbowody musiały być wygięte, aby pasować do przesuniętych wykorwień, co oczywiście miało konsekwencje w postaci zmiany współczynnika sprężania. Korbowody należało więc wyciąć, a następnie zespawać w celu przywrócenia kompresji, a niewielką rozbieżność regulowano za pomocą podkładek pod rurami cylindrów. Było to rozwiązanie prymitywne, ale działało bardzo dobrze, dzięki czemu dość dużą nadwyżkę tych silników zmodyfikowano w ten sposób i wykorzystywano do napędu wielu lekkich samolotów domowej roboty, które pojawiły się na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych.

Silnik znaleziony przez Dave’a był już przerobiony, więc stanęliśmy przed stosunkowo prostym zadaniem zaprojektowania i zbudowania nowego przedziału silnika i łoża, co też zrobiliśmy. Wystarczyło kilka tygodni i samolot był gotowy do oblotu, którego tym razem to ja miałem dokonać. Ponieważ wylatałem już sporo w tej maszynie ze starym silnikiem, nie spodziewałem się żadnych kłopotów i raźnie wystartowałem. Byłem naprawdę zaskoczony, kiedy stwierdziłem, że nowy silnik zmienił wyważenie samolotu znacznie bardziej, niż się spodziewaliśmy, i muszę ściągać drążek na siebie, by utrzymać lot poziomy. W tym czasie ważyłem tylko 57 kg; gdy samolocikiem poleciał inny pilot, ważący ok. 80 kg, to on swoją wagą mniej więcej zbalansował ten nowy silnik i leciało mu się bardzo przyjemnie. Ja potem latałem nim tylko kilka razy,

zawsze z balastem, co było trudne, ponieważ maszyna była tak mała.

Z biegiem czasu zacząłem sporadyczne loty czarterowe w Aero Marine Company i pracowałem tam jako pomocniczy instruktor, co znacznie powiększyło moje ogólne doświadczenie. Ponadto udało mi się wylaszować na wodnosamolotach, co jeszcze bardziej zwiększyło moją „wartość rynkową”, ale wciąż nie mogłem znaleźć pełnoetatowej pracy jako pilot.

W myślach przepracowałem wiele dzikich koncepcji, ale żadna nie doszła do skutku. Na pewnym etapie tych długotrwałych zmagania zacząłem się bardzo ekscytować wstępną ofertą od Chińczyków, by latać dla nich przeciwko Japończykom w Mandżurii. Naprawdę byłem gotów stać się najemnikiem i niespecjalnie zwracałem uwagę na to, z kim miałbym walczyć, o ile tylko mógłbym latać i dostawałbym za to zapłatę. Wynagrodzenie, o jakim była mowa, było rzędu miliona dolarów miesięcznie – co wydawało mi się całkiem stosowną kwotą!

Jednak po dokładniejszym dopytaniu mój entuzjazm szybko osłabł, kiedy okazało się, że oczekiwano latania na Sopwithach Camelach z I wojny światowej – które dopiero niedawno zostały wyjęte z oryginalnych skrzyń i zmontowane przez przyuczonych chińskich mechaników. Wydawało się mało prawdopodobne, żebym w tych okolicznościach dożył do odbioru bodaj pierwszego miesięcznego wynagrodzenia. Ostatecznie problem został rozwiązany przez premiera Bennetta, który wydał rozporządzenie, że każdy ochotnik z Kanady stający do walki po stronie Chin automatycznie straci obywatelstwo kanadyjskie.

Wciąż wydawało mi się, że najlepszym sposobem na powiększanie liczby wylatanych godzin jest zbudowanie małego samolotu, taniego w eksploatacji, do spółki z jednym lub dwoma innymi ludźmi. Miałem szczęście znaleźć trzech, którzy już rozpoczęli taki projekt. Budowali mały jednomiejscowy dwupłatowiec zaprojektowany przez amerykańską firmę, która

dostarczała plany samolotu do amatorskiej budowy. Było to ładne, małe cacko; sporo ich do tej pory zbudowano i z powodzeniem oblatano. Zalecano zamontowanie w nim 35-konnego silnika Anzani lub 45-konnego Szekeleya; oba gwiazdowe trzycylindrowe. Niestety, oba były praktycznie nieosiągalne w Kanadzie, a cło przywozowe było za wysokie jak na nasze bardzo ograniczone fundusze. Nie pozostało nam nic innego, jak znaleźć taki silnik i jakoś go ściągnąć do Kanady bez płacenia cła.

Ostatecznie znaleźliśmy taki silnik w Stanach Zjednoczonych i zakupiliśmy, a sprzedawca zgodził się go wysłać do pewnego miasteczka po południowej stronie granicy z Kanadą. Trzech z nas wyruszyło, by ów cenny silnik odebrać.

Po przyjeździe w amerykańskiego miasteczka, bardzo przypominającego Dodge City, jakie znamy z telewizji, zgłosiliśmy się do amerykańskiego urzędu celnego i kontroli granicznej, a spędziwszy z nimi dzień w prawdziwie westernowym stylu, przespacerowaliśmy się okrężną drogą na dworzec kolejowy. Ku naszemu przerażeniu, choć silnik tam był, nie mogliśmy go odebrać bez pokwitowania sprzedaży, które z nieznanego powodu zostało wysłane do innego miasteczka, jakieś 65 km dalej na południe.

Byliśmy w rozterce – gdybyśmy wrócili do urzędników amerykańskich i powiedzieli, że teraz chcemy wyruszyć dalej na południe, niewątpliwie wyczuliby pismo nosem, więc zdecydowaliśmy się zaryzykować i nic nikomu nie mówić.

Jechaliśmy szybko, żeby wrócić jak najprędzej, a tym samym zmniejszyć prawdopodobieństwo zauważenia naszej nieobecności – to niesamowite, jakie pomysły potrafi podrzucić nieczyste sumienie! Po drodze spotkaliśmy trzy inne samochody również pędzące z maksymalną prędkością: małego forda i – w niewielkiej odległości za nim – dwa większe, czarne sedany. Nie zastanawialiśmy się nad nimi specjalnie, skonstatowawszy

jedynie, że jadą dość ryzykownie.

Odebrawszy ten kluczowy papierek, ruszyliśmy prędko po odbiór silnika. Byliśmy już w połowie powrotnej drogi, gdy znowu zobaczyliśmy widzianego wcześniej małego forda – w rowie po niewłaściwej stronie drogi – więc zatrzymaliśmy się i zawróciliśmy, żeby zobaczyć, czy możemy pomóc. To, co ujrzeliśmy, przeraziło nas do głębi – samochód był podziurawiony jak sito: miał mnóstwo przestrzelin, a wszyscy trzech mężczyźni na przednim siedzeniu byli z całą pewnością zupełnie martwi. Nigdy nie odkryliśmy, o co tam konkretnie chodziło, ale prawdopodobnie była to jakaś odsłona wojny gangów, toczącej się w tym czasie w USA. W każdym razie uznaliśmy, że to nie nasza sprawa, zwłaszcza że nas tam w ogóle nie powinno być. Więc odjechaliśmy pospiesznie, odebraliśmy nasz silnik i pożegnaliśmy naszych przyjaciół z urzędu celnego i kontroli granicznej. Nawet nie zadali sobie trudu, by wyjść z biura, gdzie spożywali „dwuprocentowe” piwo, dopiero co znów legalne po niedawnym uchynieniu ustaw prohibicyjnych – dzień był gorący, więc rzeczywiście go potrzebowali.

Kanadyjski urząd celny był w innym miasteczku, oddalonym o kilka mil od tego amerykańskiego, więc nie mieliśmy trudności ze znalezieniem wiejskiego parobka, który zaopiekował się naszym silnikiem za dolara, kiedy my przechodziliśmy odprawę celną. Potem wróciliśmy po silnik, po czym z wdzięcznością, choć nie bez pewnego poczucia winy, pojechaliśmy z powrotem do Winnipeg.

Wszyscy chcieliśmy, żeby samolot jak najszybciej zaczął latać, i to – oraz fakt, że chyba pracowaliśmy zbyt ciężko – spowodowało kilka błędów, z których jeden, zaraz w pierwszym locie, omal nie doprowadził do katastrofy. Ponieważ miałem już wtedy więcej niż pozostali doświadczenia w pilotażu tego, co dziś nazywa się samolotami ultralekkimi, przypadł mi w udziale ten pierwszy oblot. Samolot dobrze się sprawował na ziemi, a ja,

pokołowawszy trochę, wystartowałem. Kłopot nie pojawił się od razu, ale kiedy wytrzymałem maszynę, aby uzyskać dobrą prędkość do wznoszenia, samolot bez wyraźnego powodu zaczął wykonywać podłużne oscylacje. Postanowiłem natychmiast wylądować, bo miałem przed sobą jeszcze dużą część lotniska. Z zaskoczeniem stwierdziłem, że poruszenie dźwigni gazu nie dało żadnego efektu. Spojrzawszy w dół, zobaczyłem, że popychacz przepustnicy odłączył się od dźwigni gazu, a jego koniec leży na podłodze.

Prawą ręką zdołałem zachować kontrolę nad samolotem, którego przechylenie pogarszało się ze wzrostem prędkości – a byliśmy tylko około sześciu metrów nad ziemią – natomiast lewą po omacku szukałem popychacza przepustnicy. Miałem wrażenie, że wieki całe zajęło mi złapanie go, po czym posadziłem samolot, zatrzymując się zaledwie kilka metrów od płotu lotniska. Po sprawdzeniu stwierdziłem, że któryś z nas zapomniał o zawleczone zabezpieczające mocowanie popychacza do dźwigni przepustnicy – drobiazg, ale cholernie ważny.

Miał nas jednak prześladować pech: po przestawieniu statecznika poziomego, który – początkowo ustawiony nieprawidłowo – powodował oscylacje, jeden z pozostałych pilotów wykonał drugi lot, ale wylądował ciężko i poważnie zgiął oś podwozia. Wymusiło to dość poważną modyfikację, aby umożliwić użycie osi Motha, znacznie odporniejszej niż oryginalna rura z miękkiej stali.

I znowu to ja miałem oblatać nasz samolocik; na szczęście w tym trzecim locie wszystko poszło dobrze, a on się pięknie zachowywał. Prędkość rosła szybko i wkrótce mieliśmy przyrządową 110 mil/h, co dla dwupłatowca z 45-konnym silnikiem było świetnym wynikiem. W sumie stwierdziłem, że jest to wspaniały samolot, a przy lądowaniu przyziemiał po prostu – jak to się mówi – bezszelestnie.

Byliśmy bardzo dumni z tego udanego lotu, a ja, po

szczegółowej kontroli samolotu, byłem gotowy na kolejny lot, by wykorzystać chłodne, nieruchome powietrze wczesnego poranka, jako że pierwszy lot odbył się tuż po świcie. Wystartowałem znowu – pełen ufności – i znowu wpadłem w tarapaty!

Start był prosty i wzniosłem się na południowy zachód, nad polem golfowym, aż osiągnąłem około 800 stóp nad masą drzew. I w tym momencie silnik po prostu padł, a ja stanąłem wobec konieczności posadzenia maszyny w jedynej dostępnej otwartej przestrzeni – sektorze treningowym pola golfowego. Samo przyziemienie było bardzo gładkie i właśnie sobie tego gratulowałem, nie wiedząc, że są tam dwie zagłębione drogi z rowami, biegnące prostopadle do kierunku mojego ruchu. Toczyłem się jeszcze dość szybko, kiedy w nie uderzyłem – wszystkie cztery rowy po kolei! Wreszcie samolot odbił się i wyskoczył, a w końcu stanął oparty na śmigle i końcówce skrzydła.

Kolegom nie zajęło dużo czasu dotarcie do mnie i własnymi siłami udało nam się przyprowadzić samolot z powrotem na lotnisko. Ponownie była to kwestia zbytniego pośpiechu. Ani razu tak naprawdę nie przeprowadziliśmy prawidłowej kontroli silnika, bo jestem pewien, że stwierdzilibyśmy usterki, które stały się przyczyną awarii. Dopiero po wypadku znaleźliśmy kilka niedopasowanych miejsc, które spowodowały brak dopływu paliwa i zatrzymanie silnika.

Stale poszukując pracy jako pilot, pod koniec 1933 roku natknąłem się na reklamę w brytyjskim czasopiśmie „The Aeroplane”, oferującą krótkoterminowe, sześcioletnie kontrakty oficerskie w Royal Air Force. Wraz z kilkoma kolegami złożyłem odpowiednie podanie o taką promocję i w styczniu 1934 roku otrzymałem pismo informujące, żebym stawił się w Fort Osborne, na obrzeżach Winnipeg, na badania lekarskie i rozmowę z dowodzącym brygadierem. Zgłosiłem się

i przeszedłem pomyślnie zarówno badania, jak i rozmowę, ale przez jakiś miesiąc nic się nie wydarzyło, po czym znów wezwano mnie na kolejne badanie lekarskie. Powtórzyło się to cztery razy i w końcu miałem tego dość, więc napisałem z prośbą o zwrot moich dokumentów i zawiadomieniem, że pragnę wycofać moje zgłoszenie.

Odwrotną pocztą przyszedł list informujący mnie, że zostałem wybrany jako kandydat do krótkoterminowego kontraktu oficerskiego i mam udać się do Londynu, aby nie później niż na początku marca 1935 roku zgłosić się do Ministerstwa Lotnictwa na rozmowę i dalsze badania lekarskie. Oczywiście – ma się rozumieć – ta podróż miała być całkowicie na moją własną odpowiedzialność i miałem sobie zdawać sprawę, że jeśli nie zostanę przyjęty, to muszę we własnym zakresie wrócić do Kanady – Rząd Jego Królewskiej Mości nie ponosi za to żadnej odpowiedzialności!

Później dowiedziałem się od Ala Bockinga – który nie czekał na oficjalną odpowiedź, lecz wybrał się do Londynu gdzieś tak w październiku 1934 roku – że w trakcie badań medycznych zapytał, czy nie ma wieści o moim przyjeździe. Według Ala, oficer medyczny zainteresował się informacją, że on mnie zna, i zapytał, jak wyglądam. Al opisał mnie jako dość „długiego i chudego”, na co of.-med. powiedział:

– Tak, to musi być on – wszystkie wyniki jego badań podają, że ma nogi długości sześciu stóp!

Wydaje się niewiarygodne, że prowadzący badania medyczne konsekwentnie raz za razem popełniali ten sam błąd i nie zauważyli, że w formularzu było pytanie o „wysokość w pozycji siedzącej” i „długość nogi” – a nie „wysokość w pozycji stojącej”.

Zawiadomienie, że mam przyjechać do Londynu, wywołało we mnie niekończące się wahania, bo właśnie w końcu obiecano mi pracę w charakterze instruktora pilota i zapadły już ustalenia w sprawie mojego wyjazdu do Camp Borden na kurs

kwalifikacyjny. A tu było coś całkiem niepewnego, a jeśli nie udałoby mi się zakwalifikować, to praca instruktora też by mi uciekła. Z drugiej strony, gdyby mi się jednak udało, to RAF oferował większe korzyści, więc moi nad wyraz cierpliwi rodzice zgodzili się sprzedać rodzinne klejnoty i dać mi możliwość na sprawdzenie się w obcym środowisku. W lutym pożegnałem ich ze smutkiem i wyruszyłem do Anglii ku – miałem nadzieję – karierze w Royal Air Force.

Z perspektywy czasu uświadamiam sobie coraz bardziej, jak wielka była ofiara moich rodziców, aby dać mi tę szansę. Ojciec wyruszył na I wojnę światową, gdy miałem zaledwie sześć miesięcy, i zobaczyłem go ponownie, dopiero mając pięć lat. Przez te upiorne cztery i pół roku byłem dla matki wszystkim i stałem się dla niej ważny ponad wszelką miarę. Pozwolenie na mój wyjazd było z jej strony poświęceniem, którego wielkości wtedy nie byłem w stanie zrozumieć.

Gdy ojciec wrócił z wojny, był tak bardzo zmieniony z powodu odniesionych ran, że matka podeszła do niego i zapytała, czy ktoś o tym nazwisku jest w pociągu! Chyba zdawał sobie sprawę, co ona przeszła, i – z takiego czy innego powodu – sprawiał wrażenie, jakby uważał, że nas zawiódł, idąc na wojnę. Nigdy nie mogłem tego zrozumieć, bo oboje byliśmy z niego bardzo dumni, ale dosłownie stawał na głowie, aby nam to wynagrodzić. Mogę tylko powiedzieć, że będę im obojgu dożgonnie wdzięczny za wszystko, co mi dali i co dla mnie zrobili.

15 Kordyt – rodzaj prochu bezdymnego, stosowanego jako materiał miotający w broni artyleryjskiej. Podczas spalania wydziela bardzo charakterystyczną, ostrą woń – przyp. red.

16 1 mila brytyjska to ok. 1,6 kilometra.

17 Royal Canadian Air Force (ang.) – Królewskie Kanadyjskie Siły Powietrzne.

- 18 W dniach 20–21 maja 1927 roku 25-letni Charles Lindbergh przeleciał samotnie z lotniska Roosevelt Field na wyspie Long Island koło Nowego Jorku na paryskie lotnisko Le Bourget – przyp. red.
- 19 Zawody wodnosamolotów o przechodnią Nagrodę Schneidera zaczęto organizować w latach dwudziestych XX wieku. Inicjatorem tej imprezy był przemysłowiec francuski Jacques Schneider – przyp. red.
- 20 Laszowanie (od fr. *lacher* – puścić, wypuścić) oznacza dopuszczenie do wykonywania samodzielnych lotów i wykonanie pierwszego samodzielnego lotu na danym typie statku powietrznego po zakończeniu serii lotów z instruktorem.
- 21 North-West Aero Marine Company (ang.) – Północno-Zachodnia Spółka Lotniczo-Morska.
- 22 Western Canada Airways (ang.) – Zachodniokanadyjskie Linie Lotnicze.
- 23 *Bush pilot* (ang.) – dosł. „pilot krzakowy” albo „pilot z buszu” – określenie lotników latających niewielkimi samolotami w rejony odległe od ośrodków cywilizacji.
- 24 William Avery „Billy” Bishop (1894–1956) – kanadyjski pilot, jeden z największych asów myśliwskich okresu I wojny światowej, uznany za najsukuteczniejszego pilota Imperium Brytyjskiego. Autor 72 zwycięstw powietrznych – przyp. red.
- 25 1 stopa – ok. 0,305 metra.

2. Szkolenie lotnicze

Przybywszy do Londynu, spotkałem się z Alem Bockingiem, który – chociaż był w Anglii od pięciu miesięcy – jeszcze nie był na rozmowie w Ministerstwie Lotnictwa. Połączyliśmy siły, znaleźliśmy sobie lokum i kilka dni później zostaliśmy poinformowani, że mamy się natychmiast zgłosić do ministerstwa. Odbiliśmy więc tę rozmowę i badania lekarskie, zaliczając jedno i drugie pomyślnie. Minęło jeszcze kilka dni i dostaliśmy polecenie zgłoszenia się do bazy RAF-u w Uxbridge, gdzie spotkaliśmy resztę naszego naboru, między innymi dwóch innych Kanadyjczyków – jednego z Ontario, a drugiego – Johna „Moose’a” Fultona – z Kamloo.

Po dwóch tygodniach musztry, wykładów i indoktrynacji, podczas których znalazł się czas na dopasowanie naszych mundurów, zostaliśmy podzieleni na dwie grupy: jedna, w której byli Al Bocking i John Fulton, została przydzielona do 3 Szkoły Pilotażu w Grantham, w hrabstwie Lincolnshire, a drugą, w której znalazłem się ja, skierowano do 5 Szkoły Pilotażu w Sealand koło Chester.

Jednostka ta, jak odkryłem w dniu przyjazdu, dzieliła się na cztery eskadry szkolne: dwie początkowe, wyposażone w samoloty Avro Tutor, i dwie zaawansowanego szkolenia, w których uczniowie starszego kursu odbywali ćwiczenia w pilotażu samolotów operacyjnych, w tym przypadku Armstrong Whitworth Atlas i Bristol Bulldog.

Początkowo instruktorzy i piloci kadry wozili nas po okolicy w Atlasie i dwumiejscowych Bulldogach, abyśmy mogli przyzwycząić się do różnych punktów orientacyjnych, ale po

dwóch tygodniach zaczęliśmy właściwy program szkolenia. Bardzo mi to odpowiadało, bo przekonałem się, że Tutor jest zachwycającym samolotem, prostym w pilotażu. Po oficjalnym minimum trzech godzin na dwusterze zostałem wysłany solo. Po miesiącu wykonywania różnych ćwiczeń, przewidzianych w programie szkolenia, nadszedł wreszcie wielki dzień: zaczęliśmy ćwiczyć akrobację. To było to, na co czekałem; nie minęło wiele czasu, a ja opanowałem te różne przewroty, pętle i zawroty.

Bardzo mi się podobało rzucanie samolotem po niebie, ale pewnego dnia mój instruktor ogłosił, że będziemy ćwiczyć wolne beczki, i niezwłocznie odwrócił samolot.

Było to całkiem niezwykle uczucie, a ja po prostu nie mogłem się zmusić, żeby zaufać pasom uprząży – nie sądzę, żeby obciążał ją jakikolwiek ciężar, zbyt mocno trzymałem się siedziska. Prawdę mówiąc, nie zdziwiłbym się, gdyby moje odciski palców zostały tam trwale odbite.

Na szczęście mój instruktor właściwie ocenił sytuację, wyprostował samolot i kazał mi rozluźnić uprząż, a potem zapiąć ją ponownie, najmocniej, jak mogę. Wykonałem jego polecenie, wówczas on znów odwrócił maszynę. Dopiero wtedy stopniowo zwolniłem zaciśnięte dłonie, aż poczułem uspokajający nacisk pasów na moich barkach. Wkrótce stałem się dość pewny siebie, choć minęło jeszcze trochę czasu, zanim byłem w stanie odwracać samolot bez lekkich sensacji w żołądku.

Pod koniec kursu odbyły się różne konkursy i miałem szczęście zdobyć Srebrny Puchar za wykonanie przymusowego lądowania – jedyny puchar, jaki kiedykolwiek zdobyłem. Na zakończenie miałem tę satysfakcję, że jako jedyny uczestnik kursu dostałem ocenę „wyjątkowy” jako pilot.

Mniej więcej w tym czasie wzrost militaryzmu w Niemczech po przejęciu władzy przez partię narodowo-socjalistyczną potwierdził prawdziwość słów premiera, że nasza granica

rzeczywiście leży na Renie. To oraz świadomość, że Niemcy szybko rozbudowują nowoczesne lotnictwo, przekonały go o konieczności znacznego wzrostu brytyjskiej potęgi lotniczej. Wprawiono w ruch maszynę planowanej ekspansji Royal Air Force.

Jedną z cech tego programu było wykorzystanie zaplecza szkoleniowego, jakie stanowiły cywilne szkoły pilotażu, co umożliwiło znaczne zwiększenie liczby szkolonych pilotów i znacznie tańszy system „odsiewu”.

Kurs, na którym byłem w Sealand, był ostatnim, na którym uczono pilotażu od podstaw. Od tego momentu przybywający tam uczniowie mieli już za sobą szkolenie początkowe w cywilnej szkole i byli gotowi iść prosto na typy operacyjne.

Między kursami mieliśmy miesiąc urlopu. Podczas naszej nieobecności szkoła w Sealand została wyposażona w całkowicie nowy sprzęt i przeorganizowana, aby dopasować się do nowego programu szkolenia. Eskadry 6. i 7., wcześniej początkowe, teraz miały samoloty Hawker Hart Trainer, a eskadry 8. i 9. – Hawker Audax i Fury; sformowano też nową eskadrę przyrządową i wyposażono ją w Tutora.

Wszyscy byliśmy podekscytowani, widząc te nowe lśniące maszyny, i nie mogliśmy się doczekać, aby je podnieść w powietrze. Mnie udało się zacząć dość szybko i nim upłynął miesiąc, zdążyłem wylatać na Harcie około dziesięciu godzin. Ale naprawdę intrygował mnie Fury, samolot, o którym słyszałem tak wiele i który w swoim czasie był jeszcze wspanialszy niż jego dzisiejsi następcy. Był to piękny, mały dwupłatowiec, z długim, smukłym i wypolerowanym przodem; jak bardzo długim, miałem się przekonać, gdy – co piątek – ruszaliśmy do mycia i polerowania maszyn. Był mały jak na dzisiejsze standardy, ale osiągał ponad 200 mil/h i wznosił się na wysokość 20 000 stóp w niespełna dziesięć minut.

Trochę się podszkoliłem w lataniu w szyku i lotach koszących

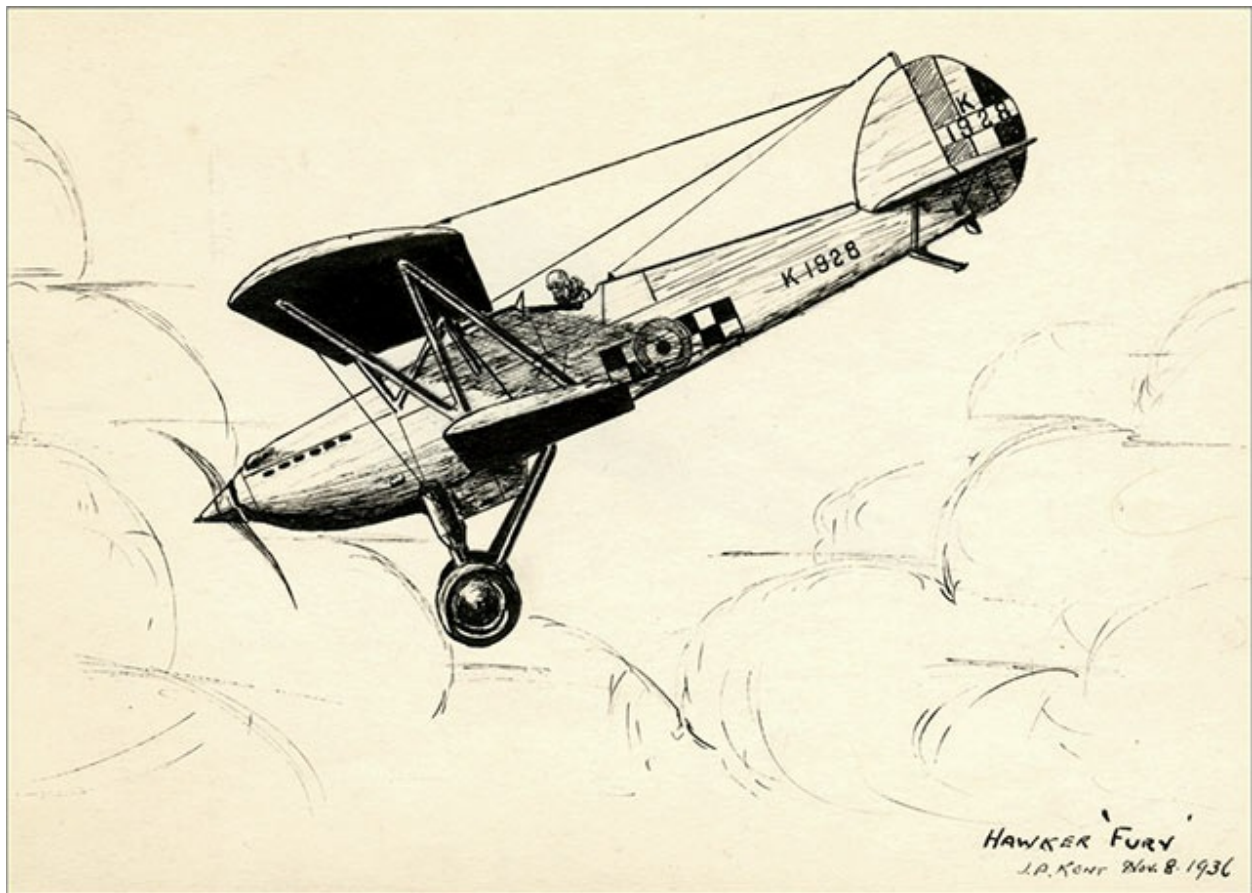
na Harcie, po czym wypuszczono mnie na Furym i było to najsilniejsze doznanie mojego życia – w końcu znalazłem się za sterami prawdziwego bojowego myśliwca. Pilotowanie go było wspaniałym doświadczeniem i nie mogłem się doczekać latania nim przy każdej okazji. Wkrótce zdałem sobie sprawę, że pozwalają mi spędzać coraz więcej czasu na Furym, co sprawiało mi ogromną przyjemność, choć nie wyglądało na rodzaj szkolenia mogący mnie przygotować do pracy w liniach lotniczych.

Zawsze doświadczałem wielkiej radości, latając Furym i uwielbiałem wznosić się nim jak najszybciej na 20 000 stóp, gdzie widok z jego odkrytej kabiny był fantastyczny; o wiele lepszy niż ze współczesnego samolotu pasażerskiego. Aby zejść w dół, po prostu przewracałem samolot półbeczką na plecy i wchodziłem w nurkowanie, trzymając dziób tuż poza pionem. Mały twardeł Fury rozpędzał się z wyciem ku ziemi, szybko osiągając prędkość graniczną około 400 mil/h, w owych czasach nadzwyczajnie wysoką.

W miarę upływu czasu coraz lepiej się zaznajamiałem z Furym i wkrótce osiągnąłem ten poziom, kiedy czułem, że mogę na nim zrobić, co chcę. Zwykle, gdy dochodzimy do tego momentu, wydarza się coś, co nami potężnie wstrząsa, i pozbywamy się trochę swojej zarozumiałości. Doświadczenie, które rozwiało dużą część mojej, nastąpiło po wykładzie z teorii lotu, podczas którego instruktor wspomniał o wpływie lotek na szybkość wirowania samolotu w korkociągu. Postanowiłem zbadać to osobiście i udowodnić lub obalić zasadność jego twierdzeń – bo nie wierzyłem, że będzie to miało jakiś istotny wpływ na taki samolot jak Fury – o małej rozpiętości i stosunkowo małych lotkach.

Wzniosłem się Furym na 18 000 stóp, a następnie wprowadziłem go w korkociąg w lewo. Po dwóch lub trzech obrotach pchnąłem drążek w kierunku wirowania

i z zaskoczeniem stwierdziłem, że korkociąg faktycznie stał się wolniejszy, a innym ciekawym efektem było to, że przód uniósł się na horyzont, a samolot wpadł w dziwny „bijący” ruch w miarę postępu korkociągu. Na około 10 000 stóp zdecydowałem się wyprowadzić. Wykonałem normalne związane z tym czynności, ale okazało się, że stery są luźne, jakby nie były z niczym połączone, a samolot kontynuował swój dziwny płaski korkociąg. Próbowałem wszystkiego, o czym wiedziałem, dodając gazu, kołysząc sterami oraz wykonując naprzemienne ruchy drążkiem i dźwignią gazu, ale wszystko bez skutku.



Hawker Fury, rysunek J.A. Kenta, 8 listopada 1936 r. (Muzeum RAF w Hendon)

Utrata wysokości była bardzo powolna, ale kiedy zobaczyłem,

że wskazanie wysokościomierza spada poniżej 5000 stóp, uznałem, że pora wysiadać. Rozpiąłem uprząż, wyciągnąłem rękę, złapałem uchwyty na centropłacie i podciągnąłem się, przygotowując się do przetoczenia przez burtę kabiny. Działania te najwyraźniej zakłóciły stabilność korkociągu – samolot natychmiast przestał wirować i gwałtownie opuścił przód, rzucając mnie na centropłat. Wciąż trzymałem się uchwytów, a stopami zaczepiłem pod tablicą przyrządów i przez bardzo długą chwilę patrzyłem prosto w dół, na rzekę Mersey! Kiedy maszyna nabrała prędkości, dość gwałtownie sama wyszła z nurkowania i zostałem wrzucony z powrotem na siedzenie. Następnie około dwudziestu minut zajęło mi uspokojenie się, zanim odważyłem się wylądować.

Ten lot był dla mnie prawdziwą lekcją pokory, choć nigdy nie odkryłem, dlaczego doszło do płaskiego korkociągu, ani nigdy nie udało mi się go powtórzyć.

Wreszcie, na początku 1936 roku, nasz kurs dobiegł końca, a generał przeprowadził swoją regularną inspekcję, podczas której ścisłej kontroli poddano różne aspekty naszego szkolenia. Na szczęście wszystko poszło dobrze i powiedziano mi, że generał był szczególnie zadowolony z pokazu zsynchronizowanych akrobacji na Furych, które pilotowaliśmy ja i kapral Boore – jeden z naszych podoficerów pilotów – co było mi bardzo miło usłyszeć.

Kilka dni po inspekcji generała wszyscy odbyliśmy defiladę, a potem pojedynczo rozmawiał z nami dowódca, pułkownik Norton. Z satysfakcją dowiedziałem się od niego, że zostałem prymusem w pilotażu, uzyskując 490 punktów na 500 możliwych. Poprawiłem się też z przedmiotów naziemnych i ogólnie skończyłem z piątą lokatą, a różnice wyników w pierwszej szóstce były zaledwie kilkupunktowe. Potem przyszła kolej na nasze przydziały i dowiedziałem się, że idę do Dywizjonu 19 w Duxford, niedaleko Cambridge. Byłem bardzo

zadowolony, bo to był jedyny, jak dotąd, dywizjon wyposażony w najnowocześniejszy typ myśliwca, Gloster Gauntlet – w tym czasie najszybszy myśliwiec na świecie[26] – i nie mogłem się doczekać pilotowania go.

Do Dywizjonu 19 przydzielono nas dwóch z Sealand; tym drugim był Guy Corder, a kiedy przyjechałem do Duxford, okazało się, że R.L. Smith, który był z nami w Uxbridge, ale poszedł do Grantham, również jest jednym z nowych w tym dywizjonie. Wśród innych nowicjuszy byli dwaj oficerowie służby stałej, którzy przyszedli z uniwersytetów: Arthur Fane de Salis i „Blondie” Walker. Był też Australijczyk przeszkolony w Point Cook, John Pascoe-Webbe, który nadal nosił ciemnoniebieski mundur australijski.

Dywizjonem dowodził major J.W. Turton-Jones, a eskadrą A – kapitan Broadhurst. Tego ostatniego akurat nie było, bo prowadził kurs strzelania lotniczego w Sutton Bridge, koło zatoki The Wash, zaś dowódca eskadry B, porucznik Jimmy MacLachlan rodem z Ottawy, był słuchaczem na tym kursie, przez co na dowódcę eskadry C spadł ciężar szkolenia nowych pilotów. Od razu wysłał mnie na Tutorze, abym zapoznał się z okolicą, a zaraz po tym, jak wróciłem, wysłał mnie w powietrze w Gauntlecie. Uznałem, że to jeszcze bardziej zachwycający samolot niż Fury, a jego właściwości pilotażowe wydały mi się najlepsze ze wszystkich samolotów, jakie pilotowałem; może z wyjątkiem jego następcy, Glostera F.5/34.

Kilka dni później nasz mentor wziął Smitha, Cordera i mnie na wycieczkę po bazach lotniczych w bezpośrednim sąsiedztwie Londynu i po drodze ćwiczyliśmy latanie w szyku. Najpierw prowadził Corder, ale kiedy zbliżaliśmy się do North Weald, gestem zasygnalizował nam rozejście się na boki, a że zbyt energicznie przy tym machnął ręką, przez co zwichnął ramię, musieliśmy go tam zostawić. W drodze powrotnej do Duxford leciałem z prawej strony dowódcy eskadry, a Smith z lewej, kiedy

ku mojemu zaskoczeniu nagle zdałem sobie sprawę, że nasz lider prowadzi nas do lądowania w szyku, czego wcześniej nie robiliśmy. Nasze podejście doprowadziło nas nad ogrodzenie lotniska pod takim kątem, że byłem najbliżej niego. Patrząc jednym okiem na prowadzącego, drugim śledziłem ogrodzenie, które wydawało się za bliskie, żebym mógł zachować spokój. Na wszelki wypadek zmniejszyłem nieco gaz i nieznacznie się wzniosłem, ale przez to zgubiłem pozycję w szyku, więc dodałem gazu i odszedłem na drugi krąg.

Wylądowałem oddzielnie, zakołowałem i wysiadłem z samolotu, wystawiając się na prawdziwą salwę inwektyw i obelg, które powtórzyły się, kiedy próbowałem wyjaśnić swoje postępowanie. Dowódca eskadry w swojej tyradzie dał mi jasno do zrozumienia, że oglądanie ogrodzenia należało nie do mnie, tylko do niego; ja miałem wyłącznie obserwować jego i podążać za nim – a on dopilnuje, żeby wszystko było dobrze.

Ulotniłem się, by lizać rany i uciec od szyderczego śmiechu pozostałych – zwłaszcza jednego! Ale nasz przyjaciel jeszcze nie miał dość na ten dzień i wyznaczył tego i jeszcze jednego oficera, aby przygotowali się do ćwiczenia lotu w szyku. Wystartowali w ciągu kilku minut, a oficer, który śmiał się najgłośniej z mojego nieszczęścia, leciał jako Numer Dwa[27] – tzn. na pozycji, którą poprzednio ja zajmowałem.

Jakieś pół godziny później zobaczyłem ich trzech podchodzących do lądowania w szyku. Patrzyłem, jak schodzą coraz niżej, aż – gdy dotarli do ogrodzenia – Numer Dwa uderzył osią kół w jeden ze stalowych słupków ogrodzenia. Samolot przewrócił się na plecy i spadł, zamieniając się w stertę szczątków.



Rozbity Gloster Gauntlet z 19 Dywizjonu RAF leżący na plecach, Duxford, 1936 r.

Pozostali dwaj polecieli dalej, wylądowali i podkołowali; dowódca eskadry wyłączył silnik, wysiadł, spojrział od niechcienia na wrak, wymamrotał coś, co brzmiało jak „Głupi sukinsyn!”, i poszedł do hangaru, a mnie pozostało wrażenie, że w lotnictwie tego człowieka jesteś zawsze na przegranej pozycji! Pilot wygramolił się z wraku; nie ucierpiał w tym zdarzeniu, nie licząc jednego czy dwóch drobnych siniaków.

Kapitan Harry Broadhurst wrócił z Sutton Bridge około dwóch tygodni po moim przybyciu; zostałem przeniesiony do eskadry A pod jego dowództwem i wreszcie zabraliśmy się za właściwy program treningowy. Jako w owym czasie niewątpliwie najlepszy strzelec z przednich karabinów w lotnictwie wojskowym, był wielkim entuzjastą ćwiczeń powietrze-powietrze z fotokarabinami, więc były one przeprowadzane każdego dnia, przeciw pojedynczym samolotom i całym

formacjom.

Jednym z dorocznych konkursów, w których dywizjon uczestniczył, były zawody o Nagrodę Ataku Eskadry. Nasz zespół prowadził „Broadie”, mając jako skrzydłowych Jimmy’ego MacLachlana i Brenusa Morrisa, adiutanta dywizjonu. My, nowo przybyli oficerowie, często odgrywaliśmy dla nich rolę celu i ekscytujące było patrzeć, jak odchodzą nurkowaniem po ataku, a następnie podciągają pionowo w szyku kolumny, by ustawić się do drugiego ataku. W słońcu, połyskującym na srebrzystym płótnie, z jaskrawoczerwonymi kołpakami śmigieł i ogonem maszyny prowadzącego stanowili piękny widok.

Ta sama ekipa tworzyła grupę akrobacji zespołowej i oglądanie ich było prawdziwą uczta dla oka. Trzy samoloty miały skrzydła powiązane sznurkiem, do którego przyczepiono proporczyki, aby widzowie mogli zobaczyć, że są ze sobą rzeczywiście połączone. Wykołowywali, startowali, dawali zaplanowany pokaz i lądowali, nie rozrywając sznurka – to był w najwyższym stopniu imponujący i naprawdę mistrzowski pokaz pilotażu, jako że ich manewry były trudniejsze do wykonania na tamtych samolotach – mających silniki stosunkowo małej mocy – niż na dzisiejszych odrzutowcach.

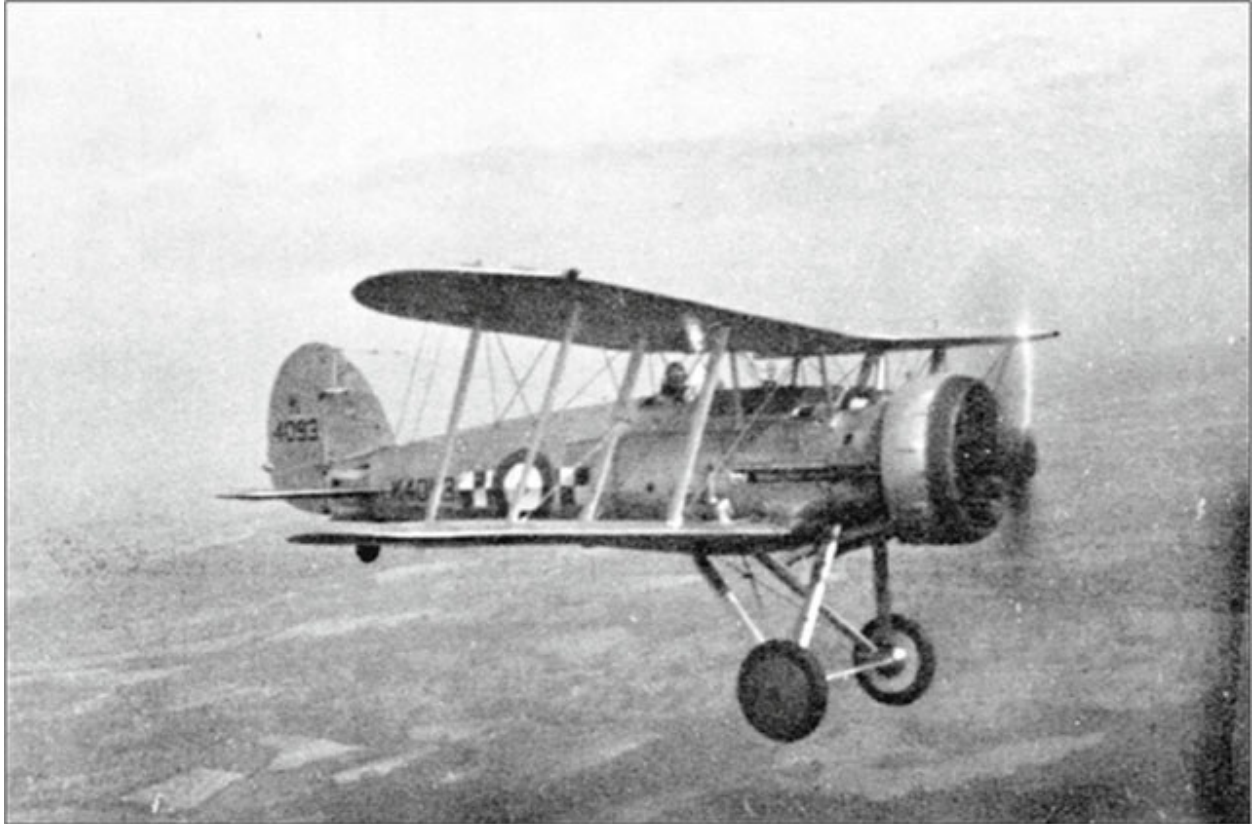
Jak dotąd nie mieliśmy żadnych lotów w nocy, a było to coś, czego nie mogłem się doczekać, więc z radością dowiedziałem się, że dotarliśmy do tej części programu szkolenia, w której wymagane było wylaszowanie się w nocy. Szkolenie przygotowujące do pierwszego nocnego lotu polegało na przewiezieniu nas po kręgu Mothem i pokazaniu, jak wyglądają światła pasa startowego. Ten lot trwał około dwudziestu minut i stanowił całe moje doświadczenie (oprócz niewielkiego w Kanadzie), kiedy wysłano mnie w powietrze w Gauntlecie.

Noc była bardzo jasna i wznosząc się na 20 000 stóp, miałem przewspaniały widok na okolicę usianą światłami, a daleko na południu niebo jarzyło się nad rozświetlonym Londynem. Można

było wyraźnie odróżnić i zidentyfikować latarnie innych lotnisk. Składały się z neonowych świetlówek i błyskami sygnalizowały literę w kodzie identyfikującym lotnisko – ta w Duxford błyskała literą „X”.

Lądowanie okazało się zadaniem trochę zdradliwym, bo chociaż za dnia standardową praktyką był krąg nadlotniskowy w lewo, to w nocy zostaliśmy zmuszeni do wykonywania kręgów w prawo. Powód był dość komiczny: w tym czasie standardowym nocnym bombowcem był Vickers Virginia, w którym pilot siedział w prawym fotelu i łatwiej mu było zobaczyć światła pasa startowego z prawego zakrętu, więc nocą wszystkie inne samoloty także musiały robić krąg w prawo.

Chociaż odczuwałem to jako trochę niewygodne, skrupulatnie zaliczyłem sześć godzin latania nocnego na Gauntlecie i zostałem uznany za uprawnionego do lotów nocnych – według dzisiejszych standardów nie było to szczególnie bogate doświadczenie. Moim zdaniem całe podejście do latania w nocy było błędne, bo dawało zainteresowanemu poczucie osiągnięcia czegoś bardzo niezwykłego i dość niebezpiecznego, zamiast uczyć przyjmowania tego jako całkowicie normalnej części latania. Oczywiście brak jakichkolwiek pomocy utrudniał to, ale i tak myślę, że w tym okresie wokół lotów nocnych było zbyt dużo magii.



Johnny pilotuje Gauntleta z 19 Dywizjonu RAF z Duxford, 1936 r.

Oprócz Dywizjonu 19, w Duxford stacjonowała także Eskadra Meteorologiczna i Dywizjon Lotniczy Uniwersytetu Cambridge. Eskadra była wyposażona w samoloty Bulldog i Siskin. Siskin powstał w firmie Armstrong-Whitworth i wcześniej stanowił wyposażenie licznych dywizjonów, ale Met-Eskadra miała dwa ostatnie pozostające jeszcze w służbie. Mając wielką chęć latania na różnych typach samolotów, starałem się przekonać dowódcę tej eskadry, żeby pozwolił mi polatać na obu typach, ale zgodził się tylko na loty na Bulldogu.

Kiedy wystartowałem na Bulldogu, wszystko wydawało się normalne, ale z jakiegoś nieznanego mi powodu zacząłem zakręcić na mniejszej wysokości niż zwykle. Całe szczęście, że tak zrobiłem. Kiedy leciałem wzdłuż linii hangarów, na wysokości około 500 stóp nastąpił nagły huk i z silnika poleciał dym, moje gogle obryzgał olej, a silnik stanął. Zrobiłem dziki nurkujący

zakręt w lewo, z jednoczesnym bocznym ślizgiem, żeby rozwiąć dym, bym mógł cokolwiek zobaczyć – a do tego momentu znalazłem się już prawie na ziemi – i udało mi się wyrównać i całkiem dobrze wylądować. Okazało się później, że złamał się korbowód i tłok w jednym z cylindrów został rozbity na kawałki. Pech w tym wszystkim był taki, że już nigdy nie miałem okazji latać na którymś z tych samolotów, bo Met-Eskadrę przeniesiono do Mildenhall.

We wrześniu dywizjon miał odejść do Sutton Bridge, na doroczny obóz szkoleniowy, więc większość sierpnia upłynęła nam na przygotowaniach do tego odkomenderowania. Składały się one głównie z niezliczonych ćwiczeń, podczas których trenowaliśmy różne ataki na rękaw, holowany przez jeden z naszych samolotów. Najpierw mój dowódca eskadry dał nam wszystkim na dwusterze przeszkolenie w tych atakach, a potem ćwiczyliśmy, używając fotokarabinu do sprawdzenia, jak dokładnie przeprowadzamy ataki. Niestety, wszystkie te fotokarabiny były typu jednostrzałowego i nie dawały prawdziwego obrazu umiejętności strzeleckich pilota. Rzeczywistym rozwiązaniem były dopiero fotokarabiny oparte na kamerze filmowej, ale te były jeszcze w powijakach i nasz dywizjon nie miał do nich dostępu – a tu właśnie były naprawdę potrzebne.

Obóz szkoleniowy w Sutton Bridge znajdował się nad brzegiem rzeki Nene, około trzech mil od brzegów zatoki The Wash – w pobliżu miejsca, gdzie, jak powiadają, król Jan^[28] stracił swoje klejnoty. Sama baza bardzo przypominała lotnisko z „kajzerowskiej wojny”, z płóciennymi hangarami Bessoneau i kwaterami w barakach. Być może to właśnie ta frontowa atmosfera miała wpływ na nas, bo wszyscy mieliśmy skłonność do wylądowywania się w lekko wakacyjnym nastroju. Nasz świetny humor nie zawsze spotykał się z aprobatą dowódcy bazy i jej pilotów etatowych, zajmujących się holowaniem rękawów

stanowiących nasz cel – w przeciwieństwie do nas, byli zobowiązani spędzić tam pełną turę, a było to miejsce dość ponure i położone z dala od świata.

Nim pozwolono nam strzelać do holowanych celów w powietrzu, musieliśmy najpierw zaliczyć cel naziemny – ja zaliczyłem go w pierwszej próbie, co tylko pogłębiło moją zarozumiałość i utwierdziło mnie w przekonaniu, że całe to strzelanie powietrzne to nic takiego – wyniki z mojego fotokarabinu całkowicie mnie o tym przekonały. Doznałem więc bolesnego szoku, kiedy podczas mojego pierwszego strzelania w powietrzu w ogóle nie udało mi się trafić w cel! Byłem pewien, że sprawdzono nie ten rękaw, ale w końcu musiałem przyznać, że „dziewiczy” rękaw naprawdę jest mój.

To autentycznie wstrząsnęło moją pewnością siebie i jak bym nie próbował, nie mogłem uzyskać więcej niż 44 punkty, a wynik ten sumował po trzy punkty za każde trafienie przedniej połowy rękawa i po jednym za każde trafienie w tył. Stało się jasne, że coś jest radykalnie nie w porządku, i zwróciłem się do „Broadiego” o pomoc. Zabrał mnie na lot Hartem i przeprowadziliśmy kilka pozorowanych ataków na rękaw, a potem wysłał mnie na poligon, na kolejne strzelanie.

Po powrocie nawet nie zadałem sobie trudu pójścia do małej kancelarii, gdzie rejestrowano wyniki, dopóki ktoś nie pogratulował mi strzelania. Z początku myślałem, że próbują robić sobie ze mnie jaja, ale poszedłem sprawdzić swój wynik. Ze zdumieniem stwierdziłem, że wyniósł 287 – czyli sporo powyżej średniej. Ta krótka chwila z „Broadiem” spowodowała diametralną zmianę i już nigdy nie miałem z tym problemów.

Po trzytygodniowym odkomenderowaniu do Sutton Bridge wróciliśmy do Duxford i do normalnej rutyny ćwiczeń, chociaż zachodzące zmiany w większym lub mniejszym stopniu tę rutynę zakłócały.

Mniej więcej w tym czasie oficjalnie ogłoszono, że liczba

dywizjonów myśliwskich w Royal Air Force została podwojona. Niewątpliwie takie oświadczenie było politycznie konieczne, ale wprowadziło nas w pewną konsternację: na ile mogliśmy stwierdzić, jedyną zmianą było przeorganizowanie dywizjonów z etatu trzyeskadrowego na dwueskadrowy. Nadmiarowa eskadra C istniejącego dywizjonu oddzielała się i dostawała inny numer, stając się kolejnym dywizjonem – w naszym przypadku eskadra C stała się Dywizjonem 66.

Wprawdzie te niepełnowartościowe dywizjony stanowiły podstawę do budowania dywizjonów pełnoetatowych, więc być może owe wprowadzające w błąd oświadczenia ówczesnego rzecznika rządu można wybaczyć – przecież nie byłoby zbyt politycznie przedstawić opinii publicznej całą prawdę.

Faktycznie, coraz liczniejsze szkoły pilotażu wypuszczały kolejnych absolwentów i co kilka tygodni pojawiali się nowi piloci. Jednak równocześnie innych kierowano do tych nowych dywizjonów i ogólny poziom doświadczenia w naszej jednostce spadł znacząco.

Byłem jednym z przeniesionych akurat wtedy, gdy byli blisko osiągnięcia poziomu w pełni wyszkolonego pilota myśliwskiego, a zatem przydatnego dla dywizjonu jako całości. Wysokie instancje w swej mądrości zdecydowały, że z moim wykształceniem i doświadczeniem dobrze się sprawdzę w dywizjonie bombowym na północno-zachodnim pograniczu Indii. Zirykowało mnie to poważnie i wcale tego nie kryłem. Usłyszawszy moją opinię, Pascoe-Webbe wtrącił się z uwagą, że chętnie przyjąłby taki przydział, bo znalazłby się znacznie bliżej swojego domu w Australii. Uczepiłem się tej jego deklaracji i zaciągnąłem go do dowódcy, który załatwił nam tę zamianę, dzięki czemu obaj byliśmy zadowoleni. Niestety, niespełna rok później John Pascoe-Webbe rozbił się podczas startu na bombardowanie jakiejś plemiennej wioski i w pożarze został rozerwany na strzępy przez eksplodujące bomby.

Przy reorganizacji dywizjonu Fane de Salis dostał dowództwo eskadry B, do której zostałem przeniesiony z A, natomiast „Broadie” trafił wcześniej do Egiptu. Pewnego dnia de Salis poinformował, że zostałem oddelegowany – wraz z samolotem – do wykonywania jakichś prac dla jednego z działów Królewskiego Instytutu Lotnictwa (RAE) w Farnborough. Nazajutrz miałem udać się do Catterick na spotkanie z przedstawicielami Farnborough, którzy mieli mi wytłumaczyć, czego ode mnie oczekują.

Po przybyciu do Catterick odnalazłem cywila nazwiskiem Vic Harrison, byłego pilota RAF-u, obecnie zatrudnionego w Dziale Radiowym RAE. Był odpowiedzialny za specjalne zadanie, które – jak się okazało – polegało na kalibracji wielu kluczowych stacji radarowych, które miały odegrać tak ważną rolę w nadchodzącej wojnie i pomóc pokonać Luftwaffe.

Bardzo dobrze mi się współpracowało z Harrisonem. Vic powiedział mi, że szef jego działu po prostu zwrócił się do Ministerstwa Lotnictwa o oddelegowanie pilota i samolotu z któregoś z dywizjonów myśliwskich; to był czysty przypadek, że akurat mnie się trafiła ta praca. Zapewnił mnie, że w przyszłości będą prosić konkretnie o mnie. Taki układ bardzo mi odpowiadał, bo podczas tych odkomenderowań miałem samolot do swojej dyspozycji i praktycznie sam sobie byłem szefem. A w ciągu kolejnych dwunastu miesięcy byłem tam delegowany, ku swojej radości, wiele razy.

Byłem w dywizjonie już prawie rok, gdy zdarzyło mi się jedno z najbardziej przykrych doświadczeń w życiu. Dostałem zadanie przeprowadzenia nocnego przelotu na 12 tysiącach stóp. Trasa wiodła przez North Weald, Hornchurch, Hatfield, Henlow, a następnie na wschód, do Duxford. Wyliczyłem więc kursy i wystartowałem.

Była piękna noc, bardzo ciemna, bezksiężycowa, ale całkowicie przejrzysta, a kiedy dotarłem do Hornchurch, Londyn

wyglądał tak fascynująco, że nie mogłem się oprzeć przeleceniu nad nim, aby się bliżej przyjrzeć. Kiedy z ociąganiem ruszyłem dalej i skierowałem się w stronę Hatfield, lot sprawiał mi wielką przyjemność, więc nie byłem tak czujny, jak powinienem. Kiedy zgodnie z planem dotarłem nad Hatfield, powinienem był zwrócić uwagę, że coś jest nie tak, biorąc pod uwagę czas, jaki spędziłem nad Londynem. Ale nie przyszło mi to do głowy i radośnie obrałem kurs na Henlow. To lotnisko też pojawiło się w wyznaczonym czasie, a ja zgodnie z planem zakręciłem na wschód, aby krótkim przelotem do Duxford zakończyć zadanie.

Świateł na ziemi było jakoś mniej, niż się spodziewałem i nie mogłem w ogóle dostrzec Cambridge. Wywołałem stację naziemną, ale nie uzyskałem odpowiedzi, chociaż słyszałem, jak wywołują obsługę świateł pasa startowego i inne samoloty. Potem usłyszałem, jak mnie wywołują. Odpowiadałem raz po raz, ale nie otrzymywałem odpowiedzi. Nie rozumiałem, co się dzieje, skoro – jak sądziłem – byłem bardzo blisko.

W miarę jak leciałem coraz dalej, a bazy wciąż ani śladu, zacząłem się trochę niepokoić. Widziałem coraz mniej świateł, nabierających w dodatku charakterystycznego, pomarańczowego odcienia, który oznacza mgłę przy ziemi. Leciałem dalej, zastanawiając się, co robić, gdy nagle zobaczyłem latarnię i bardzo mi ulżyło; szybko się zniżyłem i przygotowałem do lądowania. Kiedy znalazłem się bliżej, zaskoczył mnie brak świateł pasa startowego; wtedy zauważyłem, że latarnia błyska literę „B”, a nie „X”, jak powinna. Spojrzałem szybko na swoje mapy, ale nie mogłem znaleźć na liście litery „B”, więc postanowiłem polecieć na południe w kierunku Londynu, aby ponownie się zorientować i znaleźć drogę powrotną do Duxford. Zakręciłem na południe i wzniosłem się z powrotem na 12 tysięcy stóp.

Leciałem na południe może jakieś dziesięć minut, kiedy mój silnik zaczął się krztusić i zdałem sobie sprawę, że nie mam

paliwa. Włączyłem zbiornik rezerwowym i, oglądając się za siebie, stwierdziłem ze zdziwieniem, że ciągle widzę zagadkową latarnię i że jest ona nadal stosunkowo blisko, więc zawróciłem i zacząłem się zniżać w jej stronę.

W tym czasie prawie każde lotnisko wojskowe w kraju było tak rozplanowane, że hangary były po północnej stronie lotniska. Podczas wykonywania kręgu wokół latarni zauważyłem, że znajduje się ona na hangarze, więc ustawiłem się do lądowania na południe od niej.

Kiedy się zniżyłem i uznałem, że muszę być blisko granicy lotniska, odpaliłem jedną z moich flar, umieszczonych na końcach skrzydeł; odbijała się oślepiająco od przygruntowej mgły. Wątpię, czy zdołałbym utrzymać kontrolę, gdyby nie to, że byłem niżej, niż wcześniej myślałem, i zobaczyłem, że bezpośrednio przede mną jest zaorane pole, a naprzeciwko mnie – rząd drzew. Spodziewając się zderzenia z nimi, poderwałem lewą rękę, żeby zasłonić twarz, i pociągnąłem na siebie drążek, żeby rzucić samolot na drzewa.

Musiałem lecieć szybciej, niż sądziłem. Zamiast paskudnego zderzenia samolot przefrunął ponad drzewami i wylądował łagodnie w polu. Siedziałem tam, zastanawiając się, ile można mieć w życiu szczęścia, gdy obok samolotu pojawił się człowiek z latarką i zapytał:

– Skąd, do cholery, się tu wziąłeś?!

– A jaka to różnica? – odpowiedziałem. – Gdzie, u diabła, jestem?!

– Jesteś w Bircham Newton! – krzyknął.

Było to lotnisko niedaleko Kings Lynn, blisko wybrzeża w hrabstwie Norfolk. Musiałem wyglądać na lekko oszołomionego, bo ciągnął dalej:

– Wiesz co? Nie jesteś na lotnisku; jesteś w moim ogrodzie, a ja jestem dowódcą tej bazy!

Oczywiście, Bircham Newton było akurat jednym z tych

nielicznych lotnisk, gdzie hangary stały po stronie południowej...

Mimo późnej pory błyskawicznie zebrał się spory tłum i chyba każdy doradzał, jak wydostać samolot z pola na lotnisko. Wkrótce stało się jasne, że trzeba go będzie rozebrać, ponieważ nie było dostatecznie szerokiego przejazdu na pole, żeby go przetoczyć. To oznaczało, że trzeba będzie ściągnąć zespół ludzi z Duxford, co musiałyby zająć trochę czasu. Sytuacja jeszcze bardziej się skomplikowała, gdy pojawił się oficer dyżurny z ostrzeżeniem o nadciągającej wichurze. Pozostawienie samolotu w polu bez zabezpieczenia przed spodziewanym silnym wiatrem groziło poważnym uszkodzeniem. Nagle dowódca odwrócił się do mnie i powiedział:

- Myślisz, że dałbyś radę stąd odlecieć?
- Nie jestem pewien, sir - odpowiedziałem. - Kiedy?
- Tej nocy! - odparł.

Teraz byłem naprawdę w kropce i nie miałem się z czego cieszyć, ale obszedłem pole, mierząc je krokami, i - pomimo nierównej powierzchni i wysokiej trawy - uznałem, że pewnie dałbym radę to zrobić. Na moją prośbę dostarczono mi wystarczającą ilość paliwa, by napełnić zbiornik rezerwowy, a także trzy światła, według których mogłem obrać właściwy kierunek. Potem kazałem przepchnąć samolot najdalej, jak się da, tak że ogon był praktycznie w żywopłocie, a sześciu ludziom poleciłem uwiesić się na końcówkach skrzydeł.

Uruchomiłem silnik, dałem pełne hamulce, odsunąłem blokadę doładowania, dałem pełny gaz i - kiedy uzyskałem pewność, że mam pełną moc - machnięciem ręki zwolniłem ludzi przy skrzydłach i zwolniłem hamulce. Samolot wystrzelił do przodu, chwiejąc się i podskakując, ale w końcu znalazł się w powietrzu; myślę, że tylko Gauntlet był w stanie to zrobić. Musiałem zakręcić lekko, żeby nie uderzyć w maszt radiowy, stojący niemal dokładnie na osi mojego startu; potem okrążyłem lotnisko i podszedłem do lądowania - tymczasem wyłożono tam

dla mnie właściwe światła pasa startowego. Żeby było śmieszniej, po poprzednim lądowaniu, które zrobiłem z zamkniętymi oczami, niemal bez jednego wstrząsu, teraz zacząłem sadzić kangury.

Później dowiedziałem się, co się stało: podczas mojego przelotu na dużej wysokości rozszalała się wichura o prędkości 100 mil/h, a ja, minąwszy Henlow, uznałem za nie inne lotnisko, dalej na północ, prawdopodobnie Peterborough.

Nazajutrz poleciałem z powrotem do Duxford, ale przed opuszczeniem Bircham Newton obejrzałem pole, na którym wylądowałem – było maciupkie! Gdybym sobie zdawał sprawę, jak jest małe, nigdy w życiu nie próbowałbym z niego wystartować – nawet za dnia, a co dopiero w nocy! A miałem jeszcze więcej szczęścia, niż początkowo przypuszczałem, bo – przez czysty przypadek – wylądowałem, mając po trzydzieści stóp odstępu z każdej strony, pomiędzy starym, betonowym stanowiskiem strzeleckim a kamieniołomem głębokim na dwadzieścia stóp! W sumie było to doświadczenie, którego nie miałbym ochoty powtarzać, mimo że wszystko skoczyło się szczęśliwie.

W lutym następnego, 1937 roku zostałem wybrany do udziału w kursie instruktorów strzelania powietrznego w Sutton Bridge. Na miejscu okazało się, że wszyscy wybrani są z tego samego mniej więcej rocznika i że większość z nich to oficerowie na kontraktach krótkoterminowych, stanowiący reprezentatywną próbkę ludzi ochoczo wstępujących do RAF-u w ciągu czterech–pięciu lat bezpośrednio poprzedzających wybuch wojny. Przybyli z całego świata, a byli wśród nich tak wybitni lotnicy, jak „Sailor” Malan, Caesar Hull, Harry Peck, Johnny Loudon, George Feeney, „Blondie” Walker i inni, tej samej klasy. Wszyscy rozumieliśmy się doskonale, dzieląc wspólną radość latania i polowania, w wyniku czego wytworzył się bardzo bojowy nastrój. Zaowocowało to różnymi eskapadami, nie zawsze docenianymi

przez miejscowy personel. Myślę, że w gruncie rzeczy w ten sposób znajdowaliśmy ujście dla rozpierającej nas energii, która miała odegrać tak ważną rolę w przetrwaniu Wielkiej Brytanii, a tak naprawdę całego świata, jaki znamy.

W połowie 1937 roku rozbudowa RAF-u stawała się już widoczna, a szkieletowe dywizjony obrastały ciałem w postaci pilotów i samolotów. Jeden z nowych dywizjonów, nr 73, powstał w Mildenhall i nagle czterech z nas otrzymało rozkazy przeniesienia, nakazujące nam zgłosić się do tego nowego dywizjonu.

Trzej z tych czterech wybranych byli najbardziej doświadczonymi pilotami dywizjonu i dowódca, co zrozumiałe, protestował przeciwko takiemu osłabieniu swojej jednostki. Rozsądek zwyciężył i wyrażono zgodę na zastąpienie trzech z naszej czwórki nowo przybyłymi pilotami, natomiast czwartemu pilotowi dowódca pozwolił odejść, nie próbując zmienić tego przydziału. Był to podporucznik Neville Heath, dziwny i raczej nieprzyjemny młodzieniec, który przybył z Wittering około pół roku wcześniej.

Był typem raczej chimerycznym i nikt go nie lubił, a on wydawał się całkiem niezdolny do przyjęcia złości, jakie w którymś momencie spotykały wszystkich młodszych oficerów. Pewnego razu całkiem puściły mu nerwy i rzucił się na pierwszego z brzegu – tak się złożyło, że na mnie. Zdałem sobie sprawę, że stracił panowanie nad sobą, więc uderzyłem go pierwszy – mocno! Zatrzymał się jak wryty, spojrzał na mnie, jakby mógł mnie zabić, odwrócił się na pięcie i wyszedł. Nie widzieliśmy go przez dwa dni. Chyba nikt z nas nigdy nie dowiedział się, dokąd poszedł i co robił, choć dowódca pewnie wiedział, bo dwudniowa nieusprawiedliwiona nieobecność to nie jest coś, na co przymyka się oko.

Często zastanawiałem się, czy fakt, że został tak łatwo puszczony, podczas gdy nas trzech pozostałych zatrzymano

w dywizjonie, stanowił taki cios dla jego dumy – był zdecydowanie zarozumiały, choć jako pilot był najwyżej przeciętny – że popchnął go poza pewną granicę i może odtąd zaczął życie przestępcy i oszusta, które ostatecznie miało go zaprowadzić do niesławnego końca na szubienicy[29].

Chociaż przebrojenie RAF-u postępowało szybko, to nowy sprzęt otrzymywały dywizjony bombowe, a nie myśliwskie. Zawsze była szkoła twierdząca, że to bombowiec stanowi główny oręż lotnictwa i jest to oczywiście prawda. Natomiast nie uświadamiano sobie chyba, że aby ta siła uderzeniowa mogła zostać skutecznie i ekonomicznie wykorzystana, lotnictwo myśliwskie musi najpierw wywalczyć niezbędną przewagę w powietrzu. Dlatego większy nacisk należało kłaść na przebrojenie dywizjonów myśliwskich, tymczasem skazano je na pozostanie w tyle, co doprowadziło do powstania bardzo niebezpiecznej sytuacji.

Zirykowało nas, gdy podczas letnich ćwiczeń się okazało, że nasze myśliwce zupełnie nie są w stanie dogonić nowych bombowców, mających osiągi bardzo zbliżone do niemieckich odpowiedników – Heinkli i Dornierów. W jednym przypadku, chociaż przeprowadziłem idealne przechwycenie formacji Blenheimów z boku od przodu i byłem 2000 stóp nad nimi, nie dałem rady dotrzymać im tempa, nie mówiąc już o dogonieniu ich, mimo że półbeczką zacząłem zniżanie, gdy jeszcze byłem przed ich szykiem. Udało mi się palnąć jeden czy dwa błyskawiczne strzały, ale cel cały czas się oddalał.

To w czasie tych ćwiczeń, w 1937 roku, po raz pierwszy zapoznałem się z naziemnym stanowiskiem dowodzenia sektora, które w tym przypadku było wciśnięte w jakiś kąt i naprawdę bardzo prymitywne. Nie bardzo mogłem to wszystko jakoś ogarnąć; prawdopodobnie dlatego, że nikt nam nie wyjaśnił, jak ustala się położenie samolotu wroga czy choćby naszego własnego. Nigdy wcześniej nie słyszałem o radiolokacji – czyli

radarze – i nie sądzę, żeby było wtedy wiele osób, które o niej słyszały. Dla celów ćwiczenia „wróg” oczywiście leciał po z góry określonych trasach, znanych obrońcom, ale nie wierzyłem, żeby Luftwaffe była równie uczynna, gdyby pogorszenie sytuacji międzynarodowej doprowadziło do wojny.

Oprócz tych ćwiczeń na dużą skalę, prowadziliśmy zwykle starty bojowe, w których klucz trzech samolotów wykonywał błyskawiczny start i wznoszenie na 25 000 stóp, po czym zniżał się i próbował przechwycić inny nasz samolot lecący po z góry określonej trasie. To było, oczywiście, nasze wprowadzenie do techniki startu alarmowego (kryptonim „Scramble”), który był potem tak skutecznie stosowany podczas wojny.

Podczas któregoś z takich startów leciałem jako Numer Dwa nowego dowódcy eskadry A, do której zostałem ponownie przeniesiony. Był to Pete Gordon, lakoniczny Kanadyjczyk z prowincji Alberta. Przeleciałem za nim przez warstwę chmur, mających podstawę na około 1500 stóp, i kontynuowałem wznoszenie z nim do około 15 000 stóp. W tym momencie mój silnik zaczął łomotać i krztusić się, a następnie stanął. Nie miałem innego wyjścia jak zejść w dół, więc wywołałem Pete’a przez radio, powiedziałem, co się stało, i zapytałem, czy wie, gdzie jest lotnisko. Powiedział tylko:

– Nie! Jest gdzieś w dole; mam nadzieję, że je znajdziesz, ale pamiętaj: nie popsuj samolotu!

Z tą pogodną i pomocną radą w uszach przygotowałem się, że będę musiał szybko podjąć decyzję o miejscu lądowania w momencie wyjścia z chmur. Nie byłem specjalnie zaniepokojony, bo całe hrabstwo Cambridgeshire jest dość płaskie. Po dość długim czasie dotarłem do brzegu chmury, wyprostowałem lot i czekałem, aż wyjdę z chmur. Kiedy to nastąpiło, nie mogłem uwierzyć własnym oczom: na lewo ode mnie było moje własne lotnisko, a ja byłem na prostej z wiatrem! Musiałem tylko zakręcić pod wiatr, przyziemić – tak zrobiłem –

i dotoczyć się tuż przed hangar, gdzie stanąłem. Jakie jest prawdopodobieństwo takiej sytuacji, nie mam pojęcia, ale musi być fantastycznie niewielkie – w każdym razie mój problem został rozwiązany.

Chociaż, ogólnie rzecz biorąc, podobało mi się w Anglii, od kiedy tam przybyłem, to zdecydowanie tęskniłem za Kanadą i chwilami miałem straszną ochotę wrócić. Myślę, że jednym z powodów tego było wyobrażenie Anglii wykreowane przez moją matkę, która – będąc na obczyźnie – uważała Wielką Brytanię za najwspanialsze miejsce na ziemi. Kiedy odkryłem, że ta utopia w rzeczywistości pod bardzo wieloma względami pozostaje daleko w tyle za Kanadą, zacząłem idealizować swój kraj rodzinny – tak jak kiedyś moja matka swój.

Pierwszy brytyjski pociąg, jaki zobaczyłem, był towarowy i wyglądał tak dziwnie, że zupełnie serio uznałem go za należący do jakiegoś cyrku – wyglądał śmiesznie w porównaniu z monstrualnymi składami kolei Canadian Pacific i Canadian National Railways. Były też tramwaje, które przypomniały mi dziwaczne ustrojstwa z popularnej amerykańskiej kreskówki *Toonerville Trolley*.

Były i inne dziwactwa. Pamiętam, jak pokonała mnie logika pojazdu LCC[30], z całą powagą spryskującego wodą ulice Londynu podczas ulewnego deszczu. Jeśli chodzi o pogodę, wydawała mi się niewiarygodnie brzydka i nieprzewidywalna, zwłaszcza dla kogoś przyzwyczajonego do regularnych zmian aury na prerii. Kolejną niespodzianką był dla mnie angielski stosunek do takich rzeczy jak centralne ogrzewanie; miałem nieustannie wrażenie, że ten kraj jest pełen reakcjonistów. Zostałem wychowany zgodnie z zasadą, że „każdy głupi ma prawo do niewygody”, ale tu ludzie, na pierwszy rzut oka całkiem inteligentni, byli przekonani, że centralne ogrzewanie jest absolutnie niezdrowe!

Doszedłem do wniosku, że tak naprawdę Anglia nie jest

miejszem dla mnie, a jedyną rzeczą, dla której warto żyć, jest latanie. Czuję jednak, że teraz mam wystarczające doświadczenie, żeby się zakorzenić w zawodzie pilota w Kanadzie, więc pod koniec lata wziąłem dwa miesiące urlopu i wróciłem do Winnipeg.

Na dworcu powitała mnie rodzina; zabrali mnie do domu, gdzie spędziłem całe sześć tygodni i zobaczyłem się ze wszystkimi moimi starymi znajomymi. Byłem jednak trochę zaskoczony, że Portage Avenue nie ma dwóch mil szerokości, a tramwaje i samochody nie są aż tak duże, jak mi się wydawało. Innymi słowy, zostało mi przywrócone właściwe poczucie proporcji.

Olśniło mnie, że może jednak Wielka Brytania ma więcej zalet, niż sobie dotąd uświadamiałem, i zacząłem mieć poważne wątpliwości. Mimo to jednak w końcu zdecydowałem, że moje miejsce naprawdę jest w Kanadzie, i złożyłem do nowo utworzonych Trans-Canada Airlines^[31] podanie o pracę pilota, jako że moja licencja zawodowa była wciąż aktualna. Odbyłem tam rozmowę ze sławnym „bush pilotem” weteranem, „Punchem” Dickinsem, od którego się dowiedziałem, że będzie dla mnie miejsce za mniej więcej rok. Postanowiłem zatem skoncentrować się na uzyskaniu jak największego nalotu po powrocie do dywizjonu i planowałem poinformować dowódcę o mojej decyzji natychmiast po powrocie do jednostki.

To były bardzo miłe wakacje i przykro mi było się żegnać, ale przecież miało to być tylko na krótko, a potem miałem wrócić na dobre. Tak mi się przynajmniej wydawało.

26 Autor ma na myśli najszybszy samolot myśliwski w służbie w regularnych jednostkach. W omawianym okresie prototypy polskiego myśliwca PZL P.24 osiągały o wiele większą prędkość niż Gloster Gauntlet.

27 W stosowanym wtedy w RAF-ie szyku klucza samoloty oznaczano numerami –

prowadzący miał numer jeden, a jego boczni – dwa i trzy.

- 28 Chodzi o króla Anglii Jana bez Ziemi (1166–1216).
- 29 Latem 1946 r. Neville Heath popełnił dwa morderstwa na tle seksualnym, za które został skazany na śmierć i powieszony.
- 30 London County Council (ang.) – Rada Hrabstwa Londyn, pierwsza demokratycznie wybierana rada miejska, administrująca całym ówczesnym obszarem miejskim Londynu.
- 31 Trans-Canada Airlines (ang.) – Transkanadyjskie Linie Lotnicze, założone przez rząd federalny 10 kwietnia 1936 roku.

3. Farnborough

Wiadomość, która czekała na mnie po powrocie z Kanady, radykalnie zmieniła moje plany i położyła kres wszelkim pomysłom na karierę pilota linii lotniczych.

Okazało się, że dostałem przydział do Sekcji Doświadczalnej RAE[32] w Farnborough jako pilot doświadczalny.

Powiedzieć, że się ucieszyłem, byłoby grubym niedomówieniem. W tamtym czasie, mimo że trwała rozbudowa RAF-u, brytyjskie lotnictwo wciąż było niewielką i ekskluzywną enklawą, więc bycie wybranym do roli pilota doświadczalnego oznaczało naprawdę wielki zaszczyt, świadczący, że w odpowiednich kręgach wysoko oceniono moje umiejętności.

Chociaż przykro mi było opuszczać dywizjon, to muszę przyznać, że z niecierpliwością czekałem na podjęcie służby w nowym miejscu. Tylko raz byłem wcześniej w Farnborough i nie miałem pojęcia, jak to miejsce jest zorganizowane ani jak zostaną przyjęty przez o wiele bardziej doświadczonych i starszych pilotów już tam pracujących. Miałem zaledwie dwadzieścia trzy lata i mieszkalem w tym kraju dopiero dwa i pół roku, dlatego, co chyba zrozumiałe, pomimo swojego entuzjazmu czułem się trochę niepewnie.

Kiedy w końcu przybyłem do RAE, ośrodek okazał się jeszcze bardziej niezwykły, niż się spodziewałem. Po pierwsze, byłem zaskoczony, że jest to instytucja prawie zupełnie cywilna i że piloci mieszkają w cywilnym kasynie starszego personelu, mimo że na tym samym lotnisku była też baza RAF ze swoim kasynem oficerskim. Szybko zdałem sobie sprawę, że to jeden z przywilejów bycia pilotem doświadczalnym – bez obowiązku

pełnienia służby dyżurnej, bez uroczystych zbiórek, bez obowiązku stołowania się na miejscu. Krótko mówiąc, człowiek stawał się cywilem, noszącym mundur tylko podczas służby pełnionej w ciągu dnia. Cały personel naziemny był cywilny, podobnie jak obserwatorzy pokładowi, którzy normalnie pracowali w laboratoriach.

Dowódcą Sekcji Doświadczalnej był podpułkownik B. McEntagart, bardzo cichy i spokojny, a przy tym niezwykle sympatyczny człowiek. Przyjął mnie miło, gdy się u niego zameldowałem, i krótko zapoznał mnie z organizacją, żebym się jako tako orientował, kto jest kim. Okazało się, że sekcja dzieli się na cztery eskadry: aerodynamiczną, silnikową, radiową oraz przyrządów, uzbrojenia i obrony – mnie przydzielono do tej ostatniej. Następnie zameldowałem się u swojego nowego dowódcy eskadry – okazał się nim kapitan R.I.G. MacDougal, którego spotkałem raz czy dwa w Tangmere, kiedy służył w Dywizjonie 43, więc od razu poczułem się mniej obco. Poza tym w eskadrze byli jeszcze podporucznik Rooms, niedawno promowany na oficera, który jeszcze jako sierżant pilot został odznaczony Medalem Sił Powietrznych, oraz porucznik A.E. Clouston, były krótkoterminowy oficer kontraktowy, obecnie zatrudniony jako cywilny pilot doświadczalny. Ogółem było czterech cywilnych pilotów doświadczalnych: Charles („Tiger”) Hawkins, H.J. („Willie”) Wilson, który rok później ustanowił nowy światowy rekord prędkości, i „Spinner” White – ten ostatni zdobył uprawnienia pilota doświadczalnego, gdy ja miałem roczek.

Pozostałymi dowódcami eskadr byli kapitan Adam z Eskadry Radiowej, który niedawno samolotem Bristol 138 pobił światowy rekord wysokości lotu, major Pat Fraser, który dowodził Eskadrą Aerodynamiczną, oraz major „Bruin” Purvis z Eskadry Silnikowej. Pozostali piloci doświadczalni, wszyscy w stopniu kapitana, to Harry Burke, „Cas” Cazalet, Reggie Monks i „Peb”

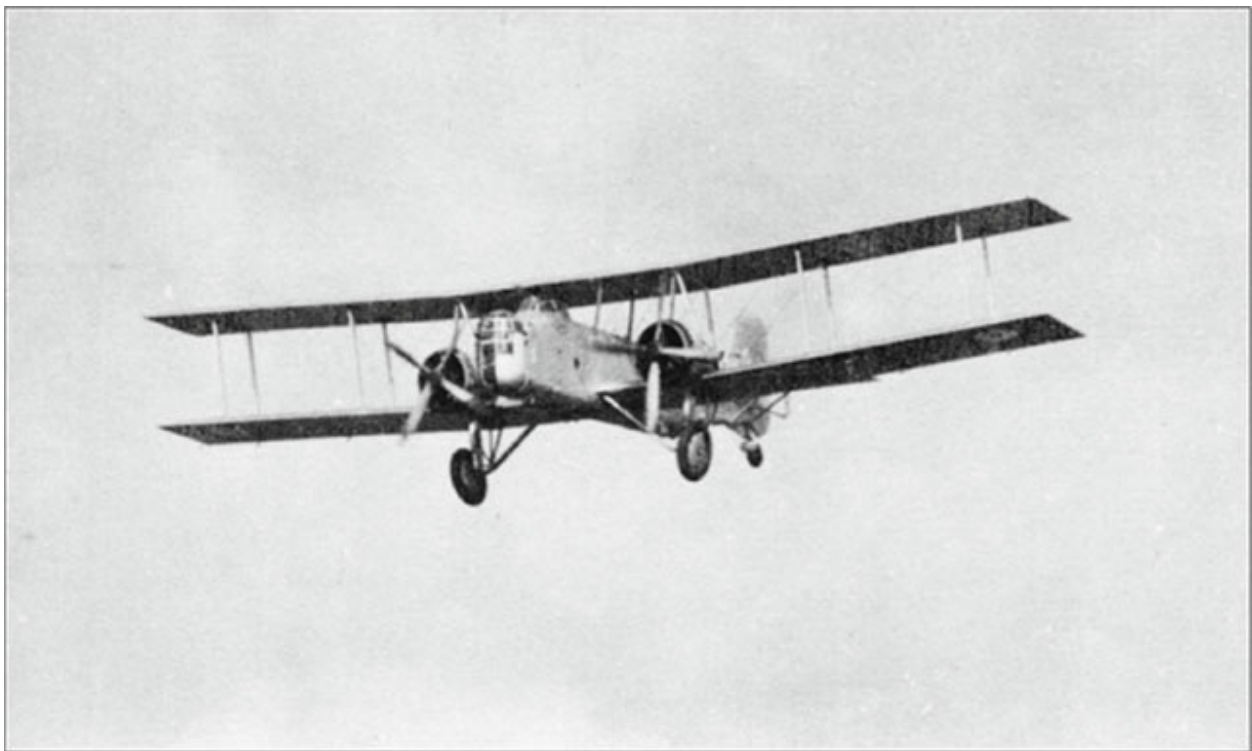
Pebody – nie była to duża liczba wobec nawału pracy przy próbach w locie.

Byłem w Farnborough dopiero od dwóch dni, kiedy wezwał mnie do siebie Vic Harrison. Było mi bardzo miło się z nim zobaczyć, a on wyjaśnił, że kiedy skończyliśmy kalibracje stacji namiarowych, zasugerował swojemu szefowi, że warto byłoby załatwić mi przydział do RAE. Jego szef podchwycił ten pomysł i zgłosił moje nazwisko w Ministerstwie Lotnictwa, które wyraziło zgodę i w odpowiednim czasie zostałem przeniesiony. Tak oto praca, którą kiedyś postrzegałem jako uciążliwy kierat, odegrała kluczową rolę w zmianie wszystkich moich planów na przyszłość i, w gruncie rzeczy, całego mojego życia.

Niestety, nie trafiłem do Eskadry Radiowej, ale i tak loty organizowano w ten sposób, że każdy pilot od czasu do czasu latał w każdej z czterech eskadr, choć nominalnie należał do jednej. Dość sporo latałem w Eskadrze Radiowej i poznałem wielu ludzi z Działu Radiowego, np. Billa Williamsa, który przedstawił moją kandydaturę, a także Franka Bradshawa i Bena Bonda, by wymienić tylko niektórych. Wszyscy byli bardzo sympatyczni i ogromnie mi pomogli w moich staraniach, aby zrozumieć, jak działa RAE, a był to spory wysiłek dla takiego nowicjusza jak ja.

Latanie w Farnborough zacząłem bardzo skromnie: od rekonesansu okolicy w dwupłacie Tiger Moth. Dowódca mojej eskadry poinformował mnie następnie, że muszę się wylaszować na wszystkich samolotach i że najlepiej będzie, jeśli zacznę to robić od razu. W następnym tygodniu pilotowałem pięć nowych typów samolotów, w tym Vickersa Vespa, w którym C.F. Unwins kilka lat wcześniej ustanowił światowy rekord wysokości. Innym nowym typem był mój pierwszy samolot dwusilnikowy: Boulton & Paul Overstrand. Mój lot w tej maszynie ilustruje postawę przyjętą w Farnborough w odniesieniu do pilotów doświadczalnych. Chociaż byłem trochę zaskoczony

dopuszczeniem mnie do pilotowania kilku wcześniej mi nieznanymi typami jednosilnikowymi, nie widziałem w tym nic specjalnego, bo wszystkie były mniej więcej w tej samej klasie, co te, na których latałem wcześniej. Jednak gdy przyszło mi polecieć dwusilnikowym Overstrandem, byłem nieprzygotowany na ten briefing. Pokazali mi „kurki”, jak określano różne przełączniki, i kazali ruszać. Wtedy zapytałem swojego dowódcę eskadry, gdzie on siada.



Pierwsze lądowanie Johnny'ego dwusilnikowym samolotem Boulton & Paul Overstrand, Farnborough, 1938 r.

- Tam! - powiedział.

- Ale - krzyknąłem - tu ja siedzę, a ty gdzie będziesz siedział, żeby mi dać dubla?

Wyglądał na nieco zaskoczonego, a potem powiedział:

- Słuchaj no, chłopcze, tu, w Farnborough, nikt ci nie daje dubla, po prostu wsiadasz i fru. A teraz zmykaj!

Tak zrobiłem.

W efekcie byłem zaskoczony, bo stwierdziłem, że jest to jeden z najlepszych samolotów, jakie kiedykolwiek pilotowałem. Do tego czasu, oczywiście, już dawno rozszyfrowałem powszechnie opowieści gości latających na pewnych typach samolotów, na ogół tuż po przezbrowaniu ich dywizjonu, w stylu: „Och, to naprawdę jest wspaniały samolot i ma fantastyczne osiągi, ale musisz na niego uważać – przeciągnięcie jest naprawdę paskudne i ląduje naprawdę ostro. Co do korkociągu, musisz być bardzo czujny, w przeciwnym razie pójdzie ci płasko, a wtedy możesz już tylko wysiąść!”. W ten sposób chcą ci dać do zrozumienia: „To bardzo trudny i niebezpieczny samolot. Ja, oczywiście, nie mam z nim problemów, ale tobie byłoby bardzo ciężko!”. Oczywiście, ten ich samolot wkrótce zaczyna być używany jako szkolny...

Doświadczenia z Overstranem uświadomiły mi, że wszystkie samoloty są zasadniczo takie same i że jeśli potrafisz latać jednym z nich, to i z każdym innym sobie poradzisz. Dodaję pośpiesznie, że tą opinią nie obejmuję śmigłowców ani czegoś takiego jak X-15. W każdym razie taka filozofia obowiązywała w RAE i odtąd zawsze podchodziłem do nowego samolotu z myślą, że nie ma w tym żadnej tajemnicy; po prostu trzeba nauczyć się standardowych procedur i traktować go z szacunkiem, a wszystko będzie w porządku. Mogę szczerze powiedzieć, że oprócz jednego czy dwóch szoków, zawsze mi się ta zasada sprawdzała.

Być może powinienem w tym miejscu powiedzieć parę słów o samym lotnisku, bo masa betonu, który dziś pokrywa ten teren, jest czymś bardzo odległym od skrawka trawiastego pola, na którym znalazłem się w 1937 roku. Maksymalny rozbieg lub dobieg wynosił ledwo 1000 jardów[33], a przy lądowaniu znad South Gate w kierunku południowo-zachodnim dostępne było jedynie 800 jardów. Startując na północny wschód, trzeba było

minąć wzniesienie, drzewa i samo miasteczko. Żeby było jeszcze zabawniej, ilekroć wiatr kierował się na zachód, to szemrał wokół budynków i tworzył nad South Gate gremlina[34] w postaci silnego prądu zstępującego (nie nazywam tego „dziurą powietrzną”, jako że wszystkie one zostały oficjalnie zatkańe wiele lat temu). Niejeden pilot był przerażony, stwierdzając, że akurat kiedy zakręca na podejściu, jego samolot nagle i bez ostrzeżenia przestaje lecieć i spada na ziemię z paskudnym trzaskiem. Niektóre ze spowodowanych tym wypadków okazały się śmiertelne; na szczęście bardzo nieliczne.

Osobiście spotkałem się z tym w dwumiejscowym myśliwcu Hawker Hotspur. Moje podejście było całkiem prawidłowe i byłem gotów do lądowania, gdy nagle wypadło spode mnie dno i uderzyliśmy w ziemię z okropnym hukiem. Samolot podskakiwał kangurami praktycznie przez całą długość lotniska, nim się w końcu zatrzymał, na szczęście nieuszkodzony, jako że była to bardzo mocna konstrukcja.

Cios padł, kiedy miałem za sobą około trzech miesięcy służby w Farnborough, a na koncie loty na jakichś szesnastu różnych typach samolotów. Adiutant Sekcji Doświadczalnej został wysłany do Akademii Sztabowej w Andover i – ku mojemu obrzydzeniu – zostałem wskazany jako jego następca. O administracji i pracy biurowej nie wiedziałem praktycznie nic, a jedynym znanym mi sposobem pozbycia się spływających do mnie dokumentów było przekładanie ich z podstawki oznaczonej „PRZYCH.” do tej oznaczonej „D-CA”. Ten ostatni nigdy nie narzekał, więc zakładałem, że prawdopodobnie postępuję słusznie, choć czasami nachodziły mnie pewne wątpliwości. Myślę, że uratował mnie dobry charakter dowódcy i nieoceniona pomoc jego sekretarki, panny Betty Grinstead, która przez wiele lat była ostoją tej instytucji.

Odchodzący adiutant, „Skid” Fyffe, uświadomił mi, że jako adiutant jestem również dowódcą eskadry, do której trafiają

wszystkie samoloty po przeglądach i modyfikacjach, zanim wrócą do tych eskadr, w których są wykorzystywane do prac doświadczalnych. Wszystkie te samoloty powinien oblatać dowódca eskadry, aby stwierdzić ich zadowalający stan, zanim zostaną przekazane dalej. W ostatnich czasach adiutant nie przejmował się tym zbyt i na ogół maszyny były oblatywane przez pilotów z tej eskadry, dla której były przeznaczone. Postanowiłem zastrzec swoje prawa i w ciągu miesiąca udało mi się wylatać jakieś trzydzieści godzin na dwudziestu dwóch różnych typach, w tym dziesięciu całkiem dla mnie nowych.

Ogólnie rzecz biorąc, nie byłem wybitnym adiutantem i nie wiem, po jak długim czasie zostałem wyrzucony, gdybym nie uzyskał zwolnienia w inny sposób. Ponieważ już wcześniej zauważyłem, że niektórym pilotom przydzielano konkretne próby, w których przeprowadzali wszystkie albo prawie wszystkie loty – postanowiłem spróbować dostać jakieś specjalne zadanie, z myślą o wyrobieniu sobie nazwiska. Miałem nadzieję, że to pomoże mi uzyskać status oficera zawodowego. W tym czasie oficerowie na kontraktach krótkoterminowych, którzy uzyskali specjalną rekomendację, mieli prawo podejść do konkursowego egzaminu specjalizacyjnego. Można było do niego podejść tylko ten jeden raz – ten, kto oblał lub nie zajął wystarczająco dobrego miejsca na liście, nie dostawał kolejnej szansy. Oczywiście, liczba wakatów zmieniała się z roku na rok, więc było ostre współzawodnictwo, by znaleźć się wśród czołówki wybieranej do szkolenia na oficerów specjalistów. Ponieważ wtedy w RAF nie było wyodrębnionej Służby Technicznej, wszystkie specjalistyczne obowiązki wykonywali oficerowie Służby Ogólnolotniczej (Lotnej), specjalizujący się na przykład w technice lub łączności. Normalnie oficer służył dwa lata w specjalności technicznej, a następnie dwa lata jako pilot, po czym wracał do swej technicznej roli... i tak dalej.

Oficerowie na kontraktach krótkoterminowych, którym udało

się znaleźć w pierwszej dziesiątce czy dwudziestce – w zależności od liczby wolnych miejsc – po pomyślnym zakończeniu specjalistycznego szkolenia byli zaliczani do służby zawodowej. Ale w lotnictwie nadal działała mądrość lorda Trencharda – uznawano, że są też inni oficerowie, stanowiący doskonały materiał na zawodowych i na wyższe stanowiska, choć nie wypadli szczególnie dobrze na egzaminach lub mieli braki w szczegółowych kwestiach technicznych. Zatem by lotnictwo nie traciło tak cennego materiału ludzkiego, oficerowie szczególnie zdolni i mający dodatkową, specjalną rekomendację od swojego generała, przechodzili z dowolnego miejsca na liście, byle tylko w ogóle zdali egzamin.

To właśnie z tego względu postanowiłem spróbować przekonać dowódcę, by powierzył mi odpowiedzialność za jakiś konkretny projekt, którego realizacja umożliwiłaby mi uzyskanie owej rekomendacji generalskiej do tzw. służby stałej bez specjalizacji. Szczególnie mi zależało, aby uzyskać tego typu promocję oficerską służby stałej, ponieważ oficerowie wyznaczeni tą drogą pozostawali na stanowiskach lotnych. Poza tym nie oceniałem zbyt wysoko swoich szans na egzaminach.

Tak się złożyło, że porucznik Clouston bardzo pragnął podjąć próbę pobicia rekordu na trasie Anglia–Australia i z powrotem, a także ustanowienia rekordu trasy Anglia–Nowa Zelandia przy użyciu oryginalnego de Havilland Comet. Był jednak odpowiedzialny za pewne próby w dziedzinie obrony cywilnej, które akurat miano po raz pierwszy przeprowadzić w pełnej skali. Zarówno dowódca, jak i Dział Obrony RAE byli daleko bardziej zainteresowani tymi doświadczeniami niż prestiżem i pieniędzmi, które zdobyłby Clouston, gdyby powiodły się jego plany pobicia rekordów. On niewątpliwie myślał inaczej i po krótkiej dyskusji ustalono, że będzie mógł podjąć swoje „rekordowe” wyzwania, pod warunkiem, że znajdzie się ktoś w jego zastępstwie do przeprowadzenia niezbędnych prób

w locie, gdyby pod jego nieobecność wystąpiły korzystne dla nich warunki.

Wybrany oficer nie chciał przystać na takie rozwiązanie i powiedział o tym dowódcy, który – ze względu na charakter tych doświadczeń – przyjął tę odmowę ze zrozumieniem, ale zapytał, czy nie zna on kogoś innego, kto mógłby być zainteresowany udziałem w takich próbach. A że gość ów zapamiętał, jak gratulowałem mu uzyskania tej roboty i stwierdziłem, że – moim zdaniem – jest wielkim szczęściarzem, zakomunikował dowódcy, że to ja jestem idealnym kandydatem! Posłano więc po mnie i zapytano, czy nie podjąłbym się tego zadania. Nie bardzo mogłem odrzucić tę propozycję, wyraziwszy wcześniej opinię, że uważam tego drugiego za szczęściarza. W ten sposób straciłem posadę adiutanta i rozpocząłem przygotowania do prób, które ewentualnie miałbym przeprowadzić.

W czasie I wojny światowej zarówno my, jak i Niemcy wykorzystywaliśmy balony zaporowe do obrony przed nalotami z użyciem samolotów i wkrótce ludzie zajęli się poszukiwaniem jakiejś formy obrony przed tą obroną. Dowódcą Sekcji Doświadczalnej w Farnborough w tym czasie był major Roderic Hill, późniejszy generał sir Roderic Hill, który postanowił wypróbować jeden z systemów opracowanych do ochrony naszych bombowców przed linami niemieckich balonów. Do tych prób wykorzystywano samolot FE 2b, maszynę ze śmigłem pchającym, której załoga składała się zwykle z pilota i strzelca. Ten konkretny egzemplarz wyposażono w długi „buzszpryt”, z drutami biegnącymi od jego czubka do końcówek obu skrzydeł, gdzie zamontowane były prymitywne przecinacze. Oczekiwano, że te druty zadziałają jak pług śnieżny: kiedy samolot uderzy w linę balonu, ta zacznie się przesuwac wzdłuż drutów i trafi w przecinacze.

Początkowo urządzenie to wypróbowywano na ziemi

i wyglądało na to, że może się okazać skuteczne. Pierwsze próby w powietrzu przeprowadzono w Orfordness, bazie dowodzonej przez majora Olivera Stewarta, który wraz z innymi obserwował, jak major Hill startuje, nabiera wysokości, a następnie leci prosto na liny. Nastąpiła chwila niepewności, bo w takich sytuacjach, pomimo obiecujących wyników eksperymentów naziemnych, nigdy nie dało się przewidzieć, co się może wydarzyć w locie. Nawet z dzisiejszej perspektywy trudno nie czuć szczerego podziwu dla odwagi majora Hilla, przeprowadzającego tę próbę z zimną krwią, zwłaszcza jeśli się uwzględni, że nie miał spadochronu.

Major Stewart opisał mi, jaką udręką było dla niego obserwowanie niezdarnego starego FE zbliżającego się coraz bardziej do liny. Gdy w końcu samolot w nią uderzył, wyglądało, jakby się zatrzymał, a potem zakręcił gwałtownie i poszedł korkociągiem ku ziemi, leżącej kilkaset stóp poniżej. Podczas uderzenia odłamała się część końcówki skrzydła. Dzięki swoim wybitnym umiejętnościom pilotażowym major Hill zdołał odzyskać kontrolę nad uszkodzoną maszyną i wyjść z korkociągu, co w owym czasie było wyczynem samym w sobie. Wykonał idealne lądowanie i spokojnie zaczął pomagać technikom znaleźć przyczynę niepowodzenia eksperymentu.

Jestem przekonany, że to celowe zderzenie było jedynym przeprowadzonym przez pilota doświadczalnego w lotnictwie któregośkolwiek z krajów biorących udział w I wojnie światowej. W okresie międzywojennym niemal cała ta wiedza, zdobyta poprzez próby i doświadczenia z zaporami balonowymi, została zagubiona w archiwach lub zniszczona, podobnie jak wiele innych ważnych i przydatnych lekcji. W połowie lat trzydziestych RAF dostał zadanie zbadania różnych form statycznej obrony przed bombowcami, które uznawano za największe zagrożenie dla Wielkiej Brytanii. Utworzono specjalny Departament Obrony kierowany przez dr. Harolda

Roxbee Coxa i jego zastępcę, Bena Lockspeisera.

Jednym z rozważanych środków był balon zaporowy podobny do tych, które podczas I wojny światowej rozstawiono w poprzek Tamizy na wschód od Londynu, blokując trasę, którą na ogół podążały niemieckie bombowce Gotha. Tak jak w tamtej wojnie, pierwszą serię doświadczeń przeprowadzono na ziemi, w celu określenia rodzaju uszkodzeń, jakich na lecącym samolocie może dokonać lina balonu. Oczywiście, wiadomo było, że to nie rozstrzygnie sprawy, bo jedynym sposobem stwierdzenia, jak w rzeczywistości zachowa się lina i jakie mogą być tego skutki, będzie przeprowadzenie serii takich zderzeń w powietrzu, w pełnej skali.

Jedną z pierwszych napotkanych trudności był brak balonów i brak odpowiednich samolotów. Tymczasowo, zdecydowano się zasymulować pełnoskalowe próby przy użyciu balonów meteorologicznych, unoszących długie odcinki mocnej linki, w które uderzał mały, szkolny Miles Hawk, nawiasem mówiąc, w całości zbudowany z drewna. Początkowo zderzenia te wykonywał major Pat Fraser i na tej podstawie uzyskano sporo cennych informacji. Później w próbach pomagał porucznik Clouston.

Wydawałoby się, że takie linki nie mogły stanowić wielkiego zagrożenia dla samolotu, a jednak bywało, że rozmiary poczynionych przez nie uszkodzeń były zdumiewające. Można to było zaobserwować zwłaszcza przy wypróbowywaniu niektórych „wariacji”. Jedną z nich polegała na zawieszeniu szeregu „bomb” wzdłuż całej linki – te „bomby” były w rzeczywistości zmywakami do szorowania patelni, ale mimo tak prozaicznego pochodzenia spowodowały wiele szkód na Hawku. Ryzyko eksperymentów było tym większe, że przeprowadzano je na małej wysokości.

Kolejny etap prób rozpoczął się po pozyskaniu nowoczesnego samolotu – był to jeden z dwóch egzemplarzy Faireya P.4/34,

z własnej inicjatywy zbudowanych przez firmę Fairey Aviation. Wyglądem przypominały późniejszy bombowiec Battle, ale były mniejsze, szybsze i dużo przyjemniejsze w pilotażu. Ponieważ balon wciąż jeszcze nie był wtedy dostępny, w drugiej fazie prób skupiono się na zbadaniu uszkodzeń udarowych, spowodowanych zderzeniem w locie ze „swobodną” liną. Tak uzyskane informacje okazały się mieć niewielką wartość – ponieważ lina nie była naprężona, nie zachowywała się tak jak rzeczywista lina balonu.

Próby przeprowadzano w ten sposób, że jeden z obserwatorów z Departamentu Obrony, siedzący w tylnej kabine samolotu doświadczalnego, na znak dany przez pilota wyrzucał na zewnątrz samolotu kawałek liny z umocowanym na jednym końcu małym spadochronem. Wtedy pilot błyskawicznie zawracał maszynę, nurkował ku linie i starał się uderzyć w nią skrzydłem. Łatwo sobie wyobrazić, że bardzo trudno było to zrobić z jakąś znaczącą dokładnością, toteż doszło do kilku nieprzyjemnych wypadków, w których dość mocno ucierpiał samolot, a pasażerowie ledwo uniknęli poważnych obrażeń.

Wyciągnięto wnioski i samolot został opancerzony: wierzch kabiny przykryto kawałkiem blachy stalowej, a boki oraz wiatrochron – wytrzymałą siatką metalową. Zainstalowano mechanizm szybko zwalniający, aby w sytuacji awaryjnej osłonę kabiny dało się błyskawicznie odrzucić. Kolejnym środkiem zabezpieczającym był spadochron przeciwkorkociągowy. Efektem nieco spóźnionej refleksji było zainstalowanie małej osłony tuż przed tylną kabiną, w której siedzieli nieszczęśliwi obserwatorzy. Zawsze miałem poczucie, że nie doceniano ich poświęcenia tak, jak na to zasługiwało.

Początkowo Pat Fraser i Clouston dzielili się lotami, ale stopniowo Pat, mający więcej obowiązków jako dowódca eskadry, przekazał je całkowicie Cloustonowi, który w ten sposób stał się jedynym pilotem. W końcu udało się zdobyć balon

i poczyniono przygotowania do prób w pełnej skali. Ponadto zmodyfikowano samolot Fairey Battle, wyposażając go w szybką kamerę, która umożliwiała filmowanie zderzenia w zwolnionym tempie, co pozwalało analizować zachowania liny i samolotu.

Tak jak się spodziewano, prowadzenie prób w pełnej skali stało się możliwe w czasie, gdy Clouston oszczędził na swój rekordowy lot do Australii i Nowej Zelandii. Wobec tego to ja stanąłem wobec perspektywy latania i zderzania się z liną na wysokości 8000 stóp, aby dowiedzieć się, czy teorie oparte na wszystkich poprzednich próbach były prawidłowe – wyniki mogły być całkiem ostateczne.

Zrobiłem trochę lotów zapoznawczych na P.4. Okazał się wspaniałym samolotem we wszystkich sytuacjach oprócz korkociągu, który był naprawdę paskudny – by wyprowadzić z niego maszynę, musiałem stoczyć prawdziwą walkę, wymagającą trzymania drążka sterowego za pomocą obu rąk i obu kolan. Ostatecznie dała się wyprowadzić, ale na pamiątkę zostały mi na udach dwa duże siniaki. Zgłosiłem to wszystko swojemu dowódcy eskadry, a on mało nie dostał ataku, kiedy mu powiedziałem o korkociągu; najwyraźniej wszyscy byli przekonani, że ta maszyna w ogóle nie wychodzi z korkociągu.

Początkowo planowano, że próby zostaną przeprowadzone w Rolleston Camp, na równinie Salisbury, ale to miejsce nie było odpowiednie z wielu różnych powodów, więc poczyniono przygotowania do podniesienia balonu w Lakenheath koło Mildenhall, w hrabstwie Suffolk, a samolot próbny korzystał z pobliskiej bazy bombowców RAF w Mildenhall. Powinienem w tym miejscu wyjaśnić, że samolot miał zderzać się z liną zwieszoną z balonu za główną liną kotwiczącą. Do dolnego końca liny doświadczalnej był przymocowany ciężar dający takie samo napięcie, jakie miała główna lina, więc efekt był taki sam, jakby uderzenie nastąpiło w tę główną.

Aby umożliwić pilotowi uderzenie w linę doświadczalną

i nakierować samolot tak, żeby trafił ją mniej więcej w połowie długości skrzydła, do liny tej przymocowano kilka chorągiewek-znaczników. Chociaż pozwalały one trafić linę z wielką precyzją, trzeba było się nauczyć uwzględniać znoszenie. Balon bowiem automatycznie ustawiał się pod wiatr, a znaczniki rozwijały się z wiatrem, więc żeby je wyraźnie zobaczyć, trzeba było się do nich zbliżyć z bocznym podmuchem, co wymuszało celowanie z poprawką.

Nadszedł dzień, kiedy wszystko było w sam raz na pierwszą próbę, więc poleciałem do Mildenhall w towarzystwie samolotu fotografującego; na miejscu musieliśmy poczekać na wprowadzenie ostatnich korekt balonu i jego liny. Pojawił się jakiś kłopot i zrobiłem się trochę drażliwy – niewątpliwie byłem trochę spięty, jako że było to moje pierwsze zderzenie i, jak sądzę, pierwsza próba w pełnej skali wykonywana od lotu majora Hilla dwadzieścia lat wcześniej. W końcu dostaliśmy z ziemi sygnał, żeby zaczynać, i widziałem balon dość wyraźnie z Mildenhall. Wystartowaliśmy i nabraliśmy wysokości; samolot fotografujący trzymał pozycję z mojej prawej strony. Najpierw sprawdziłem wysokość balonu, a potem zszedłem niżej i spojrzałem na znaczniki celowania, aby upewnić się, że nie są owinięte wokół liny. Gdy się już odpowiednio ustawiłem, uniosłem kciuk, dając znak pilotowi samolotu fotografującego, a on powiększył odstęp między nami, umożliwiając fotografowi zrobienie dobrych zdjęć, ale zachowując bezpieczną odległość w celu zapobieżenia kolizji, gdyby mój samolot wymknął się spod kontroli. Kiedy się oddalił, zasunąłem opancerzoną osłonę kabiny, a jej ciężki łomot zabrzmiał niezwykle złowieszczo. Wzięłem głęboki oddech i wbiłem wzrok w linę, pędzącą ku mnie z prędkością 200 mil/h. Nie pamiętam zbyt dokładnie moich myśli, ale bez wahania przyznaję, że byłem naprawdę przerażony. Po prostu absolutnie nie miałem pojęcia, czego się spodziewać, kiedy uderzę w linę.

Szybko się przekonałem, że trudno mi będzie precyzyjnie wycelować, bo w chwili, kiedy pomyślałem: „To teraz!”, cała masa lin i chorągiewek przeleciała bokiem, w bezpiecznej odległości od końcówki mojego lewego skrzydła. Rozczarowanie było okropne, bo musiałem się od nowa zebrać w sobie do kolejnej próby. I znowu nie trafiłem, i znowu, i znowu! W sumie próbowałem siedem razy trafić w linę, a w jednej próbie faktycznie przeleciałem pomiędzy liną kotwiczącą a liną doświadczalną, co napędziło strachu Frankowi Gomersallowi, który pilotował maszynę fotografującą, a nagle zauważył linę prawie na swoim skrzydle. Przy siódmej próbie udało mi się trafić i było to jeszcze większe rozczarowanie, bo lina pękła bez jakiegokolwiek uszkodzenia samolotu!

Ulga z pokonania tej pierwszej przeszkody była ogromna, choć wcale nie byłem przekonany, że to zawsze będzie takie proste. Gdyby tak było w rzeczywistości, to nie byłoby sensu, żebyśmy się w ogóle tym zajmowali. Mieliśmy szczęście z pogodą i udało mi się przeprowadzić co najmniej siedem zderzeń, nim Clouston wrócił ze swojego udanego, rekordowego lotu. Do tego czasu zdążyłem kompletnie zwalczyć swój strach i bez trudu trafiałem w linę za każdym razem przy pierwszej próbie. Postanowiłem zatem zapytać podpułkownika, czy zostawi mnie w tej pracy, i wyjaśniłem, dlaczego może mi to pomóc zostać oficerem służby stałej. Jakiś tydzień później dowódca poinformował mnie, że przedyskutował to z działem i uzgodnił z nimi, że powinienem kontynuować tę pracę zamiast Cloustona.

Warto może przy tej okazji wspomnieć o innych środkach bezpieczeństwa, które – oprócz tych opisanych wcześniej – zostały podjęte, aby zminimalizować zagrożenie dla pilota. Wszystkie powierzchnie sterowe samolotu zostały zbudowane z drewnianej kratownicy pokrytej płótnem, tak by rozbijały się czysto bez żadnego efektu „klapki” – gdyby były zrobione z metalu, który rwie się i zgina, efekt byłby analogiczny do

działania klapki wyważającej, tyle że pilot nie mógłby jej regulować, przez co samolot stałby się zupełnie niesterowny. Zdawano sobie sprawę, że samolot może i tak doznać poważnych zmian wyważenia, szczególnie poprzecznego, więc po obu stronach kabiny zamocowano po trzy różnej długości sprężyste linki, każda z haczykiem na końcu. W razie potrzeby można było zaczepić taki haczyk o uchwyt drążka sterowego i w ten sposób odciążyć rękę pilota. Następnie, aby zapobiec zaplątaniu się liny w ogon maszyny, na stateczniku pionowym i poziomym zamontowano małe deflektory z prętów stalowych. W początkowych etapach krawędzie natarcia skrzydeł nie miały ochrony, bo celem eksperymentów było sprawdzenie, ile mogą one wytrzymać.

Zdawaliśmy sobie sprawę, że planowana seria prób będzie wymagała użycia więcej niż jednego samolotu i wkrótce te przypuszczenia się potwierdziły. Podczas jednego z moich zderzeń lina przecięła krawędź natarcia lewego skrzydła i odcięła przewody łączące podwozie ze wskaźnikiem jego położenia w kabine. Nie wiedziałem, czy lewe koło jest schowane, czy wypuszczone, a nie mając radia, nie mogłem się tego od nikogo dowiedzieć. Mildenhall było o wiele większym lotniskiem niż Farnborough i podejścia były nieskończenie lepsze, więc postanowiłem tam wylądować, by sprawdzić, czy uszkodzenie nie jest poważniejsze, niż to widać z kabiny. Wypuściłem podwozie i zapaliło się zielone światelko prawego koła, ale lewego – nie. Przelatując nisko nad lotniskiem, mogłem zobaczyć na cieniu, że oba koła są wypuszczone, ale nie mogłem stwierdzić, czy goleń lewego koła jest zablokowana w tym położeniu. Potem podszedłem do lądowania z dużym zapasem prędkości i delikatnie dotknąłem kołami ziemi. Zrobiłem to dwa lub trzy razy i uznawszy, że trzymają się wystarczająco mocno, wylądowałem, już bez dalszych incydentów. Uszkodzenie było jednak tak duże, że musiałem zostawić samolot w Mildenhall

i wrócić do Farnborough w samolocie fotografującym.

To wydarzenie wstrzymało próby na około trzy tygodnie, po tym czasie gotowy był drugi samolot zderzeniowy. Był to modyfikowany Fairey Battle, w pełni przystosowany do naszych potrzeb, ale chociaż był to przyjemny, wytrzymały i stabilny samolot, nijak nie mógł się równać z P.4. Mimo to szybko się do niego przyzwyczailem i z czasem bardzo go polubiłem. W pierwszych pięciu zderzeniach Battle'a jego lewe skrzydło i lotka zostały uszkodzone cztery razy. Na szczęście był to samolot seryjny, więc można było szybko sprowadzić części zamienne i uszkodzenia sprawnie naprawiano.

W miarę postępu prób, na wyposażenie maszyn wprowadzane były różne rodzaje „broni”. Jedną z nich było rozwinięcie pomysłu zmywaków do patelni, ale te „bomby” były znacznie większe i ważyły po około pół funta[35]. Przy uderzeniu w linę te „bomby”, zamocowane na końcu liny, zawijały się wokół skrzydła i uderzały w jego górną lub dolną powierzchnię, często powodując dość rozległe uszkodzenia. Innym pomysłem było zamontowanie krótkich lin, o długości 100 stóp, z „bombą” na jednym i małym spadochronem na drugim końcu. Nazywano je „krótkimi minami powietrznymi” i planowano, że bombowce będą je wykorzystywać do obrony przed myśliwcami. Lina miała się zawinąć wokół skrzydła napastnika, a opór aerodynamiczny spadochronu miał wciągnąć bombę na skrzydło, które powinna ona trafić. Tam miało dojść do eksplozji, która odrywała skrzydło od kadłuba.

Innym pomysłem była tzw. długa mina powietrzna, przeznaczona do użycia przeciwko zmasowanemu atakowi bombowców wroga: miny miały być rozsiewane na ich drodze w postaci kurtyny uformowanej z długich na 2000 stóp odcinków drutu fortepianowego, z zamocowanymi na końcach bombami, powoli opadających w kierunku ziemi na spadochronach. W praktyce miały one działać przeciwko bombowcom w taki

sam sposób jak „krótkie miny” przeciwko myśliwcom. Podczas wojny użyto tych urządzeń operacyjnie, ale okazały się niepraktyczne ze względu na trudności w uzyskaniu przez samolot rozsiewający miny odpowiedniej wysokości i położenia w odpowiednim czasie.

Jedną z najbardziej zaskakujących rzeczy, jeśli chodzi o te kolizje, była prędkość, z jaką się to wszystko działo. Uświadomiłem to sobie bardzo wcześnie, przy zderzeniu z jedną z „długich min” powietrznych. Miałem prędkość około 300 mil/h i wyraźnie widziałem linię zbliżającą się do skrzydła; potem, kiedy wyjrzałem wzdłuż lewego skrzydła, dostrzegłem rozlatującą się lotkę, a równocześnie poczułem szarpnięcie na drążku sterowym, ale na skrzydle ani przez moment nie widziałem śladu liny ani połączonej z nią bomby. Po powrocie do Farnborough obejrzałem nakręcony film i ze zdumieniem patrzyłem, jak lina z bombą owija się dwa i pół raza wokół skrzydła, po czym bomba uderza w spód skrzydła, zanim lina się odwinie. To wszystko wydarzyło się oczywiście z niesamowitą prędkością – widać było tę szybkość nawet na filmie pokazującym rzeczywistą prędkość w bardzo zwolnionym tempie.

Dość niezwykle było też odkrycie, że człowiek – wbrew oczekiwaniom – ma tendencję do niedoceniania wpływu zderzenia na samolot, jeśli chodzi o zmianę toru jego lotu. Uświadomiłem to sobie po próbie na trzecim samolocie zderzeniowym, bombowcu Wellesley, z liną 3,25-tonową o długości 5000 stóp. Po nakierowaniu się do zderzenia ustawiłem żyroskop kierunkowy na zero, aby sprawdzić z grubsza, o ile samolot obróci się po kolizji z liną. W tej konkretnej próbie spodziewałem się gwałtownego odchylenia, więc byłem dość mocno zaskoczony, gdy okazało się ono stosunkowo łagodne, a żyroskop wskazywał zmianę toru o zaledwie jakieś 20 stopni.

Kiedy po powrocie do Farnborough wyświetlono nam nakręcony film, wszyscy ze zdumieniem zobaczyliśmy, że samolot w rzeczywistości okręcił się o 90 stopni, a kamera w pewnym momencie pokazała Wellesleya wprost od tyłu.

Wiosną 1939 roku mile zaskoczyło mnie ponowne spotkanie z „Moose'em” Fultonem – został przeniesiony z Bliskiego Wschodu do jednego z dywizjonów w Mildenhall. Był bardzo zainteresowany pracą w Farnborough, więc zamieniłem parę słów o nim z moim dowódcą i niedługo potem dołączył tam do mnie, przejmując od Franka Gomersalla loty na samolocie fotografującym.

Uszkodzenia maszyn, powstające w trakcie prób, stawały się coraz poważniejsze, więc krawędzie natarcia, zarówno Battle'a, jak i P.4 zostały opancerzone blachą stalową grubości półtora milimetra. Jedynie Wellesley, pierwotnie przeznaczony do prób z prymitywną formą przecinacza, która nie działała, miał już wcześniej opancerzoną krawędź natarcia.

W połowie 1939 roku było już jasne, że nadchodzi wojna, i było oczywiste, że gdy wybuchnie, nie będziemy mogli kontynuować naszej pracy w hrabstwie Suffolk. Po rozważeniu kilku alternatyw zdecydowano się na Exeter: sam Departament Obrony miał zostać zakwaterowany na Uniwersytecie w Exeterze, natomiast eskadra – na lotnisku w Exeterze, które miała dzielić z linią lotniczą BOAC. W ten sposób eskadra stała się odrębnym podmiotem oddzielnym od Eskadry Przyrzadowej, a ja zostałem jej dowódcą. Przenosiny rozpoczęły się w pierwszym tygodniu wojny, ale dopiero w ostatnich dniach miesiąca byliśmy w stanie wznowić próby zderzeń.

Lotnisko tak naprawdę nie nadawało się do naszych celów, gdyż było zbyt małe, miało duże zagłębienie w jednym rogu, a wzgórze w drugim. Dla normalnych działań było do przyjęcia, ale oznaczałoby to konieczność zabierania każdego uszkodzonego samolotu z powrotem do Farnborough. Pewnego

dnia profesor Hill, brat Roderica Hilla, który objął kierownictwo departamentu, przybył na lotnisko z grupą oficjeli. Profesor przedstawił mnie i poprosił, abym powiedział im dokładnie, jakie usprawnienia i rozbudowę uznaję za konieczne, aby lotnisko nadawało się do naszych działań. Przekonany, że oni wszyscy są urzędnikami Ministerstwa Lotnictwa, powiedziałem, że należy usunąć niektóre żywopłoty, aby można było dołączyć jeszcze dwa pola; że trzeba zrównać z ziemią wzgórze, a pozyskaną ziemią wypełnić zagłębienie; no i jeszcze, że musi zniknąć farma położona obok tego zagłębienia.

Dalej sprawy potoczyły się błyskawicznie. Zaskoczyło mnie to, ale uznałem, że to efekt wojennego zapału i chęci do pracy. Jednak nie mogłem pozbyć się uczucia, że nie wszystko jest tak, jak być powinno – i miałem rację. Okazało się, że panowie, których niedawno poznałem i którzy byli tak chętni do pomocy, są przedsiębiorcami i nie mają nic wspólnego z Ministerstwem Lotnictwa. Za to wieść o ich działaniach zdążyła już dotrzeć do ministerstwa i nie minęło wiele czasu, a odwiedziło mnie kilku bardzo poirytowanych panów, mocno rozsierdzonych zuchwałością młodego kapitana, który pozwolił sobie na wydanie decyzji i zezwolił na wykonywanie tych prac! Myślałem, że zaliczę co najmniej dwadzieścia lat odsiadki w Tower, ale w końcu udało mi się ich przekonać, że to nie ze mną powinni rozmawiać, ale z profesorem Hillem. I tak zrobili.

Profesor w swój zwykły, uroczy sposób zdołał ich uspokoić i przekonać, że on jedynie antycypował ich własne, rozsądne decyzje, bo był pewny, że oni z całego serca poparliby te pomysły i zgodziliby się na wykonanie tych prac, gdyby tylko było dość czasu na skonsultowanie z nimi tego planu; wiedzą przecież, równie dobrze jak on, że potrzeby wojenne nakazują od czasu do czasu, tak jak w tym przypadku, podejmować szybkie działania w celu zapewnienia ciągłości prac mających ogromne znaczenie dla narodu. Nieco udobruchani, a w każdym razie pogodzeni

z faktami dokonanymi, wycofali się z najwyższą elegancją, na jaką było ich stać.

Prace doświadczalne przebiegały coraz intensywniej i eskadra się rozrosła, więc kiedy „Moose” wyraził chęć uczestniczenia w próbach zderzeń zamiast jedynie pilotować maszynę fotografującą, przyjąłem ten pomysł z radością. Tak oto stał się drugim pilotem wlatującym w doświadczalne zapory w pełnej skali. A że był człowiekiem o odpowiednim temperamencie, a przy tym świetnym pilotem, w kolejnych miesiącach wykonywał naprawdę wspaniałą robotę.

Na nową lokalizację balonu wybrano miejscowość Pawlett Hams, koło Bridgwater, i to tam przeprowadziłem 26 września 1939 roku pierwsze zderzenie, uderzając w 3,25-tonową linę z prędkością 180 mil/h. Lina wbiła się w skrzydło i tam utkwiała, dlatego po powrocie do Exeteru musiałem zrobić wysokie podejście, aby uniknąć zahaczenia 500-stopową liną o drzewa, płoty lub inne przeszkody. Dokładnie w chwili, gdy przekroczyłem granicę lotniska, poczułem straszne szarpnięcie. Samolot obrócił się gwałtownie w lewo i lewe skrzydło poszło w dół. Dając pełną moc i pełny przeciwny ster, zdołałem wyprostować samolot i wylądować. Kiedy dotarłem do hangaru, powitało mnie tam kilku pobladłych ludzi, którzy poinformowali mnie, że właśnie zerwałem przewody wysokiego napięcia. Podobno kiedy w nie uderzyłem, pojawił się ogromny, niebieski błysk, którego nie widziałem, bo był za mną. Na szczęście wzniosłem się, nim zdążyłem przyziemić – w przeciwnym razie prawdopodobnie zaraz po niebieskim nastąpiłby wielki, czerwony błysk!

Ciąg dalszy tego wydarzenia miał miejsce dwa dni później, kiedy zgłosił się do mnie przedstawiciel lokalnego Urzędu Energetyki i bardzo niegrzecznie wypowiadał się o nieodpowiedzialności lotnictwa w ogóle, a mojej w szczególności. Nie mogłem mu wytłumaczyć, co robimy i jak

doszło do wypadku, ponieważ nasze próby były tajne. Próbowałem go przekonać, że nie mam w zwyczaju wlatywać w przewody wysokiego napięcia dla zabawy, ale on stanowczo utrzymywał, że – jego zdaniem – stanowią zagrożenie dla pokoju i cywilizacji w południowym Devonie, zagroził mi dochodzeniem i uprzedził, że prawdopodobnie skończę w więzieniu. Tego już było za wiele. Zwróciłem mu uwagę, że przebywa bez zezwolenia na terenie należącym do Ministerstwa Lotnictwa i że jeśli go natychmiast nie opuści, każę go zatrzymać w wartowni. Nie przejął się tym specjalnie, ale oddalił się wściekły, wciąż miotając groźby. Rzeczywiście, dostałem potem jakieś wezwanie, ale zajął się nim profesor i więcej o tym nie słyszałem.

Wkrótce potem zderzyłem się z „krótką miną powietrzną” przy prędkości 225 mil/h: lina i bomba rozbiły ster wysokości z jednej strony, po czym lina owinęła się wokół ogona i zablokowała drugi ster wysokości, więc udało mi się zapanować nad samolotem jedynie za pomocą kłapek wyważających. Było to dość niewygodne, ponieważ działają one w odwrotnym kierunku, a ze względu na ich niewielkie rozmiary musiałem utrzymywać niezłą prędkość, aby w ogóle były skuteczne. Używając obu rąk i wszystkich moich sił, zdołałem w końcu uzyskać minimalny ruch steru wysokości i tak byłem w stanie przeprowadzić płaskie podejście do lotniska. Tuż przed osiągnięciem jego granicy, ster znowu się kompletnie zablokował i z trudem udało mi się utrzymać wystarczającą kontrolę za pomocą kłapek i gazu, żeby przelecieć nad żywołotem. Potem zamknąłem gaz i pozwoliłem samolotowi spaść z około dziesięciu czy piętnastu stóp na ziemię, szczęśliwie nie powodując żadnych dalszych uszkodzeń.

Najgorsze doświadczenie, jakie kiedykolwiek miałem, a także najbliższe stanu całkowitej utraty kontroli nad samolotem, przytrafiło mi się podczas prób systemu obrony lotnisk „spadochron i lina” (PAC). Składał się on z długiej na 1500 stóp

liny 3,25-tonowej z 8-stopowym spadochronem na każdym końcu, a całe to ustrojstwo było wyrzucane w powietrze przez raketę na drodze nisko lecących samolotów wroga. Aby wypróbować skuteczność tego systemu, został on zwieszony z balonu i zderzyłem się z nim na wysokości około 7000 stóp. W momencie zderzenia z liną samolot został gwałtownie szarpnięty w lewo i odwrócił się na plecy, po czym dalej obracał się wokół osi podłużnej. Kontrolę nad nim udało mi się odzyskać dopiero, gdy znalazł się znowu w normalnej pozycji, około 2000 stóp niżej. Lina przecięła krawędź natarcia z półtoramilimetrowej blachy stalowej, przebiła się przez skrzydło i odcięła około ośmiu stóp jego końcówki. Było oczywiste, że takiego uszkodzenia nie da się naprawić w Exeterze, więc obrałem kurs na Farnborough, odległe o jakieś sto mil. Używając opisanych tu już „gumowych mięśni”, zdołałem zachować kontrolę bez zbytniego wysiłku i wylądować bezpiecznie u celu.

Kolejne przerażające doświadczenie miałem podczas pokazu tego samego systemu PAC, zorganizowanego dla generała dywizji Sholto Douglasa, ówczesnego zastępcy szefa sztabu lotnictwa (później znanego jako marszałek RAF-u Douglas lord Kirtleside). Wybrano małe lotnisko Haldon na szczycie klifu nad Torquay. Miałem symulować atak z lotu koszącego od strony morza, ale podczas pierwszego przelotu miałem trzymać się mocno lewej strony, tak żeby odpalane rakiety były z mojej prawej. Celem było pokazanie, jak dokładnie operator może ocenić właściwy czas naciśnięcia przycisku. Gdy to się udało, przeszedłem do drugiej części pokazu, która polegała na odpaleniu pełnej baterii rakiet bezpośrednio na mojej drodze, aby pokazać, jakie są szanse trafienia samolotu. Na wszelki wypadek organizatorzy byli ostrożni i na potrzeby tego pokazu linę zastąpiono sznurkiem.

Nadleciałem szybko znad morza, z zamiarem przejścia nad

lotniskiem na wysokości około 400 stóp, z prędkością 320 mil/h. Kiedy przekraczałem jego granicę, wystrzelono rakiety, które zaczęły zygzakować przede mną w chmurach dymu! Widok był przerażający, a ja nie mogłem uniknąć lotu prosto przez kurtynę symulowanych lin. W tym momencie dotarło do mnie, że wielkie, ciężkie rakiety teraz już lecą w dół, i miałem gorącą nadzieję, że żadnej nie spotkam. Na szczęście – nie spotkałem. Strun jednak złapałem co najmniej trzy na skrzydłach i czułem wyraźne wyhamowywanie samolotu, dopóki nie pękły.

Gdy przyjrzeć się historii, zawsze tak było – gdy tylko ktoś wymyślił jakąś broń, już ktoś inny zaczynał tworzyć obronę przed nią. Wysiłki majora Hilla zostały tu już opisane, a w czasie II wojny światowej Niemcy wypróbowywali formę obrony przed linami balonów, dziwnie przypominającą „pług śnieżny” majora Hilla. Nad Wielką Brytanią zestrzelono tak wyposażony bombowiec Heinkel He 111, ale sądząc po zdjęciach, uważam za mało prawdopodobne, żeby się to okazało skuteczne. Wyprodukowano różne typy przecinaczy lin, ale żaden z nich nie przyniósł spodziewanych rezultatów, dopóki James Martin z firmy Martin-Baker Company nie opracował bardzo prostego, ale skutecznego przecinacza opartego na strzelbie. Krawędź natarcia skrzydła samolotu pokryto pancerzem, w którym wycięto szczeliny pod przecinacze. Gdy skrzydło uderzało w linię, samolot zakręcał w jej kierunku, a ona następnie zsuwała się w kierunku końcówki skrzydła. Napotykała jeden z przecinaczy i wsuwała się w szczelinę między jego głowicą a krawędzią natarcia, uruchamiając tym samym parę spustów, które z kolei odpalały ładunek pirotechniczny wyrzucający „przecinak ślusarski” w kierunku „kowadła”, po drodze przecinając linię.

Do eskadry przydzielono odpowiednio zmodyfikowanego Wellingtona do prób z przecinaczem. Po zapoznaniu się z tym samolotem i wypróbowaniu go w zderzeniu ze struną, byłem gotów wypróbować go – i przecinacze – w starciu z prawdziwą

liną. Choć z najwyższym szacunkiem odnosiłem się do pomysłowości i wiedzy technicznej pana Martina, nie mogłem nic poradzić na pewne nurtujące mnie wątpliwości co do prawdopodobnej skuteczności przecinaczy. Obawiałem się, że jeśli przecinacz nie zadziała, to jest duże ryzyko, że lina zaczepi się i odetnie skrzydło. Szczerze mówiąc, perspektywa wysiadania z Wellingtona mającego tylko jedno skrzydło nie radowała mnie szczególnie – było to, rzecz jasna, na długo przed wprowadzeniem foteli wyrzucanych!

Po przybyciu na miejsce skierowałem się w stronę 1,5-tonowej liny z prędkością przyrządową 210 mil/h na wysokości 7000 stóp. Nie umiem powiedzieć, czy to mój brak zaufania do przecinaczy wpłynął na ścisłość mojej oceny, ale coś musiało to sprawić i nagle – za późno – zdałem sobie sprawę, że założyłem zbyt duże znoszenie. Niemal w tym samym momencie, kiedy zdałem sobie z tego sprawę, lina uderzyła prawe śmigło, została przez nie przecięta i smagnęła jak bicz. Rozległ się głośny huk, samolotem zarzuciło, a do kabiny z rykiem wdarł się podmuch zimnego powietrza. Lina chlasnęła okna i płócienne pokrycie wzdłuż prawej burty i górnej części kadłuba na długości około piętnastu stóp. Byłem bardzo zły na siebie za taki błąd w ocenie, a co gorsza, po powrocie na lotnisko okazało się, że czekają tam na mnie sir Henry Tizard i profesor Hill. Sir Henry, który sam był kiedyś pilotem doświadczalnym o niebagatelnej reputacji, spojrzął na samolot, a potem powiedział:

– To dość niezwykle, jak sądzę, że potraficie pilotować te samoloty tak precyzyjnie. Chodziło o trafienie w linę lewym skrzydłem, a ty uderzyłeś ją prawym!

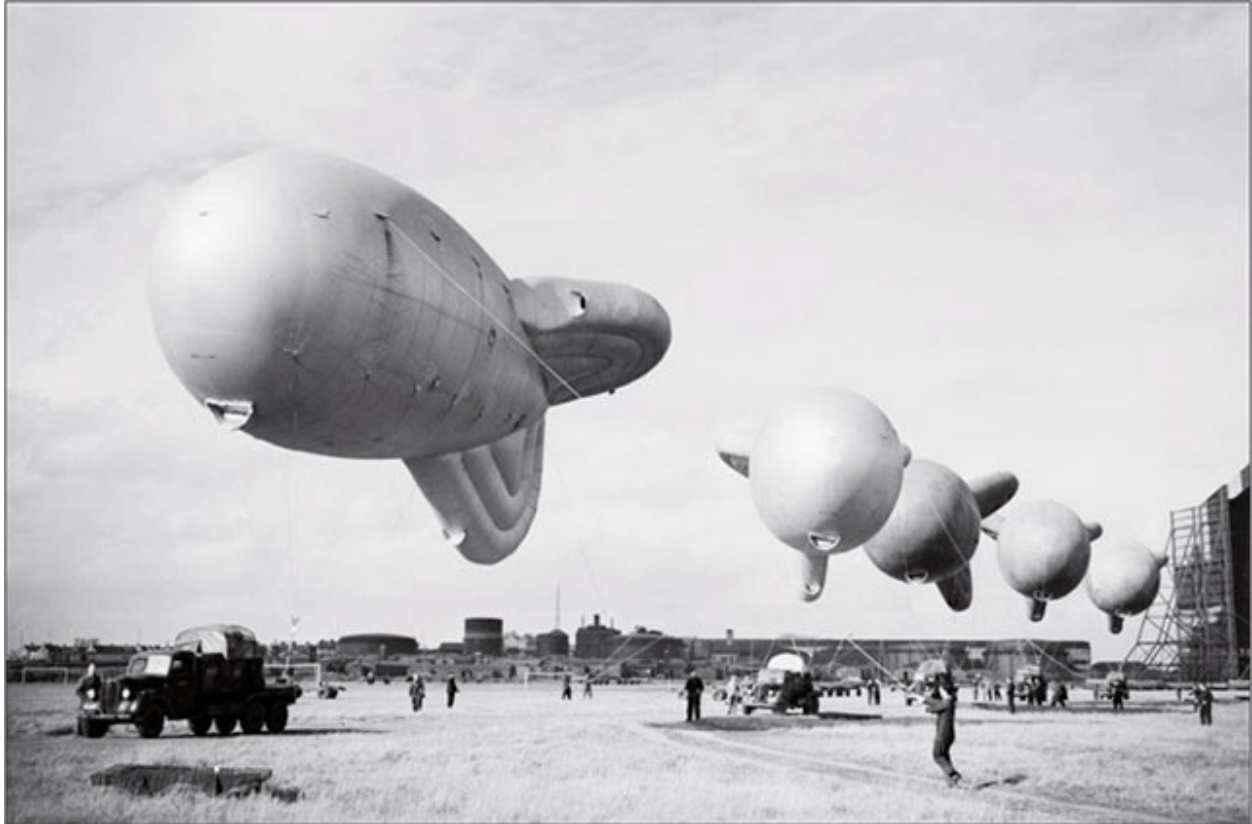
Myślę, że musiał wyczuć, jaki niesmak czułem sam do siebie, i starał się być miły, bo sarkazm nie był w jego stylu. Niemniej jednak czułem się bardzo upokorzony, bo zdążyłem się przyzwyczaić, że błędy, które popełniam, są nie większe niż stopa–półtorej stopy. Samolot nie doznał żadnych uszkodzeń

konstrukcji, więc po załataniu pokrycia wyruszyłem na kolejną próbę. Tym razem podszedłem z prędkością 220 mil/h i przygotowałem się na wszystko, cokolwiek może się wydarzyć. Wydawało się, że 2,25-tonowa lina, tym razem cięższa, zbliża się bardzo powoli, a potem, kiedy znaki do celowania zaczęły rosnać, nagle przyspieszyła, przemknęła obok kabiny i uderzyła w skrzydło. Samolot lekko szarpnął w lewo i niemal niezauważalnie pochylił skrzydło, rozległ się niezbyt głośny huk i maszyna spokojnie poleciała dalej; przecinacze naprawdę działały!

W serii kolejnych doświadczeń stwierdziliśmy, że przecinacze są niezwykle skuteczne wobec cięższych lin, podobnych do tych, jakich spodziewaliśmy się nad terytorium wroga. Natomiast przeciwko „długim minom” powietrznym przecinacze czasami były nieskuteczne, ale ponieważ nie było dowodów, żeby Niemcy używali czegoś podobnego, ta sporadyczna nieskuteczność nie miała żadnego istotnego znaczenia.

W wyniku naszych prób przecinacze zostały przyjęte przez RAF i zamontowane na wielu bombowcach. Odnotowano wiele przypadków, w których udowodniły swoją skuteczność przeciwko obronie przeciwnika. Chyba jednym z najbardziej fascynujących było zdarzenie podczas nalotu na wiadukt kanału Dortmund-Ems, za który podpułkownik Learoyd został odznaczony Krzyżem Wiktorii[36].

Wiadomo było, że cel jest broniony przez balony, a nie tylko przez zwykłą artylerię przeciwlotniczą, a ponieważ nalot z konieczności przeprowadzano na małej wysokości, balony stanowiły poważne zagrożenie. Zdecydowano się zatem przyjąć metodę marynarki wojennej i wysłać „trałowce”. Dwa bombowe Hampdeny, wyposażone w przecinacze Martin-Baker, faktycznie przeleciały wzdłuż linii ataku przed samolotami dokonującymi nalotu i odcięły balony wroga.



Balony zaporowe w 1940 r.

Moje dwuletnie zaangażowanie w tę pracę dobiegło końca, dostałem przydział do jednostki operacyjnej i musiałem przekazać eskadrę. Do tego czasu przeprowadziłem łącznie 300 zderzeń z różnymi rodzajami uzbrojenia zapór linowych, w tym 170 z ciężkimi linami – równoważnymi masą i naprężeniem rzeczywistym linom kotwiczącym balonów.

Chociaż balony zaporowe nie strąciły wielkiej liczby samolotów wroga, to stanowiły dodatkowe zagrożenie, które pomogło obniżyć morale załóg Luftwaffe, a więc zmniejszyć ich skuteczność. Myślę, że można z pewnością stwierdzić, że ich obecność zmusiła niemieckie samoloty do latania wyżej, by upewnić się, że nie grozi im zderzenie z linami. A to oczywiście znacznie zmniejszyło ich swobodę działania.

- 32 Royal Aircraft Establishment (ang.) – Królewski Instytut Lotnictwa. Ośrodek ten powstał w miejscu państwowej (królewskiej) fabryki balonów wojskowych, gdzie w 1908 r. Samuel Cody wykonał pierwsze w Wielkiej Brytanii loty samolotem. Przedsiębiorstwo następnie przekształcono w fabrykę samolotów, noszącą od 1912 r. nazwę Royal Aircraft Factory (ang. – Królewska Fabryka Lotnicza). W 1916 r. postanowiono zmienić charakter placówki, rezygnując z produkcji samolotów (którą w dostatecznym stopniu rozwinięły już firmy prywatne), a koncentrując się na pracach badawczych i doświadczalnych. W 1918 r. nazwę zmieniono na RAE, aby uniknąć nieporozumień z lotnictwem wojskowym, wyodrębnionym 1 kwietnia 1918 r. jako samodzielny rodzaj sił zbrojnych pod nazwą RAF (Royal Air Force).
- 33 1 jard – ok. 0,915 metra.
- 34 Gremlinami nazywa się w lotnictwie brytyjskim fantastyczne stworki, podobne do krasnoludków, ale bardzo złośliwe. Według legendy, to gremliny odpowiadają za wszelkie problemy w lotnictwie.
- 35 1 funt – ok. 0,454 kilograma.
- 36 *Victoria Cross* (ang.) – w skrócie: VC; najwyższe odznaczenie wojenne Imperium Brytyjskiego, przyznawane wojskowym Wielkiej Brytanii lub Wspólnoty Brytyjskiej wszystkich stopni lub osobom cywilnym pozostającym pod władzą wojskową. Ustanowione w 1856 r. przez królową Wiktorię, nadawane za wybitne męstwo i poświęcenie dla kraju. Jedno z najrzadziej nadawanych odznaczeń na świecie – przyp. red.

4. Pilot doświadczalny

Chociaż współpraca z Departamentem Obrony i eksperymenty zderzeniowe były moim podstawowym zajęciem, absolutnie nie było to wszystko, czego ode mnie wymagano w okresie, gdy byłem pilotem doświadczalnym w Farnborough. Nie tylko wykonywałem loty próbne, związane z pilotami automatycznymi, celownikami bombowymi, systemami lądowania na ślepo, samolotami-celami sterowanymi radiem oraz różnego rodzaju aparaturą, ale gdy nadarzała się okazja, brałem też udział w programach badawczych innych eskadr.

Życie pilota doświadczalnego nie jest pasmem nieustannego podniecenia ani niekończącą się wielką przygodą, choć momenty ekscytacji, oczywiście, się zdarzają. Spora część tego latania jest zajęciem raczej nudnym i monotonnym, a jednocześnie wymagającym ogromnej dokładności, więc trzeba być czujnym przez cały czas. Często było tak, że tylko siedziałem, pozwalając autopilotowi kierować samolotem, a obserwator sprawdzał jego zachowanie i – w miarę potrzeb – wprowadzał zmiany. Pilot był w maszynie, aby przejąć stery, gdyby coś poszło nie tak – a czasami tak się zdarzało!

Jeden z takich lotów miałem w bombowcu Battle – mieliśmy problemy ze zmuszeniem samolotu do zakręcania pod kontrolą automatu. Ja trzymałem stery z fotela pilota, a obserwator z tyłu wprowadzał korektę. Chociaż próbowaliśmy raz za razem, samolot po prostu nie zakręcał. W końcu, po kilku kolejnych korektach, mój obserwator poprosił, abym spróbował jeszcze tylko raz.

Ruszyłem sterami, aby zainicjować zakręt, i tym razem

samolot zareagował: zaczął powoli zakręcać w lewo. Nie jestem pewien, co było dalej, ale myślę, że mój obserwator spróbował wprowadzić dodatkową regulację, a wtedy samolot, bez ostrzeżenia, przeszedł pochyleniem w gwałtowne nurkowanie. Zostałem wciśnięty w uprząż i zanim udało mi się sięgnąć do drążka sterowego i wyłączyć autopilota, byliśmy już poza pionem. Musiałem naprawdę mocno ciągnąć drążek, aby maszyna wróciła do lotu poziomego.

Moim niefortunnym obserwatorem, nieprzyjętym pasami, najpierw gwałtownie rzuciło o sufit tunelu za kabiną pilota, a potem, gdy wyciągałem maszynę z nurkowania, grzotnęło nim o podłogę. Zapytałem go, czy wszystko w porządku, a on powiedział, że tak, ale brzmiał mało przytomnie. Wykręciłem mocno głowę, żeby rzucić na niego okiem przez małe okienko; miał całą twarz we krwi i było oczywiste, że nie jest w stanie kontynuować lotu. Pospiesznie wróciłem więc na lotnisko, gdzie błyskawicznie zabrano go do lekarza jednostki, który go połatał.

Okres, o którym piszę, był czasem przejścia od starych dwupłatów – niezbyt odległych w konstrukcji i wykonaniu od tych z I wojny światowej – do ery jednopłatów. To wtedy powstało nie tylko wiele nowych samolotów, ale także szeroka gama nowych typów urządzeń, przewidywano bowiem – całkiem słusznie – że nowe samoloty będą musiały funkcjonować w warunkach o wiele trudniejszych niż te wcześniejsze. Zaczęły się pojawiać takie innowacje, jak sztuczny horyzont i żyroskopowy wskaźnik kursu, a na krawędzi natarcia skrzydeł i stateczników poziomych montowano gumowe instalacje odladzające. Rozwijano nowy sprzęt; trzeba było zbadać właściwości lotne jednopłata, a także wpływ znacznych przeciążeń na pilota i samolot, jak również skutki oddziaływania na organizm obniżonego ciśnienia atmosferycznego.

Dla niektórych aspektów tych ostatnich kwestii stworzono

nowy dział, który potem rozwinął się w Instytut Medycyny Lotniczej. Pod kierunkiem tego działu przeprowadzono wiele bezcennych prac badawczych. Niektóre badania odbywały się w laboratoriach i w komorze dekompresji, ale wiele prowadzono w powietrzu.

Przykładem badań w powietrzu były próby przeciążeń albo przyspieszeń. Używano samolotu Battle lub Gladiator – w owym czasie nie było czegoś takiego jak wirówki. Przy wykorzystaniu Battle'a „przedmiot badania” – na ogół porucznik Stewart – siedział w tylnej kabine ze skierowaną na niego kamerą filmową, rejestrującą wyniki, a pilot wprowadzał samolot w nurkowanie spiralą, którą stopniowo zacieśniał. Pilot, który mógł się na to przygotować, nie był dotknięty przez przyspieszenie w takim samym stopniu jak jego pasażer – niefortunny „przedmiot badania” niekiedy tracił przytomność.

Gladiator, jako jednomiejscowy, wymagał innego rozwiązania. Tu kamerę filmową zainstalowano tak, aby patrzyła znad lewego ramienia pilota, rejestrując przyłożone przeciążenie wraz z odczytami innych przyrządów i odbiciem twarzy pilota w lustrze umieszczonym tuż pod przednią szybą. Efekty były dość zaskakujące – na niektórych zdjęciach wyglądam na około siedemdziesięciolatka, chociaż miałem wtedy tylko dwadzieścia cztery lata.

Inne prace, niezwiązane z aspektem medycznym, obejmowały badanie nietypowego zachowania pewnych typów samolotów już będących w eksploatacji. Było np. kilka przypadków Gladiatorów, które nie wyszły z korkociągu, co było zaskakujące, bo ten samolot był naprawdę bardzo posłuszny. Farnborough dostało zadanie zbadania tego dziwnego zachowania, a ja – wraz z innymi – musiałem wziąć udział w próbach korkociągów tego samolotu w wielu różnych warunkach obciążenia. Chociaż czasami mocno mi się od tych korkociągów kręciło w głowie, ani razu nie napotkałem żadnych trudności i wyprowadzenie zawsze

było natychmiastowe.

Nie jestem w stanie, oczywiście, szczegółowo opisać bardzo różnorodnych zadań, jakie nam przydzielano, ani zrelacjonować wszystkich dziwnych zdarzeń z udziałem różnych pilotów doświadczalnych, ale spróbuję na kilku przykładach opowiedzieć, jak często to nie te wysoce ryzykowne loty kończą się – albo tylko cudem nie kończą się – wypadkiem i że to właśnie te pozornie nudne, rutynowe zadania dostarczają najwięcej emocji i podniecenia.

Byłem w Farnborough nie dłużej niż miesiąc i wylatałem nie więcej niż cztery godziny na samolotach dwusilnikowych, gdy podczas lotu na sprawdzenie nowego celownika bombowego mój lewy silnik zaczął się krztusić, huknął, a potem stanął, choć śmigło kręciło się jak wiatrak od przepływu powietrza. Byłem na 10 tysiącach stóp, więc postanowiłem nie martwić się zawczasu – Overstrand całkiem dobrze latał na jednym silniku. Zawróciłem na lotnisko, które widziałem wyraźnie w odległości kilku mil. Podczas podejścia stwierdziłem z niedowierzaniem, że straciłem również prawy silnik! Nie było żadnych ostrzegawczych stuków ani huków, nic; po prostu stracił moc, chociaż śmigło ciągle wiatrakowało.

Teraz naprawdę zacząłem się martwić, bo – choć perspektywa przymusowego lądowania samolotem jednomiejscowym by mnie nie denerwowała – ten był dużo większy niż cokolwiek, w czym dotąd spotkała mnie podobna sytuacja. Na szczęście – mimo swojej wielkości – w pilotażu przypominał myśliwiec i dało się nim podobnie manewrować. Udało mi się przelecieć za płot i posadzić go bezpiecznie. Można sobie wyobrazić mój niesmak, kiedy po odstawieniu przeze mnie tak zgrabnego przymusowego lądowania, oba silniki zaczęły pracować natychmiast po przyziemieniu!

Nigdy nie udało mi się wyjaśnić, dlaczego tak się stało, ale przypuszczam, że musiało chodzić o oblodzenie gaźnika,

a przyziemienie wystarczyło, by strząsnąć lód. Moi pasażerowie, jak się okazało, pozostali w błogiej nieświadomości, że coś się stało – nawet nie usłyszeli hałasów dobiegających z silnika.

Przy innej okazji miałem latać na długotrwałość samolotem Fairey Battle, wyposażonym w gumowe odladzacze. Nawiasem mówiąc, były to rurki gumowe, biegnące wzdłuż krawędzi natarcia skrzydeł, pokryte ochronnym arkuszem gumy. Gdy system był włączony, do rurek było wtłaczane, a następnie odsysane powietrze, przez co gumowa krawędź natarcia pulsowała; tworzący się na skrzydle lód kruszył się pod wpływem tego ruchu, a przepływające powietrze zdmuchiwało go, umożliwiając utrzymanie płynnego opływu, co było niezbędne dla zachowania siły nośnej skrzydła.

Urządzenie to było stosunkowo nowe w RAF i aby sprawdzić jego niezawodność, trzeba było się dużo nalatać, żeby zarejestrować jego wydajność w rzeczywistych warunkach lotu. Taki był cel mojego lotu przy tej okazji. Z reguły trwał on około dwóch godzin, co stanowiło połowę długotrwałości lotu samolotu. Bardzo często korzystaliśmy z takich lotów, żeby dać nowym obserwatorom lotniczym doświadczenie w powietrzu; musieli oni wylatać pewną minimalną ilość czasu, żeby dostać zgodę na prowadzenie właściwej pracy badawczej w powietrzu. Przy tej okazji – wtedy nie zdawałem sobie z tego sprawy – dostałem pasażera, z którym kilka dni (a właściwie nocy) wcześniej miałem pierwszej klasy awanturę – nasze samochody zderzyły się na północnej obwodnicy Londynu. Ja go nie rozpoznałem, ale on mnie rozpoznał bez pudła, choć nic nie powiedział – miał to być jego pierwszy lot!

Wystartowaliśmy i lataliśmy tu i tam, raczej bezcelowo, aż upłynęły prawie dwie godziny. Sprawdziłem paliwo: jeden zbiornik był prawie pusty, ale drugi pełny, więc postanowiłem poczekać, aż silnik się zakrztusi, i wtedy przełączyć zbiornik. Minęło kilka minut, kichnął, jak powinien, a ja przełączyłem, ale

chyba ciut za wolno, bo silnik już nie chciał podjąć pracy; chyba instalacja się zapowietrzyła. Obserwator, gdyby umiał, mógł temu zaradzić, uruchamiając tak zwaną „pompę tarczową” – ręczną pompkę używaną podczas uruchamiania silnika – ale oczywiście nie umiał, a ja nie miałem czasu mu tłumaczyć.

W obliczu nieuchronnego przymusowego lądowania wybrałem jedyne dostępne pole dające jakąkolwiek nadzieję na bezpieczne przyziemienie, choć wiedziałem, że jest i tak zbyt małe. Pomimo wyraźnego zakazu wypuściłem i klapy, i podwozie. Całe szczęście, że to zrobiłem, bo po przyziemieniu byłem w stanie skierować samolot hamulcami i przeprowadzić go między dwoma dużymi drzewami. Gdybym nie wypuścił podwozia, nie miałbym kontroli kierunkowej i mógłbym poślizgiem uderzyć w jedno z tych drzew, z potencjalnie śmiertelnym skutkiem. Ale, minąwszy drzewa, samolot przeleciał przez wysoki na sześć stóp żywopłot, ogrodzenie z drutu kolczastego, jeszcze trzy drucziane płoty i wreszcie zatrzymał się na fermie świń.

Gospodarstwo należało do emerytowanego oficera marynarki, którego – być może na szczęście – nie było w domu, ale nim obaj wygramoliliśmy się z maszyny, pojawiła się żona komandora z butelką whisky, dwiema szklankami i syfonem wody sodowej – ewidentnie była dobrze wyszkolona w dziedzinie kontaktów między różnymi rodzajami sił zbrojnych!

To zdumiewające, ale samolot był nieuszkodzony, z wyjątkiem małego rozdarcia w jednym odladzaczu oraz jednej czy dwóch małych dziurek w klapach, zrobionych przez gałązki żywopłotu. Niestety, nie dało się stamtąd wystartować i trzeba go było rozebrać.

Dochodziły mnie potem słuchy, że mój pasażer był przez długi czas przekonany, że zrobiłem to wszystko celowo, ze względu na nasze wcześniejsze starcie, ale może wprowadzono mnie w błąd.

Jednym z ciekawszych małych samolotów w naszej eskadrze

był Airspeed Queen Wasp, sterowany radiem dwupłat z zakrytą kabiną, planowany jako następca samolotów Queen Bee w roli samolotu-celu do szkolenia artylerii przeciwlotniczej. Była to ładna maszyna i przyjemna w pilotażu; moim zdaniem o wiele zbyt dobra do wyznaczonej jej roli.

Harmonogram prób dla samolotu obejmował katapultowanie i – po pomyślnych symulowanych odpaleniach – podjęto przygotowania do pierwszego faktycznego startu. Pilotem był kapitan MacDougal. Kiedy był już całkiem gotów w samolocie, ustawiłem się przy końcu katapulty, aby widzieć jego twarz, kiedy z niej wystrzeli – była to nasza ulubiona rozrywka, bo na twarzach większości ludzi w momencie wystrzelenia w powietrze malował się autentyczny szok i zdumienie. Kilka sekund po tym, jak Mac zasygnalizował, że jest gotowy, samolot wystrzelił do przodu; z jakiegoś powodu od razu wyczułem, że coś jest nie tak – i kiedy samolot mnie mijał, ja już biegłem. W tym pięknym starcie nie było śladu Maca!

Samolot popłynął w powietrze, następnie nachylił się bardzo lekko, dotykając ziemi jednym kołem, odbił się lekko w powietrze, opadł na drugie koło, znowu poszedł w powietrze, ale tym razem, gdy zszedł w dół, uderzył skrzydłem w ziemię, skapotował i rozpadł się. Byłem już wtedy bardzo blisko wraku i wołałem Maca, ale prawdę mówiąc, nie oczekiwałem odpowiedzi. Z wielką ulgą usłyszałem jego krzyk:

– Na miłość boską, wyciągnijcie mnie! Cały jestem w benzynie!

Zacząłem rozginać wrak gołymi rękami i bardzo je przy tym pokaleczyłem, lecz w kilka sekund dotarli inni i udało nam się podnieść maszynę na tyle, by Mac mógł wyleźć bez szwanku, z drobnymi tylko skaleczeniami i siniakami. Gdyby wrak się zapalił, nie byłibyśmy w stanie nic zrobić, tylko patrzeć, jak płonie, a Mac w nim.

Przyczyna wypadku była, jak zwykle, bardzo prosta. Podczas prób statycznych ciężar pilota zamarkowano, umieszczając

w fotelu ładunek ołowianego śrutu; najwyraźniej ekspertom nie przyszło do głowy, że piloci mają inny kształt i duża część masy ich ciała to górna część tułowia i głowa. Naturalnie, gdy samolot został wystrzelony, dwuipółkrotne przeciążenie działające na górną część ciała Maca wytworzyło moment obciążający mocowanie fotela, nity puściły i Mac z całym fotelem zrobił salto do tyłu kabiny, stając się całkowicie bezradnym podczas dalszych wydarzeń. Nadzwyczaj nieprzyjemne doświadczenie.

Już od dłuższego czasu działania mocarstw faszystowskich, najpierw Włoch, a następnie Niemiec, wskazywały, że wojna jest nieunikniona. Stało się to jeszcze bardziej oczywiste, kiedy Niemcy przystąpili do regularnego, w półrocznych mniej więcej odstępach, prowokowania kryzysów; było już jasne, że głównymi oponentami będą Niemcy z jednej strony, a Francja i Wielka Brytania z drugiej – ciąg dalszy I wojny światowej.

Co konkretnie wywoła ten wybuch, oczywiście nie wiedziałem, ale w miarę rozwoju sytuacji czułem, że jeśli Niemcy zajmą całą Czechosłowację, Francja i Wielka Brytania będą zmuszone zareagować. Byłem zdumiony, gdy Niemcy zrobili to, a myśmy siedzieli i patrzyli.

Po sprzedaniu Czechosłowacji stawało się coraz bardziej oczywiste, że następna będzie Polska. Nabrałem przekonania, że następny ofensywny ruch Hitlera i jego armii będzie skierowany na Polskę, prawie na pewno we wrześniu 1939 roku. Nie mogłem być bardziej dokładny w swoich prognozach!

Lata 1938 i 1939 były czymś w rodzaju okresu przejściowego dla RAF: mieliśmy sporo prototypów nowych samolotów dopiero wchodzących do służby; wiele z nich miało zyskać sławę w nadchodzącym konflikcie. Był wśród nich Blenheim, Whitley, Battle, Wellington, Hampden, Spitfire, Hurricane, a także myśliwce firm Gloster i Bristol, zaprojektowane jako konkurencja dla Spitfire'a i Hurricane'a. Miałem to szczęście, że mogłem latać na nich wszystkich, a także na kilku starszych

samolotach, ale byłem pod szczególnym wrażeniem małego Glostera F.5/34, bo tak się oficjalnie nazywał. Był naprawdę wspaniały w pilotażu, ale pod względem osiągnięć nie dorównywał Spitfire'owi ani Hurricane'owi. Wierzę, że gdyby miał większy silnik, okazałby się równie dobry i stałby się tak samo sławny jak tamte dwa.

Przez cały ten czas byłem zajęty nauką do moich egzaminów specjalizacyjnych w nadziei, że zostanę oficerem służby stałej. Wkrótce po kryzysie monachijskim 1938 roku przyszedł mój kryzys i przystąpiłem do egzaminu w Odiham, bazie RAF znajdującej się praktycznie tuż obok Farnborough. Generał odbył ze mną rozmowę i miałem nadzieję, że moja praca przy doświadczeniach zderzeniowych może przechylić szalę na moją korzyść. Kiedy opublikowano listę wyróżnień noworocznych 1939 roku[37], okazało się, że zostałem odznaczony Krzyżem Sił Powietrznych (AFC)[38] i zacząłem się obawiać, że dano mi to odznaczenie zamiast statusu oficera służby stałej – w konsekwencji nie byłem tak zadowolony z mojej „blaszki”, jak powinienem. Jednak nie minęło wiele tygodni i ogłoszono wyniki egzaminów: stwierdziłem z radością, że zostałem zakwalifikowany na oficera służby stałej bez specjalizacji – dokładnie tak, jak chciałem!

Uroczysta dekoracja przez Jego Królewską Mość miała miejsce 14 lutego 1939 roku. Zaproszeni zostaliśmy na nią we dwóch: „Henry” Hall z Eskadry Radiowej i ja. Mieliśmy osobiście odebrać nasze odznaczenia. On dostał AFC za pracę w Eskadrze Meteorologicznej przed przybyciem do Farnborough.

Ponieważ ceremonia odbywała się w czasie pokoju, byliśmy zobowiązani przybyć na nią w pełnym galowym rynsztunku – który niewielu oficerów w ogóle kupowało, gdyż nosiło się go naprawdę sporadycznie. Ja go w każdym razie nie miałem (jak większość), więc poszedłem do firmy krawieckiej Gieves i tam zaopatrzyli mnie w perfekcyjną bermycę, kurtkę mundurową,

szpadę i pas – a wszystko za sumę dwóch gwinei! Spodnie i buty, które dopełniały całości, były częścią naszego normalnego stroju wyjściowego.

„Henry” i ja przybyliśmy do Pałacu Buckingham taksówką – trochę zdenerwowani i rzucający się w oczy. Swobodniej poczuliśmy się chwilę później, kiedy zaproszono nas do przedpokoju, gdzie zebrali się wszyscy uczestnicy uroczystości. Wśród nich z radością znalazłem starego znajomego z Sealand, który został odznaczony Zaszczytnym Krzyżem Lotniczym (DFC) za męstwo podczas kampanii w Waziristanie. Kilka minut oczekiwania i wyszedł do nas członek personelu Pałacu, by poinformować o procedurze uroczystości. Po nim pojawił się inny członek personelu i powtykał w nasze kurtki mundurowe szpilki z haczykami, żeby król mógł na nich po prostu zawiesić przyznane nam odznaczenia, nie trudząc się z ich przypinaniem.



Fotografia portretowa po otrzymaniu Krzyża Sił Powietrznych, luty 1939 r.
(Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego)

Po oczekiwaniu, które ciągnęło się w nieskończoność, w końcu zaczęliśmy się powoli przesuwać – wedle starszeństwa, zarówno stopnia, jak i ważności odbieranego odznaczenia lub orderu. Było to niezwykle interesujące doświadczenie, a trasa, jaką pokonywaliśmy w drodze do sali, w której odbywała się dekoracja, dała nam okazję obejrzenia części z wielu wspaniałych skarbów zgromadzonych w pałacu, w tym jednych z najpiękniejszych obrazów, jakie kiedykolwiek widziałem,

zawieszonych w długiej galerii, wzdłuż której powoli się przesuwaaliśmy.

W końcu znalazłem się przy wejściu do sali dekoracji w oczekiwaniu na swoją kolej. Po lewej stronie stał król, w pełnym galowym mundurze marszałka polnego, a za nim, w półkolu, ustawili się jego adiutanci z trzech rodzajów broni. Bezpośrednio przed monarchą, na wprost wejścia, stał Lord Szambelan, natomiast po prawej stronie, w kolejce, twarzą do Jego Królewskiej Mości, stanęli *Gentlemen-at-Arms*[39]. Wszyscy byli w bardzo podeszłym wieku i mieli hełmy z pióropuszcami, pancerze, czerwone kurtki mundurowe, białe bryczesy, wysokie buty oraz zakrzywione szable, a w prawej ręce każdy trzymał wysoką halabardę – i przypuszczam, że się na niej opierał. Był to bajecznie kolorowy widok i nigdy go nie zapomnę.

Trudno było uwierzyć, że nie minęły nawet cztery lata, odkąd opuściłem Winnipeg, nie wiedząc, co mnie czeka, i wcale nie mając pewności, czy zostanę przyjęty do RAF-u. Emocje, które wtedy czułem, były naprawdę ogromne i wcale mi nie wstyd się do tego przyznać!

Nie musiałem długo rozmyślać o tej scenie, bo urzędnik przy wejściu powiedział:

– Dobrze, teraz pańska kolej. Marsz prosto do Lorda Szambelana, stop, zwrot w lewo i czekać na wywołanie nazwiska. Kiedy to nastąpi, ukłon przed Jego Wysokością – tylko nachyleniem głowy i karku – i trzy kroki do przodu. Po dekoracji jeden krok w tył, ukłon, zwrot w prawo i odmaszerować!

Zrobiłem, jak mi powiedziano, i znalazłem się trzy kroki przed królem, który był niższy, niż sobie wyobrażałem, a potem usłyszałem, jak wyczytano moje nazwisko:

– Do dekoracji Krzyżem Sił Powietrznych, porucznik John Alexander Kent, RAF!

Ukłonilem się i zrobiłem trzy kroki do przodu. Król podał mi dłoń, pogratulował mi, a potem zawiesił krzyż na haczyku, który

został wcześniej wpięty w mój mundur.

Następnie zrobiłem krok do tyłu, ukloniłem się raz jeszcze, skręciłem w prawo i odmaszerowałem wokół końca szeregu *Gentlemen-at-Arms*, diabelnie dumny, z tym wielkim kawałkiem srebra dyndającym na mojej lewej piersi. Potem wszedłem do małej salki i nim się zorientowałem, co się dzieje, mały człowieczek, ubrany w ciemny mundur urzędnika rządowego, zgarnął krzyż z mojej kurtki mundurowej razem z haczykiem, pacnął go do pudełka, podał mi je i powiedział:

– Tędy do wyjścia!

„Henry” i ja, w towarzystwie porucznika Rodneya, jeszcze jednego Kanadyjczyka, który również został odznaczony AFC, ruszyliśmy do Klubu RAF-u po drugiej stronie parku. Było naprawdę dość zabawnie popatrzeć od tej strony na tłumy wokół ogrodzenia Pałacu i wyobrażać sobie, co też oni sobie wyobrażają na nasz temat.



G.F. Rodney, J.A. Kent i N.M. Hall opuszczają pałac Buckingham po dekoracji AFC, luty 1939 r. (Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego)

Chociaż miałem szczęście zostać odznaczony AFC i moje wysiłki w sprawie służby stałej zostały uwieńczone powodzeniem, wciąż czekały mnie egzaminy awansowe „B” na stopień kapitana we wrześniu. Mimo ciągłego zagrożenia wojną pracowałem ciężko przez całe lato, przygotowując się do egzaminu wyznaczonego na 5 września; od tej męki uratowała mnie deklaracja Pana Premiera Chamberlaina zaledwie dwa dni wcześniej[40], a zamiast tego znalazłem się w ferworze

przenosin Eskadry Obrony do Exeteru, jak to opisałem w innym miejscu.

Po sześciu miesiącach w Exeterze przekazałem dowodzenie Charlesowi Hawkinsowi i wróciłem do Farnborough na jakieś pięć tygodni, biorąc tam udział w normalnych programach badawczych. Nie zdarzyło się w tym czasie nic szczególnie ekscytującego, z wyjątkiem lądowania na jednym silniku „bombowcem Rothermere’a”, które skończyło się pomyślnie.

Chociaż w owym czasie „bombowiec Rothermere’a” cieszył się wielkim rozgłosem, to dziś jest już chyba praktycznie zapomniany, a szkoda. W okresie między zakończeniem I wojny światowej a początkiem lat trzydziestych nie odnotowano szczególnego rozwoju konstrukcji i osiągnięć w samolotach RAF-u i stawało się coraz bardziej oczywiste, że w innych krajach – w tym u potencjalnych wrogów – poczyniono w dziedzinie lotnictwa wojskowego większe postępy niż w Wielkiej Brytanii. Efektem było wielkie poruszenie wśród ludzi związanych z lotnictwem, świadomych tej rosnącej nierównowagi, ale robiono bardzo niewiele, dopóki lord Rothermere nie zdecydował się wziąć spraw w swoje ręce. Ten entuzjasta i patriota zlecił firmie Bristol Aeroplane Company zbudowanie nowoczesnego, szybkiego samolotu. Chciał w ten sposób wzbudzić powszechne zainteresowanie i pozyskać wsparcie dla produkcji i rozwoju wielu nowoczesnych samolotów, w które można będzie przebroić RAF.

Samolot Bristola był dwusilnikowym dolnopłatem z zakrytą kabiną, który w późniejszych czasach uznano by za „dyspozycyjny”, ale wtedy określano go jako „bombowiec Rothermere’a” albo „Britain First”^[41] – ta ostatnia nazwa była odpowiedniejsza, jako że maszyna ta ani trochę nie była bombowcem.

Już w chwili swojego pojawienia się samolot zrobił furorę i zdobył wielki rozgłos. Na jego podstawie został opracowany

znany lekki bombowiec Bristol Blenheim, z którego z kolei wywodziła się cała rodzina samolotów Bristol, w tym Beaufighter i Beaufort.

Ale wróćmy do mojej historii. Hitler tymczasem już rozpoczął swoją ofensywę na Zachodzie i musiałem się zgłosić do mojej nowej jednostki w Heston, aby podjąć służbę operacyjną w wysokościowym rozpoznaniu fotograficznym.

Photographic Development Unit[42], bo tak brzmiała jej oryginalna nazwa, była pomysłem Sidneya Cottona – tego samego, który zaprojektował kombinezon lotniczy Sidcot i był znany ze swoich pionierskich lotów bezpośrednio po I wojnie światowej. Przed wybuchem II wojny użytkował kilka samolotów cywilnych, za pomocą których udało mu się sfotografować sporą część III Rzeszy bez wiedzy Niemców. On i Bob Niven, mój stary druh z Alberty, który odszedł z RAF-u, by pracować z Sidneyem Cottonem, byli bliscy wpadki w Berlinie – ledwo udało im się pokonać rozliczne trudności czynione przez różnych urzędników i uciec Lockheedem Electrą w nocy z 2 na 3 września 1939 roku!

Sidney Cotton potrafił być bardzo przekonujący i – wspierając się dowodami w postaci swoich zdjęć – zdołał uzyskać zgodę Ministerstwa Lotnictwa na utworzenie specjalnej jednostki w Heston, z nim samym jako dowódcą w stopniu podpułkownika. Udało mu się nawet uzyskać wystarczającą liczbę Spitfire'ów (których mieliśmy rozpaczliwie mało), by wyposażyć cztery eskadry. Ponadto zdobył kilka bombowców Hudson oraz rozmaite inne samoloty. Główną bazą było Heston, skąd operowała jedna eskadra Spitfire'ów dalekiego zasięgu i Hudsony, a pozostałe trzy eskadry Spitfire'ów bazowały w Lille, Reims i Nancy.

Hudsonów używano do rozpoznania z małej wysokości, gdy pogoda zapewniała odpowiednią osłonę chmur; Spitfire'y stosowano do działań na dużych wysokościach. W celu poprawy osiągnięć i umożliwienia im przenoszenia dodatkowego paliwa,

potrzebnego do wykonywanych przez nie długich lotów, zdemontowano z nich wiele standardowego wyposażenia. Te zmodyfikowane samoloty miały dodatkowy zbiornik paliwa w tylnej części kadłuba, tłoczony wiatrochron zamiast standardowej szyby pancernej i wypukłe „bąble” z obu stron odsuwanej osłony kabiny. W tych „bąblach” umieszczano małe lusterka, zastępujące jedno lustro zewnętrzne, które zostało usunięte w celu poprawy czystości aerodynamicznej samolotu i zwiększenia jego prędkości. Karabiny, opancerzenie, radio, a nawet wyposażenie do lotów nocnych – wszystko to usunięto, pozostawiając pilota bez żadnej ochrony, z wyjątkiem jego prędkości i wysokości – i tylko z najbardziej elementarnym wyposażeniem nawigacyjnym: jeden kompas oraz zestaw map!

Dużo uwagi poświęcono problemowi kamuflażu: Spitfire’y były malowane na kolor jasnoniebieski, o wysokim połysku, natomiast Hudsony malowano odcieniami szarości stapiającymi się z kolorem morza; jedno i drugie okazało się bardzo skuteczne.

Po kilku lotach w celu zapoznania się ze zmodyfikowanymi Spitfire’ami i przyzwyczajenia się do ich właściwości lotnych na dużych wysokościach podczas długich przelotów nad Anglią, zostałem odprawiony na mój pierwszy lot operacyjny. Celem była rafineria ropy na obrzeżach miasta Rheine, niedaleko od granicy z Holandią.

Wystartowałem z Heston i zacząłem ustalone wznoszenie. Procedura polegała na zwiększaniu wysokości aż do osiągnięcia celu lub maksymalnego pułapu, za to w drodze powrotnej można było pozwolić sobie na opuszczenie przodu samolotu lekko w dół, by stopniowo tracić wysokość, a za to zwiększać własną prędkość i tak utrudniać przechwycenie.

Minąłem wybrzeże Anglii w Southwold i, kontynuując wznoszenie, przekroczyłem wybrzeże holenderskie w pobliżu Vlissingen, na trasie biegnącej nieco na północ od Antwerpii. Na długo zanim dotarłem do wybrzeża, widziałem gęstą chmurę

tłustego czarnego dymu, unoszącego się wprost z Antwerpii do wysokości około 25 000 stóp, gdzie wiatr zdmuchiwał go na południowy zachód, nadając mu kształt gigantycznego drzewa.

Tak wyglądała wojna, gdy ją zobaczyłem pierwszy raz.

Nim dotarłem do punktu w połowie drogi pomiędzy Antwerpią a Zuider Zee, osiągnąłem wysokość 35 000 stóp. Był piękny, wiosenny dzień i mój widok sięgał daleko w głąb Francji, obejmował całą Belgię i Holandię aż wzdłuż linii Wysp Fryzyjskich, a nawet byłem w stanie dostrzec południową część Półwyspu Jutlandzkiego. Wtedy w ogóle pierwszy raz widziałem kontynentalną Europę – ach, jaki to był wspaniały widok!

Byłem tak zafascynowany tym widokiem, że w pierwszej chwili nie zauważyłem słabego dudniącego hałasu, który zdawał się docierać z tylnej części kadłuba. Był raczej sporadyczny i nie mogłem odgadnąć, co to może być. Nie martwił mnie szczególnie, dopóki nie zaczął się robić coraz głośniejszy, a potem, po jednym z tych dudniących dźwięków, samolot zakołysał się lekko w przód i w tył. Kolejny był jeszcze głośniejszy i teraz już samolot wyraźnie się zakołysał.

Mogłem tylko stwierdzić, że cokolwiek się oblużowało w tyle kadłuba, wpływa to na stery, więc uznałem, że lepiej wrócić gdzieś w pobliże obszaru wciąż zajmowanego przez naszych żołnierzy, na wypadek gdybym musiał wylądować lub wyskoczyć. Kiedy zawróciłem, zobaczyłem, co było przyczyną tych dudnień – ciągnął się za mną długi szereg eksplozji pocisków artylerii przeciwlotniczej, które stopniowo mnie doganiały. Doznałem lekkiego szoku, ale wystarczyło raz czy dwa zmienić kurs, by artylerzyści całkowicie się pogubili w swoim celowaniu i przestali strzelać. Oczywiście, byli w stanie namierzyć linię smugi kondensacyjnej, powstającej za moją maszyną, więc to im wystarczyło, aby uzyskać tak prostą linię strzałów, ale zaskoczyło mnie to, że każdy obłoczek dymu w miejscu eksplozji pocisku był dokładnie na mojej wysokości.

W ciągu następnych kilku lat przyzwyczałem się do niewiarygodnej dokładności, z jaką niemiecka ciężka artyleria przeciwlotnicza szacowała wysokość, ale to pierwsze doświadczenie naprawdę mnie zszokowało.

W tym czasie zdążyłem już przekroczyć granicę niemiecką i rozpoznałem Rheine, które wyłoniło się nieco na północ od mojej trasy, więc zakręciłem w lewo i rozpocząłem swój pierwszy przelot nad celem. Chociaż często bywałem na tej wysokości – 36 500 stóp – w myśliwcach nigdy nie wymagano ode mnie znalezienia się dokładnie nad wyznaczonym miejscem na ziemi. Ze Spitfire'a nie da się spojrzeć prosto w dół, a obszar ziemi, który zasłaniają skrzydła i przód kadłuba, jest znaczny. Kiedy już nakierowałem się na cel i zaczynałem przelot nad nim, traciłem go z oczu i musiałem ocenić, kiedy zbliżam się do niego na tyle blisko, aby uruchomić aparaty fotograficzne. Zrobiłem to, a potem zawróciłem i zacząłem kolejny przelot. Wreszcie zrobiłem tyle przelotów, ile powinno wystarczyć na pełne pokrycie celu, i ruszyłem do domu.

Lot powrotny przebiegł bez wydarzeń, ale zaintrygował mnie fakt, że nawet z tej wysokości mogłem dostrzec dwa samoloty startujące z lotniska w Holandii. One same zdawały się tylko punkcikami, ale chmury wznoszonego przez nie pyłu były bardzo dobrze widoczne i to był ten element, który przyciągnął moją uwagę.

Około dwóch godzin po wylądowaniu z powrotem w Heston zostałem zaproszony na prezentację efektów moich wysiłków. Tam, w dużej sali, leżały moje fotografie – rozłożone i zachodzące na siebie, tworząc pełny obraz. Wyglądały wspaniale i byłem bardzo zadowolony z siebie, dopóki jeden z interpretatorów fotograficznych nie spytał:

– To wspaniałe zestaw zdjęć, ale czy mógłbyś nam powiedzieć, gdzie byłeś?

Bo w ogóle nie znalazłem Rheine!



Johnny w swoim Spitfirze rozpoznania fotograficznego, ze specjalną opływową osłoną, Heston 1940 r.

Później okazało się, że miasto, które sfotografowałem, to Münster, kilka mil od Rheine, ale w samym środku jednego z kadrów, zrobionego na rozbiegu do miasta, widać było nowy wiadukt na kanale – o którego istnieniu nikt z nas wtedy nie wiedział. To za atak na ten wiadukt jakiś czas później podpułkownik Learoyd został odznaczony Krzyżem Wiktorii. Moje wysiłki nie były więc tak całkiem zmarnowane, ale ta historia pokazuje, jak trudno jest stwierdzić, gdzie dokładnie się człowiek znajduje w stosunku do ziemi, gdy leci na tak wielkiej wysokości.

Z czasem udało mi się zdobyć nieco więcej praktyki w tej dziedzinie i wykonać kilka innych lotów nad kontynent, w tym jeden do Bremy, ale wszystkie one odbyły się bez wydarzeń.

Jakieś dwa tygodnie po wykonaniu pierwszego zadania poleciałem w Hudsonie do Francji, aby odwiedzić naszą jedyną pozostałą bazę, w Meaux, około czterdziestu mil na wschód od Paryża. Po drodze widzieliśmy długie szeregi uchodźców wędrujących na południe, uciekających przed nacierającymi Niemcami; był to straszny widok, który sprawiał, że krew się w nas gotowała.

Po przybyciu do Meaux zostałem powitany przez Boba Nivena. Oświadczył, że jestem dokładnie tym facetem, którego im potrzeba, i najlepiej, żebym został. Zwróciłem mu uwagę, że nie mam ze sobą swoich rzeczy i będę musiał po nie polecieć. Tak zrobiłem, a nazajutrz wróciłem do Francji.

Loty bojowe w tym niewyobrażalnym zamieszaniu tuż przed upadkiem Francji były w przeważającej części dość krótkie i miały na celu raczej rozpoznanie taktyczne niż strategiczne. Będąc w Meaux, odbyłem bardzo niewiele lotów i nie dalej niż do Givet oraz Namur; ich celem było odnalezienie dużej armii pancernej, która – wedle plotek – podobno była gdzieś w tej okolicy. I rzeczywiście była. A że rejon ten był bardzo gęsto zalesiony, fotografia wysokościowa nie na wiele się zdała.

Na początku czerwca, wkrótce po moim lądowaniu z kolejnego lotu, zawyły syreny i rozległ się pomruk zbliżających się samolotów. Okazało się, że był to pierwszy zmasowany nalot w tej wojnie; wzięło w nim udział około 250 niemieckich samolotów. Ich celem były różne fabryki na obrzeżach Paryża, ale przy okazji, ot, tak sobie, zrzucili nam w Meaux trochę swoich „wizytówek”, zarówno lecąc do Paryża, jak i w drodze powrotnej.

Wśród ogromnego harmidru zdążyłem porozmieszczać w schronach większość ludzi, ale o reszcie nic nie było wiadomo, więc postanowiłem ich odnaleźć, na wypadek gdyby byli ranni. Tymczasem w górze toczyła się całkiem niezła walka, a wokół bez przerwy spadały i eksplodowały wyrzucane w pole bomby, zużyte pociski i łuski. Wkurzające było to tkwienie na ziemi

i kompletna bezradność.

Znalazłem większość ludzi, którzy schronili się w rowie przeciwlotniczym, ale brakowało jeszcze dwóch lub trzech, więc wyruszyłem ponownie. W tym momencie jeden z naszych samolotów, wracając z lotu, władował się w środek walki i został ostrzelany; pilot był ranny w nogę. Znalazłem się tam akurat w samą porę, żeby zobaczyć, jak Spitfire podchodzi do lądowania i siada wśród wybuchających na całym lotnisku bomb. Pilot pokołował do hangaru, wyłączył silnik, a jednocześnie wybiegł inny oficer, Tim Craxton. Widząc, że pilot jest ranny, pomógł mu wyjść z samolotu, wsadził go do samochodu i wystrzelił prosto na drogę. Choć po obu stronach spadały bomby, udało mu się dowieźć rannego do szpitala.

Straty były nie tylko po naszej stronie, bo w chwili, gdy Spitfire przeleciał nad granicą lotniska, tuż obok niego śmignął Ju 88, który minął lotnisko i wylądował na brzuchu na sąsiednim polu. Pilot ocalał jako jedyny z załogi, ale był bardzo mocno postrzelany – miał kolano i miednicę strzaskane kulami z Morane'a 406, bazującego w pobliskim Coulommiers.

Niemcy posuwali się coraz szybciej i nie minęło dużo czasu, kiedy dostaliśmy rozkaz ewakuacji i odejścia na południe, na lotnisko w Bricy, koło Orleanu. Dwóch z nas pozostało po odejściu głównego rzutu, aby dokończyć porządki, a potem, 9 czerwca, odlecieliśmy jedynymi pozostałymi samolotami: parą Tiger Mothów! Siedziałem w swoim, rozgrzewając silnik w przepisowy sposób, gdy lotnik trzymający końcówkę skrzydła zakołysał maszyną; spojrzałem na niego, a on wskazał w górę. Podążyłem wzrokiem za jego gestem, a tam była formacja niemieckich samolotów, zbliżających się akurat do lotniska, na wysokości około 8000 stóp; patrząc na nie, dostrzegłem błysk spadających bomb. Klocki spod kół zostały już odsunięte, więc dałem pełny gaz i wystartowałem prosto przed siebie. Kiedy oderwałem się od ziemi i od razu zacząłem zakręt, na skraju

lotniska wybuchaly już pierwsze bomby. Byłem jak sparaliżowany i utrzymywałem małego Tigera na wysokości wierzchołków drzew. Skierowałem się na południe, a drugi Tiger tuż za mną. Z jakiegoś powodu Niemcy całkowicie nas zignorowali, ale spodziewałem się, że lada chwila spadną na nas jeden–dwa myśliwce eskorty. To było okropnie nieprzyjemne doświadczenie i czuliśmy się naprawdę szczęśliwi, gdy po godzinie z kawałkiem dotarliśmy bezpiecznie do Bricy.

Chociaż operowaliśmy z Bricy, większość z nas została zakwaterowana w Orleanie. Miasto było pełne uchodźców rozpaczliwie próbujących uciec przed nacierającymi Niemcami. Niektóre sceny wprost rozrywały serce, tak że nie dało się uniknąć łez – szczególnie zapamiętałem pewną staruszkę, która cały swój majątek upchnęła na wózku, na którego uchwycie kołysała się klatka dla papugi, a w środku siedział jej kot. Ona sama po prostu człapała naprzód, jakby nie była świadoma tłumy ludzi wokół niej, tak jak ona zmierzających na południe.

Któregoś dnia przez miasto przetoczyły się z hałasem francuskie czołgi i działa; mieszkańcy byli przekonani, że przybyły, aby zorganizować obronę nad Loarą i odepchnąć Niemców. Czekali jednak bolesne rozczarowanie, gdy zobaczyli, jak to wojsko, którego wygląd wskazywał, że w ogóle nie wahało prochu, przekroczyło Loarę i podążyło dalej, na południe. Żołnierze wyglądali na kompletnie zrezygnowanych.

W tym okresie wszyscy niepokoiliśmy się o mosty na Sekwanie – zostały zniszczone czy nie? Aby się tego dowiedzieć, zostałem wysłany, żeby sfotografować z powietrza rzekę, od Paryża do Hawru. Lot na zachód zrobiłem na wysokości 32 000 stóp, ale było oczywiste, że z tych zdjęć nie będzie wiele pożytku, bo większość tego obszaru zasłaniały gęste chmury dymu z licznych pożarów szalejących na północ od rzeki. W Rouen płomienie z płonących instalacji naftowych przebijały się przez dym: ciemnoczerwone, wyraźnie widoczne nawet z mojej wysokości

sześciu mil.

Lot powrotny odbyłem na wysokości 19 000 stóp, rozglądając się uważnie za samolotami wroga, ale żadnego nie dostrzegłem. Zdawaliśmy sobie sprawę od jakiegoś czasu, że rozpoznanie wysokościowe nie spełnia obecnych wymagań i że prędzej czy później będziemy musieli uciec się do lotów na małej wysokości. Nie było to wcale zabawne, bo nasza samoobrona polegała wyłącznie na szybkości i wysokości lotu.

Mając przed sobą perspektywę takich niskich lotów, ponownie wyposażyliśmy jednego Spitfire'a w osiem karabinów i poleciałem tą maszyną na kolejne rozpoznanie mostów. W rejonie celu było dość dużo cumulusów i trochę cumulonimbusów; słabo widziałem moje szanse na uzyskanie w ogóle jakichkolwiek fotografii. Początkowo wzniosłem się na 15 000 stóp, ale w miarę zbliżania się do rzeki stopniowo obniżyłem lot. Kiedy osiągnąłem 10 000 stóp, w odległości około mili zobaczyłem kolumnę jedenastu Messerschmittów, lecących kursem przecinającym tor mojego lotu.

Wydawało się, że mnie nie widzą, więc zakręciłem i leciałem niemal równolegle do nich, ale nieco zbieżnym kursem; zyskałem kilka tysięcy stóp i nadal im się przyglądałem. Były to pierwsze niemieckie samoloty, jakie widziałem w locie bojowym, i nie miałem zamiaru w nic się pakować.

Nagle, bez żadnego ostrzeżenia, spoza jednego z wyniosłych cumulusów wyłoniły się cztery Hurricane'y i ruszyły prosto w dół, na pięć prowadzących Messerschmittów. Wydawało się, że natychmiast wszyscy oszaleli: samoloty wirowały w koło w szaleńczych obrotach. Wtedy dołączyła do nich reszta 109-ek, a ja uczepliłem się ostatniej. Poszliśmy nurkowaniem w dół, w kierunku tego roju toczącego już walkę. Byłem zdecydowany dojść jak najbliżej, aby dostać „mojego” gościa, i straciłem z oczu innych, ale na wysokości około 3000 stóp „moja” 109-ka wyszła z nurkowania i zaczęła zakręt w prawo – byłem wtedy zaledwie

o jakieś pięćdziesiąt jardów za nim i miałem otworzyć ogień. Myślę, że pilot musiał mnie wtedy zobaczyć po raz pierwszy, bo zrobił nagłą, gwałtowną półbeczkę, którą ja zrobiłem w ślad za nim – i natychmiast tego pożałowałem, bo ziemia była za blisko. Straciłem zainteresowanie zamierzoną ofiarą i skoncentrowałem się na tym, jak wyjść z tego bigosu, w który się wpakowałem. Na szczęście Spitfire jest bardzo wyrozumiała, a poza tym akurat szczęśliwie znalazłem się nad rzeką. Udało mi się wyprowadzić go dosłownie między brzegami. Pędząc w dół, zobaczyłem kątem oka czerwony błysk, a kiedy odchodziłem wznośnięciem, widziałem słup dymu wydobywający się z czegoś, co wyglądało na lej po bombie, powstały jakieś sto jardów od brzegu. Po 109-ce nie było śladu i choć nie mogłem jej zgłosić jako zniszczony samolot wroga, to byłem święcie przekonany, że ten błysk i lej spowodowała niemiecka maszyna.

Często potem zastanawiałem się, dlaczego tamten pilot zrobił taki gwałtowny unik, bo w tym czasie niemieccy piloci byli w przeważającej części bardzo doświadczeni. Mogę się tylko domyślać, że pilot tamtego Messerschmitta doznał największego szoku w życiu, zauważając nagle Spitfire'a siedzącego mu na ogonie – przecież we Francji nie bazowały wtedy te myśliwce[43] – w dodatku pomalowanego na jasnoniebiesko. Może pomyślał, że spotkał brytyjskiego asa nad asy!

Po tym krótkim spotkaniu przeprowadziłem rozpoznanie wzrokowe z wysokości około tysiąca stóp na odcinku jakichś sześćdziesięciu mil wzdłuż rzeki. Dym był miejscami bardzo gęsty i trudno było zobaczyć, czy mosty doznały jakichkolwiek uszkodzeń. Co jakiś czas dostawałem się pod ciężki ogień przeciwlotniczy i kilka razy moją maszynę podrzuciły eksplozje, ale na szczęście unikałem celnych trafień. Nie miałem pojęcia, kto do mnie strzelał – może to byli Niemcy, może Francuzi. Albo jedni i drudzy.

Wróciłem do bazy, trzymając się 500 stóp, minąwszy Evreux,

Dreux i Chartres. Tuż za Evreux trafiłem na stojący pociąg, z jednym płonącym wagonem-cysterną, ale nie było widać śladu ludzi. Właściwie przez całą drogę z powrotem do Bricy widziałem tylko jeden poruszający się pojazd, który wyglądał na samochód sztabowy.

Tego samego dnia przybył do Bricy australijski pilot ze swoim strzelcem w bombowcu Battle, który wyglądał jak durszlak, tak był podziurawiony. Pilot powiedział, że – na ile mu wiadomo – są jedynymi ocalałymi z sześciu załóg, które wystartowały jakąś godzinę wcześniej. Zbombardowali swój cel, ale dopadły ich 109-ki. Stoczył walkę z jedną z nich i starając się umknąć, uderzył w drzewo. Pilot był, co zrozumiałe, nerwowo rozbity, zorganizowaliśmy więc odesłanie jego i strzelca z powrotem do ich dywizjonu, który stacjonował niedaleko. Zapytaliśmy go jeszcze, co mamy zrobić z jego samolotem, a on odpowiedział, że możemy zrobić, co nam się podoba; już go nie potrzebuje, a zresztą to i tak wrak do kasacji.

Kiedy odjechali, wepchnęliśmy Battle'a do jedyne go stojącego jeszcze hangaru, żeby go przejrzeć. Byliśmy tym zajęci, gdy ktoś w kabinie nacisnął przełącznik otwierania drzwi bombowych i, ku naszemu przerażeniu, wysunęły się wyrzutniki z wciąż wiszącą na nich jedną bombą. W tej samej chwili zauważyłem niewielką strużkę dymu wydobywającego się ze skrzydła nad lewym zbiornikiem benzyny, bezpośrednio nad bombą. Okazało się, że to wciąż płonął pocisk zapalający, ale udało mi się go wyciągnąć długimi szczypcami. Zaraz potem w pośpiechu wypchnęliśmy samolot z powrotem na zewnątrz. Wkrótce zjawili się jacyś dzielni goście i usunęli bombę.

Ta sama maszyna, wcale niebędąca „wrakiem do kasacji”, której wgniecioną krawędź natarcia naprawiono kawałkiem pnia drzewa i płótnem, kilka dni później poleciała do Heston, zabierając nie tylko pilota, kapitana Wilsona, ale jeszcze sześciu lotników i ich rzeczy!

Dzień po tym epizodzie z Australijczykiem dostałem polecenie zabrania uzbrojonego Spitfire'a z powrotem do Heston, natomiast pozostali przenieśli się do Poitiers. Zgodnie z rozkazem poleciałem przez Cherbourg i wyspę Wight. Ponieważ rzeczywiste położenie Niemców nie było wyraźnie określone, polecono mi trzymać się jak najdalej na zachód. Lot przebiegł dość spokojnie; po drodze zauważyłem tylko jedną inną maszynę, ale była zbyt daleko, żebym mógł ją zidentyfikować jako przyjazną lub wrogą.

Kiedy opuszczałem Bricy, niemieckie czołówki były tylko o jakieś trzydzieści mil stamtąd, a najbliższe wojska francuskie znajdowały się, o ile mi wiadomo, około czterdziestu mil od nas w całkiem innym kierunku. Ci, którzy udali się do Poitiers, musieli prawie natychmiast po przybyciu rozpocząć przygotowania do ewakuacji i wyruszyć do Anglii. Rzut naziemny wysłano do Bordeaux, a rzut powietrzny skierował się do Heston, częściowo przez Nantes. „Kowboj” Blatchford, kolejny Kanadyjczyk (jeszcze w tym samym roku poprowadził dywizjon, który zdziesiątkował pierwszy włoski nalot na Wielką Brytanię), został z Tiger Mothem i wcale nie był pewny swoich szans na powrót do domu. Po wylądowaniu w Nantes zobaczył jakichś żołnierzy z RAF-u, spychających szereg w pełni sprawnych bombowców Battle na stertę. „Kowboj” podszedł i zapytał, co robią; powiedziano mu, że mają rozkaz spalić maszyny, jako że nie ma pilotów, którzy mogliby nimi odlecieć.

– OK! – odpowiedział „Kowboj”. – W takim razie spalcie to coś, a ja wezmę jeden z tych.

I faktycznie, przyleciał do Heston Battle'em.

Rzut naziemny dostał się do Bordeaux i odpłynął barką-węglarką, która w końcu dowiozła ich do Anglii. Pojawili się tam z dowódcą tego rzutu, kapitanem George'em Belcherem, czarni jak smoła, ale bardzo weseli i nadzwyczaj szczęśliwi z powrotu do domu.

Chociaż na początku byłem pełen entuzjazmu, wkrótce przekonałem się, że zadania fotograficzne są bardzo frustrujące, i zapragnąłem wrócić na myśliwce, które mają to do siebie, że można natychmiast zobaczyć efekty swoich działań. Niestety, nie było mi łatwo uzyskać przeniesienie z lotnictwa fotograficznego, bo szkolenie pilotów było długotrwałe, no i nie było ich wielu pod ręką. Dlatego musiałem sporo się ponaprzykrzać, żeby wrócić na myśliwce. Ale zanim to miało nastąpić, czekał mnie kurs w jednostce szkolenia bojowego (OTU) w Hawarden, w północnej Walii, tylko kilka mil od mojej szkoły pilotażu w Sealand.

37 *New Year Honours* (ang.) – order, odznaczenia i wyróżnienia królewskie (państwowe) nadawane w Wielkiej Brytanii z dniem 1 stycznia.

38 *Air Force Cross* (ang.) – Krzyż Lotnictwa Wojskowego; brytyjskie odznaczenie wojskowe, przyznawane od 1918 roku lotnikom Royal Air Force oraz żołnierzom pozostałych rodzajów sił zbrojnych, a także państw sojuszniczych, za czyny męstwa, odwagi lub poświęcenia dokonane w powietrzu poza działaniami przeciwko nieprzyjacielowi.

39 *Gentlemen-at-Arms* (ang.) – dosł. panowie pod bronią; tradycyjna królewska gwardia przyboczna.

40 3 września 1939 roku premier Neville Chamberlain w imieniu Wielkiej Brytanii wypowiedział wojnę Niemcom.

41 *Britain first* (ang.) – Brytania na pierwszym miejscu.

42 *Photographic Development Unit* (ang.) – Fotograficzna Jednostka Doświadczalna, Jednostka Rozwoju Fotografii albo Jednostka Wywoływania Fotografii – nazwa celowo była wieloznaczna ze względu na ściśle tajny charakter prowadzonych działań.

43 Wszystkie jednostki myśliwskie RAF przebazowane do Francji w 1939 i 1940 r. były wyposażone w samoloty innych typów.

5. Bitwa o Anglię

Przybyłem do Hawarden w tym samym czasie, co „Babe” McArthur, inny pilot doświadczalny z Farnborough, którego też ciągnęło z powrotem na myśliwce. Na żadnym z nas ta baza nie zrobiła zbyt dobrego wrażenia: było to morze błota, a wszyscy byli zakwaterowani pod namiotami, czego obaj nienawidziliśmy. Było więc dla nas okropnym szokiem, gdy dowódca powiedział, że jego zdaniem nastąpiła pomyłka, a my najwyraźniej zostaliśmy przysłani jako instruktorzy, a nie uczniowie. Mac i ja zareagowaliśmy bardzo szybko i udało nam się go przekonać, że naprawdę jesteśmy uczniami. Byliśmy w stanie znieść niewygodę tego miejsca przez kilka dni, skoro miało nam to otworzyć drogę do walki, ale perspektywa pozostania tam na czas nieokreślony – tego by już było dla nas za dużo.

Tok myślenia dowódcy bazy zrozumiałem, gdy spotkałem tamtejszych instruktorów: mało który z nich latał wcześniej operacyjnie, a mój nie służył w żadnym dywizjonie od ponad trzech lat. Na szczęście dowódca eskadry, „Bill” Kain, był we Francji w 73 Dywizjonie i rzeczywiście wiedział, co jest grane.

Kain z lekkim zakłopotaniem wyjaśnił nam, że regulamin, niestety, wymaga, aby również Maca i mnie poddać najpierw sprawdzeniu na dwusterze przed dopuszczeniem nas do latania na Hurricane’ach. Ponieważ brakowało mu i czasu, i instruktorów, uznał, że najlepszym rozwiązaniem będzie, jeśli sprawdzimy siebie nawzajem w treningowym Miles Masterze. Zajęło to około piętnastu minut, a potem daliśmy sobie przeniesienie na dwa Hurricane’y i poleciliśmy ćwiczyć walkę kołową.

W tym okresie panowało kompletne zamieszanie, a program szkolenia był bardzo ogólnikowy – składał się głównie z latania w szyku i ćwiczenia walki kołowej. Męczyłem „Billa” Kaina o strzelanie w powietrzu, tłumacząc, że nigdy nie strzelałem z ośmiu karabinów i chcę się dowiedzieć, jak to brzmi – i jaki ma wpływ na samolot.

W końcu, w akcie desperacji, pozwolił mi na jedną próbę. Mój cel stanowił cypel piasku w ujściu Dee. W pierwszym ataku uzyskałem zgrabną grupę z półsekundowej serii, ale przy drugim nurkowaniu karabiny nie wystrzeliły. Próbowałem kilka razy, ale po prostu nic się nie działo, więc trochę zły wróciłem na lotnisko i powiedziałem „Billowi” Kainowi, co myślę o instalacji, która daje zacięcia we wszystkich ośmiu karabinach naraz. „Bill” wyjaśnił, że nie było żadnego zacięcia – po prostu to była cała amunicja, jaką mogli mi dać!

Wiedziałem, że zarówno kraj, jak i lotnictwo są w bardzo złym stanie, ale to zdarzenie uświadomiło mi, jak rozpaczliwa była nasza sytuacja. W moim konkretnym przypadku nie miało to większego znaczenia, bo z przednich karabinów nastrzelałem się już wcześniej, choć wtedy były tylko dwa. Jednak wielu nowych chłopców nigdy nie strzelało z karabinów, dopóki nie weszli do pierwszej walki – i myśl o tym była naprawdę trzeźwiąca, biorąc pod uwagę zadanie, jakie im postawiono. To, że w ciągu kilku najbliższych miesięcy – praktycznie w ogóle bez szkolenia ani praktyki w strzelaniu powietrznym – wzięli udział w tak gwałtownych walkach i że zadali wtedy wrogowi takie straty, jest wspaniałym świadectwem ich męstwa i determinacji. Można się zastanawiać, jakie byłyby wyniki, gdyby było wtedy możliwe dokładne wyszkolenie każdego pilota, zanim wszedł do walki.

W tym czasie sądzono, że Niemcy albo już używają zdobycznych brytyjskich samolotów, żeby latać bez przeszkód nad Anglią, albo się do tego szykują, dlatego z dnia na dzień nakazano zmienić oznaczenia na wszystkich brytyjskich

samolotach – zgodnie z instrukcjami wysyłanymi do jednostek. Później każdy samolot ze starymi oznaczeniami miał być uważany za wrogi; zakładano, że typami samolotów najczęściej wykorzystywanymi przez Niemców są Whitleye i Lysandery.

Kilka dni po wprowadzeniu tej dyspozycji w życie prowadziłem ćwiczenie lotu w szyku z dwoma innymi pilotami. Lecieliśmy na samolotach z klucza obrony: trzech Hurricane'ach z pełnym zapasem amunicji. Byliśmy nad Morzem Irlandzkim, gdy lecąc na zachód, zobaczyłem Whitleya. Postanowiłem go sprawdzić i – oczywiście – miał stare oznaczenia. Miałem pełne prawo go zestrzelić, ale wiedząc, jak często korespondencja błędzi lub jest opóźniona, rozstrzygnąłem wątpliwości na jego korzyść i nie zaatakowałem go natychmiast. Zamiast tego przeformowałem klucz w szyk kolumny i przeleciałem obok Whitleya z lewej strony, wskazując pilotowi, by zawrócił w stronę lądu. Zignorował to, więc zająłem pozycję do ataku; natychmiast zawrócił, ale jak tylko przeformowaliśmy się w szyk klucza, ponownie zakręcił na zachód. Znowu zająłem pozycję do ataku, więc zawrócił. Powtarzało się to przez kilka minut i już miałem zamiar go naprawdę zaatakować, kiedy wreszcie zdecydował się pozostać na kursie w stronę lądu, eskortowany przez mój klucz.

Jakieś trzy mile od Hawarden nawigator z Whitleya zaczął nadawać w moją stronę lampą Aldisa „literę dnia”, ale zrobił to trochę za późno, więc zostałem z Whitleyem aż wylądował, a potem wylądowałem za nim – i spotkałem się oko w oko z bardzo poirytowanym Australijczykiem w stopniu porucznika, wyzywającym mnie od ostatnich. Zwróciłem mu uwagę, że jestem od niego starszy stopniem i dlatego nie będę tolerował takiego zachowania, ale przede wszystkim jego samolot ma złe oznakowanie, a on sam działał w sposób podejrzany od chwili, gdy go zobaczyłem po raz pierwszy.

Odpowiedział, że jego nawigator sygnalizował „literę dnia” i to

powinno było wystarczyć.

Wtedy zapytałem, dlaczego tak dużo czasu zajęło mu nadanie jakiegoś sygnału rozpoznawczego i dlaczego nie wystrzelił racy w kolorze dnia – widziałem, że ma nimi wypełnione kieszenie kombinezonu. Jego odpowiedź była klasyczna:

– Mam rozkaz korzystać z tych naboí tylko w sytuacjach nadzwyczajnych!

Spojrzałem na niego z niedowierzaniem, a potem, wskazując na trzy Hurricane’y, powiedziałem:

– Słuchaj, miałeś wycelowane w siebie dwadzieścia cztery Browningi pełne amunicji i wystarczył jeszcze jeden fałszywy ruch z twojej strony, by ją w ciebie władowały – jeśli to nie jest nadzwyczajna sytuacja, to co nią jest, do cholery?!

Bardzo niezadowolony i – jak sędzę – lekko wstrząśnięty odleciał w końcu do swojej bazy w Abingdon, by podzielić się tą cenną informacją z przyjaciółmi, zanim któryś z nich spotka kogoś mniej cierpliwego niż ja.

Po czterech dniach gorączkowego, intensywnego latania przyszły przydziały dla Maca i dla mnie. On miał iść do 238 Dywizjonu w Middle Wallop na Hurricane’y, a ja miałem się zameldować w 54 Dywizjonie w Hornchurch, który był wyposażony w Spitfire’y. Miałem parę dni wolnego przed terminem zameldowania się w Hornchurch, więc wpadłem do Farnborough. Spotkałem tam „Henry’ego” Halla, który wcześniej dowodził eskadrą w 257 Dywizjonie w Northolt, ale właśnie został wysłany z powrotem do Farnborough, bo lotnictwo wojskowe najwyraźniej uznało, że nie może sobie pozwolić na ryzyko utraty pilotów doświadczalnych w walce. Poinformował mnie też, że zostałem przydzielony na wolne stanowisko opuszczone przez niego, kiedy przeniesiono go do RAE.

Od razu zadzwoniłem do dowódcy dywizjonu w Hornchurch, który potwierdził, że mój przydział został zmieniony i że mam się teraz zgłosić do Dyonu 257, tak jak powiedział Henry. Wcale

mi się to nie podobało – skoro wyciągnęli Henry’ego z powrotem, to można się było założyć, że mnie też tam ściagną.

Tak jak się spodziewałem, stosowna depeza dotarła do 257 Dyonu wcześniej niż ja; orzeczono w niej, że nie wolno mi latać bojowo. To oznaczało tylko jedno: powrót do Farnborough. Mogłem tylko usiąść i czekać na następną depezę, rozmyślając o niezwyklej różnicy pomiędzy I wojną światową a tą: w pierwszej trzeba było walczyć jak diabli, by się z niej wydostać, a w tej trzeba było walczyć jak diabli, by się na nią dostać!

Kolejna depeza nadeszła i pojechałem z powrotem, by dołączyć do wszystkich pozostałych odwołanych i rozczarowanych pilotów doświadczalnych. Wszystko było w chaosie i praktycznie nie mieliśmy do roboty nic innego, jak zamęczać naszego anielsko cierpliwego dowódcę żądaniami odesłania nas do dywizjonów. Nie wiem, czy zadziałały nasze nalegania, czy zmiany w polityce Ministerstwa Lotnictwa, ale po tygodniu wszyscy znowu dostaliśmy przydziały: „Henry” Hall wrócił do 257, a ja, nie mając do czego wracać, zostałem wysłany do nowego, mającego się formować w Northolt. Był to polski Dywizjon 303!

To była chyba ta ostatnia kropla, która przelała czarę goryczy – po wszystkich moich wysiłkach dostać przydział do dywizjonu cudzoziemców, który nawet jeszcze nie został utworzony! Miałem tego wszystkiego naprawdę dość i wpadłem w prawdziwe przygnębienie.

O polskim lotnictwie wiedziałem tylko tyle, że przetrwało jakieś trzy dni w starciu z Luftwaffe, i nie miałem powodu przypuszczać, że latając z Anglii, pokażą się z lepszej strony. Mój nowy dowódca dywizjonu, major R.G. Kellett, nie był może tak przygnębiony jak ja, ale na pewno poirytowany faktem, że wyznaczono go na dowódcę dywizjonu składającego się z dwóch dowódców eskadr, oficera wywiadu, plutonowego kancelisty i trzech starszych podoficerów personelu naziemnego. Nie było

żadnych Polaków, żadnych żołnierzy ani żadnych samolotów bojowych. Przybycie ich wszystkich miało nastąpić lada dzień, więc krzątaliśmy się, przygotowując ich przyjęcie, a potem przeszkolenie, zarówno personelu latającego, jak i naziemnego, by zapoznać ich z brytyjskimi metodami działania i by w jak najkrótszym czasie stworzyć dywizjon w pełni gotowy do działań.

Choć w dywizjonach jeszcze nie w pełni to zauważaliśmy, w tym czasie zaczęły się już przygrywki do Bitwy o Anglię i miały miejsce pierwsze ataki na konwoje płynące kanałem La Manche oraz te, które dotarły do portów. Z naszej strony podejmowano gorączkowe wysiłki, by zbudować siłę zdolną do stawienia czoła całej furii nadchodzącej niemieckiej ofensywy i skutecznego jej rozbicia. Z naszymi problemami językowymi, nałożonymi na ogólne kłopoty, byliśmy chyba bardziej pogmatwani i zdezorientowani niż większość, ale jakoś udało nam się z tym uporać.



Trzej Brytyjczycy z Dywizjonu 303: kpt. Athol Forbes (dowódca eskadry B), kpt. Johnny Kent (dowódca eskadry A) i por. Hughes (oficer oświatowy) w Northolt, 1940 r. (Muzeum – Pracownia Literacka Arkadego Fiedlera w Puszczykowie)

Zaledwie kilka dni po powrocie do 257 Dywizjonu „Henry” Hall zginął w walce nad jednym z konwojów. Moim zdaniem, te wczesne walki były najbardziej śmiertelne ze wszystkich i zginęło w nich wielu dobrych myśliwców, którzy mogliby odegrać nieocenioną rolę w późniejszych dniach. Walcząc nad Anglią, zawsze miało się ten komfort, że jeśli ktoś musiał skakać, to lądował na ziemi, gdzie w razie potrzeby mógł szybko uzyskać

pomoc medyczną. Nad morzem było całkiem inaczej, bo byliśmy wyposażeni jedynie w archaiczne maewestki[44], których pływalność zależała od kapoku i pęcherza z gumy, który trzeba było samemu nadmuchać ustami. W razie skoku podczas nalotu na konwój, szanse na wyłowienie z wody i ratunek były bardzo nikłe i może taki właśnie los spotkał „Henry’ego”, podobnie jak wielu innych przed nim i po nim.

Niedługo po śmierci „Henry’ego” Dyon 257 został odesłany z pierwszej linii na odpoczynek i zastąpił go 1 Dywizjon RAF. Jako że znałem tę jednostkę sprzed wojny, a potem z Francji, miło mi było znów powitać wielu starych znajomych. „Hilly” Brown, mój rodak i wyjątkowo bliski mi przyjaciel, był teraz dowódcą eskadry A w swoim dywizjonie, tak jak ja w moim. Był jednym z najlepszych pilotów myśliwskich tej wojny i już na wczesnym etapie miał na swoim koncie siedemnaście zniszczonych samolotów wroga.

W końcu przybyli Polacy i – na szczęście – również trochę samolotów: jeden Master, jeden dwuster Battle i osiem Hurricane’ów. Wśród Polaków tylko dwóch mówiło trochę po angielsku: jeden, oficer techniczny, odwiedził Anglię kilka lat wcześniej i znał ciut języka; drugi umiał powiedzieć po angielsku: „No, dalej, chłopaki!” – i to było wszystko.

W polskim lotnictwie eskadry były nieco mniejsze niż dywizjon (*squadron*) w RAF-ie, ale nieco większe niż jego eskadra (*flight*). W efekcie 303 Dywizjon RAF, utworzony z dwóch polskich eskadr – nr 111 i 112, które stały się odpowiednio jego eskadrą A i B – był nieco większy niż zwykły dywizjon RAF-u. Te dwie polskie eskadry wywodziły się z Warszawy, a 111 była pierwotnie, analogicznie do Escadrille Lafayette w lotnictwie francuskim, eskadrą ochotników amerykańskich. Utworzono ją podczas wojny polsko-rosyjskiej w latach 1919–1921. I – także podobnie jak w przypadku eskadry francuskiej – została nazwana na cześć bohatera narodowego, który walczył po

stronie Amerykanów w ich wojnie o niepodległość – w tym przypadku Kościuszki, który był adiutantem generała Waszyngtona, a później w Polsce został Naczelnikiem Państwa.

Wszystkie ważniejsze stanowiska, zarówno wśród oficerów, jak i podoficerów były zdublowane, tak że major Kellett miał pod sobą polskiego majora Krasnodębskiego. Ja miałem polskiego dowódcę eskadry, najpierw kapitana Henneberga – o ironio, przyjaciela włoskiego ministra spraw zagranicznych, hrabiego Ciano – a później kapitana Urbanowicza. W eskadrze B Athol Forbes miał jako zastępcę kapitana Łapkowskiego.

Byłem mile zaskoczony, że w mojej eskadrze znalazł się jeden z Polaków stacjonujących w Meaux, w dywizjonie myśliwców Dewoitine, i on też był bardzo zadowolony, że znalazł w tym dziwnym kraju kogoś, z kim miał coś, choćby odrobinę, wspólnego.



Niektórzy z pilotów Dywizjonu 303 wspomniani przez autora: sierż. Stanisław Karubin, kpt. Wojciech Januszewicz, por. Mirosław Ferić, sierż. Stefan Wójtowicz i sierż. Eugeniusz Szaposznikow, Northolt 1940 r. (Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego)

Znajomość języka angielskiego wśród Polaków była praktycznie zerowa, za to wszyscy mówili po francusku. Ronald Kellett także mówił całkiem dobrze po francusku, a Athol Forbes był w pełni dwujęzyczny, co ogromnie nam pomagało. Mój francuski był, niestety, słabutki, więc musiałem nauczyć się trochę polskiego. Robiłem to tak: wyciągałem jednego czy dwóch pilotów z samolotu i wskazując na maszynę, mówiłem powoli

i wyraźnie: „aeroplane”. Zrozumieli, o co chodzi, i odpowiedzieli: „samolot”, co zapisałem fonetycznie. Następnie obszedłem samolot dookoła, podając angielskie nazwy różnych części, i w odpowiedzi dostając w zamian polskie odpowiedniki. W ten sposób, krok po kroku, opracowałem całą procedurę w języku polskim. Miałem to wszystko spisane fonetycznie na moim notatniku przypinanym na kolanie, korzystając z niego przy wydawaniu poleceń w powietrzu. Działo to bardzo dobrze, a przy okazji Polacy mieli z tego dobry ubaw.

Oficera z Meaux, porucznika Januszewicza, pierwszego sprawdziłem na dwusterze i poleciał Hurricane’em całkiem pomyślnie, ale wkrótce zaczęliśmy mieć kłopoty. Niektórzy z pilotów nigdy dotąd nie latali samolotami z chowanym podwoziem, a w Polsce i we Francji przyzwyczaili się, że gazu dodawało się, ciągnąc dźwignię do tyłu, a nie popychając ją do przodu. Łatwo sobie wyobrazić, do jakich nieporozumień prowadziły te różnice; mieliśmy kilka lądowań samolotów ze schowanym podwoziem. Jeden z nich w ten sposób posadził sierżant František, więc objechałem go z góry na dół; nie rozumiał, co do niego mówię, lecz wiedział, że musi odpowiedzieć w obcym języku, więc bezustannie powtarzał:

– *Oui, mon commandant*[45].

Między innymi powiedziałem mu:

– Jak, do diabła, chcesz walczyć z Niemcami, jeśli nie potrafisz nawet latać tymi cholernymi samolotami?

Wtedy nie wiedziałem nic o przeszłości Polaków ani o ich doświadczeniach, więc później czułem się dość głupio, kiedy dowiedziałem się, że w rzeczywistości František jest Czechem, a nie Polakiem, i że kiedy Hitler najechał jego kraj, to on wystartował, ostrzelał oddziały niemieckie, a następnie poleciał do Polski, gdzie zrezygnował z rangi podporucznika, zadowolając się stopniem kaprała. Gdy Niemcy zaatakowali Polskę, udało mu się zestrzelić trzy samoloty wroga, zanim sam został zestrzelony

na starym przestarzałym myśliwcu PZL. Uciekł przez Rumunię i dotarł do Francji, gdzie został wysłany do dywizjonu myśliwców Caudron Cyclone. Ten samolocik był w gruncie rzeczy przerobioną maszyną sportową i miał karabiny maszynowe dosłownie przyczepione pod skrzydłami, ale pilotując go, František zestrzelił kolejnych jednaście niemieckich samolotów w czasie walk we Francji. W ciągu następnych sześciu tygodni miał to kontynuować i zniszczyć jeszcze siedemnaście samolotów wroga, zanim zginął w wypadku, którego przyczyny nigdy nie ustalono. Nic więc dziwnego, że czuję się trochę głupio, kiedy myślę o tym, jak go wtedy zbeształam[46].



W Northolt z pilotami Dywizjonu 303: por. Walerianem Żakiem i ppor. Witoldem Łokuciewskim, 1940 r. (Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego)

Z powodu naszej niewiedzy o doświadczeniu Polaków i ogólnie o ich wcześniejszych przejściach, musieliśmy być bardzo ostrożni podczas szkolenia, zwłaszcza jeśli chodzi o porozumiewanie się przez radio; nie mogliśmy oczekiwać, że podnieceni, w ferworze walki będą pamiętali i potrafili skorzystać z tego minimalnego zasobu angielskich słów, jakiego udało nam się ich nauczyć. Byli więc w stanie rozmawiać między sobą, ale ani kontroler naziemny nie mógł zrozumieć ich, ani oni

jego. Konieczne było więc, aby podczas wszystkich ćwiczeń, a później, oczywiście, także w walce towarzyszył im co najmniej jeden z brytyjskich pilotów.

Myślę, że okres szkolenia był chyba niepotrzebnie aż tak długi i to z pewnością irytowało Polaków, którzy protestowali, twierdząc, że najlepszy trening przeszli już nad Francją, ale my, mimo wszystko, chcieliśmy mieć całkowitą pewność, że dokładnie wiemy, jak działamy. Nie zawsze było nam łatwo im to wyjaśnić, co ilustruje przypadek, gdy eskadra A miała działać jako formacja „bombowców”, podczas gdy eskadra B miała przeprowadzić przechwycenie i pozorowane ataki na nas. Wyjaśniłem to im bardzo starannie, podkreślając parę razy, że nie wykonujemy żadnych uników, ponieważ udajemy bombowce, których obrona zależy od krzyżowego ognia strzelców. Wszyscy zapewnili mnie, że dokładnie rozumieją, i poleciliśmy.

Poprowadziłem eskadrę na zachód i wzniosłem się na naszą wysokość, a następnie wziąłem kurs na Northolt. Zaraz na wschód od Reading ujrzałem drugą eskadrę, nurkującą do ataku, a potem, gdy zakończyli atak i zaczęli od nas odchodzić, z przerażeniem zobaczyłem, jak mój Numer Trzy, porucznik Ferić, podciągnął gwałtowną beczką i wszedł prosto na ogon jednego z atakujących Hurricane'ów. Na szczęście rozpoznał go w ostatniej chwili, gdy był już bliski zestrzelenia go – zupełnie nie zrozumiał, co mówiłem podczas briefingu, chociaż korzystałem z tłumacza – i myślał, że to my mieliśmy być stroną atakującą.

W tym okresie szkolenia my, brytyjscy piloci, zostaliśmy kilkakrotnie indywidualnie poderwani w powietrze, ale nie udało się nam osiągnąć żadnych konkretnych wyników, bo zwykle docieraliśmy w obszar bitwy, kiedy walki już wygasły, a wróg śmigał do domu.

Northolt było wtedy bazą dwudywizjonową, jednak

słyszeliśmy pogłoski, że wkrótce przybędzie trzeci. I faktycznie przybył, w połowie sierpnia. Byłem zachwycony, kiedy okazało się, że to 1 Dywizjon RCAF, którym dowodził Ernie McNab, znany mi dobrze od 1931 roku. W takim momencie historii miło mieć rodaków jako najbliższych sąsiadów, a my mieliśmy teraz w bazie lotnictwo trzech różnych krajów: 1 Dywizjon RAF, 1 Dywizjon RCAF i 303 Dywizjon PSP – i we wszystkich trzech byli Kanadyjczycy.

30 sierpnia nasz dywizjon brał udział w kolejnym ćwiczeniu. Tym razem formacja bombowców Blenheim działała jako cel i właśnie dokonaliśmy przechwycenia. Wtedy, tuż na północ od Londynu, pojawiła się cała formacja niemieckich samolotów. Polacy szybko przejęli rolę eskorty; na szczęście niemieckie myśliwce najwyraźniej nie dostrzegły naszych formacji, bo nie próbowały nas atakować. Widok maszyn wroga to było za dużo dla porucznika Paszkiewicza z eskadry B, który wyłamał się z szyku i zestrzelił Dorniera 17, schodząc za nim aż do samej ziemi, aby mieć pewność, że się rozbił.

Było to pierwsze zwycięstwo dywizjonu i Polacy byli nim absolutnie zachwyceni. Ronald Kellett był tak zadowolony z ich postawy, że od razu poprosił o zgodę na uznanie dywizjonu za „operacyjny”. Tak się stało i następnego ranka, 31 sierpnia, niespełna rok po niemieckim ataku na ich kraj, dywizjon został po raz pierwszy postawiony w stan pogotowia bojowego. Nie trzeba było długo czekać na pierwszy rozkaz „Scramble!” i dywizjon, prowadzony przez Ronalda Kelletta, poszedł w powietrze. Chwilę trwało naprowadzanie, po czym przechwycili formację Messerschmittów 109. Kellett natychmiast zaatakował i w kilka minut zniszczono sześć niemieckich myśliwców. Wspaniały początek nadchodzących sześciu fantastycznych tygodni!

Już zawsze będę żałował, że nie brałem udziału w żadnym z tych dwóch lotów, bo akurat wtedy dostałem od dowódcy dwa

dni wolnego – nie spodziewał się żadnych ważnych wydarzeń. Oczywiście po powrocie byłem mocno wkurzony, kiedy usłyszałem, co się działo, i stałem się obiektem wielu dobrodusznym złościwości, głównie ze strony „Hilly’ego” Browna, jako ten, który przegapił świetną imprezę. Nie przejmowałem się tymi złościwościami, ale byłem wściekły na siebie za swoją nieobecność.

Potem byłem już codziennie na służbie, ale każdy patrol i każdy start alarmowy kończył się w ten sam sposób: ani śladu wroga. Oczywiście, wszystko działo się tak szybko, że dzień wydawał się tygodniem, a tydzień – rokiem. W rzeczywistości zaledwie dwa dni później miałem pierwsze prawdziwe starcie z licznymi przeciwnikami.

Pierwsza część dnia była spokojna i dopiero w porze popołudniowej herbaty zostaliśmy poderwani w pościg za nalotem. Prowadziłem dywizjon i wkrótce byliśmy nad Manston, na wysokości 19 000 stóp – słysząc kontrolera z ogromną trudnością, bo byliśmy na granicy zasięgu. Usłyszałem ostrzeżenie o znajdujących się w pobliżu „bandytach” (tak określano wszystkie samoloty wroga, podczas gdy nierozpoznane samoloty nazywano „zmorami”), ale ponieważ niemal natychmiast przechwyciłem dywizjon Hurricane’ów, złożyłem to na karb błędnej identyfikacji. Po minucie–dwóch zawróciłem na południe i spojrzawszy w górę, zobaczyłem dziewięć 109-tek nurkujących na nas od strony słońca. Zawróciłem do ataku, wtedy sierżant Rogowski, który robił za formację poszukiwawczą z tyłu, pociągnął w górę i poszedł prosto w środek nich, a František ruszył tuż za nim. Niemiecka formacja rozpadła się i wywiązała się ogólna bijatyka; szare kształty z czarnymi krzyżami przemknęły o parę stóp obok, potem w celowniku mignął mi brąz i zieleń Hurricane’a. Strumienie szarego dymu z pocisków smugowych przecinały niebo we wszystkich kierunkach. Trudno było utrzymać stały cel, więc na porządku

dziennym było strzelanie „na refleks”, ale walka była tak chaotyczna, że szanse sprawdzenia skuteczności własnego ognia, nim trzeba było zrobić dziki unik, aby uniknąć ognia wroga lub zderzenia, były naprawdę niewielkie, jeśli nie zerowe.



Zdzisław Henneberg, Johnny Kent i Marian Pisarek, Dywizjon 303, Leconfield, 24 października 1940 r. (Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego)

Walka skończyła się jeszcze gwałtowniej, niż się zaczęła. Niebo zrobiło się puste, naznaczone jedynie długą smugą tłustego, czarnego dymu na północ i smugą białych oparów na południe oraz spadochronem spływającym leniwie w kierunku cierpliwie nań czekającego morza. Byłem sam. Minęła minuta, może dwie, kiedy zobaczyłem trzy szybko zbliżające się samoloty. Zrazu ich nie rozpoznając, patrzyłem uważnie, trzymając kciuk na przycisku spustu, gotowy do natychmiastowego działania, jeżeli

okażą się wrogie. Nie mogłem się uwolnić od myśli, jak bardzo musimy przypominać obce sobie psy, zbliżające się do siebie ostrożnie, na sztywnych łapach. Były to jednak moje własne samoloty, więc zebraliśmy się i poleciliśmy do domu, nie mając pojęcia, gdzie się podzieli inni.

Ci brakujący wracali po kolei, już po naszym wylądowaniu. Trzej z nich zrobili beczki zwycięstwa, wyciągając nad dispersalem[47]. Rogowski i František mieli po jednym, czego sam byłem świadkiem tuż przed kompletnym przemieszaniem się obu formacji. Henneberg ścigał 109-tkę na dziesięć mil w głąb Francji, gdzie w końcu udało mu się ją zestrzelić. Potem musiał zawrócić do domu, ale okazało się, że rzucił się na niego boczny jego ofiary. Po krótkim starciu Henneberg zdołał zniszczyć i tę 109-tkę.

Wszystko to było bardzo satysfakcjonujące, bo – mimo swojej przewagi taktycznej – wrogowie stracili cztery zniszczone i jeden prawdopodobnie zniszczony[48] – tego miał stracić Ferić, który następnie zaliczył awarię silnika i musiał lądować koło Manston. Kiedy szybował w dół, Rogowski zobaczył, że kolega ma kłopoty, i poszedł z nim, aby go chronić przed atakiem. Ta gotowość niesienia pomocy w potrzebie stanowiła cechę Polaków, której świadkiem byłem kilka razy, i dobrze było wiedzieć, że właśnie tacy są.

Nazajutrz sytuacja w naziemnym stanowisku dowodzenia stała się tak zagmatwana z powodu dużej liczby nalotów zaznaczonych na mapie, że kontroler postawił w pogotowiu bojowym obie eskadry – A i B, ale każdą osobno. Potem, w odstępie minuty czy dwóch, poderwał najpierw pierwszą, a potem drugą, nie zdając sobie sprawy, co zrobił. Podawał mi kolejne kursy do przechwycenia, a po poleceniach zorientowałem się, że on uważa obie eskadry za lecące razem. Ze względów bezpieczeństwa nie chciałem mu na to zwrócić uwagi otwartym tekstem przez radio.

Ale kiedy nakazał: – Garta do Lider Apany Czerwony, kurs jeden-cztery-zero Anioły jeden-pięć, ponad stu pięćdziesięciu dwadzieścia mil z przodu, powyżej[49] – poczułem, że nadeszła na to pora.

– Lider Apany Czerwony do Garta – odpowiedziałem. – Rozumiem: ponad jeden-pięć-zero dwadzieścia mil z przodu. Zdajesz sobie sprawę, że nas jest tylko sześciu, powtarzam: sześciu. Odbiór.

– Garta do Lider Apany Czerwony – przyszła radosna odpowiedź. – Rozumiem, jest was tylko sześciu. Bardzo dobrze, bądźcie ostrożni!

Mógłbym go zastrzelić!

Ostatecznie nie przechwyciliśmy tego konkretnego nalotu, bo zawrócił, zanim do niego dotarliśmy, ale ja w dalszym ciągu szukałem guza, chociaż niebo wydawało się puste. Kiedy osiągnęliśmy 24 000 stóp nad Dungeness, zawróciłem i przed powrotem do bazy poleciałem na zachód. Niebo wciąż wydawało się puste, gdy nagle, na wprost mnie, pojawił się czarny krzyż. Był namalowany na kadłubie 109-tki tak blisko, że do dziś nie wiem, jakim cudem się nie zderzyliśmy. Jestem pewien, że niemiecki pilot był zaskoczony równie mocno jak ja, jeśli w ogóle mnie zauważył. Zakręciłem gwałtownie za nim i z radością zarejestrowałem kątem oka, że mój Numer Dwa, Johnny Zumbach, pozostał ze mną w zwartym szyku. Choć wystrzeliłem jedną czy dwie serie, nie mogłem podejść do swojej ofiary na tyle blisko, żeby zrobić jej jakąś widoczną szkodę, więc zanim dotarliśmy do połowy kanału, była poza zasięgiem.

Dopiero po powrocie do Northolt dowiedziałem się, że obracające się śmigło, które widziałem przy końcówce mojego skrzydła podczas tego pierwszego gwałtownego zakrętu, wcale nie należało do Zumbacha, tylko do innej 109-tki. Na szczęście on zauważył, jak Niemiec do mnie dołączył, więc go zaatakował i odpędził. Sierżant Wójtowicz z niewielkiej odległości wpakował

kilka serii w jakąś inną 109-tkę, ale kiedy jeszcze strzelał, inny odstrzelił mu śmigło i duży kawałek osłony silnika; musiał lądować w polu koło Ashford, ale sam wyszedł z tego bez szwanku.

W sumie był to gorący dzień. Henneberg ganiał się z czterema Messerschmittami, a jego samolot został dość mocno postrzelany, chociaż on sam był w porządku. Za to biedny František zaczął się zastanawiać, po czyjej jest stronie, bo podczas wczesnego patrolu zaatakował go Spitfire, a później w ciągu dnia – Hurricane! Mimo to udało mu się zniszczyć jedną maszynę wroga i był prawie pewien, że to Heinkel 113. Te samoloty to jedna z tajemnic wojny – ja osobiście nigdy się nie zetknąłem z żadnym z nich, ale poznałem wielu pilotów twierdzących, że je napotkali, choć niektórzy eksperci twierdzą, że nigdy nie były wykorzystywane operacyjnie. Tak czy inaczej, istnieją fotografie tych maszyn ustawionych w szeregu, sprawiających wrażenie służby w jednostce operacyjnej[50].

Na początku września Luftwaffe rozpoczęła naloty na londyńskie Dockland i wieczorami, już po zakończeniu dyżuru bojowego, siadywaliśmy przed kasynem oficerskim, obserwując spływające w dół flary i czerwone, malutkie jak świetliki, błyski eksplodujących pocisków przeciwlotniczych, zbyt odległych, by je usłyszeć. Przez dzień czy dwa było stosunkowo spokojnie, a potem, kiedy Luftwaffe zaczęła koncentrować swoje naloty na lotniskach myśliwskich, naprawdę zaczęła się jazda. Stacjonowaliśmy na północny zachód od Londynu, więc oszczędzono nam tych skoncentrowanych ataków, ale jednocześnie więcej czasu zajmowało nam dotarcie do strefy walk.

W tym okresie sytuacja często bywała mocno zagmatwana, bo kiedy Niemcy i Brytyjczycy byli rozrzućeni po całym niebie, trudno było zmontować właściwie skupiony atak i my też mieliśmy wtedy skłonność do rozdzielania się. Podczas jednej

z takich chaotycznych walk Ronald Kellett został mocno trafiony – miał odstrzelone praktycznie całe płócienne pokrycie z tylnej części samolotu, a sam otrzymał niewielką ranę nogi. Jego samolot był na granicy sterowności i musiał błyskawicznie wylądować w Biggin Hill, gdzie go dość bezceremonialnie wyciągnięto z kabiny i pospiesznie przetransportowano do schronu, gdyż nadal byli obiektem zainteresowania Niemców. Tego samego dnia Athol Forbes dostał ranę szyi i szramę w poprzek nosa, ale żadna z nich nie była poważna. Major Krasnodębski, sierżant Karubin i sierżant Rogowski nie mieli tyle szczęścia – wszyscy trzej zostali zestrzeleni i ciężko poparzeni. Do wieczora dywizjon został zredukowany do trzech sprawnych samolotów, a że działo się to wtedy, gdy 12 Grupa próbowała wmusić 11 Grupie swoją filozofię latania skrzydłami – „Skrzydło” Northolt zostało poderwane do akcji: prowadziłem wszystkie trzy dywizjony, liczące w sumie dziewięć samolotów; wszystkie, jakie pozostały na lotnisku!

Wystartowaliśmy: za moim kluczem leciał klucz 1 Dywizjonu kanadyjskiego, a szyk zamykał klucz 1 Dywizjonu RAF. Wznieśliśmy się na około 11 000 stóp, a wtedy, bez żadnego ostrzeżenia, rozległ się głośny huk – mój silnik eksplodował i się zapalił. Płomienie lizały oszklenie, a po kabinie latały iskry. Wyłączyłem zapłon, wyłączyłem paliwo, podkręciłem dopływ tlenu i zacząłem ślizgi na skrzydła, starając się utrzymać płomienie z dala od rezerwowego zbiornika paliwa, znajdującego się tuż za przegrodą ogniową. Mój samolot gwałtownie stracił szybkość i pozostałe samoloty przemknęły obok mnie, to znaczy przemknęły wszystkie z wyjątkiem jednego, który dołączył do mnie w zwartym szyku. Był to „Hilly” Brown, który wywołał mnie przez radio, mówiąc:

– Ha, cholerne ha! Gorąco ci tam, gościu?

To był jego odwet za mnóstwo złośliwości, którymi go raczyłem za to, że został zestrzelony i popalony kilka dni

wcześniej, ale pomyślałem, że mógłby przynajmniej poczekać, aż znajdę się na ziemi!

Byłem rzeczywiście w dość trudnej sytuacji, bo znajdowałem się nad samym centrum Londynu, więc gdybym wyskoczył, maszyna rozbiłaby się w miejscu gęsto zaludnionym; sam nie wiem, dlaczego uznałem, że byłoby to gorsze niż bomby, które już tam spadały! W każdym razie postanowiłem zostać w samolocie. Miałem nadzieję, że ogień zostanie zdmuchnięty i zdołam dotrzeć poza miasto, a może nawet na własne lotnisko.

Wywołałem kontrolera i powiedziałem mu, co się stało i co staram się robić. Przez kilka minut niewiele do mnie docierało, a następnie usłyszałem w radiu głos dowódcy bazy, Stanleya Vincenta, który zapytał, czy mam zamiar skakać. Wtedy było już na to za późno, a ja zaczynałem końcowe podejście i zdążyłem już pracownicy wypuścić koła i klapy. Chociaż dym trochę się przerzedził, nadal nie miałem powodów do zadowolenia, ale dobrze było zobaczyć dwa pięknie ustawione wozy strażackie, dołączające do mnie, kiedy przyziemiałem. Zaczęli na mnie rzucać pianę, kiedy kończyłem dobieg, ale operatorzy nigdy nie przeszli szkolenia w strzelaniu z poprawką i – celując w silnik – trafiali we mnie, więc po zatrzymaniu się dziesięć jardów od miejsca, z którego zacząłem start, wysiadłem, wyglądając jak bałwan.

Wieczorem Januszewicz poleciał z Kanadyjczykami w maszynie pożyczonej od 1 Dywizjonu; wdali się w walkę z jakimiś Messerschmittami 109 i 110. Januszewicz miał jednego prawdopodobnego, ale sam został zestrzelony, na szczęście bez obrażeń. W sumie to był kosztowny dzień i Dywizjon 303 zakończył go, mając tylko dwa z osiemnastu samolotów, z którymi go zaczął. Na szczęście nikt nie zginął, chociaż było kilku rannych i poparzonych. Wspaniale świadczy o ludziach odpowiedzialnych za uzupełnienia i z Pomocniczego Transportu Lotniczego[51], który je dostarczał, że o godzinie dziesiątej

następnego ranka dywizjon był znowu gotów do działań w pełnej sile.



Pożyczony od Kanadyjczyków z 1 Dywizjonu RCAF samolot Hurricane I z literami kodowymi YO-R, w którym 6 września 1940 r. Johnny Kent poleciał na czele „skrzydła” Northolt i niewiele brakowało, by uszkodzonym samolotem nie dociągnął do lotniska (Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego)

Chociaż poprzedniego dnia ponieśliśmy poważne straty, należy pamiętać także o zyskach: dywizjon zadał Niemcom więcej szkód, niż sam ucierpiał. Za to ja, osobiście, czułem, że wciąż jeszcze jestem na minusie, bo nie dodałem do wyniku dywizjonu ani jednego „potwierdzalnego” zestrzelenia. Zamiast tego przysporzyłem mu jednego mocno niesprawnego samolotu z silnikiem, którego dwa korbowody przeszły przez bok skrzyni korbowej, powodując pożar, no i bez osłony w przedniej części – ale poza tym płatowiec był w porządku!

Ponieważ wszystkich trzech brytyjskich oficerów zostało znokautowanych w ciągu jednego dnia, zdecydowano, że od tej

pory z dywizjonem ma latać tylko jeden brytyjski oficer i to on ma, oczywiście, zawsze prowadzić. Miało to dwa skutki: zmniejszone możliwości powiększania swoich osobistych kont zwycięstw, ale równocześnie zmniejszone ryzyko śmierci, co dawało czas na przeanalizowanie tego, co się dzieje, i – tak sędzę – wyrobienie sobie bardziej zrównoważonego poglądu na walkę powietrzną jako taką. Takiej szansy i tego czasu na myślenie wielu z nas wtedy po prostu nie miało.

Następnego dnia po tym, w którym dywizjon stracił tak wiele samolotów, znowu wiele się działo. Zostaliśmy poderwani do przechwycenia dużego nalotu. Prowadził Athol Forbes, natomiast ja zostałem na ziemi i czekałem na następną okazję do akcji. Chłopcy z powodzeniem przechwycili nalot i zaatakowali ze swoją zwykłą zajadłością, strącając w rezultacie czternaście samolotów wroga i prawdopodobnie niszcząc jeszcze cztery, ale Daszewski i Łapkowski z eskadry B zostali ciężko ranni, a Pisarek musiał wyskoczyć z samolotu; Forbes został dość poważnie ranny w nogę, tak że po powrocie musiałem mu pomóc wyjść z kabiny, a potem zająć jego miejsce w pogotowiu, w jakim pozostawał dywizjon.

Wieczorem zostaliśmy poderwani w pościg za nalotem, który jednak zawrócił. Prawdopodobnie był to atak „pozorowany”, by wywabić nasze myśliwce w powietrze; w każdym razie nie widzieliśmy go. Po bezcelowym w sumie kierowaniu nas na różne kursy i zupełnie bezsensownym wysłaniu nas na 28 000 stóp, gdzie Hurricane nie mógł się równać ze 109-tką, zostaliśmy w końcu odwołani do bazy. W drodze do domu – a akurat zapadał zmrok – widziałem pożary w Londynie wzniecone przez Luftwaffe w pierwszym nalocie na to miasto. Nie sędzę, bym kiedykolwiek był tak wściekły jak wtedy; waliłem pięściami w boki kabiny w ataku furii. To było dziwne doświadczenie, dotąd nie zdawałem sobie sprawy, że mogę to odczuwać tak boleśnie i głęboko, ale w tym momencie zmasakrowałbym

każdego Niemca, którego bym dorwał w swoje ręce.

Tamtej nocy, gdy tak rozmyślałem wpatrzony w czerwoną poświatę nad Londynem, zacząłem rozumieć postawę Polaków.

9 września był spokojny i nic się nie działo aż do mniej więcej piątej, kiedy nakazano nam start w towarzystwie kanadyjskiego 1 Dywizjonu. Na początku nie widzieliśmy nic prócz Spitfire'ów i 109-tek wysoko nad nami i myślałem, że to będzie kolejny nieudany lot, ale właśnie wtedy pojawiła się formacja około 40–50 bombowców w eskorcie 109-tek, kierujących się na południowy wschód, ku Francji. Byli w łagodnym nurkowaniu i poruszali się szybko, więc wybrałem Ju 88 i ruszyłem w pościg. Przyspieszenie zajęło mi nieco czasu, więc wyciągnąłem wtyczkę blokady awaryjnego doładowania i dałem pełny gaz. Bardzo powoli zacząłem doganiać Niemca, ale równocześnie widziałem jedną ze 109-tek z eskorty myśliwskiej, nurkującą za mną. Leciałem dalej w nadziei, że dogonię Junkersa, zanim 109-tka dogoni mnie, ale wyglądało na to, że przegram ten wyścig. Byłem bliski odejścia unikami, bo 109-tka była już nieprzyjemnie blisko, gdy nagle jakiś Hurricane przemknął w poprzek przed nią i zmusił jej pilota do wyrwania w górę. Kiedy ten Hurricane wzniósł się nade mnie, aby zająć swoje miejsce, poznałem maszynę Henneberga. Z nim, jako moim opiekunem, kontynuowałem pogoń za Junkersem; otworzyłem ogień z 400 jardów, a Henneberg kilkakrotnie odganiał Messerschmitta z mojego ogona. Po dwóch seriach prawy silnik Junkersa buchnął płomieniem, a samolot odwrócił się na plecy i zanurkował w chmurę. Poszedłem w ślad za smugą czarnego dymu, mając nadzieję, że doprowadzi mnie do Junkersa pod chmurami, gdzie mógłbym go wykończyć, ale po wyjściu z chmur zobaczyłem pod sobą tylko kanał i ani śladu niemieckiej maszyny.

Światła było coraz mniej, więc ruszyłem w kierunku wybrzeża Francji, licząc na to, że może znajdę uszkodzony bombowiec. I wtedy, dość niespodziewanie, zobaczyłem dwusilnikowy

samolot, który na pierwszy rzut oka wyglądał jak Hampden. Nie mogłem wymyślić, co Hampden mógłby robić nad kanałem, więc dość ostrożnie się zbliżyłem, aby go jednoznacznie zidentyfikować. W miarę jak podchodziłem, wyglądał coraz mniej znajomo, a potem tylny strzelec otworzył ogień, więc – choć nie był to Ju 88, którego szukałem – zaatakowałem go natychmiast. Było to całkiem fascynujące, zwłaszcza w mroku wyglądało bardzo pięknie: moje pociski smugowe płynęły łagodnie w kierunku Niemca, a w tym samym czasie jego – ku mnie, jak sznur lśniących czerwonych koralików. Po mojej trzeciej serii wróg ostro zakręcił w lewo i wtedy zobaczyłem jego sylwetkę: 110-tka. Pamiętam ten obraz tak niesamowicie wyraźnie, jakbym patrzył na ilustrację w podręczniku do strzelania powietrznego: „Pod tym kątem nastaw celownik w to miejsce i STRZELAJ!”. Dokładnie to zrobiłem, a jego prawy silnik rozleciał się na kawałki. Najwyraźniej został mocno trafiony, bo zawrócił w stronę Anglii, a ja leciałem obok, ale poza zasięgiem tylnego strzelca, na wypadek gdyby nadal żył i walczył. Gdy tak towarzyszyłem uszkodzonej maszynie, po mojej lewej stronie przemknęły dymne paluchy, zrobiłem szybki zakręt i zobaczyłem 109-tkę chcącą wyrównać rachunek. Na szczęście na tak małej wysokości byłem zdecydowanie lepszy od niego w walce kołowej i wpakowałem mu dwie serie, po których on szybko przerwał starcie i odleciał w kierunku Francji. Chociaż myślę, że go trafiłem, nie mogłem być tego pewien, bo było już bardzo mało światła.

Tymczasem „moja” 110-tka była już bardzo nisko, a dym z jej prawego silnika robił się coraz gęstszy, aż wreszcie, około dziesięciu mil od Dungeness, uderzyła w wodę i eksplodowała. Zszedłem nisko i zobaczyłem wystający z wody podwójny ogon oraz coś, co wyglądało jak pusty ponton pływający w pobliżu, ale nie dostrzegłem żadnych śladów załogi.

Charges to pay
RECEIVED

POST OFFICE TELEGRAM

Prefix. Time handed in. Office of Origin and Service Instructions. Words.

From 12.52 1.4.4 Ruislip 65 0115 To 15

PF1236 ACW J. Kent Hunt 74
WAAT W. R. Hayton
ME 110 destroyed H.E. III damaged
love. John. P.T.D.

For free repetition of doubtful words telephone "TELEGRAMS ENQUIRY" or call, with this form at office of delivery. Other enquiries should be accompanied by this form and, if possible, the envelope.

Telegram od Johnny'ego z Ruislip do Janet w West Drayton, informujący ją o jego pierwszym zwycięstwie

To było moje pierwsze potwierdzone zwycięstwo. Poleciałem do domu, nie posiadając się z podniecenia i poczucia wielkiego osiągnięcia. Po wylądowaniu, kiedy kołowałem do dispersалу, usłyszałem zwyczajowe gratulacje; od razu zauważono, że strzelałem z karabinów. Odmachałem, potwierdzając swój sukces na bokerską modłę, a potem, przypadkiem spojrzawszy w lewo, zobaczyłem dowódcę lotnictwa myśliwskiego, generała broni „Stuffy’ego” Dowdinga, i dowódcę bazy, schylających się gwałtownie, aby uniknąć dekapitacji końcówką mojego skrzydła! Wiele lat później przypomniałem to zdarzenie lordowi Dowdingowi i powiedziałem, że dzięki temu mogłem się chwalić, iż jestem prawdopodobnie jedynym pilotem myśliwskim uczestniczącym w Bitwie o Anglię, któremu skłonił się, gdy go mijał. On sprowadził mnie na ziemię, mówiąc, że dobrze pamięta ten incydent i że nie mógłby znaleźć *bardziej szczytnej sprawy*,

której się kłaniał!

Ale szok miał dopiero nadejść. Podziękowałem Hennebergowi za „zdjęcie tego szkopa z mojego ogona”, a on mną naprawdę wstrząsnął, gdy mi odpowiedział:

– Nie jednego Messerschmitta. Sześciu!

W tej walce mój Numer Dwa, Zumbach, zaliczył jedną 109-tkę zniszczoną i drugą prawdopodobną, a František zestrzelił Heinkla 111 i prawdopodobnie zniszczył 109-tkę – ale sam dostał kulę w chłodnicę i musiał wylądować w pobliżu Brighton. Wrócił do bazy ukontentowany, bo czekając na dworcu na pociąg, dostał batonik czekoladowy od jednego z podróżnych.

11 września ponieśliśmy nasze pierwsze śmiertelne straty – w bitwie nad Horsham polegli porucznik Cebrzyński i sierżant Wójtowicz.



Przed barakiem w Northolt 11 września 1940 r. Na pierwszym planie siedzi por. pil. Witold Urbanowicz, a za nim (widoczny częściowo) płk Stefan Pawlikowski wizytujący jednostkę. Pośrodku siedzi kpt. Johnny Kent. Rozmowie przysłuchują się stojący od lewej: por. pil. Witold Łokuciewski, por. dr Zygmunt Wodecki, sierż. pil. Josef František, kpt. pil. Ludwik Paszkiewicz i por. Joseph Walters (tłumacz) (Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego)

Było to naprawdę dziwne, bo Cebrzyński wiedział, że zginie. Zaledwie dwa dni wcześniej powiedział mi beznamiętnym tonem, że nie dożyje końca miesiąca. Nie było w jego słowach nic makabrycznego; po prostu stwierdził fakt, z którym był pogodzony, i tylko zastanawiał się, kiedy to nastąpi.

Sierżant Wójtowicz znalazł się z dala od swojej eskadry i samotnie stoczył długotrwałą walkę z sześcioma 109-tkami. Udało mu się zestrzelić dwóch przeciwników, zanim sam został zestrzelony w pobliżu Westerham, w hrabstwie Kent, niedaleko domu premiera Churchilla. Walka zeszła na bardzo małą wysokość i była wyraźnie widoczna dla świadków na ziemi. To był bardzo dzielny młody człowiek, ten sierżant Wójtowicz, ale ponieważ był cudzoziemcem, nie mogliśmy zgłosić go do naszego jedyne go pośmiertnego odznaczenia[52], Krzyża Wiktorii. Później jego własny rząd nadał mu polski odpowiednik tego odznaczenia – Krzyż Virtuti Militari – który jest, o ile wiem, najstarszym odznaczeniem wojskowym w Europie.

Kolejne trzy dni były dość spokojne, ale potem nadszedł punkt kulminacyjny całej Bitwy o Anglię – niedziela 15 września!

Poprowadziłem pierwszy start alarmowy tego dnia w asyście 229 Dywizjonu RAF, który kilka dni wcześniej zastąpił 1 Dywizjon. Skierowano nas na południowy wschód. Kiedy dotarliśmy w rejon na południe od Croydon, Dywizjon 229, który prowadził, zaczął łagodny zakręt w prawo. W tej samej chwili dostrzegłem dużą formację samolotów wroga, zbliżającą się od południa, co sytuowało nas w doskonałej pozycji do ataku czołowego. Czekając, aż lider naszego skrzydła zaatakuje bombowce z 229 Dywizjonem, szykowałem się do zapewnienia mu osłony przed niemiecką eskortą myśliwców. I wtedy, patrząc, jak on kontynuuje zakręt, odwracając się od nich, uświadomiłem sobie, że on nie widzi wroga. Był to jeden z przypadków wskazujących, jak niepraktyczna była teoria „dużego skrzydła” w takich warunkach, jakie wtedy panowały.



Fragment zbiorowej fotografii Dywizjonu 303 wykonanej na przełomie września i października 1940 r. w Northolt. Od lewej siedzą: kpt Johnny Kent (dowódca eskadry A), mjr Ronald Kellet (brytyjski dowódca dywizjonu), kpt. Witold Żyborski (adiutant dywizjonu) i por. Witold Urbanowicz (polski dowódca dywizjonu). Przed nimi na trawie siedzi Czech – sierż. Josef František, najskuteczniejszy pilot myśliwski w tej jednostce (Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego)

Jestem winien Czytelnikom wyjaśnienie mojej opinii w sprawie teorii skrzydła i dlaczego byłem mu przeciwny. Nikt nie byłby szczęśliwszy ode mnie, gdybyśmy mogli przytłaczać swoją siłą niemieckie formacje, ale w owym czasie było to zupełnie niemożliwe i to z wielu powodów. Przede wszystkim –

co oczywiste – nie mieliśmy wystarczającej liczby samolotów myśliwskich. Niejednokrotnie pojedyncze eskadry, zazwyczaj sześciosamolotowe, startowały oddzielnie, bo tylko w ten sposób mogliśmy poświęcić choć trochę uwagi jak największej liczbie oddzielnych nalotów.

Chociaż w sąsiadujących z nami grupach było więcej samolotów myśliwskich, nie można było ich należycie wykorzystać, bo stacjonowały za daleko od strefy głównych walk, toczonych nad hrabstwami Kent, Surrey i Sussex. Także wyprzedzenie, z jakim my, w 11 Grupie, dostawaliśmy ostrzeżenie o zbliżającym się nalocie, było na ogół niewystarczające do przechwycenia wroga dwu- lub trzydywizjonowym skrzydłem. Łatwiej to zrozumieć, gdy uświadomimy sobie, że dywizjon w pełnym składzie miał 12 samolotów: ustawienie 24 do 36 myśliwców w szyk wymagało żmudnego zbierania i manewrowania.

Nie były to wszelako jedyne problemy, a chyba największym ze wszystkich był koszmarny system łączności. Pomimo wspaniałej pracy włożonej w rozwój urządzeń radiolokacyjnych, z czasem znanych powszechnie jako RADAR, pozostawała jeszcze kwestia łączności radiowej. Sprzęt krótkofalowy, w który wyposażone były prawie wszystkie dywizjony myśliwskie, był tak kiepski, że w czasie bitwy nigdy nie udało się w pełni wykorzystać przewagi, jaką dawała nam radiolokacja.

Ten konkretny lot, do którego się tu odnoszę, stanowił doskonały tego przykład. My, Dywizjon 303, byliśmy wyposażeni w radiostacje KF, tak samo jak Dywizjon 229, ale każda z jednostek pracowała na innej częstotliwości i chociaż mogliśmy się porozumiewać z kontrolerem z naziemnego stanowiska dowodzenia i odbierać od niego wiadomości, to nie mogliśmy mówić do siebie nawzajem! Dlatego gdy tylko zorientowałem się, że John Banham, prowadzący Dywizjon 229, nie dostrzegł niemieckiej formacji, próbowałem przekazać mu tę wiadomość

za pośrednictwem kontrolera, ale on nie mógł mnie zrozumieć, bo byliśmy na granicy zasięgu radia, który wynosił zaledwie około czterdziestu mil!

Jeszcze jedno muszę wyjaśnić: częstotliwości radiowe, na których działały radiostacje, były ustawiane na ziemi przez radiomechaników i urządzeń tych nie dało się przestroić w powietrzu, nawet gdyby pilot wiedział, jak to zrobić.

W tej konkretnej sytuacji miałem mniej niż minutę na decyzję, jakie podjąć działania, żeby formacja wroga nie uciekła nam bez szwanku. Zdałem sobie sprawę, że próba wciągnięcia Dywizjonu 229 do akcji na tym etapie nie wchodzi w grę, więc posłałem trzy klucze mojego dywizjonu, dziewięć samolotów, do ataku na bombowce, a sam z moim kluczem ruszyłem na myśliwce. Tyle że w tym momencie nie byliśmy już, niestety, w tak dobrej pozycji, a bombowce właśnie zrzucały bomby.

Jako że wrogich myśliwców było około pięćdziesięciu, my w trzy Hurricane'y nie mogliśmy zrobić dużo więcej niż udaremniać ich próby przyścia z pomocą swoim podopiecznym, nasza walka – choć dynamiczna, a nawet gwałtowna – pozostała nierozstrzygnięta. Zumbach i ja puściliśmy dużo dymu z paru 109-tek, ale tempo było zbyt szybkie, abyśmy mogli zobaczyć, co się z nimi stało.

Ta gwałtowna bijatyka nagle dobiegła końca i stwierdziliśmy, że jedyne widoczne maszyny wroga były daleko, kierując się w stronę Francji. O dziwo, żaden z naszych trzech samolotów nie dostał nawet jednej kuli, więc ruszyliśmy na patrol nad południowym wybrzeżem, gdzie w rejonie Rye zakręciliśmy na zachód. Kończąc ten zakręt, dostrzegłem dwie 109-tki, nurkujące w dół po naszej prawej stronie. Mike Ferić, mój Numer Trzy, również je zobaczył i odwinął im na spotkanie, strzelając w trakcie tego manewru, ale w tym samym momencie jego własny samolot został trafiony. Zanurkowałem za tym drugim, który przestrzelił swój atak. Kiedy za nim leciałem, Niemiec

odwrócił się półbeczką na plecy tuż przedtem, nim otworzyłem ogień, a potem zrobił jeszcze jedną beczkę, tak że znowu był na plecach, a potem znowu, aż znalazł się właściwą stroną do góry, i zobaczyłem, jak od samolotu odpadł jakiś duży kawałek i wirując, przeleciał nad moim samolotem. W tym momencie obaj już nurkowaliśmy niemal pionowo i odchodził mi, więc przestałem strzelać i czekałem, aby go złapać, jak będzie wyciągał z nurkowania. Ku mojemu zaskoczeniu, samolot, ciągle nurkując, wszedł prosto w morze, zaledwie kilkaset jardów od cypla Dungeness. Uderzeniu towarzyszył jaskrawy błysk, uniosła się wielka chmura czarnego dymu i na powierzchni wody zapłonęła benzyna.



Piloci Dywizjonu 303 w październiku 1940 r.: Od lewej: Mirosław Ferić, Bohdan Grzeszczak, Jan Zumbach, Zdzisław Henneberg i Johnny Kent (Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego)

Oficer wywiadu powiedział mi później, że ten duży „kawalek”, który omal nie uderzył w mój samolot, to był pilot, który wyskoczył ze spadochronem, ale nie udało mu się go otworzyć. Znalaziono go martwego na plaży w Dungeness.

Kilka dni później Zumbach, Ferić i ja wystartowaliśmy na alarm przeciwko jednemu samolotowi wroga, zgłoszonemu na wysokości 15 000 stóp. Wznosiliśmy się długo przez chmury, z których w końcu wyszliśmy na 12 000 stóp. Formacja chmur była niezwykła: płaski dywan na tej wysokości, ale z przechodzącym przez niego i wznoszącym się wyżej dużym cumulonimbusem, a wyżej z pokrywą bardzo wysokich cirrusów. Kontroler podawał nam różne kursy, ale nie widzieliśmy nic, oprócz czterech pocisków przeciwlotniczych, które wybuchły nieco przed nami, więc domniemywałem, że musimy być nad Londynem. Wreszcie dostałem kurs, który poprowadziłby nas prosto w jedną z ogromnych chmur burzowych, więc wywołałem kontrolera i próbowałem dać mu do zrozumienia, że to nie jest dobry kierunek. On przez jakiś czas naciskał; miałem wrażenie, że zaczyna się wkurzać. Nagle dał mi inny kurs, w kierunku wschodnim. Kontynuowaliśmy wymiatanie nad falistą powierzchnią chmur, wyglądających jak bela miękkiego runa, i dokonaliśmy idealnego przechwycenia dwóch Spitfire'ów. Pewnie ścigali ten sam samolot, co my.

Tymczasem znaleźliśmy się już poza zasięgiem radia i moja wewnętrzna nawigacja mówiła mi, że jesteśmy sporo na wschód od Londynu, prawdopodobnie nad ujściem Tamizy, więc postanowiłem zacząć ostrożne zniżanie. Wydawało mi się, że minął wiek, nim wyszliśmy z chmur około 1000 stóp nad wodą. Mając swoich dwóch skrzydłowych, przytulonych po bokach, poleciałem na zachód i wkrótce ujrzałem po prawej ląd, ale pogoda była tak mroczna, że nie mogłem rozróżnić żadnych charakterystycznych miejsc. Potem zobaczyłem ląd po lewej i teraz byłem już wystarczająco pewny, że to Tamiza. Niemal

natychmiast potwierdziły to liczne balony, unoszące się tuż pod chmurami. Wcale mi się to nie podobało, więc zrobiłem bardzo łagodny zakręt z powrotem na wschód i teraz stwierdziłem, że jestem dokładnie w środku tej zapory. Pomimo swoich wcześniejszych doświadczeń, nie miałem ochoty zderzyć się z liną balonu na wysokości 1000 stóp, pilotując Hurricane'a! Nie pozostało mi nic innego, jak mieć nadzieję, że nadal będzie nam sprzyjać szczęście. Poprowadziłem klucz wzdłuż północnego brzegu ujścia, aż dostrzegłem kilka obiektów, które rozpoznałem, i stamtąd zacząłem nawigować do domu według mapy.

Gdy byliśmy około 15 mil od bazy, wywołałem ponownie kontrolera, z którym nie mieliśmy kontaktu od prawie pół godziny. Odezwał się natychmiast, komunikując:

- Bandyta, dziesięć mil przed wami, Anioły jeden-pięć.
- Dobra, może tam zostać – odparłem. – Jestem na pół Anioła!
- Lider Apany Czerwony, natychmiast zwiększyć Anioły! – usłyszałem w odpowiedzi.
- Lider Apany Czerwony do Garta – odparłem. – Do diabła z tym. Prawie nie mam paliwa; zresztą już mnie niemal wpuściłeś w balony przy tej paskudnej pogodzie. Wracam do domu!

Po wylądowaniu, kiedy tylko wszedłem do baraku dispersalu, zostałem wezwany do telefonu. Musiałem wysłuchać długiej tyrady kontrolera – pewnego majora, który nigdy nie latał operacyjnie. Zbeształ mnie, że zdradziłem wrogowi tajemnicę naszych warunków pogodowych. Nie chciał słuchać żadnych wyjaśnień, więc się rozłączyłem – miałem wielką ochotę udać się do naziemnego stanowiska dowodzenia i go walnąć. On nie musiał włączyć się po niebie, w mroku, zagubiony i bez kontaktu radiowego. A co do „zdradzenia tajemnicy warunków pogodowych” – nie mogłem pojąć jego głupoty! Oczywiście przecież było, że skoro on mnie nie słyszał, to nie mogli mnie słyszeć także Niemcy, a gdyby był wtedy nad Anglią jakiś samolot

rozpoznawczy wroga, to jego załoga wiedziała o pogodzie tyle samo co ja.

Następny dzień był ładny i wszystkie trzy dywizjony wysłano jako skrzydło, ze mną na czele. Niewiele się działo, ale pozostaliśmy na linii naszego patrolu, obserwując szereg małych formacji 109-tek, rozrzuconych nad nami. Co jakiś czas zaczynały schodzić w dół, jakby do ataku, ale zawsze wznosiły się z powrotem, gdy tylko zakręciliśmy w ich stronę. Potem, bez wyraźnego powodu, jedna 109-tka zanurkowała mi przed nosem, więc wystrzeliłem krótką serię, żeby jej dodać gazu. Natychmiast weszła w prawie pionowe nurkowanie, a ja śledziłem jej lot, czekając, kiedy wyciągnie, aby podlecieć do niej, ścinając drogę, i ją wykończyć. Niemiec wyciągnął na około 4000 stóp, więc łatwo go złapałem i otworzyłem ogień z pięćdziesięciu jardów.

Moja pierwsza seria podziurawiła mu chłodnice, a obłok glikolu ogarnął mój samolot i obryzgał moją przednią szybę. Zapach był tak silny, że przez chwilę myślałem, iż mój własny silnik ma wyciek, więc odszedłem w bok. Upewniwszy się, że to tylko ta 109-tka gubi chłodziwo, rozpocząłem kolejny atak. Tym razem odstrzeliłem mu część statecznika poziomego, po czym wyciągnąłem w górę po jego drugiej stronie. Przez cały ten czas pilot nie próbował żadnych uników i nie wiedziałem, czy żyje, czy nie. Po prostu ciągle leciał prosto w stronę morza, choć musiał wiedzieć, że nie ma szans przelecieć przez kanał, bo był co najmniej sześć mil w głębi lądu od naszego wybrzeża, kiedy go pierwszy raz trafiłem. Chociaż miał do wyboru wiele pól, na których mógłby przymusowo wylądować, on z uporem parł dalej.

Kontynuowałem ataki i odstrzeliwałem mu po kolei różne kawałki samolotu, włącznie z osłoną kabiny, a w końcu, prawie w połowie drogi przez kanał, duży kawałek osłony silnika. Zaczynał mnie już drażnić tym swoim uporem, więc wzniósłszy się sporo nad niego, przypuściłem atak z boku i z tyłu, aby zadać

mu ostatni cios łaski. Widziałem, jak siedzi sztywno w kabinie pilota, trzymając drążek sterowy i wciąż lecąc prosto przed siebie, ale kiedy zacząłem nurkować, jego silnik stanął, a on spojrzał na mnie i przewrócił samolot na plecy. Po chwili wyłonił się z tyłu, spod ogona; wyglądał zupełnie jak wyrzucona szmaciana lalka. 109-tka zanurkowała prosto do morza, a on, najwyraźniej cały i zdrowy, opadał na spadochronie. Okrążyłem go kilka razy i czułem, że może łaskawiej by go było zastrzelić, bo czekała go cholernie długa kąpiel, ale nie mogłem się zmusić, żeby to zrobić.

Nie czekając, aż wpadnie do wody, zawróciłem do domu. Zbliżając się do Dungeness, zobaczyłem jakiś samolot lecący nisko nad wodą, około pięciu mil od brzegu. Podleciałem, aby go rozpoznać. Z pewnym zdziwieniem odkryłem, że to niemiecka maszyna, ale jakiego typu, nie byłem do końca pewien, choć z podręczników rozpoznawania najbardziej przypominał Focke-Wulfa 158. Pojęcia nie miałem, co taki samolot mógł robić w tym miejscu; chyba że miał coś wspólnego z lotniczym ratownictwem morskim. W każdym razie jego duże, czarne krzyże były dobrze widoczne, więc gra była uczciwa. Zaatakowałem go od razu. Moja pierwsza seria rozprysła się wokół tylnej kabiny, ale nie dostałem ognia zwrotnego, więc pewnie zabiłem tylnego strzelca. Przy drugim ataku zostało mi tylko kilka kul, a moje karabiny zamilkły niemal natychmiast po naciśnięciu spustu. Mogłem tylko z niesmakiem patrzeć, jak Niemiec odlatuje ku Francji, najszybciej, jak potrafi.



Kpt. pil. Johnny Kent w Dywizjonie 303. Leconfield, listopad 1940 r. (Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego)

Polacy byli na mnie wkurzeni, kiedy przyznałem, że nie potrafiłem się zmusić do zastrzelenia tego gościa na spadochronie. Przypomnieli mi o tym, co się wydarzyło w tym miesiącu, kiedy powiedziano nam, że niemieccy myśliwcy zastrzelili jednego czy dwóch pilotów 1 Dywizjonu, ratujących się na spadochronach. Pytali mnie wtedy, czy to prawda. Musiałem im odpowiedzieć, że, o ile mi wiadomo, tak. Wtedy zapytali:

– My też możemy?

Wyjaśniłem im, że – jakkolwiek jest to obrzydliwe – Niemcy mają prawo strzelać do naszych pilotów nad tym krajem i że jeśli jeden z nas zestrzeli niemiecki samolot nad Francją, a pilot wyskoczy, to my też będziemy mieli prawo go zastrzelić. Ale nie nad Anglią, bo – pomijając wszystko inne – on już i tak będzie wyłączony z wojny, a dla nas może być bardzo użytecznym źródłem informacji. Myśleli o tym przez jakiś czas, a potem powiedzieli:

– Tak, rozumiemy – a jeśli jest nad kanałem?

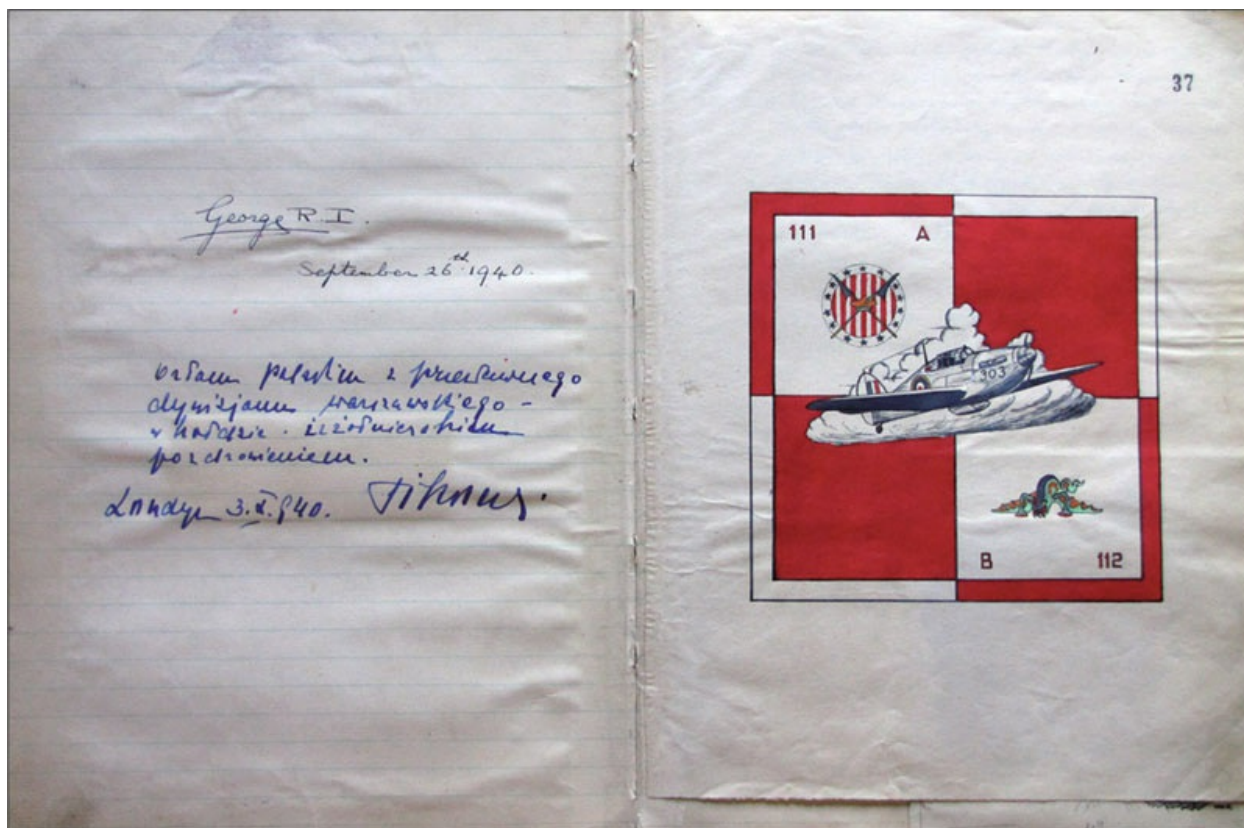
Na co ja żartobliwie odpowiedziałem:

– Cóż, wtedy nie możemy pozwolić, żeby się ten biedny drań utopił, prawda?

Ta uwaga została mi całkiem poważnie rzucona w twarz teraz, kiedy usłyszeli o pilocie tej 109-tki, którą właśnie zestrzeliłem. Nie było wątpliwości, że Polacy traktują tę rozgrywkę o wiele bardziej serio niż my.

26 września dywizjon został zaszczycony wizytą Jego Wysokości króla Jerzego VI, któremu przedstawiono pilotów. Monarcha wpisał się do starannie prowadzonej kroniki dywizjonu – na stronie sąsiadującej z tą, na której zrobiłem rysunek zaczynający brytyjski etap historii jednostki. Bardzo gratulował wyników dywizjonu i piloci byli zachwyceni.

W środku popołudnia następnego dnia poderwano eskadrę A, którą poprowadziłem osobiście. Niemal natychmiast po starcie zobaczyłem formacje wroga, nadlatujące nad Londyn, i gęste wybuchy przeciwlotnicze pomiędzy nimi. Nie mogliśmy ich przechwycić, zanim dotarli nad Londyn, gdyż byli znacznie powyżej nas, ale gdy już zawrócili do domu, zaczęli łagodnie nurkować, aby zwiększyć prędkość. Wtedy wyrównałem i wzięłem kurs, aby ich przechwycić, gdy zejną niżej.



Rysunek Johnny'ego Kenta zamieszczony w kronice Dywizjonu 303. Obok wpisał się JKM Jerzy VI (Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego)

Formacja, którą wybrałem, składała się z Junkersów 88 i ścigając je, zauważyłem samotnego Heinkla atakowanego przez pojedynczego Spitfire'a. Stopniowo wyprzedzając Junkersy, przyglądałem się, zafascynowany, tej walce i wkrótce zauważyłem przytłumioną, czerwoną poświatę w brzuchu Heinkla, ale o dziwo, prawie nie było tam dymu. Spitfire podjął kolejny atak i za ogonem Heinkla pojawiła się mała, czarna postać, po czym rozkwitł spadochron, a bombowiec zwiększył kąt nurkowania. Blask był coraz jaśniejszy, a potem, zupełnie bez ostrzeżenia, niemiecka maszyna eksplodowała z taką siłą, że – moim zdaniem – musiała wciąż mieć bomby na pokładzie. Nie zostało nic oprócz maleńkich płonących kawałków, opadających na ziemię.

Tymczasem dogoniłem Junkersy i zacząłem manewrować tak,

żeby znaleźć się pod ogonem jednego z nich. Wciąż jeszcze byliśmy kilka mil od południowego wybrzeża. Widziałem tylny karabin, skierowany do góry, i pomyślałem, że strzelec musiał obserwować dwa Spitfire'y, lecące wyżej. Doszedłem na trzydzieści jardów, zanim mnie zobaczył, a wtedy jego karabin obniżył się. Stwierdziłem, że patrzę prosto w lufę. Skuliłem się za przednią szybą pancerną, kiedy jego pociski gwizdały ze wszystkich stron dookoła kabiny pilota. Co dziwne, nie mogłem oprzeć się myśli, jak bardzo ta kanonada przypomina strumień wody pod ciśnieniem z węża ogrodowego. Kres tym rozmyślaniom położył głośny huk obok mojej głowy, kiedy pocisk przebił osłonę. Posłałem krótką serię prosto w strzelca; biedaczysko nie był osłonięty płytami pancernymi i miał tylko jeden karabin przeciw moim ośmiu. Ta krótka seria wystarczyła, by go zabić; zobaczyłem, jak osunął się na swój karabin. Po unieszkodliwieniu strzelca, właściwie nieniepokoiony, zabrałem się do wykończenia samolotu.

Odskoczyłem na około 50 jardów i skoncentrowałem się na prawym silniku. Długawa seria rozrzuciła w powietrze kawałki osłony i części samego silnika, który stanął. Chociaż jego olej opryskał mój wiatrochron i przednią część samolotu, żaden kawałek maszyny wroga mnie nie uderzył. Wtedy zająłem się lewym silnikiem, który stanął w płomieniach, a kłęby dymu spowiły mój samolot i na chwilę mnie oślepiły.

Chociaż los Junkersa był już przesądzony, zależało mi, aby zapalić cały samolot, więc strzeliłem bezpośrednio w kadłub. Akurat kiedy wystrzeliłem bardzo długą serię, nagle wskoczył między nas jakiś Hurricane, lecąc niemal pionowo w górę; skąd się wziął i co się z nim stało, nie mam pojęcia, musiał jednak trochę oberwać moimi kulami. Zauważyłem, że odszedł w prawo, ale sam byłem teraz naprawdę skoncentrowany na Junkersie, więc nie sprawdzałem, czy został mocno trafiony, czy nie.

Tymczasem byliśmy już bardzo nisko i bałem się, że Niemiec

uderzy w domy w Bexhill, do którego się zbliżaliśmy. Gdy dotarliśmy na peryferie, wpakowałem w niego kolejną długą serię, a chwilę później – ku swojemu przerażeniu – skupiłem wzrok poza nim i zobaczyłem całą grupę ludzi obserwujących, co się dzieje na niebie. Przemknęła mi przez głowę straszna myśl, że musiałem puścić tę serię prosto w nich. Później dowiedziałem się, ku swojej wielkiej uldze, że nikt nie został trafiony, ale jak tego uniknęli, nigdy nie byłem w stanie zrozumieć.

Niemiec leciał nadal prosto, podciągnął nad budynkami na wybrzeżu i poszedł do morza około stu jardów od brzegu. Maszyna odbiła się dwukrotnie od powierzchni jak „kaczka” puszczana kamieniem, a potem zatonąła. Krążyłem nad tym miejscem i zobaczyłem, jak na powierzchnię wypływa człowiek. Był to pilot; tylko on miał w samolocie opancerzenie i jako jedyny przeżył mój ostrzał. Wszyscy pozostali zostali zabici.

Kiedy wznosiłem się, żeby poszukać kolejnego zajęcia, nad całym południowym wybrzeżem aż roiło się od naszych myśliwców; wszyscy szukali czegoś do ostrzelania. Jeśli chodzi o wroga, to widziałem szereg złowieszczo wyglądających smug czarnego, tłustego dymu tam, gdzie napastnicy spadali jeden po drugim. I wtedy, nie wiadomo skąd, pojawił się samotny Dornier, lecąc najszybciej, jak mógł, na wprost przez osłonę myśliwców. Przypominał mi komika, który w połowie aktu wychodzi z kulis i maszeruje szybko przez scenę, zmierzając w przeciwną stronę kulis, a ludzie na scenie patrzą na niego raz i drugi, potem wzruszają ramionami i kontynuują przedstawienie. W tym wypadku ten sceniczny „numer” skończył się tak, że dwa myśliwce dosłownie rzuciły się na Dorniera, jakby go miały pazurami ściągnąć z nieba, i posłały go w płomieniach do morza.

Po powrocie do Northolt bardzo dokładnie zbadałem swoją maszynę i, ku swojemu zaskoczeniu, stwierdziłem, że mimo tej masy pocisków smugowych, jakie niefortunnie tylny strzelec posłał w moim kierunku, tylko dwie kule trafiły mój samolot:

jedna w osłonę kabiny, a druga w samą końcówkę łopaty śmigła! Miały się one okazać jedynymi pociskami, które kiedykolwiek trafiły moją maszynę w całej mojej karierze operacyjnej!

Chociaż w tym locie było nas tylko sześciu, udało nam się zniszczyć cztery samoloty wroga bez własnych strat, co – zgodnie ze słowami wielkiego Mannocka, asa I wojny światowej – stanowi „dobrą arytmetykę”.

Parę dni później zostaliśmy poderwani w asyście 1 Dywizjonu kanadyjskiego i po kolejnych zmianach kursu zobaczyliśmy w oddali dość dużą liczbę samolotów wroga, ustawionych dwupoziomowo, przy czym dolne wyglądały na zwykłą formację bombowców. Zadaniem Dywizjonu 303 było zaatakowanie bombowców, natomiast Kanadyjczycy mieli zapewnić osłonę przed niemiecką eskortą myśliwską. W związku z tym, mając na oku te myśliwce nad nami, dodałem gazu i zacząłem atak po szerokim łuku na to, co brałem za formację bombowców. Podczas tego manewru wyprzedziłem własny dywizjon, nie zauważając przy tym, że Kanadyjczycy zawrócili na spotkanie ataku ze strony kolejnych niemieckich myśliwców, których nie widziałem. Lider ich dywizjonu, będąc na innej częstotliwości, nie mógł mi powiedzieć, co robi, a i Polacy, z lekka podnieceni rozwojem wypadków, zapomnieli angielskich słów i też nie mogli mi powiedzieć. Przeżyłem więc duży szok, gdy – akurat jak dochodziłem do wroga, którego tymczasem rozpoznałem jako 109-tki w niezwyklej formacji – tuż nad osłoną mojej kabiny przeleciał strumień pocisków smugowych. Zrobiłem błyskawiczny unik w prawo; uczyniłem tak, bo dziewięć na dziesięć osób – mam oczywiście na myśli pilotów – pójdzie w lewo, jeśli nagle muszą zakręcić. Atakujący pilot podświadomie więc oczekuje, że jego cel zakręci w tę właśnie stronę, a kiedy tak się nie stanie, jest przez ułamek sekundy wytrącony z równowagi. Oczywiście bardzo szybko odzyska kontrolę, ale ten ułamek sekundy wahania może stanowić

różnicę między śmiercią a przetrwaniem.

W tym przypadku odkryłem, że jestem sam wobec masy wrogich myśliwców. Nie mogłem uciec nurkowaniem, bo łatwo by mnie dopadli, zanim dotarłbym w chmury, które były wiele tysięcy stóp poniżej. Nie miałem więc innego wyjścia, jak zostać i walczyć. Kontynuowałem ciasny zakręt w prawo, dając tyle steru, aby utrzymać ślizg, kiedy różne 109-tki mnie atakowały. Szczęśliwie żadna nie zdołała mnie trafić. Gdy przestały latać pociski smugowe, wyrównałem lot. Cztery wrogie maszyny przeleciały tuż przede mną; otworzyłem ogień i ostatnia z nich, dymiąc, poszła w dół. Niemcy zaczęli krążyć wkoło nade mną; ja też krążyłem i obserwując ich, czekałem. I wtedy wywołał mnie kontroler, który zapytał, czy wszedłem już w styczność z wrogiem!



Szczątki samolotu Unteroffiziera Hansa Blüdera, zestrzelonego przez J.A. Kenta 1 października 1940 r., Falmer koło Brighton (Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego)

– Nie, ale myślę, że oni mają zamiar lada chwila wejść w styczność ze mną. O, właśnie idą – odpowiedziałem.

W pewnym sensie miałem nad nimi tę przewagę, że mogłem strzelać do wszystkiego, co przelatywało obok, natomiast oni musieli uważać, aby nie trafić siebie nawzajem. W każdym razie podczas tego ataku udało mi się posłać dobrą serię z pięćdziesięciu jardów do innej 109-tki, która zniknęła, lizana jasnymi jęzorami płomieni. Niemcy znów się odsunęli, a ja nadal krążyłem w nadziei, że zabraknie im paliwa i zawrócą do domu. Potem część z nich rozpoczęła kolejny atak i zwróciłem się im na spotkanie. Akurat kiedy to zrobiłem, ich lider podciągnął w górę, a ja poszedłem beczką pod niego, odwracając swój zakręt w sposób podobny do tego, jaki stał się po wojnie znany jako „zakręt Derry’ego”. Udało mi się strzelić mu w brzuch. Widziałem trafienia, ale innych efektów już nie. Wtedy oni odeszli na wznoszeniu, zebrali szyk i skierowali się do Francji. Czułem wtedy zimną wściekłość i nie myślałem o swoim bezpieczeństwie. Ruszyłem ich śladem w nadziei, że któryś z nich zawróci i podejmie walkę. Nie byłem w stanie wznieść się na ich wysokość, ale lecąc za nimi, naliczyłem trzydzieści osiem samolotów w szyku. To oznaczało, że musiałem walczyć z czterdziestoma. Prawdopodobnie przeżyłem tylko dlatego, że wchodzili sobie nawzajem w drogę!

Zostawiłem ich gdzieś w połowie kanału i zszedłem na poziom wierzchu chmur, gdzie spotkałem samotną 109-tkę, zmierzającą do domu. Wystrzeliłem do niej, ale zanurkowała w chmury i straciłem ją z oczu, co prawdopodobnie wyszło mi na dobre, bo praktycznie nie miałem już amunicji.

Kiedy wróciłem do Northolt, dowódca bazy, Stanley Vincent, który usłyszał przez radio moją uwagę o nadchodzącym ataku, rozpływał się w zachwytach. Ronald Kellett również. Starłem się im wytłumaczyć, że idąc do ataku, nie miałem pojęcia, iż jestem sam, bo nie jestem aż tak lekkomyślny, żeby samodzielnie brać

na siebie całą taką bandę. Mówili, że nie o to chodzi. Rzecz w tym, co zrobiłem, kiedy już znalazłem się w tej sytuacji. Dziesięć dni później zostałem odznaczony Zaszczytnym Krzyżem Lotniczym – za prowadzenie dywizjonu, a w szczególności za tę walkę.

Chociaż poleciałem jeszcze raz tego dnia, a potem jeszcze wiele razy, to już nigdy więcej podczas służby w słynnym już teraz Dywizjonie 303 nie udało mi się zestrzelić żadnych innych samolotów wroga. Działania zanikały i wyglądało na to, że Niemcy w końcu zdali sobie sprawę z daremności swych ataków. A potem, 11 października, przeniesiono nas na północ, do Leconfield, na odpoczynek.

Dywizjon 303 opuścił Northolt, miejsce swojego odrodzenia, ze wspaniałym rezultatem. W ciągu sześciu gorączkowych tygodni, bodaj najważniejszych w naszej historii, dywizjon zniszczył 126 samolotów wroga za cenę utraty jedynie ośmiu poległych pilotów, choć tych, którzy odnieśli lżejsze lub cięższe rany, było oczywiście znacznie więcej. Wynik ten nie miał sobie równych w innych dywizjonach.

Najwybitniejszym bodaj pilotem dywizjonu okazał się František, który w nieco ponad miesiąc zniszczył 17 wrogich samolotów. Jego śmierć była dla nas wszystkich wielkim szokiem – przyszła całkiem nieoczekiwanie i do tej pory nie wiadomo, co się właściwie stało.

8 października dywizjon dostał rozkaz startu. Podano nam zwyczajne kursy, ale nic nie zobaczyliśmy i z nikim się nie spotkaliśmy. Niedługo później odwołali nas z powrotem do bazy. Zbliżając się do Northolt, przeszliśmy w ciasną kolumnę czterech trzysamolotowych kluczy, z której normalnie rozchodziliśmy się nad lotniskiem, rozwijając klucze w ławę do lądowania. Byliśmy właśnie nad zalewem Staines, kiedy František, lecący w tylnym kluczu, odszedł z formacji i przeleciał wzdłuż dywizjonu. Ktoś go wołał przez radio, aby wrócił do formacji, ale on pomału zakręcił

na wschód i zniknął nam z oczu. Jakiś czas później dostaliśmy wiadomość, że rozbił się w pobliżu Sutton – nie żył już, kiedy ratownicy dotarli do szczątków samolotu. Widziano, jak zbliża się nad otwarty teren, podobno próbując awaryjnego lądowania, kiedy nagle jego samolot odwrócił się na plecy i nurkowaniem uderzył w ziemię. Nigdy się nie dowiedzieliśmy, dlaczego do tego doszło; przecież nie byliśmy w boju, a ani na jego ciele, ani na szczątkach samolotu nie znaleziono śladów po kulach. Była to nie tylko wielka strata, była też bardzo niepokojąca.



Piloci Dywizjonu 303 w październiku 1940 r.: Od lewej: Mirosław Ferić, Johnny

Kent, Bohdan Grzeszczak, Jan Zumbach i Jerzy Radomski (Instytut Polski
i Muzeum im. gen. Sikorskiego)

Niemal natychmiast po przybyciu do Leconfield zaczęliśmy otrzymywać liczne uzupełnienia: za zabitych i rannych, ale także za naszych pilotów wysyłanych do jednostek szkolenia bojowego, gdzie mieli przekazywać innym swoje doświadczenia. Oznaczało to dość obszerny program szkolenia dla nowo przybyłych. Pod nieobecność Ronalda Kelletta pracowałem z majorem Urbanowiczem, który objął dowodzenie z polskiej strony po zestrzeleniu Krasnodębskiego. A potem był telefon informujący mnie, że dostałem dowództwo Dywizjonu 92 w Biggin Hill i że mam się tam zgłosić jak najszybciej.



Piloci Dywizjonu 303 w październiku 1940 r.: Od lewej: Mirosław Ferić, Johnny Kent, Bohdan Grzeszczak, Jerzy Radomski, Jan Zumbach, Witold Łokuciewski, Zdzisław Henneberg, Jan Rogowski i Eugeniusz Szaposznikow (Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego)

Chociaż przykro mi było opuścić polski dywizjon, byłem bardzo zadowolony z awansu oraz z faktu, że będę dowodził własnym dywizjonem. Athol Forbes dostał już wtedy dowodzenie 66 Dywizjonem, również stacjonującym w Biggin Hill.

Zanim odszedłem, dywizjon zorganizował mi najwspanialszą imprezę w kasynie w Leconfield. Poinformowali mnie też, że zostałem wyróżniony polskim odznaczeniem. Sprezentowali mi baretkę Krzyża Walecznych i upierali się, żebym ją natychmiast naszył na swoim mundurze. Party było zupełnie fantastyczne, ale udało mi się wytrzymać i o trzeciej nad ranem jedyną dwójką trzymającą się jeszcze na nogach byliśmy my dwaj: Johnny Zumbach, mój Numer Dwa, i ja. I to ja jego odprowadziłem do łóżka! Ten wyczyn dość znacząco wpłynął na moją reputację wśród Polaków.

Nazajutrz wyruszyłem do Biggin Hill i przybyłem tam akurat w porze popołudniowej herbaty. Sierżant dyżurny w kasynie wskazał mi oficerów z mojego nowego dywizjonu, siedzących razem przy jednym stole, więc przyłączyłem się do nich, nie mówiąc im, kim jestem. Moje pierwsze wrażenia nie były korzystne – ich ogólna postawa i brak manier wskazywały na brak kontroli i dyscypliny. Zacząłem zdawać sobie sprawę, że prawdopodobnie będę miał pełne ręce roboty – i się nie myliłem.



Dowódca Skrzydła Johnny Kent oraz pierwszy polski dowódca Dywizjonu 303 spotkali się ponownie na lotnisku Northolt w 1941 r. (Muzeum – Pracownia Literacka Arkadego Fiedlera w Puszczykowie)

44 Maewestki – kamizelki ratunkowe nazywane tak od nazwiska amerykańskiej aktorki Mae West, obdarzonej wydatnym biustem (nadmuchana kamizelka nadawała lotnikowi podobne kształty).

45 *Oui, mon commandant* (fr.) – Tak jest, panie majorze.

46 Autor oparł się na publikacjach błędnie przypisujących Josefowi Františkowi fantastyczne wyczyny bojowe nad Czechami, Polską i Francją przed dotarciem do Anglii. W rzeczywistości František dotarł do Polski drogą lądową; nigdy nie był

oficerem (dopiero pośmiertnie dostał promocję na podporucznika); ani w Polsce, ani we Francji nie zestrzelił żadnych samolotów niemieckich, a pierwsze w życiu loty bojowe jako pilot myśliwski wykonał w Dywizjonie 303.

- 47 *Dispersal* (ang.) – dosł. rozproszenie. Tak określano miejsce postoju samolotów oraz stojący w pobliżu barak, w którym lotnicy oczekiwali na loty.
- 48 Podczas wojny w RAF-ie (i w Polskich Siłach Powietrznych) wprowadzono trzystopniową kategorię oficjalnie zaliczanych zwycięstw nad samolotami wroga: zestrzelenie pewne (ang. *confirmed destroyed*), zestrzelenie prawdopodobne (*probably destroyed*) i uszkodzenie (*damaged*).
- 49 Terminologia używana w korespondencji radiowej: „Garta” – kryptonim stanowiska dowodzenia, „Lider” – prowadzący formację, „Apany” – kryptonim Dywizjonu 303 w tym okresie, „Czerwony” – identyfikator konkretnego klucza dywizjonu (oznaczano je kolorami), „Anioły” – wysokość w tysiącach stóp. Z reguły, w celu uniknięcia nieporozumień, liczby podawano, wymieniając kolejne cyfry.
- 50 Samolot „He 113” był produktem niemieckiej propagandy, która upozorowała jego istnienie i użycie bojowe, m.in. przez publikację zdjęć z fikcyjnej jednostki tych samolotów.
- 51 Air Transport Auxiliary (ang.) – Pomocniczy Transport Lotniczy; cywilna organizacja zajmująca się dostarczaniem samolotów drogą lotniczą. Jej pilotami byli ludzie niespełniający kryteriów zdrowotnych albo formalnych do służby wojskowej w lotnictwie (m.in. kobiety).
- 52 W odróżnieniu od polskich orderów i odznaczeń, w Wielkiej Brytanii nadaje się je z zasady wyłącznie za życia odznaczanej osoby. Krzyż Wiktorii jest wyjątkiem od tej zasady.

6. Dowódca dywizjonu

Wkrótce odkryłem, że Dywizjon 92, moja nowa jednostka, nie tylko stracił czterech dowódców, w tym trzech w ciągu ostatniego miesiąca, ale jego łączne straty były ponad dwukrotnie większe niż Dywizjonu 303 w tym samym okresie. To zrozumiałe, że morale było na dość niskim poziomie, co znalazło odzwierciedlenie w nieuniknionym braku dyscypliny, wynikającym z faktu, że dywizjon był praktycznie bez przywódcy.

Pierwszym dowódcą był Roger Bushell, oficer Auxiliary Air Force[53], który został zestrzelony i wzięty do niewoli pod Dunkierką. Wyróżnił się potem jako przywódca jeńców, organizując ich opór wobec Niemców. Odegrał także główną rolę w przygotowaniu wielu ucieczek, których zwieńczeniem była słynna masowa ucieczka ze Stalagu Luft III; za udział w niej Bushell został zamordowany przez Niemców. Po nim dowództwo 92 Dywizjonu objął major „Sandy” Sanders i pozostał na tym stanowisku do wypadku, w którym został dość ciężko poparzony, niedługo po przybyciu dywizjonu z południowej Walii do Biggin Hill. Jego następcą został major Lister, który pełnił tę funkcję przez dwa dni – i w czasie każdego z tych dni jego samolot był zestrzelony. Miał wielkiego pecha, bo przydzielono go do dywizjonu jako nadliczbowego oficera, żeby uzyskał pewne doświadczenie myśliwskie przed objęciem dowództwa innego dywizjonu. Zanim udało mu się takie doświadczenie zdobyć, „Sandy” miał wypadek i Lister nieoczekiwanie stał się dowódcą. Było to bardzo brutalne wprowadzenie do świata myśliwców. Kilka dni po tym, jak Lister przestał latać, dowodzenie objął

major MacLachlan, ale nim minął tydzień, on też został zestrzelony i ranny. Wtedy zamierzano awansować starszego z dowódców eskadr, kapitana Briana Kingcome'a, i mianować go dowódcą, ale nim to polecenie wyszło z dowództwa grupy, on też został zestrzelony – jego zdaniem przez Spitfire'a!

Wynikiem tego wszystkiego był mój przydział – miałem objąć tę zdeorganizowaną, niezdyscyplinowaną i zdemoralizowaną zbieraninę, złożoną z materiału najwyższej próby. Wprawdzie ponieśli straszne straty, ale oni również wyrządzili wrogowi poważne szkody i w tych okolicznościach czuli, że wiedzą o walce powietrznej znacznie więcej niż jakiś tam major, który może zająć stołek dowódcy na dzień czy dwa.

Komendant bazy, pułkownik Dick Grice, naprawdę pierwszej klasy dowódca, powiedział mi, że generał dowodzący grupą zdecydował się przenieść Dywizjon 92 na północ, na zasłużony odpoczynek. Stwierdziłem, że jeśli tak się stanie, będzie to koniec tego dywizjonu, więc błagałem, by pozwolono mi zatrzymać go w Biggin, a ja spróbuję przywrócić mu właściwą formę – bez piętnowania go mianem „wykończonego”. Ponadto zwróciłem mu uwagę, że aktywność Luftwaffe maleje i moim zdaniem jej wzrost przed nadejściem wiosny jest mało prawdopodobny. Poznawszy mój punkt widzenia, zgodził się z nim; zdołał również przekonać dowódcę grupy, za co byłem mu naprawdę wdzięczny.

Reszta miesiąca, ogólnie rzecz biorąc, minęła bardzo spokojnie i ja sam nie miałem żadnego kontaktu z wrogiem. Tylko podczas jednego wieczornego lotu, który prowadził kapitan Villa, doszło do starcia ze 110-tkami i zestrzelono kilka z nich.

Chociaż 31 października został później uznany za datę zakończenia Bitwy o Anglię, to my, biorący w niej udział, nie zauważyliśmy wtedy, żeby z nadejściem piątku 1 listopada sytuacja się jakkolwiek zmieniła. Nikt też się nie zdziwił, gdy telefonista, wysunąwszy głowę zza rogu, krzyknął:

– Dywizjon Garrick – start alarmowy – Anioły jeden-pięć!

Natychmiast ruszyliśmy w górę, kierując się, zgodnie z poleceniami kontrolera, w stronę Dover. Po wielu zmianach kursu i uzyskaniu wiadomości, że nalot składa się z pięćdziesięciu Junkersów, chociaż nie udało się określić ich wysokości, ujrzałem żółty błysk i zobaczyłem szereg żółtonosych 109-tek tuż nad chmurami niedaleko Rochester. Były około 6000 stóp pod nami – nietypowa sytuacja. Od razu dałem sygnał „Tally ho!”^[54] do stanowiska dowodzenia i powiedziałem dywizjonowi, że idziemy do ataku. Doszliśmy do nich bardzo szybko; otworzyłem ogień ze 150 jardów i widziałem, jak moja amunicja De Wilde eksploduje wokół kabiny ostatniej 109-tki. Pilot natychmiast zaczął robić gwałtowne uniki i miałem trudności z utrzymaniem się za nim. Kątem oka dostrzegłem inny samolot zaledwie kilka stóp ode mnie i szybko się zbliżający, więc musiałem podciągnąć w górę, żeby uniknąć kolizji. Niemiec, którego atakowałem, dał nura w chmury, a ja kontynuowałem zakręt na wysokości około 2000 stóp, ale początkowo nie mogłem dostrzec „mojego” człowieka. Nagle ujrzałem 109-tkę jakieś 1000 stóp poniżej, śmigającą na wschód, i jestem prawie pewny, że to był ten sam, którego już trafiłem. Udało mi się go dogonić i po kolejnej serii zanurkował do wody niedaleko Whitstable.

Gdy wzniosłem się z powrotem przez chmury, zobaczyłem trzy 109-tki wyskakujące z chmur jakieś dwie–trzy mile na południe, więc ruszyłem za nimi i doganiałem je już, gdy tuż przede mną, między mną a niemieckimi samolotami, rozerwało się mnóstwo naszych własnych pocisków przeciwlotniczych! Szybko zmieniłem kierunek i tak straciłem szansę dopadnięcia maszyn wroga – byłem wściekły, ale oczywiście artylerzyści strzelali na ślepo i nie mogli wiedzieć, że jednym z ich celów był brytyjski samolot.

Po powrocie do bazy dowiedziałem się, że porucznicy Holland i Bartley zestrzelili po 109-tce, a podporucznicy Saunders

i Kinder, którzy byli w tylnym kluczu, zobaczyli przez lukę w chmurach wiele wybuchów bomb w wodzie. Z tego powodu zignorowali myśliwce i poszli na dół, gdzie znaleźli te pięćdziesiąt Junkersów, Sztukasów, na wysokości około 1500 stóp. Była to wielka niespodzianka, bo samoloty te poniosły na początku tak ciężkie straty, że przez wiele tygodni ich nie widzieliśmy. Jak tylko zobaczyły Spitfire'y, wyrzuciły bomby i zawróciły do domu, ale Saunders i Kinder zestrzelili po jednym w płomieniach. Zaraz potem Saunders został zaatakowany i zestrzelony, wylądował przymusowo w Eastchurch. Chociaż kula przeszła mu po haubie i przebiła gogle, to nic mu się nie stało.

Kinder, muskularny Nowozelandczyk, strzelał do drugiego Sztukasa, kiedy i on został zaatakowany. Kilka dni później otrzymałem od niego list wysłany ze szpitala i myślę, że to jeden z najdoskonalszych przykładów bezwiednego niedomówienia, z jakim się kiedykolwiek spotkałem. Celem listu było zgłoszenie jednego Sztukasa zniszczonego i jednego prawdopodobnie zniszczonego; dalej był opis tego, co zaszło.

Strzelałem do drugiego Ju 87 – pisał – który zaczął mocno dymić z nasady prawego skrzydła, ale w tym momencie moją uwagę rozproszył pocisk z działka, który wszedł w lewe skrzydło i urwał jego koniec. Zawróciłem i pogoniłem za 109-tką, która mnie trafiła; ostatni raz widziałem ją, jak szła w dół, dymiąc, koło Herne Bay. Nie czułem się dobrze, więc postanowiłem wrócić do Biggin, ale po pewnym czasie poczułem się gorzej, więc wylądowałem w polu – z przykrością muszę powiedzieć, że miałem schowane podwozie. Po jakimś czasie poczułem się lepiej, więc zadzwoniłem do najbliższej bazy RAF, a oni przyjechali i zabrali mnie z domu na farmie, z którego dzwoniłem.

„Tiny” Kinder nie był typem człowieka, który próbowałby zrobić na mnie wrażenie swoim opanowaniem; on po prostu podał suche fakty. Nie wspomniał, bo dla niego w tym kontekście nie miało to znaczenia, że pocisk, który mu „urwał koniec”, ciężko ranił go w lewą rękę i nogę. On związał ramię z nogą, żeby zatamować krwawienie z obu kończyn, zawrócił swoim częściowo niesprawnym samolotem, i – co udało mi się później ustalić – pokonawszy Niemca w walce manewrowej, zestrzelił go. Nic dziwnego, że „poczuł się źle”, ale znowu nie wspomniał, że od miejsca lądowania musiał przejść prawie milę, zanim dotarł na farmę. Niezwykły człowiek.

Po południu byliśmy na patrolu, gdy po raz pierwszy odczułem naprawdę poważny skutek strat poniesionych przez dywizjon i braku przywództwa. Wysoko ponad nami, nad południowym wybrzeżem było wiele małych formacji 109-tek i co jakiś czas jedna czy dwie z nich zaczynały nurkować w naszą stronę, ale za każdym razem zakręcałem, by spotkać je czołowo, a one przerywały atak. Można było odnieść wrażenie, że z jakiegoś powodu niemieccy piloci nie lubili wtedy ataków czołowych i niezmiennie odchodzili, jeśli zawracaliśmy i lecieliśmy prosto na nich. Potem, w ciągu wojny, przewyciężyli tę niechęć i przeprowadzali bardzo odważne czołowe ataki, zwłaszcza na amerykańskie formacje bombowców.

Przy tej okazji, kiedy wykonali kilka tych nieudanych ataków na nas, zauważyłem, że kilku moich pilotów wyłamało się z szyku i skierowało do domu. Był to wyraźny przypadek czegoś, co nazywano „109-ozą” – było jasne, że ci piloci utracili wiarę w swoją zdolność radzenia sobie z niemieckimi myśliwcami. Wiedziałem, że ta wiara musi zostać im jak najszybciej przywrócona i że trzeba tego dokonać w strefie walk, a nie na tak zwanym odpoczynku.

Kiedy wróciliśmy na nasze lotnisko, zebrałem wszystkich pilotów i palnąłem im naprawdę niezłą mowę. Ogłosiłem, że jeśli

ktokolwiek znowu wyłamie się z szyku – a przez to narazi na atak nie tylko samego siebie, ale i resztę dywizjonu – to nie będę czekał, aż Niemcy go zestrzelą, tylko zrobię to osobiście. Wszyscy patrzyli dość ponuro i nie miałem wątpliwości, że mnie nienawidzą, ale nie przejmowałem się tym, bo czułem, że potrzebują trochę szczerzej rozmowy. Choć oczywiście czuli do mnie antypatię, to zaczęli doceniać fakt, że mają w końcu pierwszego dowódcę z większym wojennym doświadczeniem niż ich własne.

Wieczorem przeprowadziliśmy kolejny patrol, ale jedynym śladem aktywności wroga, jaki dostrzegłem, były wielkie działa na przylądku Cap Gris Nez ostrzeliwujące Dover. Dywizjon utrzymał ładny, ścisły szyk, ale nie wiem, czy to z powodu mojej tyrady, czy ze względu na brak 109-tek.

Gdy wróciliśmy z tego ostatniego patrolu, powitał nas oficer wywiadu naszego dywizjonu, kapitan Tom Wiese, jedyny Norweg w RAF-ie, który ogłosił, że zestrzeliwszy rano tę 109-tkę, powiększyłem wynik dywizjonu do okrągłej setki!

Nasze niesnaski chwilowo zeszyły na dalszy plan i wszyscy zdecydowaliśmy, że ten wynik wymaga uczczenia, ale ponieważ mieliśmy zaplanowane pogotowie bojowe od świtu następnego dnia, uznaliśmy, że należy sprawdzić w biurze meteorologicznym, jakie są prognozy. Oni tam w pierwszej chwili uznali nas za strasznie chętnych do boju i powiedzieli, że jest im strasznie przykro, ale nie ma żadnej nadziei na latanie nazajutrz, bo pogoda będzie zbyt brzydka. To, ma się rozumieć, była ta wiadomość, na jaką czekaliśmy, więc wróciliśmy do naszych przygotowań.

Postąpiliśmy zgodnie z przyjętym rytuałem i wszyscy poszliśmy do pubu „White Hart” w Brasted, w którym rządziła owa niepowtarzalna para: Kath i Teddy Prestonowie. Po „kolejce” wróciliśmy do kasyna na kolację i kontynuowaliśmy imprezę, do której przyłączyło się wielu pilotów z pozostałych dwóch

dywizjonów: 66, dowodzonego przez Athola Forbesa, i 74, którego dowódcą był kolejny stary druh, „Sailor” Malan. Kiedy już wypiliśmy o wiele za dużo, wszyscy poszliśmy spać. Ja na szczęście miałem pokój w kasynie, ale inni musieli pojechać jakieś sześć mil do dużego dworu, który służył jako nasze zewnętrzne kasyno, oddalone od lotniska ze względów bezpieczeństwa. W tym czasie pilotom nie było wolno spać na lotnisku, żeby nie zginęli od bomb, których na Biggin Hill spadało niemało, zarówno w dzień, jak i w nocy.

Spałem jak zabity, gdy nagle obudził mnie potrząśaniem mój ordynans. Czułem się okropnie, więc powiedziałem mu dość niemiłym tonem, żeby się ode mnie odstosunkował i zostawił mnie w spokoju. Zaprotestował, że powinienem być niedługo w dispersalu, bo dywizjon jest w pogotowiu. Zniecierpliwiony, poradziłem mu, żeby się nie zachowywał jak palant, bo pogoda jest brzydka, ale on stwierdził dość spokojnie i – chcę w to wierzyć – ze współczuciem:

– Dla mnie wygląda na całkiem ładną, sir!

Odsłoniłem zasłony zaciemnieniowe i – o, perfidni meteorolodzy! – zobaczyłem, że gwiazdy świecą jasno; nigdzie ani śladu chmur.

Jakoś się ubrałem, ogoliłem, wypiliśmy kawę, zrezygnowałem ze śniadania, bo zrobiło mi się niedobrze na jego widok; jakoś dobrnąłem do dispersalu, założyłem lotniczy ekwipunek, a potem opadłem na fotel w otoczeniu jedenastu innych, podobnie cierpiących i podobnie żywiących nadzieję, że dożyjemy do ósmej, kiedy zwolnią nas z pogotowia.

Raz czy dwa zadzwonił telefon i wszyscy jęknęli z nadzieją wbrew nadziei, że to nie alarm do startu. Opatrzność nad nami czuwała – do momentu, kiedy zostało nam tylko dziesięć minut do zwolnienia z pogotowia. I wtedy się zaczęło. Telefonista podniósł słuchawkę, po czym wykrzyknął aż nadto znajomy komunikat:

– Dywizjon Garrick, start alarmowy, Anioły jeden–pięć!

To było potworne. Nie wiem, jak dotarliśmy do naszych samolotów, ale jakoś nam się udało i w wyznaczonym czasie wyszliśmy w powietrze.

Podczas wznoszenia, odbierając kolejne kursy od kontrolera, piloci jeden po drugim zgłaszali za niskie ciśnienie oleju, nierówną pracę silnika, a nawet niedziałające radio! I wcale nie chodziło o tzw. wyczerpanie walką – był to po prostu kac nad kace!

Byliśmy w powietrzu od jakichś czterdziestu minut i zdążyliśmy się wznieść na 27 000 stóp, na linię patrolową Maidstone – a zostało nas wtedy tylko pięciu z dwunastu startujących – kiedy odebrałem wezwanie od jednego z twardszych pilotów, że widzi „ogień przeciwlotniczy, godzina dziesiąta[55] poniżej”. Spojrzałem we wskazanym kierunku, a tam, około 7000 stóp pod nami, było około sześćdziesięciu 109-tek – to właśnie w tym czasie Niemcy wysyłali te myśliwce z podwieszonymi bombami; myślę, że to musiał być taki nalot z eskortą myśliwców. Mieliśmy tę przewagę, że byliśmy od strony słońca i udało mi się poprowadzić dywizjon, a raczej to, co z niego zostało, do perfekcyjnego ataku od tyłu na wroga nieświadomego naszej obecności.

Wstrzymałem ogień, póki się nie znalazłem około 150 jardów od jednej z tylnych par Messerschmittów, a wtedy wystrzeliłem długą serię i jeden z samolotów natychmiast zanurkował prosto w dół, ciągnąc za sobą wielką chmurę dymu. Leciałem bardzo szybko i pewnie przeleciałbym nad drugim z tej pary, ale gdy rzuciłem maszynę w ślizg i zredukowałem gaz, udało mi się wytracić prędkość, przejść pod ogonem 109-tki i dołączyć do niej z prawej strony. Widziałem pilota, patrzącego w lewo i zapewne próbującego zobaczyć, co stało się z jego nieodżałowanej pamięci towarzyszem, ale wciąż lecącego prosto przed siebie. Nie mogłem się powstrzymać od rzucenia: – Co za głupi palant! – a w tym

czasie zwoleń na tyle, żeby dostać się pod niego i posłać mu serię z około 100 jardów. Od razu wyleciały z niego kłęby dymu, wśród których widziałem płomień. Niemiec przewrócił się na plecy i zanurkował pionowo. Oba te samoloty znaleziono pod Ashford, w hrabstwie Kent, w odległości pół mili od siebie.

Reszta niemieckiej formacji zanurkowała w stronę wybrzeża i nie próbowała zawracać ani walczyć; poleciały wszystkie, z wyjątkiem jednego. Gdy goniliśmy uciekających Niemców, dopadłem tego jednego i zaatakowałem. Okazało się, że wybrałem starego wiarusa, który zamiast po prostu uciekać, poczekał, aż znajdę się bardzo blisko, a potem nagle poszedł w prawo i w słońce. Na chwilę straciłem go z oczu, a wtedy on, kontynuując zakręt, wyszedł z oslepiającego słońca i nasze starcie przekształciło się w walkę manewrową.

Kiedy zrobiliśmy pełne koło, powtórzył swój manewr, jednak tym razem przesunąłem po nim swoim celownikiem. Wprawdzie zaraz straciłem go pod dziobem mojego samolotu, ale oddałem krótką serię w nadziei, że jakieś smugowe mogą przelecieć na tyle blisko niego, że go przestraszą i skłonią do ucieczki do domu. Nie doceniłem jednak gościa, bo kontynuował swoją taktykę i najwyraźniej nie miał wcale zamiaru uciekać. W końcu, po zatoczeniu czwartego lub piątego kręgu, znowu złapałem go w celownik i oddałem długawą serię. Zaskoczyło mnie, gdy nagle znowu wyłonił się spod mojego dziobu, tak że niemal się zderzyliśmy. Mam jeszcze w pamięci bardzo żywe wspomnienie jego wzroku; widzę, jak patrzy na mnie, kiedy mijamy się niespełna dwadzieścia stóp od siebie. Dokładnie pamiętam, że gogle miał podniesione na haubę, a maskę tlenową na miejscu. Pamiętam też szramy wzdłuż boku jego kadłuba, tam, gdzie moje kule go trafiły, i ogon samolotu praktycznie pozbawiony płóciennego pokrycia, z ciągnącą się za nim linką układu sterowania, z małym wirującym kawałkiem metalu na końcu. To jeden z tych obrazów wydarzeń, rozgrywających się w ułamku

sekundy, które pozostają w nas na zawsze, trwale wdrukowane w naszą pamięć.

Wtedy, w ferworze tamtych zdarzeń, nie miałem czasu zastanawiać się nad tym dogłębnie, ale z radością zobaczyłem, że mój przeciwnik odwraca zakręt w drugą stronę. To fatalny ruch w walce, więc posłałem mu jeszcze jedną, ostatnią serię pod ostrym kątem w jego lewą burtę. Pojawiła się cienka smuga szarego dymu, a samolot niespiesznie przewrócił się na plecy i poleciał w dół.

Zrazu pomyślałem, że on ucieka, i poszedłem za nim na pełnym gazie, chcąc go złapać, kiedy wyrówna.

Kiedy ostatni raz spojrzałem na prędkościomierz, pokazywał coś około 450 mil/h, ale 109-tka nadal mnie wyprzedzała i w końcu zagubiła mi się, niknąc na tle ziemi. Kontynuowałem jednak nurkowanie, czekając, aż zobaczę jego wznoszący się szary obrys, toteż zaskoczył mnie widok żywego, czerwonego rozbłysku i wielkiej chmury dymu czarnego jak smoła, kiedy jego maszyna uderzyła w ziemię i eksplodowała.

Zszedłem nisko, aby zobaczyć, gdzie uderzył jego samolot, ale nie dostrzegłem żadnych śladów, aż zauważyłem kilku żołnierzy biegnących przez pola i machających do mnie. Potem zobaczyłem to miejsce, ziejącą dziurę, która wyglądała jak lej po bombie, i setki małych kawałków rozrzuconych wokół. Kilka dni później oficer wywiadu powiedział mi, że pilot był majorem z wysokimi odznaczeniami, ale nie udało się ustalić jego tożsamości. Najwyraźniej przestrzeliłem mu układ sterowania i w chwili, gdy miał wyskoczyć, zabiła go moja ostatnia seria. Wywnioskowano to z faktu, że jego uprząż bojową znaleziono rozpiętą i nieuszkodzoną, a lewa połowa jego kurtki mundurowej miała sześć przestrzelin. Z samego pilota nie zostało wiele; był pod silnikiem, który znaleziono na głębokości trzydziestu stóp w ziemi; nic dziwnego, jeśli wziąć pod uwagę, że samolot spadł pionowo z około 16 000 stóp.

W miarę upływu czasu nasze działania stały się bardzo monotonne i składały się z licznych patroli, ale jeśli chodzi o mnie, miałem tylko jeden kontakt z wrogiem. Podczas tych patroli natrafialiśmy na liczne małe formacje niemieckich myśliwców na dużej wysokości, ale nigdy nie poszczęściło nam się, by znaleźć się nad nimi. Ich ataki, z wyjątkiem jednej okazji, były jedynie pozorowane.

Zostaliśmy poderwani w trybie alarmowym i właśnie nabieraliśmy wysokości, kiedy zobaczyłem kilka tysięcy stóp nad sobą, z prawej strony, formację 109-tek. Zawróciłem i wznosiłem się jak najszybciej, aby je przechwycić lub sprowokować do zejścia w dół. W tym momencie pojawił się powyżej nas kolejny dywizjon, między nami a Niemcami. Były to Hurricane'y, więc uznałem, że ich szanse na dopadnięcie 109-tek są niewielkie, i kontynuowałem wznoszenie.

Nagle, bez żadnego ostrzeżenia, przeleciały obok mojego samolotu i tuż nad moją głową serie smugowe.

– Unik! – krzyknąłem do dywizjonu i natychmiast sam wykonałem ten manewr.

Samoloty jak zwykle wymieszały się, lecąc pozornie każdy w innym kierunku. Nie mogłem złapać żadnego wroga w celownik, ale zauważyłem, że jeden z nich spada, choć nie widziałem, kto go trafił. Potem, jak zwykle, było po wszystkim i różnymi drogami podążyliśmy do Biggin.

Po wylądowaniu okazało się jednak, że dwóch naszych brakuje, ale niedługo potem dostaliśmy wiadomość, że obaj piloci są cali, choć ich samoloty zostały dość mocno postrzelane i obaj wylądowali przymusowo.

Akurat w tamtym czasie lataliśmy w kluczach trzysamolotowych w szyku klina, a poszczególne klucze ustawiały się w kolumnie, jeden za drugim. Tylny działał jako klucz obronny, osłaniając dywizjon od tyłu; w tym celu obaj boczni (Numer Dwa i Numer Trzy) tego klucza zygzakowali na

boki za dywizjonem, aby obserwować tyły i zapobiec ewentualnemu atakowi. Pozwalało to dowódcy dywizjonu swobodnie skupić się na instrukcjach, udzielanych mu przez kontrolera, na poszukiwaniu wroga i ustawieniu dywizjonu. Ten szyk był daleki od doskonałości, ale przynajmniej zapewniał dywizjonowi zwrotność i ułatwiał prowadzącemu odpowiednie ustawienie sił do ataku. I choć taka formacja sprawdzała się przeciwko bombowcom wroga, to zupełnie nie odpowiadała potrzebom podczas działań myśliwców przeciw myśliwcom. Jednocześnie wciąż nie byliśmy pewni, czy nasza rola zmieniła się na stałe i że nie zobaczymy już wielkich nalotów dziennych.

Przy tej konkretnej okazji mieliśmy do dyspozycji tylko jedenaście samolotów, więc zaledwie jeden mógł zygzakować. Gdy ja skoncentrowałem się na 109-tkach, które miałem nadzieję przechwycić, cztery inne zaatakowały nas od tyłu. W tej sytuacji nasz jedyny zygzakujący, który – w ciągu ostatnich tygodni przechodził dość trudny okres – zamiast zawrócić na spotkanie tej czwórce i rozproszyć ją, co tak czy inaczej było zdecydowanie najbezpieczniejszą rzeczą, jaką mógł zrobić – zawołał jedynie: – Dywizjon Garrick, bandyci z tyłu! – po czym uciekł półbeczką i nurkowaniem. Niestety, nikt go nie usłyszał, a w konsekwencji zestrzelone zostały dwa nasze samoloty lecące z tyłu.

Ostatecznie Niemcy wyszli z tego gorzej, bo zestrzeliliśmy dwóch z czterech napastników, ale nie przeszkodziło mi to wpaść w szal. Kilka dni później mój gniew był jeszcze większy, bo spotkałem dowódcę tego dywizjonu Hurricane'ów, który obserwował wtedy całe zdarzenie i nic nie zrobił, choć miał doskonałą okazję do wciągnięcia tych górnych 109-tek do walki. Wystarczyłoby wykonać zakręt nad moim dywizjonem, wziąć te cztery 109-tki od czoła, a przez odwrócenie się tyłem do górnej formacji, sprowokować ją do ataku. Gdyby tak zrobił, byłbym w idealnej pozycji, aby ich wziąć od czoła. Ale nie – on tylko patrzył i myślał, jakie to zabawne, że nas tak dopadli.

Uprzedziłem go, że będzie prawdopodobnie zdrowiej dla niego, jeśli nie będzie mi wchodził w drogę w powietrzu, bo mogę go pomylić ze 109-tką. Prawdę mówiąc, zrobiłbym to z przyjemnością! Naprawdę tak wtedy myślałem.

Ale tak naprawdę martwił mnie mój własny dywizjon i skorzystałem z tej okazji, żeby im powiedzieć dokładnie, co o nich myślę, co mam zamiar z tym zrobić i co się stanie z każdym uważającym, że wie lepiej i nie posłucha moich rozkazów. Ponieważ było oczywiste, że chodzi o cały dywizjon, zebrałem wszystkich starszych podoficerów – pilotów i obsługę naziemną – oraz wszystkich oficerów, a potem się na nich rzuciłem; najpierw na sierżantów, po czym ich odesłałem; potem na starszych sierżantów i ich też odesłałem, i tak dalej, aż do dowódców eskadr. Kiedy skończyłem, nie było nikogo, kto by nie wiedział dokładnie, gdzie jest jego miejsce.

Ta akcja sprawiła, że stałem się jeszcze bardziej niepopularny, i jestem pewien, że za moimi plecami czaiło się wiele poważnych zagrożeń, ale nic z nich nie wyszło. Stopniowo zaczęło im wszystkim świtać, że dywizjon stał się bardziej skuteczny i że być może moja tyrada nie wynikała wyłącznie z tego, że jest ze mnie kawał wrednego sukinsyna, ale zrobiłem to dla ich własnego dobra. Po troszku zaczęła się odwilż, tak jak się tego spodziewałem.

Kiedy intensywne działania ucichły, generał broni Dowding odszedł ze stanowiska dowódcy lotnictwa myśliwskiego, zastąpiony przez generała broni Sholto Douglasa, a generał dywizji Park przekazał dowodzenie 11 Grupą, która niosła na sobie ciężar bitwy, generałowi dywizji Leigh-Mallory'emu z 12 Grupy. Obaj nowi dowódcy byli w trakcie bitwy zwolennikami stosowania formacji skrzydła i obaj preferowali bardziej ofensywne podejście. Uznano, że teraz jest to możliwe, bo nowo wyszkoleni piloci zaczęli spływać strumieniem, który z czasem osiągnął ogromne rozmiary, i wkrótce wszystkie dywizjony

osiągnęły pełne stany. Nabierał też rozpędu oszałamiający rozmachem program produkcji myśliwców, zaplanowany i wprowadzony w życie przez lorda Beaverbrooka i jego poprzedników, więc samolotów też nie brakowało.

W miarę postępów Bitwy o Anglię stawało się coraz bardziej oczywiste, że siła ognia naszych myśliwców poważnie wstrząsnęła Niemcami, którzy zaczęli gorączkowo wzmacniać ochronę swoich samolotów przez ich opancerzanie. Podobnie jak niektórzy teoretycy naszego własnego lotnictwa, uznali, że bombowiec może uciec przed myśliwcem – co było fatalnym błędem w myśleniu po obu stronach, chociaż sądzę, że my pierwsi odrobiliśmy tę lekcję.

W każdym razie coraz trudniej było zestrzeliwać niemieckie maszyny i nawet Dornier, który wcześniej wymagał tylko jednej dobrej serii, teraz był w stanie wytrzymać bardzo ciężkie lanie. Stało się oczywiste, że karabin maszynowy kalibru 7,7 mm to zbyt lekka broń do tego celu. Wcześniej tego roku jeden dywizjon Spitfire'ów został uzbrojony w działka Hispano kalibru 20 mm, ale z różnych powodów ten eksperyment się nie powiódł i piloci, mający dość ciągłych zacięć broni, zażądali powrotu do karabinów 7,7 mm, co też się stało.



92 Dywizjon RAF „Indii Wschodnich” na tle Spitfire’a, Manston, 1941 r.

W dowództwach obu grup i całego lotnictwa myśliwskiego przeprowadzono narady, podczas których dowódcy poszczególnych dywizjonów i oficerowie sztabowi przedstawiali swój pogląd na to, jak najlepiej poradzić sobie z nowym opancerzeniem niemieckich maszyn. Większość dowódców dywizjonów opowiedziało się za ponownym wprowadzeniem działek, o ile będą one niezawodne w działaniu. Ja też uważałem, że musimy mieć działka i musimy doprowadzić do tego, że będą prawidłowo działały. Swoją opinię w tej sprawie wyłożyłem chyba dość szczerze. Niektórzy wybitni dowódcy dywizjonów równie szczerze się im sprzeciwiali i domagali się większej liczby kaemów.

Nowy dowódca lotnictwa myśliwskiego wysłuchał wszystkich

argumentów za i przeciw działkom, a następnie ze swoim zwykłym, zdroworozsądkowym podejściem do problemu zdecydował, żeby zmodyfikować małą liczbę Spitfire'ów, uzbrajając je w dwa działka Hispano i cztery karabiny 7,7 mm. To dałoby nam sześć sekund ognia z działek, przy zachowaniu siedemnastu sekund ognia z karabinów maszynowych.

W celu uzyskania jak najbardziej bezstronnego przekroju opinii kazał po trzy z tych zmodyfikowanych samolotów przydzielić do czterech wybranych dywizjonów. Było to ważne posunięcie, ponieważ zapobiegało sytuacji, w której doświadczenie jednego dywizjonu, dobre lub złe, wywarłoby nadmierny wpływ na opinie innych. Luftwaffe miała takie powiedzenie, bardzo prawdziwe: „Jeśli masz dwóch pilotów – masz trzy opinie” – i to było właśnie to, czego generał starał się uniknąć.

Prawdopodobnie dlatego, że opowiadałem się tak mocno po stronie działek, mój dywizjon był jednym z tych wybranych: krótko potem otrzymaliśmy nasze zmodyfikowane Spitfire'y i przystąpiliśmy do zmuszania działek do pracy. Doskonale nam się to powiodło i zdecydowanie największą była w tym zasługa oficera uzbrojenia dywizjonu, chorążego Stewarta, który pracował jak niewolnik, aby zapewnić nam powodzenie.

Niedługo po tym, jak dostaliśmy te samoloty, jedna z eskadr została poderwana w pościg za niewielką grupą 109-tek. Dowódca eskadry, „Pancho” Villa, doszedł do jednego z Niemców na odległość 300 jardów i otworzył ogień ze swoich karabinów maszynowych. Chociaż widział szereg trafień na samolocie wroga, jego ogień nie dał żadnego widocznego efektu. Wtedy przypomniał sobie o swoich działkach i przesuwając kciuk na spust działek, dał bardzo krótką serię. Był dość mocno zaskoczony, tak jak wszyscy inni, kiedy 109-tka eksplodowała. Według jego relacji, wyglądało to jak wybuch pocisku przeciwlotniczego, po czym nie zostało nic, tylko chmura

czarnego dymu i drobne kawałki opadające na ziemię.

Ten sukces wszystkim nam dodał entuzjazmu, a ja z satysfakcją odebrałem nazajutrz telefon od generała sir Sholto Douglasa, gratulującego tej demonstracji niezawodności i skuteczności broni dywizjonowi w ogóle, a oficerowi uzbrojenia i pilotowi w szczególności. Zapytał mnie, czy jestem nadal przekonany, że naprawdę potrzebujemy działek, a kiedy odpowiedziałem twierdząco, zapytał, czy uważam działka za wystarczające, czy też lepsze będzie uzbrojenie mieszane. Moja odpowiedź brzmiała, że zgodnie z tym, co już wcześniej zaznaczałem, musimy mieć działka do skutecznego zwalczania wznowionych nalotów, których spodziewamy się wiosną, ale ponieważ każde działko ma tylko sześćdziesiąt naboji w magazynku, dając zaledwie sześć sekund ognia, uważam, że właściwym rozwiązaniem jest mieszane uzbrojenie, bo kaemy 7,7 mm będą przydatne przy strzelaniu z poprawką, kiedy pociski mogą ominąć płyty pancerne i trafić w żywotne części samolotu. Powiedział, że myśli dokładnie tak samo, po czym się rozłączył.

Kilka dni później, z równie dużą satysfakcją odebrałem powiadomienie, że 92 Dywizjon ma zostać natychmiast przebrojony w najnowszą wersję Spitfire'a: Mk Vb, wyposażoną – zgodnie z moją opinią – w mieszane uzbrojenie.

W dzień Bożego Narodzenia, w towarzystwie „Sailora” Malana i Athola Forbesa, pojechałem do Hornchurch na konferencję prowadzoną przez nowego dowódcę grupy. Jej celem było omówienie działań ofensywnych zaplanowanych na następny dzień, gdy mieliśmy nadzieję dopaść Niemców, wciąż jeszcze pozostających w nastroju „gwiazdkowym”. Plan był taki, by eskortować kilka bombowców w rejon Pas-de-Calais, żeby tam zbombardowały jakieś instalacje w Foret de Guines, i strzelać do wszelkich samolotów wroga, dostrzeżonych w powietrzu lub na ziemi. Zadanie dywizjonów z Biggin Hill miało polegać na

wymiataniu za główną formacją, kiedy ta przekroczy francuskie wybrzeże w drodze do domu, i zajęciu się wszelkimi ścigającymi ją niemieckimi myśliwcami. Cały plan wydawał się nieco sprzeczny z duchem Bożego Narodzenia – ale toczyła się wojna! Niepotrzebnie miałem skrupuły, bo pogoda uniemożliwiła tę operację, dając gęstą mgłę, która utrzymywała się przez kilka dni. Pierwsza operacja ofensywna zorganizowana przez lotnictwo myśliwskie RAF od czasu Dunkierki musiała być z konieczności przełożona.

Jednym z osiągnięć Luftwaffe we wczesnej fazie Bitwy o Anglię było skuteczne uniemożliwienie wykorzystania lotnisk Manston i Hawkinge w charakterze innym niż jako wysuniętych baz do konkretnych operacji albo miejsc uzupełniania amunicji i tankowania myśliwców. W związku ze spadkiem aktywności Niemców postanowiono je ponownie zająć i okazało się, że zostaliśmy wybrani na pierwszą turę w Manston – co nas specjalnie nie ucieszyło.

Przenieśliśmy się do Manston na początku stycznia 1941 roku. Okazało się, że zakwaterowanie jest dość prymitywne, a wiele instalacji wciąż nie działa wskutek łomotu, jaki ta baza dostała latem i jesienią. Było mokro, błotniście i zimno, a przez większość czasu braliśmy udział w zanudzających patrolach konwojowych osłaniających żeglugę przeprowadzaną przez aleję bombową obok Dover i Ramsgate do ujścia Tamizy. W sumie nie byliśmy zbyt zadowoleni z tej sytuacji, a połowa lutego, kiedy miał nas zastąpić 74 Dywizjon, wydawała się bardzo odległa.

Podczas jednego z tych patroli pilot prowadzący formację z zaskoczeniem zauważył eksplozję jednego ze statków. W pierwszej chwili pomyślał, że musiał on wejść na minę, ale potem, ku swemu zdumieniu, dostrzegł samotnego Sztukasa nisko nad wodą, lecącego w stronę Francji. Razem z pozostałymi trzema maszynami zanurkował do ataku, a niemiecki pilot, widząc za sobą Spitfire'y, zawrócił i skierował się do Manston –

przypuszczalnie po to, by się poddać, bo nie miał nadziei ująć z życiem z takiej walki.

Poprzedniego wieczora słyszałem, jak paru oficerów stwierdziło, że gdyby zestrzelili Niemca w jednym kawałku, to nie od rzeczy byłoby zabrać go do kasyna i tam go zabawić przed odesłaniem do obozu jenieckiego. Nie uważałem, że to czas i miejsce na rycerskie zachowania rodem z okresu I wojny światowej, i dałem chłopakom mały wykład na temat przyczyn, dla których się tu znaleźli. W skrócie – wyjaśniłem im – chodzi po pierwsze, o obronę kraju, a po drugie – o zabijanie jak największej liczby wrogów. I lepiej będzie, jak to sobie mocno wbiją do głowy. Odrobili tę lekcję bardzo dobrze.

Ponieważ brałem udział w pierwszym porannym patrolu, wróciłem potem do kasyna na śniadanie, i gdy wracałem do dispersalu, nagle usłyszałem strzały. Zatrzymałem samochód i wysiadłem, obserwując ze zdziwieniem samotnego Sztukasa usiłującego umknąć czterem Spitfire'om szaleńczym zygzakowaniem. Cała piątka leciała prosto na mnie i uświadomiłem sobie, że jestem na linii ognia, więc schowałem się za najbliższym pojazdem. Dopiero wtedy zauważyłem widniejący na nim napis: „100 oktanów” – bo była to jedna z cystern paliwowych. Rzuciłem się więc z powrotem do mojego samochodu i w chwili, gdy do niego dotarłem, Sztukas osiągnął skraj lotniska niemal bezpośrednio nade mną, na wysokości około stu stóp. Tu został zawrócony przez Spitfire'a, a ja wyraźnie widziałem zarówno strzelca, jak i pilota w ich kabinach i amunicję De Wilde wybuchającą wokół nich.

Spitfire przeskoczył swój cel i odszedł, a Niemiec podjął kolejną desperacką próbę lądowania i zakręcił gwałtownie w lewo. W tej samej jednak chwili obok mnie przemknął podporucznik Folkes, lecący moim samolotem, i posłał krótką serię z działek. Wciąż słyszę to „bach-bach-bach”, a po nim przeraźliwe „bum”, kiedy Sztukas eksplodował i rozbił się tuż

przy granicy lotniska.



Płonący wrak Sztukasa, który rozbił się na oczach Johnny'ego koło lotniska w Manston

Moje słowa zostały potraktowane nieco zbyt dosłownie. Należało pozwolić mu wylądować, jako że w tym czasie nie mieliśmy nienaruszonego Sztukasa i ten egzemplarz bardzo by się nam przydał, zwłaszcza do uspokojenia emocji tych krzykliwych posłów do Parlamentu, którzy od dawna i głośno narzekali, że RAF nie ma podobnego nurkującego bombowca. W ten sposób nadali Sztukasowi znaczenie, na które nie zasługiwał – przynajmniej na pewno nie w okresie nalotów na Anglię.

Ci niemieccy lotnicy – obaj zginęli – stanowili parę bardzo odważnych ryzykantów. Przylecieli samotnie ze swojej bazy

w Belgii, po czym zbombardowali i zatopili statek tuż pod nosem myśliwców. A musieli sobie zdawać sprawę, że ich szanse na powrót do domu są praktycznie zerowe.

Urozmaiceniem tamtych ponurych patroli były sporadyczne starty na przechwycenie pojedynczych samolotów rozpoznawczych. Podczas jednego z nich Tony Bartley miał szczęście dopaść Heinkla i zrobił to nad molo w Southend, na oczach zachwyconej publiczności. Jego Spitfire też miał działka i podekscytowany głos Tony'ego, wrzeszczącego przez radio „Chryste! Rozlatuje się, wszędzie lecą kawałki. Ludzie! Co za widok!”, świadczył o druzgocącej sile tej nowej broni.

9 stycznia dowiedzieliśmy się, że operacja planowana na drugi dzień Bożego Narodzenia została teraz zaplanowana na dziesiątego stycznia, a 92 Dywizjon ma poprowadzić skrzydło z Biggin Hill i spotkać się z dwoma pozostałymi dywizjonami nad Dungeness.

Dzień 10 stycznia wstał jasny i oczywiste było, że impreza się odbędzie. Wkrótce potwierdziło to naziemne stanowisko dowodzenia w Biggin. Wystartowaliśmy o wyznaczonej godzinie i wzięliśmy kurs na Dungeness, dokąd dotarliśmy, tak jak dwa pozostałe dywizjony, na czas. Zebraliśmy szyk i wzięliśmy kurs na Le Touquet, gdzie mieliśmy zakręcić na północ, wymiatając niebo za główną formacją – czyli „Ulem”, jak ją nazywano – na samym wybrzeżu Francji.

Gdy zbliżyliśmy się do Boulogne, nie miałem trudności z wypatrzeniem zasadniczej formacji, bo jej ślad znaczyła kanonada wybuchających za nią pocisków przeciwlotniczych – Niemcy z pewnością wyleczyli się już z poświątecznego kaca.

Chociaż artylerzyści niemieckiego flaku[56] byli czujni, reakcja ze strony myśliwców była słaba albo wręcz żadna – myśmy ich w ogóle nie widzieli – więc poprowadziłem skrzydło z powrotem na nasze wybrzeże, gdzie zesliśmy w dół, do Manston, natomiast pozostałe dwa dywizjony poleciały dalej, do Biggin

Hill.

Choć była to operacja na bardzo małą skalę i nie osiągnęła zbyt wiele w sensie materialnym, to jednak stanowiła punkt zwrotny, od którego lotnictwo myśliwskie RAF zaczęło przechodzić od działań czysto obronnych do coraz bardziej ofensywnych. Uznałem za wielki zaszczyt, że podczas tej najzupełniej pierwszej operacji ofensywnej to ja prowadziłem skrzydło Biggin Hill, które z czasem miało zdobyć taką sławę pod kierunkiem Malana, Rankina i Deere'a.

Po dziesiątym pogoda znów się popsowała, a ziemia w Manston była tak miękka, że cysterny z paliwem praktycznie nie były w stanie dojechać dokądkolwiek; zapadały się i grzęzły w namokłym gruncie. Znaleźliśmy jedyny kawałek suchego, w miarę stabilnego gruntu, a że warunki pogodowe wykluczały możliwość jakiegokolwiek ataku lotniczego, podjąłem przemyślane ryzyko i kazałem zgromadzić nasze samoloty na tym spłachetku twardej ziemi, by cysterny mogły do nich dotrzeć z paliwem.

Dzień czy dwa później – gdy pogoda wciąż była brzydka, a ja nadal trzymałem samoloty zgrupowane w ten sposób – starałem się nadrobić ogrom papierkowej roboty w swoim biurze, w małym drewnianym baraku po przeciwnej stronie lotniska niż dispersal. Był ze mną Tom Wiese. W pewnej chwili usłyszeliśmy samolot gdzieś tam w mroku, ponad naszymi głowami. Zdążyłem zauważyć, że będzie miał szczęście, jeśli uda mu się bezpiecznie wylądować, gdy dobiegł nas terkot karabinów maszynowych, a wyjrzawszy przez okno, na wprost dostrzegłem dziób szybko zbliżającej się 109-tki. Gapiłem się, jak pilot zrzuca bombę, która leci prosto na nasz barak, a samolot wyrywa w górę, demonstrując swoje wielkie czarne krzyże.

Zanim rzuciłem się pod stół, zdążyłem dostrzec, jak druga 109-тка zrzuca bombę między zaparkowane samoloty. Pacnąłem na podłogę pod stołem, tuż za Tomem, który był ode mnie szybszy –

nastąpił ogłuszający wybuch i całe biuro się zakołysało, ale nic na nas nie spadło. Odczekawszy chwilę, by upewnić się, że to koniec nalotu, wyleźliśmy spod stołu i z zamarłym sercem poszliśmy zobaczyć, jakie szkody nam wyrządzili i ile samolotów straciliśmy.

Bomba, która wydawała się adresowana do mnie osobiście, w rzeczywistości wybuchła na lotnisku i poza bardzo drobnymi uszkodzeniami od odłamków okazała się nieskuteczna. Martwiła mnie jednak ta druga, więc nie potrafię opisać mojej ulgi, kiedy odkryłem, że sytuację uratowała przesiąknięta wodą gleba. Bomba wbiła się w głąb gruntu, a kiedy wybuchła, to tylko posłała niemal pionowo w górę ogromny prysznic mokrej ziemi. Rezultatem było mnóstwo błota na samolotach – i mała dziurka w płóciennym poszyciu jednego steru wysokości. To było naprawdę absolutnie niezwykle i ten jeden, jedyny raz byłem bardzo wdzięczny za cały ten deszcz.

Pozostaliśmy w Manston aż do zluzowania nas przez 74 Dywizjon pod koniec lutego. W tym czasie prowadziliśmy normalne patrole, ale nie spotkaliśmy żadnych samolotów wroga. Niestety, właśnie w Manston dywizjon odnotował jedyną w ciągu niespełna sześciu miesięcy mojego dowodzenia ofiarę śmiertelną. Miało to miejsce podczas lotu na sprawdzenie pogody, gdy jeden z dowódców eskadr wystartował ze swoim bocznym, podporucznikiem Billem Watlingiem. Napłynęła mgła i stracili kontakt. Dowódca eskadry miał wyjątkowe szczęście i udało mu się wylądować bezpiecznie z powrotem w Manston, ale Bill Watling zderzył się ze wzgórzem w pobliżu zatoki St Margaret's i zginął na miejscu. Było to szczególnie przykre, ponieważ Bill był niezwykle sympatycznym i obiecującym młodym oficerem, a ta strata była tak kompletnie niepotrzebna.

Wkrótce po moim przybyciu do Biggin Hill, w październiku 1940 roku, zostałem zaproszony na uroczystość dekoracji przez Jego Wysokość w pałacu Buckingham, podczas której miałem

otrzymać Zaszczytny Krzyż Lotniczy. Wyznaczonego dnia przyjechałem do Pałacu, gdzie spotkałem byłego dowódcę bazy Northolt, Stanleya Vincenta, który również miał otrzymać to samo odznaczenie. Jest on jednym z nielicznych oficerów, którzy latali operacyjnie podczas obu wojen światowych, a sądzę, że jedynym, który w obu wojnach zestrzelił samoloty wroga. Wśród uczestników był także chłopak nazwiskiem Alan Edey, z Winnipeg, który w szkole siedział ze mną w jednej ławce. Sama uroczystość była naprawdę imponująca i ekscytująca, ale oczywiście nie miała już koloru i blichtru takich ceremonii z czasów pokoju.

Teraz okazało się, że informacja o polskim odznaczeniu, o którego nadaniu poinformowali mnie piloci dywizjonu, była błędna! Otrzymałem rozkaz wzięcia udziału w uroczystej dekoracji przez generała Sikorskiego w polskim dowództwie, w hotelu Rubens, gdzie Ronald Kellett, Athol Forbes i ja mieliśmy otrzymać Order Virtuti Militari za nasze działania w szeregach Dywizjonu Kościuszkowskiego, czyli, jak go oficjalnie nazywano, Dywizjonu 303.

Jest to najwyższe polskie wyróżnienie wojskowe, które w polskich oczach równa się z naszym Krzyżem Wiktorii. Ma formę bardzo efektownego, srebrnego krzyża maltańskiego z polskim białym orłem pośrodku, zawieszzonego na wstążce w kolorze królewskiego błękitu, z czarnymi, pionowymi pasami przy brzegach. Kiedyś otrzymanie go niosło ze sobą wiele korzystnych przywilejów, a nawet niewielki majątek, ale wszystko to przepadło wraz z nadejściem rządów komunistycznych – szkoda!

Nasza trójka spotkała się w hotelu, gdzie zaprowadzono nas do sali na górze, w której natknęliśmy się na tłum ludzi i całą baterię aparatów i kamer – a to wszystko ze względu na nas! Oficer sztabowy poinstruował nas, a potem ustawił przed obiektywami. Minęło kilka minut, po czym przybył generał

i zaczęło się pstrykanie aparatów, błyski fleszy i szum kamer.



Dekoracja Krzyżem Virtuti Militari przez generała Sikorskiego, styczeń 1941 r.
(Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego)



Urbanowicz, Kellett, Kent i Forbes – odznaczenie Krzyżem Virtuti Militari,
styczeń 1941 r. (Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego)

Starszy oficer sztabowy odczytał zapowiedź, najpierw po polsku, a potem po angielsku, ale nie przypominam sobie, co powiedział. Następnie podszedł do nas generał, zatrzymując się przed Kellettem; ten sam oficer odczytał uzasadnienie po polsku, a potem po angielsku, po czym generał wziął krzyż, podany mu przez jeszcze innego oficera, i przypiął go z namaszczeniem do munduru Ronalda. Nie było mowy o użyciu wygodnych haczyków i kółeczek, jak w pałacu Buckingham! Generał uścisnął mu rękę i ucałował go w oba policzki; następnie wszystko to powtórzyło się ze mną, a potem z Atholem.

Potem przyszła kolej na serię pozowanych fotografii, w tym z generałem Sikorskim i generałem broni Babingtonem, który był tam również obecny jako brytyjski generalny szef personelu.

Pozostałe zrobiono z Urbanowiczem, polskim dowódcą Dywizjonu 303. A potem było już po wszystkim. Zszedłem na dół, by zabrać swoje rzeczy i przygotować się do odjazdu, ale na dole schodów zostałem zatrzymany i skierowany korytarzem do tylnej części hotelu. Pomyślałem sobie: „No cóż, z Pałacu przynajmniej wypraszają przez frontowe wyjście!”. Ale kiedy dotarłem do jakichś wahadłowych drzwi, z innych drzwi po mojej lewej stronie wyłonił się generał i jego orszak. Ustąpiłem im miejsca, ale generał przepuścił mnie przodem, mówiąc:

– Proszę, bohater pierwszy!

Słyszając to, poprawiłem krawat i ruszyłem do środka – okazało się, że zaproszono nas na obiad.

Na półkach była wielka obfitość polskich przysmaków. Nadeszli inni i wszyscy dostaliśmy po kieliszku wódki wraz z instrukcją, jak ją pić – zasada była taka: należało zjeść jedną z dość tłustych przekąsek, wypić wódkę jednym haustem, po czym szybko zjeść kolejną przekąskę. Pomimo wielokrotnie wznoszonych toastów „Na zdrowie!”, radziliśmy sobie zadziwiająco dobrze: w ciągu niespełna półtorej godziny zdołaliśmy pochłonąć niezwykle wprost ilości jedzenia i napitków. I wtedy usłyszeliśmy stukanie w stół, a gdy odwróciliśmy się – generał ogłosił, że zaraz zostanie podany obiad, więc prosi o zajęcie miejsc!

Nawet według pokojowych standardów ten obiad uchodziłby za absolutnie fantastyczny, ale w tamtym okresie powszechnych niedoborów był po prostu niesamowity! Na stole znalazł się wspaniały wybór najwykwintniejszych win, wędzony łosoś, dziczyzna, świeże owoce, sery i Bóg wie, co jeszcze! Moje ostatnie wyraźne wspomnienie z tej fantastycznej biesiady to obraz generała, który około piątej po południu odsunął się od stołu, uniósł kieliszek w moją stronę i powiedział:

– Panie majorze! *À votre santé!*[57]

Odpowiedziałem, również zapominając oficjalną

angielszczyznę:

– No to cyk, panie generale!

Wieczorem Dywizjon 303 zabrał nas do miasta; zaczęliśmy od kolacji w Grosvenor House, ale impreza mocno się rozkręciła i kilku z nas wylądowało o piątej rano w czyimś mieszkaniu przy Park Lane, pijąc różowego szampana, którego nalewał nam oficer Wojska Polskiego, stojący za bufetem wykonanym z luster. Do dziś nie wiem, do kogo należało to miejsce, ale był to wyjątkowo pamiętny i przyjemny dzień.

Kiedy byłem w Biggin, funkcję stałego pilota dyżurnego bazy pełnił niejaki Douglas Stephenson, Amerykanin, który służył w RAF-ie podczas I wojny światowej, a później pracował w ekipie prasy Beaverbrooka (piloci operacyjni nie pełnili funkcji pilota dyżurnego). Dzięki niemu i jego uroczej żonie, znanej aktorce Jeanne de Casalis, do Biggin przyjeżdżało wiele czołowych postaci świata teatralnego i często odbywały się tam zaimprovizowane występy. Ponieważ nie przechodziły przez cenzurę, talenty wykorzystywano całkiem swobodnie, co wszyscy doceniali.

Stephensonowie byli aż nadmiernie hojni i często gościli nas, „chłopców z myśliwców” – nie tylko we własnym domu, ale i na londyńskim West Endzie.

Przy pewnej okazji Steve przedstawił mnie innemu Kanadyjczykowi, sir Beverly’emu Baxterowi, który wydawał się słuchać z zainteresowaniem opowieści na temat wojny widzianej moimi oczyma. Ku mojemu zaskoczeniu, napisał potem relację z naszego spotkania; jedna z gazet opublikowała ją potem pod tytułem „To nie poeta”. Chodziło o to, że moje ręce i sposób, w jaki ich używam, sprawiły, iż wydałem mu się typem poety, ale w miarę jak rozwijała się nasza rozmowa, stało się zupełnie jasne, że nim nie jestem. Jego ostatni komentarz brzmiał: „Z wyglądu mógłby być poetą – ale nie chciałbym być Niemcem widzącym te oczy i te usta za karabinem!”.

Musiałem potrzebować wizyty u fryzjera, skoro robiłem takie pierwsze wrażenie, a co do moich rąk, to jak każdy pilot myśliwski, byłbym praktycznie niemy, gdybym musiał je schować i nie korzystać z nich do opisywania i ilustrowania wydarzeń.

Byliśmy w Biggin Hill po powrocie z Manston zaledwie od kilku dni, gdy dowódca bazy, pułkownik Soden, który przyszedł na miejsce Dicka Grice'a, ogłosił, że organizacja skrzydła ma zostać sformalizowana na stałe. Zostanie mianowany oficer prowadzący skrzydło, którego obowiązkiem będzie zapewnienie skuteczności operacyjnej dywizjonów działających w ramach skrzydła, a także prowadzenie skrzydła podczas operacji. Nie będzie miał żadnych obowiązków administracyjnych, które w dalszym ciągu pozostaną w gestii dowódców dywizjonów. Reasumując: prowadzący skrzydło odciąży dowódcę bazy – tradycyjnie będącego starszym człowiekiem – od wszystkich bezpośrednich i szczegółowych trosk operacyjnych, umożliwiając mu skupienie się na sprawach administracyjnych.

Pułkownik „Moongoose” Soden poinformował nas też, że na stanowisko prowadzącego skrzydło Biggin Hill został wybrany „Sailor” Malan, a ja mam zostać wycofany z latania operacyjnego i przeniesiony na stanowisko podpułkownika do spraw lotów[58] w nowej jednostce szkolenia bojowego, która ma powstać w Heston (skąd organizacja lotnictwa rozpoznawczego przeniosła się do Benson koło Oxfordu). Moim nowym dowódcą miał zostać wielki as I wojny światowej, pułkownik J.I.T. Jones DSO MC DFC* MM, który był świetnym uczniem Mannoeka i sam miał zaliczonych czterdzieści zestrzeleń.

Z wielkim żalem oddałem dowodzenie „Dziewięćdziesiątej drugiej racicy i pyska”[59], jak dywizjon nazywał sam siebie, w przeddzień oczekiwanego wznowienia niemieckiej ofensywy. Przekazałem go na początku marca w ręce godnego następcy, majora Jamie'ego Rankina, który miał w kolejnych miesiącach

zdobyć wielką sławę i w końcu przejąć dowodzenie skrzydłem, kiedy „Sailor” Malan został odesłany na odpoczynek.

Pomimo tego żalu miałem jednak satysfakcję, że przejąłem coś zbliżonego do rozwydrzonego tłumu bez przywódcy, a pół roku później przekazałem jednostkę bojową pierwszej klasy, składającą się prawie wyłącznie z tych samych ludzi co w chwili mojego przybycia. Jeśli wziąć pod uwagę, że objąłem dowództwo, kiedy dywizjon miał być zabrany z pierwszej linii i przeniesiony na północ, mój sukces polegał nie tylko na powstrzymaniu tego przesunięcia, ale i na tym, że w efekcie jednostka została w Biggin Hill aż piętnaście miesięcy, czyli zaliczyła najdłuższą turę bojową spośród wszystkich dywizjonów. A gdy wojna dobiegła końca, okazało się, że miała na swoim koncie większą liczbę zwycięstw niż jakikolwiek inny dywizjon myśliwski, z 303 Dywizjonem „Kościuszkowskim” włącznie!

I co jeszcze ważniejsze, pokazaliśmy, że można doprowadzić działka Hispano 20 mm do skutecznego działania, i zniszczyliśmy z tej broni wiele samolotów wroga, dostarczając w ten sposób niekwestionowanych dowodów ich skuteczności.

Z chwilą, gdy zameldowałem się u swojego nowego dowódcy, dostałem od razu zadanie zorganizowania skrzydła szkolnego tej jednostki, będącej nadal w fazie formowania, a oficjalnie określanej mianem 53 (Myśliwskiej) Jednostki Szkolenia Bojowego (53 OTU). Zorganizowanie skrzydła z podziałem na eskadry i wybranie odpowiednich dowódców tych eskadr zajęło trochę czasu, bo niezbędne było sprawdzenie kwalifikacji i umiejętności wszystkich oficerów, aby upewnić się, że podczas ich doboru popełniono jak najmniej błędów.

Bardzo pomogło to, że znałem wielu oficerów, których przydzielono nam w charakterze instruktorów. Miło mi było spotkać wśród nich nieokiełznanego Billy’ego Drake’a, weterana Dywizjonu 1 z kampanii francuskiej i Dywizjonu 91 z Bitwy o Anglię. Ze względu na jego doświadczenie mianowałem go

szefem instruktorów pilotów.

Aby być w pełni na bieżąco ze wszystkimi aspektami zadań jednostki, osobiście wziąłem udział w rzeczywistym szkoleniu, zarówno jako wykładowca, jak i instruktor w powietrzu, ale muszę przyznać, że nie bardzo mi odpowiadało szkolenie na dwusterach typu Master. Te samoloty wykorzystywano do sprawdzania umiejętności uczniów przed wypuszczeniem ich solo w cennych Spitfire'ach. Po krótkim okresie zaznajamiania się ze Spitfire'ami, uczniowie przechodzili program szkolenia, obejmujący akrobację, strzelanie powietrzne, nawigację i loty w szyku. Od czasu do czasu trafialiśmy na ucznia, który jakoś nie był w stanie latać odpowiednio blisko innych samolotów. Aby temu zaradzić, instruktor brał takiego ostrożnego pilota nad południowe wybrzeże i – umieściwszy ucznia od strony klifów – leciał coraz bliżej nich, pozostawiając uczniowi do wyboru możliwość lotu w ściślejszej formacji albo uderzenia w urwisty brzeg, który dostrzegał kątem oka. Nigdy nie spotkałem ucznia – ani o takim nie słyszałem – który nie wybierał w takiej sytuacji ciaśniejszego szyku!

Okazało się, że poziom wiedzy kursantów był bardzo wysoki, zarówno pod względem umiejętności, jak i chęci do walki – choć te dwie cechy nie zawsze szły w parze. Było oczywiście trochę rozczarowań, a pewien sierżant przyszedł, by mnie zapytać, czy mógłby zostać przeniesiony z kursu na stanowisko instruktora w lotnictwie szkolnym. Kiedy zapytałem o powód tej prośby, stwierdził, że chce „się ożenić i prowadzić normalne życie”. Moja odpowiedź nie nadaje się do druku! Na szczęście takie typy trafiały do nas bardzo rzadko.

Heston było przed wojną bardzo ruchliwym lotniskiem cywilnym i w hangarach nadal stały rozmaite cywilne samoloty, w tym dwa stare Avro 504N, identyczne – z wyjątkiem silnika – ze standardowym samolotem szkolnym z I wojny światowej. Te konkretne maszyny były kiedyś używane do holowania

transparentów reklamujących różne pigułki itp. w niczym niezmaconych czasach pokoju. Kazałem je wytoczyć z hangaru i sprawdzić; ponieważ wyglądały na całkowicie sprawne, dwóch z nas wystartowało i bawiło się, latając wokół lotniska, ku wielkiej uciechu słuchaczy kursu.

Lotnisko, ze względu na swoje położenie, nieszczególnie nadawało się do szkolenia, jako że byliśmy w obszarze operacyjnym i zdecydowanie za blisko balonów nad Londynem od wschodu, Langley od północnego zachodu i Weybridge od południowego zachodu. Niestety, nie mogliśmy liczyć na pomoc naziemnego stanowiska dowodzenia w Northolt, jak bazujące tam dywizjony, więc nie minęło dużo czasu i straciliśmy pilota, który wleciał w zaporę Langley i zginął; kolejny zderzył się z liną balonu w Weybridge, ale przeżył dzięki swojemu wielkiemu szczęściu.

Częstotliwość wypadków podczas treningu była znacznie wyższa niż w jednostce operacyjnej i – choć zawsze były to przykre zdarzenia – niektóre z nich miały też zabawną stronę. Jeden był wynikiem awarii silnika zaraz po starcie i pilot nie miał innego wyjścia jak wylądować w Osterley Park, gdzie uderzył w drzewo i dosłownie owinął samolot wokół niego. Kiedy tam dotarliśmy, nie mogliśmy ruszyć maszyny i musieliśmy czekać na ekipę ratunkową. Tymczasem zbadaliśmy wrak i widać było, że pilot jest ciasno unieruchomiony przy drzewie. Sądząc z kąta, pod jakim znajdowała się jego głowa, pomyśleliśmy, że złamał kark – nie dawał żadnych znaków życia. Ekipa ratunkowa, która wkrótce przybyła, błyskawicznie opasała samolot łańcuchem i wykorzystując swoją ciężarówkę, odciągnęła go od drzewa. Kiedy to nastąpiło, głowa pilota wskoczyła na swoje miejsce, a on sam powiedział:

– Dziękuję bardzo!

Najwyraźniej był tak mocno przyciśnięty do drzewa, że nie mógł się poruszać ani mówić, ale słyszał wszystkie komentarze,

kiedy badaliśmy jego „martwe” ciało. Właściwie jego obrażenia ograniczały się do kilku zadrapań i siniaków.

Będąc tak blisko Northolt i mając bezpośrednie połączenie z tamtejszym stanowiskiem dowodzenia, kazałem zainstalować w mojej radiostacji odpowiednie krysztaly i dość często latałem na własną rękę pod kontrolą Northolt, aby sprawdzić, czy nie napotkam tam jakichś przypadkowych niemieckich samolotów, które zapędziły się blisko naszych wybrzeży. Jednak w tym czasie niewiele się działo i tylko raz natknąłem się na samoloty wroga. Zdążyłem wystartować z Heston i właśnie stopniowo nabierałem wysokości, dotarwszy nad Beachy Head na 20 000 stóp, gdy od południa nadleciało dziesięć 109-tek. Były jakieś 5000 stóp nade mną. Wszyscy zakręciliśmy na wschód i przelecieliśmy wzdłuż wybrzeża do Dover, gdzie Niemcy znów zakręcili i polecili przez kanał do domu. Miałem nadzieję, że mnie zaatakują, bo czułem się przekonany, że potrafię sobie poradzić z taką sytuacją, ale oni zupełnie nie zwracali na mnie uwagi. Wątpię, czy w ogóle mnie zauważyli, choć wtedy, wciąż podekscytowany po Bitwie o Anglię, myślałem buńczucznie, że po prostu nie chcą zadzierać ze Spitfire'em. Tak, pewność siebie to potężna siła!

Niedługo po tym, jak OTU rozpoczęło swoją działalność, przysłano do nas bardzo nietypową grupę słuchaczy, złożoną z oficerów korpusu lotniczego armii Stanów Zjednoczonych. Było to na osiem miesięcy przed Pearl Harbor i oficjalnie wszyscy oni – cała siedemnastka – mieli status „obserwatorów wojennych” w bazie szkolnej! Byli bardzo fajną paczką i świetnie się razem dogadywaliśmy. Zaliczyli, ma się rozumieć, nasz kurs w pełnym wymiarze.



Johnny Kent (pośrodku, w kamizelce) z pilotami Dywizjonu 303 i swoimi amerykańskimi „obserwatorami wojennymi” w Northolt (Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego)



Johnny Kent rozmawia z pilotami Dywizjonu 303 w Northolt. W tle Amerykanie, których szkolił w OTU (Muzeum – Pracownia Literacka Arkadego Fiedlera w Puszczykowie)

Jako że duch w naszych pilotach był naprawdę wspaniały, organizowaliśmy tam na miejscu mnóstwo fantastycznych imprez. Amerykanów bardzo intrygowało życie naszego kasyna, nasze zwyczaje oraz gry; włączyli się w nie z wielkim zapałem. To było coś, co nie miało odpowiednika w ich wojsku. Podczas jednej z takich spontanicznych imprez ktoś wpadł na pomysł wprowadzenia motocykla do łazienki Billy'ego Drake'a.

Chcieliśmy zobaczyć jego reakcję, gdy wróci z Londynu, gdzie – jak podejrzewano – zabawiał się w „pieska salonowego” na West Endzie. Wszyscy uznali, że to dobry pomysł, i po krótkich zmaganiach udało nam się przetransportować motocykl po wąskich schodach i umieścić go w łazience Billy’ego.

Wrócił około jedenastej i – jak się spodziewaliśmy – udał się do swojego pokoju, z którego zaraz wybiegł, krzycząc:

– Hej, w mojej łazience jest motocykl!

Wszyscy popatrzyliśmy na niego beznamiętnie i odpowiedzieliśmy:

– Tak, wiemy.

Byliśmy bardzo ubawieni tym żartem aż do rana, kiedy okazało się, że nie możemy go stamtąd wydostać. Po długich zmaganiach w końcu trzeba go było rozebrać i znieść w kawałkach, więc ostatecznie cały żart odbył się naszym kosztem.

„Taffy” [60] Jones, dowódca, zawsze był na czele tych eskapad i robił, co tylko mógł, by podbudować nasze morale. Jednym z jego dzieł była piosenka, którą napisał razem z Billym Drake’em, zatytułowana *Stara, dzielna 53-ka*, śpiewana na melodię *The Grand Old Duke of York*. Okazała się rzeczywiście bardzo popularna, zwłaszcza wśród naszych Jankesów, którzy zawsze byli pierwsi, kiedy nadszedł czas, by ryczeć refren. Innym naszym ulubionym przebojem było *Bombardowanie celu wojskowego w Bembridge*. Była to historia wyimaginowanego nalotu na Anglię, recytowana z udawanym niemieckim akcentem i słowami, które jeśli nie były po niemiecku, to z pewnością powinny być. Całości towarzyszyły odpowiednie dźwięki naśladujące uruchamianie silników, start, buczenie w locie do celu, świst bomb, a potem jazgot karabinów maszynowych, kiedy pojawiły się myśliwce. W końcu niemiecki samolot, zestrzelony, skowycząc głośno, rozpoczął swój ostatni lot ku ziemi. W tym czasie „Taffy” stał już na barze z pełnymi

garściami sztucców z kasyna, by w chwili, kiedy wróg „walił o glebę”, upuścić je wszystkie! Łoskot, który temu towarzyszył, trzeba było usłyszeć, żeby w niego uwierzyć; dość powiedzieć, że był wyjątkowo realistyczny i Amerykanie go kochali!

Ponieważ zaplanowano przeniesienie OTU do Llandow w południowej Walii, więc poleciałem tam pewnego dnia, aby obejrzeć tę bazę. Tuż przed odlotem dostałem z lokalnego stanowiska dowodzenia informację, żeby mieć oczy szeroko otwarte, bo zgłoszono pojawienie się koło Cardiff Junkersa 88. Wystartowałem i wziąłem kurs na Heston. Potem, akurat kiedy przekroczyłem brzeg, dostrzegłem dwusilnikowy samolot, pojawiający się i znikający w chmurach, których podstawa wynosiła około 800 stóp. Podkradłem się za nim i podszedłem go, niezauważony, na odległość 50 jardów.

Wszystko wskazywało, że to rzeczywiście był Ju 88. Ogon miał właściwy kształt, a wypukła, „szklarniowa” osłona kabiny załogi wyglądała dokładnie jak te w Junkersach, więc starannie wziąłem go na cel i już miałem otworzyć ogień, gdy coś – sam nie wiem co – skłoniło mnie, żeby przyjrzeć mu się jeszcze raz. Podkradłem się bliżej – obaj to wlatywaliśmy w chmury, to z nich wylatywaliśmy – zszedłem pod jego ogon, odsunąłem się trochę w bok i wtedy na burcie kadłuba zobaczyłem nie czarny krzyż, którego się tam spodziewałem, ale kokardę RAF-u! Samolot był Beaufortem i należał do lotnictwa obrony wybrzeża!

Zawróciłem i znowu wziąłem kurs na Heston, lekko rozczarowany, że to nie był Ju 88, ale wdzięczny losowi, że przyjrzałem mu się dokładniej. Załoga Beauforta nigdy się nie dowiedziała, jak się im poszczęściło, bo nie mieli pojęcia, że się tam w ogóle pojawiłem. A byłem tak blisko, że mogłem rozpirzyć tę maszynę w drobny mak.

Po zaledwie trzech miesiącach w Heston znowu zostałem przeniesiony, tym razem jako prowadzący polskie skrzydło w Northolt. Byłem naprawdę bardzo zadowolony i choć przykro

mi było opuścić „Taffy’ego” i innych, nie mogłem się doczekać powrotu do zadań bojowych, zwłaszcza wykonywanych z Polakami, których zdążyłem dobrze poznać.

Tym razem jednak miałem ich mieć nie jedną eskadrę, ale całe cztery dywizjony!



Johnny Kent jako dowódca skrzydła w Northolt (Muzeum – Pracownia Literacka Arkadego Fiedlera w Puszczykowie)

rezerwowych przedwojennego RAF-u.

- 54 Tradycyjny okrzyk konnych myśliwych na widok zwierzyny, nawołujący do pościgu za nią; w lotnictwie stosowany jako komunikat o zauważeniu wroga i rozpoczęciu ataku.
- 55 Kierunki w locie oznaczano w systemie opartym na tarczy tradycyjnego zegara, gdzie godzina 12.00 oznaczała kierunek prosto do przodu, godzina 3.00 – prostopadle z prawej itd.
- 56 *Flak* (niem.) – skrót od *Flugzeugabwehrkanone*, tzn. działo przeciwlotnicze. Potocznie używany od czasów II wojny światowej w wielu językach jako określenie artylerii przeciwlotniczej.
- 57 *À votre santé!* (fr.) – Pańskie zdrowie!
- 58 W RAF-ie stanowiska są etatowo związane ze stopniami, co znajduje odzwierciedlenie w ich oficjalnych nazwach.
- 59 *Ninety-Second Foot and Mouth* (ang.) – autoironiczne przezwisko dywizjonu, używane przez jego personel, nawiązujące do nazwy zwierzęcej choroby racic i pyska (ang. *foot and mouth disease*), czyli pryszczycy.
- 60 *Taffy* – potoczne angielskie określenie Walijszyka.

7. Na czele skrzydła

Dowódcą bazy w Northolt był pułkownik McEvoy, który przejął ją od Stanleya Vincenta. Znałem go od wielu lat i darzyłem go najwyższym szacunkiem. Po zameldowaniu się u pułkownika ruszyłem odwiedzić dispersale wraz z polskim dowódcą skrzydła, Piotrem Łaguną, który wcześniej dowodził Dywizjonem 302. Znałem bardzo niewielu spośród spotkanych pilotów, ale wszyscy wydawali się mieć tego samego ducha, który był tak wyraźny w Dywizjonie 303, i byłem pewien, że będę się tu czuł jak u siebie.

Niewiele się działo przy pierwszych paru okazjach, kiedy leciałem ze skrzydłem, ale potem zostaliśmy wyznaczeni, by eskortować kilka Blenheimów, które miały zbombardować lotnisko w St Omer. Gdy zbliżaliśmy się do celu, zobaczyłem dwie 109-tki, wznoszące się, by zaatakować bombowce od czoła. Niemal w tej samej chwili otworzyły ogień, a jeden Blenheim stanął w płomieniach i zanurkował w kierunku ziemi. Dwóch członków jego załogi wyskoczyło ze spadochronami.

Następnie niemieckie myśliwce przeszły pod bombowcami i jeden został zestrzelony przez Hurricane'a z dywizjonu bliskiej eskorty. Na kilka sekund straciłem z oczu drugą 109-tkę, ale potem pojawiła się znowu, wznosząc się na kursie równoległym do mojego, około 500 stóp poniżej, na „godzinie jedenastej”. Zaatakowałem i otworzyłem ogień z około 100 jardów. Strzelałem z działek po raz pierwszy od trzech czy czterech miesięcy i nie byłem przygotowany na drgania i głośne „bum-bum-bum” po naciśnięciu spustu. Szybko puściłem spust, jakbym się sparzył! Nie wiem, ile pocisków wystrzeliłem; nie mogło ich

być wiele, ale to wystarczyło – nastąpił oślepiający błysk u nasady prawego skrzydła 109-tki i całe skrzydło odpadło. Reszta samolotu runęła w dół, wirując szaleńczo i nie dając pilotowi szans na skok, nawet jeśli jeszcze żył, w co raczej wątpię.

Nad celem pojawiło się więcej 109-tek i w bijatyce, która się od razu wywiązała, oddzieliłem się od reszty formacji. Gonilem samotną 109-tkę, ale nie mogłem dojść do niej na odległość strzału, więc zawróciłem do domu. Nie chcąc wystawiać się niepotrzebnie na zainteresowanie artylerzystów przeciwlotniczych na wybrzeżu, zszedłem bardzo nisko i przemknąłem nad brzegiem morza w Gravelines. Akurat w poprzek mojego kursu przepływał przede mną mały konwój, więc posłałem serię w kierunku rufy jednego ze statków; wywołała tam pożar. Po powrocie do Northolt odkryłem, że wystrzeliłem tylko szesnaście pocisków z każdego działka – nie używałem karabinów maszynowych – i nabrałem jeszcze większego przekonania o słuszności mojej argumentacji co do skuteczności tego uzbrojenia.

Niezależnie od naszych działań ofensywnych wciąż spodziewaliśmy się, że Niemcy wznowią swoje ataki z poprzedniego roku. Jednak wydarzenia potoczyły się w inny sposób i nazajutrz po dniu, w którym odniosłem swoje pierwsze zwycięstwo za pomocą działek, Hitler popełnił swój największy błąd i zaatakował Rosję. Ten pamiętny dzień, 22 czerwca 1941 roku, okazał się dla mnie szczególnie miły, bo właśnie tego dnia zostałem zaproszony, by odwiedzić zamek Windsor z „Taffym” i Amerykanami z Heston.

Po przybyciu zostaliśmy powitani i oprowadzeni po zamku. Ta wycieczka zachwycała Amerykanów – i mnie zresztą też. Potem, wyszedłszy zza rogu, znaleźliśmy się niespodziewanie w obecności króla i królowej, którym towarzyszyły obie księżniczki. Zostaliśmy im przedstawieni i chwilę

porozmawialiśmy, po czym królowa Elżbieta wyjaśniła nam, że idą posłuchać orkiestry gwardii grającej przed zamkiem, i zaprosiła nas, byśmy im towarzyszyli. Była to miła niespodzianka, a zarazem wielki zaszczyt.

„Taffy” szedł z królem, a ja towarzyszyłem Jej Królewskiej Mości w niewielkiej odległości za nimi. Gdy dotarliśmy do bramy, która wiedzie do Great Park, orkiestra zagrała hymn narodowy, a my, oficerowie, stanęliśmy na baczność, salutując. Nigdy nie zapomnę widoku niskiej sylwetki „Taffy’ego”, stojącego tuż obok króla, zamiast nieco z tyłu, w dodatku po jego prawej, a nie lewej stronie[61]! Wydawało się, że nikomu to nie przeszkadza, ale nie mogłem się oprzeć wrażeniu, że tylko „Taffy’emu” może coś takiego ująć na sucho.

Liczny tłum przed zamkiem czekał, by zobaczyć rodzinę królewską; kiedy jej członkowie wyszli na zewnątrz, ludzie zaczęli spontanicznie wiwatować i klaskać. Była to niezwykle wzruszająca demonstracja lojalności i przywiązania; sprawiła, że poczułem gułę w gardle, niewątpliwie świadcząca o moim sentymentalizmie, który musiałem odziedziczyć po moich szkockich przodkach. Czułem się bardzo dumny, że tam jestem, a nasi Jankesi wprost nie mogli uwierzyć, że też się znaleźli w tym miejscu!

Kiedy orkiestra skończyła swój recital, wszyscy wróciliśmy na teren zamku, przechodząc blisko tłumy. Jeden z mężczyzn trzymał w ramionach swoje malutkie dziecko i nagle królowa zatrzymała się, podeszła do niego i położyła dłoń na głowie dziecka, delikatnie łając ojca, że maluch w tym palącym słońcu nie ma czapeczki. Mężczyźnie widocznie bardzo się spodobała ta połajanka i uśmiechnął się szeroko; tłum także docenił ten jakże ludzki gest królowej i śmiał się głośno z jego pełnego dumy zakłopotania.

Po pożegnaniu naszych królewskich gospodarzy wypiliśmy jeszcze herbatę w towarzystwie królewskiego koniuszego,

a potem wszyscy wróciliśmy do Heston, gdzie wypiliśmy coś mocniejszego dla uczczenia tej wspaniałej przygody.

Nazajutrz byłem znowu nad Francją, eskortując bombowce w nalocie na Hardelot.

To była dziwna strona tej wojny powietrznej w Europie: jednego dnia człowiek mógł być w ogniu walki, nazajutrz spacerował po Windsorze w atmosferze całkowicie oderwanej od wojny, a kolejnego dnia znowu w boju. Ta odrealniona sytuacja miała, jak sądzę, dwa główne skutki. Jednym było bardzo silne napięcie nerwowe, przez najbardziej dobitne, choć podświadome, ukazanie, czym konkretnie ryzykujesz. Żołnierz piechoty lub marynarz był oderwany od swojej pokojowej egzystencji na długo przed tym, zanim spotkał wroga, więc jeżeli dostał się do niewoli, to w jakiejś mierze był już psychicznie przygotowany na ten stan. W wielu przypadkach to trafienie do niewoli musiało pewnie początkowo stanowić pewną ulgę, zwłaszcza gdy walki ciągnęły się od wielu godzin lub nawet dni. Sam hałas, obecny w uszach podczas boju, musiał mieć niezwykle destruktywny wpływ na organizm i reakcją na jego ucichnięcie było zazwyczaj uczucie wielkiej ulgi.

Inaczej było z pilotem, a zwłaszcza pilotem myśliwskim, który stacjonował w okolicy Londynu. On nie miał takiego stopniowego przygotowania do zmiany. Wieczorem mógł się bawić w londyńskim nocnym klubie, a nazajutrz przed obiadem być już w rękach wroga. Nie zdążył odczuć dotkliwie skutków długotrwałej walki ani hałasu; wszystko działo się szybko, nagle i stosunkowo cicho. W efekcie reakcją nie było uczucie ulgi, ale raczej złość ze względu na pozbawienie wygod i przyjemności domowych pieleszy, a to skutkowało determinacją, by uciec. Jestem pewien, że to był główny powód, dla którego lotnicy stający się jeńcami wojennymi wyróżniali się brakiem pogodzenia z sytuacją, w jakiej się znaleźli.

Nie mam zamiaru w żaden sposób sugerować, że marynarzom

i żołnierzom – w porównaniu z lotnikami – brakowało inicjatywy lub odwagi. Myślę, że to okoliczności prowadzące do wzięcia do niewoli – w połączeniu z faktem, że lotnikom zagrażało znacznie większe ryzyko trafienia do niej, więc zapewne z zasady byli bardziej nastawieni na ucieczkę – wywoływały w nich tę niezwykle wyraźną determinację, by uciec. Najlepiej to chyba pokazała masowa ucieczka ze Stalagu Luft III.

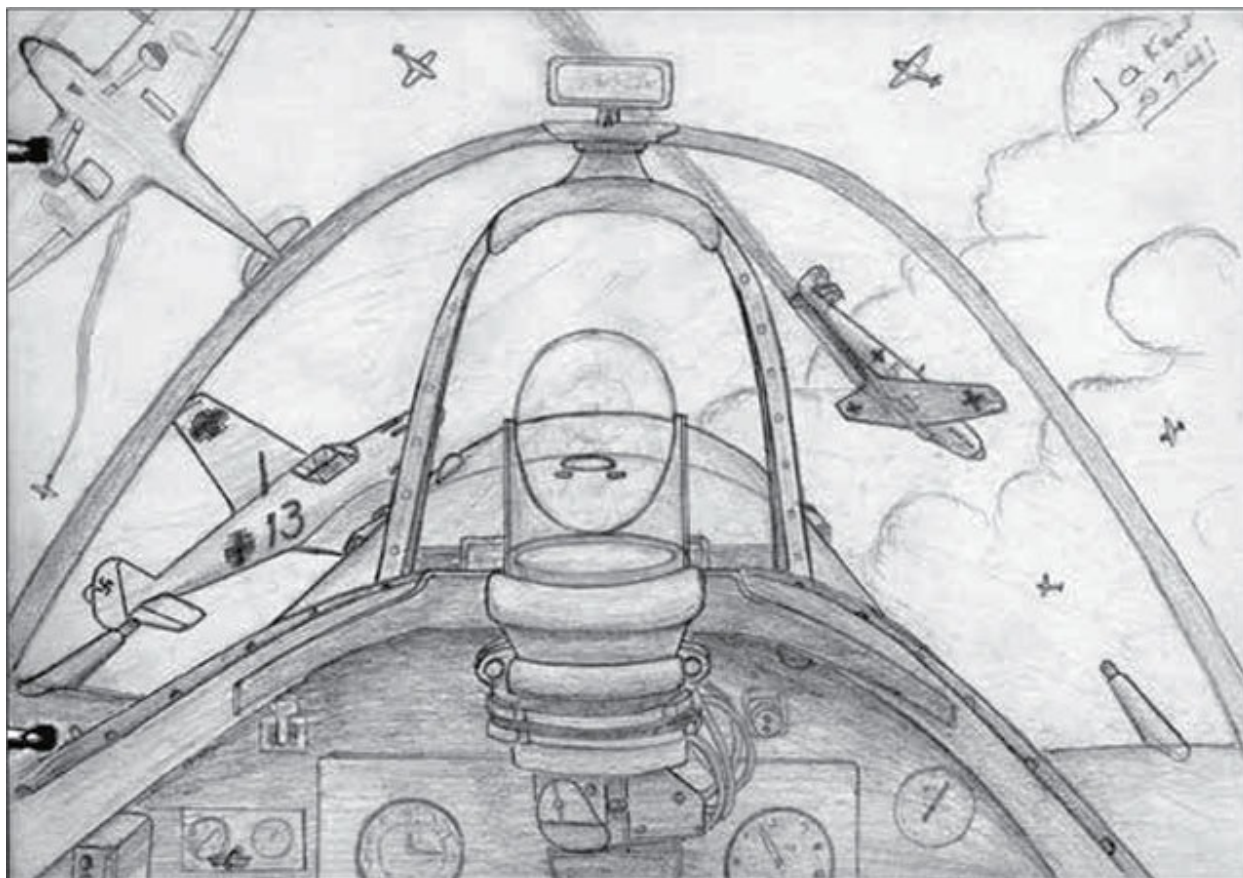
Kontynuowaliśmy nasze działania ofensywne przeciwko celom w St Omer, Lille, Hazebrouck, Boulogne i Bethune, a także w innych, mniej znanych miejscach. Ponadto prowadzono wymiatania myśliwskie, które miały konkretny cel: sprowokować Luftwaffe do walki. Ogólnie można było odnieść wrażenie, że niemieccy piloci celowo unikają walki, co było dziwne, jeśli przypomnieć agresywność, jaką wykazywali nad Francją i Anglią w poprzednim roku. Prawdopodobnie wycofanie wielu bardziej doświadczonych pilotów z Pas-de-Calais do służby w Rosji, w połączeniu z poważnymi stratami poniesionymi nad Anglią, obniżyło ogólny poziom niemieckich pilotów, których spotykaliśmy. Zdarzali się oczywiście naprawdę dobrzy, o czym sam miałem okazję kilkakrotnie się przekonać, ale ogólnie rzecz biorąc, nie dorównywali oni poziomem tym z roku poprzedniego.

Było trochę takich przypadków, że kiedy nadlatywały nasze formacje, na mapie naszego stanowiska dowodzenia widniało sporo namiarów wrogich samolotów nad Francją. Zauważono, że często na rozkaz niemieckich kontrolerów: „Duże siły wroga zbliżają się od północnego zachodu! Wszyscy myśliwcy do przechwycenia nad Calais!”. Namiary wrogich samolotów przemieszczały się praktycznie w każdym kierunku, tylko nie w stronę Calais.

Zapisy rozmów radiowych między niemieckimi pilotami a stacjami naziemnymi, przechwyconych przez nasz nasłuch, były bardzo odkrywcz:

- Spitfire za mną. Coś się dzieje daleko z przodu!
 - Jest ich coraz więcej, z tyłu i z lewej.
 - Trzy Spitfire’y.
 - Wrogie samoloty wycofują się koło Calais.
 - Jesteś tu gdzieś, Hermann?
 - Co się, do diabła, dzieje?
 - Tlen mi się kończy.
 - Muszę lądować.
 - Chwileczkę, Spitfire za tobą!
 - Jedna maszyna z lewej.
 - Gdzie?
 - Za tobą.
 - To ja!
 - Jesteś tam?
 - Ile masz jeszcze benzyny?
 - Spitfire’y, uważaj!
 - Nasze maszyny – nie, te są czyje? Co się, do diabła, stało?
- Spitfire z prawej, za nami na kierunku 3. Zostałem zestrzelony!

Nawet w takim beznamiętnym zapisie daje się wyczuć nutę paniki i – co bardzo ciekawe – wydaje się, że istotnym czynnikiem wzbudzania tej paniki był Spitfire. Szkoda, że wtedy tego nie słyszeliśmy i o tym nie wiedzieliśmy, bo świadomość ich lęku podniosłaby nasze morale równie mocno, jak Spitfire zdawał się wpędzać Niemców w depresję.



Widok z kabiny, rysunek J.A. Kenta, 2 lipca 1941 r. (Muzeum RAF w Hendon)

Pod koniec czerwca mieliśmy zaplanowane przeprowadzenie wymiatania między Le Touquet a St Omer, główną bazą myśliwską, zaś w drodze do domu mieliśmy przekroczyć linię wybrzeża koło Gravelines. Piotr Łaguna, mój polski odpowiednik, który miał lecieć jako mój Numer Dwa, był w świetnym humorze, bo właśnie dostał wiadomość, że jego żonie udało się wydostać z Polski i jest w drodze do Anglii.

Pogoda nad Francją niezbyt nadawała się do naszych celów, bo było dużo postrzępionych chmur, a widoczność była słaba. Na chwilę pojawiły się dwie 109-tki, ale uciekły, nurkując, gdy tylko nas zobaczyły. Lecieliśmy dalej swoją trasą, stopniowo się zniżając i utrzymując dużą prędkość, gdy nagle, na wprost przed nami, zobaczyłem Calais. Byliśmy zbyt daleko na zachód; od razu zacząłem zakręt w lewo, a jednocześnie baterie flaku skupione

wokół miasta otworzyły ogień. Byliśmy wtedy na wysokości jakichś 3000 stóp, stanowiąc kuszący cel. Jeden z pierwszych pocisków trafił bezpośrednio Piotra Łagunę, lecącego obok mnie – paskudnie tragiczny koniec dnia, który zaczął się dla niego tak obiecująco.

Aby uniknąć ponownego wystawiania się na cel, poprowadziłem skrzydło z powrotem w głąb lądu, jakieś dziesięć do piętnastu mil na południowy wschód, a następnie zakręciłem ponownie na północny zachód. Schodząc do poziomu wierzchołków drzew, podkradliśmy się do ataku na lotnisko na obrzeżach Calais. Nie spodziewali się nas i zaskoczyliśmy obronę. Udało mi się zniszczyć 109-tkę na ziemi, zawalić front małego budynku i wysadzić w powietrze cysterne z benzyną.

Na małym spłachetku ziemi między lotniskiem a wybrzeżem było gospodarstwo; przelatując nad nim, dostrzegłem rolnika w białym kapeluszu słomkowym, spod którego wystawały jego uszy, a biały koń ciągnął pług. I rolnik, i koń zdawali się patrzeć na mnie, zadarłszy głowy do góry, jakby chcieli powiedzieć: „Co się, do cholery, dzieje?!” – a wokół nich śmigwały pociski. Spoglądałem na nich tylko przez chwilę, ale ten obraz jest w mojej pamięci tak wyraźny, jakbym widział go wczoraj.

Na brzegu, tuż przede mną, stanowisko flaku strzelało do innego samolotu, więc opróżniłem magazynki swoich karabinów w tamtym kierunku, co je skutecznie uciszyło. W ten sposób przekroczyłem brzeg, pod ogniem z dwóch innych stanowisk, których smugowe pociski zbiegały się na linii mojego lotu. Nie miałem szans ich uniknąć, więc przeleciałem prosto przez masę świecących, czerwonych „piłek do krykieta”, które rozbłyskiwały wokół mnie, ale jakimś cudem żadna mnie nie tknęła!

Musieliśmy naprawdę zdenerwować Niemców, bo postawili nad i przed nami zaporę ogniową; strzelali też z dział nadbrzeżnych, których pociski wzbijały wielkie fontanny wody. Niewątpliwie Niemcy mieli nadzieję, że w nie wpadniemy.

Jednocześnie pociski smugowe odbijały się od wody pod moimi skrzydłami i znikwały przede mną. Wyraźnie widziałem też fontanny wody od dużych pocisków odpalanych zbyt płaskim torem, odbijających się od wody niby „kaczki” puszczane wielkimi kamieniami.



Johnny Kent rozmawia z Piotrem Łaguną (Muzeum – Pracownia Literacka Arkadego Fiedlera w Puszczykowie)

Kiedy dotarłem do naszego wybrzeża, zdałem sobie sprawę, że ryczę ze śmiechu – dziwna reakcja, do której mam skłonność po

wystawieniu na silny stres. Ten śmiech to chyba dobry wentyl bezpieczeństwa.

Krążyłem nad wybrzeżem, aż skrzydło ponownie się zebrało, a potem poprowadziłem ich z powrotem do Northolt. Dopiero gdy wszyscy wylądowali, dowiedziałem się o śmierci Łaguny. Nie widziałem, jak się rozbił, a w całym tym zamieszaniu przegapiłem jego brak. Oprócz tego jednego zestrzelenia i dziewięciu przestrzelin w sterze jednego Spitfire'a, byliśmy nietknięci, natomiast udało nam się zadać Niemcom dość znaczne straty. Przypuszczam, że z wojskowego punktu widzenia ta operacja zakończyła się sukcesem, ale wszyscy dotkliwie odczuliśmy stratę Łaguny, bo był on nie tylko zdolnym pilotem myśliwskim, ale i bardzo popularnym oficerem i zdolnym dowódcą. Czuję się z tym szczególnie źle, bo miałem poczucie, że w jakimś stopniu to ja jestem winny, choć nie wiem, co mogłem zrobić, aby tego uniknąć.

Wakat, będący skutkiem tej tragedii, wypełniono poprzez awansowanie jednego z dowódców dywizjonów, majora Rolskiego z Dywizjonu 306 – drobnego, ale bardzo twardego oficera. Kilka dni później miałem niemiłe doświadczenie, gdy zestrzeliwszy 109-tkę koło St-Omer, w zamieszaniu odłączyłem się od skrzydła i mojego bocznego, więc ruszyłem do domu samotnie. Nie zaleciałem daleko, gdy zostałem zaatakowany przez pięć Messerschmittów. Na szczęście dostrzegłem je z dużym wyprzedzeniem i byłem w stanie zawrócić w stronę ich ataku, na co ich prowadzący wyrwał nad moją maszyną, zajmując pozycję z mojej lewej strony. Reszta pozostała po mojej prawej i zaczęły się ataki na przemian z obu stron, zmuszające mnie do zakrętów raz w jedną stronę, raz w drugą, aby im iść na spotkanie. Nie wykazywali wielkiego zapału w doprowadzaniu ataków do końca i dotarło do mnie, że czekają, aż mi zabraknie benzyny. Byliśmy już nad Belgią i zacząłem się trochę pocić.

Akurat w chwili, gdy zacząłem myśleć, że czeka mnie

przedłużony pobyt w Niemczech, dwaj z nich źle skoordynowali ataki: 109-tka z mojej lewej, czyli od strony morza, musiała gwałtownie podciągnąć, aby uniknąć kolizji z atakującym mnie z prawej. W mgnieniu oka rzuciłem się w zakręt w lewo, odwróciłem na plecy dla lepszego przyspieszenia i nabierając prędkości, półbeczką wróciłem we właściwe położenie, nurkując ku morzu na pełnym gazie. 109-tki pogoniły za mną, strzelając na granicy zasięgu. Ścigali mnie nad morzem, a niektóre ich smugowe pociski odbijały się od wody pode mną, ale żaden mnie nie trafił. W końcu, ku mojej uldze, zrezygnowali z pościgu i szczęśliwie wróciłem do domu.

Któregoś wieczora po zwolnieniu z pogotowia bojowego – a przeprowadziliśmy tego dnia dwie operacje – przy wejściu do kasyna spotkałem dowódcę bazy. Właśnie opowiadałem mu o wydarzeniach tego dnia, kiedy podjechał duży samochód, a w nim premier Churchill z żoną. Poczułem się zakłopotany: byłem zmęczony i brudny, miałem na sobie mundur polowy (*battle dress*), szalik, pomietą czapkę i wysokie lotnicze buty z cholewami, w których tkwiły mapy i rewolwer. Zostałem oficjalnie przedstawiony gościom i mogłem tylko mieć nadzieję, że nie zwrócili uwagi na mój marny wygląd. Porozmawialiśmy chwilę o ogólnikach, po czym oni pożegnali się i pojechali do Chequers[62].

W następny poniedziałek skrzydło było zwolnione z pogotowia i na ten dzień nie planowano dla nas operacji. Miałem zamiar wybrać się do Londynu, toteż włożyłem swój najlepszy mundur. I wtedy przybiegł do mnie w kasynie telefonista, aby mi powiedzieć, że jestem pilnie potrzebny w budynku dowództwa. Przeklinając swój pieski los, pobiegłem tam. Na miejscu zobaczyłem grupę oficerów, w tym dowódcę, otaczających premiera Churchilla. Z daleka było widać, że nie jest w szczególnie dobrym nastroju, więc dyskretnie stanąłem z tyłu, żeby zobaczyć, co się stanie.

Dowiedziałem się później, że premier – jak to miał w zwyczaju – zaprosił niektórych wyższych dowódców w weekend do Chequers i jak zwykle omawiał tam z nimi różne aspekty wojny. Wśród tematów, które się pojawiły, było pytanie, na ile lotniska są przygotowane do odparcia desantu z powietrza. Chociaż obecny tam generał zapewnił go, że każda baza ma własny, specjalny plan na taką ewentualność, a niezbędne oddziały zostały przeszkolone i są dostępne na miejscu, premier wcale nie był o tym przekonany.

Do Londynu Churchill wracał w towarzystwie tego generała, kontynuując wcześniejszą dyskusję. Gdy zbliżali się do Northolt, Churchill nagle polecił kierowcy, by skręcił do tej bazy. Tu i teraz chciał się przekonać na własne oczy, jak to wygląda! Posłano po majora gwardii, dowodzącego oddziałami obrony, ale kiedy ja dotarłem na miejsce, on jeszcze nie przybył.

Czekając, Churchill zaczął chodzić w tę i z powrotem. Gdy mnie mijał, spojrzał przelotnie, poszedł dalej, wrócił, zatrzymał się przede mną i, wyjąwszy cygaro z ust, warknął:

– Spotkałem pana tamtego wieczora, prawda?

– Tak jest, sir! To prawda! – odpowiedziałem radośnie, zadowolony, że zostałem rozpoznany.

Patrzył na mnie przez chwilę czy dwie, a potem mruknął:

– Cholera, dziś wygląda pan dużo czyściej!

Nie była to uwaga, jakiej się spodziewałem, i trochę mnie przygasiła.

W tym momencie pojawił się major i Churchill, wskazując na niebo, warknął:

– Ląduje 5000 spadochroniarzy. Co ma pan zamiar zrobić?

– Ogłosiłbym alarm, sir – odpowiedział major i czekał, na co premier chwilę potem smagnął go słowami:

– No, to bierz się do roboty, człowieku! Nie stój tak!

Zdumiony major zasalutował i odbiegł, by uruchomić sygnał alarmowy. Ku zaskoczeniu wszystkich, a na pewno mojemu, coś

się zaczęło dziać. Jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki, pojawili się ludzie i zajęli wyznaczone pozycje, z bronią w pogotowiu, a przede wszystkim w pełni świadomi, czego się od nich oczekuje.

Po sprawdzeniu kilku szczegółów premier powiedział, że chce się przejść po dispersalach, by zobaczyć, jak są bronione. Niestety, wiadomość, że w bazie pojawił się Wielki Człowiek, już się rozeszła i wszyscy piloci, dla których Churchill był praktycznie Bogiem, zeszli się w dispersalach w nadziei, że go zobaczą.

Pierwszy dispersal, do którego trafiliśmy, należał do Dywizjonu 303, gdzie z radością zobaczyłem lotników w „blaszanych kapeluszach” i w gotowości do odparcia ataku – mieli karabiny w pogotowiu. Rzuciwszy pobieżnie okiem, Churchill skierował się do baraku, gdzie zebrali się – jakżeby inaczej – wszyscy piloci. Po krótkiej pauzie warknął:

– Co ci wszyscy ludzie tu robią?

Musiałem coś powiedzieć, więc wyjaśniłem, że tego dnia zostaliśmy zwolnieni z działań, a ci piloci przyszli tu, żeby wysłuchać wykładu z taktyki.

– No, dobrze, ale co będą robić podczas desantu? – odwarknął do mnie.

– Będą w powietrzu, sir! – odpowiedziałem.

Spojrzał na grupę około osiemnastu pilotów, którzy właśnie zaczynali się wokół niego tłoczyć, a potem rzucił okiem na dwanaście samolotów i wypalił:

– Wszyscy?

Musiałem coś powiedzieć:

– Nie, sir, pozostali będą wspomagać obronę z wykorzystaniem broni osobistej.

Oczywiście, nie było widać śladu takiej broni, więc on nagle odwrócił się w stronę któregoś z nich i warknął:

– Masz pistolet?



Kpt. Witold Żyborski i ppłk Johnny Kent w Northolt w 1941 r. (Muzeum – Pracownia Literacka Arkadego Fiedlera w Puszczykowie)

Biedny Zumbach, którego Churchill wybrał zupełnie przypadkowo, nie całkiem zrozumiał, więc musiałem mu powiedzieć moją najlepszą polszczyzną, o co chodzi. Na jego twarzy odmalowało się zrozumienie i wyciągnął niewielką armatę! Wszyscy pozostali też pojęli, w czym rzecz, i po chwili mieliśmy przed sobą istny arsenał.

Churchill chrząknął, zagryzł swoje cygaro, odwrócił się i zamierzał minąć Fericia, ale ten zręcznie schował swój pistolet

do tylnej kieszeni i natychmiast podsunął gościowi kronikę dywizjonu i pióro, wręczył je premierowi i powiedział swoją angielszczyzną:

– Proszę o podpisać, sajr!

Wielki Człowiek obrzucił go wściekłym spojrzeniem i zwracając się do mnie, rzucił:

– Co to ma być?

Wyjaśniłem więc, że jest to kronika prowadzona od momentu rozpoczęcia wojny w Polsce i że zbierają podpisy wszystkich wybitnych osób, które odwiedzają dywizjon.

– A niby dlaczego miałbym ją podpisać? – praktycznie warknął.

Miałem go już szczerze dosyć; uważałem, że jego postawa i gderliwość były zupełnie nie na miejscu, więc odpowiedziałem lekko kąśliwie:

– Cóż, sir, Jego Królewska Mość raczył podpisać na poprzedniej stronie!

Patrzył na mnie przez chwilę, po czym odwrócił stronę, gdzie stało jak byk: „George, R.I.”[63]. Premier spojrział na mnie i zdawało mi się, że tym razem dostrzegłem leciutki błysk rozbawienia w jego wzroku.

– W porządku! – mruknął i podpisał.

Cicho, sam do siebie, odhaczyłem: „jeden-zero”.

Kontynuowaliśmy swoje działania ofensywne, na które przeciwnik reagował różnie. Często też braliśmy udział w krótkich walkach, dbając, by bilans wypadł dodatnio: niszczyliśmy więcej maszyn wroga, niż traciliśmy własnych, chociaż nadal uważam, że sporej części naszych straty można było uniknąć. Spośród samolotów wroga zestrzelonych do końca miesiąca tylko jeden padł moim łupem. Nastąpiło to po długiej walce, stoczonej między St Omer a Gravelines: po ostrzelaniu bez większych efektów kilku Messerschmittów w końcu udało mi się z odległości 200 jardów wpakować dobrą serię w kolejnego.

Spadł do morza kilkaset jardów od brzegu.

Nasze skrzydło zapewniało bliską eskortę trzem Stirlingom podczas nalotu na Lille, a ponieważ nigdy wcześniej nie widziałem, jak bomby opuszczają samolot, podleciałem dość blisko do jednego ze Stirlingów, gdy zaczął ostatni odcinek przed bombardowaniem. Widziałem, jak otworzyły się drzwi komory bombowej, a potem zaczęły wypadać bomby – w tak krótkim locie samoloty te przenosiły 17 000 funtów bomb, samych 500-funtówek. Myślałem, że nigdy nie przestaną wylatywać.

Byłem tym naprawdę zaintrygowany i wpatrywałem się zafascynowany, jak bomby lecą w dół ku swojemu celowi, gdy nagle, ku mojemu zdumieniu, tylny strzelec obrócił wieżyczkę, kierując swoją broń niemal prosto we mnie, i rozpoczął ostrzał. Niemal w tej samej chwili smugowa seria przeleciała od tyłu nad moją osłoną kabiny! Zrobiłem gwałtowny unik, a równocześnie uświadomiłem sobie, że to do Niemca – który prawie mnie dopadł – celował tylny strzelec. Uwzględniając poprawkę, wyglądało to tak, jakby rzeczywiście strzelał do mnie.

Była to dla mnie surowa naučka, że trzeba się cały czas rozglądać, nawet pozostając w otoczeniu własnych samolotów! Przecież ten Niemiec – żeby znaleźć się tak blisko mnie – musiał zanurkować i przebić się przez masę naszych myśliwców, a ja go nawet nie zauważyłem! Widziałem tylko jego pociski smugowe, ale to mi wystarczyło.

Fakt, że udało się przeprowadzić taki atak bez jakiegokolwiek skutecznej przeszkody ze strony wielkiej liczby naszych myśliwców, wskazywał na dwa główne błędy, jakie popełnialiśmy w tej fazie wojny lotniczej. Jednym z nich było to, że nie wyciągnęliśmy żadnych – albo prawie żadnych – wniosków z błędów popełnionych przez Niemców w 1940 roku i, tak jak oni wtedy, powiązaliśmy nasze myśliwce z bombardującymi, uważając, że sama ich bliskość zapewni ochronę. Tymczasem przekonaliśmy się, że kilka szybko lecących myśliwców mogło

przedrzeć się przez eskortę myśliwców, zadać im straty i uciec, nim eskorta zdołałaby przyspieszyć, rozglądając się jednocześnie, by sprawdzić, czy nie ma w pobliżu innych wrogów.

Drugi błąd, bardzo podobny do pierwszego, jeśli chodzi o skutki, wynikał z tego, że podczas operacji prowadzonych w tak odległych miejscach jak Lille myśliwce musiały lecieć powoli nie tylko dlatego, żeby trzymać się blisko bombowców, ale również po to, by oszczędzać paliwo. Faktycznie podczas takiej operacji nie mogliśmy sobie pozwolić na walkę, bo jej przeprowadzenie oznaczałoby, że zabraknie nam paliwa na powrót na drugą stronę kanału. Mogliśmy się co najwyżej bronić, ale w ten sposób nie zapewnialibyśmy bombowcom wystarczającej ochrony. To była ta charakterystyczna postawa, którą zauważyliśmy u Niemców w 1940 roku – że ich myśliwce nie chciały włączać się do walki podczas eskortowania bombowców w nalotach sięgających dalej. Znaczenie tego nie zostało przez nas docenione – przynajmniej nie przez tych, którzy byli bardziej zajęci planowaniem naszych działań niż ich realizacją.

Przewaga prędkości, która pozwalała wykorzystać największe zalety Spitfire'a przeciwko wrogowi, została sprawdzona podczas wymiatań myśliwskich, penetrujących teren wroga na stosunkowo małych odległościach. Szczególne zasługi w tej mierze miało skrzydło Biggin Hill pod kierunkiem najpierw Malana, a później Rankina. Samoloty leciały szybko, więc w momencie napotkania wroga mogły łatwo dogonić jego 109-tki, które zestrzeliwano z nieba w dużych ilościach, z bardzo małymi stratami dla skrzydła Biggin. Nie dało się tego samego powiedzieć o skrzydłach – żadnym z nich – w przypadku wykonywania przez nie zadań bliskiej eskorty.

W Northolt odbywały się regularnie konferencje, na których omawiano różne nasze problemy; przewodniczył im dowódca grupy, a udział brali m.in. prowadzący skrzydeł myśliwskich

i dowódcy bombowi.

Przy jednej z takich okazji poruszyłem tę kwestię: co właściwie jest naszym celem podczas tych operacji? Jeśli ma nim być zniszczenie potencjału przemysłowego poszczególnych celów, a więc zmniejszenie udziału przemysłu krajów okupowanych w wysiłku wojennym Niemiec, to – moim zdaniem – wymagałoby to użycia znacznie większych sił bombowych niż te, które dotąd eskortowaliśmy. Jeśli natomiast – kontynuowałem – bombowce stanowią tylko przynętę, aby sprowokować myśliwce, żebyśmy mogli je zniszczyć, to powinniśmy ograniczyć nasz promień działania, co pozwoliłoby nam walczyć bez dokuczliwej obawy o wyczerpanie paliwa. Te mentalne przeszkody poważnie szkodziły duchowi walki pilotów i, według mojej opinii, straciliśmy już zbyt wielu ludzi pierwszej klasy tylko dlatego, że tym czynnikiem nie poświęcano należytej uwagi.

Generał dywizji Leigh-Mallory sprawiał wrażenie dość tym zaskoczonego. Zwrócił się do swojego pułkownika ds. operacji, Victora Beamisha, bardzo doświadczonego i skutecznego pilota myśliwskiego, i zapytał go, co o tym sądzi. Victor powiedział, że zgadza się ze mną, więc generał zwrócił się do innego swojego oficera sztabowego i poprosił go o opinię.

– Moja odpowiedź Kentowi brzmi – już to zrobiliśmy! – odparł.

Oficer ten, choć zapisał bardzo chwalebny kartę podczas I wojny światowej, nie brał udziału w walkach podczas drugiego konfliktu. Byłem wściekły i wyraziłem to, rzucając mu kilka bardzo niegrzecznych uwag, ale to w niczym nie pomogło. Generał wolał tę drugą opinię, więc w dalszym ciągu lataliśmy nad Lille i traciliśmy dobrych lotników, nie uzyskując przy tym realnych efektów.

Prowadziłem polskie skrzydło od ponad dwóch miesięcy, kiedy prowadzący skrzydło w Kenley, Johnny Peel, został zestrzelony do kanału. Uratowano go, ale został wycofany z latania operacyjnego i wysłany na odpoczynek. A wtedy mnie

przeniesiono na wakujące po nim miejsce. Była to rozsądna decyzja, bo nie miało sensu dalsze dublowanie funkcji na czele skrzydła w Northolt, jako że Polacy byli w stanie sami prowadzić własne jednostki. Ich angielski poprawił się na tyle, że nie mieli żadnych trudności w zrozumieniu instrukcji przekazywanych im w powietrzu ze stanowiska dowodzenia; zresztą wtedy mieliśmy tam także polskich kontrolerów. Dlatego nie miałem żadnych oporów przed przekazaniem dowództwa Rolskiemu, o którym wiedziałem, że da sobie radę i że można na nim polegać.

Po przybyciu do Kenley stwierdziłem, że są tu trzy dywizjony w skrzydle: 602 – dowodzony przez Nowozelandczyka, Alana Deere'a – i 452 (australijski) stacjonują w Kenley, a 485 (nowozelandzki) – na lotnisku zapasowym Redhill. Byłem też operacyjnie odpowiedzialny za kanadyjski dywizjon Tomahawków, bazujący w Gatwick. Ten ostatni został przeszkolony we współpracy z armią lądową i nie nadawał się – ani z punktu widzenia wyszkolenia, ani sprzętu – do wykorzystania w operacjach myśliwskich. Nie mogłem z nich skorzystać, co było przykre, bo byłoby mi miło, gdyby moi rodacy latali wraz z pozostałymi dywizjonami, współtworząc formację całej Wspólnoty Brytyjskiej.

Operacje, które prowadziliśmy, były identyczne z tymi w polskim skrzydle. Podczas mojego pierwszego lotu ze skrzydłem wpadliśmy koło St Omer na 109-tki. Było to całkiem udane starcie: trzech wrogów zostało zestrzelonych, a kolejnych dwóch prawdopodobnie zestrzelonych. I tylko jeden Spitfire zaliczył lekkie uszkodzenia.

Kilka dni później mieliśmy zaplanowany lot jako skrzydło wsparcia nad celem podczas nalotu na Bethune. Wymagało to od nas znalezienia się wysoko nad celem jeszcze przed przybyciem bombowców, więc wystartowaliśmy wcześniej i wznosząc się, poleciliśmy swoim kursem, przekraczając wybrzeże Francji koło Gravelines, na wysokości 25 000 stóp. Krótco po minięciu

Hazebrouck usłyszałem, że ktoś, kogo nie mogłem rozpoznać, wywołuje „Mayday”, czyli wzywa pomocy.

Polecieliśmy dalej, zygzakując w zwykły sposób – mój boczny utrzymywał pozycję około 30 jardów za mną. Kiedy dotarliśmy nad cel i zaczęliśmy szeroki zakręt wokół niego, zauważyłem 109-tkę, oddalającą się nurkowaniem w odległości około 100 jardów po mojej lewej stronie. Zastanawiałem się, czy go gonić, ale zrezygnowałem z tego, bo byliśmy zbyt daleko w głębi terytorium wroga. Oprócz tego jednego samolotu nie widziałem ani śladu wrogich maszyn; nawet flak był lekki.

Po powrocie do bazy poznałem resztę tej historii. Otóż okazało się, że mój Numer Dwa opuścił mnie tuż po przekroczeniu linii wybrzeża z powodu kłopotów z tlenem i z radiem, ale ja nie zauważyłem jego odejścia. Następnie, w pobliżu Hazebrouck, jakieś 109-tki przeszły tuż pod dywizjonem Ala Deere’a, więc od razu je zaatakował. Kiedy to zrobił, został mocno trafiony przez kolejnego, którego nie zauważył, skutkiem czego miał odstrzeloną osłonę kabiny, rozbitą tablicę przyrządów i podziurawiony górny zbiornik, a kabinę zalaną benzyną. Od razu zawrócił do domu; jak się później okazało, miał trzydzieści siedem przestrzelin w chłodnicy, zbiorniku opadowym płynu chłodzącego i oponach. To jego słyszałem, jak wywoływał „Mayday” – i miał ku temu poważny powód.

Warunki były takie, że nawet gdyby jego samolot się nie zapalił, silnik powinien stanąć w ciągu kilku minut, ale Alowi nie przydarzyła się żadna z tych rzeczy – nie wiadomo jakim cudem leciał dalej i wylądował szczęśliwie w Manston, w samolocie podziurawionym jak rzeszoto.



Witold Urbanowicz i Johnny Kent w Northolt (Muzeum – Pracownia Literacka
Arkadego Fiedlera w Puszczykowie)

Właśnie w tym czasie, kiedy Al został trafiony, któraś z innych 109-tek musiała dołączyć do naszej formacji i zajęła jego miejsce jako mój boczny! Dopiero gdy znaleźliśmy się nad Bethune, prowadzący klucz z mojej prawej strony nagle zdał sobie sprawę, że mój skrzydłowy to w rzeczywistości Messerschmitt. Od razu otworzył ogień i samolot wroga uciekł nurkowaniem, a wtedy go zobaczyłem.

Odległość od Hazebrouck do Bethune jest dość znaczna, a ja

przez cały ten czas miałem tego Niemca za sobą! Ba, nawet patrzyłem prosto w lufy jego karabinów, nie zdając sobie z tego sprawy! Dlaczego nie otworzył ognia, nigdy się już nie dowiem; mogę się tylko domyślać, że był nowicjuszem, który dołączył do naszej formacji przez pomyłkę, myśląc, że to jego własna, lub znalazłszy się przypadkiem w środku całego skrzydła budzących grozę Spitfire'ów, po prostu nie wiedział, jak uciec, by uniknąć natychmiastowego zestrzelenia.

Mimo że to wspomnienie jeszcze dziś przyprawia mnie o dreszcz, nie mogę się oprzeć chęci wyobrażenia sobie, co by się stało, gdyby nie został ostrzelany. Kto wie, może nawet wylądowałby z nami w Kenley?

Jakiś tydzień później przeprowadziliśmy wymiatanie nad Dunkierką, St Omer i Gravelines. Nikogo nie spotkaliśmy, aż w drodze powrotnej zbliżyliśmy się do wybrzeża, a wtedy zauważyłem, że Numer Trzy z klucza po mojej lewej stronie ciągnie za sobą przerywaną smugę kondensacyjną. Wydało mi się to dziwne, bo smugi kondensacyjne nie tworzyły się za żadnym innym samolotem, więc przyjrzałem się bliżej i ku swojemu przerażeniu stwierdziłem, że Numer Trzy i Numer Cztery w tym kluczu to 109-tki, a „smuga kondensacyjna”, którą zauważyłem na tle olśniewającego błękitu nieba, to w rzeczywistości gazy prochowe z karabinów, kiedy otworzył ogień do Numeru Dwa w tym kluczu. Musiał być strasznie kiepskim strzelcem, bo ani razu nie udało mu się trafić.

Zawołałem ostrzeżenie i nabrałem wysokości, kierując się w stronę tej 109-tki. Jednocześnie otworzyłem do niej ogień. Niemcy uciekli nurkowaniem, więc wszedłem na ogon prowadzącego, jego Numer Dwa – na mój, a mój Numer Dwa – na jego, i popędziliśmy w dół, w kierunku plaż Gravelines.

Byłem w tym szczęśliwym położeniu, że jako jedyny mogłem strzelać, bo Niemiec Numer Dwa nie mógł strzelać do mnie, z obawy przed trafieniem swojego prowadzącego, a mój boczny –

żeby nie trafić we mnie! Kiedy zeszliśmy na dół, 109-tka, do której strzelałem, wyrwała z nurkowania i zaczęła skręcać w prawo ze wznoszeniem. Zorientowałem się, że jesteśmy teraz około 3000 stóp dokładnie nad bateriami przeciwlotniczymi, więc – nie zdoławszy trafić 109-tki (jak myślałem) – gwałtownie zakręciłem w lewo i zanurkowałem nad morze, łagodnie zygzakując. Odezwał się flak, ale chybił bardzo mocno.

Dopiero podczas odprawy po locie, już w Kenley, dowiedziałem się od swojego bocznego, że ta „moja” 109-tka kontynuowała zakręt w prawo, przewracając się na plecy, po czym zanurkowała prosto w wydmy, gdzie eksplodowała.

Nazajutrz miałem bardzo nieprzyjemne zdarzenie; tym bardziej przykre, że było w jakimś stopniu wynikiem mojej własnej głupoty. Znowu lecieliśmy jako skrzydło wsparcia nad celem i choć widzieliśmy sporo Messerschmittów, to ani razu nie znaleźliśmy się w pozycji właściwej do ataku, a one trzymały się z daleka. Po przybyciu nad cel zauważyłem jedną 109-tkę na kursie prowadzącym w poprzek mojego toru lotu, w odległości 200 jardów. Śledziłem ją i instynktownie przymknąłem nieco gaz, by zacieśnić mój zakręt, a potem otworzyłem ogień. Niestety, nie wziąłem pod uwagę faktu, że byliśmy na wysokości 36 000 stóp, a to w połączeniu z wykonywaniem zakrętu i redukcją mocy stworzyło sytuację, w której odrzut działek wystarczył do przeciągnięcia samolotu. Byłem w łagodnym zakręcie w lewo, kiedy wystrzeliłem: samolot gwałtownie się zatrząsł, przechylił w drugą stronę i wpadł w szaleńczy korkociąg, przelatując przez dywizjony lecące poniżej. Jak udało mi się nie zderzyć z żadnym z tych samolotów, nie mam pojęcia, ale w pewnym momencie miałem wrażenie, że ze wszystkich stron migają mi Spitfire’y. Kontrolę nad maszyną udało mi się odzyskać dopiero na 18 000 stóp. Jak się okazało, mój Numer Dwa wiernie mi towarzyszył, zastanawiając się, co ja, u licha, wyprawiam.

Operacje trwały dalej, ale nie udało mi się uzyskać więcej

żadnych rozstrzygających wyników, chociaż strzelałem do wielu samolotów wroga. Niektóre z nich, jestem o tym głęboko przekonany, zostały poważnie trafione, ale nie było wystarczających dowodów, żeby zgłosić te zestrzelenia. To było nieuniknione na wysokościach rzędu 30 000 stóp, na jakich zwykle w tym czasie lataliśmy, bo tam szybko traciło się z oczu nurkujące samoloty, które skutecznie zlewały się z kolorem tła. Zresztą nawet jeśli ktoś miał wyjątkowo dobry wzrok, byłoby zbyt niebezpiecznie skupiać go na jednym samolocie i cały czas śledzić drogę jego upadku na ziemię z tak dużej wysokości.

Na początku października po raz drugi nadano mi Zaszczytny Krzyż Lotniczy, a kilka dni później odsunięto mnie od latania operacyjnego, wysłano na odpoczynek, a potem przeniesiono z powrotem do 53 OTU, które tymczasem przeniosło się do Llandow w południowej Walii. „Taffy” nadal był dowódcą, więc – choć protestowałem przeciwko temu przeniesieniu – byłem zadowolony z faktu, że dołączę do starego kumpla.

Zawsze protestowało się przeciwko wszelkim przeniesieniom, odsuwającym człowieka od latania operacyjnego. To niedorzeczne, ale łatwo było rozpoznać objawy „wyczerpania walką” u innych, natomiast nie widziało się ich u siebie. Patrząc na to z perspektywy czasu i oglądając samego siebie na robionych wtedy fotografiach, nie mam wątpliwości, że byłem wtedy u kresu swoich możliwości.

Pogodzenie się z nieuniknionym zajęło mi kilka dni, ale nadal byłem zdenerwowany, odbierając tę decyzję jako osobisty afront, choć oczywiście wcale tak nie było. Dziś nie mam wątpliwości, że gdyby mi wówczas pozwolono latać dalej, prawie na pewno poniósłbym śmierć, bo wiem, że podejmowałem głupie i niepotrzebne ryzyko. Jaki więc szok przeżyłem, gdy pewnego dnia – już pogodzony z nieuniknionym – dowiedziałem się, że mój przydział został zmieniony i mam poprowadzić skrzydło, ni mniej, ni więcej, tylko na Malcie! W tamtym czasie na wyspie

było tylko dwanaście Hurricane'ów.

Oczywiście, mój nowy przydział wywołał burzę; ostatecznie generał dywizji Leigh-Mallory kategorycznie odmówił zgody na to przeniesienie i przydział zmieniono. Zamiast mnie wysłany tam został „Hilly” Brown, który był na odpoczynku na północy. Nietrudno sobie wyobrazić, jak się czułem, kiedy usłyszałem, że zginął ledwie trzy tygodnie po przejęciu tego skrzydła – wątpię, bym ja przetrwał tam tydzień.

Mój następca w Kenley, Norman Ryder, nie przetrwał dużo dłużej – został zestrzelony, gdy eskortował przeciwokrętowe Hurricane'y. Trafił do niewoli koło Dunkierki. Al Deere, który też brał udział w tej operacji, opisał mi to, a ja przytaczam tu część jego listu, bo myślę, że przedstawia ona dość jasny obraz tego zdarzenia i jego osobistych odczuć:

Drogi Johnny!

Miałem zamiar napisać Ci o Normanie, ale przez swoją zwykłą dokładność przeoczyłem to. Zatem 602 prowadzony przeze mnie i 485 prowadzony przez Normana spotkały się nad Manston z dziewięcioma bombowymi Hurricane'ami do pierwszego nalotu z małej wysokości w tym cholernym układzie, w jakim teraz pracujemy. Wylecieliśmy ni mniej, ni więcej, tylko nad Dunkierkę, na pięćdziesięciu stopach, i nie muszę opisywać przyjęcia, jakie nam zgotowała obrona z ziemi. Mogłem wyjść z maszyny i spacerować po pociskach Boforsów. Sporo ludzi dostało trafienia i straciliśmy dwa Hurricane'y oraz Normana. Nie pojawiły się żadne 109-tki, ani tam, ani w drodze powrotnej. Normana ostatnio widział na wysokości pięciuset stóp jego Numer Dwa, który też został dość paskudnie trafiony, tuż koło Dunkierki, nad lądem. Nikt nie widział, co się z nim stało, a my możemy się tylko domyślać, że dostał ze stanowiska strzelającego do jego klucza, który został rozdzielony.

Osobiście uważam, że jest bardzo mało szans [że przeżył – uwaga red.], bo każde trafienie na tej wysokości było prawdopodobnie śmiertelne[64]. Oba Hurricane’y poszły prosto w ziemię.

Tak to wygląda i uważam, że to cholernie kiepski koniec dla doświadczonego pilota. Jak, do cholery, w ogóle ktoś z nas wrócił – to cud. Na domiar wszystkiego, dostaliśmy ten rozkaz startu z pięciominutowym wyprzedzeniem, będąc w trzydziestominutowej gotowości i nigdy wcześniej nawet nie zrobiwszy podobnej imprezy. Mogę Ci powiedzieć, Johnny, że wszystkich nas to mocno zabolalo i w moim raporcie do Grupy nie było wazeliny...

Niestety, kiedy wróciłem do „Taffy’ego”, byłem wyczerpany i nerwowy, więc obawiam się, że nie byłem w stanie udzielić mu takiej pomocy i wsparcia, jakich potrzebował. To był trudny czas, a „Taffy” w wielu sprawach nie zgadzał się z dowództwem grupy. Ja zapewne jeszcze pogarszałem sytuację, nie tolerując tego, co uważałem za kompletny brak zrozumienia ze strony wielu oficerów sztabowych grupy, z których bardzo niewielu miało jakiegokolwiek doświadczenie operacyjne.

Naszym największym problemem był przerażający brak dyscypliny pilotażu wśród uczniów przechodzących przez OTU, więc próbując to poprawić, zorganizowałem zbiórkę całego kursu i ogłosiłem, że oddam pod sąd wojenny następnego złapanego na lataniu zbyt nisko wbrew rozkazom. Skłoniło mnie do tego odkrycie, że praktycznie cały kurs w takim czy innym czasie przeleciał pod mostem wiszącym nad cieśniną Menai. Chociaż podziwiałem ich śmiałość, to ubolewałem nad faktem, że takie lekceważenie rozkazów doprowadziło do zbyt wielu wypadków śmiertelnych.

Warto w tym miejscu wspomnieć, że w pewnym momencie wskaźnik wypadków po obu walczących stronach był tak wysoki,

że stał się istotnym czynnikiem całej wojny lotniczej. Göring nawet wydał dekret, na mocy którego piloci Luftwaffe zabici w wypadkach spowodowanych lekceważeniem rozkazów mieli być pozbawieni wszystkich tytułów wojskowych i wojskowego pogrzebu.

Pomimo tej tyrady, pomimo moich gróźb i wygłoszonego ultimatum, nie minęło półtorej godziny, a pewien sierżant lotnictwa Wolnej Francji, ćwiczący loty w szyku, odłączył się od swojego prowadzącego i zszedł w doliny południowej Walii, przypuszczalnie chcąc pomachać swojej dziewczynie. Nie zauważył przy tym góry, która nieoczekiwanie stanęła mu na drodze. Dał się słyszeć głośny huk i niewiele więcej pozostało z tego sierżanta.

Byłem wściekły, kiedy mi to zgłoszono, a jeszcze bardziej, gdy niecałe pół godziny później Amerykanin służący w RCAF-ie również zlekceważył moje rozkazy i ostrzeżenia, i poleciał się popisać przed jakimiś znajomymi koło Barry. On też rąbnął w ziemię i się zabił.

Kiedy o tym usłyszałem, poszedłem do „Taffy’ego” i powiedziałem:

– Będę z tobą szczerzy, Wodzu. Sądzę, że powinniśmy ich wystrzelać. Przynajmniej uratujemy samoloty!

„Taffy” pomyślał chwilę, a potem w ten swój zabawny sposób, jękając się, powiedział:

– Zostaw to mnie, Johnny!

Z największą radością się zgodziłem, ale zupełnie nie byłem przygotowany na jego kolejny krok.

A „Taffy” zwołał cały kurs i wskazując na mały budynek z drzwiami od frontu i z tyłu, ogłosił, że mają tam, jeden po drugim, wmaszerować, zatrzymać się, zrobić w lewo zwrot, zasalutować, oddając honory kolegom, potem wykonać krok w tył, w prawo zwrot i wymarsz!

W budynku tym mieściła się kostnica. „Taffy” wcześniej kazał

ułożyć na katafalku ciało Amerykanina – tak jak wyglądał po wypadku. Obok polecił ustawić niewielkie pudełko zawierające zwęglone szczątki Francuza. No i cóż – do środka marszowym krokiem wchodzili rumiani, młodzi ludzie, a na zewnątrz wychodzili starcy, zielonkawi na twarzy. To prawda, zostali potraktowani bardzo brutalnie, ale położyło to kres ich lotom na małej wysokości i niewątpliwie uratowało wiele istnień ludzkich – a taki był cel „Taffy’ego”. Nie spodobało się to jednak wyższym władzom, bo był to polityczny dynamit.

Przeprowadzono dochodzenie, którego rezultatem była opinia śledczych, że skoro w gruncie rzeczy działamy w warunkach frontowych, działanie „Taffy’ego” należy uznać za w pełni uzasadnione. Mimo to nie przywrócono mu stopnia funkcyjnego pułkownika, z którego musiał zrezygnować po zwołaniu Trybunału Dochodzeniowego, a wkrótce potem został wezwany do przejścia w stan spoczynku w stopniu podpułkownika[65].

Osobiście uważałem, że to wielka niesprawiedliwość, bo – choć podjęte przez niego działania można uznać za kontrowersyjne – było to dokładnie to, co tym ludziom było potrzebne. Wiele lat później podszedł do mnie w Klubie RAF-u w Londynie były oficer lotnictwa kanadyjskiego, który przedstawił się i powiedział:

– Pan mnie nie pamięta, ale ja byłem jednym z pańskich uczniów w Llandow, w 1941 roku. Chcę tylko powiedzieć, że moim zdaniem pan i „Taffy” uratowaliście wtedy cholernie dużo ludzi, organizując tę paradę po kraksach – większość z nas nienawidziła was wtedy, ale później, kiedy zaczęliśmy rozumieć, o co w tym wszystkim chodzi, naprawdę doceniliśmy to, co dla nas zrobiliście!

To, że ten oficer, ponad dwadzieścia pięć lat po tym wydarzeniu, zadał sobie trud i podszedł do mnie tylko po to, żeby wyrazić te uczucia, stanowi więcej niż wystarczające uzasadnienie dla metod wychowawczych „Taffy’ego” i dowodzi, jak bardzo miał on rację i jak dobrze ich rozumiał.

W moim przypadku uznano, że – ponieważ właśnie ukończyłem dwie tury operacyjne – moja nieczułość jest usprawiedliwiona i zdecydowano wysłać mnie na sześciomiesięczną turę wykładów po Kanadzie i Stanach Zjednoczonych. Wiele razy potem zastanawiałem się, czy to miała być nagroda, czy pokuta!

- 61 Tzn. niezgodnie z etykietą obowiązującą w kontaktach z monarchą.
- 62 Pałac Chequers pod Londynem, w hrabstwie Buckingham, jest oficjalną wiejską rezydencją premierów Wielkiej Brytanii.
- 63 R.I., skrót od *Rex Imperator* (łac.) – Król-Cesarz, oficjalny ówczesny tytuł Króla Wielkiej Brytanii, który był jednocześnie Cesarzem Indii.
- 64 W rzeczywistości ppłk Norman Ryder przeżył lądowanie przymusowe i trafił do niewoli.
- 65 W instytucjach RAF-u lotnik mający stopień niższy niż etat stanowiska, które obejmuje, na czas jego zajmowania dostaje tzw. stopień funkcyjny zgodny z tym etatem.

8. Cykl wykładów

Choć ucieszyłem się z tego, że będę mógł odwiedzić dom, spotkać się z rodzicami i przyjaciółmi, to nie byłem aż tak zachwycony pomysłem cyklu wykładów, a jeszcze mniej myślą o podróży morskiej. W końcu jednak przyszedł czas, abym wsiadł na statek w Greenock, dokąd pojechałem przez Londyn, i była to wyjątkowo uciążliwa, niewygodna podróż przepełnionymi pociągami. Okazało się, że statek, którym mam płynąć, to „Montrose”, liniowiec o wyporności około 12 000 ton, należący do Canadian Pacific, przerobiony na uzbrojony krążownik pomocniczy. A pierwszym portem, do którego zawinęliśmy po opuszczeniu Greenock, było Milford Haven – całkiem niedaleko od Llandow! To było miejsce podnoszące na duchu... Port był pełen wystających z wody kominów i masztów zatopionych statków. Zatrzymaliśmy się tam tylko na kilka godzin, a następnie wyruszyliśmy do Kanady w towarzystwie holenderskiego statku pasażerskiego „Van Damm” i dwóch „puszek” – starych, czterokominowych niszczycieli amerykańskich, pamiętających I wojnę światową.

W drugim dniu rejsu jeden okręt eskorty zawrócił i musieliśmy stawić czoło furii Atlantyku i Unterseebooten[66] niemieckiej Kriegsmarine pod ochroną jednego przestarzałego niszczyciela. Statek był strasznie przepełniony, a pogoda dość przerażająca, co tylko potęgowało uroki tej podróży. Stan morza był taki, że przez dwa dni nie ruszyliśmy z miejsca, a statek ledwo utrzymywał się na powierzchni. Kapitan zarzekał się, że to najgorsza pogoda, jakiej kiedykolwiek doświadczył.

Sztorm wreszcie się wyczerpał, co pozwoliło nam w końcu

poczynić jakieś postępy, ale nie minęło dużo czasu, a nasz niszczyciel „mruganiem” przekazał nam wiadomość, że zaczyna mu brakować paliwa, więc będzie musiał nas opuścić i zawinąć do St John’s na Nowej Funlandii. Komunikat w dalszej części zawierał pocieszającą wiadomość, że czyha na nas stado u-bootów, ale port Halifax został poinformowany, że nie mamy eskorty: jest nadzieja, że królewska marynarka kanadyjska wyśle niszczyciele, które się nami zaopiekują.

Rankiem w dniu naszego przybycia do Halifaxu słyszeliśmy ogień artyleryjski i wybuchy bomb głębinowych za nami. Później dowiedzieliśmy się, że nasza kanadyjska eskorta zlokalizowała u-booty i jeden zatopila, a drugi wynurzył się i poddał. Byłem bardzo zadowolony z tej wiadomości, ale jeszcze bardziej cieszyłem się, gdy po siedemnastu dniach na morzu mogłem znowu stanąć na stałym lądzie.

Z Halifaxu pojechałem pociągiem do Ottawy, gdzie zostałem poinformowany, jakie są wobec mnie oczekiwania, a dzień czy dwa później zacząłem wykłady w Toronto. Stamtąd jeździłem do różnych baz wokół Toronto, Kingston i London, po czym poleciałem do Winnipeg, do domu, na dwutygodniowy urlop.



Spotkanie po latach ze swym instruktorem latania. Johnny w Winnipeg Flying Club przed samolotem Taylorcraft A CF-BJF należącym do Konrada Johannessona – hokeisty, pilota i właściciela firmy lotniczej (ze zbiorów Tomasza Dreckiego)

Nawet podczas urlopu poproszono mnie, bym dał dwa lub trzy ponadplanowe wykłady dla organizacji cywilnych i wojskowych, których nie było w moim harmonogramie. Jeden z nich wygłosiłem dla członków Canadian Club w jednym z najbardziej znanych hoteli w mieście, a obecna na nim była większość znamienitych obywateli, w tym Lieutenant-Governor^[67] prowincji. Nie sędzę jednak, żeby on akurat był pod wielkim wrażeniem mojego poobiedniego wykładu, bo na zakończenie wstał i odwróciwszy się do mnie tyłem, złożył gratulacje nielatającemu majorowi RCAF za wspaniałe przemówienie!

Po zakończeniu urlopu odwiedziłem jeszcze kilka szkół pilotażu w Manitobie i Saskatchewan, a potem udałem się do

Calgary w Albercie. Z Saskatoon leciałem pożyczonym Oxfordem i ostatecznie sto mil pokonałem na jednym silniku.

Odwiedziłem kilka jednostek w rejonie Calgary i Lethbridge; udało mi się też zrobić wycieczkę do pięknego Banff, ale nie miałem już czasu na żadne sporty zimowe.

Z Calgary poleciałem do miasta Vancouver i na wyspę Vancouver, gdzie dałem wykłady w dwóch czy trzech jednostkach. Odwiedzając Patricia Bay na wyspie, z radością spotkałem sporo starych znajomych z 1 Dywizjonu kanadyjskiego. Sympatyczne było to, że załatwili mi lot amfibią Grumman Goose; pierwszy raz pilotowałem samolot tej klasy. Pozwolono mi nawet odprowadzić ją do Jericho Beach w Vancouver, kiedy wracałem na wschód.

Z Vancouver poleciałem z powrotem do Winnipeg i miałem to szczęście, że akurat kiedy byłem mniej więcej w połowie drogi przez Góry Skaliste, wstał świt, niemal ukradkiem. Śnieżne szczyty pode mną stopniowo różowił przepiękny rumieniec, natomiast leżące poniżej doliny były wciąż jeszcze pogrążone w głębokiej ciemności, w której nierealnym świetle migotały iskierki świateł.

Po kilku dniach spędzonych w domu znowu wyruszyłem na wschód. Wtedy po raz ostatni widziałem matkę i myślę, że ona to przeczuwała, gdy przytuliła się do mnie tak mocno podczas pożegnania na lotnisku. Teraz, gdy sam mam dzieci, zaczynam rozumieć, co to wszystko dla niej znaczyło i tym bardziej podziwiam jej odwagę i bezinteresowność. Naprawdę była wspaniałą osobą, z której jestem bardzo dumny.



Johnny z ojcem, Winnipeg, 1942 r.

Z Winnipeg poleciałem do Montrealu, a dzień czy dwa później – do Halifaxu, gdzie Hartland Molson z 1 Dywizjonu kanadyjskiego i jego uroczą żonę zaopiekowali się mną serdecznie i nalegali, żebym się u nich zatrzymał na czas swojego pobytu. W drodze powrotnej do Ottawy odwiedziłem bazy w Nowej Szkocji, Nowym Brunszwiku i na Wyspie Księcia Edwarda, we wszystkich dając jeden lub dwa wykłady; do tego czasu nabrałem takiej wprawy, że mogłem przemawiać nawet przez sen.



Johnny z rodzicami... Wtedy ostatni raz widział swoją matkę („Winnipeg Tribune”, 16 lutego 1942 r.)

Po kilku dniach w Ottawie wysłano mnie na objazd po Stanach Zjednoczonych. Najpierw zameldowałem się w Waszyngtonie, gdzie miałem odprawę, a potem udałem się na Rhode Island i przez Nowy Jork wróciłem do Waszyngtonu. Potem odwiedzałem bazy lotnicze marynarki i lotnictwa armijnego w południowo-wschodnich stanach, po czym przez Teksas, Oklahomę i Arizone dotarłem do Kalifornii. Było to niezwykle interesujące doświadczenie, ale było za mało czasu, żeby

wszystko po drodze obejrzeć i wchłonąć.

Zaskoczyło mnie, że spora część Amerykanów wcale nie była nastawiona tak antyniemiecko, jak się spodziewałem. Oczywiście zrozumiałe, że zaledwie kilka miesięcy po japońskim ataku na Pearl Harbor wielu ludzi uważało japońskie zagrożenie za bardziej bezpośrednie niż to ze strony Niemiec. Poza tym ludzie tu byli bardzo daleko od wojny i dopiero zaczynało do nich docierać, że Ameryka w ogóle jest w nią zaangażowana. Choć byłem tego świadomy, to zbił mnie z tropu kapitan lotnictwa w Alabamie, który podszedł do mnie i wskazując na baretki na moim mundurze, zapytał:

– Powiedz mi, to są medale za wyniki w strzelaniu?

Zapewniłem go, że tak, ale powstrzymałem się od powiedzenia, do czego konkretnie.

Po około sześciu tygodniach wróciłem do Waszyngtonu, gdzie spotkałem wielu kolegów i znajomych z RAF-u. Jeden z nich, oficer lekarz, był moim starym kumplem z Farnborough. Pewnej nocy poszliśmy razem do hotelu Mayflower i dostaliśmy stolik w pobliżu orkiestry. Trochę flirtowałem z piosenkarką, która przysiadła się do nas, kiedy tylko mogła. Nie sądzę, żeby mój przyjaciel lekarz był specjalnie zainteresowany tą sprawą; raczej czuł się trochę zmarginalizowany. A od czasu do czasu podchodził do nas facet od innego stolika i zapraszał, żebyśmy się przyłączyli do jego ekipy. Byłem zajęty swoją sprawą, więc mnie to nie interesowało, ale mój towarzysz w końcu uległ i dołączył do nich, a wtedy ja całą uwagę skupiłem na wokalistce imieniem Roberta.

Następnego ranka obudził mnie dzwonek telefonu, a kiedy odebrałem, jakiś głos zapytał:

– Podpułkownik Kent?

Potwierdziłem i zapytałem, czego głos chce.

– Tu FBI – odpowiedział, na co ja natychmiast odparłem:

– Bzdura! – i rozłączyłem się, myśląc, że to jeden z moich

dowcipnych kolegów.

Za chwilę telefon zadzwonił ponownie i ten sam głos powiedział:

– Słuchaj, tu FBI i nie żartujemy.

Cokolwiek zaskoczony, pomyślałem przez chwilę, a potem zapytałem, czego ode mnie chcą. Wtedy głos powiedział:

– Byłeś ostatniej nocy w Mayflower!

Przyznałem, że byłem. Na to on powiedział:

– Dosiadłeś się do stołu, przy którym było około sześciu osób, i tańczyłeś z blondynką.

– O nie! – zaprotestowałem. – Nie ja! Ja byłem zajęty czym innym!

– OK! – zgodził się głos. – Proponowano ci, żebyś się do nich przysiadł, ale tego nie zrobiłeś; za to twój przyjaciel, podpułkownik, i owszem, prawda?

Cóż miałem powiedzieć...

– No tak, chyba tak, ale co z tego?

– Tylko tyle – odpowiedział głos – że trzymamy go tu już całą noc. Bo tak dla twojej wiadomości: ci gościnni ludzie to niemieccy agenci!

Kilka dni później wróciłem do Ottawy, a tam szczęśliwie udało mi się załatwić miejsce w jednym z przerobionych Liberatorów linii BOAC i przelecieć w nim Atlantyk. Byłem sztywny z zimna, ale nie ze strachu – no i znalazłem się znowu w Londynie; tym razem po osiemnastu godzinach od opuszczenia Montrealu, a nie po dziewiętnastu dniach, jak to było w podróży w tamtą stronę – statkiem i koleją.

Ta wyprawa była cudowna i za nic bym z niej nie zrezygnował, ale trwała za długo, więc choć wszystko bardzo mi się tam podobało, to byłem zadowolony, że wracam odpocząć na miłej, spokojnej wojnie.

Po powrocie z Kanady zgłosiłem się do Ministerstwa Lotnictwa i dostałem polecenie zameldowania się w dowództwie lotnictwa

myśliwskiego, gdzie z zadowoleniem dowiedziałem się, że mam dowodzić bazą myśliwską Churchstanton, kilka mil na południe od Taunton – w ramach 10 Grupy. Oficerem, od którego miałem ją przejąć, był stary kolega, pilot doświadczalny, podpułkownik Ramsbottom-Isherwood, Nowozelandczyk, który wcześniej w tej wojnie dowodził skrzydłem myśliwskim RAF-u w Rosji. Teraz znowu miał dostać zadanie specjalne – nie wiedział, dokąd go wyślą, ale mocno podejrzewał, że będzie to Kaukaz.

Kiedy podpisywaliśmy dokumenty przekazania i objęcia obowiązków, usłyszałem huk i warkot samolotu, który z wyciem przemknął nisko nad lotniskiem. Wyjrzawszy, zobaczyłem, że to Battle – ten, którego miałem w Exeterze. Zapytałem „Isha”, co on tu robi.

– O, cholera, zapomniałem ci powiedzieć, że jest tu twoja stara eskadra. Przenieśli ją z Exeteru, kiedy tam przesunięto skrzydło[68]!

Ucieszyłem się, słysząc to, i zasugerowałem, że może byśmy pojechali zobaczyć się z chłopakami, na co „Ish” od razu się zgodził. Po paru minutach byliśmy w dispersalu, gdzie przywitał nas „Tiger” Hawkins, teraz major. Spojrzał na mnie i powiedział krótko:

– Ty sukinsynu!

W odpowiedzi wskazałem trzy szerokie paski na moim rękawie[69]:

– Uważaj, „Tiger”!

Zupełnie niespeszony odparł:

– No, dobra: panie sukinsynu!

Nigdy mi tak do końca nie wybaczył, że mu powiedziałem, jakoby Wellington całkiem dobrze wytrzymawał eksperymenty zderzeniowe. Kiedy więc zdarzyła mu się kompletna dezintegracja takiego samolotu, uznał, że chyba go wpuściłem w maliny. Może i tak, ale jeśli nawet, to zupełnie niezamierzenie. Z jego strony to też nie było poważne przeświadczenie

i pozostaliśmy dobrymi kolegami.

W mojej bazie stacjonował 313 Dywizjon czechosłowacki, więc znowu znalazłem się wśród Słowian. Kilka tygodni później przybył drugi dywizjon. Czechosłowackie skrzydło działało pod kontrolą bazy w Exeterze, gdzie było dowództwo sektora i trzeci ich dywizjon.

Pod względem operacyjnym w 10 Grupie było bardzo spokojnie i chociaż odbyliśmy kilka lotów bojowych nad półwyspy Cherbourg i Brest, nie prowadziliśmy zbyt wielu działań bojowych. W jednym przypadku byliśmy ścigani i atakowani przez Focke-Wulfy 190 nad Exmouth i kilka naszych samolotów zostało zestrzelonych, ale za to jeden z niemieckich pilotów zabłądził i wylądował 190-tką w idealnym stanie technicznym na lotnisku w południowej Walii – był to pierwszy taki samolot, który wpadł w nasze ręce.

Działania nad terytorium wroga były raczej sporadyczne, a dywizjony spędzały większość czasu na lotnisku Bolt Head, na południe od Torquay, w nadziei dopadnięcia nalotów nękających, kiedy wrogie samoloty nadlatywały praktycznie na poziomie morza, by bombardować nadmorskie miasta. Sam spędziłem sporo czasu w takiej służbie i kilka razy widziałem napastników, ale nie dałem rady dojść do nich wystarczająco blisko, żeby mieć pewność zestrzelenia. Nie mogłem zrobić nic więcej niż ostrzelać ich z dużej odległości i liczyć na powodzenie. Raz czy dwa widziałem ślady dymu z samolotów, do których strzelałem, ale nigdy nie byłem w stanie z przekonaniem zgłosić nawet „uszkodzonego”.

Pewnego dnia przyszedł rozkaz, żeby dywizjony namalowały na samolotach czarno-białe pasy; był to znak, że trwają przygotowania do jakiejś specjalnej operacji. Wszystko odbywało się cicho-sza i nie byłem w stanie uzyskać żadnych informacji na ten temat. Dywizjony przeniesiono do jednej z baz 11 Grupy, a potem wszystko zostało anulowane i wróciły – ale nawet wtedy

nie dowiedziałem się, co planowano.

Nagle operacja znów stała się aktualna – i wtedy nastąpiła katastrofa pod Dieppe. Najwyraźniej ochrona tajemnicy w siłach lądowych nie była tak skuteczna jak w lotnictwie i plany stały się znane Niemcom.

Na początku września kazano mi się zgłosić do Ministerstwa Lotnictwa, konkretnego dnia o określonej godzinie, ale nie podano żadnego wyjaśnienia, co ma nastąpić. Po przyjeździe spotkałem grupę innych, w tym Maxa Aitkena, „Sailora” Malana, Ala Deere’a, Briana Kingcome’a, Richarda Hillary’ego i Tony’ego Bartleya. Żaden z nas nie miał zielonego pojęcia, o co chodzi, więc po prostu staliśmy, rozmawiając, w oczekiwaniu na rozwój wypadków. Nie musieliśmy czekać zbyt długo, bo pojawił się generał broni sir Richard Peck i poinformował nas, co ma się wydarzyć – okazało się, że zorganizowano konferencję prasową lorda Dowdinga dla uczczenia drugiej rocznicy Bitwy o Anglię, a nas wybrano jako reprezentantów „Tych Nielicznych”.



Konferencja gen. Dowdinga z „Tymi Nielicznymi” 19 września 1942 r. Od lewej:
ppłk A.G. Malan DSO, mjr A.C. Deere DFC, Sir Hugh Dowding, kpt. R.H. Hilary
DFC, ppłk Johnny Kent DFC, ppłk C.B.F. Kingcome DFC, mjr D.H. Watkins DFC
i chor. F.H. Gretton DFC (ze zbiorów Tomasza Dreckiego)

Po obiedzie w Savoyu zawieziono nas do Ministerstwa Informacji, gdzie miała się odbyć konferencja. Wszyscy siedzieliśmy na podwyższeniu za lordem Dowdingiem, który mówił bardzo pochlebne rzeczy. Potem wyszliśmy na zewnątrz, gdzie zrobiono wiele fotografii prasowych.

Gdy już nie byliśmy potrzebni, kilku z nas zdecydowało się zaatakować West End, więc udaliśmy się do różnych klubów

i nocnych lokali w poszukiwaniu dalszego pokrzepienia. To był niezapomniany dzień, choć może nie jest to precyzyjne określenie w odniesieniu do jego późniejszych etapów.

Krótko potem zostałem przeniesiony do dowództwa lotnictwa myśliwskiego na stanowisko podpułkownika ds. szkolenia, podległe pułkownikowi „Psiakowi” Oliverowi, który przyjął mnie z entuzjazmem.

– Cieszę się, że pan przybył – powiedział. – Dokładnie gość, jakiego mi potrzeba. Miałem dziś w kinie w Hendon wręczyć świadectwa kadetom ATC, ale zrobisz to lepiej niż ja. Tu jest nazwisko dowódcy dywizjonu, który cię poinstruuje. Powodzenia!

Co za powitanie! Nie miałem innego wyjścia niż wykonać rozkaz i pojechać tam. Jakoś zdołałem przeżyć tę gehennę i nawet udało mi się wywiązać z powierzonego zadania, gdy nagle, bez ostrzeżenia, zostałem poproszony o krótkie przemówienie do publiczności, żeby wychwalać zalety ATC, o którym w tamtym czasie wiedziałem naprawdę niewiele. Przydało się jednak moje doświadczenie z wykładów w Ameryce.

Moja praca w Stanmore[70] nie była zbyt ciekawa i dotyczyła głównie spraw szkolenia w całym lotnictwie myśliwskim. Większą jej część stanowiła papierkowa robota, a od czasu do czasu składałem okazjonalne wizyty w bazach operacyjnych i jednostkach szkolenia bojowego, by na miejscu omawiać problemy szkolenia.

Przy okazji starałem się doprowadzić do wdrożenia nowej „tajnej broni”, ale nie udało mi się zainteresować nią ekspertów; szkoda, bo nadal uważam, że miała duże możliwości, a przy tym była prosta, tania i łatwa do wykonania.

Jeszcze w Churchstanton wpadłem na pomysł przenoszenia dwudziestu czterech granatów ręcznych w specjalnym zasobniku pod kadłubem samolotu, żeby podczas ataków z lotu koszącego na lotniska i obozy baraków wojskowych zaczynać od

ostrzelania ich z działek i karabinów maszynowych, a bezpośrednio nad celem zrzucić granaty. Nie byłby to zwykły atak bombowy, bo granaty odbijałyby się we wszystkie strony, i oceniam, że zarówno podmuch, jak i odłamki wyrządzałyby znaczne szkody. Myślę, że każdy, kto widział, co może zrobić jeden granat ręczny, zgodzi się, że dwadzieścia cztery granaty, eksplodujące w dość niewielkiej od siebie odległości, mogły się okazać naprawdę śmiertelne. A jeśli byłyby to zmasowany atak całego dywizjonu, to szkody mogły być rzeczywiście znaczące.

Miałem też dalsze plany, bo mój projekt obejmował przenoszenie cienkościennych kanistrów z benzyną, które miały być zrzucane na skupiska baraków. Potem nadlatywałyby samoloty z wiązkami środków zapalających, by rozgrzać tę mieszaninę, a następnie, po daniu wrogom czasu na zebranie oddziałów do walki z pożarem, trzecia fala samolotów, przenosząca granaty, mogłaby wyrządzić w bazach przeciwnika straszliwe straty. Wszystko to można było zrobić przy użyciu tego samego podstawowego sprzętu, który zaprojektowałem, zbudowałem i wypróbowałem, ale... nikt nie był zainteresowany.

Podczas mojej krótkiej kadencji za biurkiem w Stanmore zostałem zaproszony do pałacu Buckingham, aby odebrać z rąk Jego Królewskiej Wysokości nadany mi po raz drugi Zaszczytny Krzyż Lotniczy. Procedura była taka sama jak przedtem, a kiedy przyszła moja kolej, wystąpiłem do przodu. Król zamienił ze mną kilka słów o mojej karierze bojowej, a potem powiedział:

- Oczywiście, swój pierwszy DFC dostał pan w 1940 roku.
- Tak jest, sir! – odpowiedziałem, a wtedy on zapytał, gdzie teraz stacjonuję.
- W dowództwie lotnictwa myśliwskiego, sir – odparłem.
- O – powiedział – i podoba się tam panu?

Nie wiem, co we mnie wstąpiło, że to powiedziałem, ale zupełnie bez zastanowienia odparłem:

– Nie, sir. Nie podoba mi się!

I uświadomiwszy sobie, że nie wypadało tego mówić, popadłem w głębokie zakłopotanie.

Niezwykłym trafem, kiedy nazajutrz wróciłem do Stanmore, czekała tam na mnie depesza o przeniesieniu na Bliski Wschód! Był to czysty zbieg okoliczności, bo zgłosiłem wniosek o takie przeniesienie jakiś czas wcześniej, ale wtedy wywołało to dużą wesołość.

Był to okres przygotowań do lądowania w Afryce Północnej pod kryptonimem „Pochodnia”[71]. Wśród oficerów sztabowych w dowództwie trwały gorące spekulacje, gdzie się ta operacja odbędzie. Krążyły przeróżne plotki. Gdy tylko ktoś zaczynał snuć jakąś nową teorię na ten temat, rozlegał się ulubiony wtedy refren, który brzmiał: „Piasek w moich butach, śnieg na mym ramieniu” – sugerujący, że może to być gdzieś w rejonie Morza Śródziemnego albo ewentualnie na północy Rosji – a nawet w Norwegii! O dziwo, śpiewka okazała się prorocza, biorąc pod uwagę warunki pogodowe w Afryce Północnej podczas tej operacji.

Również w tym czasie ogłoszono, że generał sir Sholto Douglas opuszcza dowództwo lotnictwa myśliwskiego, aby przejąć dowodzenie lotnictwem na Bliskim Wschodzie, a na jego miejsce ma przyjść generał broni Leigh-Mallory. Tak więc, choć przechodziłem do innego dowództwa, to miałem mieć nadal tego samego szefa.

W Stanmore zaprzyjaźniłem się z podpułkownikiem ds. taktyki – Barrie’em Heathem, oficerem Auxiliary Air Force. Obaj mieliśmy dość Stanmore i obaj w tym samym czasie zgłosiliśmy się na ochotnika na Bliski Wschód. Żaden z nas nie był też zachwycony perspektywą podróży morskiej, więc obaj staraliśmy się o miejsce w samolocie. Takie rozwiązanie wydawało się całkiem realne, bo po zwycięstwie pod El-Alamejn Afrika Korps był w odwrocie i doszło już do lądowania w Afryce

Północnej.

Po dłuższym bieganiu w tę i we w tę dostaliśmy wreszcie rozkaz zgłosić się w Moreton-in-the-Marsh, gdzie zostaniemy załatwieni. Na miejscu okazało się, o zgrozo, że mamy lecieć w oddzielnych samolotach, w roli szóstego członka szkolącej się załogi. Kiedy nam to oznajmiono, ani Barrie, ani ja nie chcieliśmy mieć z tym nic wspólnego – zwłaszcza kiedy jeden z uczniów-gwiazdorów rozbił się na naszych oczach, zabijając siebie i resztę załogi, z wyjątkiem jednego jej członka.

Natychmiast wróciliśmy do Stanmore i zaczęliśmy pociągać za kolejne sznurki, aby dostać własny samolot i załogę. Mieliśmy szczęście; w Harwell udało nam się odebrać zupełnie nowego Wellingtona Mark VIII w wersji przeciwpodwodnej, zwanej „ciernikiem”[72]. Dostaliśmy też nawigatora, radiooperatora i tylnego strzelca, i to bardzo dobrych. Ja miałem być dowódcą załogi, a Barrie – drugim pilotem.

Po wykonaniu prób zużycia paliwa i poznaniu naszej załogi wystartowaliśmy z Harwell do Portreath w Kornwalii, gdzie zatrzymał nas na kilka dni zator samolotów, głównie amerykańskich, zmierzających do Afryki Północnej, które wcześniej wstrzymała brzydka pogoda.

W końcu nadeszła nasza kolej. Z pewnymi obawami wykołowałem na pas startowy, dostałem końcową zgodę, dałem gaz i poleciliśmy... choć dowódca załogi nigdy wcześniej nie latał samolotem dwusilnikowym w nocy, a drugi pilot w ogóle nigdy nie latał dwusilnikowym! Na szczęście reszta załogi pozostawała w błogiej nieświadomości tego wszystkiego; ba, byli pewni, że skoro mają dwóch podpułkowników jako pilotów, to nic im się złego nie może stać. Gdybyż tylko znali prawdę...

Mile zaskoczyło mnie to, jak dużo było widać; to była wielka różnica w porównaniu do latania w nocy Spitfire’em! Po starcie lecieliśmy poniżej podstawy chmur, na wysokości 400 stóp, i kierowaliśmy się na radiolatarnię na wyspach Scilly. Nad nią

zakręciliśmy i wzięliśmy kurs na przylądek Fisterra[73], po czym zaczęliśmy wznoszenie, aż w końcu wyszliśmy z chmur na 6000 stóp, gdzie mogliśmy się napawać pięknym widokiem pełni Księżyca, którego światło przeobraziło chmury pod nami w srebrny dywan. Na 8000 stóp wytrzymałem samolot na przelot i włączyłem pilota automatycznego.

Lot był przyjemny; udało się nam namierzyć kilka francuskich stacji radiowych, a ponadto przekonaliśmy się, jak przydatny jest radar morski. Gdy zbliżaliśmy się do Fisterry, niebo na wschodzie zaczęło blednąć i wiśniowy blask pierścienia wydechowego silnika stał się mniej widoczny. Jednocześnie ja poczułem się bardzo dobrze widoczny, chociaż morze pod nami, dostrzegalne przez przerwy w chmurach, było wciąż jeszcze pograżone w ciemnościach nocy, to my znaleźliśmy się w pełnym blasku dnia.

To był najbardziej niebezpieczny etap lotu, bo właśnie tutaj Junkersy 88 czyhały na samoloty przerzucane tą drogą, zwykle przez bardzo niedoświadczone załogi, więc ich dotychczasowe łowy były obfite. Oczy miałem bardzo szeroko otwarte, więc gdy nagle, ku memu przerażeniu, tylny strzelec zaczął strzelać, rzuciłem samolot w gwałtowny zakręt połączony z nurkowaniem i ślizgiem, krzycząc:

– Strzelec, co to jest – i gdzie u diabła jest?

Zrobiło się cicho, a po chwili rozległ się przeproszający głos strzelca:

– Przepraszam, dowódco! Chciałem rozgrzać swoje karabiny...

Nastąpiła kolejna pauza, kiedy moje serce wracało z gardła na swoje właściwe miejsce, a potem puściłem mu taką wiązkę obelg i przekleństw, która moim zdaniem miała niewiele równych sobie. Solennie mu obiecałem, że jeśli jeszcze raz przyjdzie mu do głowy zrobić coś takiego, osobiście owinę mu te jego pokręcone karabiny wokół jego cholernej szyi – czy coś w tym stylu!

Opanowawszy – jako tako – atak paniki, kazałem nawigatorowi sprawdzić na radarze morskim echo przed nami – powinna już tam być Fisterra. I faktycznie, przyładek pojawił się w odległości około trzydziestu mil. Zacząłem stopniowe zniżanie i niedługo weszliśmy w chmury, a gdy wyszliśmy z nich na wysokości około 2000 stóp, Fisterra była na wprost przed nami, w odległości około pięciu mil.

Chmury całkowicie się rozwiały i mieliśmy niezwykle przyjemny lot: wzdłuż wybrzeża Portugalii, do przyłodka Trafalgar, obok Kadyksu, a potem przez cieśninę, gdzie trzymaliśmy się z dala od lądu hiszpańskiego, na wypadek gdyby jakichś artylerzystów swędziały palce. Kiedy przez nią przelecieliśmy, z zachwytem spojrzeliśmy po raz pierwszy na słynną Skałę Gibraltaru.

Wiatr był zachodni, więc poleciałem wokół Gibraltaru i zrobiłem próbne podejście wzdłuż pasa startowego na wysokości jakichś pięćdziesięciu stóp. Tuż na północ była linia z drutu kolczastego z rozstawionymi wzdłuż niej w pewnych odstępach stanowiskami karabinów maszynowych. Nagle Barrie, siedzący po prawej stronie, zawołał:

– Johnny, przesun się w lewo! Te gnojki tam celują do nas!

Nie wyczułem żadnych nieprzyjemnych prądów powietrza, więc po wykonaniu kolejnego kręgu podszedłem i wylądowałem. Po zaparkowaniu samolotu wysiedliśmy, by rozprostować nogi, i wtedy zauważyłem grupę oficerów, stojących nieopodal, rozmawiających i śmiejących się; niewątpliwie czekali, aż coś się wydarzy. Podeszliśmy do nich i zapytaliśmy, co się dzieje.

– O, lepiej tego nie przegapcie! – powiedział jeden z nich. – Dwóch myśliwców leci tu Wellingtonem, więc pewnie będzie niezły ubaw!

Chodziło im o nas!

Pozostaliśmy na Gibraltarze kilka dni, czekając na odpowiednią pogodę, ale nie traciliśmy czasu. Udało nam się

zorganizować wycieczkę po twierdzy i zapoznać się z ofertą biblioteki – szkocka sprzed 1914 po osiem pensów za cztery palce! Potem wpadłem na starego kumpla z lotnictwa morskiego, który zaprosił nas na imprezę na pokładzie HMS „Indomitable”, ale żeby uniknąć obostrzeń godziny policyjnej, musieliśmy porwać komendanta garnizonu i zabrać go z sobą. Ostatecznie z pokładu lotniskowca zeszliśmy około czwartej nad ranem.

Zwykle tak bywa, że nazajutrz po takiej imprezie pogoda jest idealna do latania. Tak też było i tym razem, choć mieliśmy wystartować dopiero około ósmej wieczorem, a ja wciąż czułem się tak sobie. O czasie wszyscy jednak znaleźliśmy się na pokładzie i kiedy już poradziłem sobie z labiryntem świateł, ustawiłem się, jak trzeba, i rycząc, pomknąłem w kierunku Algeciras, po drugiej stronie zatoki. Pomimo dużego obciążenia maszyna znalazła się w powietrzu, nim dotarliśmy do drogi wiodącej do Hiszpanii, przecinającej pas startowy.

Potem nastąpiło długie powolne wznoszenie na 10 000 stóp, gdzie wytrzymałem samolot i włączyłem pilota automatycznego. Potem Barrie zastąpił mnie na fotelu pilota, a ja zszedłem do przedniej wieżyczki, by trochę odpocząć. Zapowiedziałem Barrie’emu, żeby zawołał mnie przez interkom, gdyby coś było nie tak.

Nie wiem, jak długo drzemałem, kiedy usłyszałem krzyk Barrie’ego:

– Johnny, chodź szybko – sam go pilotuję!

Zerwałem się i rzuciłem do kabiny, wyciągnąłem Barrie’ego z fotela i przejąłem stery. Najpewniej zaczął się nudzić, kiedy samolot buczał przez całą noc, a znalazłszy mały uchwyt, który wydał mu się z niczym niepołączony, leniwie go obrócił – tyle że przypadkiem była to regulacja przechyłu pilota automatycznego! Nie musiało upłynąć dużo czasu, by zauważył, że spada prędkość, a próbując się zorientować, co się dzieje, przypadkowo wyłączył główny przełącznik i samolot stał się praktycznie

niekontrolowany.

Po przywróceniu wszystkiego do normy i ponownym wytrymowaniu samolotu pozwoliłem Barrie'emu wrócić na fotel, ale ze ścisłą instrukcją, żeby niczego nie dotykał. Miał dosłownie podłożyć sobie ręce pod tyłek!

Po około godzinie znowu zmieniłem Barrie'ego, jako że zbliżaliśmy się do Tunezji. Kiedy dolecieliśmy nad Sfax, zapaliły się reflektory i niemrawo nas szukały, ale wyrzuciliśmy kilka butelek po piwie przez wyrzutnię flar i reflektory zgasły, niewątpliwie dlatego, że butelki wydawały odgłos podobny do spadających bomb. Zdążyliśmy przelecieć nad zatoką Syrta, gdy brzask wspiął się nad horyzont. Po kolejnej godzinie zesliśmy przez chmury, a tam, tuż przed nami, był punkt, w którym mieliśmy przekroczyć brzeg – Tocra!

Stamtąd już mogłem lecieć według mapy aż do Bengazi, a następnie na lotnisko Benina. Obszar ten od niedawna był w naszych rękach, więc doznałem szoku, gdy po wylądowaniu zaparkowałem Wellingtona, wyłączyłem silniki i wyjrzałem przez okno – a tam Sztukas! Przez jedną okropną chwilę pomyślałem, że Niemcy odbili to miejsce, ale potem zobaczyłem kokardę na jego skrzydle i uspokoiłem się – w rzeczywistości był to „wóz piwny” Dywizjonu 601.

Wyszedł do nas dowódca sektora, Dudley Honor, kazał podać nam śniadanie, a potem odprowadził nas do samolotu. Wystartowaliśmy do ostatniego etapu naszej podróży, której celem był Kair. W drodze do Egiptu widzieliśmy mnóstwo wraków zalegających na pustyni, choć ruchome piaski wiele z nich zdążyły zasypać. Gdy wlecieliśmy w przestrzeń nad Egiptem, warunki poprawiły się do tego stopnia, że z odległości wielu mil wyraźnie było widać piramidy.

W końcu wylądowaliśmy na LG 224[74], czyli na lotnisku Kair-Zachód, jak zostało z czasem nazwane. Przekazaliśmy samolot, pożegnaliśmy naszą załogę i ruszyliśmy w miasto, przygotowując

się do rozpoczęcia naszej bliskowschodniej tury – ciekawi, co nam ona przyniesie.

-
- 66 *Unterseebooten* (niem.) – okręty podwodne, powszechnie nazywane skrótowo U-Bootami.
- 67 Lieutenant-Governor był oficjalnym przedstawicielem monarchy brytyjskiego w prowincji.
- 68 Eskadrę doświadczalną przeniesiono do Churchstanton w lutym 1942 r., kiedy w Exeterze stacjonowały jednostki Polskich Sił Powietrznych: II Skrzydło Myśliwskie i 307 Dywizjon Myśliwski Nocny
- 69 Dystynkcje podpułkownika.
- 70 Siedziba dowództwa lotnictwa myśliwskiego.
- 71 Chodzi o amerykańsko-brytyjską operację desantową we francuskiej części Afryki Północnej, rozpoczętą w listopadzie 1942 roku.
- 72 Samoloty w tej wersji miały sterzące wzdłuż grzbietu anteny radaru.
- 73 Przylądek Fisterra – przylądek Finisterre w Hiszpanii.
- 74 LG 224 (ang.) – *Landing Ground 224*, Lądowisko Polowe 224.

9. Bliski Wschód

Chociaż Kair był strasznie przeludniony, Barrie'emu i mnie udało się zdobyć zakwaterowanie w słynnym hotelu Shephard. Kilka pierwszych dni spędziliśmy na zwiedzaniu miasta, a dowództwo w tym czasie decydowało o naszym losie. Jeszcze w tym samym tygodniu dostałem rozkaz przejęcia 17 Sektora od Dudleya Honora i dzień czy dwa później byłem z powrotem w Bengazi.

Zarówno w mieście, jak i na lotnisku warunki były mocno prymitywne, bo miejsce to dostało ciężki łomot. Tylko na obwodzie lotniska leżało ponad 120 rozbitych samolotów Osi, nie wspominając o tych rozrzuconych w dalszej okolicy. Na kwaterach nie było oświetlenia elektrycznego, wodę pitną trzymano w kanistrach, a prowiant był paskudny. Myślę, że właśnie ten dyskomfort oraz brak przyzwoitego jedzenia i wody stanowią prawdziwe piekło wojny; sama walka jest stosunkowo przyjemna, ale ona stanowi jedynie niewielki procent całości.

Dudley pozostał jeszcze przez kilka dni, aby wprowadzić mnie do mojej nowej jednostki, nieco rozproszonej w terenie. Stanowisko dowodzenia, mieszczące się we włoskim schronie przeciwlotniczym, wyglądało naprawdę imponująco, choć trochę ustępowało w porównaniu z doświadczeniem z lotnictwa myśliwskiego w Anglii. W każdym razie kontrolerzy skutecznie sobie radzili, mimo że często, oderwawszy wzrok od mapy, napotykali złowrogie spojrzenie jaszczurki.

Drugiego wieczora Dudley zabrał mnie na stację radaru małych wysokości ulokowaną na szczycie skarpy. Akurat gdy tam byliśmy, na ekranie pojawiły się sygnały wskazujące, że do Bengazi zbliża się jakiś nalot, więc usiedliśmy, żeby obejrzeć tę

zabawę. Początkowo nie było nic widać, ale nagle cały port eksplodował światłem: to strumienie pocisków smugowych utworzyły nieprzeniknioną, zdawać się mogło, ścianę ognia. Mimo to Niemcy doprowadzili swój atak do końca i któremuś udało się skutecznie zrzucić torpedę. Wyglądało na to, że pozostałych zapora zdeprymowała, a jeden z nich wybuchł nad samym środkiem portu. To był wspaniały widok, ale sam nie chciałem dostać rozkazu przelecenia przez taki grad pocisków.

Jedną czy dwie noce później mieliśmy kolejny nalot. Niebo było wtedy całkowicie zasłonięte przez chmury, ale księżyc w pełni dawał tyle światła ponad chmurami, że udało nam się poderwać prawie wszystkie Beaufightery. W górze było wystarczająco jasno, by mogły tam toczyć normalną walkę manewrową z wrogiem.

Ósma Armia przygotowywała się do uderzenia na Trypolis, więc kilka pierwszych tygodni mojego dowodzenia sektorem upłynęło na dość energicznej robocie, choć ja sam nie miałem wtedy szczęścia niczego spotkać osobiście. Na to miał przyjść czas później.

Odziedziczyłem po Dudleyu Honorze „nieprawego” Hurricane’a, z którym miałem trochę drobnych kłopotów technicznych, ale gdy pewnego wieczoru wystartowałem nim, z radością stwierdziłem, że wszystko działa poprawnie. Byłem w powietrzu zaledwie około dziesięciu minut, kiedy mój główny kontroler naprowadzania Peter Forsythe wywołał mnie przez radio i podał mi kurs do przechwycenia nierozpoznanego samolotu dość daleko na północny wschód od Tocry.

Byłem około dwudziestu mil w głąb morza, gdy znów mnie wywołał i powiedział, że zamiar osłabł, ale leciałem nadal tym samym kursem, wciąż licząc na (znikomą) szansę nawiązania kontaktu. Kiedy oddaliłem się od brzegu o jakieś trzydzieści mil, uznałem, że jest to strata czasu, więc zawróciłem w kierunku Tocry, lecąc na wysokości 3000 stóp. Gdy miałem do brzegu

jeszcze około dwudziestu mil i znajdowałem się prawie dokładnie na północ od Tolmeity, coś zwróciło moją uwagę: nisko nad wodą zbliżał się do mnie Ju 88. Załoga chyba mnie nie dostrzegła, bo maszyna kontynuowała lot w moim kierunku, a ja byłem w stanie półbeczką wyjść do ataku od ogona. Niemiec wciąż leciał prosto, kiedy zbliżyłem się do niego na odległość 50 jardów, ciągle pozostając niezauważony. Starannie wycelowałem i nacisnąłem przycisk spustowy. Oba działka wyśpiewały swój pierwszy komunikat; u celu pojawiły się błyski, odleciały jakieś kawałki, a z prawego silnika zaczął się wydobywać czarny dym. I wtedy... broń się zacięła! Nijak nie mogłem jej skłonić do strzelania i byłem zmuszony patrzeć bezradnie, jak Junkers, po jednym czy dwóch zakrętach stanowiących mizerną próbę uników, oddalił się w stronę Krety, wciąż dymiąc z uszkodzonego silnika.

Nie wiem, co się stało z tym Niemcem, bo musiałem wrócić do bazy, ale kiedy go ostatni raz widziałem, był nisko nad wodą, na wysokości zaledwie jakichś 500 stóp, i miał przed sobą strasznie długą drogę. Często się potem zastanawiałem, czy kiedykolwiek dotarł do bazy. Raczej wątpię, ale mogłem go zgłosić jedynie jako „uszkodzony”.

Ma się rozumieć, byłem wściekły jak diabli z powodu tego zacięcia i wróciwszy do Beniny, urządziłem piekło, zwłaszcza, kiedy odkryłem, że moje karabiny załadowano amunicją leżącą na lotnisku w przypadkowych skrzynkach. Była zapiaszczona i pordzewiała, więc pewnie pozostała jeszcze z poprzedniego okresu, kiedy Bengazi było w rękach aliantów. W każdym razie to ona skutecznie zacięła moje uzbrojenie i uniemożliwiła mi rozprawienie się z niemiecką maszyną, która była absolutnym pewniakiem.

Niestety, oficer wywiadu złożył w moim imieniu raport bojowy i w rezultacie o istnieniu mojego samolotu-złomu dowiedzieli się państwo szlachta, w Kairze. A oni, jako że wojna

była od nich wystarczająco daleko, interesowali się takimi rzeczami. W ten oto sposób, ku mojemu świętemu oburzeniu, definitywnie straciłem swoją prywatną maszynę.

Ósma Armia nacierała, żeby zająć Trypolis, a nasz sektor rozstał się z Lotnictwem Pustynnym[75] i znalazł się pod kontrolą dowództwa lotniczego z Egiptu za pośrednictwem 212 Grupy. Jej dowództwo miało swoją siedzibę w Beninie i podlegał mu nie tylko Sektor nr 17, ale również nr 16 w Cyrenie i nr 15 w Bu Amud, kilka mil na południe od Tobruku.

Krótko potem przeniósłem dowództwo swojego sektora z Beniny na były posterunek policji przy drodze wzdłuż wybrzeża, w maleńkiej wiosce o nazwie Driana, około czterdziestu mil na wschód/północny wschód od Bengazi. Było nam tam o wiele lepiej, bo mieliśmy znacznie więcej miejsca i tylko kilkaset jardów do brzegu morza, za to byliśmy wystarczająco daleko od bezpośrednich nacisków i ingerencji ze strony Grupy. Niestety, było to prawie piętnaście mil od nowego lotniska, na które przeniesiono dywizjony – nazywało się Bersis i leżało koło przełęczy Tocra.

Inną wadą było to, że musieliśmy wrócić do namiotów, a ja nigdy nie lubiłem takiego zakwaterowania. Zdobyłem mały, drewniany barak i wyposażyłem go w wygodne łóżko, „wyzwolone” ze szpitala w Bengazi, a także wannę, umywalkę i szafkę ze zbombardowanych budynków w mieście. Mój pomysł okazał się błędem, ponieważ barak był pełen życia: pluskiew i pcheł plażowych. Musiałem go co kilka tygodni zmywać benzyną, ale „bestie” zawsze wracały po kilku dniach.

Lotnisko w Beninie stało się bardziej posterunkiem etapowym niż bazą dla samolotów operacyjnych, a w jedynym hangarze, który nadal dawał pewną ochronę przed żywiołami, stacjonowały samoloty komunikacyjne grupy. Na całym obrzeżu lotniska było dużo rozrzuconej amunicji, bomb i różnych materiałów wybuchowych, a pod ścianą wspomnianego hangaru

leżały dwie bomby tysiącfuntowe. Wyglądało na to, że nikt nie zwraca uwagi na takie rzeczy, więc tak tam pozostały, choć w nadchodzących tygodniach miały odegrać swoją rolę.

W Bersis stacjonowały trzy dywizjony: nocny myśliwski nr 89, operujący na Beaufighternach, dzienny nr 33 – na Hurricane'ach i nr 7 lotnictwa południowoafrykańskiego – również na Hurricane'ach; on miał też dodatkowy samolot – zdobycznego Messerschmitta 109F.



Johnny przed zdobycznym Messerschmittem Bf 109

Miałem okazję latać na tej maszynie i okazała się bardzo przyjemna, ale zupełnie ślepa, szczególnie w dół. To prawdopodobnie wyjaśnia, dlaczego niemieccy piloci – zwłaszcza podczas Bitwy o Anglię – nie atakowali nas nawet, gdy byliśmy tylko kilkaset stóp pod nimi. Zdarzało się to przy wielu okazjach i najwyraźniej po prostu nie wiedzieli, że tam jesteśmy.

Po zapoznaniu się ze 109-tką wróciłem na lotnisko i przeleciałem nisko nad dispersalem, żeby można było zrobić jakieś zdjęcia. Przeszedłem nad namiotami i obejrzałem się za siebie, żeby zobaczyć, czy byłem wystarczająco blisko; nagle z przerażeniem zobaczyłem za mną na piasku znaną sylwetkę. Odruchowo rzuciłem maszynę błyskawicznie w dziki zakręt ze ślizgiem i dopiero w jego trakcie uświadomiłem sobie, że robię unik sam przed sobą!

Tymczasem Niemcy i Włosi zostali wypędzeni z Afryki i działania lotnictwa zamarzyły niemal całkowicie, z wyjątkiem lotów rozpoznawczych Junkersów 88 i 86P na dużych wysokościach. Amerykanie byli zajęci przygotowywaniem lotnisk w pobliżu Bengazi i w niedługim czasie przeniesiono tu kilka dywizjonów Liberatorów. To właśnie te siły zdawały się interesować Niemców najbardziej.

Krótko po tym, jak Amerykanie się zadomowili, dostałem zaproszenie do odwiedzenia ich dowództwa, a kiedy przyjechałem, poinformowali mnie, że planują wielki nalot na pola naftowe w Ploesti, w Rumunii. Jednym z ich zmartwień była możliwość napotkania balonów, a ponieważ słyszeli o moich doświadczeniach, chcieli się dowiedzieć, co mogą zrobić dla ochrony swoich samolotów. Nie byłem, niestety, w stanie im pomóc, bo nie mieli ani czasu, ani zaplecza, ani wyposażenia do zamontowania opancerzonych krawędzi natarcia i przecinaczy, więc mogłem im tylko powiedzieć, żeby mieli nadzieję, że trafią w liny śmigłami, bo to ich jedyna ochrona. Mała pociecha, ale większej dla nich nie miałem.

Kilka dni później patrzyłem, jak odlatują z rykiem, prawie 200 bombowców, kierując się nad te pola naftowe. Historię tego nalotu opowiedziano potem wiele razy, więc nie zamierzam jej tu powtarzać, ale mam poczucie, że uczciwość nakazuje zakwestionować niektóre relacje stwierdzające, że „oprócz wystrzeliwanych od czasu do czasu chaotycznie pocisków” nikt

nie podjął żadnych działań, kiedy wysokościowe maszyny rozpoznawcze latały nad bazami Liberatorów. W rzeczywistości myśliwce podrywano alarmowo za każdym z tych samolotów i dokonano wielu przechwyceń, ale oczywiście odbywało się to wiele mil od rejonu Bengazi, poza zasięgiem wzroku obserwatorów będących na ziemi w tej okolicy.

Amerykańskie załogi były w większości bardzo niedoświadczone, a po nalocie na Ploesti formacja uległa rozproszeniu i Liberatory wylądowały na różnych lotniskach na Bliskim Wschodzie. Minęło kilka dni, zanim wszyscy wrócili.

Hurricane'y, w które wyposażone były wszystkie dzienne dywizjony myśliwskie, były praktycznie bezużyteczne wobec wysokościowych maszyn niemieckich i próby ich przechwytywania regularnie kończyły się niepowodzeniem. Ostatecznie do każdego dywizjonu przydzielono po trzy Spitfire'y i z tych samolotów zdemontowano całe wyposażenie, które nie było niezbędne; chodziło o to, by zwiększyć osiągnięty pułap i poprawić szanse dopadnięcia „shufti-gratów” [76], jak je przezywano. Mimo to nigdy nie udało się zestrzelić żadnego z tych samolotów, chociaż kilku z nas udało się oddać do nich strzały w przelocie.

Pewnego razu, po długim pościgu, udało mi się dowlec mojego Spitfire'a na wysokość przyrzadową 41 500 stóp, ale wciąż jeszcze byłem około 1000 stóp poniżej Junkersa 86P i nieco za nim. Choć wydawało się, że Spitfire osiągnął swój pułap bezwzględny, niemiecki samolot wciąż powoli się wznosił, więc w desperacji podciągnąłem przód mojego samolotu do góry i wystrzeliłem serię w nadziei, że jakiś fartowny pocisk może zestrzelić maszynę wroga.

Nie wiem, co się stało z Junkersem, ale kiedy wystrzeliłem, moja maszyna zadrżała i przeciągnięta wpadła w korkociąg, z którego byłem w stanie wyprowadzić ją dopiero na 20 000 stóp. Chociaż takie sytuacje zdarzały się różnym pilotom, którzy nie

widzieli wtedy uderzeń swoich pocisków w cel, to musieliśmy czasem trafiać te irytujące maszyny, bo według raportów wywiadu przez pewien czas wszystkie Ju 86P bazujące na Krecie były niesprawne z powodu przestrzelenia ich kabin[77].

W miarę rozbudowy sił do inwazji na Sycylię, dostaliśmy zadanie zapewnienia konwojom przechodzącym przez obszar 17 Sektora osłony lotniczej od świtu do zmierzchu. Pomimo dużej liczby tych konwojów tylko jeden został zaatakowany w naszym rejonie; niestety, dwa płynące w nim statki zostały zatopione z ciężkimi stratami w ludziach – jeden był transportowcem wojska, który po storpedowaniu wywrócił się; utonęło wtedy ponad 1000 ludzi.

Podejście atakującego oddziału pozostało niezauważone, gdyż leciał w ślad za dużą formacją amerykańskich Liberatorów, wracających z nalotu. Było to raczej przypadkowe, a nie zamierzone, bo nie mogli znać amerykańskich planów. Czas ataku był dobrze wybrany: akurat zapadał zmierzch i samoloty wroga pozostały niewidoczne, dopóki nie przystąpiły do ataku. Statki znajdowały się tak blisko lądu, że pociski smugowe były wyraźnie widoczne z brzegu. Była to bardzo ciężka zaporą ogniową. Oprócz naszych samolotów, które zdążyły nadlecieć nad konwój, poderwano alarmowo szereg innych i udało się zestrzelić kilka samolotów wroga.

Naloty Liberatorów przeciwko celom we Włoszech kontynuowano z coraz większą skutecznością i ostatecznie Włosi postanowili wziąć odwet. Pewnej bardzo wietrznej nocy usłyszeliśmy dwa przelatujące samoloty, ale brzmiały jak Dakoty, więc nie zwróciliśmy na nie uwagi. Gdyby wiatr nie był tak silny, że wymusił zakotwiczenie anteny radaru małych wysokości, wiedzielibyśmy oczywiście, na podstawie kierunku, z którego nadleciały te samoloty, że to maszyny wroga, ale w tej sytuacji nie mieliśmy w ogóle żadnych namiarów.

Następnego ranka jakiś obcy trafił na jedno z ciężkich

stanowisk przeciwlotniczych niedaleko Bengazi, gdzie zetknął się z prawdziwą przebiegłością londyńskiego *cockneya*. Początkowo starał się uchodzić za majora wojsk Wolnej Francji, ale kiedy podał tę wersję, jeden z artylerzystów zapytał:

– To po coś se, koleś, tak facjate poczernił?

Człowiek ów został zatrzymany i przesłuchany; wkrótce się załamał i przyznał, że jest Włochem i że poprzedniej nocy dwa samoloty zrzuciły ekipy spadochroniarzy, których zadaniem był sabotaż Liberatorów. Choć udało mu się zebrać własną grupę razem – właśnie czekają na jego powrót – nie nawiązał kontaktu ze zrzucenymi z drugiego samolotu.

Skoro położenie pierwszego zespołu było znane, szybko ich złapano i nie sprawili żadnych kłopotów. Druga ekipa została ostatecznie odnaleziona w jakimś parowie i – ku zaskoczeniu wszystkich – jej członkowie początkowo wykazywali chęć do walki, ale nagle zrezygnowali i wywiesili białą flagę. Okazało się, że pomylili naszych Ghurków i żołnierzy sudańskich z libijskimi formacjami lokalnymi, a błagania, by ich nie przekazywać Sanusim[78], były dość żałosne. Rozumiałem ich obawy, bo zapewne rzeczywiście zostaliby potraktowani bardzo brutalnie; Sanusi nie zapomnieli postępowania Włochów pod kierunkiem „Rzeźnika Libii” – Grazianiego[79].

Dwóch członków tej drugiej grupy nie udało się odnaleźć i nikt nie miał pojęcia, co się z nimi stało. Biorąc pod uwagę warunki pogodowe, w jakich dokonano zrzutu, byłem zaskoczony, że wśród spadochroniarzy nie było ofiar, toteż wydawało się prawdopodobne, że tych dwóch brakujących uległo wypadkowi i prawdopodobnie obaj zginęli.

Przeprowadzono rozległe poszukiwania, ale mijały dni, a po brakującej dwójce wciąż nie było śladu. Przez cały ten czas trzymaliśmy pod ścisłą strażą samoloty na lotniskach w promieniu pięćdziesięciu mil od Bengazi. Po prawie trzech tygodniach dowódca grupy doszedł do wniosku, całkiem

rozsądnie, że niebezpieczeństwo minęło, i polecił nam wszystkim usunąć tych wartowników. Nie wiem dlaczego, ale coś wzbudziło moje podejrzenia i na wszelki wypadek zostawiłem strażników przy samolotach w Bersis.

W środku nocy ludzi w Beninie, w tym dowódcę grupy, obudziła seria wybuchów. Jak się okazało, dwaj brakujący Włosi nie zginęli, ale jakimś cudem udało im się uniknąć wykrycia, chociaż musieli przez cały czas być w pobliżu. Teraz zdołali umieścić ładunki wybuchowe na pięciu samolotach i na dwóch bombach za hangarem dowódcy – kiedy te wybuchły, cała tylna ściana zawaliła się do wewnątrz, na flotę jego samolotów komunikacyjnych, i je zniszczyła.

W zamieszaniu sabotażyści zwinnie umknęli. Jak im się to udało, nigdy się nie dowiedzieliśmy, ale prawdopodobnie spotkał ich okręt podwodny, który zabrał ich z powrotem do Włoch. W każdym razie dopięli swego; nie ma wątpliwości, że była to operacja pierwszej klasy, zasługująca na najwyższe uznanie.

Pod koniec lipca dowiedziałem się, że wkrótce mam wrócić do Kairu i przejąć funkcję podpułkownika ds. szkolenia od Maxa Aitkena, który został awansowany i mianowany dowódcą grupy tuż koło Aleksandrii. Choć więc miałem tu dużo zabawy i zarówno moja praca, jak i okolica wydawały mi się interesujące, to wcale nie było mi żal wyjeżdżać z Bengazi, zwłaszcza że dokuczała nam tam plaga szarańczy, upał był sakramencki, a woda wstrętna – podczas robienia herbaty zapach chloru czuć było z ponad stu jardów.

Zorganizowanie transportu dla samego siebie nie było szczególnie trudne, ale problem pojawiał się, jeśli człowiek miał jakiś bagaż, chyba że był gotów wysłać go oddzielnie. Byłem tam już dostatecznie długo, by wiedzieć, że rozstawanie się ze swoim ekwipunkiem oznacza duży błąd, więc nie miałem wyjścia: musiałem znaleźć jakiś środek transportu dla siebie i swojego bagażu. W końcu umówiłem się na lotnisku Berka Main

z dowódcą lokalnej jednostki techniczno-zaopatrzeniowej, że odstawię Beauforta z powrotem do delty Nilu. Lokalne zaplecze było ograniczone i samoloty wymagające szczegółowego przeglądu i remontu odsyłano do głównych baz w Delcie, o ile jeszcze były w stanie latać.

Nigdy wcześniej nie siedziałem w Beauforcie, choć słyszałem o nich jakieś drastyczne opowieści. Mimo to czułem, że – z moim doświadczeniem na Beaufighterach – nie powinienem mieć żadnych problemów, o ile będę go traktować delikatnie, bez ryzykownych działań. Załadowałem swoje rzeczy, pożegnałem się, wsiadłem i uruchomiłem maszynę. Wszystko wydawało się w porządku, więc wykołowałem i zacząłem start. W połowie długości pasa startowego regulatory stałoobrotowe śmigieł oszalały, a wskazówka obrotów silnika skakała po całej skali. Samolot skręcił najpierw w jedną, a potem w drugą stronę. Musiałem szaleńczo manipulować regulacją śmigieł, próbując utrzymać jakąś kontrolę nad sytuacją, bo byłem już za blisko końca pasa startowego, by się zatrzymać. Równocześnie zacząłem odbijać samolot od ziemi. Miałem po temu dwa powody: po pierwsze – chciałem oddalić się od ziemi na tyle, żeby móc schować podwozie, by w ten sposób zmniejszyć opór i zyskać większą kontrolę nad samolotem, po drugie – próbowałem uniknąć wpadnięcia prosto na Spitfire'a, który z niejasnych powodów został zaparkowany dokładnie na osi pasa!

Pot dosłownie lał się ze mnie strumieniami, ale udało mi się wyjść w powietrze i przelecieć przez port w Bengazi, zakręcając łagodnie, aby uniknąć uderzenia w katedrę. W końcu udało mi się zapanować nad bestią na wysokości 500 stóp, a w tym czasie byłem już dobre pięć mil od lądu. Wreszcie zdołałem wszystko uspokoić, powoli zakręciłem na wschód i poleciałem wzdłuż wybrzeża.

Bardzo powoli zacząłem nabierać wysokości i nim dotarłem do

Appolonii, wdrapałem się na 4500 stóp, ale nie mogłem przekonać samolotu, żeby wszedł wyżej. Wydawało się, że wszystko działa w miarę dobrze, i zacząłem oddychać spokojniej, ale w połowie drogi między Tobrukiem a Bardią regulatory śmigieł znowu oszalały i samolot zaczął tańczyć walca po niebie.

Miałem już dosyć tego bydlęcia, więc zawróciłem i skierowałem się do El Adem. Na podejściu, gdy tylko wypuściłem podwozie i klapy, moja prędkość zniżania wzrosła niepokojąco i musiałem dać pełny gaz w obu silnikach. Chociaż miałem prędkość 120 węzłów, samolot po prostu nie utrzymywał się w powietrzu i tylko dzięki poduszce powietrza przy ziemi udało mi się dociągnąć do początku pasa startowego. Zakołowałem do hangaru, wyłączyłem wszystko i zgłosiłem się do kontroli lotów, gdzie dyżurny powiedział spokojnie:

– Cieszę się, że dociągnąłeś do pasa startowego, w przeciwnym razie wylądowałbyś na polu minowym!

Co za radosna myśl.

Miałem absolutnie dość Beauforta i chciałem się od niego jak najszybciej uwolnić, więc zadzwoniłem do 89 Dywizjonu, teraz w Bu Amud, a oni bardzo uprzejmie wysłali po mnie i moje rzeczy samolot. Następnego ranka pożyczyci mi Beaufightera i poleciałem do Heliopolis. Co do Beauforta, to jeśli o mnie chodzi, może sobie nadal stać w El Adem!

Kiedy się zgłosiłem do mojego nowego dowództwa, które teraz nosiło dumną nazwę: Dowództwo Lotnicze, Obrona Lotnicza Wschodniego Obszaru Śródziemnomorskiego, okazało się, że Max już wyjechał, a ja odziedziczyłem jego Hurricane'a, bazującego w Heliopolis. Był to bardzo miły samolot dyspozycyjny i oblatawszy go, kazałem na nim zamalować litery MA i zastąpić je inicjałami JK – ujawniłem swoje roszczenia, nim ktokolwiek inny wpadł na pomysł złożenia konkurencyjnej oferty, mimo że ta maszyna była całkiem legalna.

Jednym z moich pierwszych zadań na nowym stanowisku

inspektora szkolenia dowództwa było zapoznanie się z różnymi jednostkami, pozostającymi pod kontrolą naszego dowództwa. Znałem większość z tych bazujących na zachód od delty, więc planowałem rundę wizyt w jednostkach w Palestynie i na Cyprze i nie tracąc czasu, ruszyłem w podróż.

Palestyna i Liban zrobiły na mnie fascynujące wrażenie, a okolice, temperatura i ogólny styl życia stanowiły przyjemną odmianę po Kairze, nie wspominając o pustyni i Bengazi. Cypr również był bardzo ładny, ale tempo życia w Nikozji było dla mnie zbyt podobne do tego, jakie znałem z Kairu, choć na mniejszą skalę. Niektóre węgierskie artystki kabaretowe były nadzwyczaj atrakcyjne, a niektóre opowieści o nich – bardzo zabawne, ale niestety, większość z nich nie nadaje się do przytoczenia tutaj. Ale jedną z nich mogę opowiedzieć, bo dobrze ilustruje podejście większości z nich do życia i spraw tego świata. Jeden z naszych oficerów tańczył z piękną dziewczyną, która zapytała, dlaczego ma rozpięty górny guzik munduru. Wyjaśnił, że to przywilej pilota myśliwskiego. Odpowiedziała mu swoją angielszczyzną:

– Och, uwielbiam piloti myśliwcy – mój brat też pilot myśliwca.

Był to zbyt dobry początek, żeby go nie pociągnąć dalej, więc pełen zapału młodzian zapytał, w którym dywizjonie brat służy, na co ona beztrudnie odparła:

– Nie wiem numer dywizjon, ale lata Messerschmitt 109 front rosyjski!

Moja podróż, spieszę dodać, nie ograniczała się do zwiedzania nocnych lokali. Udało mi się odwiedzić sporo jednostek, w tym grupę w Hajfie. Będąc tam, skorzystałem z okazji, żeby odwiedzić Akkę po drugiej stronie zatoki, gdzie zdumiała mnie potęgą umocnień wzniesionych przez krzyżowców tyle wieków temu. Chociaż ze względu na brak transportu naziemnego nie udało mi się zwiedzić tyle, ile bym chciał, to przynajmniej przyjrzałem się

dobrze z lotu ptaka takim legendarnym miejscem, jak Tyr, Sydon, Morze Galilejskie, Jerozolima i Morze Martwe, nie wspominając o wielu mniejszych, które odegrały ważną rolę w burzliwej historii Bliskiego Wschodu od czasów biblijnych po dziś dzień. W sumie bardzo podobał mi się mój objazd i nie miałem ochoty wracać do Kairu.

Na początku września pokazywałem mojemu nowemu zastępcy dowództwo, aby przedstawić go innym ludziom ze sztabu, gdy generał – szef administracji powiedział do mnie:

– A właśnie... Wyruszasz do Palestyny, prawda?

Pomyślałem, że się pomylił, i wyjaśniłem, że ten nowy oficer przyszedł na miejsce mojego poprzedniego zastępcy, a nie moje, na co on odpowiedział:

– Wiem, ale ty idziesz do Palestyny. Lepiej porozmawiaj z pułkownikiem ds. operacji; on ci wszystko wyjaśni.

Mocno zdumiony, poszedłem do biura pułkownika i zapytałem, o co chodzi. Zachowywał się bardzo tajemniczo: najpierw zamknął drzwi, a potem odsunął zasłony z mapy przedstawiającej wschodnią część Morza Śródziemnego i powiedział:

– Dziś w nocy lądujemy na wyspie Kos, a ty jedziesz do Palestyny nadzorować początkowy desant lotniczy oraz późniejszą rozbudowę sił i dostawy drogą powietrzną. Jesteś osobistym przedstawicielem dowódcy grupy i masz działać w jego imieniu.

Aż do tamtej chwili nie słyszałem o wyspie Kos, a kiedy zobaczyłem, gdzie to jest, i usłyszałem, co zaplanowano, byłem przerażony; wprost nie mogłem uwierzyć własnym uszom. Oto zaczynaliśmy operację, stawiając się od razu w położeniu oblężonego garnizonu; to było gorsze od Tobruku i tak właśnie powiedziałem. Wyjaśniono mi, że pierwotny plan zakładał lądowanie na Rodos równocześnie z kapitulacją Włoch. Jednak przeważające siły Włochów nie zdołały przejąć kontroli i uwięzić

wojsk niemieckich na tej wyspie, tylko zaszło coś dokładnie odwrotnego. W związku z tym plan trzeba było zmienić i taki był efekt. Mieliśmy teraz zająć wyspę Kos siłami spadochroniarzy z Ramat David w Palestynie. Po zajęciu wyspy miał tam przylecieć 7 Dywizjon SAAF na Spitfire'ach i trzy Dakoty z Cypru, wiozące części zamienne, amunicję i racje żywnościowe.

Cały ten pomysł wydał mi się szalony, dlatego poprosiłem o spotkanie z dowódcą grupy, generałem dywizji Saulem, ale go nie było; miał wrócić dopiero późno po południu. Wciąż zastanawiając się, czy to zły sen, zebrałem swoje rzeczy i poszedłem dopilnować, żeby mój Hurricane był dla mnie gotowy.

W końcu przybył generał i na ile mógł, wprowadził mnie w temat, choć w gruncie rzeczy było to niewiele więcej niż potwierdzenie tego, co już usłyszałem od pułkownika ds. operacji. Po wysłaniu spadochroniarzy miałem być odpowiedzialny za załadunek i wysłanie samolotów transportowych zgodnie z instrukcjami, które miałem od czasu do czasu otrzymywać od niego za pośrednictwem sztabu dowództwa w Kairze. Jako zastępcę wskazano mi oficera sprzętowego, porucznika Thomasa.

Gdy wreszcie wyszedłem, od razu pospieszyłem do Heliopolis i wystartowałem do Ramat David, odległego o ponad 300 mil. Nim dotarłem do Gazy, słońce już zachodziło, a na ziemi zdążyło się zrobić całkiem ciemno. Nie miałem pojęcia, jakie mają w Ramat David wyposażenie radiowe, a nawet nie byłem pewien dokładnego położenia tego lotniska, więc postanowiłem wylądować w Gazie i znaleźć transport drogowy na pozostały odcinek podróży, przez co na miejsce przybyłem dopiero o północy.

– Bogu dzięki, że pan przyjechał! – usłyszałem na powitanie. – Co się właściwie, do cholery, dzieje?!

A ja liczyłem, że to od nich się tego dowiem!

Spadochroniarze wyruszyli już jakiś czas przed moim przybyciem, więc na tym etapie mogliśmy tylko czekać i mieć nadzieję, że wszystko pójdzie dobrze. Jak się okazało, był to idealny zrzut i choć było tam blisko 200 ludzi, nie doszło nawet do skręcenia kostki.

Pełna historia nieudanej kampanii w Dodekanezach[80] jest warta oddzielnej książki, ale tu mam zamiar zająć się tylko tymi jej aspektami, z którymi osobiście miałem do czynienia. Moim głównym zadaniem było zapewnienie, żeby samoloty odleciały o czasie i żeby zabrały ładunek, jakiego żądał dowódca grupy za pośrednictwem dowództwa lotniczego. Gdyby to było tak proste, jak brzmi, życie byłoby o wiele łatwiejsze. Niestety, w oczekiwanych ładunkach miały się znaleźć urządzenia, które trzeba było najpierw pozyskać z jednostek techniczno-zaopatrzeniowych, niekiedy oddalonych od Ramat David o wiele mil, a ja nie dostałem nawet roweru jako środka transportu naziemnego. Musiałem zarekwirować dwa jeepy, które według planu miały polecieć na wyspę, żeby biedny Thomas mógł hasać po okolicy i zbierać wyposażenie, a ja – poruszać się po lotnisku.

W dziedzinie planowania ogólnego było jeszcze gorzej, niż przypuszczałem. Na przykład wysłano na Kos dywizjon z Pułku RAF-u[81], który miał tam zapewniać obronę przeciwlotniczą na lotnisku przy użyciu działek Hispano kalibru 20 mm. Kiedy dywizjon ów przybył na lotnisko, okazało się, że żołnierze ci byli szkoleni jako piechota i swoją nową broń pierwszy raz zobaczyli na oczy dopiero przy tej okazji w Ramat David. Narzekać jednak za bardzo nie mogli, bo od razu dostali podręczniki i instrukcje obsługi, mieli więc cztery godziny lotu na przeczytanie, jak obsługiwać swoje działka! W efekcie radzili sobie doskonale z nisko latającymi niemieckimi i włoskimi samolotami, które ostrzeliwały lotnisko niemiłosiernie, kiedy już nasza obecność stała się im znana, ale niestety sami również doznawali poważnych strat.

Cała operacja, jeśli o mnie chodzi, trwała zaledwie około dwóch tygodni, bo w tym czasie Niemcy przygotowali ofensywę, która położyła kres naszym nadziejom na zdobycie w Dodekanezach bazy wypadowej do uderzenia w „miękkie podbrzusze Osi”. Choć jednak nie mieliśmy samolotów transportowych do swojej wyłącznej dyspozycji i nigdy nie było więcej niż siedemnaście maszyn dostępnych jednego dnia, a czasem były tylko cztery, udało nam się przerzucić drogą powietrzną prawie 900 ludzi i 523 000 funtów różnorodnego wyposażenia, od artylerii przeciwlotniczej, przez benzynę i amunicję, aż po worki z piaskiem i siatki maskujące. W sumie był to nie lada wyczyn, biorąc pod uwagę trudności, z którymi musieliśmy sobie radzić, przy czym nieustanne wtrącanie się dowództwa lotniczego w nasze działania wcale nie było najmniejszą z nich.

Tylko raz udało mi się odwiedzić wyspę: gdy poleciałem w jednej z Dakot przewożącej tam dwa jeepy. W tym czasie wróg już doskonale zdawał sobie sprawę z naszej obecności i zdążył unieszkodliwić nasze lotnisko; zostaliśmy zmuszeni do działań w nocy i korzystania z małego, nowo zbudowanego lądowiska pod miastem.

Polecieliśmy z Ramat David do Pafos na Cyprze, a następnie na północny zachód, do Kasselrosso, i dalej wzdłuż tureckiego wybrzeża, trzymając się nisko, aby niemiecki radar na Rodos nie mógł nas namierzyć wśród stałych ech generowanych przez góry.

Przelecieliśmy nad wąskim przesmykiem oddzielającym Morze Śródziemne od zatoki Kos – ta trasa oczywiście prowadziła nad neutralnym terytorium – a potem nisko nad zatoką i wylądowaliśmy na prowizorycznym pasie długości 1200 jardów. Tu okazało się, że jakaś nadgorliwa załoga zabrała z powrotem do Palestyny rampy potrzebne do rozładunku Jeepów. Musieliśmy, choć z oporami, obejść okolicę i zbudzić

pewną liczbę żołnierzy, którzy spali w okolicznych rowach. Bardzo było mi ich żal, ale muszę przyznać, że stawili się całą grupą, może nie z radością, ale przynajmniej bez słowa skargi – i wspólnymi siłami udało nam się ręcznie najpierw przesunąć Jeepy, a potem wyładować je z samolotu i postawić bezpiecznie na ziemi. Następnie wyruszyliśmy w długi lot powrotny do Palestyny.

Mój Hurricane został mi dostarczony lotem z Gazy i był pod opieką eskadry dowództwa bazy. Jeden z jej członków, Australijczyk, zajął się namalowaniem na burcie kabiny mojego konta zwycięstw w postaci czarnych krzyży. Pewnego dnia wygospodarowałem pół godzinki, żeby sobie polatać tym samolotem, ale kiedy do niego doszedłem, napotkałem dwóch żołnierzy Assyrian Levies[82], stojących przy nim na warcie. Nie pozwolili mi się do niego zbliżyć, a gdy tylko próbowałem to zrobić, grozili mi swoimi bagnietami.



Johnny w kabynie Hurricane'a ozdobionego 13 krzyżami (ze zbiorów Tomasza Dreckiego)

Znalazłem „Kangura” i zapytałem go, o co, u diabła, chodzi. Asyryjczycy uważają, wyjaśnił mi, że to jest samolot, którym przylecieli Niemcy, więc go pilnują. Chciałem wiedzieć, kto im kazał robić coś tak głupiego.

– Nikt – usłyszałem w odpowiedzi. – Oni nie są na służbie; to ich własny pomysł!

Szczęśliwie „Kangur” znał ich mowę na tyle, że udało się sprawę wyjaśnić. Prześcigali się potem w uśmiechach i odstawili mi wspaniałą pokaz „prezentuj broń”. To było niezłe wojsko, ci Levies, i bardzo poważnie traktowali swoje obowiązki. Podczas nocnej jazdy wokół lotniska na ich wezwanie trzeba było się natychmiast zatrzymać, w przeciwnym razie nie wahali się otworzyć ognia.

Jedną z najbardziej irytujących cech całej operacji były ciągle zmiany instrukcji z Kairu. Wymuszało to na nas nieustanne wprowadzanie zmian załadunku samolotów, czasami nawet kilka razy w ciągu dnia. Wszystko to oznaczało dodatkową pracę, opóźnienia i zszargane nerwy. Sytuację jeszcze pogarszały trudności w łączności telefonicznej z Kairem. Tak się bowiem składało, że nasze połączenia musiały przechodzić przez dziewięć różnych łącznic – a większość telefonistów mówiła po niemiecku! Może byli to niemiecko-żydowscy uchodźcy, ale pewni nie byliśmy.

Pewnego razu powstała paniczna potrzeba wysłania na wyspę zapasu maewestek, pontonów ratunkowych typu K, haub i masek tlenowych. Otrzymaliśmy je z jednostki techniczno-zaopatrzeniowej, oddalonej o około osiemdziesięciu mil, ale gdy sprzęt przyjechał, okazało się, że maski tlenowe i mikrofony są przestarzałe, przewody tlenowe nie będą pasowały do gniazd w samolotach, a słuchawki do haub, i że wprawdzie przysłano pontony typu K (myśliwskie), ale zapasowe butle CO₂, które przyjechały razem z nimi, były do pontonów typu H (bombowych)! Potem był kolejny kłopot z przepakowaniem radiostacji tak, by można ją było zrzucić, bo wszystkie lądowiska na wyspie były już wyłączone z użycia. Chociaż zaczęliśmy przygotowanie tego jednego samolotu o trzeciej po południu, to o pierwszej w nocy wciąż nie był gotowy. Późniejszy start oznaczałby pojawienie się nad wyspą w świetle dziennym, więc odwołałem lot. Jakąż to wywołało aferę! I to z powodu jednej radiostacji!

Krótko po tym epizodzie Niemcy zaatakowali z morza i z powietrza, i chociaż nasze wojsko bardzo dzielnie się broniło, sytuacja była beznadziejna. Po kilku dniach walk było po wszystkim i nie było nas już w Dodekanezach.

Wróciłem do Kairu, czując się naprawdę bardzo sterany, bo pracowaliśmy pod ogromną presją od rana do nocy, a w końcu,

jakby dla ukoronowania, kilka dni później dostałem żółtaczkę. Na szczęście był to wirus „bengazi” i szybko wyzdrowiałem.

Pod koniec roku ruszyła kolejna operacja mająca otworzyć wejście na Bałkany przez Turcję. Składnik RAF-owski został oznaczony jako Grupa 217, pod dowództwem generała brygady Guya Cartera, którego pierwszy raz spotkałem w Sealand. Zostałem wyznaczony na dowódcę skrzydła nr 234, które miało osłaniać główne uderzenie z Izmiru do Grecji.

Wydawało się, że wszystko jest ustalone i zorganizowane na znacznie bardziej logicznej podstawie niż dotychczas. Nie mogłem się doczekać powrotu do akcji, gdy Turcy, prawdopodobnie pod wpływem fiaska na Dodekanezach, w ostatniej chwili zdecydowali nie walczyć.

Nowy naczelny dowódca w naszym rejonie, generał broni sir Keith Park, posłał po mnie. Był bardzo miły, wyraził żal, że nie może mi zaoferować stanowiska operacyjnego w swoim dowództwie, bo nie ma żadnego odpowiedniego. Natomiast zapewnił, że zrobi, co będzie mógł, żebym dostał skrzydło albo w Birmie, albo w Drugim Lotnictwie Taktycznym tworzonym wtedy w Anglii w ramach przygotowań do inwazji na hitlerowską „Twierdzę Europa”.

Ucieszyłem się, bo skoro kiedyś zostałem wypędzony z Francji, natychmiast postanowiłem wykorzystać nadarzącą się okazję do skromnego, własnego rewanzu, i wybrałem tę drugą opcję. W połowie marca byłem już w drodze powrotnej do Wielkiej Brytanii, przez Trypolis i Gibraltar.

Mój wybór okazał się błędem, bo choć sztab „P” w Drugim Lotnictwie Taktycznym potwierdził, że jest tam dla mnie miejsce, zostałem wezwany do Ministerstwa Lotnictwa. Tam uświadomiono mi, że ponieważ jestem oficerem służby stałej, będę musiał uzyskać kategorię pilota-instruktora. Spierałem się, że to niewłaściwa decyzja, że nie uważam, abym miał do tej funkcji odpowiednie predyspozycje, a poza tym, że wróciłem

z Bliskiego Wschodu właśnie po to, aby wziąć udział w przygotowywanym właśnie przedsięwzięciu. W odpowiedzi usłyszałem, że lotnictwo płaci mi za robienie tego, czego ode mnie oczekuje, a nie za to, na co ja mam ochotę.

-
- 75 Desert Air Force (ang.) – aliancki związek taktyczny obejmujący jednostki lotnicze wspierające wojska lądowe podczas walk na froncie libijskim.
 - 76 Od słowa „shufti”, będącego angielską transkrypcją arabskiego czasownika „patrzeć”.
 - 77 Wysokościowe kabiny ciśnieniowe wymagały naprawy nawet przy pojedynczym przestrzeleniu pociskiem małego kalibru.
 - 78 Sanusi (*Senoussi, Sausija*) – bractwo muzułmańskie w Libii.
 - 79 Marszałek Rodolfo Graziani (1882–1955) był odpowiedzialny za krwawe stłumienie oporu Sanusi w latach trzydziestych XX wieku.
 - 80 Walki o panowanie nad wyspami Dodekanezu i Morzem Egejskim toczyły się od 8 września do 22 listopada 1943 roku między połączonymi siłami Wielkiej Brytanii, Włoch i Grecji a wojskami III Rzeszy – przyp. red.
 - 81 RAF Regiment (ang.) – część RAF-u obejmująca bojowe oddziały lądowe, pełniące funkcje wartownicze i obronne przy obiektach lotniczych, a w niektórych sytuacjach walczące na froncie.
 - 82 Assyrian Levies albo Iraqi Levies – formacje wojskowe utworzone przez Brytyjczyków w Iraku, będącym ich terytorium mandatowym, złożone głównie z żołnierzy narodowości asyryjskiej.

10. Wielka Brytania i Niemcy

W sumie miałem spędzić w lotnictwie szkolnym nieco ponad rok, z czego większość czasu zajęły mi starania o wydostanie się z niego. Nie byłem w tym odosobniony. Poznałem wielu oficerów służby stałej, z doświadczeniem bojowym i wysokimi odznaczeniami, których spotkał ten sam los co mnie; wszyscy czuliśmy się dotknięci. Rozumieliśmy argumentację Ministerstwa Lotnictwa, ale uważaliśmy – jak sądzę, dość egoistycznie – że to się powinno przydarzyć komuś innemu, nie nam.

Bez wątplenia nasza postawa miała wpływ na ogólną atmosferę panującą w tym dziale lotnictwa, gdzie wielu utkwilo na lata, pomimo swoich wysiłków, by wrócić do działań operacyjnych. Sądzę, że żywili oni zazdrość i urazę wobec nas, którym do tej pory udało się tego unikać. Ponadto, oczywiście, byli inni, ogromnie zadowoleni z tego, gdzie są, i trzymający się z dala od niebezpieczeństw – ci też mieli nam za złe, choć z innego powodu, i zawsze byli w defensywie. W sumie pobyt tam uważałem za nieprzyjemny przerywnik w karierze, która poza tym była interesująca, a nawet ekscytująca. Zresztą to nie było takie lotnictwo szkolne, jakie znałem sprzed wojny, ani takie, jakie poznałem później, więc sądzę, że to był po prostu dla nas wszystkich niefortunny okres.

Nie ulega wątpliwości, że wiele się wtedy nauczyłem, co więcej: poprawiłem wiele złych nawyków w lataniu, które z czasem rozwijają się u każdego pilota, ale niekiedy stwierdzałem, że obowiązujący program szkolenia balansuje na granicy absurdu. Jak wtedy, gdy mój instruktor zapowiedział, że zamierza mnie nauczyć technik strzelania powietrznego

z przedniego uzbrojenia. Myślałem, że żartuje, i roześmiałem się na samą myśl o zamiarze uczenia strzelania z przedniej broni w Oxfordzie, zwłaszcza że jedynymi dostępnymi celownikami były tam lokalne adaptacje starych celowników przeziernikowych, które już pod koniec 1918 roku były przestarzałe.

Aspektem szkolenia, który uważałem za bardzo interesujący, był standardowy system lądowania bez widoczności[83]. Uczono go dobrze, a instruktorzy byli wprost niesamowici, jeśli chodzi o zdolność latania przy fatalnej pogodzie. Byłem tym zafascynowany i sam się zdumiałem, gdy udało mi się wylądować w warunkach znacznie gorszych, niż byłbym gotów uznać za możliwe.

O dziwo, pomimo mojego zesłania do lotnictwa szkolnego, właściwie przypadkiem nieomal wziąłem udział w inwazji na Normandię. Byłem akurat na nocnym przelocie szkolnym, gdy nagle znalazłem się wśród samolotów holujących i szybowców. Doznałem paskudnego szoku i w pierwszej chwili nie mogłem zgadnąć, co to za dziwne kształty, ale zakręciłem i poleciałem z nimi, powoli wznosząc się, żeby wyjść z ich formacji. Nie miałem oczywiście pojęcia, że to już prawdziwa akcja, a nie tylko kolejne z wielu ćwiczeń.

Po spędzeniu dwóch i pół miesiąca w Upavon opuściłem to miejsce jako wykwalifikowany instruktor samolotów dwusilnikowych, skierowany na stanowisko dowódcy bazy pomocniczej jednostki pilotażu zaawansowanego (AFU) w South Cerney koło Cirencester. Baza, którą objąłem, była mała i miła, a życie płynęło tam spokojnie i przyjemne, choć trochę nudno.

Ogólny poziom pilotów przechodzących kurs uległ obniżeniu, a biorąc pod uwagę przebieg wojny, wydawało się mało prawdopodobne, żeby zdążyli jeszcze wejść do akcji. Cała ta impreza wydawała mi się bezcelowa, co miało demoralizujący wpływ zarówno na uczniów, jak i na instruktorów.

Na jesieni wysłano mnie na kurs do szkoły pilotażu zaawansowanego dla oficerów starszych w Cranwell; ten okazał się całkiem interesujący. Będąc tam, dostałem wiadomość, że po ukończeniu kursu mam przejąć kolejną bazę pomocniczą, tym razem w Charmy Down, tuż pod Bath. Powód był, zdaje się, taki, że pierwszy dywizjon odrzutowców RAF-u stacjonował w Colerne, tuż obok Charmy, i uznano, że mnie, jako byłemu pilotowi myśliwskiemu, będzie łatwiej utrzymać dobre stosunki z naszymi sąsiadami niż komuś, kto nie nadaje z myśliwcami na jednej fali. Nie wiem, czy to prawda, bo po prostu nie było żadnych kłopotów.

Niedługo po objęciu mojego nowego dowództwa pojechałem na urlop do Londynu, gdzie wpadłem na swojego starego kumpla Chrisa Paula, który służył w 2 Grupie pod dowództwem budzącego szacunek Basila Embry'ego. W trakcie rozmowy Chris zapytał mnie, czy nie chciałbym przejąć dowodzenia skrzydła nocnych bombowców nękających Mosquito. Gdy powiedziałem, że bardzo, obiecał porozmawiać o tym z dowódcą grupy. Uważał, że da się to załatwić z łatwością, i zasugerował, żebym ja też z nim porozmawiał.

Pułkownik dowodzący całą AFU dał mi zgodę na wizytę u dowódcy 2 Grupy, kiedy wyjaśniłem mu, że mam szansę wrócić do działań bojowych. W lotnictwie szkolnym było to wielkie ustępstwo, więc na wszelki wypadek nie wyjaśniałem mu – a sam o to nie zapytał – że ta grupa stacjonuje w Belgii; trochę się obawiałem, że ta informacja mogłaby mu sprawić kłopot. Dwa dni później wyruszyłem do Moelsbroek pod Brukselą, na spotkanie z generałem Embrym. To była ciekawa podróż i byłem zdumiony rozmiarami zniszczeń bombowych, widocznych z powietrza, zwłaszcza wokół stanowisk V-1. Ciągle jeszcze trzeba było zachowywać się dość ostrożnie, bo nadal pozostawało tam sporo wojsk niemieckich, wprawdzie odciętych i odizolowanych, ale gotowych otworzyć ogień do każdego nieostrożnego

samolotu. Utracono w ten sposób sporo maszyn, zwłaszcza wokół Dunkierki.

Dowódca powitał mnie miło i nawet pożyczył mi swój karawan do spania. Kiedy staliśmy na zewnątrz, rozmawiając, Niemcy też przysłali swoje „powitanie” w postaci pocisku V-1, który przeleciał tuż nad naszymi głowami, a potem zanurkował w ziemię o milę dalej. Tej nocy słyszałem pomruk artylerii od wschodu, a nazajutrz rano dostałem zaszczytu uczestniczenia w odprawie dowódcy ze swoimi załogami. Właśnie się zaczynała bitwa o Wesel. Po odprawie miałem długą rozmowę z generałem, który obiecał zrobić wszystko, co w jego mocy, żeby mnie wydostać z lotnictwa szkolnego i włączyć do swojej grupy. Gdy więc po południu odlatywałem z Moelsbroek, byłem w radosnym nastroju, przekonany, że wkrótce wrócę do tej miłej, zdrowej atmosfery operacyjnej. Niestety, mimo wysiłków generała Embry’ego, podejmowanych w moim imieniu, nic z tego nie wyszło. Byłem skazany na rozczarowanie, bo miałem doczekać w lotnictwie szkolnym końca wojny, przynajmniej tej toczącej się w Europie.

Muszę stwierdzić, że noc europejskiego zwycięstwa, którą spędziłem w Bath, była bardzo ciekawym doświadczeniem, a ja nigdy bym nie pomyślał, że ludzie mogą zachowywać się tak swobodnie. To była naprawdę świetna zabawa.

Niedługo po zakończeniu wojny kazano mi zgłosić się do dowództwa lotnictwa transportowego. W końcu wyszedłem z lotnictwa szkolnego, więc chociaż to nie było dokładnie to, czego chciałem, pociągało mnie pilotowanie coraz większych samolotów po świecie we względnym komforcie. I znowu czekało mnie rozczarowanie: „związkowcy” uważali, że żaden pilot myśliwski nie może się przekwalifikować na samoloty czterosilnikowe bez długiego szkolenia, więc szkoda mojego wysiłku. Próbowałem poprzestać na Dakotach, bo już je pilotowałem, ale nie – musiałbym się zbyt wiele uczyć. Najlepsze,

co mogłem dostać, to dowództwo posterunku etapowego, więc musiałem pogodzić się z losem, to znaczy stanowiskiem dowódcy posterunku etapowego w Atenach – co naprawdę nie było zbyt trudne do zaakceptowania.

Nowy dowódca 216 Grupy, generał dywizji Darvall, pod którym miałem teraz służyć, akurat opuszczał Anglię, aby objąć swoje nowe stanowisko, i był tak miły, że zaproponował zabranie mnie swoim samolotem. Była to dla mnie podwójna przyjemność, bo oprócz luksusu podróżowania jako VIP, podobała mi się spokojna trasa z przystankami w Neapolu i Atenach, gdzie spędziliśmy po jednym–dwóch dniach, potem bardzo przyjemny lot z Aten nad wyspami greckimi i dalej, do Heliopolis. Podobały mi się oglądane z góry Ateny i uznałem, że czeka mnie miły pobyt na mojej nowej placówce.

Niestety, tak się nie stało – trzy dni po moim przybyciu do Egiptu nadeszła depesza, że zostałem wybrany na kurs akademii sztabowej i mam wrócić do Anglii. Ale akademia sztabowa właśnie się przenosiła ze starej siedziby w Gerrards Cross do Bracknell, co spowodowało opóźnienie, więc rozpoczęcie kursu wciąż przesuwano. Aby wypełnić mi czas oczekiwania, wysłano mnie na kurs w szkole transportu lotniczego w Netheravon, a że po jego ukończeniu wciąż jeszcze miałem luz, zwróciłem się do sztabu „P” w dowództwie z wnioskiem o oddelegowanie mnie do ich jednostki taktyczno-rozwojowej w Netheravon. Wydawali się trochę zaskoczeni, że to ich jednostka, ale w sumie byli radzi, że się mnie pozbędą, więc przystali na moją propozycję. Znowu pojechałem do Netheravon.

Jednostką dowodził inny były pilot doświadczalny z Farnborough, Tam Morrison, który miał na latanie takie same poglądy jak ja. Dzięki temu od razu znalazłem się za sterami Dakoty. Kilka dni później zapytałem Tama, czy mógłbym polatać samolotem czterosilnikowym, i zaznaczyłem, że chciałbym zacząć od Yorka. Sięgnął do szuflady biurka, wyciągnął

standardowe notatki dla pilota tego samolotu i powiedział:

– OK, znajdź sobie technika i leć!

Tak wyglądało moje przeszkolenie na czterosilnikowcach.

Zostałem w tej jednostce tylko miesiąc, ale w tym czasie udało mi się latać na ośmiu różnych typach samolotów, w tym na sześciu dla mnie nowych, a cztery z nich były czterosilnikowe!

Pod koniec sierpnia zaczął się wreszcie kurs akademii sztabowej. Pokój miałem dzielić z Billem Colesem (późniejszym generałem broni sir Williamem Colesem), który należał do personelu szkoły w Netheravon. Był to bardzo sympatyczny człowiek, którego kariera miała niezwykle przebieg, a nosił baretki DSO[84], dwukrotnie mu nadanego DFC, AFC i amerykańskiego DFC, a wszystkie je zdobył za udział w operacjach transportowych.

Bardzo dobrze się rozumieliśmy, a ze względu na nasze zupełnie różne doświadczenia w służbie, byliśmy w stanie sobie nawzajem pomagać w skomplikowanych ćwiczeniach organizowanych dla nas przez personel kierowniczy akademii sztabowej; bardzo to nam obu ułatwiało pracę.

Ten pierwszy powojenny kurs był chyba najbardziej niezwykły ze wszystkich: tych wcześniejszych i późniejszych także. Wśród 120 uczniów blisko połowę stanowili pułkownicy, a resztę niemal wyłącznie bardzo doświadczeni podpułkownicy. Była też pewna liczba oficerów z dominiów, z armii i marynarki oraz z USAAF. Większość słuchaczy w czasie wojny zajmowała stanowiska o istotnym znaczeniu i nie przywykli, żeby traktować ich z góry, do czego byli skłonni niektórzy wykładowcy spoza uczelni. Ci ostatni z reguły potem tego żalowali, bo kiedy przychodziła pora zadawania pytań, byli przez uczestników surowo przepytywani, a jeśli ich odpowiedzi nie były prawidłowe, korygowano je natychmiast. Generalnie był to dla nich bardzo trudny okres.

Pewnego razu, gdy dyrektor nawigacji z Ministerstwa

Lotnictwa wygłaszał swój wykład, szybko stało się oczywiste, że on po prostu nie lubi pilotów myśliwskich, którzy – w jego oczach – stanowili towarzystwo bezmózgowców. Jako że dość wielu z nas było pilotami myśliwskimi, nie przyjęliśmy jego opinii szczególnie życzliwie, ale postanowiliśmy cierpliwie poczekać na właściwy moment, to znaczy na porę zadawania pytań. Mnie przypadło otworzyć ogień. Z największym szacunkiem podkreśliłem, że oczywiście jemu i jego pracownikom łatwo przychodzi krytykowanie pilotów--myśliwców, ale byłoby znacznie lepiej dla wszystkich zainteresowanych, gdyby postarali się zrozumieć problemy tej formacji i wspomóc jej członków przemyślaną radą. Powiedziałem też, że o ile pamiętam, żaden z ekipy jego ekspertów nie podjął się do tej pory opracowania jakiejś prostej metody nawigacji „na oko”, która pomogłaby myśliwcowi, zwłaszcza gdy po walce znalazł się samotnie nad terytorium wroga. To nam pozostawiono rozwijanie naszych własnych, prostych systemów powrotu do domu.

Zareagował dokładnie tak, jak się spodziewałem:

– No i cóż to był za wspaniały system? – zapytał ironicznie. – Wszyscy chętnie posłuchamy.

Patrzyłem prosto na niego przez chwilę czy dwie, a potem powiedziałem:

– Cóż, sir, mogę opowiedzieć. Podczas odpraw przed lotami operacyjnymi mówiłem moim pilotom, że gdyby się odłączyli, zagubili i znaleźli tuż nad ziemią, mają ustawić kompas na numer swojego dywizjonu i tak lecieć!

Sala pokładała się ze śmiechu, a ja myślałem, że nasz wykładowca dostanie apopleksji; taki był wściekły. Nie wiedział, że mówię szczerą prawdę: odnosiłem się do polskiego skrzydła, gdzie dywizjony miały numery między 302 a 315. Działaliśmy zwykle nad Pas-de-Calais, a lecąc stamtąd kursem z tego zakresu liczb, musiałeś trafić do południowo-wschodniej Anglii.

Kurs trwał do 1946 roku i choć, ogólnie rzecz biorąc, byliśmy

z niego bardzo zadowoleni, to nie było nam specjalnie przykro, że zbliża się do końca. Zapytano nas wówczas, czy mamy jakieś konkretne preferencje, jeśli chodzi o przydział. Podjąłem przemyślane ryzyko, wychodząc z założenia, że o cokolwiek będę się ubiegał, i tak dostanę co innego. Jedynym miejscem, dokąd nie chciałem iść, było Ministerstwo Lotnictwa – więc to do niego złożyłem podanie. Intuicja hazardzisty mnie nie zawiodła: zostałem wysłany do Niemiec jako podpułkownik ds. planów operacyjnych w dowództwie lotnictwa Brytyjskich Okupacyjnych Sił Powietrznych (BAFO)[85] w Bad Eilsen, małym kurorcie około dwóch mil od Bückeburga i niedaleko od Minden.

Kurort Bad Eilsen był wspaniałym miejscem położonym w pięknej dolinie, ze ślicznym strumykiem przepływającym przez teren kilku tamtejszych hoteli. Czasami zapach tego strumienia nie był szczególnie przyjemny, ale tamtejsze wody – jak mi powiedziano – są zdrowe. Niektóre z hoteli wykorzystywaliśmy jako biura, a inne jako miejsca zakwaterowania. Żyliśmy naprawdę bardzo komfortowo, bo my – w przeciwieństwie do armii – przejęliśmy i wykorzystywaliśmy wszystko, co tam zastaliśmy: meble, pościel, dywany, obrazy, lampy stołowe i inne artykuły, które mogły służyć naszej wygodzie. Dotyczyło to nie tylko kwater, ale również biur – po prostu wprowadziliśmy się i korzystaliśmy z tego, co tam było, a czego potrzebowaliśmy. Natomiast armia – przynajmniej tak mi powiedziano – usunęła całe mienie niemieckie i zastąpiła je przydziałowymi stołami na krzyżakach i żelaznymi łózkami. Nie rozumiałem takiego podejścia. W każdym razie my żyliśmy o wiele lepiej; wyjątkiem była żywność, bo pod tym względem wszyscy jechaliśmy na tym samym wózku – jedzenie tam było obrzydliwe!

Ten mój nowy przydział przypadł na dość przygnębiający czas redukcji królewskiego lotnictwa, które do tej pory było machiną wojenną o takiej mocy i wydajności, jakiej nigdy

wcześniej nie widziano. Na szczęście moje obowiązki wymagały licznych podróży, a one pozwalały mi się oderwać psychicznie od tych niewesołych aspektów redukcji.

Te podróże były okazją do odwiedzenia różnych miejsc, które do tej pory były dla mnie tylko nazwami na mapie. W krótkim czasie zwiedziłem praktycznie całą strefę brytyjską, a nie brakowało tam fantastycznych widoków, np. *Autobahn*^[86] z Hamburga zastawiona, mila za milą, rzędami pojazdów zaparkowanych obok siebie: samochodów sztabowych, ciężarówek, samochodów pancernych, czołgów i Bóg wie czego jeszcze! Miasta tak zniszczone i zrujnowane jak Hanower, oglądane z lotu ptaka wyglądały jak setki pudełek po zapalkach, postawionych na sztorc wśród stosów gruzu. Wzdłuż drogi można było się natknąć na porzucone działa, zniszczone czołgi i drewniane krzyże z wiszącymi na nich garnkowymi hełmami, lokomotywy z podziurawionymi kotłami i wagony towarowe pełne przestrzelin, nadające się tylko na złom – tyle że nie było czym tego zabrać na złomowiska.

Oprócz tego, że podróżowałem po strefie, odwiedziłem też Paryż, Brukselę, Kopenhagę i Berlin. W tym ostatnim mieście, jak wszyscy inni, zwiedziłem zniszczoną kancelarię Hitlera i bunkier, w którym zginął. Byłem w towarzystwie dwóch innych oficerów, ale gdy byłem zajęty fotografowaniem, rozdzieliliśmy się. Nie zdawałem sobie sprawy, że jestem sam, dopóki nie zauważyłem zbliżających się do mnie dwóch rosyjskich żołnierzy przypatrujących się mojemu aparatowi fotograficznemu. Gdy się zbliżyli, ich intencje stały się oczywiste, więc wyciągnąłem z kieszeni mój pistolet automatyczny i patrząc im prosto w oczy, spokojnie przeładowałem pocisk do komory i uniosłem broń tak, że celowała w brzuch najbliższego z nich. Zrozumieli aluzję i zatrzymali się; po krótkich konsultacjach, podczas których nie odrywali oczu od pistoletu, pospiesznie się oddalili.

Odetchnąłem z ulgą, bo choć nie wahałbym się ich zastrzelić,

gdyby czegoś spróbowali, wcale nie byłem pewny, jakie oficjalnie stanowisko zajęłyby władze wobec tego typu incydentu. Z tego, czego się później dowiedziałem, nikogo by to za bardzo nie obeszło; władz rosyjskich też.

Za punkt honoru postawiłem sobie rozmawianie z jak największą liczbą Niemców; chciałem się dowiedzieć, jacy oni naprawdę są. Początkowo wydawali mi się bardzo podobni do nas. Wyglądali jak my, żyli bardzo podobnie; ich język też był silnie spowinowacony z angielskim. Wydawało mi się dziwne, że walczyliśmy ze sobą z taką zawziętością. Ale im dłużej byłem w Niemczech, tym bardziej oczywiste stawało się dla mnie, że Niemcy mają zupełnie inne spojrzenie na życie i zupełnie inną skalę wartości. Można powiedzieć, że pod wieloma względami są dziecienni – romantyczni, rycerscy, szczodrzy i okrutni. Podczas rozmów z różnymi ludźmi widać było, że choć zawsze starali się być uprzejmi, to odnosili się do mnie z rezerwą i zawsze w końcu pytali, ile razy ich zbombardowałem. Kiedy wyjaśniałem im, że byłem pilotem myśliwskim, ich postawa od razu się zmieniała i stawali się niemal przyjacielscy. Z drugiej strony, zdążyli nabrać zdrowego szacunku dla bombowców RAF-u i przypisywali im fantastyczną dokładność.

Na przykład w Lubece jej *Burgomeister*[\[87\]](#) pokazał mi *Rathaus*[\[88\]](#). Jest to piękny stary budynek z XIV wieku i na szczęście uniknął poważnych uszkodzeń. Staruszek był oczywiście bardzo dumny z niego i jego zawartości, ale kiedy tak chodziliśmy sobie po nim, nagle chwycił mnie za ramię i wyjrzawszy przez okno, wskazał mi miejsce zupełnie zniszczone, gdzie ostał się tylko jeden dom.

– W wojnę tu nadchodzi wiele Englischer bombowce i wiele, wiele bomby tu spadły – powiedział swoją łamaną angielszczyzną. – Potem wszystko jest kaput oprócz ten jeden dom, a przed wojną ten dom był dom Englischer konsul! Wielki Boże, ale te Englischer bombowce niewiarygodnie dokładne!

Jakoś w połowie 1946 roku pojawiła się obawa, że Tito może spróbować przejąć Triest, a wtedy osłabione wojska brytyjskie we Włoszech musiałyby go powstrzymać. Postanowiono zatem wysłać skrzydło myśliwsko-bombowe z BAFO do północnych Włoch, aby wzmocnić stacjonujące tam resztki Lotnictwa Pustynnego.

Mnie przypadło napisanie planu operacyjnego dla tego wzmocnienia, a ktoś inny miał opracować instrukcje administracyjne, więc nasza grupa wyruszyła drogą lotniczą, by odwiedzić potencjalne pole bitwy. Marszruta wiodła przez Frankfurt i Wiedeń do Klagenfurtu w Austrii, gdzie zatrzymaliśmy się na noc, by następnego ranka polecieć do Udine.

Zatrzymawszy się w Udine, zwiedziliśmy okolicę i obejrzeliliśmy różne lotniska, które mogły być nam udostępnione. Wkrótce mieliśmy dość jasny obraz problemów, z jakimi prawdopodobnie mielibyśmy do czynienia, gdyby okazało się konieczne włączenie naszego skrzydła do działań.

Po zakończeniu naszej misji szykowaliśmy się do powrotu do Niemiec, gdy dowódca Lotnictwa Pustynnego – a okazał się nim generał dywizji Darvall, który nieco ponad rok wcześniej tak życzliwie zabrał mnie do Egiptu – zaproponował, byśmy spędzili weekend w Wenecji. Brzmiało to nieźle, więc od razu się zgodziliśmy.

Bawiliśmy się tam świetnie. Zatrzymaliśmy się w hotelu Danielli, skąd każdego ranka motorówka generała zabierała nas do Lido, żebyśmy mogli popływać. Mieliśmy też szczęście, bo nasza wizyta zbiegła się w czasie z corocznymi regatami gondol. Było to niezwykle interesujące, kolorowe widowisko i za nic bym z niego nie zrezygnował. Ogólnie rzecz biorąc, Wenecja bardzo mi się podobała i ogromnie żałuję, że nigdy nie miałem okazji tam wrócić.

Wreszcie nasze wakacje dobiegły końca. Wyruszyliśmy

z powrotem do Bückeburga, ale nad Alpami zebrało się tyle chmur, że nie byliśmy w stanie wrócić tą samą drogą, którą przylecieliśmy. A trzeba było wracać, bo nadszedł już w tej sprawie rozkaz z dowództwa lotniczego BAFO. Aby nas utwierdzić w przekonaniu, że przelot nad górami jest niemożliwy, chmury wzięły się do roboty i zaznaliśmy ulewy, jakiej nie doświadczyłem nigdy wcześniej ani później.

Ta demonstracja sił natury ostatecznie nas przekonała, toteż wybraliśmy trasę przez Pizę, gdzie zatankowaliśmy i rzuciliśmy okiem na Krzywą Wieżę. Stamtąd poleciliśmy do Istres, niedaleko od Marsylii, a potem do Paryża, gdzie zatrzymaliśmy się na noc. Nazajutrz skorzystaliśmy z okazji, żeby odwiedzić dywizjony w Wahn pod Kolonią, skąd poleciliśmy prosto do Bückeburga, kończąc tam tę bardzo przyjemną i ciekawą podróż okrężną.

Ostatecznie potrzeba przesunięcia skrzydła lotniczego do Włoch nigdy nie zaistniała, ale przy okazji tych przygotowań ujawniło się kilka ciekawych problemów. Chociaż nie spodziewaliśmy się trudności w przebazowaniu samolotów do Włoch, to zupełnie inną sprawą był problem przerzutu zapasów i wyposażenia. Jeden z problemów polegał na tym, że wiele cięższego sprzętu, załadowanego na wagony kolejowe, nie przeszłoby przez tunele. Inny kłopot stanowili francuscy komuniści: byli tak aktywni, że kierowanie przez Francję pociągów z zapasami i sprzętem do użycia przeciwko Tito było bardzo ryzykowne, bo prawie na pewno padłyby ofiarą sabotażu.

W końcu doszliśmy do wniosku, że być może trzeba będzie dużą część tych ładunków przewieźć z powrotem do Antwerpii, a stamtąd wysłać je drogą morską do Włoch. Nie było to specjalnie satysfakcjonujące rozwiązanie, więc ja na przykład byłem bardzo zadowolony, że Tito zrezygnował z tej małej awantury.

Niedługo potem miałem inny ciekawy lot, z Berlina do Kopenhagi. Dostałem zgodę na bezpośredni przelot i nie musiałem korzystać z korytarza przez strefę rosyjską. Leciałem na wysokości około 1000 stóp i było to dość niezwykle przeżycie, gdy mila za milą pokonywałem odległość przy niemal całkowitym braku ruchu czy znaku życia na ziemi. Przez całą drogę z Berlina na wybrzeże zobaczyłem tylko jeden wóz rolniczy i dwa samochody sztabowe, poruszające się po drogach.

Widziałem duży dwór, w którym – sądząc po liczbie zaparkowanych wokół niego pojazdów wojskowych – mogło się mieścić jakieś dowództwo. Nawet tam jednak nic się nie ruszało, nie widać było jakichkolwiek oznak życia; wrażenie tego opustoszenia było naprawdę niesamowite. Dlatego ucieszyłem się, gdy w końcu przekroczyłem linię wybrzeża i wleciałem nad morze, z dala od tego wszystkiego. A moja radość wzrosła, gdy w oddali zobaczyłem Kopenhagę. Jak zwykle, była to bardzo przyjemna wizyta – to dziwne miejsce i nigdy nie byłem w stanie sprecyzować, co sprawia, że to miasto jest tak różne od innych, ale z pewnością ma w sobie coś.

Znalazłszy się znowu w Bad Eilsen, postanowiliśmy pewnego wieczora udać się we trzech do klubu oficerskiego w Bückebergu, ale po drodze wstąpiliśmy jeszcze do cywilnego klubu oficerskiego prowadzonego przez Komisję Kontroli (CCG). Było tam niewiele osób; większość z nich w mundurach CCG. Jakiś jegomość, średniego wzrostu, ubrany w zwykłe cywilne ubranie, podszedł do nas i zaczął rozmowę. Gdy dowiedział się, że wszyscy trzech jesteśmy pilotami, bardzo się tym podekscytował; nalegał, że koniecznie chce nam postawić drinka.

Bawiliśmy się dość dobrze w towarzystwie jego i kilku innych, którzy do nas dołączyli, ale on ciągle pytał nas, jaka będzie nazajutrz, w niedzielę, pogoda, bo musi wrócić do Anglii. Wyjaśnił, że ma „spotkanie z panem Heathem w środę”. Jak nie pytał o pogodę, to zapraszał nas, żebyśmy go odwiedzili i napili

się z nim w jego pubie, kiedy wrócimy do Anglii.

Kiedy powtórzył to zaproszenie po raz dziesiąty, powiedziałem do niego:

– Słuchaj, będzie nam bardzo miło przyjść i wypić w twoim pubie wszystko do sucha, ale nie mamy pojęcia, gdzie to jest, ani nie wiemy, kim ty jesteś, ale jeśli zapiszesz mi tu swoje nazwisko i adres – podałem mu swój kieszonkowy kalendarzyk – na pewno wpadniemy któregoś dnia!

– Ależ oczywiście! – powiedział, pisząc, a potem oddał mi kalendarzyk. Zajrzałem tam i nagle wszystko stało się przerażająco jasne. Wpis mówił, że to publiczny kat – stąd jego „umówione spotkanie” z moim byłym kolegą z dywizjonu, Neville’em Heathem[89], w następną środę.

Pod koniec roku zostałem wyznaczony na miejsce Boba Wrighta jako osobisty oficer sztabowy (PSO) sir Sholto Douglasa, który miał zastąpić „Monty’ego”[90] na stanowisku naczelnego dowódcy i gubernatora wojskowego brytyjskiej strefy okupacyjnej w Niemczech. Oznaczało to, że będę musiał opuścić Bad Eilsen i przenieść się do oficjalnej rezydencji gubernatora, Schloss Ostenwalde, niedaleko Osnabrück. Dowództwo i biura naczelnego dowódcy mieściły się w Lubbecke, jakieś dwadzieścia mil od Schloss, natomiast w brytyjskim sektorze w Berlinie znajdowała się druga rezydencja, a także inne biura.

Gdybym miał wejść w szczegóły moich obowiązków jako PSO, musiałbym dać dość szczegółowy opis organizacji Komisji Kontroli w Niemczech, a to zostało już aż nadto wystarczająco objaśnione w książce lorda Douglasa. Dość powiedzieć, że byłem zobowiązany towarzyszyć „Wodzowi”, jak go nazywaliśmy, we wszystkich jego podróżach, a także dopilnować, by biuro dowódcy było prowadzone prawidłowo przez jego osobistego asystenta i sekretarza, a gospodarstwo sprawnie zarządzane przez dwóch adiutantów – kapitana marynarki i kapitana armii.

Aby zapewnić w sztabie rozsądną równowagę wpływów,

funkcje sztabowe powierzono przedstawicielom wszystkich trzech rodzajów broni – oprócz wcześniej wspomnianych był również asystent wojskowy w stopniu podpułkownika armii.

W Berlinie regularnie odbywały się posiedzenia Rady Kontroli powołanej przez cztery mocarstwa. Zawsze towarzyszyłem „Wodzowi” podczas tych wyjazdów i brałem udział w spotkaniach, pilnując, by miał pod ręką swoje „stanowiska” podczas rozmów z naczelnymi dowódcami pozostałych trzech stref.

Podczas tych pobytów w Berlinie „Wódz” i my, jego personel, korzystaliśmy ze wspaniałej rezydencji w Kladow, nad samym brzegiem Haweli, dokładnie naprzeciwko wyspy, na której około 3000 ludzi z SS i Hitlerjugend trzymało się przez cztery dni po upadku reszty Berlina. W końcu Rosjanie wylądowali i tam – i wycięli Niemców w pień.

Pewnego dnia wybrałem się na zwiedzanie wyspy i natknąłem się na działko polowe, obok którego leżał hełm SS. Podniosłem go i zobaczyłem, że jest w nim dziura. Najwyraźniej była to przestrzelina, tuż powyżej tej części, która zasłaniałaby czoło z prawej strony – tyle że ta przestrzelina powstała od środka hełmu! Nie miałem wątpliwości, że nieszczęsny właściciel hełmu musiał być ranny, a gdy leżał na ziemi, Rosjanin przyłożył pistolet za jego lewym uchem i pociągnął za spust – słyszałem wcześniej o takich praktykach, a teraz miałem w rękach ich dowód.

Na ogół tematy poruszane na posiedzeniach Rady Kontroli były dość nudne, ale mnie w pewnym momencie zainteresowało zachowanie Rosjan. Było całkiem oczywiste, że ich naczelną dowódcą, marszałek Sokołowski, miał upoważnienia do negocjacji z pozostałymi dowódcami naczelnymi tylko do pewnego momentu; potem sprawa musiała być przekazana do Moskwy. Nietrudno też było zauważyć, kiedy marszałek dochodził do tej swojej ściany i kontynuowanie dyskusji traciło

jakikolwiek sens; pozostawało wtedy przejść do następnego punktu porządku obrad.

Zauważyłem też, że Rosjanie byli przewrażliwieni na swoim punkcie i zawsze doszukiwali się zawołanych aluzji. Pewnego razu, gdy Sokołowski był szczególnie irytujący i popadł w rosyjską manierę mówienia przysłowiami, sir Sholto użył angielskiego idiomu, rzucając uwagę, że jego zdaniem marszałek rysuje czerwonego śledzia[91]. Przerwało to spotkanie, bo tłumacze nie byli w stanie wyjaśnić Sokołowskiemu znaczenia tego powiedzenia. Zabawnie było oglądać wynikłą z tego konsternację:

- Co to za śledź? Dlaczego czerwony? Jak to się ma do Związku Radzieckiego?

Innym interesującym aspektem mojej funkcji była możliwość spotykania bardzo wielu wybitnych ludzi, wśród których bodaj najwybitniejszym był eksprezydent Hoover. Był to człowiek o niezwykłym osobistym uroku, a przy tym bardzo probrytyjski; pamiętam, jak ze łzami w oczach wspominał rok 1940 i wyrażał podziw dla Brytyjczyków, walczących wtedy w zupełnym osamotnieniu. I nie były to żadne polityczne przemowy, tylko osobista refleksja, którą się ze mną podzielił podczas obiadu.

Podczas pełnienia tej funkcji zdarzało mi się uczestniczyć w bardzo różnych sytuacjach. Niektóre z nich były zabawne, niektóre tragikomiczne, jeszcze inne – dość ponure, ale myślę, że to nie pora i miejsce, by je tu, w tej książce, przywoływać. W każdym razie było to dziwne życie, w którym osobisty system wartości mógł łatwo ulec całkowitemu zniekształceniu. Było to szczególnie widoczne wśród młodszych członków personelu różnych dygnitarzy zajmujących się zarządzaniem Niemcami. Ci adiutanci i ich cywilni odpowiednicy byli powszechnie znani jako członkowie „Związku Lokajów” i zabawne, choć zarazem dość irytujące było oglądanie, jak stroją się w szaty swoich panów.

Kiedy sir Sholto przekazał stanowisko swojemu następcy, generałowi sir Brianowi Robertsonowi, w Berlinie zorganizowano mu oficjalne pożegnanie. Podczas uroczystości podeszło do mnie kilku „lokajów”, mówiąc mi, że podobno wojskowy asystent sir Sholto został przyjęty przez Robertsona na tę samą funkcję, ale chcieli wiedzieć, co będzie ze mną, bo słyszeli, że w ekipie generała nie ma dla mnie miejsca. Byłem w stanie zapewnić ich czujne uszka, że to najprawdziwsza prawda, a ja właśnie dostałem nowy przydział w Anglii: szefa pilotów doświadczalnych w Farnborough. Wyglądało na to, że ta informacja nimi wstrząsnęła.

– A niech to! Co za pech! – usłyszałem od jednego z nich.

83 W Polsce znany jako System Lorenza.

84 *Distinguished Service Order* (ang.) – Order za Wybitną Służbę, nazywany też Orderem Zaszczytnej Służby. Nadawany od 1886 roku oficerom sił zbrojnych za zasługi lub wybitną służbę podczas wojny.

85 BAFO – British Air Forces of Occupation (ang.).

86 *Autobahn* (niem.) – autostrada.

87 *Burgomeister* (niem.) – burmistrz.

88 *Rathaus* (niem.) – ratusz.

89 Por. przypis 29.

90 Mowa o marszałku Bernardzie Montgomerym.

91 *Red herring* (ang.) – fikcyjna, na pozór ciekawa wiadomość, mająca odwrócić uwagę odbiorcy od istotnego tematu.

11. Szef pilotów doświadczalnych

Warunki życia w Farnborough były zdecydowanie zmianą na gorsze po luksusie, z jakiego korzystaliśmy w Niemczech. Trzeba przyznać, że jedzenie w Bad Eilsen było dość słabe, ale kasyno bardzo wygodne, a Schloss w Ostenwalde i berlińska rezydencja to były pałace. Trudno się zatem dziwić, że gdy dostałem kwatery w pokoju o wymiarach mniej więcej dziesięć na dwanaście stóp i jedno wiadro węgla na tydzień, by ją sobie ogrzać, byłem dość mocno rozczarowany.

Kasyno oficerskie było bardzo staromodne i permanentnie niedogrzone, a jedzenie okropne. Bardzo trafnie podsumował to Charles, nasz austriacki kelner, malutki człowieczek lat siedemdziesiąt trzy, choć myślę, że nie było w tym świadomej ironii. Otóż Charles miał w zwyczaju wchodzić późnym popołudniem do baru, aby zapytać, czy będziemy jeść kolację. Tamtego wieczora przyszedł i zwrócił się do mnie swoją kulawą angielszczyzną:

- Czy pan dziś je kolacje, sajr?
- Nie wiem, Charles. A czy jest jadalna?

Na co on odpowiedział:

- Nie, sajr. Jes ryba.

I miał całkowitą rację!

RAE i lotnisko rozrosło się prawie nie do poznania. Tam, gdzie startowałem z małego, trawiastego pola wzlotów, były teraz wielkie, długie betonowe pasy startowe, a w miejscu starego, drewnianego biura kierowania lotami stała ogromna, nowa wieża kontrolna. Nie było żadnych dywizjonów, a to, co zostało z bazy RAF, było w fazie likwidacji. W miejscu dawnej Szkoły

Fotografii zadomowiła się Imperialna Szkoła Pilotów Doświadczalnych (ETPS)[92], a obok wzniesiono nowe murowane budynki Instytutu Medycyny Lotniczej RAF, jakże odległe od prymitywnych, drewnianych baraków, w których ta placówka się kiedyś mieściła.

Sekcja Doświadczalna została przemianowana na Dział Lotów Doświadczalnych, ale ogólnie zachowała swoją starą organizację, chociaż teraz była znacznie większa: składała się z siedmiu eskadr, a przed wojną były tylko cztery. Pojawiła się dodatkowo eskadra meteorologiczna, ale ona funkcjonowała raczej na zasadach jednostki gościnnej. Ale nie wszystko było inaczej. Moim nowym dowódcą był Silyn Roberts, kolejny przedwojenny pilot doświadczalny, a jego sekretarką była ta sama panna Betty Grinsted, która tak mi pomagała, gdy byłem adiutantem, i do której wciąż jeszcze wszyscy się zwracali, gdy potrzebowali informacji. Była chodzącą encyklopedią RAE, a jeśli nie wiedziała, jak brzmi odpowiedź na jakieś pytanie, to zawsze wiedziała, kto wie. Był jeszcze Gil Harris, który awansował z biura lotów na stanowisko głównego kontrolera ruchu lotniczego i królował na nowej wieży.

Z radością dowiedziałem się też, że jednym z dowódców eskadr jest major Dickie Martin, którego znałem od wielu lat, a podczas wojny był w moim sektorze na pustyni. Był to wyjątkowo dobry pilot myśliwski i okazał się jeszcze lepszym pilotem doświadczalnym; dowodził Eskadrą Struktury i Konstrukcji Mechanicznych. Wśród różnych samolotów tej eskadry był też śmigłowiec Sikorsky R-4, który w RAF-ie nazwano Hoverfly.

Ponieważ jeszcze nigdy nie siedziałem w śmigłowcu, uznałem, że muszę nauczyć się nim latać, i dopadłem jednego z czterech cywilnych pilotów doświadczalnych, „Denny’ego” Dennisa, eksperta w dziedzinie tych „wiatraków”, prosząc, by mnie wylaszował na R-4. Tu wszelako moja teoria „latasz na jednym –

latacz na wszystkim” nie sprawdzała się – śmigłowce różnią się od wszystkich innych maszyn latających cięższych od powietrza. Obecnie są coraz bardziej uproszczone, ale tamto maleństwo naprawdę dawało szkołę. Był to pierwszy śmigłowiec zakupiony przez brytyjskie lotnictwo wojskowe i naprawdę miał niedobór mocy – „zawis” był możliwy jedynie na bańce powietrza wytworzonego pod wirnikiem, a to działało tylko kilka stóp nad ziemią. Wszystko drgało szaleńczo, więc w połączeniu z ciągłą zmianą regulacji skoku i ustawienia gazu podczas próby zawisu zapanowanie nad tym było naprawdę ciężką pracą – po półgodzinie czułeś się jak mokra ścierka do naczyń.

Pomimo ciężkiej pracy wydawało mi się to wszystko bardzo interesujące i przyjemne, ale nawet dziś, gdy mam za sobą pilotowanie wielu różnych śmigłowców i gdy wylatałem na nich sporo czasu, nie mogę powiedzieć, żebym kiedykolwiek czuł, że mam nad nimi taką kontrolę, jak bym chciał. Bo one potrafią być irytujące wręcz nie do zniesienia! Pamiętam młodego oficera marynarki, przylatującego w R-4 w odwiedziny do eskadry Dickie’ego; podszedł w przepisowy sposób, a po znalezieniu się nad miejscem, gdzie zamierzał lądować, uniósł nos, by zatrzymać ruch do przodu przed lądowaniem. Niestety, nie dość szybko wrócił do poziomu i maszyna ześlizgnęła się do tyłu ze swojej bańki powietrza, uderzając ogonem o ziemię, co najpierw połamało wirnik ogonowy, a potem trzasnęło nią do przodu, na nos. Pilot wyskoczył i mocno kopnął wrak – wiedziałem, jak się czuje!

W okresie Bożego Narodzenia byłem w Londynie, ale pewnego wieczora zostałem zaproszony na przyjęcie, które odbywało się w domu przyjaciela w Ascot. To była miła, spokojna impreza, ale wkrótce zdałem sobie sprawę, że zaproszenie mnie tam miało ukryty cel. Zorientowałem się, że gospodarze starają się zwrócić moją uwagę na jedną z obecnych tam dziewcząt. Dziewczyna była bardzo miła, ale niespecjalnie w moim typie

i zastanawiałem się, jak z tego wybrnąć, kiedy usłyszałem, jak inna z dziewcząt mówi, że musi złapać pociąg do Virginia Water. Ponieważ ja musiałem złapać pociąg do Londynu, zaproponowałem, że będę jej towarzyszył. Okazało się, że wracaliśmy tym samym pociągiem.

W czasie jazdy zaczęliśmy rozmawiać i dowiedziałem się, że moja towarzyszka jest zaręczona z byłym oficerem RAF-u, mieszkającym w Rodezji, i zamierza do niego tam dołączyć w ciągu kilku miesięcy. Dobrze nam się gawędziło i zaprosiła mnie do swojego domu, gdybym miał ochotę przyjechać z Farnborough. Tak to wszystko się zaczęło, a w czerwcu Betty i ja pobraliśmy się. Mój ojciec nie mógł ominąć takiej okazji i przyleciał z Vancouver, a był to naprawdę kawał drogi.

Kilka pierwszych tygodni w Farnborough spędziłem na zapoznawaniu się z ośrodkiem, studiowaniu różnych projektów i oglądaniu samolotów. Do tej pory nigdy nie udało mi się lecieć odrzutowcem, więc byłem bardzo zadowolony, że teraz mogę latać kilkoma różnymi i to wtedy, gdy przyjdzie mi na to ochota. Najpierw poleciałem Vampire'em, który wydał mi się wyjątkowo mały jak na samolot operacyjny, a w jego kabinie czułem się tak, jakbym siedział na ziemi.

Opanowawszy procedurę rozruchu i „kurki”, wykołowałem, ustawiłem się na długim pasie startowym, zaaplikowałem pełne hamulce i tyle gazu, że miałem prawie pełną moc, a amortyzator koła przedniego był mocno dociśnięty; wtedy zwolniłem hamulce i dałem pełny gaz. W gruncie rzeczy wystrzeliliśmy do przodu, tak że ja, znajdując się w dziobie maszyny, bardzo blisko ziemi, miałem wrażenie, jakby pas startowy wpadł na mnie z ogromną prędkością. Zacząłem się zastanawiać, w co ja się dałem wpakować, a przez głowę przemknęła mi myśl o zamknięciu gazu i zastanowieniu się nad odwrotem, ale było już za późno – byliśmy w powietrzu!

Schowałem podwozie i samolocik wznosił się pięknie; szybko

opanovałem początkowy szok. Zdziwiła mnie płynność lotu i brak drgań. Samolot zachowywał się naprawdę ładnie i bardzo mi przypominał Spitfire'a, ale chyba największe wrażenie zrobiła na mnie widoczność z kabiny – tu nie było przeszkód w postaci wielkiego silnika Merlin ani śmigła.

Spędziwszy niemal godzinę na przyzwyczajaniu się do maszyny, wróciłem nad lotnisko i przygotowywałem się do mojego pierwszego lądowania. Akurat kiedy zaczynałem krąg, jednego z pilotów marynarki złapał gremlin z South Gate i jego Sea Fury po prostu wypadł mu z rąk, po czym rozbił się na końcu podejścia głównego pasa startowego. Przeleciałem nad rozbitym Furym i zakręciłem do lądowania, ale małe Vampire po prostu leciał i leciał... I tak sobie płynęliśmy wzdłuż pasa startowego na wysokości około pięciu stóp, póki nie zmusiłem go do przyziemienia, ale gdy tylko podniosłem przód, żeby zmniejszyć prędkość, poszliśmy z powrotem w powietrze. Znowu zmusiłem go do przyziemienia i tym razem dałem pełne hamulce, co przyniosło pożądany efekt. Kiedy zjechałem z pasa startowego i się zatrzymałem, rozejrzałem się po kabinie, aby sprawdzić, czy o czymś nie zapomniałem. Owszem – byłem tak zainteresowany Furym na podejściu, że zapomniałem wypuścić klapy...

W ciągu tych pierwszych kilku tygodni udało mi się opanować kilka nowych typów samolotów, w tym B-17 Flying Fortress, Sea Hornet, Hastings i śmieszny, mały, niemiecki samolot jednomiejscowy pod nazwą Zaun Koenig – czyli Strzyżyk – którego konstruktor twierdził, że może być pilotowany przez każdego po pół godziny nauki na ziemi, niezależnie od tego, czy ten ktoś kiedykolwiek wcześniej latał. Może miał rację, ale nie do nas należało sprawdzenie tego.

Byłem bardzo szczęśliwy, mając również możliwość latania pierwszym na świecie samolotem turbośmigłowym – Meteorem, wyposażonym w dwa silniki turbośmigłowe Trent. Śmigła miały małą średnicę, aby zapewnić odpowiedni prześwit, ale miały po

pięć łopat, więc przy małym skoku dawały dość znaczny opór.

Start był znacznie lepszy od tego w zwykłym odrzutowcu, podobnie jak początkowe wznoszenie. W sumie maszyna ta zrobiła na mnie bardzo duże wrażenie, chociaż doznałem lekkiego szoku, kiedy wypróbowałem jej właściwości pilotażowe na jednym silniku. Gdy w warunkach przelotu poziomego nagle zamknąłem gaz w lewym silniku, śmigła próbowały utrzymać obroty i przeszły na minimalny skok; to dało opór, o którym już była mowa, a w następnej chwili samolot i ja byliśmy elegancko odwrócenii do góry nogami. Zdałem sobie sprawę, co się stało, więc szybko otworzyłem gaz i odwróciłem samolot właściwą stroną do góry. Przy lądowaniu i wyłączaniu silników doznałem kolejnego szoku, kiedy mechanicy nienerwowo kładli ręce na wciąż jeszcze obracających się kołpakach śmigieł, pomagając im się zatrzymać. Uważałem, że taka poufałość może ich któregoś dnia doprowadzić do zrobienia tego na maszynie z silnikiem tłokowym, a to już nie byłoby takie zabawne.

Jednym z najważniejszych projektów, którymi zajmował się Dział Lotów Doświadczalnych, był elastyczny pokład. Pomysł polegał na lądowaniu samolotu na brzuchu – bez podwozia – przy użyciu gumowego pokładu i liny hamującej. Jedną z najważniejszych zalet takiego systemu byłoby to, że można by całkiem pozbyć się podwozia, co w myśliwcu dałoby oszczędność 15 procent masy. Pozwoliłoby to również używać znacznie mniejszych okrętów jako lotniskowców, a wyposażenie takie mogłoby się nadawać do przerzutu drogą lotniczą, dzięki czemu „lotniska” można by instalować we wszelkiego rodzaju miejscach inaczej niedostępnych.

Sam pokład składał się z grubego arkusza wzmocnionej gumy, ułożonego na szeregu poprzecznych przewodów powietrznych, mniej więcej pięć na grubość. Instalacja w Farnborough składała się z takiego pokładu długości 200 stóp, liny hamującej umieszczonej na końcu podejścia, wspartej na słupach

utrzymujących ją na wysokości około dwóch i pół stopy od powierzchni pokładu, a dalej w kierunku podejścia znajdował się stalowy pokład z zaokrągloną w dół krawędzią początkową.

Przeprowadzono kilka prób symulowanych na starych szybowcach, ale program doświadczeń „na żywo” przewidywał, że pierwszych lądowań rzeczywistych dokona komandor podporucznik Brown, dowodzący Eskadrą Aerodynamiczną i Samolotów Morskich. Miał duże doświadczenie w lądowaniach pokładowych, więc było logiczne, że to on powinien przeprowadzić to pierwsze. Następny w kolejce był jeden z pilotów Browna, kapitan „Jumbo” Genders, który kilka lat wcześniej zrobił kurs lądowań pokładowych. Nawiasem mówiąc, jako jeden z niewielu pilotów „Jumbo” zdołał zestrzelić wysokościowego Junkersa 86P na Bliskim Wschodzie. Trzecim pilotem miałem być ja. Ponieważ nigdy nie miałem nic wspólnego z lądowaniem na pokładzie, uznano, że jeśli mnie się uda wylądować, to uda się każdemu!

Ścieżka podejścia do pokładu była jak bieg z przeszkodami, prowadziła nad budynkami, drzewami, główną drogą, laboratoriami i hangarami, starymi katapultami, następnie wpadała w zagłębienie, po czym biegła na krótkim odcinku nad otwartym terenem, by w końcu doprowadzić na pokład.

Brown już od dłuższego czasu ćwiczył to podejście, jeszcze zanim ja przyjechałem do Farnborough. W końcu jednak nadszedł dzień, kiedy wszystko było gotowe do pierwszego rzeczywistego lądowania.

Podczas podejścia Brown miał pecha i znalazł się w sytuacji nie do pozazdroszczenia: mógł utrzymać wysokość tylko używając pełnej mocy, co przy takim położeniu samolotu nie wystarczyło, aby umożliwić mu odejście wznoszeniem. Nie mógł opuścić przodu samolotu dla nabrania szybkości, bo maszyna spadłaby na ziemię. Był zatem zmuszony lecieć dalej w kierunku pokładu, faktycznie ciągnąc hak do lądowania po ziemi, aż

wreszcie belki ogonowe samolotu – Vampire miał układ dwukadłubowy – uderzyły o „krawędź pokładu”. Zablokowało to stery i rzuciło przód samolotu w dół. Vampire zanurkował nad liną hamującą, dał nura w pokład, odbił się, przyziemił ponownie przy końcu pokładu, odbił się jeszcze raz i uderzył w ziemię poza pokładem. Kadłub pękł wokół kabiny i samolot został skasowany, ale Brownowi, o dziwo, nic się nie stało, choć – co zrozumiałe – był mocno wstrząśnięty.

To zdarzenie nieco wstrzymało program, ale w dalszym ciągu prowadziliśmy ćwiczenia i analizowaliśmy filmy z pozorowanych podejść. Wreszcie byliśmy gotowi do drugiej próby „na żywo”. Tym razem wszystko poszło dobrze i Brown wylądował pomyślnie, choć dla patrzących z boku był to widok mrożący krew w żyłach.

Następny był „Jumbo”, który też wylądował prawidłowo, a wtedy nadeszła moja kolej. Do tego czasu odbyłem 128 pozorowanych podejść nad pokładem, w tym podczas 32 miałem hak wypuszczony, ale ułożony tak, żeby nie mógł złapać liny. Czułem jednak, że uderza o linę, i miło było mieć tę pewność co do dokładności swojego pilotażu w tak wąskim zakresie parametrów. Opanowanie techniki podejścia nie zajęło mi dużo czasu; wkrótce też nabrałem zaufania do swojej umiejętności złapania liny. Jednak gdy przyszła pora na rzeczywiste lądowanie, muszę przyznać, że zacząłem mieć wątpliwości co do całej sprawy. Najpierw przeprowadziłem kilka symulowanych podejść, a potem zwolniłem hak i zacząłem podejście do rzeczywistego lądowania. Wszystko szło dobrze i ustawiłem się w ładne ustalone podejście, stopniowo wytracając wysokość i szybkość, mijając po kolei wszystkie znajome punkty orientacyjne po drodze. W miarę jak zbliżałem się do pokładu, ten wydawał mi się coraz mniejszy, zupełnie niewystarczający, by pomieścić Vampire’a, ale teraz nie miałem już odwrotu. Prędkość spadała powoli, aż ustaliła się na poziomie 105 mil/h,

a ja, przekroczywszy „krawędź pokładu”, poczułem lekkie drżenie przechodzące przez samolot, kiedy hak uderzył w linę. Następnie miałem wrażenie, jakby maszyna była uwiązana na długiej gumie. Uświadomiłem sobie, że złapałem linę prawidłowo, więc szybko zamknąłem gaz i prawie natychmiast samolot grzmotnął o pokład. Mimo że dość gwałtownie rzuciło mnie w przód, na pasy, lądowania nie zaliczyłbym do nieprzyjemnych.

Przy tym pierwszym lądowaniu udało mi się podręcznikowe podejście i złapanie liny, ale przy drugim byłem nieco za nisko i spód samolotu otarł się o linę. Tym razem wszystko wydarzyło się niesamowicie szybko: w jednej chwili leciałem, a w następnej, ściągnięty z powietrza, zostałem rzucony gwałtownie na pokład. Nie miałem czasu przymknąć gazu, więc kiedy poleciałem do przodu, to razem ze swoją ręką, która dała gaz do dechy – i silnik niemal zawył z bólu. Natychmiast zamknąłem gaz, ale wszystko to trwało trochę czasu i byłem pewien, że musiałem wypalić dziurę w powierzchni pokładu. Kiedy się wygramoliłem, z zaskoczeniem odkryłem, że nie tylko nie uszkodziłem pokładu, ale też najwyraźniej poruszałem się tak szybko, że nikt z patrzących nie zauważył tego mojego dodania gazu.

Kontynuowano prace nad projektem i teraz pokład został zainstalowany na okręcie HMS „Warrior”, do badań na morzu. Planowano, że mamy tam lądować wszyscy trzej, ale nagle admiralicja przypomniała sobie, że przepisy marynarki wojennej zabraniają lądowania na jej lotniskowcach pilotom, którzy nie ukończyli kursu lądowania pokładowego. W związku z tym musiałem się wybrać do Szkocji i przejść szkolenie, tym samym obracając wniwecz pierwotny cel ćwiczenia.

Z różnych powodów musiałem aż do połowy października czekać na kurs, na który wreszcie pojechałem do Milltown, bazy zapasowej podległej Lossiemouth, koło Elgin. Warunki zakwaterowania były nieprawdopodobnie przerażające, bo ta

baza kiedyś należała do RAF-u, ale gdy stała się zbędna, opuszczono ją i wszystko popadło w ruinę. Potem przejęła ją marynarka, ku niezadowoleniu tych nieszczęśników, którzy do niej trafili. Wytrzymałem tam prawie tydzień, a potem przeniosłem się do hotelu.

Pierwsza część szkolenia polegała na tak dokładnym nauczaniu się znaczenia sygnałów dawanych przez oficera lądowania, żeby reagować na nie automatycznie. Potem przyszła pora na lądowania na pokładzie symulowanym na lotnisku – w skrócie ADDL[93] albo potocznie „Addles”. Zazwyczaj uczestniczyło w tym kilka samolotów latających równocześnie po kręgu według sygnałów oficera lądowania, lądujących, natychmiast dodających gazu i odchodzących na następny krąg. W dziesięć dni zrobiłem co najmniej pięćdziesiąt pięć takich symulowanych lądowań na pokładzie; bywało, że w czasie 20-minutowego lotu robiłem ich nawet siedem.

Ostatecznie do Moray Firth zawinął lotniskowiec HMS „Illustrious” i nadeszła pora rzeczywistych lądowań. Wszystkie samoloty przeprowadzili na pokład instruktorzy, a my, uczniowie, pojechaliśmy autobusem przez Inverness, chyba do Invergordon, gdzie wsiedliśmy na pokład niszczyciela, który zabrał nas do „Illustriosa”.

Nazajutrz rano odbyła się końcowa odprawa, na której przydzielono nam kolejność lotów. Miałem polecieć jako pierwszy, a zaraz po mnie jeden z oficerów marynarki, bo samoloty miały operować parami. Wsiedliśmy do swoich maszyn, przeprowadziliśmy wymagane czynności, a potem przyszedł rozkaz: „Uruchamiać!”. Nacisnąłem przycisk rozrusznika. Rozległ się odgłos odpalenia ładunku rozruchowego i mój silnik zaczął pracować. Z drugim samolotem tak nie poszło – pilot odpalał nabój po naboju, ale bez efektu, i w końcu miał silnik tak zalany, że nie było szans na uruchomienie go, dopóki nie wyschnie.

Dostałem zgodę, żeby ruszyć, i pokołowałem do przodu, na hamulcach zwiększyłem obroty, a potem na dany znak już mnie tam nie było, okazało się, że cała sprawa jest znacznie prostsza, niż sobie wyobrażałem. Nabrałem wysokości i zacząłem krążyć wokół okrętu, a drugi samolot został przepchnięty na dziób – pod wiatr o sile 30 węzłów – do zwiezienia na dół windą dziobową, co zajęło trochę czasu. Za każdym moim kółkiem okręt robił się coraz mniejszy, aż gdy dostałem z mostku sygnał do mojego pierwszego lądowania, przybrał proporcje zapałki!

Przy pierwszym lądowaniu złapałem linę nr 3 i zatrzymałem się tak nagle, że osłona kabiny zasunęła się gwałtownie, nieomalże odcinając mi uszy. Mój instruktor, kapitan marynarki Russell, od razu wskoczył na skrzydło i objechał mnie okropnie za lądowanie z zamkniętą osłoną, zwracając mi uwagę na zagrożenie, gdyby samolot wypadł za burtę. Wyjaśniłem mu, że osłona była otwarta podczas startu i zasunęła się dopiero przy lądowaniu, ale potem odkryłem, że to ja nie zablokowałem jej prawidłowo, bo przyzwyczałem się do innej wersji tego samego typu samolotu. Dość prosty błąd i łatwy do popełnienia, ale mógł mieć naprawdę fatalne skutki. Sam Russell wiele lat później poniósł śmierć w podobnych okolicznościach, kiedy jego Scimitar wpadł do morza wskutek niezadziałania instalacji hamującej.

Ukończyłem moją serię lądowań bez żadnych kłopotów i zakwalifikowałem się jako „biegły w lądowaniach pokładowych”. Następnie, posiadwszy tę zbędną umiejętność, wróciłem do Farnborough, gotowy do następnego etapu. Pomimo tych wszystkich przygotowań i kilku morskich wycieczek na HMS „Warrior”, nigdy tak naprawdę nie miałem okazji do wylądowania na pokładzie. Stopniowo traciłem zainteresowanie tą sprawą, zwłaszcza że pierwotny cel mojego udziału w badaniach został udaremniiony przez biurokrację.

Jeden rejs na HMS „Warrior” pamiętam za to aż za dobrze. Kiedy wyszliśmy z Portsmouth na kanał, pogoda zaczęła się

pogarszać z minuty na minutę i wkrótce było oczywiste, że nie ma nadziei na loty. W tej sytuacji dowódca okrętu zawrócił do Portsmouth, ale okazało się, że stan morza uniemożliwia nam wejście do portu. Konieczne było posłanie po łódź admiralską – bo na pokładzie był admirał – ale i dla niej morze było zbyt wzburzone, więc z pomocą musiał przyjść holownik. Dopiero jemu udało się przebić z portu, podejść do nas i ustawić się burta w burtę.

Z zainteresowaniem obserwowałem wszystkie te manewry, zwłaszcza kiedy rzucono przez burtę drabinę sznurową, która zawisa kilka stóp nad pokładem holownika. Nie byłem już tak zaciekawiony, kiedy podszedł do mnie oficer i zakomunikował:

– Dobra, sir! Pan pierwszy.

Spojrzałem na niego z przerażeniem i powiedziałem:

– Co, ja mam po tym zejść?

– Zgadza się! – odpowiedział. – W drogę!

Nie za bardzo mogłem odmówić na oczach wszystkich tych uśmiechających się, granatowych straceńców, więc rad nierad przełożyłem nogę za burtę i, nienawidząc każdej sekundy, zacząłem powoli schodzić w dół, pilnując się, żeby patrzeć tylko w górę, bo to pozwalało uniknąć zawrotów głowy. Pokonałem już około trzech czwartych drogi na dół, gdy ktoś krzyknął:

– Stop, sir! Trzymaj się!

Jakbym do tej pory tego nie robił! Moje odciski palców pewnie do dziś można znaleźć na szczeblach tamtej drabinki.

W każdym razie zatrzymałem się, spojrzałem w dół i zobaczyłem, że holownik odpłynął! Pode mną nie było niczego oprócz wzburzonego morza, które uniemożliwiło holownikowi utrzymanie pozycji. Teraz manewrował, by wrócić na swoje miejsce. Poczekalem, aż jego krawędź stuknęła o burtę HMS „Warrior”, a potem po prostu puściłem drabinę i wylądowałem na pokładzie jak kupka nieszczęścia.

Od tamtej pory nigdy nie byłem w morzu na lotniskowcu.

Kiedy ja czekałem na swój kurs w marynarce, w Farnborough wiele się działo. Najważniejsze były przygotowania do wystawy i pokazów lotniczych Towarzystwa Brytyjskich Konstruktorów Lotniczych (SBAC), które we wrześniu 1948 roku miały się po raz pierwszy odbyć w Farnborough. Stworzyło to mnóstwo nowych problemów, a przy tym kolidowało z naszymi programami badawczymi.

Jako szef pilotów doświadczalnych automatycznie byłem członkiem Komisji Kontroli Lotów, wraz z dowódcą, starszym kontrolerem ruchu lotniczego oraz kilkoma starszymi i bardziej doświadczonymi cywilnymi pilotami doświadczalnymi, takimi jak „Mutt” Summers, Gordon Slade i „Bill” Pegg. Było mi dane należeć do tej komisji podczas pierwszych dwóch pokazów i byłem też mocno zaangażowany w organizację i przygotowania do trzecich, choć zanim się one odbyły, zostałem już przeniesiony gdzie indziej.



Johnny pilotuje Spitfire'a z Farnborough jako szef pilotów doświadczalnych,
wrzesień 1948 r.

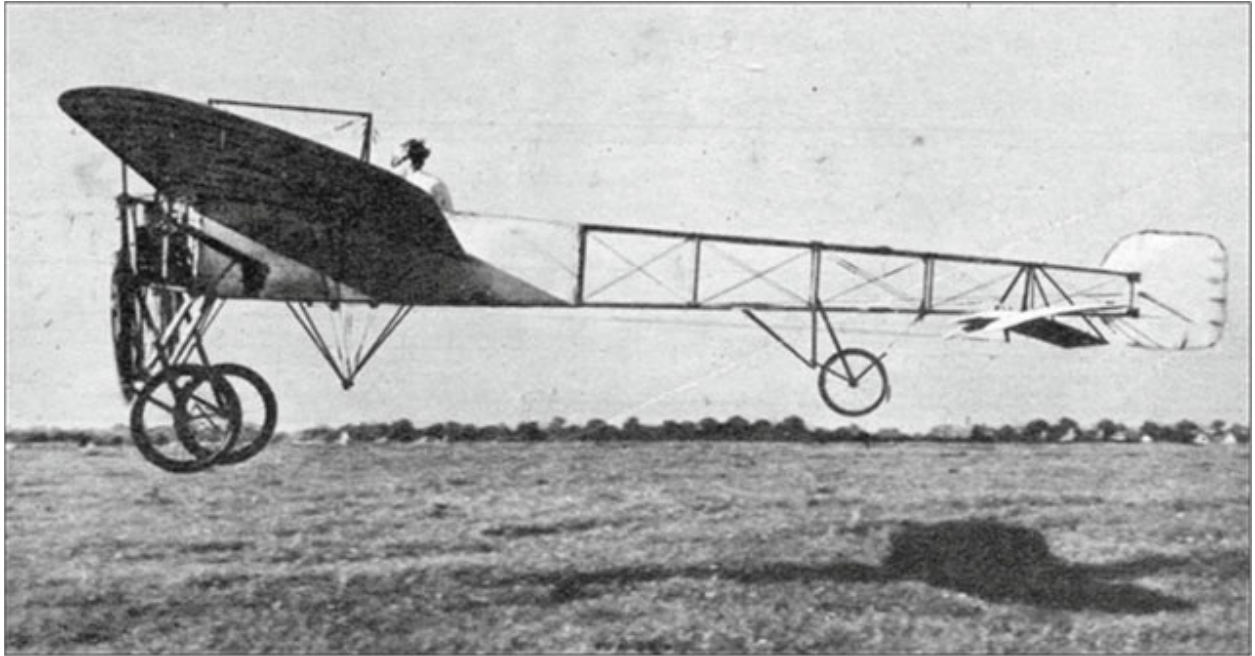
Tamte pierwsze pokazy miały niewiele wspólnego z dzisiejszą imprezą – ogromną i precyzyjnie zorganizowaną, a słynne „przyczepy” (jak nadal są nazywane, choć dziś w większym stopniu przypominają drogie restauracje) były rzeczywiście prawdziwymi przyczepami kempingowymi i początkowo było ich około czterech! Pokazy odniosły ogromny sukces i od tamtej pory stały się oczywiście ważnym wydarzeniem państwowym.

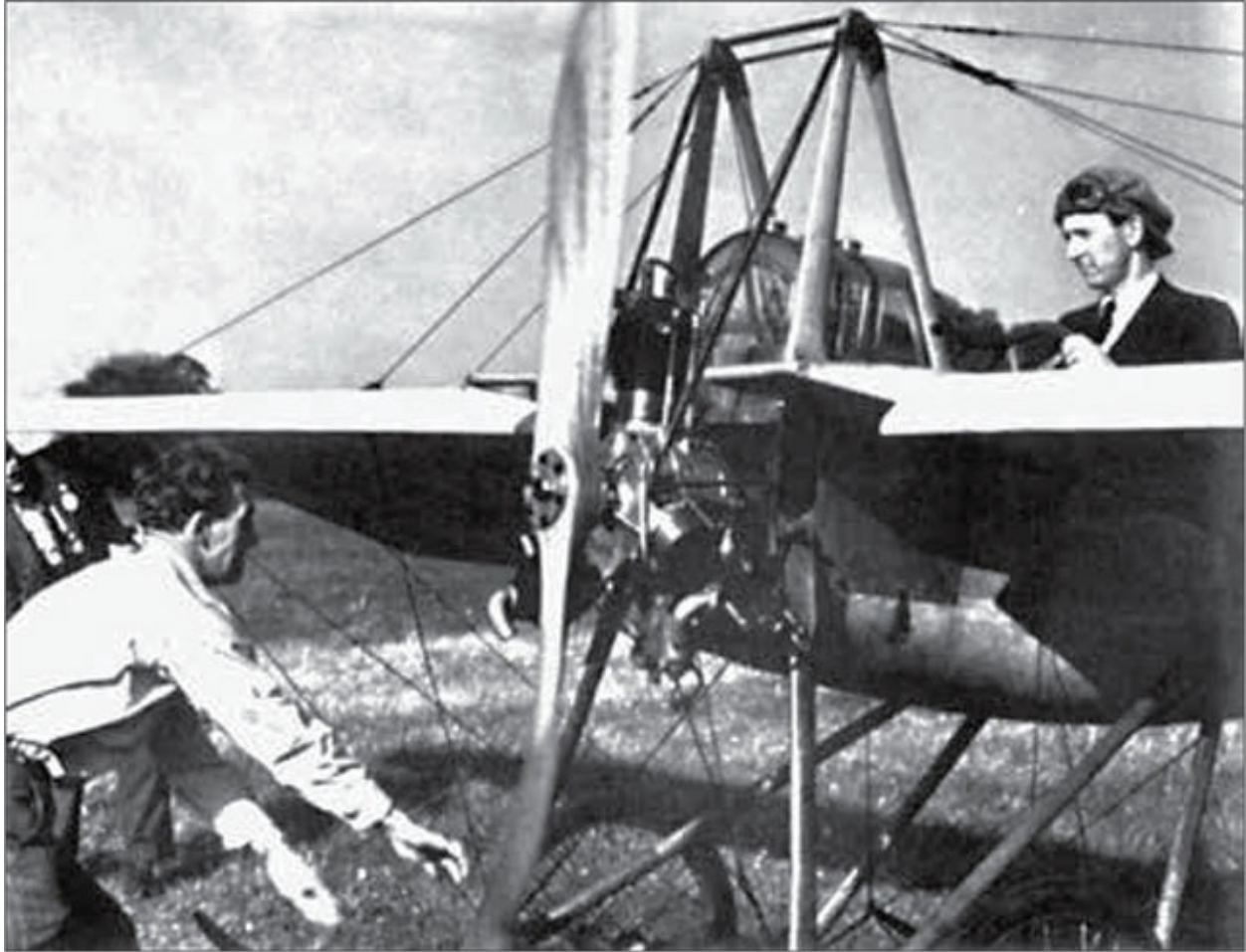
Silyn Roberts został przeniesiony do Niemiec, a na jego miejsce przyszedł Allen Wheeler, jeden z niewielu, jeśli nie jedyny oficer, który dwukrotnie dowodził Działem Lotów Doświadczalnych. Zaangażowany w wiele różnych przedsięwzięć, był też powiernikiem Fundacji Shuttleworth, utrzymującej w stanie lotnym kilka staroświeckich samolotów.

W maju 1949 roku Królewskie Towarzystwo Aeronautyczne (RAeS) zorganizowało doroczne *garden party* w White Waltham koło Maidenhead, a w towarzyszącym mu programie lotów pojawiło się trochę z tych starych samolotów. Jeffrey Quill, sławny pilot doświadczalny Spitfire'ów, miał pilotować Bleriota IX z 1909 roku, Dickie Martin – jednopłat Blackburn z 1912 roku, a dla mnie przeznaczono jednopłat Deperdussin z 1911 roku, napędzany trzycylindrowym gwiazdowym silnikiem Anzani o mocy 25 KM.

Silnik zastartował łatwo i pracował pięknie, a samolot wystartował bardzo szybko, ale stwierdziłem, że sterowanie poprzeczne, polegające na wyginaniu (skręcaniu) całego skrzydła, pozostawia sporo do życzenia! To była świetna zabawa, ale niestety wolno nam było zrobić jedynie prosty podskok, co wywołało falę utyskiwań ze strony weteranów, którzy pisali potem do prasy nieprzyjemne listy o „żałosnym pokazie samolotów”, na których oni w swoim czasie dokonywali

„wielkich i śmiałych wyczynów”.





Jeffrey Quill za sterami Bleriota XI z 1909 r. i Johnny Kent za sterami Deperdussina z 1911 r., należących do Fundacji Shuttleworth, White Waltham, 1949 r.

Chociaż nie mam zamiaru ani trochę umniejszać wspaniałych osiągnięć tych wczesnych awiatorów, obawiam się, że ich wspomnienia były – w niektórych przypadkach – trochę zniekształcone. Pamiętam, jak właśnie tamtego dnia jeden z nich opowiadał mi, jak to zwykł był latać Bleriotem i Deperdussinem podczas wichury, ale chwilę potem stwierdził, że w nałóg palenia popadł właśnie z powodu latania. Kiedy zapytałem, jak to – wyjaśnił, że zwykle wychodzili rano na dwór, zapalali papierosa i sprawdzali dym: jeśli jego smuga odchyłała się od pionu powyżej pewnego kąta, to nie latali. Też mi wichura!

W ramach zmiany scenerii, zaledwie kilka dni po locie

Deperdussinem, po raz pierwszy poleciałem na bezogonowym samolocie doświadczalnym de Havilland 108 Swallow. Był to jedyny samolot o takim układzie, jakim kiedykolwiek leciałem, i muszę przyznać, że nie zależy mi na lataniu podobnym. Choć w normalnych warunkach lotu nie sprawiał żadnych trudności, to w pewnych okolicznościach mógł być bardzo niebezpieczny. Popularny komentarz na jego temat w tamtych czasach mówił, że nie ma on żadnej takiej wady, z którą nie byłby sobie w stanie poradzić cholernie dobry ogon[94].

Podczas wspomnianych już pokazów SBAC udało mi się polatać w kilku różnych latających maszynach, włącznie z ogromnym, trójwirnikowym śmigłowcem Cierva Air Horse, napędzanym silnikiem Merlin o zredukowanej mocy. Wyglądał bardzo dziwnie, a kiedy po lądowaniu zamykało się gaz, z układu wydechowego w dachu kabiny ziały wielkie jęzory płomieni – widok był naprawdę przerażający! Niewiele miesięcy później przedni wirnik tej maszyny uległ awarii i śmigłowiec rozbił się – zginęli obaj piloci, Alan Marsh i „Jeep” Cable, jedni z najbardziej doświadczonych pilotów wiropłatowych na świecie.



Spotkanie pilotów podczas kręcenia filmu Bitwa o Anglię, 1968 r. Na wózku inwalidzkim siedzi lord Hugh Dowding, a za nim od lewej: Al Deere, Tom Gleave, Robert Stanford Tuck, Bolesław Drobiński, Douglas Bader, Ludwik Martel, Johnny Kent, Peter Townsend (Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego)

Później w tym samym miesiącu zostałem zaproszony do wzięcia udziału w pokazie z okazji rocznicy Bitwy o Anglię w North Weald i – wraz z Douglasem Baderem i Bobem Doe – udzielenia wywiadu telewizji BBC. Wywiad przeprowadzał Richard Dimbleby^[95]. Normalka, ustawiono nas trzech obok Hurricane'a i padło pytanie:

– Który samolot wygrał Bitwę o Anglię: Spitfire czy Hurricane?

Jeden odpowiedział, że Spitfire, drugi – że Hurricane, a ja – że obydwa, za co Douglas łagodnie mnie potem zbeształ w swoim felietonie w gazecie. Po wywiadzie, gdy staliśmy, nadal rozmawiając, pojawił się obok mały chłopiec, minął Boba Doe,

mnie i Douglasa, i zwrócił się do Richarda Dimbleby'ego:

– Poproś o autograf, proś pana!

Nie zdawaliśmy sobie sprawy, że incydent ten został uwieczniony na fotografii, która została potem zamieszczona w książce o Douglasie Baderze *Reach for the Sky* (*Sięgnąć nieba*) z bardzo odpowiednim podpisem: „Sic Transit Gloria!”^[96].



Lord Hugh Dowding (na wózku) w rozmowie z aktorką Susannah York podczas kręcenia filmu *Bitwa o Anglię* w 1968 r. W tle stoją od lewej: Al Deere, Douglas Bader, Tom Gleave, Robert Stanford Tuck i Johnny Kent (Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego)

Oprócz pokazów SBAC, które stały się w Farnborough cyklicznym wydarzeniem, w 1950 roku czekała nas konieczność zorganizowania na naszym lotnisku, na około dwa miesiące przed pokazami, parady RAF-u. Najpierw przez wiele miesięcy mieliśmy rozrastającą się jednostkę RAF na naszym progu, a wiosną to miejsce było już zdecydowanie przeludnione. Nie podobały mi się te kolejne zakłócenia naszego programu doświadczalnego, więc kiedy „Sandy” Johnstone, kolejny mój stary kumpel-myśliwiec, zajmujący się w Ministerstwie Lotnictwa przeniesieniami oficerów, zadzwonił i zapytał, czy chciałbym wyjechać do Stanów, z radością skorzystałem z tej możliwości. Wyjaśnił, że jeden z oficerów, którzy byli na wymianie w Dziale Lotów w Każdych Warunkach Pogodowych USAF, zginął niedawno w wypadku i szukają zastępstwa. Pomimo tych przykrych okoliczności wchodzenia na miejsce nieboszczyka, miałem wielką chęć na ten wyjazd.

Moja druga tura w Farnborough przypadła na najbardziej niebezpieczny okres w historii tego ośrodka. Mieliśmy wtedy sporo ofiar, podobnie jak Imperialna Szkoła Pilotów Doświadczalnych. Pierwszą stratą, bardzo dotkliwą, była śmierć majora Wittome’a, który najpierw cudem przeżył bardzo poważny wypadek w Meteorze, ale wkrótce potem zginął w Spitfirze. W ten sposób straciliśmy nie tylko wybitnego pilota doświadczalnego, prymusa swojego kursu w ETPS, ale i bardzo miłego człowieka.

Gorszy tylko o włos od Wittome’a w ETPS był major Stuart Muller-Rowland, najmłodszy z trzech braci – wszyscy wyróżnili się podczas wojny. Gdy Brown wrócił do marynarki wojennej, Muller-Rowland zastąpił go na stanowisku dowódcy eskadry i był tam niezwykle operatywny.

W tym okresie trwały badania nad skrzydłem trójkątnym (delta) i mieliśmy w toku dwa projekty badawczo-rozwojowe. Jeden, Avro 707, wykonał już szereg lotów, ale program

doświadczalny nie został jeszcze rozpoczęty. Rozbił się kilka mil od lotniska podczas pierwszego lotu z Farnborough – zginął w nim pilot doświadczalny firmy Avro, Red Essler. Drugi projekt powstawał w firmie Boulton & Paul według założeń RAE i początkowe próby w locie mieli prowadzić piloci doświadczalni RAE, co oznaczało, że to ja powinienem go oblatywać.

Jako że próby stateczności w tunelu aerodynamicznym wcale nie wypadły obiecująco, a ja miałem niewielkie doświadczenie na 108-kach, nie byłem specjalnie entuzjastycznie nastawiony do tego projektu. Z drugiej strony, Muller-Rowland po prostu nie mógł się doczekać, by dostać go w swoje ręce, ale to jednak był mój obowiązek. Rozmawialiśmy o tym długo któregoś dnia i chociaż nawzajem rozumieliśmy i uznawaliśmy swoje racje, nie ulegało wątpliwości, że Stuart będzie bardzo rozczarowany, jeśli nie przeprowadzi tego pierwszego lotu. Stwierdziłem jasno, że nie chcę go pozbawić jego radości, ale to ryzykowna sprawa i uważam, że oblot jest moim obowiązkiem.

Rozumiał moje argumenty, ale powiedział:

– Rozumiem, ale nie sądzę, że musisz automatycznie brać na siebie każde ryzykowne zadanie tylko dlatego, że jesteś szefem pilotów doświadczalnych; zresztą to coś, na czym mam latać dziś po południu, jest znacznie niebezpieczniejsze niż Delta.

Ewidentnie nie posuwaliśmy się naprzód, więc powiedziałem:

– OK, porozmawiamy o tym, jak będzie bliżej oblotu i może uda nam się wymyślić coś, co będzie odpowiadało nam obu.

Dwadzieścia minut później już nie żył.

Obserwowałem jego start Swallowem i wznoszenie na północny wschód. Miałem wrażenie, jakby niemal tuż potem zadzwonił ten telefon z informacją, że widziano samolot wylatujący z chmur w kawałkach, a we wraku znaleziono ciało pilota. Ta strata była strasznym ciosem i dotknęła wszystkich, nawet tych, którzy nie znali go osobiście. Dla mnie, pamiętającego naszą ostatnią rozmowę, był to ciężki cios.

Stanowisko dowódcy eskadry musiał po nim objąć ktoś, na kim mogliśmy polegać i o kim wiedzieliśmy, że ma potrzebne doświadczenie i umiejętności. „Jumbo” Genders został kilka miesięcy wcześniej przeniesiony gdzie indziej i w normalnej sytuacji nie mógłby wrócić do latania doświadczalnego przed ukończeniem co najmniej jednej tury zwykłych obowiązków w RAF-ie. Wtedy jednak, ze względu na tę szczególną sytuację, udało mi się wynegocjować odstępstwo od tej zasady i „Jumbo” wrócił do nas, by objąć dowództwo Eskadry Aerodynamiki.

Ogółem zbudowano trzy 108-ki. Pierwsza była w zasadzie Vampire'em ze skośnym skrzydłem i stałymi slotami, ale nie była w stanie rozwinąć dużej prędkości. Pozostałe dwie były o wiele czystsze aerodynamicznie i John Derry przekroczył prędkość dźwięku, jako pierwszy Brytyjczyk w brytyjskim samolocie, właśnie w tej maszynie, w której później zginął Stuart Muller-Rowland. Wcześniej sam Geoffrey de Havilland zginął w tym drugim „szybkim” egzemplarzu, który rozleciał się nad ujściem Tamizy.

W niespełna miesiąc po objęciu eskadry „Jumbo” wystartował w ostatniej „wolnej” 108-ce, żeby przeprowadzić kilka prób przeciągnięcia. Potem dowiedziałem się, że maszyna rozbiła się jakieś dziesięć mil od lotniska. „Jumbo” wyskoczył, ale był zbyt nisko i spadochron go nie uratował. Wiem, że postęp musi trwać, a badania go umożliwiają, ale często miałem wrażenie, że cena, jaką za niego płacimy, jest zbyt wysoka i właśnie utrata tych trzech bardzo wybitnych, młodych ludzi była tego potwierdzeniem.

Oczywiście, nie wszystkie wypadki były śmiertelne, a niektóre z nich były bardzo zabawne, choć kosztowne. Nigdy nie zapomnę tego, który zdarzył się podczas prób z hakiem samolotu Westland Wyvern, pilotowanego przez jednego z naszych oficerów marynarki, kapitana Jocka Elliota.

Jeden z pasów startowych w Farnborough wyposażono

w instalację lin hamujących i samoloty dla marynarki poddawano tam próbom przed faktycznym lądowaniem na lotniskowcu. Różne prędkości wejścia uzyskiwano przez rozpędzanie się do tych lin na pasie startowym z większej odległości; przy tej próbie prędkość była dość wysoka. Jock ustawił samolot, zwiększył obroty silnika na hamulcach, a potem zwolnił je i wystrzelił wzdłuż pasa startowego, jego hak złapał linę i... zawiodła instalacja hamująca. Lina po prostu rozwinęła się, a potem zatrzymała!

Samolot rozpadł się w miejscu połączenia transportowego tuż za kabiną i Jock stwierdził, że patrzy w niebo przez łopaty śmigła, kiedy razem z przodem samolotu przeleciał wzdłuż pasa startowego i zatrzymał się na polu golfowym. Tymczasem cały tył trzął się przez chwilę na rozciągniętej linie, po czym wystrzelił do tyłu, jak kamień z procy, zatrzymując się na drugim końcu pasa startowego. Jock był zupełnie niedraśnięty, choć trochę zaskoczony.

Były też liczne przykłady podobnie dziwnych wypadków, ale brak tu miejsca na ich opisywanie.



John Cunningham – szef pilotów doświadczalnych de Havillanda, Johnny Kent,
Paul Ritchie – autor książki Pilot myśliwca (Fighter Pilot), i Tom Calnan –
następca autora w Farnborough

Krótko przed paradą RAF-u przekazałem funkcję mojemu następcy, podpułkownikowi Tommy'emu Calnanowi, bardzo doświadczonemu pilotowi rozpoznania fotograficznego. Odchodziłem z mieszanymi uczuciami, bo bardzo chętnie bym tam został, ale prawie na pewno i tak przeniesiono by mnie w ciągu najbliższego pół roku do roku, a nie mogłem się już doczekać mojego wyjazdu do Stanów Zjednoczonych.

Po dokonaniu formalności związanych z przekazaniem dowództwa udaliśmy się do kasyna oficerskiego, a kiedy wyjeżdżałem przez bramę po raz ostatni jako szef pilotów doświadczalnych, z naprzeciwka nadleciała Delta!

92 ETPS – Empire Test Pilots’ School (ang.)

93 ADDL – *Airfield Dummy Deck Landings* (ang.).

94 Trawestacja popularnego lotniczego powiedzenia, że samolot „nie ma żadnej takiej wady, z którą nie byłby sobie w stanie poradzić cholernie dobry pilot”.

95 Richard Dimbleby – znany ówczesnie brytyjski dziennikarz i spiker telewizyjny.

96 *Sic transit gloria* (łac.) – Tak przemija chwała.

12. Oficer na wymianie

Moja żona Betty i ja – pobraliśmy się wkrótce po wojnie – bardzo komfortowo przepłynęliśmy Atlantyk do Nowego Jorku statkiem RMS „Mauretania”, a następnie udaliśmy się do Waszyngtonu, aby dokonać różnych formalności, po czym wyjechaliśmy pociągiem do Dayton, w stanie Ohio. U celu podróży powitali nas „Tich” Whiteley i Jock MacIlwain, dwaj inni oficerowie na wymianie, z żonami. Zajęli się nami bardzo sympatycznie i wyjaśnili, jak wygląda organizacja RAF-owskiego komponentu, w którym było ogółem szesnastu oficerów. Potem zabrali nas do apartamentu, który został dla nas na początek przygotowany. Po jakimś czasie wynajęliśmy ładny mały domek, który był bardziej przestronny i był bliżej bazy.

Drugiego dnia Jock podrzucił mnie do bazy lotniczej Wright Patterson, gdzie stacjonowała moja nowa jednostka – Dział Lotów w Każdych Warunkach Pogodowych. Baza, położona kilka mil za Dayton, była ogromna. Miała około dziesięciu mil długości i obejmowała dwa lotniska, każde większe niż to w Farnborough. Codziennie wjeżdżało tu i wyjeżdżało ponad 20 000 prywatnych samochodów i choć personel był głównie cywilny, to w bazie służyło o 1500 oficerów więcej, niż liczył cały RAF w chwili mojej promocji oficerskiej!



Ślub Johnny'ego i Elizabeth („Betty”), 5 czerwca 1948 r.

Tak gigantyczna organizacja musiała mieć ogromne, papierkowe imperium i skomplikowaną procedurę przyjmowania w swoje szeregi. Musiało upłynąć kilka dni, zanim zostałem Przetworzony, Zorientowany i Zindoktrynowany.

Kiedy przechodziłem odpowiednie czynności wymagane tą procedurą, gdzieś na lotnisku lub w jego pobliżu zadudniła rwana seria wybuchów, a przynajmniej tak to brzmiało. Uznałem to za piaskowanie albo likwidację starej amunicji, ale że od wybuchu wojny koreańskiej minęło zaledwie parę dni, hałas ten spowodował zaskakujące zdenerwowanie wśród personelu

przebywającego w dużej sali w dowództwie. Można było pomyśleć, że Rosjanie pukają do drzwi, chociaż wtedy Dayton leżało daleko poza zasięgiem bombowców każdego potencjalnego wroga.

W tym czasie nikt najwyraźniej nie brał pod uwagę, że przekraczanie przez samolot prędkości dźwięku powoduje huk. Samolotów zdolnych do przekroczenia liczby Macha równej jeden[97] było, oczywiście, bardzo niewiele, a jedynym w normalnej służbie był North American Sabre. Od pewnego czasu farmerzy w pobliżu bazy lotniczej Edwards na pustyni Mojave, będącej ośrodkiem badawczym, donosili o rzekomo niewyjaśnionych eksplozjach. Następnie zauważono, że występowanie tych wybuchów zbiega się w czasie z próbami nurkowania samolotów F-86 Sabre, więc przeprowadzono dodatkowe badania i ustalono ponad wszelką wątpliwość, że to samoloty powodują ten odgłos – teraz nazywany „gromem dźwiękowym”.

Teoretycy, jak to często bywa, nie chcieli tego wyjaśnienia przyjąć do wiadomości, więc ich liczną grupę zaproszono do Dayton, żeby sami posłuchali. Major Dick Johnston, w owym czasie rekordzista świata w prędkości lotu, wzniósł się myśliwcem F-86 na dużą wysokość nad lotniskiem Wright Field i wykonał szereg lotów nurkowych, celując w „wątpiących Tomaszów”. Wywołane przez niego gromy przekonały teoretyków i wystraszyły personel biurowy.

Dział Lotów w Każdych Warunkach Pogodowych, do którego mnie przydzielono, stacjonował na lotnisku Patterson, większym z tamtejszych dwóch. Placówka ta wypracowała sobie poważną reputację przez intensywny program badania problemów związanych z przelatywaniem przez burze. Wyniki tego programu stanowiły niezwykle cenny wkład w udoskonalanie technik latania. Obalwszy wiele starych teorii, dostarczyły ogromną ilość informacji, które pozwoliły rozwinąć techniki

penetracji burzy i innych warunków wytwarzających silne turbulencje przez różne typy samolotów.

Z tej pracy badawczej wyrósł specjalny oddział tego działu o nazwie Oddział Doświadczalny Fazy 5 i mnie postawiono na jego czele. Nie wdając się w szczegóły, wyjaśnię tylko, że wszystkie nowe samoloty przed przyjęciem do użytku w USAF musiały przejść pewne rutynowe próby. Były one podzielone na „fazy” i „faza 5” obejmowała badanie samolotu i jego wyposażenia pod kątem przydatności do działań w każdych warunkach pogodowych. Po zakończeniu prób sporządzano raporty, zalecające najlepsze techniki obsługi dla określonego samolotu.

Oddział ten był częścią działu, którego szefem był pułkownik Jack Taylor, a pozostałe sekcje zajmowały się różnymi programami badawczymi dotyczącymi wykorzystania różnych elementów wyposażenia i oprzyrządowania opracowanych w celu ułatwienia działań w każdych warunkach pogodowych. Obejmowały one m.in. systemy automatycznego lądowania, automatyczne systemy kontroli ruchu lotniczego oraz oświetlenie kabiny, że wymienię tylko kilka.

Byłem w Wright-Pat od niedawna, kiedy pojawiła się okazja odwiedzenia ośrodka badawczego w Langley Field. Poleciałem tam czterosilnikowym bombowcem odrzutowym B-45 w towarzystwie mojego inżyniera lotniczego, cywila nazwiskiem Binckley, i kapitana Kestersona, jednego z moich pilotów. Wszyscy byliśmy pod wrażeniem tej wizyty i bardzo nam się tam podobało, ale drugiego dnia nagle uświadomiłem sobie, że nie podpisaliśmy księgi gości w recepcji. Poszliśmy tam zatem niezwłocznie i wpisaliśmy konieczne szczegóły w książkę dostarczonej przez uroczą asystentkę recepcjonisty, która, nim odeszliśmy, rutynowo zapytała:

– Jesteście wszyscy obywatelami amerykańskimi?

Wyglądała na mocno wstrząśniętą, kiedy odpowiedziałem:

– Nie, ja nie jestem.

Zapytała mnie więc, kim jestem, a ja odpowiedziałem, że mój wpis w książce powinien to wyjaśnić – napisałem tam: „RAF”. Teraz przyszła moja kolej na wstrząs, kiedy zapytała:

– A co to znaczy „RAF”?

Powinienem był zachować więcej rozsądku i zdawać sobie sprawę, że zwłaszcza w tamtym czasie Amerykanie mieli niewiele albo w ogóle zero poczucia humoru, gdy chodziło o komunizm – gwiazda McCarthy’ego akurat wtedy wschodziła. Ale ja, bardzo głupio, odpowiedziałem na jej pytanie:

– Z pewnością pani wie – RAF oznacza Russian Air Force[98]!

To wystarczyło – miałem wrażenie nagłej eksplozji, zostałem zasypany pytaniami: skąd przyjechałem, jak się tu dostałem, jak długo tu byłem, co widziałem? Potem wybiegła nagle i po chwili wróciła ze swoim szefem, a ja zacząłem sobie przypominać historie o Torquemadzie[99], ale w końcu puszczono mnie wolno. Było mi jednak bardzo przykro, bo wywołało to nedorzeczną burzę, a moi dwaj amerykańscy koledzy oberwali kolejną burę po naszym powrocie do Dayton.

Amerykanie zaczęli się bardzo interesować systemem tankowania w locie z wykorzystaniem elastycznego przewodu firmy British Flight Refuelling Company. Przedstawiciele firmy byli w Wright-Patterson na próbach tego systemu z użyciem bombowców B-29, a ja wpadłem na Pata Hornidge’a, pilota doświadczalnego firmy. Poznałem go kiedyś w Anglii, a teraz, dzięki tej znajomości, miałem okazję wziąć udział w tych próbach w locie. Wprawdzie wcześniej widziałem pokaz tego w Meteorze, wyposażonym w sondę umieszczoną w dziobie, ale osobiście nigdy tego nie próbowałem. W B-29 sonda została zamontowana nad kabiną, tak że pilot nie był z nią w jednej linii i w konsekwencji dość trudno było ocenić podejście. Ponadto samolot wywoływał sporą falę dziobową, co wpływało na końcówkę przewodu i stożkowy metalowy przyrząd, mający

stanowić łatwy punkt celowania przy wprowadzaniu sondy do gniazda do tankowania, umieszczonego na końcu przewodu. Dość często, akurat kiedy miał nastąpić kontakt, fala dziobowa odpychała tę końcówkę od sondy i tłukła nią po całej przedniej szybie naszego B-29: obawiałem się, że szyba rozprysnie się w którymś momencie, ale w rzeczywistości nie było na niej nawet zarysowania.

Kiedy sam kupiłem małą awionetkę, poznałem wielu amerykańskich prywatnych właścicieli samolotów w okolicy Dayton i bardzo ciekawe było dla mnie dowiedzenie się, jak na samolot patrzy taki zwykły, przeciętny człowiek. W kontynentalnej części Stanów Zjednoczonych były 93 tysiące maszyn cywilnych, a większość z nich znajdowała się w prywatnych rękach. Samolot uzyskał status niemal taki sam jak rodzinne auto.

Poznałem na przykład pewnego człowieka – był już wtedy w mocno średnim wieku, ale nie miał wylatanych nawet trzydziestu godzin – który niewiele myśląc, zabrał żonę w małym, dwumiejscowym jednopłacie z silnikiem 65 KM w daleką drogę do San Francisco i z powrotem. W tym celu musiał przelecieć wiele mil nad monotennie płaską prerią, przekroczyć pasma górskie o wysokości 10 000 stóp i rozległe połacie pustyni. W nawigacji polegał na busoli, mapach i odbiorniku radiowym za dwadzieścia dolarów, na którym mógł odbierać system nawigacyjny Radio/Range. Nie miał jednak żadnego nadajnika, więc nie mógłby wezwać pomocy, a w dodatku spora część lotu odbywała się w nocy!

Na moją prośbę Jack Taylor załatwił mi udział w kursie szkoły egzaminatorów przyrzadowych USAF na Florydzie. Wziąłem Betty i pojechaliśmy z naszym synkiem Stuartem, podskakującym na tylnym siedzeniu, co chyba mu specjalnie nie przeszkadzało. Dostaliśmy niezwykle komfortowe zakwaterowanie w bazie, tuż nad brzegiem Zatoki

Meksykańskiej. Obsługa też była doskonała i szybko stało się jasne, że dostaliśmy najlepszą kwaterę w bazie. Dopiero później odkryłem, że zostałem wpisany do dokumentów kursu jako „Wing Commander”[100], a miejscowe władze uznały, że dowodzę skrzydłem w USAF, więc muszę mieć stopień generała.

Podczas kursu wpadłem w tarapaty, które wcześniej spowodowały już śmierć wielu pilotów i ich pasażerów. Otóż wykonywałem ćwiczenie polegające na zniżaniu się z określonej odległości w zasłoniętej kabinie, zaczynając z wysokości 30 000 stóp. Schodząc coraz niżej na podejściu do lotniska, czekałem, aż mój instruktor, siedzący na przednim fotelu i mający widok na zewnątrz, przejmie stery albo powie mi, żebym przeszedł nad pasem. Nic takiego się nie stało, więc kiedy doszedłem do 300 stóp, dodałem gazu i zacząłem się wznosić. W tym momencie zapytał, co robię, więc odpowiedziałem mu, że nie jestem jeszcze przygotowany do lądowania odrzutowcem na ślepo. Wtedy on spokojnie poinformował mnie, że zostało mi jeszcze 10 000 stóp! Był to klasyczny przypadek pomyłki o 10 000 stóp wskutek błędnej interpretacji trójwskazówkowego wysokościomierza.



Żartobliwy certyfikat wydany autorowi w bazie Wright Patterson w 1950 r. upoważniający do lotów, jedynie gdy kolor nieba jest zbliżony do błękitu tego dokumentu (ze zbiorów Tomasza Dreckiego)

Na szczęście pomyliłem się w bezpieczną stronę. Zaledwie kilka tygodni po moim powrocie do Dayton jeden z moich bardziej doświadczonych oficerów, kapitan Hank Raschke, wykonywał serię prób samolotu Northrop F-89 Scorpion, lecąc z zasłoniętą kabiną. Był to samolot dwumiejscowy, ale na tylnym fotelu zainstalowano automatyczny rejestrator, więc nie było miejsca dla obserwatora. Aby zapewnić obserwację, zawsze

leciał obok maszyny doświadczalnej samolot towarzyszący, aby ostrzec pilota o zbliżającym się samolocie lub innych zagrożeniach. W tym przypadku Hank zrobił szereg zniżeń z 20 000 i 30 000 stóp, za każdym razem przerywając, kiedy dotarł do minimalnej wysokości. Tym razem przypuszczalnie błędnie zinterpretował wskazania wysokościomierza i po przeprowadzeniu zniżania, mimo gorączkowych ostrzeżeń pilota samolotu towarzyszącego, nadal obniżał lot poniżej wysokości odejścia, aż w końcu uderzył w ziemię i zginął.

Cała organizacja w Wright-Patterson, w tym dział prób w locie, różne laboratoria i inne komórki prób i badań, były pod pełną kontrolą ośrodka rozwojowego lotnictwa Wright, którym w tym czasie dowodził generał dywizji Dent. W 1951 roku postanowił on zabrać grupę oficerów na pokazy SBAC w Farnborough. Ze względu na moje związki z Farnborough włączył mnie do ekipy, która miała mu towarzyszyć. W zespole znaleźli się m.in. generał Al Boyd, dowódca bazy lotniczej Edwards, i major „Chuck” Yeager, pierwszy człowiek, który przekroczył prędkość dźwięku.

Wszyscy – w sumie było nas szesnastu – załadowaliśmy się do Douglasa C-54 i wystartowaliśmy do Anglii. Nasza trasa wiodła przez Pittsburgh, gdzie zatrzymaliśmy się na około pół godziny, a następnie Goose Bay na Labradorze, gdzie uzupełniliśmy paliwo. Następny odcinek prowadził nad południowym krańcem Grenlandii, gdzie mieliśmy wspaniały widok na gigantyczne góry lodowe. Po ośmiogodzinnym locie wylądowaliśmy w Keflavik na Islandii. Tu spędziliśmy większą część dnia i zwiedziliśmy stolicę, po czym odlecieliśmy do Paryża, gdzie wylądowaliśmy po mniej więcej siedmiu godzinach od opuszczenia Islandii.

Zostawiłem tu ekipę i udałem się do Anglii, aby dokonać niezbędnych przygotowań. Pozostali odwiedzili Wiesbaden i Brukselę, po czym wrócili do Paryża, aby przygotować się do podróży do Londynu.

Po kilku dniach w Londynie i obejrzeniu pokazów

w Farnborough wyruszyliśmy w drogę powrotną do Dayton – pierwszy przystanek: Madryt. Tu zatrzymaliśmy się w hotelu Velazquez, który był prawdziwym pałacem. Jedzenie było bardzo dobre, wino doskonałe, a w mieście wszystko było śmiesznie tanie; nawet taksówki do nocnych lokali – ale tylko dopóki nie chciałeś wracać, bo wtedy cena rosła blisko dziesięciokrotnie.

Pewnego wieczoru we trzech – pozostali dwaj byli wcześniej pilotami bombowymi – poszliśmy do jednego z bardziej popularnych klubów. Jeden z moich kompanów chciał w tej podróży być niegrzecznym chłopcem, ale do tej pory nie miał odwagi – i to była jego ostatnia szansa. Rozglądając się, spostrzegł bardzo efektowną blondynkę.

– Wiesz, John – zwrócił się do mnie. – Sądzę, że mogę ją poderwać!

Ponieważ było oczywiste, że ona właśnie po to tam przyszła, powiedziałem, że też tak uważam. Dał jej znak ręką i za chwilę była przy nas.

Był jedynym z nas trzech mówiącym po hiszpańsku, więc – jak to się mówi – poszedł na całość. W pewnym momencie, gdy podczas pokazu na parkiecie jedna z dziewczyn wykonywała bardzo sugestywny taniec, kręcąc tym i owym, mój drugi kompan, ten niemówiący po hiszpańsku, powiedział:

– Hej, John, co byś powiedział na lot czymś takim?

Patrząc na te obroty, powiedziałem:

– Nie, zbyt wiele odkształceń aeroelastycznych, żeby szanujący się myśliwiec na coś takiego poszedł!

Na to nasza mała hiszpańska przyjaciółka zapragnęła się dowiedzieć, co powiedziałem, ale wyjaśnienie jej tego przekraczało możliwości lingwistyczne naszego tymczasowego Don Juana. Nie mogąc się inaczej porozumieć, wziąłem kartkę papieru i narysowałem Spitfire'a ze strzelającymi karabinami i B-17 zrzucającego bomby. Podałem jej rysunek i wskazując na siebie, postukałem palcem w Spitfire'a, a potem pozostałych

odniosłem do B-17.

– Ach, si, señor! – zawołała, chwytając ołówek i szkicując coś pośpiesznie, a potem podała papier z powrotem z triumfalnym uśmiechem. Narysowała łóżko!

Spędziliśmy w Madrycie tydzień, a kiedy poszedłem zapłacić mój rachunek, oczekiwałem czegoś porównywalnego z zadłużeniem państwowego budżetu, ale – ku mojemu zdumieniu – okazało się, że mam zapłacić jedynie za mydło, pastę do butów i telegram wysłany do Betty. Zapytałem o posiłki, pokój i wino, ale wydawało się, że personel nie rozumie, o co mi chodzi. W końcu jedna z nielicznych mówiących po angielsku osób wyjaśniła, że wszyscy byliśmy gośćmi hiszpańskiego lotnictwa.

Niestety, musieliśmy opuścić ich gościnny kraj. Wystartowaliśmy w lot powrotny do Dayton. Wylądowaliśmy na Azorach, żeby uzupełnić paliwo, a potem poleciliśmy w kierunku Bostonu, ale mniej więcej w połowie drogi silnik numer dwa zaczął krztusić się i wyrzucać jęzory płomieni. Byłem z tego bardzo niezadowolony, ale Al Boyd, który siedział za sterami, wyłączył silnik i po dziesięciu minutach ponownie go uruchomił; od tej pory pracował idealnie. Nie wiem, co z nim było nie tak, ale spokojnie dolecieliśmy do Dayton. Po wylądowaniu Al Boyd i Chuck Yeager szybko przesiedli się do innego samolotu i wystartowali do Edwards, kolejne 2000 mil dalej. Chociaż po żadnym z nich tego nie było widać, obaj mieli wytrzymałość wołu!

Wkrótce po naszym powrocie Dział Prób w Locie wchłonął Dział Lotów w Każdych Warunkach Pogodowych, który po prostu stał się czwartym oddziałem w ramach wyższego działu, obok oddziału myśliwców, bombowców oraz „transportowych, szkolnych i różnych”. Zostałem teraz przeniesiony do Wright Field jako zastępca szefa Działu Prób w Locie. Stanowisko to o wiele bardziej przypadło mi do gustu, bo mogłem latać we

wszystkich czterech oddziałach, zwiększając i rozszerzając swoje doświadczenie i pilotując wiele nowych typów samolotów.

Jeden z projektów interesujących działań obejmował wiele prób samolotów wyposażonych w narty, więc wysłano oddział do Kenory nad Jeziorem Leśnym w prowincji Ontario – w miejsce znane mi od szóstego roku życia. Z jakiegoś powodu nikt nie pomyślał o wykorzystaniu mojego doświadczenia w lataniu na samolotach wyposażonych w narty, a jako że nie przepadam za bardzo niskimi temperaturami, ja też się o to nie upominałem. Ponieważ bazą zaopatrzeniową dla oddziału miało być Winnipeg, udało mi się przy jakiejś okazji polecieć jednym z samolotów wspomagających próby do mojego rodzinnego miasta. Byłem nieco zaskoczony, słysząc, że kiedy podczas podejścia do Winnipeg po raz pierwszy wywołałem wieżę, jeden z kontrolerów zwrócił się do drugiego słowami:

– Hej, a skąd ten głos Angola w jankeskim samolocie?

Brytyjski pomysł elastycznego pokładu zaczął wzbudzać zainteresowanie w Ameryce i zwrócili się do mnie oficerowie projektowi odpowiedzialni za zbadanie możliwości podjęcia tego pomysłu. Jedną z koncepcji dotyczyła wykorzystania F-86, a druga B-45, przy czym ta pierwsza była bardziej praktyczna, jako że B-45 nie był zaprojektowany na wytrzymanie tak silnych pionowych przeciążeń, które działałyby na niego przy takim lądowaniu. Jeśli chodzi o sterowność, był naprawdę uroczo łatwy w pilotażu w narzuconych ścisłych granicach i przeprowadziłem kilka symulowanych podejść na „pokład” zaznaczony na lotnisku. Zasugerowałem rezygnację z koncepcji bombowej i tak też zdecydowano.

Ponieważ zbliżał się koniec mojej tury, wziąłem urlop i zabrałem Betty oraz młodego Stuarta na wycieczkę do Kalifornii, żeby się zobaczyć z ojcem i macochą. Nasz samochód idealnie się nadawał do takich długich podróży i ta wyprawa bardzo się nam podobała. Trasa prowadziła przez rozległe

połacie prerii, pustynie i góry. Odwiedzaliśmy miejsca o tak fascynujących i dobrze znanych nazwach jak Wichita, Tucumcari, Las Vegas, Santa Fe, Albuquerque, Flagstaff i Palm Springs. Widzieliśmy Pustynię Pstrą, Wielki Kanion, Krater Meteorytowy, pustynię Mojave, która właśnie wkraczała w okres rozkwitu, zaporę Boulder[101] i wiele innych wspaniałych miejsc, takich jak pueblo indiańskie w Taos, Pałac Klifowy oraz piękny kanion Oak Creek w Arizonie.

Jak wszyscy turyści, zrobiliśmy dziesiątki kolorowych zdjęć, którymi wciąż zanudzamy naszych biednych gości. Ale jednego nie udało mi się sfotografować i zawsze już będę tego żałował: we Flagstaff zauważyłem dużą tablicę z napisem: „Zobacz Wielki Kanion z lotu ptaka – lataj Grand Canyon Airways!”. Bezpośrednio pod tą tablicą zaparkowano długą lawetę, na której spoczywał wrak pasażerskiej Dakoty z ledwo czytelnym napisem „Grand Canyon Airways”.

Spędziliśmy trzy tygodnie z ojcem i macochą w Carmel, w Kalifornii, wspaniałym miejscu z piękną plażą, oddaloną o zaledwie kilkaset jardów od domu ojca. Następnie zatrzymaliśmy się na kilka dni u przyjaciół w Los Angeles, a potem ruszyliśmy z powrotem do Dayton, mniej więcej tą samą trasą, którą dotarliśmy na Zachodnie Wybrzeże.

Po powrocie z zadowoleniem dowiedziałem się, że awansowałem na pułkownika, ale ta nowina wywołała pewną konsternację wśród Amerykanów, bo wielu z nich myślało, że mnie zdegradowano – w ich lotnictwie skrzydło jest większe niż grupa[102].

Miałem nadzieję, że uda mi się wysłać mój mały samolot do Anglii, ale okazało się to zbyt skomplikowane i kosztowne, więc z żalem musiałem go sprzedać. Na szczęście oszczędzono nam strasznej pracy przy pakowaniu naszych dóbr i ruchomości, które w większości nabyliśmy w czasie naszego pobytu w Ameryce. USAF przyszedł nam w sukurs i wziął to na siebie,

a my zostaliśmy tylko z rzeczami potrzebnymi nam w podróży.

Podczas mojej tury w USAF dużo rozgłosu zyskały latające talerze, czyli w żargonie wojskowym „niezidentyfikowane obiekty latające” (UFO). Lotnictwo wojskowe badało wiele relacji o zaobserwowaniu takich „talerzy” i czułem się uprzywilejowany, mając zgodę na przeczytanie podsumowania tych raportów, badań i ustaleń. Chociaż więcej niż się spodziewałem doniesień pozostało niewyjaśnionych, to w większości przypadków wytłumaczenie okazywało się bardzo zwyczajne. Pewnego dnia jednak zauważyłem w bazie bardzo podekscytowanych ludzi, a wielu z nich wskazywało w górę, więc podszedłem do jednej z grup i zapytałem, co się dzieje. Powiedziano mi, że dokładnie nad nami są dziesiątki „talerzy”. Sceptycznie spojrzałem w górę i, ku mojemu wielkiemu zaskoczeniu, ja też je tam zobaczyłem: małe, srebrne krążki na dużej wysokości, lśniące jasno w słońcu i poruszające się po niebie w niesamowitym tempie. Patrzyłem na nie zafascynowany i poprzysiągłem sobie, że już nigdy niczego nie będę z góry kwestionował..., ale wtedy mój wzrok skupił się na jednym z nich i... to były nasiona mniszka lekarskiego (dmuchawce), fruujące na wysokości jakichś piętnastu stóp!

Okres, jaki spędziłem w USAF, miał dla mnie ogromną wartość i znacznie poszerzył moje doświadczenie, wprowadzając mnie w zupełnie inne podejście do problemów podobnych do tych, jakie miałem w RAF, co znacznie pobudzało do myślenia. Podczas mojego roku kierowania Oddziałem Prób Fazy 5 mieliśmy do czynienia z co najmniej czternastoma samolotami i do wszystkich z nich zostały napisane i opublikowane sprawozdania. Ponadto badania na dwóch innych były już bardzo zaawansowane, kiedy przenieśliśmy się do Działu Prób w Locie.

Moim ostatnim zadaniem było napisanie długiego raportu o całej turze. Zawarłem w nim różne zalecenia, zakładając, że

skorzystają z nich zarówno RAF, jak i USAF, dla większego pożytku z takich wymian personelu. Przedstawiłem tam również zarys moich własnych doświadczeń, zdobytych w ciągu tych dwóch lat, ze szczególnym uwzględnieniem technik pilotażu, które – w mojej opinii – mógł wykorzystać RAF. Zawsze mnie dziwiło, że nigdy nie dostałem żadnych oficjalnych pytań dotyczących okresu mojej służby w USAF. O ile mi wiadomo, to samo dotyczy wszystkich innych oficerów, którzy byli na takiej wymianie, co wydaje się bardzo dziwne.

Nadszedł wreszcie dzień wyjazdu i z mieszanymi uczuciami wyruszyliśmy do Nowego Jorku. Przykro nam było wyjeżdżać, ale cieszyła nas perspektywa powrotu do Anglii i ciekawi byliśmy, co los, w postaci Ministerstwa Lotnictwa, dla nas szykuje. Większość drogi do Nowego Jorku pokonaliśmy po wspaniałej Pennsylvania Turnpike, autostradzie mającej po sześć pasów ruchu w każdą stronę i około tysiąca mil długości. W niektórych miejscach jezdnia w kierunku zachodnim była poza zasięgiem wzroku.

Po kilku dniach w Nowym Jorku wsiedliśmy na pokład „Queen Elizabeth” i wyruszyliśmy w podróż do Anglii. Ponieważ byłem już w stopniu pułkownika, mieliśmy miejsca w pierwszej klasie, naprawdę luksusowej. W Southampton powitali nas rodzice Betty, a po nieco kłopotliwym przejściu naszych dwudziestu dwóch skrzyń bagażu przez cło, wszyscy odjechaliśmy do ich domu w Virginia Water.

Nazajutrz zadzwoniłem do Ministerstwa Lotnictwa i usłyszałem – ku mojej radości i zaskoczeniu – że mam objąć dowództwo bazy myśliwskiej RAF Odiham, oddalonej zaledwie o kilka mil od Farnborough. Wróciliśmy w stare kąty!

97 Liczba Macha określa prędkość jako wielokrotność prędkości dźwięku (której odpowiada liczba Macha równa 1).

- 98 Russian Air Force (ang.) – Rosyjskie Siły Powietrzne.
- 99 Tomás de Torquemada (1420–1498) – hiszpański duchowny, dominikanin, który był pomysłodawcą i twórcą hiszpańskiej inkwizycji, a potem do końca życia generalnym inkwizytorem Kastylii, Walencji i Aragonii. Instytucja ta podlegała monarchom Hiszpanii, a nie papieżowi, jednak do dziś jest błędnie utożsamiana z Kościołem katolickim. Jego nazwisko stało się (zwłaszcza w świecie anglosaskim) symbolem okrucieństwa zadawanego w imię religii – przyp. red.
- 100 Brytyjski termin oznaczający podpułkownika lotnictwa, znaczy dosłownie „dowódca skrzydła”. W lotnictwie amerykańskim słowem skrzydło (*wing*) określa się związek taktyczny wyższego szczebla, którego dowódcą jest generał.
- 101 Zapora ta nosi obecnie nazwę zapora Hoovera.
- 102 Brytyjski termin oznaczający pułkownika lotnictwa to dosłownie „dowódca grupy” (ang. *Group Captain*). W RAF-ie grupa (*group*) to związek taktyczny kilku skrzydeł, natomiast w strukturze lotnictwa amerykańskiego grupa jest o szczebel niżej od skrzydła. Por. przypis 100.

13. Ostatni akord

Dowództwo bazy RAF Odiham objąłem oficjalnie w końcu sierpnia 1952 roku. Najpierw zameldowałem się u sir Basila Embry'ego, dowódcy lotnictwa myśliwskiego, gdzie dowiedziałem się, że ten przydział czeka na mnie od kwietnia ubiegłego roku. Bardzo krótko po tym poznałem mojego nowego dowódcę grupy, generała dywizji hrabiego Bandon, którego dobrze znałem ze słyszenia, ale nigdy wcześniej się z nim nie spotkałem. Podobnie jak kilku innych pilotów z mniej więcej tego samego rocznika, był jedną z „osobistości” RAF-u, znanych w całym lotnictwie.

W Odiham były dwa dywizjony myśliwskie: 54 i 247, oba wyposażone w samoloty Meteor 8. Funkcję podpułkownika ds. lotów pełnił inny pilot z Bitwy o Anglię, którego znałem od wielu lat, Dennis Crowley-Milling. To samo dotyczyło Pete'a O'Briana, podpułkownika ds. administracyjnych – kolejnego Kanadyjczyka, który też właśnie zakończył dwuletnią turę w USAF.

Niemal od razu miałem pewne kłopoty związane z apelami. W normalnych okolicznościach nie stanowiłoby to żadnych trudności dla nowego dowódcy bazy, ale ja po raz ostatni byłem na apelu na początku 1937 roku i to jako podporucznik stojący w ostatnim rzędzie. Mój problem pogłębiał dodatkowo fakt, że od tamtej pory regulamin uległ zmianie i żołnierze nie tworzyli już czwórek, tylko ustawiali się w trzech szeregach. Nie miałem zielonego pojęcia, jak się uzyskuje taki szyk, i doszedłem do wniosku, że najlepszym rozwiązaniem byłoby ustawić ich czwórkami, a potem zwolnić tylny szereg!

Na szczęście dowódca miał niewiele albo w ogóle nie miał nic

wspólnego ze zwykłymi apelami, więc wszystko poszło dobrze – ale musiałem sporo poczytać, aby nadrobić zaległości i poznać nowe procedury.

Odiham – jako nowoczesna baza, a być może dlatego, że było jedyną bazą RAF-u oficjalnie otwartą przez generała Luftwaffe, generała Milcha, w 1938 roku – stało się ulubionym miejscem do organizowania specjalnych uroczystości. Pewnie nie bez wpływu na to pozostawał fakt, że łatwo tam dojechać; w każdym razie Odiham odnotowywało sporą liczbę oficjalnych wizyt i gości. Jednak ja dopiero kilka tygodni po przybyciu dowiedziałem się, że niebawem będziemy mieć królewskiego gościa w osobie króla Iraku Feisala II.

Mieliśmy sporo dodatkowej pracy ze względu na tę wizytę, ale zdążyliśmy na czas i wyznaczonego dnia wszystko poszło jak należy. Król interesował się wszystkim i był bardzo przystępny w rozmowie, a widać było, że ma o samolotach znaczną wiedzę. Obecni byli także dowódca lotnictwa myśliwskiego sir Basil Embry i minister lotnictwa lord De Lisle & Dudley, a ja – jako dowódca bazy – pełniłem obowiązki gospodarza podczas obiadu, który również okazał się udany.

Kolejna ważna wiadomość, jaką dostałem, mówiła, że Odiham wybrano jako bazę, w której odbędzie się Królewski Przegląd RAF-u, dokonywany przez Jej Wysokość królową Elżbietę. To był dopiero drugi raz, kiedy RAF miał dostąpić takiego zaszczytu; pierwszy miał miejsce w 1935 roku, kiedy król Jerzy V dokonał przeglądu ówczesnego – jakże maleńkiego! – lotnictwa w bazach Mildenhall i Duxford.

W sumie mieliśmy około pół roku na wszystkie przygotowania i minął już mniej więcej kwartał z tego okresu, kiedy odebrałem od dowódcy grupy telefon z informacją, że chce się ze mną zobaczyć nazajutrz rano w dowództwie grupy. Wydawał się dość tajemniczy, ale nie chciał mi wyjaśnić, o co chodzi, więc założyłem, że musi to mieć związek z ustaleniami dotyczącymi

zapewnienia bezpieczeństwa Jej Królewskiej Mości.

Nazajutrz, kompletnie nieprzygotowany na taki szok i rozczarowanie, dowiedziałem się, że „zdecydowano” – nigdy nie odkryłem, kto konkretnie – że jestem za młody, by powierzyć mi tak odpowiedzialne zadanie. Postanowiono też, że powinien je ode mnie przejąć najstarszy pułkownik, zwłaszcza że „będzie za to blaszka”, która powinna trafić – jakżeby inaczej – do starszego oficera.

Był to tok rozumowania zupełnie dla mnie niezrozumiały, co też powiedziałem, ale nie miało to żadnego znaczenia. Próbowałem odnieść obecne okoliczności do sytuacji w czasie wojny, gdy starszeństwo oficerów miało niewiele lub nie miało nic wspólnego z powierzanymi im zadaniami i przyznawanymi wyróżnieniami. Dowódca, choć okazał zrozumienie dla moich argumentów, pozostał nieugięty: na czas przeglądu mam przekazać bazę dowódcy z Tangmere. Ja z kolei miałem przejąć tamtą bazę, a po przeglądzie wrócić do Odiham. Wobec tego jednak się zbuntowałem i stwierdziłem, że jeśli w ogóle ma nastąpić taka wymiana dowództw, to powinna to być zmiana na stałe – i na tym stanęło. Kilka dni później, bardzo niechętnie, przekazałem obowiązki mojemu następcy.

Gdy jeszcze byliśmy w Stanach Zjednoczonych i zastanawialiśmy się, co nam przyniesie przyszłość po naszym powrocie do Anglii, Betty zapytała mnie kiedyś, jaki przydział bym wybrał, gdybym miał możliwość wyboru.

– Tangmere – powiedziałem jej wtedy. – Ale to nierealne, bo zbyt wielu jest ludzi, którzy mają na to ochotę.

Teraz dostałem swój wymarzony przydział, ale w jaki cholerny sposób! Bardzo mnie to zdenerwowało i ten incydent silnie zaważył na mojej decyzji, gdy przyszło mi rozważyć, czy mam zostać w służbie, czy nie.

W czasie gdy to wszystko się rozgrywało, poproszono mnie o towarzyszenie innym pilotom z Bitwy o Anglię podczas

wyjazdu do Waszyngtonu na premierę filmu zatytułowanego *Angels One Five (Anioły jeden–pięć)*. Nie miałem do tego odpowiedniego nastroju, ale filmowcy byli bardzo natarczywi, a Betty bardzo przekonująca, więc w końcu się zgodziłem.

Moimi towarzyszami podróży okazali się Mike Crossley, Arthur Donaldson, Bob Tuck i Don Kingaby. Poleciliśmy Air France z Londynu do Paryża, a stamtąd zabrał nas USAF i przez Azory poleciliśmy do Waszyngtonu.

Przystanek na Azorach wcale mi się nie podobał; była noc, duże zachmurzenie i bardzo obciążony samolot. Znając dobrze stosowane w USAF techniki latania według przyrządów, nie byłem zachwycony sposobem pilotowania tego samolotu, dlatego odetchnąłem z ulgą, gdy bezpiecznie znaleźliśmy się na ziemi. Reszta podróży przebiegła bez problemów i zgodnie z harmonogramem dotarliśmy do Waszyngtonu, gdzie przedstawiono nas wszystkim zainteresowanym.

W Waszyngtonie spędziliśmy tydzień, podczas którego braliśmy udział w licznych przyjęciach, udzielaliśmy wywiadów w telewizji, mówiliśmy przez radio, a w końcu osobiście stawiliśmy się na premierze filmu. Większość z tych działań zorganizował waszyngtoński oddział Stowarzyszenia RAF-u[103].

W tym bardzo intensywnym tygodniu zdarzyło się sporo zabawnych incydentów, z których najzabawniejszy był ostatni akt podczas premiery filmu. USAF starał się pomóc, dlatego m.in. ustawił swój poczet sztandarowy po jednej stronie sceny, a RAF miał swój po drugiej.

Na początku uroczystości przedstawiciel amerykańskiego stowarzyszenia weteranów lotnictwa przedstawił trzech oficerów USAF, którzy kiedyś służyli w RAF-ie. Zrobił to niezwykle ekspresyjnie, jak to zwykle bywa u Amerykanów, mówiąc:

– Panie i Panowie, chciałbym przedstawić Państwu młodego człowieka, który zestrzelił tyle a tyle samolotów wroga, ostrzelał

tyle a tyle nieprzyjacielskich pociągów, zapalił tyle a tyle wrogich okrętów – itd., itp. Następnie, po krótkiej przerwie, wymieniał z emfazą nazwisko bohatera.

Po przedstawieniu wszystkich trzech amerykańskich oficerów zapowiedział, że teraz odda głos swojemu brytyjskiemu koledze, który przedstawi brytyjskich asów. Niestety, nasz przedstawiciel zupełnie nie miał jego zdolności konferansjerskich; wszak dopiero rano został odgórnie wyznaczony do tego zadania. Powiedział jednak coś na temat: „Nigdy w dziejach ludzkich konfliktów...”[104], a potem stwierdził, że ma wielką przyjemność przedstawić pierwszego z brytyjskich pilotów myśliwskich. To była moja kolej, więc wyszedłem na scenę i zatrzymałem się obok niego. Powiedział:

– Szanowni Państwo, pułkownik...!

Nastąpiła chwila przeraźliwej ciszy, po czym on odwrócił się do mnie i zapytał:

– To jak się nazywasz?

Z najwyższym trudem zachowałem powagę, zwłaszcza że widziałem wyraz przerażenia na twarzach organizatorów siedzących wśród publiczności.

Tej nocy uczestniczyliśmy w ostatnim przyjęciu, a nazajutrz wyruszyliśmy do Europy. Nie ucieszyliśmy się zbyt, że mamy tego samego pilota co w drodze w tamtą stronę. Wszystko jednak poszło dobrze i po stosunkowo krótkim postoju na Azorach, kiedy już zrobiło się ciemno, wystartowaliśmy do Paryża. Kilka godzin później z błogiej drzemki, w którą zapadłem, wyrwało mnie nagłe szarpnięcie. Zorientowałem się, że silnik numer dwa nie pracuje. Był już dzień i byliśmy mniej więcej w połowie drogi do Paryża. Mimo to i nie bacząc, że rozciąga się przed nami cały kontynent europejski, nasz kapitan postanowił zawrócić na Azory – tylko jankeski Bóg wie dlaczego!

Po wylądowaniu z powrotem na Azorach okazało się, że nadał przez radio informację o powrocie na trzech silnikach i poprosił

o wysłanie z Bostonu samolotu zastępczego. Kilka godzin po naszym lądowaniu ów samolot rzeczywiście przybył – na trzech silnikach i z kompletem pasażerów. Nie było tam wystarczająco dużo miejsca dla nowych ludzi, więc spędziliśmy cały dzień, wałęsając się wokoło, mając trudności ze znalezieniem miejsca do siedzenia, nie mówiąc już o spaniu.

Późno w nocy przyleciał z Lizbony dość sfatygowany C-54, którego w ogromnym pośpiechu zatankowano i przygotowano do lotu. Również pasażerom spieszno było dostać się na pokład. Przepychałem się łokciami, aż znalazłem kaprała sporządzającego listę, więc zawołałem go. W odpowiedzi usłyszałem warknięcie:

– Moment! Ja tu się zajmuję panem majorem.

Zapytałem go tylko:

– Kapralu, a wiecie, kto to taki czterogwiazdkowy generał?

– Taa, wiem – odparł.

Wskazując na cztery paski na moim rękawie, powiedziałem:

– Dobrze, kapralu, po jednym na gwiazdkę.

– Tak jest! – odpowiedział i od razu znaleźliśmy się na pokładzie!

Stary C-54 zrobił swoje i dostarczył nas bezpiecznie do Paryża, ale z powodu opóźnienia mieliśmy pewne trudności z powrotem do Londynu, choć w końcu i to się nam udało.

Pomimo tego dość zabawnego interludium byłem wciąż jeszcze w dość podłym nastroju, kiedy przyjechałem do Tangmere, by tam zamieszkać. Podobnie jak w większości innych baz, organizacja została tam zakłócona w związku z królewskim przeglądem. Okazało się, że skrzydło z Odiham bazuje w Tangmere, podczas gdy tamtejsze dywizjony, nr 1 i 29, przebazowano gdzie indziej. Ze względu na położenie geograficzne Tangmere wybrano je na lotnisko dla odpraw polotowych liderów poszczególnych formacji po każdym treningu do parady lotniczej. Oznaczało to, że po każdym takim

treningu mieliśmy zatrząsienie różnego rodzaju samolotów, przy czym większość z nich potrzebowała jakiejś obsługi.

Później, choć jeszcze w tym samym roku, firma Hawker zdecydowała się na próbę ustanowienia światowego rekordu prędkości przy użyciu specjalnego Huntera wyposażonego w dopalacz. Pilotem miał być Neville Duke, były członek 92 Dywizjonu, którego znałem dobrze i który był jednym z czołowych asów II wojny światowej. Tangmere uznano za bazę najbardziej odpowiednią do tej próby i Ministerstwo Lotnictwa udzieliło pozwolenia na jej wykorzystanie.

Spodziewano się, że wszystko można będzie zrobić w tajemnicy i sprawę nagłośnić dopiero po ustanowieniu nowego rekordu. Ja uważałem, że to płonna nadzieja, i miałem rację – z powodu kłopotów z podwoziem Neville musiał wrócić do Dunsfold i sekret się wydał. Nazajutrz mieliśmy inwazję reporterów prasowych i kamerzystów – ogółem osiemdziesięciu pięciu – którzy zostali u nas przez tydzień. Nie było warunków, by ich zakwaterować czy karmić w naszych normalnych pomieszczeniach, a sytuacji nie poprawiła obecność 200 oficerów z krajów sojusznicznych na tzw. ćwiczeniach uciezkowych.

Jedyne, co nam pozostało, to przekształcić salę gimnastyczną w salę sypialną i zorganizować bar, w którym o każdej porze można było się napić kawy, herbaty, mleka, napojów bezalkoholowych, piwa i mocniejszych alkoholi oraz posilić się różnymi przekąskami. Cały personel stanowili wolontariusze, opłaceni przez agentów reklamowych firmy Hawker.

Mając u siebie tak wielu ludzi, uznałem za stosowne wydać każdemu z nich listę instrukcji wyjaśniających, gdzie co jest, dokąd mogą chodzić, a dokąd nie mogą, a także mapę bazy z zaznaczeniem odpowiednich budynków i instalacji. Okazało się, że było to posunięcie warte zachodu, i pomimo tak częstej krytyki pod adresem przedstawicieli prasy muszę przyznać, że nasza współpraca z mediami ułożyła się wtedy świetnie, za co

byłem im naprawdę wdzięczny.

A w końcu udana próba pobicia rekordu sprawiła, że cała dodatkowa praca i wysiłek nie poszły na marne.

Dokładnie naprzeciwko wejścia do bazy, obok rezydencji dowódcy, stał dworek (Tangmere Cottage) wykorzystywany podczas wojny jako kasyno przez naszych szpiegów i agentów czekających na swoją kolej, aby wyruszyć do akcji, a potem także po ich powrocie do kraju. Obecnie należał do Ronnie'ego Clifforda Browna, byłego myśliwca, z którym służyłem zarówno w Northolt, jak w Kenley. Dla nas był to szczęśliwy zbieg okoliczności, bo za pośrednictwem Ronnie'ego i jego uroczej żony poznaliśmy wielu miłych i ciekawych ludzi.

W samej bazie też wciąż coś się działo, co czyniło ją jeszcze bardziej interesującą. Jednym z takich ważnych zdarzeń było wręczenie sztandaru 1 Dywizjonowi przez generała dywizji Longcrofta – był to pierwszy wręczony kiedykolwiek taki sztandar. Jakies osiemnaście miesięcy później baza została wyróżniona poprzez oficjalne nadanie jej własnego godła.

Tangmere było nie tylko bazą myśliwską, ale również głównym lotniskiem zapasowym i miało własnego celnika. W związku z tym mieliśmy bardzo wielu gości przybywających tam w drodze za granicę lub z zagranicy powracających; ich liczba sięgała ponad 2000 samolotów rocznie.

Nawet Jego Królewska Mość, książę Edynburga, stał się dość częstym gościem Tangmere, ponieważ nasza baza była zlokalizowana dogodnie zarówno w drodze do Goodwood, jak i do Cowdray. Jako zapalony pilot, książę zwykł latać przy każdej nadarzającej się okazji; także wtedy, gdy on i królowa zatrzymywali się w Goodwood, u księcia i księżnej Richmond, lub w Arundel, u księcia i księżnej Norfolk podczas Tygodnia Goodwood[105]. Zawsze był niezwykle taktowny i robił co mógł, aby nie sprawiać nam żadnych dodatkowych problemów ani nie przysparzać zajęć.

To właśnie z Tangmere Jego Królewska Mość wyruszył do Kanady, aby otworzyć igrzyska olimpijskie. W tym czasie wraz z królową przebywali w Arundel i poprzez księżęgo koniuszego dostałem sygnał, że Jej Wysokość może ewentualnie przyjechać, aby pożegnać małżonka. Później dostałem bardziej konkretną wiadomość od komandora Parkera, prywatnego sekretarza księcia, który miał mu towarzyszyć.

RCAF zapewnił specjalny samolot, który skierowano do Tangmere, i ku mojemu miłemu zaskoczeniu, na jego pokładzie znalazł się Ernie McNab, który miał pełnić funkcję specjalnego koniuszego księcia Filipa podczas jego podróży do Kanady. Ostatni raz widziałem Ernie'ego w Winnipeg, podczas wojny, kiedy żegnałem się z matką przed powrotem do Anglii.



Powitanie królowej Elżbiety II, Tangmere, 1955 r. (Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego)

Królowa rzeczywiście przyjechała i zostałem jej oficjalnie przedstawiony. Po skontrolowaniu warunków, jakie zapewniono księciu w samolocie, opuściła maszynę i czekała w swoim samochodzie – to był bardzo mokry i wietrzny dzień – dopóki samolot nie wystartował. Skorzystałem z okazji, że to oczekiwanie się przedłużało, i zaprosiłem ją do kasyna oficerskiego, a ona zechciała przyjąć moje zaproszenie. Udałem się przodem, aby upewnić się, że wszystko jest gotowe na jej

powitanie; potem ona przyjechała i mogłem jej przedstawić Betty oraz moich trzech podpułkowników i ich żony. Następnie udaliśmy się do pokoju dla pań, który specjalnie odnowiliśmy na jej wizytę, choć do ostatniej chwili wcale nie było pewne, czy przybędzie.

Po wypiciu kieliszka sherry i bardzo nieformalnej rozmowie przygotowała się do odjazdu z księciem i księżną Norfolk. Podziękowała mi bardzo łaskawie w drodze do wyjścia i wtedy... przypomniałem sobie!

– Madame... – powiedziałem pośpiesznie. – Ogromnie mi przykro, ale zapomniałem...

Nie zdążyłem dokończyć, bo ona roześmiała się i powiedziała:

– Wiem, Księga – po czym zawróciła i wpisała się do naszej Księgi Gości.

Nazajutrz Betty i ja pojechaliśmy do Goodwood. Szliśmy właśnie w stronę padoku, studiując nasze programy wyścigów, kiedy – spojrzawszy w górę – znaleźliśmy się twarzą w twarz z Jej Wysokością. Uśmiechnęła się i powiedziała nam przyjaźnie „Dzień dobry!”, jakbyśmy się znali przez całe życie.

Każdego roku dywizjony brały udział w ćwiczeniach lotniczych i bardzo im się podobała ta intensywność działań, choć obawiam się, że niektórzy z naszych najbliższych cywilnych sąsiadów nie byli do tego nastawieni tak entuzjastycznie. Rozumiałem ich punkt widzenia i irytację, kiedy ich zaskakiwał i ogłuszał ten nagły i przeraźliwy huk naszych myśliwców, startujących na przechwycenie, ale osobiście nic nie mogłem na to poradzić. Robiłem co w mojej mocy, żeby wyjaśnić im, dlaczego to konieczne, i większość ludzi przyjmowała te wyjaśnienia.

Kiedy przyjechałem, w bazie były tylko dwa dywizjony, ale wkrótce potem sformowano trzeci, co dało nam dwudywizjonowe skrzydło dziennych myśliwców, wyposażone w Meteory 8, i dywizjon myśliwców do działań

nocnych/w każdych warunkach pogodowych na Meteorach NF.11. Miałem wyjątkowe szczęście do doskonałych dowódców dywizjonów, na których mogłem polegać pod każdym względem. Dywizjonem 29 dowodził Peter Horsley, który – po powołaniu na koniuszego księcia Filipa – przekazał stanowisko Teddy’emu Sismore’owi, który miał za sobą bardzo wybitną kartę wojenną, podobnie jak Freddie Lister, który objął dowództwo Dywizjonu 1, natomiast nowo utworzonym Dywizjonem 34 dowodził Alistair Wilson, mój były uczeń w Heston w 1941 roku, który także odznaczył się w walkach. Wreszcie kolejny stary przyjaciel i kolega, Pete Simpson, przyszedł na stanowisko podpułkownika ds. lotów. W sumie była to bardzo szczęśliwa baza i bezstronnie mogę powiedzieć, że była bardzo sprawna.

Przykładem wysokich kwalifikacji tych jednostek było zdarzenie związane z jedną z katastrof samolotów Comet. Była niedziela i dywizjony nie latały. Z wyjątkiem małej grupy roboczej wszyscy – zarówno załogi latające, jak i personel naziemny – byli w domach lub w swoich kwaterach; w bazie panował spokój. Nagle dostałem telefon z Portu Lotniczego w Londynie z informacją, że zaginął Comet, a jakieś echo na radarze Portu Lotniczego znikło w punkcie leżącym tuż przy wybrzeżu Francji: to mógł być zaginiony Comet. Czy mogę wysłać jakieś samoloty, aby przeszukały ten obszar? Powiedziałem, że spróbuję, i od razu uruchomiłem maszynę, dzwoniąc do Teddy’ego Sismore’a, który na szczęście był w domu. Nie było żadnego gotowego samolotu, ale ta mała grupa robocza należała do jego dywizjonu. W ciągu dwudziestu minut pierwszy samolot był w powietrzu, niespełna pół godziny później poleciały jego śladem trzy kolejne, a dwa następne były w gotowości! Była to naprawdę wspaniała akcja; niestety, bezskuteczna, bo Comet w rzeczywistości rozbił się u wybrzeży Włoch. Ja jednak byłem bardzo, bardzo zadowolony, widząc, jak skutecznie ta maszyna pracowała w nagłym wypadku – było to niezwykle

satysfakcjonujące.

Bardzo blisko Tangmere znajdowała się baza lotnictwa marynarki w Ford i kręgi nadlotniskowe obu tych baz znajdowały się naprawdę zbyt blisko siebie, szczególnie, że z obu lotnisk działały myśliwce. Jako że zgłaszano różne sytuacje bliskie kolizji, pilotom regularnie przypominano o konieczności uważnej obserwacji, co wcale nie było łatwe przy prędkościach osiągniętych przez te samoloty. W końcu, oczywiście, stało się to, co się stać musiało: jeden z pilotów Dywizjonu 34 spotkał czołowo morskiego Vampire'a, właśnie w pobliżu Arundel. Wynikiem była eksplozja, którą było słychać w Thorney Island, ponad piętnaście mil stamtąd. Miłosierny los sprawił, że żaden z pilotów nie zdążył się nawet zorientować, co się dzieje.

Zaledwie dzień czy dwa później leciałem nisko nad morzem, równoległe do wybrzeża, i zbliżałem się do kręgu lotniska Ford. Mimo że nie widziałem żadnego samolotu, postanowiłem być po bezpiecznej stronie i zacząłem stromy zakręt w lewo ze wznoszeniem. Znalazłem się na wysokości około 7000 stóp, tuż na północny wschód od Ford, gdy tuż pod moim dziobem przemknął Sea Fury; nie był dalej niż o sto jardów. Musiała mi go zasłonić prawa gondola silnikowa, a ja prawdopodobnie znalazłem się pod jego lewym skrzydłem; nie sądzę, by ten drugi pilot w ogóle mnie zauważył... To było bardzo paskudne uczucie.

Chociaż wszyscy lubiliśmy starego Meteora, to naprawdę nie był już pierwszej młodości i nie mogliśmy się doczekać przebrojenia w Huntery, które przynajmniej były w stanie dogonić Canberry – czego nie można było oczekiwać od Meteorów. Z wielką radością usłyszeliśmy, że Dywizjony 1 i 34 wkrótce zostaną przebrojone. Niestety, biedny stary Dywizjon 29 musiał dalej latać na swoich NF.11, bo Javelin nie był jeszcze dostępny.

Przebrojenie w Huntery przeprowadzono bardzo szybko i sprawnie; wszyscy też byli zadowoleni z nowego samolotu.

Moim zdaniem był to jeden z najprzyjemniejszych samolotów, jakie kiedykolwiek pilotowałem; on naprawdę dawał się sterować jednym palcem i był niezwykle posłuszny.

W ciągu ostatniego roku, jaki spędziłem w Tangmere, księżę Filip często korzystał z tego lotniska, kiedy zdobywał doświadczenie na śmigłowcach. Miałem okazję latać jego maszyną, S.55; była nie do porównania z małym Hoverfly'em w Farnborough. Całkiem mi się to podobało.

Wiadomość, że moja tura w Tangmere dobiega końca, przysłała w liście od „Ticha” Whiteleya, jednego z oficerów, których spotkaliśmy z Betty w Dayton. Napisał, że został poinformowany przez Ministerstwo Lotnictwa, iż będzie moim następcą. Wydało mi się to bardzo dziwne, bo on był w tym czasie w Singapurze, i pomyślałem, że skoro poinformowali jego, to mogli równocześnie poinformować także mnie. Zadzwoiłem do dowódcy grupy, generała dywizji Patcha, który objął to stanowisko po hrabim Bandonie, a on potwierdził, że mam zostać przeniesiony jeszcze w tym roku. I dodał upiorną wiadomość, że mam zostać oficerem sztabu – szefem administracji w dowództwie 12 Grupy w Newton, koło Nottingham.

To była nieprzyjemna wiadomość, ale nic nie mogłem na to poradzić. Widocznie w kadrach uznano, że powinienem zdobyć doświadczenie na stanowisku administracyjnym, zanim będzie można rozważyć mój awans.

Pewnego sobotniego ranka, kiedy księżę Filip przybył, by polatać swoim śmigłowcem, powiedziałem mu, że wkrótce mnie tu już nie będzie, i zaprosiłem go do domu na drinka przez obiadem. On łaskawie przyjął zaproszenie i pojawił się po wylataniu przewidzianego czasu, wraz ze swoim instruktorem, oficerem marynarki. Od razu poczuł się jak u siebie w domu i sprawił ogromną przyjemność mojemu teściowi, zapytawszy go, czy jest na urlopie. To mu naprawdę pochlebiło, bo od dawna już

był pułkownikiem w stanie spoczynku. Gdy Jego Królewska Wysokość wsiadał do samochodu, aby odjechać, mój synek, Stuart, mający wtedy sześć lat, nagle pisnął:

– Wiem, co to jest! To jaguar!

Księżę roześmiał się i powiedział:

– Tak naprawdę, synku, to jest lagonda; nie stać mnie na jaguara!

Po czym uśmiechnął się, pomachał i odjechał.

Bardzo krótko przed opuszczeniem przez nas Tangmere przyjechali tam Gordon Slade i Peter Twiss z firmy Fairey, by poprosić mnie o pomoc w załatwieniu pewnych udogodnień do próby bicia światowego rekordu prędkości – stawałem się w tym pomалу ekspertem! Rzeczywiście, znałem wtedy tak wielu lokalnych dygnitarzy i urzędników, że byłem w stanie znacznie ułatwić drogę do celu. Z żalem muszę stwierdzić, że oszedłem na nowe stanowisko przed podjęciem tej udanej próby, w której Peter Twiss, jako pierwszy człowiek, ustanowił światowy rekord prędkości wynikiem powyżej 1000 mil/h – ale jestem dumny, że miałem swój udział w doprowadzeniu do tego.

Z wielkim żalem pod koniec października przekazałem „moją” bazę „Tichowi” Whiteleyowi i wyjechałem do 12 Grupy, gdzie zameldowałem się mojemu nowemu dowódcy, generałowi dywizji „Paddy’emu” [106] Crishamowi, którego dobrze znałem i który wprowadził mnie w moje nowe obowiązki. Choć nie było to stanowisko, które sam bym sobie wybrał, to okazało się, że w miarę upływu czasu zacząłem się coraz bardziej interesować różnymi problemami administracyjnymi, z którymi miałem tam do czynienia.

Mniej więcej równocześnie z tym przeniesieniem otrzymałem wstępną ofertę od pewnej firmy z branży przyrządów lotniczych i zacząłem się zastanawiać nad swoją przyszłością. Pytanie brzmiało, czy powinienem zostać w wojsku, czy odejść wcześniej w stan spoczynku i spróbować znaleźć sobie niszę w świecie

cywilnym.

Było wiele czynników, które należało uwzględnić, a wcale nie najmniej istotnymi z nich były kwestie związane z wykształceniem naszej dwójki dzieci – albo musiałyby cierpieć z powodu ciągłych przeprowadzek, naruszających rutynę ich edukacji, albo musielibyśmy się zmierzyć z finansowym ciężarem wysłania ich obojga do szkoły z internatem, co miałoby tę dodatkową wadę, że pozbawiłoby nas radości ich towarzystwa. Oczywiście, stabilna baza byłaby korzystniejsza.

Ponadto, choć wielką satysfakcję sprawiłoby mi dojście do stopnia generała dywizji, a może i wyższego, i że choć wszystko wskazywało, że to niewykluczone, to wcale nie byłem pewny, czy naprawdę chcę tego, co wiąże się z zajmowaniem stanowisk odpowiednich dla tych stopni. W czasie wojny – tak, ale w czasie pokoju... Wcale nie byłem tego pewny.

W końcu jednak zdecydowałem się przyjąć ofertę z przemysłu i późną jesienią złożyłem wniosek o zgodę na przeniesienie mnie w stan spoczynku. Otrzymałem zezwolenie i 1 grudnia 1956 roku pożegnałem się z wojskiem, które było całym moim życiem przez blisko dwadzieścia dwa lata.



Autor przy pracy w ogrodzie, Hartley Wintney, 1965 r.

Myślę, że moja kariera i doświadczenia były niepowtarzalne. Przeżyłem bez żadnych obrażeń, latałem na ponad 200 różnych typach samolotów bez uszkodzenia któregośkolwiek z nich, chyba że takie było moje zadanie, zestrzeliłem swój przydział samolotów wroga; krótko mówiąc, miałem wszystko, co najlepsze w lotnictwie wojskowym – o tym jestem przekonany.

Podsumowując, mam nadzieję, że udało mi się dać Czytelnikowi pewne wyobrażenie o tym, jakiego rodzaju ludźmi byli oficerowie lotnictwa z mojego pokolenia i do jakiego rodzaju

zadań – prócz latania bojowego – byli niekiedy powoływani. W odniesieniu do samej Bitwy o Anglię, wokół której książka ta została skonstruowana, myślę, że bez obawy sprzeciwu można ją zaliczyć do kanonu klasycznych bitew historii. Patrząc na nią z perspektywy czasu, coraz lepiej zdajemy sobie sprawę, pod jak ogromną psychiczną i fizyczną presją działali ci młodzi ludzie, którzy w tej bitwie walczyli. W wielu przypadkach skutki tego obciążenia stają się oczywiste dopiero teraz, a wiele ofiar z minionych lat można powiązać z tym, co przeszliśmy w owych krytycznych dniach, gdy los znanego nam świata wisiał na włosku.

Osobiście jestem bardzo dumny, że zostałem wyróżniony i odznaczony zarówno przez śp. Jego Wysokość Króla Jerzego VI, jak i Premiera RP, śp. generała Sikorskiego, za moje wysiłki podczas Bitwy. Ale jeszcze większą dumą napawa mnie ten prosty fakt, że jestem Jednym z Nielicznych!

103 Royal Air Force Association (ang.) – dosł. Stowarzyszenie Królewskich Sił Powietrznych, organizacja grupująca weteranów RAF-u.

104 Por. przypis 2.

105 Tradycyjne wyścigi konne, rozgrywane na przełomie lipca i sierpnia.

106 *Paddy* – potoczne angielskie określenie Irlandczyka.

Ludzkie koszty bohaterstwa

Alexandra Kent

W 1942 roku, po odwiedzeniu baz lotniczych i rozmowach z pilotami, David Cecil zawarł w swoim eseju, zamieszczonym w książce Rothensteina *Men of the RAF (Ludzie RAF-u)*, następującą konkluzję:

Być może bohaterstwo jest elementarnym atrybutem ludzkiej natury i jako takie zawsze wymyka się analizie. Lepiej zaakceptować je jako fakt, na szczęście nie tak rzadki, jak można by oczekiwać, i ofiarować mu, z pokorą, hołd naszego podziwu. Podziwu podszytego smutkiem – bo nie można zapominać, że pomimo blasku, który otacza je aureolą, wojna lotnicza jest straszną rzeczą. Zadaniem lotnika jest zniszczenie; ceną tego, aż nazbyt często, jest śmierć, okaleczenie lub szaleństwo. Ukrywanie jej prawdziwego charakteru w idealizującej otoczce uczuć jest równie szokujące, co niedorzeczne.

Jako córka człowieka, którego wizerunek stał się niemal ikoną Bitwy o Anglię, jestem świadoma tego, że jego życie zostało podzielone na dwie kategorie: publicznie prezentowany profil niezłomnego pilota i prywatną rzeczywistość normalnego człowieka, niewolnego od słabości. Przedstawiając ostatni

rozdział życia mojego ojca, chciałabym pokazać, że za tymi bohaterskimi czynami, z powodu których stał się sławny, krył się poraniony człowiek.

Martin Francis w swoim studium poświęconym wojennemu RAF-owi, zatytułowanym *The Flyer*, zauważa, że choć odsetek załamań psychicznych w okresie wojny był zaskakująco niski, to wspomnienia pilotów rejestrują skutki wyczerpującego udziału w tej śmiertelnej walce. Tony Bartley napisał w *Smoke Trails in the Sky*:

Na początku byliśmy zdrowi i nieustraszeni. Pod koniec byliśmy starzy i zmęczeni, i wiedzieliśmy, co to jest strach.

W owym czasie mój ojciec znakomicie wytrzymywał wysiłek walki. Ale tuż po Bitwie o Anglię napisał w liście do właścicieli pubu „White Hart Inn” w Brasted o tym, jak piloci próbowali poradzić sobie ze stresem walki:

Ci z nas, którzy służyli jako piloci myśliwscy w Biggin Hill podczas Bitwy o Anglię, byli poddawani o wiele większemu napięciu nerwowemu, niż któremukolwiek z nas się wtedy wydawało, i podświadomie próbowaliśmy ignorować fakt, że przy kolacji było nas mniej niż przy śniadaniu. Naturalnie, próbowaliśmy wyprzeć ze świadomości fakt, że ponosimy straty. Tak jak próbowaliśmy zignorować to, że następną stratą możemy być my sami!

Aby sobie pomóc, szukaliśmy rozrywek. Trudno było je znaleźć, ale my, w Biggin Hill, mieliśmy to szczęście, że o parę minut jazdy, w miasteczku Brasted, był niezwykle atrakcyjny pub o nazwie „The White Hart”. Prowadził go przemysłowiec wraz ze swoją żoną, Teddy i Kath Prestonowie. Byli zawsze w gotowości, okazując nam

prawdziwą sympatię i zrozumienie, co łagodziło presję odczuwaną przez pilotów – mających w większości po około dwudziestu lat – a tym samym nieśli nam ogromną pomoc. W ten sposób bezpośrednio pomagali nam wygrać Bitwę o Anglię.

Dla ludzi takich jak on, pub miał odgrywać kluczową rolę w radzeniu sobie z problemami. Było to jedno z niewielu miejsc oferujących komfort, relaks, a może i zapomnienie, pozwalając oderwać się od codziennych zagrożeń: nie tylko śmierci, ale także – niewykluczone, że bardziej przerażającej – możliwości koszmarnego okaleczenia, oszpeczenia i wynikającego stąd odrzucenia społecznego. Na przykład polski dowódca Dywizjonu 303, Zdzisław Krasnodębski, 6 września 1940 roku doznał tak poważnych oparzeń, że już nigdy potem nie latał bojowo. List mojego ojca sugeruje, że właściciele pubu byli kimś w rodzaju duszpasterzy dla młodych pilotów, którzy tak nagle znaleźli się daleko od rodzinnych stron, skazani na tę ciężką próbę.



Johnny Kent i Ludwik Martel przy barze w The White Hart Inn

Pojedynki, które ci piloci staczali w powietrzu, były pozbawione anonimowości, jaka cechowała większość działań podczas tej wojny. W wywiadzie radiowym dla BBC, udzielonym w 1940 roku, ojciec opisuje moment, w którym jego wzrok napotkał wzrok niemieckiego pilota, zanim go zabił:

Gdy tak pędziliśmy sobie naprzeciw, wyraźnie widziałem pilota, patrzącego prosto na mnie. Minęliśmy się o kilka stóp.

Niemiecki samolot uderzył w ziemię, pozostawiając tylko ziejącą dziurę.

Widziałem brytyjskich żołnierzy, biegnących do leja, jaki

po nim został, i patrzących w głąb. Potem pomachali do mnie i pokazali kciukami gest zwycięstwa.

Jakkolwiek słuszna i szlachetna nie byłaby sprawa, o którą się walczy, nie jest łatwo pogodzić spojrzenie w oczy człowieka, a zaraz potem zabicie go, z normami przyzwoitości, według których wychowała się większość pilotów myśliwskich.

W swoich wspomnieniach mój ojciec pisze także o napięciu wynikającym z funkcjonowania w dwóch spolaryzowanych rzeczywistościach:

To była dziwna strona tej wojny powietrznej w Europie: jednego dnia człowiek mógł być w ogniu walki, nazajutrz spacerował po Windsorze w atmosferze całkowicie oderwanej od wojny, a kolejnego dnia znowu w boju. Ta odrealniona sytuacja miała, jak sądzę, dwa główne skutki. Jednym było bardzo silne napięcie nerwowe, przez najbardziej dobitne, choć podświadome, ukazanie, czym konkretnie ryzykujesz. [...] Wieczorem [pilot myśliwski] mógł się bawić w londyńskim nocnym klubie, a nazajutrz przed obiadem być już w rękach wroga.

Ta surrealistyczna sytuacja musiała jawić się im jako jeszcze bardziej odrealniona ze względu na status narodowych celebrytów, jakim piloci myśliwscy, zwłaszcza Polacy, się cieszyli, adoptowani[107] jak maskotki przez kobiety brylujące w towarzystwie. Ci mężczyźni obracali się między nocnymi klubami Londynu a szarpiącym nerwy móżdżkiem walk powietrznych. Podczas swoich wizyt w Instytucie Sikorskiego usłyszałam niejedną anegdotę o tym, jak to po nocnych imprezach piloci często jeszcze rano mieli w sobie tyle alkoholu, że personel naziemny musiał ich wkładać do kabiny i próbował

otrzeźwiać tlenem, zanim pozwolono im startować do walki.

Moja siostra nie pamięta, czy to od matki, czy od samego ojca słyszała opowieść, jak kiedyś alkohol umożliwił mu pokonanie paraliżującego lęku przed załamaniem.

Opisał lądowanie po szczególnie wstrząsającym locie, kiedy nie był w stanie poruszyć nogami. Pamiętając o pierśiówce, którą zawsze nosili przy sobie, pociągnął z niej łyk i po chwili znów mógł funkcjonować.

Kwestionowanie norm

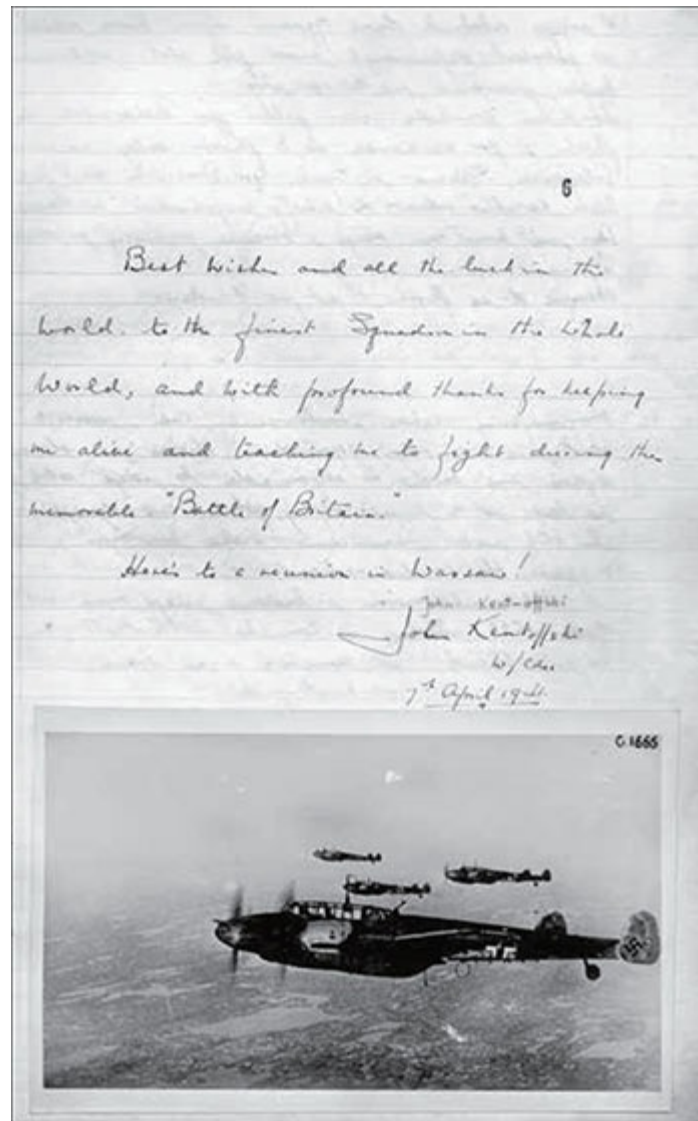
Czas wojny rozmył różnice wynikające z pochodzenia klasowego i etnicznego, bo wszyscy jednoczyli się w obliczu wspólnego wroga. Intensywność emocjonalna tego zjawiska wzrastała jeszcze wskutek nagłych zdarzeń z pogranicza życia i śmierci. 7 kwietnia 1941 roku mój ojciec napisał w kronice Dywizjonu 303:

Najlepsze życzenia i wszelkiego szczęścia, jakie jest na świecie, dla najwspanialszego dywizjonu, jaki istnieje na świecie, z głębokim podziękowaniem za utrzymanie mnie przy życiu i nauczenie mnie, jak walczyć podczas pamiętnej „Bitwy o Anglię”. Za spotkanie w Warszawie!

John Kentoffski

Jednak w powojennej Anglii ten etos koleżeństwa szybko ustąpił miejsca przywróconej hierarchii i wynikającym z niej różnicom. Polityczne machinacje sprawiły, że do spotkania w Warszawie, którego tak pragnął mój ojciec, nigdy nie doszło. Wielka Brytania ponownie stała się nietolerancyjna dla obcokrajowców, także tych, którzy walczyli ramieniem z jej

żołnierzami, kobiety miały wrócić do swoich domowych zajęć, a pochodzenie klasowe ponownie stało się ważnym źródłem pozycji społecznej. Wolność i egalitaryzm, braterstwo i poczucie misji, tak ważne w okresie wojny, zostały zastąpione przez monotonne procedury i konkurencję.



Wpis w Kronice Dywizjonu 303 (Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego)

Jednak gdy wielu bohaterów na pozór ulegało temu wygodnemu wymazaniu ze społecznej świadomości, osoba białego brytyjskiego dżentelmena – pilota myśliwskiego – nadal

urzekła opinię publiczną lat powojennych. Do pewnego stopnia mogło to być zainspirowane zdolnością Bigglesa[108] do nieustannego wymyślania sobie od nowa, ale apetyt entuzjastów na wspomnienia asów przestworzy wydawał się nienasycony.

W dostępnym w Internecie klipie wideo, zatytułowanym *The Few – 20 Years Later (Ci Nieliczni – 20 lat później)*[109], opuszczone lotniska i wieża kontrolna wypełniona sianem stanowią wizualną metaforę życiorysów myśliwców, którzy teraz, gdy Anglia postanowiła podnieść się, otrzepać z kurzu i iść naprzód, zostali odsunięci w przeszłość. Głęboki głos reportera mówi:

To oczywiście znak czasu... Ci, którzy przeżyli Bitwę o Anglię, są teraz przeważnie cywilami.

Ujęcia filmowe pokazują pilotów myśliwskich radośnie zajmujących się codziennością: kupują warzywa, wiodą życie rodzinne na słonecznym trawniku, odbierają telefony w biurze. Są pokazani jako ci, którzy gładko przeszli do zwykłych zajęć, zostali dziennikarzami i przedsiębiorcami, mają zwyczajne hobby, takie jak wędkarstwo. Mój ojciec jest tam pokazany, jak pije piwo w „White Hart Inn” i wskazuje na swój podpis, jeden z wielu na słynnej zasłonie zaciemnieniowej, na której piloci – na prośbę właścicieli pubu – składali swoje autografy. Takie ich przedstawienie pomija milczeniem napięcia, zarówno te powstałe w czasie wojny, jak i towarzyszące dostosowywaniu się do czasów pokoju. Bohaterami – zdaje się mówić ten film – są ci, którzy potrafili pożegnać przeszłość nieznacznym wzruszeniem ramion i „iść dalej” w zwyczajnych sytuacjach, tak jak to czynili w tych nadzwyczajnych.

Wyzwanie czasu pokoju

Małżeństwo mojego ojca z wojenną ukochaną Janet zakończyło się jakiś czas przed końcem wojny. Dzieci Janet z jej późniejszego małżeństwa wspominały, jak mówiła, że gdy minęła romantyczna gorączka czasu wojny, ona i Johnny odkryli, że w rzeczywistości niewiele ich łączy.

Mój ojciec służył jeszcze w RAF-ie przez kolejnych dziesięć lat. W swoich wspomnieniach, zatytułowanych *Years of Command (Lata dowodzenia)*, marszałek RAF-u William Sholto Douglas napisał, że mój ojciec, który zaraz po wojnie był jego osobistym asystentem, „nawet jeśli był pilotem myśliwskim w moim stylu – był ukształtowany przez dyscyplinę wojskową do wykonywania swoich obowiązków bez szemrania”.

Następnie ojciec objął prestiżowe stanowiska: szefa pilotów doświadczalnych w Farnborough, a potem kolejno dowódcy kilku najbardziej renomowanych baz lotnictwa myśliwskiego w Anglii.

Jako ceniony oficer, nawiązywał znajomości w zamożnych kręgach społecznych. Moją matkę spotkał na przyjęciu w Ascot, w 1948 roku. Miał trzydzieści cztery lata i od trzynastu lat – od kiedy stał się dorosłym człowiekiem – wiódł życie regulowane przez normy obowiązujące w wojsku. Moja mama nie miała jeszcze dwudziestu lat, kiedy wybuchła wojna, ale wstąpiła do Pomocniczej Służby Kobiet Marynarki (WRN) i została wysłana na Ceylon. Zanim spotkała mojego ojca, była zaręczona z byłym pilotem RAF-u, urodzonym w Londynie, ale mieszkającym w Rodezji. Planowała do niego dołączyć, ale na jej drodze pojawił się olśniewający kanadyjski bohater. Była drobna, miała eleganckie maniery i uśmiech z błyskiem w oku. Moja siostra zapamiętała ją jako zamkniętą w sobie perfekcjonistkę, nietolerującą sentymentalizmu. Mama urodziła się w Londynie,

w 1922 roku, a dzieciństwo spędziła w mieście Maidenhead, gdzie nią i jej siostrą opiekowała się guwernantka. Później obie dziewczynki wysłano do szkoły z internatem dla dziewcząt w Anglii, a w końcu do prywatnej szkoły dla dziewcząt we Francji. Dwaj bracia jej dziadków byli randlordami[110] w Afryce Południowej, kierując tam najbardziej dochodowymi na świecie kopalniami diamentów. Podobno odwiedzili Londyn, gdy moja mama była dzieckiem, i zaproponowali, że kupią jej wszystko, czego tylko zapragnie. Jej ojciec uczęszczał do słynnej szkoły dla chłopców, Malvern College, potem doszedł do stopnia pułkownika armii w czasie I wojny światowej, a po jej zakończeniu odziedziczył firmę odzieżową wykonującą damskie rękawiczki wysokiej jakości.

Z ojcem pobrali się po zaledwie sześciu miesiącach narzeczeństwa. Mój brat Stuart urodził się rok później, w 1949 roku, a kiedy powojenna Wielka Brytania starała się stanąć na nogi, mój ojciec został wysłany do Dayton, w stanie Ohio, gdzie w 1951 roku urodziła się moja siostra Joanna. Po tym drugim porodzie moja mama była hospitalizowana z powodu depresji poporodowej. Na szczęście RAF zapewniał rodzinom świadczenia obejmujące mieszkanie, służbę domową, obiady w kasynach oficerskich i dogodne stanowiska zagraniczne, co izolowało ją od harówki i stresów, z jakimi borykały się inne rodziny.

Tymczasem jednak czas pokoju przywrócił w RAF-ie otumaniające efekty brytyjskiej hierarchii i położył kres merytokracji. W swoich wspomnieniach ojciec opisuje, jak jego ostatnią posadę w RAF-ie w 1952 roku popsuło zwolnienie go z odpowiedzialności za zorganizowanie drugiego królewskiego przeglądu RAF-u. Miał on się odbyć w bazie RAF Odiham, której wtedy był komendantem, ale przeniesiono go do Tangmere. Powiedziano mu, że takie ważne zadanie trzeba powierzyć starszemu oficerowi, zwłaszcza że przyniesie mu to medal, na co ojciec odpowiedział, że w czasie wojny medale nadawano za to,

czego człowiek dokonał, a nie za samo to, kim się jest.

Historyk Andy Saunders wyjaśnił mi, że chociaż samoloty Gloster Meteor, będące w użyciu w bazie Tangmere, wiązano z wieloma wypadkami, mój ojciec, który miał na tym stanowisku przydzielonego Meteora, oznaczonego jego inicjałami, przesłużył tam pełną kadencję, czyli około dwudziestu miesięcy. Jednak niezależnie od tego, jak prestiżowe i uprzywilejowane było stanowisko dowódcy ważnej bazy, ojciec był najwyraźniej dotknięty decyzją o odsunięciu go od tamtego przedsięwzięcia. W swoich wspomnieniach o sprawie Odiham pisze wprost:

Bardzo mnie to zdenerwowało i ten incydent silnie zaważył na mojej decyzji, gdy przyszło mi rozważyć, czy mam zostać w służbie, czy nie.

Jeden z wielu

Na koniec napisał:

[...] miałem wszystko, co najlepsze w lotnictwie wojskowym – o tym jestem przekonany.

Ale w oryginalnym tekście były dwa dalsze zdania, które zostały usunięte jeszcze przed pierwszym wydaniem. Brzmiały:

I tak oto, w tym dniu rozstania, wyruszyłem z żoną i dziećmi w drogę ku nowej przygodzie i nowemu życiu. Dokąd nas zaprowadzi?

Być może redaktor uznał, że to przejmujące pytanie jest zbyt osobiste lub brzmi niewłaściwie w ustach bohatera, ale ja

z perspektywy czasu rozumiem, dlaczego mój ojciec mógł patrzeć na stojące przed nim wyzwania z obawą. Jako człowiek, który wyznaczył sobie, a potem osiągnął bardzo wysokie cele, miał teraz stać się samodzielnie odpowiedzialny za utrzymanie standardów angielskiej rodziny z wyższej klasy średniej, w którą się wzenił. Oczekiwania były wysokie, podobnie jak stawka emocjonalna i moralna.

Może to wyjaśnia, dlaczego podobno zdecydował się w 1956 roku zrezygnować z RAF-owskiej emerytury i zamiast niej odebrać jednorazową odprawę na zakup domu z pięcioma sypialniami w Hampshire, a także zatrudnienie pomocy domowej i ogrodnika. Mój brat, który pamięta dyskusje w domu na temat kosztów, został w wieku siedmiu lat wysłany do płatnej szkoły podstawowej z internatem; później dziadek ze strony mamy płacił za naukę mojego brata w swojej własnej Alma Mater, Malvern College. Moja siostra i ja zostałyśmy posłane do prywatnej szkoły dla dziewcząt, aby tam zdobyć towarzyskie wyrobienie, niezbędne, by dobrze wyjść za mąż.

Pochodzenie mojego ojca z małego, podmiejskiego domu w Winnipeg i rodziny rzeźników i listonoszy, wywodzących się z bardziej egalitarnych społeczeństw Szkocji i Kanady, w czasie wojny nie miało znaczenia. Nawet po jej zakończeniu pewien status zapewniały mu jego mundur i odznaczenia. Ale bez stopnia i odznaki pilota nie miałyby praktycznie żadnego kapitału kulturowego i zawodowego, na którym mógłby się oprzeć. Bez wykształcenia i specjalnych talentów do biznesu zaczął pracować w branży lotniczej jako kierownik sprzedaży w firmie Kelvin & Hughes Aviation, ale po kilku latach z niej odszedł.

Urodziłam się w 1958 roku i moja matka jeszcze raz przeżyła okres depresji poporodowej, więc wkrótce po jej wyjściu ze szpitala zatrudniono dla mnie opiekunkę. Moja siostra przypomina sobie, że kilka lat później, kiedy miała trzynaście lat, nasza matka zaczęła się zwierzać jej i mojemu bratu ze swojej

zgryzoty wywołanej nałogiem ojca i mówiła, co by zrobiła, gdyby od niego odeszła. Potem, jak wspomina moja siostra, wydawało się, że sprawy idą ku lepszemu. Matka zdawała się szczęśliwsza i zaprzestała zwierzeń. Jak u wielu innych, alkohol w znacznym stopniu pomógł ojcu przetrwać skrajne przeciwności losu podczas wojny, chociaż dziś niemożliwe jest ustalenie relacji między piciem jako takim a problemami wynikającymi z chęci sprostania małżeńskim oczekiwaniom. W każdym razie jego picie stało się sednem opowieści o jego postrzeganych wadach jako męża i ojca.



„Cindy”, Joanna i rodzice – Johnny i Betty, Hartley Wintney, 1962 r.

Więzi ojca z dwojgiem starszych dzieci coraz bardziej się rozluźniały, ale postanowili razem z matką ukrywać te problemy przed osobami z zewnątrz i przede mną, bo byłam dużo młodsza. Pozwoliło to ojcu zbudować ze mną innego rodzaju relację. Matka często wydawała się zajęta, więc cieszyłam się z okazywanej mi przez niego uwagi. Zdawałam sobie sprawę tylko z jego serdecznego ojcostwa i przyjemności dzielenia się

swoimi zainteresowaniami, takimi jak rysowanie, pisanie i podróże kosmiczne. Zanim skończyłam cztery lata, nauczył mnie nazw stolic niemal wszystkich państw i lubił popisywać się tą moją wiedzą przed znajomymi na koktajlach.

Moja matka nie lubiła chłodnej, angielskiej pogody, od której zimą drętwiały jej palce. Często mówiła o tęsknocie za cieplejszym klimatem. Może moi rodzice wierzyli, że rozpoczęcie wszystkiego od nowa, z dala od gruzów ich rozsypującego się życia małżeńskiego w Anglii, przyniesie zmianę na lepsze? We wrześniu 1964 roku ojciec wyruszył na dwa tygodnie do Johannesburga, zatrzymując się po drodze w Nairobi, żeby odwiedzić Ludwika Martela, polskiego pilota, który latał w RAF-ie, a teraz pracował jako pilot rolniczy przy opryskach w Kenii. Gdy w następnym roku, w lipcu 1965 roku, po raz kolejny wyjechał do Afryki Południowej, tym razem moje rodzeństwo usłyszało, że pojechał:

[...] zacząć dla nas nowe życie w Afryce Południowej, gdzie wszystko jest łatwiejsze, tańsze i lepsze, a my będziemy mieli cudowne życie.

Mój szesnastoletni wtedy brat został, wbrew swojej woli, wyrwany z Malvern College w oczekiwaniu na naszą emigrację. Jednak zamiast zacząć nowe życie za granicą, mój ojciec – w porozumieniu z Ludwikiem – postanowił zainwestować we franchisingową firmę Dyno-rod z branży kanalizacyjnej i zaledwie cztery miesiące później założyli w Londynie spółkę Kent & Martel Services. Mój brat z ociąganiem podjął naukę w lokalnej szkole technicznej.

Brat wspomina, że kiedy w 1968 roku uległ zalaniu nowo wybudowany tunel Heathrow, firmę Kent & Martel wynajęto do odblokowania go, co przyniosło firmie doskonałą prasę. Jednak

moja siostra pamięta, że nasz ojciec nie był wówczas szczęśliwy, a zapytany, co robi w branży kanalizacyjnej, odpowiadał: „Szukam przemysłu lotniczego”. Pod koniec 1968 roku Ludwik odkupił udziały mojego ojca w Kent & Martel Services.

Mój brat poznał tymczasem dziewczynę z Glasgow, którą później poślubił. Tak wspomina ona weekend spędzony z moim bratem w naszym domu w tamtym czasie:

[Wasz ojciec] był tam sam, był łagodny i gościnnie, i nawet jakby trochę nieśmiały. Zaczęliśmy się czuć bardziej swobodnie; usiedliśmy w salonie, a on opowiadał mi różne swoje historie. Ugotowałam obiad – z obawą, bo tak naprawdę nie umiałam gotować, a to była kuchnia waszej mamy... Usiedliśmy w jadalni; on nie jadł dużo, ale rozmawialiśmy [i] po obiedzie przeprosił i wyszedł... Kiedy wrócił – nie mogło to być zbyt późno – przyniósł mi pudełko czekoladek. Byłam ogromnie wzruszona. ... Następnego ranka usłyszałam pukanie do drzwi pokoju; za drzwiami był on, ze śniadaniem dla mnie. Czyż mogłam nie być oczarowana? Był skromny. Nieonieśmielający. I łagodny.

Jest jednak oczywiste, że do tego czasu małżeństwo rodziców zdążyło się rozpaść. Moja matka była w stałym kontakcie ze swoim kuzynem Alanem, mieszkającym w Surrey, i jego obsypaną biżuterią żoną Joan, która jako alkoholiczka po odwyku z oddaniem zaangażowała się w działalność Anonimowych Alkoholików. Dziś wiem, że ojca przekonano do wzięcia udziału w kilku spotkaniach AA, a legenda głosi, że kiedy zaproponowano mu tam filiżankę herbaty, odmówił:

– To nie dla mnie, dziękuję! Nie piję!

Wkrótce przestał tam chodzić.

Namówiono go również do spędzenia kilku tygodni poza

domem; pamiętam, że mnie jego nieobecność wytłumaczono jako coś związanego z jego pracą. Moja siostra przypomina sobie, że mama unikała rozmowy na ten temat ze swoją matką, siostrą i przyjaciółmi rodziny. Później dowiedziałam się, że ojciec w rzeczywistości zgodził się przenieść na pewien czas do domu młodego psychologa z Kalifornii, nazwiskiem Peter Runkel, który mieszkał w Harlow.

Mój brat z kolei pamięta, że nasz ojciec nie chciał słyszeć o wyjeździe tam, ale ostatecznie ustąpił; podobno nie pił wcale alkoholu i regularnie ćwiczył. Pamiętam, że kiedy wrócił do domu, mama wydawała się pełna optymizmu; o ojcu wszyscy mówili, że dobrze wygląda. Mniej więcej w tym czasie kończył pisać wspomnienia, nad którymi pracował od jakichś dziesięciu lat; gdy oglądam jego oryginalny tekst, widzę, jak starannie go komponował i zredagował.

Jednak te nadzieje nie trwały długo. W 1969 roku rodzice postanowili wejść w handel nieruchomości na Bahamach i byli gorzko rozczarowani, gdy odkryli, że ich pierwsza inwestycja jest w rzeczywistości nieprzebytym bagnem.

Pod ostrzałem

Mój brat i siostra opuścili już dom, a ja miałam jedenaście lat. Pewnego dnia, w październiku 1969 roku, wróciłam ze szkoły, a moja matka zabrała mnie do miasta, na podwieczorek. Nad talerzem herbatników powiedziała mi, że chce odejść od ojca, ponieważ nie może już dłużej wytrzymać jego picia. Poleciała mi szybko spakować torbę podróżną. Nie miałam możliwości pożegnać się z ojcem. Przeprowadziłyśmy się do kuzyna mamy, Alana, i jego żony Joan.

Z tego, co wiem o ojcu, sądzę, że był uczciwym człowiekiem,

który, gdyby został o to poproszony, zostawiłby matce dom i pieniądze, aby mogła się mną zająć. Ale matka odmówiła pozostania w domu i przyjęcia wsparcia od ojca; nigdy też nie poprosiłaby o pomoc swojej matki, mieszkającej w Londynie, ani siostry, która wyszła za mąż za księgowego i mieszkała komfortowo w pobliskim Virginia Water. Ja sama, będąc już matką, często zastanawiałam się, dlaczego zdecydowała się pozbawić środków do życia siebie i dziecko, które miała na utrzymaniu. Niezależnie od motywacji, jej decyzja była kluczowa i życie obojga moich rodziców nieodwracalnie osunęło się w przepaść.



Johnny z kotem Munsterem, Hartley Wintney, 1968 r.

Wkrótce po naszej wyprowadzce sąsiedzi znaleźli zrozpaczonego ojca w naszym domu rodzinnym, który zapalił się wskutek awarii elektrycznej. Powiedziano nam, że dach eksplodował z powodu amunicji, którą przechowywał tam ojciec, więc straż pożarna początkowo nie mogła zbliżyć się do budynku. Sąsiedzi zabrali tatę do siebie, a mój brat, mający wtedy zaledwie dwadzieścia lat i obwiniający ojca za stan umysłu i kłopoty naszej matki, przyjechał samochodem, żeby go stamtąd odebrać. Nalegał, by nasz ojciec pojechał z nim

z powrotem do tego młodego psychologa w Harlow. Później powiedział mi, że po drodze ojciec próbował wydostać się z samochodu, a brat sądzi, że jego panikę wywołały tylne światła mijających pojazdów, które on wziął za pociski smugowe i chciał wyskoczyć ze spadochronem. Być może rzeczywiście przeżywał na nowo przerażenie, jakie go ogarniało, gdy był atakowany ze wszystkich stron, tyle że teraz nie miał ani skrzydeł, ani karabinów, ani spadochronu, żeby się ratować.

Matka, siostra i ja wróciłyśmy wkrótce do domu, aby uratować, co się dało. Pamiętam, że widziałam nadpalone brzegi fotografii rodzinnych, które sfrunęły ze strychu i leżały na górnym półpiętrze. W nosie utkwił mi swąd spalenizny naszego rodzinnego życia.

Nie mając ani domu, ani pieniędzy, matka zdecydowała się podjąć pracę jako pomoc domowa, z zamieszkaniem. Kiedy mieszkaliśmy razem w pomieszczeniach dla służby w różnych rezydencjach, w których pracowała, żartowała wesoło, że pewnego dnia napisze książkę zatytułowaną: *On the Wrong Side of the Green Baize Door (Po niewłaściwej stronie drzwi z zielonym suknem*[\[111\]](#)), w której opiszę swój upadek w angielskim systemie klasowym. Kiedy planowała te swoje wspomnienia, ojciec musiał kończyć swoje.

One of the Few wydano w 1971 roku.

Za sprawą cwane go kanciarza, który często bywał w Klubie RAF-u w poszukiwaniu kandydatów do swoich programów inwestycyjnych, ojciec został wkrótce „uwolniony” od pozostałych oszczędności rodziny. Znalazł się wtedy w pieczy Sądu Opiekuńczego i dostał pomoc z Funduszu Dobroczyńnego RAF-u. Został lokatorem u wdowy po pilocie, która mieszkała w domku szeregowym w Harrow, w północnym Londynie.

Nie jestem pewna, jaki kontakt utrzymywała matka z ojcem od tego momentu. Kiedyś zasugerowała, żebym pojechała i spędziła z nim weekend, ale po drodze dostałam skurczy żołądka i nie

mogłam się z tym zmierzyć. Zebraliśmy się jako rodzina jeszcze raz, w 1970 roku, w Opactwie Westminsterkim, na nabożeństwie dla upamiętnienia rocznicy Bitwy o Anglię. Wydawało się to tak nie na miejscu, gdy szedł obok nas, wyprostowany i dostoyny w swoim splendorze, z medalami błyskającymi mu na piersi, a zachwyceni widzowie zgromadzeni na ulicy, kiedy wchodziliśmy do Opactwa, oglądali te zewnętrzne pozory, tak całkowicie przeczące naszemu wewnętrznemu zamętowi.

W tamtym czasie mama, pracując jako gosposia, przez jakieś półtora roku przechodziła z jednego domu do drugiego, a moje rodzeństwo pomagało nam przy każdej przeprowadzce. Pamiętam mamrotanie krewnych mojej matki: „Biedna, kochana Betty! Jest taka silna i dzielna!”.

Mama wtedy często mówiła o swoim wyczerpaniu, prosiła: „Zatrzymaj świat, chcę wysiąść”, i dawała nam do zrozumienia, że ma słabe serce, chociaż odmawiała szukania pomocy medycznej. Kiedy moja babcia, która sama nie czuła się dobrze, w 1971 roku zdała sobie sprawę z naszej sytuacji finansowej, postanowiła zlikwidować fundusz powierniczy i wypłacić każdej z córek po 10 000 funtów. Mama kupiła mały domek szeregowy w Haslemere; dopiero wtedy mogłam zostać na stałe w jednej szkole średniej i zacząć nawiązywać przyjaźnie. Po raz pierwszy od opuszczenia ojca miałyśmy jakąś stabilność.

Jednak wkrótce moja mama postanowiła ożywić swoje dawne marzenia o nowym życiu w Afryce Południowej – z dala od Anglii i mojego ojca. Zachęciła moją dwudziestoletnią siostrę do wyjazdu przed nami i kazała jej obiecać, że się mną zajmie, gdyby jej się coś stało. Potem, na początku stycznia 1973 roku, zabrała mnie ze szkoły i wsadziła do samolotu do Kapsztadu, mówiąc, że sprzeda dom i dołączy do nas później. Miałam czternaście lat. Pożegnałam się z nią na lotnisku Heathrow, nie zdając sobie sprawy, że już nigdy więcej jej nie zobaczę.



Znowu w kabinie Spitfire'a w Northolt, 11 września 1980 r. (Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego)

Moja siostra wkrótce doszła do wniosku, że pomysł matki był nierealistyczny w obliczu apartheidu Afryki Południowej lat siedemdziesiątych. W marcu 1973 roku zostało postanowione, że mam wrócić do Anglii. Tego ranka, kiedy miałam wsiąść do samolotu, dostałyśmy telegram z Anglii: naszą matkę znaleziono martwą w łóżku.

Siostra i ja pozostałyśmy w Afryce Południowej jeszcze trochę i nie byłyśmy na jej pogrzebie. Jeden z uczestników ceremonii powiedział mi później, że gdy zjawił się mój ojciec, członkowie rodziny mojej matki zaszemrali z dezaprobatą; ani oni, ani mój brat nie chcieli, żeby tata usiadł w pierwszym rzędzie zarezerwowanym dla rodziny, choć stał zdecydowany, oczekując miejsca, by móc opłakać swoją żonę. Wyglądał na człowieka potrzebującego pociechy – opowiadał mi ten świadek – samotny,

bez żony i rodziny.

Kiedy o tym teraz myślę, uważam, że był bardzo odważny. Musiał wiedzieć, jakie go tam spotka przyjęcie, ale z szacunku i miłości do żony nie mógł być wtedy gdzie indziej. Była w tym ogromna godność.

Następne cztery lata spędziłam w szkole z internatem w Anglii, a podczas wakacji pojechałam do Kanady, gdzie mieszkała moja siostra ze swoją młodą rodziną. Jeszcze tylko kilka razy spotkałam ojca, zanim umarł w 1985 roku, chociaż wymienialiśmy listy i prezenty. Kiedyś spotkałam się z nim w klubie RAF-u. Usiedliśmy wśród luksusowych dywanów i żyrandoli rzucających zajączki słońca na nasz lniany obrus, a my próbowaliśmy znaleźć jakiś temat do rozmowy. Było nie do zniesienia patrzeć na niego, takiego złamanego i opuszczonego. On nie miał już pojęcia o życiu, z którym się zmagam, a ja byłam za młoda, by wyobrazić sobie wyzwania, przed jakimi on stawał. Dreptaliśmy na paluszkach wokół lat spędzonych razem w naszym domu, jakbyśmy stąpali po potłuczonym szkłe.

W 1980 roku nakład książki ze wspomnieniami mojego ojca został wyczerpany, wznowienia nie planowano. Nie wiem, czy był przekonany, że jego historia jest już zbędna, a świat poszedł naprzód. Nie dożył chwili, kiedy 20 lat później wspomnienia Geoffreya Welluma, zatytułowane *First Light (Pierwszy brzask)*, spotkały się z niezwykle ciepłym przyjęciem. Zastanawiałam się, czy przypadkiem entuzjazm dla *Pierwszego brzasku* wynikał nie tyle z eleganckiego stylu pisania Geoffreya Welluma, ile z ożywienia poszukiwań dumy i tożsamości Wielkiej Brytanii w jej stopniowym schyłku. Zastanawiam się też, czy jego popularność ujawnia społeczną gotowość do pełniejszego zrozumienia życia pilotów myśliwców wojennych. Może właśnie teraz, siedemdziesiąt pięć lat po Bitwie o Anglię, przyszła pora, by zastanowić się, czego oczekujemy od naszych bohaterów i ile to może kosztować.

Koniec

Dzięki stałemu wsparciu ze strony Funduszu Dobroczynnego RAF-u, mój ojciec był w ostatnich latach życia pod opieką kuzynki zamieszkałej w Woking. Z jej domu przyjeżdżał od czasu do czasu do Londynu, na spotkania ze starymi przyjaciółmi, takimi jak Geoffrey Wellum, czy czasem z jakimś entuzjastą lotnictwa. Simon Morris, autor książki *From Biggin Hill to Manston (Od Biggin Hill do Manston)*[112], spotkał się z nim w Klubie RAF-u w 1974 roku, na zjeździe lotników Dywizjonu 92. W tym czasie Simon dopiero zaczynał karierę pilota myśliwskiego. W prywatnej korespondencji ze mną wspominał:

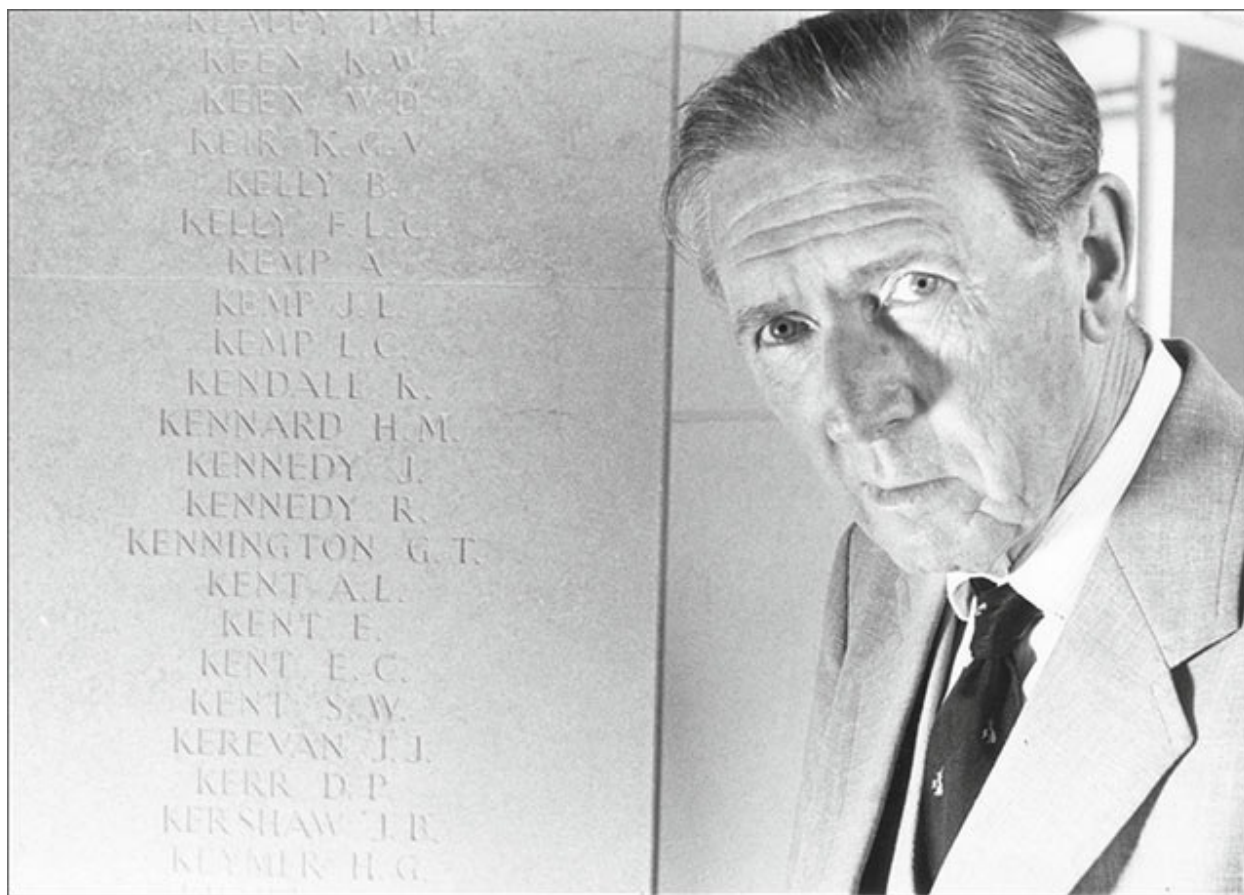
Co mnie zdumiało i zdziwiło – jako młodego pilota, dwudziestoparolatka zaledwie – to to, że twój ojciec poświęcał tak dużo czasu i okazywał tyle szacunku mnie, służącemu obecnie w tym dywizjonie i latającemu Lightningiem[113]. Czuję, że moje uczucia do niego on odwzajemnia tym obopólnym zrozumieniem, co to znaczy być pilotem myśliwskim. Nigdy tego nie zapomnę. Bob Stanford Tuck był taki sam. Wielcy ludzie!

Simon nie miał pojęcia, co się kryje za tą delikatnością mojego ojca.

Historyk Andy Saunders w latach siedemdziesiątych wielokrotnie spotykał się z moim ojcem w Klubie RAF-u i gdzie indziej. Mówi, że wyraźnie pamięta, jak różny był mój ojciec od innych pilotów myśliwskich. Jego zdaniem, oni roztaczali wokół siebie aurę pewności siebie i jowialności, a często wręcz arogancji. Andy opisuje, jak Klub RAF-u sprawiał wrażenie rodziny, której członkowie zbierali się w grupkach, gadali i dużo pili. Ale za każdym razem, kiedy spotykał tam mojego ojca,

widział go samego, zaszytego w kącie i cicho pieszczącego w dłoni szklaneczkę whisky, z której pociągał małe łyki podczas tych długich rozmów. Zawsze był opanowany, z nienagannymi manierami i elegancko ubrany w grafitowy garnitur z czarnoniebieską baretką Krzyża Virtuti Militari w klapie, nieustannie przypominającą mu o nieskomplikowanych uczuciach, jakich doświadczył, służąc z polskimi myśliwcami w kluczowych chwilach swojego życia.

Andy pamięta, jak trudno było utożsamić tego nieśmiałego mężczyznę z wielkim dowódcą, którym kiedyś był. W pewnym momencie mój ojciec zaproponował Andy'emu, że przedstawi go znanemu asowi Bitwy o Anglię, który miał wszystkie właściwe, angielskie referencje. As stał przy barze, a ojciec podszedł do niego i trącił go w łokieć, wtedy ten człowiek odwrócił się, by zobaczyć, kto go zaczepia, a potem po prostu odwrócił się z powrotem do baru. Andy powiedział, że był wstrząśnięty, że można było w ten sposób potraktować człowieka takiej rangi, ale zauważył, że mój ojciec wydawał się tym zupełnie nieporuszony, jakby już się przyzwyczyił do swojej towarzyskiej „niewidzialności”.



Przy pomniku poległych lotników brytyjskich w Runnymede, 11 września 1980 r.
(Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego)

W tym czasie u mojego ojca zaczęła się już rozwijać choroba Parkinsona, a pod koniec lat siedemdziesiątych, jeszcze na długo przed siedemdziesiątką, zaczął się stawać poważnie niepełnosprawny. W styczniu 1984 roku dostałam od jego lekarza list informujący, że w ciągu ostatnich kilku miesięcy jego stan uległ szybkiemu pogorszeniu i jest teraz przykuty do wózka inwalidzkiego. Lekarz napisał, że ojciec cierpi na uszkodzenia mózgu i może mnie nie rozpoznać.

Szybko zorganizowałam wizytę u niego. Kiedy weszłam do pokoju, siedział na swoim wózku inwalidzkim, z kolanami opatulonymi dziecięcym, niebieskim kocykiem i podparty poduszką. Jego dłonie, które leżały nieruchomo na tacce na kolanach, były poznaczone żyłkami, ale długie palce wciąż były

zaskakująco eleganckie. Głos mu drżał, ale nadal brzmiał w nim znajomy kanadyjski akcent, z jakim opowiadał mi tak wiele historii, kiedy byłam dzieckiem. Wydawał się niezwykle logiczny, gdy rozmawiał z moim partnerem o służbie wojskowej w Szwecji. Kiedy siedziałam przy nim, wielokrotnie powtarzał moje imię i, mimo spowodowanego chorobą braku wyrazu na jego twarzy, nasze oczy spotykały się i widzieliśmy się nawzajem.

Wkrótce potem zmarł, a Monica, która się nim opiekowała, opisała potem ostatni rok jego życia:

Stan Johnny'ego powoli się pogarszał i przez jakiś czas nie mógł mówić z powodu płytkiego oddechu, wywołanego chorobą Parkinsona... był przykuty do łóżka, zupełnie bezradny, niezdolny poruszyć nawet ręką. Ta frustracja i zupełna bezczynność była straszliwym nieszczęściem, znoszonym z taką cierpliwością i męstwem. Nigdy się nie skarżył ani niczego nie żądał; jedynym środkiem okazywania wdzięczności pozostały jego oczy: zapalały się, a spojrzeniu towarzyszył (jego mięśnie były już tak sztywne) ślad uśmiechu. Wiedział, że rozumiemy. [...] Od czerwca sześć razy zapadał na zapalenie płuc, z wysoką gorączką i dreszczami... [Pod koniec września] został przyjęty na dwa tygodnie do lokalnego szpitala, abym mogła wziąć urlop regeneracyjny... Miałam wrócić 7 października, ale znowu zachorował, a wieczorem 6-go stracił przytomność i umarł o 4.30 rano 7 października – w dniu, w którym miałam wrócić. A tak chciałam, żeby umarł w domu. Obiecałam mu to, ale to oddalenie od niego przez dwa tygodnie złagodziło ten cios – a przecież Johnny zawsze był dobrym organizatorem, prawda? Do samego końca.

Mój ojciec opisał kiedyś swoje najciekawsze doświadczenie

jako spokój i samotność oglądania stada dumnych, wolnych mustangów na prerii. Być może trzeba zwrócić większą uwagę na tę uzdrawiającą historię, którą nosił w sobie. Kto wie, czy gdyby rany, zadane jego duszy w walce, były opatrywane czułością i zrozumieniem, a nie kolejnymi wyzwaniem do pokonania, nie odzyskałby swojej wrażliwości, a jego historia i historia mojej rodziny nie potoczyłyby się inaczej?

Mój ojciec został skremowany, a jego prochy rozsypano z powietrza nad bazą myśliwską RAF, z której latał ze swoimi polskimi towarzyszami broni podczas Bitwy o Anglię – Northolt.

Alexandra Kent, 2015

107 W okresie wojny powszechny był zwyczaj „adoptowania” całych jednostek lotniczych przez eleganckie damy z wyższych sfer.

108 James Bigglesworth, znany pod przydomkiem „Biggles”, to kultowa brytyjska postać literacka – niezwykle odważny lotnik, walczący podczas obu wojen światowych oraz przeżywający liczne przygody w czasach pokoju.

109 <https://www.youtube.com/watch?v=CCXCzof3nY8> – przyp. A. Kent.

110 *Randlord* to połączenie słów *landlord* (ang. – właściciel nieruchomości) i *Rand* (afrikaans – potoczna nazwa rejonu w Afryce Południowej, w którym znajdują się najbogatsze złoża złota i diamentów). *Randlordami* nazywano właścicieli położonych tam kopalń złota i diamentów.

111 Dawniej w bogatych angielskich domach drzwi obite zielonym sukniem oddzielały część budynku, w której znajdowały się pomieszczenia dla służby, dlatego w jęz. angielskim jest to idiomatyczne określenie granicy między światem wielkich państwa a ich służbą.

112 <http://sirius1935.wix.com/92squadron#!chapter-seven/c1zz5> – przyp. A. Kent.

113 BAC Lightning – myśliwiec naddźwiękowy RAF-u – przyp. A. Kent.

Źródła

Bartley Tony, *Smoke Trails in the Sky*, Crecy Publishing, Manchester 1997.

Douglas Sholto, *Years of Command*, Collins, London 1966.

Francis Martin, *The Flyer: British Culture and the Royal Air Force 1939–1945*, Oxford University Press, Oxford 2008.

Rothenstein William, *Men of the RAF*, Oxford University Press, London 1942.

Wellum Geoffrey, *First Light*, Penguin Books, London 2002.

Indeks

Skróty:

- i.n. – imię nieznane
- n.n. – nazwisko nieznane

A

Adam, Maurice James kpt.
Aitken, John William Maxwell
Antonsson, Kate

B

Babington, John Tremayne gen. bron.
Bader, Douglas
Bandon, Percy Bernard gen. dyw.
Banham, John
Barbarski, Krzysztof
Barker, William George
Bartley, Anthony (Tony) por.
Baxter, Arthur Beverly
Beamish, Victor
Beaverbrook, Max Aitken lord
Belcher, George kpt.
Bennett, Richard Bedford
Bigglesworth, James „Biggles” (postać fikcyjna)
Bildziuk, Artur
Bildziuk, Danuta

Binckley, i.n.
Bishop, Wiliam Avery „Billy”
Blatchford, Howard Peter „Cowboy”
Blüder, Hans unterofizzier
Bocking, Al
Bond, Ben
Boore, i.n. kpr.
Boyd, Albert gen.
Bradshaw, Frank
Broadhurst, Harry „Broadie” kpt.
Brown, Arthur Roy kpt.
Brown, Eric „Winkle” M. kmdr ppor.
Brown, Francis Roy
Brown, Mark Henry „Hilly”
Brown, Ronnie Clifford
Burke, Harry kpt.
Burley, Dave plut.
Bushell, Roger
Byles, Rodney
Byles, Victoria

C

Cable, John „Jeep”
Calnan, Tom ppłk
Carter, Guy gen. bryg.
Casalis, Jeanne de
Cazalet, i.n. „Cas” kpt.
Cazalet, Janet primo voto Kent
Cazalet, Mark
Cazalet, Quentin
Cazalet, Timothy
Cazalet, Victor
Cebrzyński, Arsen por. pil.

Cecil, David lord
Chamberlain, Arthur Nevile
Charles, n.n.
Churchill, Winston
Ciano, Galeazzo hr.
„Cinderella” („Cindy”) patrz Kent, Alexandra
Cloud, Stanley
Clouston, Arthur Edmond por.
Cody, Samuel
Coles, William Edward gen. broni
Collins, Paul
Corder, Guy
Cotton, Sidney
Cox, Harold Roxbee dr
Craxton, Timothy
Crisham, William Joseph „Paddy” gen. dyw.
Crossley, Michael
Crowley-Milling, Dennis ppłk
Cunningham, John

D

Darvall, Lawrence gen. dyw.
Daszewski, Jan kpt. pil.
De Lisle & Dudley, William Sidney lord
Deere, Alan Christopher mjr
Deluga, Wojciech
Dennis, John N. „Denny”
Dent, Frederick Rogers gen dyw.
Derry, John
Devitt, Peter
Dickens, Clennell Haggerston „Punch”
Dimbleby, Richard
Doe, Robert Francis Thomas „Bob”

Donaldson, Arthur
Douglas, Wiliam Sholto marsz. RAF
Dowding, Hugh „Stuffy” gen. broni
Drake, Billy
Drobiński, Bolesław mjr pil.
Duke, Neville
„Dumpy” patrz Kent, John Alexander

E

Edey, Alan
Elliot, Jock kpt.
Elżbieta II, królowa
Embry, Basil gen.
Essler, Red

F

Fane de Salis, Arthur
Feeney, George
Feisal II, król
Feric-Methuen, Philip
Ferić, Mirosław por. pil.
Filip, książę
Folkes, ppor.
Forbes, Athol
Forsythe, Peter
Francis, Martin
František, Josef sierż. pil.
Fraser, Pat mjr
Fulton, John „Moose”
Fyffe, i.n. „Skid”

G

Genders, George Eric Cifford „Jumbo” kpt.
George, R.I. patrz Jerzy II, król
Gleave, Tom
Gomersall, Frank
Gordon, Pete
Göring, Hermann
Graziani, Rodolfo marsz.
Gretton, F. H. chor.
Grice, Richard „Dick” płk
Grinsted, Betty
Grzeszczak, Bohdan por. pil.

H

Hall, Noel Mudie „Henry”
Harris, Gil
Harrison, Vic
Havilland, Geoffrey de
Hawkins, Charles „Tiger” mjr
Heath, Barrie ppłk
Heath, Neville ppor
Henneberg, Zdzisław kpt. pil.
Hilary, Richard Hope kpt.
Hill, Geoffrey T. R. prof.
Hill, Roderic Maxwell mjr
Hitler, Adolf
Holland, Arthur John por.
Honor, Dudley
Hoover, Herbert
Hornidge, Pat
Horsley, Peter
Hubert, Allen
Hughes, por.
Hull, Caesar Barrand

J

Jan bez Ziemi, król
Januszewicz, Wojciech por. pil.
Jensen, Rosemary (Patsy) ppor.
Jerzy V, król
Jerzy VI, król
Johannesson, Konrad „Konnie”
Johnston, Richard Lowe „Dick” mjr
Johnstone, Alexander Vallance Riddell „Sandy”
Jones, James Ira Thomas „Taffy” płk

K

Kain, Dereck „Bill”
Karubin, sierżant
Karubin, Stanisław sierż. pil.
Kellet, Ronald Gustave mjr
Kent, Alex
Kent, Alexandra
Kent, Elsie
Kent, Elizabeth (Betty)
Kent, Joanna
Kent, John Alexander
Kent, Linda
Kent, Robert (Bertie)
Kent, Ruby
Kent, Stuart
„Kentoffski” patrz Kent, John Alexander
„Kentowski” patrz Kent, John Alexander
Kesterson, i.n. kpt.
Kinder, Maurice „Tiny” ppor.
King, Richard
Kingaby, Donald Ernest „Don”
Kingcome, Charles Brian Fabris kpt.

Kornicka, Lepel
Kornicka, Patience
Kornicki, Franciszek ppłk
Kornicki, Ryszard
Kościuszko, Tadeusz
Krasnodębski, Zdzisław mjr

L

Learoyd, Roederic Alastair Brook Learoyd ppłk
Leigh-Mallory, Trafford gen. broni
Lindbergh, Charles
Lister, Freddie mjr
Lockspeiser, Ben
Longcroft, Charles Alexander Holcombe gen. dyw.
Loudon, Johnny

Ł

Łaguna, Piotr ppłk.
Łapkowski, Waław kpt. pil.
Łokuciewski, Witold por. pil.

M

MacDougal, Ralph Ian George kpt.
MacIlwain, Jock
MacLachlan, Alan Moncrieff mjr
MacLachlan, Jimmy por.
MacLaren, Donald Roderic
Magierski, Tomasz
Malan, Adolph Gysbert „Sailor” ppłk
Mannock, Edward
Marsh, Alan
Martel, Ludwik

Martin, James
Martin, Richard Frewen „Dickie” mjr
May, Wilfrid Reid „Wop”
McArthur, James Henry Gordon „Babe”
McCall, Froederick Robert Gordon
McCarthy, Joseph
McCudden, James Thomas Byford mjr
McEntagart, B. ppłk
McEvoy, Thomas płk
McLeod, Alan Arnett
McManus, Edward
McNab, Ernie
Milch, Erhard gen.
Molson, Hartland
Monica, n.n.
Monks, Reggie kpt.
Montgomery, Bernard marsz.
Morris, Brenus
Morris, Simon
Morrison, Tam
Muller-Rowland, Stuart mjr

N

Niven, Robert Henry „Bob”

O

O’Brian, Peter ppłk
Ogley, Bob
Oliver, i.n. „Doggie” płk
Olson, Lynne
Orde, Cuthbert

P

Park, Keith Rodney gen. dyw.
Parker, Mike kmdr
Pascoe-Webbe, John
Paszkiwicz, Ludwik por. pil.
Patch, Hubert gen. dyw.
Paul, Chris
Pawlikowski, Stefan płk
Pebody, i.n. „Peb” kpt.
Peck, Harry
Peck, Richard gen. bron.
Peel, John
Pegg, Arthur John „Bill”
Persmark, Jonas
Pisarek, Marian mjr pil.
Preston, Kath
Preston, Teddy
Purvis, Harry A. „Bruin” mjr.

Q

Quill, Jeffrey Kindersley

R

Radomski, Jerzy por. pil.
Ramsbottom-Isherwood, Neville ppłk
Rankin, James mjr
Raschke, Hank kpt.
Rawlins, Robert
Rawlins, Rosemary
Razzell, Elizabeth
Richthofen, Manfred von
Ritchie, Paul

Roberta, n.n. wokalistka
Roberts, Silyn
Robertson, Brian gen.
Rodney, G.F. por.
Rogowski, Jan sierż.
Rolski, Tadeusz Henryk mjr pil.
Rooms, i.n. ppor.
Rothenstein, William
Rothermere, Harold Sidney Harmsworth
Runkel, Peter
Russell, John Desmond kpt. marynarki
Ryder, Norman ppłk.
„Rzeźnik Libii” patrz Graziani, Rodolfo marsz.

S

Sanders, Philip James „Sandy” mjr
Saunders Cecil Henry ppor.
Saunders, Andy
Schneider, Jacques
Sikora, Piotr
Sikorski, Władysław gen. bron.
Simpson, Peter James ppłk
Sismore, Edward Barnes (Teddy)
Slade, Richard Gordon
Smith, Richard L.
Soden, Frank Ormond „Mongoose” płk
Sokołowski, Wasilij Daniłowicz marsz.
Stalin, Józef
Stephenson, Cowan Douglas
Stewart, i.n. por.
Stewart, Oliver mjr
Summers, Joseph „Mutt”
Szaposznikow, Eugeniusz sierż.

Szekspir, William

T

Taylor, Elizabeth

Taylor, Jack płk

Thomas, i.n. por.

Tito, Josip Broz

Tizard, Henry

Torquemada, Tomás de

Townsend, Peter

Trenchard, Hugh Montague

Tuck, Robert Stanford

Turton-Jones, J.W. mjr

Twiss, Peter

U

Unwins, Cyril Frank

Urbanowicz, Witold kpt. pil.

V

Villa, John Wolferstan „Pancho” kpt.

Vincent, Stanley

W

Walker, Arnold Edgar „Blondie”

Walters, Joseph por.

Waszyngton, Jerzy

Watkins, Douglas Herbert mjr

Watling, William Charles ppor.

Wellum, Geoffrey

West, Mary Jane (Mae)

Wheeler, Allen Henry

White, Gilbert Standridge „Spinner”
Whiteley, i.n. „Tich”
Wiese, Tom Anjell kpt.
Wiktorja, królowa
Williams, Bill
Wilson, Alistair
Wilson, Hugh Joseph „Willie” kpt.
Wittome, R.W. mjr
Wodecki, Zygmunt por. Dr
„Wódz” patrz Douglas, Wiliam Sholto marsz. RAF
Wójtowicz, Stefan sierż.
Wright, Harry
Wright, Robert

Y

Yeager, Charles Elwood „Chuck” mjr
York, Susannah

Z

Zumbach, Jan por. pil. (Johnny)

Ż

Żak, Walerian por. pil.
Żyborski, Witold kpt.

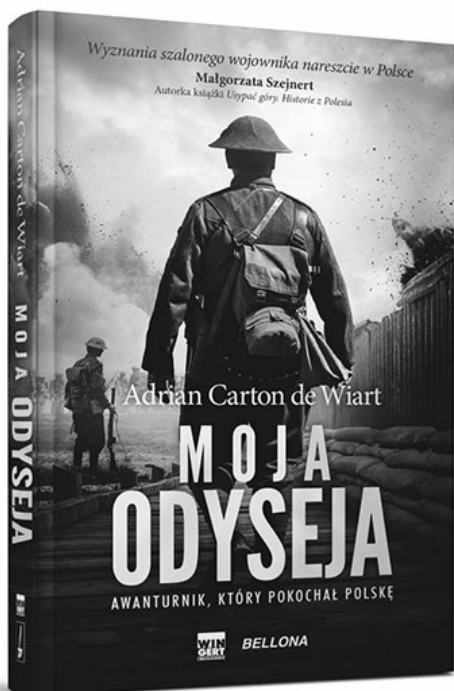


Co czytasz?

www.facebook.com/lubie.czytac.ksiazki

www.instagram.com/niestatystyczny

www.niestatystyczny.pl



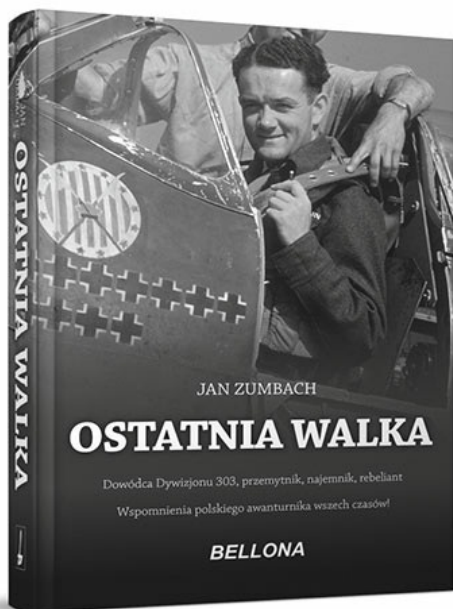
Adrian Carton de Wiart **MOJA ODYSEJA.** **AWANTURNIK,** **KTÓRY POKOCHAŁ** **POLSKĘ**

Najodważniejszy człowiek XX wieku i jego bezgraniczna miłość do Polski

Ranny kilkadziesiąt razy weteran wszystkich możliwych wojen. Stracił oko, rękę, złamał kręgosłup, a palce dłoni sam odciął sobie z bólu. Nigdy nie zdał wojskowych egzaminów, dwukrotnie rozbił pilotowany samolot i uciekł z włoskiej niewoli. W Chinach był doradcą Czang Kaj-szeka, z fińskim marszałkiem Mannerheimem sekundował w pojedynku, a za przyjaciela uznawali go Winston Churchill, Charles de Gaulle i Józef Piłsudski.

Zafascynowany pięcioma polskimi wojnami, przybył nad Wisłę w 1920 roku. W Londynie słusznie uznano, że najlepiej rozumie polską mentalność. Miał wrócić po trzech tygodniach, został na kolejnych dwadzieścia lat. Do jego samotni na poleskich mokradłach można było dotrzeć jedynie łódką. Tam, wśród dzikich zwierząt i chłopów obcinających paznokcie siekierą, zastał go wrzesień 1939 roku...

www.bellona.pl



Jan Zumbach
OSTATNIA WALKA

Gdy koniec wojny to prawdziwa tragedia...

Nie miał polskiego obywatelstwa, a rodzina uznawała tylko służbę w kawalerii („wszyscy lotnicy to pijacy i wariaci!”). Pomimo to udało mu się wstąpić na ochotnika do polskiej armii, uzyskać kilkanaście zestrzeleń podczas Bitwy o Anglię, zostać dowódcą dywizjonu 303 i otrzymać stos medali za bohaterstwo (których oczywiście nigdy nie nosił).

Po wojnie próbował spokojnego życia, ale szybko znudziło go prowadzenie pierwszej paryskiej dyskoteki. Rzucił się w wir międzywojennego przemytu złota, broni i papierosów. Zastąpił jako najemnik dowodzący operetkowymi siłami powietrznymi secesjonistycznej Katangi (Kongo) oraz Biafry (Nigeria). Zarabiał gigantyczne pieniądze tylko po to, by za chwilę kolejny raz stracić wszystko.

Szukające, bezkompromisowo szczere, często komiczne wspomnienia zrywające z heroicznymi opisami Bitwy o Anglię, z których wyłania się fascynujący obraz niespokojnej polskiej duszy, ułańskiej fantazji i odwagi przechodzącej w straceńczą brawurę.



*Najlepsze życzenia i wszelkiego
szczęścia, jakie jest na świecie,
dla najwspanialszego
dywizjonu, jaki istnieje
na świecie, z głębokim
podziękowaniem za utrzymanie
mnie przy życiu i nauczanie
mnie, jak walczyć, podczas
pamiętnej „Bitwy o Anglię”.
Za spotkanie w Warszawie!*

*wpis Johnny'ego Kenta
w kronice Dywizjonu 303,
7 kwietnia 1941 roku*

J·O·H·N·N·Y K·E·N·T·O·W·S·K·I

AS MYŚLIWSKI, KTÓRY ZOSTAŁ
POLAKIEM

Kiedy dostał skierowanie do Dywizjonu 303, prychnął z pogardą: „O polskim lotnictwie wiedziałem tylko tyle, że przetrwało jakieś trzy dni w starciu z Luftwaffe”. Nie spodziewał się zbyt wiele po tej „bandzie dzikusów” – przymusowo uziemieni, zamiast Niemców podbijali Brytyjki i lokalne puby, nie przejmując się nieznajomością angielskiego.

Gdy wreszcie pozwolono im latać – pierwsze zestrzelenie było efektem samowolnego wyłamania z szyku. „Rozwalają wszystko, co wejdzie im w drogę. Uwielbiają strzelać do szkopów i traktują to jako świetny ubaw” – przyznał ostupiały Kentowski. Zachwycony polską brawurą zaczął uczyć się języka polskiego, przyjął jako osobisty emblemat polskiego orła na tle kanadyjskiego klonowego liścia, a brytyjskiego oficera, który nie wstał do polskiego hymnu, położył jednym uderzeniem pięści.

21 lat w lotnictwie wojskowym miało swoją cenę. Nieudane związki z kobietami, trudne relacje z dziećmi oraz alkohol, pozwalający oswoić powracające koszmary. Dopiero po śmierci John Kentowski, jak nazywali go nasi lotnicy, mógł wrócić tam, gdzie czuł się najlepiej, do swoich Polaków – jego prochy rozsypano nad bazą myśliwską RAF w Northolt.

