

AUTOR BESTSELLEROWEJ KSIĄŻKI *VIPER PILOT F16*,  
PRZEDSTAWIA PIERWSZĄ KOMPLEKSOWĄ HISTORIĘ WALK LOTNICZYCH

# WŁADCY PRZESTWORZY



*Warkot silników, świst powietrza  
ślizgającego się po kokpicie,  
głuchy stukot serii karabinów  
maszynowych, jęk rozdieranego  
pociskami poszycia kadłubów.  
To prawdziwa lotnicza opera  
dedykowana władcom  
przestworzy.*

# DAN HAMPTON



**DAN HAMPTON**

**WŁADCY  
PRZESTWORZY**

Tłumaczenie Tomasz Nowak  
Konsultacja Gladius

**Pascal**

Copyright © 2014 by Ascalon, LLC. All rights reserved

Copyright for the Polish edition © Wydawnictwo Pascal

Published by arrangement with HarperCollins Publisher.

Wszelkie prawa zastrzeżone. Żaden fragment niniejszej publikacji nie może być reprodukowany, przechowywany bądź rozpowszechniany bez uprzedniej pisemnej zgody wydawcy, z wyjątkiem krótkich fragmentów publikowanych w celach reklamowych lub w recenzjach.

Tytuł oryginału: *Lords of the Sky*

Tłumaczenie: *Tomasz Nowak*

Redakcja: *Gladius*

Korekta: *Katarzyna Ziola-Zemczak, Julita Balcerzak, Katarzyna Śledź*

Konsultacja: *Gladius*

Projekt graficzny okładki: *P.G. „Elzop”*

Zdjęcia pochodzą z archiwum prywatnego autora, chyba że zaznaczono inaczej.

Redaktor prowadzący: *Agnieszka Cybulska*

Redaktor naczelny: *Agnieszka Hetnał*

Wydawnictwo Pascal sp. z o.o.

ul. Zapora 25

43-382 Bielsko-Biała

[www.pascal.pl](http://www.pascal.pl)

Bielsko-Biała 2015

**ISBN 978-83-7642-536-8**

eBook maîtrisé par [Atelier Du Châteaux](#)

# OD AUTORA

**WŁADCY PRZESTWORZY** to opowieść o pilocie myśliwskim.

Nie można go zrozumieć bez wiedzy na temat wielkich konfliktów, które go stworzyły. Na badanie każdego można poświęcić całe życie, co z pewnością praktykują niektórzy uczeni. Nie-  
możliwością jest wymienienie wszystkich osób, które w minionym wieku zasłużyły na uznanie, przyczyniając się do rozwoju lotnictwa i uzbrojenia, innowacji taktycznych oraz sztuki wojennej. Nie sposób również opisać ogromnego oddania i poświęcenia ludzi, którzy pozwalają lotnikom wzbic się w powietrze i walczyć. Jestem wam wdzięczny i mam nadzieję, że znajdzie się autor, który odda sprawiedliwość również waszej służbie. Zamiarem, jaki przyświecał mi podczas pisania tej książki, było przedstawienie kluczowych postaci, ważnych innowacji technologicznych, a także miejsc, w których walczyli lotnicy, tak abyśmy mogli lepiej zrozumieć, jaki wpływ wywarło na nas minione stulecie.

Książka zaczyna się od Wielkiej Wojny, jak początkowo nazywano I wojnę światową, a konkretnie od opisu działań na froncie zachodnim. Nie przedstawiam pozostałych, rozległych pól bitewnych tej wojny; dokonałem takiego wyboru, ponieważ niebo nad okopami stało się miejscem narodzin pilota myśliwskiego. Było wielu dobrych pilotów, którzy wspaniale walczyli na innych frontach, jednak to tu rozgrywały się najważniejsze wydarzenia. Również rozwój samolotów myśliwskich i pilotów wojskowych ściśle związany był z działaniami lądowymi podczas Wielkiej Wojny, niż miało to miejsce w czasie kolejnych konfliktów. Lotnictwo dopiero się rozwijało jako odrębny rodzaj wojska i ściśle podlegało swoim matczynym armiom. Działania lądowe zostały opisane z pewnymi szczegółami, tak aby czytelnik mógł lepiej zrozumieć, dlaczego rozwój myśliwców przebiegał akurat w ten sposób. Ogromna skala i względna niezależność przyszłych kampanii powietrznych miały dopiero nadejść. Wszystko, co pojawiło się później, ukazuje nasz dług wobec tych nielicznych pilotów, Władców przestworzy, którzy tworzyli historię i w dużej mierze dali nam świat, w jakim teraz żyjemy.

ŻYCHWALEBNI, HOJNIE, NIEUSTRASZENIE,  
NA KOŃCU BEZPIECZNIE... MY, KTÓRZY LATAMY,  
CZYNIMY TO Z MIŁOŚCI DO LATANIA. ŻYJEMY W  
POWIETRZU I OBCUJEMY Z CUDEM...  
NIC NIE DAJE PODOBNYCH ODCZUĆ.<sup>1)</sup>

CECILLEWIS, SAGITTARIUS RISING

---

1) Tłum. Tomasz Nowak

**WŁADCY  
PRZESTWORZY**

CZĘŚĆ PIERWSZA

# WOJNA, KTÓRA MIAŁA ZAKOŃCZYĆ WSZYSTKIE WOJNY: 1914–1918

SPÓJRZ! TWE IMPERIUM STRACHU – CHAOS – POWRACA,  
PRZED TWYM NIETWÓRCZYM SŁOWEM GINIE ŚWIATŁO,  
TWA DŁOŃ – WIELKI ANARCHISTA – KURTYNIE OPAŚĆ POZWALA,  
A WSZYSTKO POWSZECHNY MROK POCHŁANIA...<sup>2)</sup>

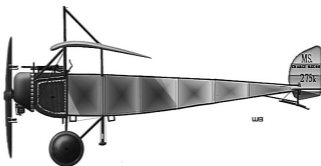
ALEXANDER POPE

---

2) Tłum. Arkadiusz Belczyk



## „OD LATANIA DO WALKI”



MORANE SAULNIER L

1 KWIETNIA 1915  
DIXMUDE, BELGIA

ZIMNO.

Było zimno. I mokro.

Francuski pilot trząsł się w swojej przemoczonej skórzanej kurtce lotniczej, chroniąc głowę w ramionach przed wilgotnym i zimnym powietrzem. Pocierał lodowatymi palcami nóg o orczyk sterowy, aby przywrócić krążenie. Doszedł do wniosku, że gogle były prawie bezużyteczne – zaparowane od środka i zamazane od deszczu po zewnętrznej stronie. Podniósł je więc do góry i zmrużył oczy w pełnym wilgoci powietrzu.

80-konny, rotacyjny silnik firmy Gnome zaryczał, gdy pilot otworzył wąską dźwignię przepustnicy. Gdy ponownie cofnął drążek, wielkie powierzchnie statecznika weszły w gęste powietrze i dziób samolotu wznosił się do góry. Wytał mokrą od deszczu twarz i nałożył gogle. Patrzył przez obracające się łopaty śmigła i pragnął, aby chmury wreszcie się rozpiezchły. Szare kosmyki przesuwaly się nad skrzydłami, gdy mały jednopłat piął się w górę. Silnik wytężał siły, aby przepchać go przez matowe chmury.

Roland Garros mruzczał pod nosem, mrugając oczami z powodu nawiewanego deszczu. W normalnych warunkach francuski pilot mógłby schować się za owiewką i przynajmniej osłonić twarz, ale nie dziś. Uśmiechając się nieznacznie, dosięgnął drewnianych uchwyty przyśru-

bowanego przed nim karabinu maszynowego.

Dziś żadnego karabinu ani pistoletu. Nie będzie też pistoletu na flary. To byłoby dopiero zabawne. Wyobraź sobie, strzelać flarami do innej maszyny latającej. Słyszał nawet o pilocie, który za pomocą ciągniętej za samolotem liny z kotwicą próbował zahaczyć jakiegoś Niemca. W zeszłym tygodniu dwóch boszów<sup>3)</sup> zadzwilo z Garrosa, co nawet teraz doprowadzało go do wściekłości. Obserwator wręcz wstał z tylnego siedzenia i złapał się za krocze. Śmiali się z niego, gdy odlatywali.

---

3) Bosz – francuskie pogardliwe określenie Niemca (przyp. tłum.).

Ale nie dziś.

Pilot uśmiechał się, a zęby połyskiwały na tle jego smagłej i mokrej twarzy. Dziś przygotował dla nich niespodziankę. Ponownie poklepał broń, a następnie cofnął rękę do środka kabiny, aby nie zmarzła. Hotchkiss model 1907 był francuskim karabinem maszynowym wykorzystywanym przez piechotę. Miał dużą wagę i krótką lufę. Udało mu się przymocować go do swojej maszyny w sposób niewzbudzający podejrzeń. Taką przynajmniej miał nadzieję.

Gdy jego Morane-Saulnier przekroczył wysokość 1500 metrów, Garros wleciał w oślepiające promienie kwietniowego słońca nad Belgią. Na zachodzie Garros mógł dostrzec ciemnoszare plamy wody, które pojawiały się pod nim w wyrwach pomiędzy chmurami. Przed wojną latał zarówno nad kanałem La Manche, jak i nad Morzem Śródziemnym. Drżał z zimna. Głębiej schował się w swoim skórzanym płaszczu. „Dlaczego nie można walczyć w cieplejszym miejscu?“, pomyślał.

Wojna trwała już od ośmiu miesięcy i nic nie wskazywało na to, aby mogła się szybko zakończyć. Tylko do Bożego Narodzenia, tak mówili. Wszystko miało się skończyć do świąt. A teraz nastał już kwiecień – mokry i lodowaty. Zupełne dziadostwo. Od sylwestra nie można było dostać nawet przyzwoitej filiżanki kawy.

Wyrównując lot na wysokości 2 tysięcy metrów i ustawivszy bogatą mieszankę paliwa, pozwoli pociągnął lewarek w stronę ogona i otworzył przepustnicę. Ponownie odsunął na czoło gogle i poczuł, jak zimny deszcz sływa mu za kołnierz. Delikatnie przesuwając drążek sterowy w lewo, nacisnął na lewy orczyk sterowy. Jego but poślizgnął się po metalu. Samolot ruszył w lewo. Zerkając na zegarek, Garros obliczył w pamięci, że zostało mu jakieś 45 minut lotu. Od pewnego czasu pracował nad wskaźnikiem, który pokazywałby, ile litrów paliwa pozostało w baku. Wskaźnik miał postać igły umieszczonej na przypominającej cyferblat tarczy i łączył się ze znajdującym się w baku pływakiem. Na razie urządzenie nie działało jednak prawidłowo. Jeszcze nie działało.

Mrużąc oczy od wiatru, Garros sprawdził karabin maszynowy. Jego mechanik wykonał kilka pasków z metalu i przymocował je do kadłuba prostopadle do kabiny. Następnie do pasków metalu przyspawał dwa wsporniki w kształcie podkowy i umocował w nich karabin maszynowy. Karabin Hotchkissa działał na zasadzie wykorzystania energii gazów prochowych i zasilany był z metalowego magazynka na 24 naboje, wprowadzane do zamka. Garros miał przy sobie czte-

ry takie magazynki wsunięte w cholewki butów – po dwie w każdą. Będzie musiał jednocześnie załadować, celować, pilotować maszynę i strzelać, ale wiedział, że mu się uda. Atak miał być niespodziewany i tym razem to on będzie się śmiał jako ostatni.



*Słynny lotnik francuski z okresu przedwojennego, Roland Garros, był pierwszym pilotem, który zamocował na samolocie skierowany do przodu karabin maszynowy. Garros używał go z powodzeniem w czasie walk powietrze-powietrze*

Kątem oka zauważył migotliwy ruch na południowym wschodzie i spojrzał w tamtym kie-

runku ponad skrzydłem. Nic... Ale za chwilę znowu coś zobaczył. Mrugając kilkakrotnie, przenikał wzrokiem przez mokrą mgłę.

O, tam!

Zobaczył mały ciemny punkcik, który włókł się tuż nad horyzontem w prześwicie między chmurami. Francuz uśmiechnął się powoli. Znalazł go dokładnie tam, gdzie spodziewał się samolotu obserwacyjnego. Poprawiając nieznacznie swoją pozycję w fotelu, Garros ponownie założył gogle i pochylił się do przodu.

Ustawwszy bogatą mieszankę paliwa, powoli pociągnął lewarek do siebie i otworzył przepustnicę. Wpatrując się intensywnie w obcy samolot, doszedł do wniosku, że jest on oddalony o co najmniej pięć kilometrów. Delikatnie pociągnął drążek i jego Morane zaczął się nieznacznie wznosić. Garros skierował maszynę w kierunku chmury znajdującej się daleko przed Niemcem.

Nie wiedział wprawdzie, czy na pewno ma do czynienia z boszem, ale i tak zajął dogodną pozycję. Z tą myślą schylił się i wyszarpnął z lewego buta magazynek. Wysunęły się oba i jeden z nich stuknął o podłogę kabiny. Przez chwilę szukał go po omacku, co sprawiło, że samolotem trochę zatrzęsło. „Zapomnij o tym”, pomyślał. W prawym bucie miał przecież dwa kolejne. Położył magazynek na kolanach i nie spuszczać z oczu nieznanej maszyny, uniósł się nieco w lewo. Jego palce ostrożnie przesunęły się wzdłuż zamka karabinu maszynowego. „Tu jesteś”, pomyślał. Puścił drążek i używając obu rąk włożył magazynek, który zaskoczył z trzaskiem.

Z walącym sercem ponownie ujął drążek sterowniczy i spojrział przed siebie. Nagle białe obłoczki pojawiły się na tle szarych chmur. Uśmiech na twarzy Garrosa powiększył się.

„Ogień obrony przeciwlotniczej”, pomyślał. I znowu nie musiało to wcale oznaczać, że samolot należał do nieprzyjaciela. W końcu piechota miała zwyczaj strzelać do wszystkiego, co latało. Przez dobrą chwilę wpatrywał się przed siebie, później chrząknął z zadowolenia. Dziób podobny do torpedy i ukośny ogon: przed sobą miał Albatrosa, niemiecki samolot rozpoznawczy.

Zwiększając moc silników, nakierował nos samolotu prosto na wroga i lekko pchnął drążek do przodu. Niemiec zaczął z wolna zawracać po wielkim i leniwym okręgu.

Pochylając maszynę na skrzydło, Garros zauważył, że magazynek kołysze się w strumieniu powietrza, złagodził więc skręt i zmarszczył brwi. Nie pomyślał o tym, a mogło dojść do zacięcia się broni. „Tylko ostrożnie”, powiedział sobie w duchu. Morane-Saulnier szybko zbliżał się do Albatrosa. Garros zredukował więc o cal przepustnicę, aby w ten sposób zmniejszyć prędkość. W odległości 100 metrów widział obu Niemców, jak wychylali się na prawo i patrzyli w dół. Redukując przepustnicę o kolejny cal, Garros dosięgnął dźwigni przeładowania po lewej stronie karabinu maszynowego. Nie miał rękawic i poczuł chłód metalu. Gdy przeładował, śliski uchwyt wyslizgnął mu się z palców i pilot uderzył kostkami dłoni o komorę zamkową karabinu maszynowego.

Warknął i pociągnął ponownie. Tym razem suwadło przesunęło się do końca i zaskoczyło. Z aprobatą skinął głową i zwiększając moc silnika, zaczął znowu zbliżać się do Albatrosa. Tym razem go zauważyli i obserwator poderwał lornetkę do oczu. Garros wiedział, że Niemiec wypatruje teraz zamocowanego nad skrzydłem karabinu maszynowego lub uzbrojonego członka załogi. Francuz podniósł rękę i pomachał, aby Niemiec się rozluźnił. Jeżeli do Garrosa uśmiechnie się szczęście, to wrogi obserwator nie zauważy nic groźnego przez obracające się łopaty

śmigła i wróci do oglądania ziemi.

I to właśnie było prawdziwą niespodzianką, nieprawdą? Garros zachichotał, kierując dziób swojego Morane-Saulniera wprost na kabinę niemieckiego samolotu. Jego mechanik i zbrojmistrz przykręcili metalowe kliny do każdej łopaty śmigła. W ten sposób mógł strzelać bezpośrednio przez chronione klinami śmigło bez konieczności korzystania z nieporęcznego i widocznego z daleka stanowiska karabinu maszynowego nad skrzydłem. Naziemne próby przebiegły pomyślnie. Trzy na 10 pocisków przechodziły przez śmigło. Musiał jednak się zbliżyć.

Teraz, w odległości 50 metrów, zobaczył, jak niemiecki obserwator wzruszył ramionami i odwrócił się w bok. Nierzadko zdarzało się, że nad polem bitwy kilka wrogich samolotów obserwacyjnych znajdowało się na jednym obszarze, prowadząc rozpoznanie tego samego miejsca. Co pewien czas ktoś wystrzelił, ale zazwyczaj po prostu wzajemnie się ignorowali.

Ale nie dziś.

Z 30 metrów mógł już wyraźnie rozpoznać szczegóły niemieckiego samolotu. Maszyna, względnie czysta, za wyjątkiem ciemnych smug wokół osłony silnika, pomalowana była na niewyróżniający się brązowy kolor z czarnym krzyżem maltańskim na kadłubie. Albatros nie posiadał uzbrojenia, chociaż obaj Niemcy prawdopodobnie tak. Jeszcze raz szarpnął za bezpiecznik igliczny i delikatnie otworzył przepustnicę, następnie puścił ją, a lewą ręką ujął kolbę karabinu maszynowego. Było to nieporęczne, ale prawej ręki potrzebował do sterowania samolotem i celowania.

Wziął głęboki oddech i wydychając powietrze, będąc prawie nad niemieckim samolotem, pociągnął za spust. Hałas zaskoczył go i wzdrygnął się, gdy łuski uderzyły go w twarz. Samolot trząsł się od siły odrzutu – mały jednopłat podskakiwał, a drążek sterowy szarpał się w rękę pilota. Przelykając ślinę, pilot puścił karabin maszynowy, zamknął przepustnicę, a potem ponownie nacisnął spust. Dym leciał mu prosto w twarz i w tym momencie Garros był zadowolony, że na oczach ma gogle. Karabin głośno zaterkotał i nagle ucichł, gdy skończył się magazynek z nabojami. Podciągając maszynę ku górze i skręcając swoim Morane-Saulnierem w lewo, oddalił się od niemieckiego samolotu. Sięgnął po następny magazynek.

Nie było to jednak potrzebne.

Roland zobaczył, że dziób Albatrosa znajdował się w górze, jego skrzydła ruszały się w przód i w tył. Niemiecki pilot leżał nieruchomo na drążku sterowym, a strzępy materiału gwałtownie trzepotały w kabinie. Francuz nagle zamrugał. Seria przeszła plecy niemieckiego pilota.

Obserwator ciągle jeszcze żył i walczył. Wydawało się, że mężczyzna próbuje dostać się do przedniej kabiny, ale ciężar martwego ciała pilota spoczywającego na przyrządach sterowniczych powodował opadanie samolotu, który niebawem zaczął wirować. Garros leciał po łuku, żeby nie stracić z oczu niemieckiego samolotu. Ostatnim obrazem, jaki pozostał mu po Albatrosie, był migający niebieski szalik obserwatora. W następnej chwili niemiecka maszyna wśliznęła się między ciemne ciężkie chmury i znikła.



*Wspaniały widok na kliny ostaniające śmigła samolotu Morane-Saulnier,  
użyte po raz pierwszy przez Garrosa w 1915 roku*

TEGO x czwartku, w kwietniu 1915 roku, narodziło się lotnictwo myśliwskie wraz z pilotami. Lotnictwo rozwijało się teraz szybciej niż jakkolwiek inna dziedzina ludzkiej aktywności, z wszystkim tego dalekosiężnymi konsekwencjami. Jednak samo latanie, rozumiane jako kontrolowany przez pilota lot przy użyciu maszyny, zaczęło się zaledwie kilkanaście lat przed zestrzeleniem Albatrosa przez Rolanda Garrosa w 1915 roku. Choć bracia Wright nie byli pierwszymi ludźmi, którzy wzbili się w powietrze, to bez wątpienia zalicza się ich do pionierów kontrolowanego latania samolotami dysponującymi własnym napędem.

Narodziny lotów balonem z pasażerami datuje się na chwilę, gdy Etienne Montgolfier wzniósł się w powietrze w październiku 1783 roku. Wartość rozpoznania z powietrza doceniana była przez ówczesnych wojskowych i wykorzystywano balony do śledzenia ruchów wroga, gdy tylko było to możliwe. W latach osiemdziesiątych XIX wieku większość mocarstw (Wielka Brytania, Francja, Niemcy i Rosja) posiadało korpusy balonowe. Jednak unoszenia się w pozbawionym napędem i skazanym na łaskę wiatru balonie, podobnie jak prowadzenie obserwacji z balonu przywiązanego do wielkiej wyciągarki – tego nie można było nazwać lataniem.

Szybowanie pojawiało się znacznie wcześniej. Abbas Ibn Firnas, Berber żyjący w muzułmańskiej Andaluzji, podjął pierwszą systematyczną próbę lotu. W specjalnie skonstruowanym

szybowcu wystartował ze zbocza góry i unosił się przez 10 minut, zanim bezpiecznie zeslizgnął się na ziemię. Cztery wieki później angielski filozof i badacz Roger Bacon po raz pierwszy opisał samolot w swoich *Listach o sekretach trudów sztuki i nauki*. Maszyna zwana ornitopterem miała latać, machając skrzydłami, tak jak czynią to ptaki i nietoperze. Nawiasem mówiąc, powstało kilka udanych mechanicznych ornitopterów, ludzkie mięśnie nigdy jednak nie stały się dostatecznie wydajnym źródłem energii. Cudowny i wielce utalentowany Leonardo da Vinci dodał do swojego ornitoptera powierzchnie sterowe, udowadniając w ten sposób, że rozumiał podstawowe właściwości przepływu powietrza i wiedział, jak na nie wpływać.

W 1633 roku niezwykle odważny lub kompletnie szalony Turek, Lagaran Hasi Celabi, wystrzelił się za pomocą rakiety z siedmioma doczepionymi skrzydłami z terenu pałacu Topkapı w Istambule. Wykorzystawszy 70 kilogramów prochu, aby wznieść się w powietrze, spadł następnie do morza, przeżył i dopłynął do brzegu. Nikt nie odnotował, jaką osiągnął wysokość. Sto sześćdziesiąt lat później nieposiadający żadnego formalnego wykształcenia ani naukowego doświadczenia Hiszpan zbudował maszynę latającą, używając do tego celu drewna, tkanin i piór rozjuszonych sępów, które uprzednio zwałił zgnitym mięsem. 15 maja 1793 roku Diego Marin Aguilera w towarzystwie swojej siostry oraz wiejskiego kowala, który pomógł mu w budowie maszyny, skoczył z zamku Coruña del Conde. W blasku pełni księżyca Aguilera zamachał mechanicznymi skrzydłami swojego szybowca i, zgodnie z ustaleniami Amerykańskiego Instytutu Aeronautyki i Astronautyki, pokonał około 360 metrów.

Marin przeleciał nad rzeką Arandilla, lecz rozbił się, gdy jedno z metalowych mocowań szybowca pękło, nie wytrzymując obciążeń spowodowanych lotem. Niestety, mieszkańcy pobliskiego miasta uznali go za heretyka i spalili jego szybowiec, który w ich przekonaniu obrażał Boga. Chociaż Marin nigdy już nie wzbił się w powietrze, to uznawany jest powszechnie (przynajmniej w Hiszpanii) za ojca awiacji.

W 1843 roku to Williamowi Hensonowi, angielskiemu konstruktorowi maszyn koronkarskich, przypadło w udziale wykonanie pierwszego kroku na drodze do lotów maszyn z napędem. Wraz z Johnem Stringfellowem, również inżynierem, opatentował Powietrzny Parowy Powóz Hensona (HASC). Chociaż tej maszynie nigdy nie udało się wznieść w powietrze, to jednak jej pomniejszony model z własnym napędem zdołał kilkakrotnie podskoczyć. Henson i jego towarzysze byli tym tak zachwyceni, że założyli firmę o szumnej nazwie Spółka Transportu Lotniczego, której zadaniem było stworzenie jednopłatowca zdolnego do przewozu pasażerów. Ostatecznie Hanson i Stringfellow odkryli, że silniki parowe są niewydajne jako źródło napędu dla statków powietrznych. Ich waga jest bowiem większa od wytwarzanej siły nośnej. Pięć lat później Hanson rozwiązał spółkę i wyemigrował do Ameryki. Chociaż nie odniósł sukcesów lotniczych, każdy, kto się goli, powinien być mu wdzięczny, ponieważ wśród różnych wynalazków jego autorstwa były również współczesne maszynki do golenia.

Tym oto sposobem wykonanie pierwszego udanego, kontrolowanego lotu z napędem przypadło w udziale dwóm mechanikom rowerowym, a przy tym samoukom. Dokonali tego w grudniu 1903 roku. Bracia Orville i Wilbur bez wątpienia mieli i wizję, i wielkie umiejętności techniczne, mimo to byli dziwną parą. Cechowała ich wybitna skrytość oraz skłonność do piniactwa, do końca życia pozostali też kawalerami. Wilbur stwierdził kiedyś, że „nie starczyło czasu dla dwojga – żony i samolotu”.

Ich wyczyn sprawił, że latanie stało się nowym sportem, chwilową modą i ekscytującym wyrazem ludzkich możliwości. Wydarzyło się to w czasach, gdy fascynacja nowymi technologiami, które pojawiały się regularnie, była powszechna. Mimo to podbój przestworzy był czymś wyjątkowym.

Pierwszy patent braci Wright, o numerze 821 393, nie odnosił się bezpośrednio do maszyny latającej. Raczej dotyczył systemu sterowania, który zmieniał ustawienie zewnętrznej strony skrzydła, tak aby uzyskać sterowność poprzeczną. Samą technikę nazywano *wing warping*, czyli skręcaniem części skrzydła, bowiem powierzchnie były rzeczywiście zmieniane, aby zwiększyć siłę nośną jednej końcówki skrzydła, a zmniejszyć drugiej.

Aby ominąć patent braci Wright, inny amerykański pionier lotnictwa, Glenn Curtiss, opracował system lotek, który osiągał te same rezultaty, ale był znacznie bardziej efektywny. Bracia natychmiast pozwali go do sądu. Wynikła z tego batalia prawna, która ciągnęła się przez ponad 10 lat. W trakcie procesu okazało się, że w 1863 roku pewien angielski wynalazca, Matthew P.W. Boulton, opracował pierwszy służący do kontroli lotu poprzecznego system lotek. W ten sposób prawdopodobnie podważył twierdzenie Wrightów o naruszeniu ich patentu. Curtiss się jednak nie przejmował. Kontynuował sprzedaż samolotów nawet po tym, jak obwodowy sąd apelacyjny podtrzymał wyrok w jego sprawie. Okazał się znacznie sprawniejszym biznesmenem niż bracia Wright. W 1920 zarobił 20 milionów dolarów i przeprowadził się na Florydę. Chociaż zakrawa to na ironię, w 1929 roku firmy Wright Aeronautical oraz the Curtiss Aeroplane and Motor Company połączyły się, tworząc istniejącą do dnia dzisiejszego Curtiss-Wright Corporation.

W okresie, który nastąpił bezpośrednio po eksperymentach lotniczych braci Wright w Kitty Hawk, zasady aerodynamiki były dopiero opracowywane. W niepełny sposób rozumiano jej fundamenty, takie jak: siłę nośną, opór aerodynamiczny, ciężar i siłę ciągu. Siła nośna występuje wtedy, gdy strumień powietrza dzieli się na powierzchni skrzydła. Kiedy powietrze porusza się szybciej nad jej górną krawędzią aniżeli nad dolną, to wówczas nad skrzydłem wytwarza się obniżone ciśnienie. Natomiast podwyższone ciśnienie powstałe pod skrzydłem pcha je w górę wraz ze wszystkim, co zostało do niego przymocowane. Gdy następnym razem będziecie jechali autem, wystawcie dłoń przez okno i trzymajcie ją równoległe do drogi. Następnie pochylcie ją trochę, a poczujecie siłę nośną.

Opór aerodynamiczny zasadniczo jest wszystkim, co przeciwdziała sile nośnej. Przydatna jest wizualizacja powietrza jako wody. Wyobraźcie sobie teraz, że jesteście ciągnięci w wodzie, a ubranie i buty was spowalniają. To właśnie jest opór aerodynamiczny. Pozycja, którą przyjmuje wasze ciało w wodzie, na przykład opływowa lub rozczapierzona, może wpływać na waszą wodną przejażdżkę – to również jest opór. Z aerodynamicznego punktu widzenia wszelkie podpory, linki, wystające podwozie oraz wystające elementy konstrukcyjne wczesnych samolotów wytwarzały opór, obniżając ich osiągi. Podobny wpływ miał kształt kadłuba i skrzydeł, miejsca ich złączeń oraz umieszczenie kabiny. Wszystko musiało zostać wypracowane metodą prób i błędów, dopóki inżynieria i doświadczenie nie wypracowały idealnego połączenia.

Opór aerodynamiczny musi zostać przewyższony przez siłę nośną. Przed 1903 rokiem dokonywano tego za pomocą szybowców startujących ze wzniesień lub ciągniętych za pojazdami naziemnymi. Bracia Wright zyskali sławę, wykorzystując silnik do poruszania się samolotu



w powietrzu, powodując przepływ powietrza wokół skrzydeł i wytwarzając w ten sposób siłę nośną. Dziś wydaje się to oczywiste, ale wówczas silniki były bardzo proste i opracowano je do napędzania samochodów, a nie samolotów. Stworzony przez Charliego Taylora silnik Wright Flyera, chociaż zbudowany na zamówienie, był podstawowym modelem pozbawionym świec zapłonowych i gaźnika. Wytwarzał zaledwie 12 koni mechanicznych. Ciężar w przypadku silnika samochodowego nie miał tak zasadniczego znaczenia jak dla samolotu. W tym czasie większa moc, potrzebna do wytworzenia większego ciągu, oznaczała większe i cięższe silniki. Ciągiem określa się skierowany do przodu ruch powietrza przeciwny do ruchu samolotu lecącego w powietrzu. Musi zostać wytworzona dodatkowa siła nośna, aby pokonać ciężar samolotu. W innym wypadku ciężar i ciąg się zrównoważą. W pierwszych latach lotnictwa maszyny nie dysponowały nadwyżką ciągu. Zanim powstały bardziej wydajne silniki, konstruktorzy starali się więc zwiększyć siłę nośną wszelkimi dostępnymi sposobami.

Wczesne konstrukcje skrzydeł miały kluczowe znaczenie dla wykorzystania dostępnej siły nośnej, której nie było wiele. Większość wczesnych maszyn latających stanowiły dwupłatowce z dwiema parami skrzydeł połączonymi za pomocą wsporników i stalowych linek. Siła nośna skrzydła, czyli ciężar, który skrzydło musi utrzymać, aby samolot mógł latać, zrównowazona zostaje przez siłę ciągu. Dzieje się to poprzez latanie znacznie szybciej (co wówczas nie było jeszcze możliwe) lub poprzez zastosowanie podwójnych skrzydeł. Dwie pary skrzydeł rozdzielały ciężar samolotu, umożliwiając w ten sposób budowę bardziej wytrzymałych konstrukcji, które pozwalały na zastosowanie cięższych silników o większej mocy. Można było w końcu dodać uzbrojenie.

W latach poprzedzających I wojnę światową nikt na poważnie nie rozważał zastosowania uzbrojonych samolotów. Departament Wojny USA trzykrotnie odrzucił nawet propozycje braci Wright, dotyczące wojskowej wersji ich ustrojstwa. W 1910 roku brytyjski minister wojny stwierdził: „Nie uważamy, aby aeroplany mogły okazać się w jakikolwiek sposób przydatne do celów wojennych”.

Lotnictwo zadebiutowało na polu zwiadu i rozpoznania. Ale stopniowy i pokojowy rozwój lotnictwa miał się wkrótce gwałtownie zmienić. Podczas krótkiej wojny włosko-tureckiej w Libii Włosi zabrali ze sobą do celów rozpoznawczych kilka balonów i dziewięć samolotów. 1 listopada 1911 roku ogłosili wykonanie pierwszej misji bombowej. W 1912 roku Francuzi użyli samolotów w Maroku, a kilka jednomotów typu Morane (pomyłka autora – chodzi o Blerioty, TN) wypożyczono do Rumunii podczas wojen bałkańskich (1912–1913). Pilotowane przez obcokrajowców samoloty raczej nie zostały użyte ofensywnie. Mimo to Turcy ogłosili, że pojmani lotnicy zostaną straceni.

POD KONIEC CZERWCA 1914 roku pewien człowiek wyciągnął pistolet i zastrzelił innego człowieka w Sarajewie. Niestety – dla milionów ludzi, którzy potem zginęli – zamachowcem tym okazał się radykalny serbski nacjonalista, Jugosłowianin Gavrilo Princip, członek Młodej Bośni, tajnej organizacji walczącej o wyzwolenie Słowian. Człowiekiem, na którego dokonał on zamachu, był arcyksiążę Franciszek Ferdynand, następca habsburskiego cesarza Austro-Węgier. Choć wydarzenie to uznaje się często za *casus belli*, w rzeczywistości wybuch Wielkiej Wojny nie został spowodowany jakimś pojedynczym zdarzeniem. Cztery lata później – po śmierci 10 mi-

lionów ludzi i okaleczeniu na całe życie kolejnych 20 milionów – nikt z pewnością nie myślał już o zamachu w Sarajewie.

Cztery dekady, które minęły od wojny prusko-francuskiej z 1871 roku, uznane zostały za okres bezprzykładnego rozwoju technologicznego i stosunkowo pokojowej koegzystencji. Telefon, telefon, rozbudowa sieci kolejowej – wszystko to zbliżyło ludzi jak nigdy dotąd, prowadząc do wzrostu handlu, edukacji, a w niektórych przypadkach prawdziwego kulturowego oświecenia. Ów długi okres pokoju i dobrobytu przyniósł również eksplozję demograficzną – w latach 1850-1900 liczba ludności Europy wzrosła o ponad 50 procent.

Jednym ze sposobów kontrolowania takiego raptownego przyrostu młodych mężczyzn była przymusowa służba wojskowa, która stała się czymś powszechnym. Postęp w zakresie produkcji wysokiej jakości stali i broni, łącznie z bronią automatyczną, gazowymi pociskami artyleryjskimi i karabinami maszynowymi, zwiększył w proporcji geometrycznej siłę rażenia wojsk. Obserwowano też szybki wzrost żarliwego nacjonalizmu, który zachęcał do wykorzystania tych masowych armii. Europa w 1914 roku była zbiorem pełnych żarliwej dumy krajów, o wielkich regularnych armiach, uzbrojonych w nowe, ekscytujące rodzaje broni. Stanowiło to idealną mieszankę wybuchową, czekającą tylko na iskrę, która pojawiła się wraz z Gavrilo Principem i jego pistoletem.

Żadne z wielkich mocarstw nie starało się zbyt usilnie uniknąć wojny; w rzeczywistości wykrystalizowały się już strony konfliktu. Wielka Brytania i Francja, dwa mocarstwa, które walczyły ze sobą przez stulecia, uznały w 1904 roku, że współpraca lepiej będzie służyła ich interesom narodowym. Londyn chciał zająć się Egiptem bez ingerencji ze strony innych państw, Paryż zamierzał z kolei poszerzyć swoje wpływy w północnej Afryce, zwłaszcza w Maroku – tak doszło do powstania *entente cordiale*, „serdecznego porozumienia”. Francuzów zaalarmowała ponadto niemiecka bojowość, doszli zatem do wniosku, że sojusz z Brytyjczykami byłby czymś roztropnym. Anglia miała podobny motyw zawiązując sojusz, licząc na to, że wielka, regularna armia francuska, rozmieszczona bezpośrednio pomiędzy Niemcami a kanałem La Manche będzie silną barierą ochronną; zgodnie z tym tokiem rozumowania zawarcie przymierza było mądrym posunięciem strategicznym.

W odpowiedzi na to Niemcy połączyły się sojuszem z Austro-Węgrami i Włochami, tworząc Trójprzymierze. Występowali też na ówczesnym polu politycznej gry pomniejsi gracze, co dodatkowo komplikowało sprawy w Europie. Rozpadające się imperium osmańskie, stanowiące zbiór różnorodnych terytoriów, szukało niemieckiego parasola ochronnego przed Rosją. Lennicy tureckiego sultana, tacy jak Arabowie, zabiegali natomiast o pomoc brytyjską bądź francuską, by wyzwolić się spod panowania Turków, podczas gdy Egipt i Libia dążyły do uniezależnienia się od swoich władz kolonialnych. Krótko mówiąc, panował chaos.

Wtedy zaczęły przewracać się klocki domino.

28 lipca 1914 roku, dokładnie miesiąc po zamachu na Franciszka Ferdynanda, Austro-Węgry wypowiedziały wojnę Serbii. Rosja – nadal boleśnie odczuwająca klęskę w wojnie z Japonią (1905 r.) oraz utratę wpływów w Bośni i Hercegowinie w 1909 roku – przystąpiła do mobilizacji w obronie swoich słowiańskich „braci”. W odpowiedzi Niemcy zarządziły swoją mobilizację, domagając się w wojowniczy sposób neutralności Francji oraz – dodatkowo – poddania dwóch twierdz położonych na wspólnej granicy. Następnie Niemcy wypowiedziały wojnę Rosji, doko-

nały inwazji na Luksemburg i zażądały prawa do tranzytu przez teren neutralnej Belgii.



*Wojska lądowe na frontach I wojny światowej znalazły się w krwawym impasie.*

*W tym czasie lotnictwo bojowe przeżywało gwałtowny rozwój – od sterowców i nieuzbrojonych samolotów rozpoznawczych po coraz to bardziej wyrafinowane i coraz bardziej śmiercionośne myśliwce. Widoczny tu plakat to swoista celebrowanie niemieckiego Albatrosa, któremu mocarstwa alianckie starały się dorównać*

3 sierpnia, po odrzuceniu przez Paryż zachowania neutralności, Niemcy wypowiedziały wojnę Francji i najechały na Belgię. Wielka Brytania odpowiedziała na to następnego dnia wypowiedzeniem wojny Cesarzowi. Cztery dni później, 7 sierpnia 1914 roku, pierwsze oddziały angielskie wylądowały we Francji.

Cztery eskadry Brytyjskiego Królewskiego Korpusu Lotniczego (RFC), latające na sześciu typach nieuzbrojonych samolotów, 5 sierpnia opuściły Dover i wylądowały w Amiens na terenie Francji. Ich konstrukcje przypominały mechaniczne latawce z polakierowanymi, związanymi drutem płóciennymi skrzydłami. Owe Parasole, Blérioty, Avro i Firmany stanowiły pozostałości z czasów eksperymentalnej awiacji, zapoczątkowanych w Kitty Hawk. Królewski Korpus Lotniczy pierwsze straty w strefie walk poniósł 16 sierpnia, gdy samolot podporucznika E.W.C. Perry'ego podczas startu utracił sterowność i rozbił się, zabijając pilota.

Królewska Służba Powietrzna Marynarki Wojennej (RNAS) początkowo została oddelegowana do działań patrolowych wzdłuż wschodniego wybrzeża Anglii. Jednak wkrótce Eskadra Eastchurch (późniejsza 3. Eskadra RNAS) została wysłana, wraz z kilkoma Blériotami i Farmami oraz zbieraniną dwupłatów, do belgijskiej Ostendy.

Królewski Korpus Lotniczy znajdował się w powijakach i miał tak wielkie potrzeby transportowe, że londyńskie furgonetki, ciągle jeszcze jeżdżące z reklamami herbatników Peek Freana i sosów Lazenby'ego, musiały wozić lotnicze wyposażenie, personel naziemny oraz bagaże. W ciągu kilku miesięcy do Francji trafiło ponad 60 samolotów oraz stu pilotów wspieranych przez 800 mechaników.

Pierwsi piloci byli samoukami lub absolwentami przeróżnych kursów w cywilnych szkołach pilotażu. Mieli niewielką znajomość teorii, potrafili wykonywać zaledwie podstawowe manewry lotnicze i z pewnością nie mieli żadnego pojęcia o strzelaniu. Obserwatorami byli oficerowie, którzy, jak uważano, powinni znać się na czytaniu map, wsadzano ich więc po prostu do tylnej kabiny samolotu. Później, gdy pojawiły się karabiny maszynowe, pokazywano im pewnie, jak się z nich strzela i usuwa zacięcia. Nie były to jednak formalne szkolenia w zakresie obsługi broni maszynowej. W każdym razie każda ze stron konfliktu oczekiwała krótkiej wojny i uważała, że poradzi sobie z takim personelem, jakim aktualnie dysponowała.

Już w 1905 roku sztab generalny Cesarstwa Niemieckiego spodziewał się wojny na dwa fronty. Hrabia Alfred von Schlieffen opracował strategię jej prowadzenia. Zgodnie z jego planem niemiecka armia miała nacierać przez Luksemburg i Belgię, omijając w ten sposób fortyfikacje na granicy z Francją. Osiągnąwszy otwarte tereny północnej Francji, wojska niemieckie miały zająć porty nad kanałem La Manche i uniemożliwić udzielenie wsparcia przez Anglię. Po osiągnięciu tych celów Niemcy mogli otoczyć Paryż i atakując od tyłu rozbić Francuzów. Po wyeliminowaniu Francji Niemcy mieliby wolną rękę, aby zająć się Rosją.

Plan ów posiadał jednak kilka ryzykownych założeń, które uczyniły z niego domek z kart. Po pierwsze, Niemcy uważali, że powolna i zdeorganizowana Rosja będzie potrzebowała sześciu tygodni na mobilizację. Po drugie, zakładali, że ich zwycięskie wojska, nawet mimo belgijskiego i francuskiego oporu, poruszają się będą na zachód ze stałą szybkością 20 mil dziennie. Po trzecie, parafrazując Napoleona, armia maszeruje na swoich żołądkach, a Niemcy zdecydowanie nie docenili logistycznych trudności związanych z zaopatrzeniem tak szybko poruszającego się wojska.

W rzeczywistości Rosjanie przeprowadzili mobilizację w czasie około 10 dni, a nie sześciu tygodni. Również Belgowie walczyli znacznie bardziej wytrwale, niż oczekiwano, wykorzystując naturalne przeszkody terenowe do powstrzymania niemieckiej inwazji. Wielka Brytania zareagowała bardzo szybko i przerzuciła swoje wojska na kontynent, zanim francuskie porty mogły

zostać zdobyte. Niemcy nie posiadali ani wydzielonych oddziałów logistycznych przeznaczonych do naprawy torów kolejowych i mostów, ani też nie dysponowali wydajnym korpusem transportowym. Większość jednostek przestała otrzymywać zaopatrzenie wraz z opuszczeniem Niemiec i musiała sama je sobie organizować.

Mimo to 23 sierpnia niemiecka I Armia dotarła aż do Mons na granicy belgijsko-francuskiej, gdzie starła się z Brytyjskimi Siłami Ekspedycyjnymi, zmuszając je do 200-kilometrowego odwrotu na południe. 24 sierpnia kapitan G.S. Shephard i porucznik I.M. Bonham-Carter z 4. Eskadry odkryli, że Niemcy zdołaliby okrążyć siły ekspedycyjne, gdyby odwrot był kontynuowany. Te wiadomości z pewnością uratowały wojska brytyjskie od odcięcia i zniszczenia.

Niemcom udało się, pomimo trudności, zbliżyć do Paryża na odległość około 10 mil. Francuska 5. Armia i Brytyjskie Siły Ekspedycyjne przeszły wtedy do kontrataku, wykorzystując 600 paryskich taksówek do podciągnięcia uzupełnień. 9 września 1914 roku wyczerpane wojska niemieckie rozpoczęły odwrot w kierunku północnym, przekraczając rzeki Marnę i Aisne.

Od końca września do października obie strony podążały na północ, próbując wyprzedzić się nawzajem podczas tak zwanego „wysięgu do morza”. 18 października brytyjski V Korpus i resztki francuskiej kawalerii wpadły prosto na niemiecką 4. Armię na przedmieściach położonego w zachodniej Belgii miasta Ypres. Pod koniec października niemiecka 6. Armia nadciągnęła z południa, co sprawiło, że Belgowie otworzyli słuzy, przeznaczone do powstrzymywania naporu morza. Doprowadziło to do zalania terenów położonych na wschód od rzeki Yser i zatrzymanie niemieckiej ofensywy na czas zimy.

Doszło jeszcze do kilku mniejszych bitew, ale walki ostatecznie zakończyły się 22 października, gdy ocalałe jednostki Brytyjskich Sił Ekspedycyjnych zostały zluźowane przez Francuzów. Wojna manewrowa praktycznie dobiegła końca – zastąpiły ją działania prowadzone z okopów. Niemcy, rzuciwszy na front masy niedoświadczonych rekrutów, ponieśli kolosalne straty, ale nie mieli zamiaru się wycofywać. Również alianci nie myśleli o odwrocie. Ponad 250 tysięcy żołnierzy poległo podczas pierwszej bitwy pod Ypres. Obie strony zrozumiały, że perspektywy na szybkie zakończenie wojny są iluzoryczne. Wojska okopały się na zimę, aby lizać rany, ocenić straty i uzupełnić zaopatrzenie.



*Monumentalny nagrobek Rolanda Garrosa*

Na froncie zachodnim zapanowała patowa sytuacja. Naprzeciw siebie umocniły się potężne armie, a linie okopów ciągnęły się od Szwajcarii aż po Morze Północne. Generałowie dowodzący armiami po obu stronach należeli do innej epoki, a prowadzili działania, których skala przerażała ich wyobraźnię. Nie rozumieli też do końca skuteczności broni, jakiej używali ich żołnierze. Tak naprawdę żaden z generałów dowodzących w 1914 roku nie prowadził wcześniej do boju jednostki większej niż dywizja. Wraz z ustaniem operacji manewrowych koniecznym stało się znalezienie nowych sposobów rozpoznania pozycji wroga i pozyskiwania informacji wywiadowczych oraz prowadzenia walki. Tradycyjnie taką rolę pełniła kawaleria, jednak jej użycie w pajęczynie okopów, wśród ukrytych gniazd karabinów maszynowych oraz pól minowych, było niemożliwością.

Gdy linia frontu zachodniego ustabilizowała się, balony obserwacyjne wzniosły się nad okopami. Niemiecy żołnierze mieli zwyczaj nazywać wielkie balony o falicznych kształtach *Des Mädchens Traum*, czyli dziewczęcym marzeniem. Z takiego punktu obserwacyjnego, często umieszczonego na wysokości 5 tysięcy stóp, rozpościerał się – przy braku zachmurzenia – widok

na 15 mil. Za pomocą telefonu polowego obserwator mógł natychmiast zameldować, co widzi, i do pewnego stopnia kierować ogniem artylerii, która stawała się kluczowym elementem wojny okopowej. Balony stanowiły zagrożenie, ale jeszcze większym niebezpieczeństwem dla skulonej w okopach piechoty były samoloty.

Początkowo ich maksymalny pułap wynosił 12 tysięcy stóp, samoloty dysponowały jednak zwrotnością, której brakowało balonom. Taktyczne korzyści z kierowania artylerią za pomocą zwiadu powietrznego były oczywiste. Armia, która kontrolowała niebo, uzyskiwała też przewagę na lądzie. Przez całą zimę piloci i obserwatorzy po obu stronach strzelali do siebie z raketnic i pistoletów, a czasami nawet rzucali w siebie cegłami. Podejmowano również absurdalne próby zniszczenia wrogich maszyn – piloci ciągnęli za swoimi samolotami granaty i haki. Czasami piloci śmiali się tak intensywnie, że nikt nawet nie otarł się o zestrzelenie. Czasami się jednak udawało. Samoloty były strącane ogniem karabinów, spadały na skutek złych warunków pogodowych, słabego wyszkolenia pilotów i ognia obrony przeciwlotniczej. Wraz z rosnącym znaczeniem lotów zwiadowczych, rosła też potrzeba uniemożliwienia ich wykonywania przeciwnikowi. Wszyscy wiedzieli, że nadchodzi zmiana.

Gdy mnożyły się straty, a przyjaciele ginęli, pierwotne koleżeństwo lotników nieco osłabło. Nie była to w końcu zabawa dżentelmenów – w samolotach po stronie przeciwnej latał przecież wróg. Doprowadziło to do fundamentalnej zmiany w postrzeganiu lotnictwa, zarówno przez tych, którzy samolotami latali, jak i tych, którzy wykorzystywali je do prowadzenia wojny. Tak właśnie, w okresie odchodzącej do lamusa lancy kawaleryjskiej i wprowadzanej powszechnie na pola bitew broni maszynowej, rozpoczęła się epoka pilotów myśliwskich.

# ZABÓJCZY ZWIADOWCY



FOKKEREINDECKER

Zabijać w powietrzu z pokładu samolotu... Jak to uczynić i przeżyć, aby móc zabijać ponownie?

Porucznik Jacob Fickel, oficer armii amerykańskiej, w 1910 roku oddał pierwszy strzał z powietrza, trafiając z karabinu w cel o wymiarach trzy na pięć stóp. Dokonał tego z wysokości 100 stóp. Dwa lata później inny Amerykanin, kapitan Charles deForest Chandler, po raz pierwszy użył karabinu maszynowego umieszczonego na pokładzie samolotu. Następnego dnia z wysokości 500 stóp wystrzelił serię 44 pocisków, uzyskując 14 trafień. Pomimo ujawnienia tych możliwości amerykański oficer sztabowy oświadczył, że: „Samoloty nadawały się wyłącznie do zwiadu, a myśli o powietrznych bitwach stanowiły wyłącznie produkt płodnej wyobraźni młodych lotników”.

Jednak dwa lata później, w październiku 1914 roku, francuski obserwator zestrzelił niemiecki samolot zwiadowczy przy użyciu karabinu maszynowego typu Hotchkiss. (Nie ustalono, czy była to maszyna typu Aviatik, czy Albatros). Niemcy twierdzili, że następnego dnia udało się im strącić francuską maszynę, trafiając cegłą w śmigło. Uzbrojenie i sposoby jego skutecznego użycia stawały się palącą kwestią. Pierwsze samoloty były delikatnymi i lekkimi konstrukcjami, niezbyt zwrotnymi, o relatywnie słabych silnikach. Każdy dodatkowy kilogram obciążający maszynę musiał być dokładnie rozważony, a karabiny maszynowe miały spory ciężar. Głównym uzbrojeniem dostępnym w czasie Wielkiej Wojny były karabiny maszynowe typu Browning,



Maxim, Hotchkiss i Lewis.

Benjamin Hotchkiss, pochodzący z Connecticut, udał się do Francji w poszukiwaniu wsparcia finansowego po tym, jak Departament Wojny USA nie okazał zainteresowania jego wynalazkiem. Pod koniec I wojny światowej około 47 tysięcy sztuk egzemplarzy jego broni zostało dostarczone, stając się podstawowym karabinem maszynowym armii francuskiej. Karabin maszynowy Hotchkissa miał zamek przekoszony, podobnie jak w przypadku karabinu automatycznego. Oznaczało to, że zamek był cofany w celu zarepetowania, a po każdym strzale nabój wędrował do komory. Wykorzystując energię gazów prochowych, zamek cofał się po każdym strzale, wyrzucając łuskę i samoczynnie ładując kolejny nabój.

Hotchkiss kaliber 8 mm był prostą bronią, składającą się z zaledwie 32 ruchomych części i zasilaną z 25-nabojowego (naprawdę 24, TN) sztywnego magazynka. Do chłodzenia wykorzystywano powietrze, co znacznie zmniejszało jego wagę w porównaniu do systemów chłodzonych wodą z ich zbiornikami i szlauchami. Niestety bronie oparte na zamku otwartym (*open bolt system*) trudno było zsynchronizować w czasie strzału z pracującym śmigłem – z tego powodu Roland Garros zastosował swoje kliny na łopatach śmigła.

Maxim Ltd (Sp. z o.o.) połączyła siły z Vickers&Sons w celu wyprodukowania średniego kaemu. Brytyjski Vickers kalibru .303 (7,7 mm) zasilany był taśmowo i wykorzystywał system zamkniętego zamka, co upraszczało synchronizację ze śmigłem. Okazał się wyjątkowo niezawodną i wytrzymałą bronią – pewien oddział w trakcie 12-godzinnej bitwy wystrzelił ze swoich 10 Vickersów milion nabojów.

Wersja stosowana przez piechotę chłodzona była wodą znajdującą się w blaszanej chłodnicy otaczającej lufę. Ten rodzaj chłodzenia nie był konieczny w przypadku kaemów zamontowanych na samolotach, jednak obudowa lufy była potrzebna z uwagi na mechanizm odrzutowy. Wycięto więc w niej otwory umożliwiające chłodzenie powietrzem i pozostawiono na swoim miejscu. Również oryginalna taśma na 250 nabojów narażała na problemy – parzący materiał kurczył się i sztywniał na skutek wilgoci, powodując zacinaanie się broni. Rozwiązaniem okazał się system metalowych ogniw, który pozwalał na stosowanie taśm amunicyjnych dowolnej długości, jeśli tylko samolot mógł je pomieścić.

Jak wiadomo, biznes nie zna granic, i – co może zakrawać na ironię – niemiecki karabin maszynowy typu Spandau zasadniczo był produkowanym na licencji Vickersem-Maximem. Odpowiedzialny był za śmieć setek alianckich lotników. Lotniczy wariant tej broni nosił nazwę Maschinengewehr 08 i był odciążoną, chłodzoną wodą wersją podstawowego karabinu maszynowego niemieckiej piechoty. Przypadkiem to właśnie Manfred von Richthofen, as niemieckiego lotnictwa, który później zyskał sławę jako „Czerwony Baron”, zasugerował używanie spustu zamiast obsługiwanego kciukiem przycisku. Powiedział, że „bardziej naturalnym dla celującego było strzelanie z kaemu za pomocą palca wskazującego położonego na spuście, aniżeli kciukiem”. Miał rację.

Karabin maszynowy Lewisa był szeroko używany przez wojska alianckie po 1915 roku. Po usunięciu ciężkiej osłony chłodzącej stał się bronią względnie lekką<sup>4)</sup>. Bardziej istotnym rozwiązaniem było zastosowanie niezależnego, bębnowego systemu zasilania go amunicją. Kaem Lewisa miał 47-nabojowy (później 97-nabojowy) magazynek bębnowy, który mógł zostać wymieniony w trakcie lotu. Niektóre samoloty, jak na przykład SE 5a, miały drewnianą tackę monto-

waną do pulpitu sterowniczego pilota, która w razie potrzeby umożliwiała szybką wymianę magazynków.

- 
- 4) Lewis pozbawiony osłony na lufę waży 17 funtów, w porównaniu do 33-funtowego Vickersa i 50-funtowego Hotchkissa.

Używano także rakiet. Yves Paul Gaston le Prieur, oficer francuskiej marynarki, zmagał się z zawiłym problemem zestrzeliwania balonów obserwacyjnych. Wypełnił kartonową tubę 200 gramami czarnego prochu, umocował ostrze noża w stożkowej głowicy, przymocował całość do wsporników skrzydła i podłączył do kabiny.

THE  
**SPORTSMAN BATTALION'S  
RECRUIT**  
WHO WRECKED THE ZEPPELIN  
and won the V.C.



FOLLOW HIS LEAD  
AND JOIN THE  
**SPORTSMAN'S BATTALION**

Apply E. CUNLIFF-OWEN, Hotel Cecil, Strand, London,

W. STRAKER, Ltd., Finsbury, 12, Coventry Street, Finsbury, W.

**ROYAL FLYING CORPS**  
MILITARY WING

**VACANCIES EXIST**

FOR

Men aged 18 to 30 of various mechanical trades, and others of good education.

They should apply to the nearest Recruiting Officer or write for particulars to Headquarters, Royal Flying Corps, (R.F.C.), South Parade, Southampton.

**PAY.**

2nd Class Air Mechanic	£2: per day.
1st	4: "
Corporal	5: "
Sergeant	6: "
Flight Sergeant	7: "
Warrant Officer	8: "

Men selected to be trained as Flyers will receive in addition 2/- or 4/- per diem.

Free Clothing and accoutrements, quarters, rations, fuel and light and medical attendance.

One month's furlough per year on full pay.

When transferred to the Army Reserve a soldier of the Corps will receive an annual gratuity of £10 in lieu of Reserve Pay.

If, while serving in the Reserve, he is placed on the first Reserve as a flyer, he receives a further £10 per annum, subject to his performing a Quarterly Flying Test.

Men of the following trades and professions are specially required:

Blacksmiths, Copper-smiths, Acetylene Welders, Instrument Repairers, Motor Fitters, and Aeroplane Mechanics.

**GOD SAVE THE KING**

*Brytyjskie plakaty werbunkowe*

Rakiety były odpalane kolejno z odległości około 100 metrów od celu i zawsze pod wiatr. Ciekawostką jest to, że broń skierowana była w górę pod kątem 45 stopni, co umożliwiało odpalenie rakiet w locie nurkowym i w ten sposób pozwalało uniknąć atakującej maszynie skutków eksplozji balonu. Instalowane przez aliantów na myśliwcach typu Nieuport, SPAD i Sopwith rakiety le Prieur'a okazały się skuteczną bronią przeciwko balonom (choć już nie przeciwko sterowcom) i były szeroko stosowane aż do czasu wymyślenia pocisków zapalających.

Montowanie broni na samolotach, szczególnie karabinów maszynowych, nie było nowym pomysłem. Aby jednak przynosiło to zamierzony efekt, strzelec musiał mieć możliwość celowania podczas gwałtownych, pełnych akrobacji walk powietrznych. Ponadto piloci znajdowali się w lepszej pozycji do strzelania niżeli obserwatorzy, którzy byli zależni od manewrów samolotu. Nie istniał jeszcze interkom ani słuchawki, a komunikacja w otwartym kokpicie pomiędzy członkami załogi była co najmniej problematyczna. Tak więc pojawienie się jednomiejscowych myśliwców uzbrojonych w broń maszynową umocowaną wzdłuż osi samolotu należy uznać za naturalny postęp.

Niestety śmigło nadal znajdowało się na linii strzału i stanowiło przeszkodę. Był to problem, który należało szybko rozwiązać. Roland Garros, jak to opisano w pierwszym rozdziale, preferował odbijające pociski metalowe kliny. Jak zbażał, śmigło wykonujące tysiąc obrotów na minutę przepuszczało co najmniej 10 pocisków, co wystarczało na oddanie skutecznej serii, jeśli pilot wystarczająco zbliżył się do celu. Jego uzbrojony Morane-Saulnier L wywołał szok na polu bitwy, ale Niemcy szybko zorientowali się, jak Garros tego dokonał. Po zestrzeleniu swojej szóstej ofiary awaria silnika zmusiła francuskiego lotnika do wylądowania za liniami wroga. Pró-

bował podpalić swój samolot, ale drewniana konstrukcja i płócienne poszycie nie chciały się zapalić. Niemieccy żołnierze znaleźni go chowającego się w rowie. W ten sposób Niemcy weszli w posiadanie francuskiej „tajnej broni” i wysłali ją do Berlina, gdzie miał ją zbadać pionier lotnictwa Anthony Fokker.

Kliny były niepraktyczne, co Fokker natychmiast rozpoznał. Nieprzewidywalne pod względem aerodynamicznym mogły zakłócić równowagę pracy śmigła. Istniało również realne ryzyko rykoszetów, nie mówiąc już o nieefektywnym użyciu ograniczonych zasobów amunicji. Ponadto francuskie pociski posiadały miedzianą osłonę, co sprawiało, że kliny mogły je przez pewien czas odbijać. Niemiecka amunicja miała stalowe płaszczyzny pocisków, które od razu zniszczyłyby śmigło.

W każdym razie Fokker intuicyjnie wiedział, że było możliwe lepsze rozwiązanie niż francuskie. Być może zainspirowało go dzieciństwo spędzone w Holandii, podczas którego rzucał kamieniami poprzez łopaty wiatraków, lub po prostu zapożyczył pomysł od Augusta Eulera i Franza Schneidera, którzy opracowali podobne rozwiązania techniczne. Upłynęło zaledwie kilka dni i Fokker zainstalował oraz przetestował prosty i funkcjonalny synchronizator. Fokker pisał:

*Zwiadowcze samoloty Fokker A III były jednopłatami i wyglądały prawie identycznie jak Morane-Saulnier Garrosa. Po modyfikacji, jaką było dodanie lekkiego karabinu maszynowego (LKM) typu Parabellum kalibru 7,92 mm oraz nowego mechanizmu synchronizującego, otrzymały nazwę Fokker E I. Eindecker (co znaczyło: „jedno skrzydło”). Miały zmienić historię lotnictwa.*

Niemcy nalegali, aby Fokker udowodnił przydatność swojego wynalazku, zestrzelivując jakiś wrogi samolot. Jednak konstruktor, Holender, wyraził swój sprzeciw, gdyż jego kraj ogłosił neutralność. Usłyszał jednak, że jeśli odmówi, to zostanie powołany do wojska i wysłany do okopów. Wbrew swojej woli Fokker, w mundurze porucznika i z odpowiednimi dokumentami w kieszeni, został wysłany do Douai z zadaniem zestrzelenia czegokolwiek. Jak wielu uczonych, nigdy nie rozważał praktycznych konsekwencji swoich wynalazków, a teraz musiał się zmierzyć z bardzo realnym problemem. Pomimo uzyskania dogodnej pozycji do zestrzelenia dwumiejscowego Farmana o delikatnej konstrukcji, Fokker po prostu nie mógł pociągnąć za spust.

Kto właściwie jako pierwszy uzyskał zestrzelenie przy użyciu synchronizatorów pozostaje sprawą dyskusyjną. Przypisywano je Maxowi Immelmannowi, Kurtowi Wintgensowi i Oswaldowi Boelcke, ale nie ma na to jednoznacznych dowodów. 1 czerwca 1915 roku piąty seryjny model Fokkera E I, pilotowany przez porucznika Wintgensa, zaatakował Morane-Saulnier L nieopodal Luneville. Wintgens zgłosił zestrzelenie, ale strącony samolot spadł zbyt daleko za francuskimi liniami, aby można było to potwierdzić. Francuska eskadra MS 48 zgłosiła niebawem, że jeden z jej samolotów został strącony<sup>5</sup>).

5) Samolot był pilotowany przez kapitana Paula du Peuty, a porucznik Louis de Boutiny pełnił rolę obserwatora.

Immelmann, któremu dopiero co w marcu udało się zaliczyć ostatnie egzaminy, do 1 sierpnia 1915 roku nie uzyskał zwycięstwa powietrznego. Gdy w maju Anthony Fokker odjeżdżał z aerodromu w Douai, zostawił tam swojego Eindeckera. Oswald Boelcke pojawił się tam i przejawiał spore zainteresowanie pracami testowymi, więc mógł być pierwszym liniowym pilotem latającym na tym jednomiejscowym. Z drugiej strony do 4 czerwca, a więc jeszcze trzy dni po zwycięstwie Wintgensa, oficjalnie figurował jako pilot samolotu dwumiejscowego.

Ostatecznie nie miało to właściwie znaczenia, który z nich był pierwszym. Pojawienie się zwrotnych samolotów, uzbrojonych w śmiertelne karabiny maszynowe i pilotowanych przez agresywnych lotników, po poważnie rozpoczęło erę pilotów myśliwskich. Jak pisał Boelcke:

*Wierzę w powiedzenie, że silny człowiek najpotężniejszy jest w pojedynkę. Swoją idealną osiągnąłem w myślicy jednomiejscowym. Teraz mogę być jednocześnie pilotem, obserwatorem i wojownikiem.*

Kim byli ci mężczyźni, których nie satysfakcjonowało bycie wyłącznie lotnikami i zwiadowcami, ci, którzy sami uczynili siebie pilotami myśliwskimi? Co ich łączyło, poza bardzo wysokim prawdopodobieństwem rychłej śmierci w młodym wieku? Stereotypowy lotnik z okresu I wojny światowej sprawiał wrażenie dziarskiego i odważnego człowieka, postrzegany był też jako żołnierz honorowy i śmiały; rycerz przestworzy – ostatni z gatunku szlachetnych wojowników. Dla osób doświadczających przejścia pomiędzy starymi sposobami walki a nowoczesną, przemysłową i toczoną na masową skalę wojną, tego rodzaju spojrzenie było po części prawdziwe. Pamiętajmy, że z chwilą, gdy armie okopały się, lotnictwo przejęło rolę kawalerii. W każdej armii kawaleria stanowiła formację elitarną szybko przemieszczających się wojsk uderzeniowych i jako taka przyciągała wielu żądnych przygód młodych mężczyzn, wywodzących się z klas wyższych i arystokracji.

Przeniesienie się do różnorodnych służb lotniczych było logiczną decyzją dla setek oficerów, dla których nie było już miejsca w odchodzącej do przeszłości kawalerii. Latanie było nową profesją, budzącą podziw wśród szerokiej opinii publicznej, która tak naprawdę istoty wojny powietrznej nie rozumiała. Tym, co pociągało owych młodzieńców, było niebezpieczeństwo, unikalne umiejętności, jaką była sztuka pilotażu oraz możliwość przynależenia do ekskluzywnego bractwa. Dzielił również zamiłowanie do latania i autentyczne pragnienie służenia swojemu krajowi. Jako lotnicy zasadniczo wolni byli od tradycyjnych ograniczeń, typowych dla ich armii. Jako piloci posiadali również wyjątkową kontrolę nad swoim losem, której brakowało „tej biednej cholerniej piechocie”, jak Brytyjczycy zwykli nazywać piechurów.

W 1914 roku Wielka Brytania odpowiedzialność za swoje bezpieczeństwo złożyła przede wszystkim w ręce Royal Navy, zachowując jedynie niewielką armię lądową opartą o zaciąg ochotniczy. Przed wojną przytłaczająca większość brytyjskich oficerów we wszystkich rodzajach sił zbrojnych pochodziła z wyższych warstw społecznych. Kariera oficerska była dla nich za-

szczytną i poważaną profesją. Wielu spośród nich było młodszymi synami, pozbawionymi perspektyw na odziedziczenie rodzinnych dóbr. Mieli oni liczące się koneksje rodzinne, często pochodzili z rodzin o wojskowych tradycjach, byli też absolwentami prywatnych szkół. Poprzez klasyczną edukację, sport i podkreślenie wagi zasad właściwego zachowania się byli wychowywani na liderów, ludzi o poczuciu społecznej odpowiedzialności oraz powinności względem kraju i korony. Połączenie tych cech z angielskim ideałem ekstremalnej, a może wręcz samobójczej odwagi tworzyło model typowego brytyjskiego oficera. Mówiło się, że bitwa pod Waterloo wygrana została na boiskach szkoły Eaton – i było w tym trochę prawdy. W 1914 roku prawie wszyscy spośród 28 tysięcy brytyjskich oficerów odpowiadali temu modelowi. Na froncie zachodnim tworzyli Brytyjskie Siły Ekspedycyjne, które w opinii cesarza Wilhelma uważane były za tak mało istotne, że nazywał je „godnymi pogardy”. Zgodnie z przewrotną angielską dumą, siły ekspedycyjne przyjęły przezwisko „Starzy i Godni Pogardy”.

Pierwotnie piloci i obserwatorzy Królewskiego Korpusu Lotniczego byli do niego oddelegowywani z regularnych jednostek lądowych lub z floty. Początkowo większość pilotów stanowili sierżanci, których postrzegano jako zwykłych „kierowców”. Oficerowie przyjmowali rolę obserwatorów i dowódców statków powietrznych, ponieważ byli wyszkoleni w czytaniu map, nawigacji i kierowaniu artylerią.

W ciągu miesiąca od rozpoczęcia walk we Francji stało się jasne, że szybki wzrost liczebności wojsk wymagał większej liczby oficerów. Zaoferowano więc awanse na stopnie oficerskie sierżantom służącym w armii przed wybuchem wojny oraz posiadającym odpowiednie kwalifikacje ochotnikom. Wielu żołnierzy, którzy w sierpniu 1914 roku zgłosili się do służby wojskowej, studiowało na uniwersytetach lub uczyło się w prywatnych szkołach. Panowało powszechne przekonanie, że wojna zakończy się na Boże Narodzenie, i z uwagi na to wielu z nich, nie chcąc zobowiązywać się do służby oficerskiej, zaciągało się jako zwykli żołnierze. Jednakże około 13 tysięcy z nich zgłosiło się w ramach Szkoleniowego Korpusu Oficerskiego (Officers' Training Corps) i większość z nich została od razu awansowana – nawet ci, którzy nie zgłaszali takiej chęci.

W przeciwieństwie do modelu brytyjskiego typowy niemiecki oficer z roku 1914 należał raczej do kasty, niż do klasy społecznej. Choć w Niemczech również istniały warstwy społeczne, to jednak tamtejsze społeczeństwo oraz rząd były zdecydowanie bardziej autokratyczne aniżeli system brytyjski. Rewolucja przemysłowa nastąpiła w Niemczech nieco później i co za tym idzie, demokracja oraz liberalizm wolniej zapuszczały tam korzenie. Gdy do tego już doszło, to postępowe idee napotykały na bezpośredni opór ze strony ziemiaństwa i zakorzenionej w armii arystokracji, które nie zgadzały się na zmianę swojego statusu.

Niemcy były krajem wyraźnie podzielonym; północ zamieszkiwali z reguły protestanci, a południe głównie katolicy. Większość terenów uprzemysłowionych znajdowała się na zachodzie, podczas gdy na wschodzie rozpościerały się ogromne majątki rolne. Dopiero w roku 1871 cztery królestwa: Prusy, Saksonia, Bawaria i Wirtembergia zostały zjednoczone przez kancлера Ottona von Bismarcka. Niemcy, zwane również Zweites Reich (Druga Rzesza), rządzone były przez pruską dynastią Hohenzollernów<sup>6</sup>.

Kaiser był raczej naczelnym dowódcą wojskowym, niż suwerennym monarchą. Każde z królestw zachowało bowiem własną, wyjątkową tożsamość i odrębną armię. Jednak to Prusy w ramach tej niemieckiej konfederacji miały dominującą pozycję. Same zaś były rządzone przez posiadaczy ziemskich zwanych junkrami (słowo to pochodzi o średnio-niemieckiego *Juncherre*, „młodzi panowie”), którzy wywierali przemożny wpływ na politykę Prus i Niemiec.

Podobnie jak w Anglii, również tu młodszy synowie, często nie mogąc odziedziczyć majątków, wybierali karierę wojskową. Mężczyźni o ziemiańskim pochodzeniu niewątpliwie nadawali kolorytu niemieckiemu korpusowi oficerskiemu. Czasy się jednak zmieniały i w 1914 roku wielu oficerów pochodziło już z klasy średniej. Cesarsko-Niemiecka Służba Lotnicza przyciągała wielu przedstawicieli mieszczaństwa – być może działo się tak z powodu jej technicznej natury, albo wynikało z możliwości awansu, który oferował nowy rodzaj wojsk. Koneksje rodzinne nie pomagają bowiem w lataniu, a bycie pilotem bezwzględnie weryfikuje umiejętności; albo się potrafi latać, albo nie.

Zarówno brytyjscy, jak i niemieccy wojskowi rozumieli, że samo bycie oficerem nie wystarczy, aby zostać lotnikiem. Zadawano sobie pytanie, jakie cechy do tego predestynują.

Odwaga, sprawność fizyczna i zdolność podejmowania szybkich decyzji pojawiały się jako najczęściej wymieniane cechy w opublikowanym w 1918 roku na łamach czasopisma „*Lancet*” badaniach zatytułowanych: „Podstawowe cechy uzdolnionych i nieuzdolnionych lotników”. Sześćdziesięciu jeden pilotów oddało kwestionariusze, w których starano się zidentyfikować ich podobieństwa. Piloci pochodzili ze wszystkich środowisk, a w 1918 roku rekrutowali się również ze średniej klasy niższej, zwanej rzemieślniczą. Wyniki potwierdzone przez doktora RAF (T.S. Rippon) i doświadczonego pilota (E.G. Manuel) wiele wyjaśniały, ale nie zaskakiwały.

Z badań wyłaniał się obraz młodego mężczyzny poniżej 25. roku życia (średnio piloci mieli 23 lata), pełnego wigoru, cieszącego się doskonałym zdrowiem, obdarzonego ponadprzeciętnym wzrokiem i koordynacją ruchową. Zaledwie jedna trzecia z nich była żonata – 36 spośród 61 pilotów uważało małżeństwo za przeszkodę! Większość posiadała techniczne wykształcenie (inżynierowie, architekci i księgowi), ale byli wśród nich również farmerzy, studenci i prawnicy. Prawie wszyscy lubili motoryzację, a większość wymieniła również jazdę konną jako ulubiony sposób spędzania wolnego czasu. Wśród rozrywek często wymieniane były również sport i kobiety. Ponadto „wydaje się też, że dla dobrego samopoczucia pilotów konieczne było pozwolenie sobie, raz lub dwa razy w miesiącu, na hulaszczy wieczór<sup>7)</sup>. Naturalnie wśród rozrywek wymieniane były również: historia, teatr i muzyka, a jeden z pilotów wspominał też o „zabijaniu Hunów (kodowe określenie samolotów niemieckich stosowane przez lotników alianckich podczas obu wojen światowych, TN) i tańcach”, jako o swoich głównych zainteresowaniach. Kolejnym powtarzającym się wymogiem było posiadanie „dobrych rąk”. Ta cecha wykraczała poza zwykłą umiejętność latania. Uzdolnieni piloci potrafili dosłownie czuć swój samolot i kontrolują jego lot poprzez pewne, ale delikatne ruchy. Myśli lotnika wyprzedzają manewry samolotu, a wola pilota prawie podświadomie przesyłana jest poprzez jego ręce do sterów.

7) Wszystko się zmienia, a jednak zostaje po staremu. Na szczęście.

Rippon i Manuel stwierdzili na zakończenie, że „wycucie w rękach wydaje się wrodzone i nie może zostać wyuczony – można wszakże je doskonalić”. Zauważyli również, że człowiek o takich predyspozycjach jest „bez wyjątku utalentowanym lotnikiem i nigdy w niezamierzony sposób nie przeciąża maszyny, tak jak dobry jeździec nigdy nie sprawi, że koń będzie krwawił z pyska”. Można nauczyć ludzi pilotażu, ale nie sposób nauczyć się „wycucia w rękach”. Posiadanie tego daru jest decydującą cechą pilotów myśliwskich i wyróżnia ich na tle pozostałych lotników. Stało się to uderzająco oczywiste, gdy tylko rozpoczęły się walki powietrzne. Latanie to jedno, ale walka podczas latania stanowi już zupełnie inne wyzwanie.

Druga fundamentalna cecha – duch walki – była czymś jeszcze bardziej ulotnym. Stanowi ona połączenie agresywności, pewności siebie oraz postawy, która wykracza poza własne doświadczenie lub trening. Ducha walki, który, jak zobaczymy, obecny jest w różnych narodach i przekazywany jest poprzez pokolenia, również nie można się nauczyć. Można go jednak rozwijać, a przede wszystkim rozbudzać. Zgodnie z raportem: „Każdy, kto przebywał z pilotami przez jakiś czas, nie może nie dostrzec, że posiadają oni w dużej mierze zwierzęcą energię i nadmierną witalność”. Piloci myśliwscy są inni i rzeczywiście stanowią odrębny gatunek.

Średnia długość życia pilota frontowego w czasie Wielkiej Wojny wynosiła około dwóch tygodni. Mniej więcej 15–25 procent alianckich i niemieckich pilotów poległo w czasie wojny. Procent strat wśród nich był zasadniczo wyższy, aniżeli w jednostkach piechoty. Do codziennego stresu, jakim była perspektywa śmierci w płomieniach lub roztrzaskania się o ziemię, dochodziło zwykle napięcie związane z lataniem. Zarówno dawnej, jak i dziś było to niezwykle obciążające połączenie wysiłku fizycznego i psychicznego.

Samoloty, jakimi latano podczas I wojny światowej, miały otwarte kabiny, co wystawiało pilotów i obserwatorów na każdy rodzaj pogody: wiatr, deszcz lub deszcz ze śniegiem były normą, a temperatury zazwyczaj spadały poniżej zera. Nie istniał wówczas autopilot, a klapki wyważające samolot (trymery), jeśli w ogóle się pojawiały, były prymitywne. Pilot musiał więc ciągle koncentrować się na sterowaniu samolotem – od startu aż do lądowania – bez chwili przerwy. Szczególnie męczące były silniki rotacyjne, ponieważ sam motor wirował i zrównoważenie jego pracy wymagało sporej siły.

Postać niemieckiego lotnika Oswalda Boelckego najlepiej uosabia proces przeobrażania się pilotów nieuzbrojonych samolotów zwiadowczych w pilotów myśliwskich lub uzbrojonych zwiadowców. Boelcke, nazywany „ojcem lotnictwa myśliwskiego”, był odważny, szlachetny oraz podziwiany zarówno przez przyjaciół, jak i wrogów. Jego sławny uczeń, Manfred von Richthofen, powiedział o nim: „to znamienne, że każdy, kto znał Boelckego, wyobrażał sobie, że jest jego najlepszym przyjacielem. Boelcke był dla wszystkich tak samo przyjazny i nikogo nie wyróżniał”.

W chwili wybuchu wojny Boelcke miał 23 lata. Był synem należącego do klasy średniej nauczyciela i oczekiwano, że pójdzie w ślady ojca. Oprócz wrodzonego zamiłowania do nauki i uzdolnień matematyczno-fizycznych, już jako chłopiec uwielbiał sport i przygodę. Niewysoki, ale bardzo silny Boelcke był niezwykle wygimnastykowany i znakomicie pływał. W pełni zde-



terminowany w dążeniu do sukcesu, ale pozbawiony środków, w 1911 roku Boelcke napisał list do Kaisera, prosząc go o przyjęcie do Korpusu Kadetów. Informacja o przyjęciu nadeszła wraz z zabawnym komentarzem: „Oczywiście przed zgłoszeniem się ukończy pan najpierw gimnazjum”.

Po kursach oficerskich w Akademii Wojskowej w Metz Boelcke został przyjęty na szkolenie lotnicze i w październiku 1914 roku uzyskał dyplom pilota.

Początkowo został oddelegowany jako pilot zwiadowca do Fliegerabteilung (FA) 32, ale na początku 1915 roku latał już w składzie jednostki FA 62 na samolotach LVG C I. Maszyna typu C, jak zwano ten samolot, była uzbrojoną dwumiejscową wersją dwupłata LVG.

4 lipca 1915 roku nieopodal Valenciennes Boelcke ze swoim obserwatorem zaatakowali francuski samolot typu Parasol, który prowadził obserwację na rzecz swojej artylerii. Ich ofiary rozbiły się o drzewa koło Marchiennes i Boelcke wylądował w sąsiedztwie, aby dopilnować pochówku Francuzów. Na ironię zakrawa fakt, że martwy pilot okazał się hrabią de Beauvicourt i zarazem właścicielem posiadłości, na której rozbił się jego samolot. Była to też ostanía misja bojowa Boelckego na pokładzie dwumiejscowej maszyny. Anthony Fokker pozostawił bowiem swojego uzbrojonego Eindeckera wraz z wbudowanym synchronizatorem do dyspozycji młodego pilota.

Okres, który nastąpił wraz z wprowadzeniem jednopłatów uzbrojonych w strzelające na wprost i zainstalowane na wysokości oczu pilota karabiny maszynowe, nazwano Plagą Fokkerów. Wczesne modele Fokkerów osiągały prędkość 90 węzłów i potrafiły wnieść się na pułap 12 tysięcy stóp. Dawało to im przewagę nad większością maszyn alianckich przeciwników. Nieuporty, Avrosy, Voisiny, i BE-2 rozwijały prędkość 65 do 97 węzłów i różniły się pod względem maksymalnych pułapów. W każdym razie strzelający na wprost kaem Fokkera z nawiązką wyrównywał wszelkie braki w jego osiągnięciach.

W tym czasie względna przewaga powietrzna Brytyjczyków i Francuzów została utracona za sprawą nowej broni maszynowej. Jednak Niemcy korzystali z niej bardzo ostrożnie. Misje zwiadowcze sprowadzały się jak dotąd do eskortowania i samoobrony, istniały również rozkazy zakazujące lotów poza własnymi liniami. Potrzeba było dopiero takich ludzi jak Boelcke, Wintgens i Immelmann, aby wykazać zabójczą skuteczność nowych samolotów i opracować odpowiednią taktykę ich wykorzystania. W sumie w ciągu trwającej rok Plagi Fokkerów Niemcy zniszczyli w walkach powietrznych setkę alianckich maszyn. Postępu technicznego nie dało się już ignorować.

Oswald Boelcke znajdował się w centrum wydarzeń. Pomimo okropnej pogody i nasilających się kłopotów technicznych z samolotem i uzbrojeniem udało mu się do stycznia 1916 roku odnieść kolejnych osiem zwycięstw. Podczas kolacji w nocy 15 stycznia Boelcke dowiedział się, że otrzyma z rąk samego cesarza Pour le Mérite<sup>8)</sup>. Było to najwyższe odznaczenie wojskowe, popularnie nazywane Niebieskim Maxem (z uwagi na kolor wstęgi na jakiej zawieszane było to odznaczenie). Immelmann otrzymał je jako pierwszy lotnik.

---

8) Właściwie było to pruskie odznaczenie rozszerzone na całe Niemcy i mogło być też przyznawane w uznaniu istotnych osiągnięć cywilnych.

13 marca Boelcke zaatakował formację francuskich Voisinów, oddając długą serię w jednego z maruderów. Samolot utracił sterowność, po czym wpadł w korkociąg i zniknął w pokrywie chmur. Podążając za nim, Boelcke zauważył ze zdumieniem, że strzelec wyszedł na skrzydło, próbując utrzymać samolot w pozycji poziomej. Stanowiłby łatwy cel, lecz Boelcke był na tyle blisko, że ujrzał przerażenie w oczach mężczyzny. Nie strzelił. Nagle lewe skrzydło Voisina odłamało się, a samolot obrócił się na plecy, wyrzucając na zewnątrz strzelca, który zaczął wymachiwać rękami i nogami<sup>9)</sup>.

---

9) Na tym etapie wojny jedynie piloci balonów posiadali spadochrony.

W chwili śmierci Maxa Immelmanna, w czerwcu 1916 roku, Boelcke zdołał zwiększyć swój wynik do 18 zestrzeleń, zajmując najwyższe miejsce na liście „kanone”, jak Niemcy zwali swoich asów. Podobnie jak Francuzi, Niemcy dostrzegli propagandowe znaczenie związane z nowym rodzajem powietrznych wojowników – prawdziwych bohaterów prowadzących szlachetną wojnę. Wojna lotnicza zdawała się poniekąd czystsza i bardziej honorowa niż strzelanie do siebie z karabinów maszynowych w błotnistych okopach pełnych szczurów. Francuzi nazywali asem (*un as*) kogoś, kto odniósł pięć zwycięstw powietrznych (as to pojęcie używane w odniesieniu do sportowców bądź też dla każdego spektakularnego czynu lub spektakularnej umiejętności). Niemcy w końcu ustalili, że 10 zwycięstw stanowi minimalny wymóg stania się kanone, a 20 zestrzeleń potrzeba dla uzyskania tytułu Blue Max.



*Pocztówka wydana na okazji 40. zwycięstwa  
niemieckiego asa, Owalda Boelckego, ojca taktyki  
lotniczej*

Kiedy zabrakło Immelmanna, dowódca Służby Lotniczej oraz Kaiser obawiali się, że stracą również Boelckego. Oddelegowano go więc na tyły pod pretekstem stworzenia specjalnej Staffel (eskadry) Fokkerów w Charleville. Przymusowe odsunięcie od walki spowodowało u wojownika, jakim był Boelcke, przewidywalną reakcję. Stwierdził on: „Kłamię na adiutanta i innych pismaków w najbardziej obraźliwy sposób”.

Ponieważ nie udało mu się cofnąć decyzji, zadzwonił do Kaisera, prosząc o pozwolenie na podróż inspekcyjną po froncie wschodnim. Ciesząc się z tego, że może wyświadczyć przysługę narodowemu bohaterowi, Wilhelm oficjalnie rozkazał mu udać się do Turcji. Podczas gdy uzgadniano szczegóły jego wyjazdu, Boelcke spędził kilka dni z personelem Służby Lotniczej, opracowując formalnie pierwsze zasady walki powietrznej. Były to ciężko zdobyte prawdy, wydestylowane niejako z pierwszych lat walk powietrznych. Do historii przeszły jako Dicta Boelckego.

1. *Zanim zaatakujesz, staraj się zapewnić sobie przewagę. Jeśli to możliwe, miej słońce za sobą.*
2. *Jeżeli przystąpiłeś do ataku, przeprowadź go zawsze do końca.*
3. *Strzelaj tylko z bliskiej odległości i tylko wtedy, gdy twój przeciwnik jest odpowiednio widoczny.*
4. *Miej przeciwnika zawsze na oku i nigdy nie pozwól, by zmylił cię fortelami.*
5. *Podczas każdego ataku trzeba dopaść przeciwnika od tyłu.*
6. *Jeżeli przeciwnik nurluje na ciebie, nie próbuj uniknąć jego napadu, lecz leć mu na spotkanie.*
7. *Będąc nad liniami wroga, nigdy nie zapominać o swojej drodze odwrotu.*
8. *Dla eskadry: Atakuj z zasady w grupach składających się z czterech lub sześciu samolotów.*

*W razie przekształcenia się bitwy w serię pojedynczych walk, należy pamiętać o tym, aby kilku pilotów nie brało się za jednego przeciwnika.*

Jakkolwiek proste mogą się one wydawać, zasady Boelckego były znaczące, ponieważ reprezentowały pierwsze skodyfikowane przemyślenia na temat nowego zagadnienia taktycznego. Formalizując te podstawowe zasady, Niemcy uznawali też powagę, z jaką podchodzili do tej formy walki. Pod tym względem wyprzedzili swoich przeciwników, a ta postawa miała przynieść im olbrzymie korzyści w nadchodzących miesiącach.

Boelcke wyruszył na wschód 10 lipca 1916 roku i przez następne sześć tygodni miał pierwszą i ostatnią okazję żyć, tak jak powinien żyć młody człowiek. Kiedy przejeżdżał przez Wiedeń podczas wizytowania frontu austriackiego, częstowano go winem i zapraszano na obiady. Następnie z Budapesztu popłynął parowcem pocztowym do Konstantynopola. Bawiony przez dyplomatów i przedstawicieli rodów królewskich, Boelcke wystarał się o wizytę na jednym z innych niemieckich zaawansowanych technologicznie rodzajów broni. Mowa o okręcie podwodnym U-38 (U-Boot, Unterseeboot, czyli okręt podwodny).

Po przepłynięciu statkiem cieśniny w Dardanelach udał się na południe, kończąc swą podróż na plażach Smyrny. Podróżował z nim Hans-Joachim Buddecke, inny niemiecki lotnik z frontu zachodniego, również oddelegowany do Turcji. Napięcie ustępowało, jako że w ciągu dnia niemieccy lotnicy pływali na jachcie (zawsze w towarzystwie pań), a nocami oddawali się zabawom.

Jednakże wieści nadchodzące z domu nie były dobre. O godzinie 6.50 1 lipca brytyjski saper zdetonował 40 tysięcy funtów materiałów wybuchowych pod Hawthorne Ridge na niemieckich liniach frontu. Była to zapowiedź ofensywy nad Sommą, potężnego uderzenia aliantów, mającego na celu odbicie terenów zajętych na wschód od rzeki Sommy. Uniemożliwiłoby to Niemcom na zawsze dotarcie do wybrzeży kanału La Manche.

Jedenaście dywizji 6. Armii Francuskiej i 13 dywizji brytyjskich przeszło same siebie, posuwając się po ziemi niczyjej prosto pod lufy niemieckich dział i karabinów maszynowych. Sami Brytyjczycy stracili 60 tysięcy ludzi pierwszego dnia walk. W sumie ponad milion osób miało zginąć w ciągu kolejnych czterech miesięcy tej bitwy.

W powietrzu Brytyjski Królewski Korpus Lotniczy patrolował linię frontu, wykonując ofensywne wypady w celu zniszczenia samolotów rozpoznawczych wroga, bądź uzyskując dane potrzebne do naprowadzania ognia artylerii. Do bitwy alianci przystąpili z przewagą zarówno liczebną (185 samolotów RFC przeciw 129 niemieckim), jak i technologiczną, dysponując maszy-

nami typu Sopwith 1½ Strutter oraz Nieuport 11. Niemcy, utraciwszy w powietrzu przewagę, którą posiadali od kwietnia 1915 roku, znajdowali się teraz pod dużą presją – zarówno na ziemi, jak i w powietrzu. Pułkownik Hermann von der Leith-Thomsen, dowódca Cesarskiej Służby Lotniczej, skrócił wyjazd Boelckego, żądając jego jak najszybszego powrotu.

Wyjechawszy z Konstantynopola 1 sierpnia, Boelcke odwiedził swojego brata Wilhelma, który był również pilotem myśliwców, niedaleko Kowla na terenie okupowanej części Rosji. Otrzymał telegram od Thomsena, który kończył się tymi oto słowami: „Wracaj jak najszybciej na front zachodni celem zorganizowania i dowodzenia Jagdstaffel 2 na froncie nad Sommą”.

W czasie nieobecności Boelckego dawna Cesarska Niemiecka Służba Lotnicza została zreorganizowana, przynajmniej na papierze. Odtąd samoloty nie miały być już zgrupowane w małych jednostkach, Feldfliegerabteilungen, i podporządkowane jednostkom armii. Nowe niemieckie siły powietrzne (Deutsche Luftstreitkräfte), bazujące w dużej mierze na teoriach Boelckego i jego sukcesach bojowych, powstały oficjalnie 8 października 1916 roku. W ten sposób zgrupowano – co miało spore znaczenie – samoloty myśliwskie w ramach specjalnie utworzonych Jagdstaffel czy też eskadr myśliwskich, nazywanych w skrócie Jastami. Boelcke miał dowodzić pierwszą operacyjną eskadrą myśliwców. Pozwolono mu dokonać wyboru pilotów. Bezpośrednio w Kowlu, z pomocą brata, wybrał Erwina Böhmego oraz młodego, wywodzącego się pierwotnie z kawalerii lotnika Manfredea von Richthofena. Jagdstaffel 2 utworzono formalnie 27 sierpnia na lotnisku w Bertincourt nieopodal Calais w północnej Francji.

Jasta 2 składała się z czterech oficerów, 64 żołnierzy i początkowo nie miała żadnego samolotu. Pięć dni później dotarły pierwsze samoloty: jeden Albatros D I oraz dwa Fokkery D III. Przez pierwsze tygodnie września Boelcke na przykładzie analizy własnych zwycięstw szkolił swoich ludzi na pilotów myśliwców. Ponieważ nie było łączności radiowej, sygnały miały istotne znaczenie, opracowali więc prosty system, w ramach którego posługiwali się rękami bądź skrzydłami.

Boelcke informował pilotów o ustalonych z góry punktach zbornych wzdłuż linii frontu, tak aby w razie rozdzielenia się mogli się odnaleźć. Przeprowadzał zorganizowane briefingi, nalegając na analityczne omówienia przebiegu zdarzeń po wykonaniu misji, co przetrwało do dnia dzisiejszego.

Gruntownie uczono się budowy i funkcjonowania karabinów maszynowych. Sprawdzano pojedyncze naboje, a piloci dla pewności sami ładowali amunicję w celu ograniczenia zacięć. Lotnicy rozkładali silnik samolotu, uczyli się jego części składowych, zapoznając się ze sposobami przeprowadzania doraźnych napraw w warunkach polowych na wypadek, gdyby byli zmuszeni przyspieszyć lądować z powodu awarii mechanicznych. Jego szczenięta, jak zwał swoich pilotów, analizowały również poczynania swoich przeciwników, skrupulatnie zapamiętując prędkość wznoszenia, uzbrojenie, wytrzymałość i manewrowość wrogich samolotów. Studiowano uważnie mocne i słabe strony obu stron, tak by można było omawiać podstawowe plany ataku.

W jednym z przykładowych planów czytamy:

„Vickers jednosiedzeniowy. Bardzo zwrotny, nieco wolniejszy od Albatrosa, generalnie przegrywa walki w ostrych zakrętach. Zazwyczaj uzbrojony tylko w jeden karabin maszynowy. Bezbronny z tyłu, gdzie widoczność pilota jest ograniczona. Najlepiej atakować od ogona, może być też bardzo efektywnie atakowany od tyłu i od spodu poprzez nagłe zbliżenie”.

2 września Boelcke zmusił do lądowania brytyjski myśliwiec DH-2 pod Thiepval, który służył później jako cel treningowy. Przed odesłaniem do obozu jenieckiego pilot, kapitan Robert Wilson z 32. eskadry, został kurtuazyjnie zaproszony na lunch, kawę i zwiedzanie niemieckiego aerodromu.

Po przećwiczeniu lotu w formacji, strzelania oraz działań zespołowych, Jasta 2 uznano, 17 września 1916 roku, za gotową do walki. O godzinie 13.00 tejże niedzieli niemieccy piloci wzbili się w powietrze w swoich nowych myśliwcach Albatros D I, natrafiając na osiem brytyjskich bombowców BE-2 eskortowanych przez sześć FE-2, kierujących się na stację kolejową w Marcoing. Niemcy zestrzelili cztery myśliwce i dwa bombowce przeciwnika, nie ponosząc strat własnych. Piloci Boelckego dobrze odrobili lekcję – mieli zakończyć rok 85 potwierdzonymi zestrzeleniami<sup>10)</sup>. Tak jak to zawsze bywa w przypadku jednostek lotniczych, koszty sukcesu były wysokie. O ile we wrześniu rozpoczynali działania w składzie 12 pilotów, o tyle pod koniec października Jagdstaffel 2 straciła dwóch pilotów, którzy doświadczyli całkowitego załamania fizycznego, kolejny był ciężko ranny, a sześciu zginęło – w tym Oswald Boelcke.

---

10) Pod koniec wojny w listopadzie 1918 roku Jasta 2 miała 336 potwierdzonych zwycięstw.

W sobotni poranek 28 października wyruszył on z Lagnicourt na pierwszy z pięciu lotów bojowych<sup>11)</sup>. Około godziny 16.30 tegoż popołudnia Jasta 2 otrzymała zgłoszenie od jednostki wojsk lądowych walczącej na froncie, proszącej o wsparcie powietrzne. Boelcke był wyczerpany, niemniej wystartował, kierując się na zachód wraz z von Richthofenem, Erwinem Böhmem oraz trzema innymi pilotami.

---

11) Jasta 2 została przeniesiona w związku z atakiem RFC na lotnisko Bertincourt 22 września.

Wykrywszy dwie wrogie maszyny typu Havilland Scouts nad Flers, Niemcy przystąpili do ataku. W trakcie walki kołowej, jaka się wywiązała, w wirującym zgielku pojawiło się sześć kolejnych niemieckich myśliwców. Böhme i jego lider ścigali jednego ze Scoutów, kiedy to inny Anglik, którego ścigał von Richthofen, przemknął przed nimi. Böhme ujął to tak:

*Jak opisać zdumienie, kiedy to Boelcke nagle pojawił się w odległości kilku metrów po mojej prawej! Skierował maszynę w dół, a ja swoją podciągnąłem do góry, ale mijając się, dotknęliśmy się i obaj poleciliśmy w kierunku ziemi.*

Podwozie Böhmego, jak się zdaje, tylko lekko otarło się o górne skrzydło drugiego samolotu.

To jednak wystarczyło. Boelcke wpadł w długi ślizg w dół przez chmury. Oswald Boelcke, który gardził kaskiem i rzadko zapinał się mocno pasami, uderzył nieopodal stanowiska baterii artyleryjskiej w ziemię, ponosząc śmierć na miejscu.



*Cesarz Wilhelm II nadający pilotom Krzyż Żelazny. Wojsko pruskie szybko włączyło pilotów w swoje tradycje*

W jego pogrzebie, 31 października w katedrze w Cambrai, wzięli udział książęta i generałowie. Manfred von Richthofen niósł poduszkę z odznaczeniami Boelckego. Sześć wielkich czarnych koni ciągnęło podest z błyszczącą trumną, podczas gdy piloci myśliwców zataczali powoli kręgi na niebie. Po zakończeniu ceremonii ciało Boelckego ruszyło w długą podróż do domu, by w końcu 2 listopada spocząć w kościele św. Jana w Dessau. Wśród osób uczestniczących w pochówku lotnika byli przedstawiciele rodziny królewskiej. Piloci krążyli nad miastem aż do chwili pojawienia się trumny. Następnie, wyłączywszy silniki, opadli lotem ślizgowym cicho nad cmentarzem – w holdzie człowiekowi, którego podziwiali bardziej niż innych.

Oswald Boelcke zginął śmiercią wojownika, w czasie walki, niepokonany. Jego wpływ na lotnictwo myśliwskie był olbrzymi, jednak dziś częściej wspomina się postać jego ucznia, przyszłego „Czerwonego Barona”. Gdyby Boelcke żył dłużej, z pewnością zabiłby więcej lotników alianckich – taki był jego zawód i obowiązek. To, w połączeniu z jego umiejętnościami i zdolnościami przywódczymi, zajmuje centralne miejsce w spuściźnie Boelckego. Z pewnością nie kochał wojny i osobiście nie lubił zabijać. Nie było to dla niego sportem, jak u innych, ani też jakąś grą. Było to coś, co musiał czynić, toteż czynił to dobrze. Brytyjczy przeciwnicy Boelckego dostrzegali to, zrzucając za niemieckimi liniami wieniec z prostym, acz dobitnym przesłaniem: „Pamięci kapitana Boelckego, naszego dzielnego i rycerskiego przeciwnika. Od Angielskiego

Królewskiego Korpusu Lotniczego (ERFC)". Również lotnicy francuscy, włoscy oraz brytyjcy z różnych obozów jenieckich przesyłali kondolencje i wieńce. Najstosowniejszy hołd złożył mu jednak człowiek, który miał stać się ucieleśnieniem wielu cech skutecznego pilota myśliwców. Bezlitosny, urodzony lider i zarazem prawdziwy zabójca, jakim był Manfred von Richthofen, wypowiedział o swoim nauczycielu następujące zdanie: „Jestem tylko walczącym lotnikiem, Boelcke był natomiast bohaterem”.



*Tłumy w czasie pogrzebu Boelckego. Na wieść o jego śmierci Królewski Korpus Lotniczy zrzucił nieopodal jego lotniska wieńce z napisem: „Pamięci kpt. Boelckego, odważnego i rycerskiego przeciwnika”*

JESIEŃ ROKU 1916 zmieniła oblicze I wojny światowej. Jeżeli szukalibyśmy jakiejś daty, oznaczającej koniec jednej epoki i początek kolejnej, wystarczyłaby właśnie ona. Niemal milion ludzi poległo w czasie ofensywy nad Sommą – po to, by uzyskać w sumie obszar około jednej mili terenu położonego w kierunku wschodnim. Jednak Niemcy, mimo utraty tego terenu, byli w stanie utrzymać drugą linię swoich umocnień połowych, a wojska obu walczących stron kolejny raz ścierały się w cuchnącym grzęzawisku pełnym gnijących ciał, szczurów i błota.

12 grudnia sztab Armii Brytyjskiej zaaprobował oficjalnie bezprecedensowe poszerzenie Królewskiego Korpusu Lotniczego. Dojść miało ponad 200 eskadr, w tym jednostki myśliwskie wyposażone w nowe maszyny Sopwith Pup. Dodatkowo utworzono cztery eskadry Królewskiej Morskiej Służby Lotniczej (RNAS).

Monstrualne straty poniesione pod Verdun i nad Sommą położyły kres nadziejom na rychłe wynegocjowanie pokoju, obie strony miały teraz pełną świadomość, że wojna nie zakończy się szybko. Miesiąc ten przyniósł też zmiany rządów Wielkiej Brytanii, Francji i Niemiec – wszystkie obiecywały nowy sposób myślenia, nowe strategie i przełamanie impasu. Niemcy i Austria



załamywały się wewnętrznie na skutek morskiej blokady portów przez aliantów. Ceny żywności wzrosły o 600 procent w ciągu dwóch lat, a ludność Wiednia zaczęła jadać psy. Żadne z imperiów nie przewidziało przewlekłej wojny, a kiedy ta nastąpiła, były do niej słabo przygotowane.

Każdy dostępny kawałek gumy, każdy miedziak przeznaczano na wysiłek wojenny, a łyżki, dzwony kościelne i klamki do drzwi przetapiano na metal. Niemieckie zasoby nawozów, ziarna i paszy dla zwierząt wyczerpywały się, a produkcja rolnicza spadła o 50 procent. Niemcy zaczęli pić kawę wytwarzaną z kory i jadać rzepę okraszoną dwiema uncjami masła; przysługiwało im jedno jajko na tydzień. Mokra, zimna jesień 1916 roku przyniosła marne plony, toteż na święta Bożego Narodzenia ludzie zaczęli głodować, mając do dyspozycji jedynie 1200 kalorii na dzień. Dziesięć tysięcy Wiedenek zaczęło pracować jako póletatowe prostytutki.

Wielka Brytania znajdowała się niemal w równie złej sytuacji. Ponad 60 procent dostępnych przed wojną artykułów spożywczych pochodziło z importu, który teraz uległ poważnemu ograniczeniu. Niedożywienie, śmiertelność wśród noworodków i dramatyczny brak lekarzy – wszystko to przyczyniało się do panującej nędzy. Po śmierci swojego syna nad Sommą premier H.H. Asquith stracił motywację. Został zastąpiony przez Davida Lloyda George'a.

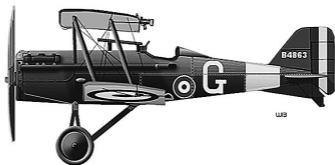
Lloyd George, zawzięty liberalny reformator, płynął z politycznym wiatrem w 1914 roku, dołączając do tych, którzy chcieli, by Anglia przystąpiła do wojny. W 1915 roku rozwiązał problem braku amunicji, a teraz wprowadził przymusowe racjonowanie żywności; wkrótce potem przyszedł czas na obowiązkową służbę wojskową. Odznaczał się silną wolą, był zdecydowany i politycznie przebiegły.

Francja również dokonała zamiany na stanowisku swojego głównodowodzącego. Generał Joseph Joffre, obwiniany za katastrofę pod Verdun, w pierw został awansowany na marszałka Francji, po czym zwolniony. Mimo istnienia na jego miejsce kilku nader kompetentnych kandydatów, jego następcą został kosmopolityczny, niedoświadczony, ale za to dwujęzyczny generał Robert Nivell.

Rosjanie zawsze wytwarzali wystarczająco dużo żywności, by się wyżywić, jednak rozpadająca się infrastruktura cesarstwa i skorumpowany, niewydolny rząd dopuścił do tego, by żywność zaczęła gnić na polach. Milion ton ziarna zgromadzono na statkach i nabrzeżach w portach czarnomorskich, gdyż Turcy osmańscy, państwo centralne sprzymierzone z Niemcami, zamknęło Cieśninę Dardaneelską. Brakowało paliwa; płace, jeśli w ogóle były, nie nadążały za cenami podstawowych artykułów. Wybuchały zamieszki, wojska rosyjskie zaczęły stawać po stronie ludności. Car, który nigdy nie należał do ludzi szczególnie zdolnych i był osobą chwiejnego charakteru, żył w stanie oderwania od rzeczywistości i w strachu.

Tak przedstawiała się szersza perspektywa jesienią 1916 roku, kiedy to dawne koncepcje i dawni przywódcy byli zmieniani. W tych ponurych dniach, po śmierci Oswalda Boelckego i Lanoego Hawkera, czas dominacji w powietrzu samolotów rozpoznawczych przeminął i zaczynała się era prawdziwych pilotów myśliwskich. Ci, na których przyszła teraz kolej, nie mieli w sobie wiele z idealizmu przedwojennych lotników. Dawno zapomniano o wielkoduszności wobec przeciwników – w obliczu twardej rzeczywistości, jaką było wdzierające się do kabin mroźne powietrze, perspektywa śmierci w płomieniach i żal po stracie tak wielu przyjaciół. Takie były realia panujące na wojnie u gronu 1917 roku.

## TYGIEL



ROYAL AIRCRAFT FACTORY SE-5

PO OBU STRONACH frontu zachodniego żołnierze wpatrywali się w siebie – zakrwawieni, zziębnięci, wyczerpani. Ciężkie, deszczowe chmury wisiały nisko na niebie koloru cyny. Lekko pofalowane pola Flandrii zostały zamienione przez miliony funtów materiałów wybuchowych w podziurawioną, lepka maź. Łód połykiwał na drutach kolczastych, rozciągniętych na ziemi niczyjej pomiędzy okopami. Wypełnione wodą kraterzy powstałe po wybuchach pocisków zastygły w brązowe śmiertelne pułapki. Szczury ogryzały kończyny tysięcy zamrożonych i rozrzucanych w błocie ciał.

Dowództwo armii niemieckiej znalazło się w rękach dwóch ludzi, którzy wiedzieli, że nie mogą wygrać wojny na wyniszczenie. Paul von Hindenburg i Erich Ludendorff dostrzegli również, że kończył się im czas, ponieważ wkrótce Stany Zjednoczone miały przystąpić do wojny po stronie aliantów. Zwycięstwo lub rodzaj wynegocjowanego pokoju musiało zostać wywalczono, i to natychmiast.

WERNER VOSS z eskadry Jasta 2 zobaczył niezgrabny, wolno poruszający się samolot rozpoznawczy FE-2 i natychmiast go zaatakował. To, co wydarzyło się potem, nie przypominało zbyt wcale walki<sup>12)</sup>.

Voss nie tylko miał przewagę wysokości, leciał też nowym myśliwcem, Albatrosem D I. Samolot ten, zaprojektowany od początku jako myśliwiec, był unikalny pod wieloma względami. Kadłub maszyny został wykonany z powłoki sklejkowej, a nie z płótna naciągniętego na drewnianą kratownicę, był więc mocny, a zarazem lekki. Sześciocylindrowy, chłodzony wodą rzędowy silnik Benz Bz. III miał moc 150 koni mechanicznych i zapewniał Albatrosowi prędkość maksymalną 110 mil/h, co dawało mu 30 mil/h przewagi nad samolotem brytyjskim.

Voss dysponował również podwójnie sprzężonym karabinem maszynowym typu Spandau, strzelającym przez śmigło z szybkością 500 pocisków na minutę. Jego pierwsza seria przecięła skrzydła wrogiego samolotu. Trafiona maszyna zaczęła w płomieniach nurkować ku ziemi. Podążający za nią Niemiec zobaczył, jak samolot spadł na ziemię niczyją i roztrzaskał się tuż przy brytyjskich okopach. Gdy jeden z członków załogi, który przeżył kraksę najwidoczniej bez większych obrażeń, odniósł drugiego lotnika w bezpieczne miejsce, Voss krążył nad nimi i w poczuciu frustracji bił się w kłano. Procedury dotyczące domniemych zestrzeleń były bardzo rygorystyczne i wymagały świadectwa innego pilota lub potwierdzenia ze strony jednostek niemieckiej armii lądowej<sup>13)</sup>. Voss nie posiadał żadnego z nich.

13) FE-2b, ogon #4915, 18 Eskadra RFC. Nieopodal Ginchy.

Podnosząc gogle, by lepiej widzieć, Voss zmniejszył moc silnika i poszybował w dół. Ślizgając się po rozmiękłym gruncie, zatrzymał maszynę wśród drutów kolczastych i lejów po wybuchach, wyskoczył z kabiny i pobiegł w kierunku rozbitego brytyjskiego samolotu.

Szarpiąc za sworzeń służący do szybkiego zdejmowania broni z obrotnicy, zdjął z zestrzelonej maszyny tylny karabin maszynowy. Kiedy wracał, potykając się o nierówności gruntu, do swojego Albatrosa, kule przeleciały mu obok głowy i plasnęły w cuchnące błoto. Voss zaklinował swoje trofeum obok przegrody, maksymalnie otworzył przepustnicę i wzbił się w powietrze.

Na do widzenia pomachał zarożumiałe zirytowanej brytyjskiej piechocie. Tego samego wieczoru, przy kolejnych kufkach piwa i pośród gwaru, zdobywczy karabin maszynowy Lewis kaliber .303 cala zamocowano w kantinie oficerskiej eskadry Jasta 2, a młodemu pilotowi uznano pierwsze potwierdzone zestrzelenie. Był 27 listopada 1916 roku.

Werner Voss, syn zamożnego właściciela fabryki farby, rozpoczął swoją karierę wojskową w 11. Pułku Huzarów Westfalskich, walcząc następnie w ostatniej dużej bitwie kawaleryjskiej tej wojny. Dowiedziawszy się potem, że huzarzy mają być przekształceni w jednostki piechoty, złożył podanie o przeniesienie do służby powietrznej i został obserwatorem.

Voss chciał jednak pilotować i walczyć, a nie siedzieć na tylnym siedzeniu obserwatora, wypatrując stanowisk wrogiej artylerii. Kolejna próba zmiany specjalności okazała się udana i latem 1916 roku przyjęto go na kurs pilotażu. Wtedy, tak jak i dziś, uzdolnienia oraz opinia instruktora miały istotne znaczenie, jeżeli chciało się latać myśliwcami, a Voss robił dobre wrażenie.

nie. Jesienią 1916 roku został mianowany na stopień porucznika i wraz z von Richthofenem i Erwinem Boehmem przydzielono go do słynnej eskadry Oswalda Boelckego – Jasta 2.

W odróżnieniu od bardziej wycofanego mentalnie przyjaciela, Manfreda „Czerwonego Barona” von Richthofena, Werner kochał kobiety, wino i życie. Niespodziewanie Richthofen i Voss bardzo dobrze się rozumieli. Voss był jednym z niewielu pilotów, z którymi „Baron” się przyjaźnił, spędzili nawet razem urlop w domu rodzinnym Vossa. Voss był bardzo uzdolnionym lotnikiem i doskonałym strzelcem, którego jedynym pragnieniem była walka. Nie interesowały go kwestie związane z administracją czy też dowodzeniem i mimo że przyswoił sobie zasady Boelckego, Voss nie wykazywał inklinacji do teoretycznej strony walki powietrznej.

Richthofen, w odróżnieniu od swojego mentora, też nie był myślicielem. Był zabójcą. Rodzina von Richthofenów należała do ziemiaństwa i często polowała. Manfred postrzegał walkę za swój obowiązek, zaś zabijanie jako rozwinięcie krwawego sportu. Jak się wydaje, nie nienawidził swoich wrogów ani też nie cierpiał na romantyczne wyobrażenie wojny. Była to po prostu jego służba, jego prawdziwe powołanie. Niegdyś, jako młody kawalerzysta na froncie wschodnim, zamknął wiejskiego duchownego w kościele, informując go uprzejmie: „W razie pierwszego przejawu wrogości ze strony mieszkańców waszej wioski zostaniesz stracony”.



*Manfred von Richthofen, zwany „Czerwonym Baronem”, pozujący z Niebieskim Maksem, najwyższym pruskim orderem wojskowym*

„Baron” działał metodycznie i zawsze miał jakiś plan. Jeżeli natrafiał na nieznaną sytuację, wprawiało go to niekiedy w zakłopotanie lub powodowało wycofanie. Czasami obie reakcje. Natomiast Voss improwizował, przystosowywał się i przezwyciężał trudności. Był instynktownym lotnikiem, posiadającym to, co później nazwano doskonałą „świadomością sytuacyjną”. Obaj piloci mieli śmiertelnie poważny stosunek do swojej pracy, tylko inaczej do niej podchodzili. Werner Voss miał jednak o wiele więcej wrodzonego talentu i cieszył się wysokim uznaniem wśród swoich wrogów. Po uzyskaniu 24 zestrzeleń w kwietniu 1917 roku odznaczono go medalem Pour le Mérite.

Kwiecień 1917 roku nazwany został przez Brytyjczyków „krwawym kwietniem” i nie było w tym przesady. Był rzeczywiście krwawy i stanowił punkt zwrotny wojny – zarówno na lądzie, jak i w powietrzu. Nowe dowództwo aliantów obiecało efekty i teraz przyszedł czas na ich zaprezentowanie. Francuski generał Robert Nivelle uzyskał aprobatę dla planu, który – jak przyrzekał – miał przełamać impas na froncie i doprowadzić do zakończenia wojny. Brytyjczycy (tzn. wojska z kolonii i dominiów, takie jak Kanadyjczycy, Hindusi i Australijsko-Nowozelandzki Korpus Ekspedycyjny ANZAC) mieli zaatakować na wschód od Arras i zdobyć Vimy Rid-

ge. To odwróciłoby – jak miano nadzieję w sztabie aliantów – uwagę Niemców od ataku Nivel-  
le’a. Francuzi ruszyliby górą nad rzeką Aisne i dokonaliby wyłomu w liniach niemieckich powy-  
żej Chemin des Dames<sup>14)</sup>. Armie uderzyłyby na północ, względnie na wschód, i połączyłyby się  
na tyłach Niemców.

---

14) Nazwa nadana na cześć córek Ludwika XV, który wykorzystywał drogę jako ścieżkę  
do jazdy konnej.

Zarówno brytyjscy, jak i francuscy generałowie nie mieli zaufania do tego planu. Nie  
uwzględniał on bowiem wycofania się Niemców na Linie Hindenburga, nie byłyby też rzeczy-  
wistej współpracy między BEF atakującymi na północnej flance a Francuzami działającymi na  
południu. Głównym powodem, dla którego wyczekiwanie na rozpoczęcie działań ofensywnych  
miało sens, było zbliżające się przybycie do Europy wojsk amerykańskich.

Nie zdoławszy pokonać Royal Navy w bitwie jutlandzkiej rok wcześniej, Niemiecka Flota  
Wojenna nie miała tak naprawdę innej możliwości prowadzenia walki na morzu niż przy uży-  
ciu swoich U-Bootów. W celu przełamania blokady morskiej i zmuszenia aliantów do negocjacji,  
Niemcy wznowiły w styczniu 1917 roku nieograniczoną wojnę podwodną. Pod koniec marca sie-  
dem amerykańskich statków handlowych zostało zatopionych. Ponadto Amerykanie rozszyfro-  
wali osławiony telegram Zimmermanna, w którym proponowano wsparcie Niemiec dla Meks-  
yku przeciwko Stanom Zjednoczonym, gdyby Waszyngton wypowiedział wojnę państwu  
centralnym.

Pogoda w kwietniu również była paskudna, występowały opady deszczu, deszczu ze śnie-  
giem, a nawet śniegu, towarzyszyły temu huraganowe zachodnie wiatry. Nie było naglej ko-  
nieczności strategicznej, aby atakować niemieckie pozycje właśnie teraz, za to istniały wszel-  
kie powody, by czekać. Nivelles – od czasu bitwy pod Verdun – cieszył się poważaniem i zamie-  
rzał zrealizować swoje militarne i polityczne ambicje. Swym galijskim wdziękiem, pozbawioną  
obcego akcentu angielszczyzną i pewnością siebie przekonał nowego brytyjskiego premiera  
Davida Lloyd George’a do swojego planu. Lloyd George przełamał obiekcje swoich generałów  
i na czas ofensywy podporządkował BEF francuskiemu dowództwu. Brytyjczycy, zwłaszcza ci  
z Royal Flying Corps i Royal Naval Air Service, byli, co zrozumiałe, oburzeni.

Atak miał się rozpocząć 8 kwietnia – po wielu dniach skoncentrowanego ostrzału artyleryj-  
skiego, zakrojonego na dużą skalę rozpoznania fotograficznego oraz dziesiątków misji lotni-  
czych podejmowanych w ramach współpracy z wojskami lądowymi, mających na celu zniszcze-  
nie składów amunicji, linii kolejowych, łączności i lotnisk. RFC miał wyraźną przewagę liczeb-  
ną, dysponując 754 samolotami, z czego około 350 stanowiły jednoosobowe samoloty rozpo-  
znawcze. Niemcy posiadali 250 jednomiejscowych samolotów zwiadowczych spośród 480 sprawn-  
nych maszyn. Jak na ironię, tak jak Royal Navy udowodniła w bitwie jutlandzkiej, że jakoś gó-  
ruje nad ilością, tak teraz Luftstreitkräfte miały pokazać to samo dzięki swoim lepszym samo-  
lotom.

*Każda maszyna nieprzyjaciela górowała nad nami pod względem manewrowości i była w stanie*

*pokonać nas pod względem pułapu, zwrotności i prędkości.*

PPOR. GEOFFREY COCK, 45. ESKADRA RFC

Mimo przewagi liczebnej 41 eskadr RFC i RNAS latało generalnie rzecz biorąc na przestarzałych samolotach, takich jak BE-2, FE-2 czy DH-2. Wszystkie z nich sprawdzały się dość dobrze podczas bitew 1916 roku, lecz niemieckie lotnictwo poczyniło od tego czasu olbrzymie postępy. Imperatyw, polegający na odzyskaniu przewagi powietrznej, który sprowadził Boelckego ponownie na front, a von Richthofenowi pozwolił na stworzenie jednostki zwanej „Latającym Cyrkiem”, wciąż jak najbardziej obowiązywał. Dowodem tego była seria myśliwców Albatros, teraz w wariantcie D III. Niemcy zakładali, że jeżeli udałoby się wyeliminować aliantów w powietrzu, to cokolwiek planowali na lądzie, nie mogło się im powieść. Tak bardzo wzrosło znaczenie sił powietrznych w ciągu zaledwie dwóch lat.

By jeszcze bardziej skomplikować sprawy, dowódca RFC, Hugh Trenchard, postanowił zachować swój ostatni i najbardziej zaawansowany technicznie samolot do czasu rozpoczęcia ofensywy. Kierował się przy tym następującą logiką: jeżeli samoloty zostałyby użyte za wcześnie, Niemcy opracowałyby sposoby kontrataku, a efektywność jego nowych myśliwców zostałaby zminimalizowana w chwili, gdy będzie ona najbardziej potrzebna. Z drugiej jednak strony, jeżeli użyto by ich wcześniej, lepsze samoloty mogłyby oczyścić niebo z samolotów nieprzyjaciela. Było to kalkulowane ryzyko; Trenchard, w przeciwieństwie do większości generalów, był bardzo doświadczonym dowódcą, znał swoich ludzi i otoczenie, w którym walczyli. Podjął po prostu błędną decyzję, a w pierwszych dniach kwietnia był tak chory, że nie mógł jej już cofnąć.

Rozpoznanie fotograficzne nadal było priorytetem dla RFC i polegało na dokładnym ustaleniu miejsc koncentracji sił wroga oraz wykonaniu kluczowego zadania, jakim było nakierowanie ognia artylerii. Fotografia lotnicza nie była na ówczesnym polu walki czymś nowym, stosowano ją już od poprzedniego wieku. Rosyjski inżynier wojskowy opracował pierwszą półautomatyczną kamerę lotniczą, a Niemcy udoskonaili tę technologię. Pod koniec 1918 roku powiększone zdjęcia wykonane z wysokości 15 tysięcy stóp były na tyle dobre, że można było zobaczyć na nich ślady odbite przez podeszwy butów. W trakcie wojny sami Brytyjczycy wykonali milion fotografii.

Walczyli więc z wiatrami, paskudną pogodą i niemieckimi patrolami lotniczymi w celu zdobycia informacji wywiadowczych. Lot samolotu rozpoznawczego musiał być niezakłócony, oznaczało to bliską eskortę myśliwców, mających trzymać Niemców z dala. Mimo to 60 procent strat poniesionych przez RFC w czasie pierwszych czterech dni kwietnia poniesiono w czasie misji zwiadowczych. Te przygnębiające dane skłoniły Hugh'a Trencharda do wprowadzenia do walki nowego myśliwca Bristol F.2, który, jak oczekiwał, miał stanowić odpowiedź na Albatrosa.



Albatros D-III

W Bristolu zamontowano silnik rzędowy V-12 Rolls-Royce Falcon o mocy 275 koni mechanicznych, zapewniający maksymalną prędkość 120 mil/h oraz osiągnięcie pułapu operacyjnego 18 tysięcy stóp. Samolot ten posiadał strzelający do przodu zsynchronizowany karabin maszynowy Lewis (błąd autora: powinno być Vickers) oraz drugi karabin zamocowany z tyłu, a także trzeci karabin zamocowany nad skrzydłem. Zakładano, że ten stosunkowo zwrotny i bardzo wytrzymały samolot odniesie duży sukces. Z niewyjaśnionych przyczyn postanowiono jednak wyposażyć zupełnie nową jednostkę (48. Eskadrę) zarówno w nowe samoloty, jak i w nowych pilotów. Dowodzić miał nią kapitan William Leefe Robinson, który zdobył krzyż Victoria Cross za zestrzelenie sterowca SL 11 nad Londynem w 1916 roku.

Chociaż Leefe-Robinson był dobrym pilotem i odważnym człowiekiem, nigdy nie latał na froncie zachodnim ani też nie walczył przeciw innym myśliwcom. Na początku ofensywy powietrznej sześć Bristolów, pilotowanych przez żółtodziobów z niedoświadczonym liderem, wystartowało rankiem 5 kwietnia na patrol nad Douai – miejscowością będącą matecznikiem eskadry Jasta 11 oraz „Czerwonego Barona”. Niestety dla RFC, Hugh Trencharda i 48. eskadry, Leefe-Robinson wleciał wprost na patrol Albatrosów D III dowodzonych przez samego Manfreda von Richthofena. W raporcie bojowym sporządzonym następnie przez „Barona” czytamy:

*Kiedy zaatakowałem eskadrę nieprzyjaciela, lecącą między Douai a Valenciennes, było mgliście i w ogóle panowała bardzo zła pogoda. Zaatakowałem czterema samolotami mojej eskadry. Był to nowy typ samolotu, którego wcześniej nie zaliśmy, i zdaje się, że jest szybki i dość zwrotny, o mocnym 12-cylindrowym silniku widlastym. Jego nazwy nie udało się rozpoznać. Albatros D III miał niewątpliwie przewagę – zarówno pod względem prędkości, jak i zdolności wznoszenia się.*



Stracono cztery z sześciu Bristolów, a dwa z nich „Baron” zestrzelił osobiście. Był to szokujący cios dla morale RFC i Hugh Trencharda. Jednak Brytyjczycy potrafili się odgrzyźć. Porucznik Gordon Taylor leciał Sopwithem Pupem, gdy natrafił na sześć myśliwców Albatrosa ostrzeliwujących na niskiej wysokości brytyjskie okopy. Bez chwili wahania zanurkował w ich środek, rozbijając ich atak. Udało mu się uciec, nurkując nisko i odchodząc na pełnej mocy na brytyjską stronę frontu.

Pup (z ang. szczeniak) był w tym czasie zdecydowanie historią sukcesu. Latał sprawnie, choć w ograniczonej liczbie, z RNAS od października 1916 roku i miał stać się pierwszym samolotem, który wylądował na pokładzie pływającego okrętu<sup>15)</sup>. Oficjalnie zwano go Sopwithem Scoutem. Legenda głosi, że podczas prób jeden z pilotów popatrzył na Scouta stojącego obok większego Sopwitha 1 Struttera i rzekł: „Wygłąda na to, że twoja maszyna ma szczeniaka”.

---

15) Dowódca dywizjonu, Edwin Dunning, na pokładzie okrętu HMS Furious, sierpień 1917 roku.

Pup, wykonany na bazie drewnianej konstrukcji krytej płótnem, ważył tylko 1225 funtów przy pełnym obciążeniu (Albatros D III ważył natomiast 1949 funtów). Ta lekka konstrukcja w połączeniu z dużymi, dwupłatowymi skrzydłami i małym obciążeniem skrzydeł sprawiała, że bardzo dobrze się wznosił. Szczeniak miał też lotki zamocowane do tylnych krawędzi skrzydeł. Podczas poruszania nimi lotki zmieniały siłę nośną na koniuszkach skrzydeł, czyniąc samolot na tyle zwrotnym, że był w stanie wymanewrować każdy niemiecki myśliwiec. W realiach szybko rozwijającej się walki powietrznej miało to, z kilku powodów, zasadnicze znaczenie. Po pierwsze, jednoczesne myśliwce miały karabiny maszynowe strzelające tylko do przodu, w związku z czym celowało się i atakowało, nakierowując swój samolot na maszynę przeciwnika. Po drugie, jeżeli reagowało się defensywnie na ostrzał, to zwrotniejszym samolotem można było niejako zepsuć przeciwnikowi pozycję strzelecką, schodząc raptownie z linii ognia, i mieć nadzieję na to, że przeżyje się nieco dłużej.

Samolot ten miał też jednak swoje wady. Silnik Le Rhône o mocy 80 koni mechanicznych był żałośnie przestarzały. Był efektywny tylko dlatego, że samolot był tak lekki. Dla porównania – Albatros D III miał silnik Mercedesa o mocy 170 koni mechanicznych, pozwalający niemieckim myśliwcom szybko wznieść się ponad Pupa czy też go doścignąć. Albatros miał też zamocowane bliźniacze, zsynchronizowane karabiny maszynowe Spandau kaliber 7.92 mm przeciwko karabinowi maszynowemu Lewis kaliber .303, jakim dysponował Szczeniak. Tak więc kolejny raz mamy tu do czynienia z klasycznymi rozwiązaniami kompromisowymi – zwrotność w zamian za prędkość i siłę ognia.

Pup został samodzielnie zaprojektowany przez Tommy’ego Sopwitha w odpowiedzi na wymogi stawiane przez Brytyjską Admiralicję (kontrolę nad Royal Naval Air Service sprawowała Admiralicja, podczas gdy Royal Flying Corps kierowany był przez War Office). Nie powinno zaskakiwać, że trwająca od stuleci rywalizacja między brytyjską armią a flotą ujawniła się także w nowych dziedzinach technicznych. Być może był to wpływ naturalnej nieprzewidywalności morza i płynności bitew morskich, który sprawił, że Admiralicja okazała się bardziej elastyczna.

A może oficerowie marynarki byli bardziej skłonni do sposobu myślenia przełamującego schematy.

W każdym razie Admiralicja kupowała maszyny bezpośrednio od różnych producentów samolotów i nie zamierzała ingerować w kwestie projektu i produkcji. Prywatne spółki mogły w tych okolicznościach myśleć kreatywnie i stosować skuteczne praktyki biznesowe, tak by ich samoloty trafiły na pole walki. Efektem tego podejścia były doskonałe samoloty, takie jak Sopwith Pup, Triplane czy też Camel. Tak więc na początku „krwawego kwietnia” Hugh Trenchard dysponował trzema eskadrami Pupów (54. i 66. Eskadra oraz 3. Eskadra RNAS) i dwiema eskadrami RNAS, wyposażonymi w nowe Triplane’y Sopwitha.

Z kolei War Office realizowało we własnym zakresie projekty Fabryk Lotnictwa Królewskiego, dając podwykonawcom zlecenia na prace, których samo nie było w stanie wykonać. Stawiało to produkcję pod nadzór oficjeli rządowych i oficerów wojska, którzy nie zawsze rozumieli zagadnienia związane z produkcją. „Jeśli Bóg by chciał, by samoloty skręcały, to dałby im [odpowiednie] środki od samego początku”. Ta smutna filozofia świadczyła o powolnie zmieniającym się nastawieniu War Office do lotnictwa.

Główna rola lotnictwa, postrzeganego przez długi czas jedynie jako rozszerzenie zwiadowczego ramienia kawalerii, polegała – zdaniem War Office – na obserwowaniu, rozpoznawaniu i nakierowywaniu artylerii. Rozwój uzbrojonych samolotów zwiadowczych czy też myśliwskich klócił się z ich zapatrywaniem na lotnictwo, toteż całe linie samolotów z napędem pchającym były przestarzałe już w chwili, kiedy trafiały na front. Innowacje techniczne, takie jak synchronizatory ognia karabinów maszynowych, lotki i lepsze silniki, zabierały też więcej czasu niż powinny, by wejść do służby w RFC. Wynikało to głównie z biurokratycznej niewydolności i polityki, nie zaś z obojętności, gdyż Royal Aircraft Factory była liderem w zakresie badań stosowanych.

Po utraceniu przewagi powietrznej przez aliantów w czasie plagi Fokkerów War Office uświadomił sobie poniewczasie, że zwycięstwo na lądzie stanie się bardziej prawdopodobne, jeżeli uda się w pierw osiągnąć sukces w powietrzu. Otrzymując obfite fundusze rządowe, fabryki skupiły się w swoich wysiłkach na opracowaniu usprawnień, zwłaszcza na kluczowych badaniach nad lepszymi silnikami.

Sopwith Triplane był tego doskonałym przykładem. Mimo że kadłub i usterzenie ogonowe pochodziły ze Szczeniaka, występowały między tymi konstrukcjami znaczące różnice. Trzy skrzydła o wąskim profilu były przesunięte w stosunku do siebie, każde z zestawem własnych lotek<sup>16</sup>). Polepszało to widoczność i zmniejszało obciążenie skrzydeł sprawiając, że Triplane’y były nader zwrotne. Silnik rotacyjny Clerget o mocy 130 koni mechanicznych zapewniał na wysokości 5 tysięcy stóp maksymalną prędkość 117 mil/h. Ponieważ Triplane ważył przy maksymalnym obciążeniu tylko 1400 funtów, oznaczało to, że posiadał nadwyżkę mocy, pozwalającą mu wznieść się powyżej pułapu dostępnego dla Albatrosa. Krótko mówiąc, był to samolot, który mógł odmienić losy wojny powietrznej.

---

16) Szerokość powierzchni skrzydeł. Nie mylić z cięciwą.

Niestety nawet Admiralicja nie miała pola manewru z powodu większego budżetu War Office'u i wparcia politycznego, jeżeli chodziło o wprowadzenie do linii tego samolotu. Sopwith zawarł dwa kontrakty z Admiralicją na 95 samolotów; zlecenia na wykonanie 46 Triplane'ów udzielono podwykonawcom – wytwórni Clayton & Shuttleworth oraz na dodatkowe 25 – firmie Oakley & Co.<sup>17)</sup> War Office złożyło też zamówienie w wytwórni Clayton & Shuttleworth na 106 samolotów, lecz później z niewyjaśnionych przyczyn anulowało go, zamiast przekazać po prostu kontrakt do RNAS. Ostatecznie zbudowano jedynie 147 tych doskonałych myśliwców. Triplane, zwany Tripehoundem, bądź też po prostu Tripe, miał braki – pojedynczy karabin maszynowy Lewis kaliber .303 cala był jednym z nich. Samolot trudno było utrzymać i odpowiednio serwisować w warunkach polowych, gdyż skrzydła trzeba było demontować, by dostać się do zbiorników paliwa, a części zamienne stanowiły wieczny problem.

---

17) Oakley & Co. nie miał doświadczenia w zakresie budowy samolotów i dostarczył tylko trzy Triplane'y.

Eskadra nr 1 (RNAS) gotowa była do działań w grudniu 1916 roku, w lutym 1917 roku dołączyła do niej Eskadra nr 8 (RNAS) oraz francuska eskadra morską, mająca swoją bazę w Dunkierce. Miesiąc później 8. Eskadra została przydzielona do pomocy Royal Flying Corps, który znalazł się pod silną presją. W kwietniu pilot brytyjskiego Triplane'a natrafił na 11 lub 12 myśliwców nieprzyjaciela i natychmiast je zaatakował. Po pełnej manewrów, ciężkiej walce powietrznej udało mu się zdobyć przewagę i wymanewrować zaskoczonych Niemców; mimo że nie był w stanie żadnego zestrzelić, uciekł bez szwanku.

Jednak w przypadku walk powietrznych toczonech na w miarę równorzędnych samolotach, wszystko zależało od pilota. Śmierć Lanoego Hawkera unaoczniała dobitnie, że same zdolności nie wystarczają, gdy przepaść technologiczna jest zbyt duża. Jeżeli wszystkie parametry są na stosunkowo równym poziomie, wówczas rozstrzygają zdolności i doświadczenie pilota, a Niemcy dysponowali i jednym, i drugim w dużych ilościach. Przeciętny niemiecki pilot w tym czasie zaczynał swoją karierę lotniczą jako obserwator, tak więc przed przystąpieniem do formalnego kursu pilotażu miał już za sobą trochę praktycznego doświadczenia w zakresie latania. Jako obserwatorzy znali też podstawy zasad strzelania w powietrzu. Po odbyciu kursu podstawowego w zakresie pilotażu piloci w drodze na front przechodzili specjalistyczne szkolenie dostosowane dla pilotów myśliwców w Valenciennes.

Brytyjczycy mieli poważne opóźnienia – zarówno w zakresie metod treningowych, jak i praktyki. Część pilotów pojawiała się na froncie mając za sobą zaledwie cztery godziny indywidualnego lotu. A czas ten spędzili prawdopodobnie w przestarzałych samolotach z wyczerpanym instruktorem, którego wysłano do jednostki treningowej w ramach wypoczynku. Brak doświadczenia w połączeniu ze zdeklasowanymi samolotami, takimi jak BE-2, RE-8 czy też Struttersy, szybko powiększały grono kolejnych niemieckich asów. W początkowej fazie ofensywy RFC, między 4 a 8 kwietnia, utracono ponad 70 samolotów w ciągu 4 dni; 17 pilotów zaginęło, 13 zostało rannych, a 19 zginęło. Straty rzędu 30–50 procent były normą, a nowi piloci niejednokrotnie przeżywali tylko jedną misję – ich śmierć była kwestią godzin. I tak na przykład 43.

Eskadra, która wkroczyła w „krwawy kwiecień” z 32 pilotami i obserwatorami, do końca miesiąca straciła 35 ludzi, straty wyniosły zatem ponad 100 procent.

NOCĄ 8 kwietnia 1917 roku kanadyjska i brytyjska piechota pod Arras zaczęła posuwać się na wschód. Korzystając z systemu kanałów ściekowych, tuneli i piwnic ciągnących się pod miastem, żołnierze aliancy powoli przemieszczali się w zimnym deszczu na pozycje szturmowe, które znajdowały się zaledwie 150 jardów od niemieckich linii. W Poniedziałek Wielkanocny o godzinie 5.30 rano działa największych kalibrów otworzyły ogień, a haubice zaczęły bombardować niemieckie stanowiska zaopatrzeniowe położone za liniami umocnień połowych. Padający deszcz przesłaniał niewyraźne rozblyski, lecz 18-funtowa artyleria polowa rozpoczęła doskonale skoordynowany walec ogniowy. Pociski z wyciem spadały poprzez zachmurzone niebo, wybuchając słupami błota, podczas gdy piechota kolejny raz wyskoczyła z okopów, zaczęła przedzierać się przez ziemię niczyją.

Zaskoczeni na grani Vimy Niemcy zostali rozniesieni ostrzałem artyleryjskim. Ci, którzy ocaleli, byli oszołomieni i stanowili łatwy cel dla bagnatów kanadyjskich żołnierzy, wylaniających się z gęstej, porannej mgły. Na południe na grzbiecie wzgórza 51. Dywizja Highlanders, słynąca ze swojej zaciekłości, osiągnęła skraj okopów, szukając Niemców.

*Po schodach wbiegło czterech Szkotów z rękami podniesionymi do góry.*

*„Kamarad, kamarad!”, zawodzący. Pal sześć pieprzonego „kamarada”, weźmy się za naszych bękartów.*

SZEREGOWIEC WILLIAM HAY, 1. KOMPANIA,  
9. BATALION ROYAL SCOTS, 154. BRYGADA, 51. DYWIZJA

Niecałe dwie godziny później grań Vimy i wzniesienie na wschód od Arras były w rękach aliantów. Duża część 3. Brytyjskiej Armii posuwająca się przez dolinę rzeki Scarpe mogła przejechać na północnym końcu Linii Hindenburga w kierunku na Monchy le Preux. Precyzyjny ogień kontrbaterijny, umożliwiony przez RFC, były wielkim sukcesem, a posuwająca się do przodu piechota nie poniosła potwornych strat, jakich doświadczyła w 1916 roku.

Na początku alianci posuwali się do sześciu mil dziennie. Były to olbrzymie postępy w porównaniu z tym, co osiągnięto w ciągu trzech minionych lat. Do niewoli wzięto 14 tysięcy Niemców wraz ze 180 działami, gdy jednak piechota przemieszczała się około mili do przodu, była poza zasięgiem wsparcia artyleryjskiego. Deszcz przemieniał ziemię w lepkie i klejące się błoto, uniemożliwiając ciężkim działom sprawne przesuwanie się do przodu, a nisko wiszące chmury sprawiały, że latanie było prawie niemożliwe.

Pod względem taktycznym, przynajmniej na północy, natarcie okazało się umiarkowanym sukcesem. Nie było nim jednak pod względem strategicznym. Po trzech dniach walk straty Brytyjczyków wyniosły 150 tysięcy ludzi, a połączenie się z siłami francuskimi na południu okazało się niemożliwe. Wynikało to z kilku przyczyn. Generał Nivelle trzykrotnie opóźniał swoje natarcie. W końcu, rankiem 16 kwietnia, Francuzi ruszyli z okopów w sile 53 dywizji i około 1,2 miliona żołnierzy – miało to miejsce tydzień po ataku brytyjskim.

Niestety w swoim pośpiechu, by stać się zbawicielem Francji, Nivelle popełnił szereg fatal-

nych błędów w zakresie planowania. Pozycje niemieckie na południu były okopane na grzbiecie powyżej drogi Chemin des Dames. Niemcy znajdowali się tam od sierpnia 1914 roku, znali teren i dokonali znaczących udoskonaleń w systemie swoich umocnień. Niemieckie okopy znajdowały się ponadto z tylnej strony grzbieta, tak że niemal cały starannie skoordynowany ogień zaporowy artylerii francuskiej był prowadzony ponad ich głowami, nie czyniąc ich stanowiskom szkody; nie naruszył drutów kolczastych i nie rozbił gniazd karabinów maszynowych.

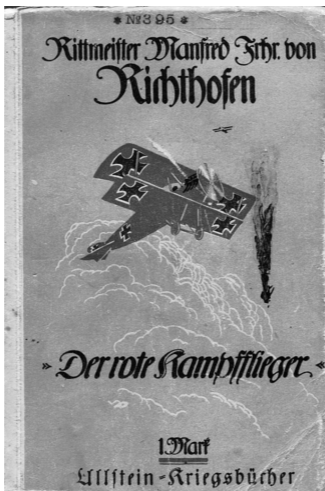
Kiedy wyczerpane wojska francuskie zaczęły przeprawać się w bród przez rzekę i wchodzić na wzgórze, napotkały umocnioną, wypoczętą piechotę nieprzyjaciela. Niemcami dowodził następca tronu Wilhelm, syn cesarza, który w przeciwieństwie do swojego ojca był kompetentnym dowódcą wojskowym. Spodziewając się natarcia, Niemcy po cichu wzmocnili ten odcinek frontu, przesuując nań 12 dywizji, a dodatkowe 27 dywizji pozostawało w rezerwie, na potrzeby kontrataku. Na południu realizowali swój plan i cofnęli się wobec przewagi liczebnej Francuzów. Pozostały po nich puste okopy i strefa śmierci, które byłyby niszczone ogniem artyleryjskim. Świeże, trzymane w rezerwie jednostki przystąpiłyby wtedy do kontrataku przeciw ocalałym, ale osłabionym Francuzom. I dokładnie tak się też stało. Wczesnym popołudniem niemiecka artyleria i jednostki rezerwowe ruszyły do przodu, zaatakowały Francuzów i odrzuciły ich do tyłu. W sumie udało się zdobyć jednostkom francuskim 600 jardów terenu – wyraźnie poniżej sześciu mil, jakie przewidywał generał Nivelle.

Okazało się też, że dowódca niemieckiej 6. Armii, który stawiał czoło Brytyjczykom na północy, nie uznawał nowej strategii defensywnej. Stawił opór kanadyjskiej ofensywie, próbując raczej utrzymać się na dotychczasowych pozycjach, niż wycofać do następnej linii okopów i schronów. Jego druga i trzecia linia obrony były bowiem ulokowane zbyt blisko frontu, tak więc zostały unicestwione przez artylerię. Co gorsza, jego rezerwy znajdowały się o 15 mil z tyłu, zbyt daleko, by można było je szybko ściągnąć.

Północny atak utknął, co było nie do uniknięcia. Na południu Nivelle ponawiał próby, które kończyły się klęską – nawet francuski minister wojny błagał go, by zatrzymał kolejne natarcia. Dopiero 25 kwietnia prezydent Francji wydał rozkaz wstrzymania ofensywy. Nivelle zareagował dziecinnie, obwiniając podwładnych za swe niepowodzenie. Jeden z nich, weteran znad Sommy, generał Alfred Micheler, odparł pogardliwie: „Co, próbujesz obarczyć mnie odpowiedzialnością za błąd, choć nigdy nie przestałem cię ostrzegać? Wiesz, jak się nazywa takie postępowanie? Nazywa się to tchórzostwem”.

RFC nadal dzielnie latał, gdy tylko była taka możliwość, starając się zebrać kluczowe informacje wywiadowcze. Sześć RE-8 z 59. Eskadry wystartowało 13 kwietnia o godzinie 8.15 na misję rozpoznania fotograficznego linii między Query-la-Motte a Etaing. Dwa z nich wyposażone były w kamery, cztery zaś pełniły rolę eskorty. Nie wystarczyło to jednak.

Poranny patrol Jasty 11, składający się z myśliwskich Albatrosów pilotowanych między innymi przez Manfreda von Richthofena, jego brata Lothara oraz Kurta Wolffa, zestrzelił całą szóstkę wrogich maszyn. 10 z 12 członków załóg zginęło na miejscu, przeżyli jedynie porucznicy Watson i Law, choć i oni odnieśli rany i trafili do niewoli.



*Okładka napisanych przez ghostwritera wspomnień Richthofena, Der rote Kampfflieger (Czerwony pilot myśliwski), wydanych w 1917 roku. Richthofen wkrótce odciął się od książki*

Werner Voss pojechał na urlop w kwietniu, Manfred von Richthofen miał więc intensywny miesiąc bez niego. Rzadko zdarzało się, by któregoś dnia nie dostał „swojego zwyczajowego Anglika na obiad” i 13 kwietnia nie był wyjątkiem. Tego dnia pobił rekord 40 zestrzeleń Boelkego. Jego 41 ofiarą był pilot pechowego lotu sześciorożca RE-8 z 59. Eskadry. Byli to kapitan Jimmy Stuart i kapitan M.H. Wood ze składu eskorty, którzy w ciągu niespełna minuty spłonęli gdzieś pomiędzy Vitry a Brebières.

Richthofen powrócił do Douai, w ciszy zjadł śniadanie i krótko po południu wystartował ponownie, by dokonać swojego 42. zestrzelenia. Wieczorem tego dnia „Baron” natrafił na archaiczny FE-2b, zestrzelił go i widział jak maszyna spada korkociągiem na wioskę Noyelles-Godault. Porucznik Allan Harold Bates, błyskotliwy młody inżynier, który został pilotem, przetrwał jedynie 10 dni walki.

W kantine oficerskiej w Douai panowała tej nocy radosna atmosfera. Piloci myśliwców

z Jasty 11 wznosili toasty za zwycięstwa swoich liderów. Obecni byli też aliancy lotnicy wzięci do niewoli. Działo się tak zawsze, gdy tylko pojawiała się taka możliwość, był to rodzaj zawodowej kurtuazji kultywowany pomiędzy ludźmi, którzy wiedzieli, że różnią się od innych. Po próbie zabicia się nawzajem siedzieli razem, by jeść i pić za swoje zdrowie i umiejętności lotnicze. Niekiedy przekazywali sobie listy czy też rzeczy osobiste z prośbą o wysłanie ich do domu.

Richthofen pisał później:

*Oczywiście, jeniec pytał o mój czerwony samolot. W eskadrze, do której należał, chodziła pogłoska mówiąca o tym, że czerwonym samolotem lata dziewczyna – ktoś w rodzaju Joanny d'Arc. Był bardzo zdziwiony, kiedy zapewnilem go, że domniemane dziewczę stoi przed nim.*

Humor nie był istotnym elementem osobowości Richthofena, z kolei angielskie poczucie humoru z pewnością było poza jego zasięgiem. Nie zdawał sobie nigdy sprawy z tego, że brytyjski lotnik otoczony przez wrogów i w drodze do obozu jenieckiego odważnie sobie zażartował.

13 kwietnia swój chrzest bojowy przeszedł też człowiek, który miał stać się brytyjskim asem o najwyższej liczbie zestrzeleń. Edward „Mick” Mannock dołączył kilka tygodni wcześniej do 40. Eskadry w Aire, a swoją pierwszą misję bojową wykonał na Nieuporcie Scoucie. Eskortując bombowce FE-2, napotkał ciężki ogień artylerii przeciwlotniczej i stracił z oczu swojego lidera. Nawet w czasie swojego pierwszego lotu bojowego Mannock wykazywał oznaki świadomości sytuacyjnej, wykrywając wrogie samoloty, unikając ognia przeciwlotniczego i powracając szczęśliwie samemu do bazy.

Mannock, syn nadużywającego alkoholu kaprała brytyjskiej armii, który opuścił swoją żonę i dzieci, wychowywał się, próbując po prostu przeżyć. Rzuciwszy szkołę, by pomagać swojej matce i rodzeństwu, pracował jako pomocnik fryzjera i rozwoziciel towaru w sklepie spożywczym. Parał się też wszelkimi innymi dziwnymi pracami, przynoszącymi choć trochę pieniędzy. Mimo warunków, w jakich się wychowywał, Mannock był bardzo inteligentnym i odważnym człowiekiem. Po wyjeździe z Wielkiej Brytanii w wieku 20 lat przemierzył Bliski Wschód, wykonując różne prace i skończył na instalowaniu telefonów w Turcji. Zobaczywszy skalę biedy i deprawacji na świecie, doszedł do wniosku, że Anglia nie jest wcale takim złym miejscem do życia. I tak w 1914 roku, po wyjściu z tureckiego więzienia Mannock, zapisał się do Korpusu Medycznego.

Ponieważ nie satysfakcjonowały go działania pomocnicze, przeniósł się do korpusu Royal Engineers. W trakcie zakrojonej na dużą skalę reorganizacji armii dokonanej przez lorda Kit-chenera, w 1915 roku został mianowany na oficera. Jako że wciąż nie był wystarczająco blisko rozgrywających się wydarzeń, złożył podanie o przyjęcie do Royal Flying Corps. Wysłano go na lotnisko Joyce Green, by tam nauczył się podstaw pilotażu. Po przybyciu Mick miał niezwykle szczęście, że jego instruktorem został kapitan James „Mac” McCudden, który powrócił z frontu. McCudden służył we Francji jako pilot od lipca 1916 roku z 29. Eskadrą, spędził w powietrzu ponad 400 godzin i odniósł szereg zwycięstw. Podobnie jak Boelcke i Hawker McCudden miał bardzo profesjonalne podejście do latania i rozwoju taktyki myśliwskiej. Pracował nieustannie nad udoskonaleniem silnika własnego samolotu, chcąc wydobyć z niego całą moc koni mechanicznych, i skrupulatnie sprawdzał swoje taśmy amunicyjne. To świadome podejście, bardziej niż gwałtowny styl Balla czy Vossa, było tym, co chłonął Mannock. I w ostatecznym rozrachunku

dobrze mu się to przysłużyło.

Początki Mannocka we Francji były trudne. Pierwszej nocy podczas obiadu nieumyślnie usiadł na krześle pilota, który zginął, a jego spokojne usposobienie kłóciło się z gwałtownym, hałaśliwym sposobem bycia innych lotników. Mick, ostrożny i nieco niepewny, początkowo zwlekał z pełnymi gwałtownych manewrów walkami powietrznymi, w wyniku których tak wielu pilotów spadało w płomieniach. Prawdę mówiąc, największą jego obawą była śmierć w płomieniach i do końca swojej kariery lotniczej przyznawał się do tego otwarcie, starając się przewyciężyć ten lęk. Kontrastowało to z zachowaniem typowych pilotów, którzy przejawiali radość, choć nieraz nieco sztuczną nonszalanccę w stosunku do śmierci.

Wszelkie wątpliwości co do lotniczych predyspozycji Micka Mannocka rozwiały się, kiedy w maju 1916 roku zaczął zestrzeliwać Niemców. Pod koniec lipca odniósł cztery potwierdzone zwycięstwa, otrzymując Military Cross i awans na dowódcę klucza.

Skrytego podchodzenia do celu i atakowania z zaskoczenia nauczył się od McCuddena, po czym stopniowo udoskonalał swoje własne techniki walki powietrznej. Jeżeli było to możliwe, atakował z góry lub z tyłu (albo z obu pozycji), wykorzystując uwarunkowania otoczenia, takie jak słońce i chmury, gdziekolwiek zapewniały mu one jakąś przewagę. Mannock, perfekcjonista i myśliciel, poświęcił się walce powietrznej. Podobnie jak wcześniej w przypadku Boelckego, techniki, do których doszedł w trudzie, zostały skodyfikowane i przekazane młodszemu, mniej doświadczonemu pilotom<sup>18)</sup>.

---

18) Również dla pokolenia pilotów, które miało przyjść po nim. Asy RAF z II wojny światowej, Jimmy Johnson i Douglas Bader, byli świadomi, ile zawdzięczają Mannockowi.

1. *Piloci muszą nurkować, by zaatakować z werwą, wstrzymując się z otwarciem ognia, aż znajdą się w odległości 100 jardów od swojego celu.*
2. *Uzyskiwać efekt zaskoczenia, zbliżając się od wschodu.*  
*(Od niemieckiej strony frontu).*
3. *Wykorzystywać blask słońca oraz chmury w celu uzyskania efektu zaskoczenia.*
4. *Zachowywać kondycję fizyczną, ćwicząc i stosując z umiarem stymulanty.*
5. *Dostrajać karabiny maszynowe i ćwiczyć tak dużo, jak to możliwe, gdyż cele zazwyczaj widoczne są zaledwie przez moment.*
6. *Ćwiczyć wykrywanie maszyn w powietrzu i rozpoznawanie ich na dużą odległość, przy czym każdy samolot trzeba traktować jako wrogi – tak długo, jak nie ma się pewności, że nim nie jest.*
7. *Odnajdywać martwe punkty przeciwnika.*
8. *Zwiadowców trzeba atakować z góry, a samoloty dwumiejscowe z dołu ich ogonów.*
9. *Ćwiczyć szybkie skręty, gdyż manewr ten stosowany jest w walce częściej niż jakikolwiek inny.*
10. *Ćwiczyć ocenianie odległości w powietrzu, gdyż są one bardzo mylące.*
11. *Uważać na przynęty – pojedynczy przeciwnik jest nieraz przynętą, dlatego też przed atakiem*



*trzeba sprawdzić niebo powyżej.*

12. *Jeżeli dzień jest słoneczny, maszynami powinno skręcać się z jak najmniejszym nachyleniem, w przeciwnym razie słońce migoczące na skrzydłach zdradza obecność na dużą odległość.*
13. *Stale skręcać w czasie walki powietrznej, nigdy nie lecieć prosto, chyba że w trakcie strzelania.*
14. *Nigdy, pod żadnym pozorem, nie nurkować, oddalając się od przeciwnika, gdyż wystawia się w ten sposób swemu przeciwnikowi na strzał – pociski są szybsze niż samoloty.*

*W czasie patrolu mieć na oku zegarek, a także kierunek i siłę wiatru.*

W 1917 roku nie było standaryzowanej procedury ćwiczeń strzeleckich ani bieżących wymogów co do treningu walki dla pilotów, Mannock pracował jednak stale nad celnością. I opłaciło mu się to, pisał bowiem później:

*Byłem jedynie 10 jardów od niego, na górze, tak że nie mogłem chybić. Był pięknie ubarwionym owadem – czerwony, niebieski, zielony, żółty. Puściłem mu 60 naboł, więc niewiele z niego zostało.*

Jako urodzony lider zaczął wychowywać sobie swój własny zespół skrzydłowych, ucząc ich cierpliwie wszystkiego, czego sam się nauczył. Mimo że był rasowym drapieżcą, Mick miał bardzo praktyczne podejście do nauczania. „Sprawdzajcie sami swoje własne karabiny maszynowe”, mawiał. „Zbrojmistrz nie musi walczyć”. Posuwał się do tego, że pozwalał swoim młodym pilotom wykańczać samoloty nieprzyjaciela, które uszkodził<sup>19)</sup>.

---

19) Nie uda się tego nigdy udowodnić, ale Mannock miał przez to prawdopodobnie dużo więcej potwierdzonych zestrzeleń.

Podczas walki nie znał litości. Dawne pojęcie rycerskości było mu zupełnie obce. I – być może ze względu na uwięzienie przez Turków – nie znosił Niemców. Podobnie jak większość pilotów, Mannock był człowiekiem trudnym i pełnym sprzeczności. Jego bezwzględność kłóciła się zawsze z przekonaniem, że – jak to sam ujął – „był po prostu jak morderca”.



*Edward „Mick” Mannock, brytyjski as o największej liczbie zestrzeleń – uznano mu 61 zwycięstw*

Był to człowiek, który miał później powiedzieć: „Podróż do okopów była raczej odrażająca: wystające nogi zabitych w owijaczach i z wciąż założonymi butami, fragmenty kości i czaszek z odpadającymi włosami, tony sprzętu i ubrania leżące wokół. Tego rodzaju widok, wraz z intensywnym cmentarnym odorem i martwym, zniekształconym ciałem pilota – wszystko to dręczyło mnie przez kilka dni”.

Kiedy jednak zmusił do lądowania niemiecki samolot rozpoznawczy, ostrzelał z niskiej wysokości jego załogę. Pytany o to, odpowiadał gorączkowo: „Lepiej, by świny były martwe – żadnych jeńców”. Inteligentny i wrażliwy Mick był zawsze nerwowy i niejednokrotnie nie potrafił ukryć strachu przed śmiercią. Nie powstrzymało go to jednak nigdy od walki i w październiku 1917 roku został awansowany na stopień kapitana, został też ponownie odznaczony krzyżem Military Cross. Niedługo potem, z 16 zwycięstwami na swoim koncie, powrócił do Anglii na zasłużony wypoczynek.

Jak się wydawało, śmierć musiała poczekać.

## ROK MYŚLIWCÓW: KWIECIEŃ 1917–KWIECIEŃ 1918



FOKKER DRI

**NIEMCY ZACZĘŁY GŁODOWAĆ.** Brakowało dotkliwie mąki, oleju opałowego i wszelkich innych podstawowych artykułów, choćby ziemniaków. Żołnierzom przydzielano papierową bieliznę, gdyż nie było bawełny. Cesarz Wilhelm, bezsilny i chwiejny, nie potrafił sprostać tym problemom, a kanclerz Theobald von Bethmann-Hollweg podał się do dymisji. Ludendorff wraz z von Hindenburgiem osiągnęli to, czego pragnęli – mieli pełną kontrolę nad sytuacją. Zasadniczo to oni przejęli teraz cesarstwo niemieckie, przekształcając je w wojskową dyktaturę. Bagdad został zdobyty przez Brytyjczyków, a wojna partyzancka prowadzona przez T.E. Lawrence'a przeciw Turkom wyrzuciła Arabię do góry nogami. Austro-Węgry znalazły się na skraju upadku. Młody cesarz Karol I podjął starania zmierzające do zawarcia separatystycznego pokoju z ententą, oferując Francji Alzację i Lotaryngię.

Jednak alianci również borykali się z problemami. We francuskiej armii bunt objęły niemal połowę dywizji liniowych, czyniąc je niezdolnymi do walki, a nowy dowódca Henri Philippe Pétain dopiero zaczął przywracać porządek i dyscyplinę. Przywódców buntów aresztowano i skazano na śmierć. Jednocześnie Pétain osobiście zwrócił uwagę na żołnierskie skargi. Udzielano urlopów, poprawiono wyżywienie, dostarczono nowych ubrań i wyposażenia. Przed

wszystkim wykorzystał jednak swoją reputację generała znającego troski żołnierzy, by obiecać im, że nie będzie już dochodzić do daremnych ofensyw i żołnierze mu uwierzyli. Bunt był protestem, nie zaś rewolucją, a Francja miała zarówno zasoby, jak i wolę rządu, aby rozwiązać ten problem.

W przeciwieństwie do Rosji. Car Mikołaj II ustąpił z tronu w marcu; w Moskwie wrzało. Całe wielkie rosyjskie jednostki frontowe ogłosiły na Wielkanoc improwizowane zawieszenie broni, niekiedy rozstrzelując oficerów i sierżantów próbujących ich powstrzymać. W połowie kwietnia Lenin powrócił ze Szwajcarii. Bolszewicy rośli w siłę i agitowali przeciw rządowi tymczasowemu. Mimo to wojska rosyjskie przystąpiły w lipcu do ofensywy wzdłuż 30-milowego frontu w Galicji. Kiedy połączona armia niemiecko-austriacka przeszła do przeciwnatarcia, dziesiątki tysięcy rosyjskich żołnierzy po prostu zdezerterowało. Stawało się jasne, że udział Rosji w Wielkiej Wojnie dobiegał końca. Douglas Haig, dowódca Brytyjskich Sił Ekspedycyjnych, najwidoczniej niczego nie zauważał. A jeżeli już, to się tym nie przejmował. Bardziej zaabsorbowany był zakończeniem ofensywy pod Arras i zamierzał to uczynić również bez Francuzów, których otwarcie lekceważył. Przed świtem 3 maja brytyjska 1., 3. i 5. Armia wypelzły ze swych okopów i skierowały się na wschód. Wzdłuż 16-milowego odcinka między Vimy Ridge a Bullecourt zmęczeni Brytyjczycy, Kanadyjczycy i żołnierze ANZAC po raz kolejny weszli pod lufy niemieckich karabinów. Osłonowy ogień własnej artylerii okazał się niewystarczający, aby wyrwać dziury w niemieckich drutach kolczastych lub zniszczyć wycelowane w nich teraz karabiny maszynowe. Natarcie od początku przebiegało fatalnie i następnego dnia zostało wstrzymane. Z wyjątkiem spektakularnych (jak na realia zachodniego frontu I wojny światowej) postępów w terenie, dokonanych w ciągu pierwszych 48 godzin natarcia, alianci nie mieli czym się pochwalić – w zamian za kilkaset tysięcy zabitych, rannych i zaginionych żołnierzy.

Dla Brytyjczyków stało się jasne, że wyspecjalizowany sprzęt, w tym czołgi i samoloty atakujące razem z piechotą i artylerią, mogłyby przełamać nawet najsilniejszą obronę. Na razie jednak wyczerpana, nadmiernie rozciągnięta piechota była narażona na uderzenia wroga. Kiedy Niemcy ruszyli do przeciwnatarcia, RFC przyszedł z pomocą, dokonując lotniczych „kontrataków”; było to nowe rozwiązanie starego problemu.

*Zaledwie dwa dni przed otrzymaniem rozkazów specjalnie przygotowanych na wypadek takiego zdarzenia i znanych jako patrole kontrataku, co było nową koncepcją, (...) dostałem polecenie, by moja eskadra wykonała przy użyciu bomb i broni maszynowej atak z niskiej wysokości na pozycje nieprzyjaciela. Lecieliśmy na wysokości wahającej się od 50 do 300 stóp, strzelając i bombardując rozproszone oddziały nieprzyjaciela, okopy i środki transportu. (...) Sopwith 1½ Stutter pokazał, co potrafi.*

MAJOR SHOLTO DOUGLAS, 43 ESKADRA RFC

Z potrzeby chwili zrodziły się podwaliny połączonych operacji lądowo-powietrznych i dedykowanego wsparcia lotniczego. Doszło do tego w ciągu zaledwie dwóch lat, odkąd Roland Garros swoim kruchym jednopłatowcem z przysrubowanym karabinem maszynowym dobitnie udowodnił wojskowy potencjał samolotu.



*SE-5zkaemami Lewisa zamontowanymi zarówno na kadłubie, jak i nad skrzydłem*

BEZPOŚREDNIO PO ARRAS Brytyjczycy zaczęli przesuwac ludzi i sprzet w rejon Ypres w Belgii na niespotykaną dotąd skalę. Douglas Haig, który nigdy nie zmieniał zdania, postanowił rozpocząć swój długo wyczekiwany desant morski za niemieckimi liniami i połączyć go z natarciem pod Ypres. Czuł, że gdyby udało się przebić wzdłuż wybrzeża, wówczas można by odbić belgijskie porty, w których stacjonowały niemieckie U-Booty, i obejść najdalszy kraniec niemieckiego frontu. W wypadku powodzenia ofensywy, BEF mógłby zaatakować flankę przeciwnika, zrolować Linie Hindenburga i zmusić Niemców do odwrotu.

Ludendorff uważał, że interwencja Amerykanów na większą skalę nie nastąpi przed upływem roku i był przeświadczony o efektywności Linii Hindenburga. Sprawdziła się już w czasie kwietniowej ofensywy, liczył więc na jej siłę, która, w połączeniu z osłabieniem francuskiej ar-

mii i politycznymi perturbacjami w Londynie, zapewni mu potrzebny czas. Przeliczył się jednak.

Royal Flying Corps nie tylko nadrobił opóźnienia w zakresie technologii, lecz także poprawił metody szkolenia. Między 1914 a 1916 rokiem brytyjskie szkoły lotnicze miały bardzo niski poziom; pilotom nie udzielano praktycznych instrukcji w zakresie akrobatyki, nie uczono ich strzelania powietrznego, nie sformułowano zasad taktyki, które można byłoby przekazać studentom. Piloci spędzali w samolocie zazwyczaj dwie godziny z instruktorem, a następnie kilka godzin w ramach lotów indywidualnych. Po zdaniu półtoragodzinnego sprawdzianu z zasad pilotażu, otrzymywali certyfikat wydawany przez Royal Aeronautical Club i przechodzili do Central Flying School w Upavon.

Studenci nie otrzymywali tam zbyt wielu informacji z zakresu szkolenia podstawowego lub wiedzy teoretycznej. Spędzali około sześciu tygodni latając na samolocie BE-2. Zazwyczaj wystarczało 15 do 20 godzin lotu (w zależności od pogody), aby później zaliczyć kurs w ramach kolejnego egzaminu praktycznego. Ze względu na sytuację we Francji absolwenci wysyłani byli niezwłocznie do swoich eskadr liniowych – nieraz nie starczało czasu, by zapoznać ich z samolotem, na którym mieli walczyć. Większość eskadr starała się zapewnić nowoprzybyłym przynajmniej „przyjemnościowy przelot”, aby popatrzyli z góry na lotnisko, nauczyli się kilku punktów orientacyjnych i wykonali jedno lub dwa lądowania. Niekiedy nie było to możliwe, w związku z czym nowi piloci rzucańi byli do walki z marszu. Przy stratach sięgających w niektórych jednostkach 100 procent stanu etatowego, jedynie przewadze liczebnej aliansi zawdzięczali możliwość kontynuowania walki w powietrzu. Musiało się to zmienić.

I tak też się stało. Z początkiem 1917 roku podpułkownik Robert Smith-Barry otrzymał rozkaz utworzenia Specjalnej Szkoły Walki Powietrznej (Special School of Aerial Fighting). Założył ją w Gosport. We Francji od początku latał na BE-8 z 5. Eskadrą, następnie w kwietniu 1916 roku dołączył do 60. Eskadry. Obejmując w lipcu dowództwo, Smith-Barry nauczył się techniki wychodzenia z korkociągu od kapitana Rainsforda Balcombe-Browna, Nowozelandczyka, który opanował tę sztukę<sup>20)</sup>. Zjawiska korkociągu do tej pory nie rozumiano i zazwyczaj kończył się on dla pilotów fatalnie. Oczywiście niczego na ten temat nie uczono na kursach pilotażu i jeżeli ktokolwiek zdawał sobie sprawę z braków brytyjskiego systemu szkoleniowego, był to Smith-Barry. Musiał więc od podstaw opracować metodologię nauczania pilotażu.

---

20) Pod koniec wojny 60. Eskadra twierdziła, że odniosła 320 zwycięstw. Wydała 26 osób, w tym Billy'ego Bishopsa i Alberta Balla.

W Gosport wykłady z zakresu budowy silników, broni i aeronautyki połączone z najnowszymi doświadczeniami dotyczącymi taktyki, jakie zdobyto na froncie. Do samolotów wstawiano tuby, aby instruktor podczas lotu mógł mówić do ucznia, a nie tylko bić go po głowie i krzyczeć na niego.

Smith-Barry wybrał jako swój podstawowy samolot szkoleniowy Avro 504, gdyż była to posłuszna i wyrozumiała dla pilota maszyna z podwójnymi sterami. Służąc na polu walki od początku wojny, Avro dostąpił wspaniałego zaszczytu bycia pierwszym brytyjskim samolotem, któ-

ry został zestrzelony we Francji<sup>21</sup>). Niemniej jednak nadawał się doskonale do celów przewidzianych przez Smitha-Barry'ego, który wymagał, by jego studenci byli stawiani w trudnych sytuacjach i uczyli się, jak z nich wychodzić. Akrobatyka powietrzna, korkociągi i symulowane awarie silników były wykonywane w kontrolowanych warunkach. Uważał, że kształtowało to pewność siebie pilotów i umiejętności prawdziwego latania – dwie podstawowe cechy pilotów myśliwskich. Oznaczało to, że lotnik wychodził na spotkanie wroga dobrze obeznany z własnym samolotem i nie musiał opanowywać maszyny, jednocześnie ucząc się walczyć i próbując przeżyć.

---

21) Ogon #390, 5. Eskadra RFC 22 sierpnia 1914 roku. Co ciekawe, był to właściwie pierwszy uznany przez Niemieckie Naczelne Dowództwo dowód na to, że Brytyjczycy dotarli do Francji.

System szkolenia z Gosport stał się wkrótce modelem, który do pewnego stopnia starano się naśladować na wszystkich późniejszych kursach treningowych<sup>22</sup>). Hugh Trenchard mówił, że Smith-Barry był tym instruktorem, który „nauczył latania siły powietrzne całego świata”. W rezultacie piloci przybywający do Francji w 1917 roku korzystali z tego, że odbyli o wiele lepszy trening aniżeli ich poprzednicy. Zbiegło się to z wprowadzeniem do służby najnowszych samolotów SE-5 i niezwykle skutecznego Sopwitha Camela. Wraz ze zwiększeniem się przeżywalności pilotów rosła też efektywność Royal Flying Corps (Królewskiego Korpusu Lotniczego).

---

22) Amerykanie powielili te wzorce i do dziś stanowią one podstawę programów szkolenia lotniczego.

Pod wieloma względami samolot Camel stanowił zwieńczenie rozwoju brytyjskich myśliwców w czasie Wielkiej Wojny. Miał te same rozmiary co Pup, ale był cięższy i mógł wznieść się wyżej. Camel, zdecydowanie mocniejszy, korzystał z różnych silników, głównie Bentley'a lub Clergeta, i miał wielką zaletę w postaci zamocowanych na nim bliźniaczych kaemów. Ze względu na przypominającą garb metalową owiewkę nad dwoma zsynchronizowanymi kaemami Vickersa kaliber .303 cala Sopwitha F1 nazwano Camelem, czyli Wielbłądem.



*„Oczyarmii” – legendarny Sopwith Camel*

Oddawało to też doskonale jego temperament. Określany mianem „latającej bestii” Camel był konstrukcją niestabilną pod względem właściwości aerodynamicznych i dzięki temu posiadał niezwykłą zwrotność. Nastręczał jednak trudności w pilotażu. W celu uproszczenia produkcji i szybkiego wprowadzenia samolotu do walki Tommy Sopwith wykorzystał proste, poziome górne skrzydło bez kąta wzniosu (dihedral)<sup>23)</sup>. Aby to zrównoważyć, Sopwith zaledwie podwoił kąt wzniosu dolnego skrzydła. Mogło to powodować (i tak też się działo) różnego rodzaju problemy ze stabilnością poprzeczną samolotu, zwłaszcza w połączeniu z mocnym silnikiem generującym znaczny moment obrotowy. Jeżeli pilot w czasie rozbiegu początkowego nie trzymał orczyka wychylonego w prawo, Camel przewracał się na ziemię, zapewniając sobie zasłużoną opinię zabójcy pilotów<sup>24)</sup>. Jednak w rękach odpowiedniego pilota owa niestabilność zmieniała się w śmiercionośną zwrotność, a Camel potrafił w powietrzu wymanewrować każdy niemiecki samolot.

---

23) Kąt wzniosu tworzy lekko wzniesiony kąt na skrzydle.

24) Łącznie w wyniku wypadków śmierć poniosło 385 pilotów Cameli; 413 zginęło w walce.

Wraz z rosnącą liczbą produkowanych maszyn i długo wyczekiwanymi podwójnymi kaemami Camel zaczął terroryzować niemieckie Luftstreitkräfte. Niemcy jednak długo jeszcze byli



niepokonani. Być może pod względem konstrukcyjnym osiągnęli już szczyt swoich możliwości (z paroma ważnymi wyjątkami, które miały nadejść), jednak ich doświadczeni piloci, którym dane było przeżyć, wciąż nie mieli sobie równych. Pod koniec ofensywy pod Arras „Czerwony Baron” udał się na urlop. Krótco po jego wyjeździe jego brat Lothar został poważnie ranny. Pozostali jednak Werner Voss i Kurt Wolff, Josef Jacobs oraz dziesiątki innych. Alianci nie mieli jeszcze w swych szeregach odpowiednika von Richthofena, a średni poziom doświadczenia brytyjskich i francuskich eskadr był niższy od niemieckich. Zmiany wymagały czasu.

Werner Voss, „Latający Huzar”, wrócił z Niemiec z pragnieniem odwetu. Uważano go za prawdopodobnie najlepszego niemieckiego pilota myśliwskiego tej wojny; był doskonałym strzelcem i pierwszorzędnym lotnikiem. Voss, obdarzony naturalnym talentem technicznym, pracował nad własnymi silnikami i kaemami, dostrajając je i modyfikując dla osiągnięcia maksymalnej efektywności. Urodzony w zamożnej rodzinie cechował się opieszałością właściwą jego klasie społecznej, jednak do walki przystępował zawsze w pełnym mundurze – na wypadek gdyby został zmuszony do lądowania. Mając niecałe 20 lat, dysponował ponadczternym doświadczeniem frontowym, a Anglików zaczął zestrzeliwać w wieku 18 lat. Do końca maja 1917 roku Voss odnotował 31 zestrzeleń, zapewniając sobie tytuł Blue Maxa i dowodzenie Jastą 5.

W tym czasie lotnicy po obu stronach frontu rozumieli praktyczne i teoretyczne aspekty walki powietrznej. Zнали zasadę strzelania z wyprzedzeniem, choć niewielu potrafiło ją zastosować przed wprowadzeniem celowników obliczających wyprzedzenie. Rozumieli znaczenie promienia skrętu (patrz załącznik A). Kaemy miały krótki zasięg i strzelały tylko do przodu, więc promień skrętu odgrywał istotną rolę w walce. Nie trzeba było znaleźć się za samolotem wroga, aby go zestrzelić, nie o to chodziło; jeżeli jednak udawało się dostać poza linię jego skrzydeł, wówczas jednomiejscowy myśliwiec nie mógł odpowiedzieć ogniem, ponieważ jego kaemy skierowane były do przodu.

Piloci tacy jak Voss rozumieli też pionowy wymiar walki. Oznaczało to manewrowanie do góry i na dół oraz po przekątnej, a nie tylko w płaszczyźnie „horyzontalnej”. Ma to wiele zalet. Po pierwsze, walka pionowa wymaga większej finezji w lataniu, której brakowało wielu niedoświadczonym lotnikom. Po drugie, większość pilotów ma skłonność do rozglądania się horyzontalnie i patrzenia bezpośrednio za swój własny ogon (to ostatnie nazywa się „sprawdzaniem szóstej”). Świadome sprawdzanie zagrożeń pionowych, pojawiających się zarówno z góry, jak i z dołu, wymaga tak samo świadomego wysiłku i treningu. Wielu lotników tego nie robiło i nigdy nie zdążyło dostrzec przeciwnika, który ich zestrzelił. Po trzecie, manewrowanie w przestrzeni wertykalnej drastycznie zmienia potencjał manewrowy samolotu. Podczas zniżania się lub nurkowania zdecydowanie rośnie prędkość samolotu. W połączeniu z byciem niedostrzeżonym, jeśli nikt nie patrzy akurat do góry, jest się przygotowanym do błyskawicznego zestrzeleńia wroga. Nadlatując od dołu, prawdopodobnie również nie zostało się dostrzeżonym i można wycelować w delikatny brzuch maszyny wroga. Był to zresztą ulubiony sposób ataku Alberta Balla i tylko nieliczni potrafili go naśladować.



*Legendarny as angielskiego lotnictwa, Albert Ball, odznaczony Krzyżem Wiktorii.*

*W chwili śmierci w wieku 20 lat Ball był brytyjskim asem z najwyższą liczbą powietrznych zwycięstw, wojaczynie zaś romantycznym bohaterem*

Promień skrętu wznoszącego się samolotu jest znacznie mniejszy, gdyż grawitacja u jego wierzchołka pracuje na naszą korzyść. Wyobraźmy sobie jajko, na które patrzymy z boku, z wznoszącym się samolotem na znacznie mniejszym zaokrąglonym wierzchołku i poruszającym się poziomo samolotem, lecącym wzdłuż szerszego środkowego odcinka. Nasz mniejszy krąg mieści się w jego większym, co pozwala na skręcenie, wycelowanie i oddanie strzału. W ten sposób dostajemy się w krąg przeciwnika, utrzymując nasz samolot w bezpiecznej odległości od jego maszyny i mając nadzieję, że również poza zasięgiem jego kaemów. Czynniki zewnętrzne, takie jak słońce, są niezwykle przydatne, jeżeli wykorzysta się je podczas tego rodzaju manewrowania. Większość pilotów bojowych, którzy przeżywają, stosuje kombinację tych technik, by gwałtownie wlecieć w walkę, strzelając, w co tylko mogą, a następnie oddalić się od

chaosu kłębiących się samolotów. Znalazienie się w takim kłębowisku, alternatywnie nazywanym „fur ball” lub „walką na noże”, było sposobem na szybki powrót do domu w trumnie. Przetwarzanie tylu informacji i zachowywanie świadomości sytuacyjnej wśród wielu szybko poruszających się samolotów jest niezwykle trudne. Niezależnie od naszych umiejętności, ktoś prawdopodobnie nas dorwie, zanim my zestrzelimy wszystkich i odlecimy.

Pewnej niedzieli Voss wystartował wcześniej rano ze swojego lotniska w Markebeke, w pobliżu granicy belgijsko-francuskiej. Dopiero co wrócił z Berlina; jechał całą noc i wciąż miał kaca. Tony Fokker uwielbiał balować i urządził wielką zabawę w hotelu Bristol na słynnej berlińskiej ulicy Unter den Linden.

Około wpół do dziewiątej DH-4 z 57. Eskadry pilotowany przez porucznika S.L.J. Bramley'a znajdował się nad Roulers na terenie zachodniej Belgii, wracając w kierunku linii brytyjskich. Jednomiejscowy brytyjski bombowiec, mimo że był szybki, mocny i dobrze uzbrojony, nie mógł równać się z trójpłatowcem Fokkera. Bramley i jego obserwator, porucznik J.M. de Lacey, prawdopodobnie nigdy nie zobaczyli czarnych insygniów Vossa składających się z czaszki ze skrzyżowanymi piszczelami, nim seria z jego kaemów posłała ich w płomieniach ku ziemi.

Wracając z awarią silnika, Voss wylądował, zjadł śniadanie i uciął sobie długą drzemkę. Po południu tego samego dnia ponownie wzbił się w powietrze na zapasowym trójpłatowcu ze srebrno-niebieskim wykończeniem i czerwoną końcówką piasty śmigła na dziobie. Lecąc na zachód w kierunku linii frontu, dostrzegł samotnego SE-5 i natychmiast go zaatakował, nie widząc klucza brytyjskich myśliwców lecącego nieco dalej na zachód na trochę większej wysokości.

Było to sześć SE-5 z 56. Eskadry, dowodzonych przez kapitana Jamesa McCuddena, które nad Bikschote na wysokości 6 tysięcy stóp przekroczyły linię frontu, kierując się na północny wschód. McCudden dostrzegł umykającego i prawie wpadającego przy tym w korkociąg SE-5 z niebieskim trójpłatowcem przyklejonym do ogona. Wykonawszy odwróconą beczkę nad Poelcappelle, sześciu Brytyjczyków przystąpiło do ataku, przy czym McCudden i porucznik Arthur Rhys-Davies okrążyli ich, lecąc odpowiednio po prawej i lewej stronie.

Voss miał jednak zbyt wiele doświadczenia, by dać się złapać w ten sposób. Nawet wyrównując lot za swoim celem, kontrolował swoją szóstą i natychmiast dostrzegł niebezpieczeństwo nurkujące z góry. Stając się teraz samemu celem i nie mając drogi ucieczki, Voss obrócił swój nadzwyczaj zwrotny trójpłatowiec nosem w kierunku nadlatujących nieprzyjaciół i zaatakował. Widząc, jak wrażliwy na ostrzał ogon zmienia się nagle w parę kaemów typu Spandau, brytyjska formacja poszła w rozsypkę. McCudden tak to później wspominał:

*Niemiecki pilot zobaczył nas i skręcił w najbardziej zadziwiający i szybki sposób; nie był to skręt poprzedzony wznoszeniem się ani skręt Immelmana, lecz raczej coś w rodzaju połowicznego korkociągu. Gdy tylko otworzyłem ogień, jego dziób zaczął zbliżać się do mnie i usłyszałem klak-klak-klak-klak, dźwięk przelatujących tuż obok mnie kul.*

Przeżywszy pierwsze starcie, Voss miał teraz przewagę. Jego przeciwnicy albo znajdowali się na jego wysokości, albo byli poniżej, nabierając dopiero z dala od niego prędkości. Jego trójpłatowiec mógł z łatwością wymanewrować każdy SE-5, był wprawdzie wolniejszy, lecz górował teraz i pułapem, i zwrotnością. Być może mógł wycofać się z walki, znikając ponownie

w chmurach, a potem popędzić do domu. Przez pół sekundy rozważał prawdopodobnie taką możliwość, Voss był jednak pilotem myśliwskim, a walka wzburzyła w nim krew. Z pewnością nie wykazywał oznak wahania i pozostał na miejscu, manewrując i strzelając w każdy nadarżający się cel.

*Niemiecki trójpłatowiec znajdował się teraz w środku naszej formacji. Cudownie było patrzeć na to, jak był sterowany. Pilot zdawał się strzelać w nas wszystkich jednocześnie i mimo że dwa razy wszedłem mu na ogon, nie sposób było utrzymać się tam przez sekundę. Jego ruchy były tak szybkie i nieprzewidywalne, że nikt z nas nie potrafił utrzymać go na celowniku wystarczająco długo. (...) Zauważyłem trójpłatowiec na wierzchołku stożka z pocisków smugowych wystrzeliwanych z co najmniej pięciu maszyn równocześnie, a każda z maszyn miała po dwa kaemy.*

KAPITAN JAMES MCCUDDEN, 56. ESKADRA RFC

Voss walczył o życie i przy takiej przewadze przeciwnika pilotował instynktownie – nie było w tym momencie innego sposobu walki. Wszystko stanowiło cel. Szczęśliwa kula, która trafiła by w brytyjskiego pilota lub w silnik, jeden z brytyjskich samolotów, któremu kończyłoby się paliwo lub amunicja – wszystko to wciąż było możliwe, tak jak i to, że jakiś niemiecki towarzysz broni nadejdzie mu z pomocą. I rzeczywiście, porucznik Karl Menckhoff, lecący czerwonym Albatrosem z 3 Jasty, właśnie to uczynił. Ignorując przewagę liczebną przeciwnika i swoją słabą pozycję, zanurkował prosto w walkę, próbując osłonić ogon trójpłatowca. Voss przeszedł natychmiast z lotu czysto defensywnego do ponownego ataku. Menckhoff również był pierwszorzędny pilotem, lecz osłaniając Vossa, został zestrzelony przez Rhysa-Daviesa.

Teraz jednak walka przeniosła się na południowy wschód i zesła znacznie niżej ku ciemniejącej ziemi. Arthur Rhys-Davies wciąż toczył walkę na krótkim dystansie z trójpłatowcem. Voss, spowolniony ciągłym manewrowaniem, nie mógł już tracić wysokości i został zmuszony do lotu poziomego. Rhys-Davies strzelał z obu kaemów, gdy trójpłatowiec minął jego prawe skrzydło i zaczął lecieć nieregularnie, po czym zanurkował prosto ku ziemi. Niezależnie od tego, czy w chwili przechodzenia do lotu nurkującego był już martwy, czy też został ledwie ranny, Niemiec zniknął wraz ze swoim samolotem, który rozpadł się na tysiące kawałków na północ od Frezenburga, za brytyjskimi liniami.

Piloci z 56. Eskadry wiedzieli, że walczyli z jednym z najlepszych niemieckich lotników i nikt inny nie mógłby przeżyć walki z nimi wszystkimi. Brytyjscy piloci, uczestniczący w tej walce powietrznej, mieli na koncie ponad 80 zestrzelonych samolotów, jednak Werner Voss walczył z nimi przez 10 minut, uszkadzając pięć maszyn tak poważnie, że trzy musiały lądować przymusowo, a dwie zupełnie spisano na straty.

Jego ciało zidentyfikowano na podstawie znalezionych w kieszeni dokumentów i orderu Niebieskiego Maksa na szyi. Dowiedziawszy się o śmierci Vossa, Arthur Rhys-Davies powiedział: „Och, gdybym to mógł sprowadzić go na ziemię żywego”.

McCudden zgodził się z nim, pisząc później:

*Dopóki żyję, dopóty nie zapomnę podziwu dla tego niemieckiego pilota, który w pojedynkę walczył z siedmioma z nas przez dziesięć minut, przesyłając kilkoma pociskami wszystkie nasze maszyny.*

*Lata! cudownie, wykazując się wspaniałą odwagą.*

Nie ma lepszego epitafium dla pilota myśliwców.

Jedną z błędnych niemieckich kalkulacji w 1917 roku było wznowienie nieograniczonej wojny podwodnej, którą Niemcy uważali za jedyny sposób ekonomicznego pokonania Anglii i zakończenia blokady morskiej Niemiec. Ataki U-Bootów dostarczały mocnych argumentów tym kręgiem w Anglii i w Stanach Zjednoczonych, które chciały, aby Ameryka otwarcie przyłączyła się do wojny. Wypowiedzenie wojny przez USA 6 kwietnia 1917 roku nie było więc wielkim zaskoczeniem. W przeciwieństwie do czasów współczesnych, w których po wypowiedzeniu wojny następuje natychmiastowy atak z drugiego końca świata, w 1917 roku nic takiego nie mogło się wydarzyć. Stany Zjednoczone nie dysponowały czołgami, nie mówiąc już o samolotach, a armię miały tak małą, że największą jednostką był pułk. Nie posiadano też wtedy doświadczenia bojowego – wojny, jakie prowadzono z Kubą i z Meksykiem, trudno było tu uwzględnić.

W wymiarze indywidualnym Amerykanie uczestniczyli w wojnie od początku. Trzy różne ochotnicze grupy sanitarne dostarczały ludzi i pojazdów do francuskich dywizji liniowych<sup>25)</sup>. Inni, którzy chcieli walczyć, a nie jeździć ciężarówkami, przyłączali się bezpośrednio do brytyjskiego lub francuskiego wojska. Norman Prince i William Thaw byli Amerykanami mieszkającymi we Francji i mieli zamiar utworzyć oddzielną jednostkę lotniczą, składającą się z amerykańskich ochotników. Obaj zostali pilotami we francuskich siłach powietrznych i dostali przydział do różnych eskadr bojowych na froncie. Innym amerykańskim pilotem służącym we francuskim lotnictwie był Elliot Cowdin; dołączył do nich w grudniu 1915 roku.

---

25) Ernest Hemingway, E. E. Cummings, John Dos Passos i Dashiell Hammett – wszyscy byli kierowcami karetek.



*Plakat werbunkowy zachęcający do wstąpienia  
do Służby Powietrznej*

Paryż gościł kolonię amerykańskich ekspatriantów. Zwykle należeli oni do ludzi zamożnych, byli wśród nich przedsiębiorcy, artyści, literaci oraz studenci. Szpital Amerykański w Paryżu został założony przez dr. Edmunda Grosa i dostosowany do ich potrzeb. Kiedy wybuchła więc wojna, utworzył jednostkę transportową, która ostatecznie przekształciła się w American Field Service.

Amerykanie walczyli w Legii Cudzoziemskiej, ale ich narodowa tożsamość ginęła w tej formacji; byli po prostu jednostkami w olbrzymiej grupie. Dr Gros i jego współpracownicy marzyli o jakiejś innej formie służby, w której Amerykanie mogliby uczestniczyć, mimo że flagi Stanów

Zjednoczonych oficjalnie nie można było wziąć na wojnę. Ta idea stale im towarzyszyła. Kiedy więc zorientowali się, że wśród Amerykanów będących już we Francji i chętnych do pomocy w miarę swoich najlepszych możliwości znajdowali się ludzie, którzy opanowali sztukę latania w tym kraju, zaczęto opracowywać i rozwijać plan stworzenia specjalnego amerykańskiego korpusu lotniczego.



*Nieuport 11 przekazany amerykańskim ochotnikom z eskadry Lafayette'a*

18 kwietnia 1916 roku eskadra Nieuport 124, składająca się z siedmiu Amerykanów pod dowództwem francuskiego kapitana, Georges'a Thenaulta, została oficjalnie przekształcona w Escadrille Américaine. W odpowiedzi na niemieckie protesty nazwę zmieniono w listopadzie na Escadrille des Volontaires, a ostatecznie w grudniu 1916 roku na Escadrille Lafayette.

Wśród ochotników wywodzących się ze środowiska amerykańskich ekspatriantów byli szukający przygód studenci college'ów, najemnicy i kilku przestępców. Ochotnicy byli w większości patriotycznie nastawionymi młodymi ludźmi, którzy czuli, że Ameryka musi wziąć udział w wojnie. Wielu z nich zaczynało swą karierę wojskową w jednej ze służb sanitarnych, doszli potem jednak do wniosku, że wolą odpowiadać ogniem, aniżeli zginąć, prowadząc jakąś ciężarówkę. Inni wstąpili bezpośrednio do Francuskiej Legii Cudzoziemskiej, broniąc Szampanii i farmy Navarin podczas pierwszych bitew 1914 roku<sup>26</sup>).

---

26) Służba w Legii Cudzoziemskiej nie oznaczała utraty obywatelstwa. Z drugiej strony walczący dla Brytyjczyków zazwyczaj przybywali przez Kanadę i tracili swoje obywatelstwo.

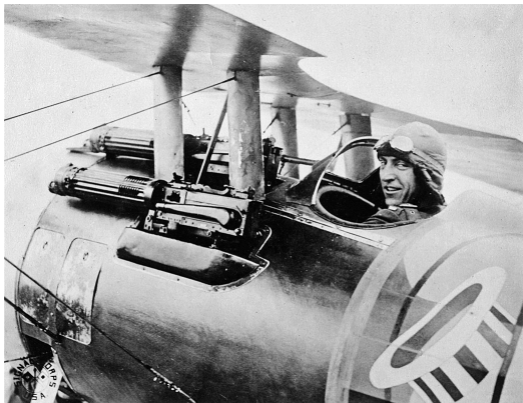
Do sprawowania nadzoru nad werbunkiem i zapewnienia prywatnego finansowania lotników wyznaczono komitet, w skład którego weszli prominentni finansisiści William Vanderbilt i J.P. Morgan. Zaangażowanie ochotników miało ogromną wartość propagandową, w chwili, gdy Ameryka była jeszcze oficjalnie niezdecydowana co do swojego udziału w wojnie. Żywiono nadzieję, że Escadrille Américaine pobudzi wyobraźnię i umysły. Przypadkowo większość członków komitetu posiadała rozległe posiadłości we Francji, a z rządem francuskim i przemysłem wiązały ich istotne relacje biznesowe<sup>27)</sup>. Mniej cyniczna motywacja mogła polegać na stworzeniu wyćwiczonej kadry doświadczonych w boju pilotów, których mogłoby wykorzystać amerykańskie wojsko, gdy w końcu Stany Zjednoczone przystąpią do wojny.

---

27) J.P. Morgan udzielił w 1915 roku francuskiemu rządowi pożyczki w wysokości 50 milionów dolarów (przypięcioprocentowej stopie). Vanderbilt poczynił poważne inwestycje we Francji, posiadał zamek i słynną hodowlę koni pod Deauville w Normandii.

Ci młodzi ludzie, jakiegokolwiek były ich pobudki, nie musieli służyć. Spośród 269 ochotników 169 stanowili studenci z dobrych rodzin o różnym poziomie zamożności. 35 studiowało na Harvardzie, kolejnych 42 w Yale, Princeton czy też Dartmouth. Norman Prince był absolwentem Harvard Law School i praktykującym prawnikiem w Chicago. Jego ojciec był finansistą i bankierem inwestycyjnym, który dorobił się olbrzymiej fortuny na kolejach i składowiskach. Inni mogli pochwalić się podobnymi historiami. Krótko mówiąc, mogli wieść beztrudne, bezpieczne życie, jednak zdecydowali się na coś innego. We wszystkich z nich było coś, co sprawiło, że zaczęli latać.





*Eddie Rickenbacker, siedzący w Nieuportcie 28 z przesuniętymi kaemami.  
Kpt. Rickenbacker stał się amerykańskim asem z największą liczbą uznanych zwycięstw*

Aby uporać się z napływem ludzi, w połowie 1916 roku utworzono Francusko-Amerykański Korpus Lotniczy, który miał rozdzielić ochotników po francuskich jednostkach<sup>28)</sup>. Ostatecznie 179 amerykańskich pilotów przydzielono do ponad 90 różnych francuskich eskadr. Wydział Lotniczy Amerykańskiego Korpusu Łączności odzyskał 128 z nich po przystąpieniu Ameryki do wojny w 1917 roku. 63, w tym Norman Prince, zginęło w trakcie działań wojennych.

---

28) Powstał z niego później Lafayette Flying Corps.

Późnym latem 1917 roku Niemcy regularnie już przegrywały wojnę na części zapasowe i samoloty. Luftstreitkräfte zaczęły nieoficjalnie łączyć swoje Jagdstaffeln (eskadry), by sprostać falom alianckich samolotów. Postanowiono teraz zorganizować jednostki myśliwskie w Jagdgeschwader (JG, pułki), z 4 Jastami tworzącymi grupę; dowództwo nad JG 1 przejął Manfred von Richthofen.

Od razu przystąpił do wprowadzania zmian. „Baron”, który od dawna był głośnym przeciwnikiem stosowania kamuflażu, kazał pomalować swój własny samolot na jaskrawą czerwień.

Miało to po części pomagać jego pilotom w zidentyfikowaniu go, a po części stanowić wyzwanie dla wroga. Pilotom wolno było stosować indywidualne wzory barw, chociaż każda Jasta sama wyróżniała się własnym kolorem – wspomnijmy tu choćby o żółtych pokrywach silników Jasty 10. Pułk myśliwski JG 1 czasami jeździł też pociągami do miejsc, w których toczyły się bitwy, i rozbijał namioty na prowizorycznych lotniskach. Przewisko „Latający Cyrk” nawiązywało zarówno do pomalowanych na jaskrawe kolory samolotów, jak i do pociągów.

Niemcy walczyli w roju. Niebo, puste w jednej chwili, wypełniało się nagle nurkującymi wielobarwnymi samolotami. Pod względem taktycznym „Cyrk” mógł pokonać wszystkich – niezależnie od tego, jaką napotykał formację nieprzyjaciela, rozbijając ją samą przewagą liczebną. Oslaniani przez swoich skrzydłowych, niemieccy liderzy atakowali maruderów. Do pewnego stopnia to funkcjonowało, ale sygnały wizualne przekazywane przez dowódcę klucza sprawdzały się tylko przez pewien czas. Latanie w zwartych formacjach myśliwskich sprawiało, że skrzydłowi patrzyli tylko na swojego lidera, a nie na wroga – walki powietrzne mają tymczasem to do siebie, że toczą się szybko. Bez łączności radiowej nie było wówczas sposobu na koordynowanie walki, a wzajemne wsparcie szybko się kończyło. Jednak stale rosnąca liczba alianckich maszyn, wraz z ich techniczną przewagą, były w stanie sprostać taktyce stosowanej przez „Cyrk” – do końca 1917 roku Luftstreitkräfte straciły dziewięciu ze swoich najlepszych asów<sup>29)</sup>.

---

29) Między innymi Voss, Karl Allmenröder, Gontermann i Kurt Wolff.

24 czerwca DH-4 z 57. Eskadry został zestrzelony przez czerwonego Albatrosa D-V nad obszarem leśnym Polygon w południowo-zachodniej Belgii. Minęła właśnie 9 rano, kiedy Manfred von Richthofen, wróciwszy do służby po dłuższym urlopie, pociągnął drążek sterowniczy i oddalił się od smugi dymu – usatysfakcjonowany swoim 55. zwycięstwem. Nazajutrz RE-8 z 53. Eskadry został zaskoczony przez „Latający Cyrk” nieopodal Le Bizet, na południe od wzgórz Messines. „Baron” zestrzelił go, lecz jego patrol został z kolei zaatakowany przez formację pomalowanych zupełnie na czarno trójpłatowców Sopwith Triplanes.



*Escadrille Lafayette, lipiec 1917 roku. W pierwszym rzędzie m.in. maskotki eskadry, lwy Whiskey i Soda*

Był to osławiony „Czarny Klucz” z 10. (Morskiej) Eskadry dowodzony przez Raymonda „Collie” Collishawa. W czerwcu i lipcu zestrzelili oni ponad 80 niemieckich maszyn, tracąc tylko jednego pilota. Wydarzyło się to właśnie tego dnia. Podporucznik G.E. Nash pilotował Triplane N5376, zwany „Czarną Owcą”, i późnym popołudniem został strącony na wschód od górskiego grzbietu. Karl Allmenröder z JG 1, były student medycyny i dobry kolega „Barona”, przypisywał sobie to zestrzelenie<sup>30)</sup>.

---

<sup>30)</sup> Nash wręczystości przeżył i dostał się do niewoli.

„Czarny Klucz”, dotknięty tą stratą, dwa dni później ruszył na łowy, przechwytyjąc „Cyrk” nad Courtaï. Obie grupy myśliwców, niczym gniewne osy, zaczęły się ostrzeliwać, a walka powietrzna przesunęła się nad obszar lasu Polygon. Białe smugi kreśliły łuki na popołudniowym niebie, gdy Collishaw, lecąc na Black Maria, rozpoznał w pewnej chwili pomalowanego w zielone i czerwone pasy Abatrosa Allmenrödera. Collie wykonał gwałtowne przejście i puścił serię, po której niemiecki as, mający na swoim koncie 30 zwycięstw, zwałił się na plecy i runął dziobem w dół, by rozbić się pod Zillebeke. Reszta „Cyrku”, w tym von Richthofen, została rozproszona na cały dzień.

Kilka tygodni później ponad 100 samolotów spotkało się nad lasem Polygon. Od ziemi aż do wysokości około 18 tysięcy stóp samoloty Sopwith Pupy, Camele i Triplane’y toczyły walkę z nowymi myśliwcami Pfalz D-III i Albatros. Poniżej ostrzeliwały się dwumiejscowe samoloty, gdy pozostałe maszyny nurkowały, wirowały i rozbiły się na ciemniejszym niebie. Niespodziewa-

nie odnotowano zaledwie kilka potwierdzonych zestrzeleń – być może dlatego, że każdy uczestnik walki był bardziej zajęty uniknięciem kolizji.

Wybudowany przez Francuzów Nieuport 24 tego lata zaczął opuszczać linie produkcyjne, by zastąpić nader skutecznego Nieuporta 17. N-24, również zaprojektowany przez Gustave'a Delage'ego, miał dość unikalne zaokrąglone końcówki skrzydeł i większy silnik typu Le Rhône o mocy 130 KM. Niewiele szybszy od Nieuporta 17 samolot był użytkowany na dużą skalę przez British Royal Flying Corps oraz RNAS jako przejsiowy myśliwiec – do czasu, aż ich krajowy przemysł lotniczy nadrobił opóźnienia technologiczne.

SPAD VII został wprowadzony do służby pod koniec 1916 roku. Również i on miał zastąpić starzejące się Nieuporty. Louis Béchereau związany był ze SPAD (w 1917 roku skrót ten oznaczał Société pour l'Aviation et Ses Dérivés) od lat przedwojennych. Jego wczesne udoskonalenia kadłuba skorupowego oraz jego zewnętrznej powłoki doprowadziły do powstania mocnego, opływowego samolotu, który potrafił lepiej niż jego poprzednicy wytrzymać obciążenie związane z walką powietrzną. SPAD VII był dobrze wykonaną i stosunkowo zwrotną maszyną, przeznaczoną do walk powietrznych. Mimo że widoczność w dół była ograniczona, a kłopoty z chłodnicą przez cały okres użytkowania utrudniały chłodzenie, SPAD VII łączył w sobie wiele aktualnych udoskonaleń, stanowiąc udany kompromis między mocą, prędkością i wszechstronnością.

7 CZERWCA o 3.10 nad ranem wzgórze Messines na południe od Ypres zniknęło w eksplozji tak wielkiej, że można ją było odczuć po drugiej stronie kanału La Manche w Londynie. Pomimo wód gruntowych i pokładów błękitnej gliny Brytyjczykom udało się wypełnić materiałami wybuchowymi 19 wydrążonych pod wzgórzem tuneli. Atak II Korpusu ANZAC oraz IX i X Korpusu wojsk brytyjskich został poprzedzony tygodniowym przygotowaniem artyleryjskim, w czasie którego zużyto 3,5 miliona pocisków.

Generał Sir Herbert Plumer, bardzo kompetentny dowódca 2. Armii Brytyjskiej, posiadał precyzyjne mapy terenu i przy pomocy inżynierów, w oparciu o dostarczone przez RFC zdjęcia lotnicze, naniósł na nie 90 procent niemieckich stanowisk artyleryjskich. Wycelował również dokładnie swoje działa (jedno na każde siedem jardów frontu) i dokonał rozpoznania wysuniętych pozycji, na które miała się przemieścić artyleria po rozpoczęciu ataku. W połączeniu ze wsparciem lotniczym oznaczało to, że piechota nigdy nie będzie pozbawiona artyleryjskiej osłony. Brytyjskie lotnictwo atakowało niemieckie okopy, zwalczało wrogie balony obserwacyjne i myśliwce, a za dnia bombardowało lotniska w okolicy Courtrai.

Rezultat natarcia był niejednoznaczny. Obie strony poniosły porównywalne straty, wyniosły one około 25–28 tysięcy Niemców, 24 562 Brytyjczyków, Kanadyjczyków oraz żołnierzy ANZAC. Zdobyto kilka kluczowych pozycji, które umożliwiły Brytyjczykom poszerzenie linii zaopatrzeniowych. Natarcie pozwoliło generałowi Plumerowi i jego kolegom rozpoznać słabe punkty niemieckiej obrony i w ten sposób doprowadziło do trzeciej bitwy pod Ypres.

Nowi piloci RFC przeszli swój chrzest bojowy. Usunięto też wady techniczne w maszynach typu SE-5, Triplane i Camel. Dopracowano również taktykę misji wsparcia dla jednostek lądowych i sposoby atakowania okopów – miało to kluczowe znaczenie dla dalszych sukcesów alianckiej piechoty. Udoskonalono także systemy łączności, wykorzystując kolorowe materiały

i flary. Samoloty dwumiejscowe w nieoceniony sposób skorzystały na wprowadzeniu zestawów komunikacji bezprzewodowej i mogły bezpośrednio porozumiewać się z jednostkami naziemnymi. Jednak tak wielu generałów przywykło do bezsensownych masowych ataków piechoty, typowych dla sposobu prowadzenia działań na froncie zachodnim i toczącej się tam wojny pozycyjnej, podczas gdy idea skoncentrowanych ataków opartych o skoordynowane współdziałanie różnych formacji oraz typów broni jeszcze się nie przyjęła.

Wyjątkiem był sir Herbert Plumer, uzdolniony generał i człowiek o umyśle otwartym na kwestie taktyczne. Plumer zrozumiał istotną słabość niemieckiego systemu obrony. Z założenia Linia Hindenburga miała stanowić rodzaj ruchomej i zarazem głębokiej obrony. Zamiast walczyć do ostatniego żołnierza, obrońcy mieli się raczej wycofywać, wciągając atakujących aliantów w „maszynkę do mielenia mięsa”, jaką tworzyła niemiecka artyleria i świeże rezerwy. Fortel Plumera polegał na tym, aby nie penetrować niemieckich linii na tyle głęboko, aby spowodować niemiecki kontratak.

W ciągu suchych, wrześnieowych miesięcy Plumer zgromadził wystarczające ilości artylerii, aby wzdłuż okopów co pięć metrów postawić działo. Sam ostrzał artyleryjski też uległ zmianie. Obszar ataku podzielony został na pięć stref, każda o głębokości 200 jardów, i zaczynał się od ostrzału szrapnelami pierwszego odcinka. Następną strefę ostrzeliwano z amunicji odłamkowo-burzącej, trzecią zaś ogniem pośrednim z karabinów maszynowych, a dwie kolejne znowu pociskami odłamkowo-burzącymi. W ten sposób powstał głęboki na pół mili obszar zniszczenia, w obrębie którego zużyto 3,5 miliona pocisków artyleryjskich. Bitwa o drogę Menin, okazała się wielkim sukcesem i w pełni zaskoczyła Niemców. Żołnierze Plumera zatrzymali się po zajęciu pierwszych celów. Zaczęli się okopywać i umacniać swoje pozycje. W tym czasie podciągnięto własną artylerię. Niemcy nie kontratakowali i sześć dni później alianci ponownie ruszyli do natarcia.

W trakcie tej bitwy oraz kilku mniejszych starć, które nastąpiły później, francuskie lotnictwo i RFC wypatrywały stanowiska wrogiej artylerii, bombardowały niemieckie pozycje oraz ostrzeliwały z broni maszynowej linie zaopatrzenia. Ich przeciwnikami były Albatrosy i myśliwce Pfalz wspierane niestety również przez trójpłatowce Fokker Dr 1. Wzorowane na zdobywczych maszynach Sopwith posiadały te same zalety: niewielką masę i znaczną manewrowość. Fokker dodał dwa zsynchronizowane kaemy Spandau z centralnie przymocowanymi do drążka sterowego spustami. W ten sposób pilot, siedząc w kabinie, mógł celować całym samolotem niczym karabinem. Niestety, Fokker zainstalował w samolocie również silnik gwiazdowy o mocy 100 KM. Trójpłatowiec rozwijał maksymalną prędkość zaledwie 100 mil/h, czyli o 30 mil/h mniejszą od SE-5. Mimo niewielkiej powierzchni nośnej skrzydeł i małej masy, samolot posiadał doskonale parametry wznoszenia.

Fokkery Dr 1 pojawiały się nad frontem pod koniec września wraz z Jastą 10 oraz Jastą 11 i natychmiast zaczęły zestrzeliwać maszyny aliantów. Werner Voss we wrześniu, w ciągu ostatnich 20 dni swojego życia, strącił 11 samolotów przeciwnika. Manfred von Richthofen również pojawił się w tych statystykach, zestrzeliwując Sopwith Pup'a i RE-8 na początku miesiąca.

Jednak trójpłatowiec narażony był także na uszkodzenia skrzydeł. Wynikało to z braku lakierni na dźwigarach skrzydeł, co osłabiało je w wypadku zawilgocenia, do którego często dochodziło na froncie zachodnim. Porucznik Heinrich Gontermann, lotniczy as z 39 zestrzeleniami

na koncie i dowódca eskadry Jasta 15, zginął, gdy jego trójplatawiec rozpadł się podczas lotu. Rok 1917 dobiegał końca, kiedy zmodyfikowane i wzmocnione wersje tych maszyn zaczęły pojawiać się w niemieckich eskadrach.

3 października zaczęło padać i Flandria zmieniła się w wielką, podziurawioną pociskami kałużę błota. Plumer zamierzał więc wstrzymać ofensywę, wiedząc, że zniszczony system odwodniający uniemożliwił poruszanie się w całym regionie. Pogoda utrudniała prowadzenie operacji wsparcia lotniczego, a bez zdjęć lotniczych lub wskazywania celów dla artylerii wszelkie kolejne natarcia skazane były na niepowodzenie. Mimo to generał Haig, głównodowodzący sił brytyjskich, nakazał kolejny atak, by w ten sposób wykorzystać sukcesy Plumera. Wiedząc o reakcji Lloyd George'a na wieść o ponoszonych stratach, Haig nadal szafował życiem żołnierzy, atakując Passchendaele od północnej flanki.

Miejsce to miało zaiste stać się doliną męki<sup>31)</sup>.

---

31) Passchendaele oznacza po flamandzku Dolinę Męki Pańskiej (przyp. tłum.).

Wykonanie zadania od początku było niemożliwe. Błoto sprawiło, że piechota praktycznie nie mogła się poruszać, nie mówiąc już o ciężkiej artylerii. Nawet, jeśli działa oddawały strzał, to pociski – często nie eksplodując – znikaly w namokniętej ziemi. Żołnierze ANZAC przebili się do umocnionych stanowisk niemieckich karabinów maszynowych, skąd zostali jednak odrzuceni, pozostawiając rannych towarzyszy dosłownie tonących w błocie. Kanadyjczycy spróbowali zaatakować 26 października, a potem jeszcze raz, cztery dni później. Na początku listopada, po stracie 16 tysięcy ludzi, ostatecznie udało się zająć wzgórze Passchendaele i wreszcie zakończyć trzecią bitwę pod Ypres.

362 tysiące żołnierzy ententy poległo na froncie zachodnim w 1917 roku. Prawie milion odniosło rany, zginęło bez wieści lub zostało wziętych do niewoli – wszystko to w zamian za zdobycie około pięciu mil terenu i bez perspektyw na zakończenie wojny.

NADCHODZĄCY ROK 1918 miał być decydujący. Wiele się zmieniło. Niemcy zostały na placu boju same, gdy Austro-Węgry pogrążyły się w ruinie, a imperium otomańskie okazało się wdmuszką. Ale ententa też różniła się od tej z roku 1914. Car Mikołaj wraz z rodziną został uwięziony, a bolszewicy kontrolowali Rosję, która praktycznie wypadła z wojny. Włochy były bezsilne i niepewne.

Stany Zjednoczone przystąpiły wprawdzie do wojny, ale musiały minąć miesiące, zanim ich wkład mógł okazać się znaczący. W praktyce ententa nadal składała się z Wielkiej Brytanii i Francji. Po zaprzysiężeniu Georges'a Clemenceau na premiera Francja zaczęła odzyskiwać motywację. Przywódcy Niemiec mieli świadomość, że należało działać natychmiast. Jeśli tylko pozwoliłyby na to warunki pogodowe, trzeba było uderzyć na zachodzie. Cios powinien być wystarczająco silny, aby zmusić aliantów do negocjacji, zanim Amerykanie przytłoczą Niemców masą swoich żołnierzy. Pod koniec 1917 roku nowy szef sztabu ogłosił, że bolszewicy w Moskwie pragną zawarcia separatystycznego pokoju. W okresie Bożego Narodzenia zostało podpisane

30-dniowe zawieszenie broni na froncie wschodnim. Po wyeliminowaniu Rosji Ludendorff mógł teraz rozpocząć przygotowania do ostatniej wielkiej ofensywy na zachodzie, która miała zakończyć wojnę.

Operacja o kryptonimie „Michael”, nawiązująca do postaci archanioła Michała, patrona Niemiec, zakrojona była na wielką skalę. 3,5 miliona żołnierzy zgromadzonych w 191 dywizjach znajdowało się w pełnej gotowości do ataku. 44 dywizje określone były jako dywizje szturmowe, a służący w nich żołnierze zostali wyćwiczeni, zgodnie z metodą opracowaną przez generała Hutiera, w przeprowadzaniu szybkich natarć. Ataki te miała poprzedzać skoncentrowana nawała ognia, która torowałaby im drogę przez rozbite linie przeciwnika. Zadanie oddziałów szturmowych polegało na przebiciu się na tyły wroga i obejściu umocnionych pozycji przeciwnika, które po ich odcięciu miały być stopniowo zniszczone przez poruszającą się wolniej piechotę liniową.

21 marca o 5.00 nad ranem 6473 niemieckie działa otworzyły ogień w kierunku brytyjskich i francuskich linii. Gaz, pociski odłamkowe i szrapnele zwały się na pierwszą linię okopów, by potem przesunąć się w głąb alianckich pozycji. Artyleria, podobnie jak nadciągająca niemiecka piechota, nie została wykryta przez alianckie rozpoznanie lotnicze, ponieważ Niemcy poruszali się nocą. Około 10 tysięcy pociągów, również pod osłoną nocy, zwoziło w pobliże frontu amunicję, żywność i wyposażenie. Oddziały szturmowe już na kilka dni przed planowaną ofensywą zostały skoncentrowane. Nikt po stronie alianckiej nie zorientował się o przygotowanej ofensywie. Zaskoczenie było więc całkowite.

Przez ponad pięć godzin niemieckie działa bombardowały brytyjskie pozycje, niszczyły zwoje drutu kolczastego, powodowały zawalenie się okopów i rozrywały żołnierzy. Później nastąpiło pięć minut przeraźliwej ciszy, po której artyleria polowa i haubice ponownie otworzyły precyzyjnie skoordynowany ogień. Niemieccy szturmowcy wyłoniли się z mgły w bliskiej odległości od linii alianckich okopów, zdobywali stanowiska i omijali umocnione punkty oporu. W ciągu kilku godzin Brytyjczycy utracili blisko 50 batalionów oraz dziesiątki baterii artyleryjskich – ich 5. Armia została rozbita.



*Niemieckie działo przeciwlotnicze*

Silna mgła początkowo uniemożliwiła obu stronom użycie lotnictwa. Szczególnie irytujące było to dla nacierających Niemców, którzy utworzyli całe eskadry samolotów, udzielających wsparcia piechocie. Wsparcie z powietrza okazało się tak skuteczne, że dawne Schutzstaffeln, czyli eskadry eskortowe, zostały przemianowane w Schlachtstaffeln, czyli eskadry bitewne. Ich nazwa dokładnie odpowiadała ich przeznaczeniu. W chwili rozpoczęcia operacji, znanej również jako Kaiserschlacht,<sup>32)</sup> Niemcy oddelegowali 27 spośród 38 eskadr szturmowych do walki przeciwko Brytyjczykom. Jednak ta sama mgła, która skrywała atakujących, również uziemiła samoloty typu Hannover i Halberstadt.

---

32) W tłumaczeniu: bitwa cesarza.

Junkers J-1, będący zupełnie nową konstrukcją, miał ważące tysiąc funtów opancerzenie,



dwa karabiny maszynowe i zestaw do komunikacji bezprzewodowej. Samolot mógł zostać rozłożony na cztery główne części i przetransportowany wedle potrzeby w dowolne miejsce. Ośmioosobowy personel naziemny mógł w ciągu sześciu godzin złożyć go z powrotem. Blechesel, czyli metalowy osioł, jak go przezywano, ważył 4700 funtów i był pierwszym produkowanym masowo samolotem w całości wykonanym z metalu. Praktycznie nie można było go zestrzelić.

Późnym popołudniem niebo się przejaśniło i samoloty po obu stronach frontu wzbily się w powietrze. Niemcy mieli świadomość, że szok, zaskoczenie i skuteczność ich ataku będą musiały szybko wyrównać przewagę liczebną i logistyczną aliantów. Niemieckie Luftstreitkräfte mogły zgromadzić około 1350 samolotów we wszystkich trzech sektorach frontu zachodniego. Alianci w tym czasie mieli do dyspozycji co najmniej 3500 maszyn.

Brytyjska odpowiedź polegała po prostu na kontratakowaniu wszystkimi dostępnymi siłami. Samoloty rozpoznawcze, które nigdy nie wykonywały lotów szturmowych, zostały nagle skierowane do wspierania wojsk naziemnych. Większość pilotów nie miała doświadczenia w przeprowadzaniu tego typu działań, nigdy ich też nie ćwiczyła, ale sytuacja była dramatyczna, więc Camele i SE-5, załadowawszy uzbrojenie, ruszyły do boju. Bomby Coopera, ze swoim niewielkim 25-funtowym ładunkiem wybuchowym, przenoszone były pod skrzydłami. Brytyjskie lotnictwo tylko pierwszego dnia zużyło 28 tysięcy sztuk amunicji do karabinów maszynowych i zrzuciło 15 ton bomb.

Nikt jeszcze nie skonstruował celowników bombowych ani też nie opracował skomplikowanych parametrów dostarczenia i zrzucenia bomb, które pojawiły się w późniejszych latach, więc piloci zrzucali je na chybił-trafił. Zauważyli, że jeśli tylko zbliżyli się dostatecznie blisko do wielkich skupisk żołnierzy i pojazdów transportowych, to nie mogli spuścić. Brytyjczycy często latali tak nisko, że niemieckie działa przeciwlotnicze nie mogły nawet dostatecznie obniżyć swoich łuf, aby oddać strzał.

*Samoloty Anglików wydawały się wszechobecne i starały się zatrzymać natarcie. Zazwyczaj leciały zbyt nisko, strzelając ze wszystkich kaemów. Nigdy nie wznosiły się wystarczająco wysoko, żebyśmy mogli w nie wycelować. Praktycznie nie było szans, żeby zestrzelić tak szybko poruszający się cel. Natomiast istniało wielkie ryzyko ostrzelania własnych żołnierzy i obsypania ich odłamkami. (...) Ci lotnicy z RFC ciągle nurkowali, nie zważając na zagrożenie.*

PORUCZNIK FRITZ NAGEL, NR. 82 K-FLAK<sup>33)</sup>

---

33) Skrót od: Fliegerabwehrkanone lub Flugabwehrkanone.

Podobnie jak w przypadku wielu wcześniejszych ofensyw na froncie zachodnim, operacja „Michael” przebiegała początkowo z gigantycznymi postępami. Połączenie silnej mgły, dobrze skoordynowanego Feuerwalze (walca ogniowego) i działania oddziałów szturmowych miało dla obrońców dramatyczne konsekwencje. Nadmiernie rozciągnięte brytyjskie linie zaopatrzono-

we, o czym ostrzegano Haiga, nie wytrzymały. Niemcy z zaskoczeniem odkryli wołowinę, bekon i papierosy marki Woodbine zgromadzone w wielkich ilościach. Ponadto znaleziono wełniane ubrania, prawdziwą gumę, płaszcze przeciwdeszczowe, kakao i likier – wszystko to, czego sami od dawna nie mieli, i czego, jak im mówiono, brakowało również żołnierzom ententy. Wzdłuż całego południowego odcinka frontu Brytyjczycy zostali odrzuceni w kierunku Sommy. Niemcy przekroczyli rzekę niedaleko kanału Crozat i w sobotę rano, 23 marca, po wdarciu się na głębokość 20 mil alianci znaleźli się w niebezpiecznej sytuacji. Francuzi posłali na północ 13 dywizji, ale nie mogli skierować ich więcej, ponieważ spodziewali się ataku również na swoim odcinku frontu. Tempo brytyjskiego odwrotu było większe od szybkości, z jaką podążali na północ Francuzi, tak więc nie doszło do połączenia sił.

Prawdziwym zagrożeniem dla aliantów byłaby utrata Amiens. Gdy spoglądało się na miasto z lotu ptaka, Amiens wyglądało niczym wielkie koło ze szprychami linii kolejowych i dróg, rozchodzącymi się promieniście we wszystkich kierunkach. Jeżeli Niemcom udało się zająć miasto, wówczas cały front zostałby sparaliżowany. Amiens stanowiło de facto punkt krytyczny brytyjskich i francuskich linii zaopatrzeniowych oraz ich słabe ogniwo. Gdyby doszło do jego zdobycia, wówczas cały front zostałby przerwany.

Ale Ludendorff nie zaatakował.



*Rozstawiony przez „Czerwonego Barona” trójpłataowiec Fokker A1*

Zanim ocenimy go zbyt surowo, warto pamiętać, że dokładne rozpoznanie na polu bitwy

zawsze jest problematyczne. Dysponując ograniczoną łącznością i bez pełnego obrazu pozostałych sił ententy, prawdopodobnie nie dostrzegł szansy, jaka się nadarzyła. Mógł zostawić swoją prawą flankę zakotwiczoną we Flandrii i ruszyć prosto na Amiens, rozdzielając w ten sposób Brytyjczyków od Francuzów. Jeśli 7. i 1. Armia na jego lewym skrzydle ruszyłyby prosto na Paryż, to Francuzi oddaliby wszystko za obronę swojej stolicy. Ludendorff mógłby wówczas uderzyć swoim centrum w kierunku wybrzeża i okrążyć wszystkie brytyjskie siły ekspedycyjne. Zagrożony Paryż i przyparci do morza Brytyjczycy stanowiliby doskonałą kartę przetargową dla wynegocjowania pokoju i zakończenia wojny.

Na szczęście, tak jak i w 1914 roku, Niemcy nie potrafili wykorzystać przełamania frontu. Pancerny blitzkrieg, który będzie charakteryzował strategię niemieckiej armii w przyszłej wojnie, jeszcze nie istniał. Większość ekwipunku transportowano przy pomocy koni, których brakowało. W Niemczech już dawno skończyła się guma i żałośnie niewielka liczba pojazdów, jaką posiadali, jeździła na stalowych obręczach. Jednak nawet wtedy niewiarygodne rozdźwięki i machinacje pomiędzy francuskimi i brytyjskimi przywódcami, prawie doprowadziły Ludendorffa do zwycięstwa.

Okazało się to jednak niewystarczające i około 26 marca operacja „Michael” stanęła w miejscu. Brytyjczycy rzucili do walki 27 eskadr lotniczych w ramach bezpośredniego wsparcia powietrznego, a wyniki mówiły same za siebie. Następnego dnia samoloty zrzuciły 50 ton bomb i wystrzeliły z karabinów maszynowych w kierunku Niemców 300 tysięcy pocisków. Niemieckie lotnictwo cierpiało te same braki w zaopatrzeniu, które gnębiły wojska lądowe. Paliwo, amunicja i części zamienne, to wszystko trzeba było dowozić na pierwszą linię frontu – co stanowiło logistyczny koszmar. Szczególnie paliwo stało się problemem krytycznym.

Kwiecień był miesiącem niespokojnym dla obu stron. Chociaż Kaiserschlacht jeszcze się całkiem nie zakończyła, Brytyjska Rada Wojenna postanowiła 1 kwietnia 1918 roku zrealizować swoje plany dotyczące połączenia Królewskiego Korpusu Lotniczego i Królewskiej Morskiej Służby Lotniczej. Proponowano takie rozwiązanie już jesienią 1916 roku i pod wieloma względami miało ono sens. Istnienie jednej formacji uprościłoby planowanie, wymagania sprzętowe, szkolenie i strukturę dowodzenia. Mający powstać niezależny rodzaj sił zbrojnych Royal Air Service (Królewska Służba Lotnicza) byłby również wolny od sprzecznych priorytetów wojsk lądowych oraz floty i mógłby się w pełni poświęcić zadaniom typowym dla sił powietrznych.

Ale moment został wybrany niefortunnie<sup>34)</sup>. Minowanie Harolda Harmswortha na ministra lotnictwa z pewnością musiało wywołać konflikt z Hugh Trenchardem. Harmsworth, noszący również tytuł barona Rothermere, był założycielem londyńskich gazet „Daily Mail” i „Daily Mirror” – odniósł wielki sukces jako biznesmen, ale nigdy nie służył w wojsku<sup>35)</sup>. Trenchard, który nigdy nie chciał zostać szefem sztabu nowo powstałego RAF-u, zrezygnował na znak protestu. Kilka tygodni później Rothermere poszedł w jego ślady.

---

34) 1 kwietnia 1918 roku był prima aprilis.

35) Wszyscy trzej jego synowie walczyli w I wojnie światowej. Dwóch starszych poległo.

Jak często bywa, ludzie służący w lotnictwie na poziomie taktycznym, dalej po prostu robili swoje, niezależnie od głupoty lub krótkowzroczności przełożonych. Piloci RAF-u nadal latali i walczyli, a marszałek Francji, nowy naczelny dowódca wojsk alianckich, był przekonany, że niezależnie od sytuacji w Londynie, „pierwszym obowiązkiem lotnictwa bojowego jest wspieranie wojsk lądowych nieustannymi atakami przy użyciu bomb i karabinów maszynowych”.

Z początkiem kwietnia zakończyła się ostatnia niemiecka ofensywa, a wraz z nią rozwiały się szanse Ludendorffa na doprowadzenie do negocjacji pokojowych z pozycji siły. 9 kwietnia o 4.15 rano niemieckie działa zażrzmiały ponownie, lecz tym razem atak nadszedł dokładnie z kierunku, z którego oczekiwał go pierwotnie marszałek polny Haig – z Flandrii. Operacja „Georgette” została pomyślana jako błyskawiczne natarcie siłami niemieckiej 4. i 6. Armii w rejonie Ypres. Celem ataku było odepchnięcie od wybrzeża Brytyjczyków i zdobycie portów nad kanałem La Manche – Dunkierki i Calais. Nie tylko przerwałoby to linie zaopatrzenia z Anglii – utrata magazynów, baz naprawczych i treningowych oraz kluczowego węzła kolejowego praktycznie sparaliżowałaby brytyjski korpus ekspedycyjny.

Jeśli siły zgromadzone do tego natarcia zostałyby użyte w połączeniu z operacją „Michael”, Niemcy mogliby okrążyć wszystkie wojska brytyjskie we Francji i rozbić ententę. Przełom w natarciu miał miejsce z chwilą, gdy Portugalczycy okopani w rejonie Aubers załamali się natchmiast i uciekli na tyły. Efektem był ogólny pogrom, a kilka osłabionych brytyjskich dywizji nie mogło spowolnić tempa niemieckiego natarcia. Mgła ponownie uniemożliwiła RAF-owi wzbicie się w powietrze i Niemcy zyskali kilka mil terenu.

12 kwietnia pogoda się poprawiła, więc RAF wznowił loty. Na front powrócił również Mick Mannock. Przebywający w Anglii od stycznia, nie mógł się doczekać, kiedy powróci do walki. W marcu jego eskadra przesiadła się z samolotów treningowych na SE-5, a Mannock został dowódcą klucza. Świeżo po szkoleniu z zakresu taktyki myśliwskiej, przeprowadzonym w szkockim Ayr, 74. Eskadra wzięła intensywny udział w kwietniowych walkach. Mannock tego dnia miał zestrzelić parę Albatrosów D-V oraz trzech kolejnych Niemców do końca miesiąca.

Wstawał zimny ranek 21 kwietnia, wiał wschodni wiatr. Manfred von Richthoffen, za 11 dni miał obchodzić swoje 26. urodziny, wystartował z Cappy, prowadząc dwa klucze – po pięć maszyn w każdym.

Nieopodal niewielkiego miasta Hamel natknęli się na klucz starych samolotów zwiadowczych RE-8 i rzucili się na nie. Australijscy obserwatorzy oraz brytyjska obrona przeciwlotnicza otworzyli ogień do niemieckich maszyn. Zwróciło to uwagę kapitana Roya Browna z 209. Eskadry z Bertangles. Dowodził on drugim spośród trzech kluczy składającym się z pięciu Cameli, gdy wpadli na „Latający Cyrk” Richthofena.

Od początku walka toczyła się na bliskiej odległości. Opadając z 12 tysięcy stóp aż do ziemi, Fokkery Dr-1 i Albatrosy D-V wiły się i kręciły w tańcu z Camelami. W trakcie starcia Brown dojrzał czerwonego trójpłatowca przyssanego do ogona porucznika Wilfreda Maya. Przewracając się na plecy, Kanadyjczyk posłał długą serię w maszynę „Barona”, po czym podciągnął maszynę i się oddalił. Richthofen poszedł pionowo w dół i Brown więcej go już nie zobaczył.

To, co wydarzyło się potem, pozostało źródłem kontrowersji przez następne 90 lat. Porucznik May zniżył lot nad doliną rzeki Sommy i na wysokości czubków drzew gnał jak błyskawica w kierunku brytyjskich linii. Richthofen, co trudno jest wyjaśnić, podązał za nim. Wiedział, że

lot nad najeżonymi tysiącami karabinów okopami oznaczał niemal pewną śmierć, jednak nie zważając na wiatr spychający go głębiej za linie wroga, kontynuował samotny pościg.

May, którego jedyną troską było przeżycie następnych kilku minut, napisał później:

*Obniżyłem wysokość i lecąc tuż nad ziemią, musiałem przeskakiwać nad żywoplotami. Richthofen ciągle do mnie strzelał. Uratowały mnie moje niskie umiejętności. Sam nie wiedziałem, co robię, więc nie przypuszczam, aby Richthofen mógł przewidzieć moje zamiary.*

Trójplatawiec Richthofena rozbił się kilka minut później parę mil na zachód od miejsca głównej bitwy powietrznej. Osiadł na polu na południe od cegielni w St. Collette położonej przy drodze Bray-Corbie na północ od Sommy. Ciało „Czerwonego Barona” zostało wyciągnięte i poddane oględzinom przez zebranych w pobliżu żołnierzy, włączając w to dwóch młodych lekarzy wojskowych, którzy orzekli, że rana mogła zostać zadana wyłącznie z powietrza. Jednak obaj byli tylko lekarzami, a nie pilotami lub ekspertami sądowymi, więc jak doszli do swoich wniosków? Tego nikt nie wie. Inny z lekarzy, australijski pułkownik G.W. Barber, oficjalnie stwierdził później, że rana miała zostać „zadana pociskiem wystrzelonym z ziemi podczas przechylenia się samolotu na skrzydło”. Sama rana została dokładnie udokumentowana. „Czerwony Baron” zginął od pojedynczego pocisku, który wszedł w ciało poniżej jego prawej pachy, uderzył w kręgosłup, a odbijając się, przeszedł przez serce i wyszedł niedaleko lewego sutka. Dwa aspekty tego opisu przeczą teorii o strzale oddanym w powietrzu. Przede wszystkim Brown strzelał z góry, więc nie ma dobrego wytłumaczenia, jak pocisk mógłby trafić w Richthofena poniżej jego prawego ramienia. Jeśli nawet doszłoby do tego, to pocisk trafił w kręgosłup, a następnie rozerwał serce, co powinno spowodować niemal natychmiastową śmierć, uniemożliwiając pościg w dolinie Sommy na oczach tysięcy świadków.

Jedyną alternatywą, jaka nam pozostaje, jest ostrzał z ziemi – ale z której strony? Cały rejon zajęty był przez 3. Dywizję Australijską, szczególnie wzniesienie Morlancourt, biegnące na północ od Sommy do rzeki Ancre. Wszyscy świadkowie mówią tylko o dwóch samolotach, które leciały nad rzeką. Czerwony trójplatawiec znajdował się około 20 jardów za Camelem i strzelał krótkimi, kontrolowanymi seriami. Trudno sobie wyobrazić, aby czynił to śmiertelnie ranny pilot.

May skreślił wraz z korytem Sommy nieopodal Corbie, a Richthofen ściał zakręt, przeskakując nad wzgórzem. Ustawione tu dwa stanowiska karabinów maszynowych należące do 53. Baterii otworzyły ogień. Strzelec Robert Buie raportował:

*Rozpocząłem ostrzał równymi seriami. Jego samolot kierował się na wprost i nieco na prawo ode mnie. Po dwudziestu nabojach wiedziałem, że moje kule trafiały w prawą stronę samolotu oraz jego przód, ponieważ wyraźnie widziałem, jak odpadały od niego fragmenty. Jednak Richthofen wciąż strzelał z obu kaemów do porucznika Maya. Potem, na chwilę zanim skończyła mi się amunicja, w odległości 40 jardów karabiny maszynowe Richthofena gwałtownie zamilkły.*

Australijczycy strzelali w przód trójplatawca i wyraźnie widzieli trafiające w samolot pociski. Nic dziwnego, skoro wystrzelali cały magazynek z odległości 200 jardów. Jednak było praktycz-

nie niemożliwym, aby śmiertelna rana została zadana z tej pozycji. Aczkolwiek można być prawie pewnym, że strzelcy trafili w osłaniający „Barona” silnik i zmusili go do przerywania walki. Późniejsze zdarzenia, jak wynika z raportu Buie’a, prawie w pełni to potwierdzają:



*Wrak strąconego niemieckiego Albatrosa*

Natychmiast zauważyłem nagłą zmianę w odgłosie pracy silnika, gdy samolot przelatywał na wysokości poniżej 50 stóp nieco na prawo od naszej pozycji. Maszyna znacznie zmniejszyła prędkość i śmigło obracało się już wolniej, ale pilot wciąż zdawał się ją kontrolować. Potem zarzuciło samolotem na prawo, a potem znowu w lewo i maszyna, stopniowo tracąc wysokość, osiadła niedaleko opuszczonej cegielni, 400 jardów od drogi Bray-Corbie.

Gdyby „Czerwony Baron” został ranny wcześniej, na skutek ognia z powietrza lub z ziemi, wówczas zginąłby w ciągu około minuty. Jeśli trójpłatowiec zostałby trafiony wcześniej, to Richthofen z pewnością przerwałby pościg i próbował dotrzeć do własnych linii. Wydaje się, że w chwili minięcia wzgórza chciał właśnie to uczynić. Zapewne zamierzał skrócić na wschód, w kierunku dającego schronienie i odległego o niecałe 10 mil swojego lotniska. Jednak będąc na tak małej wysokości i do tego z uszkodzonym silnikiem, natychmiast się zorientował, że nie da rady. Skręcając nieco w lewo i omijając drzewa, nakierował się na pole w pobliżu biegnącej ze

wschodu na zachód drogi.

Zgodnie z relacją Buie'a, maszyna ciągle zdawała się być pod kontrolą. Oczywiście mógł tak stwierdzić, aby się uwiarygodnić, ale zdaniem świadków czerwony trójpłatowiec wylądował prawidłowo – nie doszło do zderzenia z ziemią. Jest więc całkiem możliwe, że po wylądowaniu nieopodal cegielni Richthofen wciąż żył, a nawet nie był ranny. Niniejsza relacja pochodzi z oryginalnego listu majora L.E. Beavisa, byłego dowódcy 53. Baterii Artylerii Polowej, wchodzącej w skład Australijskich Sił Imperialnych, który znajdował się na wzgórzu Morlancourt owego ranka 1918 roku:

*Jako oficer dowodzący 53. Baterią, 5. Dywizji, jestem bezpośrednio związany z twierdzeniem, że jeden z dwóch przeciwnotycznych karabinów maszynowych Lewis z naszej baterii, odpowiedzialny był za zestrzelenie Richthofena. Byłem bliskim naocznym świadkiem tych wydarzeń i gdy przeniesiono do mojej ziemianki wyciągnięte z samolotu ciało Richthofena, zanim zgłosił się po nie RAF, nie miałem żadnych wątpliwości co do tożsamości lotnika.*

Kto więc zabił „Czerwonego Barona”?

Peter Hart w swojej doskonałej książce *Aces Falling* pisze:

*Z braku poważnych dowodów, które by temu przeczyły, zawsze w sentymentalny sposób woląłem wierzyć, że strzelcem był Brown, i że Richthofen spędził ostatnią minutę swojego życia, tak jak zapewne by tego pragnął, starając się zestrzelić swój 81. samolot. Nigdy się tego nie dowiemy i po tylu latach nie można być dogmatycznym w tej kwestii.*

Jest możliwym, że Brown trafił go swoją długą pojedynczą serią. Być może również jeden z żołnierzy oddał celny strzał z ziemi. Cedric Popkin służył w 24. Kompanii Karabinów Maszynowych. On także, wspólnie z R.F. Festonem, otworzył ogień do czerwonego trójpłatowca, gdy ten przelatował nad wzgórzem i zaczął skręcać w stronę niemieckich linii. Popkin wspominał:

*Gdy zbliżał się w moim kierunku, otworzyłem ogień po raz drugi i od razu zauważyłem, że moje kule osiągnęły cel. Maszyna gwałtownie się zakołysała, próbowała skręcić i zejść niżej, ale od razu się rozbiła. Odległość, która dzieliła moje stanowisko od miejsca upadku samolotu, wynosiła 600 jardów<sup>36)</sup>.*

---

36) „Zaraz po tym, jak zaistnieje pewne zdarzenie, staje się ono wieloma zdarzeniami, ponieważ miało ono wielu świadków, z których każdy opowiada swoją własną wersję”.  
(Tołstoj)

Popkin wyraźnie stwierdził w kolejnych wywiadach, że był w pełni przekonany, iż to jego ostrzał spowodował rozbite się samolotu. Nie uważał jednak, że to on zabił von Richthofena. Strzał z wyprzedzeniem oddany z odległości 600 jardów do lecącego na niskiej wysokości i ma-

newrującego celu wymagałby wielkich umiejętności albo dużo szczęścia. Ale mógł się zdarzyć.

W opinii autora, opartej na zeznaniach i w połączeniu z listem Beavisa, „Czerwony Baron” został zabity już po wylądowaniu. Teren wokół Saillly-le-Sec i Corbie był pasem ziemi niczyjej, a każdy pilot, który by tam wylądował, zostałby ostrzelany z obu stron. Naturalną reakcją każdego pilota w podobnej sytuacji byłoby opuszczenie samolotu, który tak bardzo zwracał na siebie uwagę. W tym wypadku niemieckie pozycje znajdowały się ćwierć mili na wschód. „Baron” mógł podnieść ręce, aby podciągnąć się na wspornikach i wyjść z kabiny. Odsłoniłby w ten sposób prawą pachę na zamierzony lub niezamierzony ostrzał z ziemi. Lekko odchylony w górę kąt rany wlotowej można wyjaśnić tym, że kokpit znajdował się kilka stóp nad ziemią i ponad strzelcem. Mógł to być także rykoszet. Nikt tego nie wie. Jednak bez względu na to, jak do tego doszło, Manfred von Richthofen, niemiecki „Czerwony Baron” i pierwszy as lotniczy, był martwy.



*Pogrzeb Richthofena z uczestniczącymi w nim przedstawicielami Australijskiego Korpusu Lotniczego*

Z największymi możliwymi honorami Królewskie Siły Lotnicze pochowały swojego największego wroga na cmentarzu w Bertangles. Później jego szczątki zostały ekshumowane i powtórnie pogrzebane wraz z 18 tysiącami innych Niemców w Fricourt. Bolko von Richthofen, naj-



młodszy brat „Czerwonego Barona”, w 1925 roku sprowadził jego szczątki do Berlina, gdzie pozostają do dziś.

Byli tacy, którzy go nienawidzili i tacy, którzy go kochali. Jego wrogowie, niezależnie od swoich osobistych doświadczeń, odczuwali do niego szacunek oraz bali się jego umiejętności – i słusznie. Richthofen stał się wzorcem, do którego wszyscy pozostali piloci byli przyrównywani. Zdytansowany, trochę formalny i chłodny „Czerwony Baron” był produktem swojego pochodzenia i czasów, w których żył. Jak powiedział kiedyś Napoleon: „Prusy wykuły się z kuli armatniej”. Z pewnością opinia ta dotyczy Manfreda von Richthofena, który przede wszystkim był pilotem myśliwskim.

W pewnym sensie jego śmierć była też śmiercią niemieckiego lotnictwa. Jeśli wypadki potoczyłyby się zgodnie z niemieckimi planami, to mogłoby się ono jeszcze odrodzić. Ernst Udet lub Josef Jacobs wypełniliby powstałą pustkę. Ale na tym etapie Wielkiej Wojny Richthofen był kimś więcej niż tylko znakomitym pilotem myśliwskim. Stał się bohaterem narodowym, symbolem koniecznie potrzebnym dla znużonych wojną Niemiec – symbolem, który ententa z równą determinacją starała się zniszczyć.

# CIEMNOŚĆ USTĘPUJE



SOPWITHSNIPE

– Mam nadzieję, że smażył się aż do samej ziemi.

Mick Mannock głośno narzekając, odwrócił się od grupy oficerów RAF-u zgromadzonych w kantine. Wszyscy wiedzieli o śmierci Richthofena i pili na cześć swojego wroga. Mannock tego nie znośił. Pod koniec kwietnia, gdy trwała jeszcze operacja „Georgette”, zestrzelił swój 21 niemiecki samolot i wręcz fanatycznie pragnął kolejnych zwycięstw.

W ciągu następnych pięciu tygodni zgłosił zestrzelenie kolejnych 23 maszyn, w tym czterech tego samego dnia. Niemieckie lotnictwo ponosiło straty, ginęli najlepsi piloci, ale w żadnym razie nie zostało jeszcze pokonane. Jednak jego los, tak jak w przypadku wszystkich pozostałych sił powietrznych, był ściśle związany z wydarzeniami, jakie rozgrywały się na ziemi.

29 kwietnia zakończyła się niemiecka ofensywa, a porty nad kanałem La Manche pozostały w rękach aliantów. Plan Ludendorffa polegał na ciągłych atakach wzdłuż linii frontu, które miały wyczerpać rezerwy ententy. Mógłby wówczas uderzyć na Paryż oraz zaatakować Brytyjczyków na północnym odcinku frontu. Choć sytuacja nie była idealna, to jednak Niemcy dalecy byli od klęski. Linia Hindenburga nadal trzymała się mocno i bezpośrednio odgradzała aliantów od niemieckiej granicy. Wszystkie walki toczyły się poza terytorium Niemiec i dopóki fortyfikacje wytrzymywały napór wroga, ojczyzna była bezpieczna. Naczelne Dowództwo uważało Linie Hindenburga za swoisty falochron, o który miały rozbić się armie aliantów.

Być może takie założenie sprawdziłoby się w 1916 roku, ale wiosną 1918 roku wiele kwestii wyglądało już inaczej. Czołgi, chociaż wciąż prymitywne, zaczęły odgrywać coraz większą rolę w walkach na froncie zachodnim. Lotnictwo wyrosło z okresu bycia cyrkową atrakcją i stało się czynnikiem w decydujący sposób zwiększającym efektywność wojsk. Żadna ofensywa nie mogła się już obyć bez rozpoznania z powietrza i misji wsparcia bezpośredniego. Oznaczało to, że waleczni zwiadowcy potrzebni byli do oczyszczenia nieba z wrogich maszyn. Najnowsze brytyjskie i francuskie samoloty codziennie sprawdzały się w różnorodnych misjach, wspierając wojska lądowe.

27 marca 1918 roku ponad 3500 niemieckich dział zagrzmiało wzdłuż 30-milowego odcinka frontu nieopodal Reims w Szampanii. Prawie w tym samym miejscu, w którym w 1917 roku załamała się ofensywa Nivelle'a, niemieccy żołnierze z 7. Armii ruszyli do natarcia ze swoich okopów. Podręcznikowe przygotowanie artyleryjskie oraz wsparcie ze strony samolotów atakujących okopy wroga sprawiło, że oddziały szturmowe nie natrafiły na poważny opór.

Prawdziwym pechem była decyzja o przesunięciu pięciu osłabionych walkami we Flandrii brytyjskich dywizji na wypoczynek do Reims. 50. Dywizja wchodziła w skład 5. Armii Gough'a i przyjęła na siebie ciężar walk podczas operacji „Michael”. Resztki dywizji zostały wycofane z frontu i skierowane na północ do Lys w celu regeneracji – akurat zdążyły załapać się na początek ofensywy o kryptonimie „Georgette”. Niemcy przełamali front i dotarli w ciągu trzech dni do Marny. Niespełna 40 mil od Paryża zatrzymały ich francuskie odwody i pierwsze oddziały amerykańskiej piechoty, które przybyły do Francji.

Również RAF i lotnictwo francuskie zostały skonfrontowane z nowym zagrożeniem. W maju dotarł bowiem na front zachodni Fokker D-VII, określany często mianem najlepszego samolotu myśliwskiego tej wojny. Operująca z Puisieux-et-Clanlieu eskadra Jasta 10 była pierwszą jednostką, do której trafił zwycięzca rozpisanego w styczniu 1918 roku konkursu na nowy myśliwiec. Samolot od razu stał się ulubioną maszyną zarówno Manfreda von Richthofena, jak i Ernsta Udet.



*SPAD XVI wyposażony w karabiny maszynowe Vickersa i Lewisa*

Osiągał szybkość od 115 do 125 mil/h i pułap operacyjny 20 tysięcy stóp. Jego uzbrojenie stanowiły dwa standardowe kaemy Spandau. Początkową serię sześciocyndrowych, chłodzonych wodą silników wyprodukował Mercedes. Lotnicy woleli je od wibrujących, chłodzonych powietrzem silników gwiazdowych, stosowanych w trójpłatowcu. Po okresie znacznego zapóźnienia w pracach nad silnikami Niemcy nadrabiali stracony czas. Fokker szybko został zmodyfikowany i otrzymał rewelacyjny 185-konny silnik BMW IIIa. Dzięki temu Fokker mógł teraz wznosić się z prędkością ponad 1500 stóp na minutę. Na wysokościach powyżej 12 tysięcy stóp nie miał sobie równych. Niespodziewanie Sopwith Camel musiał zmierzyć się teraz z poważnym problemem.

Oprócz świetnego silnika nowy myśliwiec miał skrzydła usztywnione zastrzałami oraz lotki, których szkielet wykonany został ze stalowych rurek. Dzięki temu Fokker VII był niezwykle wytrzymały, zachowując przy tym małą masę w porównaniu z samolotami wykonanymi w całości z drewna. Grube skrzydła z zaokrąglonymi końcami sprawiały, że samolot był łatwy w pilotażu i rzadko wpadał w korkociąg. Dzięki temu pilot mógł koncentrować się na walce. Jednoręki i nieustępliwy niemiecki as, Rudolf Berthold, wręcz uwielbiał nim latać. Został ranny w miednicę, udo i głowę, a w 1917 roku stracił władzę w prawej ręce. Nauczywszy się pilotować przy użyciu lewej ręki, Berthold szybko powrócił do latania, a w marcu 1918 roku objął dowództwo JG2. Pomimo bardzo młodego wieku był jednym z tych lotników, którzy postanowili wypełnić lukę po Richthofenie.

*Ręka boli mnie coraz bardziej. Trochę spuchła, a poniżej ciągle otwartej rany pojawiło się zakażenie. Przypuszczam, że fragmenty kości próbują przebić się na zewnątrz, ponieważ spuchnięte miejsce jest bardzo twarde. Ból niewiarygodny. W czasie mojej wczorajszej bitwy, podczas której zestrzeliłem dwie angielskie jednomiejscowe maszyny, krzyczałem z bólu.*

Jednak Fokker nie był maszyną doskonałą. Magazynek z amunicją zapalającą umieszczone zostały zbyt blisko silnika i czasami wybuchaly od gorąca. Problem rozwiązano poprzez dodanie osłon wentylacyjnych. Mimo tych chorób wieku dziecięcego Fokker D-VII szybko stał się największym zagrożeniem dla maszyn alianckich, latającym nad frontem zachodnim. Największą bolączką Niemców był fakt, że nie mogli ich wyprodukować dostatecznie dużo. Około 3 czerwca natarcie na Paryż wytraciło swój impet. Francuskie rezerwy oraz amerykańska 3. Dywizja Piechoty utrzymały front i wysadziły most na Marnie w pobliżu Château-Thierry. Amerykańska 2. Dywizja Piechoty szykowała się do wymarszu do lasu Belleau, w którym w sumie miała stracić 5 tysięcy ludzi. Towarzyszyły jej pierwsze eskadry Służby Powietrznej, należące do U.S. Army, którym przyszło walczyć we Francji.

1. Grupa Pościgowa składała się z 27., 94., 95. i 147. Eskadry Lotniczej i wchodziła w skład Służby Powietrznej Stanów Zjednoczonych (United States Air Service, USAS). Początkowo miejscem ich stacjonowania było Toul, a podstawowym typem samolotu Nieuport 28. Z południa grupa przemieściła się w ślad za amerykańskimi wojskami lądowymi do Torquin, położonego na wschód od Paryża, by ostatecznie zakończyć wojnę w Rembercourt.



*Billy Mitchell był pierwszym amerykańskim oficerem latającym nad obszarem wroga podczas I wojny światowej. Doszedł do stanowiska dowódcy wszystkich amerykańskich operacji powietrznych. Po wojnie stał się dalekowzrocznym, choć kontrowersyjnym zwolennikiem rozwoju amerykańskich sił powietrznych, zwłaszcza lotników*

Pierwotnie dostarczone Amerykanom w marcu Nieuporty nie były uzbrojone. Na szczęście dla poruczników Douglasa Campbella i Alana Winslowa z 94. Eskadry Lotniczej gdzieś w połowie kwietnia kaemy zostały zainstalowane. Rankiem 14 kwietnia Campbell, jako pierwszy pilot USAS, zestrzelił samolot Pfalz D-IIIa. Minutę później w jego ślady poszedł Winslow, strącając Albatrosa<sup>37)</sup>. Obaj niemieccy piloci należeli do Jasta 64, przydzielonej do 5. Armii i działającej

---

37) W lutym 1918 roku amerykański obserwator, porucznik Steven Thomson, zestrzelił Albatrosa D-IIIa podczas francuskiego rajdu na Saarbrücken. Thompson zestrzelony został w maju 1918 r. przez Ericha Löwenhardta.

W swojej krótkiej historii 1. Grupa Pościgowa miała stoczyć 1413 walk, zestrzeliwując 150 samolotów i 50 balonów wroga. Dziewiętnastu jej pilotów uzyskało tytuł asa. Po przejściu na samoloty SPAD XIII utworzone zostały 2., 3. i 4. Grupa Pościgowa. Wraz z wygasaniem walk powietrznych coraz częściej amerykańscy piloci wspierali z powietrza wojska lądowe.

SPAD był mocną i wytrzymałą maszyną, która jednak nastręczała trudności niedoświadczonym pilotom. Jej silnik, V-8 Hispano-Suiza, wyciągał 138 mil/h, a dwa zsynchronizowane Vickersy stanowiły silne uzbrojenie. Szczególnie trudne było lądowanie z uwagi na słabe parametry lotu przy małych prędkościach. Zdecydowanie trudniej było zapanować nad nim, aniżeli nad jego przeciwnikiem, Fokkerem. Latem 1918 roku rozpoczęła się seryjna produkcja SPAD-ów i ostatecznie ponad 8 tysięcy weszło do służby. Dla porównania zaledwie trzy tysiące Fokkerów D-VII trafiło do jednostek liniowych.

Trzy główne wiosenne ofensywy („Michael”, „Georgette” i „Blücher-Yorck”) kosztowały Niemców utratę ponad 350 tysięcy ludzi. Z powodu zmiany taktyki, polegającej na koncentracji elitarnych jednostek szturmowych, większość strat dotyczyła najlepszych żołnierzy, jacy jeszcze pozostali w niemieckiej armii. Infrastruktura legła w gruzach, wysadzono setki mostów, zniszczonych zostało także ponad 300 lokomotyw.

Ponadto, tak jak przewidywał Ludendorff, w czerwcu we Francji walczyło już 600 tysięcy wypoczętych żołnierzy amerykańskich, a codziennie przybywali nowi. Amerykanie przeszli swój chrzest bojowy, odbijając wieś Cantigny. Niemcy przeprowadzili jeszcze dwie kolejne, źle zaplanowane i bezowocne ofensywy („Gneisenau” i „Marne-Reims”), które pod koniec czerwca doprowadziły do wyczerpania ich sił.

W Niemczech prawie 700 tysięcy osób zmarło na skutek niedożywienia, a naukowcy opracowywali zamienniki żywności, które miały wyrównać niedobory. „Mięso” wyprodukowane z grzybów i jęczmienia, „kawa” z korzeni mlecza i papierowe ubrania były na porządku dziennym. Brak opału i mydła sprawiał, że zwykli ludzie chodzili zmarznięci, brudni i stali się podatni na choroby. Grypa hiszpanka<sup>38)</sup> miała w Niemczech szczególnie ostry przebieg, w wyniku czego całe oddziały były niezdadne do walki. Żołnierze zaczęli dezertować na masową skalę, płądrując po drodze wojskowe magazyny.

---

38) Grypa hiszpanka zabiła ponad 60 tysięcy amerykańskich żołnierzy – więcej, niż poległo w walce.

moralizowanych żołnierzy przeciwnika. 18 lipca pięć dywizji amerykańskich i trzy dywizje francuskie zaskoczyły zupełnie nieprzygotowanych Niemców i w ciągu dwóch dni dotarły do Marny. W niespełna dwa tygodnie pokonały 30 mil, biorąc po drodze 20 tysięcy jeńców.

Ale nie wszystko szło po ich myśli.

James McCudden, teraz już w stopniu majora, starał się o przydział do jednostki walczącej na froncie i ostatecznie odniósł sukces. W drodze do przejęcia dowodzenia nad 60. Eskadrą leciał samolotem SE-5 C1126 i zatrzymał się w Kent, aby odwiedzić swoją siostrę. 9 lipca wystartował, kierując się do Francji. Świadom, że linia frontu szybko się przesuwająca, postanowił zrobić postój w Auxile-Château i tam zasięgnąć dalszych informacji. Zaraz po starcie zgasł mu silnik. Łamiąc własne zasady, spróbował zawrócić na lotnisko. Samolot na niskiej wysokości utracił nośność i wpadł w korkociąg. McCudden został wyrzucony z kabiny i doznał wielokrotnego pęknięcia czaszki. Zmarł dwie godziny później, nie odzyskawszy przytomności. Lotnisko, do którego zmierzał, znajdowało się zaledwie 5 mil od miejsca wypadku. James McCudden, z 57 oficjalnie uznanymi zwycięstwami powietrznymi, został odznaczony podczas swojej służby między innymi krzyżem Victoria Cross, dwukrotnie medalem DSO (Distinguished Service Order, Order za Wybitną Służbę) i dwukrotnie krzyżem Military Cross.

Lipiec zastał również Micka Mannoeka z powrotem we Francji, gdzie objął dowodzenie 85. Eskadrą. Zawsze był trochę nerwowy, ale teraz zaczęła pochłaniać go myśl o własnej śmierci. Nosił przy sobie rewolwer i przyrzekał, że zastrzeli się, jeśli tylko kiedyś miałby się zapalić.



*Fokker D-VII wyposażony w podwójne karabiny maszynowe Spandau. Na kadłubie widoczne trzyna chodzące na siebie koła marki Krupp, głównego niemieckiego producenta uzbrojenia w czasie wojny*

Nigdy nieprzywiązujący wagi do porządku, teraz zaczął też obsesyjnie dbać o schludność. Przed każdym lotem golił się i starannie ubierał. Jednak jego lęki nie powstrzymywały go od latania. Był znakomitym instruktorem i liderem. W czasie krótkiego okresu dowodzenia Mannock stworzył zwartą eskadrę, która walczyła zespołowo. Jeden z jego pilotów napisał później:

*Nie interesowało go tylko samodzielne zestrzeliwanie wroga. Chciał, aby zginęło ich jak najwięcej i uczył nas, jak tego dokonać.*

Rankiem 26 lipca Mannock wystartował wraz z nowoprzybyłym porucznikiem Davidem Inglisem, aby wprowadzić go do walki. W czasie lotu napotkali dwumiejscowy LVG i Mannock ruszył do ataku. Podobnie jak McCudden złamał wówczas jedną ze swoich kardynalnych zasad i obniżył lot, ścigając swoją ofiarę. Pobliskie niemieckie stanowisko karabinu maszynowego otworzyło ogień i Mannock został trafiony. Jego samolot zapalił się, tak jak to przewidział. Pło-



nący SE-5 w trakcie opadania zatoczył dwa kręgi, zanim uderzył w ziemię.

To zaskakujące, ale musiał minąć ponad rok, zanim Edward Mannock, pilot z 61 oficjalnie uznanymi zwycięstwami powietrznymi, został pośmiertnie uhonorowany przez rząd brytyjski nadaniem krzyża Victoria Cross. Mannock był lotnikiem, który wcześniej dwukrotnie został odznaczony krzyżem Military Cross i trzykrotnie Orderem za Wybitną Służbę (DSO). Podobnie jak McCudden, miał skromne pochodzenie i nawet w obliczu Wielkiej Wojny dawne uprzedzenia, jak się wydaje, z trudem odchodziły do przeszłości.

W przeciągu zaledwie dwóch tygodni RAF stracił dwóch wspaniałych pilotów myśliwskich. Obaj dalece wykraczali poza bycie wybitnymi pilotami i świetnymi strzelcami. Potrafili również uczyć innych i przekazywać im wiedzę, którą zdobywa się tylko w walce. Byli również teoretykami i opracowywali nowe taktyki walki powietrznej. Oba zależało bardziej na zachowaniu swoich ludzi przy życiu, aniżeli na osobistych rekordach zestrzeleń. Ich śmierć była ogromną stratą.

Zastosowanie nowych taktyk skoordynowanego ostrzału artyleryjskiego w połączeniu z użyciem czołgów i samolotów odepchnęło Niemców na zachód. Wielkie połacie terenu zostały uzyskane przez siły alianckie wzdłuż 15-milowego odcinka frontu na wschód od Amiens. Brytyjczycy rozbili sześć niemieckich dywizji, wdzierając się nawet do siedmiu mil w głąb nieprzyjacielskich pozycji i zdobywając ponad 400 dział. Rozwój lotnictwa pod koniec wojny był ściśle związany z przebiegiem walk na lądzie. Gdy niemieckie armie znajdowały się w odwrocie, ich lotnictwo toczyło swoją własną wojnę.

Niemiecy piloci myśliwscy, borykający się z brakiem zaopatrzenia, a szczególnie paliwa, zostali zmuszeni do przeniesienia się dalej za linię frontu, skąd nadal atakowali alianckie kolumny marszowe, ostrzeliwali okopy i toczyli powietrzne pojedynki. Ponosili poważne straty, ale doświadcza ich także Francuzi i Brytyjczycy. Fokker DVII nadal pozostawał samolotem, z którym należało się liczyć. Niemcy dysponowali również kadrą zaprawionych w walce weteranów, którzy dowodzili Jastami. Znaleźli się wśród nich: Lothar von Richthofen, Josef Jacobs, Ernst Udet i Eduard von Schleich, zwany „Czarnym Rycerzem”.

Jednak pod koniec września Niemcy stracili kolejnych 290 tysięcy żołnierzy, Austro-Węgry dążyły do zawarcia separatystycznego pokoju, a Bułgaria wycofała się z wojny, podpisując odrębne zawieszenie broni. Turcja przegrała bitwę pod Megiddo i znalazła się na skraju klęski, co załamało Ludendorffa. Wreszcie, 4 października, strona niemiecka wystosowała formalną prośbę o rozpoczęcie negocjacji pokojowych do prezydenta Woodrowa Wilsona.

Czuąc bliskie zwycięstwo alianci parli do przodu. Od Aragonii po St. Quentin Niemcy cofali się ku belgijskiej i luksemburskiej granicy. Decydujące walki toczyły się na centralnym odcinku frontu w pobliżu Cambrai, gdzie w ostatnich dniach września 1. i 3. Armii udało się przełamać Linie Hindenburga. Francuzi i Amerykanie, przedzierając się przez Meuse-Argonne, ugrzęźli w kosztownej i odwracającej uwagę Niemców kampanii, która w dniu zawieszenia broni zaprowadziła ich ostatecznie do Sedanu. Na północy Brytyjczycy i Belgowie opanowali wybrzeże. Po przełamaniu frontu Niemcom pozostał już tylko odwrot.

POD KONIEC PAŹDZIERNIKA miało miejsce zdarzenie, które może być postrzegane jako

swoiste zwieńczenie walk powietrznych toczonych podczas I wojny światowej. Technologia, taktyka, umiejętności i duch walki – to wszystko połączyło się tego wyjątkowego poranka.

Major Billy Barker od początku wojny walczył we Francji w szeregach Royal Canadian Mounted Rifles (Kanadyjscy Strzelcy Konni). Awansowany na oficera w 1915 roku, najpierw służył jako obserwator, a później jako pilot. Po przeniesieniu do eskadry myśliwskiej Barker w październiku 1917 roku rozpoczął swoją karierę jako pilot myśliwski, by pod koniec roku zdobyć tytuł asa lotniczego. Skierowany na front włoski, pozostał tam do września 1918 roku. Znany z zamiłowania do brawury pewnego dnia wraz ze swoją eskadrą zaatakował lotem koszącym austriacką kwaterę główną w miejscowości San Vito al Tagliamento. Ostrzelawszy okna i drzwi budynku, zatoczyli koło nad miastem i zrzucili bomby Coopera na dachy. Później, w celu sprowokowania Austriaków do walki, nad lotniskiem Godega Barker upuścił następującą notatkę:

*Major Barker, odznaczony DSO i MC, wraz z oficerami pod jego dowództwem, przesyłają wyrazy uszanowania dla kapitana Bronmoskiego z 41. Eskadry Zwiadowczej z Portobuffole, dla Rycerza von Fiala z 51. Eskadry Pościgowej z Gajarine i dla Kapitana Navratila z 3. Kompanii oraz do pilotów służącymi pod ich dowództwem, prosząc o przyjemność i zaszczyt zmierzenia się w powietrzu. W celu zaoszczędzenia kapitanowi Bronmoskiemu, Rycerzowi von Fiala i Kapitanowi Navratilowi oraz towarzyszącym im dżentelmenom niewygód związanych z poszukiwaniami, Major Barker i jego oficerowie będą codziennie przez następne dwa tygodnie, jeśli tylko pogoda na to pozwoli, o 10 rano bombardować aerodrom w Godigo.*

Gdy poproszono go o przejęcie dowodzenia nad Szkołą Treningową RAF-u w Hounslow, Barker szybko zwrócił uwagę, że nie może młodym pilotom skutecznie przekazywać wiedzy na temat frontu zachodniego, skoro sam nie jest na bieżąco. Otrzymał więc Sopwitha Snipe'a i 10 dni na ponowne zapoznanie się z wojną na zachodzie.

Zaprojektowany jako Sopwith 7F-1, Snipe był pierwszym myśliwcem, który został dostarczony nowopowstałemu RAF-owi. Dla brytyjskiego przemysłu lotniczego był tym, czym Fokker D-VII dla Niemców; ukoronowaniem wszystkich bolesnych doświadczeń, jakie przyszło im zdobyć w poprzednich latach. Skonstruowany w 1917 roku jako następcą Camela, myśliwiec ten napędzany był gwiazdowym, chłodzonym powietrzem silnikiem Bentley B.R.2 o mocy 230 KM. Planowano, że w kokpicie znajdzie się również podgrzewany elektrycznie kombinezon lotniczy oraz system tlenowy do lotów na dużych wysokościach. Silnik, podobnie jak cały samolot, reprezentował szczyt ówczesnych możliwości technicznych; był to też ostatni silnik rotacyjny zamówiony dla RAF-u.

Centralną część górnego płata pozostawiono niezabudowaną, wyżej umiejscowiono też fotel pilota; zapewniało to o wiele lepszą widoczność z kabiny. Uzbrojenie samolotu stanowiły dwa karabiny maszynowe Vickers kaliber .303 cala wyposażone w celownik Aldisa. Snipe ważył więcej od Camela i dla wzmocnienia konstrukcji posiadał po dwa zestawy zastrzałów między-skrzydłowych. Połączenie dobrych osiągnięć na dużych wysokościach i zwrotności czyniło ze Snipe'a wspaniałą maszynę.

Billy Barker mógł teraz dosięgnąć niemieckie samoloty rozpoznawcze, które dotąd praktycznie bezkarnie operowały na wysokości powyżej 20 tysięcy stóp. Pod koniec października

miał już na swoim koncie łącznie 46 zestrzelonych samolotów wroga i 9 balonów. Jednak ostatecznie dowództwo przypomniało sobie o nim i nakazało natychmiastowy powrót oraz objęcie stanowiska komendanta szkoły w Hounslow. Barker spakował się i wystartował z francuskiego lotniska w Beugnot, kierując się wzdłuż linii frontu na północny zachód. Mijając St. Quentin na wysokości 24 tysięcy stóp, zauważył nad lasem Mormal wielki niemiecki dwumiejscowy samolot, który natychmiast zaatakował. Choć strzelec pokładowy bronił się, Barker odstrzelił niemieckiej maszynie skrzydła i patrzył, jak pokiereszowany samolot wykonuje swój długi, ostatni lot ku ziemi.

Nagle zarzuciło samolotem, a Barker poczuł, jak drętwieje mu prawa noga. Instynktownie wykonał zwrot na lewe skrzydło. Rozglądając się we wszystkie strony, zobaczył Fokkera D-VIII siedzącego na swoim ogonie; natychmiast rozpoczął pionową walkę kołową. Ustąpił brak czucia w prawej nodze, ale wciąż nie mógł nią poruszać. Zaciskając zęby Barker w końcu naprowadził swoje karabiny maszynowe na cel i puścił serię w bak niemieckiego samolotu, który wirując w płomieniach runął w dół.

Sapiąc z wysiłku zauważył, że otaczające go niebo pełne jest samolotów. Podczas niedługiej walki na krótkim dystansie znalazł się w samym środku niemieckiego „Cyrku”<sup>39)</sup>. Fokkery i trójplaty, niczym rój rozwścieczonych os, strzelały ze wszystkich stron. Pilotując w sposób instynktowny, Barker zestrzelił jeszcze dwa niemieckie myśliwce, ale ponownie sam został ranny, tym razem w lewą nogę. Gdy stracił przytomność, jego Snipe wpadł w korkociąg. Niemcy zakładali, że mają go z głowy.

---

39) Jagdgruppe 12, w jej skład wchodziły eskadry Jasta 12 i Jasta 44.

Jednak pęd zimnego powietrza musiał go ocucić. Wychylił ster kierunku w przeciwną stronę i pchnął drążek do przodu, w ten sposób wychodząc z korkociągu. Jeden z Fokkerów leciał wprawdzie za nim, ale nagłe odzyskanie kontroli lotu przez samolot Barkera zupełnie zaskoczyło niemieckiego pilota. Minąwszy Kanadyjczyka jego Fokker znalazł się z przodu. Niemiecki pilot kręcił się w swoim fotelu. Barker podniósł dziób swojej maszyny i posłał krótką serię w kokpit wroga. Fokker przewrócił się na plecy i zanurkował ku ziemi. Wkrótce jednak chmara nieprzyjacielskich maszyn dogoniła Barkera, a smugowe pociski zaczęły przelatywać wokół. Skulił się w kabinie i szarpiąc samolotem w różne strony, próbował utrudnić Niemcom celowanie. Jednak kolejna kula strzaskała mu łokieć i Barker na skutek upływu krwi oraz bólu ponownie stracił przytomność.



*Zdobyte niemieckie samoloty pokazywane jako trofea podczas parady na ulicach Londynu*

Odzyskując kontrolę na wysokości zaledwie kilku tysięcy stóp, kanadyjski pilot znalazł się w samym centrum ostatniej Jasty. Zestrzeliwszy kolejnego Fokkera, Barker wykonał Snipem nagły skręt i pognął w kierunku brytyjskich linii. Rozwścieczeni Niemcy ruszyli w pościg, więc Kanadyjczyk z powrotem rzucił się do walki. Wystrzeliwując ostatnie naboje, rozproszył przeciwników. Pomimo zamroczenia i strasznego bólu Billy Barker zdołał przymusowo wylądować już za brytyjskimi liniami, rozbijając samolot. Uratowany przez pułk Highlanderów ocknął się w szpitalu nr 8 w Rouen. Całe to powietrzne starcie rozegrało się nad głowami tysięcy zaskoczonych brytyjskich żołnierzy, wśród których obecny był też co najmniej jeden zdumiony generał.

Dokonania Billy'ego Barkera, któremu oficjalnie uznano zestrzelenie w ciągu jednego dnia pięciu niemieckich myśliwców i dwuosobowego samolotu rozpoznawczego, uhonorowane zostały nadaniem mu krzyża Victoria Cross. Posiadając trzy krzyże MC, dwa ordery DSO, francuski krzyż Croix de Guerre oraz dwa włoskie srebrne medale przyznawane za odwagę na polu bitwy, Billy Barker stał się najbardziej udekorowanym żołnierzem w historii Kanady, imperium brytyjskiego oraz Brytyjskiej Wspólnoty Narodów. Dwoma innymi lotnikami, którzy otrzymali największą liczbę odznaczeń, byli James McCudden i Mick Mannoc<sup>40</sup>.

---

40) Najbardziej udekorowanym żołnierzem w historii USA jest Matt Louis Urban, właśc. Mateusz Urbanowicz (1919–1995), weteran II wojny światowej związany ze środowiskiem polonijnym (przyj. tłum.).

Podczas gdy Billy Barker leżał w szpitalu, trwały najcięższe walki lotnicze, jakie toczono podczas całej wojny. W czasie wycofywania swoich wojsk lądowych niemieckie myśliwce skoncentrowały się na węzłach komunikacyjnych: Namur, Charleroi i Mons. Wielkie brytyjskie bombowce typu de Havilland atakowały drogi odwrotu, kolumny maszerujących żołnierzy i tory kolejowe, ale przy tym same stawały się łatwym łupem – tylko w październiku 1918 roku alianci stracili 63 maszyny. Ta ostatnia desperacka walka wyczerpała rezerwy niemieckiego lotnictwa i nawet umiejętności oraz siła woli pojedynczych niemieckich asów myśliwskich nie mogły powstrzymać alianckiej nawały. Tylko jedna eskadra wyposażona w Snipe'y w ciągu czterech dni zestrzeliła 36 niemieckich samolotów.

Prawdziwe walki powietrzne na bliską odległość zakończyły się 4 listopada, gdy niemiecki odwrot w większości miejsc zamienił się w kompletny pogrom. 2 listopada zdobyto Valenciennes, również Le Quesnoy, Landrecies i las Mormal znalazły się pod kontrolą aliantów. W Berlinie wybuchły poważne zamieszki; nadal trwała też epidemia grypy<sup>41</sup>). Nawet niemiecka marynarka wojenna (Hochseeflotte) zbuntowała się, gdy nakazano jej wyruszenie do walki.

---

41) W 1918 roku w Niemczech z powodu grypy zmarło 400 tysięcy osób.

W następnych dniach narastało zamieszanie, spotęgowane brakiem komunikacji i słabością przywództwa po obu stronach. Cesarz Wilhelm oficjalnie abdykował 10 listopada i uciekł do Holandii. W tej sytuacji niemiecka delegacja poprosiła o warunki rozejmu. W odpowiedzi niemieccy parlamentarzyści usłyszeli, że wojska niemieckie muszą w ciągu 15 dni opuścić teren Belgii, Luksemburga, Alzacji i Lotaryngii oraz Francji. Ponadto wstępne warunki porozumienia przewidywały wycofanie wszystkich żołnierzy w głąb Niemiec na odległość 25 mil na wschód od Renu. Repatriowani mieli też zostać wszyscy aliancy jeńcy wojenni. Artyleria, czołgi, karabiny maszynowe oraz prawie cała cięższa broń miały zostać przekazana entencie. Luftstreitkräfte miały zgromadzić się w Strasburgu i zostać wydane francuskiej komisji. W poniedziałek 11 listopada 1918 roku o godzinie 11.00 wojna dobiegła końca.

14 listopada wynędzniałe niemieckie regimenty zaczęły maszerować na wschód przez mosty na Renie. Czasami jakaś orkiestra zagrała powracającym *Fredericus Rex* lub *Torgauer Marsch*, ale już 11 grudnia Gwardia z Döberitz kroczyła berlińską promenadą Unter den Linden. Tak Friedrich Ebert, który piastował funkcję nowego prezydenta Niemiec, prezentował narodowi odniesione „zwycięstwo”. Mimo wszystko było to zawieszenie broni, a nie kapitulacja. „Witamy was w domu!”, krzyczał z udekorowanego kwiatami podium, na tle bezchmurnego, błękitnego nieba. „Żaden wróg was nie pokonał!”.

Jednakże warunki zawieszenia broni były dla Niemiec surowe, a ustalenia Traktatu Wersal-

skiego z 1919 roku miały być jeszcze gorsze. Zwycięzcy chcieli, aby Niemcy cierpiały, co jest zrozumiałe, zważywszy, że wojna kosztowała około 30 milionów zabitych, rannych i zaginionych<sup>42)</sup>. Niektóre amerykańskie miasta zakazały wykonywania dzieł Beethovena i walców Straussa; inne nie pozwalały na mówienie po niemiecku. W Cincinnati pewien ksiądz został pobity, ponieważ modlił się za duszę niemieckiego cesarza. Francuzi pluli na przechodzących Niemców.

---

42) Francja straciła 6 milionów ludzi, Wielka Brytania 3 miliony, Rosja 9 milionów, a Niemcy i Austro-Węgry 14 milionów.

Tymczasem z wojny wracali ci, którzy ją przeżyli i próbowali na nowo poukładać sobie życie. Stary porządek świata przeminął i trzeba było odnaleźć się w nowych czasach. Anglia i Francja przetrwały i zaczęły odzyskiwać siły. Lecz cesarstwa takie jak Austro-Węgry, carska Rosja i imperium otomańskie, już na zawsze przestały istnieć. Niemcy, podobnie jak ich sojusznicy, pogrzały się na pewien czas w chaosie, z którego wyłoniły się później zgorzkniałe i mściwe.

Piloci znaleźli się w świecie, którego częścią stało się lotnictwo i to w stopniu niewyobrażalnym pięć lat wcześniej. Ernst Udet i wielu innych dokonywali w powietrzu kaskaderskich popisów. Lothar von Richthofen i Eddie Rickenbacker byli wśród tych, którzy organizowali pierwsze loty pasażerskie. Inni piloci, rozczarowani lub po prostu znudzeni, wzięli udział w mniej znanych, ale równie krwawych konfliktach zbrojnych, do jakich doszło w Rosji, Polsce i Hiszpanii.

Straszliwą cenę zapłacili wszyscy piloci biorący udział w wojnie. Piloci płonęli, wykrwawiali się i ginęli w okropny sposób. Straty samego RAF-u wyniosły 15 procent ich stanu – 16 500 lotników poległo, zostało rannych lub zaginęło. Mimo tak przerażających strat w 1918 roku w brytyjskim lotnictwie służyło 114 tysięcy ludzi i mogło ono wystawić ponad 4 tysiące samolotów bojowych. Początkowo, w 1914 roku, zaczynało ono zaledwie z 2 tysiącami ludzi i kilkudziesięcioma maszynami. Podobny niebywały rozwój miał miejsce również w innych krajach.

Koniec wojny przyniósł powszechne pragnienie odłożenia na bok broni i ograniczenia liczebności wojsk. W końcu była to wojna, „która miała zakończyć wszystkie wojny”. Po zniknięciu wroga zwycięzcy chcieli wreszcie żyć i świętować. Niestety ta iluzja, jak zresztą bywa w większości wypadków, była bardzo niebezpieczna i w przyszłości miała przynieść poważne konsekwencje.

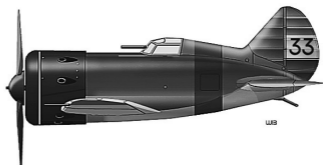
CZĘŚĆ DRUGA

# W RĘKU BOGA: 1919–1939

SKOŃCZYŁO SIĘ, ALE NIKT NIE JEST  
USA TYSFAKJONOWANY.  
POZWAŁA MI TO MIEĆ NADZIEJĘ,  
ŻE ZAWARLIŚMY SPRAWIEDLIWY POKÓJ);  
LECZ WSZYSTKO JEST W RĘKU BOGA.

PREZYDENT WOODROW WILLSON, CZERWIEC 1919

## CZAS NAJEMNIKÓW



POLIKARPOVI-16

*Oni, gdy walił się firmament,  
poszli, chociaż ich ścigał szloch,  
za swym najemnym powołaniem,  
i wzięli żołd i legli w proch.*

*Niebo podparli w strasznej chwili,  
Trwali. I wytrwał ziemski glob.  
Co Bóg opuścił – obronili.  
I ocalili świat – za żołd.<sup>43)</sup>*

A.E. HOUSMAN, NAGROBEK DLA ARMII NAJEMNIKÓW

---

43) Tłum. K.I. Gaczyński



WIELKA WOJNA się skończyła, ale świat daleki był od pokoju.

Rosją targaly konwulsje straszliwego konfliktu, którego radykalne konsekwencje miały być odczuwalne przez następne 70 lat. Z początkiem 1918 roku upadł rząd tymczasowy, który uprzednio zastąpił cara, a dwie główne, rywalizujące ze sobą frakcje zaczęły walczyć o władzę. Czerwoni, zwani bolszewikami, którym przewodził Lenin, kontrolowali większość najludniejszych obszarów kraju oraz centra przemysłowe. Dawało im to decydującą przewagę w wojnie domowej, w której wsparcie ludności miało kluczowe znaczenie. Opozycję stanowili biali – wśród nich dawni monarchiści, wyższa arystokracja i wielu byłych oficerów armii carskiej.

W 1919 roku siły białych kontrolowały połacie terenów rolniczych w środkowej części kraju. Poza ich wpływami pozostawały Moskwa i St. Petersburg. Dysponując znacznie sprawniejszym przywództwem, cieszyli się wsparciem Japonii, Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii<sup>44</sup>). W kwietniu tego roku 47. Eskadra RAF-u przybyła do Noworosyjska, portu nad Morzem Czarnym, z zadaniem wspierania generała Antona Denikina i jego Armii Ochotniczej. Denikin, dowódca korpusu z czasów I wojny światowej i wcześniejszy szef sztabu głównego, ruszył do natarcia na północ, wzdłuż Wołgi, w kierunku Moskwy.

---

44) Francja, prawdopodobnie ich najgłośniejszy zwolennik, w kwietniu 1919 roku już się wycofała, nie uczestnicząc w żadnych walkach.

Eskadra RAF-u dowodzona była przez tego samego Raymonda Collishawa (por. rozdział 4), którego „Czarny Klucz” złożony z trójplatonowych Sopwithów siał prawdziwe spustoszenie na froncie zachodnim w 1917 roku. Teraz w randze podpułkownika został wysłany jako uzupełnienie działającej oficjalnie w Rosji szkoleniowej misji RAF-u. Brytyjscy piloci mieli w założeniu być wyłącznie instruktorami, uczącymi Rosjan latania na RE-8, szybko się to jednak zmieniło.

Collishaw zakończył wojnę z 60 uznanymi zwycięstwami, jako trzeci z najlepszych lotniczych asów imperium brytyjskiego. Eskadra, którą dowodził w Rosji, składała się z samolotów DH-9 i Sopwith Camel. Będąc pilotem myśliwskim w każdym calu, Collishaw opracował program motywacyjny dla swoich lotników, który można było streścić w następujący sposób: pierwszy z pilotów, mający na koncie zestrzelenie bolszewickiej maszyny, będzie uprawniony do pierwszej napotkanej rosyjskiej księżniczki, a ten, który otrzyma pierwszy medal (niezależnie jakiego rodzaju), dostanie księżną. Pilotom przysługiwały też porcje likieru, jako że dookoła pełno było „piwa, scotcha, brandy, whisky i wódki dla całego irlandzkiego regimentu”. Kawior, wódka, piękne dziewczyny i wojna – czegoż więcej mógł chcieć pilot myśliwski?

Pod koniec czerwca Collishaw wrócił do walki – bombardował statki i tory kolejowe, a przede wszystkim atakował z powietrza czerwoonoarmistów. Step doskonale nadawał się do działań szybko przemieszczającej się konnicy. W przeciwieństwie do realiów frontu zachodniego kawaleria odgrywała kolosalną rolę w trakcie tej kampanii. W powietrzu ich przeciwnikami była istna zbieranina ocalałych z wojny najemników latających na Nieuportach, SPAD-ach i Fokkerach.

Podczas decydującej bitwy pod Caryncem<sup>45</sup>) bolszewicka kawaleria pod dowództwem Borysa Dumenko została zaatakowana i poważnie przetrzebiona przez wyposażony w Camele

klucz B, wchodzący w skład 47. Eskadry. Rozbici i zdezorientowani czerwoni kawalerzyści, którzy przetrwali nalot, zostali rozniesieni na strzępy przez walczących w szeregach białych Kozaków. Dowodzone przez Samuela „Kink” Kinkeada, południowoafrykańskiego asa lotniczego z 32 zwycięstwami na koncie, cztery CAMELE zabiły za pomocą swoich sprzężonych Vickersów ponad tysiąc czerwonoarmistów.

---

45) Miasto w kwietniu 1925 roku zostało przemianowane na Stalingrad, a 17 lat później stało się areną słynnej batalii.

Opracowana wówczas taktyka przyjęła się, gdyż okazała się bardzo skuteczna – polegała ona na nagłym i zaskakującym ataku z powietrza, po którym następował *coup de grâce* w postaci kozackiej szarży z lśnącymi szablami w dłoniach. Stanowiło to ciekawe połączenie walorów dawnego uzbrojenia kawaleryjskiego z niszczycielską siłą samolotów. Sprawdzało się to przede wszystkim dlatego, że step był dużym i płaskim obszarem, który nie dawał wielu możliwości ukrycia się.

Co ciekawe, jednym z pilotów klucza B, latających na Camelach, był Amerykanin. Marion Aten, syn teksańskiego strażnika, wyjechał do Anglii w 1917 roku i zaciągnął się tam do RAF-u. Ukończywszy naukę pilotażu dzień po podpisaniu aktu zawieszenia broni, Aten pozostał w składzie 47. Eskadry do czasu zakończenia wojny domowej w Rosji, a następnie kontynuował walkę w Iraku. Pojawiali się też inni Amerykanie, którzy w 1918 roku walczyli w Archangielsku. Również Amerykańskie Syberyjskie Siły Ekspedycyjne aktywnie osłaniały na wschodzie dostawę amerykańskiego wyposażenia wojskowego dla białych, ale w obu przypadkach rola lotnictwa była niewielka.

Podczas swojego ataku na Moskwę generał Denikin postanowił uderzyć jednocześnie na trzech odcinkach. W ten sposób zostały związane walką liczne siły Armii Czerwonej, ale jednocześnie niebezpiecznie wydłużyło to jego własne linie zaopatrzeniowe. Armia Czerwona potrzebowała reorganizacji i właśnie tego dokonał, jako komisarz wojny, Lew Trocki. Niestety bolszewicy zwiększyli liczebność swoich wojsk przy pomocy dziesiątków tysięcy pozbawionych ziemi chłopów i wracających z wojny żołnierzy. Także tysiące byłych carskich oficerów wstąpiło w szeregi armii bolszewickiej, reagując z typowo rosyjską ksenofobią na obecność obcokrajowców w siłach białych, co Trocki potrafił szybko wykorzystać. Do bolszewików przyłączyła się również tzw. Czarna Armia (Rewolucyjna Powstańcza Armia Ukrainy) i wspólnymi siłami, w październiku 1919 roku, udało się im zdecydowanie pokonać białych pod Orłem.

Jeśli Denikin wygrałby bitwę pod Orłem, to biała armia pomaszerowałaby wprost na Moskwę. Gdyby w 1919 roku miasto zostało zdobyte, to prawdopodobnie bolszewicy zostaliby pokonani, a Związek Radziecki nigdy by nie powstał. Jakże inaczej potoczyłaby się dalsza historia XX stulecia bez istnienia permanentnego zagrożenia w postaci komunistycznej Rosji, któremu należało ustawicznie przeciwdziałać.

Denikin został jednak zmuszony do odwrotu, a brytyjscy piloci podążyli za nim. Ponadto Collishaw zaraził się tyfusem i aż do końca listopada 1919 roku był wyłączony z walki. Działania wojenne przeniosły się częściowo do Rostowa, gdzie 47. Eskadra zwalczała z powietrza kawale-

rię bolszewików, atakowała linie kolejowe i barki na Wołdze. W styczniu 1920 roku samoloty DH-9 z eskadry Collishawa przebazowały się na Krym i rozpoczęły loty z lotniska pod Dżankoj. Podczas jednej z misji Collishaw został trafiony ogniem przeciwlotniczym i musiał przymusowo lądować na terenie zajęтым przez wroga. Silnik jego samolotu jeszcze rzeźił, więc zamiast iść pieszo, Collishaw postanowił pokonać 20 mil, jakie dzieliły go od pozycji białych, jadąc uszkodzonym samolotem po śniegu.

Klucz B powrócił jeszcze do Noworosyjska, ale jego personel był zmuszony zniszczyć wszystkie swoje sfatygowane Camele, aby nie wpadły w ręce naddciągających bolszewików. Przy użyciu czołgu piloci zmiażdżyli swoje samoloty, a później zrobili to samo z 40 dwumiejscowymi DH-9 zmagazynowanymi w dokach. Pod koniec marca odpłynęli do Konstantynopola. Marion Aten tak to później opisywał:

*Nabrzeże czarne było od ludzi. Potężna liczba osób pokrywała brzeg, przystanie, molo oraz falochron. Gdy opuściliśmy pociąg i udaliśmy się w kierunku statku, zgromadzeni uchodźcy zaczęli na nas naciskać, wrzeszczeć, prosić i błagać... Nagle tłum zdesperowanych uchodźców zaczął napierać na trap parowca, a wtedy karabiny maszynowe na pokładzie zaczęły strzelać. Padło dziesięć osób męzczyzn i kobiet, a potem było dwadzieścia, trzydzieści ofiar. Nie mogłem na to patrzeć.*

Collishaw, wraz z resztą swej eskadry, również ewakuował się do Turcji. Dowodził później 84. Eskadrą w Egipcie, a potem został wysłany do Persji. W 1921 roku Raymond Collishaw otrzymał tytuł szlachecki. Podczas drugiej wojny włosko-abisyńskiej w 1936 roku dowodził 5. Skrzydłem; w RAF-ie służył też przez cały okres II wojny światowej. Również Aten nadal latał; z Rosji przedostał się do Iraku. Przeżył i w 1927 roku powrócił na rodzinne rancho w Kalifornii. Generał Denikin zrzekł się dowództwa na rzecz barona Wrangla i uciekł do Paryża, gdzie mieszkał aż do czasu zajęcia miasta (przez Niemców) w 1940 roku. Generał Denikin zmarł w Ann Arbor w stanie Michigan w 1947 roku.

ZBRODNIE POPEŁNIONE przez obie strony były przerażające. Armia Czerwona dopuściła się licznych pogromów antyżydowskich, a biali Kozacy cieszyli się złą sławą z powodu rabunków i grabieży. Ostatecznie poparcie społeczne przesunęło się w stronę bolszewików i to zadecydowało o losach wojny. Dawny reżim carski, który reprezentowali biali, u większości Rosjan nie wywoływał dobrych wspomnień, a propaganda bolszewików potrafiła to bardzo umiejętnie wykorzystać.

Lenin i bolszewicy wykorzystywali również narastającą wrogość z II Rzeczypospolitą. Polska została podzielona ponad sto lat wcześniej, a jej części wchłonięte przez Rosję, Prusy i Austrię. Wraz z upadkiem tych trzech mocarstw po I wojnie światowej nastał, jak się zdawało, idealny moment dla odrodzenia się państwa polskiego.

Wyznaczenie granic stanowiło istotny problem, podobnie jak reintegracja i odbudowa zniszczonej przez wojnę gospodarki, narosłe przez okres zaborów odmienne tradycje regionalne oraz brak wojska i infrastruktury. Lista problemów była długa. Jednak to właśnie przebieg granic miał największe znaczenie dla Józefa Piłsudskiego, byłego żołnierza, który został naczelnikiem państwa. Brytyjczycy zaproponowali wytyczenie wschodniej granicy Polski na pod-

stawie tak zwanej Linii Curzona, określonej kryteriami etnicznym i językowym. Jednak większość Polaków, wśród nich Piłsudski, pragnęła, aby ich kraj rozciągał się aż do najdalszych historycznych granic, jakie posiadał w XVI wieku<sup>46</sup>). Oznaczało to Litwę, Ukrainę i spory kawałek Niemiec oraz Austrii. Piłsudski nie pragnął tych terenów wyłącznie ze względów bezpieczeństwa, ale także z powodów czysto ekonomicznych. Potrzebował portu morskiego nad Bałtykiem i źródła znaczących surowców mineralnych wydobywanych w kopalniach na Śląsku.

---

#### 46) Unia polsko-litewska 1569–1795.

Wykorzystując trwającą w Rosji wojnę domową, wojska polskie przekroczyły w marcu 1919 roku rzekę Niemen i skierowały się na Pińsk w południowo-zachodniej Rosji (raczej: dzisiejszej południowo-zachodniej Białorusi, TN). Początkowo kampania rozwijała się po myśli Piłsudskiego, który zatrzymał swoją ofensywę, gdy gen. Denikin zagroził Moskwie. Jednak pod koniec 1919 roku wszystko zaczęło wskazywać na to, że to bolszewicy odniosą nad nim zwycięstwo, a Piłsudski będzie musiał zmierzyć się wkrótce z większością sił Armii Czerwonej.

Gdy Rosjanie zaczęli przerzucać swoje wojska nad zachodnią granicę, Piłsudski niespodziewanie rozpoczął własną ofensywę, skierowaną w głąb Ukrainy. W ciągu dwóch tygodni armia polska dotarła do Dniepru i zajęła Kijów, ale pod koniec maja 1. Armia Konna dowodzona przez Siemiona Budionnego przełamała polskie linie i zmusiła Polaków do opuszczenia miasta. Trocki posłał na front pięć armii liczących łącznie około 160 tys. żołnierzy, które uderzyły przez Litwę i Białoruś na terytorium Rzeczypospolitej. Dowodził tymi siłami Michaił Tuchaczewski, dawny oficer carski. Zagrożeni przez szybko poruszającą się rosyjską kawalerię Polacy zostali oskrzydleni i zmuszeni do odwrotu w kierunku Warszawy.

Teraz z kolei to Rosjanie się przeliczyli. Marzeniem Lenina było rozprzestrzenienie rewolucji w całej Europie, chciał to osiągnąć, łącząc się z polskimi i niemieckimi komunistami. Ostrzegano go, że w Polsce brakowało wystarczająco silnego rodzimego poparcia dla idei bolszewickiej i że polska duma narodowa była silniejsza od ideologii. Lenin nie docenił również powszechnej nieufności względem wszystkiego, co rosyjskie, panującej wśród Niemców, a szczególnie wśród Polaków. Nie zwracając na to uwagi, armie Tuchaczewskiego 22 lipca 1920 roku przekroczyły Bug i ruszyły na Warszawę. Tuchaczewski zamierzał rozdzielić swoje siły i otoczyć miasto, a później zaatakować Polaków od północnego zachodu, obchodząc silne ufortyfikowane północne linie obronne.

Piłsudski, mianowany marszałkiem, rozpoczął obronę Warszawy, która dla prawie wszystkich była symbolem Polski niepodległej. Piłsudski dysponował teraz 300 tys. żołnierzy; niektórzy z nich byli źle uzbrojeni i słabo wyszkoleni, ale byli też inni, m.in. dobrze wyszkoleni i wyposażeni weterani, jak na przykład polski legion (raczej: Armia Hallera, TN). Obrońcy posiadali również dopiero rozwijające się lotnictwo wojskowe wyposażone w zbieraninę przeróżnych typów maszyn: SPAD-ów, Fokkerów, myśliwskich Albatrosów i włoskich samolotów typu Ansaldo A-1 Balilla. Balilla był jedynym myśliwcem samodzielnie wyprodukowanym przez Włochów w czasie Wielkiej Wojny. Istniały różnice w jego ocenie. W porównaniu do maszyn takich producen-

tów jak Nieuport, Sopwith i Fokker włoski samolot wypadał co najwyżej średnio. Jednak wojna w Polsce rozgrywała się przede wszystkim na lądzie, a co za tym idzie, zwrotność samolotów miała drugorzędne znaczenie w porównaniu do możliwości bombardowania i ostrzeliwania przez nie celów naziemnych. Balilla miał dość solidną konstrukcję, a jego uzbrojenie stanowiły sprzężone karabiny maszynowe Vickers. Brytyjski Bristol F-2B Fighter był z kolei najbardziej rozpowszechnionym samolotem zwiadowczo-rozpoznawczym.

W skład polskiego lotnictwa wchodziła również Eskadra Kościuszkowska, nazwana tak dla upamiętnienia postaci polskiego generała, Tadeusza Kościuszki, który walczył przeciwko mocarstwom dążącym do rozbiorów Polski w 1792 roku, a składała się ona głównie z amerykańskich ochotników<sup>47)</sup>. Wśród nich znaleźli się major Cedric Fauntleroy i kapitan Merian Cooper<sup>48)</sup>.

---

47) Kościuszko walczył również w randze pułkownika podczas wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych.

48) Cooper przeżył wojnę, a następnie założył linie lotnicze Pan American oraz kierował produkcją filmów w RKO Pictures w Hollywood. Był również między innymi współtwórcą King Konga.

12 sierpnia (raczej 13 sierpnia, TN) Armia Czerwona zaatakowała warszawską Pragę (raczej: Radzymin, TN) na wschód od Warszawy. Ciężkie walki toczyły się także na północ od stolicy, gdzie 14 sierpnia zostały przełamane linie bronione przez polską 5. Armię. Dzięki rzuceniu do walki odwodów i złamaniu rosyjskich szyfrów Piłsudskiemu zyskał czas konieczny do wyprowadzenia własnego kontrataku. Bolszewikom nie udało się wykorzystać przełamania frontu i utracili przewagę, która mogła rozstrzygnąć bitwę na ich korzyść. 1. Armia Konna Budionnego mogła przechylić szalę zwycięstwa na ich stronę, ale nie dotarła pod Warszawę na czas.

Polskie samoloty wsparcia, włączając w to maszyny ze składu Eskadry Kościuszkowskiej, zrzucały w trakcie prawie 200 misji bojowych na pozycje bolszewickie wokół Warszawy dziewięć ton bomb. Spowodowało to ofensywę wroga, zapewniając jednostkom lądowym czas na przemieszczenie i koncentrację rezerw. 16 sierpnia Piłsudski rozpoczął śmiałe natarcie. Uderzając na północ, pod osłoną lotnictwa i czołgów, przerwał rosyjskie linie i pokonał 75 mil w ciągu trzech dni. Spowodowało to odcięcie całej sowieckiej 16. Armii i wywołało zamieszanie w rosyjskich szeregach, a tym samym zmniejszyło ich nacisk na Warszawę.

Generał Puchucki dowodzący 13. Dywizją Piechoty napisał:

*Amerykańscy lotnicy pomimo zmęczenia walczą wytrwale. Podczas ostatniej ofensywy ich dowódca zaatakował formacje wroga od tyłu, zasypując ich głowy pociskami. Bez pomocy amerykańskich pilotów dawno byłibyśmy straceni.*

Rosjanie szybko się zorientowali, że zostali odcięci, oskrzydleni i zwyciężeni. 18 sierpnia wiele sowieckich jednostek zaczęło uciekać w kierunku granicy Niemiec. Inne wpadły w pułapkę

i zostały zmuszone do walki. Na koniec ich niedobitki dotarły do Prus Wschodnich lub przedostały się za Bug. Prawie cała 4. Armia Tuchaczewskiego została odcięta i zmuszona do kapitulacji. Łącznie Rosjanie stracili prawie 100 tys. żołnierzy, ponad 200 dział i 10 tys. pojazdów.

Z punktu widzenia operacji lotniczych zarówno wojna domowa w Rosji, jak i wojna polsko-bolszewicka były konfliktami o charakterze taktycznym, chociaż posiadającymi kolosalne konsekwencje strategiczne. Ilość znaczących fortyfikacji była na tym teatrze wojny niewielka, a większość walk była prowadzona przy użyciu kawalerii oraz szybkich pojazdów opancerzonych. Misje bliskiego wsparcia lotniczego oraz natarcia z wykorzystaniem różnych rodzajów broni miały miejsce już podczas I wojny światowej, ale była to względnie nowa dziedzina wojskowości. Dopiero opracowywano teoretyczne zasady zrzuć bomb, wzory rozrzutu odłamków oraz mechanikę prowadzenia ostrzału z powietrza (por. Załącznik B), aby wykorzystać rosnącą skuteczność lotnictwa.

Najistotniejsze w obu przypadkach było to, że lotnictwo od samego początku odgrywało w tych wojnach ważną rolę i nie musiało przełamywać żadnych sztywnych reguł i uprzedzeń. Prawdą jest także i to, że toczyły się ciągle spory dotyczące konkretnego zastosowania sił powietrznych, ale nikt nie sugerował wyłączenia ich z walki. Podobnie jak miało to miejsce na froncie zachodnim, tak i tu samoloty bojowe miały istotne znaczenie. Czy jednak zdecydowały o rozstrzygnięciu konfliktu? To wciąż pozostaje tezą dyskusyjną. Wojna domowa w Rosji nie została wygrana lub przegrana w powietrzu, a czerwoni prawdopodobnie i tak odnieśliby zwycięstwo – przemawiał za tym i ogrom przestrzeni, i realia geopolityczne. Walka o niepodległość Polski stanowi odrębną kwestię, ale z pewnością skończyłaby się ona inaczej bez taktycznego wsparcia z powietrza. Jeśli Warszawa by upadła, to komunizm rozprzestrzeniłby się na zachód Europy o jedno pokolenie wcześniej, niż miało to miejsce. Jak daleko sięgałyby jego wpływy? Zapewne komunizm objąłby wszystkie kraje słowiańskie, a może dotarłby do samego Paryża?

Tak się jednak nie stało. Ale Europa już nigdy nie miała być taka sama.

„BIEDA DZIWNYCH daje nieraz człowiekowi kompanów”. Tak rzekł rozbitek po przebudzeniu się w jaskini potwora<sup>49)</sup>.

---

49) Trynkulo do Kalibana w *Burzy* Szekspira.

Myśl zawarta w tym zdaniu zapewne sprawdza się w przypadku jednego z najdziwniejszych sojuszy w historii lotnictwa. Jak wiemy, po zakończeniu I wojny światowej odebrano Niemcom prawo do budowy samolotów. Tysiące myśliwców zostało skonfiskowane lub zniszczone przez zwycięzców. W ten sposób, jak zakładali, zostało zażegnane wszelkie przyszłe zagrożenie ze strony niemieckiego lotnictwa. Uważano także, że bez istnienia rodzimego przemysłu lotniczego nie będzie też potrzeby prowadzenia badań technicznych i zakładania dużych szkół lotniczych. Wszyscy piloci w Niemczech należeli do aeroklubów sportowych lub wstąpili do centrum Szkolenia Lotnictwa Cywilnego. Tego rodzaju środowisko wraz z nadzorem ze strony Międzysojusznicej Komisji Kontroli uniemożliwiała kształcenie pilotów wojskowych – i taki był

też cel tego rozwiązania.

Poniziona, przepelniona poczuciem zdrady i niemocy Republika Weimarska wyciągnęła rękę do nowo powstałej Rosyjskiej Federacyjnej Socjalistycznej Republiki Sowieckiej. Będąc podobnym do Niemiec pariasem, otoczonym nieufnością, pozbawionym sojuszników oraz oficjalnego uznania, rząd sowiecki chętnie przyjął ofertę współpracy. Podpisany w 1922 roku pomiędzy Niemcami a powojennym bolszewickim rządem Rosji traktat z Rapallo unieważniał wszelkie wzajemne roszczenia terytorialne lub finansowe nałożone przez traktat brzeski z 1918 roku. Ten separatystyczny pokój zawarty przez bolszewików z państwami centralnymi dał Leninowi czas na wygranie rewolucji, a Niemcom umożliwił przerzucenie milionów żołnierzy na front zachodni.

Tajny protokół traktatu z Rapallo umożliwił powstanie niemieckiego lotniczego centrum szkoleniowo-badawczego na terenie Rosji. Wybór padł na bazę lotniczą w Lipiecku, położoną na południe od Moskwy – w tajemnicy wybudowano tam kwatery mieszkalne, hangary i pomieszczenia naprawcze. W czerwcu 1925 roku niemiecki parowiec Hugo Stinnes IV wypłynął ze Szczecina i skierował się do Leningradu wraz z 50 starannie zapakowanymi w skrzynie samolotami Fokker D-XIII w ładowniach. Anthony Fokker nie miał żadnych skrupułów, dostarczając te samoloty, a sama ich sprzedaż została przeprowadzona pod przykryciem firmy wydmuszki. Towar przeznaczony był rzekomo dla argentyńskiego lotnictwa.

Samolot Fokker był dobrym wyborem – typowa konstrukcja wykonana z aluminiowych rurek krytych płótnem, z drewnianymi skrzydłami i stałym podwoziem. Napędzany 12-cylindrowym brytyjskim silnikiem Napier Lion samolot mógł rozwinąć maksymalną prędkość 160 mil/h oraz wznieść się na pułap operacyjny 24 tys. stóp. Był łatwy w pilotażu i sprawdzał się jako myśliwiec szkolno-treningowy, szczególnie gdy instruktorami byli weterani Wielkiej Wojny. Należał do nich major Walter Stahr, który został pierwszym komendantem szkoły lotniczej w Lipiecku. W niemieckiej terminologii znana jako *Wiwupal*, naukowo-eksperymentalna lotnicza placówka testowa, miała szkolić również sowieckich pilotów i udostępniać Rosjanom wyniki testów<sup>50)</sup>.

---

50) *Wissenschaftliche Versuchs und Prüfanstalt für Luftfahrzeuge* – niemiecki łamaniec językowy.

Była to cena, jaką niemiecka Reichswehra była gotowa zapłacić za prowadzenie zakazanych na mocy traktatu wersalskiego działań z dala od wścibskich oczu aliantów. W rzeczywistości korzyści płynące z tego przedsięwzięcia były jednostronne, a Sowieci otrzymali od strony niemieckiej bardzo niewiele pożytecznych informacji lub technologii.

Szkoła funkcjonowała przez osiem lat, kształcąc w tym czasie zaledwie 200 pilotów i obserwatorów. Prawdziwą wartością wynikającą z funkcjonowania tej placówki była możliwość testowania nowych rozwiązań technicznych: kadłubów, silników i uzbrojenia. Arado 64, pierwszy niemiecki myśliwiec zbudowany po wojnie, sprawdzany był właśnie tam. Warto również odnotować korzyści płynące z wspólnych ćwiczeń lotniczych, w których brali udział zarówno piloci niemieccy, jak i rosyjscy – dostarczały one nieocenionych doświadczeń obu stronom. Ćwiczenia

z udziałem własnych pilotów i samolotów są dobrą metodą szkoleniową, ale zmierzenie się z nieznanym przeciwnikiem jest czymś wyjątkowym. Dzięki takim ćwiczeniom pilot nie po raz pierwszy spotka się z obcą maszyną podczas realnej walki. Daje mu to ułamek sekundy przewagi, który w czasie bitwy powietrznej może rozstrzygnąć o życiu lub śmierci.

Nowe niemieckie siły powietrzne, Luftwaffe, poważnie podchodziły do tych ćwiczeń. Niemcy odkryli nawet nieoceniając wartość stosowania sprzężonych z karabinami maszynowymi kamer filmowych podczas omawiania i ewaluacji misji lotniczych – RAF wykorzystywał je już od 1917 roku. Nowoczesne kamery, zdjęcia lotnicze oraz bomby – wszystko można było przetestować na udostępnionych przez Sowieców poligonach. Siły powietrzne obu krajów współpracowały również nad sposobami przenoszenia drogą powietrzną śmiertelnych gazów bojowych. Jednak pomimo początkowych korzyści militarnych tego rodzaju współpraca nie mogła być trwała – przepaść ideologiczna istniejąca między oboma krajami była zbyt wielka.

Wspólna deklaracja Sowieckiej Republiki Rosyjskiej i jej satelitów powołała do życia ZSRR. W 1924 roku umarł Lenin, a Trocki zrezygnował z funkcji komisarza wojennego, po tym jak nie udało mu się zmarginalizować wpływów generalnego sekretarza Wszechzwiązkowej Partii Komunistycznej Josifa Wissarionowicza Dżugaszwilego, znanego światu jako Józef Stalin.

Podczas gdy Stalin konsolidował swoją władzę w Związku Radzieckim, daleko na zachodzie inny polityk siedział w więziennej celi i pisał książkę. Był to Adolf Hitler, który w końcu został zwolniony z więzienia i w 1933 roku objął urząd kanclerza Niemiec, co zakończyło istnienie Republiki Weimarskiej. Jego książka, *Mein Kampf*, stała się w Niemczech bestsellerem. Stalin i Hitler nienawidzili się wzajemnie oraz odczuwali względem siebie lęk, więc w naturalny sposób relacje między ich państwami uległy istotnemu pogorszeniu, co w 1933 roku doprowadziło do zamknięcia szkoły w Lipiecku.

Wspólne przedsięwzięcie miało, oprócz badań rozwojowych, również inne istotne konsekwencje. Dziesiątki oficerów zostało rozstrzelanych w czasie stalinowskich czystek w latach trzydziestych. Wśród nich znalazło się też wielu najbardziej utalentowanych sowieckich pilotów wyszkolonych w Lipiecku. Byli to piloci, których umiejętności i posiadana przez nich wiedza na temat Niemców mogły ocalić tysiące Rosjan w trakcie zbliżającej się wojny. A może i zmienić bieg historii?

RANKIEM 7 SIERPNI 1936 roku SS Usaramo zacumował w Kadyksie. Statek, który tydzień wcześniej o północy wypłynął z przystani Petersen Dock w Hamburgu, należał do niemieckiego armatora Woermann-Line. Dziewięćdziesięciu jeden mężczyzn opuściło statek tego ranka i nie zwracając na siebie uwagi, wsiadło do pociągu jadącego do Sewilli; następnie skierowali się oni do hotelu Cristina. Zgodnie z dokumentami mieli być dziennikarzami, fotografami, artystami, akwizytorami. Wszyscy ci rzekomi turyści należeli do Reisesgesellschaft Union – niemieckiego stowarzyszenia turystycznego. Ale nie była to prawda.

Byli najemnikami.

Generał Francisco Franco, uprzednio komendant hiszpańskiej Legii Cudzoziemskiej i były szef Sztabu Generalnego armii hiszpańskiej, miesiąc wcześniej wylądował w Sewilli na czele zbuntowanych wojsk narodowych. Będąc jeszcze w randze podpułkownika, w 1923 roku ocalił resztki pobitej armii hiszpańskiej w czasie wojny o Rif w Maroku, a teraz jako 31-latek był naj-



młodszym generałem w Europie. Nacjonalizm w Hiszpanii, podobnie jak faszyzm we Włoszech czy narodowy socjalizm w Niemczech, mógł się rozwinąć na skutek porażki demokracji, w tym wypadku hiszpańskiej Drugiej Republiki. Podpisany w 1930 roku pakt z San Sebastian doprowadził do konsolidacji ugrupowań rewolucyjnych w ich dążeniu do obalenia monarchii. Uchwalona w wyniku tego porozumienia konstytucja dawała kobietom prawa wyborcze, gwarantowała swobodę wypowiedzi i zrzeszania się oraz legalizowała rozwody – osłabiała również pozycję hiszpańskiej szlachty. Nacjonałści generalnie sprzeciwiali się wszystkim tego typu zmianom i chociaż w ich szeregach znajdowała się pewna liczba fanatyków, to byli również wśród nich monarchiści, klerykałowie, przeciwnicy anarchizmu oraz inne ugrupowania prawicowe. Nie byli to jednak ani narodowi socjaliści, ani też faszyści.

Franco należał do konserwatywnych monarchistów i co za tym idzie, postrzegał istnienie Republiki jako efekt spisku anarchistów i komunistów<sup>51)</sup>. W 1934 roku, kiedy wybuchła lewicowa rewolta, Franco zdławił ją, określając ją mianem „wojny granicznej, której frontami są socjalizm, komunizm i wszystko, co atakuje cywilizację, w celu zastąpienia jej barbarzyństwem”. Zaniepokojony działaniami generała Franco rząd republikański przesunął go na boczny tor, czyniąc dowódcą jednostek stacjonujących na odległych Wyspach Kanaryjskich.

---

51) Hiszpański król Alfons XIII był drużbą na ślubie Franco w 1923 roku.

15 lipca 1936 roku w Las Palmas na Wyspach Kanaryjskich wylądował pewien samolot. Według planu lotu maszyna wystartowała z Casablanki, położonej na atlantyckim wybrzeżu Maroka Francuskiego. Gdyby nie był to samolot brytyjski, to z uwagi na rozwój sytuacji politycznej w Hiszpanii z pewnością pojawiłyby się dociekania. Nikt nie zwrócił jednak większej uwagi na białego Havilland Dragon Rapide'a. Jeśli jednak ktoś zacząłby się nim bliżej interesować, to i tak powinny go uspokoić emblematy firmy Olley Air Service widniejące na kadłubie maszyny. Dowódcą samolotu był W.H. „Cecil” Bebb, a jego „nawigator” nazywał się Pollard. Na pokładzie samolotu znajdował się również nienagannie ubrany mężczyzna o śródziemnomorskim wyglądem, któremu towarzyszyły dwie młode dziewczyny oszalamiającej urody. Mężczyzna o ciemnej karnacji wysiadł w Maroku, podczas gdy samolot poleciał dalej na Kanary. Widok mężczyzn w średnim wieku podróżujących z dwoma pięknosciami wywoływał pewne zdziwienie, ale nie zadawano zbędnych pytań.

I o to właśnie chodziło. W rzeczywistości Pollard był oficerem brytyjskiego wywiadu, a dziewczynami – jego córka i jej dobra przyjaciółka Dorothy Watson<sup>52)</sup>. Młode kobiety zgodziły się wziąć udział w podróży jako swoista przykrywka i znakomicie się przy tym bawiły.

---

52) Hugh Pollard został później szefem placówki MI6 w Madrycie.

Mężczyzna o ciemnej karnacji nazywał się Luis Bolin i był londyńskim dziennikarzem, któ-

ry później został doradcą generała Franco do spraw kontaktów z prasą. Bolin wyczarterował samolot i chciał przez Casablancę polecieć na Wyspy Kanaryjskie, by stamtąd wywieźć generała Franco. Tak też uczynili. 18 lipca Dragon Rapide powrócił do Casablanki i odebrał Bolina. Następnie samolot i obecni na jego pokładzie pasażerowie polecili do Tetuan, miasta położonego na wybrzeżu Morza Śródziemnego i należącego do hiszpańskiego Maroka.

Po dotarciu na miejsce gen. Franco przejął dowodzenie nad hiszpańską Armią Afrykańską i szybko spacyfikował północne Maroko. Rozpoczął również negocjacje z Niemcami, Włochami i Wielką Brytanią na temat wojskowego wsparcia z ich strony. Za pomocą dostarczonych, w większości przez Niemców, samolotów transportowych utworzył most powietrzny pomiędzy Marokiem a położoną na południu Hiszpanii Sewillą. Codziennie tą drogą przybywało do Sewilli 120 żołnierzy, co na początku sierpnia pozwoliło Franco zebrać ponad tysiąc ludzi. Następnie udało mu się przełamać republikańską blokadę morską i rozpocząć transport swoich wojsk w większych ilościach.

7 sierpnia Usaramo rozpoczął wyładunek „maszyn rolniczych”, które następnie zostały wysłane do odległego o 50 mil lotniska Tablada pod Sewillą. Nikt nie powinien się dziwić na widok kadłubów samolotów, skrzydeł i innego „sprzętu rolniczego”, który się tam pojawił. 9 sierpnia sześć jednomiejscowych myśliwców Heinkel He 51B zostało szybko złożonych i przygotowanych do akcji<sup>53</sup>.

---

53) Smith i Hall twierdzą, że dostarczonych zostało 12 myśliwców, podczas gdy Forsyth wylicza 6 maszyn. Pierwotnie przybyło tylko 6 niemieckich pilotów; Niemcy ciągle wahały się w kwestii wsparcia, więc ta niższa liczba wydaje się bardziej prawdopodobna.

Młody niemiecki pilot myśliwski, Hannes Trautloft, napisał później:

*Następnego ranka znaleźliśmy się na terenie lotniska w Sewilli... 9 sierpnia rozpoczęliśmy składanie naszych sześciu He 51B – był to kawał zespołowej roboty, w której uczestniczyli zarówno piloci, jak i personel naziemny. Hiszpanie byli zaskoczeni, widząc, z jaką energią pracujemy, ale my naprawdę byliśmy dość niecierpliwi i chcieliśmy jak najszybciej poderwać nasze maszyny do lotu.*

Latem 1936 roku Heinkel stał się podstawowym myśliwcem niemieckiej Luftwaffe. Napędzany 12-cylindrowym, chłodzonym cieczą silnikiem BMW osiągał maksymalną prędkość 200 mil/h i pułap 25 tys. stóp. He 51 był szybki i wytrzymały, a jego uzbrojenie stanowiły kaemy MG-17 kalibru 7,9 mm oraz dodatkowo bomby przeznaczone do atakowania celów naziemnych.

Jednak ten myśliwiec nie nadawał się zbyt do walki powietrznej. Brakowało mu radia, a kaemy musiały być ręcznie przeładowane przed każdorazowym użyciem. Podczas walki nad Saragossą 19 października niemiecki klucz składający się z trzech Heinkli został zaatakowany przez 13 republikańskich maszyn. Zestrzeliwując pięć samolotów bez strat własnych, niemieccy piloci udowodnili, że ich umiejętności oraz poziom wyszkolenia rekompensują większość technicznych słabości Heinkla. Siły powietrzne nacjonalistów, wspierane przez pilotów z Escuadrilla

de Caza walczących na samolotach Fiat CR.2, zasadniczo kontrolowały teraz niebo nad Hiszpanią.

Miało się to szybko zmienić, wraz z rozpoczęciem dostaw broni oraz napływem pilotów ze Związku Radzieckiego, który wsparł rząd republikański. 9 września 1936 roku w porcie Alicante zamocował frachtowiec Neva. Wśród rozładowywanego wyposażenia znalazły się również kadłuby sowieckich Polikarpowów I-15 i I-16, do tego silniki, karabiny maszynowe oraz inny ekwipunek. Dwupłatowy myśliwiec I-15 był rodzimą rosyjską konstrukcją, napędzaną 500-konnym silnikiem Wright Cyclone i uzbrojoną w cztery kaemy Maxim-Nadaszkiewicz PW-1 kalibru 7,62 mm.

Umieszczone wokół silnika kaemy zostały zsynchronizowane ze śmigłem i strzelały z szybkością 750 pocisków na minutę. Górna para została ustawiona na 400 jardów, a dolna na 600 jardów. I-15 posiadał zapas ponad 1200 nabojów, co dawało mu znaczną siłę ognia. Tył i spód fotela pilota chroniony był płytami pancernymi o grubości 9 mm. Przez Rosjan I-15 nazywany był Mewą; Hiszpanie nadali mu przydomek „Chato” (Zadarty nos), a niemieccy piloci często zwali go „Curtissem” z powodu podobieństwa do F-9C Sparrowhawk.

Chato był maszyną łatwą w pilotażu i charakteryzował się też dużą tolerancją dla błędów pilota. Posiadając relatywnie małe obciążenie powierzchni nośnej, lądował niczym wielki latawiec. Jak większość rosyjskich broni świadomie skonstruowany został z dużym zapasem bezpieczeństwa, tak aby sprostać narowistym pilotom, źle wyszkolonym mechanikom i trudnym warunkom działania.

Innym sowieckim myśliwcem skierowanym do Hiszpanii był I-16 Mosca (hiszp. Mucha, TN). Niemcy nadali mu przydomek „Rata” (hiszp. Szczur, TN) i można śmiało twierdzić, że w roku 1936 był to najlepszy myśliwiec. Pomimo prostego wyposażenia kabiny I-16 był niezwykle zwinną maszyną i rozwijał zawrotną, jak na ówczesne czasy, prędkość 300 mil/h. Największe niebezpieczeństwo dla niemieckich samolotów stanowiły dwa karabiny maszynowe ShKAS kalibru 7,62 mm zamontowane w skrzydłach. Dzięki temu unikało się kwestii ich synchronizacji z obrotami śmigła, co pozwalało na osiągnięcie znacznie większej szybkostrzelności – dochodziła ona do 1800 pocisków na minutę w porównaniu z 1200 pociskami na minutę w przypadku Heinkla. W skrzydłach mogło pomieścić się też więcej amunicji. Mosca posiadała zapas 650 nabojów, a He-51 zabierał ich 500. Choć ten wykorzystujący energię gazów prochowych kaem strzelał szybciej, to był również podatny na zacięcia. Mimo tego, dzięki większemu kalibrowi i możliwości oddania 300 strzałów w ciągu pięciosekundowej serii, I-16 stanowił śmiertelne zagrożenie. Jego kolejne wersje posiadały na osłonie silnika dodatkową parę kaemów, które ostatecznie zostały zamienione na działka.

I-16 Mosca był myśliwcem dolnopłatowym o skorupowej konstrukcji wykonanej z aluminium. Miał wciągane podwozie, zmienny skok silnika i zakrytą kabinę. Ze schowanym podwoziem i krótkimi skrzydłami ten niewielki myśliwiec latał bardzo szybko. Wiązało się to jednak z wysokim współczynnikiem obciążenia skrzydeł – I-16 nie mógł zatem wykonywać ciasnych skrętów w żadnej płaszczyźnie<sup>54</sup>. Jak w większości wypadków poziom wyszkolenia pilotów był decydujący.

---

54) Rozpiętość skrzydeł samolotu I-16 Mosca wynosiła 29 stóp, a współczynnik obciążenia skrzydła: 27 funtów na stopę kwadratową. He-51 miał skrzydła o łącznej długości 36 stóp, zaś obciążenie skrzydła wynosiło 14 funtów na stopę kwadratową.

13 listopada osiem myśliwców I-16 Mosca oraz 16 I-15 zaatakowało nad Madrytem klucz Heinkli. Niemcy zestrzelili pięć rosyjskich maszyn, ale stało się oczywiste, że He 51 był już mocno przestarzałą konstrukcją. W czasie walki zginął również dowódca klucza, porucznik Eberhardt Kraft, którego maszyna zderzyła się w powietrzu z rosyjskim myśliwcem<sup>55</sup>). Republikańscy piloci na I-16 szybko nauczyli się unikać walki kołowej w starciach z Heinklami i Fiatami. Korzystniej było atakować je z większej wysokości i wykorzystując przewagę prędkości, przeciąć wrogą formację, strzelając krótkimi, śmiertelnymi seriami ze wszystkich swoich kaemów o większym kalibrze.

---

55) Sowiecki pilot został skopany na śmierć przez tłum, który wzięł go za Niemca.

Walki tego rodzaju wykazywały potrzebę posiadania przez obie strony zarówno doświadczonych pilotów, jak i lepszych maszyn. Przewaga w jednej kategorii mogła bowiem wyrównać braki w drugiej tylko przez pewien czas. Prawie wszyscy oficerowie republikańskiego lotnictwa pozostający w aktywnej służbie bezzwłocznie przeszli na stronę Franco. Wojsko republikańskie zasadniczo podzieliło się zgodnie z przynależnością klasową – konserwatyści i monarchiści dołączyli do rebeliantów, podczas gdy większość żołnierzy niższych stopniem pozostała wierna rządowi w Madrycie. Gdy republikańskie lotnictwo przekształciło się w Fuerzas Aéreas de la República Española (FARE), w jego szeregach było niewielu dawnych lotników; pozostali w nim zazwyczaj sierżanci, którzy wcześniej byli obserwatorami lub pilotowali maszyny transportowe, oraz starsi wiekiem piloci, którzy służyli w sztabie i wykładali w szkołach lotniczych.

Większość hiszpańskich pilotów wojskowych zbiegła do Franco. W tej sytuacji republikanie zwrócili się w stronę najemników i ochotników. Niektórzy spośród nich, jak choćby amerykańscy ochotnicy Frank Tinker i Albert Baumler, byli wcześniej dobrze wyszkolonymi pilotami wojskowymi, potrafiącymi również latać w trudnych warunkach – korzystając tylko z instrumentów pokładowych.

Frank Tinker w 1933 roku ukończył amerykańską Akademię Morską, w jaki więc sposób znalazł się w Hiszpanii, by wziąć udział w toczonej tam walkach powietrznych? W 1933 roku Biały Dom usiłował zredukować budżet wojskowy i popchnął wówczas jedną z tych nieprzemyślanych i żenująco bezsensownych decyzji, jaką było niezatrudnienie całego rocznika absolwentów Akademii Morskiej. Piloci ze swoim elitarnym i niezwykle kosztownym wykształceniem mieli zostać odesłani do cywila. Zwyciężyły jednak resztki rozsądku – kompromisowe rozwiązanie zakładało zatrudnienie połowy absolwentów z lepszymi wynikami i przeniesienie pozostałych do rezerwy. Jeden z kadetów poskarżył się na to swojemu kongresmenowi, Listerowi Hillowi z Alabamy, który przekonał Korpus Powietrzny Armii, aby dopuścił siedmiu absolwentów Aka-

demii do dalszego szkolenia. O te siedem miejsc ubiegało się stu kandydatów, spośród których 40 nie przeszło testów medycznych. Frank Tinker miał szczęście i je zaliczył, a w październiku 1933 roku pojawił się na lotnisku Randolph Field w San Antonio w Teksasie.

Wiosną 1934 roku, przed przejściem do etapu zaawansowanego szkolenia, Tinker dowiedział się, że również Korpus Powietrzny posiada nadwyżkę pilotów i co za tym idzie, nawet po ukończeniu szkoły lotniczej prawdopodobnie nie zostanie przydzielony do żadnej jednostki. W tym czasie marynarka wojenna na szczęście odzyskała resztki zdrowego rozsądku i zaprosiła rocznik 1933 z powrotem do służby. W ten sposób Tinker i jego koledzy powrócili w lipcu do Pensacola, gdzie zostali ostatecznie przyjęci w poczet lotników U.S. Navy. Po otrzymaniu insygniów lotniczych w styczniu 1935 roku Frank Tinker został przydzielony do załogi krążownika San Francisco, na którym miał pilotować wodnopłat typu Vought Corsair.

Jego kariera jako pilota morskiego była krótka i pełna gwałtownych zwrotów. W ciągu zaledwie sześciu miesięcy służby zdążył stanąć przed sądem wojskowym, a na jego koncie pojawiła się cała seria prywatnych i służbowych wpadek. Zagrożony po raz drugi sądem wojskowym Tinker postanowił zrezygnować ze służby i zaczął rozglądać się za nową pracą. Poprzez hiszpańską ambasadę w Meksyku otrzymał kontrakt opiewający na 1500 dolarów miesięcznie w zamian za służbę w republikańskim lotnictwie. Ponadto przysługiwał mu bonus w wysokości tysiąca dolarów za każdy zestrzelony samolot wroga. W wypadku śmierci umowa przewidywała odszkodowanie dla najbliższych, a okres wypowiedzenia kontraktu wynosił 30 dni. Działo się to w czasie wielkiego kryzysu, więc zaoferowana kwota była dlań główną zachętą – ówczesne 1500 dolarów miesięczne odpowiadałoby – w przeliczniku – kwocie 25 tysięcy dolarów w roku 2013<sup>56)</sup>. Dla porównania amerykańscy żołnierze służący w stopniu szeregowego w Brygadzie Abrahama Lincolnna otrzymywali w ramach trzyletniego kontraktu około 10 centów dziennie.

---

56) Dzisiejsi najemnicy otrzymują 500–5500 dolarów dziennie w zależności od swoich umiejętności.

Dla Hiszpanii wojna domowa była walką na śmierć i życie. Dla innych krajów, które dostarczały tam ludzi i sprzęt, konflikt ten miał zapewne mniej dramatyczny przebieg, ale równie wielką wagę. Hiszpania stała się zarówno polem doświadczalnym dla nowych rodzajów uzbrojenia, jak i miejscem ideologicznego starcia z komunizmem. Ponadto, co jest być może jeszcze ważniejsze, wojna w Hiszpanii stanowiła taktyczny pomost pomiędzy I wojną światową a tym, co miało dopiero nadejść. Hitler uznał, że Hiszpania stanowiła okazję, której nie można było zmarnować, i nakazał zwiększenie pomocy dla gen. Franco. W celu zrównoważenia sowieckiego zaangażowania w połowie listopada kolejnych 60 dwupłatów He 51 zapakowanych w skrzyniach dotarło do Sewilli. Do końca miesiąca 25 frachtowców z bronią i sprzętem wypłynęło ze Szczecina do Kadyksu.

Pojedyncza eskadra myśliwska Jagdstaffel Eberhardt została przeorganizowana w trzy eskadry myśliwskie, znane jako Jagdgruppe/88. Powstała również Kampfgruppe (grupa bombowców) K/88 i podobne grupy rozpoznania, łączności i zwiadu morskiego. Wysłano również cały komplet pododdziałów wsparcia technicznego, zaopatrzenia i zabezpieczenia medycznego.

Pierwotnie siły te nosiły nazwę Eiserne Legion (Stalowy Legion), by później zostać przemianowane na Legion Condor, który w drugim tygodniu grudnia był gotowy do działań.

Pod dowództwem generała dywizji Hugo Sperrlego Niemcy przystąpili do zacieklego lotniczego kontruderzenia. Wszystko zostało poddane ocenie – piloci, samoloty i taktyka walki. Hannes Trautloft, Werner Mölders, a później Adolf Galland, wszyscy utalentowani lotnicy i specjaliści od walk powietrznych przystąpili do działania, walcząc z demonami przeszłości i odcinając się od dziedzictwa I wojny światowej. Nowa Luftwaffe miała wspierać wojska lądowe i wywalczyć przewagę w powietrzu raczej poprzez atak, niż broniąc nieba nad statycznym polem bitwy.

Oznaczało to budowę samolotów wielozadaniowych, wyposażonych w radiostacje, które umożliwiałyby efektywną komunikację, i dysponujących wystarczającą siłą ognia do zniszczenia wszelkich celów. Niemcy zrezygnowali z latania w zwartych formacjach rodem z I wojny światowej i eksperymentowali z nowymi rozwiązaniami taktycznymi, dostosowanymi do uzbrojenia, samolotów i aktualnej sytuacji. Mölders wymyślił Rotte (rotę), podstawową formację bojową, składającą się z pary samolotów, która jako rozwiązanie taktyczne przetrwała do dzisiaj. Dwie Rotte tworzyły Schwarm (ród). Stosowane były również szersze odstępy pomiędzy maszynami w locie, dzięki czemu skrzydłowy zyskiwał na znaczeniu. Teraz nie gapił się już tylko na końcówkę skrzydła prowadzącego, lecz przeczesywał wzrokiem niebo w poszukiwaniu wrogich samolotów, osłaniał swojego lidera przed niebezpieczeństwami i atakował, jeśli zaszła taka potrzeba.

Technologia zawsze stanowiła podstawę niemieckich sukcesów. Było tak od opracowania pierwszych synchronizowanych kaemów przez bardziej zaawansowane Fokkery, Niemcy zawsze doceniali konieczność utrzymania przewagi technologicznej. Starcia powietrzne nad Madrytem w 1936 roku były więc dla Niemców twardym zderzeniem się z rzeczywistością. Indywidualne umiejętności niemieckich pilotów nie mogły zrekompensować przewagi technologicznej I-16 bardziej, aniżeli ich piloci dokonywali tego 18 lat wcześniej przeciwko samolotom Sopwith i SPAD. Konieczny był nowy myśliwiec, który w połączeniu z dobrze wyszkolonymi i zaprawionymi w walce pilotami mógłby zapewnić im całkowitą dominację w powietrzu.

Niemcy mieli szczęście, ponieważ taki samolot już istniał. W lipcu 1933 roku Biuro ds. Rozwoju Luftwaffe ogłosiło oficjalne „Wymagania Taktyczne dla Myśliwca (Lądowy)”. Zgodnie z wymogami miał to być jednomiejscowy myśliwiec dzienny, uzbrojony w co najmniej dwa zainstalowane na stałe kaemy, każdy z zapasem 500 pocisków, wyposażony w radiostację, maskę tlenową, ogrzewanie i spadochron. Samolot miał być zdolny do osiągnięcia pułapu 19 500 stóp w ciągu 17 minut i lotu na tej wysokości przez 20 minut z prędkością 250 mil/h.

Na scenę wchodzi BF 109<sup>57)</sup>.

---

57) Od lipca 1938 roku Bayerische Flugzeugwerke (Bawarska Fabryka Samolotów) została przemianowana na Messerschmitt AG. Każdy z wyprodukowanych wcześniej samolotów nosił przedrostek „Bf”, a wszystkie samoloty wyprodukowane później oznaczone były przedrostkiem „Me”. Dla uproszczenia postanowiłem w całej książce używać oznaczenia „Bf”.

W styczniu 1937 roku dowódca J/88 raportował do Sperrlego, że Heinkel 51 był nieefektywny w starciu z I-16 i że nie będzie już więcej poświęcał swoich ludzi, latając na tym przestarzałym samolocie. Może to zaskakiwać, ale Sperrle i Berlin zgodzili się z tą oceną i He 51 natychmiast zostały skierowane do wspierania wojsk lądowych. Odtąd w skład Legionu Condor wchodziła teraz Versuchsjägdstaffel – eksperymentalna eskadra myśliwska – sformowana specjalnie w celu przetestowania prototypów myśliwca Bf 109. Co najmniej trzy prototypy dotarły do Hiszpanii pod koniec grudnia 1936 roku. Całkiem możliwe, że stało się to bodźcem do zastąpienia starzejących się Heinkli.



*Sięjący postrach Messerschmitt Bf109*

Pomysłodawcą Bf 109 – myśliwca nowej generacji – był Willy Messerschmitt. Samolot posiadał zamykaną kabinę, wolnonośny płat skrzydła, konstrukcję skorupową i częściowo samonośny kadłub. Podwozie chowane było hydraulicznie, a nie jak w przypadku I-16 ręcznie, przy użyciu korbki. Ponadto na krawędzi natarcia znajdowały się klapy, które zapewniały niedoścignioną dla innych maszyn manewrowość przy niskich prędkościach lotu. Ponieważ ówczesne uzbrojenie myśliwskie zawsze skierowane było do przodu, to pozycja dziobu samolotu miała kluczowe znaczenie w czasie walki – można było bowiem strzelać tylko w kierunku, w którym zwrócony był przód samolotu. Zwrotność myśliwca dosłownie rozstrzyga o życiu lub śmierci pilota. W trakcie manewrowania kąt, pod którym powietrze uderza w skrzydła, zwany kątem natarcia, ciągle się zmienia. Jeśli wyobrażymy sobie przepływ strug powietrza równoległy do horyzontu, to wraz ze spadkiem prędkości skrzydło z reguły odchyli się do góry. Kąt może zwiększać się tylko do momentu, aż strugi powietrza całkiem się nie oderwą i skrzydło nie utraci nośności. Automatyczne klapy przednie zainstalowane w Messerschmitcie miały zredukować ten efekt i zwiększyć zdolność walki myśliwca przy większych kątach natarcia<sup>58</sup>). Oznaczało to, że

nowy myśliwiec przy małych prędkościach oraz w czasie gwałtownych manewrów w pionie, tak częstych w trakcie walki, mógł zakręcać i nachodzić na cel bardziej efektywnie.

---

58) Właściwie ich wynalazcą był brytyjski konstruktor Frederick Handley-Page; mniej lub bardziej we współpracy z niemieckim aerodynamikiem Gustawem Lachmannem.

Kłapy działają w następujący sposób. Gdy zmniejsza się prędkość maszyny, a opór powietrza słabnie, wysuwają się one z przedniej krawędzi skrzydła. W ten sposób na pewien czas zmieniona zostaje wypukłość lub krzywizna skrzydła. Poprzez powiększenie skrzydła kłapy zwiększają jego powierzchnię i opóźniają oderwanie się strug powietrza. Jeśli moment oderwania zostanie opóźniony, to skrzydło przez dłuższy czas nie utraci swojej nośności, a samolot będzie mógł lecieć z mniejszą szybkością. Ponadto wysunięcie kłap przednich prowadzi do powstania szczeliny pomiędzy kłapami a skrzydłem. Dzięki temu powietrze przepływa bezpośrednio spod skrzydła do jego górnej powierzchni, co z kolei poprawia charakterystykę lotu przy małych prędkościach.

Messerschmitt był zwolennikiem małej masy, niewielkiego oporu powietrza i prostej konstrukcji samolotu. Zbiorniki paliwa znajdowały się za kabiną pilota Bf-109, a fotel był opancerzony, aby chronić go od kul i płonącego paliwa lotniczego. Podwozie przymocowane było do kadłuba, tak że skrzydła mogły być usunięte bez dodatkowego wyposażenia. Same skrzydła posiadały jeden dźwigar, co czyniło je bardzo wytrzymałymi i lżejszymi od skrzydeł dwudźwigarowych. Mocniejsza budowa skrzydła sprawiała, że możliwe było zastosowanie niewielkiej powierzchni. Obciążenie powierzchni nośnej zostało w ten sposób zwiększone do 40 funtów na stopę kwadratową<sup>59)</sup>. Daleko idące ulepszenia w budowie silnika umożliwiły tego typu rozwiązania.

---

59) Obciążenie powierzchni nośnej w wypadku trójpłatowego Fokkera z okresu I wojny światowej wynosiło 6,5 funta na stopę kwadratową, a u Spitfire'a wynosiło ono 27 funtów na stopę kwadratową.

Zakrawa to na ironię, ale w pierwszym prototypowym Bf 109 z powodu braków produkcyjnych zastosowano brytyjski silnik Rolls-Royce Kestrel. Następnie fabryka Junkers Motorenwerke wyprodukowała serię silników Jumo 210, które napędzały większość wczesnych Messerschmittów. Dwunastocylindrowy silnik miał moc 600 KM i układ odwróconej litery V. Oznaczało to, że kadłub mógł mieć bardzo opływowy kształt, a silnik był mniej podatny na uszkodzenia spowodowane ostrzałem z ziemi. Zamiast gaźnika silnik posiadał system bezpośredniego wtrysku paliwa, co zwiększało jego wydajność i moc. Dzięki temu możliwy był również lot z ujemnym przeciążeniem. Ta zdolność miała okazać się niezwykle istotną podczas przyszłych walk powietrznych.

Ostatecznie, dzięki zastosowaniu lepszych silników i zaawansowanych urządzeń zwiększa-



jących nośność skrzydeł takich jak klapy, udało się podczas konstruowania samolotu pokonać wcześniejsze ograniczenia i ustalić kompromis pomiędzy szybkością a siłą nośną na nowym poziomie. Oba rozwiązania pozwoliły na dostosowanie parametrów samolotu do konkretnej fazy lotu: był wolniejszy i łatwiejszy w pilotażu w czasie startu i lądowania, wydajny w trakcie lotu ze stałą prędkością i bardziej wszechstronny podczas nagłych manewrów koniecznych podczas walki. Zgodnie z ideą prosta konstrukcja Bf 109 nadawała się do koniecznych ulepszeń i modyfikacji, które, jak to przewidział Willy Messerschmitt, miały pojawić się wraz ze zdobywaniem nowych doświadczeń bojowych.

Trzy prototypy wysłane w grudniu 1936 roku do Hiszpanii były doskonałym przykładem jego elastycznego sposobu myślenia. Jeden z nich posiadał dodatkowe działo Oerlikon kalibru 20 mm, które strzelało przez piastę śmigła. Dwie pozostałe maszyny miały metalowe śmigła o zmiennym skoku zamiast starszych drewnianych o stałym skoku produkowanych przez firmę Schawarz. Niemcy byli zwolennikami testów operacyjnych i ewaluacji, więc Hannes Trautloft natychmiast przystąpił do pracy. Szybko zorientował się, że nowy samolot przewyższa rosyjskie myśliwce i wydał bardzo korzystną ocenę wstępną. Zasięg, pułap i szybkość w połączeniu z łatwością pilotażu sprawiły, że wejście Bf 109 do służby stało się natychmiastową koniecznością.

Decyzja ta była na czasie, ponieważ straty Legionu wyniosły w styczniu 1937 roku 20 proc. stanu, a Heinklom udało się strącić zaledwie trzy maszyny republikanów. Rosnące sowieckie zaangażowanie w wojnę sprawiało, że siły powietrzne republikanów dysponowały przewagą liczebną i ogniową. Grupa myśliwska J/88 rozproszyła się do czasu sprowadzenia nowych Bf 109. Praktycznie wszystkie He 51 przeznaczone zostały do wspierania wojsk lądowych, przede wszystkim w północnej Hiszpanii – z dala od sowieckich I-15 i I-16.

Zwalczający bolszewizm, testujący nowe bronie i zdobywający bezcenne doświadczenie bojowe Legion Condor otrzymał w marcu 1937 roku 12 myśliwców Bf 109B-1. Mniej więcej w tym samym czasie Franco zdecydował o przesunięciu kierunku swoich ataków z rejonu Madrytu na mniejsze ośrodki oporu republikanów broniących się na północy Hiszpanii, wzdłuż wybrzeża Zatoki Biskajskiej. W tym regionie znajdowała się większość złóż węgla i rudy żelaza. Jeśli udało by się je zdobyć, to wówczas Franco osłoniłby swoją północną flankę od ewentualnego ataku ze strony Francji. Armia republikańska na północy Hiszpanii liczyła 150 tys. żołnierzy, co dawało jej niemal trzykrotną przewagę nad wojskami nacjonalistów. Jednak w szeregach walczących dla republiki Asturyjczyków, Santanderczyków i Basków brakowało jedności. Nacjonałści dysponowali również wyraźną przewagą w powietrzu.

Wojska generała Franco 4 kwietnia dotarły aż do Ochandiano, okrążyły miasto i rozpoczęły ciężkie naloty na republikańskie pozycje. 6 kwietnia Bf 109, pilotowany przez porucznika Günthera Lützowa z 2. Eskadry, odniósł swoje pierwsze zwycięstwo, strącając nad miastem I-15. Kilka dni później kapitan Felipe del Rio Crespo, jeden z czołowych republikańskich asów, został zestrzelony przez porucznika Günthera Radoscha. Przewaga w powietrzu lotnictwa Republiki zaczęła się szybko zmniejszać, a pod koniec kwietnia nacjonalistom udało się zniszczyć most nad rzeką Oca w miejscowości Rentaria (błąd: zamierzali zniszczyć most, ale zniszczyli miasto, TN) i w ten sposób odciąć cofające się wojska republikańskie nieopodal Guerniki.

26 kwietnia samolot zwiadowczy wykrył obecność dużej ilości republikańskich żołnierzy wo-

kół miasta. Do przeprowadzenia nalotu oddelegowanych zostało 26 bombowców należących do Legionu Condor oraz 16 myśliwców. Samoloty zaatakowały most oraz cele na terenie Guerniki. Niestety bomby ominęły most, fabrykę broni oraz zasadniczo wszystkie cele o wojskowym znaczeniu. Wykryci „żołnierze” okazali się cywilami zmierzającymi na targ. Fala gwałtownego oburzenia, jaka przetoczyła się przez światowe media z powodu doniesień o śmierci 1500 osób wskutek bombardowania, oznaczyła dla Franco taktyczną klęskę, a republikanom pozwoliła odnieść propagandowe zwycięstwo.

Nie przeszkodziło to jednak nacjonalistom w dalszym natarciu i zdobyciu w połowie czerwca Bilbao, stolicy położonego na północy Hiszpanii Kraju Basków. Starając się odciążyć północny odcinek frontu, republikanie rozpoczęli ofensywę w rejonie Madrytu. Rezultatem ich natarcia było wyrzucenie frontu na zachód od stolicy wokół miejscowości Brunete. Franco osobiście zażądał, aby do walki nad tym obszarem został natychmiast skierowany Legion Condor ze swoimi Bf 109.

Niemiecy piloci, którzy startowali co najmniej do trzech misji bojowych dziennie i stale czekali w gotowości, latali bez masek tlenowych<sup>60</sup>). Przy temperaturach przekraczających 37°C mechanicy nosili kąpielówki i sombrero, a piloci latali w szortach i strojach do tenisa. Pomimo posiadania nowego myśliwca Niemcy znaleźli się w trudnym położeniu i przez kilka tygodni musieli walczyć przeciwko czterokrotnej liczebnej przewadze republikańskiego lotnictwa.

---

60) Republikańscy piloci posiadali wprawdzie maski tlenowe i odpowiednie połączenia w swoich I-16, ale ktoś w ZSRR zapomniał dostarczyć im regulatorów, pozwalających na sterowanie systemem, co uczyniło go bezwartościowym.

7 lipca Frank Tinker poszukiwał celów nad szeroką równiną Guadarrama, gdy dostrzegł trzy Messerschmitty ścigające republikańskiego I-15. Wraz ze swoim nowym rosyjskim skrzydłowym zanurkował pomiędzy wrogie samoloty, lecz I-15 runął w płomieniach, mimo że Tinkerowi udało się wziąć na cel jeden z Mayser-Schmidtów, jak je nazywał. Seria około 300 pocisków kalibru 7,62 mm rozwalila kadłub Messerschmitta i sprawiła, że samolot zapalił się i zaczął spadać. Tym samym Tinker uzyskał swoje szóste potwierdzone zestrzelenie.

W bitwach powietrznych nad Brunete, w których niekiedy brało udział nawet kilkaset maszyn, po raz pierwszy użyte zostały na południu Hiszpanii nowe myśliwce Bf 109. Tinker i jego koledzy nie byli zbyt zaniepokojeni zwrotnością, którą porównywali do swoich I-16, ale trzy linie pocisków smugowych wylatujących z Messerschmitta nakazywały ostrożność.

Niemcy szybko zorientowali się, że na wysokościach poniżej 10 tysięcy stóp Mosca praktycznie dorównywał Bf 109 we wszystkich parametrach, poza siłą ognia. Jednak powyżej 10 tys. stóp Bf 109, ze swoim silnikiem z bezpośrednim wtryskiem lub doładowaniem, w pełni dominował walkę. Pozbawieni przewagi powietrznej republikanie nie mogli w żaden sposób powstrzymać bombowców Savoia-Marchetti i Ju 52. Nadlatując na wysokości 15 tysięcy stóp, bombowce wyłączały silniki i oddziaływały szybkością z dużą prędkością w dół ku swoim celom – drogą, torom kolejowym, oddziałom wojskowym, a przede wszystkim lotniskom. Tinker i pozostali republikańscy piloci z reguły podrywali swoje maszyny w ostatniej minucie bombardowa-

nia, jeśli w ogóle im się to udawało.

W wyniku tej bitwy republikanie stracili 25 tys. żołnierzy i ponad sto samolotów, natomiast straty po stronie nacjonalistów wyniosły 10 tys. ludzi i 23 maszyny. Desperacko próbujący przekonać Francję i ZSRR o tym, że wygrywają wojnę, republikanie ogłosili swoje zwycięstwo. Nikt im jednak nie uwierzył, a gdy ich ofensywa zaczęła się dogasać, Franco wznowił swoje działania na północy i w sierpniu zdobył Santander. Pod koniec października nacjonałiści zajmowali porty w Aviles i Gijon, w ten sposób praktycznie pokonując wojska republikańskie w Kantabрії.

Piloci, tacy jak Adolf Galland i Werner Mölders nadal doskonalili taktykę działań lotniczych i sugerowali Luftwaffe kolejne usprawnienia. Oprócz wprowadzenia formacji składającej się z czterech maszyn, która miała stać się standardem, uznali za niezbędne posiadanie radiostacji nie tylko w myśliwcach, ale w każdym samolocie. Eskortowanie bombowców lub samolotów rozpoznawczych bez radiostacji było meczące, a przy gorszej pogodzie często niewykonalne. Kontakt radiowy pomiędzy załogami pozwalał na zmianę planów w czasie lotu i koordynację walki. Operacje nocne również znajdowały się w centrum ich zainteresowań. Jeśli własne samoloty mogły działać nocą, a przeciwnik nie posiadał tych możliwości, to wówczas uzyskiwało się strefę dominacji taktycznej, którą można było wykorzystać.

Rok 1938 rozpoczął się od ofensywy nacjonalistów, która ostatecznie przebiła się przez dolinę rzeki Ebro i zagroziła Barcelonie. Po utracie przez republikanów portów w Zatoce Biskajskiej Francja otworzyła wreszcie swoje granice dla transportów z zaopatrzeniem dla nich, ale nastąpiło to zbyt późno. ZSRR już uszczuplił rezerwy finansowe republiki o 500 milionów dolarów w złocie, a wsparcie z jego strony zaczynało płynąć coraz cieńszym strumieniem<sup>61)</sup>.

---

61) Jak na ironię spora część tego złota pochodziła z rabunków dokonanych przez hiszpańskich zdobywców w Meksyku i Peru. W połowie 1937 roku sowiecka pomoc dla republikanów wynosiła 120 milionów dolarów, w porównaniu do 1,5 miliona dolarów w 1939 roku.

Republikanie przeszli do kontrofensywy, rzucając do walki 176 swoich sprawnych myśliwców przeciwko 168 Messerschmittom i Fiatom nacjonalistów. Trwały ciągle naloty Legionu Condor na republikańskie linie zaopatrzenia, centra komunikacyjne i miejsca koncentracji wojsk. Wynikiem bombardowań były masowe straty; w lipcu gen. Franco ponownie przekroczył Ebro.

Podczas gdy szala wojny lądowej przechylała się to w jedną, to w drugą stronę, Willy Messerschmitt nie czekał bezczynnie. Wczesnym latem do Hiszpanii dotarły pierwsze Bf 109D. Samolot posiadał mocniejszy silnik i cztery karabiny maszynowe MG-17 – po parze zainstalowane w dziobie i w skrzydłach. Jednakże prawdziwe ulepszenia, uwzględniające wszystkie doświadczenia zdobyte z takim wysiłkiem podczas wojny w Hiszpanii, znalazły swoje zastosowanie dopiero w modelu Bf 109E, czyli słynnym Emilu. Jego produkcja opóźniła się z powodu zastosowania w samolocie nowego silnika Daimler-Benz 600A, który wymusił zmiany w konstrukcji samolotu, systemie chłodzenia i podwozia – ale wreszcie się udało.

Dysponujący niezwykłą (jak na owe czasy) mocą 1175 KM nowy silnik pozwalał na osiągnięcie prędkości około 330 mil/h i wykorzystywał bezpośredni wtrysk paliwa, co dawało mu zakres

możliwości nieosiągalny dla żadnego innego myśliwca na świecie<sup>62</sup>). Każdy z dwóch kaemów kalibru 7,62 mm zainstalowanych w kadłubie posiadał zapas tysiąca pocisków, po 500 pocisków znajdowało się w każdym ze skrzydeł, w których umieszczone zostały kolejne dwa kaemy. Myśliwiec miał radiostację. W ostatnich dniach 1938 roku Legion Condor zestrzelił 16 republikańskich maszyn.

---

62) Fokker DVII dysponował w 1918 roku 160-konnym silnikiem Mercedesa.

Zbliżał się jednak koniec wojny. 5 marca 1939 roku przywódcy republiki odlecieli samolotem z Alicante do Francji. 28 marca gen. Franco tryumfalnie i bez jednego wystrzału wkroczył do Madrytu, a 1 kwietnia 1939 roku hiszpańska wojna domowa oficjalnie dobiegła końca.

Personel Legionu Condor podlegał regularnej rotacji – miało to na celu przekazanie zdobytego podczas walk doświadczenia<sup>63</sup>). Praktyczne doświadczenia dotyczące taktyki walki powietrznej, napraw polowych i logistyki miały w nadchodzących miesiącach i latach okazać się bezcenne. Choć operacje połączone rozpoczęły się już podczas I wojny światowej, to planowanie musiało teraz uwzględniać pojawienie się na polu walki szeregu nowych urządzeń, takich jak radiostacje oraz wprowadzenie nowych rodzajów uzbrojenia. W wymiarze taktycznym wojna w Hiszpanii była dla Luftwaffe doskonałym poligonem doświadczalnym; ponadto 200 niemieckich pilotów zdobyło tam doświadczenie bojowe.

---

63) Piloci wracali do Niemiec po roku lub po zestrzeleniu pięciu maszyn wroga.

Wiele koncepcji i wniosków z okresu I wojny światowej zostało poddanych powtórnej ocenie, unowocześnionych, a czasami zupełnie odrzuconych. Z tego punktu widzenia wojna w Hiszpanii zapewniła niemieckiej Luftwaffe przewagę nad lotnictwem tych państw, które w przyszłym konflikcie będą używały przestarzałej taktyki i techniki walki powietrznej. Jednak doświadczenia hiszpańskie przyczyniły się również do ugruntowania błędnych przekonań. Po pierwsze, wojna w Hiszpanii była konfliktem, w którym lotnictwo odgrywało rolę taktyczną i co za tym idzie, nie dostarczyła przydatnych informacji na temat prowadzenia operacji na większą skalę. Po drugie, nie doceniono generalnie znaczenia bombardowania strategicznego, a ograniczony zasięg Bf 109 – wystarczający dla hiszpańskiego teatru działań – miał się w niedalekiej przyszłości okazać jego podstawową wadą. Jak stwierdził później Adolf Galland:

*Jakiegokolwiek mogło być znaczenie testowania niemieckich broni w czasie hiszpańskiej wojny domowej z taktycznego, technicznego i operacyjnego punktu widzenia, nie doprowadziło ono do sformułowania przemyślanej koncepcji strategicznych.*

W każdym razie weterani walk powietrznych z Hiszpanii zostali rozproszeni po różnych

jednostkach lotniczych, aby móc przekazać zdobytą wiedzę możliwie szerokiemu kręgowi pilotów. Rzeczywiście było to dla Luftwaffe korzystne w obliczu szybko zbliżającego się wybuchu wojny we wrześniu 1939 roku. Świat, który znano, miał się już niebawem zmienić – na zawsze.

CZĘŚĆ TRZECIA

# KATAKLIZM: 1939–1945

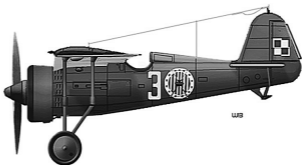
KTO PRZY PIERWSZEJ TRUDNOŚCI ODDAJE POLE,  
POWTÓRNI NIE PRÓBUJE, W SUKCES NIE WIERZĄC,  
TEN NIGDY NIE BYŁ, NIE JEST I NIE BĘDZIE  
BOHATEREM NA WOJNIE, W MIŁOŚCI NI W INTERESACH.<sup>64)</sup>

FREDERICTUDOR

---

<sup>64)</sup> Tłum. Arkadiusz Belczyk

## KOLORY



PZL.11

PRZESZYWAJĄCE, NIEZIEMSKIE wycie momentalnie wyrwało ludzi z twardego snu. Był to ten rodzaj dźwięku, który sprawiał, że zęby bolały, a serce zamierało; stale podnoszący się pisk, który sprawiał, że skóra swędziała, a włosy stawały dęba. Z szeroko otwartymi oczami żołnierze wytoczyli się ze swoich piętrowych łóżek i wybiegli w kierunku drzwi, chwytając za karabiny w przedświtowym mroku. Niektórzy zasłaniali uszy, niektórzy padali na ziemię. Inni z kolei podnosili swoje karabiny i wpatrywali się w niebo, próbując dostrzec zagrożenie – wroga będącego poza zasięgiem, gdzieś w górze ponad mgłą.

Zobaczyli tylko śmierć.

Kiedy ziemia zaczęła trząść się od wybuchów, jakiś rower poleciał w powietrze, a za nim buty i kilka garnków. Nawet ci odważniejsi rzucali broń i zaczęli biec w kierunku drzew lub rzeki. Betonowe bunkry chroniące most przestały istnieć, a większość znajdujących się wewnątrz żołnierzy wyparowała w jednej chwili. Szczątki pozostałych zostały wyrzucone wysoko w powietrze, nim opadły z hukiem na ziemię w krwawych, zwęglonych kawałkach. Straszne, złowieszcze wycie ustąpiło miejsca ryczącym silnikom i narastającemu szumowi wiatru przesuwającego się po metalu. Gdyby ktoś przeżył, zobaczyłby, jak trzy samoloty o charakterystycznych załamanych skrzydłach typu mewa wyrównują lot, ciągnąc za sobą smugi kondensacyjne z grubych koniuszków skrzydeł, a następnie schodzą niżej, ledwie powyżej drzew, by wreszcie

skrócić na zachód i zniknąć w oddali. Dochodziła 4.45, był 1 września 1939 roku – właśnie rozpoczęła się II wojna światowa.

Dwudziestoletnie polityczne bandaże wersalskie opadły, ukazując ropiejące rany po Wielkiej Wojnie. Traktat, który okazał się zbyt krótkowzroczny, a zarazem nazbyt wizjonerski, ostatecznie zawiódł – i to w sposób spektakularny. Olbrzymi, nieprzewidywalny i nieustępliwy ZSRR był zdeterminowany zapewnić sobie miejsce w świecie, podczas gdy Niemcy, zgorzkniałe i dumne, w fanatyczny sposób pragnęły odzyskać swój dawny status.

Fall Weiß, niemiecki plan napaści i zniszczenia Polski, był pierwszym ogniwem tego łańcucha. Pretekstem stał się polski korytarz powstały w wyniku traktatu wersalskiego i związane z nim domniemane zagrożenie dla Niemiec. Korytarz, poparty 14 punktami Wilsona, zapewnił Polsce wolny i bezpieczny dostęp do morza, odcinając duży obszar niemieckiego terytorium od bałtyckiego portu w Gdańsku. Wiązały się z tym kwestie sporne, które Hitler wykorzystał jako usprawiedliwienie dla rozpoczęcia wojny. Gdańsk, podobnie jak większość miast leżących wzdłuż wybrzeża Bałtyku, był w przeważającej mierze niemiecki, a infrastruktura, urzędnicy portowe i zakłady przemysłu stoczniowego finansowali głównie niemieccy inwestorzy. Blisko dwa miliony Niemców mieszkało na tym obszarze, który odcinał ponadto Prusy Wschodnie od samych Niemiec.

Częścią rozwiązania była linia kolejowa łącząca Berlin ze swoją wschodnią prowincją. Przebiegała Wisłę w Dirschau (dziś Tczew) tuż poniżej Gdańska, stanowiąc kluczowy cel w wypadku niemieckiego ataku na tym obszarze. Obie strony wiedziały o tym, Polacy przygotowali się więc starannie do wysadzenia mostu w razie niemieckiego ataku. W bunkrach przylegających do mostu przebywały oddziały, które miały wysadzić jego konstrukcję po otrzymaniu stosownego rozkazu. Bunkry te były pierwszymi zasadniczymi celami wojny i musiały w odpowiedniej chwili zostać zniszczone – precyzyjnie i z zaskoczenia.

Na scenę wchodzi Sztukas.

Ju 87, wykorzystywany w ramach działań Legionu Condor w Hiszpanii, potrafił niezwykle precyzyjnie atakować cele naziemnie, używając 250- i 50-kilogramowych bomb lub działek kalibru 20 mm. Kształt załamanych, odwróconych skrzydeł typu mewa nie tylko poprawiał widoczność z kabiny, lecz także pozwalał na zastosowanie krótszego, bardziej wytrzymałego podwozia, przydatnego na nierównych i wyboistych lotniskach polowych. Skrzydło składało się z kilku sekcji, co pozwalało na jego łatwy demontaż i transport kolejowy w rejon działań wojennych. Zgodnie z koncepcją wysuniętych baz operacyjnych również kadłub został zbudowany z kilku dużych sekcji, dających się rozmontować podczas konserwacji silnika. Części zamienne były powszechnie dostępne, unikano również, gdziekolwiek się dało, stosowania elementów spawanych.

Technika lotu nurkowego Sztukasaka była wyjątkowa. Bardziej pionowy kąt nurkowania pozwalał zredukować liczbę błędów i poprawiał celność bombardowania. Pilot namierzał cel patrząc przez szybę w podłodze, po czym nastawiał dźwignię nurkowania. Ograniczało to ruch jego kolumny sterowniczej i automatycznie wysuwało hamulce aerodynamiczne, co w trakcie nalotu pozwalało utrzymywać stałą prędkość 350 mil/h. Na wysokości około 15 tysięcy stóp pilot ustawiał kąt nurkowania na 60, 75 lub 90 stopni, używając czerwonych linii narysowanych na



szybie kabiny. Następnie korzystając z celownika działka naprowadzał samolot na atakowany obiekt i ręcznie zwalniał bombę na zaplanowanej wcześniej wysokości.



*Formacja hitlerowskich Sztukasów, maj 1940 roku*

Pilot na wysokości 1500 stóp przy przeciążeniu 6 G mógł też uruchomić sekwencję działań, rozpoczynając wyprowadzenie z lotu nurkowego – samolot automatycznie wyrównywał wtedy lot, przepustnica ustawiała się na pełną moc, a następnie Sztukas wznosił się i wciągał hamulce aerodynamiczne. W tamtych czasach przeciążenia rzędu 6 G uznawano za zbyt duże, w związku z czym autosystem chronił wiele załóg Sztukasów przed słabo rozpoznanymi skutkami przeciążeń, jakich doświadczali piloci samolotów o wysokich osiągnięciach<sup>65</sup>). Dokładność bombardowania była imponująca, a dodanie syren akustycznych, tak zwanych trąb jerychońskich, miało początkowo druzgocący wpływ na obrońców znajdujących się na ziemi. Tego rodzaju połączenie efektu zaskoczenia, dużej celności i siły rażenia zademonstrował porucznik Bruno Dille polskim obrońcom mostu w Tczewie w piątkowy poranek 1 września 1939 roku.

---

65) Piloci nowoczesnych myśliwców odrzutowych rutynowo latają z przeciążeniami rzędu 9 G. Osiągają to jednak przy użyciu zaawansowanego wyposażenia, w tym specjalnych skafandrów przeciwprzeciążeniowych i przy o wiele wyższym poziomie sprawności fizycznej pilotów.

Bezpośrednio po tym nalocie cztery niemieckie grupy armii z Pomorza, z Prus Wschodnich i ze Słowacji uderzyły na Polskę. Rząd w Warszawie, jakkolwiek spodziewał się inwazji, miał nadzieję, że Wielka Brytania i Francja dotrzymają swoich zobowiązań sojuszniczych, które mówiły o przyjsciu Polsce z pomocą w wypadku jakiegokolwiek niemieckiej agresji. Zobowiązania te podjęto, naiwnie zakładając, że ZSRR, znajdujący się o wiele bliżej i mający strategiczne interesy, również przystąpi do obrony Polski, gdyby zaszła taka konieczność.

Rządy w Londynie, w Paryżu i w Warszawie nie wiedziały jednak, że ZSRR 22 sierpnia zawarł z Niemcami tajny pakt o nieagresji. Oddawał on Stalinowi wschodnią Polskę, aż do linii Wisły, a także Litwę, Łotwę i Estonię – wszystko w zamian za nieingerowanie w wypadku niemieckiego ataku na Polskę, gdyby inwazja okazała się konieczna. Hitler postarał się już o to, żeby była konieczna. 30 sierpnia niemiecki posterunek graniczny w pobliżu Gliwic został „zatakowany” przez Polaków – lub, jak się potem okazało, przez osoby noszące polskie mundury<sup>66)</sup>.

---

66) Byli to więźniowie ubrani w polskie mundury.

Polska została sama. Hitler słusznie kalkulował, że ani Francja, ani Wielka Brytania nie ruszą się dostatecznie szybko, by go zatrzymać. Ponadto, jeżeli udałoby mu się osiągnąć zdecydowane zwycięstwo, to wówczas jego adwersarze niewiele by zyskali, wypowiadając mu wojnę. Po wchłonięciu polskiego korytarza z powrotem do Niemiec nie byłoby już portu, przez który Polska mogłaby uzyskać wsparcie. Pomoc mogła nadejść zatem tylko ze strony ZSRR – a tym się już odpowiednio zajęto.

Szach mat.

I zadziałało.

Mimo zdrady Polacy stawiali twardy opór. Zwycięstwa, jakie odnosili w powietrzu, były wyraźnym przypomnieniem o znaczeniu woli walki. Dla Luftwaffe był to szok. Polacy latali na myśliwcach PZL P.7 i PZL P.11 – samolotach swego czasu dość zaawansowanych technicznie, teraz już jednak beznadziejnie zdeklasowanych przez Bf 109. PZL P.11 był wykonanym w całości z metalu jednomotowcem z otwartą kabiną o przyzwoitym zasięgu i maksymalnej prędkości 240 mil/h. Skrzydło typu mewa zapewniało pilotowi nieco lepszą widoczność. Samolot miał dobrą zwrotność i dobrze umieszczony środek ciężkości, co umożliwiało pilotowi łatwe wyprowadzanie z przeciągnięć. Na P.11 zazwyczaj montowano dwa kaemy kalibru 7,92 mm, samolot posiadał jednak stałe podwozie, śmigło o stałym skoku, a radiostacje należały do rzadkości. Miał więc poważne wady.

Tym większe zdumienie budzi fakt, że tym zabytkowym maszynom rodem z minionej epoki udało się zestrzelić co najmniej 110 niemieckich samolotów. Do utraty w walce pierwszej polskiej maszyny doszło prawdopodobnie 1 września o godzinie 5.30 pod Krakowem. Kapitan Mieczysław Medwecki i jego skrzydłowy Władysław Gnyś poderwali swoje samoloty z lotniska w Balicach, ale zostali zaatakowani przez dwa Sztukas-y. Medwecki, dowódca patrolu, został natomiast zestrzelony i zginął we wraku swej maszyny. Gnyś skręcił w kierunku Zstukasów i podjął walkę, uszkadzając jeden z nich. Następnie natknął się na dwa bombowce Do 17. Niemieckie źródła potwierdzają, że obie maszyny spadły nieopodal wioski Żurady (choć niekoniecznie zostały zestrzelone przez Gnyśia).

3 września zastał niemiecką 4. Armię posuwającą się z Pomorza na wschód w celu połączenia się z 3. Armią, która z Prus nacierała w kierunku zachodnim. Cztery dni później Warszawie groziło już okrążenie przez dwie wrogie armie; a do 19 września 100 tysięcy polskich żołnierzy znalazło się w niewoli. Wbrew rozpowszechnionemu mitowi głoszącemu, że polskie siły powietrzne zostały zniszczone na ziemi, myśliwce, a zwłaszcza pięć eskadr z Brygady Pościgowej spod Warszawy, codziennie walczyły z Niemcami.

Kontynuując walkę aż do nieuchronnego finału, Polacy stracili ostatecznie ponad 100 ze swoich 130 samolotów, zanim 6 października 1939 roku walki dobiegły końca. Wielu pilotów zdołało jednak uciec z kraju i – jak zobaczymy – latali i walczyli później we Francji i w Anglii. Dla Niemców, którzy odnieśli taktyczne zwycięstwo, kampania przeciwko Polsce okazała się strategiczną porażką. ZSRR zdobył wschodnią Polskę wraz z zagłębiami ropy naftowej w Lublinie i Krośnie (autor pisze Krasno – Krosno podobnie jak Lublin do 1944 zajęte zostało jednak przez Niemców), bez przelania kropli krwi (straty sowieckie wyniosły zdaniem rosyjskich historyków 1475 zabitych, TN). Co więcej, Armia Czerwona znalazła się bliżej Berlina, Wehrmacht zaś jakieś 75 mil dalej od Moskwy.

Z kampanii wrześniowej Luftwaffe wyciągnęła cenne wnioski. Dotyczyły one kwestii zaopatrzenia, logistyki, a nade wszystko przeprowadzania ataków naziemnych. Adolf Galland utworzył pięć grup lotnictwa szturmowego, Schlachtgruppen, zwiększając w ten sposób siłę blitzkriegu i wagę operacji połączonych. Trzy spośród nich wyposażone zostały w Sztukas-y, a jedna w bombowce Do 17. Ostatnia, Fliegergruppe 10, stała się natomiast częścią jednostki doświadczalnej przeznaczonej do opracowywania nowych rozwiązań taktycznych. Wszystko, czego nauczono się w Polsce, przekazywano do dalszej szczegółowej analizy.

Wiele innowacji technicznych potwierdziło swoją wartość – takich jak łączność radiowa, dokładność bombowców nurkujących i konieczność bliskiego wsparcia lotniczego. Inne wnioski nie były tak proste i oczywiste. Nie rozumiano na przykład, jak licznie i technicznie słabsi Polacy mogli zadać tak wysokie straty najlepszym siłom powietrznym świata. W euforii towarzyszącej zwycięstwu zapomniano o innych wariantach rozwoju sytuacji. Galland zastanawiał się, co by się stało, gdyby przyszło im stawić czoła wrogowi, który walczyłby na równych warunkach.

Następne działania Hitlera wymierzone były przeciwko Danii i Norwegii, co zepchnęło te bardzo istotne wątpliwości na dalszy plan. W lutym norweskie wody terytorialne zostały wykorzystane przez Royal Navy do zajęcia niemieckiego okrętu zaopatrzeniowego Altmark. Hitler postanowił potraktować to jako pretekst dla wdrożenia planu o kryptonimie Fall Grün, oznaczającego inwazję na Danię. W ten sposób Morze Bałtyckie zostałoby zamknięte, zapewniając

III Rzeszy bezpieczne dostawy pilnie potrzebnej rudy żelaza ze Szwecji. Dania natychmiast się poddała, w związku z czym Niemcy ruszyli następnie, przez Oslo, na północ Norwegii w kierunku Trondheimu, by następnie połączyć się ze swoimi wojskami pod Narvikiem. W połowie kwietnia Brytyjczycy i Francuzi przystąpili do kontraktaku, wysyłając do Norwegii około 12 tysięcy żołnierzy; na początku maja zostali jednak zmuszeni do ewakuacji.

10 maja 1940 roku, po wielu opóźnieniach, Hitler rozpoczął realizację planu o kryptonimie Fall Gelb. Jedynie upadek Francji – jak rozumował – mógł zmusić Brytyjczyków do zawarcia pokoju. Zarówno Paryż, jak i Londyn spodziewały się ataku, przypuszczały jednak, że dojdzie do niego poprzedniej jesieni, toteż teraz ich czujność nieco osłabła. Ponadto Francuzi czuli się bezpiecznie; na północnej flance znajdowało się 21 belgijskich dywizji oraz sieć umocnionych pozycji położonych wzdłuż Mozy. Na południu leżały z kolei Las Ardeński, pozornie nieprzejezdny dla czołgów, oraz rozbudowany system fortyfikacji – Linia Maginota. Ponadto armia francuska była jedną z największych na świecie, dodatkowo wspierały ją wojska lądowe Brytyjskiego Korpusu Ekspedycyjnego (BEF) oraz Royal Air Force.

Początkowo na kontynencie stacjonowało dziewięć eskadr myśliwskich RAF-u, wszystkie latały na Hawker Hurriganach. Towarzyszyły im samoloty typu Blenheim, Lysander i Fairey Battle, razem stanowiły one część British Air Force (BAF) we Francji. Sześcioma eskadrami Hurriganów wzmocniono powietrzny komponent Brytyjskiego Korpusu Ekspedycyjnego, wspierając w ten sposób Lorda Gorta oraz armię lądową<sup>67</sup>. Trzy kolejne eskadry myśliwskie dodano do Advanced Air Striking Force (AASF, Wysunięte Siły Lotnictwa Uderzeniowego) i podporządkowano brytyjskiemu dowództwu bombowemu<sup>68</sup>.

---

67) Były to następujące eskadry myśliwskie: 85 (Lille), 87 (Senon), 607 (Vitry-en-Artois), 615 (Le Touquet), 3 oraz 79 (Merville).

68) Były to kolejne eskadry myśliwskie: 1 (Wassincourt), 73 (Rouve) i 501 (Bethenville).

Hurricana zaprojektowano w odpowiedzi na specyfikację nr F.7/30 ogłoszoną przez Ministerstwo Lotnictwa w latach trzydziestych XX w., kiedy to Niemcy przystąpiły do ponownych zbrojeń, a wojna stawała się coraz bardziej prawdopodobna. Sydney Gamm, główny projektant Hawkera, nalegał na zastosowanie konwencjonalnej konstrukcji, którą można by zmontować przy użyciu istniejących przyrządów i narzędzi. Konstrukcja samolotu była oparta na kratownicy z rur bez spoin w celu zapewnienia łatwej konserwacji i napraw wykonywanych w warunkach polowych. Jako poszycia użyto drewna i płótna umocowanego na pustej konstrukcji ze stalowych rur, co również ułatwiało serwisowanie Hurricane'a. W trakcie pierwszych walk zauważono, że niemieckie pociski często przechodziły przez materiał, nie wybuchając. Myśliwiec napędzany silnikiem Rolls-Royce'a Merlin II o mocy 1030 KM osiągał maksymalną prędkość około 330 mil/h. Początkowo samolot posiadał osiem kaemów Browninga kalibru .303 i wystarczająco dużo amunicji na prowadzenie ciągłego ognia przez 15 sekund. Do produkcji samolotu przystą-

piono w czerwcu 1936 roku, a w chwili wybuchu wojny w służbie znajdowało się około 500 Hurricane'ów podzielonych na 18 eskadr myśliwskich RAF-u.

Do wiosny 1940 roku samolot sprawdził się w walce. 21 października 1939 roku klucz sześciu Hurricane'ów z 46. Eskadry zestrzelił cztery z dziewięciu wodolotów typu Heinkel 115 nad Morzem Północnym. Kilka dni później we Francji oficer „Boy” Mould z 1. Eskadry strącił Dorniera Do17, który wirując w płomieniach rozbił się nieopodal Toul (w Lotaryngii).

Kilka miesięcy później, rankiem 10 maja, osobisty pociąg Führera zatrzymał się w Euskirchen na granicy niemiecko-belgijskiej<sup>69</sup>). Nowy bunkier zwany Felsenest (Skaliste Gniazdo) zbudowano specjalnie dla Hitlera, aby mógł oglądać stamtąd, jak rozpoczyna się inwazja. O godzinie 5.30 rano 1. Dywizja Pancerna dowodzona przez Heinza Guderiana przetoczyła się z łokotem przez granicę luksemburską, kierując się na zachód w stronę linii drzew – z lasu wyłoniła się już na samej granicy francuskiej. Była to część Grupy Armii A Generalobersta (generała armii) Gerda von Rundstedta, największego zgrupowania jednostek niemieckich, w skład którego wchodziło 45 dywizji. Guderian dysponował siedmioma dywizjami pancernymi, z czego trzy miały zostać użyte do rozbicia francuskich pozycji obronnych pod Sedanem. Czołgi pelzły wolno, jeden za drugim, przez groble rozdzielające kanały irygacyjne, wzdłuż ścieżek i linii kolejowych, posuwając się ciągle na zachód.

---

69) Pociąg Hitlera nazywał się Amerika.

Dalej na północ Grupa Armii B toczyła się przez Holandię i Belgię, nacierając w kierunku Flandrii. Towarzyszyło im ponad 1500 bombowców nurkujących oraz średnich bombowców, Grupa B obejmowała również jednostki spadochroniarzy Luftwaffe<sup>70</sup>). W rzeczywistości był to kolosalny fortel, mający ściągnąć siły i uwagę aliantów w kierunku centrum, i tak też się stało.

---

70) W odróżnieniu od ich alianckich przeciwników Fallschirmjäger (spadochroniarze) nie stanowili części wojsk lądowych, lecz wchodziłi w skład Luftwaffe.

General Maurice Gamelin, głównodowodzący wszystkich francuskich i brytyjskich sił we Francji, połknął haczyk. Nigdy nie spodziewałby się niemieckiego ataku na Linie Maginota, nie wierzył też, że czołgi mogłyby przejść przez Ardeny. Biorąc pod uwagę dobrze znane i celowo nagłaśniane niemieckie zamilowanie do broni pancernej, Gamelin w oczywisty sposób zakładał, że atak nastąpi przez Niderlandy. I rzeczywiście w styczniu, w pobliżu belgijskiego miasta Mechelen, wylądował przymusowo niemiecki samolot. Oficer Luftwaffe miał na pokładzie najnowsze, szczegółowe plany, dotyczące ofensywy przez Belgię. Plany te w owym czasie były prawdziwe i okazały się bardzo skutecznym podstępem.

Skala niemieckich działań powietrznych nad krajami Beneluksu była również przekonująca. Kluczowym słabym ogniwem alianckich pozycji obronnych, stanowiącym tym samym zasadni-

czy cel Niemców, było miasto Maastricht.

Miasto, leżące po obu stronach granicy holendersko-belgijskiej, łączyło Mozę i Kanał Alberta. Chroniła je belgijska 7. Dywizja Piechoty oraz twierdza Eben-Emael, przypominająca swym kształtem łzę i położona tuż na zachód od miasta.

Fallschirmjäger z 1. Pułku Spadochroniarzy przekształcono w szybowcową grupę szturmową mającą opanować twierdzę i zająć mosty w stanie nienaruszonym. O godzinie 4.30 rano rozpoczęła się operacja „Fall Gelb”. 493 spadochroniarzy doholowano w 50 szybowcach do punktu oddalonego o 20 mil od celu i spuszczone z wysokości 7 tysięcy stóp. Grupa Beton, składająca się z 96 ludzi w 11 szybowcach, wylądowała przy moście Vroenhaven; 92 spadochroniarzy z Grupy Stal w dziewięciu szybowcach miało przejść most Veldswezel tuż na zachód od Maastricht; 96 żołnierzy z Grupy Żelazo wylądowało w pobliżu mostu Kanne; w końcu wszystkie 11 szybowców z 85 osobami z Grupy Granit osiadło na ziemi w samej twierdzy Eben-Emael.

Do godziny 12.30 zajęto dwa z trzech mostów w stanie nienaruszonym, a garnizon twierdzy ogłosił kapitulację. Tego rodzaju starannie zgranej czasowo i precyzyjnie wykonanej operacji powietrzno-desantowej – dziś powszechnej – nigdy wcześniej nie próbowano przeprowadzić, a kilka dekad wcześniej uznano by ją za niewyobrażalną. Połączenie logistyki, sił powietrznych, a zwłaszcza specjalnie przeszkolonych oddziałów mających zająć kluczowy cel oznaczało, że niemiecka 18. Armia mogła ominąć silne umocnienia na granicy i pognać prosto w głąb Belgii<sup>71)</sup>.

---

71) Nie obyło się jednak bez ciężkich strat. Stratyniemieckich oddziałów szturmowych wyniosły prawie 30 proc.

Reagując dokładnie tak, jak uczynili to w 1914 roku, Francuzi rzucili do przodu, na spotkanie widocznego zagrożenia w postaci Grupy Armii B feldmarszałka Fedora von Bocka, swoją 1. Armię oraz Brytyjski Korpus Ekspedycyjny. Jak na ironię, szli prosto po dawnych polach bitewnych z czasów Wielkiej Wojny – Flandrii i Sommy, na których walczyli ich ojcowie (a także niektórzy z nich samych). Francuska 7. Armia również zbierała się na brzegu kanału La Manche, by wesprzeć Belgów i Holendrów. Niemcy byli przewidywalni i zastosowali po prostu unowocześniony wariant starego planu Schlieffena. Przynajmniej tak wydawało się Francuzom.

Nie brakowało jednak dowodów przeczących tej tezie. RAF natychmiast rozpoczął loty rozpoznawcze, a ci piloci, którzy je przeżyli, donosili o licznych kolumnach niemieckich pojazdów jadących przez Ardeny. Raporty przekazano na czas do wydziału wywiadowczego francuskiej 9. Armii stacjonującej naprzeciw Sedanu, gdzie je wysłmano. Mimo wyznaczonych wcześniej składów zaopatrzenia oraz ciężarówek wiozących paliwo dla niemieckich czołgów doszło do opóźnień. W ciągu kilku dni utworzyły się korki drogowe, przy czym długość niektórych z nich sięgała ponad 150 mil. Jeżeli uwierzono by raportom RAF-u, niemiecką Grupę Armii A można byłoby powstrzymać lub też przynajmniej opóźnić na tyle, by zatrzymać całą ofensywę.

Brytyjscy piloci we Francji nie czekali bezczynnie, znajdowali się jednak w skrajnie złym położeniu. Powinni byli móc liczyć na Francuzów, ale Armée de l'Air została rozdrobiona na poszczególne strefy operacyjne, a każdy dowódca działał niezależnie, bez centralnej koordyna-

cji i nadzoru. Nawet w takiej sytuacji Francuzi mogli wprowadzić do akcji 4300 samolotów, w tym 3800 nowoczesnego typu. Wystawiono je przeciw Luftwaffe, która w maju 1940 roku mogła skierować do walki najwyżej 2500 maszyn.

Francja wyszła z Wielkiej Wojny z potężnymi siłami powietrznymi i znaczącą przewagą technologiczną. Dewoitine 510 osiągał magiczną prędkość 250 mil/h wcześniej niż jakikolwiek inny produkowany seryjnie myśliwiec i był pierwszym samolotem, który strzelał z działka przez piastę śmigła. 11 spośród 22 światowych rekordów prędkości ustanowili Francuzi, ale politykerstwo i animozje pomiędzy poszczególnymi rodzajami wojsk doprowadziły lotnictwo do dysfunkcyjności i bałaganu, który przewyższał nawet lęk przed Niemcami. Nawet po utworzeniu Ministerstwa Lotnictwa francuska armia i marynarka wojenna zachowywały kontrolę operacyjną nad większością eskadr lotniczych. Każda grupa armii walczyła, aby za wszelką cenę zachować w swej strukturze swoje własne jednostki powietrzne, gdyż głównym celem lotnictwa, jak zdecydowanie twierdzili, było wspieranie sił lądowych. Myślano defensywnie, opierano się generalnie na doświadczeniach z wojny statycznej, zdominowanej przez piechotę – kolejny raz wracano koncepcyjnie do Wielkiej Wojny. Wojska lądowe wygrały ten spór do tego stopnia, że kontrolowały zamówienia sił powietrznych aż do 1936 roku. Zrządzeniem losu rząd postanowił zakupić dużą liczbę myśliwców oraz silników w Stanach Zjednoczonych, zamiast wyprodukować je u siebie w kraju.

Curtiss zbudował zwinny jednopłatowy myśliwiec o konstrukcji zasadniczo metalowej, napędzany 1200-konnym silnikiem gwiazdowym, chłodzonym powietrzem. Samolot, którego uzbrojenie składało się z czterech lub sześciu kaemów kalibru 7,5 mm, zwany był przez Amerykanów P-36 Hawk, a przez Francuzów H75A. Francja zamówiła około 300 maszyn tego typu. Jeżeli chodzi o parametry wznoszenia, Hawk był porównywalny z Bf 109 poniżej 10 tysięcy stóp. Jednak na większej wysokości Curtiss osiągał ledwie 275 węzłów, podczas gdy Messerschmitt latał z prędkością przelotową 350 węzłów (prawdopodobnie błąd autora; powinno być 350 km/h, bowiem maksymalna prędkość modeli z 1940 roku wynosiła 550 km/h, czyli 298 węzłów).

Innym myśliwcem frontowym był Dewoitine D-520 – kolejny jednopłat o skrzydle umocowanym u dołu kadłuba. Miał on znacznie bardziej opływowy kształt niż zwalasty Curtiss i o wiele lepsze osiągi. Rozsuwany dach kabiny pilota zapewniał dobrą widoczność, a fotel pilota był z tyłu opancerzony. Kabina została w pełni wyposażona w instrumenty i dobrze zaprojektowana, za wyjątkiem typowego francuskiego mechanizmu przepustnicy<sup>72)</sup>. Strzelające przez piastę śmigła działko kalibru 20 mm było łatwe w konserwacji, a uzupełnienie amunicji nie narażało problemów. Można je było ponownie załadować w ciągu mniej więcej 5 minut, tak samo jak i cztery skrzydłowe kaemy MAC 39 kalibru 7,5 mm. D-520 był jednak specyficznym samolotem i latanie nim nie należało do rzeczy prostych. Silnik Hispano-Suiza 12Y-45/49 nie dysponował odpowiednią mocą, nawet ze sprężarką doładującą. Dostawy samolotów opóźniły się; do maja 1940 roku wprowadzono do służby zaledwie 75 maszyn.

---

72) W odróżnieniu od reszty świata, gdzie pełną moc przepustnicy włączano, przesuwając dźwignię do tyłu, zamknięcie przepustnicy następowało po przesunięciu dźwigni do samego przodu.

Przewaga liczebna stanowiła jednak tylko część równania i miała mniejsze znaczenie aniżeli technologia, doświadczenie oraz trening. Niemniej jednak, jak widzieliśmy, wyższy poziom wykształcenia i doświadczenia pilotów długo umożliwiał Luftwaffe zachowanie przewagi powietrznej w okresie I wojny światowej w starciu z liczniejszymi, ale pośpiesznie przeszkolonymi pilotami brytyjskimi. Francja miała wielu zdolnych pilotów, którzy dobrze walczyli indywidualnie, ale francuskie siły powietrzne nie tworzyły nigdy spójnej jednostki bojowej.

W czasie kluczowych lat poprzedzających wojnę wewnętrzną rozgrywki i politykierstwo miały poważne konsekwencje dla morale wojska francuskiego – tak się stało w przypadku działań kilku ministrów lotnictwa. Jednym z nich był entuzjasta bombowców, który wyrzucił lotnictwo do góry nogami, reorganizując je według swojej koncepcji. Kiedy generałowie nie wsparli go, przeforsował ustawę obniżającą wiek emerytalny i zmusił wielu z nich do odejścia ze służby. Ustawa ta doprowadziła do przejścia na emeryturę blisko 40 procent czynnych oficerów – grupy, która niestety obejmowała też pilotów mających jakiekolwiek doświadczenie bojowe z czasów I wojny światowej. Jego następcą cofnął decyzję o przyznaniu priorytetowego znaczenia bombowcom, preferując w zamian bezpośrednie wsparcie lotnicze. Brak jasnych wytycznych ze strony dowództwa w kwestii zadań lotnictwa oznaczał, że zaniedbywano także bazy sił powietrznych oraz infrastrukturę, a efektywny nadzór zwyczajnie nie istniał.

Stało się to wyraźnie widoczne w chwili niemieckiego ataku. Mimo to eskadry francuskich myśliwców zareagowały tak, jak można było tego oczekiwać w czasie inwazji – atakując wroga z własnej inicjatywy. Luftwaffe straciła 10 maja ponad 190 samolotów, choć liczba ta obejmuje również straty spowodowane ogniem przeciwlotniczym prowadzonym z ziemi. Łącznie w pierwszych czterech dniach kampanii zestrzelono ponad 450 niemieckich samolotów – były to ciężkie straty dla sił powietrznych produkujących jedynie 600 myśliwców i bombowców miesięcznie<sup>73</sup>.

---

<sup>73</sup> Nie uwzględnia to szybowców, ale obejmuje straty zadane Niemcom przez belgijskie i holenderskie siły powietrzne oraz RAF.

Niestety defensywna natura francuskiej strategii prowadzenia wojny niwelowała jakąkolwiek własną przewagę liczebną. Jak widać, Francuzi tak naprawdę nigdy nie uporali się ze wstrząsem, jakim była I wojna światowa, i za wszelką cenę chcieli zapobiec jej powtórzeniu się. Nastawienie to skłoniło ich do budowy Linii Maginota oraz rozległych systemów obronnych wzdłuż rzek i kanałów, które mogły zablokować wszelkie natarcie z zachodu. Kluczem do powodzenia całej ofensywy było zignorowanie przez aliantów niemieckiego natarcia na południu, a głównym celem południowego ataku stał się Sedan. James Holland, w swojej doskonałej książce *The Battle of Britain*, podsumował to trafnie:

*Miasto tworzyło praktycznie zawias między górnym skrajem Linii Maginota a ruchomą północno-wschodnią częścią frontu, który ukształtował się w Belgii na początku ofensywy. Było jasne, że w przypadku przełamania tego zawiasu francuskie linie zostałyby przecięte na dwie części.*



I dokładnie to wydarzyło się wieczorem 12 maja, kiedy nacierająca z Ardenów 7. Dywizja Pancerna dowodzona przez generała Erwina Rommla pojawiła się pod Houx, na północ od Sedanu. Niemcy zastali nienaruszoną tamę ze ścieżką dostatecznie szeroką, by umożliwiła przeprawę. Silny zwiad to uczynił. Warto wspomnieć, że była to ta sama tama, którą niemieckie wojska już raz wykorzystały w 1914 roku, i tym razem nikt jej nie bronił. Wydarzyło się to na styku dwóch francuskich korpusów, które nie potrafiły zdecydować się, który z nich powinien przejąć odpowiedzialność za obronę tego odcinka – żaden nie podjął więc działań.

Mimo zaskoczenia i zamieszania po stronie francuskiej Niemcy też mieli problemy. Paliwo było pomyslowo przewożone w kanistrach umieszczonych wzdłuż burt czołgów, a załogi uzupełniały je po drodze. Kuchnie polowe wydawały dziesiątki tysięcy bochenków chleba, parówek, suszonych owoców oraz kawę. Jednak silniki w maszynach psuły się, a gąsienice czołgów wciąż spadały z rolek, w związku z czym ogromny łańcuch logistyczny został zmuszony do bezustannej pracy. Czołgi same w sobie stanowiły osobny powód do zmartwień, większość ówczesnych niemieckich konstrukcji posiadała cienki pancierz i była uzbrojona tylko w karabiny maszynowe.

12 maja był historycznym dniem również z innego powodu. Adolf Galland, sfrustrowany wojownik i pilot myśliwców, powrócił w końcu do latania i zaczął liczyć swoje kolejne zwycięstwa. Odbывszy około 300 misji bliskiego wsparcia z Legionem Condor, wrócił z Hiszpanii jako ekspert Luftwaffe w kwestii ataków naziemnych. Oznaczało to oddelegowanie do sztabu w czasie kampanii wrześniowej. „Dolfo”, jak go zwano, miał dość planowania. Przekonał jakoś lekarza, by wystawił mu zaświadczenie o tym, że nie nadaje się do latania w samolocie z otwartą kabiną (powietrze zaszкодziłoby jego uszom!) i ostatecznie powrócił do myśliwców.

Jako adiutant w Jagdgeschwader 27 znalazł się odtąd bliżej miejsca akcji, ale wciąż nie uczestniczył w walkach. Wiedząc, że jego umiejętności i doświadczenie marnowały się za biurkiem, 12 maja wystartował po prostu na własną rękę, dołączając do patrolu nad Belgią w rejonie Maastricht. Tuż na zachód od Liege „Dolfo” natrafił na osiem belgijskich Hurricane’ów i natychmiast rzucił się na nie z góry. Stosując sprawdzoną taktykę Messerschmitów zaatakował je od tyłu, strącając dwie maszyny. Później tego samego dnia dodał do swojej listy zestrzeleń kolejnego Hurricane’a. Galland miał stać się niemieckim asem o najwyższej liczbie zwycięstw w nadchodzącej bitwie o Anglię, a zarazem najmłodszym generałem w niemieckim wojsku. Ale miało się to dopiero wydarzyć.

W każdym razie następnego ranka saperzy Rommla budowali już mosty pontonowe, a wieczorem 13 maja pierwsze czołgi zaczęły przekraczać Mozę, kierując się w głąb Francji. Żyjący przeszłością Francuzi planowali odpowiedzieć na niemiecką agresję w sposób, który uratował ich w 1914 roku. Liczyli na mobilizację swoich rezerw i stopniowe przetrzucanie ich do Flandrii, gdzie ich zdaniem front miał się ustabilizować. Jednak w 1940 roku nie było żadnej linii frontu; najeźdźcy poruszali się zbyt szybko, by powstała. Zabrakło od 10 do 14 dni, jakich Francuzi potrzebowali na zmobilizowanie rezerw.

A Niemcy nie zamierzali ich im podarować.

BITWA o Francję została przegrana rankiem 14 maja 1940 roku. Niespodziewanie Naczelne Dowództwo Francuskie wciąż nie rozumiało znaczenia obecności niemieckich czołgów i piechoty zmechanizowanej pod Sedanem. Dopiero 14 maja o godzinie 3.00 nad ranem generał Al-

phonse Joseph Georges, dowódca francuskiego północno-wschodniego frontu, poskładał wszystko w całość. André Beaufre, młody oficer w 1940 roku, pisał później:

*Georges był strasznie blady. Opadł na krzesło i wybuchł płaczem. Był pierwszym mężczyzną, którego widziałem szlochającego w czasie tej kampanii.*

Brytyjczycy byli zbyt zajęci walką, by mieć czas na płacz.

Brytyjski Korpus Ekspedycyjny stanowił jedyną spójną jednostkę bojową, która stawiała czoła Niemcom. Jednak gorączkowa kapitulacja oddziałów francuskich odsłoniła brytyjskie flanki i nie pozostało im nic innego, jak cofać się w kierunku wybrzeża. Churchill podjął właściwą decyzję, oddelegowując swój RAF jedynie do osłony wojsk lądowych, które wycofywały się do portów położonych nad Kanalem. Bądź co bądź strata każdego myśliwca we Francji oznaczała, że zabraknie go do obrony Wielkiej Brytanii.

13 maja Guderian wraz ze swoją piechotą przepłynął się pontonem przez Mozę. Nie stosując się do rozkazów, nakazujących zatrzymanie ataku i konsolidację sił, gnał do przodu swoich wycieńczonych żołnierzy i zdobył wzgórze 301 na południowy zachód od Sedanu. Rankiem 14 maja 1. i 10. Dywizja Pancerna zaczęły posuwać się w pełnej sile, kierując się na położone na południe od miasta wzgórze Bulson. Poprzedniego dnia o godzinie 16.00 francuskie siły pancerne otrzymały rozkaz opanowania wzgórz pod Bulson, jednak z niewyjaśnionych przyczyn przejechanie 12 mil zajęło im ponad 17 godzin. Kiedy wreszcie dotarli do celu, Niemcy czekali na nich w ukryciu. Wywiązała się krótka, lecz krwawa bitwa pancerna. Resztki francuskich oddziałów uciekły, dołączając do większości francuskiej artylerii polowej i generała Pierre'a Lafontaine'a, dowódcy 55. Dywizji Piechoty. Wkrótce potem Guderian dowiedział się, że most nad kanałem ardeńskim na zachód od Sedanu został zajęty w nienaruszonym stanie i że tym samym droga dla jego czołgów stała otworem. Ruszył na zachód, w głąb serca Francji.

Belgowie i Holendrzy, nie zdoławszy wykorzystać momentu chwilowej niemieckiej słabości w Ardenach, zostali teraz rozbici, a armia francuska znajdowała się w stanie zapaści. Francuski zamiar, by nagle wzmocnić swoje eskadry myśliwskie nowymi samolotami i świeżymi pilotami, nie mógł zostać zrealizowany, gdyż znów zabrakło na to czasu. Tak samo rzecz się miała z rezerwami piechoty. Jednostki piechoty podlegały dziwnej, okresowej rotacji, dzieląc swój czas między służbę frontową a różnego rodzaju obowiązki budowlane i rolnicze. Pozwalało to być może żołnierzom w czasie I wojny światowej na wypoczynek, ale w 1940 roku nie miało już sensu. Inną charakterystyczną cechą Francuzów była słaba komunikacja. Istniało zaledwie kilka radiostacji, łączących kwaterę główną generała Gamelina z jednostkami liniowymi. I tak przekazanie wiadomości z kwatery głównej do jednostek bojowych zajmowało niekiedy 48 godzin.

Niemcy posiadali liczne radiostacje, a ich generałowie dowodzili z frontu, nie tracąc czasu na ocenę sytuacji, ponieważ byli w samym centrum wydarzeń. Niemieccy dowódcy, a nawet podoficerowie, kierowali się zasadą *Auftragstaktik*, oznaczającą, że po otrzymaniu zadania jego realizacja pozostawał w ich gestii. Sprzyjało to niezależnemu myśleniu, innowacjom taktycznym i ofensywnej mentalności, która prowadziła do rozgromienia skoncentrowanych na obronie Francuzów.

Defensywne nastawienie było też powodem, dla którego Francuzi zgromadzili jedynie jed-

ną czwartą swoich samolotów na tyle blisko frontu, aby mogły one dokonywać natychmiastowej taktycznej interwencji na polu walki. Podobnie jak artylerię i broń pancerną, samoloty traktowano jako wsparcie piechoty. Wszystkie działania Francuzów nakierowane były na zdobycie czasu, potrzebnego do zgromadzenia swoich potężnych rezerw; następnie przy wsparciu Brytyjczyków, Belgów i Holendrów zamierzano przejść do przeciwnatarcia.

Rankiem 15 maja zrozumiano, że tak się jednak nie stanie. Niemcy uporali się z zatorami drogowymi w Ardenach, dzięki czemu mogli poszerzyć i wzmocnić wszystkie trzyprzyczółki: w Dinant, w Monthermé i w Sedanie. Francuska 1. Dywizja Kirasjerów (1. Dywizja Pancerna) otrzymała w końcu rozkaz przekroczenia granicy belgijskiej w Charleroi, ale czołgi Rommla przechwyciły ją jednak podczas uzupełniania paliwa. 1. Dywizja Pancerna wyruszyła do Belgii ze 170 czołgami – do końca dnia zostało jej mniej niż 40 maszyn. Dywizja została całkowicie rozgromiona.

Korpus pancerny generała Reinhardta przebił się pod Monthermé, posuwając się około 30 mil dziennie. Pod Sedanem Guderian pozostawił 10. Dywizję Pancerną w charakterze rezerwy mającej strzec przyczółka i pognął na zachód z 1. i 2. Dywizją Pancerną. Po załamaniu się frontu na Mozie żołnierze francuscy zaczęli poddawać się tak szybko, że Niemcy nie mogli nadążyć z braniem ich do niewoli. Towarzyszący 6. Dywizji Pancernej korespondent wojenny Karl von Stackelberg pisał:

*20 tysięcy żołnierzy tutaj, w tym jednym sektorze, i to jednego dnia, podążyło na tyły do niewoli. Nie sposób tego wytłumaczyć. Jak to możliwe, że tej pierwszej większej bitwie na terenie Francji towarzyszyły tak gigantyczne konsekwencje? Jak to możliwe, że ci francuscy żołnierze wraz ze swoimi oficerami, tak zupełnie przynębieni, tak kompletnie pozbawieni morale, zgodzili się na to, by pójść mniej lub bardziej dobrowolnie do niewoli?*

Rankiem 15 maja Winston Churchill otrzymał wiadomość telefoniczną od Paula Reynauda, prezydenta Francji, który powiedział mu po prostu: „Zostaliśmy pokonani. Jesteśmy pobici. Przegraliśmy bitwę”. Nazajutrz, po załamaniu się obrony belgijskiej na północy i kapitulacji Francuzów na południu, Brytyjski Korpus Ekspedycyjny otrzymał rozkaz wycofania się wzdłuż rzeki Skaldy w celu uniknięcia oskrzydlenia. Do 20 maja czołgi Guderiana zdobyły Abbeville, docierając do morza i przecinając front aliancki na pół. Następnego dnia, gdy samoloty RAF-u wzbijały się w powietrze, by osłaniać zbliżającą się ewakuację, wśród pilotów był jeden z przyszytych asów. Teraz włączył się do walki.

„Saflor” Malan, znany wśród przyjaciół jako John, wystartował o godzinie 17:37 z lotniska RAF w Rochford i skierował się na wschód<sup>(74)</sup>. Kiedy wychodził z chmur na wysokości 15 tysięcy stóp, dwie jego sekcje, każda składająca się z trzech myśliwców Supermarine Spitfire Mk I, wznosiły się wciąż nad Kanałem aż do wysokości 20 tysięcy stóp, lecąc w kierunku francuskiego wybrzeża. Malan był produktem intensywnego treningu RAF z czasów pokoju, a zarazem zdyscyplinowanym i agresywnym pilotem. Niemniej jednak w odróżnieniu od Luftwaffe, która walczyła już w Hiszpanii, Polsce i Francji, RAF nie miał praktycznego doświadczenia bojowego. Brytyjscy piloci myśliwscy latali tak zwanym „zespawanym skrzydłem”, przestarzałą, zwartą formacją rodem z I wojny światowej. Stosowali również składającą się z trzech samolotów jed-

---

74) Właściwie urodził się w Wellington w Południowej Afryce jako Adolph Gysbert Malan.

W formacji Vic obaj skrzydłowi lecieli bardzo blisko siebie i pozostawali na swoich pozycjach niezależnie od tego, jak manewrował ich lider. Było to kompletnie błędne założenie – i to z kilku powodów. Po pierwsze, walka jest płynna i nie pozwala na stosowanie rozwiązań niczym z książki kucharskiej. Dotyczy to zwłaszcza walki powietrznej, toczącej się szybko w trzech wymiarach i wymagającej od pilotów błyskawicznego reagowania. Ograniczenie dwóch trzecich dostępnej siły bojowej do obserwowania koniuszków skrzydeł samolotu dowódcy było głupie i niebezpieczne. RAF stosował też stałe elementy taktyczne i specyficzną numerację ataków, które miały zapewnić maksymalną siłę ognia przeciwko kluczom wrogich bombowców:

1. *Atak dokładnie z tyłu oraz znad chmur.*
2. *Bezpośrednio z dołu.*
3. *Dokładnie z tyłu (a) Podejście z pościgiem (b) Podejście ze skręcaniem, nad chmurami.*
4. *Bezpośrednio z dołu, dwa rodzaje podejścia.*
5. *Dokładnie z tyłu, dwa rodzaje podejścia.*
6. *Dwa rodzaje ataku.*

Były to skomplikowane ataki formacyjne, które zakładały, że (1) celami były niemanewrujące bombowce, które będą tylko leciały prosto, czekając na zestrzelenie, oraz (2) że nie będą one miały eskorty myśliwców. Oba założenia okazały się całkowicie błędne i bardzo kosztowne. Ataki te dokładnie przypominały taktykę brytyjskiej piechoty z poprzedniego wieku, która nakazywała ustawianie żołnierzy szeregami w celu koncentracji siły ognia. Nie przynosiło to rezultatów, chyba że przeciwnik zachowywał się dokładnie tak, jak zakładano, a poleganie na tym, że wróg będzie współpracował, jest niezwykle ryzykowne, jeśli chcemy odnieść sukces taktyczny.

Niemcy nie czuli się z pewnością do niczego zobowiązani.

Innym problemem, który należało szybko przezwyciężyć, była kwestia natury mentalnej. „Johnnie” Johnson, który miał się stać jednym z najlepszych asów brytyjskich, pisał, że RAF z okresu poprzedzającego II wojnę światową był „najlepszym aeroklubem na świecie”. Wiele wniosków z okresu Wielkiej Wojny uległo zapomnieniu, a jednostki lotnicze, zwłaszcza eskadry myśliwskie, do pewnego stopnia przekształciły się w przybudówki szkół publicznych dla wyższych klas społecznych. Był to wyidealizowany świat dżentelmeńskich godzin latania (drzwi hangarów zamykały się zwykle o tradycyjnej porze picia herbaty) z mnóstwem czasu na przechadzki po wypielęgnowanych ogrodach obok kasyna. Latanie składało się z akrobacji powietrznych oraz doskonalenia pięknych, a zarazem bezużytecznych ataków formacyjnych. Niewiele było, jeśli w ogóle, zajęć z taktyki i tylko raz do roku miało miejsce w Sutton Bridge ostre strze-

lanie do holowanych celów. Jednak za tą starannie kulturowaną fasadą kryli się – zarówno wtedy, jak i dziś – niezwykle zaciekli piloci myśliwcy RAF-u. Niestety ta nonszalancka postawa znalazła swoje odbicie w taktyce, typach zamawianych samolotów oraz przeniknęła do struktury dowodzenia. Skorygowano to dostatecznie szybko, wcześniej jednak stracono wielu dobrych i niezbędnych pilotów myśliwskich.

Odrębną kwestią mentalną był tłum osób „z krainy nigdy”. Byli to ludzie, którzy pojawiają się okresowo na przestrzeni dziejów, twierdząc, że coś się już nigdy ponownie nie wydarzy. Będzie o nich mowa jeszcze później, niemniej w tym przypadku uważali oni, że walka powietrzna na zawsze się skończyła – i już nigdy się nie powtórzy. To bombowce miały być przyszłościowym sposobem walki, a zatem kto potrzebowałby pilotów myśliwskich? Twierdzono ponadto, że prędkości, z jakimi latały nowoczesne myśliwce, powodowały zgubne dla pilotów przeciążenia. Ten punkt widzenia legł w gruzach w czasie bitwy o Francję, kiedy to jednostki bombowe RAF-u doznawały strat rzędu 80–95 procent <sup>75)</sup>.

---

75) Nie wszystkie zostały zestrzelone przez myśliwce wroga, niemniej mit o niepokonanych bombowcach został pogrzebany.

W tej sytuacji myśliwce RAF-u robiły, co mogły, by osłaniać wycofujący się Brytyjski Korpus Ekspedycyjny. Niemniej jednak polityczna potrzeba wsparcia aliantów przegrała z koniecznością ratowania Wielkiej Brytanii. Gdyby Francuzi utrzymali się wystarczająco długo, otrzymaliby brytyjskie wsparcie, gdyż powstrzymanie niemieckiego zagrożenia na francuskiej ziemi było korzystniejsze od odpiernia inwazji na Anglię. Strategia ta zatrzymała wojska kajzera we Flandrii podczas I wojny światowej, nie sprawdziła się jednak w przypadku blitzkriegu – Francuzi poddali się bowiem zbyt szybko.

Lord Gort, dowódca BEF, miał bardzo ograniczone możliwości działania i coraz częściej spoglądał na zachód, w kierunku kanału La Manche. Nie był w stanie dojść wystarczająco daleko na północ, do Oostende, nie mógł też skierować się na południe, do Calais. Na dobrą sprawę pozostał mu tylko jeden port, umożliwiający ucieczkę całej brytyjskiej armii, zaś Anglii dać szansę na dalsze prowadzenie wojny.

Dunkierka.

24 maja resztki wojsk alianckich zostały przyparte do morza. Francuska 1. Armia została ściśnięta do obszaru wokół Lille, a ocalali Belgowie zajmowali stale zmniejszający się teren między Brugią a wybrzeżem. Brytyjski Korpus Ekspedycyjny znajdował się generalnie na zachód od Lille oraz na północ w kierunku Dunkierki, lord Gort starał się zebrać mocno rozproszone podczas odwrotu jednostki. Calais zostało zdobyte szturmem przez czołgi niemieckiej 1. i 10. Dywizji Pancernej, które teraz gnały wzdłuż wybrzeża kanału La Manche. Dziewięć dywizji pancernych, trzy dywizje piechoty zmotoryzowanej oraz cała reszta niemieckich 6. i 4. Armii napierały z trzech stron na obszar broniony przez aliantów.

Alianci dostali tu pierwszą prawdziwą pauzę od samego Adolfa Hitlera. Ten wielki ryzykant, zaniepokojony doniesieniami o stratach czołgów, doświadczył ataku ostrożności. Rozkazał czołgom pozostać na wschód od kanału Gravelines–Saint Omer w odległości 10 mil od Dunkierki.

Luftwaffe i piechota miały zająć się Brytyjczykami. Ów „rozkaz zatrzymania się” miał obowiązywać przez dwa dni i przeszedł do historii jako jeden z największych błędów Hitlera.

Zbierające się do walki samoloty RAF-u zaczęły pojawiać się nad wybrzeżem francuskim, by osłaniać odwrót i nadchodzącą ewakuację. Robert „Bob” Stanford Tuck z 92. Eskadry włączył się do akcji dzień wcześniej. W czasie bitwy o Francję stracono ponad 200 Hurricane’ów, eskadra Tucka miała to szczęście, że dysponowała nowym myśliwcem Spitfire Mk I. W chwili wejścia do walki Bob Tuck, którego na Spitfierce nauczył latać naczelnny pilot oblatywacz firmy Supermarine, był pilotem mającym wylatane 700 godzin. Kiedy pojawił się nad Dunkierką, prowadząc sześć myśliwców z Hornchurch, jego klucz został zaatakowany przez chmurę Messerschmittów Bf 109.

Nurkując z dużą prędkością przez szyk Brytyjczyków, Bf 109 posłały jednego ze Spitfire’ów na dół w płomieniach. Wykonując natychmiastowy zwrot za niemieckim liderem, Tuck wcisnął czarną dźwignię przepustnicy do przodu i silnik Merlin o mocy 1175 KM zwiększył obroty. Niemiec nie zauważył go i rzucił się z powrotem w kierunku walki, co pomogło Spitfire’owi zmniejszyć dystans. Gdy Bf 109 wypełnił celownik GM-2, Bob Tuck nacisnął mocno przycisk spustowy. Siła odrzutu ośmiu kaemów Browninga kaliber .303, wypływających ponad 100 naboju na sekundę, sprawiła, że jego samolot zaczął wibrować. Celując w delikatną nasadę skrzydła Messerschmitta brytyjski pilot widział, jak od niemieckiego myśliwca zaczynają odpadać części. Najpierw zaczęły rwać się lotki, a następnie odłamało się całe prawe skrzydło. Bf 109 wpadł w szalony wir i pomknął w kierunku ziemi.

Niebo opustoszało.

Przez sekundę pełne było połyskujących myśliwców – strzelających, palących się, wijących się w ciasnych skrętach, a potem nic. Pustka. Rozradowany zwycięstwem Tuck zdał sobie sprawę z powagi swojego położenia. W powietrzu znajdował się od ponad 90 minut, paliwo i amunicja skończyły się, w dodatku był teraz sam. Wznosił się i oddalał od wybrzeża francuskiego, po czym skręcił na północny zachód w kierunku Anglii. Stale się rozglądał w poszukiwaniu Niemców – nikogo jednak nie było widać.

Wylądowawszy na Hornchurch po lunchu, wycofał się, podczas gdy mechanicy i zbrojmistrze zaroili się wokół Spitfire’a. Omawiając misję w pomieszczeniu operacyjnym, Tuck szczegółowo opisał oficerowi wywiadu eskadry przebieg starcia, po czym dołączył do innych pilotów, by zjeść z nimi lunch. Nie wiedział wtedy jeszcze, że o godzinie 17.45 znajdą się ponownie nad Dunkierką. Tym razem podczas walki nad plażami rozniósł na strzępy myśliwiec Me 110. Unikając stosowanej przez Bf 109 taktyki, polegającej na uderzeniu i ucieczce, dwusilnikowe Messerschmitty typu Zerstörer próbowały manewrować i nawiązać walkę powietrzną ze Spitfire’ami. Ciężka, odporna na trafienia pociskami przednia szyba uratowała wtedy Bobowi Tuckowi życie i pozwoliła mu zaatakować trzeciego Niemca. Po dzikiej 20-minutowej walce drugi Me 110 rozbił się, pilot jednak zdołał wydostać się na zewnątrz. Brytyjski pilot odsunął do tyłu dach swojej kabiny i schodząc na niską wysokość pomachał skrzydłami – było to echo beztróskiej rycerskości z czasów Wielkiej Wojny.

Nagle wstrząsnęło nim kilka uderzeń i w przegrodzie poniżej dachu kabiny pojawił się mały otwór. Czerwieniejąc z gniewu, podciągnął klapy, docisnął przepustnicę i postawił swój myśliwiec na czubku skrzydła, gwałtownie zawracając. Wyrównał lot, ustabilizował celownik na pa-

łącym się niemieckim samolocie i stojącym za nim pilocie, który ponownie podnosił w górę swój pistolet. Kiedy nacisnął przycisk spustowy, Spitfire zadrżał, setki pocisków zapalająco-wybuchowych typu de Wilde zakotłowało się i rozerwało samolot. Niemiecki pilot również zniknął.

Ponieważ znów zaczynało brakować mu paliwa i znajdował się nad terytorium wroga, Tuck skierował się na zachód, wznosząc się ostrożnie. Serce mu waliło, a skóra piekła od nadmiaru adrenaliny, jaką daje tylko walka. Trzy zestrzelenia w ciągu jednego dnia... Teraz jednak musiał przeżyć. Kontrolując zarówno swoje wskaźniki, jak i niebo, Tuck zauważył, że silnik w jego samolocie zaczął się przegrzewać. Jeden ze strzelców Me 110 trafił go w układ chłodzenia, a olej zaczął wyciekać. Lecąc spokojnie i delikatnie, Tuck doprowadził ciężko doświadczony myśliwiec z powrotem nad białą jak kreda linię wybrzeża Anglii i skierował słabnącą maszynę na Hornchurch. Lotnisko było w zasięgu jego wzroku, kiedy silnik ostatecznie przestał działać. Zwlekając do ostatniej sekundy opuścił klapy i podwozie i posadził maszynę tuż przed skrajem lądowiska, ale bezpiecznie.

Jego eskadra walczyła nadal, osłaniając ewakuację i tracąc 45 procent stanu swoich pilotów. Bob Tuck zakończył rok 1940 z 18 zestrzeleniami na swoim koncie, a w ciągu kolejnego roku miał zostać dowódcą eskadry, następnie dowódcą skrzydła w Biggin Hill. W styczniu 1942 roku podczas ostrzeliwania z niskiej wysokości celów w pobliżu Boulogne został zestrzelony i wzięty do niewoli. Spędził tam trzy lata, w końcu jednak udało mu się uciec z obozu jenieckiego na terenie okupowanej Polski, skąd trafił najpierw do Moskwy, a następnie do Odessy nad Morzem Czarnym, z której wrócił bezpiecznie do Anglii. W maju 1940 roku wszystko to było jednak dopiero przed nim. Na razie Tuck miał wszystko, czego potrzebował: wspaniały samolot do latania, wroga, z którym mógł walczyć, oraz kraj, którego chciał bronić.



*As brytyjski Robert Sanford Tuck z 23 swastykami. Zanim został strącony nad okupowaną Francją i wzięty do niewoli, dodał do nich kolejne 4 oficjalne zestrzelenia*

PODCZAS GDY BOB TUCK i RAF śmigali po niebie ponad głowami żołnierzy, lord Gort, dowódca Brytyjskiego Korpusu Ekspedycyjnego, podjął kluczową decyzję. Rankiem 25 maja z własnej inicjatywy Gort zignorował rozkaz rozpoczęcia ataku w kierunku południowym, mający na celu wsparcie Francuzów. Przesunął dwie dywizje na północ, wzmocnił II Korpus i zaczął przebijać się w kierunku morza. W tym czasie, jeżeli Hitler pozwoliłby swoim czołgom z 1., 6., i 8. Dywizji Pancерnej nasilić ataki, prawdopodobnie cała armia aliancka zostałaby unicestwiona. Tymczasem Brytyjczycy oraz niedobitki francuskiej 1. Armii złapali oddech, okopując się wokół znacznie zredukowanych linii obronnych wzdłuż kanału łączącego Gravelines, Bergues, Furnes i Nieuport.

Sztukasy zniszczyły port wewnętrzny, jednak w godzinach popołudniowych 26 maja dziesiątki mniejszych statków wysłanych z Anglii weszły do portu zewnętrznego. O godzinie 19.00 rozpoczęła się operacja „Dynamo” – ewakuacja wojsk alianckich z Dunkierki. Tysiące niewielkich łodzi odbierały żołnierzy z plaż Malo, Bray i La Penne, przewożąc ich na większe statki zakotwiczone dalej od brzegu. Niszczycielom Royal Navy, które wpłynęły do portu zewnętrznego i zacumowały wzdłuż wschodniego falochronu, udało się uratować kilkadziesiąt tysięcy ludzi. Holenderskie schuity, łodzie kanałowe o szerokich kadłubach, pływały ciągle do Anglii, przewożąc bezpiecznie 22 tysiące żołnierzy.

Nazajutrz, 27 maja, Sailor Malan i Tygrysy z 74. Eskadry byli w samym środku wydarzeń. Rano, po dolecaniu nad Dunkierkę, zauważyli snujące się klucze Messerschmittów. Natych-



miast przystąpili do ataku. Zrozumiałwszy bezcelowość ataku w formacji Vic, Malan rozdzielił swój klucz na dwie pary i pociągnął maszynę prosto w kierunku brzucha Bf 109. Niemiec obrócił się przez skrzydło i zanurkował – co dziś uznawane jest za standardowy manewr defensywny. Sailor podążył za nim. Trafił go czterema seriami z dystansu 300 jardów i zobaczył, jak niemiecki samolot zaczyna dymić, a następnie znika w chmurach. Skręciwszy na zachód przechwycił osiem Dornierów 17, kierujących się na port w celu zbombardowania statków i ostrzelania plaż z niskiej wysokości. Pomimo kończącego się paliwa i amunicji wraz ze swoim skrzydłowym zaatakowali Dornierey, zestrzeliwując jeden samolot i rozpraszając pozostałe. Samolot jego skrzydłowego, oficera lotnictwa Stevenzona, został uszkodzony i poszybował w dół w stronę Dunkierki, znikając wkrótce pod chmurami. Malan zdołał wylądować w Rochford z dwoma galonami paliwa w zbiornikach. Tego popołudnia Tygrysy znalazły się ponownie nad portem, atakując kolejną formację bombowców i przepędzając Niemców z plaż – podążyły za nimi w głąb kraju aż do St. Omer. O zachodzie słońca jego eskadra odpowiedzialna była za zniszczenie ośmiu samolotów wroga oraz za kolejne trzy prawdopodobne zestrzelenia.

Tego dnia Niemcy znowu zaczęli posuwać się naprzód. Rozkaz wstrzymania pochodu został anulowany, a jeżeli nawet Berlin się wahał, to niemieccy dowódcy polowli rozumieli znaczenie bezcennej okazji, jaka była im dana, i nie zamierzali pozwolić uciec żołnierzom, którzy kiedyś mogli powrócić do walki. Czołgi zaczęły nacierać i wkrótce Dunkierka znalazła się w zasięgu artylerii. Miasto było teraz codziennie ostrzeliwane. Zniszczenia miały jednak niezamierzony pozytywny efekt w postaci chmury dymu, która zawisła nad całym obszarem, sprawiając, że przeprowadzanie precyzyjnych niemieckich ataków z powietrza stało się niemal niemożliwe. Niżej położone tereny wokół portu zostały zalane, co w połączeniu z zaciętą obroną trzymało Niemców na dystans.

Jednak 28 maja Belgowie ogłosili bezwarunkową kapitulację, odsłaniając całą lewą flankę aliantów. Dowódca francuskiej 1. Armii, Georges Blanchard, zdał sobie w końcu sprawę z tego, że Brytyjczycy nie mieli zamiaru umierać za Francję i planowali ewakuację. Według szefa sztabu Gorta, generała Pownalla, Francuz uniósł się „kompletnie gniewem” i odmówił stanowczo współpracy, wprowadzając dodatkowy zamęt w i tak już skomplikowaną obronę. Niemniej jednak mimo ataków czołgów oraz rozdrażnienia francuskiego generała dziesiątki tysięcy brytyjskich żołnierzy dotarło pod koniec dnia do linii obronnych.

Inni nie dotarli tam nigdy.

Hauptsturmführer Fritz Knochlein, dowódca kompanii Pułku Brandenburskiego wchodzącego w skład dywizji Waffen SS Totenkopf, nakazał egzekucję 97 brytyjskich jeńców. Żołnierze ci wchodzili w skład 2. Pułku Royal Norfolks i zostali rozstrzelani w wiosce Paradis na północy Francji<sup>76)</sup>. Kolejnych 80 francuskich i brytyjskich jeńców zostało zamordowanych przez żołnierzy z 1. Dywizji SS Leibstandarte Adolf Hitler w stodole pod Wormhoudt.

---

76) 28 stycznia 1949 roku Knochlein został powieszony za zbrodnie wojenne.

Jednak pojawił się również Hans-Ekkehard Bob.

Młody porucznik w swoim Bf 109E eskortował Sztukasy nad Dunkierką, kiedy jego klucz został zaatakowany przez 17 francuskich myśliwców. Po rozdzieleniu się przylepił się do Curtiss Hawka i stoczył intensywną 20-minutową walkę powietrzną, która zakończyła się bez rozstrzygnięcia na wysokości koron drzew. Niemiecki pilot był zaskoczony. Mając trzy zwycięstwa i 30 misji na swoim koncie, Bob nie był nowicjuszem, a leciał przeciw na „Emilu”. Ponieważ zaczęła brakować mu paliwa, więc postanowił oddalić się i skręcił na wschód. Spoglądając za siebie, zauważył Hawka zawracającego w kierunku alianckich linii. Natychmiast rzucił się z powrotem do walki. Hans otworzył przepustnicę i szybszy Bf 109 zaczął gwałtownie skracać dystans. Francuz, być może zmęczony, a z pewnością nieświadomy zagrożenia, nie reagował. Hans otworzył ogień z dwóch kaemów i z działka.

Śmiertelnie ugodzony francuski myśliwiec poszybował w dół, na pole za niemieckimi liniami, paląc się i dymiąc. Nabrawszy wysokości, Niemiec zredukował prędkość i zaczął krążyć, podczas gdy francuski pilot podczas awaryjnego lądowania wypadł z maszyny na zewnątrz i zaległ nieruchomo. Bez wahania Hans wypuścił podwozie, zredukował przepustnicę i zszedł do lądowania. Zatrzymawszy się obok rozbitego Hawka wyłączył silnik i wyskoczył, chwytając za apteczkę. Opatrując rany Francuza, zapisał nazwisko pilota i adres jego rodziców, obiecując jednocześnie, iż da im znać, że ich syn żyje. Następnie wdrapał się z powrotem do swojego myśliwca i wystartował, kierując się do domu. Mimo swoich doskonałych osiągnięć i statusu asa Hans mógł zostać postawiony przed sądem wojskowym i stracony za udzielenie pomocy wrogowi. Jednak postanowił postąpić zgodnie z sumieniem – był pilotem myśliwskim, zabójcą, ale nie rzeźnikiem.

29 maja okazał się dla aliantów złym dniem pod wieloma względami. Wraz z załamaniem się Belgii niemiecka 4. i 6. Armia znalazły się wokół Lille, aby okrążyć siły aliantów, które nie dotarły jeszcze na plaże. Większość jednostek francuskiej 1. Armii pomimo zawziętej obrony została odcięta i poddała się. Cztery dywizje Brytyjskiego Korpusu Ekspedycyjnego zdołały dotrzeć do wybrzeża, zanim się zamknęła. Nie złagodziło to jednak w niczym goryczy, jaką odczuwało dowództwo francuskie z powodu opuszczenia ich przez Anglików. Z brytyjskiego punktu widzenia upadek Francji był nieunikniony, a unicestwienie Brytyjskiego Korpusu Ekspedycyjnego w niczym by temu nie zapobiegło. Jedynym rozsądnym wyborem – i rzeczywiście jedynym sposobem, aby kontynuować walkę z nazistami – było więc wycofanie się. Była to ciężka decyzja, ale wielu Brytyjczyków czuło, że trudne położenie Francji zostało zawinione przez nich samych. Bądź co bądź, jeżeli Niemcy zostaliby zatrzymani nad Mozą, alianci nie byłoby teraz na wybrzeżu.

29 maja około 47 300 żołnierzy zostało ewakuowanych z portu małymi cywilnymi łodziami oraz przez jednostki Royal Navy. Nie obyło się jednak bez strat, dwa niszczyciele zatoniły. HMS Wakeful został storpedowany przez niemiecki ścigacz i zatonął nieopodal belgijskiego wybrzeża, tracąc 85 ludzi spośród 110-osobowej załogi. Na pokładzie znajdowało się też ponad 650 ewakuowanych żołnierzy, z których tylko jednego udało się uratować. Z kolei HMS Grafion, który przybył mu na pomoc, został następnie zatopiony torpedą wystrzeloną z okrętu podwodnego U-62, tracąc kapitana oraz tuzin ludzi, zanim poszedł na dno. Trzeciego niszczyciela, HMS Grenade, dopadły Sztukasy na wschodniej przystani w dunkierskim porcie – zatonął później tego samego popołudnia.

Mimo że RAF dysponował ponad 20 stacjami radarowymi Chain Home wczesnego ostrzeżenia, przeznaczone one były na potrzeby obrony Wielkiej Brytanii, a nie francuskich portów nad kanałem La Manche. 11. Grupa Myśliwska nieugiętego wicemarszałka lotnictwa

Keitha Parka odpowiedzialna była za południowo-wschodnią Anglię oraz wybrzeże francuskie pod Dunkierką. Park, Nowozelandczyk, zaciągnął się do wojska w czasie Wielkiej Wojny i walczył pod Gallipoli. Zdobywając awans oficerski na polu bitwy, przeszedł do armii brytyjskiej jako porucznik artylerii. Zostawszy ranny w bitwie nad Sommą, Park dołączył do Royal Flying Corps. Jako pilot myśliwski został przydzielony do 48. Eskadry we Francji, gdzie zestrzelił pięć niemieckich samolotów. Wojnę zakończył w stopniu majora i oficera dowodzącego. Park zdecydowanie należał do tych oficerów, którzy chcieli być przy swoich ludziach i nieraz wylatywał swoim Hurricane'iem nad wybrzeże, by samemu ocenić sytuację.

Jednak biorąc pod uwagę, że spośród 36 eskadr pozostało ich już tylko 16, jedyną skuteczną brytyjską odpowiedzią było utrzymanie Hurricane'ów i Spitfire'ów w powietrzu nad plażami – wysoko nad plażami. Część piechoty na ziemi mogła mieć poczucie braku wsparcia ze strony RAF-u. Nie rozumiejąc zasad walki powietrznej, nie zdawali sobie sprawy z tego, co dzieje się nad nimi i rzadko widzieli zaciętą walkę, jaka się tam toczyła. Ponadto piechota postrzegala – w typowy dla siebie sposób – wszystko, co latało, jako zagrożenie. Strzelała do wszystkiego, co zdołała zobaczyć. Piloci RAF-u unikali ze zrozumiałych względów plaż, chyba że znajdowali się akurat w trakcie pościgu. Nie miało to znaczenia dla żołnierzy na lądzie; istniały liczne przypadki uszkodzenia lub też zestrzelenia myśliwców przez własne wojska.

Straty lotnicze były proporcjonalnie ciężkie i niemal jedna czwarta myśliwców RAF-u wysłanych do walki nad Francję i osłaniania Dunkierki nigdy nie powróciła do baz. Stracono ponad 300 niezastąpionych, świetnie wyszkolonych i doświadczonych pilotów. Pilot Allan Wright, który przeżył bitwę, ale stracił ponad 30 procent kolegów ze swojej eskadry, przez długi czas nie mógł pogodzić się z utratą tylu zdolnych, mądrych ludzi, mających całe życie przed sobą.

31 maja ewakuowano kolejnych 68 tysięcy ludzi, w tym lorda Gorta. 3 czerwca ponad 50 statków zaryzykowało wplynięcie do portu w Dunkierce i dotarcie w pobliże plaż, by ratować 35 tysięcy francuskich żołnierzy. Brytyjczycy pozostawili ponad 63 tysiące pojazdów, 2472 działa i pół miliona ton amunicji oraz innych zapasów. Zostawili też 68 111 żołnierzy, którzy zostali wzięci do niewoli, zaginęli lub polegli. Jednak w ciągu tej wyjątkowej 10-dniowej operacji udało się uratować 338 226 ludzi. 4 czerwca o godzinie 3.40 HMS Shikari wypłynął ze zniszczonego portu jako ostatni okręt, który miał go opuścić<sup>77</sup>). Była to niezwykle udana akcja ratunkowa: stracony sprzęt można było zastąpić, aby wyrósł nowy żołnierz, potrzeba było 20 lat. Wielu uratowanych mogło kontynuować walkę. Niemniej jednak Churchill spojrzal na te wydarzenia z odpowiedniej perspektywy, przypominając parlamentowi, że „wojen nie wygrywa się ewakuacjami”. O godzinie 14.23 tego samego dnia operacja „Dynamo” oficjalnie się zakończyła. Royal Air Force wykonał 4822 loty bojowe, osłaniając ewakuację – dodał też kolejnych 106 myśliwców do 329 Hurricane'ów straconych w czasie bitwy o Francję<sup>78</sup>). RAF stracił też łącznie 280 pilotów myśliwskich. Do obrony Wielkiej Brytanii pozostało jedynie 330 samolotów myśliwskich i mniej niż 800 pilotów.

77) Według Ministerstwa Wojny (War Office) Wielkiej Brytanii.

78) Spośród nich 67 było Spitfire'ami.

Dzień po zakończeniu operacji „Dynamo” *generaloberst* Erhard Milch odbył lot nad plażami i portem w Dunkierce. Był on zastępcą dowódcy Luftwaffe i długo opowiadał się za natychmiastowym wykończeniem Wielkiej Brytanii. Później tego samego dnia powiedział Hermannowi Goeringowi: „Armia brytyjska? Widziałem może dwadzieścia, trzydzieści ciał. Reszta brytyjskiej armii przeszła cało na drugą stronę”.

Milch chciał przeprowadzić atak Luftwaffe w stylu norweskim, używając bombowców taktycznych, przy czym niemiecka marynarka wojenna i spadochroniarze mieli zabezpieczyć przyczółek w południowo-wschodniej Anglii. Jeżeli udałoby się uzyskać taki punkt zaczepienia przy nienaruszonych głównych lotniskach, Brytyjczycy byłiby za słabi, by przeprowadzić kontratak. Zostawili wszak praktycznie cały ciężki sprzęt i broń na plaży. Ponieważ Anglia zaczynała się chwiać, należało uderzyć – i to mocno. Milch stwierdził: „Jeżeli zostawimy Brytyjczyków w spokoju na cztery tygodnie, będą za późno”.

Miał rację – a jednocześnie kompletnie się mylił.

Miał rację w tym sensie, że nigdy nie było lepszej okazji do podbicia Anglii. Wielka Brytania była rzeczywiście osamotniona. Zarówno Turcja, jak i Egipt nie dotrzymały obietnic udzielenia jej pomocy, a wybrzeża – od Norwegii aż po Hiszpanię – były kontrolowane przez III Rzeszę. Jedynie małe Gibraltary na czubku Półwyspu Iberyjskiego pozostawały w rękach Brytyjczyków. Na wschodzie majaczył złowrogi ZSRR – arcywrogi Anglii, któremu zupełnie nie można było ufać. Daleko na zachodzie znajdowała się wielka nadzieja – Stany Zjednoczone ze swoim olbrzymim potencjałem przemysłowym, zasobami i siłą ludzką, ale przynajmniej 18 miesięcy dzieliło je od przystąpienia do wojny. Nie było zatem nikogo innego, by odeprzeć Niemców.

Mylił się jednak, przypuszczając, że Brytyjczycy mogliby zostać pobici tak szybko. Inwazja przeciwko Anglii nie dawała gwarancji zwycięstwa – nie byli w końcu Francuzami. Niemcy musieliby najprawdopodobniej zmierzyć się z przedłużającą się, uciążliwą wojną partyzancką. W każdym razie kierownictwo nazistowskie nie podjęło jeszcze decyzji, z kim walczyć, a to był bardzo poważny problem. Nieprecyzyjnie określone, „miękkie” cele i brak spójnej strategii mają katastrofalne skutki dla każdego wojska.

Byli tacy, którzy chcieli zatrzymać się i skonsolidować olbrzymie terytoria uzyskane w wyniku zajęcia Polski, Austrii, Czechosłowacji, Norwegii, Belgii i Francji. Chcieli, by Szwecja karmiła rosnący niemiecki przemysł stalowy, tak by fabryki mogły z kolei produkować więcej czołgów i samolotów. Berlin przekonał zlekorną Rumunię do dostarczenia ropy w zamian za broń, uzyskując w ten sposób niewielki, ale stały zapas życiodajnej cieczy. Niemcy zarządziły wypłatę reparacji, zapewniając sobie dopływ twardej gotówki z Luksemburga, Holandii, a zwłaszcza z Francji. Ludzie potrzebowali odpoczynku, reorganizacji, nowego sprzętu, a także uzupełnienia stanów osobowych. Występowały też poważne braki samolotów transportowych po ciężkich stratach poniesionych w pierwszych dniach kampanii. Brakowało pilotów i załóg do samolotów

wszystkich typów.

Nie skończyły się też walki. Kiedy Niemcy przecięli linie alianatów w czasie swojego natarcia w kierunku wybrzeża, duża liczba wojsk alianckich została odizolowana na zachód od Sommy. Większość z nich stanowiły oddziały pomocnicze i jednostki łączności z wielkich składów zaopatrzenia Brytyjskiego Korpusu Ekspedycyjnego w Rouen i Le Havre. Jednak jedyna brytyjska dywizja pancerna (czy też to, co z niej zostało) znajdowała się również na południu, wraz z 51. Dywizją Highlanderów. Gdy 5. i 7. dywizja pancerna przebiły się przez Sommę, Brytyjczycy nie mieli innego wyjścia, niż cofnąć się, by nie wpaść w pułapkę. Operacja „Cycle” rozpoczęła się 10 czerwca. W jej wyniku uratowano 11 059 żołnierzy z brytyjskich z 51. Dywizji Highlanderów i 1. Dywizji Pancerniej, ewakuując ich z małego portu St. Valery w północnej Normandii.

Sir Alan Brooke, dowodzący 2. Korpusem w czasie wycofywania się do Dunkierki, został odesłany z powrotem na kontynent i objął dowodzenie nad brytyjskimi wojskami we Francji. Natychmiast zrozumiał, że nie ma szans na kontynuowanie walki na kontynencie. Dzwoniąc osobiście do Churchilla, nalegał na odwrót wbrew obiekcjom premiera. Ostatecznie odwrót został zaaprobowany – operacja „Ariel”, której celem było zabranie do Anglii pozostałych żołnierzy alianckich, rozpoczęła się 15 czerwca 1940 roku. Planowano ewakuację między innymi żołnierzy z 52. Dywizji Piechoty Lowland i 1. Dywizji Kanadyjskiej, którzy wycofali się do Cherbourg, kiedy 7. Dywizja Pancerna Rommla odcięła im drogę do Le Havre. Między 15 a 17 czerwca ewakuowano ponad 30 tysięcy ludzi, w tym 5. Batalion Leśników z Sherwood – jednostkę piechoty Alberta Balla z okresu Wielkiej Wojny.

Z uwagi na odcięcie wybrzeża w pasie od Normandii aż na północ do Pas de Calais, 21 474 Kanadyjczyków wycofało się do St. Malo w Bretanii, skąd zostali ewakuowani. Kolejne 32 tysiące żołnierzy opuściło Brest, po czym dołączył do nich personel naziemny RAF-u oraz Polacy i Czesi z St. Nazaire. Dalej w La Rochelle angielski oficer, nie mogąc znaleźć statków dla 14 tysięcy polskich i brytyjskich żołnierzy, zarekwirował po prostu francuskie statki handlowe i popłynął nimi do domu. Do 25 czerwca kontynuowano ewakuację wzdłuż wybrzeża Bordeaux wszystkich spóźnialskich; wśród nich znaleźli się też członkowie brytyjskiego i polskiego korpusu dyplomatycznego.

Chociaż statki były atakowane, a kilka z nich zatono, w ramach tej drugiej serii akcji ratunkowych udało się sprowadzić do Anglii kolejnych 190 tysięcy ocalałych – wśród nich wielu sprawnych żołnierzy, którzy mogli kontynuować walkę. Niepodjęcie pełnego wysiłku ze strony Luftwaffe w celu zapobieżenia tej wielkiej ucieczce jest zdumiewające. Widać tu znów brak zdecydowania ze strony Berlina, a być może też zaskoczenie z odniesionego tak szybko zwycięstwa. Hitler płał w glorii zwycięstwa nad Francją, a Goering był tak niezainteresowany kontynuacją działań, że udał się do Amsterdamu, by powiększyć swoją kolekcję dzieł sztuki. Prawdopodobnie nie udałoby się Niemcom powstrzymać operacji „Dynamo” i „Ariel”, ale z całą pewnością mogły być one bardziej kosztowne dla sił alianckich. Bez wątplenia niedocenienie to wynikało po części z przekonania Hitlera, że pozbawieni sprzymierzeńców Brytyjczycy i tak będą musieli zawrzeć pokój. Dlaczego nie mieliby do niego dążyć? Francuzi poddali się przecież, stając się państwem marionetkowym, dlaczegoż Wielka Brytania miałaby się zachować inaczej?

Najwyraźniej nie znał dobrze Anglików. Poruszające i śmiałe słowa Churchilla skierowane

do parlamentu powinny być być dłoń przestrogą:

*Będziemy walczyć do końca, będziemy walczyć we Francji, będziemy walczyć na morzach i oceanach, będziemy walczyć z rosnącym zaufaniem i rosnącą siłą w powietrzu, będziemy bronić naszej wyspy, niezależnie od kosztów, będziemy walczyć na plażach, będziemy walczyć na lądowiskach, będziemy walczyć na polach i ulicach, będziemy walczyć na wzgórzach – nigdy się nie poddamy!*

Również ze strony najwyższych niemieckich dowódców, którzy nie chcieli dokonywać inwazji, dochodziły głosy sprzeciwu. Naczelnik generałowie Wehrmachtu oraz admirałowie Kriegsmarine odnosili się niechętnie do operacji „Lew”, jak ją pierwotnie nazywano. Podstawowym celem Hitlera było wszakże podbicie ZSRR i całkowite unicestwienie istniejącego w jego mniemaniu światowego zagrożenia żydowsko-bolszewickiego. Bez zneutralizowania Brytyjczyków nie mógł przystąpić do planowanej rozprawy ze Stalinem. Niemcy musiałyby wtedy ponownie walczyć na dwa fronty. Doświadczony tego jako żołnierz frontowy w czasie Wielkiej Wojny, Hitler zdawał sobie sprawę z niebezpieczeństwa.

Poza tym większość jego wojska czekała w gotowości wzdłuż wybrzeża atlantyckiego, a mając jednoznaczny obietnicę Goeringa, iż ten oczyści niebo, Hitler nabrał przekonania, że dokończenie rozprawy z Anglią było rzeczą wskazaną i wręcz niezbędną. Decyzja ta wiązała się ze sporymi trudnościami i wywoływała znaczne obawy wśród niemieckich generałów. Wehrmacht był bowiem przede wszystkim armią lądową, której celem były kampanie kontynentalne, i nie posiadał piechoty morskiej, brakowało barek desantowych oraz sprzętu do lądowania. Jedynymi wyspecjalizowanymi jednostkami szturmowymi byli *Fallschirmjäger* – spadochroniarze, lecz nie było ich wielu.

Luftwaffe przeznaczona była przede wszystkim do działań taktycznych, polegających na wspieraniu wojsk lądowych. Nie dysponowała ciężkimi bombowcami zdolnymi do wykonywania uderzeń strategicznych, a możliwości transportu powietrznego były ograniczone ze względu na niewielką liczbę samolotów Ju 52. Hitler był przekonany, a wiarę tę podsycal w nim Goering (który powinien mieć lepsze rozeznanie realiów), że siły powietrzne rzuca Wielką Brytanię na kolana i zmuszą ją do negocjacji pokojowych. Złudzenie to było zaraźliwe i późnym latem 1940 roku miliony wyposażonych w broń ciężką i wysoce zmotywowanych Niemców zaczęło patrzeć wyczekująco na niewyraźnie rysujące się za kanałem La Manche białe klify Dover, od których dzieliło ich zaledwie 25 mil szarej wody. Alianci – czy też to, co z nich pozostało – spoglądali z kolei w przeciwną stronę, ciężko dysząc; zmęczeni i zakrwawieni.

Zachowanie panowania w powietrzu nad Wielką Brytanią miało decydujące znaczenie. Był to klucz do przeżycia Wielkiej Brytanii i zachodniej cywilizacji w starciu z zagrożeniem, jakie stanowiła zdominowana przez nazistów Europa. Bez niemieckiej przewagi w powietrzu nie mogło być mowy o inwazji, nadzieja Wielkiej Brytanii mogła więc przetrwać nieco dłużej. Teraz – latem 1940 roku – mniej niż tysiąc pilotów myśliwskich broniło Anglii przed niemiecką inwazją.

Zamierzali wygrać tę walkę – lub też umrzeć, próbując odnieść zwycięstwo.

# STARCIE ORLÓW



SUPERMARINE SPITFIRE MKI

PILOCI STAJĄCY ZE SOBĄ W SZRANKI w walkach powietrznych nad kanałem La Manche bardzo się od siebie różnili, a zarazem byli do siebie pod wieloma względami zaskakująco podobni. Luftwaffe z pewnością wymaga dokładniejszej analizy, gdyż z jej szeregów wywodziło się 109 najlepszych pilotów myśliwskich w dziejach – wszystkich z okresu II wojny światowej. Lotnicy ci odnieśli zdumiewająca liczbę 4534 zwycięstw w walkach powietrznych, z czego 1453 zestrzelenia podzieliło między siebie pięciu najlepszych. Erich „Bubi” Hartmann był najsukuteczniejszym asem myśliwskim wszech czasów, zestrzelując 352 wrogie samoloty podczas 1404 misji bojowych. Przeżył wojnę, następne 10 lat spędził jako jeńiec w Rosji, zanim w 1955 roku wrócił wreszcie do domu. Jakkolwiek osiągnięcia Hartmanna robiły wrażenie, to najbardziej udekorowanym pilotem w dziejach został Hans-Ulrich Rudel, król bliskiego wsparcia lotniczego. Rudel, syn luterkańskiego pastora, jako jedyny otrzymał Krzyż Rycerski Krzyża Żelaznego ze Złotymi Liśćmi Dębu, Mieczami i Brylantami<sup>79)</sup>. Latając na Sztukasach i Focke-Wulfach 190, Rudel przeżył niesamowitą liczbę 2530 misji bojowych, osobiście niszcząc 519 czołgów, cztery pociągi, a także pancernik, dwa krążowniki i niszczyciel. Do tego dochodzi jeszcze zniszczenie przezeń ponad 800 najróżniejszych innych pojazdów i ponad 150 dział. Podczas swoich misji 30 razy został zestrzelony lub zmuszony do lądowania, pięciokrotnie odnosił też rany.

<sup>79)</sup> Odpowiadało to w przybliżeniu 4 amerykańskim odznaczeniom Medal of Honor lub 4 brytyjskim krzyżom Victoria Cross.

Jak więc kształtowano takich pilotów myśliwskich?

Gdy Niemcy przystąpiły otwarcie do remilitaryzacji kraju i rozbudowy wojska, Hermann Goering postawił uczynić ze swojej Luftwaffe najlepsze siły powietrzne świata. Dobre wynagrodzenie i godne warunki życia stanowiły poważną zachętę do służby w niemieckim lotnictwie wojskowym, podobnie jak i eleganckie mundury. Przed wojną zapewniał też odchodzącym ze służby pilotom pracę w Lufthansie i lotnictwie cywilnym. Niskoprocentowe kredyty hipoteczne i pożyczki rządowe również były atrakcyjnymi bodźcami.

Nie musząc przewyżczać tradycyjnych uwarunkowań, podobnie jak w czasie I wojny światowej, była stosunkowo egalitarnym rodzajem sił zbrojnych. Oficerowie bez wątpienia pozostali oficerami, mieli jednak poczucie przynależenia do nowej, silnej i elitarnej organizacji. Lotnicy, zwłaszcza *Jagdflieger* (piloci myśliwców), cieszyli się w ramach Luftwaffe szczególnym statusem. Niemieckim siłom powietrznym podlegali też spadochroniarze – obie te elitarne formacje sprawiały, że Luftwaffe otaczała aura tajemniczości.



Londyńska gazeta donosząca o bitwie o Anglię

Nowi rekruci przechodzili przed wojną typowe sześciomiesięczne szkolenie podstawowe, koncentrujące się na opanowaniu cenionych wówczas standardów wojskowych, związanych z dyscypliną formalną, maszerowaniem i musztrą karabinową. Potencjalnych kandydatów na członków załóg samolotów wybierano starannie i wysyłano do *Flieger-Ausbildungsregiment* (pułku szkolenia lotników). Na podstawie osiągniętych tam wyników dzielono ich na potencjalnych pilotów i członków załóg lotniczych oraz odrzucano kandydatów nienadających się do tego typu służby. Wraz z wybuchem wojny proces ten połączono w jeden podstawowy program szkolenia i przesiewu. Ułatwiło to uzupełnianie strat i eliminowało zbyteczne nonsensy – takie jak ma-



szzerowanie w szyku.

Tak więc po trwającym od sześciu do dziewięciu miesięcy okresie próbnym kandydaci na pilotów trafiali w końcu do szkoły lotniczej. *Flugzeugführerschule A/B*, w której nauka była pierwotnie podzielona na cztery etapy. Kurs A obejmował loty przy dobrej widoczności; starty, lądowania, wychodzenie z przeciągnięcia oraz inne procedury lotnicze potrzebne do zaliczenia pierwszego samodzielnego lotu. Następnie podczas kursu A2 przekazywano adeptom informacje z zakresu nawigacji, aerodynamiki i meteorologii oraz inną wiedzę podręcznikową, jakiej potrzebują piloci. Część kursu B1 składała się z nauki podstawowego pilotażu i wykorzystywano do tego celu samoloty o mocniejszym silniku. Po wylataniu łącznie około 150 godzin uczeń przechodził do sekcji B2, w ramach której uczono go akrobacji lotniczej, kompleksowej nawigacji i pilotowania samolotów wielosilnikowych. To na tym etapie potencjalnych pilotów myśliwców oddzielano od pozostałych uczniów.

Nauka w *A/B Schule* trwała rok, a po jej ukończeniu każdy z absolwentów miał za sobą przynajmniej 200 godzin spędzonych w powietrzu i nosił odznakę pilota – *Flugzeugführerabzeichen*. Tych, którzy nie zdołali ukończyć kursu, lecz wykazywali się pewnymi zdolnościami, wysyłano na szkolenie dla nawigatorów. Nowych pilotów przydzielano z kolei do samolotów jedno- i wielosilnikowych. Lotnicy przewidziani do pilotowania maszyn wielosilnikowych, w tym przyszli piloci myśliwców Me 110, byli wysyłani do *C Schule*, w której dochodziło kolejnych 50 godzin nauki na symulatorach typu Link, a także nocne loty z wykorzystaniem instrumentów pokładowych. Pilotów bombowców nurkujących również wybierano starannie po wyczerpującym procesie selekcji. Ci, których odrzucono, przechodzili do *Transportfliegerschulen*, by następnie latać na samolotach transportowych.

Tych niewielu lotników wyselekcjonowanych do latania na samolotach jednomiejscowych i jednosilnikowych przechodziło do *Jagdfliegerschule (JFS)* – szkoły pilotów myśliwskich. Czteromiesięczny kurs, koncentrujący się na lataniu w formacji, strzelaniu w trakcie walk powietrznych oraz akrobacji lotniczej, stanowił kolejny rytuał przejścia. Następnym etapem formowania pilota była szkoła lotnicza dla średnio zaawansowanych, w której uczono manewrów wchodzących w zakres walki powietrznej. Instruktorów dobierano spośród weteranów, jeśli takimi dysponowano, lub spośród bardzo doświadczonych pilotów, których odesłano do szkół lotniczych w ramach rotacji na wypoczynek. W ten oto sposób świeżo zdobyta wiedza, umiejętności i taktyka przekazywane były dalej; zanim młody pilot trafił do swojej jednostki myśliwskiej, by tam nabrać końcowych szlifów.

*Waffenschule*, szkoła walki powietrznej, taką właśnie pełniła rolę. Każda Grupa myśliwska posiadała własną placówkę szkoleniową, a prowadzili ją czynni lotnicy, których zadaniem było uczynienie z nowego pilota skutecznego skrzydłowego. Był to też ostatni element kontroli jakości zanim młody pilot mógł wkroczyć w elitarny świat liniowej eskadry myśliwskiej. Cały proces szkolenia trwał dwa lata. Efektem był dobrze wyszkolony, zdyscyplinowany skrzydłowy, który latał wyjątkowo dobrze i który potrafił też celnie strzelać. *Luftwaffe* nigdy nie traciła z oczu prawdziwego zadania pilota myśliwców, jakim było zestrzeliwanie maszyn przeciwników.

Z *Royal Air Force* rzecz się miała zgoła inaczej.

W latach dwudziestych i trzydziestych XX w. została ona pozbawiana swojej siły nabytej

w wyniku Wielkiej Wojny – za sprawą poczynań krótkowzrocznych polityków i skutkiem cięć budżetowych. Latanie znowu stało się zajęciem dla dżentelmenów, oddawano mu się zazwyczaj przy dobrej pogodzie, a jedynym celem szkolenia lotniczego była poprawa techniki lotów w szyku. Oponentów tego stanu rzeczy spychano po cichu na boczny tor lub grzecznie ignorowano.

Jednak w 1936 roku zagrożenie ze strony Hitlera zaczęło być uważane za na tyle realne, że RAF stworzył ochotniczą rezerwę pilotów, *Volunteer Reserve*. Celem tej formacji stało się zapewnienie puli wyszkolonych pilotów, których można byłoby powołać do służby na wypadek wojny. Za ich szkolenia lotnicze płacił RAF, w zamian ochotnicy rezygnowali z weekendów i okresowo z wolnych wieczorów, przeznaczając je na zajęcia teoretyczne<sup>80)</sup>. Wszyscy piloci rezerwy byli sierżantami, co pozwoliło RAF-owi na obniżenie wymogów kwalifikacyjnych i wypłacanie im niższego żołdu. RAFVR został pomyślany jako uzupełnienie eskadr Pomocniczych Sił Powietrznych (AAF) utworzonych w 1925 roku.

---

80) Identyczne pod względem koncepcji z systemem Amerykańskiej Gwardii Narodowej.

Eskadry pomocnicze były prawdziwymi klubami lotniczymi dla dżentelmenów; ich rekrutację prowadziły poszczególne okręgi i początkowo składały się one z osób o bliskich osobistych bądź społecznych relacjach. Jednostki AAF operowały mniej lub bardziej niezależnie od RAF-u, dodając do oznaczenia swojej eskadry nazwę regionu, z którego pochodziły: na przykład Eskadra Nr 603 (Hrabstwo Edynburg) RAF, lub Eskadra Nr 609 (West Riding) RAF. Wszyscy piloci w tej formacji posiadali stopnie oficerskie i zwykle byli pierwszorzędnymi lotnikami, którzy zgłaszali się do służby motywowani wyzwaniem, ryzykiem i patriotyzmem – zazwyczaj w tej właśnie kolejności. Eskadra Nr 601 (Hrabstwo Londyn) składała się z zamożnych młodych ludzi, którzy często posiadali własne samoloty. Zwani „eskadrą milionerów”, odczeczliwie ignorowali wszelkie przepisy RAF-u, które nie dotyczyły latania. Byli znani ze swych sportowych samochodów, zamilowania do gry w polo i podszywania mundurów czerwonym jedwabiem. Podobnie jak większość pilotów RAF-u, w powietrzu przemieniali się jednak w zawzięte tygrysy.

Do lata 1940 roku Pomocnicze Siły Powietrzne utworzyły 20 eskadr myśliwskich, co stanowiło jedną czwartą łącznej siły myśliwskiej RAF-u. Niezależnie od rodzaju eskadry i posiadanego stopnia, piloci RAF-u zdobywali swoje insygnia lotnicze w podobny sposób jak lotnicy w Luftwaffe. Aby zostać pilotem, należało przejść wstępną selekcję, służącą ocenie sprawności i uzdolnienia kandydatów. Następnie odbywało się szkolenie podstawowe, chyba że kandydat na pilota awansował bezpośrednio z uniwersytetu. Podstawowe szkolenie z zakresu pilotażu trwało siedem tygodni i jego zadaniem było doprowadzenie ucznia-pilota do pierwszego samodzielnego lotu. Następnie rozpoczynało się szkolenie zaawansowane, prowadzone zazwyczaj na samolotach treningowych Tiger Moth w bazach takich jak Hadfield lub Hartwell. Piloci spędzali potem kilka tygodni w magazynach RAF-u w Uxbridge, gdzie otrzymywali mundury i uczyli się zasad etykiety wymaganej w kasynach oficerskich.

Nie oceniamy ich jednak według naszych własnych obyczajów i standardów. Spodziewano

się po nich, że w czasie wojny udźwigną spoczywający na nich ciężar obowiązku, związany z ich przywilejami, a w razie potrzeby poświęcą swoje życie. „Eskadra milionerów” stanowi tego dobrego przykład. Ci młodzi ludzie z racji swojej edukacji i koneksji rodzinnych mogliby wygodnie przeczekać wojnę gdzieś w bezpiecznym miejscu, a jednak tego nie uczynili. Nie przyszło im nawet do głowy, by tak zrobić.

Jeden z Amerykanów z 601. Eskadry, Billy Fiske, pochodził z rodziny bankierów z Nowej Anglii. W czasie olimpiady zimowej w St. Moritz w 1928 roku jako 16-letni Arkadiusz Belczyk latek został najmłodszym złotym medalistą olimpijskim w historii. Cztery lata później powtórzył ten wyczyn w Lake Placid, zanim ostatecznie ukończył studia w Cambridge. Ożeniwszy się z hrabiną Warwick w 1938 roku, Billy Fiske posiadał wszystko, a jednak nie wahał się ani chwili, by wstąpić do RAF-u, gdy tylko pojawiła się groźba wojny. Innym amerykańskim lotnikiem służącym w RAF-ie był Carl Davis. Uzyskawszy stopnie naukowe w Cambridge i na uniwersytecie McGill w Montrealu, pracował jako inżynier górniczy, a następnie dołączył do Royal Air Force. Zanim zginął w walce powietrznej na południe od Londynu w 1940 roku, Davis odniósł dziewięć potwierdzonych zwycięstw.

Po pobycie w Uxbridge kandydaci na pilotów myśliwskich spędzali następnie dziewięć miesięcy, zaliczając kolejne 100 godzin lotu. Tuż przed wojną oznaczało to latanie na Hawkerach Hindach, doskonalenie swych umiejętności w zakresie akrobacji lotniczej oraz ćwiczenie „sześciu rodzajów ataków myśliwskich” (patrz rozdział 7), tak uwielbianych przez ówczesny RAF. Ogólnie rzecz biorąc, przedwojenne brytyjskie siły powietrzne zostały zbudowane wokół niewielkiej kadry zawodowców i wsparte amatorami o najlepszych chęciach. Wojna jednak zmieniała wszystkich walczących ludzi w zawodowców, nawet jeżeli tylko przejściowo.



*Piloci RAF pędzą do swoich samolotów podczas nalotu Luftwaffe*

DWA ATUTY, jeden wynikający z naturalnych uwarunkowań geograficznych, drugi spowodowany przez człowieka, zapewniły Brytyjczykom czas, którego latem 1940 roku tak rozpaczliwie potrzebowali. Pierwszym atutem był kanał La Manche. Podobnie jak w czasie I wojny światowej te nieco ponad 20 mil morskiej wody sprawiło, że agresorzy patrzyli bezsilnie z kontynentu na klify w Dover. Jednak w 1940 roku można było już przelecieć nad wodą i zaatakować – na tym polegał problem. Od czasu nalotów niemieckich bombowców Gotha z 1916 roku Anglicy zdawali sobie sprawę, że ich wyspa była podatna na uderzenia z powietrza. Niebo – jak powie nam każdy pilot myśliwski – to wielka przestrzeń. Zwłaszcza jeżeli trzeba znaleźć na nim przeciwnika, posługując się tylko oczami i mając do dyspozycji jedynie ograniczoną ilość paliwa. Świadomość, że jeżeli przeoczymy wroga, bomby spadną na nasze rodziny, wytwarza niesamowitą presję. Cóż można na to poradzić?

Heinrich Rudolf Hertz w 1887 roku przekształcił iskry elektryczne w fale, a w 1899 roku Guglielmo Marconi przesłał bezprzewodowo wiadomość przez kanał La Manche za pośrednictwem transmisji radiowej. Obaj, a zwłaszcza Hertz, zdawali sobie sprawę, że fale radiowe mogą odbijać się od obiektów materialnych. Nietoperze i delfiny wykorzystują fale dźwiękowe do określania odległości, czy zatem fal radiowych nie można by użyć do celów militarnych? W 1934 roku właśnie takie pytanie zostało postawione przez Harry'ego Wimperisa, dyrektora ds. badań naukowych w Ministerstwie Lotnictwa Wielkiej Brytanii. Na myśli miał przy tym właściwie rodzaj „śmiertelnego promienia”, który prowadziłby do stopienia lub dezintegracji nadlatującego samolotu.

Robert Watson-Watt z Krajowego Laboratorium Fizycznego był nieco bardziej pragmatyczny. Nawet jeżeli udałoby się stworzyć taki śmiertelny promień, a miał co do tego poważne wątpliwości, wciąż należałoby wykryć zagrożenie z dostatecznie dużej odległości, by móc go zastosować. Czy zatem sam mechanizm wykrywający stanowiłby jakieś rozwiązanie problemu? Bądź co bądź niszczenie zagrożenia było podstawowym zadaniem pilotów myśliwskich. I tak oto zrodził się system zwany Radio Detection And Ranging – RADAR. I zmienił wszystko.

Używając jako przykrywkę nazwy Radio Direction Finding (RDF), Watson-Watt przetestował swój system pewnego zimowego poranka w lutym 1935 roku. Ustawiając swój sprzęt wzdłuż linii kolejowej, wypożyczył bombowiec RAF i nakazał mu lecieć wzdłuż szyn w odległości 20 mil. Podczas trzech prób samolot został dwukrotnie wykryty i naczelny dowódca lotnictwa, marszałek Hugh Dowding, był na tyle usatysfakcjonowany uzyskanym rezultatem, że natychmiast zapewnił odpowiednie finansowanie projektu.

Rok później Watson-Watt wykrywał samoloty lecące w odległości ponad 60 mil, w związku z czym wybudowano większą ilość stanowisk. Powiększało to ogólny obszar wykrywania i pozwoliło nie tylko na określanie odległości, lecz także przybliżonego kierunku lotu. W sierpniu 1937 roku rozpoczęto szkolenia z zakresu obsługi radarów, a sieć stacjonarnych stacji radarowych, nazwanych Chain Home, wzięła udział w ćwiczeniach dowództwa myśliwskiego. Dysponując zasięgiem wykrywania na odległość ponad 100 mil, Dowding mógł teraz obserwować belgijskie i francuskie lotniska, które w nieunikniony sposób miały zostać wykorzystane przez Luftwaffe. Ostatecznie powstało 20 takich stanowisk, rozciągających się od Wysp Sztetlandzkich, na północ od Szkocji, aż na południe do Kornwalii.

Z pewnością system ten nie był doskonały. Przede wszystkim maszty radarów można było dostrzec z Francji i Niemcy dobrze zdawali sobie sprawę z ich istnienia. Z technicznego punktu widzenia były one też dość prymitywne. Wyobraźmy sobie radar jako świecącą w ciemności latarkę. Jeżeli trafi ona na coś, co odbija światło, wówczas dostrzeżemy cel. Tak samo rzecz się ma z falami radiowymi, z tą różnicą, że odbijają się one od metalu, a warunki atmosferyczne, takie jak deszcz, mgła czy też ciemność, nie mają na nie wpływu. Dowding wynaczył więc usytuowanie tych „reflektorów” nad kanałem La Manche i skutecznie monitorował za ich pomocą przestrzeń powietrzną nad francuskim wybrzeżem. Wielkie anteny mogły transmitować i odbierać sygnały, ponieważ jednak miały charakter stacjonarny, nie można było zmierzyć dokładnego punktu odbitego sygnału. Bez tego triangulacja stawała się problemem, w związku z czym trudno było ocenić położenie i odległość, w jakiej są nadlatujące samoloty. Ponieważ anten nie można było właściwie nakierowywać, lecące bardzo nisko samoloty mogły je ominąć.

Część tych problemów rozwiązał system Chain Home Low (CHL). Laboratorium Badawcze Admiralicji opracowywało we własnym zakresie radarowy system obrony wybrzeża. Przeznaczony do nakierowywania dział radar musiał być dość precyzyjny i wykorzystywał obracające się anteny zamiast anten nieruchomych, korzystał ponadto z fal o mniejszej długości. Systemy te mogły mierzyć położenie i wysokość punktu, od którego odbijał się sygnał, a tym samym pozwalały na uzyskiwanie danych celu o wyższej jakości oraz wykrywanie samolotów poruszających się na niskiej wysokości. Radary CHL były niczym latarki wycelowane w niskie cienie pod olbrzymimi reflektorami stadionowymi stanowisk Chain Home. Przypomnijmy raz jeszcze – największym atutem Anglików był kanał La Manche. Nie było bowiem na drodze emitowanych

fal zakłóceń ze strony żadnych przeszkód terenowych ani też miejsca, w którym atakujący mógłby się skryć.

Watson-Watt stale ulepszał system stacji radarowych i przewidywał kilka zasadniczych udoskonaleń, potrzebnych do wykorzystania jego pełnych możliwości. Obejmowało to zmianę długości fal w odpowiedzi na próby ich zakłócania oraz zdolność rozróżniania własnych i wrogich maszyn. Ten ostatni problem rozwiązał, instalując na brytyjskich samolotach sprzęt odbijający nachodzące impulsy radarowe kodowanym sygnałem, który ostrzegał kontrolerów. Pochodną tego rozwiązania jest obecny system „swoj czy obcy” (IFF) – wykorzystywany do dziś we wszystkich samolotach i pozostający podstawowym sposobem identyfikacji na wstępnym etapie walki powietrznej. Dowding zdawał sobie dobrze sprawę z tego, że myśliwce potrzebowały radiostacji, aby piloci mogli bezpośrednio porozumiewać się z kontrolerami. Dziś brzmi to dość prosto, lecz w późnych latach trzydziestych XX w. stanowiło to prawdziwe wyzwanie techniczne. Jaki sens miało bowiem – rozumował – posiadanie dobrej informacji dotyczącej celu bez możliwości zareagowania? Dowding miał świadomość, jak ogromną przewagę dawała ta technologia, w związku z czym opracował unikalny system wykorzystujący te informacje.

Działał on w następujący sposób:

Odpowiedzialność za obronę Anglii została podzielona między 3 główne grupy myśliwskie, były to: 10. Grupa, na zachód i południowy zachód od Londynu; 12. Grupa, obejmująca swoim zasięgiem obszar środkowej Anglii i tereny rozciągające się dalej na północ aż do Szkocji; oraz 11. Grupa, której przypadała ochrona Londynu i południowo-wschodniego wybrzeża, położonego najbliżej Francji. Daleko na północy znajdowała się 13. Grupa, która pełniła rolę rezerwy, obszaru treningowego, strefy przegrupowania jednostek i odzyskiwania sił. Każda grupa dzieliła się z kolei na sektory, przypominające pasy ruchu na autostradzie. Każdy sektor dysponował swoimi własnymi stacjami radiolokacyjnymi oraz kontrolerami odpowiedzialnymi za myśliwce operujące w danym obszarze.

Po wykryciu grupy samolotów przeciwnika, startujących z Francji, poszczególne radary sieci Chain Home przesyłały nakres radarowy do swojego własnego sektorowego punktu dowodzenia. Następnie te informacje przekazywano telefonicznie do dowództwa danej grupy, a potem do kwatery głównej dowództwa lotnictwa myśliwskiego (Fighter Command Headquarters) w Bentley Priory. Centralnym ośrodkiem Dowództwa Myśliwskiego był *Filter Room*, w którym nakresy radarowe uzyskane ze wszystkich sektorów korelowano z danymi radarowymi z poszczególnych kwater głównych. Ponadto analizowano i interpretowano wszystkie doniesienia dostarczone przez sieć obserwatorów Observer Corps, stacje nasłuchu dźwiękowego oraz ludność cywilną. Określanie odległości celu, zwane *cutting*, odbywało się przy użyciu linii pomiarów położenia dokonanych z wielu stacji. Wysokość lotu wrogich samolotów była szacowana; wytyczano również linie przechwycenia. Każdej wykrytej formacji przypisywano drewniany pionek – czarny dla swoich, a czerwony dla Niemców. Pionki pokazywały też przybliżoną liczbę samolotów, ich wysokość i kierunek lotu.

Tablica zwana totalizatorem została ustawiona wzdłuż jednej ze ścian. Każda eskadra w grupie miała swoją etykietkę, a kolorowe światełka sygnalizowały status każdej jednostki, jak na przykład „w powietrzu”, „przygotowana do ataku”, „wróg zauważony”, a także różne formy gotowości w zależności od stanu uzbrojenia i paliwa. Przefiltrowane nakresy radarowe przeka-

zywano następnie z powrotem do Ośrodków Operacyjnych, które posiadały te same mapy, zsynchronizowane zegary oraz identyczne tablice z danymi. Dowództwa operacyjne poszczególnych grup decydowały następnie, które eskadry z danego sektora wysłać do walki – w zależności od wielkości wrogiego ugrupowania i dostępności własnych myśliwców. Dowództwa grup uruchamiały też syreny alarmowe i przekazywały potwierdzone cele bateriom artylerii przeciwlotniczej.

Tak oto setki mężczyzn i kobiet tworzyły interaktywny komputer, pozwalający uzyskać złożony obraz zagrożenia, które mogło być następnie zwalczane w najbardziej skuteczny sposób. Centralna analiza informacji dawała możliwie najlepszy ogląd sytuacji. Zdecentralizowany styl dowodzenia Dowdinga, który nie ingerował w kompetencje podwładnych, gwarantował z kolei, że to dowódca grupy, człowiek znający aktualną sytuację, podejmował decyzje taktyczne.

Brytyjski styl dowodzenia mocno kontrastował z tym, jaki stosowała Luftwaffe. Goering spędzał sporo czasu w swojej wiejskiej posiadłości Carinhall, położonej na północ od Berlina, rutynowo wzywając swoich dowódców z terenu walk na odprawy i spotkania<sup>81</sup>). Opierając się na doświadczeniu zdobytym w Hiszpanii, w Polsce i we Francji, Niemcy podzielili swoje lotnictwo na 3 floty powietrzne (*Luffflotten*). Rozwiązanie to sprawdzało się w wypadku operacji taktycznych, nie nadawało się jednak do większych działań strategicznych.

---

81) Jedną z takich narad poświęcona była głównie pokazaniu jego nowego modelu kolejki.

Myślenie w kategoriach pola bitwy widać było też w opracowaniu własnego radaru zwanego Dezimator-Telegraphie (DeTe). Jego konstruktorem był doktor Rudolph Kuhnold z Wydziału Morskiego Badań nad Sygnałami. Jako ekspert w zakresie sonarów zdał sobie sprawę, że wykrycie obiektów i ustalenie ich odległości było możliwe na lądzie lub w wodzie przy użyciu fal radiowych. Radary wczesnego ostrzegania, Freya i Seetakt, przystosowano do użycia na okrętach. Skłoniło to niemiecką firmę Telefunken do opracowania mniejszego, mobilnego systemu zwanego Würzburg, który potrafił zlokalizować samolot z odległości około 30 mil. Würzburg był dość zaawansowany technicznie w porównaniu z systemami brytyjskimi: obracał się o 360 stopni i mechanicznie skanował w płaszczyźnie poziomej.

Własna przewaga technologiczna była jedną z przyczyn, dla których Niemcy nie sądzili, żeby Brytyjczycy posiadali podobny system. Innym powodem stały się dwie misje zeppelinów, które przeleciały nad tajemniczymi masztami latem 1939 roku. Brytyjczycy okazali się jednak sprytni i operatorzy Chain Home nie nadali żadnego komunikatu o przelatujących w pobliżu statkach powietrznych, tak więc Niemcy nie usłyszeli niczego podejrzanego. Poza tym wśród porzuconego w Dunkierce sprzętu znaleziono angielski mobilny system radarowy – jego prymitywna technologia nie zrobiła jednak na Niemcach wrażenia. I wreszcie, co okazało się prawdopodobnie najistotniejsze, Luftwaffe w 1940 roku nastawiona była na atak i nie miała potrzeby tworzenia sieci obronnej, nie myślano więc w tych kategoriach. Jeszcze nie teraz.



*Grudzień 1940 roku: Katedra św. Pawła w Londynie spowita dymem po nalocie niemieckiej Luftwaffe*

OBERST JOHANNES FINK nie był szczęśliwym człowiekiem. Pułkownik dowodził KG 2 i należał do zaprawionych w walce pilotów Sztukasów. Mianowano go jednak na stanowisko *Kanal-kampfführera* – dowódcę bojowego La Manche. Jak na ironię, *Kanal* oznacza albo „kanał wodny”, albo „kanał ściekowy” – w zależności od kontekstu. Fink, wraz z wieloma innymi pilotami, sardonicznie wybierał to ostatnie znaczenie.

W tym czasie floty powietrzne, *Luftflotten*, stanowiły w przybliżeniu odpowiednik korpusów armijnych i były zorganizowane w oparciu o obszar geograficzny. Luftflotte 2 na przykład kontrolowała wszystkie kwestie związane z lotnictwem na obszarze północnej Francji, Holandii i Belgii. Obszar każdej floty powietrznej dzielił się na mniejsze regiony i podlegał poszczególnym *Fliegerkorps*, korpusom lotniczym, stworzonym w oparciu o rodzaj wykorzystywanych samolotów (na przykład II Fliegerkorps składał się z bombowców dalekiego zasięgu). Myśliwce wchodziły w skład Dowództwa Myśliwskiego i wydzielano je w zależności od potrzeb w formie jednostek *Jagdfliegerführer (Jafu)* – swego rodzaju korpusów myśliwskich działających w ramach każdej floty powietrznej. *Korps* organizowano następnie na poziomie taktycznym w *Geschwader* (skrzydła), z których każde składało się zazwyczaj z trzech *Gruppen* (grup). Grupa obejmowa-



ła trzy do czterech *Staffeln* (eskadr) złożonych z dziewięciu do 16 samolotów.

*Kanalkampf*, bitwa o kanał, która rozpoczęła się 10 lipca, miała być pierwszą salwą rozpoczynającą operację „Lew Morski” – inwazję na Wielką Brytanię. Za główny cel ataku obrano brytyjskie konwoje morskie i porty położone wzdłuż wschodniego wybrzeża Anglii, co miało zmusić RAF do odpowiedzi. Niemcy byli przekonani, że w przypadku wciągnięcia Dowództwa Myśliwskiego RAF-u do walki nad strefą kanału La Manche, brytyjskie myśliwce zostaną z pewnością zniszczone i w ten sposób Luftwaffe uda się uzyskać przewagę powietrzną. Aby osiągnąć ten cel, 800 samolotów Bf 109E utworzyło osiem *Jagdgeschwader*, wspierały je też ciężkie dwuosobowe myśliwce Me 110, Sztukasy oraz bombowce. Od Norwegii po Hiszpanię Luftwaffe szykowała się do uderzenia.

Warunkiem rozpoczęcia operacji „Lew Morski” było uzyskanie przewagi powietrznej. Atakowanie żeglugi mogło okazać się skuteczne, jeżeli Luftwaffe współpracowałaby z U-bootami, grasującymi wokół Wielkiej Brytanii. Za każdym razem około 500 brytyjskich statków handlowych korzystało jednocześnie z czterech głównych tras konwojowych. Kilkanaście U-bootów zatapiało co miesiąc jednostki o wyporności 300–500 tysięcy ton, co przekraczało znacznie możliwości produkcyjne brytyjskich stocznii.

Patrolowo-bombowe Focke-Wulfy 200, stacjonujące w Breście lub Bordeaux-Mérignac, dzięki swojemu dalekiemu zasięgowi mogły dolecieć do Islandii, pozostając poza zasięgiem myśliwców RAF-u. Brytyjczycy nigdy nie planowali obrony swoich szlaków morskich przed Luftwaffe, gdyż nikt nie przewidywał załamania się Francji i rozmieszczenia niemieckich samolotów wzdłuż kanału La Manche. Dla Hitlera była to doskonała okazja strategiczna, aby zdławić Anglię. Statki handlowe, których nie zatopiono, można było uszkodzić lub przynajmniej zlokalizować, tak aby okręty podwodne mogły dokończyć dzieła zniszczenia. Jednak między Luftwaffe a Kriegsmarine tego typu koordynacja działań nie istniała.

Próby zniszczenia brytyjskich lotnisk i portów były pozbawione sensu. Większość jednostek myśliwskich RAF-u korzystała z lotnisk polowych – pobieżnie przygotowanych trawiastych pasów startowych. Dość łatwo udawało się więc wypełnić kraterę po bombach lub po prostu zmienić miejsce lokalizacji. Zniszczenie portów okazało się równie trudne. Wobec braku możliwości zablokowania wejścia do portu jedynym rozwiązaniem alternatywnym stało się jego zaminowanie. Tego próbowali dokonać Niemcy. Royal Navy posiadała jednak setki trałowców, w związku z czym oczyszczała one tory wodne z min tak szybko, jak je kładziono.

Patrząc z perspektywy bitwa o kanał La Manche była przedsięwzięciem nieukierunkowanym i kosztownym. Przystąpiono do jej realizacji głównie dlatego, że niemieckie naczelne dowództwo zwyczajnie nie wiedziało, co począć. Niemcy czekali i mieli nadzieję, że Churchill skapituluje. Wytrącenie przeciwnika z równowagi i pozbawienie inicjatywy ma poważne zalety, gdyby zatem Niemcy natychmiast po zwycięstwie w kampanii francuskiej dokonali ataku przez Kanał, to prawdopodobnie udaloby im się zdobyć przyczółek na terenie południowej Anglii. Ograniczony desant przy użyciu spadochroniarzy mógł doprowadzić do opanowania kluczowych punktów i odizolować wybrzeże w hrabstwach Norfolk i Surrey. Chociaż wymagałoby to szeregu przelotów pomimo braku transportowych maszyn Ju 52, to lot nad wodą trwał zaledwie 20 minut. Jeżeli rzutu dokonano by nocą, gdy osłabiony RAF był najmniej skuteczny, wówczas niemieckie oddziały powietrzno-desantowe mogłyby wytrzymać wystarczająco długo, by dołą-

czyły do nich piechota i czołgi.

Oczywiście nie mogło być mowy o zakrojonym na dużą skalę, skomplikowanym desancie czy też o podbiciu całej wyspy. Jednak szok wywołany atakiem *Fallschirmjäger* w połączeniu z przerzuceniem niewielkich, lecz dobrze uzbrojonych sił lądowych, mógłby doprowadzić do sukcesu. Na terenie Wielkiej Brytanii nie było czołgów, wszystkie pozostały we Francji, a większość z około miliona angielskich żołnierzy nie miała nawet karabinów. Jeżeli południowo-wschodnie stanowiska radiolokacyjne Chain Home zostałyby zdobyte, RAF byłby ślepy. Jednak cała operacja musiałaby zostać przeprowadzona, zanim Brytyjczycy zdążyliby ochłonąć i wzmacnić swoją obronę.

I tego właśnie dokonali.

Wiosną 1940 roku Spitfire'y i Hurricane'y montowano w ospałym tempie zaledwie dwóch egzemplarzy dziennie. Produkcja samolotów, nadzorowana przez Ministerstwo Lotnictwa, przeżywała poważne trudności, podobnie jak szkolenie pilotów, logistyka oraz serwisowanie samolotów. Ministerstwo było dysfunkcyjną zbieraniną polityków i oficerów skupionych na robieniu własnej kariery, którzy dawno już mieli swoje najlepsze czasy za sobą i bardziej byli zajęci walkami o wpływy, niż ratowaniem Anglii.

Churchill obszedł po prostu cały ten bałagan, tworząc nowe Ministerstwo Produkcji Samolotów (MAP) i stawiając na jego czele Maxa Aikena, lorda Beaverbrooka. Urodzony w Kanadzie Aiken był wspaniałym przedsiębiorcą i potentatem prasowym. Dokładnie tak samo jak w przypadku Harolda Harmswortha w czasie Wielkiej Wojny (patrz rozdział 4), rozpaczliwie potrzebowano kogoś, kto znał się na produkcji i potrafił zaprowadzić porządek, jeżeli Wielka Brytania miała przetrwać. Beaverbrook, niezwykle kompetentny i apolityczny, był obojętny na biurokratyczne subtelności, odczucia osobiste i zranione ego. Otrzymał zadanie do wykonania i je realizował. Skoro Ministerstwo Lotnictwa było nieprzydatne, całkowicie je pominął. Zamki na drzwiach hangarów zastąpiono jego własnymi, a MAP przejęło wszystkie urzędy naprawcze i magazyny Ministerstwa Lotnictwa. Beaverbrook ignorował przepisy pracownicze i zwalczal bezużyteczną biurokrację. Korzystając ze swoich własnych ekspertyz, uprościł metody produkcyjne, usprawnił wytwórnictwo i systemy dystrybucji. Zwalniał też każdego, kto wszedł mu w drogę.

W czasie pierwszego tygodnia jego urzędowania produkcja zwiększyła się o 130 nowych samolotów wszystkich typów, a do końca maja, po zaledwie dwóch tygodniach, wyprodukowano ich prawie 300. Podczas gdy Niemcy wciąż się wahali, Beaverbrook pracował – sześć tygodni później produkcja wzrosła o 60 procent, do 300 nowych samolotów na tydzień. Niemal 450 nowych Hurricane'ów i Spitfire'ów zeszło z linii produkcyjnych w czerwcu, tak że dowódca RAF-u, Hugh Dowding, zakończył miesiąc z większą liczbą myśliwców niż go rozpoczął. Dla porównania Luftwaffe otrzymała w czerwcu tylko 220 nowych myśliwców i 340 bombowców.

Niemcy nie mieli jednak Maxa Aikena – mieli natomiast Ernsta Udet. Mimo że Udet był niemieckim asem o największej liczbie zestrzeleń, któremu dane było przeżyć I wojnę światową, a zarazem doskonałym pilotem myśliwskim, praca na stanowisku dyrektora Urzędu Technicznego Luftwaffe zupełnie go przerastała. Swojemu staremu przyjacielowi, Hermannowi Goeringowi, powiedział kiedyś: „Nic nie wiem o projektowaniu i budowie samolotów. Jestem lotnikiem i nikim innym”.

Pozostał jednak na tym kluczowym stanowisku, a jego brak wizji miał drogo kosztować Luftwaffe. Miał on też istotny wpływ na decyzję o zatrzymaniu programu budowy ciężkich bombowców, zwłaszcza He 177. Heinkel wyprodukował również pierwszy na świecie samolot o napędzie odrzutowym i dokonał jego pomyślnego oblotu pod koniec sierpnia 1939 roku. Udet zablokował jednak rozwój tego projektu, gdyż obiecał kontrakt Messerschmittowi<sup>82)</sup>.

---

82) He 178 z silnikiem turbodrzutowym mógł osiągnąć prędkość 380 mil/h.

Beaverbrook usprawnił też i unowocześnił Cywilną Organizację Naprawczą. Tworzyła ją sieć niemal stu cywilnych firm, które mogły naprawiać uszkodzone samoloty i przywracać je do służby. Wielkiej Brytanii wiecznie brakowało surowców, tak więc starano się odzyskiwać z wraków i uszkodzonych maszyn wszystko, co tylko się dało. Beaverbrook dokonał reorganizacji całego systemu, wprowadzając trzy różne kwalifikacje uszkodzonych samolotów. Uszkodzenia czwartej kategorii można było naprawić na miejscu, zazwyczaj w ciągu 36 godzin. Samoloty z uszkodzeniami piątej kategorii mogły same przelecieć do ośrodka naprawczego i jeżeli naprawę udawało się skończyć w ciągu jednego dnia, to pilot oczekiwał na miejscu. Szósta kategoria oznaczała ciężkie uszkodzenie, wymagające transportu lądowego, a prace naprawcze zajmowały ponad 36 godzin. Do końca wojny dzięki CRO do służby wróciło około 79 tysięcy samolotów.

Naczelny dowódca brytyjskiego lotnictwa, marszałek Dowding i lord Beaverbrook, ratując Dowództwo Myśliwskie RAF-u, obronili Wielką Brytanię. Dowding zapewnił obecność na angielskim niebie nowoczesnych myśliwców wspieranych przez sieć radiolokacyjną Chain Home, podczas gdy Ministerstwo Produkcji Samolotów utrzymało stałe dostawy samolotów i silników. Obaj wiedzieli, że było to absolutne minimum tego, co powinni uczynić, jeżeli młodzi ludzie mieli ryzykować życiem w obronie ich wyspy. W sierpniu stało się jasne, że dojdzie do bitwy.

JEŻELI JAKIŚ POJEDYNCZY obraz miałby symbolizować bitwę o Anglię, to przedstawiałby on Spitfire'a. Doceniając w pełni wkład i poświęcenie tysięcy oddanych sprawie mężczyzn i kobiet, którzy wykonywali niezliczone, pozbawione blasku, ale niezbędne zadania, to jednak piloci myśliwscy walczyli bezpośrednio w powietrzu. Również pod tym względem Anglia i RAF miały dług wdzięczności wobec Hugh'a Dowdinga. W latach 30. XX wieku, podczas pełnienia służby w Ministerstwie Lotnictwa w dziale ds. badania i rozwoju, z wigorem wspierał on prace nad Hurricane'ami i Spitfire'ami.

Reginald Mitchell, naczelny projektant Supermarine'a, stworzył jednopłat o otwartej kabine i skrzydłach typu mewa. Został on oblatany po raz pierwszy w 1933 roku. Nowy samolot, osiągający prędkość zaledwie 235 mil/h, nigdy nie wszedłby do służby jako myśliwiec – w związku z czym Mitchell rozpoczął prace od nowa. W 1935 roku Ministerstwo Lotnictwa zmieniło swój wymóg dotyczący uzbrojenia. Odtąd samolot miał być wyposażony w osiem kaemów zamiast czterech. Mitchell wykonał kolejny projekt – nowe eliptyczne skrzydło Spitfire'a stało się jego cechą charakterystyczną<sup>83)</sup>. Prototyp ten był napędzany silnikiem Rolls-Royce'a i w marcu 1936

roku został pomyślnie oblatany. Eliptyczny kształt zapewniał skrzydłu większą powierzchnię nośną, zmniejszał też jego obciążenie, gwarantując doskonale parametry lotu przy małych prędkościach. Bazując na systemie resorowych dźwigarów, skrzydło Spitfire'a było niezwykle wytrzymałe w pobliżu jego nasady, a przy tym bardzo lekkie na końcówce. Było tam nawet cieńsze niż u Messerschmitta, zapewniając Spitfire'owi powierzchnię 242 stóp kwadratowych w stosunku do 173,3 stóp kwadratowych posiadanych przez Bf 109.

---

83) Mitchell był prawdopodobnie pod wrażeniem konstrukcji Heinkla He 70. Jeden z takich Heinkli wykorzystano do dokonania ćwiczebnego oblotu silnika Rolls-Royce Kestrel podczas projektowania Spitfire'a.

Kadłub posiadał półskorupową konstrukcję metalową podzieloną na sekcje. Pierwsze 77 samolotów typu Mark I używało stałego (bez zmiany kąta nastawienia łopat), dwułopatowego drewnianego śmigła, zapewniającego start na pasie o długości 1300 stóp. W produkowanych później samolotach stosowano śmigła trzyłopatowe firmy Rotol lub de Havilland samoprzestawialne, stałobrotowe. Skracało to start do 700 stóp, kolosalnie ułatwiając walkę na dużej wysokości.

Co ciekawe, Spitfire posiadał też „piętrowe” pedały steru. Była to druga para „strzemion”, umieszczona sześć cali powyżej pierwszej, w nie pilot wsuwał swoje stopy przed walką. Zmiana kąta ustawienia nóg oraz ich podniesienie zwiększały tolerancję na przeciążenie, opóźniając odpływ krwi z głowy w czasie walki powietrznej<sup>84</sup>).

---

84) 40 lat później projektanci F-16 ustawili kąt fotela pilota do tyłu z tego samego powodu.

Spitfire'a Mk I dostarczono po raz pierwszy do 19. Eskadry w sierpniu 1938 roku. Początkowe zamówienie opiewało na 310 samolotów i wykraczało poza możliwości produkcyjne Supermarine'a. Wolno realizowane dostawy trwały do momentu, aż wojenne metody Beaverbrooka zaczęły przynosić zamierzony skutek w 1940 roku. Jednak wytwórnia Supermarine wsłuchiwała się w uwagi pilotów i czyniła istotne udoskonalenia – należało do nich zamontowanie opancerzenia nad głównym zbiornikiem paliwa oraz za fotelem pilota. Dodano ponadto grubą, laminowaną owiewkę, zapewniającą lepszą osłonę kabiny.



*Formacja Spitfire'ów*

Kaemy Browninga, zasilane amunicją z taśm, od początku sprawiały trudności. Osiem kaemów kaliber .303 wypluwało zaledwie 12 funtów śmiertcionośnego metalu w czasie trzysekundowej salwy<sup>85</sup>. Tylko 30 procent pocisków wystrzelonych z odległości 200 jardów docierało do celu, z czego jedynie 6 procent przebijało kadłub wrogiej maszyny. W przypadku Spitfire'a kaemy zostały rozmieszczone wzdłuż krawędzi natarcia skrzydła. Po drugie, problem stanowiła sama amunicja, ponieważ RAF zasadniczo używał pocisków karabinowych Armii Brytyjskiej, zawierających kordyt. Powodowało to często wybuchy w zamkach, gdy kaemy rozgrzewały się podczas walki. Zamki karabinów maszynowych miały też tendencję do zamarzania w zimnym, wilgotnym powietrzu nad Europą. RAF w okresie pokoju właściwie nie zauważył tego problemu, gdyż rzadko ćwiczone strzelanie do celów powietrznych. Ostatecznie gorące powietrze zostało doprowadzone do ogrzewania kaemów, niemniej przez wiele miesięcy zamarznięte zamki stanowiły realne ryzyko dla pilotów.

---

85) Łącznie uzbrojenie Bf109 wystrzeliwało 18 funtów pocisków w ramach takiej samej serii.

Supermarine zaprojektował wtedy wariant Mark IB, wykorzystujący dwa działka Hispano-Suiza kalibru 20 mm. Jednak w tym wypadku prędkość wylotowa pocisków była znacznie niższa,

co pozwalało wystrzelić zaledwie 9 pocisków na sekundę w przeliczeniu na działko w porównaniu z 17 pociskami na sekundę w przypadku Browningów. Podczas walki powietrznej piloci zazwyczaj mieli tylko 2–3 sekundy na oddanie strzału, chcieli więc dysponować jak największą szybkostrzelnością. Z drugiej strony cięższe wybuchające pociski oznaczały większe prawdopodobieństwo zestrzelenia, jeżeli już trafiały w cel.

Działka montowano po bokach, tak by pasowały do umieszczonych u góry w skrzydłach bębnowo amunicyjnych. Pod wpływem przeciążenia łuski pocisków często odbijały się i spadały z powrotem do zamków, powodując ich zacięcie. Elastyczne, cienkie skrzydło Spitfire'a nie okazało się pod tym względem pomocne, mieściło się w nim tylko 60 nabojów dla każdego działka – odpowiadało to mniej więcej pięciu sekundom prowadzenia ognia, co nie było, nawet w przybliżeniu, wystarczające<sup>86</sup>. Część zmodyfikowanych Spitfire'ów miała walczyć podczas zbliżającej się bitwy w 19. Eskadrze Duxforda, działka zacięły się jednak tak często, że trzeba było ponownie zamontować Browningi. Ulepszony Mk IB z czterema Browningami i dwoma działkami wprowadzono do służby dopiero po zakończeniu bitwy o Anglię.

---

86) Bf109 miał wystarczająco dużo amunicji, by strzelać przez 55 sekund.

W czasie I wojny światowej nie stosowano kaemów montowanych w skrzydle, zawsze strzelano albo przez śmigło, albo nad skrzydłem lub z tylnej części kokpitu. Skrzydła pozwalały na umieszczenie większej liczby kaemów, co było oczywiście korzystne, zrezygnowano też z urządzenia synchronizującego, ponieważ karabiny maszynowe strzelały poza obrębem pracy śmigła. Teraz jednak pojawił się problem zbieżności ognia – czyli ustawienia broni w ten sposób, aby pociski zbiegały się w określonej odległości od strzelającego samolotu.

Przedwojenne wytyczne RAF-u mówiły, że 650 jardów stanowi ów magiczny dystans, w związku z czym wszystkie kaemy i celowniki należało zsynchronizować na taką właśnie odległość. Logika, jeśli można jej się tu doszukiwać, była następująca: większa odległość dawała większy rozrzut i kilka pocisków prawdopodobnie trafiłoby w cel. Założenie to okazało się zasadniczo błędne, z kilku powodów. Przede wszystkim celowanie na większą odległość jest znacznie trudniejsze. Ponadto cel może też przemieścić się, w czasie gdy oddane serie lecą w jego kierunku. Wreszcie wystrzelone pociski gwałtownie wytracają prędkość i na taką odległość nie miałyby już dużej siły rażenia, nawet jeżeli udałoby się nimi w coś trafić.

Weterani wśród pilotów, tacy jak Sailor Malan, drwili z tego nonsensu, zgadzając się ogólnie z tym, że 250 jardów było dobrym dystansem na oddanie skutecznej serii, choć zbliżali się do maszyn wroga znacznie bardziej, jeżeli tylko sytuacja na to pozwalała. W odróżnieniu od niemieckich maszyn wczesne myśliwce RAF-u nie posiadały też liczników, które pokazywałyby ilość pozostałej amunicji. Brytyjczycy używali więc pocisków smugowych Buckingham Mk IV załadowanych na końcu każdego pasa amunicyjnego; kiedy pilot widział je, wiedział, że nie ma już amunicji. Niestety Niemcy też na to wpadli i orientowali się teraz, kiedy ich przeciwnik lecący na Spitfirze czy Hurricane'nie miał puste kaemy.

Rodzaj używanej amunicji również miał spore znaczenie. Na przykład w Spitfirze każdy

karabin maszynowy można było załadować różnymi rodzajami pocisków. Wiosną 1940 roku ładowano taśmy amunicyjne naprzemiennie (po 2 szuki) standardową amunicją, nabojami z pociskami zapalającymi Mk IV, przeciwpancernymi i specjalnymi zapalającymi Mk VI. Pociski Mk VI, zwane również de Wilde, zawierały azotan baru, który w przypadku uderzenia zapalał wszystko, co tylko mogło się zapalić<sup>87</sup>). Powodowało to też niewielkie rozbłyski bądź też iskrzenie, które piloci natychmiast wykorzystywali do lepszego celowania.

---

87) Nabój de Wilde stosowany w walce został opracowany zupełnie od nowa przez mjr. Dixona z Woolworth Arsenal.

Luftwaffe dawno doszła do wniosku, że lepsze było posiadane zarówno ciężkiego, jak i lekkiego uzbrojenia pokładowego. Bf 109 dysponował doprawdy zdumiewającą siłą ognia w stosunku do swoich niewielkich rozmiarów. Jednak niemiecka słabość do majsterkowania gwarantowała, że podstawowe zasoby, zwłaszcza czas, zużywane były na eksperymenty, gdy trzymanie się sprawdzonych rozwiązań zdawało się rozsądniejsze. Wszystkie klasyczne warianty Bf 109 z 1940 roku zostały uzbrojone przynajmniej w dwa kaemy MG 17 zamontowane w obudowie silnika oraz szeroki wachlarz uzbrojenia skrzydłowego, składającego się z działek i kaemów. Najbardziej rozpowszechnionym rodzajem Messerschmitta był wariant E-3, który zmodernizowano poprzez zastosowanie opancerzenia fotela i owiewki kabiny.

Messerschmitt usunął też działko kalibru 20 mm zamocowane na silniku. Zawsze sprawiało ono problemy wynikające z przegrzania i drgań; dodano więc dwa nowe działka MG FF/M w skrzydłach Bf 109 E-4. Strzelaly one nowo opracowanym pociskiem *Minengeschoss*, który był cieńszy i lżejszy od swojego poprzednika. Ponieważ płaszcz pocisku był cieńszy, zawierał on większą ilość materiału wybuchowego, a jego mniejsza waga pozwalała też na większą szybkostrzelność.

Oba warianty myśliwców napędzane były 12-cylindrowym silnikiem Daimlera-Benz a DB 601 chłodzonym cieczą. Jedną z wielkich zalet tego silnika generującego moc około 1100 KM stanowił bezpośredni wtrysk paliwa. W zasadzie paliwo wtłaczane jest wtedy przez dyszę wtryskiwacza bezpośrednio do cylindra. Ponieważ paliwo zmienia się pod wpływem wysokiego ciśnienia w delikatne opary, sekwencja spalania przebiega z większą siłą, co zwiększa wydajność silnika. Ponieważ ilość paliwa kontrolowana jest mechanicznie, zmiany w zakresie ciśnienia nie wpływają właściwie na pracę silnika.

Inaczej rzecz się miała z brytyjskimi silnikami Rolls-Royce'a używającymi gaźnika, który mierzył paliwo w oparciu o ciśnienie powietrza. Tak więc jeśli przepustnica była szeroko otwarta, duża ilość mieszanki paliwowo-powietrznej była wysana do spalania. Działo się to początkowo za pomocą pływaka, tak jak w toalecie, który obsługiwał zawór utrzymujący paliwo na równych poziomach. W zależności od pozycji przepustnicy pozwalało to na różnicowanie ilości mieszanki paliwowo-powietrznej przechodzącej do komory. Gaźnik jest jednak podatny na ciśnienie, w związku z czym jeżeli podciągnęło się nos samolotu do góry lub zanurkowało nagle w dół, ujemna siła przeciążenia uwięziłaby paliwo w górnej części komory, a silnik zacząłby się wtedy krztusić z braku paliwa. Jeżeli sytuacja ta utrzymywałaby się, wówczas pływak zostałby

przyciśnięty do podłoża komory, do środka wpłynęłoby zbyt dużo paliwa, a gaźnik uległby zalaniu. Silniki natychmiast traciły wtedy moc lub też nieraz w ogóle gasły na kilka sekund. Manewry, w przypadku których występują ujemne siły przeciążenia, stosuje się jednak wyłącznie w krytycznych sytuacjach, takich jak atak lub manewr defensywny ostatniej szansy, a wtedy raczej nie chce się, aby silnik zgasł.

Młoda inżynier imieniem Beatrice „Tilly” Shilling znalazła proste, a zarazem błyskotliwe rozwiązanie tego problemu. Umieściła bowiem niewielką płytę z otworem w środku, przypominającą uszczelkę w komorze pływakowej. W ten sposób jeżeliby pływak znalazł się pod wpływem ujemnych sił przeciążenia, niewielka ilość paliwa nadal przedostawała się przez otwór – w wystarczającej ilości, by silnik pracował, ale nie został zalany. Piloci myśliwców uwielbiali ją za to urządzenie. Oficjalna jego nazwa brzmiała RAE ogranicznik (Restrictor), nieoficjalnie, a zarazem dwuznacznie, zwano je jednak Kryzą Panny Shilling<sup>88</sup>).

---

88) Tilly uzyskała tytuł doktora z zakresu inżynierii, brała udział w wyścigach samochodowych, jeździła na motorze i nie zgadzała się wyjść za mąż za swojego narzeczonego (George’a Naylora), aż dobył on – tak jak i ona – nagrodę Brooklands Gold Star, przyznawaną uczestnikom wyścigów. George pilotował bombowce oraz dowodził skrzydłem RAF-u w czasie wojny. Nic zatem dziwnego, że Tilly była szczerą orędowniczką praw kobiet.

Pod koniec lipca 1940 roku walki nad kanałem La Manche osiągnęły swoje apogeum, a Sailor Malan powrócił jako dowódca 74. Eskadry. Nakazał ćwiczyć swoim pilotom starty w formacjach niezależnie od pogody, tak by mogli zawsze szybko wystartować i ruszyć w pościg za Niemcami. 28 lipca eskadra Malana została przebazowana do Manston w południowo-wschodniej Anglii – do miejsca zwanego Diabelskim Kątem. Poderwawszy maszyny na spotkanie zbliżającej się grupy wrogich samolotów, Sailor i jego 12 Spitfire’ów wpadło w pobliżu Dover na jakieś 30 Messerschmittów 109 E.

Schodząc w dół od strony słońca Malan, władował pięć szybkich serii w jednego z Messerschmittów – płonąca maszyna wirując runęła w dół. Gdy Niemcy rozproszyli się w celu podjęcia walki, zmienił pozycję i puścił trzy kolejne serie w Messerschmitta, który akurat przeleciał przed nim. 36 funtów metalu opuściło kaemy Spitfire’a, by trafić Bf 109 E, który zatoczył się, tracąc elementy kadłuba, a potem przewrócił się na plecy i wszedł w ciasny korkociąg. Nie mając amunicji, Sailor zawrócił w kierunku Manston, a Niemiec powlókł się przez Kanał. Lądując awaryjnie w Wissant, major Werner Mölders, jeden z najlepszych asów Luftwaffe i weteran Legionu Condor, miał wyjątkowo dużo szczęścia. Pomimo postrzału w nogi, dowódca grupy JG 51, który wcześniej odniósł 40 zwycięstw, miał jednak przeżyć i dalej latać.

Vati (tatuś) Mölders, jak go nazywano, opuścił Hiszpanię mając na swoim koncie 14 zwycięstw. Podobnie jak Oswald Boelcke w czasach I wojny światowej, Mölders był myślicielem i doskonałym pilotem. Odpowiedzialny w dużej mierze za udoskonalenie taktyki Rotte i Schwarm podobnie jak większość pilotów myśliwców był nonkonformistą. Nie dając się zastraszyć Berlinowi, nie wyrzekł się swoich zasad na rzecz narodowego socjalizmu. Jeden z jego naj-



lepszych przyjaciół był w połowie Żydem i Mölders interweniował, by ocalić go przed obozem koncentracyjnym. Kiedy przyszedł czas na małżeństwo, Mölders nalegał na tradycyjny ślub katolicki i mimo dezaprobaty ze strony nazistów dopiął swego.

Zestrzelony przez Dewoitine 520 w czasie walki o Francję, Mölders został wzięty do niewoli i pobity przez jednego z francuskich żołnierzy. Skradziono mu również Krzyż Rycerski. Kiedy zauważył to pewien francuski oficer, medal mu zwrócono. Żołnierz, który go pobił, został później skazany na śmierć, lecz Vati osobiście poprosił Goeringa o wyrozumiałość, darowano mu więc życie.

Pod koniec lipca stało się jasne, że RAF bynajmniej nie został pokonany. Po dotychczasowych zwycięstwach odniesionych przez Luftwaffe było to poniekąd szokiem dla Hitlera, a dla Goeringa w szczególności. Mimo że obie strony były dla siebie w miarę równym przeciwnikiem, Bf 109 dysponował silniejszym uzbrojeniem, większą szybkością i lepszym silnikiem niż jego przeciwnicy. Luftwaffe znajdowała się w ofensywie, co może być niezwykle istotne z psychologicznego punktu widzenia – w zależności od tego, kogo się atakuje. Jednak, jak miał to zobaczyć Hitler, to co sprawdzało się we Francji, nie przynosiło już efektów przeciw Brytyjczykom. Pod względem operacyjnym prowadzenie ofensywy powinno umożliwiać lepsze planowanie, ponieważ decyduje się o miejscu walki. Wypoczynek i naprawy sprzętu mogą zostać zaplanowane, a zapasy części zamiennych uzupełnione i to powinno działać na korzyść Niemców.

Niemcy walczyli jednak nad terytorium nieprzyjaciela i musieli zmierzyć się też z kanałem La Manche. Nie mogli nic poradzić, gdy ich piloci rozbijali się w Anglii, niemniej Luftwaffe posiadała bardzo rozbudowany system ratownictwa powietrzno-morskiego, a także znacznie lepszy indywidualny sprzęt ratunkowy. Obu tych rzeczy brakowało Brytyjczykom. Zestrzeleni piloci RAF-u mogli jednak często liczyć na to, że zostaną wyłowieni i otrzymają ciepłą odzież, a potem wsiądą do nowego samolotu, aby kontynuować walkę – i tak też się działo.

1 SIERPNI 1940 ROKU był intensywnym dniem dla Luftwaffe.

Przygotowując operację „Lew Morski”, Hermann Goering poprosił w końcu dowódców flot powietrznych o opracowanie formalnego planu pokonania RAF-u. W ciągu sześciu tygodni od czasu upadku Francji i walk o kanał La Manche nie opracowano żadnej koncepcji, co było rzeczą niewyobrażalną. 16. Dyrektywę Hitlera rozpowszechniono po 6 lipca – dawała ona jednak tylko mgliste wskazówki dotyczące zniszczenia RAF-u i gospodarczego pokonania Wielkiej Brytanii poprzez atakowanie statków i portów. Goering dodatkowo komplikował sprawy, zakazując niszczenia urządzeń i instalacji, których w jego odczuciu Niemcy będą potrzebowały po kapitulacji Anglii.

Do 6 sierpnia opracowano całościową strategię i operacja „Adlerangriff” (Atak Orła) mogła się rozpocząć. Ogólna koncepcja zakładała uzyskanie przewagi powietrznej poprzez unicestwienie Dowództwa Myśliwskiego (Fighter Command) RAF-u. Chciano dokonać tego, atakując lotniska i niektóre gałęzie przemysłu; nade wszystko zamierzano sprowokować brytyjskich pilotów do wzbicia się w powietrze, gdzie następnie można ich będzie zniszczyć. Trzy wielkie *Luftflotten* Goeringa rozlokowane w Norwegii, Normandii i Francji dysponowały 2422 gotowymi do akcji samolotami bojowymi, w tym 868 myśliwcami Me 109 oraz 268 niszczycielami Me 110.

Niemiecy sztabowcy dobrze zdawali sobie sprawę, że pogoda wkrótce uniemożliwi im przeprawienie się przez kanał La Manche. Goering uważał jednak, że pozostało im jeszcze sporo czasu, biorąc pod uwagę siłę Luftwaffe. Dał więc sobie i swoim pilotom cztery dni, by zniszczyć Royal Air Force, a właściwie to trzy dni z jednym dniem rezerwowym na wypadek złej pogody – tak na wszelki wypadek.

W dużej mierze owa zdumiewająca i przesadna pewność siebie wynikała z błędów niemieckiego wywiadu. W odróżnieniu od Wielkiej Brytanii w Niemczech nie istniała prawdziwa współpraca między różnymi i zawziętymi rywalizującymi ze sobą służbami wywiadowczymi. W ramach Luftwaffe Wydział V. odpowiedzialny był za zbieranie informacji dotyczących sił powietrznych nieprzyjaciela. Goering wyznaczył swojego partyjnego kompana i członka osobistego sztabu na stanowisko kierownika tego kluczowego departamentu. Oberst Josef Schmid, znany jako „Bep-po”, nie władał obcymi językami, nigdy nie odwiedził Anglii i z pewnością nie był też pilotem. Jako członek partii nazistowskiej dostarczał starannie wyselekcjonowanych informacji, oddających obraz, jaki jego przełożeni chcieli zobaczyć.

Schmid donosił o zniszczeniu ponad 350 myśliwców RAF, oceniając, że Brytyjczykom pozostało mniej niż 500 maszyn wszystkich typów, by stawić czoła Luftwaffe. Ponadto zakładał, że miesięczna produkcja nowych myśliwców nie przekroczy 130 samolotów. W rzeczywistości Dowódca dysponował 58 eskadrami, a 6 dodatkowych było na etapie tworzenia, co dawało łącznie około 700 myśliwców, przy czym 350 nowych Spitfire’ów i Hurricane’ów schodziło co miesiąc z taśm produkcyjnych. Liczby te nie uwzględniały samolotów, które udało się ponownie wprowadzić do służby, w związku z czym była ona w rzeczywistości znacznie wyższa. Schmid nie miał ponadto wiedzy o organizacji Dowództwa Myśliwskiego ani też nie rozumiał zasady funkcjonowania systemu stacji radiolokacyjnych Chain Home. Jego ogólny wniosek, jaki przekazał Goeringowi, brzmiał następująco: Luftwaffe górowała nad Royal Air Force pod względem sprzętu, wyszkolenia pilotów i dowodzenia. Miało się to okazać kolosalnym i kosztownym niedocenieniem przeciwnika.

„Adlertag” (Dzień Orła) rozpoczął się 13 sierpnia 1940 roku. Oberst Fink z KG 52 (Grupy Bombowców) znów nie był zadowolony. Wystartował o godzinie 7.00 i poleciał do Cap Gris Nez, by spotkać się z resztą grupy uderzeniowej, mającej zaatakować Anglię. Poirytowany mijającymi go zbyt blisko Messerschmittami Me 110, kontynuował lot na północny zachód, by o wyznaczonym czasie znaleźć się samemu w powietrzu. Bez wiedzy Finka misja została przesunięta na popołudnie. Z powodu braku wspólnej częstotliwości radiowej niszczyciele podlatywały do niego, by zwrócić jego uwagę. Mimo to kontynuował misję.

Nad ujściem Tamizy, na wschód od Londynu, Fink miał pecha i natrafił na 74. Eskadrę Sailora Malana. Południowoafrykański as wybrał trzy bombowce lecące w formacji Vic i otworzył ogień, podchodząc do lidera na odległość 100 jardów. Ostrzelawszy wszystkie trzy maszyny, skupił się na ostatnim Do 17 i puścił w niego cztery serie, które sprawiły, że bombowiec runął w kawałkach na ziemię. Wkrótce jeden z dowódców kluczy został trafiony w zbiornik chłodziwa silnika i nie widział niczego w wypełnionej parą wodną kabinie. Sprowadzając go na dół w celu wykonania lądowania w formacji, Malan nie ujrzał wyników ataku swojej eskadry.

Widział je za to Fink. Straciwszy cztery samoloty – cztery kolejne zostały ciężko uszkodzone – pułkownik po wylądowaniu trząsł się z wściekłości. Dzień Orła zaczął się niechlubnie: Luft-

waffe wykonała 1485 lotów bojowych kosztem 40 straconych samolotów przy 14 zestrzelonych myśliwcach RAF-u. Kolejne dwa tygodnie naznaczone były jednymi z najcięższych walk tej bitwy, którą miano nazwać później bitwą o Anglię.

Bez listy celów z prawdziwego zdarzenia lub chociażby ustalonych priorytetów Luftwaffe nie była w stanie wiele osiągnąć. Atakowano lotniska, statki i dziewięć miast przemysłowych; również kilka stanowisk Chain Home uznano za zniszczone. W rzeczywistości mimo uszkodzeń brytyjskie punkty radarowe nadal pracowały. Praktyka ta przekonała ostatecznie Goeringa, że kontynuowanie ataków przeciw takim celom było marnowaniem zasobów. Mimo że Luftwaffe wykonywała codziennie od 1400 do 2 tysięcy lotów bojowych, to trwała jakąkolwiek realną szansę na zwycięstwo ze względu na brak skoordynowanego, logicznego planu oraz bezużyteczne, błędne raporty wywiadowcze Beppa Schmidta.

18 sierpnia Schmid donosił, iż zniszczono 770 samolotów RAF-u i że Anglikom zostało mniej niż 300 sprawnych myśliwców. W rzeczywistości strącono 214 maszyn, a Dowding wciąż dysponował 600 gotowymi do walki Spitfire'ami i Hurricane'ami. W tym samym okresie Luftwaffe straciła 400 samolotów, z tego 181 myśliwców Bf 109 i Bf 110. Straty wśród przereklamowanych Sztukasów były na tyle ciężkie, że konieczna stała się zmiana taktyki. Ku oburzeniu Adolfa Gallanda i Wernera Möldera te podatne na zestrzelenie bombowce nurkujące miały być teraz eskortowane przez myśliwce. Od samego początku była to błędna koncepcja, ponieważ ograniczała swobodę działania myśliwców, zmuszając je do lotu z małą prędkością i pozostawiania blisko Sztukasów. Zamiast tego myśliwce powinny oczyszczać niebo przed nimi. W geście pozwalającym na zachowanie twarzy Sztukasowy zostały w końcu wycofane z walki pod pozorem zachowania ich na czas inwazji na Anglię. Naczelne dowództwo Luftwaffe zaczęło rozumieć wreszcie to, o czym niemieccy piloci myśliwscy już dawno wiedzieli, a mianowicie, że Brytyjczycy nie załamują się jak Norwegowie ani nie poddadzą się jak Francuzi.

Dzięki wysoce wydajnej organizacji pracy wdrożonej przez Beaverbrooka w ciągu dwóch tygodni wybudowano 300 nowych myśliwców i naprawiono 260 kolejnych maszyn, przywracając je do służby. W czasie bitwy o Anglię RAF posiadał wkrótce więcej samolotów niż miał ich na początku. Luftwaffe też się jednak uczyła i zadawała straty. Po kilku dniach przerwy, spowodowanych złą pogodą, Niemcy powrócili do walki z pragnieniem odwetu, a ich ataki zaczęły mieć sens. Lotniska grup myśliwskich, zwłaszcza 11. Grupy w południowo-wschodniej Anglii, stanowiły teraz główne cele.

Tylko 24 sierpnia wykonano ponad tysiąc lotów bojowych przeciwko Manston i Hornchurch. Pod koniec miesiąca Luftwaffe uderzała w główne lotniska po kilka razy dziennie – 31 sierpnia przeprowadzono blisko 1500 lotów bojowych – naloty okazały się skuteczne. Bombowce osłaniane przez chmary myśliwców przytłaczały RAF, a ponieważ Niemcy wciąż atakowali te same cele, Brytyjczycy rzadko mieli czas, by naprawić uszkodzenia. Zazwyczaj jedna *Gruppe*, składająca się z 50 myśliwców, leciała przed bombowcami i atakowała brytyjskie myśliwce. Jeżeli jakimś Hurricane'owi lub Spitfire'owi udało się przebić, to brakowałoby mu już paliwa i amunicji – musiałby ponadto zmierzyć się z kolejną grupą myśliwców, tworzących bliską eskortę bombowców. Strategia ta zmuszała Spitfire'y i Hurricane'y do walki z niemieckimi myśliwcami; w okresie od 24 sierpnia do 6 września RAF stracił 273 samoloty.

Porucznik James Nicholson 16 sierpnia 1940 roku omal nie stracił życia nad Southampton.

Poderwawszy się w powietrze z resztą 249. (Gold Coast) Eskadry w celu przechwycenia chmury bombowców kierujących się na Gosport, wpadł prosto na eskortujące je Emile (Bf 109 E) i niszczyciele (Bf 110). Gdy próbował zejść im z drogi, pociski z działka kalibru 20 mm wystrzelone z Bf 110 roztrzaskały kabinę Hurricane'a, a odłamki zraniły go w oko i stopę. Kolejne pociski trafiły w silnik i zbiornik paliwa, który się zapalił. Wyciągając stopy z ognia Nicholson szarpnął płonącym myśliwcem, by zaatakować inny Bf 110 i posłać go w kawalkach na ziemię. Z poważnymi oparzeniami udało mu się w końcu wyskoczyć na spadochronie, tylko po to, by zostać trafionym w pośludki przez podekscytowanego członka Home Guard, który wziął go za Niemca. Nicholson był jedynym członkiem Dowództwa Myśliwskiego, który otrzymał Victoria Cross w czasie bitwy o Anglię.

Prawdziwym problemem byli piloci. Poziom strat RAF-u, wynoszący 120 pilotów na tydzień, był horrendalnie wysoki wedle wszelkich standardów<sup>89)</sup>. Zazwyczaj wynosił on 30 procent, ale straty w niektórych eskadrach przekraczały 100 procent w ciągu miesiąca. Intensywne koncentrowanie się na lataniu jest już wystarczająco wyczerpujące, walka to jednak zupełnie inny poziom. Stres, strach i fizyczne wyczerpanie, wynikające z odbycia 3–5 ciężkich misji w ciągu dnia, szybko się kumulowały. Piloci starzeli się zauważalnie, gdy ich przyjaciele ginęli, a oni sami ledwie uchodzili z życiem. Od rozpoczęcia „Dnia Orła” zginęło, zaginęło lub też zostało ciężko rannych około 385 pilotów. Mniej niż połowa spośród pozostałych 1023 lotników była weteranami, inni z kolei spędzili mniej niż 20 godzin za sterami myśliwca. Niektóre źródła podają, że odsetek strat wśród dowódców eskadr wynosił aż 80 procent. Sytuacja stała się na tyle krytyczna, że jeden z oficerów dowodzących Hurricane'ami w ogóle nie latał wcześniej na tym samolocie – udało mu się wykonać kilka podstawowych manewrów, po czym poprowadził swoją eskadrę do boju.

---

89) Ze wszystkich przyczyn: zabici, ranni, zaginięci i czasowo zwolnieni.

Dowding skrócił już podstawowe szkolenie lotnicze przynajmniej o tydzień, a operacyjny program szkoleniowy został ograniczony z 6 miesięcy do kilku tygodni – wielu nowych lotników nawet nie oddało strzału z kaemu. W sierpniu ponad 1600 pilotów znajdowało się w trakcie szkolenia, jednak było to również częścią problemu – istnieje bowiem kolosalna różnica między pilotem a pilotem myśliwskim gotowym do walki, różnica ta jest jeszcze większa pomiędzy pilotem gotowym do walki, a doświadczonym weteranem. Podobnie jak Nicholson, wielu weteranów zostało rannych i wycofanych z akcji na kilka tygodni, a nawet miesięcy. Zastąpienie utraconych pilotów nowicjuszami nie było możliwe, tak jak nie było zastępstwa dla doświadczenia poza samym doświadczeniem, a większość młodych pilotów nie przeżywała wystarczająco długo, by nauczyć się walczyć. Dowding zdawał sobie z bólem i lękiem sprawę z tego, że w obecnych warunkach rezerwa kadrowa pilotów myśliwskich wystarczy mu na mniej niż miesiąc.

Na początku września wicemarszałek lotnictwa Park przedstawił trzystopniowe rozwiązanie, mające zapewnić wydajną obsadę jednostek operacyjnych, a jednocześnie dać niedoświadczonym pilotom przyzwoitą szansę na przeżycie. Eskadry klasy A miały posiadać pełną ilość sa-

molotów i przynajmniej 16 pilotów gotowych do walki. Obejmowało to wszystkie eskadry należące do 11. Grupy oraz kilka eskadr w 12. i 10. Grupie. Jednostki klasy B utrzymały 4–6 pilotów gotowych do walki, którzy zazwyczaj podlegali rotacji w celu utworzenia załóżka nowej eskadry. Jednostki klasy C, zwykle stanowiące część 13. Grupy i rozlokowane daleko na północy w Szkocji, miały około 3 pilotów gotowych do walki. Ludzi tych zazwyczaj wysyłano na północ na odpoczynek po wydłużonym okresie walki lub po odniesieniu ciężkich ran – albo też z obu powodów.

Odpowiednik Parka, wicemarszałek lotnictwa Trafford Leigh-Mallory, odnosił się do tego niechętnie, ponieważ obsadzało to jego 12. Grupę w roli pomocniczej. Opowiadał się za teorią, którą zwał „dużym skrzydłem”, i poczuł się urażony chłodną reakcją ze strony Dowdinga i Parka. Jego idea polegała na wykorzystaniu wielu eskadr do przeciwstawienia się niemieckim rajdom i pokonanie ich samą przewagą liczebną. Problem polegał między innymi na tym, że sieć Chain Home zapewniała zasięg wykrywania, wynoszący maksymalnie 80 mil, tak więc nawet jeżeli Spitfire’y bezzwłocznie by wystartowały, a tak się nie działo, to osiągnięcie wysokości 25 tysięcy stóp zabrałoby brytyjskim myśliwcom 20 minut. W tym czasie niemieckie bombowce znajdowały się już poza punktem przechwycenia. Kolejny problem dotyczył koordynacji. Radio-stacje były dość prymitywne, w związku z czym naprowadzenie kilku eskadr na cel było bardzo trudne i zżerało cenne paliwo.

Leigh-Mallory, będący przez długi czas politycznym oponentem zarówno Dowdinga, jak i Parka, rozpaczliwie pragnął stać się wybawcą Wielkiej Brytanii w czasie toczącej się bitwy i gorzko żałował realiów geograficznych swojego położenia. Uciekł się nawet do wykorzystania Douglasa Badera, słynnego dowódcy eskadry, któremu wcześniej amputowano nogi, jako swojego orędownika koncepcji Dużego Skrzydła. Adiutant Badera – ku jego kompromitacji – był członkiem parlamentu. Bader często przekazywał przez niego swoje opinie Ministerstwu Lotnictwa. Tak więc nawet w trakcie niewiarygodnie ciężkich walk, których stawką był przetrwanie całej Wielkiej Brytanii, polityka i zazdrość dawały o sobie znać. Park nie musiał się tym zbytnio przejmować; był typem wojownika i pilotem myśliwskim uczestniczącym w największej bitwie powietrznej w historii. Co do Dowdinga, to miał ważniejsze sprawy na głowie i pozostał obojętny na urażoną dumę oraz zranione uczucia dowódcy 12. Grupy.

Ostatecznie wybawienie dla Brytyjczyków przyszło niespodziewanie ze strony Hermanna Goeringa. 7 września, tego samego dnia, w którym Park wdrożył swój plan, Goering objął osobiste, taktyczne dowodzenie nad wojną powietrzną. Natychmiast zaprzestał ataków na stanowiska radarów i lotniska w przekonaniu, że nie przynosiły one skutku. Jakby tego było mało, zmienił też priorytety w chwili, kiedy te ataki zaczęły wreszcie przynosić efekty. Podstawowym zadaniem myśliwców stało się teraz raczej osłanianie bombowców niż zestrzeliwanie Spitfire’ów i Hurricane’ów. Latanie na dużej wysokości, poruszanie się z mniejszą prędkością i wiązanie zadaniami defensywnymi skutecznie eliminowało atuty myśliwców Luftwaffe.



*Hugh Dowding, szef Dowództwa Myśliwskiego RAF, któremu przypisuje się powszechnie kluczową rolę w zwycięstwie w bitwie o Anglię*

Nawet jeżeli skuteczność radarów Chain Home na pułapie powyżej 20 tysięcy stóp była ograniczona, to bez użycia ciężkich bombowców skuteczność niemieckiej kampanii strategicznej była kwestią dyskusyjną. Do zmiany priorytetów doszło dokładnie wtedy, gdy Goering powinien był zadać decydujący cios. Zamiast tego dał RAF-owi chwilę wytchnienia, kiedy zaczął się terror bombardowania Londynu, zwany Blitzem. Londyńskie doki Surrey stały się pierwszym celem nalotów, a składy pełne rumu, farby, drewna i papieru paliły się łatwo. Przyprawy – przy czym pieprz był najgorszy ze wszystkiego – stanęły w ogniu, gryząc w oczy strażaków z obronny cywilnej, próbujących stłumić pożar.

Jakkolwiek Blitz był ciężki, oznaczał też, że w piątek 13 września Goering zrezygnował z wojny pilotów myśliwskich. Zważywszy, że Brytyjczycy dysponowali niewystarczającą liczbą 130 lotników, nastąpiło to w samą porę. Lotniska i radary zostały naprawione, dostarczono zapasowe samoloty, a piloci dostali kilka cennych dni wypoczynku, których nie mieli od lipca. Miało okazać się to kluczowym czynnikiem w ciągu następnego tygodnia, zwłaszcza, że Niemcy nie zaznali takiej przerwy. Zdumiewające, ale niemieckie Naczelne Dowództwo nie uważało, że jest to potrzebne; 14 września Hitler stwierdził nawet: „Istnieje wielka szansa całkowitego zniszczenia Brytyjczyków”.

Początkowo na datę inwazji Hitler wyznaczył 15 września i chociaż do inwazji nie doszło, to Luftwaffe wykonała tego dnia ponad 1300 lotów bojowych przeciwko Londynowi. Dowództwo Myśliwskie w odpowiedzi rzuciło do walki blisko 200 Spitfire'ów i Hurricane'ów zarówno z 11., jak i 12. Grupy, które odnotowały 58 zestrzeleń niemieckich samolotów, w tym 26 myśliwców. Dzień ten, który świętowano później jako Dzień Bitwy o Anglię, uświadomił nawet Goeringowi i Hitlerowi, że RAF nie został pokonany. Adolf Galland uzyskał tego miesiąca swoje 40. zestrzelenie, Goeringowi powiedział jednak w twarz: „mimo ciężkich strat, jakie zadajemy myśliwcom nieprzyjaciela, nie widać żadnego decydującego spadku ich liczby czy też skuteczności bojowej”.

Generaloberst Alfred Jodl, szef oddziału operacyjnego sztabu Wehrmachtu, osobiście powiedział Hitlerowi, że: „W żadnych okolicznościach operacja lądowania nie może się nie powieść. Konsekwencje polityczne fiaska mogłyby być bardziej dalekosiężne niż wojskowe... Inwazję należy uznać za rozpaczliwe przedsięwzięcie, które może okazać się konieczne w rozpaczliwej sytuacji, na razie jednak nie musimy go rozpoczynać”. Jodl zasugerował, że: „Anglię można rzucić na kolana innymi metodami”, takimi jak zamknięcie Brytyjczykom dostępu do basenu Morza Śródziemnego przez zajęcie Gibraltaru lub też odcięcie Anglii od Bliskiego Wschodu przez opanowanie Kanału Sueskiego.

Wobec rosnących strat, złej pogody nad kanałem La Manche i pogarszającej się sytuacji w Północnej Afryce, Hitler przesunął operację „Lew Morski” na 17 września 1940 roku. Wywiad brytyjski przechwycił rozkazy nakazujące, by niemieckie instalacje służące do przeprowadzenia operacji desantowej zostały rozebrane. Rajdy kontynuowane były jeszcze przez kilka miesięcy, przy czym nacisk kładziono teraz na nocne bombardowania, do zwalczania których żaden z podstawowych brytyjskich myśliwców nie był wystarczająco dobrze przystosowany. Zwłaszcza w wypadku Spitfire'a nastrożczało to trudności ze względu na płomień wylatujący z rur wydechowych i oślepiające pilota podczas lotów nocnych. Oświetlenie lotnisk było niewystarczające, podobnie jak oprzyrządowanie konieczne do lądania „na ślepo”, bez widoczności. Bristol Beaufighter okazał się w końcu lepszym rozwiązaniem, posiadał bowiem w kadłubie miejsce na radar lotniczy i operatora obsługującego go podczas lotu. Nic nie przesłaniało też widoczności, ponieważ silniki znajdowały się na skrzydłach, a nie przed twarzą pilota.

Pod koniec września 1940 roku Beaufighter wyposażony został w radar lotniczy AI Mk IV, jego uzbrojenie stanowiły też cztery działka i dwa kaemy. Osiągając maksymalną prędkość 320 mil/h, nie był myśliwcem, który mógł przetrwać walkę za dnia, w nocy jednak, z odpowiednim pilotem za sterami, stanowił śmiertelne zagrożenie. Najlepsze wyniki uzyskiwał porucznik John Cunningham z 604. Eskadry. Cunningham do tego stopnia opanował taktykę nocnego przechwytywania za pomocą radaru, że zestrzelił 20 Niemców – 19 z nich nocą. Swój pseudonim „Cat's Eyes” – „Kocie oczy” – tłumaczył w następujący sposób:

*Pseudonim „Kocie oczy” otrzymałem od Ministerstwa Lotnictwa, by ukryć fakt, że lataliśmy na samolocie z radarem. W tym czasie nikt nawet nie słyszał o radarze. Tak więc kiedy miałem na swoim koncie 2 lub 3 zestrzelenia, Ministerstwo Lotnictwa uważało, iż muszą tłumaczyć to tym, że bardzo dobrze widzę w nocy... Łatwiej byłoby, gdyby marchew rzeczywiście poprawiała wzrok. Tak naprawdę był to długa, ciężka i frustrująca harówka. Lądanie na instrumentach nocą było prawdzi-*

30 września rozpoczęto ostatni duży nalot dzienny na Londyn. Straty niemieckie tego dnia wyniosły łącznie 43 zniszczone samoloty przy 16 zestrzelonych maszynach RAF-u. Zagrożenie inwazją było już historią, podobnie jak mit o przewadze powietrznej Luftwaffe. Bitwa trwała jeszcze przez kolejne dwa miesiące. Ostatecznie zakończyła się 18 grudnia, wraz z rozpoczęciem przez Hitlera przygotowań do napaści na ZSRR.

Statystyki dotyczące bitwy są tak zróżnicowane, jak liczba służb biorących udział w ich sporządzeniu. Luftwaffe rozpoczęła walkę w czerwcu z blisko 4 tysiącami samolotów, z czego 1107 stanowiły Bf 109, a 357 Bf 110, łącznie dawało to 1464 myśliwce. Latać mogło nimi 1450 pilotów myśliwskich, wśród których znajdowało się wielu doświadczonych weteranów z czasów walk w Hiszpanii, Polsce, Norwegii i Francji. W trakcie trwania bitwy Royal Air Force zgłosił zniszczenie 2698 niemieckich samolotów (wszystkich typów). W rzeczywistości – według powojennych źródeł – liczba ta była bliższa 1600, z czego 762 stanowiły myśliwce. Odpowiada to znanym rejestrom Luftwaffe, które mówiły o ponad 2500 zabitych lotnikach i 967 wziętych do niewoli.

Royal Air Force przystąpiła do bitwy z 800 samolotami myśliwskimi, w większości były to Hurricaney Mk I i uzupełniające je w znacznie mniejszej liczbie Spitfiry. Ponad 400 pilotów myśliwskich stracono w czasie bitwy o Francję, w związku z czym RAF-owi pozostało około tysiąca lotników. Liczbę tę uzupełniono 400 zagranicznymi pilotami, którzy uciekli Niemcom, oraz dodatkowymi 600 lotnikami pochodzącymi z dominiów. Luftwaffe zgłosiła 3198 zestrzeleń, chociaż prawdziwe straty były znacznie niższe. W rzeczywistości stracono 1087 myśliwców, do tego dochodziły bombowce oraz Samoloty Dowództwa Obrony Wybrzeża, łącznie 1600 samolotów. Spośród brytyjskich pilotów myśliwskich 900 zginęło, zaginęło lub zostało rannych – oznaczało to 40 procent strat.

Bitwa o Anglię to jeden z tych punktów zwrotnych, które rozstrzygały o dalszym biegu historii. Oznaczała ona najdalszą ekspansję Hitlera na zachód i zniweczyła bardzo realną, psychologiczną przewagę, którą mieli Niemcy. Okazało się, że można było ich pokonać. Rozpatrując bitwę w wymiarze praktycznym, doprowadziła ona do wykrwawienia się Luftwaffe – utraciono cenny sprzęt i pilotów, których nie można było już zastąpić. W tym czasie Niemcy z trudem mogli sobie pozwolić na taką stratę. Miało się to zemścić w kolejnych miesiącach, gdy pod koniec 1940 roku oczy Hitlera skierowały się na południe i wschód.

Brytyjczycy poczuli się jak nowonarodzeni. Nie tylko powstrzymali najpotężniejsze siły powietrzne świata, lecz także zyskali czas potrzebny do odbudowania własnych sił i uzupełnienia zapasów. Dzięki temu mogli teraz przejść z defensywy do ofensywy. I co najważniejsze, wynik bitwy zasygnalizował Stanom Zjednoczonym, że zwycięstwo było możliwe. Jednak dwóch ludzi, którzy uczynili tak wiele, by wygrać bitwę o Anglię, zostało potraktowanych w haniebnym sposób. Hugh Dowding został w mniejszym lub większym stopniu zmuszony do przejścia na emeryturę, gdy tylko minęło zagrożenie i pojawiła się potrzeba „nowych pomysłów”. Odszedł po cichu. Leigh-Mallory'emu i jego kompanom udało się też usunąć Keitha Parka, który – co nie było zaskoczeniem – nie odszedł po cichu. Jego oburzenie i pogarda wobec politycznych gier,



prowadzonych w tak niebezpiecznym momencie, były bardzo widoczne. Jak powiedział na temat Parka lord Tedder, szef sztabu sił powietrznych:

*Jeżeli jakiś pojedynczy człowiek wygrał bitwę o Anglię, to był to on. Jestem przekonany o tym, że nie zdajemy sobie sprawy, jak wiele ten jeden człowiek – dzięki swojemu przywództwu, swojej spokojnej ocenie sytuacji i swoimi umiejętnościami – uczynił dla uratowania nie tylko tego kraju, ale i świata.*

Nikt nie powiedział czegoś podobnego o krytykach Parka<sup>90</sup>). Jak dość słusznie wskazano, bitwę wygrali wszyscy w niej uczestniczący – począwszy od cywilów, którzy gasili pożary i naprawiali samoloty, po kobiety, które pracowały w przemyśle lotniczym i obsługiwały radarowy system Chain Home Dowdinga. Byli też piloci bombowców, którzy odważnie atakowali III Rzeszę w czasie samotnych nocnych misji i którzy nigdy z nich nie powrócili. Na uznanie zasługują wszyscy mieszkańcy Wyspy, którzy odmówili poddania się, chociaż świat twierdził, że nie sposób powstrzymać Hitlera.

---

90) Ograniczona wiedza taktyczna Leigha-Mallory'ego doprowadziła do śmierci ponad 500 pilotów RAF-u w 1941 roku. Zmuszono ich do bezowocnego „wymiatania” nad Francją. Leigh-Mallory zginął w wypadku samolotowym w drodze do Burmy w 1944 roku. Douglas Bader został zestrzelony w 1941 roku przypuszczalnie przez innego Spitfire'a, a resztę wojny przesiedział w obozie jenieckim.

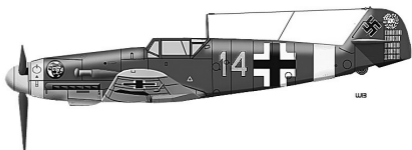
Niemniej jednak to piloci myśliwcy, samotni w swoich kabinach, rzucili się do boju przeciw falam wrogich bombowców i eskortującym je myśliwcom. Byli to ludzie, którzy walczyli na oczach obserwujących ich z ziemi rodaków – nawet swoich własnych rodzin. Byli to ludzie, którzy ginęli, krzycząc w płonących kabinach lub samotnie zamierzając i falując bezradnie w wodach kanału La Manche. Jak ujął to Winston Churchill w swoim wiekopomnym przemówieniu:

*Słowa wdzięczności z każdego domu na naszej Wyspie, w naszym imperium, a z pewnością z całego świata, z wyjątkiem miejsc pogrążonych w poczuciu winy, kierujemy pod adresem brytyjskich lotników, którzy nieustraszenie, na przekór wszelkim przeciwnościom, niestrudzeni w swym stałym wysiłku i mimo śmiertelnego niebezpieczeństwa, zmieniają dzięki swoim umiejętnościom i swojemu poświęceniu koleje Wojny Światowej. Jeszcze nigdy w historii wojen tak wielu nie zawdzięczało tak wiele tak nielicznym. W sercach łączymy się z pilotami myśliwskimi.*

Bitwa o Anglię dobiegła końca.

Teraz zacząć się miała bitwa o resztę świata.

## RÓŻA I GWIAZDA



BF109C

– PAUKE... PAUKE... Indianer... Zehn Uhr!<sup>91)</sup>

---

91) Pauke znaczy: „hej ho” – wzrokowe namierzenie wroga.

Trzy głowy w lotniczych hełmofonach i w goglach obróciły się na dziesiątą. Piloci zmrzyli oczy od blasku, spoglądając w dół. Nie mieli pojęcia, jak ich dowódca klucza mógł dostrzec „Indian” – jak slangowo określano wroga – czy też cokolwiek innego na tle refleksów błyszczącego piasku, ale jakoś zawsze mu się to udawało. Prowadzący Messerschmitt nie czekał na odpowiedź, lecz zwyczajnie przewrócił się na plecy i pikował w dół ku twardej, jasnobrązowej libijskiej ziemi.

– Horrido!<sup>92)</sup>

---

92) Zawołanie bojowe pilotów myśliwskich Luftwaffe. Oznacza w przybliżeniu: „Bój się mnie” czy też „Jestem straszny i zginiesz”.

Brytyjskie Hurricane'y nurkowały w kierunku Sztukasów i ich bliskiej eskorcie, ale piloci nie zauważyli znajdującej się powyżej grupy Bf-109, która właśnie na nich ruszyła. Dla porucznika Hansa-Joachima Marseillego była to doskonała sytuacja. Operując precyzyjnie drążkiem i przepustnicą, wszedł na ogon wrogiego myśliwca. Ponieważ leciał o wiele szybciej niż jego cel, Marseille miał raptem sekundę lub dwie by wycelować, strzelić i zmienić pozycję. Bf 109 Emil zatrząś się, gdy Marseille puścił krótką serię – pilot zrobił przerwę na ułamek sekundy, po czym mocno pociągnął za drążek na siebie.

Dwadzieścia pocisków z jego kaemów i działka trafiło w lewe skrzydło Hurricane'a, przeszło też kabinę oraz blok silnika. Myśliwiec rozpadł się w kłębach dymu, ale gdy Marseille wykonywał obrót, a horyzont zawirował mu przed oczami, coś mocno uderzyło w jego Messerschmitta. Marseille natychmiast zareagował, zawracając na północny zachód w kierunku niemieckich linii. Wyrównał lot, zredukował prędkość i szybko skontrolował wskaźniki pracy silnika. Strzałka wskazująca temperaturę chłodnicy była na czerwonym polu. Przegrzanie. Pewnie jakaś część trafionego Hurricane'a uderzyła w jego maszynę i uszkodziła chłodnicę, co spowodowało szybki wyciek chłodziwa. Prawą ręką do końca otworzył klapy wentylacyjne chłodnicy.

Przez radiostację poinformował swój Schwarm o uszkodzeniu silnika. 23-letni ekspert ocenił swoją wysokość, prędkość i bezkresne pustkowie rozciągające się pod nim. Leciał na sporej wysokości. Mógłby wrócić do Dorny, dopóki pracował silnik.

Nagle silnik zadygotał gwałtownie, gdy wyszła ostatnia kropla chłodziwa. Lewą ręką Marseille odciął dopływ paliwa, po czym spojrział w lewo i zdał sobie sprawę, że nie zdąży do Dorny. Ale lotnisko Matruba znajdowała się o 10 mil bliżej i dotarcie tam nie powinno stanowić problemu.

Gdy spokojnie podał przez radio swoje współrzędne, coś zaśniło poniżej. Był to błysk promieni słońca na metalu! Marseille miał doskonały wzrok, a gdy zmrużył oczy podrażnione od blasku, dostrzegł kolejnego Hurricane'a. Wrogi samolot znajdował się dobre 5 tysięcy stóp poniżej i właśnie skręcał, by przystąpić do ataku, co sprawiło, że jego skrzydło błysnęło w słońcu. Marseille bez wahania wykonał nagle wyrwót, zamieniając złożony problem geometryczny w ruchy drążka sterowego i stateczników. Samoloty wyszły wprost na siebie, ale to Niemiec schodził w dół. Gdy dziób Hurricane'a uniósł się, Marseille otworzył ogień, posyłając wrogi myśliwiec lotem nurkowym ku ziemi.

Natychmiast oddalając się, skręcił w kierunku Matruby, wykonał też ponownie przewrót, by utrzymać optymalną prędkość w locie ślizgowym. Kilka minut później, na wyłączonym silniku, z opuszczonym podwoziem przeleciał przez próg pasa startowego i wykonał doskonale lądowanie. Wytracając prędkość, otworzył kabinę, a poranne powietrze wysuszyło pot. Minęła właśnie godzina 9.30, 13 lutego 1942 roku. Zestrzeliwując dwa Hurricane'y, Marseille odniósł tego dnia kolejny wspaniały sukces lotniczy, a jego uszkodzony Messerschmitt miał za trzy dni znowu wrócić do służby. Młody pilot zaciągnął hamulec i zaśmiał się, myśląc o swym 45. i 46. zwycięstwie; wyglądał bardzo chłopięco. Podciągnął się i usiadł na burcie kabiny; słuchał tykania silnika i patrzył na biegnących ku niemu członków personelu naziemnego, zdezelowany Kübelwagen wzbijał kłęby wszechobecnego kurzu. To był dobry poranek.

Ale nie zawsze tak było.

Hans-Joachim Marseille latał od 18 roku życia. Urodził się w wojskowej rodzinie jako syn su-

rowego niemieckiego oficera, sam zaś od początku przejawiał skłonność do buntu. Wstąpił do Luftwaffe i bez trudu zaliczył szkołę pilotażu, skąd wysłano go na kurs pilotów myśliwskich. Jako utalentowany pilot, obdarzony do tego fotograficzną pamięcią, w listopadzie 1939 roku został oddelegowany do słynnej Jagdfliegerschule 5. Kiedy Marseille opanował akrobację lotniczą, nawigację i strzelanie, jego buntowniczy charakter zaczął zwracać uwagę przełożonych.



*Niemiecki as, Hans-Joachim Marseille, pseudonim „Gwiazda Afryki” – został nadany mu wdowód uznania za osiągnięcia w Północnej Afryce*

Należy pamiętać, że nazistowskie Niemcy w 1939 roku nie były dobrym miejscem dla non-konformistów. Nie istniała tam wolności słowa, a wiele rodzajów muzyki (w tym amerykański jazz) było zakazanych. Osoby określane jako niepożądane niejednokrotnie po prostu znikwały. Marseille nie przejmował się tym zbytnio. Dużo pił, co było poważnym wykroczeniem, stając się szybko jednym z najslawniejszych kobieciarzy w Luftwaffe. Popadał w kłopoty tak często, że, według jednego z jego przyjaciół, „kiedy nie otrzymywał nagan, była to sytuacja godna uwagi”.

Spóźniał się. Nie wywiązywał się z obowiązków służbowych. Pewnego razu podczas lotu treningowego nad Niemcami wylądował za potrzebą na autostradzie. Mimo zapotrzebowania Niemiec na pilotów i jego ewidentnych umiejętności, każdy był przekonany, że Marseille odpadnie i zostanie przeniesiony do piechoty. Tak się jednak nie stało. Za sprawą szczęścia lub do-

brych koneksji ojca udało mu się ukończyć naukę. W sierpniu 1940 roku został przydzielony do Lehrgeschwader 2 (LG, Pułk Szkolny). W szczytowej fazie bitwy o Anglię ich lotniskiem macierzystym stało się Calais-Marck i w ciągu kilku dni Marseille zakosztował walki. 24 sierpnia zauważył Hurricane'a nad Kent w południowej Anglii. Nie mówiąc słowa, odłączył się od swojego klucza i zaatakował<sup>93</sup>. Brytyjski myśliwiec wpadł do wody, a Marseille był w ekstazie dopóki nie wylądował, by spotkać się twarzą w twarz ze swoim dowódcą.

---

93) Cztery dni wcześniej Churchill powiedział: „Jeszcze nigdy w historii wojen tak wielu nie zawdzięczało tak wiele tak nielicznym. W sercach łączymy się z pilotami myśliwskimi”.

Herbert Ihlefeld był weteranem Legionu Condor – walczył też nad Polską i Francją, a teraz nad Anglią. Jako zawodowy pilot myśliwski dostrzegał potencjał w Marseille'u, nie miał jednak cierpliwości dla osoby nieobliczalnej, która mogła doprowadzić do śmierci innych pilotów. Niemniej jednak istnieje subtelna różnica między daniem lekcji pełnemu werwy, agresywnemu pilotowi, a złamaniem go. Ihlefeld wspominał: „Był jak młody chłopak, który złapał akurat swoją pierwszą rybę. Kazałem mu usiąść, otworzyłem butelkę koniaku i nalałem każdemu z nas po kieliszku. Powiedziałem mu, iż zestrzelenie zostało potwierdzone wzrokowo i że mu je uznaję. Następnie przyrzekłem, że jeżeli jeszcze raz w mojej jednostce wyłamie się z formacji, to jeśli nie będę mógł zestrzelić go osobiście, zastrzelę go po lądowaniu... Mówiąc to, uśmiechnąłem się”.

Te uwagi raczej nie zapadły mu w pamięć. Dla Marseille życie musiało wydawać się wielką grą, a wojna była początkowo jej przedłużeniem, zatem dlaczego irytować się z powodu głupich zasad i przepisów? Rzeczywiście, większość pilotów myśliwskich ma podobne odczucia, ale też śmiertelnie poważnie podchodzi do swojej pracy, czyli do latania i zestrzeliwania samolotów wroga. Pod koniec września, po odniesieniu przez Marseillego piątego zwycięstwa, Ihlefeld wyciągnął sporządzoną właśnie przez siebie ewaluację i powiedział: „Marseille, musisz wyciągnąć głowę z tyłka. Nie jesteś sam; to nie solowy pokaz Hansa Marseillego”.



*Marseille sprawdza zestrzelonego przez siebie brytyjskiego Hurricane'a – jedno z ponad 150 zwycięstw, jakie odniósł*

Ostatecznie Ihlefeld nie miał po prostu czasu na zreformowanie pojedynczego, niesubordinowanego pilota, więc przeniósł go do Jagdgeschwader 52 w Peuplingues na terenie Pas-de-Calais. Przez kolejne trzy i pół miesiąca Marseille na przemian latał i był uziemiany – generalnie rzecz biorąc wpadał w tarapaty. Mając zakaz opuszczania swojej kwatery, nie uważał, aby te restrykcje dotyczyły również wypadów na miasto; dlatego „pożyczył” samochód swojego dowódcy i zaczął jeździć od baru do baru. Kiedy wrócił pijany z dwiema Francuzkami, z pewnością nie przysporzył sobie sympatii nowego dowódcy, Johanna Steinhoffa. Można było wybaczyć mu zupełny brak wojskowej postawy, a nawet do pewnego stopnia tolerować jego buntowniczość, jednak nie akceptowano jego widocznego braku szacunku dla kolegów pilotów. Nie wydaje się jednak, by było to jego prawdziwe usposobienie. Był wojownikiem i samotnikiem. Faktycznie nie potrzebował właściwie niczyjej pomocy, w powietrzu radził sobie lepiej w pojedynkę.

Pod koniec stycznia 1941 roku pojawił się w bazie bardzo poirytowany major Gestapo i poszukiwał pilota myśliwskiego, odpowiadającego z wyglądu Marseillemu. Człowiek ten miał córkę, która wróciła do domu z uczelni, a Marseille „ją wykorzystał”. Była to kropla, która przepełniła czarę goryczy.

Herbert Ihlefeld był nietuzinkowym pilotem – przeżył wojnę, odnosząc 132 zwycięstwa i uzyskując Krzyż Rycerski z Liśćmi Dębowymi i Mieczami. Steinhoff również ocalał, uzyskując 176 zwycięstw. Jego także odznaczono Krzyżem Rycerskim z Liśćmi Dębowymi i Mieczami. Ludzi ci byli prawdziwymi pilotami myśliwskimi i nie mogli pozwolić sobie na to, by niańczyć skrajnie kłopotliwego, choć niebywale uzdolnionego lotnika. Ponieważ operacja „Lew Morski” została przesunięta, a inwazja na Rosję była jeszcze odległą perspektywą, Afryka Północna wydawała się doskonałym rozwiązaniem dla pozbycia się Hansa Marseillego. W przyprawie nad-

mniejszej pewności siebie Mussolini, włoski dyktator, rozkazał dokonać inwazji na Egipt jesienią 1940 roku. Był to z jego strony właściwie przebiegły ruch taktyczny, zamierzony na opanowanie Północnej Afryki, zwłaszcza Kanału Sueskiego. Zwycięstwo odcięłoby Wielką Brytanię od wielkich zasobów i dóbr sprowadzanych z Indii, dając Osi bezpośredni dostęp do ropy z Bliskiego Wschodu. Kontrolując basen Morza Śródziemnego, zabezpieczało się południową flankę Europy, a uderzenie prosto w głąb ZSRR przez Morze Czarne stawało się bardzo prawdopodobne. Można zastanawiać się, jak bardzo różniłby się dzisiejszy świat, gdyby po bitwie o Anglię Hitler skierował swoją agresję na południe zamiast na wschód. Na szczęście dla aliantów ani Mussolini, ani włoska armia nie sprościli temu zadaniu.

Wobec bardzo realnego zagrożenia inwazją w 1940 roku Anglia nie była w stanie skierować poważnej części swoich zasobów ani na Morze Śródziemne, ani też do Afryki Północnej. W czerwcu, po wypowiedzeniu aliantom wojny przez Mussoliniego, zostały pospiesznie utworzone Zachodnie Siły Pustynne; składały się jednak tylko z 36 tysięcy żołnierzy i około 70 czołgów<sup>94</sup>). Kiedy więc marszałek Rodolfo Graziani wyruszył we wrześniu na wschód z kontrolowanej przez Włochów Cyrenajki, Brytyjczycy nie posiadali wystarczających sił, żeby go powstrzymać.

---

94) Mussolini wypowiedział wojnę aliantom, kiedy Wehrmacht wkroczył do Paryża 10 czerwca 1940 roku.

Obawiając się podjęcia wielkiej ofensywy w głąb Egiptu, 200 tysięcy Włochów dotarło tylko do Sidi Barrani, położonego na wschód od Tobruku, i tam zatrzymało się 16 września 1940 roku<sup>95</sup>). Graziani okopał się następnie na otwartym terenie między linią wybrzeża a położonym na południu Płaskowyżem Libijskim, po tym jak siły brytyjskie wycofały się z Mersa-Matruh wzdłuż egipskiego wybrzeża. Brytyjczycy słusznie wywnioskowali, że odniesienie sukcesu w walkach lądowych w Północnej Afryce nie będzie możliwe dopóty, dopóki Regia Marina (włoska marynarka wojenna) będzie dominowała na Morzu Śródziemnym. Wobec zmniejszającego się nieco niemieckiego zagrożenia względem ich wyspy nastawieni ofensywnie Brytyjczycy rozpoczęli operację o kryptonimie „Sąd”.

---

95) Bitwa o Anglię skończyła się wieczór wcześniej, 15 września.

11 listopada o godzinie 22.58 pierwsza z dwóch fal przestarzałych bombowców torpedowych Fairey Swordfish zaatakowała główne zgrupowanie włoskiej marynarki wojennej. Włosi chroniący się w liczącym 2600 lat porcie Tarent posiadali pięć nadających się do służby pancerników, siedem ciężkich krążowników i 10 lżejszych okrętów wojennych. Swordfish zwany Stringbag był dwupłatem o otwartej kabinie. Przy idealnych warunkach osiągał prędkość zaledwie 135 mil/h, a jego uzbrojenie stanowiła pojedyncza torpeda lub zestaw bomb.

Włosi byli przekonani, że port o głębokości 39 stóp był zbyt płytki i uniemożliwiał atak z użyciem torped lotniczych<sup>96</sup>). Zakładali tak, chociaż kontradmirał Bradley Fiske z US Navy w 1915 roku dowiódł efektywności torped lotniczych<sup>97</sup>). Royal Navy wykorzystwała swoją standardową, 18-calową torpedę Mark XII, modyfikując jej pletwy, tak by można było ją zrzucić do płytkiej wody o głębokości nieprzekraczającej 24 stóp.

---

96) Tak samo jak Amerykanie byli przeświadczeni, że Pearl Harbor był za płytki na tego rodzaju zagrożenie.

97) Fiske był niezwykle utalentowanym oficerem, który opracował ponad 130 technicznych innowacji, w tym morski celownik teleskopowy, dalmierz oraz torpedę lotniczą.

I dokładnie tak zrobili.

Do godziny 1.22 trzy pancerniki zostały poważnie uszkodzone, a blisko 700 włoskich marynarzy zginęło lub odniosło rany. Pomimo wystrzelenia 15 tysięcy pocisków przeciwlotniczych Brytyjczycy stracili zaledwie dwa samoloty, dwóch zabitych i dwóch wziętych do niewoli lotników. Pancernik Conte di Cavour zatonął później, i choć podniesiono go z dna portu, nigdy już nie wziął udziału w walce. Operacja okazała się rewolucyjna pod względem taktycznym – Brytyjczycy przeprowadzili pierwszy atak na cele morskie wyłącznie przy użyciu samolotów. Równowaga sił morskich na Morzu Śródziemnym zmieniła się, choć tylko przejściowo, zmuszając Włochów do przebazowania swoich sił do Neapolu. Kontrola nad wybrzeżem Północnej Afryki była wciąż problematyczna, niemniej Royal Navy pokazała dość wyraźnie, że nadal ma kły i jest gotowa ich użyć.

Co najistotniejsze, państwa Osi zostały pozbawione inicjatywy na tym konkretnym obszarze działań wojennych, co pozwoliło Brytyjczykom na kontrofensywę, która rozpoczęła się 7 grudnia 1940 roku. Wysunięte pozycje Włochów na wschód od Sidi Barrani zostały zaatakowane z powietrza i ostrzelane przez Royal Navy, której okręty zbliżyły się do samego wybrzeża. 7. Dywizja Pancerna, mająca stać się później legendarnymi Szczurami Pustyni, zadała Włochom poważny cios i rozbiła ich pozycje obronne. Brytyjskie czołgi, wspierane przez piechotę, szybko poradziły sobie z tankietkami Fiata oraz czołgami M11/39, należącymi do jednostek Maletiego. Większość włoskiej piechoty pozbawiona wsparcia jednostek zmechanizowanych poddała się.

Sidi Barrani padło 10 grudnia, a Włosi zaczęli uciekać jedyną nabrzeżną drogą na zachód w kierunku libijskiej granicy. W odległości 20–30 mil w głąb ładu większość terenu była nieprzejezdna. Zaopatrzenie i wsparcie z morza było sprawą kluczową, toteż „przeciąganie liny” wzdłuż drogi nabrzeżnej stało się stałym elementem tej pustynnej kampanii. Via Balbo, nazwana na cześć byłego gubernatora generalnego, była żywotną linią zaopatrzeniową umożliwiającą kontrolę Północnej Afryki<sup>98</sup>). Po zdobyciu fortu Capruzzo brytyjska ofensywa wyhamowała ze względów logistycznych i strategicznych.



98) Italo Balbo został honorowym członkiem indiańskiego plemienia Siuksów w latach 30. XX w. i nazwany wodzem „Latającym Orłem”. Przeciwstawiał się ustawom rasowym Mussoliniego, uważając, że Włochy powinny stać się po stronie Wielkiej Brytanii, a nie Niemiec. Podczas lądowania pod Tobrukiem w czerwcu 1940 roku został omyłkowo zabity ogniem artylerii przeciwlotniczej z krążownika „San Giorgio”.

Pod koniec stycznia, mniej więcej w tym samym czasie, kiedy Hans Marseille wdał się w romans z córką majora Gestapo, Tobruk skapitulował. Derna była następna, a 7 lutego 1941 roku w wyniku działań prowadzonych wzdłuż drogi nadbrzeżnej na południe od Benghazy włoska 10. Armia przestała istnieć. Parodiując słynne słowa Churchilla z czasów bitwy o Anglię, Anthony Eden, minister spraw zagranicznych Wielkiej Brytanii, zażartował: „Nigdy tak wielu nie poddało się mając tak wiele tak nielicznym”.

W ciągu dwóch miesięcy siły brytyjskie i Commonwealth'u wyparły Włochów z Egiptu, posuwając się 500 mil do przodu. Zniszczyły one około 400 czołgów i wzięły do niewoli 130 tys. jeńców, tracąc 1600 zabitych i rannych. By oddać Włochom sprawiedliwość, należy przypomnieć, że ich żołnierze i oficerowie często nie popierali tej wojny.

Różnorodna zbieranina samolotów RAF, zwana Desert Air Force (Pustynne Siły Powietrzne), została zgromadzona pod dowództwem naszego starego przyjaciela „Collie” Collishaw’a – teraz oficjalnie komandora Collishaw’a. Dysponując archaiczną kolekcją Gladiatorów, Lysanderów i Blenheimów, jego piloci atakowali prowizoryczne włoskie lotniska, odstrzelując z niskiej wysokości wszystko, co tylko się ruszało. W skład jednostki wchodził też pojedynczy Hurricane, jedyny na tym obszarze. Collishaw przerzucał go wzdłuż frontu, co utwierdzało wywiad włoski w przekonaniu, że dysponował co najmniej eskadrą tych myśliwców.

Mając uzasadnione wątpliwości co do zdolności Włochów do walki z Brytyjczykami, Hitler podjął wreszcie decyzję o niemieckiej interwencji na tym teatrze działań i wysłał jednego ze swoich najlepszych dowódców wojsk pancernych do Afryki. Cztery dni po kapitulacji włoskiej 10. Armii Erwin Rommel objął dowodzenie nad nowo utworzonym korpusem ekspedycyjnym, Deutsches Afrikakorps (DAK). Wspierać miały go jednostki Jagdgeschwader 27 (27. Pułku Myśliwskiego) oraz służący tam krnąbrny, młody lotnik, który miał stać się jednym z najwybitniejszych pilotów myśliwskich wszechczasów, przyszlą „gwiazdą Afryki”. Był nim Hans-Joachim Marseille.

PODSTAWOWYM celem Rommla było odbicie Tobruku. Leżał on w głębi Cyrenajki i nadawał się idealnie jako obszar przeznaczony do koncentracji sił. Jego port miał tak samo kluczowe znaczenie dla Brytyjczyków, jak i dla Niemców. Port umożliwiał dostawę nowych czołgów, świeżego wojska i paliwa. Nade wszystko oznaczał jednak paliwo – życiodajną krew każdej zmechanizowanej armii, zwłaszcza na pustyni. Rommel zajął ponownie Benghazę, a 11 kwietnia był już w Darnie. Wydzielony kontyngent z JG 27 połączył się z DAK i 15 kwietnia utworzył bazę w Gazali, około 50 mil od Tobruku. Po zakończeniu bitwy o Anglię skrzydło myśliwskie zostało skierowane na Balkany, a potem do Grecji. Zbliżając się już do swojego tysięcznego zwycię-

stwa, JG 27 miała w swoich szeregach doświadczonych i zaprawionych w boju pilotów<sup>99)</sup>. Pierwsza Staffel (eskadra) Bf 109 przyleciała 18 kwietnia, przystępując następnego dnia do operacji bojowych.

---

99) Do 1945 roku 23 pilotów z JG 27 zostało odznaczonych Krzyżem Rycerskim.

Marseille dotarł do Gazali wieczorem 22 kwietnia, a nazajutrz wziął już udział w walce. Podczas eskortowania Sztukasów w pobliżu Tobruku zauważył co najmniej 2 Hurricane'y i natychmiast je zaatakował, posyłając jeden z nich w płomieniach na ziemię. Kiedy jednak skręcił, by zestrzelić skrzydłowego Brytyjczyka, 4 kolejne myśliwce nieprzyjaciela włączyły się do walki. Oddalając się w locie nurkowym, Marseille wrócił do bazy, uzupełnił paliwo oraz amunicję i ponownie wystartował do kolejnej misji nad Tobrukiem. Zobaczył wrogie maszyny jako pierwszy i zanurkował w ich środek, nie zgłaszając tego nikomu przez radio. Pozbawiony skrzydłowego, wkrótce miał 3 Hurricane'y na swoim ogonie. Tym razem szczęście mu nie dopisało – płyta pancerna za jego głową została trafiona, podobnie jak silnik oraz kadłub jego samolotu. Odrywając się od walki, zdołał dociągnąć z powrotem do bazy – cuchnąc olejem i glikolem, wykonał lądowanie awaryjne ze schowanym podwoziem w podziurawionym kulami samolocie.

W tym czasie brytyjskie pustynne siły powietrzne (Desert Air Force) zostały przekształcone w 204. Grupę pod dowództwem Collishawa. Zostały też wzmocnione trzema eskadrami Hurricane'ów oraz bombowcami i samolotami rozpoznania. Ich głównym zadaniem było powstrzymanie lub chociaż zakłócenie niemieckich ataków na garnizon w Tobruku oraz nękanie linii zaopatrzeniowych państw Osi. Samolot zestrzelony wcześniej przez Marseillego, ósmy jak do tej pory, należał prawdopodobnie do składu 6. Eskadry z Tobruku<sup>100)</sup>. Hurricane'y, które później go tak bardzo podziurawiły, należały natomiast do 73. Eskadry, a ich piloci walczyli już nad Francją i podczas bitwy o Anglię. Ze względu na zagrożenie ze strony U-Bottów samoloty te zostały przewiezione statkami do portów Złotego Wybrzeża, gdzie je następnie zmontowano. Stamtąd przeleciały na wskroś Afryki do Egiptu, by przeciwstawić się niemieckiej ofensywie<sup>101)</sup>.

---

100) 6. Eskadra zyskała sławę w czasie Wielkiej Wojny za sprawą majora Lanoe'go Hawkera. Hugh Dowding również był pilotem w tej eskadrze.

101) Jednym z jej najśłynniejszych pilotów myśliwskich z okresu Wielkiej Wojny był William Stephenson, który teraz stał się jednym z najlepszych szpiegów Wielkiej Brytanii. Do historii przeszedł jako „Człowiek zwany Nieustraszonym”.

Po trzech tygodniach Rommel zdał sobie sprawę, że Tobruk nie zostanie zdobyty w wyniku oblężenia. Australijska 9. Dywizja była zbyt dobrze okopana i zbyt dobrze chroniona przez RAF oraz Royal Navy. Dowodził nią generał broni Leslie Morshead, szkolny nauczyciel, który pod-

czas I wojny światowej został oficerem piechoty. Ten weteran spod Gallipoli i walk na froncie zachodnim zwany był „Niemiłosiernym Mingiem” i Niemcy szybko poznali tego przyczynę. Jego zaciekle obrona zmusiła Rommla do obejścia alianckich pozycji – Niemcy odcięli wprawdzie załogę twierdzy od Via Balbo po stronie egipskiej, lecz nie zdołali zapobiec zaopatrywaniu wojsk australijskich z morza.

Brytyjczycy podjęli szereg nieudanych prób odblokowania Tobruku, jednak wszystkie one zakończyły się niepowodzeniem. Jeżeli Rommel otrzymałby posiłki, to prawdopodobnie zdołałby zdobyć port, przebić się do Kairu i zająć Kanał Sueski. Jednak niemieckie zasoby i priorytety Hitlera znajdowały się tysiące mil na północ – 22 czerwca 1941 roku rozpoczęła się bowiem operacja „Barbarossa”, czyli inwazja na Rosję. Północna Afryka zeszła na drugi plan, przynajmniej w sensie strategicznym. Niemniej dla Hansa Marseillego walki w Afryce były tak samo ważne, jak wszystkie dotychczasowe.

Przez całe gorące lato zajmował się tylko dwiema sprawami: doskonaleniem swoich wyjątkowych umiejętności bojowych i permanentnym irytowaniem swojego dowódcy eskadry. Zapytany przez wizytującego starszego oficera, co myśli o Libii, Marseille odparł: „Powinni naprawdę przywieźć tu parę dziewczyn. Dość nudno tu i w ogóle, nawet nie ma w okolicy piwiarni”.

Pustynia zbierała swoje żniwo. W wyniku dyzenterii, żółtaczki, słabego wyżywienia i stresu Marseille schudł z 68 do 50 kilogramów. Powracające ataki malarii praktycznie uniemożliwiały mu wdrapanie się do kabiny. Wysłany do domu na rekonwalescencję, odzyskał siły i wrócił do Afryki pod koniec sierpnia 1941 roku.

Podczas jego nieobecności alianci zostali wzmocnieni dodatkowymi czołgami i dopływem eskadr myśliwskich z krajów Wspólnoty Brytyjskiej. Alianccy piloci przesiedli się z Hurricane’ów na samoloty Curtiss P-40, zwane przez Amerykanów Warhawkami; ich wczesna wersja eksportowa nosiła nawet Tomahawk.

W związku brakiem latających na dużych wysokościach bombowców, które należałoby osłaniać, walki powietrzne w Północnej Afryce toczone były na krótkim dystansie i zasadniczo na wysokości poniżej 15 tysięcy stóp, co faworyzowało P-40. W płaszczyźnie poziomej Curtiss mógł wymanewrować zarówno Bf 109E jak i Macchi C.202 – miał też przewagę nad każdym przeciwnikiem podczas nurkowania. Tomahawk stanowił również bardzo stabilną platformę dla kamów. Późniejszy wariant z 1942 roku, zwany Kittyhawk, dysponował potężną siłą ognia w postaci sześciu karabinów maszynowych kalibru 0.50 cala zamontowanych w skrzydłach. Niezawodny silnik i opancerzona kabina sprawiały, że piloci go lubili, chociaż waząc prawie 8 tysięcy funtów i posiadając silnik Allisona, maszyna wznosiła się wolniej niż Bf-109 E<sup>102)</sup>.

---

102) Curtiss wznosił się z prędkością 2100 stóp na minutę, a Messerschmitt Bf-109 E 2600 stóp na minutę przy masie 5800 funtów.

Podobnie jak wszyscy piloci myśliwscy, Marseille znał swój własny samolot na wylot i dokładnie wiedział, jak w pełni wykorzystać jego mocne strony dla uzyskania przewagi. Atakowanie od strony słońca, w miarę możliwości z góry, oraz zaskakiwanie przeciwnika – wszystkie te zasady nie zmieniły się od czasu I wojny światowej. Gdy się do nich stosowano, Bf 109 był za-

wsze zabójczo skuteczny; zanurkować, ostrzelać wroga z bliskiej odległości i oddalić się – ten sposób walki najlepiej wykorzystywał możliwości myśliwca. Doświadczeni piloci Luftwaffe za sterami Messerschmittów zadawali potężne straty alianckim myśliwcom.

Jednym ze sposobów obrony stosowanych przez pilotów common-wealth'u był krąg obrony – dokładnie taki, jaki tworzyli ze swoich ustawionych w koło wozów amerykańscy osadnicy, gdy atakowali ich Indianie. Podczas tego manewru, zwanego też Lufbery, każdy z samolotów w kręgu był zasadniczo osłaniany przez sąsiada, ponieważ żaden wrogi myśliwiec nie mógł wejść mu na ogon bez wlecenia przed lufy karabinów maszynowych innego brytyjskiego samolotu. Manewr ten, pomyślany jako formacja obronna dla bombowców, zakrawał jednak na absurd w wypadku myśliwców. Jedną z poważnych zalet bycia pilotem myśliwskim jest ofensywna mentalność. Dla niej zostaje się pilotem myśliwskim. Jeżeli mentalnie „chowamy się za wozami” i przystępujemy do obrony, tracimy tę przewagę.

Taka taktyka nie sprawdzała się w ogóle w przypadku Hansa Marseillego. Wykonywał on przewrót na plecy i nurkował z góry w odwróconej pozycji. Opadał prosto za wybranym celem, otwierał ogień z bliskiej odległości, po czym ciągnął maszynę do góry, przechodząc w strome wznoszenie i oddalając się od kręgu. Ponieważ nigdy nie zwalniał, nigdy nie znajdował się też w jednym miejscu na tyle długo, by myśliwce wroga mogły oddać skuteczny strzał. Ze względu na swoje umiejętności strzeleckie w czasie prawie każdego przejścia przez formację przeciwnika udawało mu się zestrzelić jakąś wrogą maszynę. Marseille był tak celny, że stale zestrzeliwał samoloty serią 15 pocisków kalibru 7.62 mm oraz dwoma pociskami z działka. Po podciągnięciu maszyny do góry i oddaleniu się od formacji wyszukiwał kolejną ofiarę, ponownie obracał się na plecy i powtarzał sekwencję ataku; często zestrzeliwał kilka samolotów w trakcie jednej misji. Niekiedy nawet po udanym ataku nie odlatywał w górę, lecz przecinał całą nieprzyjacielską formację – sprawdzało się to do czasu pojawiania się P-40.

W połowie października nad Bir Sheferzanem na południowy zachód od Tobruku Marseille natrafił na grupę południowoafrykańskich P-40. Kiedy jednak zanurkował, dwaj inni Australijczycy z 3. Eskadry zaatakowali go z góry. Zdając sobie sprawę, że Tomahawk mógł prześcignąć Bf 109 w locie nurkowym i roznieść go ogniem swoich kaemów, niemiecki pilot zrobił coś naprawdę zdumiewającego: zmniejszył moc silnika, opuścił klapy i prawie przeciągnął swój samolot. Zupełnie zaskoczeni i lecący teraz o 200 mil/h szybciej niż Messerschmitt, dwaj Australijczycy minęli go, zanim mogli strzelić.

Marseille wciągnął klapy, pociągnął drążek do siebie, maksymalnie otworzył przepustnicę. Nos Bf 109 E zachwiał się i Jochen otworzył ogień, gdy P-40 mignął mu nad głową. Kiedy zaczął opadać, kręcąc się w niekontrolowany sposób, drugi z Tomahawków starał się uciec, ale niemiecki myśliwiec wszedł mu na ogonie i z odległości 100 jardów ponownie otworzył ogień. Pierwszy P-40 wykonał przymusowe lądowanie; drugi zdołał powrócić do bazy, ale ze względu na poważne uszkodzenia odniesione w czasie walki został spisany na straty. Tak czy inaczej zestrzelenie było zestrzeleniem – Marseille odniósł swoje 24 i 25 zwycięstwo.

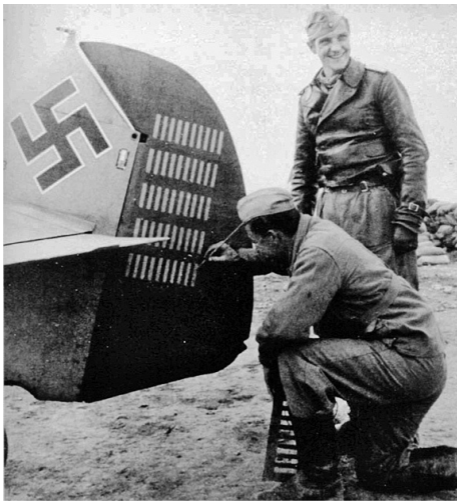
To nie mogło się udać. Manewr, który wykonał, powinien uczynić go doskonałym celem i doprowadzić do śmierci. Ale tak się nie stało. Koledzy Marseillego nie mogli wyjść ze zdumienia. „Wspaniały szalenciec”, wyraził się o nim jeden z pilotów z szacunkiem typowym dla kogoś, kto przygląda się, jak utalentowany człowiek wykonuje swój popis. Pod względem fizycznym

był to strasznie wyczerpujący wysiłek, jak każda walka powietrzna. Zdawano sobie sprawę, że nadmierne przeciążenie – na tyle na ile rozumiano jego zasady – powoduje utratę przytomności i prowadzi do niemal pewnej śmierci; nie wiedziano jednak, jak przeciwstawić się jego skutkom. Marseille narzucił sobie systematyczne ćwiczenia, pompki i brzuski; z pewnością jego doskonała kondycja fizyczna pomagała, zapewniając mu wytrzymałość, jakiej potrzebował, by sprostać ciągłej walce. Inny z jego przyjaciół powiedział: „Jego wielką zdolność do regeneracji mogę przypisać tylko alkoholowi, który wypił. Rozcieńczanie krwi prawdopodobnie zwiększyło u niego wydolność naczyniową”.

Jednak nawet najsilniejsi ulegają wyczerpaniu i kilka dni po swoim 25 zwycięstwie Marseille został odesłany do Niemiec na odpoczynek. Miał tam też zaznajomić się z nowym typem Messerschmitta: Bf 109F. Znacznie przebudowana wersja, zwana Friedrichem, była szczytowym osiągnięciem w historii rozwoju tego samolotu. Usunięto zewnętrzne działka, co zmniejszyło ciężar i pozwoliło na ponowne zaprojektowanie konstrukcji skrzydła. Nowe półeliptyczne skrzydło było lżejsze i charakteryzowało się mniejszym oporem powietrza; dzięki lepszym kłapom przednim Bf 109 F mógł wykonywać skręty o mniejszym promieniu niż jego poprzednicy. Większa moc 1159-konnego silnika Daimler-Benz umożliwiała Friedrichowi szybsze wznoszenie się i skręcanie. Całe uzbrojenie Messerschmitta zostało skoncentrowane w dziobie, co upraszczało ładowanie i ograniczało zacięcia. Pozostawiono zamontowane w obudowie silnika karabiny kalibru 7.62 mm, dodano natomiast pojedyncze działko Motorkanone, strzelające przez piastę śmigła.

18 listopada, kiedy Jochen przebywał jeszcze w Niemczech, Brytyjczycy rozpoczęli operację o kryptonimie „Krzyżowiec”. W fatalnych warunkach pogodowych, spowodowanych szczególnie uciążliwą pustynną burzą, brytyjska 8. Armia przystąpiła do natarcia z zamiarem dwustronnego oskrzydlenia sił nieprzyjaciela. Zgodnie z rozpowszechnioną w tamtym okresie taktyką chodziło o zaatakowanie całą siłą centrum przeciwnika, podczas gdy dwa słabsze uderzenia miały przeciąć ich linie zaopatrzenia. Chociaż Brytyjczycy początkowo odnieśli sukces, nie docenili geniuszu Rommela w dziedzinie mobilnego prowadzenia wojny w oparciu o połączone rodzaje broni. Nagłe, skoncentrowane przeciwnatarcia jednostek pancernych, wspierane przez Luftwaffe, pomieszały aliancom szyki.

Kiedy na początku grudnia Marseille powrócił do Afryki, wzdłuż drogi nadbrzeżnej trwały ciężkie walki, a Rommel został zmuszony do wycofania się spod Tobruku. W czasie misji eskortującej, 5 grudnia 1941 roku, Marseille zestrzelił południowoafrykańskiego Hurricane’a, stracono jednak podczas niej 18 spośród 40 Sztukasów. Dwa dni później JG 27 przeniosła się do Tmimi, gdyż Brytyjczycy napierali na Tobruk, spychając Rommela do Gazali. Po kolejnych dwóch dniach Jochen zestrzelił swój 29 samolot, nikt nie miał jednak nastroju do świętowania. Był 7 grudnia 1941 roku, 8700 mil na wschód, w Pearl Harbor na Hawajach trwał właśnie atak na Flotę Pacyfiku Stanów Zjednoczonych. „Kiedy usłyszeliśmy, że Ameryka została zaatakowana i wypowiedziała wojnę, każdy z nas wiedział, że było już po wszystkim. Mogliśmy ewentualnie utrzymać Europę”, stwierdził Bernhard Woldenga, Geschwaderkommodore. „O odniesieniu całkowitego zwycięstwa nie mogło być jednak mowy”.



*Marseille w czasie zapisywania 50. zwycięstwa na ogonie samolotu*

Wycofując się na zachód na linię Gazali, Rommel miał nadzieję, że się tam utrzyma. Rozlokowując Włochów wzdłuż wybrzeża, Afrikakorps zajął pozycje na południowy zachód, na pustyni. JG 27 oraz inne jednostki Luftwaffe bombardowały i ostrzeliwały z małej wysokości obszar obfitujący w cele. 14 grudnia Hermann Forster wyskoczył na spadochronie w czasie walki powietrznej z kluczem Tomahawków. Wisząc na spadochronie, został ostrzelany i zabity przez inny P-40<sup>103</sup>). W oburzeniu niektórzy niemieccy piloci chcieli odpowiedzieć tym samym, nakazano im jednak, żeby pod żadnym pozorem nie zabijali bezbronnych lotników. Hauptmann Eduard Neumann, wybitny Gruppenkommandeur Marseillego, zdecydował, że prawo wojenne nie będzie łamane przez ludzi znajdujących się pod jego dowództwem niezależnie od tego, co uczynił wróg. Piloci Luftwaffe wysoko oceniali swoich przeciwników z Wielkiej Brytanii i krajów commonwealth'u – jako lotników i ludzi. Choć niekoniecznie rycerzy, wierzyli, jak większość pilotów myśliwskich (tak jest do dzisiaj), że ci, którzy walczą w przestworzach, różnią się od pozostałych żołnierzy i że należy im się inne traktowanie. Woldenga zgadzał się z nimi: „To nie Rosja, to nie wojna ze zwierzętami”.

Poza umiejętnościami strzeleckimi i odwagą, humanitaryzm był istotną cechą charakteru Hansa Marseillego. Podobnie jak Hans-Ekkehard Bob, przejawiał prawdziwe współczucie względem ludzi, których zestrzeliwał, podobnie względem ich rodzin. Osobiście zabrał przynajmniej jednego rannego lotnika do szpitala polowego, a innemu wypełnił kartę konwencji genewskiej. Kilkakrotnie, i to wbrew rozkazom, zrzucił nad lotniskami aliantów kartki z informacjami dotyczącymi pilotów wziętych do niewoli. Mówiono, że przywrócił walkom nieco człowieczeństwa, i to w sposób, jakiego nie widziano od czasów I wojny światowej. Marseille eskortował nawet uszkodzonego Hurricane'a nad linią frontu i wołał doprowadzić go do przymusowego lądowania, nie tak po prostu zestrzelić. Przyznano mu zwycięstwo, nie widział jednak powodu, by zabijać człowieka. Tak otwarta rykerskość pozostawała w zdecydowanej sprzeczności z popularnym wizerunkiem morderczych, nazistowskich zbirów. Marseille do nich nie należał i stale odmawiał przystąpienia do partii NSDAP.

W połowie grudnia brytyjska 4. Dywizja Pancerna starała się oskrzydlić Niemców na południe od Tobruku. Gdyby udało im się dostać na tyły Afrikakorps, zostałyby on wtedy odcięty i najprawdopodobniej pokonany. Z 8 sprawnymi czołgami, jakie mu pozostały, Rommel przeprowadził odwrót w kierunku zachodnim – z powrotem do Adżdabii położonej nad zatoką Wielkiej Syrty. Obozując na pozycjach obronnych, mógł odpocząć przez zimę i uzupełnić nadwyrężone siły. Boże Narodzenie zastało JG 27 rozrzuconą w pobliżu Łuku Filenich. Następnego ranka Hans Marseille wyruszył w kierunku Aten. Cierpiał na niezbyt żołądka i jelit, dyzenterię, żółtaczkę i malarię, ważył znów zaledwie 50 kg. Jochen zakończył rok 1941 mając na swoim koncie 36 zestrzeleń, czyli nieco mniej niż 40 zwycięstw, jakich wymagano teraz do uzyskania Krzyża Rycerskiego.

Podczas jego nieobecności Afrikakorps Rommla został wzmocniony większą liczbą czołgów i ludzi. Kilka statków towarowych prześlizgnęło się obok Royal Navy, by wpłynąć do portu w Trypolisie, a nawet w Bengazi, zanim miasto upadło. Blisko 50 czołgów zdołało dostać się na brzeg, w styczniu dołączyło do nich kolejnych 100, w tym kilka nowych czołgów typu Panzer IV. Wywiad i rozpoznanie pokazywały bardzo cienką linię alianckich pozycji. Liczne raporty mówiły o awariach brytyjskich pojazdów i poważnych problemach związanych z ciągnącymi się na odcinku tysiąca mil liniami zaopatrzenia – wszystko wskazywało, że nadszedł doskonały moment do przeprowadzenia kontrataku. Rommel tak właśnie uczynił. 21 stycznia jego wzmocnione jednostki pancerne przedarły się przez front i popędziły na północ do Bengazi. Niemcy zdobyli miasto, a do końca miesiąca także duże alianckie składy paliwa i ciężarówki.

Do 3 lutego Rommel przebył całą drogę z powrotem do Tmimi, został jednak zatrzymany następnego dnia na linii Gazali. Była to 50-milowa linia umocnionych pozycji połączonych polami minowymi i rozciągająca się od wybrzeża w kierunku południowym. Rommel planował przebić się przez te umocnienia, ale musiał poczekać, aż nadciągnie zaopatrzenie – potrzebował również wsparcia Luftwaffe. Rozpoznanie i taktyczne wsparcie powietrzne miało kluczowe znaczenie dla przełamania frontu i wznowienia marszu w głąb Egiptu.

Dwa dni później Hans Marseille powrócił do Libii, a 8 lutego znalazł się już w powietrzu. Po eskortowaniu lotu rozpoznawczego, około godziny 8.15 podchodził do lądowania, kiedy to pięć Hurricane'ów przeleciało nad Matrubą, by zaatakować lotnisko. Wciągając podwozie i klapy, maksymalnie otworzył przepustnicę i przystąpił do walki. Cóż to był za widok... Bf 109 leciał kilka stóp nad ziemią i nabierał prędkości, podczas gdy Hurricane'y opadły na dół, usiłując go zestrzelić. Mijały go smugowe pociski, a on manewrował sterem tam i z powrotem, ślizgając swoim myśliwcem na boki niemal na poziomie ziemi. Wreszcie udało mu się unieść Messerschmitta w morderczym dla kręgosłupa skręcie w lewo.

Nie mogąc go trafić i nie chcąc zwolnić nad lotniskiem nieprzyjaciela, pierwszy Hurricane minął go. Pozostałe 4 pomknęły wzdłuż pasa startowego w kierunku północno-zachodnim, kiedy to Marseille wyszedł nad nimi, podążając na południowy wschód. Wysokość 2 tysięcy stóp to niewiele jak na walkę powietrzną, ale każdy widział – a było to całe skrzydło myśliwskie – jak Marseille przewrócił samolot na plecy i zawrócił na północ w ślad za brytyjskimi myśliwcami. Wszystkie pięć Hurricane'ów wilo się w ostrych skrętach, by następnie przelecieć z powrotem nad lotniskiem i próbować uciec na południe. W zdumiewającym przejawie umiejętności strzeleckich – Marseille leciał na małej wysokości z dużym kątem odchylenia – Jochen otworzył ogień. Po drugiej stronie lotniska najdalszy Hurricane zapalił się i wylądował awaryjnie na pustyni obok pasa startowego. Nie robiąc przerwy, Marseille skorygował lot; kopnął orczyk, machnął drążkiem i otworzył ogień w kierunku drugiego myśliwca, który chwilę później również się rozbił. Krążąc wokół, ponownie wystrzelił serię i trafił trzeci samolot; wtedy trzy kolejne Messerschmitty dołączyły do walki. Pozostałe Hurricane'y pognały na południe w stronę swoich linii, jeden z nich ciągnął za sobą smugę dymu. Walka dobiegła końca; przynajmniej podczas tej misji.

Jego konflikt z dowódcą eskadry osiągnął jednak owe apogeum. Mimo wybitnych zdolności Marseillego, jego przełożony nadal ścigał go za nieregulaminową fryzurę, mundur i brak wojskowego zachowania. W lutym ten z natury dobroduszny pilot usłyszał, że został pominięty przy awansie. Kilka tygodni wcześniej w Wiedniu zamordowana została jego siostra. To wydarzenie wraz z napięciem spowodowanym 18 miesiącami walki sprawiło, że czasowo utracił nad sobą kontrolę. Wsiadł do samolotu, wystartował, wykonał łuk nad lotniskiem i poleciał, by ostrzelać z niskiej wysokości teren obok namiotu swego dowódcy. Oczywiście dowódca zakazał mu lotów, nalegając, aby postawić go przed sądem wojennym. W warunkach pokoju jego dążenie do zachowania porządku i dyscypliny byłoby jak najbardziej na miejscu – jednak nie w tym przypadku. Nie wierzę też w to, że Marseille próbował go zabić, gdyby chciał to uczynić, dowódca byłby martwy. Nie było to również ostrzeżenie, że ludzie dysponujący bronią i wiedzą, jak jej użyć, nie powinni być prowokowani. Marseillego ocalił po raz kolejny Eduard Neumann, który wiedział, że był on zbyt cenny jako pilot myśliwski, by go stracić.

8 lutego Marseille zgłosił 40 zestrzelenie, a przy okazji uratował życie swojemu dowódcy eskadry. Nie zmniejszyło to jednak złości dowódcy na Marseillego, który uziemił go znów po gruntownej reprimendzie. Jochen wyszedł z namiotu, usiadł i porozmawiał z pilotem Hurricane'a, który rozbił się tego ranka na lotnisku. Poznawszy nazwisko sierżanta Hargreaves'a oraz miejsca lokalizacji jego jednostki, Marseille spokojnie wystartował, by przekazać szczęśliwą wiadomość eskadrze tegoż lotnika. Gdy powrócił, dowódca oniemiał ze złości, ale Neumann po-



nownie interweniował. Odbił też długą, spokojną rozmowę z Marseillem, który tym razem słuchał, gdyż szanował tego oficera.

Kilka tygodni później feldmarszałek Albert Kesselring wylądował w Matrubie, a 24 lutego 1942 roku Hans-Joachim Marseille otrzymał najwyższe niemieckie odznaczenie za odwagę – Krzyż Rycerski Krzyża Żelaznego. Tego miesiąca wykonał jeszcze jedną misję, zestrzeliwując parę P-40, po czym odesłano go z powrotem do Niemiec na leczenie – znów z powodu dyzenterii.

W marcu Rommel wzmacniał swoje siły wzdłuż linii Gazali. W połowie kwietnia, kiedy JG 27 świętowała rok pobytu na pustyni, dysponował blisko 550 czołgami oraz 80 tysiącami żołnierzy. Musiało mu to wystarczyć, gdyż w Rosji trwała właśnie wielka niemiecka ofensywa letnia<sup>104</sup>). Daleko na Pacyfiku lotniskowiec USS Hornet ustawił się z wiatrem, by rozpocząć rajd Doolittle'a, a Hans Marseille zaręczył się Berlinie.

---

104) Fall Blau – operacja o kryptonimie „Fridericus”.

Rommel zaplanował rozpoczęcie operacji „Wenecja” na koniec maja. Jej celem było oskrzydlenie linii Gazali, zdobycie Tobruku i marsz na Kair. Linia frontu opierała się o odległą o 50 mil na południe dawną turecką twierdzę Bir Hakeim i to tu Rommla zamierzał uderzyć z największą siłą. Włoska Dywizja Ariete miała zaatakować twierdzę, podczas gdy niemiecka 15. i 21. Dywizja Pancerna miały obejść Bir Hakeim, by uderzyć na tyły alantów. Rommel wiedział, że brytyjska 1. i 7. Dywizja Pancerna były trzymane w rezerwie i spodziewał się wielkiej bitwy pancernej na wschód od umocnień Gazali. Asem w rękawie była 90. Lekka Dywizja Afrykańska, którą zamierzał osobiście poprowadzić; dywizja miała jak najdalej obejść Bir Hakeim i unikając bitwy, ruszyć na tyły Brytyjczyków.

Przez cały ten czas Luftwaffe miała przeprowadzać naloty Sztukasami i ostrzeliwać z niskiej wysokości kolumny pancerne oraz stałe pozycje obronne przeciwnika. 26 maja na centralny odcinek frontu spadła potężna nawała artyleryjska wsparta atakami z powietrza. Miało to odwrócić uwagę Brytyjczyków. Ponadto niewielkie jednostki Afrikakorps uzupełniono dywizjami włoskimi, by dopełnić iluzji. Początkowo skutek ataku był porażający, a niemieckie uderzenie pancerne wbiło się 20 mil na północ – już za brytyjskimi liniami. Rommel dowodził Dywizją Afrykańską przez całą drogę do El Adem, miasta położonego jakieś 30 mil za linią frontu. Swoją cel osiągnął, obchodząc Brytyjczyków łukiem od południa i używając alianckich pól minowych do osłony swoich skrzydeł.

Od początku generalowie brytyjscy zawiedli, nie reagując w odpowiedni sposób. Defensywna mentalność w połączeniu z brakiem zdecydowania oraz dowódcy, którzy dowodzili z tyłów, dopełnili skali trudności. Również Rommel musiał zmierzyć się z własnymi problemami. Pod względem zaopatrzenia i logistyki jego sytuacja zawsze była trudna, wkrótce stała się jednak krytyczna. Do czasu zajęcia Tobruku wszystkie środki potrzebne do prowadzenia walki trzeba było sprowadzać drogą lądową z Benghazi i Trypolis.

Bir Hakeim, uparcie i odważnie bronione przez 1. Brygadę Wolnych Francuzów, nie poddało

się. Pozostawiało to ufortyfikowaną pozycję nieprzyjaciela na skrzydle Rommla, a tego nie można było zignorować. Na front dotarły też wyprodukowane w USA czołgi typu Grant, których działa kalibru 75 mm mogły przebić niemieckie pancerze z większej odległości niż armaty kalibru 57 mm, jakimi dysponowały jego własne czołgi. P-40E, zwany Kittyhawk, również wziął udział w walkach. Samolot był lepiej opancerzony i posiadał nieco ulepszony silnik Allison, który pozwalał na dodatkowe obciążenie maszyny. Prawdziwym udoskonaleniem było jednak 6 kaemów kalibru .50 cala zamontowanych w skrzydłach.

Również Hurricane'a poddano szeregowi ulepszeń i zmian, w wyniku czego został przystosowany przede wszystkim do pełnienia roli myśliwca bombardującego. Wariant Mk IIb posiadał dwa potężne działa kalibru 40 mm umieszczone w podwieszonych pod skrzydłami gondolach i okazał się zabójczy dla niemieckich czołgów. Firma Supermarine również wprowadziła do służby tropikalne wersje Spitfire'a Mk V, z pustynnym zestawem survivalowym oraz ulepszonym systemem chłodzenia.

Tak naprawdę nie spowolniło to jednak efektywności Luftwaffe. Mimo braku części zapasowych oraz ograniczonej ilości paliwa Niemcy wciąż kontrolowali przestworza w czasie walk o Gazalę. Późnym rankiem 3 czerwca Marseille, dowodzący teraz 3. Eskadrą, wystartował wraz z ośmioma Messerschmittami z zadaniem eskortowania Sztukasów atakujących Bir Hakeim. Broniąca się tam Brygada Wolnych Francuzów była osłaniana przez dziewięć Tomahawków z 5. Eskadry, w skład której wchodziło trzech asów lotniczych. Kiedy Sztukaszy odlatywały znad celu, uderzyły na nich południowoafrykańskie myśliwce, ich piloci nie widzieli jednak znajdujących się powyżej Messerschmittów Bf 109 eskorty. Marseille zanurkował w sam środek wrogiej formacji, rozbijając jej atak i rozprasząc alianckie samoloty. Jeden z P-40 zaczął wznosić się, wykonując manewr obronny. Marseille zestrzelił go krótką serią. Oddaliwszy się na kilka tysięcy stóp od kłębowiska walczących maszyn, przechylił swój myśliwiec na skrzydło i przyglądał się trwającej w dole walce. Południowoafrykańczycy zaczęli tworzyć obronny krąg skracający na prawo – nie ulega wątpliwości, że Jochen pokręcił lekko głową z niedowierzania. Natychmiast przewalili się na plecy, zanurkował i właściwie wszedł w krąg, zestrzeliwując drugiego Tomahawka. Ponieważ Bf 109 potrafił wykonać ciaśniejszy zakręt, aniżeli P-40, ściał nieco w kręgu, przyspieszył i ponownie wystrzelił serią. Manewr ten powtórzył dwukrotnie, zgłaszając zestrzelenie dwóch kolejnych Południowoafrykańczyków. W niespełna 11 minut strącił sześć myśliwców P-40, zużywając jedynie 12 pocisków kalibru 20 mm i mniej niż 1/3 zapasu amunicji do swoich kaemów.

Ustanowił nowy rekord Luftwaffe; wszyscy byli zdumieni. Jego przyjaciel, Ludwig Franzisket, powiedział: „Powinniście zobaczyć Jochena w walce, by naprawdę docenić jego talent. Nie mam pojęcia, jak mógł skutecznie strzelać z niemożliwego kąta, wychodzić z przeciągnięć oraz odnosić zwycięstwa lecąc na plecach, ale zawsze mu się to udawało”. Pod koniec dnia łączna liczba zestrzelonych przez niego samolotów wzrosła do 75, dzięki czemu do Krzyża Rycerskiego mógł dodać Liście Dębowe<sup>105</sup>).

---

105) Krzyż Rycerski był niemieckim odpowiednikiem amerykańskiego odznaczenia Medal of Honor bądź brytyjskiego Victoria Cross. Liście Dębowe oznaczały drugie odznaczenie, Miecze trzecie, a Diamenty – czwarte.

Dwa dni później brytyjska 8. Armia przystąpiła wreszcie do przeciwnatarcia, ale została zatrzymana przez silne niemieckie pozycje obronne. Rommel wciągnął Brytyjczyków w zasadzkę, pozorując załamanie swojego centrum, po czym uderzył na wschód i na północ. Jednostki pancerne poniosły straty sięgające niemal 80 procent. Wiele oddziałów piechoty zostało rozbitych i wziętych do niewoli. W rezultacie Bir Hakeim nie mogło się już obronić, Francuzi otrzymali rozkaz ewakuacji<sup>106</sup>). Na północy jednostki brytyjskie wycofały się aż do Tobruku, który skapitulował 21 czerwca.

---

106) Dzięki bardzo sprawnemu dowodzeniu Marie-Pierre'a Koeniga około 2700 z pierwotnie 3600 francuskich żołnierzy prześliznęło się nocą przez niemieckie linie, by dołączyć do Brytyjczyków.



*Brytyjski mechanik mocujący w Libii bombę do brzucha amerykańskiego samolotu P-40*

Czerwiec 1942 roku okazał się doniosłym miesiącem. Wehrmacht posuwał się do przodu w południowej Rosji, biorąc setki tysięcy jeńców i zbliżając się do Stalingradu. Na Pacyfiku roz-

poczęła się bitwa o Midway, która, jak się początkowo wydawało, powinna była zakończyć się oszalamiającym japońskim zwycięstwem nad amerykańską marynarką wojenną. Dla Hansa Marseillego oznaczało to opuszczenie Libii ze 101 zestrzeleniami na swoim koncie oraz powrót do Niemiec w celu odebrania z rąk samego Adolfa Hitlera Mieczu do Krzyża Rycerskiego – Marseille jako jeden z zaledwie 12 niemieckich oficerów otrzymał to odznaczenie.

Dziesięć dni później w czasie lunchu w Wilczym Szańcu we Wschodnich Prusach Goering zażywał młodego bohatera: „Wak więc macie teraz coś ponad sto zdobyczy?”. Chodziło mu o samoloty nieprzyjaciela, lecz Jochen, szczerze lub nie, odparł: „Herr Reichsmarschall, ma pan na myśli samoloty czy kobiety?”. Goering zaśmiał się tak mocno, że prawie się udławił.

Marseillego wysłano następnie w szybką trasę propagandową w szkołach, szpitalach i rozmaitych gremiach weteranów. Był uzdolnionym pianistą i na jednym z wielu przyjęć poproszono go o improwizowany recital dla Hitlera, Goeringa, Himmlera i pozostałego kierownictwa III Rzeszy. Marseille przez ponad godzinę uprzejmie grał utwory Chopina i Beethovena. Następnie z psotnym uśmiechem wykonał jazzowy kawalek Scotta Joplina – rodzaj muzyki osobiście zakazany przez samego Hitlera! Otrząsnąwszy się wreszcie ze szoku Führer wstał i wyszedł. Typowy Hans Marseille.

W drodze powrotnej do Libii zatrzymał się w Rzymie, by otrzymać włoskie odznaczenie z rąk Mussoliniego, który to podobno powiedział Marseillemu, by się ostrzygł. Po wyjeździe narzeczonej Jochena do domu, niemiecki pilot pozwolił sobie na przelotny romans z zamężną Włoszką, która najwyraźniej była jedną z siostrzenic Mussoliniego. Niemieckie Naczelne Dowództwo otrzymało telefon od kilku bardzo zaniepokojonych i rozgniewanych włoskich oficerów, ponieważ jednak Marseille’ego skierowano z powrotem na front, niewiele dało się już zrobić. W każdym razie pod koniec sierpnia udało mu się dotrzeć do Północnej Afryki, gdzie ponownie objął dowodzenie nad swoją eskadrą i dowiedział się, że w ciągu jego ośmiotygodniowej nieobecności Rommel posunął się 300 mil na wschód w głąb Egiptu. Alianci prowadzili liczne działania opóźniające, rozsądnie opuszczając pozycje w Mersa-Matruh, które nie nadawały się do obrony. Claude Auchinleck, brytyjski dowódca, postanowił cofnąć się do mało znanego skrzyżowania linii kolejowych, niecałe 60 mil od portu w Aleksandrii.

El Alamein było naturalnym przewężeniem między wybrzeżem a depresją Kattara położoną 40 mil na południe. Nie było innej drogi prowadzącej z zachodu do Egiptu. Alianci zbudowali tam trzy silnie umocnione pozycje obronne połączone polami minowymi i chronione przez dobrze okopane wojska. Dwie dywizje pancerne trzymano w rezerwie z osłoną powietrzną w postaci zreorganizowanych Sił Powietrznych Zachodniej Pustyni (WDAF). Poza skrzydłami bombowymi i zwiadowczymi w ich skład wchodziły też dwie grupy myśliwskie z 25 eskadrami. Na ich wyposażeniu znajdowały się Hurricane’y, Spitfire’y oraz trzy eskadry P-40F z amerykańskich sił powietrznych (USAAF).

Afrikakorps dotarł w to miejsce 30 czerwca i zaatakował wczesnym rankiem 1 lipca 1942 roku. Stosując klasyczne zasady wojny manewrowej dokonano przełamania linii frontu, co miało umożliwić wdarcie się na brytyjskie tyły. Niemiecka 90. Lekka Dywizja Afrykańska miała wykonać zwrot na północ i przeciąć drogę oraz linię kolejową między El Alamein a Aleksandrią, podczas gdy uderzenie pancerne miało odciąć brytyjski XIII Korpus w centrum. Ogień artyleryjski oraz ciężkie naloty RAF-u uniemożliwiły 90. Lekkij Dywizji osiągnięcie wybrzeża.

Przeprowadzano około 900 misji lotniczych dziennie, co kosztowało Niemców według niektórych szacunków utratę około 50 procent czołgów. Bitwa rozpadła się na szereg odizolowanych starć prowadzonych wzdłuż linii wzgórz, wyczerpując obie strony. Rommel, ze swoimi wciąż topniejącymi siłami, otrzymywał mniej niż 15 procent żądanego zaopatrzenia, okopał się i pozostał na pozycjach do końca sierpnia. Wiedział jednak, że musi działać szybko, gdyż przystąpienie Ameryki do wojny stawało się odczuwalne. Zwiększające się dostawy sprzętu i ludzi dla aliantów oznaczały, że kończył mu się czas; zbliżało się nieuniknione.

W połowie sierpnia Auchinlecka zastąpił generał broni Bernard Montgomery. Tym razem Brytyjczycy byli przygotowani. Niski, porywczy, próżny i nieprzyjemny, „Monty” walczył w I wojnie światowej, podczas której otrzymał od snajpera postrzał w płuco. Był też człowiekiem walecznym z natury, czyli dokładnie takim, jakiego zdeorientowana i zdemoralizowana 8. Armia potrzebowała w tym czasie. W odezwie wysłanej do jego ludzi czytamy: „Każdy musi być przepelniony żądzą zabijania Niemców, nawet duchowni – jednego w dniach roboczych, dwóch w niedziele”.

Podczas pełni księżyca 30 sierpnia Niemcy przedarli się przez pola minowe w słabo broniony obszar między Munassib a Himeimat. Plan Rommla zakładał skierowanie się potem na północ, na tyły aliantów, i ponowną próbę przecięcia drogi do Aleksandrii. „Lis Pustyni” sam jednak został wyprowadzony w pole, ponieważ zrobił to, czego dokładnie oczekiwał od niego Montgomery. Księżyc umożliwił RAF-owi przeprowadzenie nocnych nalotów – samoloty uderzyły w Niemców, gdy ci przechodzili przez przełęcz i Rommel stracił dwóch swoich dowódców (jeden zginął, drugi został ranny) – mimo to uparcie parł do przodu, a następnie zgodnie z planem skręcił na północ.

Kiedy Niemcy zbliżyli się do grzbietu Alam Halfa, Monty zastawił na nich pułapkę. W większości okopane czołgi wspierane przez artylerię i lotnictwo zatrzymały Afrikakorps. 31 sierpnia Marseille wzbił się w powietrze po raz pierwszy od czerwca i szybko zestrzelił dwa Hurricane’y, które zamierzały zaatakować 15. i 21. Dywizję Pancerną. Z powodu braku paliwa większość niemieckiej broni pancernej nie ruszała się zbyt tego dnia. Brytyjczycy też nie wykonywali żadnych ruchów, gdyż oszczędzali swoje czołgi na czas nadchodzącej kontrofensywy. Późnym popołudniem Jochen uwikłał się w walkę ze Spitfirem MkV i zestrzelił go tuż na wschód od Alam Halfa.

Następnego ranka o godzinie 7.56 wystartował wraz z 35 Messerschmittami Bf 109 należącymi do JG 27 i JG 53. Znowu eskortując Sztukasy, lecieli na wschód obok wzgórz Ruweisat w kierunku Alam Halfa. Pół godziny po starcie formacja Marseille napotkała 16 Hurricane’ów zmierzających na zachód i niewątpliwie kierujących się na czołgi Afrikakorpsu. Znajdując się kilka tysięcy stóp ponad nimi, przewalił się na plecy i ostro zszedł na dół. Po wykonaniu tego manewru jego maszyna również leciała na zachód, poniżej brytyjskich myśliwców, i szybko się wznosiła.

Zbliżając się do wrogich maszyn z dołu, od godziny szóstej, znajdował się w martwym polu. Otworzył ogień z bliskiej odległości. Kiedy jego cel zaczął spadać w płomieniach, puścił kolejną krótką serię i drugi z Hurricane’ów eksplodował. Pozostałe brytyjskie maszyny rozpięchły się, wijąc się w defensywnych manewrach, pozwalając Niemcom na wyszukiwanie swoich ofiar. Marseille przemknął przez niebo, wykonując ostre skręty, by zobaczyć, co działo się z tyłu i po-

nad nim. Były to modele Hurricane Mk IIc i na ten widok Marseille musiał się szeroko uśmiechnąć. Hurribomber, jak go nazywano, uzbrojony był w cztery 20-mm działka oraz bomby i stanowił śmiertelne zagrożenie dla celów naziemnych. Przeciw Bf 109 nie miał jednak szans.

– Seille, odbij na lewo, Indianin w dole na szóstej!

Marseille usłyszał wezwanie, szarpnął sterem, gwałtownie zmniejszył moc silnika i opuścił klapy. Pociągnął drążek do siebie, Messerschmitt zaczął trząść się wchodząc w skręt i prawie się zatrzymał. Nie mogąc zwolnić ani zestrzelić Bf 109, gdyż ten dosłownie zatrzymał się w powietrzu, Spitfire przeleciał obok niego, skręcając na skrzydło, by utrzymać szalonego Niemca w celowniku. Reagując natychmiastowo, Jochen podciągnął klapy, włączył pełną moc silnika i podciągnął dziób samolotu do góry. Geometria przestrzenna kątów wyprzedzenia, odległość i prędkość pojawiły się po prostu w jego umyśle – wycelowal więc i strzelił.

Spitfire przeleciał dokładnie przez tor pocisków. To był trzeci zestrzelony samolot tego ranka, i to w ciągu dziewięciu minut. Pięć minut później Marseille dopadł marudera i strącił kolejnego Spitfire'a na pustynię<sup>107</sup>). Kiedy wylądował w Quotaifiya, jego mechanicy stwierdzili, że Marseille zużył 18 pocisków do działka i mniej niż 250 nabojów do karabinów maszynowych. Godzinę później znów znalazł się w powietrzu, podążając na wschód w kierunku pola bitwy. Wyraźnie widać było kłęby czarnego dymu, które wraz z wysokością zwężyły się na kształt szarych palców. Widział żółto-pomarańczowe błyski, a po nich białe obłoki dymu, gdy czołgi zaczęły strzelać. Jego oczy dostrzegły ruch na całej powierzchni pustyni, na której manewrowały setki pojazdów, wzbijając pióropusze pyłu.

---

107) Hurricane'y Mk II pochodziły z 1. i 3. Eskadry SAAF, podczas gdy Spitfire'y Mk VC wchodziły w skład 92. Eskadry RAF-u.

Tym razem to osiem P-40-tek odłączyło się od bombowców, które osłaniały, by zaatakować niemieckie myśliwce. Nie mogąc wznieść się, by stawić czoła Messerschmittom, alianckie myśliwce utworzyły standardową, lecz ryzykowną formację obronną „kręgu”, którą tak kochali. Nie chcąc przelatywać na wprost luf sześciu kaemów kalibru .50 cala, Jochen poczekał, aż utworzony zostanie okrąg, po czym zanurkował w jego środek. Zestrzelił trzy P-40 w ciągu trzech minut, co doprowadziło do rozpadnięcia się całej formacji. Nurkując i wijąc się w ostrych skrętach, podczas których wirowała mu głowa, Marseille zestrzelił kolejnych pięć P-40 w ciągu siedmiu minut. Kiedy Messerschmitty zawracały do domu, Jochen miał na koncie osiem strąconych myśliwców w ciągu 10 minut. Oznaczało to, że łącznie tego dnia zestrzelił 12 samolotów przeciwnika, nie odnosząc żadnych uszkodzeń – a dzień jeszcze się nie skończył<sup>108</sup>).

---

108) P-40 należały do 2. Eskadry oraz do 5. Eskadry SAAF (Lotnictwa Południowoafrykańskiego).

Jego Geschwaderkommodore, Eduard Neumann, był jednym z pierwszych, którzy mu po-

gratulowali – rozkazał mu też przesiadzić kolejną misję. Mokry od potu, wypił przynajmniej galon wody, zjadł lunch i zapadł w sen, w jaki może zapaść tylko człowiek do reszty wyczerpany fizycznie, emocjonalnie i umysłowo. Szybko obudził się i doszedł do siebie, by wziąć udział w czwartej misji tego dnia, jaką przeprowadzało niemieckie skrzydło. Prowadząc swoje 11 myśliwców nad El Imayid, wpadł prosto na 15 Hurricane'ów. Nie martwiąc się, że wdaje się z nimi w walkę czołową, zapalił jeden, zanim samoloty się minęły, po czym wykonał to, co nazwano potem „pozbawionym szacunku skrętem wyprzedającym” (no-respect lead turn) – czyli rozpoczęcie manewru zanim minęło się przeciwnika, gdyż wie się, że nic nie może on na to poradzić. Messerschmitt Marseillego znalazł się teraz naprzeciw skrzydła kolejnego Hurricane'a – natychmiast więc przyspieszył i strącił go, strzelając z kąta odchylenia wynoszącego przynajmniej 90 stopni. Po następnym przelocie zestrzelił jeszcze jednego Hurricane'a, używając swojego starego triku z redukcją mocy silnika i klapami, aby zacieśnić promień skrzydła i strzelić. Pikuując w dół na pełnej mocy, Marseille ścigał kolejne dwa Hurricane'y i strącił je oba z bliskiej odległości. Była godzina 17.53 i zaledwie od sześciu minut brał udział w walce.

Hans-Joachim Marseille zestrzelił właśnie w ciągu jednego dnia 17 samolotów<sup>109</sup>). Wszystkie były myśliwcami, nie bombowcami, a ich piloci nie byli też słabo wyszkolonymi Rosjanami. Pochodzili z Wielkiej Brytanii i Południowej Afryki, a przynajmniej trzech z USA. Mimo że był naprawdę wyczerpany, został jeszcze wezwany do telefonu, by odebrać osobiste gratulacje od feldmarszałka Kesselringa i dowiedzieć się, że został nominowany do otrzymania Diamentów do swojego Krzyża Rycerskiego.

---

109) Jeden jedyny pilot miał pobić ten rekord: był nim inna Luftwaffe, Emil Lang, na froncie wschodnim w 1943 roku.

Następnego dnia Rommel wydał rozkaz odwrotu i Afrikakorps wycofał się na pozycje wyjściowe na południowy zachód od El Alamein. Bitwa pod Alam Halfa kosztowała aliantów 1800 zabitych i blisko 70 zniszczonych czołgów przy stratach Osi wynoszących 3 tysiące żołnierzy i 47 czołgów. Niemcy zostali jednak zatrzymani, a Rommel nigdy już nie podjął większej ofensywy w Północnej Afryce, Egipt i Kanał Sueski były więc bezpieczne.

Sam Hans Marseille był odpowiedzialny za ponad jedną trzecią spośród 68 straconych przez aliantów samolotów. Przez resztę miesiąca odbył jeszcze osiem kolejnych misji i w trakcie czterech z nich zestrzelił od czterech do sześciu myśliwców w ciągu każdego lotu bojowego. 7 września, kilka dni po niemieckim odwrocie, jego najlepszy przyjaciel, Hans-Arnold Stahlschmidt, został uznany za zaginionego i przypuszczalnie martwego. Jochen przestał pić i stał się jeszcze bardziej samotny, rzadko opuszczając swój namiot, jeżeli nie latał. Wyszedł jednak 16 września, by osobiście spotkać się z feldmarszałkiem Erwinem Rommlem.

Uzyskawszy awans, 22-letni Marseille był najmłodszym Hauptmannem (kapitanem) w niemieckim lotnictwie. Z Rommlem rozmawiał o wojnie, o tym, że prawdopodobnie nigdy jej nie wygrają, po tym jak przystąpiła do niej Ameryka. Marseille wyraził swoją opinię, iż naziści byli śmieszni i że wziętych do niewoli pilotów powinno się traktować z honorami. „Lis Pustyni” zgodził się i powiedział, że wszyscy byli ludźmi, a oni sami powinni kierować się poczuciem honoru.

Wydaje się, że te dwie pokrewne osobowości, dwóch dżentelmenów i wojowników, spędziło kilka przyjemnych chwil w swoim towarzystwie. Rommel odważnie walczył jeszcze przez kilka lat w Afryce, we Włoszech i we Francji, zanim zginął z własnej ręki. Hansa Marseille'a czekał inny los.

Startując późnym rankiem 30 września 1942 roku, skierował się na wschód na El Imayid w celu przechwycenia brytyjskich myśliwców wykrytych w okolicy. Nie mogąc ich dogonić, Niemcy skręcili z powrotem na zachód. O godzinie 11.30 Marseille zakomunikował przez radio, że ma problemy z silnikiem. Para wydobywała się z jego samolotu, a w kabinie pojawił się dym. Pozostałe samoloty z jego klucza zbliżyły się do niego i naprowadzały na niemieckie linie, które przekroczyli jakieś sześć minut później. Sapiąc, powiedział jeszcze przez radio: „Muszę teraz wyskoczyć... Nie wytrzymuję...”.

Były to ostatnie słowa, jakie usłyszano z jego ust.

Kilka minut później, na wysokości poniżej 2 tysięcy stóp, jego skrzydłowy widział, jak otwiera się osłona kabiny, a potem odskakuje. Uszkodzony Bf 109 lekko pociągnął do góry, po czym obrócił się na plecy. Marseille wypadł na zewnątrz przez gęste kłęby dymu.

Spadochron się nie otworzył. Marseille spadł na pustynię, ginąc w ostatni środowy poranek września. 115. Pułk Grenadierów Pancernych znajdował się tego dnia na południe od Sidi Rahman i pułkowy lekarz był świadkiem tego zdarzenia. Stwierdził później: „Pilot leżał na brzuchu, jakby spał. Ręce były skryte pod ciałem. Kiedy zbliżyłem się, zobaczyłem kałużę krwi z boku rozbitej czaszki; mózg był odsłonięty. Obróciłem martwego pilota na plecy, otworzyłem zamek błyskawiczny kurtki lotniczej, zobaczyłem Krzyż Rycerski z Liśćmi Dębowymi i Mieczami (Marseille nigdy osobiście nie otrzymał Diamentów) i natychmiast wiedziałem, że to on”.

Lekarz zauważył też straszliwą ranę ciętą powyżej biodra i biegnącą przez pierś. Mogła być spowodowana tylko uderzeniem o statecznik poziomy. To zabiło Jochena albo doprowadziło to do utraty przytomności. Stwierdzono później, że reduktor prędkości rozpadł się, przecinając przewód hydrauliczny, co spowodowało powracanie cieczy do silnika. Wytworzyło to intensywne gorąco i dym, które zmusiły Marseille'a do wyskoczenia.

Przybyli jego przyjaciele i zabrali ciało. Wystawili go w namiocie i pożegnali się z nim na swój własny sposób. Następnego dnia zabrano go na niemiecki cmentarz w Dernie, gdzie został pochowany<sup>110</sup>. Znamienne, że Marseille zginął na tej samej pustyni, na którą posłał tylu innych lotników, i że tu też pozostał.

---

<sup>110</sup>) Jego szczątki zostały później przeniesione do Memorial Gardens (Ogrody pamięci) w Tobruku. Na grobie umieszczono epitafum składające się z jednego słowa: „Niepokonany”.

Hans-Joachim Marseille był nonkonformistą w państwie policyjnym i nie zgadzał się na rezygnację ze swojej indywidualności. Był człowiekiem, który sprzeciwiał się osobiście wszystkiemu, co reprezentowali sobą naziści, a mimo to pozostał jednym z największych niemieckich wojowników – warto podkreślić to rozróżnienie. Większość pilotów myśliwskich uznawała, że walczyli za swoje domy, swoje rodziny i swoich kolegów. Pod tym względem Jochen nie był wy-



jątkiem. Walczył dla Niemiec, ale nie dla narodowego socjalizmu i Hitlera – był niezwykle groźnym pilotem, który nigdy nie zatracił swego człowieczeństwa.

Jego wyjątkowość polegała na tym, że odbył 482 misje bojowe, odnosząc w nich 158 uznanych zwycięstw. Wszystkie zestrzelone maszyny, poza czterema, były myśliwcami, a pilotowali je zachodni lotnicy. Erich Hartmann, największy as wszech czasów, oraz Adolf Galland uznawali Marseillego za najlepszego w swoim gronie. Był nadzwyczaj uzdolnionym pilotem, człowiekiem o bardzo złożonej osobowości i prawdziwie walecznym – to najlepsze słowo na opisanie tego wyjątkowego władcy przestworzy.

Świat poszarzał bez niego.

– POCIĄGNIJ!

– Z powrotem... Trochę bardziej... Trochę bardziej...

Stopy i ręce ruszały się prawie samodzielnie. Nacisnął na pedały steru i pociągnął do siebie drążek sterowy, by utrzymać myśliwiec Jak-1 w centralnym okienku owiewki. Był to stary trick: weź cel w okno, a potem... Tam!

Sowiecki myśliwiec chwiał się do tyłu i do przodu, tracąc prędkość. Nadgarstek poruszał się, a usta niemieckiego pilota otworzyły się lekko w przyspieszonym oddechu, gdy przysadziste, grube skrzydła wypełniły celownik REVI. Ignorując dyndającą maskę tlenową, spojrział na niewyraźny, świecący się na pomarańczowo okrąg na szybie celownika. Nieświadomie wstrzymując oddech, pilot mocno nacisnął przycisk ognia umieszczony na drążku sterowniczym.

– Dwa... Trzy...

Bf 109G, zwany Gustawem, zatrząsnął się, kiedy 96 pocisków kalibru 13 mm opuściło jego skrzydło. W chwili gdy pilot uniósł prawy kiuk, Jak przesunął się w bok, a Niemiec zobaczył, jak jego pociski przechodzą za wysoko obok ciemnozielonego myśliwca.

– Scheiße!

Natychmiast skorygował ogień, patrzył przez chwilę, planując swoją następną serię, po czym strzelił ponownie. Kawałki drewna odpadały od Jaka, gdy pociski jego kaemów trafiły w skrzydło i część ogona. Rosjanin starał się skrócić, ale przynajmniej część sterów jego samolotu została uszkodzona. Dokładnie ustawiając przepustnicę, by utrzymać odpowiednią odległość, Erwin Meier uśmiechnął się szeroko i strzelił ponownie, tym razem z Motorkanone. Strzelając przez piastę śmigła, działko wstrząsnęło całym samolotem. Miało mniejszą szybkostrzelność niż kaemy MG 131 i potrafiło wystrzelić tylko około 50 pocisków w ciągu takiej samej trzysekundowej serii. 20-mm pociski wyrządzały jednak straszliwe uszkodzenia, jeżeli trafiały. Eksperci Luftwaffe, tacy jak Meier, zasadniczo wprawdzie używali kaemów do namierzenia i uszkodzenia celu, a potem wykańczali je działkiem, tak jak czynił to teraz.

Pociski działka, mające wielkość mniej więcej kobiecego przedramienia, niemal zniszczyły usterzenie Jaka. „Teraz nie potrwa to już długo...”.

Nagle rzuciło Gustawem na bok, jakby samolot został potężnie kopnięty. Natychmiast zareagował – przestał strzelać i szarpnął drążkiem na lewo, jednocześnie używając pedałów sterujących. Kopanie ustało i obrócił się na bok, by spojrzeć do tyłu przez ogon.

Kolejny Jak!

Klnąc po raz kolejny, Meier przewrócił swój myśliwiec i zawrócił, próbując zrzucić Rosjanina

z ogona. Popełnił wcześniej kardynalny błąd i nadmiernie skupił się na swoim celu. W walce powietrznej najczęściej padało się ofiarą niedostrzeżonego w porę zagrożenia. „Nie tym razem, Rosjaninie”, pomyślał, kręcąc gwałtownie głową wokół, by zobaczyć, jak wrogi myśliwiec przeleciał obok niego – podobnie jak każdy do tej pory.

Tak się jednak nie stało.

„Scheiße... Cholera!”. Ciągle tam jeszcze był, wisząc mu na ogonie. Akurat wtedy Erwin Meier, niemiecki as mający na swoim koncie 11 zwycięstw, poczuł, że wysycha mu w gardle, rytm serca przyspiesza, a nieznanne uczucie strachu uderza z wnętrza. O pierwszym Jaku kompletnie zapomniał, gdyż walczył teraz o życie. Widział, jak mija poniżej Wołgę i wiedział, że znajduje na wschód od wielkiej rzeki biegnącej za Stalingradem – czyli po złej stronie. Zdecydowanie po złej stronie!

Meier musiał uciekać.

Ale nie mógł.

Wzdrygnął się, schowany za opancerzoną płytą, gdy coraz więcej pocisków zaczęło bić w Messerschmitta. Straszne, narastające brzęczenie wypełniło jego uszy, ale nawet w trakcie kolejnego gwałtownego manewru niemiecki pilot zdołał rzucić okiem na tachometr i wskaźnik ciśnienia oleju. Daimler-Benz robił wspaniałe silniki i chociaż duży DB 605 V-12 był najlepszym, to jednak nie mógł przetrwać dziurawienia rosyjskim działkiem SzWAK. Silnik pracował teraz nierównomiernie, a Meier nic już przed sobą nie widział z powodu dymu, który szybko wypełnił jego kabinę.

Gwałtownie zamykając przepustnicę, po omacku znalazł dźwignię natychmiastowego wyłączenia silnika przy lewej wrzędze i pociągnął. Przynajmniej nie wybuchnie. Przynajmniej miał taką nadzieję. Układ sterowania wciąż reagował, spróbował więc skrócić na zachód, silnik odmówił jednak posłuszeństwa. Gorzki dym wypełnił jego płuca. Zaczął kaszleć i łzawić. Chwytając za czerwony uchwyt awaryjnego zrzutu przy lewej krawędzi burty, odrzucił pokrywę kabiny. Mrugając straszliwie na skutek podmuchów lodowatego wiatru, zdołał odpiąć pasy. Gustav palił się, gdy Meier obrócił maszynę na lewe skrzydło i wypadł z kabiny.

Oboma sowieckimi pilotami były kobiety, o czym Erwin Meier nie wiedział. Jak, którego prawie zestrzelił, był pilotowany przez Raisę Bielajewę, należącą przed wojną do zespołu akrobatyki lotniczej. Pilota drugiego Jaka miał spotkać jeszcze tego samego dnia.

Po wylądowaniu na wschód od Wołgi Niemiec nie miał żadnych szans na ucieczkę i został wzięty do niewoli. Poprosił o spotkanie z pilotem, który go zestrzelił, a ponieważ byli dość blisko bazy lotniczej Jaków w miejscowości Wjerchnaja Achtuba, jego strażnicy wyrazili na to zgodę. Ku jego zaskoczeniu i konsternacji, lotnikiem tym była drobna kobieta o szarych oczach, która zaczęła opisywać przed zebranymi pilotami, jak zestrzeliła jego Messerschmitta.



*Lilia Litwiak, pierwsza kobieta na świecie, która została asem myśliwskim. Stawę zyskała w czasie obrony Stalingradu*

Kobieta była piękna.

Lidia Władimirowna „Lilia” Litwiak liczyła sobie dopiero 20 lat tego jesiennoego dnia na niebie nad Stalingradem. Urodziła się w Moskwie i wychowywała w czasie niebezpiecznej i burzliwej wojny domowej, która toczyła się w Rosji po I wojnie światowej. W 1922 roku, kiedy miała rok, bolszewicy stali się komunistami i utworzyli Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich (ZSRR). Mimo iluzji, jakoby nowy twór był dla robotników rajem, rządzonym przez proletariat, kraj w rzeczywistości kontrolowali zawodowi rewolucjoniści, którzy właściwie nigdy nie przepracowali jednego dnia w swoim życiu. Z wyjątkiem Lenina prominentni liderzy nie byli nawet etnicznymi Rosjanami. Leon Trocki, właściwie Lew Bronstein, był ukraińskim Żydem. Feliks Dzierżyński Polakiem, który miał stać się napawającą lękiem tajną policję Czeka. Józef Stalin, człowiek, który miał stać się uosobieniem i symbolem Związku Radzieckiego, był Gruzinem. Kiedy Lidia skończyła szósty rok życia, Stalin wydalil z kraju lub zabił swoich konkurentów i stał się absolutnym władcą Związku Sowieckiego. Urodzony jako Josif Dżugaszwili, zruszczył nazwisko na Stalin, oznaczające tyle, co „ze stali”. Był w zasadzie bandytą bez zawodu i uzdolnień, okazał się jednak znakomitym spiskowcem i politykiem. Stalin, bezwzględny i uparty, nie miał wiele szacunku dla życia zwykłych ludzi, znajdujących się pod jego władzą. W 1928 roku ogłosił swój gospodarczy plan pięcioletni, który dzięki industrializacji, jak uważał,

miał wynieść jego imperium na należne mu miejsce w świecie. Z pewnością jakieś reformy były konieczne; wiele rosyjskich rodzin żyło ściśniętych w mieszkania o powierzchni 30 metrów kwadratowych w nowo utworzonych „miastach robotniczych”. Wskaźnik umiejętności czytania i pisania spadł do około 25 procent, chleb był racjonowany, a produkcja fabryk wynosiła 10 procent poziomu przedwojennego<sup>111</sup>). Tyle jeśli mowa o raju.

---

111) Wskaźnik ten wynosił w USA w tym czasie 94 procent.

Wydajność produkcji rolniczej zmalała do tego stopnia, że pojawił się głód, dodając kolejne 10 milionów ofiar do 9 milionów istnień ludzkich straconych w latach 1914–1922. Własność ziemską państwo odebrało szlachcie, a miliony chłopów było teraz bezdomnymi. Większość udała się do dużych miast, rozpaczliwie poszukując pracy. Nagle okazało się, że Plan Pięcioletni może zostać urzeczywistniony. Pierwszym zadaniem była konsolidacja wszystkich zasobów pod kontrolą państwa. Gospodarstwa rolne zostały skolektywizowane lub były bezpośrednio prowadzone przez państwo. Wszystkie przedsiębiorstwa zostały znacjonalizowane, a klasa średnia, taka jak była, została zniszczona. Prywatne przedsiębiorstwa przestały istnieć, a wraz z nimi większość form niezależnego myślenia i możliwość dokonywania wyborów. Działanie to było celowe, Związek Radziecki mógł bowiem mieć tylko jeden symbol i nie była nim monarchia, szlachta, wolne mieszczaństwo czy też cerkiew. Był nim Józef Stalin.

Lilia zrobiła to, co trzeba. Jako dziecko została małą „październiczką”, a jako nastolatka wstąpiła do Związku Komunistycznej Młodzieży (Komsomoł). W wieku 14 lat zaczęła wólczyć się wokół moskiewskiego klubu lotniczego, a w wieku 15 lat wykonała swój pierwszy samodzielny lot na dwupłatowcu U-2. Legendy kobiecego lotnictwa trafiały na czołówki gazet na całym świecie. W latach trzydziestych XX w. Amy Johnson była pierwszą kobietą, która samodzielnie przeleciała z Anglii do Australii, wykonując lot na dystansie 11 tysięcy mil w samolocie Gipsy Moth. Rok później została pierwszym pilotem, który przeleciał z Londynu do Moskwy w ciągu jednego dnia.

20 maja 1932 roku Amelia Earhart wystartowała z Harbour Grace w Nowej Funlandii, by niespełna 15 godzin później wylądować w Derry w Irlandii i stać się pierwszą kobietą, która samotnie pokonała Atlantyk. W 1938 roku trzy kobiety z ZSRR, Walentina Grizodubowa, Marina Raskowa i Polina Osipenko, odbyły lot na dystansie 1500 mil z Sewastopola na Krymie do Archangielska na wybrzeżu Morza Białego. Dwa miesiące później, we wrześniu, ta sama trójka stała się bohaterkami narodowymi, pokonując samolotem rekordową odległość 4 tysięcy mil<sup>112</sup>).

---

112) Planowały lecieć z Moskwy do Komsomolska położonego nad Oceanem Spokojnym, jednak po drodze wodowały. Uratowano je wszystkie i odznaczono jako Bohaterki Związku Radzieckiego.

Stalin, który rzadko interesował się kobietami, wykazywał znaczące zainteresowanie Mari-

ną Raskową. Zasiadł obok niej na uroczystym bankiecie z okazji odbytego lotu, a potem obydwój pozostali w kontakcie. Raskowa była przepiękną, charyzmatyczną kobietą, którą kształcono na śpiewaczkę operową, zatem zwrócenie na nią uwagi przez Stalina nie tak trudno zrozumieć. Widywano ją często w jego służbowym samochodzie czy też na jego dachy poza Moskwą. Niezależnie od tego, czy nawiązały ze sobą relacje seksualne czy też nie, utrzymali bliską przyjaźń, która miała zmienić życie wielu osób – w tym Lili Litwiakowej.

Wczesne lata trzydzieste XX w. cechowały się bezprecedensowym wzrostem potencjału wojskowego ZSRR oraz jego możliwości. Stalin zrozumiał w końcu, że jeżeli Związek Radziecki ma stać się potęgą światową, co mu przyświecało, to istniejąca armia robotników i chłopów musi zostać zmodernizowana. Zniesiono zatem absurdalną praktykę demokratycznie wybieranych „oficerów”, założono ponownie szkoły wojskowe i poprawiono znacznie poziom szkolenia. Zakupiono nowoczesne projekty sprzętu wojskowego, m.in. bezpośrednio od Waltera Christiego, słynnego amerykańskiego wynalazcy. Stały się one podstawą do opracowania podstawowego czołgu bojowego Armii Czerwonej, T-34. Siły powietrzne ZSRR posiadały ponad 15 tysięcy bardzo doświadczonych pilotów i tak, jak zrobiły to Niemcy, używały Hiszpanii jako terenu ćwiczebnego dla ulepszenia swoich konstrukcji myśliwskich.

Zdeterminowany, by skonsolidować swoją władzę, Stalin od dawna przeprowadzał czystki polityczne. Począwszy od 1937 roku zaczął wprowadzać komisarzy politycznych do jednostek wojskowych. Komisarze będący zasadniczo działaczami partyjnymi mieli wyższy status, aniżeli oficerowie dowodzący jednostkami, i mogli zawetować każdą decyzję, jaką podjęto. Podlegali też innej hierarchii dowodzenia, niezależnej od Armii Czerwonej, a ich oceny mogły okazać się – i okazywały – fatalne dla wielu zawodowych oficerów.

Armia Czerwona straciła na skutek paranoi Stalina 13 z 15 dowódców armii, 88 procent dowódców korpusów i ponad 80 procent dowódców dywizji. Blisko 36 tysięcy oficerów zostało usuniętych z wojska lub straconych, w tym 90 procent generałów i ponad 80 procent pułkowników. Siły powietrzne zostały szczególnie mocno dotknięte czystkami, tracąc około 6 tysięcy doświadczonych oficerów i większość najlepszych projektantów samolotów. Konstrukcje Andrieja Tupolewa ustanowiły ponad 78 rekordów świata, ale on sam został aresztowany za zdradę i zmuszony do projektowania w celi więziennej. Rezultaty nie były zaskakujące. Upadało morale, szkolenie stawało się często kwestią czysto formalną, a sprzęt się starzał. Niemniej jednak w 1941 roku wojsko sowieckie mogło wciąż wystawić około 6 milionów ludzi i ponad 200 dywizji. Prawie 3,3 miliona żołnierzy tworzyło 132 dywizje rozlokowane wzdłuż granicy z Niemcami. Siły powietrzne podzielono na Wojenno-Wozdusznyje Siły (Wojenno-Wozdusznyje Siły, WWS), czyli wojskowe siły powietrzne Związku Radzieckiego i wojska Protiwowozdusznoj Oborony (PWO), odpowiedzialne za obronę powietrzną kraju. Mimo że WWS miały się rozrosnąć, w połowie 1941 roku niemal jedną czwartą ich jednostek stanowiły eskadry istniejące tylko na papierze, a większość z 11 tysięcy samolotów znajdujących się w jednostkach linowych była beznadziejnie przestarzała. Około 2 tysięcy nowoczesnych samolotów, takich jak Jak-1, MiG-3 i LaGG-3, zostało już wyprodukowanych, ale dopiero musiały zostać przyjęte i dostarczone w znacznych ilościach do eskadr frontowych.

Pułk lotniczy stanowił podstawowy element struktury WWS. Podobnie jak skrzydło RAF-u składał się z trzech eskadr, z których każda składała się z trzech kluczy, każdy po trzy samolo-

ty. Konceptje zmieniały się oczywiście, w 1943 roku Sowieci zrezygnowali z kluczy składających się z trzech maszyn i latali w formacji składającej się z czterech samolotów, jak wszyscy inni.

Nawet jeżeli samoloty były dostępne, to kto miał nimi latać? Czystka pochłonęła większość doświadczonych w boju pilotów i oficerów wyższej rangi. Szkolenie było niespójne. Piloci w Ki-jowskim Specjalnym Okręgu Wojskowym wylatywali średnio 4 godziny w pierwszym kwartale 1941 roku. Nie było to czymś wyjątkowym – w Zachodnim Specjalnym Okręgu Wojskowym na pilota przypadały średnio tylko trzy godziny lotu w miesiącu.

Wielu zdeklarowanych nazistów traktowało niemiecką inwazję na Rosję jako sprawę słuszną i uzasadnioną – jako starcie zachodniej cywilizacji z bezbożnymi azjatyckimi komunistami. Inni postrzegali ją jako okazję do zdobycia Lebensraumu, „przestrzeni życiowej” – ziemi, terenów rolnych i zasobów, które naród niemiecki miał prawo zagarnąć. Jeszcze inni po prostu walczyli z kimkolwiek im kazano. Niezależnie od tego Hitler nie pozostawił żadnych wątpliwości co do swoich odczuć w przemówieniu wygłoszonym 30 marca do niemieckich generałów:

*Wojny z Rosją nie będzie można prowadzić po rycersku; będzie to walka ideologii i różnic rasowych i trzeba będzie ją prowadzić z bezprecedensową, bezlitosną i nieugiętą surowością. Niemieccy żołnierze winni złamania prawa międzynarodowego zostaną usprawiedliwieni. Rosja nie uczestniczyła w Konwencji Haskiej, dlatego też nie posiada żadnych praw z niej wynikających.*

Jeszcze przed świtem 22 czerwca 1941 roku Lilia Litwiak była beztronską studentką geologii w Moskwie. Nagle setki mil na zachód niebo nad sowiecką granicą rozświetliło się rozbłyskami z 42 tysięcy dział i moździerzy. Podczas gdy samoloty mknęły nad głowami, a 3400 czołgów z klekotem gąsienic ruszyło do przodu, 3,8 miliona żołnierzy w trzech niemieckich grupach armii przystąpiło do Blitzkriegu na wschodzie. Ponad 90 dywizji piechoty oraz dywizji zmotoryzowanych, 17 dywizji pancernych i około 3200 samolotów bojowych uderzyło w Armię Czerwoną wzdłuż całego frontu o długości 1800 mil, rozciągającego się od Bałtyku po Morze Czarne.

Grupa Armii Centrum z 51 dywizjami i II Flotą Powietrzną miała wjechać prosto w serce Związku Sowieckiego i kierować się na Moskwę. Grupa Armii Północ z 20 dywizjami oraz I Flotą Powietrzną miała zdobyć Leningrad. Natomiast Grupa Armii Południe z 40 dywizjami oraz IV Flotą Powietrzną miała przetoczyć się przez Ukrainę, zdobywając niezbędne tereny rolne, a potem ruszyć na wschód w kierunku Wołgi.

Kiedy Niemcy najechali Rosję, Stalin zastygł. Początkowo nie robił nic, przekonany, że ataki to potyczki mające go sprowokować. Linie łączności milczały lub zostały przerwane, w związku z czym jakiegokolwiek informacje, które docierały do Moskwy, były prawdopodobnie złe. Nadmiernie scentralizowany system, na którego stworzenie nalegał sam Stalin, nie funkcjonował bez odgórnych wytycznych, których teraz zabrakło. W efekcie powstał chaos.

Istniało zaledwie kilkanaście lotnisk w promieniu 25 mil od zachodniej granicy, których można było użyć do wsparcia powietrznego, ale na wielu z nich brakowało amunicji, paliwa czy też dział przeciwlotniczych. Ponad 40 baz znajdowało się na różnych etapach budowy i, co zaskakujące, nie postawiono ich w stan pełnego alarmu bojowego. Zakrojony na szeroką skalę niemiecki wywiad fotograficzny wykazał te braki, a miazdzące uderzenia zadane podczas początkowej fazy nalotów w pełni je wykorzystaly.

Fale niemieckich nalotów zostały starannie zaplanowane; do uderzenia na ponad 60 sowieckich lotnisk wykorzystano 800 bombowców i 500 myśliwców. Wcześniej wydano wprawdzie ostrzeżenia, sowieckie wojska miały zostać postawione w stan gotowości bojowej, miano zastosować zaciemnienie, a samoloty należało rozproszyć – rozkazy nie były jednak wykonywane skutecznie. I tak setki rosyjskich samolotów ustawionych w równych rzędach zaskoczono na ziemi i natychmiast zniszczono. Straty poniesione pierwszego dnia wojny wyniosły w przybliżeniu 1200 sowieckich samolotów wobec 63 zestrzelonych niemieckich maszyn. Pod koniec drugiego dnia sięgnęły one 3922 utraconych maszyn po stronie sił powietrznych ZSRR, straty Luftwaffe wzrosły do 78 samolotów.

Walki na ziemi przebiegały równie jednostronnie. Armia Czerwona cofała się niemal wszędzie, a Niemcy do pierwszego tygodnia lipca posunęli się do przodu o 350 mil. Dziennie pokonywano średnio 15 mil, ale jednostki piechoty, w których każdy żołnierz niósł 25 kilogramów ekwipunku, broni i zaopatrzenia, znajdowały się daleko za czołgami – w niektórych przypadkach o kilkaset mil. Niesamowita była sama wielkość terytorium wroga, co czyniło logistykę istnym koszmarem. Pomimo rosnących problemów Wehrmacht przetoczył się przez Litwę i Łotwę, a następnie okrążył istotny ze strategicznego punktu widzenia Mińsk, który poddał się 9 lipca. Następnego dnia Grupa Armii Północ zaatakowała Leningrad, dwa dni później została jednak zatrzymana na pasie obronnym wzdłuż rzeki Ługa. sowieckie kontrataki zatrzymały również Grupę Armii Południe w rejonie Kijowa i Odessy. Miesiąc po rozpoczęciu wojny z Rosją Hitler zmienił strategię i uczynił Leningrad priorytetem ze względu na jego psychologiczne i przemysłowe znaczenie. 3. Dywizja Pancerna Generalobersta Hermanna Hotha i 2. Dywizja Pancerna Guderiana zostały wyodrębnione z Grupy Armii Południe, która kontynuowała natarcie na Moskwę. Guderian miał zostać wysłany na południe na Bagna Prypeckie i Kijów, podczas gdy Hoth miał skierować się na północ na Leningrad. W tym czasie większość niemieckich jednostek zmechanizowanych dysponowała połową swoich pierwotnych stanów, a dowódcy połowy Wehrmachtu wiedzieli, że czas gra na ich niekorzyść. Podobnie jak w czasie bitwy o Anglię, doszło do 19-dniowego opóźnienia, w czasie którego Hitler zmieniał zdanie, wydawał sprzeczne wytyczne i ustalał nowe priorytety.

Pomimo strat sięgających w tym czasie 2 milionów żołnierzy, Sowietci trzymali się jakoś i, korzystając z niezdecydowania Hitlera gdzie tylko mogli, zaczęli przechodzić do lokalnych kontrataków. 8 sierpnia ponad 125 bombowców He 111 oraz Ju 88 zaatakowało po raz pierwszy Moskwę, zrzucając 104 tony bomb oraz około 50 tysięcy bomb zapalających na stolicę ZSRR. Szesnastego sierpnia Stalin wydał niesławny rozkaz nr 270, stanowiący, że każdy rosyjski żołnierz, który się podda lub zostanie wzięty do niewoli, będzie uznany za dezertera winnego zdrady<sup>113</sup>). Pod koniec miesiąca Niemcy przecięli linię kolejową Leningrad–Moskwa, a front się wyrównał, za wyjątkiem sowieckiego zgrupowania wokół Kijowa. W tym czasie Lilia i tacy jak ona zostali oddelegowani do typowych prac przewidzianych dla kobiet w ramach sowieckiego systemu. Ponad 60 procent lekarzy w ZSRR było kobietami, podobnie niemal połowa robotników fabryk.

---

113) Około 1,5 mln byłych sowieckich jeńców wojennych trafiło do obozów „filtracyjnych” po powrocie do kraju w wyniku poddania się lub wzięcia do niewoli.

Mimo uporczywej obrony Sowietów wciąż się cofali. Zdumiewającym wyczynem pod względem logistyki było zdemontowanie linii produkcyjnych w prawie 1500 fabrykach i przetransportowanie ich, nie zawsze w uporządkowany sposób, z zagrożonych obszarów za Ural. Eszelony transportujące miliony ludzi na zachód do walki powracały na wschód wypełnione wyposażeniem całych hut, zakładów elektrotechnicznych i fabryk chemicznych, co umożliwiła rozległa sieć kolejowa. Za Uralem wyrastały całe miasta, takie jak Tankograd, których celem była produkcja amunicji, samolotów i czołgów. Szacuje się, że 80 procent sowieckiego przemysłu zostało przeniesione w ten sposób z zagrożonych terenów.



Niemieckie myśliwce atakują rosyjską kolumnę (Muzeum Sił Powietrznych)

Zdając sobie sprawę z tego, że kończył im się czas, Niemcy uporczywie kontynuowali ofensywę. Kijowskie wyrzucenie frontu zmniejszało swój obszar, a 16 września trzy sowieckie armie zostały tam otoczone i odcięte. Pod koniec miesiąca pięć armii sowieckich, czyli około 50 dywizji, zostało zniszczonych (w kotle kijowskim, TN), a do niewoli wzięto ponad 600 tysięcy żołnierzy – była to największa w dziejach liczba jeńców wziętych jednorazowo do niewoli. Kiedy



Wehrmacht zbliżał się do Moskwy, 3 miliony rosyjskich żołnierzy znajdowało się już w ich niewoli. Leningrad był oblegany, a Sewastopol został odcięty. Lilia Litwiak dołączyła do setek tysięcy moskwiaków kopiących okopy.

Na przełomie września i października zdobycie Moskwy stało się dla Hitlera kolejną obsesją. Czuł – i wielu oficerów sztabu generalnego się z nim zgadzało – że jeżeli miasto padnie, to wówczas załamię się również cały Związek Radziecki. Tak było w przypadku Francuzów, czemu nie miałyby się powtórzyć w przypadku Rosjan? Była to kolejna poważna pomyłka – podobna do tej, wedle której sterroryzowanie nalotami bombowymi Londynu rok wcześniej miało złamać morale Brytyjczyków. Operacja o kryptonimie „Tajfun”, czyli natarcie na Moskwę, rozpoczęła się 2 października. Dowodził nią feldmarszałek Fedor von Bock, weteran z okresu Wielkiej Wojny i dowódca w czasie kampanii w Polsce i we Francji.

Von Bock, pruski arystokrata mówiący po francusku, po rosyjsku i niezłe po angielsku, miał do swojej dyspozycji Grupę Armii Centrum. Dysponując trzema grupami pancernymi i trzema armiami ogólnowojskowymi oraz mniej więcej 550 samolotami bojowymi, wchodzącymi w skład II Floty Powietrznej, planował manewr dwustronnego okrążenia w celu odcięcia i otoczenia miasta.

Jednak w ciągu 10-tygodniowych walk toczonych na przestrzeni 400 mil jego wojska poniosły straty w wysokości pół miliona ludzi. Pozostali jego żołnierze byli brudni, zawszeni i powoli zamarzali. Gazety, rozkazy operacyjne i wszelkiego rodzaju papiery, które można było dostać, były upychane pod mundury w żalosznej próbie utrzymania ciepła. Powodem tego stanu rzeczy był zakaz generała Alfreda Jodla, dowódcy operacyjnego Oberkommando der Wehrmacht (Naczelne Dowództwo Wehrmachtu, OKW), wydawania wojsku odzieży zimowej, gdyż kłóciło się to z jego zapewnieniami o podbiciu Związku Radzieckiego przed nastaniem zimy. Wagony z zaopatrzeniem dawno się już zepsuły i zostały zastąpione rosyjskimi wozami ciągniętymi przez konie. Zmarznięci, chorzy, borykający się z brakiem zaopatrzenia Niemcy mimo to wciąż atakowali.

Jednak 6 października zaczął padać śnieg, doświadczył tego Napoleon 129 lat wcześniej. Rapsputica (czas bezdroży) musiała nadejść. Kiedy śnieg stopniał, utwardzona mrozem ziemia na terenach rolniczych, tak idealna dla poruszania się czołgów, zmieniła się w błotniste, głębokie na metr trzęsawiska, które nie miały stwardnieć aż do nastania mrozów. Niskie chmury i słaba widoczność sprawiały, że wsparcie lotnicze stawało się problematyczne. 8 października, kiedy niemieckie czołgi nacierały na północ i południe od miasta, zdesperowany Ludowy Komisarjat Obrony (na bezpośrednie polecenie Stalina) utworzył 122. Grupę Lotniczą – pierwszą w historii jednostkę składającą się wyłącznie z kobiet. Dowodzić miała ją Marina Raskowa, która mogła sama wybrać do jednostki pilotów.

Utworzono trzy pułki: 586. (myśliwski), 587. (bombowy) i 588 (nocny). Jednak 15 października czołowe niemieckie jednostki pancerne zagroziły już bezpośrednio Moskwie i 122. Grupa Lotnicza została ewakuowana do Engels, miasta położonego około 400 mil na południowy wschód w dół Wołgi. Tu kobiety-pilotki oswajały się z wojskowym życiem i światem lotnictwa bojowego. Podcinano im włosy, szyto na miarę mundury, nie mogły jednak nic poradzić na wielkie buty zimowe. Przyjęcie kobiet-pilotek ze strony sowieckich oficerów było zróżnicowane. Wielu nie przejmowało się – każdy, kto potrafił nacisnąć spust czy też latać samolotem był mile widziany,

niezależnie od płci. Niektórzy jednak byli wyraźnie wrogo nastawieni i urażeni tym, że kobieta myślała, iż może równać się z mężczyznami na polu bitwy. Większość zaś była w tej kwestii niezdecydowana, uważając, że czas pokaże, czy dziewczęta, jak je nazywano, dadzą sobie radę.

A dziewczęta były wykształcone i utalentowane. Były muzykami, poetami i ogólnie absolwentkami instytutów oraz uczelni. W zależności od zdolności, wcześniejszych wyników i osiągnięć podzielone zostały na trzy kategorie: pilotów, nawigatorów i pracownice administracji. Lilia, podobnie jak Marina Raskowa, była zdolnym pilotem akrobatycznym, w związku z czym została przydzielona do myśliwców. Podstaw latania uczono tych, którzy nie mieli wcześniej żadnego doświadczenia, nie prowadzono jednak szkolenia z zakresu lotów w szyku czy też strzelania. Szkolenie podstawowe odbywało się w czasie surowej rosyjskiej zimy, w oparciu o dwupłatowce Po-2, proste w konstrukcji samoloty o otwartej kabinie.

Podczas gdy lotnicy marzli, sowieccy obrońcy Moskwy zawzięcie walczyli. 2. Grupa Pancerna Guderiana skręciła na południowy wschód od Moskwy, kierując się na Orzeł, lecz natrafiła na uporczywą obronę ze strony 1. Korpusu Strzeleckiego Gwardii. Tytuł „gwardyjski”, pochodzący z czasów armii carskiej, został przywrócony przez Stalina, by wyróżnić te jednostki, które walczyły ze szczególną wytrwałością i odwagą. W czasie rewolucji w 1917 roku oficerom gwardii zdzierano żywcem skórę z rąk, mszcząc się i szydząc w ten sposób z białych rękawiczek, które nosili. W dramatycznych okolicznościach Stalin stracił niewątpliwie poczucie ironii.

Grupy armii sowieckiej podzielone były na fronty i przyporządkowane do poszczególnych obszarów geograficznych. Do tej pory jednostki WWS przydzielano do danego frontu, gdzie bezpośrednio podlegały dowódcy armii. Nowo utworzony Front Briański wypełniał lukę pomiędzy Frontem Zachodnim wokół Moskwy a Frontem Południowo-Zachodnim na wschód od Orła. Razem wszystkie te trzy fronty mogły wystawić 700 myśliwców zarówno z eskadr frontowych, jak i z PWO. Posiadając ograniczone środki dowodzenia i kierowania, dowódca WWS frontu zachodniego skoncentrował wszystkie powietrzne siły w swoim regionie pod swoją bezpośrednią kontrolą. WWS zdawały sobie boleśnie sprawę z tego, że potrzebowały o wiele bardziej sprawnego i wydajnego systemu dowodzenia, jeżeli miały pokonać Luftwaffe. Wylimitowanie ingerencji ze strony dowódców armii lądowej było pozytywnym krokiem, podobnie jak koncentracja kilku pułków myśliwskich na centralnym lotnisku w Moskwie. Lotnisko to posiadało hangary, urządzenia do serwisowania samolotów oraz stosunkowo łatwy dostęp do części zamiennych i amunicji – znajdowało się też w odległości kilku minut lotu od miejsca akcji. Piloci mogli wykonywać – i wykonywali – cztery do pięciu misji bojowych dziennie. Jak von Hardesty trafnie zauważa w *Red Phoenix Rising*: „Przez trzy miesiące Sowietci sprzedawali przestrzeń w zamian za czas. Czasu teraz brakowało”.

Linia Możajjska była prowizorycznym systemem obronnym, położonym jakieś 40 mil za miastem, biegnącym od rzeki Oki na południu do Jeziora Moskiewskiego na północy. Oslaniając pozycje wojsk lądowych, sowieckie lotnictwo wykonywało codziennie około 400 misji w celu powstrzymania niemieckiego marszu. Dla kontrastu Luftwaffe udawało się wykonać przynajmniej tysiąc lotów bojowych dziennie, a nieraz więcej, i zestrzeliwać setki sowieckich samolotów. Iljuzyn Il-2, beznadziejny w walce powietrznej, sprawdzał się jednak jako maszyna szturmowa. Il-2 zwany szturmowikiem był ważącym prawie sześć ton potworem, którego pancierz był w kluczowych miejscach właściwie elementem konstrukcji kadłuba. Z powodu swojego

ciężaru zabierał stosunkowo niewielki ładunek bomb i mógł w najlepszym razie osiągnąć prędkość 250 węzłów. Trudno było go jednak zestrzelić; ponad 43 tysiące samolotów tego typu miało zejść z linii produkcyjnych, czyniąc Il-2 najczęściej budowanym samolotem w historii<sup>114</sup>).

---

#### 114) Wraz z wariantami i jego następcą – Il-10.

Anna Jegorowa miała zaledwie 25 lat w czasie bitwy o Moskwę. Była przedwojennym pilotem – mogła latać na samolotach transportowych i łącznikowych. Zestrzelona pewnego dnia podczas przewożenia wiadomości na front, uniknęła ostrzeliwującego ją z niskiej wysokości niemieckiego myśliwca, po czym pieszo pokonała pozostały odcinek drogi, by dostarczyć wiadomość. Przesiadając się na szturmowika, weszła w skład (całkowicie męskiego) 805. Pułku Szturmowego i odbyła z nim ponad 250 misji bojowych. Zestrzelona ponownie w pobliżu Warszawy w 1944 roku, Jegorowa wyskoczyła na spadochronie; pod drodze zapaliła się, a spadochron nie zdołał się w pełni otworzyć. Ledwie żywą wsadzono ją do Stalagu III-C pod Kostrzynem na (dzisiejszej) polskiej granicy. Przetrwiała tam do wyzwolenia w 1945 roku, kiedy „nagrodą” za jej poświęcenie i dzielną służbę okazał się sowiecki obóz filtracyjny i przesłuchanie. Anna Jegorowa została w końcu wypuszczona na wolność, a z powodu kalectwa została zwolniona ze służby wojskowej, pozwolono jej też zostać Bohaterką Związku Radzieckiego.

Co ciekawe, zaskakująco skuteczne okazały się też archaiczne dwupłatowce Po-2 – jeżeli latano na nich w nocy. Jedną z najbardziej efektywnych jednostek lotniczych latających na tych samolotach był, składający się wyłącznie z kobiet, 588. Pułk Nocnych Bombowców, który w czasie wojny wykonał około 23 tysięcy misji bojowych. Niemcy nazywali je *Nachthexen* („Nocnymi Wiedźmami”) i szczerze ich nienawidzili. Na swoich mizernych dwupłatowcach o otwartych kabinach Wiedźmy zdławiwały silniki i lotem ślizgowym schodziły cicho nad pozycje wroga. Nieraz jedynym ostrzeżeniem przed ich niespodziewanym atakiem był wiatr świszczący wśród linek, potem następował nagły wybuch bomb.

Niektóre z kobiet pilotów były nastolatkami. Najmłodsza miała zaledwie 17 lat, mimo to często wykonywały po kilkanaście misji bojowych w ciągu jednej nocy. Jedna z kobiet pilotów wspominał później: „Musicie zrozumieć niemiecką mentalność... Oczekuje się, że w nocy będziesz spał; to *Ordnung*, porządek, coś świętego dla Niemców. Jednak my, Rosjanie, nie stosowaliśmy się do tych zasad. I nagle w środku nocy przerywaliśmy ich sen warkotem naszych śmigieł. Niemcy dostawali szału”.

Jednak mimo najlepszych starań marszałka Żukowa, Niemcy przebijali się przez Linie Możajską, spychając Sowietów na wschód, za rzekę Narę. Sytuacja w Moskwie była rozpaczliwa – kończyło się jedzenie, trwały naloty, a liczba ofiar rosła. Do obrony stolicy było mniej niż 500 tysięcy żołnierzy i tysiąc czołgów, Niemcy cierpieli jednak strasznie z powodu głodu, braku zimowej odzieży, a zwłaszcza w skutek niedostatków paliwa. Dywizje piechoty Wehrmachtu miały szczęście, jeżeli dysponowały połową swej etatowej siły bojowej, a niemieckie czołgi znajdowały się w jeszcze gorszym stanie – tak złym, że 29 października 1941 roku 2 Armia Pancerna Guderiana ostatecznie zatrzymała się. Moskwa była w zasięgu wzroku.

Przez dwa tygodnie obie strony łąpały oddech, opatrywały swoje rany i próbowały jakoś się ograniczyć. Podczas gdy Sowietci pospiesznie wzmacniali obronę Moskwy czymkolwiek się dało, Niemcy starali się uporządkować swój potężny bałagan logistyczny. 15 listopada Wehrmacht był w zasadzie gotowy do ostatecznego natarcia, a błotnisty grunt zamierzał na tyle, by utrzymać ciężar czołgów. W centrum rozwijającego się na trzech kierunkach ataku czołgi zdobyły przyczółek nad kanałem łączącym rzekę Moskwę z Wołgą i Niemcy przepawili się na drugą stronę. Niemniej jednak I. Armia Uderzeniowa Kuzniecowa, składająca się z około sześciu brygad strzeleckich, jednej dywizji piechoty i kilku batalionów czołgów, przeszła do wściekłego przeciwnatarcia, zmuszając Niemców do wycofania się z przyczółka.

Guderian nadchodził z południa i 26 listopada zdołał dojść aż do Kaszryry. 2. Korpus Kawalerii majora generała Mikołaja Bielowa kontratakował jednak wszystkimi dostępnymi rezerwami i zatrzymał Niemców.

9 grudnia zagrożona została linia kolejowa Orzeł-Tula. Guderian zatrzymał swój pochód, by chronić podstawowe źródło zaopatrzenia. Z północy III Armia Pancerna zajęła Klin, a niektóre jej jednostki dotarły na odległość 12 mil od Moskwy, zanim się zatrzymały. Jednostka rozpoznawcza przejęła stację kolejową w Kimkach, 5 mil na zachód od miasta – było to najdalsze wysunięcie Wehrmachtu w czasie kampanii. Przy temperaturach sięgających teraz minus 35 stopni Celsjusza nie było nadziei na zdobycie Moskwy. Wśród wyczerpanych Niemców doszło do ponad stu tysięcy przypadków odmrożeń, przeprowadzono kilka tysięcy amputacji. Do tego Armia Czerwona została wzmocniona przynajmniej kilkunastoma dywizjami, ponad tysiąc czołgów i prawie 1500 samolotami sprowadzonymi z Syberii. Stalin opóźnił przemieszczenie tych wojsk na front zachodni o sześć tygodni, bojąc się, że Japonia zaatakuje ZSRR i terytorium okupowanej Mandżurii. Jednak Richard Sorge, jeden z najślawniejszych szpiegów sowieckich, powiadomił Kreml o tym, że do ataku nie dojdzie, dopóki Moskwa nie zostanie zajęta<sup>115)</sup>. Ujawnił też, że Tokio ma inne plany dotyczące kierunku swojej aktywności militarnej, co 7 grudnia 1941 roku po ataku na Pearl Harbor okazało się prawdą. Gdyby Japonia zaatakowała Związek Radziecki zamiast Stanów Zjednoczonych, nie byłoby możliwe wzmocnienie sił przez Rosjan na zachodzie, a Moskwa zostałaby prawdopodobnie zdobyta przez Niemców.

---

115) Sorge, nazywany przez Iana Fleminga sowieckim Jamesem Bondem, ostrzegł Stalina o planowanym na 22 czerwca niemieckim ataku na Rosję.

Mimo nalegań Hitlera, aby utrzymać swoje pozycje, Wehrmacht do 15 grudnia wycofał się na zachód od rzeki Oki, a niemieccy żołnierze zaczęli otrzymywać wyposażenie zimowe długo przetrzymane w okupowanej Polsce. Kilku generałów, w tym Guderian i naczelny dowódca armii, zostało zwolnionych. Hitler pomstował, nie zmieniło to jednak sytuacji, a do Bożego Narodzenia 1941 roku wzmocniona Armia Czerwona odzyskała większość utraconych terenów wokół Moskwy. Na przełomie roku front ustabilizował się, a Grupa Armii Północ ocalała się wokół Leningradu, Grupa Armii Południe oblegała Sewastopol i zbliżała się do Rostowa, Grupa Armii Centrum utrzymywała się natomiast na zachód od Moskwy.

W tym samym miesiącu, w styczniu 1942 roku, Lilia Litwiak jako jedna z pierwszych pilotów (i jedyna kobieta) zaczęła szkolić się na myśliwcu Jak-1. Osiągający prędkość 400 mil/h, uzbrojony w działko SzWAK kalibru 20 mm oraz dwa karabiny maszynowe, był to samolot wszechstronny, szybki i wytrzymały. Baza treningowa w Engels znajdowała się tuż za Wołgą naprzeciw Saratowa, a w kwietniu po przezbrojeniu jednostki na Jaki, 586. Pułk Myśliwski stał się częścią PWO w Saratowie, teraz ważnym mieście przemysłowym<sup>116</sup>).

---

116) Znowu zakrawa to na ironię losu, gdyż Engels był stolicą Niemieckiej Republiki Nadwołżańskiej – autonomicznego skupiska niemieckich imigrantów powstałego w latach 20. XX w. w celu wsparcia rozwoju rolnictwa.

Jak to w typowej bazie myśliwskiej – piło się tam dużo; tańczono, śpiewano i bratano się. Zarówno wtedy, jak i dziś było to rozpowszechnione zachowanie wśród tych, którzy mają sporą szansę, aby nie dożyć swoich kolejnych urodzin. Lilia była szczególnie mile widziana, była bowiem wyjątkowo ładna i najwidoczniej robiła na mężczyznach niemałe wrażenie. Jedną z jej standardowych odpowiedzi kierowanych do tłumu adoratorów było: „Zajmijmy się wpiery wal-ką, mój drogi, a potem może będziemy mogli pomyśleć o miłości, hm?”.

Podczas gdy Lilia uczyła się taktyki walki Messerschmittów i opracowywała sposoby opiera-nia się zadanym w tym towarzyszom, Adolf Hitler wydał Dyrektywę nr 41, w której stwier-dzono bez ogródek: „Celem naszym jest unicestwienie całego potencjału obronnego, jaki pozostął Sowietom, i odcięcie ich, na tyle, na ile jest to możliwe, od najważniejszych ośrodków prze-myśłu wojennego w celu zniszczenia wroga oraz zabezpieczenia pól naftowych na Kaukazie”.

Z początkiem maja 1942 roku, kiedy ziemia stwardniała, niemieckie czołgi znowu ruszyły na wschód. Operacja o kryptonimie „Fridericus”, która miała doprowadzić do ostatecznego upo-rania się ze Związkiem Radzieckim, została rozpoczęta. Zaskoczyła Rosjan, Stalinowi wydawa-ło się bowiem, że to Moskwa będzie celem niemieckiej ofensywy wiosennej. Tymczasem Plan Hitlera zakładał, że Grupa Armii Południe uderzy na wschód w kierunku Wołgi, a następnie skieruje się na południe, na Kaukaz, położony między Morzem Czarnym a Morzem Kaspijskim. Pięćdziesiąt dywizji wystawionych przez sojuszników Niemiec: Węgrov, Rumunów, Włochów, a nawet jednostka Hiszpanów, połączyło się z sześcioma zmotoryzowanymi niemieckimi dy-wizjami piechoty oraz dziewięcioma dywizjami pancernymi, i siły te przystąpiły do ofensywy. Niemiecki plan przewidywał wykorzystanie sprzyjającej letniej pogody do dokonania spektaku-larnego przełamania sowieckiego frontu i uderzenia na południe i wschód celem opanowania najbogatszych obszarów Związku Radzieckiego. Wytrąciłoby to Stalina z równowagi i doprowa-dziło do ekonomicznego paraliżu ZSRR. Po opanowaniu południowych obszarów kraju, siły nie-mieckie zostałyby ponownie skierowane na północ, by zdobyć Moskwę i Leningrad.

Był to całkowicie przekonujący plan, obarczony został jednak – niemieckim zwyczajem – błędem polegającym na niedocenieniu przeciwnika. Po pierwsze, błędnie skalkulowano teryto-rialny ogrom Związku Radzieckiego. Same odległości, z jakimi miano tu do czynienia, a także związane z tym problemy logistyczne, były wręcz kolosalne. Grupa Armii Południe znajdowała się już około 1500 mil od Nadrenii, a lokalne linie zaopatrzeniowe miały długość kilkuset mil.

Amunicja, części zamiennie, a zwłaszcza paliwo były na wyczerpaniu. Inny zasadniczy błąd polegał na niedocenieniu sowieckiej nieustępliwości. Stalin został przekonany do zmiany swojego nielogicznego stanowiska w sprawie upartej utrzymywania straconych pozycji, w wyniku czego wiele poszczególnych w boju jednostek Armii Czerwonej mogło się wycofać, by po reorganizacji kontynuować walkę.

Niemniej jednak kampania ta, zresztą jak większość działań ofensywnych Wehrmachtu, zaczęła się pomyślnie. Kiedy Rosjanie przystąpili do przeciwnatarcia wyprowadzonego z Charkowa, niemiecka I. Armia Pancerna pobiła ich i okrążyła miasto. Z początkiem czerwca Niemcy wzięli do niewoli ponad 225 tysięcy sowieckich jeńców i zniszczyli około 1200 czołgów. Obawiając się ataku z flanki, niemieckie naczelne dowództwo popełniło brzemienny w skutkach błąd i rozdzieliło swoje siły. Grupa Armii A posuwała się dalej na południe przez rzekę Don, wkraczając w obszar Kaukazu przylegający do wschodniego wybrzeża Morza Czarnego. Jej zadaniem było zniszczenie 4. uciekających armii sowieckich, zajęcie pól naftowych w Majkopie oraz zdobycie portu w Tuapse. Grupa Armii B, składająca się z 6. Armii Generalobersta Friedricha Paulusa oraz 4. Armii Pancerniej Hatha, pędziła wprost na wschód. Miała przekroczyć wielki łuk Donu i kierować się na miasto położone nad Wołgą i stanowiące klucz do całego regionu. Było to dawne miasto o nowej nazwie – Stalingrad – a bój o jego zdobycie miał zmienić bieg historii.

LILIA LITWIAK WLECIAŁA 10 września 1942 roku na swoim Jaku-1 w piekło walk nad Wołgą. Wraz z ośmioma innymi kobietami-pilotami została przeniesiona z PWO do 437. Pułku Myśliwskiego, stacjonującego nieopodal miejscowości Wjerczniej Achtuby na południe od Stalingradu. Przyjęcie ze strony męskich kolegów nie było najlepsze, gdyż bitwa nie weszła w swoją decydującą fazę – jeszcze. Mechanicy nie chcieli dokonywać przeglądów samolotów, na których latały kobiety, a jeden z lotników odmówił nawet latania na Jaku, na którym wcześniej latało „jedno z tych dziewcząt”. Dowódca pułku, major M.S. Chostnikow, pokręcił tylko głową i powiedział podobno: „Czekamy na prawdziwych pilotów, a oni przysłali nam grupkę dziewcząt”.

Postawa ta nie powinna dziwić. Niemcy powoli okrążali Stalingrad od zachodniej strony rzeki, prawdziwej pomocy nie było widać, a wróg miał miążdżącą przewagę. Odkąd niemiecka 6. Armia 23 sierpnia dotarła w rejon miasta, lotnictwo sowieckie (WWS) straciło ponad 200 samolotów. Rosyjscy piloci stawali czoła między innymi słynny Asom Pik z JG 53. Skrzydło stanowiło element niemieckiej ofensywy, a Erwin Meier leciał z 2. Eskadrą, kiedy 13 września napotkał Lilię Litwiak nad Stalingradem.

Weterani walk w Hiszpanii, bitwy o Francję i bitwy o Anglię – „Asy Pik” – byli zaprawionymi w boju pilotami myśliwskimi. W czasie bitwy o Anglię Goering odkrył, że żona Geschwaderkommodore, majora Hansa-Jürgena von Cramona-Taubadela, miała dalekich przodków żydowskich. Goering nakazał wszystkim pilotom usunięcie ich emblematu „Asów Pik” i zastąpienie go czerwoną wstęgą wokół nosa każdego samolotu. W odpowiedzi piloci natychmiast zamalowali swastyki na ogonach swoich samolotów. Większość z nich, choć była zawziętymi walczącymi lotnikami, lekceważyła zasady i nie bała się nazistowskiej hierarchii. Miesiąc po rozpoczęciu operacji „Barbarossa” skrzydło zestrzeliło swój tysięczny wrogi samolot.

Rosjanie stawiali zawzięty opór. Kiedy niemiecka 16. Dywizja Pancerna chrząściła gąsienicami po gruzie na przedmieściach miasta, dostała się pod ogień 1077. Pułku Artylerii Przeciwlot-

niczej. Działka kalibru 37 mm, skuteczne przeciw samolotom, miały trudności z dodatkowymi płytami pancernymi zamocowanymi na większości czołgów Panzer III i Panzer IV. Po zniszczeniu wszystkich dział Niemcy stwierdzili ze zdziwieniem, że walczyli z nastoletnimi dziewczętami. Podwójne uderzenie na Stalingrad okazało się w dużej mierze skuteczne, w połowie listopada Paulus dotarł do brzegu Wołgi i kontrolował 90 procent powierzchni miasta.



*Sowietci, na początku II wojny światowej zdecydowanie słabsi pod względem sily ognia, zdolali ostatecznie zamknąć lukę dzielącą ich od niemieckiego Bf109. Przedstawiony tu Jak-9 wprowadzono do służby pod koniec 1942 roku*

Mijał rok, odkąd operacja „Barbarossa” została zatrzymana na przedpolach Moskwy i po raz kolejny zima zagroziła niemieckim planom. Ciężkie chmury, mgła i zabójczo niskie temperatury – wszystko to sprawiało, że większość lotów była trudna bądź wręcz niemożliwa do wykonania. IV Luft-

flotte (Flocie Powietrznej) udawało się wykonywać około 1500 misji bojowych dziennie, straciła jednak przynajmniej 40 procent posiadanych samolotów, a siła bojowa 6. Armii spadła do połowy. WWS postanowiły utworzyć 9. Gwardyjski Pułk Myśliwski, elitarną jednostkę składającą się wyłącznie z weteranów i asów. Zadaniem jednostki dowodzonej przez Lwa Szestakowa, najslawniejszego asa sowieckiego z czasów wojny domowej w Hiszpanii, miała być walka ze słynnymi niemieckimi jednostkami, takimi jak JG 52 i JG 53.

Najwyraźniej Szestakow chciał, by Lilia Litwiak oraz Katja Budanowa znalazły się w jego pułku, biorąc pod uwagę ich rosnącą reputację. „Uważajcie na te dziewczęta”, powiedział swoim męskim pilotom. „I nie obrażajcie ich. Latają doskonale i zestrzeliły już kilku Fryców”. W tym czasie przedwojenne uprzedzenia znikły, a liczyła się wyłącznie umiejętność zestrzeliwania wroga, nie swoich towarzyszy. Postawę tę podzielała większość Rosjan i w złowieszczej paraleli do nienawistnych okrzyków Hitlera Rosjanom wmawiano: „Jeżeli nie zabiłeś przynajmniej jednego Niemca w ciągu dnia, zmarnowałeś dzień. Jeżeli pozostawisz przy życiu Niemca, Nie-

---

117) Ilia Ehrenburg, znany korespondent wojenny.

W połowie listopada padał śnieg. Wołga zamarzła, ułatwiając nieco transport ludzi i amunicji do oblężonego Stalingradu, a Sowieci zrobili coś, czego się po nich nie spodziewano – przystąpili do kontrataku. Operacja „Uran” rozpoczęła się o godzinie 7.20 rano 19 listopada 1942 roku. Poprowadzany przez 1. Gwardyjską Armię Pancerną sowiecki Front Południowo-Zachodni po 80-minutowym przygotowaniu artyleryjskim uderzył na znajdujące się na niemieckim lewym skrzydle jednostki rumuńskie.

Kiedy załamało się północne skrzydło frontu, niemiecki 48. Korpus Pancerny starał się zatrzymać rosyjskie natarcie, miał jednak do dyspozycji mniej niż sto czołgów, było to więc zadanie niewykonalne. Front Stalingradzki zaatakował od południa o godzinie ósmej rano następnego dnia. Rumuński 6. Korpus Kawalerii załamał się, a 29. Dywizja Grenadierów Pancernych przystąpiła do przeciwnatarcia. W obliczu rozgromienia sił „sojuszników” na wszystkich odcinkach frontu, Niemcy musieli się cofnąć, by uniknąć unicestwienia.

Po czterech dniach północne ramię natarcia pokonało 90 mil – Rosjanie zajęli Kałacz, położony na zachód od Stalingradu i znajdujący się już za niemieckimi liniami. Południowe ramię pułapki zamknęło się w pobliżu miejscowości Sowietkij. Był 23 listopada. Tego dnia 300 tysięcy Niemców z 6. Armii i 4. Dywizji Pancernych zostało w Stalingradzie odciętych. Hitler zdecydowanie odmówił zezwolenia na przebicie się 6. Armii na zachód. Stalingrad, jakkolwiek ważny ze strategicznego punktu widzenia, miał też kluczowe znaczenie psychologiczne. Miasto nie tylko nosiło nazwę głównego wroga Hitlera, lecz także było miejscem, gdzie rozpoczęła się kariera Stalina. Nie, 6. Armia musiała utrzymać się na swoich pozycjach, aż idącym jej na ratunek posiłkom uda się przełamać sowiecki kordon utworzony wokół miasta. Do czasu przybycia dowodzonej przez Mansteina Grupy Armii Don okrażeni Niemcy mieli być zaopatrywani z powietrza przez Luftwaffe – wszakże Goering obiecał, że da się to zrobić. Był to jednak ten sam człowiek, który kiedyś przyrzekał, że pokona RAF, i który w 1939 roku stwierdził, że: „Żaden wrogi bombardowiec nie jest w stanie dotrzeć do zagłębia Ruhry. Jeżeli któryś dotrze do Ruhry, nie będę nazywał się Goering. Możecie nazwać mnie wtedy Meyerem”.

Goering był w Bawarii 22 listopada i zapewniwszy Hitlera, że będzie w stanie utworzyć most powietrzny, pojechał zwiedzać paryskie galerie. Von Richthofen nie mógł wyjść ze zdumienia. Dysponował mniej niż 50 samolotami transportowymi Ju 52 – co nie stanowiło nawet 10 procent potrzebnych maszyn. Most powietrzny musiałby transportować minimum 350 ton zaopatrzenia dziennie dla osaczonej 6. Armii, by mogła się ona utrzymać. Pojedynczy transportowiec Ju 52 mógł przewieźć 2 tony ładunku, lecz nawet to nie do końca się zgadzało.

Wyliczenie oparte było to na etykietach „1000 kg”, umieszczonych na standardowych kontenerach Luftwaffe, które, jak się okazało, wskazywały tylko wyrzutnik bombowy używany do ich przewożenia. Właściwy ciężar wynosił około dwie trzecie tej wartości, czyli 660 kilogramów. Zatem zamiast 2 ton przyjętych w założeniach, transportowce mogły jednorazowo zabrać na



swój pokład jedynie 1320 kilogramów ładunku. Oznaczało to, że każdego dnia musiałyby się odbyć 270 lotów dostarczających 350 ton, aby utrzymać 6. Armię przy życiu. Ponadto nie każdy dzień nadawał się do odbycia lotu ze względu na straszną zimową pogodę. Generaloberst Kurt Zeitzler, szef sztabu na froncie wschodnim, sam będący weteranem walk na tym froncie, doskonale zdawał sobie z tego sprawę. Potrzebnych było codziennie blisko 500 ton zaopatrzenia, by nadrobić zaległości.

W warunkach polowych gotowość operacyjna maszyn transportowych wynosiła 30–40 procent, i to w najlepszym przypadku. Potrzebnych było zatem kilkaset Ju 52, aby sprostać zapotrzebowaniu zamkniętej w kotle stalingradzkiej armii generała Paulusa, a do dyspozycji było zaledwie 47 samolotów. W tym czasie niemieckie siły powietrzne prowadziły intensywne działania w Afryce Północnej, a roczna produkcja Ju 52 wynosiła około 500 samolotów. Nawet przy wykorzystaniu dostępnych samolotów He 111 i Ju 88 nie było to wystarczające, a każdy oficer Luftwaffe, począwszy od Richthofena, wiedział, że most powietrzny był beznadziejnym przedsięwzięciem. Nawet jeżeli pilotowi udawało się bezpiecznie wylądować w kotle, nie zawsze oznaczało to realną pomoc dla oblężonych. Pewnego dnia dostarczono 20 ton wódki i sterty letnich mundurów, innym razem wylądował samolot wyladowany pieprzem oraz innymi przyprawami.

27 listopada poirytowany Zeitzler zdobył się na odwagę, by w obecności Hitlera powiedzieć Goeringowi prosto w twarz, że jest kłamcą. Jednak mimo poważnych przeciwności niemieccy piloci starali się jak mogli. Udawało im się dostarczyć około 80 ton zaopatrzenia dziennie i to w obliczu odradzającego się lotnictwa sowieckiego, które polowało na nich na niebie. Siły powietrzne ZSRR systematycznie rozrastały się i wzmacniały swój potencjał. W czasie bitwy stalingradzkiej wykonano ponad 35 tysięcy misji bojowych i według sowieckich źródeł 1100 niemieckich samolotów zostało wówczas zestrzelonych<sup>118</sup>).

---

118) Niemieckie źródła przyznają się do 488. Jak w przypadku większości liczb z czasów wojny, prawda leży pewnie pośrodku.

Sowieckie siły powietrzne pomyślnie przystosowały się do sytuacji, z którą przyszło im się zmierzyć, przejmując od Luftwaffe niektóre rozwiązania taktyczne i opracowując własne. Latanie w formacji składającej się z trzech maszyn należało generalnie do przeszłości; przed Brytyjczykami radzieckie siły powietrzne latały w kluczach (zwjeno) złożonych z czterech myśliwców, które można było podzielić w razie potrzeby na dwie pary. Piloci latali też jako *okhotcziki* (myśliwi), biorąc udział w „swobodnym polowaniu” – rozwiązaniu skopiowanym z niemieckiej taktyki *jagd frei*, „wędrownych myśliwców”.

Inne pomysły były autentycznie rosyjskie. Taran, czy też „atak taranujący”, wykonywany był przez rosyjskich pilotów przy wielu okazjach. Pierwszy odnotowany przypadek jego zastosowania w walce przypisywany jest Rosjaninowi o nazwisku Nesterow w 1914 roku nad Ukrainą – pilot nie przeżył, podobnie jak jego cel.

Istniały różne sposoby, by go przeprowadzić. W idealnym przypadku należało zbliżyć się od tyłu do wrogiej maszyny i zniszczyć za pomocą swojego śmigła jej ster lub statecznik. Jeżeli

miało się szczęście, własny samolot nadawał się wciąż do lotu i mogło udać się powrócić do bazy. Stosowano również uderzenie własnym skrzydłem o skrzydło przeciwnika. Niektóre I-16 zmodyfikowano pod tym kątem, specjalnie wzmacniając im konstrukcję skrzydła. Można było też zanurkować prosto w inny samolot. Prawdopodobieństwo przeżycia było jednak wtedy bliskie zeru. Ocenia się, że lotnicy sowieccy (WWS) wykonali w czasie II wojny światowej ponad 500 ataków taranowych. Sokolnyj udar, uderzenie sokoła, wyglądało z punktu widzenia ofiary podobnie, nie był to jednak taran. Na pełnej prędkości, z drążkiem sterowym ściągniętym do siebie, przechodziło się do lotu pionowego. Traciło się nagle szybkość na rzeczą wysokości, a gdy wroga maszyna była blisko lub nie miała dostatecznej prędkości, by nadążyć, należało wykonać obrót i znaleźć się na jego ogonie, gdy przelatował obok.

Tak więc w tym czasie, pod koniec 1942 i na początku 1943 roku, sytuacja naziemna dała lotnictwu chwilę wytchnienia, która pozwoliła na rozpoczęcie procesu odbudowy sił. Mimo że ponosiły ogromne straty, sowieckie siły powietrzne nie cierpiały na brak potencjału ludzkiego ani nie doświadczały poważnych braków w wyposażeniu. Logistyka była prostsza pod wieloma względami, biorąc pod uwagę lokalny charakter obrony. Również fabryki, które przeniosły się za Ural, wznowiały produkcję. W ramach umowy *lend-lease* (umowa pożyczki-dzierżawy) do Rosji (z USA, TN) trafiło łącznie około 15 tysięcy samolotów.

Kiedy więc Goering spokojnie uzupełniał swoją kolekcję dzieł sztuki nad Sekwaną, ostatni żołnierze Osi powlekli się do Stalingradu przez mosty na Donie i wysadzili je za sobą. Przez cały grudzień żołnierze walczyli, ginęli. I głodowali. Wpierw zjadali konie pociągowe. Potem ptaki, psy i szczury. W końcu zaczęli zjadać siebie nawzajem. Do trzeciego tygodnia stycznia jednostki sowieckie odbiły wszystkie lotniska, a most powietrzny – jaki by nie był – zakończył się.

1 lutego, po 199 dniach walki i 2 milionach ofiar po obu stronach, feldmarszałek Paulus skapitulował niedobitkami 6. Armii. Do niewoli dostało się zaledwie 91 tysięcy żołnierzy i 22 generałów; 10 lat później mniej niż 6 tysięcy z nich miało powrócić do domu. 30 stycznia Hitler mianował Paulusa marszałkiem polnym (Generalfeldmarschall), zakładając, że będzie on walczył do końca i ostatecznie popełni samobójstwo, gdyż żaden niemiecki oficer tej rangi nigdy nie skapitulował. Paulus wybrał jednak życie, mówiąc: „Nie mam zamiaru zastrzelić się dla tego bawarskiego kaprała”.

DZIESIĘĆ DNI PO kapitulacji VI Armii Lilia wróciła do akcji nad zamrażającą ziemią na zachód od Stalingradu. Gdy marszałek Żukow starał się zepchnąć Niemców na zachód, Sztukasy i myśliwce bombardujące stale atakowały jego czołgi. 11 lutego Lilia zestrzeliła Sztukasa, po czym jeszcze tego samego dnia wpadła na nowo wprowadzony do służby myśliwiec Focke-Wulf 190. W lutym Lilia uzyskała nominację na oficera lejtanta w randze *mładszowo lejtanta* (podporucznika), objęła funkcję dowódcy klucza. Podporucznik-pilot Lilia Litwiak miała odtąd swojego własnego skrzydłowego. Wraz z uznaniem i akceptacją ze strony kolegów pilotów myśliwskich wyraźnie wzrosła jej pewność siebie. Namalowała na burcie swojego Jaka biały kwiat i wkrótce zasłynęła jako „Biała Róża Stalingradu”<sup>119</sup>). Pod koniec marca dodała do swojej listy zestrzeleń kolejne trzy maszyny wroga: bombowiec oraz dwa myśliwce – Fw 190 i Me 109G. Podczas ciężkiej walki 22 marca jej maszyna została trafiona przez dwa Me 109G-6 z JG 3. Wyposażone były

one w silniki DB 605 o mocy 1400 KM z wariantami oznaczonymi liczbami parzystymi (takimi jak G-6), pozbawione ciśnieniowej kabiny i zmodernizowane poprzez dodanie działka kalibru 30 mm. Zestrzeliła jeden z nich, a od drugiego wybawił ją skrzydłowy. Ciężko ranna Lilia ledwo wylądowała i trzeba było wyciągać ją z kabiny.

---

119) Była to właściwa lilia, nie róża, od jej pseudonimu „Lilia”.

Wysłana do Moskwy na rekonwalescencję, pozostała tam do maja. Uzyskawszy awans na porucznika wróciła do 73. Gwardyjskiego Pułku Lotnictwa Myśliwskiego na początku maja. 5 maja podczas misji eskortowej rozniosła Messerschmitta na kawałki, a kolejnego zestrzeliła dwa dni później. Czas spędzony na urlopie nie osłabił jej refleksu ani umiejętności strzeleckich. Nie osłabił też innej kwestii, z jaką musiała się mierzyć. Piloci myśliwscy, którzy się w sobie zakochiwali, z oczywistych względów nigdy nie stanowili problemu. Jeżeli jednak jednym z nich była ładna młoda kobieta o długich blond włosach i szarych oczach...

Jej wybór padł na Alekseja Sołomatina. Latał z Lilią, zbliżyli się do siebie i łączyła ich więź, jaką dać może tylko wspólna walka. Zakochał się w niej i wedle wszelkiego prawdopodobieństwa ona czuła to samo. Mając jednak tak wiele trudności do pokonania i tyle do udowodnienia, Lilia nie pozwalała sobie nigdy na to, by otwarcie okazać swoje uczucia. Być może uległa adoracji ze strony młodego pilota myśliwskiego; być może nie. Nigdy tego nie ujawniała, a Sołomatin zginął trzy tygodnie po jej powrocie. Lilia nigdy nie była już taka sama.

Jej niepokohamowana wściekłość doskonale zbiegła się z początkiem ostatniej wielkiej ofensywy niemieckiej w Rosji – operacji „Cytadela”. Operacja, która miała w swoich założeniach wyeliminować wyrzuczenie frontu pod Kurskiem, skrócić niemiecką linię i poprawić pozycję obronne Wehrmachtu, została opracowana w kwietniu 1943 roku.

Lotnicy sowieccy (WWS) wiedzieli, że atak nastąpi 5 lipca, nie znali jednak jego dokładnego miejsca ani czasu. Postanowili więc dokonać śmiałego ataku prewencyjnego i zakłócić harmonogram działań Wehrmachtu. Ponad 300 samolotów wzięło udział w nalocie, niemiecki radar polowy wykrył je jednak z odległości 80 mil. Messerschmitty z JG 52 i JG 3 wzbily się w powietrze i uderzyły na formację sowieckich bombowców akurat wtedy, gdy te przystępowały do pierwszych uderzeń – ponad 100 samolotów WWS zostało wówczas zestrzelonych.

9. Armia zaczęła swoje natarcie oskrzydłujące z Orla na północ od wyrzuczenia frontu, podczas gdy 6. Armia Pancerna wbiła się od południa z obszaru Charkowa. Ponad 3 tysiące niemieckich czołgów, w tym nowe ich typy – Pantery i Tygrysy – przecięły rosyjskie pozycje. Hitler celowo opóźnił ofensywę, aż nowe czołgi będą gotowe do udziału w operacji; zakładał, że odegrają one decydującą rolę w bitwie. Zwłoka ta dała jednak Sowietom czas na przygotowanie 3 tysięcy mil okopów i położenie prawie pół miliona min. Naprzeciw Niemców stanęło także ponad milion rosyjskich żołnierzy oraz 3600 czołgów. Lotnictwo sowieckie wystawiło około 2500 samolotów bojowych, z których połowę stanowiły myśliwce.

Przez tydzień obie strony starały się wywalczyć rozstrzygnięcie. Sowietci, a w szczególności ich siły powietrzne, ponosiły straszliwe straty. Według jednego z szacunków ich straty w jednostkach myśliwskich wynosiły ponad 50 procent stanów, a liczba samolotów szturmowych spa-

dła o jedną trzecią. Ukazywało to kolejny raz słabość Rosjan w zakresie lotnictwa, a zwłaszcza poziomu wyszkolenia pilotów. WWS przewyższały pod względem liczebności Luftwaffe, w niektórych przypadkach pięciokrotnie, jednakże poziom doświadczenia pilotów znacznie się różnił i było to wyraźnie widać. Kiedy rozpoczęła się operacja „Cytadela”, JG 52 przekroczył liczbę 6 tysięcy zestrzeleń. Bubi Hartmann, Gerd Barkhorn i Günther Rall, najlepsze asy wszechczasów, stanowili część tego niezwyklego skrzydła myśliwskiego. Sześciu z 15 najlepszych pilotów myśliwskich Luftwaffe latało w JG 52, odpowiedzialni byli oni za zestrzelenie 1580 samolotów<sup>120)</sup>.

---

120) Pod koniec wojny prawie 10 tys. zestrzeleń przypisano JG 52 – wystarczająco, by zapełnić 50 alianckich eskadr.

Sowieckie siły powietrzne też miały swoich asów. Iwan Kożedub zakończył wojnę jako najlepszy aliancki pilot, mając na swoim koncie 64 potwierdzone zwycięstwa. Sasza Pokryszkin, syberyjski chłop, który wyrósł na jednego z najlepszych taktyków WWS, plasował się tuż za nim. Pokryszkin był pionierem w zastosowaniu taktyki warstwowej obrony, opartej na różnych rodzajach samolotów. Tego rodzaju „myśliwski stóg” zastosowali Niemcy na froncie zachodnim już w czasie I wojny światowej, a później został on zaadaptowany zarówno przez Möldersa, jak i Gallanda w trakcie bitwy o Anglię. Talentem Pokryszkina, poza zestrzeliwaniem maszyn wroga, było samodzielne myślenie i kwestionowanie obowiązujących w WWS i ZSRR dogmatów taktycznych. Tak jak Hugh Dowding z RAF dostrzegł walory radaru, wczesnego ostrzegania i naprowadzanych drogą radiową przechwytywań, tak czynił to Pokryszkin.



*Myśliwce LaGG-3 sowieckich sił powietrznych lecące na spotkanie z Luftwaffe*

Jako trzykrotny Bohater Związku Radzieckiego Pokryszkin zaszczyt ten dzielił z Iwanem Kożedubem, Sasza miał jednak prawie na pewno wyższą liczbę zestrzeleń, aniżeli Kożedub. Przynajmniej tuzin jego wcześniejszych zwycięstw nie został mu uznany, często oddawał bowiem swoje zwycięstwa innym pilotom, którzy polegli w walce. Przekładało się to na państwowy dodatek zaopatrzeniowy dla rodzin zabitych pilotów i zapewniało im pewien stopień materialnego wsparcia. Chociaż Sasza Pokryszkin był fenomenalnym pilotem, od jesieni 1944 roku zabroniono mu latać z obawy, że jego śmierć mogłaby nadwerężyć sowieckie morale. Podobnie jak oba rosyjskie asy, tak też Hartmann, Barkhorn i Rall przeżyli wojnę<sup>121</sup>.

---

121) Pokryszkin był bezpośredni, szczerzy i apolityczny na tyle, na ile było to możliwe w Związku Radzieckim. Mimo swojego bohaterstwa i poświęcenia został po wojnie w dużej mierze pominięty w awansach, gdyż stwierdził pewnego razu, że woli latać na niesowieckich samolotach.

12 lipca operacja „Cytadela” osiągnęła swoje apogeum w olbrzymiej bitwie pancernej stocznej pod Prochorówką, około 40 mil na południowy wschód od Kurska. II Korpus Pancerny SS posuwał się na północ z obszaru Biełgorodu, kiedy rzucono przeciw niemu kilka sowieckich armii. W bitwie wzięło udział ponad tysiąc czołgów, a pod koniec długiego, krwawego dnia niemieckie natarcie zostało zatrzymane. Powstrzymanie ostatniej wielkiej niemieckiej ofensywy na froncie wschodnim oznaczało, że czas uciekał Wehrmachtowi bezpowrotnie. Uciekał też Liliu Litwiak.

16 lipca starła się z asem Hansem Grünbergiem, posiadającym na swoim koncie 53 zwycięstwa. Atakując formację 30 Ju-88 pod Ługańskiem, zestrzeliła jeden samolot, kiedy Grünberg rzucił się na nią. Zestrzelił już tego dnia dwa inne Jaki i wiedział dokładnie, kto pilotował ten konkretny rosyjski myśliwiec z białym kwiatem namalowanym na burcie. Duże 30-mm pociski rozdarły poszycie jej samolotu, Lilia zdołała jednak wywinąć się spod śmiertelnego ciosu. W pewnym momencie w czasie tego pojedynku Niemiec przeleciał obok Lili, zmieniła więc pozycję, wychodząc niespodziewanie za ogon Messerschmitta. Oddała serię ze swojego działka kalibru 20 mm i wkrótce mogła zobaczyć, jak Grünberg przymusowo ląduje.

Trzy dni później nie miała już tyle szczęścia. Jej skrzydłowy został strącony, kiedy zaatakowało ich przynajmniej osiem Bf 109. Lądowała awaryjnie z wciągniętym podwoziem na polu ornym za liniami wroga. Po opuszczeniu rozbitej maszyny Lilia pomyślała, że dla niej wojna już się skończyła. Wiedziała, że gdyby się poddała, nie mogłaby nigdy wrócić do domu ze względu na rozkaz Stalina nr 270, a jej rodzina zostałaby wtrącona do więzienia. Gdyby stawiała opór zbliżającej się niemieckiej piechocie, z pewnością by zginęła. Właśnie w tym momencie brudnozielony szturmowik spadł niespodziewanie z nieba i podskakując na wertepach wylądował tuż obok jej maszyny. Pilot otworzył kabinę. Kuśtykając przez pole i trzymając się za obolałą nogę, Lilia zdołała dostać się do samolotu. Pilot wpakował ją do środka, zwiększył moc silnika i zatrzasnął kabinę, gdy wznosili się z powrotem w powietrze.

Częste ocieranie się o śmierć oznacza zazwyczaj, że zapas wojennego szczęścia wyczerpuje się. Jeżeli istniała taka możliwość, piloci udawali się na urlop albo zostawali na ziemi, dopóki tajemnicze znaki nie ustawały. Nie można było tak postąpić, jeśli potrzebny był każdy doświadczony pilot do walki z wciąż potężną Luftwaffe – Lilia i tak by tego nie zrobiła.

1 sierpnia 1943 roku Lilia Litwiak wystartowała z lotniska pod Krasnym Luczem na południowo-wschodniej Ukrainie. Tego dnia jej pierwsze 2 misje polegały na eskortowaniu szturmowików, mających zaatakować niemieckie pozycje. Podczas 3 tego dnia lotu, późnym rankiem zestrzeliła Bf 109 G, dzieląc 2 zestrzelenie z innym pilotem. Około południa wystartowała na 4 misję, by przechwycić dużą formację Ju 88, przekraczających właśnie linię frontu w kierunku wschodnim.

Pogoda zmieniała się od południowego gorąca; niczym pole grzybów, duże, napuchnięte chmury odbijały światło słońca. Żółte promienie wpadały w niezliczone zmieniające się kanyon, gdy ciemnozielony rosyjski myśliwiec zszedł w dół, aby zrównać swą wysokość z nieprzyjacielskimi bombowcami. Lilia zmęczona trzema wcześniejszymi misjami nie spostrzegła dwóch eskortujących formację bombową Messerschmittów, które wykonały obrót przez plecy i zanurkowały na nią.

Pomarańczowe pociski smugowe kreśliły łuki na niebie, prawie 50 samolotów wirowało w karkołomnych manewrach i zestrzeliwało się nawzajem. Skrzydłowy Lili, Iwan Borisenko, choć sam właśnie walczył o życie, zdążył jednak dostrzec przez chwilę, jak Lilia zawraca w kierunku Niemców. Trzy wczepione w siebie myśliwce wpadły w chmury i znikły. Wszystko skończyło się równie szybko, jak się zaczęło, a ci, co przeżyli, powlekli się do domu, wśród nich i Borisenko.

Brakowało jednak Lili.

Mijały godziny, a członkowie zespołów naziemnych czekali. Czekali, aż zapadła noc i poja-

wiły się gwiazdy. Czekali, żeby ktoś im powiedział, że Lilia wyskoczyła na spadochronie lub wylądowała w przygodnym terenie. Nic takiego jednak się nie wydarzyło. Lilia Litwiak nigdy nie powróciła ze swojej 168. misji bojowej. Trzydzieści sześć lat później, w 1979 roku, mieszkańcy wsi Dmitrowka odkryli szkielet drobnej kobiety. Na podstawie złotych plomb w uzębieniu rząd sowiecki zidentyfikował te szczątki jako należące do Lidii Władimirownej Litwiak. 11 lat później w czasie obchodów 45. rocznicy zakończenia II wojny światowej ostatni premier stalinowskiej Rosji odznaczył Lilię orderem – w końcu została Bohaterem Związku Radzieckiego.

Wielu ludzi, zarówno ekspertów, jak i jej przyjaciół, nie wierzyło, że zginęła tego popołudnia nad Ukrainą. Jedna z bardzo przekonujących teorii mówi, że zderzyła się z jednym z atakujących ją Messerschmittów lub też go staranowała. Zapisy Luftwaffe potwierdzają, że Hansowi-Jorgowi Merklemu, asowi z JG 52, mającemu 29 zwycięstw na swoim koncie, zaliczono 1 sierpnia 1943 roku zestrzelenie Jaka-1b w tym samym obszarze, w którym zniknęła Lilia. Jeden z ocalałych Niemców stwierdził również, że Merkle został staranowany. Tak czy inaczej, nie przeżył. Niezależnie od tego, czy staranowała Messerschmitta, czy też jej samolot został zbyt poważnie uszkodzony, aby dolecieć do bazy, Lilia mogła jak najbardziej przeżyć – znalazłaby się wtedy ponownie za niemieckimi liniami i musiałaby zostać tym razem złapana. Doktor Kazimiera Cottam, jedna ze znawczyń tematyki kobiet weteranów w ZSRR, jest pewna, że Lilia przeżyła wojnę. Gdyby została złapana, to wiedza o tym, co ją czeka w Rosji po wojnie, mogła zniechęcić ją do powrotu. Trafiałaby na pewno do obozu filtracyjnego albo jeszcze gorzej, podobnie jak jej rodzina. Być może doszła do wniosku, że lepiej będzie, jeśli jej rodacy będą myśleli, że zginęła – jej reputacja pozostałaby nadal nienaruszona, a rodzina bezpieczna.

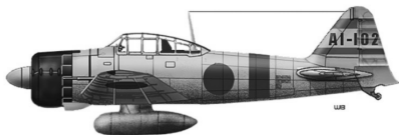
Cottam napisała też:

*Rosyjska telewizja nadała program ze Szwajcarii, w trakcie którego korespondent przedstawił pewną kobietę, matkę trójki dzieci, jako byłego sowieckiego pilota z okresu II wojny światowej, która została dwukrotnie ranna w czasie wojny i od jej zakończenia mieszkała za granicą.*

Nadmiemy, że wieś Dmitrowka, gdzie odkryto jej domniemane szczątki, oddalona jest o ponad 50 mil na północny zachód od miejsca, w którym rozegrała się ostatnia walka powietrzna Lili. Byłby to błędny kierunek lotu dla pilota próbującego wylądować uszkodzonym samolotem poza własnymi liniami i Lilia musiałaby zdawać sobie z tego sprawę.

Lilia Litwiak mogła zginąć – albo też i nie – tego sierpniowego dnia 1943 roku. Niezależnie od tego, jaki był jej koniec, „Biała Róża Stalingradu”, a wraz z nią pamięć o losach niezwyklego pilota myśliwskiego, będą żyć na wieki.

## KLOPSIKI I LOTNISKOWCE



MITSUBISHI A6MZERO

*LUP... LUP... Lup... Lup...*

Pilot otworzył oczy, czerwone i rozbiegane, gdy zęby zacisnęły mu się pod wpływem wybuchów.

– Co, do cholery...

Obracając się na wznak, zaczął mrugać, chroniąc wzrok przed światłem wpadającym ukośnie przez szczelinę w zasłonach. Częsteczki pyłu wisiały zawieszono w powietrzu, przelknął ślinę, język miał chropowaty i spuchnięty.

*Lup... Lup...*

Szklanka wody podskoczyła na stoliku i rozbiła się na podłodze. Zamrugał ponownie, powieki ocierały się boleśnie po suchych oczach. Boże, smak w ustach był koszmarny!

*Tukka... Tukka... Tukka... Tukka...*

Wprawilo go to w ruch. Wybuchy na terenie bazy wojskowej mogły mieć szereg różnych przyczyn, ale seria z kaemu?

Znalazł po omacku spodnie, chwycił za koszulę i wzwał na nogi parę butów. Z zewnątrz dochodziły teraz krzyki i wrzaski. Otwierając drzwi szarpnięciem, Ken Taylor natychmiast zamknął jedno oko, zasłaniając się ręką przed porannym blaskiem. Wycie silników samolotowych niosło się nad drzewami, gdzieś była syrena.



Rata-tata-ta...

– Bękarty, jednak to zrobili!

Taylor obrócił się i zobaczył swojego przyjaciela George’a Welcha wpatrującego się w obłoki dymu nad płytą postojową lotniska Wheeler Army Airfield. Obaj mężczyźni mieli na sobie koszule mundurowe w kolorze khaki nałożone na spodnie od smokingu, które nosili poprzedniej nocy w klubie oficerskim. Nikt tego nie zauważył i nikt się też tym nie przejmował.

– Sukinsyn... Japońce.

Welch chciał powiedzieć, że Japończycy naprawdę to zrobili. Atakowali. Z pewnością lotnisko Wheeler, co musiało oznaczać Pearl Harbor. Nie przylatywaliby tu tylko po to, by zaatakować jedną bazę.

– Zostań tu – powiedział Taylor, po czym odwrócił się i pobiegł przez dużą otwartą werandę. Kwatery niezonatych oficerów miały olbrzymie patio, na którym odbywały się improwizowane grille i okazjonalne potańcówki. Miały też telefon zamontowany na ścianie.

Rata-tata-ta...

Odgłosy wystrzałów były teraz znacznie głośniejsze i znacznie bliższe. Zatrzymał się i spojrzął do tyłu, wystarczająco długo, by zobaczyć, jak kępy trawy i ziemi wyskakują w powietrze. „Ostrzeliwują... Ostrzeliwują nas z niskiej wysokości”. Mózg Taylora przetwarzał te informacje niechętnie. Wiedział dokładnie, z czym miał do czynienia, gdyż też tak robił. Przynajmniej na ćwiczeniach. Taylor nie spodziewał się jednak, że sam będzie kiedyś w ten sposób ostrzeliwany. Kiedy patrzył na to z otwartymi ustami, drewniane deski rozpadły się na strzępy, gdy długa seria trafiła w werandę. Chowając się za rogiem, poczekał, aż ostrzał minie, i skierował się z powrotem do telefonu, by zadzwonić do swojej eskadry.

Kilka minut później, za następnym rogiem, odnalazł Welcha. Obaj piloci długo i intensywnie wpatrywali się w plac parkingowy. Wydawało się, że każdy Japonec nad lotniskiem atakował ogniem broni pokładowej z niskiej wysokości. Większość z nich stanowiły bombowce nurkujące, Aichi D3, zwane przez Amerykanów „Val”. Val, duży i powolny ze stałym podwoziem, był głównym bombowcem nurkującym Cesarskiej Marynarki Wojennej Japonii. Nie żeby klops, czyli duże czerwone koło namalowane na kadłubie, pozostawiał jakieś wątpliwości.

Welch uderzył go w ramię.

– Dobra, poczekajmy, aż usłyszymy serię z kaemów, a potem pobiegniemy. W ten sposób kule będą już za nami!

Miało to sens, więc tak też uczynili. Nowiutki buick Taylora znajdował się w części parkingowej przeznaczonej tylko dla oficerów, wskoczyli do niego i odjechali, wyrzucając spod kół fontannę żwiru. Jadąc na północ od bazy, obaj widzieli, jak olbrzymie chmury dymu wznoszą się po lewej stronie z terenu koszar Schofield.

Po chwili Taylor stwierdził:

– George, słyszeliśmy te pociski, które były przy nas, nie słyszeliśmy jednak kolejnej serii, którą ten facet w nas posłał. Było to dość głupie z naszej strony.

Welch wzruszył ramionami.

– Udało się.

Osiągając miejscami prędkość 100 mil/h, pędzili przez 10 minut poprzez dolinę Oahu Central Valley, kierując się wprost ku plaży na północnym skraju zatoki Waialua Bay. Haleiwa było tra-

wiastym lotniskiem awaryjnym, leżącym niecałe 60 metrów od plaży i używanym przez 47. Eskadrę Pościgową do ćwiczeń strzeleckich. Od 3 grudnia piloci mieszkali tam w namiotach i cieszyli się na weekend, by wrócić do względnej cywilizacji, jaką zapewniał im Wheeler. Poker, przyzwoite jedzenie i pielęgniarki nie dawały im zasnąć przez całą noc, wszystko to jednak uległo teraz zapomnieniu, gdy Taylor gwałtownie skręcił pomiędzy karłowate drzewka i zatrzymał samochód.

Dwie P-40-tki były gotowe do startu, a ich śmigła targały smużki wilgotnego porannego powietrza. Obsługa naziemna uwijała się wokół sześciu innych myśliwców, na wypadek gdyby były potrzebne. Kilku mechaników odciągnęło z drogi wózek załadowany amunicją, a gdy pojawili się piloci, mechanicy kucający na skrzydłach zaczęli do nich machać.

– Można lecieć, poruczniku! – krzyknął jeden z członków obsługi naziemnej. – Pełny bak i załadowana amunicja do trzydziestki!

Nie było amunicji kalibru .50 cala na Haleiwa, miał więc dwa puste kaemy. Taylor wdrapał się wzdłuż nasady skrzydła i wskoczył do środka.

– Zapiąłem! – krzyknął przez hałas silnika do szefa obsługi, próbującego zapiąć mu pasy. – Pociągnijcie za klocki.

Naciskając mocno na hamulce, uderzył lewą dłonią w duży żółty uchwyt ustawiania klap, prawą zaś otworzył klapy regulujące przepływ powietrza przez chłodnicę, by schłodzić silnik. Taylor przyjrzał się wskaźnikowi przełącznika paliwa i wybrał zbiornik kadłubowy.



*Piloci japońskich Zero oczekujący na pokładzie lotniskowca Akagi na atak na Pearl Harbor*

Ustawivszy za pomocą czerwonej galki automatyczny tryb podawania bogatej mieszanki paliwa, płynnie przesunął dużą galkę przepustnicy do przodu. Gdy kołował, sprawdził szybko iskrowniki, po czym zamknął korbką osłonę kabiny. Jak na samolot z kółkiem ogonowym P-40 radził sobie wystarczająco dobrze na ziemi.

Rozglądając się po kabinie, skontrolował stan paliwa, ciśnienie oleju, chłodziwo, temperaturę oleju i przeleciał palcem po automatycznych wyłącznikach. Wahając się przez chwilę z ręką na przycisku, Taylor uzbroił swoje kaemy już na ziemi, czego nigdy wcześniej nie robił w czasie pokoju.

Kołysząc się na wietrze, oba myśliwce przechyliły się do przodu, nabrały prędkości i poderywały swoje ogony. Taylor przesunął delikatnie drążek na prawo, by utrzymać skrzydła w poziomie. Oddalając się od ziemi wykonał na wysokości 500 stóp rutynową procedurę wciągania podwozia i klap, lewe koło obróciło się na bok i schowało z tyłu w skrzydło, a za nim prawe. Ustawiając trymer, skontrolował ponownie swoje wskaźniki, mając jednocześnie na oku George'a Welcha.

Utrzymując prędkość 140 mil/h, polecieli na południe w kierunku Wheeler. Słońce świeciło nad wschodnimi wzgórzami Oahu. Białe grzbiety fal załamywały się przed Puaena Point, a na zachwycająco niebieskim niebie widać było zaledwie kilka chmur. Serce Taylora waliło, oblizła suche wargi, omiatał wzrokiem przestrzeń – to do góry, to do tyłu. Niebo miało być pełne Japońców, nie dojrzał jednak na razie ani jednego. Wziął głęboki wdech, przełknął ponownie ślinę, żałując, że nie zabrał manierki. Zmusił się do zmniejszenia prędkości i dokonania prawidłowej kontroli przestrzeni, tak jak go tego nauczono. Tylna półsfera... Na lewo, potem na prawo. Następnie na dół. Potem do przodu, na lewo i na prawo.

Na lotnisku Wheeler Field wszędzie unosił się dym i ogień. Zastanawiał się, co się stało z ponad 60 samolotami myśliwskimi tam na dole. Z pewnością któryś musiał wzbic się w powietrze. Z pewnością.

Wszystko to tej pory było czystym reagowaniem. Kiedy jednak wznosili się, widział wyraźnie słupy oleistego czarnego dymu, wzbijające się nad południowym skrajem wyspy i najwidoczniej głównym celem Japończyków: Pearl Harbor. Baza wyglądała na zniszczoną. Taylor zagwizdał cicho, powoli kręcąc głową. Była godzina 8.15 rano, 7 grudnia 1941 roku.



*7 grudnia 1941 roku: zdjęcie lotnicze wykonane przez japońskiego pilota w czasie nalotu na Pearl Harbor*

PILOCI USAAF (Siły Powietrzne Armii Stanów Zjednoczonych) tacy jak Taylor i Welch przechodzili czteroetapowy program szkoleniowy, trwający około roku, kończąc go z ponad 200 godzinami lotu. W ciągu kolejnych czterech lat wojny 191 654 adeptów zostało pilotami, a 132 993 odpadło, zostało zdyskwalifikowanych z przyczyn medycznych bądź też zginęło w wypadkach – łącznie 40 procent kursantów nie ukończyło szkolenia. Tak jak praktykowano to we wszystkich siłach powietrznych, część spośród tych, którzy nie zostali pilotami, wysyłano do szkół nawigatorów i bombardierów. Siły Powietrzne Armii Stanów Zjednoczonych utworzone w czerwcu 1941 roku obejmowały Korpus Powietrzny (Air Corps), zapewniający szkolenie i sprzęt, oraz Dowództwo Lotnictwa Bojowego (Air Force Combat Command) odpowiedzialne za działania operacyjne.

Na początku 1941 roku pierwszą fazę szkolenia przeprowadzały w ramach zlecenia szkoły lotnicze, należące do Urzędu Lotnictwa Cywilnego – Służby Szkolenia Wojskowego (Civilian Aeronautics Authority – War Training Service). W czasie kursu trwającego od 9 do 12 tygodni kandydat na pilota zaliczał około 60 godzin lotu na różnego rodzaju samolotach, ucząc się techniki startów i lądowań, podstawowych manewrów oraz procedur awaryjnych. Jeżeli przechodził do fazy podstawowej, otrzymywał tam kolejne 70 godzin instruktaza z zakresu lotów w formacjach, akrobacji lotniczej oraz nawigacji. Młodzi piloci uczyli się też latać w nocy i z wykorzystaniem instrumentów pokładowych. Używano samolotów o większej mocy, takich jak North

American BT-14 czy też Vultee Valiant, co pozwalało na poznanie samolotów z przestawialnym skokiem śmigła i radiostacją. Umiejętności kandydata i stopnie uzyskane na tym etapie determinowały jego ścieżkę w zaawansowanej fazie szkolenia.

Końcowe dziewięć tygodni spędzano latając na samolotach Texan lub Bobcat. Ci, którzy zostali przewidziani na pilotów myśliwskich, doskonalili umiejętności latania w szyku oraz latania według wskazań przyrządów, uczyli się też strzelania do celów ciągniętych w powietrzu. Jeżeli udawało im się przejść przez to wszystko i uzyskać wystarczająco dobre wyniki, awansowano ich wraz z ukończeniem kursu na podporuczników. Latali również podoficerowie w stopniu sierżanta. Obie grupy młodych pilotów ze swoimi nowymi insygniami w postaci srebrnych skrzydeł wysyłane były następnie na szkolenie praktyczne do jednostek lotniczych. Latali tam na samolotach, które później mieli pilotować podczas misji bojowych. Trwało to kolejne dwa miesiące. Oprócz zapoznawania się z samolotem nowi piloci uczyli się tam najnowszej taktyki walki powietrznej od doświadczonych pilotów.

Po wybuchu wojny proces szkolenia absolwentów West Point (akademia wojskowa wojsk lądowych, oficjalna nazwa: Akademia Wojskowa Stanów Zjednoczonych w West Point) wyglądał inaczej. Mając do wyboru służbę w wojskach lądowych albo w Korpusie Powietrznym, prawie połowa każdej klasy decydowała się na latanie. Szkolenie podstawowe odbywało się latem, przed rozpoczęciem czwartego roku zajęć. Zajęcia miały miejsce w szkole cywilnej, takiej jak Spartan w Tulsie w stanie Oklahoma, pod nadzorem oficerów Armii. Dobry uczeń-pilot odbywał samodzielny lot po sześciu godzinach spędzonych za sterami z instruktorem, a lato kończył z prawie 60 wylatanymi godzinami na koncie. Wracając do akademii wojskowej, kadeci kończyli szkolenie podstawowe i zaawansowane na pobliskim lotnisku Stewart Field. Ze względu na brak oficerów roczniki były skracane, aby kończyć akademię w trzy lata, dotyczyło to też szkolenia w zakresie pilotażu. Kiedy kadet kończył naukę na West Point, otrzymywał swoje skrzydlate insygnia i nominację oficerską, po czym wysyłany był prosto na szkolenie praktyczne.

Przeprowadzano je na lotnisku takim jak Williams, nieopodal Phoenix w stanie Arizona, gdzie młodzi piloci w ciągu dwóch miesięcy otrzymywali dodatkową porcję zajęć teoretycznych i ogólnej wiedzy wojskowej oraz kolejne 70 godzin pilotażu. Następnym etapem było szkolenie strzeleckie prowadzone w Matagorda w Teksasie lub Las Vegas w Nowadzie. Piloci myśliwców latali na AT-6 Texan z pojedynczym kaemem kalibru .30 i używali 16-mm kamer do oceny swoich wyników. Tak jak w przypadku kadetów z Air Force, absolwenci West Point kończyli naukę wylatawszy około 200 godzin i byli przygotowani na tyle, na ile pozwalały okoliczności – z pewnością znacznie lepiej niż ich ojcowie w 1917 roku. Piloci marynarki wojennej i Marines przechodzili podobną ścieżkę, choć na mniejszą skalę.

Dwadzieścia lat wcześniej, w czerwcu 1921 roku, pilot Armii Billy Mitchell zaszokował audytorium złożone z admirałów i generałów starej daty, zatapiając przy użyciu zaledwie 11 bomb zdobywczy niemiecki pancernik Ostfriesland<sup>122</sup>). Rok później amerykańska marynarka wojenna gruntownie przebudowała USS Jupiter, 10-letni węglowiec, dodała mu pokład startowy i przemianowała go na USS Langley – był to pierwszy lotniskowiec USA.

122) Z pewnością pomogło obrzucenie Ostfriesland ponad 50 bombami, czego dzień wcześniej dokonały samoloty marynarki wojennej i korpusu Marines – pokazano jednak, że duże okręty nie były bezpieczne przed atakami z powietrza.

Pierwotnie tylko absolwenci Akademii Morskiej mogli ubiegać się o przyjęcie na szkolenie lotnicze i to dopiero po odbyciu dwuletniej służby na morzu. W obliczu zbliżającej się wojny zmieniono te zasady. Kadeci z Akademii Morskiej uczyli się pilotażu w czasie studiów, tak jak ich koledzy w West Point, i kończyli akademię z lotniczymi insygniami oraz oficerską nominacją. Żadna z akademii wojskowych w USA nie była w stanie sprostać potrzebom rozbudowujących się sił zbrojnych w czasie wojny, opracowano więc program Kadetów Lotnictwa Morskiego (Naval Air Cadet). O przyjęcie mogły ubiegać się osoby mające za sobą dwa lata nauki w college'u i 10 wylatanych godzin. Jeżeli kandydat został dopuszczony do udziału w kursie, wówczas rozpoczynał cykl szkolenia podstawowego na cywilnym lotnisku, z którym podpisano kontrakt. Loty kontrolne przeprowadzano po każdej 20. godzinie szkolenia, a jeżeli student zdawał je pomyślnie, przechodził wtedy do etapu dla średnio zaawansowanych. Koncentrowano się w niej na lataniu w formacjach, akrobacji lotniczej i nawigacji. To tu, znowu w oparciu o wyniki, wybierano rodzaj samolotu, na którym pilot miał potem latać. Istniały następujące kategorie: VP (wielosilnikowe), VO (zwiad morski) i VC (lotniskowiec).

Po końcowym locie kontrolnym pilot przeznaczony do latania na myśliwcach przechodził do zaawansowanego etapu szkolenia. Był to zasadniczo kurs praktyczny, skupiający się na lataniu z wykorzystaniem instrumentów pokładowych, strzelaniu i taktyce walki powietrznej. Kadet, który go ukończył, nosił złote skrzydła lotnictwa morskiego i mianowany był na oficera albo w marynarce wojennej, albo w Korpusie Piechoty Morskiej.

Ostatnim krokiem w tym procesie było krótkie przydzielenie do Zaawansowanej Grupy Treningowej na lotniskowcach (Advanced Carrier Training Group). Zazwyczaj operowała ona nieopodal wyspy Key West, gdzie nowy lotnik musiał wykonać osiem udanych lądowań na lotniskowcu i uzyskać akceptację przez pilotów floty. Uzyskiwał wtedy uprawnienia do służby na lotniskowcach i znajdował się na dobrej drodze.

Marynarka wojenna, tak jak USAAF, korzystała z pewnej liczby pilotów nieposiadających stopni oficerskich. Owi piloci „w niebieskich kurtkach”, zwani pilotami morskimi (naval air pilots, NAP), musieli zaliczyć standardowe egzaminy wstępne i przechodzili ten sam trening. Około 95 procent z nich uzyskiwało tymczasową nominację na oficera, bardzo niewielu zachowywało swój status po wojnie. Piechota morska, mająca stale niedostateczną liczbę pilotów, była mniej wybredna. Sierżant Ollie Michael był dobrym przykładem lotnika bez stopnia oficerskiego, który zatopił trzy japońskie okręty pod koniec 1942 roku.

Tak więc wyglądali ludzie, którzy nosili skrzydlate insygnia w 1941 roku i którzy stanęli do walki z Niemcami, Włochami i Japończykami w przestworzach. Na Pacyfiku zrobili to prawie samotnie przeciw zaciekłemu i często brutalnemu wrogowi. Poza ekspansją swojego imperium Japonia rozpaczliwie potrzebowała ryżu, gumy i ropy, których dostarczały jej podboje. Przedwojenne embargo nałożone przez aliantów sprawiły, że rządowi w Tokio pozostała rezerwa kluczowych zasobów, starcząca na mniej niż 12 miesięcy. Absolutną koniecznością stało się więc

szybkie przełamanie impasu dyplomatycznego bądź też dokonanie inwazji. Jakakolwiek zwłoka mogła mieć poważne konsekwencje, z czego admirał Isoroku Yamamoto, dowódca Floty Cesarskiej, zdawał sobie dobrze sprawę. Swojemu premierowi powiedział jasno i wyraźnie: „Jeżeli każą mi walczyć bez względu na konsekwencje, uzyskam przewagę przez pierwsze sześć miesięcy albo rok, nie mam jednak zupełnie pewności co do drugiego i trzeciego roku”. Yamamoto wiedział bardzo dobrze, że Ameryka naprawdę była śpiącym gigantem, który teraz się przebudził i wpadł w gniew.

U źródła większości konfliktów leży chęć zdobycia zasobów. Może być to skrywane pod rozmaitymi maskami: ideologią, nacjonalizmem czy nawet religią, niemniej bez motywu ekonomicznego wojna traci swą trwałą siłę napędową. Wyspy Japońskie, mające łącznie powierzchnię stanu Montana, zamieszkiwane były przez 73 miliony ludzi i musiały importować duże ilości ryżu z Chin. W Japonii nie wytwarzano ani ropy, ani gumy i produkowano mniej niż 50 procent stali, której potrzebował przemysł. Nikiel, niezbędny do produkcji stopów metalu, baterii i magnesów, nie występował w Japonii wcale, nie było też boksytu, z którego wytwarzano aluminium.

Japońscy przywódcy, zwłaszcza minister wojny (późniejszy premier) Hideki Tojo, byli boleśnie świadomi sytuacji, w jakiej się znajdowali. Tojo, mimo że był faszystą i nacjonalistą, nie był rasistą czy też zatwardziałym fanatykiem, jak się go często przedstawia. Stanowił wytwór Cesarskiej Akademii Wojskowej i głęboko wierzył, że jego naród posiada prawo do najeżdżania i podbijania innych państw w celu zapewnienia sobie możliwości przeżycia<sup>123</sup>). Był równie wrogo nastawiony do komunizmu, przyświecała mu też idea jedności Wielkiej Azji kontrolowanej przez Japonię.

---

123) Po wojnie Tojo podjął nieudaną próbę samobójczą. Osadzono go w tokijskim więzieniu Sugamo. Nowy zestaw protez zębowych dostarczył mu amerykański dentysta ze zdaniem: „Pamiętaj o Pearl Harbor”, wwierconym wzęby przy użyciu alfabetu Morse’a. Tojo został powieszony 23 grudnia 1948 roku – nosił wtedy stałe protezy dentystyczne.

Opanowanie Chin z ich olbrzymią ludnością i potężnymi zasobami naturalnymi uważano za rozwiązanie japońskich problemów, zwłaszcza biorąc pod uwagę kontrolę Japonii nad Koleją Południowomandżurską. Patrolowana przez japońskie wojska linia kolejowa stanowiła część rosyjskich reparacji przyznanych Japonii w 1905 roku. We wrześniu 1931 roku wyleciał w powietrze odcinek torów tej magistrali, dając Japończykom pretekst do inwazji.

Nadmienmy, że tory zostały wysadzone przez samych Japończyków. Kiedy „incydent mandżurski”, jak go nazwano, wyszedł na jaw, Japonia wycofała się z Ligii Narodów, przyłączając się do III Rzeszy i faszystowskich Włoch, tworząc sojusz dyplomatycznych pariasów. Nie przejmując się opinią światową, Tokio do 1938 roku zajęło większość terenów położonych wzdłuż chińskiego wybrzeża. Wywołało to protesty i sankcje gospodarze ze strony Europy i Stanów Zjednoczonych. Dążąc do powstrzymania Japończyków, Brytyjczycy zamknęli Drogę Birmańską, odcinając w ten sposób dopływ zaopatrzenia do Chin. Wraz z upadkiem Francji i Holandii,

w 1940 roku wznowiono import do Japonii przez Holenderskie Indie Wschodnie, a nowy francuski rząd zrezygnował szybko z prawa do stacjonowania floty w Indochinach.

Prezydent Roosevelt skontrolował to, rozszerzając w marcu 1941 roku umowę Lend-Lease na Chiny. W lipcu Stany Zjednoczone zamroziły wszystkie japońskie aktywa i wstrzymały eksport kluczowych dla Japonii surowców strategicznych, ropy i paliwa lotniczego. Waszyngton zaczął ponadto naciskać na Brytyjczyków i Holendrów, by i ci nałożyli embargo na eksport surowców strategicznych z ich pozostałych azjatyckich kolonii, co też uczynili, dolewając w istotny sposób oliwy do ognia. Japonia w ramach odwetu podpisała we wrześniu pakt trójstronny z Niemcami i Włochami, dołączając tym samym do Osi. Cesarska Marynarka Wojenna natychmiast przystąpiła do szkolenia załóg operujących z lotniskowców bombowców torpedowych w zatoce Sakurajima, wykazującej znaczne podobieństwa topograficzne do Pearl Harbor, bazy amerykańskiej Floty Pacyfiku.

Rokowania pokojowe ciągnęły się przez cały październik, na początku listopada Tokio podjęło jednak decyzję. Rankiem 25 listopada 1941 roku japońska Kido Butai (Lotniskowa Grupa Operacyjno-Uderzeniowa) wypłynęła cicho z zatoki Hitokappu na Wyspach Kurylskich, znikając w kierunku południowo-wschodnim. Wybierając okrężną drogę, omijając szlaki handlowe, japońska flota unikała wykrycia przez 12 dni, zanim pojawiła się niespodziewanie w odległości 200 mil od wybrzeża Hawajów. Dowodzony przez wiceadmirała Chuichi Nagumo, zespół zadaniowy składał się z 1. Dywizjonu Lotniskowców (Kaga, Akagi), 2. Dywizjonu Lotniskowców (Sortu, Hiryu) oraz 5. Dywizjonu Lotniskowców (Zuikaku, Shokaku). Japońskie zgrupowanie mogło wystawić ponad 500 bombowców nurkujących, bombowców torpedowych i myśliwców – była to największa armada lotnictwa morskiego na świecie.





*Saburo Sakai: „Odnioś 62 zwycięstwa – pilot  
Japońskiej Cesarskiej Marynarki Wojennej o drugiej  
najwyższej liczbie zestrzelonych samolotów, który  
przeżył II wojnę światową” (Muzeum Sił Powietrznych)*

Długość typowego japońskiego lotniskowca wynosiła 225–256 metrów. Załoga składała się z około 1100–1700 ludzi. Okręty rozwijały w przybliżeniu prędkość 30 węzłów i chronione były przez 5-calowe działa oraz zestawy mniejszych baterii przeciwlotniczych, w zależności od klasy lotniskowca. Sortu i Hiryu były najmniejszymi, a zarazem najszybszymi lotniskowcami, podczas gdy Shokaku i Zuikaku były najnowszymi – oba ukończono raptem kilka miesięcy przed atakiem na Pearl Harbor. Zarówno Akagi, jak i Kaga zaprojektowano jako krążowniki liniowe, przebudowano je jednak na skutek Waszyngtońskiego Traktatu Morskiego<sup>124</sup>).

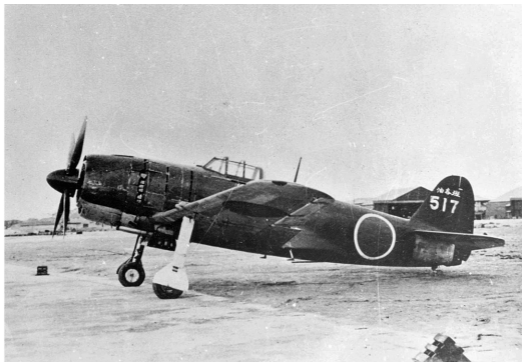
---

124) Do głównych okrętów bojowych zaliczają się krążowniki liniowe i pancerniki.

Każdy lotniskowiec posiadał swoją własną grupę powietrzną, składającą się zazwyczaj z trzech eskadr – eskadry myśliwców obejmującej 18 samolotów oraz dwóch eskadr bombowców nurkujących i bombowców torpedowych po 27 samolotów każda. Sześć samolotów każdego rodzaju trzymano jako rezerwę części zapasowych. Typowa hikotai (eskadra) składała się z kluczy po dziewięć samolotów każdy, zwanych shotai. Podstawowa jednostka bojowa złożona była z trzech maszyn, ale w trakcie wojny, tak jak w niemal wszystkich siłach powietrznych, zastąpiono ją parami bojowymi.

W latach poprzedzających wojnę istniały różne sposoby, by zostać japońskim pilotem marynarki wojennej. Piloci posiadający stopnie oficerskie byli absolwentami Cesarskiej Akademii Morskiej w Etajimie. Po zdaniu obowiązkowych testów oceniających ich uzdolnienia i roku spędzonym na morzu mogli ubiegać się o przyjęcie do szkoły lotniczej. Oficerowie mogli też wywodzić się spośród rezerwistów, jeżeli tylko ukończyli oni uniwersytety, i na podobnych zasadach ubiegać się o przyjęcie do szkoły lotniczej. O nominację mogli starać się też niektórzy piloci cywilni; jeżeli zostali wybrani, wstępowali do wojskowych szkół lotniczych razem z rezerwistami.

Pilotów zawsze jednak brakowało, toteż w rygorystycznym japońskim wojskowym systemie kastowym trzeba było robić wyjątki. Bezpłatne szkolnictwo publiczne zapewniało edukację tylko na poziomie podstawowym, a kontynuowanie nauki było skrajnie wybiórcze. Podobnie jak w przypadku niemieckiego systemu gimnazjalnego, wszystko zależało od wyników testów kompetencyjnych. Istniało także prywatne szkolnictwo, było ono jednak bardzo drogie i korzystanie z niego raczej wykraczało poza możliwości finansowe przeciętnej japońskiej rodziny. Japońska marynarka wojenna była wystarczająco rozumna, by dostrzec to marnotrawienie zasobów, postanowiła więc stworzyć dwie alternatywne ścieżki kariery lotniczej dla młodych ludzi mających zdolności, ale ograniczone środki finansowe.



*Operujący złądu Kawanishi N1K2-Ja Shiden Kai: Fioletowa błyskawica*

Młody człowiek mógł po prostu zaciągnąć się do wojska, spędzić rok na morzu, a następnie złożyć wniosek o pozwolenie na przystąpienie do egzaminów wstępnych na Soren, przygotowawczy kurs lotniczy. Na tysiąc podań około 10 procent ubiegających się uzyskiwało zezwolenie na rozpoczęcie szkolenia, z czego być może 15 udawało się ukończyć kurs. Inną metodą, dzięki której marynarka wojenna zapewniała nastolatkom naukę w zamian za służbę wojskową, było Yokaren. Uczono tam historii wojskowości, etykiety, tradycji, a także matematyki, nawigacji i inżynierii oraz języka angielskiego i chińskiego w odpowiednich proporcjach. Podobnie jak absolwenci Soren, wychowanek systemu Yokaren pozostawał podoficerem, mimo że był lotnikiem marynarki wojennej. Około 5 tysięcy chłopców złożyło podanie o przyjęcie do pierwszej utworzonej w tym systemie klasy i choć wybrano spośród nich tylko 79, stwarzało to możliwości, które inaczej pozostałyby dla nich nieosiągalne.



*Wyprodukowany przez wytwórnię Mitsubishi A6M5, model 52, zwany Zero*

Nauka w podstawowej szkole lotniczej trwała rok i obejmowała obsługę samolotu, technikę startów i lądowań, akrobację oraz trochę latania w formacjach. Przejście do świata pilotów myśliwskich zależało od osiągniętych przez kursanta wyników i oceny instruktorów. Nowy pilot, jeżeli został wybrany do służby na samolotach myśliwskich, spędzał następnie kolejne sześć miesięcy na zaawansowanym szkoleniu, ucząc się pilotowania myśliwców. Cały program trwał łącznie dobre dwa do trzech lat, w zależności od tego, jaką ścieżkę zdobycia lotniczych insygniów wybierał dany pilot.

To właśnie ci lotnicy spoglądali potem na pokłady, kiedy ich lotniskowce 7 grudnia 1941 roku ustawiły się pod wiatr. Wyruszyli w dwóch falach w odstępie godziny, wystartowali w kierunku północnego brzegu Oahu. Dowodzeni przez komandora Mitsuo Fuchida, bardzo doświadczanego pilota z Akagi, o godzinie 7.40 rano czasu lokalnego dotarli do punktu zbornego na północ od Kahuku Point, gdzie rozdzielili się na trzy grupy uderzeniowe<sup>125</sup>). Lecące na wysokim pułapie bombowce ostro zakręciły nad południowo-zachodnim brzegiem wyspy, a następnie skierowały się nad Pearl Harbor. Bombowce torpedowe pomalowane w brzydkich odcieniach zieleni, brązu i czerni wyskoczyły sponad wierzchołków drzew tuż za linią plaży. Miały uderzyć w pancerniki i trzy lotniskowce, których spodziewano się w porcie<sup>126</sup>). Kolejna grupa miała przelecieć nisko

nad środkową częścią wyspy i zaatakować bazy lotnicze w Wheeler Field i Ford Island. W sumie w akcji uczestniczyły 183 samoloty, w tym 43 myśliwce A6M2 Zero, mające zająć się amerykańską obroną.

---

125) Fuchida był absolwentem Akademii Morskiej i uosobieniem pilota samuraja. Przeżył wojnę i został w końcu chrześcijańskim kaznodzieją w Ameryce.

126) USS Saratoga, Lexington i Enterprise.

Nikogo jednak nie napotkali.

Przynajmniej na początku.

Każdy japoński pilot tego ranka przekonany był o tym, że jego kraj znajdował się w stanie wojny ze Stanami Zjednoczonymi, a większość z nich spodziewała się zginąć. Nie zdawali sobie sprawy, iż relacje dyplomatyczne nie zostały formalnie zerwane i że Amerykanie nie zostali postawieni w stan gotowości bojowej. W Pearl Harbor bez wątplenia wiadano, że zbliża się atak. Sekretarz marynarki wojennej, Frank Knox, pisał:

*Jeżeli dojdzie do wojny z Japonią, to uważa się za całkiem możliwe, że działania zbrojne rozpoczną się od niespodziewanego ataku na flotę lub bazę morską w Pearl Harbor.*

Generał Walter Short, dowódca Wydziału Armii na Hawajach (Army's Hawaiian Department), sporządził swoją własną analizę sytuacji. Czytamy w niej m.in.:

*Zdaje się, że najbardziej prawdopodobną i najbardziej niebezpieczną formą ataku na Oahu byłby atak powietrzny. Panuje przekonanie, że w obecnej chwili atak taki zostałby przeprowadzony według wszelkiego prawdopodobieństwa z jednego lub kilku lotniskowców, które przypuszczalnie zbliżyłyby się na odległość mniejszą niż 300 mil.*

W razie ataku dokonanego o świcie istnieje wysokie prawdopodobieństwo, że okazałyby się on całkowitym zaskoczeniem pomimo podejmowanych przez nas działań patrolowych. Atak zastałby nas w stanie gotowości, uniemożliwiającej rozpoczęcie szybkiego pościgu.



*Mariany, czerwiec 1944 roku: „Japoński samolot zestrzelony podczas próby zaatakowania lotniskowca eskortowego USS Kitkun Bay” (Archiwa Narodowe)*

Japończycy przetoczyli się nad wyspą, zaskakując większość obrońców. Cztery godziny wcześniej trałowiec marynarki wojennej wykrył peryskop w odległości dwóch mil od kanału Pearl Harbor. Niszczyciel USS Ward zaatakował to miejsce bombami głębinowymi, donosząc o pojawieniu się wrogiej jednostki, co zostało jednak zignorowane. Atakujące formacje zostały też wykryte przez radar, ale zlekceważono je, biorąc japońskie samoloty za klucz bombowców B-17, nadlatujący zgodnie z planem z Kalifornii. Wtedy było już jednak za późno.

Głębokość wody w Pearl Harbor wynosiła zaledwie około 40 stóp i mimo losu, jaki spotkał włoską flotę w Tarencie w 1940 roku, amerykańska marynarka wojenna nie czuła się zagrożona atakami z powietrza. Japończycy przestudiowali jednak uważnie brytyjskie innowacje zastosowane w Tarencie, dostosowując odpowiednio swoją broń i taktykę. Użyto tego samego ro-

dzaju drewnianych stateczników, aby torpeda po jej wypuszczeniu nie zanurkowała zbyt głęboko. Atak przeprowadzono również z wysokości stu stóp zamiast 300, jak zazwyczaj. Ponadto nosy zawieszonych torped zostały skierowane lekko w dół, dzięki czemu nie odbijały się od lustra wody jak rzucone kamienie.

Kiedy więc samoloty torpedowe Nakijima 97 Kate mknęły nad płytkimi wodami, nic nie mogło już ich zatrzymać. Zaledwie jedna czwarta z 800 dział przeciwlotniczych marynarki wojennej i tylko 4 z 30 baterii należących do wojsk lądowych były obsadzone. Żaden z myśliwców należących do marynarki wojennej, piechoty morskiej czy armii nie znajdował się w pogotowiu – była wszak niedziela rano. Co gorsza, próbując zapobiec lokalnym aktom sabotażu, wszystkie zaparkowane samoloty prawie stykały się końcami skrzydeł – miało to ułatwić ich dozór. Z powietrza stanowiły idealny cel.

Na dno poszło pięć pancerników: Oklahoma, West Wirginia, California, Utah i Arizona. Pancernik Nevada zdołał się ruszyć, został jednak ciężko uszkodzony, więc świadomie wciągnięto go na plażę, aby zapobiec jego zatonięciu w kanale. Zarówno Maryland, jak i Pennsylvania zostały uszkodzone, ale nadawały się do służby. Druga fala japońskiego nalotu, składająca się ze 171 samolotów – samych bombowców nurkujących i myśliwców – ponownie uderzyła w lotniska i obszar portu. W wyniku tego rajdu zniszczonych zostało 18 okrętów i ponad 160 samolotów, a dalszych 100 uległo uszkodzeniu. Marynarka wojenna i piechota morska straciły 2117 ludzi, w większości na Arizonie, kolejnych 779 zostało rannych. Straty wojsk lądowych wyniosły 228 zabitych i 459 rannych. Japończycy stracili 64 zabitych – jeden Japończyk trafił do niewoli – i odnieśli wielkie zwycięstwo. Zaskoczeni i nieprzygotowani Amerykanie stawiali jednak zaciekły opór. Mimo wykorzystania elementu zaskoczenia prawie 30 procent samolotów japońskiej grupy uderzeniowej odniosło uszkodzenia lub też nie wróciło na lotniskowce. Kilku amerykańskim pilotom myśliwskim udało się wzbić w powietrze i podjąć walkę, tak więc Welch i Taylor nie byli tego dnia zupełnie sami.

Po wystartowaniu z lotniska w Haleiwa, dwie P-40-tki zawróciły wokół zachodniego wybrzeża wyspy ponad kluczem bombowców B-17 zbliżającym się znad stałego lądu. Następnie zaskoczyły 12 japońskich bombowców nurkujących typu Val, atakujących Ewa Field, bazę lotniczą Marines na południowo-zachodniej stronie wyspy, nieopodal kanału prowadzącego do Pearl Harbor. Taylor i Welch zestrzelili po 4 wrogie samoloty i przeżyli ten dzień – co więcej, obaj przeżyli wojnę<sup>127)</sup>.

---

127) Taylor odnotował początkowo dwa zestrzelenia i prawdopodobne dwa, które potem zostały potwierdzone na podstawie japońskich zapisów.

Inni nie mieli tyle szczęścia. Przynajmniej ośmiu pilotów USAAF zdołało wystartować, jeden został jednak zestrzelony przez myśliwiec Zero, a inny przez własny ogień przeciwlotniczy, gdy wracał na lotnisko. Później, w nocy, pięć samolotów F4F Wildcat z eskadry VF-6 z lotniskowca USS Enterprise leciało na wysepkę Ford Island (położoną w Zatoce Pearl Harbor). Komandor porucznik Howard Young, dowódca ich powietrznej grupy na lotniskowcu (CAG), dotarł tam wcześniej tego samego dnia, informując US Navy o spodziewany przybyciu klucza. Znajdo-

wał się też w wieży kontroli lotów, kiedy nadleciały myśliwce. Amerykanie obsadzający działa przeciwlotnicze lotniska widzieli jednak tylko samoloty i otworzyli ogień, co doskonale obrazuje rzadko poruszaną kwestię ryzyka związanego z bratobójczym ostrzałem.

Podporucznik Fritz Hebel, lider klucza, został trafiony. Wyszedł jednak spod ostrzału, wy dostał się z portu i poleciał w kierunku lotniska Wheeler, gdzie został zestrzelony przez żołnierzy wojsk lądowych. Doznał złamania czaszki, uderzając o celownik. W wyniku odniesionych obrażeń zmarł. Skrzydłowy Hebela, starszy chorąży Herbert Menges, został podziurawiony kulami i rozbił się w Palms Hotel, ginąc na miejscu. Podporucznik Eric Allen wyskoczył na spadochronie nad portem – ale artylerzyści nadal do niego strzelali, gdy spadał z częściowo otwartym spadochronem. Trafiony pociskiem kalibru .50 cala, Allen przeżył upadek i dopłynął do pobliskiego trałowca, zmarł jednak następnego dnia.

Wildcat starszego chorążego Gaylego Hermanna został trafiony prawie 20 razy, w wyniku czego wysiadł mu silnik. Wylądował na polu trzciny w pobliżu bazy hydroplanów w Ford Island i cudem nie odniósł ran. Wildcat chorążego Jamesa Danielsa pozostał więc jedynym amerykańskim samolotem, który utrzymał się w powietrzu. Kiedy rozpoczęła się kanonada, szybko wyłączył swoje światła pozycyjne i opadł nisko nad kanał<sup>128</sup>). Komandorowi porucznikowi Youngowi udało się w końcu przekonać skorych do naciskania spustu marynarzy do zaprzestania ognia, a Danielsa o tym, że wyspa nie była w japońskich rękach. Omijając na niskiej wysokości Nevada, chorąży wylądował i pokołował do strefy postojowej przed wieżą kontrolną. Gdy samolot się zatrzymał, ktoś otworzył ogień z karabinu maszynowego. Gayle Hermann, inny ocalały pilot, wyszedł właśnie z pola trzcinowego i czekał na przyjaciela. Kiedy zaczęła się strzelanina, podbiegł i stłukł swoim pistoletem artylerzystę, kończąc w ten sposób festiwal głupoty na tę noc.

---

128) To, że wszystkie te samoloty miały włączone światła i podchodziły do lądowania, a nie do ataku, powinno dać wyraźnie do zrozumienia, że nie miały wrogich zamiarów.

Niesławne 14-punktowe przesłanie z Tokio, które sprowadzało się w sumie do wypowiedzenia wojny, zostało ostatecznie spisane i przedstawione Amerykanom przez japońskich dyplomatów w Waszyngtonie. Było jednak późno, a atak na Hawaje już się wydarzył. W rzeczywistości japoński szyfr dyplomatyczny został dawno złamany, w związku z czym amerykańscy analitycy zdekodowali i przetłumaczyli wiadomość, zanim uczynili to japońscy dyplomaci. Największą korzyścią, jaką dałoby nawet jednogodzinne ostrzeżenie, byłaby osłona myśliwska nad Oahu. Nawet gdyby w powietrze wzbilo się tylko kilka eskadr i zaskoczyło japońską grupę uderzeniową, udałoby się ocalić wiele ludzkich istnień. Samoloty torpedowe i bombowce nurkujące są wyjątkowo łatwym celem dla myśliwców, a plan japońskiego ataku uległby załamaniu, gdyby one same zostały zaatakowane. Udałoby się również obsadzić znacznie większy odsetek dział przeciwlotniczych, niż stało się to w rzeczywistości.

Jakkolwiek atak na Pearl Harbor był strasznym ciosem, nie oznaczał całkowitej klęski militarnej. Magazyny, urządzenia remontowe i suche doki pozostały w dużej mierze nieuszkodzone. Zbiorniki ze 140 milionami galonów paliwa nie zostały naruszone. Udało się też podnieść z dna portu dwa pancerniki: West Wirginia i Kalifornia, i do 1944 roku przywrócić je do służby.



Z kolei pancernik Utah został wycofany ze służby przed 7 grudnia i używano go tylko do celów treningowych. Nevada, Tennessee, Maryland i Pensylwania były w 1942 roku już w pełni gotowe do służby. W każdym razie Pacyfik miał być kontrolowany nie przez pancerniki, lecz przez lotniskowce, a szczęśliwym zbiegiem okoliczności wszystkie amerykańskie lotniskowce uniknęły ataku.

Japończycy wymknęli się na północ, kierując się następnie na zachód do domu. To, że nie zniszczyli trzech lotniskowców Floty Pacyfiku, w dużym stopniu niwelowało skuteczności ich ataku. Porażka ta – w połączeniu z gniewem, jaki atak wywołał w Ameryce – obróciła się przeciw Japończykom. Amerykanie nie zwlekali już teraz z pełną mobilizacją, a sprzeciw opozycji politycznej był znikomy. Za jednym zamachem Japończycy sprowokowali i trwale zmotywali dokładnie tego wroga, którego najbardziej się obawiali.

Płynąc z powrotem na zachód, Nagumo minął o kilkaset mil cele, które powinien był za wszelką cenę zniszczyć. W dniu ataku Zespół Zadaniowy nr 8 (Task Force 8), utworzony wokół USS Enterprise, oddalony była zaledwie 200 mil na zachód od Oahu. Lotniskowiec, dowodzony przez admirała Billa Halseyego, dostarczył 211 Eskadrę Myśliwską (VMF) piechoty morskiej na Wake Island. USS Lexington wraz z Zespołem Zadaniowym nr 12 (Task Force 12) wracał z wyspy Midway i znajdował się około 500 mil na południowy wschód od Hawajów, a ostatni lotniskowiec, USS Saratoga, przechodził końcowe prace remontowe w San Diego. Wszystkie wróciły do Pearl Harbor, a USS Yorktown został przetransferowany z Floty Atlantyku w ciągu kilku tygodni.



*Amerykańscy piloci samolotów F6F Hellcat na pokładzie lotniskowca USS Lexington*

Późnym popołudniem, 8 grudnia 1941 roku, Kongres USA wydał wspólną rezolucję wypowiedającą wojnę cesarstwu Japonii. Winston Churchill odetchnął z ulgą. Ameryka przystąpiła teraz otwarcie do wojny. W tym miesiącu powiedział w amerykańskim Kongresie, iż najlepszą wiadomością było to, że: „Stany Zjednoczone, zjednoczone jak nigdy dotąd, wyjęły miecz w obronę wolności i odrzuciły pochwę”. Churchill pisał później, że „poszedł do łóżka i zasnął snem ocalonego i wdzięcznego człowieka”.

Na drugim końcu świata Hitler przyjął te wieści z radością, a myśląc o Japonii, powiedział: „Nie możemy przegrać tej wojny. Mamy teraz sojusznika, którego nie podbito nigdy w ciągu 3 tysięcy lat”. Wielu z jego żołnierzy, w tym Hans Marseille, zareagowało dokładnie odwrotnie. Niektórzy mieli nawet nadzieję, iż konflikt ograniczy się do Pacyfiku i że Niemcy nie będą się w niego mieszać. W końcu Pakt Trójstronny przewidywał pomoc niemiecką tylko w przypadku, gdyby Japonia została zaatakowana, a nie gdyby sama stała się agresorem.

Jednak 10 grudnia 1941 roku Niemcy i Włochy wypowiedziały wojnę Stanom Zjednoczonym. Hitler, którego wojska ugrzęzły pod Moskwą, był pewien, że Japonia otworzy drugi front przeciw ZSRR i odciąży nieco Niemców. Zagrożenie japońskie początkowo powstrzymywało Stalina przed przerzuceniem sił z Dalekiego Wschodu, w grudniu zrozumiał jednak, że dopóki Moskwa nie padnie, dopóty Japonia go nie zaatakuje. Tokio miało długą historię doświadczeń z Rosjanami i nie miało zamiaru dokonywania inwazji, chyba że warunki ku temu byłyby doskonałe. W każdym razie po zneutralizowaniu bezpośredniego zagrożenia ze strony amerykańskiej marynarki wojennej (tak im się przynajmniej wydawało) Japończycy przystąpili do realizacji pozostałych elementów swojego planu.

Po amerykańskiej stronie Pacyfiku zaczęło się to od Wake Island, atolu położonego około 2300 mil na zachód od Oahu. USS Enterprise nie było w Pearl Harbor, gdyż 4 grudnia dostarczał 12 samolotów F4F Wildcat należących do Korpusu Piechoty Morskiej na ten niewielki atol. Grupa dowodzona przez majora Paula Putnama dotarła tam bez prawdziwych mechaników, bez instrukcji obsługi, z niedoświadczonymi pilotami i bez radaru. 8 grudnia 36 japońskich bombowców typu Betty przeleciało 650 mil z Kwajalein, by zaatakować niewielką amerykańską placówkę. Japońskie samoloty, zwane Hamaki (cygaro) z powodu skłonności do wybuchania ogniem w razie trafienia, zbombardowały Wake Island, niszcząc siedem z 12 myśliwców.

Major James Devereux, dowódca Marines na atolu, natychmiast zmienił rozmieszczenie swoich większych dział i porozstawiał atrapy z drewna. Pozostali jego piloci wykonywali patrole rozpoznawcze i trzy dni później znajdowali się w powietrzu, gdy Japończycy pod dowództwem kontradmirała Sadamichi Kajioka dotarli do wyspy i ostrzelali poprzednie pozycje amerykańskich dział. obrońcy cierpliwie wstrzymali się z otwarciem ognia. Dopiero kiedy krążownik Yubari, okręt flagowy admirała, znalazł się w odległości 4500 jardów od brzegu, piechota morska otworzyła ogień. Okręt został trafiony i spowity dymem wycofał się poza zasięg ostrzału. Wtedy również niszczyciel Hayati otrzymał celne trafienie i wyleciał w powietrze. Pozostałe 4 Wildcaty, które przez cały czas krążyły nad nimi, zaatakowały teraz bombami i kaemami, msząc się za poprzednie straty. Transportowiec z wojskiem oraz kolejny niszczyciel zostały uszkodzone, a o godzinie 8.15 wybuchł niszczyciel Kisaragi. Ostatnią ofiarą tego dnia był japoński okręt podwodny przechwycony przez porucznika Davida Kliewera z piechoty morskiej, lecący na Wildcatcie.

Tymczasem USS Saratoga, któremu towarzyszyły trzy ciężkie krążowniki i dziewięć niszczycieli, pędził na zachód w kierunku Wake Island. Zespół Zadaniowy nr 14 (Task Force 14) obejmował też oddział 300 żołnierzy piechoty morskiej, sprzęt radarowy i 3 miliony nabojów do karabinów maszynowych. Jednak powracające do Japonii lotniskowce Sortu i Hiru zostały zawrócone, by zająć się Wake Island, i 21 grudnia pojawiły się u brzegów atolu. Wraz z przybyciem lotniskowców 140 samolotów i około tysiąca żołnierzy japońskiej piechoty morskiej stanęło naprzeciw pozbawionych wsparcia Amerykanów<sup>129)</sup>.

---

129) Japońskie Specjalne Siły Desantowe Marynarki Wojennej – piechota morska.

W tym czasie Zespół Zadaniowy nr 14 znajdował się zaledwie 600 mil od atolu, jednak pełniący obowiązki dowódcy amerykańskiej Floty Pacyfiku admirał William S. Pye postanowił wycofać Saratogę i pozostawić obrońców Wake własnemu losowi<sup>130)</sup>. Pye należał do tego gatunku oficerów, którym przyznawano Krzyż Marynarki Wojennej (Navy Cross). W jego przypadku za: „Wyjątkowo wybitną i cenną służbę w sztabie głównodowodzącego amerykańskiej Floty Atlantyku oraz doskonałe wykonywanie swoich rutynowych obowiązków sztabowych w zakresie przygotowania szeregu rozkazów, dotyczących działań pancernika i floty, w oparciu o najlepsze koncepcje i doświadczenia floty Stanów Zjednoczonych i floty brytyjskiej w czasie ostatniej wojny”.

---

130) Pye został niedługo potem pozbawiony dowództwa, większość pozostałych lat przesiedział w Naval War College, z dala od działań zbrojnych.

Piechota morska była rozwścieczona. Można zastanawiać się, co by się stało, gdyby Saratoga zaskoczyła oba japońskie lotniskowce. Nadarzała się prawdziwa taktyczna okazja do zadania Japończykom ciężkich strat i zapobieżenia upadkowi Wake Island. Oczywiście istniało też bardzo realne ryzyko utraty lotniskowca, a biorąc pod uwagę katastrofę, do jakiej doszło w Pearl Harbor dwa tygodnie wcześniej, większość admirałów skłaniała się ku ostrożności. Jednak prowadzono już wtedy wojnę na pełną skalę, a Amerykanie znajdowali się w niebezpieczeństwie – należało zatem spróbować czegoś innego niż tylko odwrotu.

Dwa dni przed świętami Bożego Narodzenia 1941 roku komandor Winfield Scott Cunningham, najwyższy rangą oficer US Navy na wyspie, poddał Wake Island, ku sporemu niezadowolaniu majora Devereuxa. Marines walczyli twardo, dając zaskoczonym Japończykom posmak tego, co ich czeka. Kapitan Henry Talmage Elrod został pierwszym lotnikiem Korpusu Piechoty Morskiej, któremu przyznano Medal of Honor za walki na Wake Island. Osobiście zestrzelił dwa myśliwce Zero, uznano mu też zatopienie niszczyciela Kisaragi. Po zniszczeniu samolotów z eskadry VMF-211, podobnie jak pozostali ocaleni piloci walczył dalej na ziemi; został zabity przez japońskiego żołnierza, który udawał martwego<sup>131)</sup>. Cunningham nie miał właści-

wie wyboru poza walką na śmierć i życie, ale wobec zdrady Pyego nikt nie brał tego właściwie pod uwagę.

---

131) Szybka fregata USS Elrod (FFG-55) została w 1985 roku wprowadzona do służby i nazwana na jego cześć.

Pod koniec 1941 roku Guam i Hong Kong wpadły w ręce wroga. Wielka Brytania, wciąż osłabiona po bitwach o Francję i Anglię, była poważnie zaangażowana w Afryce Północnej, i nie mogła skutecznie interweniować na Pacyfiku. Royal Navy straciła też akurat pancernik Prince of Wales i krążownik liniowy Repulse u malezyjskiego wybrzeża za sprawą japońskich samolotów operujących z lądu. W styczniu Brytyjczycy znajdowali się w pełnym odwrocie, zmierzając w dół półwyspu w kierunku swojej wielkiej i, jak się zdawało, niemożliwej do zdobycia twierdzy Singapur, która jednak upadła 15 lutego 1942 roku.

Rozszerzając działania na południe i wschód, Japończycy zaatakowali w krótkich odstępach czasu Wyspy Filipińskie, Holenderskie Indie Wschodnie i Nową Gwineę. Obrońcy byli zdeorganizowani, zaskoczeni, a wielu przypadkach sabotowani przez miejscową ludność, która wierzyła, że Japończycy ich wyzwolają spod kolonialnego jarzma. Po zetknięciu się z japońską armią szybko przekonywali się, że było inaczej: konfiskowano jedzenie, mężczyźni zmuszani do pracy, a kobiety masowo gwałcono, jak miało to wcześniej miejsce w chińskim mieście Nankin<sup>132)</sup>. Za udział w Wielkiej Wojnie Japonia dostała też Wyspy Marshalla i Wyspę Caroline (albo też: Milenijną), Palau, Saipan i Tinian (między innymi) – wszystkie z nich były dawnymi koloniami niemieckimi. Wraz z nowymi zdobyczami przekształcono je w praktycznie niezatapialne lotniskowce.

---

132) Japończycy przyznali się do 140 tysięcy ofiar śmiertelnych w czasie masakry w Nankin. Chińczycy podawali liczbę 300 tysięcy zabitych i 20 tysięcy zgwałconych kobiet. Prawda leży znów prawdopodobnie pośrodku.

Wczesną wiosną 1942 roku aliantom naprawdę deptano po piętach, a sytuacja na wszystkich frontach wyglądała ponuro. Afrikakorps Rommla ruszył na Tobruk, Rosjanie mieli zmierzyć się z operacją o kryptonimie „Fridericus”, wielkim niemieckim uderzeniem na pola naftowe na Kaukazie. Ameryka mobilizowała się, by sprostać wymogom czasu wojny, ale na razie dysponowała jedynie szczątkową armią z okresu pokoju – poprawa położenia wymagała czasu. Ponieważ kraj potrzebował rozpaczliwie jakiegoś zwycięstwa, 2 kwietnia 1942 USS Hornet opuścił port Alameda w Kalifornii. Po spotkaniu z USS Enterprise, połączony zespół zadaniowy skierował się czterema krążownikami i ośmioma niszczycielami na zachód, w głąb Pacyfiku, i obrał kurs na Wyspy Japońskie.

Na pokładzie Horneta znajdowało się 16 bombowców Mitchell B-25, na których latali piloci wojsk lądowych. Ogolone ze wszystkiego, co uznano za zbędne, bombowce prznosiły po

trzy 500-funtowe bomby burzące oraz jedną bombę zapalającą. Mitchell mógł poruszać się ze stałą prędkością około 230 mil/h, a jego zasięg wynosił 1100 mil. Zamierzano zaatakować cele w Tokio, Jokohamie, Kobe i Nagoi, a następnie pognać przez Morze Japońskie i wylądować w Chinach. Szanse na przeżycie były znikome i nikt właściwie nie wierzył, że można było przeżyć tę misję, jednak nieugięty amerykański duch walki sprawił, że postanowiono spróbować.

Misję opracował podpułkownik Jimmy Doolittle, który wbrew obiekcyjom swoich przełożonych postanowił jej też osobiście przewodzić. Doolittle, w przeszłości zdobywca nagród i pilot wyścigowy, miał też dyplom z UC Berkeley i doktorat w zakresie lotnictwa, uzyskany na Massachusetts Institute of Technology. Pod wieloma względami należał do pionierów lotnictwa; najbardziej znaczący wkład wniósł jednak na polu pilotażu z wykorzystaniem instrumentów pokładowych. Doolittle był właściwie pierwszym, który przestudiował zagadnienie relacji zachodzących między zmysłami ruchu a bodźcami wzrokowymi oraz ich wpływu na zdolność pilota do latania w nocy lub przy złych warunkach pogodowych. Opracowawszy odpowiednią technikę, został pierwszym pilotem, który odbył cały lot od startu do lądowania, posługując się wyłącznie przyrządami pokładowymi.



*Samoloty bojowe marynarki wojennej USA w drodze,  
by pomścić Pearl Harbor*

Doolittle, będąc osobą spełnioną, zamożną i sławną, zdobył prawo do życia takiego, jakie mu się podobało, siedzenie w jakimś biurze w roli oficera sztabowego nie było jednak jego pomysłem na udział w wojnie. Jak później stwierdził:

*Japończykom powiedziano, że są niewrażliwi na atak. Atak na samą Japonię spowodowałby zamęt w umysłach Japończyków i zasiał wątpliwości co do wiarygodności ich przywódców. Była też druga, równie ważna, psychologiczna przyczyna tego ataku. Amerykanie bardzo potrzebowali podniesienia morale.*

O godzinie 7.38 rano 18 kwietnia 1942 roku zespół zadaniowy został wykryty przez japoński

okręt rozpoznawczy, który szybko zatopiono. Problem polegał na tym, że Hornet znajdował się wciąż 170 mil za przewidzianym punktem, z którego miano rozpocząć atak, i na granicy zasięgu bombowców. Ponieważ utracono element zaskoczenia, podjęto decyzję o rozpoczęciu misji, a piloci obsadzili swoje samoloty. Lotniskowce ustawiły się pod wiatr, płynąc z maksymalną prędkością. O godzinie 8.20 bombowiec B-25 pułkownika Doolittlego zachwiał się, opuszczając dziób okrętu z minimalnym zapasem wysokości, i obrał kurs na Japonię.

A za nimi: Whiskey Pete, Ruptured Duck, Hair-karier i inne. Ostatnim był Bat out of Hell o godzinie 9.19, po czym lotniskowce natychmiast zawróciły na wschód. Ponad pięć godzin później B-25 przekroczyły japońskie wybrzeże i poleciały w głąb lądu, kierując się na tokijską stację radiową. Trafiono 30 celów, w tym nowiutki lotniskowiec Ryuhyo. Piętnaście B-25 zdołało dotrzeć do Chin, a jeden do ZSRR. Z 80 lotników, którzy wystartowali z Lorneta tego ranka, 70, w tym Doolittle, przeżyło i uniknęło niewoli. Dwóch zestrzelono nad morzem, kolejnych ośmiu złapali Japończycy<sup>133</sup>).

---

133) Trzech stracono za „zbrodnie wojenne”: porucznicy Farrowi Hallmark wraz z kapralem Spatzem.

Doolittle spodziewał się postawienia przed sąd wojenny za utratę wszystkich swoich samolotów, zamiast tego przyznano mu Medal of Honor jako bohaterowi narodowemu. Pod względem militarnym rajd wyrządził niewielkie szkody, oddziaływanie psychologiczne na obie strony było jednak olbrzymie. Dla Amerykanów był to potężny zastrzyk pewności siebie, dający każdemu przekonanie, że Stany Zjednoczone, nawet po ciężkim ciosie, potrafią wrócić do walki. Na poziomie praktycznym rajd Doolittle'a zademonstrował niesamowity potencjał lotniskowców. Każde większe uderzenie na Pacyfiku przeprowadzono jak dotąd przy użyciu samolotów, a admirałowie z „klubów strzeleckich” dowodzący pancernikami marynarki wojennej nie mogli ignorować już tego faktu.

Rajd miał też równie istotny wpływ na Japończyków. Zwolennicy pokoju zostali uciszeni tym atakiem na rdzenne obszary Japonii i groźbą zagrożenia dla osoby cesarza. Ci, którzy popierali okupowanie oddalonego obronnego pierścienia wysp mieli teraz ku temu słuszny powód. Atak był też obrazą dla japońskiej marynarki wojennej, która odpowiadała za ochronę wysp, oraz dla samego admirała Yamamoto.

W maju 1942 roku padła twierdza Corregidor na Wyspach Filipińskich. W tym samym czasie Japończycy uderzyli na południe od Rabaul, flota inwazyjna została wysłana przez Morze Koralowe do Port Moresby, na południowym skraju Papui Nowej Gwinei. Gdyby udało im się go zająć, wówczas północny brzeg Australii znalazłby się w zasięgu japońskich samolotów. Krążowniki i niszczyciele stanowiły eskortę dla transportów wojska, a lotniskowce Shokaku, Zuikaku i Shoho były zdolne do wystawienia 120 samolotów bojowych.

Zdając sobie sprawę z japońskich planów, admirał Chester Nimitz, nowy dowódca amerykańskiej Floty Pacyfiku, wysłał dwie grupy lotniskowców na Morze Koralowe: Zespół Zadaniowy nr 17 na czele z lotniskowcem USS Yorktown oraz Zespół Zadaniowy nr 11 skupiony wokół USS Lexington. Nimitz rozumiał związane z tym przedsięwzięciem skrajne ryzyko, nie był jed-

nak admirałem Pye i osobiście dowodził już okrętami podwodnymi, kanonierkami i krążownikami. Choć nigdy nie był lotnikiem, potrafił myśleć w sposób niekonwencjonalny i miał świadomość znaczenia ataku z powietrza<sup>134</sup>).

---

134) Zauważył też kiedyś, że „o okręcie mówi się (w języku angielskim, TN) zawsze jako o niej, gdyż tyle kosztuje jego umalowanie i upudrowanie”.

Bitwa na Morzu Koralowym, stoczona w całości przez samoloty, była kamieniem milowym w historii wojskowości. Zakończyła się taktycznym remisem, ponieważ Lexington zatonał, a Yorktown odniósł ciężkie uszkodzenia. Amerykanie stracili blisko 70 samolotów oraz 656 ludzi. Japończycy utracili lekki lotniskowiec Shoho, kilka mniejszych okrętów wojennych i prawie tysiąc ludzi. Ponadto lotniskowiec Shokaku został ciężko uszkodzony, w związku z czym na dwa kolejne miesiące został wycofany ze służby. Zuikaku uniknął uszkodzeń, ale większość z 92 zniszczonych japońskich maszyn bojowych pochodziła właśnie z niego, tak że wycofano go z walki do czasu uzupełnienia jego samolotów.

Ze strategicznego punktu widzenia bitwa okazała się zdecydowanym zwycięstwem Amerykanów. Inwazja na Port Moresby została powstrzymana, a mit o niezwycięzonych Japończykach legł w gruzach. Ponadto dwa ich lotniskowce zostały wyłączone z walki – co prawda nie na zawsze, ale na wystarczająco długo. Żaden nie wchodził już w skład floty, zmierzającej teraz w kierunku mało znanej wyspy, i nie wziął udziału w bitwie, która miała zmienić losy wojny na Pacyfiku.





*Uszkodzony w czasie walk F4F na pokładzie lotniskowca USS Enterprise*

PRZEZ BRYŻĘ MORSKĄ przebił się ryk syreny, pilot popatrzył do góry zaskoczony, z kulką ryżu w pół drogi do ust. Niczym rozgniewane mrówki ludzie wypelzli zewsząd na pokład startowy i biegli teraz w kierunku czekających samolotów lub dział przeciwlotniczych. Nalot. Syrena wyła. Nalot. Zrywając się na nogi Kaname Harada spojrział do góry i nic nie zobaczył. Następnie zmrużył oczy, spoglądając ponad dziobem okrętu, i zobaczył niewielkie ciemne plamki, pojawiające się na tle jaśniejszej wstęgi horyzontu.

– Samoloty torpedowe! – zawołał ktoś, przekrzykując hałas. – Atak torpedowy!

Wyrzucając kubek herbaty za burtę, pilot popędził do swojego czekającego Reisen, wdrapał się po skrzydle i wskoczył do kabiny<sup>135</sup>). Obsługa naziemna włączyła już silnik. Ignorując pasy bezpieczeństwa, dał znak ręką, by wszyscy się cofnęli, i przytrzymał hamulce, gdy wyciągano klocki spod kół. Patrząc uważnie ponad dziobem samolotu, Harada pchnął przepustnicę i myśliwiec pomknął do przodu. Oczy jego były nieruchomo wpatrzone w przód, gdy prawą ręką odruchowo sprawdzał, czy klapy są opuszczone; włączył kaemy.

---

135) Mitsubishi A6M typu 0, model 21, zwany przez aliantów Zero.

Odrывая się od pokładu, samolot trawersował pod boczny wiatr. Pilot utrzymał startowy kąt nachylenia wystarczająco długo, żeby minąć dziób lotniskowca, po czym wciągnął podwo-

zie. Gdy Zero opadł ku morzu, poczuł, jak śmigło wgrzyza się w powietrze, myśliwiec powoli zaczyna się wznosić. Podnosząc klapy, wyrównał lot przez kilka sekund, by samolot mógł набrać prędkości. Spoglądając w kierunku atakujących, doznał szoku, widząc, jak blisko się znajdowali. Okręty eskorty otworzyły ogień przeciwlotniczy i zauważył czarne i białe obłoki wybuchające nad Amerykanami. Przystępując do szerokiego skrętu, Harada poczekał, aż jego skrzydłowi się trochę zbliżą, po czym zaczął się wznosić. Mrużąc oczy zorientował się, że nie będzie musiał wzbijać się zbyt wysoko – Jankesi muskali grzbiety fal.

– Trzymaj, trzymaj.

Wykonał lekki wywrót i zaczął delikatnie się obracać, określając geometrię przechwycenia na podstawie swojego długiego doświadczenia. Wdział ich teraz wyraźnie. Były to nowsze amerykańskie bombowce torpedowe; duże i brzydkie, przypominające trzmiele, pomalowane na niebiesko z białymi świecącymi gwiazdami – Avengers, produkowane przez Grummana, z trzysobową załogą.

– Teraz.

Ściągając drążek na siebie, Harada obrócił zwinny, niewielki myśliwiec na plecy i pomknął w dół w kierunku wolno lecących samolotów. Jego dwaj skrzydłowi zmienili pozycję i ustawili się w rzędzie za nim. Zwiększając prędkość, za pomocą lekkich ruchów drążka i steru kierunku manewrował tak, aby móc zanurkować z góry. Avenger miał kulistą wieżyczkę tylnego strzelca i kiedy zaczęła się obracać, Harada wypuścił trzysekundową serię. Jego dwa zamocowane w obudowie silnika kaemy natychmiast wystrzeliły strumień 50 pocisków kalibru 7,7 mm, a skrzydła zatrzęsły się pod wpływem siły odrzutu działek kalibru 20-mm. Z ostrzelanego samolotu zaczęły odpadać jakieś fragmenty, Amerykanin przechylił swoją maszynę, a jego tylny strzelec odpowiedział ogniem.

Ściągając drążek do siebie, Harada chrząknął i wykonał swoim myśliwcem beczkę ponad samolotami torpedowymi Amerykanów. Lecąc na plecach i patrząc na błękitną wodę, zobaczył swojego drugiego skrzydłowego jak strzela i podjął nagłą decyzję. Śmigając przed swoim trzecim skrzydłowym, Genzo Nagazawą, Harada wykonał szybką beczkę pionowo i wyszedł za kolejnego Avengersa. Inny Zero natychmiast pociągnął prosto w górę, by uniknąć kolizji, a kiedy to robił, amerykański tylny strzelec oddał długą, śmiertelną serię w brzuch myśliwca. Przerażony Harada zobaczył, jak samolot jego skrzydłowego wybuchła płomieniami i rozbija się w morzu.

Krzyknął w gniewie, podciągając dziób myśliwca w kierunku Avangera, i strzelił z minimalnej odległości. Wieżyczka strzelca znikła w chmurze rozbitego metalu, szkła i dymu. Duży samolot natychmiast zarył dziobem w fale, wyrzucając potężną, podobną kształtem do wachlarza fontannę wody. Mrugając szybko, Harada wznosił się ponownie i przewrócił na plecy. Stamtąd ujrzał, jak w dole reszta Amerykanów znika w podobnych płonących plamkach.

Był 4 czerwca 1942 roku, tuż po godzinie 7.00 jasnego, słonecznego poranka. Admirał Yamamoto, dowódca Połączonej Floty, znajdował się pod ogromną presją. Rajd Doolittle'go brutalnie ukazał, jak bardzo Wyspy Japońskie narażone są na atak z powietrza, a bitwa na Morzu Koralowym zachwiała kultem niezwykłości Cesarskiej Marynarki Wojennej. Yamamoto wiedział też, że kończy mu się czas potrzebny do odniesienia zwycięstwa, zanim Ameryka rozgromi Japonię. Jego plan składał się z dwóch elementów. Po pierwsze, należało zająć wyspę Mi-

dway, stanowiącą klucz do zewnętrznego pasma obrony, który zapobiegłby kolejnemu atakowi na Japonię. Pod drugie, należało zakończyć misję rozpoczętą w Pearl Harbor, wciągając U.S. Navy w ostateczną wielką bitwę morską, w trakcie której zostałaby ona rozbita. Waszyngton, pozbawiony marynarki wojennej zdolnej do ochrony Zachodniego Wybrzeża – zdaniem Japończyków – zostałby zmuszony do negocjacji.

Złożony plan Yamamoto obejmował działania w trzech kierunkach. Po pierwsze, atak na Wyspy Aleuckie miał odwrócić uwagę Amerykanów oraz związać ich siły. Po drugie, jego główna, złożona z lotniskowców grupa uderzeniowa zaatakowałaby wyspę Midway, eliminując możliwość jakichkolwiek amerykańskich nalotów z łądu skierowanych przeciwko jego flocie. Następnie dokonano by inwazji na wyspę, zajmując lotnisko w stanie nienaruszonym i przystosowując je do potrzeb japońskiego lotnictwa. Wtedy – zgodnie z kalkulacjami Yamamoto – Amerykanie wysłaliby do walki swoją marynarkę wojenną, a jego Połączona Flota mogłaby ją zaskoczyć i unicestwić.

Wiązało się to jednak z szeregiem trudności. Przede wszystkim został złamany japoński szyfr wojskowy JN-25, co pozwoliło sekcji wywiadowczej Nimitza odczytywać od 25 do 75 procent każdej wiadomości. Amerykanom udało się też znaleźć sposób na potwierdzenie, czy to rzeczywiście Midway jest celem japońskiego ataku – wymieniając nazwę wyspy w nieszyfrowanej wiadomości, którą Japończycy powtórzyli w wiadomości nadanej swoim szyfrem<sup>136</sup>). Kolejnym problemem był aleucki fortel, mający odwrócić uwagę Amerykanów. Podstęp był tak oczywisty, że nikt nie dał się na niego nabrać, a już na pewno nie admirał Nimitz. Operacja ta związała jednak zasoby japońskiej V Floty (w tym lotniskowce Rujo i Junto), co mogło przesądzić o losach bitwy.

---

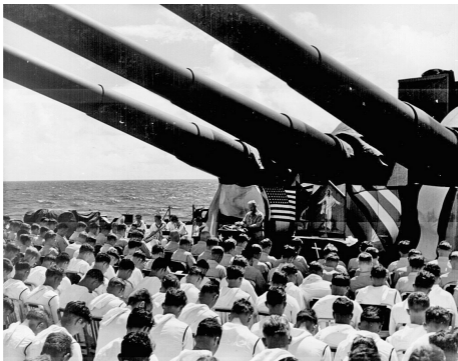
136) Ml oznaczało „Wyspę Midway”, a drugoplanowy cel, Wyspy Aleuckie, oznaczono literami AL – zdumiewające przeoczenie z czyjejs strony. Początkowo amerykański wywiad zlekceważył te informacje jako zbyt oczywiste, okazały się jednak prawdziwe.

Wreszcie Japończycy nie doceniali sił amerykańskich i, co być może miało najpoważniejsze konsekwencje, Amerykanów jako takich. Pearl Harbor przekonało wielu japońskich strategów co do przewagi Cesarskiej Marynarki Wojennej, a lekcje wyciągnięte z bitew morskich o Wake Island i na Morzu Koralowym nie zostały jeszcze w pełni przerobione. Japończycy wiedzieli, że Saratoga była remontowana w Kalifornii, uważali też, że Yorktown został zatopiony na Morzu Koralowym. Powróciwszy do Pearl Harbor Nimitz skierował na okręt 3 tysiące robotników i po 72 godzinach pracy wielki lotniskowiec powrócił na morze. Tymczasem admirał Nagumo wypłynął z 1. Mobilnymi Siłami z Zatoki Hiroszimskiej 26 maja 1942 roku. Japońska V Flota, zwana 2. Mobilnymi Siłami, również wyruszyła z macierzystych wysp, kierując się na północny wschód na Aleuty. Z tego co było wiadomo Yamamoto, jedynie lotniskowce Enterprise i Hornet były dostępne, a japoński wywiad umieszczał je daleko na Południowym Pacyfiku.

Tam się jednak nie znajdowały.

Tego samego dnia oba lotniskowce wróciły do Pearl Harbor, a za nimi uszkodzony Yorktown. W południe 27 maja Enterprise i Hornet z 54 myśliwcami, 70 bombowcami nurkującymi

i 29 torpedowcami na pokładach, opuściły wyspę Oahu. Zadaniowy Zespół Nr 16, dowodzony przez kontradmirała Raya Spruance'go, był eskortowany przez sześć krążowników i 11 niszczycieli. Midway otrzymała też wsparcie w postaci czterech bombowców B-26 należących do USAAF i osiem dodatkowych hydroplanów Catalina. 30 maja o godzinie 12.00 Zadaniowy Zespół Nr 17 wypłynął z Pearl Harbor. Eskortowany przez dwa krążowniki i pięć niszczycieli Yorktown przewoził 27 myśliwców, 37 bombowców nurkujących oraz 15 samolotów torpedowych. 1 czerwca dotarło kolejnych dziewięć samolotów B-17 z 26. Eskadry bombardującej, zwiększając ogólną liczbę ciężkich bombowców do 16. Ponadto trzeci amerykański Zespół Zadaniowy utworzony wokół Saratogi wyruszył z San Diego, kierując się na zachód.



*Członkowie załogi USS South Dakota z pochylonymi głowami w hołdzie dla kolegów marynarzy, którzy zginęli w czasie operacji powietrznych nad wyspą Guam 19 czerwca 1944 roku (Archiwa Narodowe)*

O zachodzie słońca 2 czerwca 1942 roku Enterprise, Hornet i Yorktown spotkały się 350 mil na północny wschód od wyspy Midway. Japońskie lotniskowce z 1. Mobilnych Sił skrzyżowały na południowy wschód i kiedy zapadł zmrok, znajdowały się w odległości blisko 700 mil. Flota inwazyjna była też 700 mil na zachód i zbliżała się. Dwanaście amerykańskich okrętów podwodnych rozmieszczono jako jednostki wczesnego ostrzegania na północno-zachodnich podejściach do Midway, a Cataliny wciąż wykonywały loty patrolowe.

Obrona powietrzna wyspy składała się teraz z 21 myśliwców piechoty morskiej (samoloty Buffalo i Wildcat) i 36 bombowców nurkujących (typu Dauntless i Vindicator). Siły naziemne obejmowały dwie kompanie z 2. Marine Raider Battalion, a wśród oficerów znajdował się również major James Roosevelt, najstarszy syn prezydenta USA<sup>137</sup>). USAAF rozlokowały 25 bom-

bowców (B-17 i B-26), a 1 czerwca dołączyło do nich sześć nowych Grumman Avengerów z eskadry VT-8 stacjonujących na USS Hornet. obrońcy wyspy mieli też ponad 30 Catalin dalekiego zasięgu: olbrzymich samolotów o rozpiętości skrzydeł wynoszącej ponad 100 stóp. Tych latających łodzi (PBY) używano również do nalotów i nocnych ataków. Ich uzbrojenie stanowiły bomby, torpedy i 4 karabiny maszynowe, a zasięg wynosił 2500 mil.

---

137) Coś, czego nie spotyka się w dzisiejszych czasach. James Roosevelt otrzymał później Navy Cross za zasługi w walce.

To Catalina z VP-44 wykryła Japończyków rankiem 3 czerwca 1942 roku. O godzinie 8.43 chorąży James Lyle zauważył japońskie trałowce około 600 mil morskich na południowy zachód od Midway. Czterdzieści minut później chorąży Jack Reid przekazał drogą radiową swój słynny komunikat: „Main body!”, ogłaszający dostrzeżenie japońskich okrętów. Jego następny raport mówił o 11 okrętach, znajdujących się 700 mil na zachód od wyspy i kierujących się na wschód. Pilot był przekonany, że znalazł siły uderzeniowe, ale Nimitz nie podzielał tego przeświadczenia; w rzeczywistości były to siły inwazyjne. Mimo wszystko dziewięć B-17 wystartowało w południe z Midway, a o godzinie 16.40 zaatakowało japońską Grupę Transportową II Floty. Mimo że nie odnotowano żadnych trafień, atak wstrząsnął Japończykami. Jeżeli Midway był czubkiem odwróconego trójkąta, lotniskowce Nagumo znajdowały się w lewym górnym rogu, około 500 mil na północny zachód od wyspy. Jakieś 400 mil w kierunku wschodnim, w górnym prawym rogu trójkąta, znajdowały się z kolei amerykańskie lotniskowce.

Pierwsza krew połała się wczesnym rankiem 4 czerwca, kiedy to klucz Catalin trafił torpedą Mk 13 zbiornikowca Akebono Maru. Utraciwszy element zaskoczenia, admirał Nagumo rozkazał o godzinie 4.30 rano przeprowadzenie pierwszego uderzenia na Midway z pokładów Akagi, Kaga, Hiryu i Soryu. Cztery eskadry bombowców z eskortą myśliwców, w sumie formację 108 samolotów, wychwycono na radarze o godzinie 5.35. O godzinie 6.00 rano wszystkie zdolne do lotu maszyny na Midway wzbily się w powietrze – bombowce kierowały się w bezpieczne miejsce, a piloci Marines z eskadry VMF-221 (Fighting Falcons) ruszyli do ataku.

Jeżeli japońskie myśliwce górowały nad Wildcat'ami Grummana, to Brewster Buffalo był już beznadziejnie przestarzały. Zero był lżejszy o przynajmniej 450 kilogramów i mógł prześcignąć podczas wznoszenia każdy amerykański myśliwiec o ponad tysiąc stóp na minutę. Choć Wildcat podobnie jak Zero wypływał około 15 funtów (7 kg) pocisków w czasie trzysekundowej serii, Japończycy dysponowali pięciokrotną przewagą liczebną i szybko rozgromili Amerykanów. Lotnikom Marines udało się jednak zestrzelić 4 bombowce i trzy myśliwce oraz zmusić atakujących do przejścia do defensywy, gdy zbliżali się do Midway. Ogień amerykańskiej artylerii przeciwlotniczej zniszczył ponadto 30 samolotów, uszkadzając większość pozostałych, nic zatem dziwnego, że dowódca misji, porucznik Joichi Tomonaga, natychmiast wezwał do przeprowadzenia drugiego uderzenia<sup>138</sup>). Około godziny 7.15 Nagumo rozkazał swoim rezerwowym eskadrom uzbrojonym w bomby odłamkowe przystąpić do ostatecznej misji w celu zneutralizowania obrony wyspy.

W tym czasie należące do USAAF bombowce B-26 i elementy eskadry VT-8 złożonej z samolotów torpedowych Avenger zlokalizowały japońskie lotniskowce. To właśnie pięć spośród sześciu samolotów, dowodzonych przez porucznika Langdona K. Fieberlinga, zniszczyły Harada i jego bojowy patrol powietrzny, składający się z myśliwców Zero. Zestrzelone zostały też dwa z czterech bombowców B-26. Czterdzieści pięć minut później Vindicators i bombowe nurkujące Dauntless z eskadry VMSB-241 przystąpiły na wysokości 8 tysięcy stóp do ataku z lotu ślizgowego i zostały posiekane na kawałki przez Zero. Dziewięć spośród 27 amerykańskich maszyn nie powróciło. Krótco potem, o godzinie 8.00 rano, 15 bombowców B-17 pojawiło się na wysokości 20 tysięcy stóp i swoim bombardowaniem powiększyło zamęt.

Powtarzające się ataki amerykańskich samolotów operujących z wyspy uniemożliwiły Nagumo rozpoczęcie drugiego uderzenia. W tym czasie jego pierwsza grupa uderzeniowa powróciła na lotniskowce w celu uzupełnienia paliwa i amunicji. Nagumo postanowił dać pierwszej grupie odpocząć przed kolejnym atakiem na Midway. Samolot rozpoznawczy z krążownika doniósł o okrętach nieprzyjaciela, ale dopiero o godzinie 8.40 potwierdzono obecność amerykańskiego lotniskowca. Ponownie nakazano uzbroić japońskie samoloty w torpedy, a na pokładach hangarówch wszystkich czterech lotniskowców zapanował chaos, gdy załogi zabrały się gorączkowo do pracy. Wszędzie leżały stosy bomb, a węże z wysoce oktanowym paliwem wiły się pomiędzy torpedami i skrzyniami z amunicją.

O godzinie 7.02 Enterprise i Hornet rozpoczęły swoje własne ataki, o czym jednak Japończycy nie wiedzieli. W oparciu o porównanie czasu ataku na Midway, kapitan Miles Browning, szef sztabu operacji powietrznych na lotniskowcu Spruance, obliczył, że rozpoczęte teraz amerykańskie uderzenie zaskoczy Cesarską Marynarkę Wojenną w środku fazy regeneracji i uzupełniania paliwa – i dokładnie tak też się stało.

Grupa uderzeniowa, która wystartowała z Horneta, znalazła się nad przybliżonym obszarem celu i zastała puste morze. Uważając, że Nagumo skierował się na Midway, zawrócili na południowy wschód i polecili w kierunku wyspy – wszyscy oprócz eskadry VT-8. Komandor porucznik John Waldron zakładał, że Japończycy mogą czaić się poniżej niskiej pokrywy chmur widocznej na północy, i tam ich też znalazł. O godzinie 9.40, lecąc na resztkach paliwa i bez eskorty myśliwców, zaatakował, a za nim eskadry VT-6 z Enterprise i VT-3 z Yorktown. Trzydzieści pięć spośród 41 samolotów torpedowych zostało zestrzelonych przez myśliwce Zero i artylerię przeciwlotniczą bez żadnych trafień w okręty.

W czasie gdy Japończycy manewrowali w celu uniknięcia ataków, nie mogli przeprowadzać żadnych startów; w związku z tym pokłady były zatłoczone zatankowanymi do pełna i ciężko uzbrojonymi samolotami. Co najważniejsze, wszystkie 50 myśliwców Zero znajdowało się na niskiej wysokości, ściągając ocalałych Amerykanów. Kaname Harada wspominał później:

*Lotnicy amerykańscy byli wyjątkowo dzielni. Byłem pod wrażeniem, z jaką odwagą przeprowadzali swoje ataki.*

Nagumo starał się bezskutecznie zreorganizować, przegrupować swoje siły i rozpocząć kolejne uderzenie. Pasma jego szczęścia w końcu zostało przerwane. Bombowe nurkujące z Enterprise wysledziły niszczyciel Arashi powracający do 1. Sił Mobilnych i podążając za nim, znalazły 4 japońskie lotniskowce ociążale ustawiające się pod wiatr. Zrządzeniem losu dotarł tam też komandor porucznik Max Leslie z kolejnymi 17 bombowcami nurkującymi z Yorktown.

O godzinie 10.22 komandor porucznik Wade McClusky podzielił swoje 37 bombowców nurkujących na dwie grupy, które z wysokości 14 tysięcy stóp ruszyły na lotniskowce Kaga i Akagi. Eskadra VB-3 z Yorktown zaatakowała Soryu. Niczym śmiercionośne srebrne kropelki wody lśniące w słońcu, wszystkie 54 samoloty pędziły z rykiem w dół w kierunku Japończyków. Harada i inni piloci Zero usiłowali wzbąć się i włączyć do walki, nie byli jednak w stanie powstrzymać ataku.

Przynajmniej jedna bomba przebiła pokład startowy Akagi i wybuchła poniżej na przepelnionym pokładzie hangarowym. Paliwo i amunicja eksplodowały – załogi paliły się w swoich samolotach, a pożar trawił okręt. Kaga poszedł na dno 3 godziny później, a Soryu został storpedowany przez amerykański okręt podwodny i zatonął o zachodzie słońca. Japończycy byli wstrząśnięci i rozbici, podczas gdy uniesieni zwycięstwem Amerykanie nadal ścigali ostatni lotniskowiec nieprzyjaciela.

Cesarska Marynarka Wojenna wciąż potrafiła kąsać i natychmiast wysyłała do walki pozostałe samoloty z Hiryu. Leciały za powracającymi siłami uderzeniowymi eskadry VB-3 i pojawiły się na radarze lotniskowca Yorktown o godzinie 13.30. Osiemnaście bombowców nurkujących zostało przechwyconych przez Wildcaty z Fighting Three (VF-3), które strąciły 10 maszyn, dwie kolejne zostały zestrzelone przez ogień przeciwlotniczy. Niemniej jednak sześć japońskich samolotów zdołało się przebić, a trzy odnotowały trafienia w lotniskowiec. Jedna z bomb unieruchomiła osiem z dziewięciu kotłów okrętu. Dzięki doskonałej pracy zespołów naprawczych udało się w ciągu 90 minut częściowo przywrócić ich pracę, a o godzinie 16.00 okręt potrafił osiągnąć prędkość 20 węzłów. W tym samym czasie radar wykrył drugą falę japońskich samolotów zbliżającą się z zachodu. Cztery Wildcaty znajdujące się w powietrzu natychmiast ruszyły, by przechwycić Japończyków. W tym czasie startowały znajdujące się na pokładzie myśliwce, niektóre miały tylko 20 galonów paliwa w bakach.

Ochronny patrol bojowy (CAP) strącił sześć z nadlatujących bombowców torpedowych typu Kate, ale przynajmniej 4 ocalały, by zrzucić swoje torpedy. Dwie chybiły, kolejne dwie jednak trafiły w lewą burtę, powodując ostatecznie 30-stopniowy przechył. Mimo że załoga musiała opuścić okręt, samoloty z Yorktown przebazowano na Enterprise. Dziesięć z tych bombowców nurkujących wraz z pełną grupą uderzeniową z Enterprise wystartowało, by znaleźć ostatni japoński lotniskowiec.



*Leczące w „taktycznej formacji” Wildcatty F4F, mniej więcej połowa 1943 roku*

Kaname Harada wylądował swoim myśliwcem na pokładzie Hiryu po tym, jak jego własny lotniskowiec został trafiony. Samolot był tak podziurawiony, że oficer obsługi naziemnej nakazał zepchnąć go do morza. Zastanawiał się, co zrobić, kiedy sprowadzono rezerwowego Zero. Harada wskoczył do kabiny. Wzbił się w powietrze o godzinie 17.00 i akurat popatrzył za siebie, kiedy fala gorącego powietrza uderzyła go i rzuciła lekkim samolotem w bok. Cały pokład startowy zniknął pod przewalającą się ścianą ognia; zewsząd wydobywał się dym. Gwałtownie kręcąc głową, zrejzował się wokoło i spojrzał do góry. Amerykańskie bombowce nurkujące spadały z nieba niczym kamienie, a niewielkie czarne bomby odrywały się spod nich, gdy samoloty wzbijały się w górę wychodząc z nurkowania, ze smużkami kondensacyjnymi ciągnącymi się wokół skrzydeł. Atakowała cała grupa uderzeniowa z Enterprise i 10 dodatkowych maszyn z Yorktown.

Harada walczył, dopóki nie skończyła mu się amunicja i czas – słońce zachodziło, a on nie miał gdzie wylądować. Otwierając osłonę kabiny, wypuścił kłapy, zgasił silnik i płasko opadł w morze za niszczycielem. Gdy okręt zaczął zawracać w jego kierunku, B-17 pojawiły się akurat nad nimi, zrzucając bomby w ostatnim tygodniu dnia nalocie. Niszczyciel uciekł, a Harada, unoszący się na falach przez całą noc, został wylowiony następnego dnia przez Makigumo. Dziwnym zrządzeniem losu pilot, który jako pierwszy wystartował do ataku na Pearl Harbor, był też ostatnim, który powrócił pod Midway. Harada został też uratowany przez ten sam niszczyciel, który storpedował ostatni utrzymujący się na powierzchni japoński lotniskowiec – Hiryu.

Nie chcąc w dalszym ciągu pójść na dno, Yorktown utrzymał się na powierzchni przez całą



noc – 5 czerwca podjęto drugą akcję ratunkową. O godzinie 15.30 wydawało się, że okręt uda się jeszcze ocalić. Zauważono wtedy 4 ślady wodne po wystrzelonych torpedach<sup>139</sup>). Dwie z nich trafiły w cel. Wczesnym rankiem 7 czerwca pokieruszony lotniskowiec przewrócił się do góry dnem i w końcu zatonął.

---

139) Japoński okręt podwodny I-168.

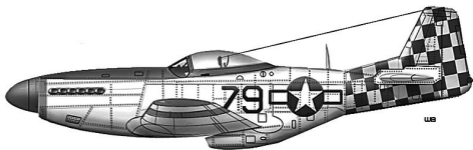
Cesarska Marynarka Wojenna nie była w stanie osłaniać inwazji bez lotniskowców, w związku z czym admirał Yamamoto zarządził generalny odwrót na zachód. Spruance i Fletcher byli później krytykowani za to, że nie ścigali Japończyków, jest to jednak niesprawiedliwy osąd. Nie mogli wiedzieć, czy nie dojdzie do inwazji albo czy nie było jakiegos innego celu oprócz Midway, pozostali więc tam, gdzie mogli w razie czego zareagować. Istniało też bardzo realne ryzyko spotkania z główną flotą bojową Yamamoto, a to z pewnością miałyby katastrofalne skutki dla tych kilku ciężkich amerykańskich okrętów wojennych, jakie im pozostały.

Strata czterech lotniskowców stanowiła olbrzymi cios, życie straciło bowiem 3 tysiące japońskich marynarzy i lotników. Ponad 240 samolotów zostało zniszczonych, z niemal wszystkimi wyszkolonymi i doświadczonymi załogami. Szacuje się też, że w bitwie stracono 40 procent mechaników, zbrojmistrzów i specjalistów cesarskiej marynarki wojennej. Nie powstrzymało to postępu Japończyków, ale klęska w bitwie o Midway kosztowała ich utratę zdolności prowadzenia nieograniczonych działań ofensywnych. Oznaczało to, że stracili impet, z którym dotąd prowadzili swoje operacje i nigdy go już nie odzyskali. Przez następne dwa lata Japończycy zbudowali tylko sześć lotniskowców linowych.

Strata 307 amerykańskich marynarzy, członków załóg i pilotów była dotkliwym ciosem dla znajdującej się pod ogromną presją marynarki wojennej. Ciężko był pogodzić się z utratą Yorktowna, ale w latach 1942–1945 Amerykanie zbudowali 26 lotniskowców klasy Essex, okrętów o wyporności 45 tysięcy ton, posiadających 2600 ludzi w załodze i dysponujących grupą uderzeniową, składającą się z 90 samolotów. Zwodowanych zostało także dziewięć lotniskowców klasy Independence oraz ponad sto lekkich lotniskowców eskortowych. Zgodnie z przewidywaniami Yamamoto, czas uciekał Japończykom. Gigant przebudził się, gniewny i łaknący krwi.

Po bitwie o Anglię, po Pearl Harbor i toczonych na Pacyfiku bataliach na Morzu Koralowym i o wyspę Midway, nikt nie krytykował już sił powietrznych. Zaskakujące rezultaty tych kluczowych starć pokazały znaczenie lotnictwa taktycznego i jego pilotów, przechodząc wszelkie oczekiwania. To oni byli bronią o potencjale i skuteczności, jaką dawniej wyobrażali sobie jedynie nieliczni wizjonerzy. Konwencjonalne siły lądowe i okręty wojenne, które przez sześć stuleci określały zasady sztuki wojennej, przyglądały się tej walce w zasadzie z pozycji widza i zobaczyły, jak nastaje nowa era.

# OSTATNIE OGNIWO ŁAŃCUCHA POKARMOWEGO



P-51DMUSTANG

Gwałtownie drżąc, P-51 wgrzył się w rzadkie powietrze i kontynuował wspinaczkę. Pilot skrzywił się; wiedział, że wibracje pochodzą z jego sprężarki doładowującej, ale dźwięk mu się nie podobał. Osiągi były jednak nie do przebiccia i kiedy myśliwiec przekroczył pułap 21 tysięcy stóp, pochylił się nieco ku przodowi. Gdy parę sekund później wyrzucił maszynę na plecy, jego tyłek oderwał się od uprzęży spadochronu, a mgielka wypłynęła z otworów wentylacyjnych.

– Tam!

Trzy wyraźne grupy ciemnych plamek rysowały się na tle skłębionych chmur w odległości około 5 mil. Myśliwce Focke-Wulf 190. Leciąły nieco poniżej i nie odwracały się w kierunku klucza Mustangów. Szły prosto na ociężałe poruszające się bombowce. Inaczej niż podczas poprzednich misji eskortowych, w których brał udział, te B-24 nie były załadowane bombami, a zaopatrzeniem. Operacja „Market Garden”, potężny atak alianckich wojsk powietrznodesantowych, rozpoczęła się dzień wcześniej.

Czterdzieści tysięcy brytyjskich i amerykańskich spadochroniarzy zostało zrzuconych wzdłuż drogi nr 69 w Holandii. Zadaniem Amerykanów było zdobycie mostów w Eindhoven i Nijmegen, podczas gdy brytyjska 1. Dywizja Powietrznodesantowa oraz polska Samodzielna Brygada Spadochronowa miały zająć Arnhem.

Kapitan Robin Olds potrząsnął głową ze wzrokiem utkwionym w odległe niemieckie my-

śliwce. Może się uda... Był pilotem myśliwców, a nie piechociarzem, ale próba wysłania dziesiątek tysięcy żołnierzy wzdłuż pojedynczej wąskiej drogi nie wydawała się dobrym pomysłem. A potem ci biedni Brytyjczycy i Polacy wylądowali wprost na obszarze stacjonowania dwóch pancernych dywizji Waffen SS, które dziwnym zrzędzeniem losu skierowano na wypoczynek akurat do Arnhem.

Dlatego był właśnie tu i teraz. Uzbrojonym jedynie w broń lekką spadochroniarzom kończyły się żywność, lekarstwa, a przede wszystkim amunicja. Tak więc te B-24 musiały się przebić na pole zrzutu. Kiedy jego radio wybuchło trajkotem rozmów, podniósł do góry swoje lotnicze gogle i z wysiłkiem wpatrywał się w głęboki błękit nieba nad głową. To stamtąd mogło pojawić się zagrożenie – nowy niemiecki odrzutowiec. Samolot atakujący z większej wysokości i niewiarygodnie wręcz szybki.

Słońce odbiło się od metalu, gdy lecący najbliżej bombowców P-51 wzniósł się w górę i zanurkował w kierunku Focke-Wulfów. Fw 190 był niesamowitym samolotem; mocny, szybki i ciężko uzbrojony w cztery działka kalibru 20 mm oraz dwa karabiny maszynowe kalibru 13.1 mm. Spotkanie takiej maszyny z właściwym pilotem za sterami i na pułapie poniżej 20 tysięcy stóp mogło oznaczać wyrównaną walkę dla jego Mustanga. Niczego nie można było być pewnym. Trafiało się albo na nowicjusza, który ledwie potrafił strzelać ze swojej broni, albo na jednego z lotniczych asów z wieloletnim doświadczeniem bojowym. W ten wrześniowy poranek jego zadaniem była osłona górnej strefy nad formacją B-24 przed atakiem odrzutowych Messerschmittów, które mogłyby się zniemacka pokazać. „Nigdy nic nie wiadomo”, jeszcze raz przemknęło mu przez myśl.

Spoglądając w dół, Olds sięgnął obok drążka sterowego i dotknął przełącznika dwupołożeniowego na tablicy przyrządów. Ustawiony był „do góry”, tak jak powinien, w pozycji „sprzężony z uzbrojeniem fotokaem & celownik”. Jego kaemy były odbezpieczone, a podczas prowadzenia ognia kamera filmowała wszystko, do czego strzelał. Żółty, świecący punkt na celowniku mógł być też aktywowany razem z kamerą do celów treningowych, wszystkie ustawienia wyglądały podobnie. Nie byłby pierwszym pilotem naciskającym spust bez rezultatu, gdyby przekłty przełącznik był ustawiony w złej pozycji.

★ **YOU** GIVE US  
THE "FIRE" ★



★ **WE'LL** GIVE 'EM  
HELL! ★



*Piloci amerykańscy pozujący na plakatach, mających na celu podniesienie produkcji przemysłowej w czasie wojny*

Systematycznie zbadał wzrokiem niebo, a następnie spojrzął na zgrupowanie myśliwców unoszących się swobodnie około czterech mil nad ziemią. Większość maszyn zachowała swój srebrny kolor na górnych płaszczyznach skrzydeł – oprócz ciemnego pasa biegnącego wzdłuż pokrywy silnika aż do kabiny pilota. Stateczniki niektórych z nich zostały pomalowane w kolorze oliwkowym. Nieliczne mały intensywnie zielony kolor. Końcówki sterów i kołpaki śmigieł były żółte lub czerwone, w zależności od eskadry. Większość 18-calowych, naprzemiennych białoczarnych pasów, które pojawiły się na skrzydłach podczas inwazji na kontynent, została już usunięta. Nie miało to znaczenia – były to piękne samoloty. Zawsze wprawiało go w zdumienie, jak pozbawione ruchu wydawało się latanie (z punktu widzenia pilota), dopóki nie mijało się chmury lub nie patrzyło w dół na ziemię.

Albo na walkę powietrzną.

Śmiertelna pajęczyna pocisków smugowych zaczęła przemykać ponad, pomiędzy i poniżej formacji bombowców. Błyskawicznie poruszające się czarne punkty zlały się w jedno, jak rój komarów, i zaczęły wspólnie wirować. Nagle jasny błysk wystrzelił z tego chaosu i jeden myśli-

wiec odpadł, paląc się i ciągnąc za sobą czarny dym. A później następny i następny. Jego helmfon ożył głosami; słyszał podekscytowane wrzaski nowych chłopaków i zdecydowanie spokojniejsze, zwarte polecenia, rozkazy, wskazówki weteranów, którzy czasami wcale się nie odzywali.

Nagle Mustang lecący po jego lewej stronie zaiskrzył lśniąco i Robin Olds aż wzdrygnął się, zaskoczony widokiem chwijającego się samolotu, od którego z trzępota odpadały części. Gdy otworzył usta do krzyku, nad głową mignął mu centkowany samolot w kształcie torpedy, kierujący się ku bombowcom.

– Odrzutowiec!

Właściwie były tam dwie maszyny. Pchnął dźwignię przepustnicy do przodu i zadarł dziób swojego samolotu w pościgu za odrzutowcem, włączając w tym samym czasie mikrofon.

– Roundtree Lead. Greenhouse Yellow One widzi nieprzyjaciela. Na twojej siódmej zbliżają się szybko... Odrzutowce!

Mustang, jak koń czystej krwi wychodzący z bramek na wyścigach hippicznych, rzucił się do przodu, gdy jego silnik Packard Merlin zwiększył swoje obroty. Odrzucając umieszczone pod skrzydłami dodatkowe zbiorniki z paliwem, Olds spojrział na lewo i zobaczył, że jego skrzydłowy robi to samo. Wielkie, długie na 12 stóp łopaty śmigła Mustanga z trudem wgrzyzały się w rzadkie powietrze.

– Gree... Yellow Two dostał!

Pilot wyłączył swój mikrofon i rzucił okiem na mapę umieszczoną w mapniku przyczepionym do kolana kombinezonu, aby określić swoją przybliżoną pozycję. Było blisko do Maastricht... W ciągu kilku sekund Mustang przyspieszył do ponad 400 węzłów. Olds spojrział przez przezroczystą, przypominającą kroplę wody kabinę na rozpościerający się przed nim chaos. Wszystkie bombowce skręciły na północ w stronę Arnhem. W pobliżu dostrzegł tylko kilka Mustangów, cała reszta zajęta była poniżej walką z Niemcami. Smugi czarnego dymu wisiały w powietrzu, w większości skręcając prosto w dół, ale niektóre płynęły dalej na wschód i zachód, ponieważ uszkodzone myśliwce próbowały powrócić do swoich baz.

Jeden z B-24 wpadł w korkociąg, a inny wyglądał tak, jakby stracił większą część prawego skrzydła. Odrzutowce przecięły formację bombowców i potem znikły. Poniżej po prawej stronie ciemny zwarty myśliwiec dziko walczył z trzema... nie, z czterema Mustangami. Żółta osłona silnika była wyraźnie widoczna, gdy zdolny pilot kręcił piruety, wymykając się amerykańskim myśliwcom. Kopiając ster kierunku, Olds ustawił swój myśliwiec bokiem i już miał rzucić się z góry w wir walki, gdy zauważył ruch po wschodniej stronie.

Znowu odrzutowiec. Tym razem mógł dostrzec tylko jeden.

– Greenhouse Yellow One... Określam nieprzyjaciela... Na godzinie trzeciej, ech, trzy mile...

Przewróciwszy swój P-51 na plecy, Olds ściął na prawo, a jego dwaj skrzydłowi, ci, którzy przeżyli, wykonali bezcki i manewrowali, aby pozostać przy nim. Me 262 znajdował się w odległości trzech mil, przesuwał się po horyzoncie niczym krążący w morzu rekin. Na jego oczach to coś obróciło się na skrzydle i skręciło w kierunku bombowców.

– Yellow Three, widzę jednego...

Liberatory kierowały się na północ. Odrzutowiec śigał je z południowego wschodu, a Mustangi znajdowały się dokładnie pośrodku. Zsumowana prędkość zbliżających się do siebie sa-

molotów wynosiła 427 metrów (1400 stóp) na sekundę i pozostawało tylko 10 sekund do chwili wejścia w skuteczny zasięg ognia – nie było czasu na żadne ekstrawagancje.

– Dziesięć... Dziewięć...

Niemiec na pewno się nie wahał.

Celując prosto w niego, Robin Olds patrzył przez celownik refleksyjny. Już ustawił podziałkę na 35 stóp, co odpowiadało rozpiętości skrzydeł Focke-Wulfa, i nie zadawał sobie trudu, żeby to zmienić. Odrzutowiec był trochę większy, ale nie miało to znaczenia. Manetka gazu była przesunięta całkiem do przodu. Olds pchnął ją jeszcze bardziej i poczuł, jak pęka linka bezpieczeństwa. Manetka przesunęła się o kolejne dwa cale i na pięć sekund silnik Mustanga został awaryjnie doładowany do swej maksymalnej mocy. Stosowało się to tylko w czasie walki, ponieważ można było w ten sposób (i tak się też zdarzało) spalić silnik.

– Sześć... Pięć...

Przekręcał też uchwyt na przepustnicy, gdzie znajdował się regulator ustawień celownika, w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, dopóki wskaźnik odległości na celowniku refleksyjnym nie wykazał dystansu 2400 stóp. Żółty punkt wskazujący przewidywane miejsce trafienia nie poruszał się, ale okrąg utworzony przez sześć rombów skurczył się wraz z ustawieniem większego zasięgu. Żyroskopowy celownik K-19 był prawdziwym cudem techniki, który automatycznie kompensował krzywą balistyczną pocisku i obliczał wyprzedzenie konieczne podczas strzelania z kątem odchylenia. Wszystko, co musiał zrobić pilot, polegało na utrzymaniu punktu celowania na celu i przekręceniu pokrętła do momentu, aż romby na celowniku dopasowały się do rozpiętości skrzydeł celu – potem można było otworzyć ogień.

– Trzy... Dwa...

Z lewą ręką trzęsącą się miarowo na przepustnicy, a prawą na drążku, pilot delikatnie i instynktownie korygował ustawienie sterów, aby utrzymać punkt celowania na groźnie wyglądającym myśliwcu. Cóż to za dziwny samolot – nie ma żadnych śmigieł.

Robin utrzymał punkt celowania na ostrym dziobie Messerschmitta i puścił serię. Mustang natychmiast zatrzasnął się od odrzutu sześciu karabinów maszynowych kalibru .50 cala. Starsze wersje P-51 miały niebezpieczne problemy z zacinającymi się karabinami maszynowymi, ponieważ były one montowane w pozycji bocznej, żeby łatwiej mogły zmieścić się w skrzydłach. Nie dotyczyło to już jego Mustanga – wszystkie sześć kaemów posiadało elektryczne spusty i każdy z nich mógł oddać 1200 strzałów na minutę. Pociski smugowe pomknęły w kierunku celu, ale w chwili, gdy Olds wstrzymał ogień, dziób niemieckiego samolotu zaiskrzył seriami wystrzelonymi w odpowiedzi.

Olds przerwał ogień, jego dwusekundowa seria posłała ponad 120 pocisków w stronę wrogiej maszyny. Gwałtownie wywracając samolot, kopnął lewy ster kierunku i szarpnął drążkiem, zeslizgnął Mustanga w dół i na prawo w chwili, gdy pociski Niemca poszły dokładnie tam, gdzie był przed sekundą.

Me 262 przemknął obok, a pilot Mustanga wprowadził swój samolot w korkociąg. Maszyna z dziobem skierowanym w dół przewalała się przez skrzydło; po chwili pociągnął za drążek. Biorąc głęboki oddech dla zneutralizowania objawów przeciążenia, poczuł, jak wypełniają się powietrzem komory jego nowego skafandra przeciwprzeciążeniowego typu Berger. Czuł wdzięczność, że miał na sobie ten cholerny kombinezon. Obaj jego skrzydłowi zawrócili ponad

nim, a następnie ścięli w dół, aby zrównać wysokość.

Ciągnąc do siebie drążek sterowy, Olds skierował dziób myśliwca w stronę bombowców, aby przeciąć drogę odrzutowcowi, ale niemieckiej maszyny tam już nie było! Mrużąc oczy od blasku słońca, przelknął ślinę. „Nie było go tam”, pomyślał. A potem zauważył dym. Cienka, ciemnoszara smuga zakrzywiała się na południe. Dokonując zwrotu, podążał wzrokiem za smugą dymu i wtedy dostrzegł odrzutowiec. Znajdował się w odległości dwóch mil, schodząc łukiem w kierunku ziemi; teraz zmierzał na południowy wschód, z powrotem do Niemiec.

– Trafieś go, Yellow One...

– W każdym razie przynajmniej jego kawałek – usłyszał głos w słuchawkach.

W głosie trzeciego skrzydłowego wyczuwało się ulgę. Walka z samolotem tak odmiennym od wszystkiego, co dotąd znał, napawała go niepokojem, szczególnie jeśli wcześniej słyszało się wszędzie, że to Mustang jest najlepszym myśliwcem na świecie. Poza tym piloci latający na odrzutowcach nie byli nowicjuszami – Messerschmitty były na to zbyt cenne.

Olds potrząsnął głową i przez chwilę rozglądał się, zanim łagodnie skrzył na północ. Ciągnąc manetkę gazu wstecz, ustawił prędkość przelotową na poziomie 350 węzłów i rzucił okiem na wskaźniki przyrządów pokładowych: sprawdził ciśnienie oleju, obroty silnika, a przed wszystkim płyn chłodzący. Wszystko było w porządku. Wdychając głęboko powietrze, sprawdził stan paliwa i licznik amunicji, by zobaczyć, ile pocisków mu pozostało. Wszystko było w porządku.

Przez krótką chwilę Robin Olds poczuł wszystkie zmysły: serce walące w klatce piersiowej, głęboki warkot wielkiego silnika Merlin w uszach i swój szybki oddech, pomału powracający do normy. Zimne powietrze z otworów wentylacyjnych osuszyło mu pot na szyi; westchnął, potrząsając głową. Jak dobrze byłoby posłać Niemca na ziemię w płomieniach i zobaczyć, jak jego piękny myśliwiec rozpada się w ogniu jego kaemów... Stoczyć walkę i nie zniszczyć wrogiej maszyny było dlań czymś frustrującym.

Jednak gdyby nie było tam Mustangów, to Messerschmitty mogłyby roznieść na strzępy bombowce, a całe zaopatrzenie dla walczących na ziemi spadochroniarzy, jakie transportowały w lukach, zostałyby stracone. Wierząc się w uprząży spadochronu, wziął głęboki oddech i wzruszył ramionami. Na razie wystarczy. „A poza tym”, Robin uśmiechnął się pod maską tlenową, „będą jeszcze inni Niemcy”.

Zawsze byli.





Samolot Lockheed P-38]

Od samego początku II wojna światowa jawiła się jako niekwestionowane pasmo sukcesów państw Osi. Na szczęście wojskowe decyzje Hitlera w połączeniu z warunkami geograficznymi panującymi w ZSRR, na Pacyfiku i w strefie kanału La Manche dały aliantom kilka dramatycznie potrzebnych chwil wytchnienia. W większości te sprzyjające okoliczności były umiejętnie wykorzystywane do chwili, aż zalew amerykańskiej produkcji wojennej stanowiący bezcenne wsparcie dla aliantów stał się odczuwalny. Decydujący dla ostatecznego finału wojny był rok 1942, w którym Japończycy zostali przystopowani na Pacyfiku, a hitlerowska III Rzesza zatrzymana w Rosji. Operacja „Torch” („Pochodnia”) przyniosła lądowanie aliantów w Afryce Północnej, skąd miano zagrozić południowej Europie i ostatecznie rozbić państwa Osi<sup>140</sup>). Pomimo porażki aliantów w bitwie na przełęczy Kasserine w maju 1943 roku, resztki niemieckiego Afryka Korps zostały przyparte do morza i poddały się na przylądku Cap Bon w Tunezji. Doszło do tego zaledwie pięć tygodni po tym, jak niemiecka 6. Armia, otoczona i zmorzona głodem, skapitulowała pod Stalingradem.

---

140) Wobec sukcesów aliantów francuski rząd zmienił strony – ponownie. Mussolini został usunięty ze stanowiska premiera, a Włochy podpisały odrębne zawieszenie broni.

Król Włoch, Wiktor Emanuel III, w lipcu 1943 roku zdymisjonował Mussoliniego i w końcu uwięził swego premiera w narciarskim kurorcie Campo Imperatore położonym w masywie górskim Gran Sasso. Śmiały atak niemieckich spadochroniarzy uwolnił jednak dyktatora, który natchmiał proklamował Włoską Republikę Socjalną w północnych Włoszech. Następnie Amerykanie przeprawili się na Sycylię; a później dokonali desantu na podeszwę włoskiego buta, po czym dokonali lądowania pod Anzio i ciężko wyrybali sobie drogę w górę Półwyspu Apenińskiego. Mieli trudny start podczas operacji „Torch”, głównie z powodu niekompetencji dowódców, ale uczyli się bardzo szybko<sup>141</sup>).

---

141) Dowódcą amerykańskiego II Korpusu był Lloyd Fredendall – dwukrotnie skreślony z akademii West Point, nigdy nie brał udziału w walce i podczas inwazji pozostał na pokładzie swojego okrętu. Zastąpił go generał Patton i reszta, jak się mówi, była już historią.

Jak przewidywano, przystąpienie Stanów Zjednoczonych do wojny po stronie aliantów oznaczało ostateczny wyrok dla państw Osi. Nawet bez wykrwawienia się w trakcie trwającej cztery lata wojny nie miały one żadnych szans, by sprostać Amerykanom. Kiedy amerykańscy żołnierze nabyli już doświadczenia w walce, stanęli na wysokości zadania, podobnie jak wspierająca ich gospodarka – a była to kombinacja niemożliwa do pokonania. W ciągu czterech lat wojny liczba budowanych w USA okrętów wzrosła 11-krotnie, produkcja aluminium zwiększyła się czterokrotnie, a produkcja samolotów była 12 razy większa niż w roku 1940. USAAF rozpoczęły wojnę z 354 161 ludźmi i 4477 samolotami bojowymi. Do roku 1944 liczebność personelu służącego w lotnictwie wzrosła do 2,3 miliona osób, a USAAF mogła wystawić 35 tysięcy samolotów bojowych. Dowcip często powtarzany w Wehrmachcie brzmiał: „Kiedy widzimy samolot srebrnego koloru, to jest to samolot amerykański, czarny samolot – angielski. Jeśli nie widzimy żadnego, to jest samolot niemiecki”.

Kampania bombardowań terytorium Niemiec prowadzona przez aliantów była, ogólnie rzecz biorąc, rezultatem konferencji w Casablance z 1943 roku, na której Brytyjczycy i Amerykanie zaplanowali zniszczenie III Rzeszy. Chociaż cel był identyczny, to obie strony forsowały diametralnie różne koncepcje strategiczne jego realizacji. RAF prowadził bombardowania powierzchniowe, które praktycznie oznaczały zrównanie z ziemią niemieckich miast i centrów przemysłowych, bez względu na ofiary wśród ludności cywilnej. Ich metoda bombardowania znana jako *firestorm* (burza ogniowa) była obliczona na zniszczenie olbrzymiego obszaru (2 tysiące akrów, czyli 8,09 km<sup>2</sup> w samym tylko Berlinie) i podkopanie niemieckiej woli walki. Pierwszy cel został osiągnięty, drugi jednakże – nie. W każdym razie Hamburg, Darmstadt oraz kilkanaście innych wielkich niemieckich miast spłonęło pod bombami RAF-u, a starty wśród ludności cywilnej wyniosły 1,4 miliona osób. Oczywiście zniszczone zostały również liczne schrony okrętów podwodnych oraz ośrodek badawczy niemieckiej broni rakietowej w Peenemünde, a także większość ośrodków przemysłowych w Zagłębiu Ruhry.

Amerykanie byli przekonani, że tylko unicestwienie kluczowych obiektów wojskowych i przemysłowych rzuci Niemcy na kolana. Dla osiągnięcia tego celu opowiadali się za bombardo-

waniami dziennymi, które w teorii miały skupić olbrzymi ładunek bomb w skoncentrowanych uderzeniach i całkowicie wymazać zaatakowany cel z powierzchni ziemi. Koncepcja ta miała pewne uzasadnienie, ponieważ dysponowano odpowiednim samolotem do jej realizacji, czyli B-17, będący podstawowym ciężkim bombowcem 8. Armii Powietrznej (Eighth Air Force należała do USAAF, TN). Ten niezwykle wytrzymały i dobrze uzbrojony w 10 ciężkich karabinów maszynowych samolot był również wyposażony w celownik Nordena, który umożliwiał zrzucaenie bomb w promieniu 135 jardów z wysokości 15 tysięcy stóp. Jednak realne odchylenie upadku bomb od punktu celowania było znacznie większe – jak ustalono, ponad 50 procent bomb spadało co najmniej 2 tysiące jardów od celu. Jednak ze względu na samą ilość zrzuconych bomb cel zostawał zniszczony.

Stale rosła też amerykańska produkcja przemysłowa; bombowce schodziły masowo z taśm montażowych i tak naprawdę nie brakowało siłom lotniczym samolotów. Amerykańska koncepcja prowadzenia bombardowań została przetestowana 17 sierpnia 1943 roku w wielkim nalocie, którego celem było zniszczenie niemieckich ośrodków produkcji łożysk kulkowych w Schweinfurcie i zakładów lotniczych w Regensburgu.

Dla Amerykanów skoczyło się to klęską. Niemieccy piloci myśliwców najwidoczniej nie czytali amerykańskich opracowań dotyczących teorii bombardowania i nie byli świadomi, że ciężko uzbrojone bombowce zawsze przebiją się nad cel, szczególnie w zwartych, dobrze uzbrojonych formacjach. Tego poranka wystartowało nad Niemcy około 350 bombowców z 1. i 4. Skrzydła Bombowego, ale tylko 290 samolotów powróciło do swych baz. Podczas nalotu utracono 60 ciężkich maszyn oraz 550 lotników, a ponad 80 innych bombowców zostało uszkodzonych w stopniu, który wykluczał ich naprawę – a wszystko bez osiągnięcia wartościowych strategicznych rezultatów. Produkcja łożysk kulkowych wprawdzie spadła przejściowo w Niemczech o 30 procent, ale straty szybko zostały nadrobione przez inne firmy.

Łożyska kulkowe miały kluczowe znaczenie dla produkcji wojennej, ponieważ były używane w prawie każdym sprzęcie wojskowym, który posiadał elementy ruchome. Celowniki bombowe, silniki, broń, sprzęt łącznościowy i wiele innych rodzajów uzbrojenia oraz wyposażenia zależało od dostaw tych drobnych stalowych kulek, służących do zmniejszenia tarcia i utrzymania ciężaru<sup>142</sup>). Olbrzymia szwedzka firma SKF była największym na świecie producentem łożysk kulkowych. Zakłady ze szwedzkiego Goeteborga i Schweinfurtu w Niemczech pokrywały 80 procent zapotrzebowania na łożyska w całej Europie. Istniało też kilkadziesiąt powiązanych z nimi firm zagranicznych, wliczając w to Hess-Bright Manufacturing Company z Pensylwanii, która przekształciła się w 1919 roku w SKF Philadelphia. Kiedy więc zakłady w Schweinfurcie zostały zbombardowane, spadek produkcji łożysk kulkowych w Niemczech został pokryty głównie przez firmę... ze Stanów Zjednoczonych.

---

142) W pojedynczym Focke-Wulfie używano 4 tysięcy łożysk kulkowych.

W tym miejscu zrobimy wstydlivy przypis: rocznie ponad 600 tysięcy łożysk kulkowych było wysyłanych z amerykańskich portów przez Amerykę Środkową do zakładów Siemens, Diesla

i dziesiątek innych firm należących do państw Osi. Odbywało się to często ze stratą dla amerykańskich przedsiębiorstw, które również potrzebowały tych małych kulek. Curtiss-Wright, wytwórnia samolotów P-40, niemal zamknął swoje zakłady z powodu braku łożysk<sup>143</sup>). Jest też rzeczą bardzo prawdopodobną, że to Szwedzi ostrzegli Niemców o nalocie, aby ocalić swoją fabrykę we Schweinfurcie. National City Bank of New York (późniejszy Citibank i Citicorp) przewlewał pieniądze do Szwecji i biznes toczył się dalej, podczas gdy amerykańscy chłopcy ginęli w powietrzu nad Niemcami.

---

143) Między innymi wytwórnia silników samolotowych Pratt & Whitney boleśnie odczuła za sprawą SKF brak 150 tysięcy łożysk. Trudno powiedzieć, żeby Szwecja była podczas tej wojny neutralna. Ponad 20 procent wystrzelonej w stronę aliantów amunicji wykonanej zostało ze szwedzkiej rudy żelaza.

Naloty sięgające daleko w głąb wrogiego terytorium dały dwie nieuniknione lekcje. Pierwsza – bombowiec nie zawsze przebija się nad przemyślnie broniony cel, a poziom strat wynoszący 17 procent był nie do udźwignięcia nawet przez Stany Zjednoczone<sup>144</sup>). Druga – w celu osłony formacji bombowców konieczne potrzebne były myśliwce eskortujące dalekiego zasięgu.

---

144) Zasadniczo poziom strat wyniósł 41 procent, jeśli uwzględnić liczbę uszkodzonych i spisanych na straty bombowców.

Wejście P-51 Mustanga.

Mustang, prawdopodobnie najlepszy myśliwiec II wojny światowej, stanowił szczytowe osiągnięcie w zakresie konstrukcji samolotów wojskowych napędzanych silnikiem tłokowym. Jak na ironię ten niezwykle rozpoznawalny samolot nie został zbudowany z inicjatywy rządu USA, lecz w odpowiedzi na zapotrzebowanie RAF-u. W rzeczywistości cały projekt i początkowa produkcja tego samolotu były wspólnym przedsięwzięciem brytyjskiego rządu i prywatnej wytwórni North American Aircraft.



*Samolot P-51 Mustang Chucka Yeagera*

Na początku 1940 roku Brytyjczycy zgodzili się na propozycję tejże wytwórni i w maju podpisali umowę na produkcję 320 samolotów. Kompania, na czele której stali James „Dutch” Kindelberger i Edgar Schmued, była nowa i bardzo mała<sup>145)</sup>. Oznaczało to jednak, że nie było tam żadnych utartych schematów postępowania oraz nawyków, które należałoby przezwyciężyć, ani konwencjonalnych rozwiązań technicznych, z których można byłoby czerpać<sup>146)</sup>. Stało się to bardzo widoczne, gdy pierwszy samolot zszedł z linii montażowej 9 września 1940 roku – zaledwie 102 dni po podpisaniu umowy.

---

145) Szkoleniowy NA-16 Harvard.

146) Jak na ironię, Kindelberger był synem niemieckich imigrantów, a Schmued urodził się w Niemczech.

Kindelberger był nie tylko wspaniałym inżynierem, lecz także bardzo skutecznym biznesmenem. Zdawał sobie sprawę, że samolot, który mógłby być masowo produkowany, przyniósłby kolosalne korzyści, gdy Stany Zjednoczone rozwiną swą produkcję wojenną. P-51 był pierwszym samolotem, którego konstrukcja została opracowana przy pełnym wykorzystaniu obliczeń matematycznych. Wszystkie zarisy jego sylwetki były wyprowadzone geometrycznie i mogły zostać wyrażone algebraicznie. Oznaczało to, że całe oprzyrządowanie służące do jego produkcji – obrabiarki i szablony – były wyjątkowo precyzyjne, a zarazem mogły być łatwo ko-

piowane do celów masowej produkcji.

Zbudowany z trzech głównych sekcji samolot mógł być szybko rozmontowywany w wypadku pojawienia się takiej potrzeby. Każda z sekcji mogła zostać wyprodukowana osobno, a następnie wysłana do ostatecznego montażu. Osadzenie silnika w kadłubie wymagało tylko czterech śrub i mógł on zostać łatwo wymieniony przez mechaników bez specjalnego wyposażenia. W odróżnieniu od Bf 109 lub Spitfire'a, podwozie Mustangów było wciągane do środka – w kierunku środkowej linii kadłuba. Tym samym ciężar samolotu skupiał się wzdłuż osi kadłuba i pozwalało na blisko 12-stopowy rozstaw kół, co miało znaczenie dla bezpieczeństwa podczas startów i lądowań oraz manewrowania na ziemi. Mustang posiadał hamulce hydrauliczne, kontrolowane poprzez pedały sterów.

Pozostałe kolejne istotne ulepszenia to piękna kropłowa osłona kabiny pilota (począwszy od wersji P-51D, TN) i praktyczny rozkład instrumentów pokładowych w kokpicie. Większość kluczowych elementów wyposażenia kabiny, takich jak pokrętła trymerów, przełączniki chłodzenia silnika, dźwignia podwozia i układ sterowania silnika, były tak rozmieszczone, aby można było dosięgnąć ich lewą ręką, podczas gdy prawa ręka pilota spoczywała na drążku.

Kolejną innowacją było zastosowanie skrzydła z profilem laminarnym. Jak wiemy z podstaw aerodynamiki, przepływające powietrze rozdziela się na skrzydła i w momencie tego podziału zmiana jego prędkości wywołuje różnicę ciśnienia na powierzchni skrzydła, która wytwarza siłę nośną. Skrzydło o profilu laminarnym jest symetryczne, dzięki czemu powietrze rozdziela się równomiernie i opływa jego powierzchnię wyjątkowo gładko. Ogranicza to znacząco opór i zwiększa siłę nośną.

Jedną z korzyści wypływających ze zmniejszonego oporu jest możliwość zwiększenia wagi samolotu przy jednoczesnym zachowaniu jego wysokich osiągnięć. Dla Mustanga większa waga oznaczała możliwość przenoszenia większej ilości uzbrojenia i paliwa, bez wynikającej z tego utraty szybkości i zwrotności. Zachowano więc wysokie osiągi samolotu przy jednoczesnym wydłużeniu jego zasięgu i wzmocnieniu uzbrojenia, dając tym samym aliancom myśliwiec zdolny do wykonywania dalekich misji eskortowych nad terytorium Rzeszy. Armia zainteresowała się także produkowanym przez wytwórnię North American samolotem, dzięki czemu fabryka zdołała utrzymać otwartą linię produkcyjną, realizując w ramach kolejnego zamówienia szturmową wersję myśliwca opracowanego pierwotnie dla RAF-u<sup>147</sup>. USAAF zakupiła w sierpniu 1942 roku 310 nowych myśliwców P-51A, pierwszy z nich wzbił się w powietrze na początku lutego 1943 roku.

---

147) Nosił nazwę A-36 Apache; zbudowano ponad 500 samolotów tego typu; walczyły w północnej Afryce, Włoszech i na Dalekim Wschodzie.

Chociaż Mustang zapowiadał się na doskonałą maszynę, to silnik Allison stanowił istotny problem. Nawet ze sprężarką doładowującą i większymi śmigłami silnik V-1710-81 mógł na wysokości 18 tysięcy stóp osiągnąć tylko 1125 KM. Doskonały Rolls-Royce Merlin był oczywistym wyborem dla późniejszych modeli Mustanga, ale ich produkcja stanowiła problem. Brytyjska firma była już mocno zaangażowana w dostawy jednostek napędowych do Spitfire'ów, Hurrica-

ne'ów i bombowców Lancaster, tak więc pojawiło się zapotrzebowanie na wybór amerykańskiego przedsiębiorstwa, które wytwarzałoby te silniki na licencji. W 1940 roku Henry Ford zaproponował Brytyjczykom współpracę, ale z zastrzeżeniem, że produkcja silników w jego zakładach byłaby przeznaczona wyłącznie na potrzeby amerykańskiej obronności i pod żadnym pozorem nie mogła trafić do Wielkiej Brytanii. Nadmienmy, że firma Ford produkowała w tym czasie pięciotonowe ciężarówki dla niemieckiego wojska, a jego 60-akrowe zakłady we francuskim Poissy wytwarzały silniki dla Luftwaffe<sup>148)</sup>.

---

148) Ford wymieniany jest w *Mein Kampf*. Miał też zwyczaj co roku wysyłać Hitlerowi 50 tysięcy reichsmarek w ramach prezentu urodzinowego.

Tak więc to Packard został wybrany do licencyjnej budowy silnika Merlin V-1650 o mocy 1500 KM. Nowy silnik zdolny do osiągnięcia 400 węzłów na wysokości 30 tysięcy stóp posiadał nowatorską dwustopniową sprężarkę doładowującą, która włączała się automatycznie na wysokości około 19 tysięcy stóp. Umożliwiała to Mustangowi osiągnięcie prędkości wznoszenia rzędu 3 tysiące stóp na minutę oraz niedoścignioną zwrotność na dużych wysokościach. Dzięki połączeniu walorów silnika z laminarnym profilem skrzydła alianci uzyskali teraz myśliwiec, który mógł eskortować bombowce nawet nad Austrię, jeśli to było konieczne<sup>149)</sup>.

---

149) Na wysokości 20 tysięcy stóp przy prędkości 350 węzłów zasięg Mustanga wynosił 950 mil.

Poprzednie, z trudem zdobyte doświadczenia dotyczące uzbrojenia samolotów, również zostały uwzględnione w konstrukcji Mustanga. Amerykańskie warianty P-51A były wyposażone w sześć karabinów maszynowych kalibru .50 cala i mogły przenosić dwie 500-funtowe bomby ogólnego przeznaczenia. Mustangi posiadały nowe żyroskopowe celowniki, które uwzględniały krzywą balistyczną toru lotu pocisku i umożliwiały dokładne strzelanie z wyprzedzeniem<sup>150)</sup>.

---

150) Celownik RAF-u Mk II produkowany był przez Sperry jako K-14.

Model P-51D napędzany silnikiem Merlina słusznie uważany jest za ukoronowanie linii rozwojowej Mustangów. Zaczął pojawiać się w jednostkach liniowych w marcu 1944 roku. Zbudowano ponad 8 tysięcy tych wspaniałych maszyn i miały one znaczący wpływ na wynik wojny z III Rzeszą. Bombowce mogły teraz swobodnie bombardować fabryki, laboratoria i kluczowe cele leżące głęboko na terenie Niemiec. Produkcja stali i zdolność wytwarzania energii elektrycznej spadły w Rzeszy odpowiednio o 30 i 20 procent. Setki francuskich lokomotyw zostało zniszczonych, do tego dochodziły rozbite stacje rozrządowe i zakłady remontowe. Atakowano

mosty, magazyny i tabor kolejowy, w skutek czego system kolejowy we Francji działał na poziomie około 60 procent swoich możliwości. Tym samym wsparcie logistyczne dla obsady Wału Atlantyckiego i możliwość szybkiej reakcji ze strony wojsk niemieckich w razie alianckiej inwazji stały się problematyczne. I tak już osłabiona gospodarka Rzeszy ulegała stopniowej dezintegracji.

Dla tych nieszczęśliwców, którzy doświadczyli gory poprzedniej wojny, sytuacja musiała przypominać Niemcy z 1918 roku. Z ryżu robiono małe, nieapetyczne ciastka przyprawiane zwierzęcym tłuszczem. Robiono też mąkę z orzechów i przetwarzano w coś przypominającego chleb, podczas gdy ersatz, nieco przypominający kawę, był znowu zaparzany z prażonego owsa.

Produkcja paliw praktycznie została zatrzymana nawet w kilkunastu zakładach wytwarzających paliwa syntetyczne, które zbudowali Niemcy. Wytwórnice paliw syntetycznych były szczególnie narażone na bombardowania ze względu na złożoną technologię ich produkcji i wielkie rozmiary urządzeń w stosunku do konwencjonalnych rafinerii ropy naftowej. Produkcja paliwa ostatecznie spadła w Niemczech ze 180 tysięcy ton miesięcznie do mniej niż 5 tysięcy ton, co miało ogromne konsekwencje dla siły bojowej Luftwaffe. Możliwości taktyczne jednostek bojowych zostały istotnie ograniczone, a szkolenie nowych pilotów skrócone do tego stopnia, że odbywali oni zaledwie 120 godzin lotów treningowych zanim weszli do walki – stanowiło to połowę programu z 1942 roku<sup>151</sup>). Tak więc aby złagodzić skutki spadku ilości i jakości nowych pilotów, przenoszono do jednostek myśliwskich pilotów bombowców. Oba te rozwiązania doprowadziły do fatalnych rezultatów.

---

151) W tym czasie ich koledzy z RAF-u lub USAAF mieli wylatanych 350–450 godzin, zanim spotkali się z wrogiem.

W 1944 roku straty Luftwaffe wynosiły przeciętnie 10 procent samolotów uczestniczących w poszczególnych misjach – dziesiątki alianckich pilotów zostawało asami w ciągu jednej nocy. Po swoich sukcesach odniesionych w bitwie o Anglię i podczas walk w ZSRR, Luftwaffe poznała teraz drugą stronę medalu. Ponościła klęskę. Tylko że w jej przypadku nie mogła liczyć na związane z geografiami wybawienie w postaci kanału La Manche lub rosyjskich stepów.

Albert Speer, minister Rzeszy odpowiedzialny za produkcję uzbrojenia i amunicji, ocenił, że 98 procent produkcji paliw zostało zniszczone do lipca 1944 roku, co pozostawiło Niemcy z rezerwami mniejszymi niż 400 tysięcy ton, niewystarczającymi nawet na kontynuowanie działań przez sześć miesięcy. Samoloty bojowe zostały wycofane z frontu wschodniego i skierowane do obrony Rzeszy; ponad tysiąc niemieckich pilotów myśliwskich zginęło podczas pierwszych miesięcy tego roku. Zakrawa na ironię fakt, że człowiek, który stworzył Luftwaffe, był odpowiedzialny również za jej klęskę. Odpowiedzialność za alianckie bombardowania spadała personalnie na feldmarszałka Goeringa i jego całkowitą niezdolność do przeciwdziałania im. On z kolei za ten stan spraw obwiniał pilotów myśliwskich. Zdymisjonował Adolfa Gallanda, Hannesa Trautlofta i kilkunastu innych wyższych stopniem oficerów. Na modłę sowiecką wprowadził też w Luftwaffe groźny system oficerów politycznych, którzy mieli raportować o każ-



dym nieprawomyślnym żołnierzu, który nie przejawiał odpowiedniego oddania idei narodowego socjalizmu.



*Niemiecki Me 262, pierwszy myśliwiec odrzutowy wprowadzony do użycia. Choć oznaczał on rewolucję, wyprodukowano go w zbyt małej ilości i zbyt późno, by mógł przynieść wymierne skutki*

Prawdopodobnie ostatnim gwoździem do trumny okazało się dla Luftwaffe nietrafne wprowadzenie na pole walki broni, która mogła odmienić losy wojny powietrznej. Me 262 Schwalbe został opracowany w rezultacie zakończonych sukcesem lotów odrzutowca He 178 w sierpniu 1939 roku – na sześć dni przed atakiem Niemiec na Polskę<sup>152</sup>). Technologia budowy silnika odrzutowego nie była czymś nowym, ale też nie rozumiano jej zbyt dobrze; stwarzała ponadto poważne trudności techniczne. Irytujący problem przenoszenia ciepła wewnątrz silnika potęgowany był przez niedobór metali potrzebnych do wytworzenia stopów, zdolnych wytrzymać wysokie temperatury. Myśliwiec odrzutowy Messerschmitta został oblatany w kwietniu 1941 roku, prawie dwa lata przed brytyjskim Gloster Meteorem. Szczęśliwie dla aliantów zarówno Hitler, jak i Goering nie wspierali należycie nowego programu. W 1941 roku obaj byli przekonani, że zwycięstwo jest już bliskie i że niemieckie zasoby zostaną lepiej wykorzystane, jeśli będzie się nadal rozwijać produkcję silników tłokowych. W połowie 1943 roku Hitler nakazał, aby nowy odrzutowiec został zastosowany bojowo jako szybki bombowiec, *Schnellbomber*, który mógłby zostać użyty do bezkarnych nalotów na Anglię. Doświadczeni piloci myśliwscy, tacy jak na przykład Adolf Galland, chcieli wykorzystać nowy odrzutowiec przeciwko alianckim bombowcom, które niszczyły Niemcy. Z prędkością przynajmniej o 150 mil/h większą od prędkości P-51 i uzbrojeniem w postaci czterech 30-milimetrowych działek Mk 108, Me 262 był idealnym zabójcą bombowców.

A przynajmniej byłby nim, gdy został użyty we właściwy sposób. Jego imponująca prędkość szybkości miała bardzo poważną taktyczną wadę: samolot był po prostu zbyt szybki, aby jego pilot mógł dokładnie wycelować. Prędkości zbliżeniowe podczas ataku na wprost wynosiły ponad 300 metrów na sekundę, a działka nie były celne na dystansie powyżej 550 metrów. Odrzutowiec zazwyczaj musiał zmienić kurs lotu w odległości 180 metrów, czyli około sekundy przed celem, aby uniknąć kolizji z nim lub też jego szczątkami. Tak więc w idealnych warunkach, które występowały rzadko, pilot posiadał 365-metrowe „okno”, czyli przedział czasu trwający dwie sekundy, na wycelowanie i oddanie strzału. Duże 30-milimetrowe działka, chociaż ich siła była niszczycielska, miały niewielką szybkostrzelność rzędu zaledwie 300 pocisków na minutę. Tak więc dwusekundowa seria ze wszystkich działek wystrzeliwała tylko 40 pocisków, ale to wystarczało, aby strącić Latającą Fortecę lub Liberatora. Uzupełnienie działek stanowiły rakiety Orkan kalibru 55 mm podwieszane pod skrzydłami. Ponieważ ich trajektoria była zbliżona do toru lotu pocisków z działek, można było użyć wspólnego celownika REVI 16B. Ponadto rakiety posiadały taktyczny zasięg około pół mili, co pozwalało na oddanie strzału daleko spoza zasięgu ognia kamionów bombowca. Jedno trafienie rakieta Orkan wystarczało do zestrzelenia Latającej Fortecy.

W końcu 26 lipca 1944 roku, po pokonaniu politycznych oporów i rozwiązaniu większości problemów technicznych, Me 262 wszedł do akcji. Jednostka testowa osiągnęła zdolność operacyjną pod rozkazami majora Waltera Nowotnego, który dowodził nią aż do swojej śmierci w listopadzie. Wpływ Me 262 na kształt wojny powietrznej nad Niemcami był znaczący i dało się go odczuć również w przyszłych wojnach powietrznych, jednak pojawił się on zbyt późno i w zbyt małych ilościach, by odwrócić jej koleje.

Nigdy nie stało się to lepiej widoczne, niż podczas D-Day 6 czerwca 1944 roku. Operacja „Overlord” oznaczała inwazję alianatów przeprowadzoną na 50-milowym odcinku plaży wzdłuż wybrzeża Normandii. Niemcy dobrze zdawali sobie sprawę, że taka inwazja nastąpi, jednak jej umiejscowienie i czas były kwestią gorąco dyskusowaną. Przewidywano atak alianatów na Pas de Calais, w najwęższym punkcie kanału pomiędzy Anglią i Francją. To w tym miejscu zaledwie 21 mil wód cieśniny oddziela kontynentalną Europę od linii brzegowej hrabstwa Kent. Było to logiczne miejsce na przekroczenie kanału La Manche, gdyby spieszono się z lądowaniem wojsk w obawie przed zagrożeniem, jakie mogło pojawić się z powietrza lub morza, albo jeśli atakujący nie dysponowałby wystarczającą ilością środków transportu. Wehrmacht stanął wobec tych zagadnień już w 1940 roku, ale alianci cztery lata później nie mieli już tego rodzaju obaw. Było to też miejsce na desant aż nazbyt oczywiste. Ponadto na tym odcinku angielskiego wybrzeża brakowało dostatecznej ilości portów, które mogłyby stanowić dogodną bazę dla floty inwazyjnej.

Aliancki atak rozpoczął się krótko po północy od zrzutu spadochroniarzy na flankach wybranych do desantowania plaż, przy czym w operacji zostały wykorzystane również szybowce transportowe. Zadaniem brytyjskiej 6. Dywizji Powietrznodesantowej było uchwycenie mostów na rzekach Orne i Dives, podczas gdy amerykańska 82. i 101. Dywizja Powietrznodesantowa miały zająć przewężenie półwyspu Cotentin. Niestety dla Amerykanów wielu pilotów

szybowców wpadło w panikę na skutek ostrzału artylerii niemieckiej obrony przeciwlotniczej lub wylądowało w złych strefach lądowania. Pomimo wysokich strat w ludziach ci spadochroniarze, którzy przeżyli, zgrupowali się samorzutnie i stworzyli niewiarygodny zamęt na tyłach niemieckich linii obronnych wszędzie, gdzie tylko mogli.

O godzinie 6.30 ponad 150 tysięcy alianckich żołnierzy zaczęło wychodzić na francuski brzeg podczas głównego desantu morskiego. Zachodnie plaże były obszarem działania 73 tysięcy żołnierzy należących do 1. Armii amerykańskiej. Na odcinku Utah wylądowała 4. Dywizja Piechoty, a plaża Omaha została zaatakowana przez 1. Dywizję Piechoty wspomaganą przez dwa bataliony Rangersów. Trzy dywizje wchodzące w skład brytyjskiej 2. Armii otrzymały zadanie zdobycia plaż oznaczonych kryptonimami Gold, Juno i Sword.

4. Dywizja Piechoty wylądowała w złym miejscu, co skłoniło zastępcę dowódcy dywizji, generała brygady Teddy'ego Rosevelta Jr., do wypowiedzenia zdania: „Zacznijmy wojnę z tego miejsca”. I to właśnie uczynił. Kiedy 4. Dywizja Piechoty ruszyła w głąb lądu i połączyła się ze spadochroniarzami, jej straty wyniosły 197 ludzi spośród 23 tysięcy, którzy zeszli na brzeg. 1. Dywizja Piechoty była jednostką zaprawioną w walkach, biła się już wcześniej w Północnej Afryce oraz na Sycylii. Teraz jednak współdziałała z niedoświadczoną 29. Dywizją Piechoty i została wysadzona na brzeg naprzeciw niemieckiej 352. Dywizji Piechoty. Niemiecka dywizja była dobrze zaopatrzona i okopana, a w jej skład wchodziłi głównie weterani walk w Rosji. Aliancki przyczółek pozostawał zagrożony aż do momentu dokonania wyłomu w niemieckich liniach. Alianccy żołnierze około godziny 9.00 zaczęli przedzierać się w głąb lądu. Większość spośród 4600 poniesionych tego dnia przez Amerykanów strat w ludziach dotyczyła właśnie tego odcinka.

Brytyjski XXX Korpus, który później przeprowadził natarcie lądowe podczas operacji „Market Garden”, wylądował na brzegu w centrum plaży Gold. Kanadyjczykom przypadł odcinek Juno; o zmierzchu wyruszyli z plaży w kierunku Bayeux. Brytyjska 3. Dywizja Piechoty wspierana przez Royal Marines i francuskich komandosów szturmowała plażę Sword. Wsparcia z morza udzielało siłom inwazyjnym ponad sto niszczycieli, kilkanaście krążowników i dwa pancerniki. Cztery tysiące barek desantowych transportowało żołnierzy na ląd, podczas gdy samoloty RAF i USAAF wykonały 14 tysięcy misji bojowych. Luftwaffe odpowiedziała 250 lotami bojowymi. Prawie wszystkie jednostki myśliwskie wycofano uprzednio do obrony Rzeszy i tylko kilka wydzielonych eskadr pozostało w północnej Francji.

Do końca dnia wielkie ryzyko, jakim była inwazja na kontynent, nieco się zmniejszyło. Niczego nie ujmując niekwestionowanej odwadze tych, którzy wywalczyli sobie drogę na brzeg, podczas zmagania na przyczółku w Normandii nie tyle oni wygrali, ile przegrali tam Niemcy. Bitwa ta nie została jednak przegrana za sprawą niemieckich żołnierzy, którzy pomimo braków w zaopatrzeniu walczyli na swoich pozycjach nieustępliwie. Aliantów uratowało niezdeterminowanie niemieckiego dowództwa oraz – jak zawsze – sam Hitler. 7 czerwca 21. oraz 12. Dywizje Pancerne SS dokonały silnego kontrataku i prawie przebiły się do plaż. Co by się stało, gdyby wszystkie trzy dywizje pancerne zostały skierowane do walki rankiem w dniu inwazji? Lub gdyby Luftwaffe większą ilością samolotów uderzyła na skrajnie podatne na atak przyczółki i okręty?



*Samoloty F4U i F6F w formacji w czasie ceremonii kapitulacyjnej, Tokio, Japonia (Archiwa Narodowe).  
2 września 1945 roku*

W dużym stopniu owo niezdecydowanie było zasługą rozbudowanej alianckiej akcji dezinformacyjnej utkanej w celu przekonania Hitlera, że inwazja odbędzie się w Pas de Calais. Do sukcesu przyczyniły się też trwające kilka miesięcy naloty na terytorium Francji, które znacząco sparaliżowały francuską sieć komunikacyjną. W każdym razie lądowanie w Normandii powiodło się i został utworzony aliancki przyczółek na kontynencie. Wszelkie niemieckie plany dotyczące ewentualnego przerzucenia znaczących sił na zachód zostały porzucone dwa tygodnie po rozpoczęciu inwazji.

22 czerwca 1944 roku, w rocznicę rozpoczęcia niemieckiej operacji „Barbarossa”, Związek Radziecki rozpoczął na wschodzie swoją własną ofensywę. Operacja „Bagration”, w której uczestniczyło 166 sowieckich dywizji, ponad 2500 czołgów i 4500 samolotów bojowych oznaczała, że dni III Rzeszy były policzone. Mińsk padł 3 lipca, później nastąpiło podejście Rosjan pod War-

szawę i opanowanie jej prawobrzeżnej części. Rumuni w sierpniu obalili swój rząd, wypowiadając wojnę Niemcom. We wrześniu przywódca Finlandii, marszałek Carl Gustaf Emil Mannerheim, zawarł odrębny pokój ze Stalinem.

Z końcem stycznia 1945 roku Sowieci wkroczyli do Prus Wschodnich z zamiarem zadania III Rzeszy ostatecznego ciosu, gnając przed sobą 2 miliony uciekinierów. 16 stycznia Armia Czerwona przekroczyła Odrę i znalazła się 65 kilometrów od Berlina. Tego dnia Hitler zszedł do swojego bunkra pod Kancelarią Rzeszy, skąd wyłonił się tylko dwa razy podczas kolejnych trzech miesięcy. Miasto mobilizowało się wokół niego, ale dysproporcja sił była ogromna – zaledwie około 300 tysięcy osób stanęło do obrony stolicy Niemiec przeciwko blisko 3 milionom żądnych zemsty Rosjan. Ośmiu posuwającym się przez Europę armiom alianckim zakazano przekraczania rzeki Elby. Armia Stalina miała dotrzeć do Berlina jako pierwsza – tak postanowiono rok wcześniej.

Przez cały marzec Rosjanie zgromadzili 7 milionów sztuk amunicji, przeznaczonych dla ich artylerii zgrupowanej wokół Berlina – ponad 300 dział miało pokryć ogniem każdy kilometr miasta. Ponad 2 tysiące samolotów zostało skierowanych do wsparcia wojsk lądowych; Luftwaffe praktycznie już nie istniała i nie przewidywano prowadzenia walk powietrznych. W mieście nawet dzieci w wieku szkolnym oraz młodzież z Hitlerjugend zostali uzbrojeni i rzućni do walki wraz z różnorodną zbieraniną jednostek policyjnych, rezerwistów i nielicznych weteranów, na przykład z 18. Dywizji Grenadierów Pancernych. W bitwie brały też udział zaprawione w walce oddziały Waffen SS, które nie zamierzały poddać się Rosjanom i walczyły do śmierci. Niektóre z jednostek SS składały się z ochotników innych narodowości, którzy doskonale wiedzieli, że przyjdzie im tu zginąć. Wśród nich znajdowała się 11. Dywizja Grenadierów Pancernych (Nordland); służyli w niej ochotnicy z Hiszpanii, Szwecji, Danii i Szwajcarii. W Berlinie walczyła też 33. Dywizja Grenadierów SS (Charlemagne) – złożona z samych Francuzów.

20 kwietnia, w dzień 59. urodzin Hitlera, sowiecka artyleria otworzyła na miasto ogień, który nie ustał aż do upadku Berlina. Na północy Sowieci przedarli się przez resztki jednostek pancernych Hasso von Manteuffla, stanowiące ostatnią realną linię obrony. Tym samym stolica Niemiec została praktycznie okrążona. Rosyjskie czołgi wjechały do miasta, a sześć dni później pół miliona czerwonooarmistów wyposażonych w 13 tysięcy ciężkich dział szturmowało centrum Berlina.

Rankiem 27 kwietnia Hitler podyktował swój polityczny testament, w którym usprawiedliwiał wojnę, pozbawił Himmlera i Goeringa członkostwa w NSDAP, a potem poślubił Ewę Braun. Trzy dni później, w godzinach popołudniowych 30 kwietnia 1945 roku, uśmiercił swojego psa Blondi i prawdopodobnie sam się zastrzelił. 1 maja 8. Armia Gwardii pod dowództwem generała Wasilija Czujkowa (który zyskał sławę pod Stalingradem) otworzyła ogień ze wszystkich dział i zniszczyła to, co jeszcze pozostało z centrum Berlina. Następnego popołudnia o godzinie 15.00 walki ucichły i pośród dymów zrujnowanego miasta rozległy się okrzyki radości 500 tysięcy rosyjskich żołnierzy. Niemieckie jednostki na terenie zachodniej Europy, w Norwegii i na wyspach kanału La Manche zaczęły się masowo poddawać. 8 maja 1945 roku ogłoszono w Europie Dzień Zwycięstwa.

Na drugim końcu świata, gdy Berlin płonął, Amerykanie wypierali Japończyków z powrotem przez Pacyfik w kierunku ich macierzystych wysp. Saipan upadł dziewięć miesięcy wcze-

śniej, co sprawiło, że Japonia znalazła się w zasięgu nowych bombowców strategicznych B-29. W marcu 1945 roku, gdy zaciskała się pętla wokół Berlina, USAAF przeprowadziła nocny nalot na Tokio, w którym wzięło udział 325 samolotów. Spłonęło wówczas ponad 250 tysięcy budynków, a 89 tysięcy Japończyków padło ofiarą nalotu. 1 kwietnia Amerykanie dokonali desantu morskiego na Okinawę. Trzymiesięczna batalia kosztowała życie 7 tysięcy żołnierzy piechoty i Marines – straty były wyższe niż podczas D-Day w Normandii<sup>153</sup>). Była to śmiertelna zapowiedź tego, ile będzie kosztować inwazja ojczystych wysp Japończyków.

---

153) W bitwie zginęło ponad 110 tysięcy Japończyków.

Przeświadczenie, że Tokio nigdy się nie podda i że miliony Japończyków będą walczyć do końca, doprowadziło do podjęcia decyzji o starcie samotnego bombowca z wyspy Winian 6 sierpnia 1945 roku. Sześć godzin później bombowiec B-29, nazwany przez członków załogi Enola Gay, przeszedł do historii, gdy z jego wnętrza została zrzucona trzymetrowa bomba<sup>154</sup>). Bomba, zwana pieśzcotliwie Little Boy, spadała przez 45 sekund, zanim została uzbrojona. O godzinie 8.15 eksplodowała na wysokości 1968 stóp nad japońskim miastem Hiroszima. Atomowy wybuch sprawił, że centrum miasta niemal wyparowało, a następująca po nim fala ogniowa zniszczyła wszystko w promieniu pięciu mil. Trzy dni później kolejny samolot typu B-29, nazwany przez załogę Bockscar, również wystartował z lotniska North Field na Tinianie i zrzucił Fat Mana na Nagasaki. Ta para bombowców zabiła co najmniej 150 tysięcy Japończyków i przekonała cesarza Hirohito, że tylko natychmiastowa, bezwarunkowa kapitulacja jest sposobem na zakończenie wojny.

---

154) Pilot, pułkownik Paul Tibbets, nazwał samolot na cześć swojej matki.

2 września 1945 roku przedstawiciele imperium japońskiego stali na pokładzie pancernika USS Missouri zakotwiczonego w Zatoce Tokijskiej. Rzędy wysokich, ubranych w mundury koloru khaki amerykańskich oficerów stały i patrzyły, jak drobny japoński minister spraw zagranicznych w czarnym fraku potulnie podpisuje akt bezwarunkowej kapitulacji. Następnie swoje podpisy pod dokumentem złożyli wyżsi oficerowie reprezentujący mocarstwa alianckie: Brytyjczycy w białych szortach, Amerykanie z surowymi minami. Pojawili się nawet Sowieci w ciemnych mundurach z naramiennikami, by otrzymać należną im część łupów po „wyczerpującej” 25-dniowej wojnie z Japonią.

Po zakończeniu krótkiej ceremonii nad głowami obecnych z hukiem przeleciały samoloty, co było bardzo widocznym pokazem amerykańskiej potęgi wojskowej. Za sterami myśliwca F6F siedział James G. Daniels, skrzydłowy z klucza Wildcat'ów, zestrzelonych 7 grudnia 1941 roku w Pearl Harbor – był jedynym lotnikiem, który znajdował się w powietrzu zarówno pierwsze, jak i ostatniego dnia wojny.

II wojna światowa kosztowała życie 50 milionów osób, spośród których mniej niż połowę stanowili żołnierze. Sam Związek Radziecki stracił 18 milionów obywateli – nie wliczając w to ofiar stalinowskich zbrodni dokonanych przez reżim na własnych obywatelach – z czego co najmniej 10 milionów było cywilami. Ludność Polski zmniejszyła się do 80 procent stanu z roku 1939. W czasie wojny zginęło też 4,5 miliona Niemców. Siły zbrojne USA straciły 292 tysiące żołnierzy, z czego 45 520 poległych w walce należało do jednostek podległych USAAF – jedynie wojska lądowe poniosły większe straty. Marynarka wojenna straciła w walkach 34 607 ludzi, wśród nich było 3618 lotników. Zginęło również 17 376 żołnierzy i 1835 pilotów Korpusu Piechoty Morskiej<sup>155</sup>.

---

<sup>155</sup>) 12 procent zabitych w wojskach lądowych i po 10 procent w marynarce wojennej oraz piechocie morskiej stanowili piloci.

Lotnictwo wojskowe bez wątpienia narodziło się w czasie I wojny światowej, a jego potencjał został należycie doceniony w następnym latach. Jednak to podczas II wojny światowej nastąpił jego dynamiczny rozwój, który jeszcze dekadę wcześniej byłby trudny do wyobrażenia. Zasadniczo zmieniono teorię działania bombowców, aby bardziej odpowiadała realiom, ale wnioski te i tak zostały zapomniane podczas następnym konfliktów. Ciężki transport lotniczy miał kluczowe znaczenie w czasie lądowania aliantów w Normandii, zaś brak samolotów transportowych przypieczętował los 6. Armii feldmarszałka Paulusa odciętej pod Stalingradem. Jednak ani sukcesy lotnictwa transportowego, ani lotnictwa bombowego nie byłyby możliwe bez osłony, jaką zapewniły im myśliwce.

Przetrwanie Anglii w 1940 roku, operacje na Pacyfiku po bitwie o Midway i ostateczne zniszczenie hitlerowskiej Rzeszy są doskonałymi przykładami możliwości, jakie daje przewaga w powietrzu – lub jej brak. Piloci myśliwscy z pewnością nie mogą sami wygrywać wojen, ale II wojna światowa w pełni udowodniła, że zwycięstwo jest niemożliwe.

CZEŚĆ CZWARTA

## ŚWIT ERY ODRZUTOWCÓW

WIEM, ŻE SPOTKAM MOJE PRZEZNACZENIE  
GDZIEŚ WŚRÓD CHMUR NA NIEBIE;  
DO TYCH, Z KTÓRYMI WALCZĘ, NIE CZUJĘ NIENAWIŚCI  
DO TYCH, KTÓRYCH STRZEGĘ, NIE CZUJĘ MIŁOŚCI<sup>156)</sup>

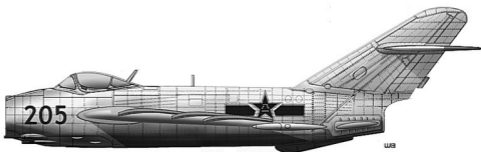
W.B. YEATS

---

<sup>156)</sup> Tłum. Tomasz Nowak.



# MIG-1 I KARABINY MASZYNOWE



MIG-17

– CHEVY 1. Przejdź na lewo, kierując się na trzy zero zero. Bandyci na twojej jedenastej, pięćdziesiąt mil. Anioły Dwa Zero.

– Brom, Chevy przyjął. Lewo na trzy zero zero. Podaj wartości.

Trzydzieści mil na północ od bazy lotniczej Kimpo, osiem F-86 połączyło się w dwa klucze, Chevy i Bucik, poruszające się na nieco innych wysokościach, każdy złożony z czterech maszyn. Przekroczywszy wysokość 25 tysięcy stóp leciały na północ w kierunku Alei MiG-ów. Lider skręcił w lewo, kierując się na północny zachód, na 300 stopień, pozostali podążyli za nim.

– Chevy 1. Duża grupa bandytów. Szacujemy dwadzieścia kontaktów, namiar trzy dwa zero, odległość czterdzieści pięć mil.

– Przełączniki – powiedział ktoś w eterze.

Osiem par oczu wędrowało po kokpitach, bacznie obserwując wskaźniki pracy silnika, paliwa i przełączniki uzbrojenia. Mocniej zaciskano pasy przy fotelach. Niektórzy piloci zdjęli rękawiczki, inni rozprostowywali szyję i palce.

Major George Davis zdjął i schował do kieszeni swojego kombinezону przeciwprzeciążeniowego okulary przeciwsłoneczne. Poprawił hełm i poluzował pasek pod brodą. Jego ręka niemal całkiem zakryła boksującego się, komikсового ptaka, będącego godłem 334. Eskadry Fighting Eagles. Major z powodu swoich prostych włosów przezywany był przekornie „Curry” – „Kędzior”. Był to zazwyczaj zamyślony, cichy profesjonalista – przynajmniej do momentu, w którym rozpoczynała się walka. Co prawda dopiero od dwóch miesięcy przebywał na koreańskim

teatrze działań wojennych, ale podczas ostatniej wojny walczył wielokrotnie. Jako pilot Thunderbolta P-47, służąc w 342. Eskadrze, Davis zestrzelił podczas wojny siedem japońskich samolotów nad Filipinami i nad Nową Gwineą. Dziś był 30 listopada 1951 roku, a on otworzył nową listę swoich zwycięstw, trzy dni wcześniej zestrzeliwując dwa MiG-i.

Dzień wcześniej około 25 tych niewielkich, rosyjskich myśliwców znajdowało się w powietrzu. Jednak z powodu zaległej papierkowej roboty nie mógł, jako dowódca eskadry, wziąć udziału w misjach bojowych i wczorajszego dnia walka go ominęła. Ale prawie na pewno było to preludium do czegoś większego. I rzeczywiście tego ranka Chiny najechały położoną u wybrzeża Korei Północnej wyspę Taehwado w zatoce Yalu.

Na pułapie 30 tysięcy stóp jego osiem samolotów leciało w szyku ze stosunkowo niewielką prędkością około 0.85 macha – czyli około 570 mil/h. Odległy refleks słońca odbitego od metalowej powierzchni, widoczny tuż nad linią horyzontu, przyciągnął jego wzrok. Pochylając się do przodu, Davis wpatrywał się weń przez dobrą minutę, aż do momentu, w którym na horyzoncie pojawiły się czarne punkty.

– Tam!

Nadlatujące maszyny były dostatecznie duże, żeby można było je dostrzec z odległości 15 mil. To bombowce. Na pewno. Z długoletniego nawyku „Curry” obserwował przestrzeń znajdującą się ponad swą głową i za sobą, aż do momentu, kiedy pojawiły się mniejsze kropki. Kiwnął głową. Była to eskorta bombowców – co najmniej kilkanaście samolotów. Możliwe, że było ich trochę więcej, lecących pomiędzy bombowcami, ale w tym momencie nie był w stanie ich zobaczyć. Rosjanie i ich chińscy uczniowie byli przynajmniej przewidywalni.

– Brom. Chevy 1 potwierdza kontakt wizualny, mój dziób. Dziesięć mil. Dwie grupy. Bombowce nisko, myśliwce wysoko.

Wrogie maszyny leciały wzdłuż rzeki Yalu, kierując się w stronę morza. Prawdopodobnie zamierzały ponownie zaatakować jedną z wysp.

– Brom przyjął. Chevy i Bucik włączyli się o 16.05 czasu lokalnego. Zielony. Południowy zachód.

„Nie ja”, pomyślał Davis. Zielony miał być najkrótszą trasą powrotu na bezpieczne terytorium. Z perspektywy mapy w wieży kontrolnej najprawdopodobniej tak to wyglądało. Ale na zachodzie mógł dostrzec jedynie szarą, płaską taflę Morza Żółtego i to był kierunek, w którym będzie zmierzał. Gdzieś tam znajdowała się marynarka wojenna razem z Zespołem Zadaniowym nr 77 i dwoma lotniskowcami: Essex i Antietam. Davis wiedział, że zestrzelony pilot myśliwca ma znacznie większe szanse dożycia następnych urodzin, jeśli będzie awaryjnie wodował na morzu. Tak więc „mokre stopy” w morzu były zdecydowanie lepszym wyjściem, niż „stopy suche” gdziekolwiek na lądzie, na północ od GLO – Głównej Linii Oporu, jak – używając politycznej terminologii – nazywało się linię frontu.

– Bucik 1. Piętnaście w prawo, dziesięć mil. Czysto i możesz się wznosić.

– Bucik wykonuje. Wznoszę się.

Davis spojrział przez swoje prawe ramię na pozostałe cztery maszyny F-86 Sabre, pnące się łukiem w stronę ciemnoniebieskiego nieba. W ciągu kilku chwil cztery białe smugi wystrzeliły za nimi, kiedy myśliwce przeszły przez warstwę wilgotniejszego powietrza, powodującą wytwarzanie się za samolotami smug kondensacyjnych. Obserwując uważnie chińskie bombowce,

skręcił delikatnie w lewo i przesunął dźwignię ciągu w takie położenie, aby utrzymać prędkość lotu na poziomie 0.90 macha; tuż poniżej prędkości dźwięku.

Jeżeli dziś pojawiłyby się tam jakieś myśliwce MiG-15, leciałyby wysoko i potrzebowałyby całej prędkości, jaką mógł osiągnąć.

Jednak kiedy to zrobił, mniejsze czarne plamki oderwały się od komunistycznej eskadry kierując się w ich stronę. Zostało im jeszcze jakieś osiem mil. W odległości ośmiu mil Chińczycy zobaczyli smugi, wytwarzane przez jego pozostałe cztery myśliwce. Wrogie myśliwce rozpoczęły przechwytywanie – tak jak to sobie zaplanował. Bombowce pozbawione eskorty były teraz znacznie łatwiejszym celem. F-86 Sabre zaczął delikatnie drzeć, więc Davis minimalnie cofnął dźwignię ciągu. Patrząc przez celownik mógł dokładnie przyjrzeć się bombowcom. Dwusilnikowe, z podwójnymi statecznikami pionowymi, sowieckie Tu-2 pamiętały jeszcze czasy ostatniej wojny. Nietoperz, bo tak nazywali Tupolewa, mógł osiągnąć prędkość około 300 mil/h na wysokości 25 tysięcy stóp. Lotnictwo Chińskiej Armii Ludowo-Wyzwoleńczej (PLAAF) sprowadziło ich kilka setek.

Przesunął delikatnie drążek, skręcił jeszcze bardziej i popatrzył na swojego skrzydłowego. Chevy 2 leciał trochę za nisko, mniej więcej 100 jardów poniżej jego lewego skrzydła. Pozostałe F-86 Sabre trzymały się w odległości mili od jego prawego skrzydła, numer 4 znajdował się dobre 500 stóp ponad wszystkimi. Było w tym trochę ironii, wiedział, że nowo uformowane siły powietrzne Stanów Zjednoczonych (USAF) chętnie korzystały z wariantów taktycznych używanych dawniej przez Luftwaffe.

Spoglądał w prawo i nie widział Buicka. Wyszli więc ze strefy powstawania warstw kondensacyjnych i lecieli sporo powyżej chińskich myśliwców eskortujących. Davis widział je wyraźnie w odległości 10 mil, lecące mniej więcej w ich kierunku i próbujące wznieść się wyżej. To były Ła-11 – rosyjski złom. Samoloty te, napędzane silnikami tłokowymi, były w stanie wznosić się z szybkością 2400 stóp na minutę i osiągały maksymalną prędkość około 420 mil/h. Davis uśmiechnął się pod maską tlenową; Sabre wznosił się z szybkością 9 tysięcy stóp na minutę i potrafił latać ze stałą prędkością 600 mil na godzinę. Żaden problem.

W odległości pięciu mil przechylił się płynnie na skrzydło i zaczął delikatnie zmieniać kurs, aby bombowce znalazły się przed dziobem jego myśliwca. Wybrał atak czołowy od góry, ponieważ jedyna broń Tupolewa, jaka strzelała do przodu, znajdowała się w skrzydłach. Jego skrzydłowy odszedł nieco, lecąc po łuku, Davis włączył mikrofon.

– Chevy 3. Ty i Czwórka zajdziecie Nietoperze od południowej strony. Dwójka. Ty zajmij się bombowcem na północy. Ich lider jest mój. Z powodu poziomu paliwa mamy tylko jedno podejście. Ponowne spotkanie nad Sahol na 20 tysiącach stóp plus wysokość znaku wywoławczego.

Mieli teraz ustalone miejsce ewentualnej zbiórki, gdyby ich formacja uległa rozproszeniu – z Dwójką na 22 tysiącach stóp, Trójką na 23 tysiącach i Czwórką na 24 tysiącach.

Piloci klucza potwierdzili otrzymane rozkazy, Davis sięgnął do przodu i przesunął pokrętko regulacji pod celownikiem (tzw. baza), ustawiając podziałkę na 60 stóp – czyli rozpiętości skrzydeł Tupolewa – a następnie ponownie włączył mikrofon.

– Sprawdzić rozpiętość skrzydeł. Sprawdzić rozpiętość skrzydeł.

Jeżeli radiodalmierz APG-30 działał, co nie zawsze miało miejsce, punkt ogniowy na celowniku pokazywał miejsce uderzenia pocisku, uwzględniając ruch samolotu. Jeżeli miałby strzelać

ręcznie, co w gruncie rzeczy wolał, mógł za pomocą siatki na celowniku dokładnie określić odległość i wycelować. Zupełnie tak samo jak na starym celowniku K-14 w myśliwcu Thunderbolt. Na myśl o tym uśmiechnął się pod maską tlenową. Davis podświadomie reagował na wszystko, co działo się wokół niego. Ręce poruszały się zręcznie na drążku sterowniczym i na dźwigni ciągu podczas nieustannego korygowania kursu przechwycenia – zawdzięczał to swemu doskonałemu wzrokowi i doświadczeniu. Radiowy szum był bezustannie filtrowany przez jego świadomość. Aktualnie odbierała ona wyłącznie komunikaty dotyczące jego klucza. Jego skrzydłowi byli na swoich pozycjach, a Sabre warkotał.

Słońce połyskiwało przez kulistą, szklaną osłonę kabiny, podnosząc temperaturę w kokpicie. Szerzej otworzył odpowietrznik i wpatrywał się w pustą przestrzeń. To było jak jazda na dziebie rakiety. Adrenalina wyostrzała bodźce docierające do jego zmysłów. Czuł mrowienie w opuszkach palców i miał wrażenie, że jest w stanie dostrzec teraz wszystko. Samoloty jego eskadry, przeciwników i wskaźniki urządzeń – wszystko zostało w jego świadomości przeanalizowane.

Davis przekręcił się na fotelu i przeciągnął szyję. Życie było dobre.

– Buick wchodzi do akcji... Dwunastu bandytów na południe od Sahol na dwa pięć tysięcy.

– Brom przyjął. – Davis słyszał odpowiedź naziemnego kontrolera przechwytywania i dodał własną.

Trzy mile.

Paskudny, zielony kolor bombowców był już wyraźnie widoczny, tak jak i małe, brzydkie czerwone gwiazdy. Pochylając się do przodu pociągnął do siebie nieco dźwignię ciągu, żeby nieco zwolnić i utrzymać z prawej strony widok na nieprzyjacielskie samoloty, odrobinę poniżej celownika. Rozejrzył się po raz ostatni. Chevy 2 leciał dalej z jego lewej strony, podczas gdy pozostałe samoloty oddzieliły się całkowicie, zmierzając w stronę południowego końca formacji bombowców.



*RzędysamolotówF-86Eprzygotowywanychdomisji nad Koreą*

Wtedy ich zobaczył; bliska eskorta myśliwska leciała bezpośrednio za bombowcami.

– Uwaga! Zbliżają się bandyci. Jedna mila za bombowcami, trochę wyżej.

– Chevy 3 potwierdza kontakt wizualny. Cały czas podążamy za Nietoperzami.

Davis przytaknął.

– Zrozumiałem. Trzymajcie się bombowców i przebijcie się przez ich formację.

– Nie podobała mu się konieczność oszczędzenia nieprzyjacielskich myśliwców, ale nie mieli na tyle paliwa, aby się nimi zająć. Ważniejszy był atak na bombowce, które mogły zabić wielu amerykańskich żołnierzy tam, na ziemi. „Poza tym”, pomyślał, jak tylko przechylił samolot do przodu, a bombowiec wypełnił celownik, „zestrzelenie jest zestrzeleniem”. Sięgając dłonią do przodu, „Curry” przekręcił podziałkę celownika całkiem do tyłu. Jeżeli będzie musiał strzelać ręcznie, to 10 kropek na skali celownika będzie odpowiadać 35 stopom rozpiętości skrzydeł myśliwca przy minimalnym zasięgu ognia. Nie pasowałyby to do bombowców, ale celowanie do nich nie było trudne.

– Dwie mile.

Opływowy F-86E nie zwolnił jednak zanadto, Davis puścił więc dźwignię ciągu i nieznacznie wysunął hamulce aerodynamiczne. Załogi bombowców nie dostrzegły jeszcze nurkujących na ich maszyny amerykańskich samolotów. Nietoperze spokojnie kontynuowały lot w obranym kierunku, utrzymując szyk.

Na wysokości około 9 tysięcy stóp i na siedem sekund przed otwarciem ognia Davis skorygował lot swej maszyny tak, że bombowiec znalazł się w centralnym punkcie celownika. Wcisnął i przytrzymał przycisk celu na drążku sterowniczym. Gdy był milę od celu, zwolnił przycisk i wpatrywał się w Tupolewa, czekając, aż radiodalmierz go namierzy. Pół sekundy później czerwona lampka zapaliła się pod celownikiem, wskazując, że nieprzyjacielski samolot został na-

mierzony.

Jego uśmiech zniknął na moment, kiedy punkt celowniczy podskoczył. Po czym uśmiechnął się ponownie. Zbliżając się z prędkością 800 stóp na sekundę, nie miał czasu na analizę sytuacji; natychmiast zablokował żyroskop i poruszył nieco drążek, żeby utrzymać punkt celownika na bombowcu. W tym samym momencie bombowiec przekręcił się w lewo i zaczął pikować w dół. Jego myśliwiec został dostrzeżony! Wysuwając hamulce bardziej, Davis szarpnął dźwignię ciągu do siebie, utrzymując celownik na bulwiastym dziobie Tupolewa. Jego Sabre zadrżał, zwalniając prędkość. Na moment czas zatrzymał się jak pojedyncza klatka filmu.

– Teraz!

Celując prosto w kokpit, pilot pociągnął za spust. Myśliwiec otworzył ogień ze wszystkich sześciu karabinów maszynowych Browninga.

– Dwa... Trzy...

Davis puścił spust, pchnął drążek do przodu, schował hamulce aerodynamiczne i przesunął do końca dźwignię, ustawiając pełny ciąg silnika. Gdy wystrzelił, punkt celowania celownika zniknął. Nie miało to jednak znaczenia. Mknąc w dół Davis przeleciał zaledwie 300 stóp od bombowca i był w stanie zobaczyć, że został zniszczony. 350 pocisków wypłutych z kaemów jego maszyny władowało 50 funtów ołowiu w dziób bombowca, który dosłownie zniknął. W miejscu, gdzie jeszcze przed chwilą był kokpit, pojawiła się rozerwana dziura. To, co zostało z samolotu, z trzępota zanurkowało w dół.

Jak widać, jego przezwisko, „Davis Jedna Seria”, nie wzięła się z niczego.

Trzy sekundy zajęło mu zmniejszenie dystansu do reszty formacji Nietoperzy. Ominął spadający wrak zniszczonej przed momentem maszyny i wślizgnął się pod pozostałe bombowce. W tym położeniu kaemy strzelców pokładowych z bombowców nic nie mogły mu zrobić, a działka zamontowane w skrzydłach mogły mu zagrozić tylko wówczas, gdyby przeciwnik zanurkował – czego żaden pilot bombowca nie zamierzał zrobić. Chwyciwszy się górnej krawędzi kabiny przekręcił się w bok, obserwując błękitne brzuchy bombowców lecących nad nim z prawej strony. Przynajmniej jeden z Nietoperzy płonął, a pozostałe były w rozsypce.

Pociągnął Sabre'a w górę na lewe skrzydło, zawrócił i pognął w górę, w kierunku tylnej części formacji nieprzyjaciela. Wrogie samoloty rozpieczęły się w różnych kierunkach, Davis wybrał jeden z nich, zmierzający na północ. Nie było czasu na jakieś wyszukane rozwiązania taktyczne. Potrzebował jedynie ułamka sekundy, żeby wybrać sposób podejścia i ataku, podciągnął dziób swojej maszyny lekko ku górze, skręcił ją nieco i otworzył ogień.

Zbiegające się strumienie smug wystrzeliły do przodu; zobaczył, że bombowiec zachwiał się na skutek uderzenia pocisków. Przekręcając samolot ostro w prawo, Davis zignorował ciężko uszkodzonego Nietoperza i rozpoczął szarżę prosto w stronę samolotów eskorty.

Dwa myśliwce oderwały się od grupy, lecz trzeci próbował podnieść dziób w jego stronę i otworzyć ogień. Davis po prostu odbił w tył, a jego F-86E Sabre przemknął przez formację wrogich maszyn, pozostając zupełnie poza zasięgiem ich ognia. Kiedy kombinezon przecięciężeniowy zacisnął się na jego pasie, wykonał korkociąg i jednym spojrzeniem ogarnął sytuację wokół siebie. Na niebie pojawiło się kilka ciemnych smug prowadzących w dół, na północny wschód. Miał nadzieję, że nie było tam żadnych Bucików. Trzy Nietoperze zostały jak dotąd strącone, jeden z nich pikował w dół niczym ptak z przetrąconym skrzydłem, po pozostałych

zostały tylko czarne, rozmazane plamy na tle nieba. Poniżej ocalałe bombowce próbowały w panice uciec, podczas gdy ich eskorta gorączkowo starała się stawić czoła Sabre'om. Ła-11 był w stanie osiągnąć na tej wysokości prędkość rzędu 375 mil/h, każdy z nich był uzbrojony w 3 działka kalibru 23 mm. Było to uzbrojenie wystarczające, żeby zestrzelić Sabre, o ile amerykański pilot był na tyle beztruskim, aby dopuścić Ła-11 blisko siebie. Davis nie miał tego w planie.

Zauważywszy srebrny błysk, Davis obserwował pojedynczego F-86E, który skierował się w jego stronę, oddalając się po łuku od miejsca starcia. Rzucił wzrokiem na wskaźnik paliwa. Mieli przed sobą do pokonania przynajmniej 150 mil nad wrogim terytorium i nikt nie wiedział, co mogło ich spotkać po drodze.

– Chevy 1. Splash. Dwa. Wyjście jeden osiem zero.

Obracając Sabre na bok, Davis zawrócił swą maszynę na południe, wyrównał lot i spojrzął, pochylając skrzydła na Ła-11 krążącego poniżej. Szkoda byłoby się teraz wycofać. Ale w samolotach jego klucza kończyło się paliwo, a potencjalne spotkanie z MiG-ami mogło oznaczać spore tarapaty. Tymczasem jeden z Tupolewów obrócił się i był teraz na przeciwko niego, może jakieś 4 tysiące stóp niżej. Lecił w przeciwnym kierunku. „Zbyt dobra okazja, żeby odpuścić”. Davis potrząsnął głową, przyciągnął dźwignię ciągu do siebie, żeby zaoszczędzić paliwo, obniżył dziób samolotu i poszybował w dół do ataku. Ignorując radarodalmierz, nakierował punkt celownika na kabinę Tupolewa i czekał aż wypełni ona obramowanie na celowniku. Chiński pilot musiał go jednak zobaczyć, ponieważ w momencie, w którym Davis akurat rozpoczął ostrzał, tamten gwałtownie skręcił i zaczął uciekać. Kiedy Davis puścił spust i zwiększył ciąg silnika, zauważył, że niektóre z wystrzelonych przez niego pocisków wgrzyły się w końcówkę skrzydła Tupolewa, która odpadła. Kosztem utraty prędkości zwiększał wysokość lotu; wzbil się na 25 tysięcy stóp i spojrzął za siebie. Dwa kolejne F-86 nadlatywały z południowego zachodu; jego skrzydłowy dołączył do niego po prawej stronie, lecąc w odległości około pół mili. Nagle czarny punkt wypadł z okaleczonego Tupolewa. Po nim następny. Na niebie pojawiły się białe czasy spadochronów. Davis uśmiechnął się.

– Chevy 1. Pistol 1. Nowy głos.

– Proszę bardzo. Mów.

– Pistols są na południu, dystans dziesięć mil. Zbliżamy się i mamy kontakt wzrokowy z waszą walką powietrzną.

Davis skinął głową. Będzie więcej Sabre'ów. Dobrze. Mogą dokończyć robotę.

– Pistol. Prawdopodobnie pozostało sześć Nietoperzy i kilkanaście Ła. Zmierzamy na południe w stronę Szmaragdowego Pałacu.

Bazę w Kimpo ciężko było nazwać pałacem, ale w porwaniu do ryżowych pól Północnej Korei było to wytworne miejsce.

– Pistol zrozumiał. Widzę twoje smugi kondensacyjne.

Davis obejrzał się za siebie, rzucił okiem ponad ogon swego samolotu i spojrzął na grubą smugę kondensacyjną. Nie miało to znaczenia. Wrócili.

– Chevy 1. Bucik 3.

– Słucham!

– Ach... Trójka jest na wschód od Sahol, około dziewięć mil. Ranny ptak.

Davis zmarszczył brwi. Trójka to był Ray Barton. Jego samolot został uszkodzony.

– Kieruj się na południowy zachód... Spróbujemy cię zgarnąć.

– Chevy 1. Ach, chciałbym, ale zapowiada się, że będę miał tu towarzystwo. Bandyci nadciągają z północy. Całe stado wspina się nad rzeką.

– Chevy 2 podaj stan paliwa.

– Bingo minus dwa.

Lider drugiej pary dodał:

– Obaj mamy bingo minus cztery.

Davis przemyślał szybko potencjalne scenariusze, odrzucając jeden za drugim. Ustawił już niskie, bojowe bingo na 1200 funtów, wystarczyło to ledwo na powrót z Alei MiG-ów do Kimpo. Włączył mikrofon i odpowiedział.

– Trójka. Przejmujesz dowodzenie, Jedyńka kieruje się na północ.

Zawracając w kierunku Alei MiG-ów, Davis zauważył cienki szary ślad na tle błękitnego nieba. Podążył za nim wzrokiem do źródła i zobaczył srebrnego F-86 Sabre zmierzającego na południe.

– Bucik 3. Gdzie podzieli się bandyci z twojej pozycji? – Zapytał, zerkając szybko na wskaźniki paliwa i amunicji. Trwająca dziewięć sekund walka kosztowała go 1100 naboji, pozostało mu ich jeszcze 520. Większość pilotów, wliczając w to również i jego, nie ładowała maksymalnej ilości amunicji, ponieważ karabiny mogły się zaciąć.

„Wystarczająco”, pomyślał. Uśmiechnął się ponuro. Cztery sekundy ognia, jaki mógł jeszcze prowadzić, to ledwie dwie krótkie serie. Wytężył wzrok, skupiając się na szybko poruszających się czarnych punktach. Nadlatywało co najmniej 20 MiG-ów...

– Ach... Niebieski 1... Są w odległości około pięciu mil na mojej siódmej, wspinają się... Wygląda na to, że idą na około 20 tysięcy stóp.

– Przyjąłem... Kieruj się na prawo. – Spojrzał na różę kompasu, kalkulując szybko w głowie trajektorię lotu. – Kieruję się na dwa dwa zero. Będę z przodu na twoim dziobie. Przejdź dołem i wnieś się na 14 tysięcy stóp. Odbiorę cię tam.

– Potwierdzam. Wykonuję skręt.

Davis obserwował, jak F-86 przyspiesza i skręca w prawo. Tak jak się spodziewał, czarne punkty natychmiast przesunęły się mocno w prawo, chcąc odciąć amerykański myśliwiec. „Zwiotrzyły krew”, pomyślał. „Ja też”.

Wykonany przez samolot manewr skrętu i fakt, że Sabre był uszkodzony, pozwolił MiG-om ściąć kąty przy przechwytywaniu. Wyglądało na to, że szybko go dościgną. Jednak wrogowie skupili się wyłącznie na umykającym przed nimi dymiącym F-86. Popelnili klasyczny błąd. Bucik 3 prześlizgnął się wzdłuż lewego skrzydła Davisa, pikując lekko i próbując przyspieszyć. MiG-i były rozproszone, ale lecący z przodu lider i jego skrzydłowy byli dobrze widoczni. Za każdym razem, kiedy samolot lidera zmieniał kurs, pozostałe maszyny wroga robiły to samo. Davis zdał sobie sprawę, że musiało ich być ze dwa tuziny. „Chciałbym mieć więcej amunicji”, przemknęło mu przez myśl.

Kiedy lider znalazł się na dziesiątej, „Curry” płynnie wykręcił i podciągnął samolot, utrzymując się wyżej niż wrogowie. Unikał na razie przekroczenia linii horyzontu, nie chciał też, żeby Chińczycy dostrzegli refleksy słońca na jego skrzydłach. To mogłyby go zdradzić.





*MiG-15. Za projektowaną przez Sowietów odrzutowce za pewniły Północnej Korei przewagę w początkowej fazie Wojny Koreańskiej*

Jego F-86 ciał powietrze, silnik dudnił. Pilot czuł moc myśliwca pod swoimi dłońmi. Umieścił dźwignię ciągu w górnym położeniu, utrzymując samolot nieco przechylony na lewe skrzydło. „Jeszcze nie teraz... Jeszcze nie teraz...”, powtarzał w duchu.

– Teraz!

Walcząc z przeciążeniem rzędu 6 G, Davis odchrząknął i pchnął drążek mocno od siebie. Pękaty MiG leciał prosto przed siebie, chiński pilot nie widział niczego poza swoim celem.

„Będzie już blisko”, pomyślał Davis, przeskakując wzrokiem pomiędzy Bucikiem 3, MiG-iem, jego skrzydłowym oraz celownikiem swego samolotu. Nie mógł zwolnić. Nie odważyłby się na to, nie z 20 innymi MiG-ami na ogonie.

Tysiąc stóp...

Dziewięćset... – Teraz!

Davies puścił serię z odległości 800 stóp. „Jeden... Dwa...”, policzył w duchu. Browningi znowu pluły ogniem. Strumień pocisków uderzył w chiński myśliwiec, który momentalnie zaczął obracać się wokół własnej osi i odchodzić w prawo. „Curry” wymierzył w przód skrzydłowego MiG-a i wystrzelił ponownie. Kiedy pierwszy odrzutowiec eksplodował, odrzut z karabinów Davisa gwałtownie ustał, a szum elektrycznych silników o wysokiej częstotliwości wypełnił kokpit. Brak amunicji.

Drugi z MiG-ów wpadł w panikę, odbijając mocno w prawo. Davis prześlizgnął się przez dym i obrócił w lewo, stawiając samolot na końcu skrzydła. Jeżeli będzie musiał, to odciągnie chińskie myśliwce na południe, skąd nadlatywały pozostałe amerykańskie myśliwce.

Musieli pomyśleć o tym samym. Davis obserwował z niedowierzaniem, jak stado MiG-ów zrywa się na północ, w kierunku rzeki Yalu. Przelknął ciężko ślinę, jeszcze przez chwilę utrzymał swój kurs, odciągając uwagę od uszkodzonego F-86, żeby upewnić się, że wszystko jest w porządku, a następnie pociągnął dźwignię ciągu do siebie, utrzymując prędkość 0.80 macha. Wyrównał lot, rozpiął mokrą od potu maskę tlenową i wypuścił powietrze z płuc. Cały czas czujnym wzorkiem obserwował niebo, szukając MiG-ów.

Ale ich już nie było... Niebo było puste.

CO ROBIŁY samoloty wyprodukowane w Kalifornii i w Teksasie nad doliną rzeki Yalu, znajdująca się pomiędzy Koreą a komunistycznymi Chinami, w miejscu, o którym niewielu Amerykanów kiedykolwiek słyszało, a jeszcze mniej się nim przejmowało? W przeciwieństwie do stosunkowo czarno-białego konfliktu podczas wojen światowych, ten mały, surowy półwysep stał się punktem konfrontacji pomiędzy dwoma skrajnie przeciwnymi ideologiami. To mogło wydarzyć się również w innych miejscach na ziemi, na przykład w Europie Wschodniej lub nawet w Indochinach. Ale zdarzyło się tutaj.

Wraz z zakończeniem II wojny światowej imperia kolonialne, a konkretnie Wielka Brytania i Francja, musiały radzić sobie z milionami niezadowolonych mieszkańców swoich kolonii w Indiach, w Azji i na Bliskim Wschodzie. Regiony te miały się stać katalizatorami wielu niepokojów i konfliktów, które zdominują świat po roku 1945.

Pokonanie Japonii sprawiło, że większa część narodów i państw w Azji była podzielona i pozabawiona przywództwa. Chińska wojna domowa właśnie się zakończyła. Komuniści pod wodzą Mao Zedonga przejęli władzę i chwilowo znajdowali się w stanie zwycięskiego wyczerpania. Czang Kaj Szek i resztki jego nacjonalistycznych sił wycofali się na wyspę Formoza (późniejszy Tajwan), a komuniści z Pekinu odgrzaali się, że również i ją zdobędą. Korea, podobnie jak i Francuskie Indochiny, cierpła z powodu politycznej próżni, jaka wytworzyła się w wyniku braku stabilnej władzy. Korea, zwana – jak na ironię – Krainą Porannego Spokoju, od przełomu XIX i XX wieku była japońskim protektoratem, jednak historia jej problemów były znacznie dłuższa. Podczas konferencji, jaka odbyła się w Kairze pod koniec 1943 roku, generalissimus Czang Kai Szek, reprezentujący Chiny, prezydent USA Franklin D. Roosevelt i premier Wielkiej Brytanii Winston Churchill uzgodnili przyszły rozbiór imperium japońskiego. Do Chin miała powrócić Mandżuria i Formoza, a w myśl podjętych ustaleń Korea miała stać się państwem wolnym i niepodległym w stosownym czasie.

W sierpniu 1945 roku, gdy Związek Radzieckiej dokonał inwazji na Mandżurię, dwóch młodych Amerykanów wyciągnęło mapę Azji wydaną przez czasopismo „National Geographic”. Jednym z mężczyzn był Dean Rusk, urzędnik departamentu stanu i jego przyszły sekretarz. Fakt, że 38 równoleżnik przecina kraj na dwie równe połowy, stał się prostym uzasadnieniem dla ustanowienia go jako linii demarkacyjnej pomiędzy sowiecką i amerykańską strefą wpływów. Ignorując wszelkie uwarunkowania, takie jak demografia, przemysł i rolnictwo, ONZ przystała na taki podział. W ciągu kolejnych pięciu lat Korea stała się polem doświadczalnym dla obu systemów, polem pełnym napięć i wzajemnej podejrzliwości. Cała ta paskudna mieszanka wybuchowa została jeszcze wzbogacona zdrową dawką nacjonalizmu i korupcji. Leżąca powyżej 38. równoleżnika Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna (KRLD) krytyko-

wała ostro Stany Zjednoczone za ich zbyt przyjazne traktowanie Japończyków, którzy długo i brutalnie okupowali Koreę. Nie było to oskarżenie do końca zasadne, ale jest faktem, że amerykańskie siły okupacyjne były w stanie znacznie lepiej zrozumieć swoich byłych wrogów, niż stale spiskujących Koreańczyków, z którymi się teraz zetknęli. Niestety wiązało się to z wykorzystaniem przez Amerykanów do utrzymania zrębów porządku w tym kraju Policji Narodowej, która wcześniej kolaborowała z Japończykami i stosowała brutalne metody wobec swoich pobratymców. Japończycy w końcu zostali odesłani do domu, ale ich dawni lokalni współpracownicy byli nadal promowani i wspierani przez Stany Zjednoczone. Chociaż uczciwie trzeba przyznać, że amerykańskie wojsko okupujące południe Korei nie składało się z sił pokojowych, ale z jednostek bojowych, których żołnierze chcieli po prostu jak najprędzej wrócić do swoich domów. Najszybszym i najpraktyczniejszym sposobem na stabilizację sytuacji w kraju wydawało się wykorzystanie ludzi, którzy od dawna rządzą krajem<sup>157</sup>.

---

157) Alianci zrobili to samo w Europie z byłymi nazistami.

Poniżej 38 równoleżnika doktor Syngman Rhee i jego Demokratyczna Partia Korei (DPK) przedstawił alternatywę wobec komunizmu, jaki rozpanoszył się w północnej części kraju pod sowieckim parasolem. Kulturalny i czarujący polityk z dyplomami uzyskanymi na elitarnych amerykańskich uniwersytetach, Princeton i Harvard, Rhee mówił to, co Amerykanie chcieli usłyszeć. Zapewniał ich, że będzie stawiał opór komunistom i zbuduje na południu demokratyczne państwo, co sprowadzało się do skupienia centralnej władzy w jego ręku. Biorąc pod uwagę antykomunistyczną paranoję powszechną w owym czasie na zachodzie i rozwój macartyzmu w Ameryce, Waszyngton, idąc po linii najmniejszego oporu, wspierał Rhee.

Prezydent Truman obiecał powstrzymanie komunizmu wraz z jednoczesną promocją wolności i demokracji w amerykańskim stylu na całym świecie. Założenia te były ambitne i godne podziwu, ale niezbyt praktyczne, a ponadto stały w całkowitej sprzeczności z celami Związku Radzieckiego, który próbował rozpowszechnić swój własny system ideologiczny, gdzie tylko mógł. Na początku 1948 roku Organizacja Narodów Zjednoczonych zaproponowała przeprowadzenie i nadzorowanie koreańskich wyborów powszechnych na terytorium obu stref okupacyjnych, po których mało nastąpić uzyskanie przez Koreę niepodległości i wycofanie się z jej terytorium wszelkich obcych wojsk. Moskwa i Pjongjang odrzuciły ten pomysł i zbojkotowały wybory. Efektem tego niepowodzenia był koniec nadziei na pokojowe zjednoczenie kraju oraz oficjalne uznanie podziału Korei na dwa państwa.

Fundamentalny konflikt między ZSRR i Stanami Zjednoczonymi znacznie się zaognił po zakończeniu II wojny światowej. Ekspansja komunistów we wschodniej Europie i w Azji zaalarmowała Waszyngton. Gdy Stalin wprowadził blokadę zachodnich sektorów Berlina w 1948 roku, Stany Zjednoczone szybko i skutecznie na nią zareagowały, tworząc słynny most powietrzny, który ocalił miasto od zagłodzenia i upokorzył Moskwę. Podobny efekt miało 12 miliardów dolarów amerykańskiej pomocy przeznaczonych w ramach Planu Marshalla na odbudowę krajów europejskich wyniszczonych przez wojnę. Koncepcja ta zakładała, że państwa stabil-

ne i produktywne mają mniejsze szanse, by paść ofiarą komunizmu. Sprawdziła się ona na dłuższą metę. Sowieci nie byli w stanie ekonomicznie konkurować z Zachodem, ale wierzyli, że mogą dokonać tego na płaszczyźnie militarnej. 29 sierpnia 1949 roku zademonstrowali to z całą otwartością, detonując swoją bombę atomową.

Tak więc kiedy 25 czerwca 1950 roku o godzinie 4.00 cztery zgrupowania wojsk północnokoreańskich przekroczyły 38. równoleżnik, zmierzając na południe, natychmiast zwróciło to uwagę Stanów Zjednoczonych. Dziesięć komunistycznych dywizji, liczących 100 tysięcy ludzi wspieranych przez czołgi T-34 i ponad 130 samolotów, uderzyło w słabe południowokoreańskie linie obronne. Pozbawiona ciężkiego sprzętu, nie mówiąc już nawet o lotnictwie, armia Republiki Korei (RK) załamała się niemal natychmiast. Biorąc pod uwagę to, że nikt w Waszyngtonie nie chciał wojny lądowej w Azji, czas reakcji Amerykanów był godny podziwu – działania zostały podjęte już następnego dnia. Być może uczyniono to w celu uniknięcia eskalacji konfliktu, który mógłby przerodzić się w kolejną wojnę światową, a może stało się tak dlatego, że pokolenie ówczesnych przywódców politycznych dobrze wiedziało, iż polityka ustępstw jest nieskuteczna.

Niekomunistyczni członkowie ONZ także zostali poproszeni o pomoc: udzielili jej Australijczycy, Kanadyjczycy, Turcy, Grecy, a nawet Francuzi. Brytyjczycy natychmiast wysłali na Morze Żółte HMS Triumph wraz z 40 samolotami bojowymi na pokładzie oraz dwa krążowniki. Sytuacja była – całkiem słusznie – postrzegana jako okazja do przetestowania koncepcji funkcjonowania ONZ jako strażnika pokoju w powojennym świecie i przyblokowania ekspansji komunistów.

Seul został zajęty przez Koreańską Armię Ludową 27 czerwca. Tego samego dnia porucznik amerykańskich sił powietrznych William Hudson z Dywizjonu 68 rozpoczął nad Koreą wojnę powietrzną, zestrzeliwując Jaka-11. Dwa dni później USS Juneau ostrzelał nabrzeżne pozycje nieprzyjaciela, a 3 lipca 180 mil od wybrzeża USS Valley Forge, ustawivszy się pod wiatr, zaczął wypuszczać samoloty bojowe w powietrze. Do południa były one już nad Pjongiangiem, eskortując samoloty uderzeniowe i rozpoznawcze. Chorąży E.W. Brown z eskadry VF-51 „Krzyczących Orłów” pilotując F9F Panter, porzucił Jaka-9 serią pocisków ze swojego 20-milimetrowego działka. Dowódca jego kłucza, porucznik Leonard Plog, strącił kolejnego Jaka. Tym sposobem lotnictwo amerykańskiej marynarki wojennej włączyło się do walk powietrznych.





*Północnokoreański pilot samolotu MiG-15, który zbiegł do Południowej Korei w 1953 roku*

Ale to nie wystarczyło, żeby spowolnić marsz wojsk północnokoreańskich na południe półwyspu. Amerykańska 24. Dywizja Piechoty walczyła z uporem, próbując opóźnić postępy Koreańczyków, maszerujących na południe przez Chonan, Chochiwon i Taejeon. Latem 1950 roku większość jednostek amerykańskiej armii znajdowała się w opłakanym stanie, a konflikt w Korei ten stan rzeczy obnażył. Po części było to zrozumiałe, II wojna światowa skończyła się zaledwie pięć lat wcześniej i każdy chciał wrócić do normalnego życia. Ludzie wierzyli, podobnie jak w 1918 roku, że była to już ostatnia z wojen. W końcu kto podjąłby ryzyko rozpętania konfliktu zbrojnego na pełną skalę po pojawieniu się broni atomowej?

Amerykańska marynarka wojenna wyjątkowo mocno odczuła „szaleństwo” powojennej demilitaryzacji. W roku 1945 posiadała w czynnej służbie 38 lotniskowców, latem 1950 roku pozostało ich już tylko siedem. Spośród nich tylko trzy dołączyły do Floty Pacyfiku. Wszystkie były okrętami klasy Essex pozostałymi po II wojnie światowej<sup>158</sup>). Przy wyporności 35 tysięcy ton

i długości blisko 244 metrów mogły pomieścić około stu samolotów. Nowsze lotniskowce klasy Midway o wyporności 60 tysięcy ton zostały przydzielone do Floty Atlantyckiej, aby przeciwdziałać zagrożeniu sowieckiemu. Kiedy Japończycy zostali pokonani, obszar Pacyfiku przestał być postrzegany przez Pentagon jako rejon zagrożony. Stało się to jednym z powodów, dla których marynarka wojenna utraciła część środków budżetowych na rzecz lotnictwa. Chiny nie posiadały jeszcze floty morskiej wojennej, a Związek Sowiecki był zajęty Europą.

---

158) Okręty: USS Boxer, USS Valley Forge i USS Philippine Sea.

Dowództwo sił powietrznych było wprost zakochane we flocie swoich bombowców dalekiego zasięgu, które umożliwiały atak nuklearny, i propagowało całkowitą rezygnację z używania lotniskowców. W końcu kto potrzebowałby sił powietrznych bazujących na morzu podczas wojny atomowej? Idąc dalej tym tokiem rozumowania, kto potrzebowałby w ogóle wojsk lądowych? W 1947 roku, na dalekim zapleczu, w bazie sił powietrznych USA w Maxwell, odbył się wykład pod tytułem „Kwestionując potrzebę istnienia wojsk lądowych”.

Efekty tego stylu myślenia były aż nazbyt widoczne. Jedno z wyliczeń szacowało, że aż 80 procent rezerw armii amerykańskiej nie nadawało się do walki. Jednostkom walczącym w Korei brakowało 60 procent przypisanej im etatowo siły ognia, wliczając w to brakującą broń i, co najważniejsze, amunicję. Prawie cały posiadany sprzęt pochodził jeszcze z czasów II wojny światowej, a żołnierze mieli szczęście, jeżeli sprzęt ten był chociaż w połowie sprawny. Jak na ironię, tylko pięć lat minęło od podpisania przez Japończyków kapitulacji w Zatoce Tokijskiej, a amerykański rząd musiał zlecić japońskim firmom produkcję min lądowych dla wojsk lądowych USA.

Kończyły się nawet zapasy żywności. W całej Korei nie było ani jednej racji żywnościowej typu C<sup>159)</sup> ani B. Amerykańskie wojsko musiało radzić sobie z resztkami racji K z czasów II wojny światowej aż do momentu, kiedy nowsze zaopatrzenie zostało dostarczone drogą powietrzną. Na szczęście pod względem możliwości i umiejętności organizacji transportu lotniczego Stany Zjednoczone wyprzedzały każdą inną potęgę na świecie, i w tym zakresie nie miały sobie równych. Klika lat wcześniej amerykańskie siły powietrzne dostarczyły 1 783 573 ton zaopatrzenia do zablokowanego Berlina, przelatując nad głowami niedowierzających, złych i zawstydzonych Sowieców. Amerykański most powietrzny znowu stanął na wysokości zadania. Transportowano drogą powietrzną średnio 200 ton zaopatrzenia dziennie. Było one dostarczane do Japonii albo bezpośrednio do Korei.

---

159) Dzienna racja typu C składała się z 6 puszek: po 3 puszki typu M (mięso, np. z fasolą) i B (dodatki: chleb, kawa, słodycze, sosy, papierosy) (przyj. tłum.).

Pospiesznie przywracano do użytku zmagazynowane czołgi typu Sherman i wraz z wieloma lekkimi czołgami M24 Chaffee wysyłano je do Korei. Żaden z nich nie stanowił jednak god-

nego przeciwnika dla średnich czołgów T-34 produkcji rosyjskiej. Był to kolejny obszar działań, w którym wsparcie powietrzne mogło przeważać szalę, ratując życie obłożonej piechocie. Podczas gdy lotniskowiec USS Valley Forge zawracał, kierując się z powrotem na Morze Południowochińskie, Dalekowschodnie Siły Powietrzne (DSP) rozlokowane w Japonii odpowiadały niezwłocznie za pomocą swoich F-51 i F-80 Shooting Star. Dysponując około 400 samolotami, DSP niezwłocznie rzucił do walki między innymi 8. i 18. Skrzydło Myśliwsko-Szturmowe i 35. Myśliwska Grupę Przechwytyjącą.

W tym czasie część 1. Dywizji Piechoty Morskiej wypłynęła 12 lipca z San Diego, dwa dni później dołączyła do niej reszta sił ekspedycyjnych. Chociaż Stany Zjednoczone zareagowały nadzwyczaj szybko i zdecydowanie, Koreańska Armia Ludowa posunęła się o niemal sto mil naprzód, spychając wycofujące się wojska południowokoreańskie i Amerykanów do południowo-wschodniej części Półwyspu. Linia obrony wokół portu Pusan, gdzie schroniły się wojska amerykańskie i południowokoreańskie, przebiegała wzdłuż rzeki Naktong i grzbietów gór w pobliżu Pohang. Port w Pusan był jednym z najnowocześniejszych w Korei, miał cztery mola mogące pomieścić dwa tuziny statków pełnomorskich. Znajdowały się tu też ciężkie dźwigi, nabrzeża i tory kolejowe zbudowane jeszcze przez Japończyków. Jeżeli siły ONZ miały utrzymać się na półwyspie, to Pusan, porównywany czasem do Dunkierki, musiał zostać utrzymany. W przeciwieństwie do sytuacji, jaka miała miejsce we Francji w 1940 roku, od momentu w którym Amerykanie zaangażowali się w konflikt koreański nie było wątpliwości, kto ma przewagę w powietrzu.

Generał Douglas MacArthur, dowódca wszystkich sił ONZ na półwyspie, zarządził wycofanie się na południowy wschód w kierunku wybrzeża. Aby powstrzymać napór wojsk północnokoreańskich, zamierzał wykorzystać naturalne przeszkody, takie jak rzeka Naktong oraz góry w pobliżu Pohang. Umożliwiłoby to osiągnięcie kilka celów jednocześnie. Po pierwsze, posiłki mogłyby być dostarczane wprost do Pusan. Uczyniłoby to port niemożliwym do zdobycia przez komunistów. Jednocześnie pozwalałoby to na konsolidację i wzmocnienie amerykańskich sił przed planowaną kontrofensywą. Po drugie, ustabilizowanie się frontu jeszcze bardziej nadwerżyłoby nadmierne wydłużone i osłabione północnokoreańskie linie zaopatrzenia. Po trzecie, powietrzne wsparcie z lotniskowców i ze strony USAF dokończyłoby zdobywanie przewagi powietrznej, amerykańskie lotnictwo przeprowadzałoby bombardowania i rozbiłoby pozostałą infrastrukturę północnokoreańską. Planowane od początku przez MacArthura kontruderzenie zakładało przeprowadzenie desantu morskiego pod Inchon, w pobliżu Seulu, około 200 mil za linią frontu.

Pod wieloma względami był to dobry plan, a patrząc z perspektywy czasu stanowił tak naprawdę jedyny sposób na szybkie rozbięcie północnokoreańskiego ataku. Operujące z lotniskowców Corsairy i startujące z baz lądowych B-29 rozniosły nieprzyjacielskie lotniska, a myśliwce Panther, F-80C Shooting Stars i Mustangi szybko uporały się z północnokoreańskimi siłami powietrznymi. Kiedy konflikt się rozpoczynał, nieprzyjaciel miał 90 samolotów szturmowych Il-10 i 79 Jaków-9P. W ciągu dwóch tygodni północnokoreańskie lotnictwo straciło 24 samoloty. W połowie lipca został mu już tylko jeden Jak-9 i mniej niż 20 szturmowych Il-10.

W 1940 roku Dunkierka nie posiadała żadnych naturalnych linii obronnych, a alianci pozbawieni byli posiłków i przewagi powietrznej. Pusan dysponował tymi wszystkimi atutami. 1

sierpnia 2. Dywizja Piechoty wylądowała w Pusan, a jedna z brygad z 1. Dywizji Piechoty Morskiej dołączyła do niej dzień później. Dwa kolejne lekkie lotniskowce USS Badoeng Strait i USS Sicily wkrótce przybyły do Pusan, transportując przeznaczone do misji bliskiego wsparcia szturmowe eskadry lotnictwa Marines.

Po drugiej stronie Morza Japońskiego lotniskowiec USS Boxer zacumował w Yokosuce ze 145 myśliwcami F-51 Mustang i 80 pilotami USAF na pokładzie<sup>160</sup>).

---

160) Wraz z utworzeniem USAF w 1947 roku wszystkie wcześniejsze oznaczenia „P” stosowane przez USAAF zostały zamienione na „F”, jak fighter (myśliwiec); np. P-51 stał się F-51.

Od połowy lipca bombowce B-29 mogły już swobodnie przemieszczać się bez eskorty. Wraz z nastaniem sierpnia ponad 90 Corsair’ów, Panther i Skyraider’ów przybyło na pokładzie USS Philippine. Do Korei dotarło też 141 tysięcy żołnierzy ONZ i kilkaset czołgów<sup>161</sup>). Walki toczyły się dalej wokół „kieszeni Pusan”, jak ją nazywano, przybierając formę ataków sondujących i kontrataków. Interesującym okazał się fakt, że pomimo całej fascynacji bronią jądrową, a w przypadku USAF również absolutnej i nieuzasadnionej wiary w skuteczność bombardowań strategicznych, dwa leciwe legendarne samoloty z silnikami tłokowymi z czasów II wojny światowej okazały się na taktycznym polu bitwy najcenniejszym atutem. Jedną z tych maszyn był F-51 Mustang, drugą F-4U Corsair.

---

161) 47 tysięcy stanowili żołnierze amerykańscy.

Corsair był pięknym myśliwcem ze skrzydłem typu mewa i okazał się samolotem zabójczym dla Japończyków. Został skonstruowany przez wytwórnię Chance-Vought’a i oblatany po raz pierwszy w 1940 roku. Filozofią towarzyszącą jego projektowaniu było „upchanie” jak największego silnika i uzbrojenia o maksymalnej sile ognia do możliwie najmniejszego kadłuba. Charakterystyczne skrzydło w układzie mewa było rozwiązaniem konstrukcyjnym, pozwalającym na zastosowanie ogromnego, czterometrowego śmigła firmy Hamilton Hydromatic. Śmigło samolotu musiało być tak duże, żeby przekazać moc z 1850-konnego, chłodzonego powietrzem silnika gwiazdowego Pratt & Whitney. Dzięki wpuszczonym nitom i łączeniu blach pokrycia na styk, Corsair był w stanie utrzymać prędkość 400 mil/h w locie poziomym. Pierwotnie F-4U został uzbrojony w sześć karabinów maszynowych AN/M2 Browninga kalibru .50 cala; 150 funtowa pancerna płyta osłaniała fotel pilota, a kabinę wykonano z kuloodpornego szkła. Corsair był szybki i wytrzymały – Japończycy nazywali go potocznie „Szepczącą Śmiercią”.

Problem stanowiło lądowanie tym samolotem na lotniskowcu. Nos maszyny wystawał na 14 stóp przed pilotem, więc utrzymanie wzroku na oficerze sygnalizacji lądowania (LSO) w najlepszym wypadku było co najmniej trudne. Ponadto aby wylądować na pokładzie pilot musiał zredukować prędkość samolotu do wartości bliskiej przeciągnięcia, a Corsairy miały paskudną



tendencję do opadania na lewe skrzydło i łatwość przeciągnięcia, kiedy zwalniały. marynarka wojenna przekazała więc te samoloty piechocie morskiej do wykonywania misji, podczas których mogły operować z brzegu. Sprawdzały się w nich fantastycznie.

Do momentu kapitulacji Japonii F-4U wykonały 64051 lotów bojowych, odnotowując 2140 zestrzeleń. 70 procent wszystkich bomb zrzuconych z amerykańskich myśliwców podczas II wojny światowej zostało zrzuconych z Corsair'ów – było to 15 621 ton. W sumie 189 maszyn zostało utraconych podczas walk powietrznych, a wskaźnik proporcji zestrzeleń do strat własnych wynosił 11:1. Prawie dwa razy tyle, czyli 349 maszyn, zostało zestrzelonych podczas misji bliskiego wsparcia powietrznego i misji przeciwko okrętom przeciwnika, co wyraźnie ukazuje ryzyko towarzyszące atakom przeciwko celom naziemnym i nawodnym.

Modele Corsair'ów, które dotarły do Korei, nosiły oznaczenia: F4U-4 i F4U-5. Samoloty te posiadały cztery działka kalibru 20 mm i silnik, który był prawdziwą bestią – Pratt & Whitney o mocy 2850 koni mechanicznych. Pilotowane przez lotników piechoty morskiej początkowo były w stanie zapewnić lepsze bliskie wsparcie powietrzne od wszystkiego, czym dysponowało lotnictwo marynarki wojennej lub siły powietrzne. Wynikało to po części z faktu, że lotnicy Marines koncentrowali się na poszczególnych misjach, a lotnictwo Air Force było skupione na uzyskaniu dominacji w przestrzeni powietrznej i strategicznych bombardowaniach, zaś głównym priorytetem lotnictwa marynarki była ochrona lotniskowców. Marines byli inni. Byli ekspertami od desantu morskiego, a ich wsparcie lotnicze istniało po to, żeby chronić piechotę. Piloci, tak jak wszyscy żołnierze formacji Marines, przechodzili pełne szkolenie żołnierza piechoty zanim stawali się lotnikami, dzięki temu na ogół lepiej rozumieli perspektywę żołnierzy walczących na ziemi niż ich koledzy z innych formacji lotniczych.

Na początku sierpnia 1950 roku wszystkie 10 dywizji północnokoreańskich oraz 105. Dywizja Pancerna, którym kończyły się i zapasy, i uciekał czas, nadal tkwiły naprzeciw wojsk ONZ pod Pusan. Po zbudowaniu licznych podwodnych mostów z kamieni i drzew, północnokoreańska 13. Dywizja przekroczyła rzekę Naktong, 40 mil na północny zachód od Taegu. Trzy F-51 z 67. Eskadry Myśliwsko-Bombowej wystartowały ze swojej bazy w Taegu. Poleciały na północ, wzdłuż wschodniej strony masywu górskiego, a potem zaczęły krążyć na wysokości 10 tysięcy stóp nad Andong. Poranne słońce znalazło się za nimi. Kontroler naprowadzania lotnictwa przekazał raport sytuacyjny, który nie był optymistyczny.

Północnokoreańska 8. i 13. Dywizja schodziły w dół od strony gór, zmierzając na południe wzdłuż rzeki. Jedno z wąskich gardel na tym kierunku działania znajdowało się w pobliżu Hamchang, na północny zachód od Taegu. Było oczywiste, że bomby, rakiety i kaemy Mustangów będą tu potrzebne. Piloci skoordynowali między sobą plan ataku, po czym podążyli za prowadzącym F-51 na zachód, prosto w dolinę. Mieli szczęście, że patrolem dowodził dowódca ich eskadry, major Louis Seville, weteran z czasów II wojny światowej z 68 misjami na koncie.

Mustangi zlokalizowały duże zgrupowanie północnokoreańskich ciężarówek, transporterów opancerzonych i piechoty wlokącej się po obu brzegach rzeki. Kiedy na widok atakujących samolotów żołnierze wroga rozbiegli się w stronę porastających dolinę drzew, F-51 zaczęły krążyć nad okolicą, a ich piloci wybierali cele. Major Seville pierwszy przechylił swą maszynę, szykując się do bombardowania pod kątem 30 stopni. Planował, że jego klucz zrzuci 500-funtowe bomby na przednią i tylną część zgrupowania wroga. Następnie, już lżejsi o tonaż zrzuconych bomb

i bardziej zwrotni, mieli zaatakować przeciwnika ponownie za pomocą ракет i karabinów maszynowych.



*Samolot F86 Sabre z pełnym zestawem uzbrojenia*

Ale przestarzały sprzęt, pamiętający jeszcze czasy II wojny światowej, często zawodził, i właśnie teraz to się zdarzyło. Podczas pierwszego podejścia tylko jedna bomba została zrzucona; druga wciąż wisiała pod maszyną. Trzymując samolot dla utrzymania myśliwca w poziomie, major Seville oddalił się od miejsca pojedynczej eksplozji. Widział jak jego skrzydłowi, kapitana Martin Johnson i porucznik Charlie Morehouse, schodzą w dół i bombardują wąską drogę. Kaskada błota, kamieni i poszarpanych fragmentów ciał unosiła się w powietrzu, kiedy Seville zataczał łuk, podchodząc do kolejnego ataku.

Nagle samolot zatrząsł się niczym kopnięty przez gigantyczną stopę. Major z oczami utkwionymi we wskaźnikach odbił od doliny rzeki. Wiedział, że wielki silnik Merlina w jego samolocie został trafiony i zaczął się przegrzewać. Słabością F-51 było miejsce ulokowania silnika i wrażliwość systemu płynnego chłodzenia na ostrzał prowadzony z ziemi. W końcu samolot ten został zaprojektowany do długodystansowych lotów eskortowych i walki powietrznej, a nie do misji bliskiego wsparcia powietrznego.

Johnson zobaczył uszkodzenia samolotu lidera i przekazał zamiar na Taegu. Istniała szansa, że uda mu się dolecieć i cało wylądować, a przynajmniej wyskoczyć poza terytorium zajęte

przez nieprzyjaciela. „Wszędzie, tylko nie tutaj”, przemknęło mu przez myśl. Jego Mustang skręcił jednak z powrotem w stronę koreańskiej pozycji, ciągnąc za sobą chmurę glikolu i czarnego dymu.

„Nie”, pomyślał spokojnie Seville. „To się nigdy nie uda, wracam z powrotem, żeby dorwać drani”. Po czym odwrócił samolot na plecy i zanurkował w dół, lecąc prosto na drogę. Na wysokości z tysięcy stóp na niebie pojawiło się sześć białych śladów dymu, wylatujących z wystrzelonych spod jego skrzydeł rakiet Holy Moses. Jasne smugi natychmiast podążyły za nimi. Pięciorakietowe rakiety HVAR razem z paroma setkami funtów amunicji kalibru .50 cala wgrzyły się w nieprzyjacielską kolumnę, rozrywając ciężarówkę i ludzi. Ale Mustang nie poderwał się i nie wyrównał toru lotu. Lecąc prosto w dół zniknął w bezładnej fali ognia, powstałej z pozostałych bomb i płonącego paliwa. Większość kolumny również wyparowała, pozostawiając ocalałych Koreańczyków w oszołomieniu atakiem.

Major Louis J. Seville zginął tego dnia w brzydkiej koreańskiej dolinie, zostawiając żonę i sześciomiesięcznego syna. Dowództwo, co wydaje się na pierwszy rzut oka mało prawdopodobne, nie chciało uznać i docenić jego niesamowitego poświęcenia, ponieważ przypominało ono zbytnio, jak mówili, atak kamikadze. A to mogłoby zostać uznane za niewłaściwy przykład dawany pilotom. Zbulwersowany tą postawą oficer odpowiedzialny za odznaczenia w 67. Eskadrze przekazał raport z misji i swą rekomendację bezpośrednio do Pentagonu<sup>162</sup>). Rok później, w sierpniu 1951 roku, generał Hoyt Vandenberg, szef sztabu sił powietrznych, pośmiertnie odznaczył Seville'a Medalem Honoru, wręczając go wdowie. Louis Seville był pierwszym pilotem amerykańskich sił powietrznych, który otrzymał to najwyższe amerykańskie odznaczenie.

---

162) Porucznik Don Bolt. Wkrótce potem zginął podczas lotu bojowego.

Walki na pozycjach wokół Pusan trwały przez cały sierpień. W połowie miesiąca marynarka wojenna wycofała swoje eskadry lotnicze z tego obszaru, aby kontynuować jego ataki na północy, zostawiając Południową Koreę jako rejon odpowiedzialności Dalekowschodnim Siłom Powietrznym. W odpowiedzi na raporty wywiadu USAF wysłało 98 B-29 w celu przeprowadzenia bombardowania dywanowego wzdłuż zachodniego brzegu rzeki Naktong. Ponad 3 tysiące 500-funtowych bomb i sto pięćdziesiąt 1000-funtowych zostało zrzuconych na obszarze liczącym 27 mil kwadratowych. Po tysiącach rosnących tam drzew zostały jedynie drzazgi, ale nie odnaleziono żadnych ciał. Północni Koreańczycy byli już bowiem po drugiej stronie rzeki.

Tydzień później chińska artyleria przeciwlotnicza otworzyła ogień do zwiadowczego samolotu RB-29, lecącego na południe od rzeki Yalu. Minęło kilka dni, gdy nagle pojawiły się dwa Mustangi i ostrzelały chińską bazę lotniczą w Antung. Była to pomyłka, jak oświadczyły USAF, a amerykańscy piloci po prostu się zgubili – problem był w tym, że nie można było przeoczyć Yalu, która biegła ze wschodu na zachód. Pomylenie celu znajdującego się na północ od rzeki było oczywiście niemożliwe. Była to zemsta za incydent z B-29 i „kurtuazyjne” ostrzeżenie Chińczyków. Niemniej jednak zmienna sytuacja na froncie wokół Pusan trwał aż do świtu 15 września 1950 roku.

Tego ranka 13 tysięcy Marines i żołnierzy piechoty zeszło na ląd 25 mil od Seulu, 100 mil za północnokoreańskimi liniami. Wraz z operacją „Chromie”, czyli lądowaniem sił ONZ pod Inchon, nadeszła godzina tryumfu dla generała Douglasa MacArthura, z czego świetnie zdawał sobie sprawę. Pomimo wielu sceptycznych głosów wśród szefów Kolegium Połączonych Sztabów i zastrzeżeń ze strony samych Marines, generał MacArthur tego dokonał. Inchon nie miał plaży, otaczały go nadmorskie falochrony, a na wyspie pośrodku portu znajdował się północnokoreański garnizon. Największą przeszkodę dla sił desantu stanowiły dziewięciometrowe fale i znalezienie najwłaściwszej pory dnia, podczas której następowaly przyprływy i odpływy. Ustalono porę lądowania: o świcie 15 sierpnia. Było to korzystniejsze od lądowania wieczornego lub czekania przez kolejny miesiąc na podobne warunki.

Tym razem MacArthur miał rację. Wiedział, że niespodziewany atak przeprowadzony na głębokie tyły komunistów natychmiast wywoła panikę w Pjongjang. Sukces operacji desantowej spowodowałby przerwanie północnokoreańskich linii komunikacyjnych, doszczętnie zniszczył kruchy system dostaw dla komunistycznej armii inwazyjnej i pozwolił 8. Armii na wydostanie się z „worka” pod Pusan. Następnie 8. Armia mogłaby odepchnąć komunistów na północ, prosto w objęcia czekających tam na nich Marines i 10. Korpusu wojsk lądowych, którzy wylądowali za ich plecami – komuniści znaleźliby się w potrzasku.

Chiński wywiad poprawnie odczytał sygnały, nawet jeżeli Kim Il Sung nie był w stanie tego uczynić. Wskazywały na to setki amerykańskich okrętów zacumowane w japońskich portach, ćwiczenia desantu morskiego i dobrze znane umiejętności bojowe Marines. Ale pomimo wielu ostrzeżeń lądowanie pod Inchon kompletnie zaskoczyło Pjongjang<sup>163</sup>. Inchon został zdobyty, następnie opanowano lotnisko Kimpo. Warto wspomnieć, że do końca pierwszego dnia inwazji straty amerykańskie wyniosły mniej niż 30 ludzi.

---

163) Na ulicach Tokio desant nazywany był potocznie operacją „Common Knowledge”.

Atak na Seul, południowokoreańską stolicę, nie był już tak prosty. Uświadamiając sobie wreszcie zagrożenie, na jakie była wystawiona jego armia, Kim Ir Sena wysłał świeże jednostki w sile 25 tysięcy żołnierzy, aby wesprzeć swoje 25 tysięcy wojska okupujące miasto.

Gdyby generał MacArthur przekazał dowództwo jakiemuś generałowi z odpowiednim doświadczeniem bojowym, następne kilka tygodni mogłoby potoczyć się całkiem odmiennie. Tysiące ludzkich istnień mogłoby zostać ocalone, a cała północnokoreańska armia podczas wycofywania się w głąb półwyspu mogłaby zostać okrążona. Generał armii Ned Almond nie był jednak tego typu człowiekiem. Był przede wszystkim oficerem sztabowym, zasłynął też tym, że podczas II wojny światowej obwiniał swoją dywizję za klęskę, argumentując, że jej większość stanowili czarnoskórzy żołnierze. Skazany na zapomnienie w 1946 roku zwrócił na siebie uwagę MacArthura. Próżny i agresywny, bez żadnych umiejętności bojowych, traktujący protekcyjnie dowództwo Marines i wzorujący się na MacArthurze, nie słuchał rad oficerów bardziej doświadczonych od siebie. Przed katastrofą pod Inchon uratował go jedynie słaby opór zaskoczonych wojsk północnokoreańskich. W każdym razie 16 września 8. Armia wydostała się z Pusan

i w końcu połączyła z 10. Korpusem. Seul został wyzwolony pod koniec miesiąca, a zwycięski MacArthur przygotowywał się do „prawdziwej ofensywy”, jak mu się zdawało.

30 sierpnia południowokoreańska 2. Dywizja skierowała się na północ, przekraczając 38 równoleżnik. Tydzień później 1. Dywizja Kawalerii wkroczyła do Korei Północnej, zmierzając w stronę Pjongjang. MacArthur był w radosnym nastroju, a prezydent Truman oraz Szefowie Połączonych Sztabów stawali się coraz bardziej nerwowi. W tym czasie amerykańscy piloci myśliwców panowali na niebie nad Koreą, poszukując celów.

Dwieście mil na północ, za rzeką Yalu, byli Chińczycy, którzy czekali i obserwowali rozwój sytuacji.

PONAD 60 procent amerykańskiej opinii publicznej popierało pomysł ruszenia na północ od 38. równoleżnika i wykończenia Kim Ir Sena. Oczywiście ludzie ci nie musieli zadowalać się na co dzień racjami typu C, przemarzać w nocy do szpiku kości, ginąć na ziemi i w powietrzu. Większość wyższych dowódców również chciała kontynuować – zwycięską na tym etapie – wojnę, co było do przewidzenia. Jeżeli linia frontu została przelamana i parło się do przodu, a nieprzyjaciel był w rozsypce, było aż nadto oczywiste, że należy kontynuować natarcie aż do momentu jego ostatecznej klęski. Cała koncepcja wojny ograniczonej nigdy nie była popularna wśród pokolenia dowódców, które walczyło i wygrało II wojnę światową – w szczególności dotyczyło to samego generała MacArthura.

Nie planował on zatrzymania swych jednostek na 38. równoleżniku, zwłaszcza w sytuacji, kiedy parły one zwycięsko do przodu, a cała Korea Południowa została wreszcie oswobodzona. Jego celem było zjednoczenie kraju siłą, co wiązało się również ze zniszczeniem północnokoreańskiej armii – nie satysfakcjonowało go żadne inne rozwiązanie. Otóż MacArthur postrzegał siebie jako człowieka stulecia, kluczową postać w historii, której przeznaczona była wielkość. Uważał się za kogoś, kto z natury rzeczy powinien mieć posłuch u maluczkich. Pewność siebie, a nawet arogancja, są zazwyczaj wybaczone zwycięskim generałom, ale bezrefleksyjność generała MacArthura, zahaczająca wręcz o megalomanię, była przerażająca, biorąc pod uwagę to, że jak wielką liczbę ludzkich istnień był odpowiedzialny. MacArthur często mówił o sobie w trzeciej osobie i nalegał, aby jego zdjęcia robione były z niższego kąta, dzięki czemu wychodził na nich wyższy i bardziej majestatyczny niż był w rzeczywistości – nawet jego żona nazywała go „generałem”. Zamiast salutować prezydentowi Stanów Zjednoczonych, MacArthur ledwo podał mu na powitanie rękę.

Bez umniejszania oceny jego osoby i zasług spod Inchon oraz niewątpliwego wojennego szczęścia, Douglas MacArthur nie był tak wybitnym generałem, za jakiego się uważał. Jego błędne kalkulacje stanowiły pewną prawidłowość, a dotyczyły zarówno oceny Japończyków, Koreańczyków z Północy, jak i – jak się teraz okazało – Chińczyków. Wiedział o nich bardzo mało, a może nawet nic; nie miał pojęcia jak walczyli, jakie mieli cele i jaka mogła być ich motywacja do walki. Nie obchodziło go to, ale gdyby zadał sobie choć jedno z tych pytań, oznaczałoby to przecież, że czegoś jednak nie wie. U każdego dowódcy taka pogarda dla przeciwnika jest niebezpieczna i z reguły prowadzi do jego katastrofalnego w skutkach lekceważenia przeciwnika.

Co też przydarzyło się MacArthurowi.

General polecał w połowie października 1950 roku na wyspę Wake Island, żeby spotkać się z prezydentem Trumanem. Nie tylko zakomunikował mu, że wojna jest wygrana, w co wierzył. Jeżeli chodziłoby o samą tylko Koreę, miałby rację, ale wielu ludzi martwiła możliwość bezpośredniej chińskiej interwencji w tę wojnę. Wielu, poza samym Dougiem MacArthurem, który powiedział prezydentowi: „Wierzę, że wszelki opór zakończy się zarówno w Północnej, jak i w Południowej Korei przed Świętem Dziękczynienia”. Planował także ściągnąć 8. Armię z powrotem do Japonii na święta Bożego Narodzenia.

– Jakie są szanse na chińską bądź sowiecką ingerencję? – Truman zapytał go wprost.

MacArthur lekceważąco zwrócił prezydentowi uwagę na to, że Pekin miał swoją szansę na początku konfliktu, ale teraz było już za późno.

– Nie mają lotnictwa – powiedział. – Teraz, kiedy mamy bazy dla naszych samolotów w Korei, jeżeli Chińczycy spróbują ruszyć na południe, w stronę Pjongjang, zakończy się to ich rzezią.

Niestety, Chiny podjęły już decyzję.

Od sierpnia trzy grupy armii – liczące więcej niż 27 dywizji i pół miliona żołnierzy – przeszły na teren Mandżurii. Przewodniczący Mao Zedong miał kilka istotnych powodów do interwencji, o których MacArthur powinien był wiedzieć i które powinien był uwzględnić. Po pierwsze, Mao chciał wysłać jednoznaczny sygnał, że całkowicie kontroluje nowe Chiny – wolne od dominacji obcokrajowców i zajmujące należne im miejsce w świecie. Po drugie, ustanowienie na Tajwanie Republiki Chińskiej przez Czang Kaj-Szeka mocno ugodziło w dumę komunistów, szczególnie że Mao nie mógł aktualnie nic przeciwko temu uczynić. Nie istniała możliwość ominięcia amerykańskiej floty i lotnictwa, a komunistyczne Chiny nie miały zdolności desantowych. Mao nie mógł więc pozwolić sobie na konfrontację z Amerykanami w Cieśninie Tajwańskiej, ale mógł zrobić to w sposób pośredni, w targanej wojną Korei. Jeżeli udałoby się ich tam pokonać, stanowiłoby to bardzo czytelny sygnał dla nacjonalistów na Tajwanie.

Mao nie wątpił, że zwycięży – chiński żołnierz, jak wiedział, był lepszy od amerykańskiego. Jak wierzył, rewolucyjny zapał i czystość moralna zapewniały mu psychologiczną przewagę. Chiński plan miał tylko jedną słabą stronę – jego wojska dysponowały niewystarczającą osłoną z powietrza. Bez niej chińska armia zostałaby rozgromiona w obliczu przeważającej siły ognia Amerykanów. Północnokoreańskie lotnictwo już dawno przestało istnieć, a lotnictwo chińskie nie nadawało się do realizacji tego zadania. Tylko armia jednego państwa w regionie mogła stawić czoła Amerykanom – chodziło o Związek Radziecki.

Nie było to jednak takie proste, jak wydawało się większości ludzi na zachodzie. Wielkim błędem było myślenie o komunistach jako grupie homogenicznej. I choć wyznawali oni podobną ideologię, nie byli jednolitą całością. Mao osobiście nie lubił Stalina i nie ufał Związkowi Radzieckiemu, bo w jego przekonaniu niezależnie od tego, kto aktualnie zasiadał na Kremlu, była to dalej ta sama Rosja. Z drugiej jednak strony Mao nie miał żadnego wyboru, ponieważ potrzebował wsparcia ze strony radzieckiego lotnictwa. Stalin za to był zainteresowany istnieniem komunistycznej Korei jako ewentualnej przeciwwagi dla maoistowskich Chin i odradzającej się szybko, wspieranej przez Amerykanów Japonii. Absolutnie nie dążył jednak do otwartej wojny ze Stanami Zjednoczonymi. Nażyt dobrze pamiętał, że Armia Czerwona nosiła 11 milionów par amerykańskich butów w trakcie ostatniej wojny i dotarła do Berlina na dwupółto-

nowych ciężarówek wyprodukowanych w Detroit. Wojska sowieckie nie miały aktywnie walczyć w Korei, ale dostarczenie nowoczesnych samolotów bojowych i szkolenia pilotów myśliwskich było już czymś zupełnie innym.

Pomimo braku jawnego poparcia ze strony Sowietów, 19 października chińska 13. Armia przekroczyła rzekę Yalu, a tego samego dnia oddziały ONZ weszły do Pjongjang. Chińczycy maszerowali wyłącznie w nocy, nie używali pojazdów ani komunikacji radiowej. Jeżeli dostrzegli wrogi samolot, zastygali momentalnie w bezruchu, wiedząc, że każdy ruch przyciąga wzrok pilota. Byli uzbrojeni i wyposażeni jedynie w to, co mogli przenieść na swoich plecach<sup>164</sup>). Nie był to ostatni raz, kiedy to znacznie prostsze, wręcz prymitywne rozwiązania techniczne w starciu z amerykańską zaawansowaną technologią okazywały się skuteczniejsze.

---

164) Przeciętny chiński żołnierz potrzebował około 8 funtów zaopatrzenia dziennie. Dla jego przeciwnika z ONZ wartość ta wynosiła 60 funtów dziennie.

Po zniszczeniu przez Koreańczyków z północy II Korpusu wojsk południowokoreańskich w Onjon, Chińczycy stoczyli swoją pierwszą walkę z siłami amerykańskimi. Miało to miejsce 1 listopada 1950 roku w pobliżu Unsan. Amerykański 8. Pułk Kawalerii został otoczony, odcięty i zmuszony do cofnięcia się przez rzekę Chongchon. Może się to wydać niewiarygodne, ale MacArthur cały czas nie akceptował faktu, że Chińczycy naprawdę zaatakowali jego siły. Wierzył wciąż, że to tylko nękanie, i nadal trzymał się planu powrotu swoich żołnierzy do domu na święta – pod koniec listopada niektóre oddziały zaczęły czyścić i konserwować swój sprzęt, przygotowując się na rychły spodziewany powrót do USA. Ku zaskoczeniu żołnierzy ONZ Amerykanom udało się drogą lotniczą dostarczyć swoim wojskom tradycyjny posiłek na Święto Dziękczynienia.

Ale świętowanie zakończyło się już następnego dnia. Chińczycy rozbili jednostki południowokoreańskie, a amerykańska 2. Dywizja Piechoty została poważnie poturbowana. Porażka ta spowodowała 80 milową lukę w liniach ONZ. Na wschodzie było jeszcze gorzej. Chińska 9. Grupa Armii próbowała okrążyć Amerykanów w pobliżu zbiornika wodnego Chosin. 1 grudnia przy mocnym wsparciu Corsairów 31. Pułkowy Zespół Bojowy (RCT- 31) z 7. Dywizji Piechoty oraz 1. Dywizja Marines wywalczyły sobie drogę odwrotu<sup>165</sup>). USAF zrzuciło przenośne mosty, które saperzy napędce zmontowali. W efekcie tego ostatni Marines przekroczyli przełęcz Funchilin 11 grudnia, zmierzając do leżącego na wschodnim wybrzeżu miasta Hungam. Marynarka i lotnictwo amerykańskie dostarczały im cały czas bliskiego wsparcia powietrznego, spalniając chińskie natarcie. W tym czasie 193 statki i okręty ewakuowały żołnierzy. Do Wigilii port całkowicie opustoszał, a pierwszego dnia świąt XXVII Korpus Chińskich Ochotników Ludowych wkroczył na przystań. Cała Korea Północna została skutecznie zajęta przez chińską Ochotniczą Armię Ludową.

---

165) Z pierwotnie 2500 żołnierzy służących w RCT-31 ponad tysiąc zginęło, a mniej niż 400 było w stanie walczyć po Chosin.



*Piloci amerykańscy mierzący w kierunku „alei MiG-ów”, jak zwano potocznie obszar kontrolowany przez przeciwnika na granicy między Koreą Północną a Chinami*

CHIŃCZYCY przekroczyli Yalu, wchodząc do Korei dwoma głównymi mostami. Północnokoreański 56. Myśliwski Pułk Gwardii był początkowo jedyną dostępną osłoną tych sił z powietrza – do momentu, kiedy nie został rozbity przez Mustangi. Wsparcie lotnicze spadło wtedy na barki sowieckich myśliwców Jak-9 i trzech eskadr nowych MiG-ów-15.

MiG został po raz pierwszy publicznie pokazany dwa lata wcześniej podczas pokazów lotniczych w rosyjskim Tuszynie. Zaprojektowano go do zwalczania zagrożenia na dużych wysokościach, czyli likwidowania amerykańskich bombowców. MiG był wytrzymały, nieskomplikowany i łatwy w utrzymaniu. Samouszczelniające się zbiorniki paliwa i opancerzenie kabiny były dobrymi rozwiązaniami, jednak maszyna miała problemy z prawie całą resztą. MiG uzbrojony był w jedno potężne działko kalibru 37 mm i dwa działka 23 mm, ale były one przeznaczone do zestrzeliwania B-29, a nie do walki powietrznej. Pochodzący jeszcze z czasów II wojny światowej celownik ASP-1N zamontowany na tym samolocie stawał się bezużyteczny przy prędkościach powyżej 500 mil/h. Celownik ten został zaprojektowany z myślą o prowadzeniu ognia pociskami małego kalibru, a nie o działkach. Większy kaliber broni z pewnością poprawiał siłę ognia, jaką dysponował samolot, ale jego częstotliwość była mniejsza. Ponadto zapas amunicji, jaki po-



siadał MiG-15, pozwalał strzelać z działek tylko przez 11 sekund<sup>166</sup>).

---

166) 23 mm pocisk waży 6 uncji, 37 mm ponad 2 funty. Dla porównania pocisk kalibru .50 cala waży 1.5 uncji.

Pomimo pojmania tysięcy niemieckich techników i inżynierów oraz wejścia w posiadanie projektów i dokumentacji niemieckich samolotów, Sowieci często mieli problem z zastosowaniem teorii w praktyce i stworzeniem w pełni działającego odrzutowca. Ponad 80 procent zakładów produkcyjnych Trzeciej Rzeszy znalazło się po wojnie pod sowiecką okupacją. Rosjanie rozmontowali więc wszystko, co tylko się dało, i wysłali do Moskwy. Silniki odrzutowe były poważnym problemem dla Sowietów do momentu, kiedy został przez nich skopiowany angielski silnik Rolls-Royce'a Nene. Silnik RD-45, który powstał na jego podstawie, umieszczono w myśliwcach MiG-15<sup>167</sup>). To ten, zainstalowany w relatywnie lekkich samolotach, potężny silnik dawał MiG-om modelowy stosunek ciągu do masy, pozwalając osiągnąć lepsze wyniki niż jakikolwiek inny myśliwiec w tym czasie.

---

167) Skopiowany silnik wytwarzał 5 tysięcy funtów ciągu, podczas gdy najlepszy do tej pory silnik sowieckiej produkcji RD-20 był w stanie wytworzyć około 1800 funtów ciągu.

Ciąg, jakiego używali piloci, jest prostą miarą siły silnika, podobną do koni mechanicznych, jednostek używanych do pomiaru mocy silnika tłokowego. W 1950 roku napęd odrzutowy nie był z pewnością nowym pomysłem w lotnictwie. Frank Whittle złożył wniosek patentowy w 1932 roku, a Heinkel z powodzeniem oblatał He 178 w sierpniu 1939 roku. Pod koniec II wojny światowej niemiecki Me 262 (patrz rozdział 11) i Gloster Meteor RAF-u były w pełni funkcjonalnymi myśliwcami odrzutowymi. Prawdziwym atutem napędu odrzutowego była prędkość, jaką silnik mógł wytworzyć.

Wystarczy pomyśleć o kalmarze wciągającym wodę jedną stroną po to, by drugą ją wypłuć. Owo wypłucie wody umożliwia stworzeniu poruszanie się w morzu. Odrzutowy silnik działa w oparciu o dokładnie tę samą zasadę: powietrze zasysane jest wlotem i sprężane za pomocą obracających się łopatek sprężarki. Następnie mieszane jest z wtryskiwanym paliwem w komorze spalania, gdzie mieszanina ta się pali. W efekcie powstające gazy napędzają łopatki turbiny napędzającej sprężarkę i następnie są wyrzucane w postaci ciągu. Proces jest ciągły i trwa do chwili odjęcia paliwa (wyłączenia silnika) lub do momentu wyczerpania się paliwa lub uszkodzenia silnika.

Koncepcja działania silnika odrzutowego była prosta, ale wprowadzenie jej w życie okazało się o wiele trudniejsze. W połączeniu z obciążaniem jednostkowym powierzchni nośnej stosunek ciągu do masy całkowitej samolotu ma kluczowe znaczenie dla opisywania możliwości nowoczesnego myśliwca odrzutowego. Silnik RD-45 samolotu MiG-15 wytwarzał 6 tysięcy funtów

ciągu, co przy masie w pełni załadowanego myśliwca, która wynosiła około 10 tysięcy funtów, dawało stosunek ciągu do masy o wartości 0,60:1. Wyższa wartość oznaczała większe przyspieszenie i zdolność wznoszenia, ale niekoniecznie sprawiała, że myśliwiec był lepszy. MiG-15 doskonale ilustrował tę rozbieżność.

Słabe umiejętności metalurgiczne i bardzo niespójny proces produkcyjny były przyczyną wręcz zadziwiających problemów z jakością wykonania skrzydeł w tych samolotach. Powodowało to problemy aerodynamiczne, efektem których było ponad 55 udokumentowanych (i naprawdę spektakularnych) przykładów sytuacji, w których pilot MiG-a tracił kontrolę nad samolotem podczas walki. Kokpit był prawdziwym koszmarem, ciasny i źle zorganizowany – z tak słabą widocznością, że w końcu dodano do niego peryskop!

Techniczne możliwości walki powietrznej, jak mogliśmy już zaobserwować, były wypadkową kompromisu pomiędzy projektem a produkcją skutecznego samolotu. MiG-15 był samolotem przechwytyjącym, którego zadaniem było jak najszybciej wystartować, szybko wznieść się na właściwą wysokość i przeciwdziałać zagrożeniu bombowemu. Dopóki celem był ciężki, mało zwrotny samolot bombowy, jeden lub dwa przeloty MiG-a powinny posłać go na ziemię.

Na początku listopada grupa uderzeniowa złożona z 79 B-29 została wysłana do zniszczenia obu mostów na rzece Yalu, a następnie północnokoreańskiego miasta Sinuiju. Choć mosty pozostały nienaruszone, nalot ten skłonił dowódcę lotnictwa z Radzieckiego Dalekowschodniego Okręgu Wojskowego do poproszenia Kremla o załagodzenie restrykcji, dotyczących używania MiG-ów. Zezwolenie zostało udzielone i 10 listopada zwiadowczy B-29 tak mocno został pokiereszowany przez MiG-i, że rozbił się w Japonii. Podczas następnego miesiąca kolejna Superforteca została stracona, a pięć maszyn zostało uszkodzonych.

Było to szokiem dla Amerykanów przekonanych o całkowitej dominacji w powietrzu lotnictwa ONZ i kolejnym ciosem dla tych, którzy nie pojęli jeszcze, że bombowce nie zawsze przedostaną się nad cel. Potrzebowały one osłony ze strony myśliwców i o ile F-80C wystarczały przeciwko Jakom, to zostały zdeklasowane przez nowe sowieckie myśliwce. F-86 był jedyną odpowiedzią na nowy poziom zagrożenia.

Opracowany przez wytwórnię North American XP-86 odbył swój pierwszy lot próbny w październiku 1947 roku, pilotowany przez samego George'a Welcha, bohatera z Pearl Harbor. Jego cechą charakterystyczną były skośne skrzydła, zapożyczone z projektu Messerschmitta<sup>168</sup>). Kiedy szybkość przepływu powietrza nad skrzydłem zbliżała się do prędkości dźwięku, powietrze kompresowało się, a opór stawał się większy – zasadniczo proste skrzydło wykluczało możliwość osiągnięcia prędkości naddźwiękowej. Nawet jeżeli prostoskrzydłe samoloty były w stanie przekroczyć barierę prędkości dźwięku podczas nurkowania, to gęste, ściśnięte powietrze uniemożliwiało powierzchniom kontrolnym, takim jak lotki, funkcjonowanie. Skrzydła ze skosem do tyłu umożliwiały osiąganie znacznie większych prędkości, ponieważ fala uderzeniowa formuje się w tylnej części płata, a nie z jego przodu. Zmniejszało to opór, a samolot z odpowiednim zapasem mocy mógł przekroczyć barierę dźwięku.

168) Niemiecki aerodynamik Adolph Buseman przedstawił swoją koncepcję w 1935 roku, ale został praktycznie zignorowany. Być może dlatego, że technologia silnika nie rozwinęła się na tyle, żeby skrzydło mogło zostać przyspieszone do prędkości zbliżonej do prędkości dźwięku.

Jednak takie cienkie, powodujące mały opór skrzydło miało znacznie mniejszą powierzchnię, tym samym obciążenie jednostkowe powierzchni nośnej było większe, a prędkość przeciągnięcia znacznie wyższa. Nie stanowiło to problemu dla samolotów przechwytyjących, które nie musiały zwalniać, ale przy dużych przeciążeniach, towarzyszących walce powietrznej na bliskim dystansie, zwykle skośne skrzydło miało ograniczoną wartość. Żeby upiec dwie pieczone na jednym ogniu, wytwórnia North American zastosowała automatyczne sloty (skrzela), które obejmowały 75 procent rozpiętości skrzydeł. Tak jak było to w przypadku Bf 109: kiedy odrzutowiec zwalniał, sloty wysuwały się. Poprawiało to przepływ powietrza po górnej powierzchni skrzydła i dzięki temu zachowywano odpowiednią siłę nośną. Zmniejszało też prędkość przeciągnięcia i pozwalało sprawnie funkcjonować lotkom.

Jesienią 1948 roku major lotnictwa Robert Johnson podczas lotu na F-86 ustanowił nowy rekord świata w prędkości, wynoszący 671 mil/h. Odrzutowiec został dostarczony w lutym 1949 roku do sławnej 94. Eskadry, w której służył podczas I wojny światowej as lotniczy Eddie Rickenbacker's, i której emblematem stał się „kapeluszy przelatujący przez koło” – to właśnie ci lotnicy wybrali dla nowego samolotu nazwę Sabre (Szabla). Był to odrzutowiec przeznaczony dla pilotów myśliwskich.

Samolot napędzany był silnikiem J47-GE-13, a stosunek ciągu do masy w F-86 wynosił 0,45:1. Widoczność była doskonała, kokpit – w przeciwieństwie do tego w MiG-u-15 – został znakomicie rozplanowany. Sabre wyposażony był w specjalne hamulce aerodynamiczne i miał przyzwoity celownik. Broń, którą zamontowano na samolocie, była dość lekka. Za to sześć karabinów AN/M3 Browning kaliber .50 cala miało pojemne zasobniki amunicyjne, mieszczące 1800 nabojęw. Próbowano wielu rozwiązań, konfigurując uzbrojenie tego samolotu, ale amunicja do działek 20 mm M39 zabierała znacznie więcej miejsca, w efekcie starczyłoby jej tylko na pięć sekund prowadzenia ciągłego ognia. W końcu ustalono, że podczas walki powietrznej na dystansie mniejszym niż 600 jardów karabiny maszynowe o mniejszym kalibrze były lepszym rozwiązaniem. Dzięki znacznie bardziej zaawansowanym celownikom i lepszemu przeszkoleniu bojowemu piloci F-86 z nawiązką rekompensowali sobie w boju lżejsze uzbrojenie swoich samolotów.

Celownik żyroskopowy A1-C był zdecydowanie bardziej precyzyjny niż układ optyczny zainstalowany w MiG-ach. Kiedy radiodalmierz działał, mógł namierzyć przeciwnika na dystansie około 5 tysięcy stóp. Pilot umieszczał punkt celownika, zwalniał żyroskop i otwierał ogień. Dzięki żyroskopowi punkt celowania uwzględniał wpływ grawitacji i obliczał wyprzedzenie dla naprawdę śmiertelnych strzałów. Rozwiązanie to było bardziej precyzyjne z użyciem radiodalmierza, informacje o celu były dokładniejsze – pod warunkiem, że radiodalmierz działał. Ale nawet kiedy nie funkcjonował, pilot mógł użyć celowania odległościowego, wprowadzając rozpiętość skrzydeł i strzelając, gdy samolot nieprzyjaciela wypełnił okrąg celownika<sup>169)</sup>.

169) Radiodalmierz AN/APG-5C był fabrycznie instalowany w trzeciej serii produkcyjnej, obejmującej 333 F-86A, a ostatecznie został zastąpiony przez APG-30.

Radiodalmierz, w szczególności w myśliwcach, był cały czas technologią względnie nową, więc wielu pilotów wyłączało żyroskop i używało go jako celownika stałego. Pułkownik Francis „Gabby” Gabreski, jeden z siedmiu Amerykanów, który osiągnął status asa w dwóch wojnach: II wojnie światowej i wojnie w Korei, nie był zwolennikiem tego celownika. Jak powiedział: „Mógłbym poradzić sobie lepiej z kawałkiem przeżutej gumy przyklejonym do szyby”.

Być może.

Ale technologia szła do przodu, więc piloci myśliwców, żeby nie pozostać w tyle, musieli dotrzymać jej kroku. W ostatecznym rozrachunku, kiedy możliwości samolotów były podobne, to pilot stawał się czynnikiem decydującym. Pomimo znacznej wydajności MiG-a, to piloci sił ONZ byli bezdyskusyjnie bardziej agresywni i lepiej wyszkoleni. Jednak z powodu powszechnej demobilizacji, jaka miała miejsce po II wojnie światowej, i krótkowzrocznych cięć budżetowych, dotkliwy brak pilotów w 1950 roku był niemalym problemem. Amerykańskie siły zbrojne zostały tak drastycznie zredukowane, że prezydent Truman musiał, choć uczynił to niechętnie, powołać rezerwistów do wszystkich rodzajów wojsk.



Przyszły astronauta John Glenn (po lewej) pozujący na tleswoich samolotów Sabre

Lotnictwo i Gwardia Narodowa przywróciły do aktywnej służby 146 683 osoby personelu lotniczego: wsparcia, naprawczego, medycznego i latającego. Wystawiono 20 skrzydeł odpowie-

działalnych za transport żołnierzy (most powietrzny), 5 Skrzydeł bombowców i 15 różnego typu skrzydeł myśliwskich. Pozytywnym aspektem tej sytuacji było to, że większość z powołanych do służby ludzi była weteranami wojennymi i nie wymagała długiego szkolenia w celu odświeżenia swoich umiejętności. Mieli oni również wiedzę i doświadczenie, których nie można było zdobyć w czasie pokoju. Jeżeli chodzi o amerykańskich pilotów myśliwskich, doświadczenie to dawało im nawet więcej atutów niż tylko proste zniwelowanie liczebnej przewagi wroga. Mobilizacja wiązała się niestety z ogromną falą niezadowolenia w Stanach, ale kto mógł ich za to winić? Byli to ludzie, których życie już raz zostało przerwane przez udział w wojnie i słusznie uważali, że spełnili już swój obowiązek wobec ojczyzny. Jeżeli rząd w Waszyngtonie był na tyle krótkowzroczny, żeby pozwolić sobie na kryzys związany z brakiem zasobów ludzkich, to dość powszechnie uważano, że był to wyłącznie jego problem. Nikt nie mógł być pewien, do czego może doprowadzić ta wojna, tym niemniej cała ta zatęchła struktura stawała z powrotem na nogi, szykując się na większy konflikt.



*Ed Rock, który zastąpił później jako pogromca SAM-ów w Wietnamie.*

Nawet ponowne powołanie do służby rezerwistów okazało się jednak niewystarczające, choć trening pilotów został rozszerzony i przyśpieszony. Niestety, amerykańskie siły lotnicze znajdowały się w pół drogi między dwiema transformacjami: USAAF zmieniały się w USAF, równocześnie przeobrażano lotnictwo z samolotów wyposażonych w silniki tłokowe, w maszyny z napędem odrzutowym. Wieloletni program szkolenia kadetów do służby w amerykańskim lotnictwie był realizowany cały czas, co więcej został on istotnie poszerzony. Ogólne warunki rekrutacji (w 1950 r.) były następujące: kandydat na pilota powinien być absolwentem szkoły średniej, mieć ukończone przynajmniej 20 lat i być w stanie zdać egzaminy wstępne; wówczas miał szansę zostać przyjęty.



*George A. Davis, nagrodzony Medalem Honoru, as w I i II wojnie światowej oraz w wojnie koreańskiej odniósł łącznie 21 zwycięstw.*

Ed Rock spełnił te kryteria. Został zwerbowany w lipcu 1950 roku, wprost po ukończeniu szkoły średniej. Po pierwsze, zaskoczył go fakt, że mundury pochodzą jeszcze, tak jak reszta wyposażenia, z czasów II wojny światowej. Lotnictwo zmuszało też swoich rekrutów do używania czarnego barwnika na starych, zbrązowiałych butach, zamiast zaopatrzyć ich w nowe obuwie<sup>170</sup>). Nieusatysfakcjonowany służbą radiowego serwisanta, Ed aplikował do nowego i poszerzonego programu dla kadetów lotnictwa, kiedy tylko o nim usłyszał. Po otrzymaniu pozytywnej opinii od miejscowej komisji rekrutacyjnej, został wysłany na testy. W ich skład wchodziły zwykle akademickie egzaminy, koncentrujące się na matematyce, oraz seria specjalistycznych testów, których zadaniem było sprawdzenie, jak potencjalny kandydat na pilota poradzi sobie z lataniem. Siedząc w kokpicie treningowym, kandydat musiał, manipulując pedałami steru kierunku, utrzymać światło w centralnym punkcie. Jednym z kolejnych sprawdzianów był test

polegający na utrzymaniu „róźdzki” na kropce znajdującej się na środku kręcącego się stołu obrotowego. Następnym etapem były badania lekarskie. W końcu Ed Rock otrzymał (w formie pocztówki) potwierdzenie, że został przyjęty.

---

170) Ze względu na wizerunkowych dzisiejsza USAF nadal maluje ziemię na zielono, żeby wyglądała jak trawa, a okazjonalnie pnie malowane są sprayem, ponieważ „nie są dostatecznie brązowe”.

Podstawowe szkolenie lotnicze rozpoczynały 2 tygodnie zajęć dotyczących podstawowych systemów samolotu, lotniczych procedur i zagadnień z zakresu meteorologii. Jak dawniej, zajęcia odbywały się zazwyczaj w cywilnej, prywatnej szkole pilotażu, w której zakontraktowano przeprowadzenie kursu podstawowego. Następnie Ed Rock został wysłany do bazy sił powietrznych w Bartow na Florydzie, gdzie uczył się pilotażu na samolocie T-6 Texan. Jego instruktorem był były pilot marynarki wojennej, walczącej w II wojnie światowej. Ten pierwszy etap szkolenia nie zmienił się w istotny sposób od 1940 roku, nacisk nadal był położony na opanowanie techniki startu, lądowania, ogólnych manewrów i podstawowych akrobacji. Odsetek kadetów niekończących szkolenia był duży, co było typowe, ale jeżeli kursant był w stanie wykorzystać luki w jego programie, mógł zbierać około 80 godzin lotów z instruktorem i około 45 godzin wylatanych samodzielnie. Stopnie były tylko dwa: zaliczenie i oblanie. Wyniki stanowiące sumę lotów egzaminacyjnych oraz niezwykle istotnych ocen instruktora decydowały, kto spośród tych adeptów, którzy ukończyli kurs, zostawał pilotem myśliwca, a kto lądował gdzieś indziej.

Pierwszy samodzielny lot Eda miał się odbyć w Bazie Lotniczej Bryan w Teksasie na szkolonych samolotach T-28 i T-33. Został on zamieniony później na zaawansowane szkolenie, gdzie przez pierwsze dwa tygodnie nauka koncentrowała się na systemach samolotów, procedurach instrumentów i sytuacjach kryzysowych. Kursanci spędzali dwa miesiące na ćwiczeniu lotów w formacji, akrobacji i nocnych lotach realizowanych na mocniejszej wersji T-6. Po przetrwaniu kolejnych 70 godzin szkolenia przechodzili do etapu, w którym dalsza nauka była kontynuowana na samolotach T-33 lub też F-80. Ucząc się obsługi oraz pilotowania odrzutowców, spędzali około 65 godzin na nauce złożonych akrobacji, lotach na terenie kraju i jak zawsze na ćwiczeniu lotów formacji.

Po ukończeniu pierwszego roku szkolenia młodzi piloci otrzymywali swoje skrzydlate insygnia oraz promocję na stopień podporucznika. Studenci oficerowie, którzy przybyli ze swoim dyplomem oficerskim z West Point albo po ukończeniu czterech lat nauki na uniwersytecie, przechodzili identyczny program szkoleń lotniczych. W sumie, jeśli pilot dostawał swoje skrzydła, miał już wylatanych około 260 godzin i był w pełni biegły w zakresie pilotażu podczas lotów dziennych i nocnych, akrobacji, obsłudze urządzeń pokładowych, a w przypadku pilotów bojowych także w lotach formacyjnych.

Następnie USAF wysyłało nowego pilota na praktyczny kurs adaptacyjny na samolocie, którym miał docelowo latać. Szkoła F-86, nazywana Domem Pilotów Bojowych, znajdowała się w bazie lotniczej Nellis w Nevadzie, na północ od Las Vegas<sup>171</sup>). Kurs trwał 10 tygodni i koncen-



trował się na walce. Bombardowanie, ostrzał celów naziemnych oraz strzelanie do celów powietrznych były tam szlifowane pod okiem najlepszych instruktorów. Wielu z nich było weteranami ostatniej wojny, a świeżo upieczony porucznik Rock szczęśliwie trafił do eskadry Cadillac, dowodzonej przez majora Williigo Whisnera. Jako as wojenny Whisner latał na P-47 i P-51 w Europie i dopiero co wrócił z wojny w Korei, gdzie walczył w składzie 334. oraz 25. Eskadry myśliwców przechwytyjących. Miał 21 zestrzeleń na swoim koncie i był przykładem tego, że siły powietrzne wiedzą, co robią, kierując do szkolnictwa lotniczego doświadczonych pilotów bojowych, żeby ci mieli okazję podzielić się swoją wiedzą taktyczną i w ten sposób być może ocalić życie młodych pilotów<sup>172</sup>). Kiedy młody pilot był wysyłany do Korei, miał za sobą 18-miesięczny cykl treningowy, dzięki któremu stawał się w pełni wykwalifikowanym skrzydłowym F-86 z 350 wylatanymi godzinami na koncie.

---

171) Pomimo znakomitej historii bazy, napis „Dom Pilotów Myśliwskich” na głównej bramie uznany został za niepoprawny politycznie przez żonę generała Nortona Schwartza, pilota transportowego i byłego szefa sztabu USAF. Na szczęście jego następcą, generał Mark Welsh, polecił natychmiast umieścić go na swoim miejscu.

172) Pułkownik Whisner wygrał również puchar Bendiksa w 1953 roku. Zmarł z powodu komplikacji alergicznych po tym, jak użądliła go osa w 1989 roku.

Jego komunistyczny przeciwnik z Chin pochodził z bardzo odmiennego środowiska i przechodził przez zupełnie inny system szkoleń. Podczas lata poprzedzającego wojnę lotnictwo chińskie miało tylko jedną, w pełni operacyjną „brygadę” powietrzną. Składała się ona z czterech eskadr, 38 myśliwców MiG-15, 39 Ła-11 oraz bombowców Il-10 i Tu-2, dostarczonych przez Związek Radziecki. Moskwie zależało na wykorzystaniu Chińczyków jako swych „przedstawicieli” podczas konfliktu koreańskiego z kilku powodów. Po pierwsze, mogli sprawdzić i ocenić swój system szkolenia pilotów oraz przetestować sprzęt bez ryzykowania życiem rosyjskich pilotów. Po drugie, porażka Koreańczyków bądź też Chińczyków nie byłaby porażką Związku Sowieckiego, za to zwycięstwo zostałoby podzielone pomiędzy te kraje. Po trzecie, nadarzała się wymieniona okazja do zdobycia informacji wywiadowczych o ich największym wrogu, Stanach Zjednoczonych.

Lotnictwo sowieckie wysłało 106 instruktorów-doradców do Szanghaju, żeby szkolili chińskich pilotów. W czerwcu 1950 roku 126 najlepszych chińskich kandydatów na pilotów rozpoczęło kurs pilotażu według sowieckiej metodyki szkolenia. Obejmował on więcej teorii, niż było to w wypadku szkolenia amerykańskich pilotów – oznaczało to przynajmniej siedem godzin dziennie zajęć i wykuwania na pamięć przekazywanych treści. Po części spowodowane było to tym, że przeciętny chiński uczeń kończył edukację na dziewiątej klasie, a po części tym, że był to kurs typowo rosyjski. Organizacja komunistycznego lotnictwa bojowego (Czerwonych Sił Powietrznych) znajdowała się pod dużym wpływem struktury obowiązującej w wojskach lądowych (stąd system podziału na brygady i pułki zamiast grup i skrzydeł), i ta właśnie mentalność prze-

niknęła także do programu nauczania pilotów. Podstawowe szkolenie składało się z bardzo prostego latania Jakiem-18, a w dalszej kolejności Jakiem-11. Sowieccy kandydaci na pilotów musieli poświęcić na szkolenie rok i wylatać 180 godzin, ale chiński program nauczania został skrócony do sześciu miesięcy i kończył się po 120 godzinach zajęć, z czego 60 godzin było wylatanymi.

Następnie piloci brali udział w 10-tygodniowym kursie praktycznym, którego celem było opanowanie zasad pilotażu na samolotach MiG-15. I w tym przypadku program nauczania mocno koncentrował się na teorii, specjalnym wyposażeniu samolotu (jak radia) i orientacji pilota w zasadach pracy urządzeń i wskaźników zainstalowanych w kokpicie. W przeciwieństwie do ich amerykańskich przeciwników, większość z tych ludzi nigdy nie prowadziła samochodu, nie pracowała przy urządzeniach z silnikami i nie miała też kontaktu z nowoczesną technologią. Chiński pilot spędzał około 20 godzin w odrzutowcu, co dawało w sumie mniej niż sto wylatanych godzin podczas całego kursu. Żadnej z nich nie poświęcono na naukę o uzbrojeniu samolotu oraz opanowanie techniki strzelania.

Zarówno wtedy, jak i teraz sowiecki system szkolenia zakładał, że szkolenia bojowe zostaną zrealizowane w jednostkach operacyjnych. Zaletą tego rozwiązania było szybkie przyswojenie przez młodych pilotów mentalności frontowej i natychmiastową naukę najnowszych rozwiązań taktycznych od ludzi, którzy je opracowali. Pilot oswajał się również bardzo szybko z topografią terenu i warunkami meteorologicznymi, jakie panowały: wokół obszaru, w którym przyszło mu walczyć. Ceną tej metody były wyłączone z akcji bojowych odrzutowce, czas, paliwo i, co najważniejsze, doświadczeni piloci, którzy musieli teraz być instruktorami swoich młodszych kolegów. Problemem była też kwestia mentalności, pełna uwaga jednostki nie była bowiem skupiona wyłącznie na walce, jej część musiała zostać poświęcona również szkoleniu.

W rezultacie awangardę konfliktu stanowiła niewielka ilość wyjątkowo dobrze wyszkolonych i często doświadczonych w walce Amerykanów. Jeżeli chodzi o pilotów F-86 Sabre, latali oni na dobrze wykonanych i należyście utrzymanych odrzutowcach, zaprojektowanych do zestrzeliwania innych samolotów. Miały one lżejsze uzbrojenie, lepsze systemy celownicze, więcej paliwa, mogły też bez problemu walczyć i pokonać Mig-i-15 na pułapie poniżej 30 tysięcy stóp. Ale Amerykanie zostali zdominowani liczebnie w stosunku 10 do jednego przez naprędce szkolonych pilotów, latających odrzutowcami krótkiego zasięgu, które wprawdzie miały wyższe parametry niż F-86, ale były znacznie trudniejsze do pilotowania. Uzbrojenie MiG-ów było wprawdzie cięższe niż maszyn amerykańskich, ale ich system celowniczy był przestarzały.

Jeżeli wojna byłaby wyłącznie pokazem lotniczym, MiG-i miałyby przewagę. Jednak sytuacja panująca w czasie wojny powietrznej nad Koreą (abstrahując od polityki) sprzyjała lepiej wyszkolonym i bardziej agresywnym pilotom ONZ. Nawet po tym, gdy Rosjanie zaczęli aktywnie brać udział w bojowych misjach lotniczych, proporcja wzajemnych zestrzeleń była najlepszym odzwierciedleniem tego faktu. Wiele już napisano na ten temat, a sprawa ta stała się przedmiotem gorących dyskusji po obu stronach. Waga realistycznego oszacowania stosunku zestrzeleń oraz zadanych zniszczeń podczas misji powietrze-ziemia służyła ocenie systemów uzbrojenia, taktyki i treningu. Temat ten omawiany był już na przykładzie poprzednich wojen, a większość sił powietrznych próbowała wspólnymi wysiłkami potwierdzać deklaracje pilotów meldujących o zestrzeleniu wrogich maszyn przez identyfikację wraków i zeznania świadków.

Zależnie od miejsca, w którym toczyła się walka powietrzna, mogło to być jednak bardzo trudne i biorąc pod uwagę szybki charakter walki powietrznej – często błędne. Dodatkowo wielu samolotów, które początkowo sprawiały wrażenie śmiertelnie uszkodzonych, w rzeczywistości udawało się wrócić i wylądować.

W wypadku odrzutowców czasu na ocenę było jeszcze mniej, więc opierała się ona na nagraniu z fotokarabinu. Jednak metoda ta rodziła kilka problemów. Po pierwsze, Koreańczycy z północy po prostu tego nie robili, a jeżeli ich pilot przetrwał misję i złożył raport, wierzone we wszystko, co w nim napisał. Wyjaśnia to śmiechu wartą liczbę 5729 zniszczonych samolotów ONZ, zadeklarowaną przez koreańskie lotnictwo, i uzasadnia, dlaczego wartości te nie powinny być brane poważnie. Chińczycy byli niewiele lepsi w swych szacunkach, twierdząc, że zostało przez nich zniszczonych 211 maszyn F-86 Sabre. Sowieckie standardy były w teorii wyższe, ale nie przekładało się to na praktykę. Ich system wideorejestracji filmował wyłącznie wtedy, kiedy spust broni był wciśnięty, więc pociski nie były nawet w zasięgu celu, kiedy pilot przerywał ogień, a kamera przestawała kręcić. Wykorzystywano również dane napływające z naziemnej kontroli lotów do obliczania zestrzeleń, jeżeli cel zniknął z radaru. Działo się to dosyć często, gdy samolot schodził na niski pułap. Warto również pamiętać, że zarówno lotnictwo sowieckie, jak i chińskie opierały się na ocenie nagrania, sporządzonej przez oficerów politycznych. Ludzie ci mieli żywotny interes w kreowaniu wysokiej ilości zestrzeleń przez swych pilotów, ciężko więc nazwać ten system obiektywnym.

Amerykańskie odrzutowce używały zwykle fotokarabinów Farichilda, borykały się one jednak z wieloma problemami. Dodatkowo filmy używane w kamerach były pozostawione po poprzedniej wojnie, i – jak twierdziło wielu pilotów – często zdarzało im się zawodzić<sup>173</sup>.

---

173) Działo się to w 10 do 60 procent wypadków, według Eda Rocka, Dolpha Overtona, Charlesa Clevelanda i Glenna Carusa.

Oficer wywiadu eskadry najczęściej oceniał materiał i przyznawał zestrzelenie na podstawie liczby klatek filmu, na których widać było pociski trafiające wroga. Jedno ze źródeł podawało, że jeżeli zostało zaobserwowanych 13 trafień, zestrzelenie zostawało uznane za pewne. Biorąc jednak pod uwagę rozmiar pocisku kalibru .50 cala, było to bardzo optymistyczne założenie, o ile istotny element silnika bądź też pilot nie zostały bezpośrednio trafione. Major Sergiej Kramarenko, sowiecki as, raportował, że MiG-i często wracały do bazy z 40 lub 50 dziurami po „groszku” wystrzelonym przez Sabre. Ostatecznie twarde dowody ograniczały się do oficjalnych statystyk, przyznających utratę własnego samolotu i niepodważalnych obserwacji zgłoszonych przez naocznych świadków.

Analizując walki wyłącznie F-86 piloci twierdzili, że zostało przez nich zniszczonych 800 MiG-ów-15. Jak podają źródła pochodzące z czasów postsowieckich, zestrzelano ich 319, z czego 309 należało przypisać myśliwcom Sabre. Archiwa chińskiego lotnictwa potwierdzają stratę 224 MiG-ów, wszystkie maszyny utracono w walkach z pilotami F-86. Dane z Korei Północnej nie istnieją, ale jeden z koreańskich dezertersów podał w przybliżeniu liczbę przynajmniej 100 ze-

strzelonych MiG-ów<sup>174</sup>). Zakładając pewne przeszacowanie tych danych, 75 zestrzeleń wydaje się w przybliżeniu rozsądną ilością. Daje to w sumie wiarogodną liczbę 606 MiG-ów straconych w walce przez stronę komunistyczną.

---

174) Porucznik Ni Kum-Sok, pilot MiG-a-15 Koreańskich Ludowych Sił Powietrznych.

USAF potwierdza, że 78 Sabre zostało zestrzelonych w walce powietrznej. Kolejne 14 rozbiło się z powodu uszkodzeń doznanych w trakcie starcia, albo z braku paliwa będącego efektem walki. Status 12 utraconych maszyn opisany jest jako „nieznany”, ale należy założyć, że zostały one stracone w walce. To daje całkowitą liczbę 104 straconych F-86. W walkach zginęło 47 pilotów, 26 dostało się do niewoli, a dalszych 65 uznano za zaginionych w akcji. Straty pilotów wynosiły więc 138 osób, można więc założyć, że ich samoloty również zostały utracone. Zestawiając obie te wartości zestrzelonych Sabre i MiG-ów, otrzymujemy współczynnik 4,4:1 na korzyść F-86.



*Zdjęcie wykonane przez aparat sprzężony z działkiem, przedstawiające samolot MiG-15 atakowany przez myśliwiec Sił Powietrznych USA*

Amerykańskie B-29 wykonały nad Koreą 21 tysięcy lotów i zrzuciły 167 tysięcy ton bomb w ciągu trwania konfliktu, przy czym tylko 17 spośród tych ciężkich bombowców zostało zestrzelonych przez MiG-i. Biorąc pod uwagę, że głównym zadaniem MiGów-15 było przechwytywanie bombowców, myśliwskie Sabre niezaprzeczalnie wykonały swoją misję<sup>175</sup>). Nie umniejszając strat USAF w postaci 224 samolotów zniszczonych podczas bezpośrednich walk powietrznych, warto wspomnieć, że ponad dwukrotnie więcej maszyn zostało zestrzelonych podczas misji bliskiego wsparcia powietrznego, rekonesansu i bombardowania celów naziemnych. W su-

mie 579 myśliwców, bombowców i samolotów szturmowych należących do USAF zostało straconych podczas realizacji 57 665 lotów bojowych, których zadaniem było zaatakowanie celów naziemnych. Lotnictwo marynarki wojennej wykonało 32 190 lotów bliskiego wsparcia powietrznego. Oprócz tysięcy ciężarówek, czołgów i innych zniszczonych celów piloci marynarki zestrzelili 375 samolotów. Ci latający razem z eskadrami USAF osiągnęli połowę tego wyniku. Major John Bolt, jedyny as Korpusu Piechoty Morskiej podczas wojny w Korei, zestrzelił pięć maszyn wroga, pilotując F-86 w 39. Eskadrze Przechwytywającej. Major John Glenn zaliczył trzy zestrzelenia, latając na Sabre w 25. Eskadrze Przechwytywającej, a piloci myśliwców Panther należących do marynarki wojennej zniszczyli 5 MiG-ów. W sumie wykonano ponad milion misji bojowych.

---

175) Szesnaście MiG-ów zostało również zniszczonych przez strzelców pokładowych B-29.

Amerykańska przewaga powietrzna nad Koreą nigdy nie była poddana w wątpliwość, od kiedy pojawił się tam F-86, ale sytuacja na ziemi przedstawiała się zupełnie inaczej. Niepokojąco przypominała tę, jaka zaistniała na froncie zachodnim przed 35 laty. Pozycje bojowe okrzepły, a armie w dużej mierze znajdowały się w stagnacji. Chińskie stanowiska miały fantastyczną sieć tuneli z reguły odpornych na naloty samolotów ONZ. Niezależnie od tego, jak poważna była sytuacja na lądzie, generał MacArthur nigdy nie zasugerował użycia broni atomowej przeciwko Chińczykom. Generał Omar Bradley, Przewodniczący Kolegium Połączonych Szefów Sztabów, był tym, który pierwszy zaproponował oddanie broni nuklearnej do dyspozycji generałowi MacArthurowi. Prezydent Truman przystał na to jesienią 1950 roku, później jednak wycofał się z tej decyzji.

Po odzyskaniu Seulu MacArthur wystosował zdumiewający, oficjalny komunikat skierowany bezpośrednio do chińskiego rządu, w którym zaproponował zawieszenie broni. Otwarcie dyskutował przy tym na temat członkostwa Chin w ONZ i sytuacji na Tajwanie – a czynił to wszystko z pozycji wojskowego dowódcy teatru działań wojennych. Permanentna arogancja i fatalna interpretacja intencji Chińczyków przelała czarę goryczy, został więc w końcu 11 kwietnia 1951 roku pozbawiony dowództwa. Dekadę później, cytowany w magazynie „Time” Truman powiedział wprost: „Wylałem go [MacArthura], ponieważ nie szanował autorytetu prezydenta. Nie zwolniłem go dlatego, że był durnym sukinsynem, chociaż nim był. Ale w wypadku generałów nie jest to niezgodne z prawem, gdyby jednak było, to trzy czwarte z nich siedziałoby w więzieniu”.

Na szczęście MacArthur został zastąpiony przez generała Matta Ridgway’a, który był prawdziwym żołnierzem i dużo lepszym dowódcą<sup>176)</sup>. Obie strony chciały zakończenia wojny, ale nie wiedziały, jak tego dokonać. Poza tym obie Koree nie chciały się nawzajem uznać za odrębne państwa. Kiedy polityczne przepychanki trwały w najlepsze, ludzie na froncie wciąż umierali. Wojna w powietrzu stała się wielkim poligonem, na którym ulepszano i tworzone nowe warianty starych samolotów, i co ważniejsze – doskonalono również taktykę. Było to szczególnie widoczne w odniesieniu do bombardowania celów naziemnych i realizacji misji bliskiego

wsparcia powietrznego.

---

176) Nazywany „Old Iron Tits”, Ridgway nosił dwa granaty przytwierdzone do klatki piersiowej.

Główny negocjator ze strony Korei Północnej oddelegowany do rozpoczęcia wstępnych rozmów dotyczących zawieszenia broni przyznał, że to siły powietrzne uratowały wojska ONZ przed porażką w wojnie lądowej.

Generał broni Nam Il powiedział: „Bez wsparcia w postaci bombardowania i ataków waszego lotnictwa i marynarki wojennej wasze siły lądowe dawno zostałyby już wyparte z Półwyspu Koreańskiego przez nasze potężne i doświadczone bojowo siły lądowe”. Nie zwracając uwagi na wyolbrzymienie siły wojsk Korei Północnej, dające się zauważyć w tej wypowiedzi, trzeba zauważyć, że to stwierdzenie ujawniło, jak duży wpływ miały taktyczne siły powietrzne na powstrzymanie nieprzyjaciela. Faktycznie, jak podają statystyki USAF, lotnictwo odpowiadało za 72 procent całej zniszczonej artylerii przeciwnika, a także 75 procent wszystkich nieprzyjacielskich czołgów i prawie połowę strat w ludziach.



*Asami wczasie wojnykoreańskiej zostało 39 pilotów  
samolotówF-86 Sił Powietrznych USA  
(oraz jeden rezerwowy pilot Korpusu PiechotyMorskiej)*

Na początku 1953 roku miało miejsce kilka ważnych wydarzeń, które zakończyły impas w Korei; zmarł Józef Stalin, a generał Dwight D. Eisenhower został wybrany prezydentem Stanów Zjednoczonych. Generał Eisenhower, opanowany i obyty w świecie, był człowiekiem kompromisu i chociaż sam nigdy nie brał czynnego udziału w walce, to potrafił zrozumieć kwestie wojskowe zdecydowanie lepiej od Trumana. Co więcej, a może nawet przede wszystkim, jego wiarygodność pozostawała niepodważalna. W tamtym momencie historii był dokładnie tym, kogo Stany Zjednoczone potrzebowały. W każdym razie Eisenhower chciał wycofać Amerykę z wojny. W chwili podpisania rozejmu, w lipcu 1953 roku, siły ONZ miały prawie 500 tysięcy zabitych, rannych lub zaginionych. Po stronie komunistów liczba ta obejmowała między 1,2 a 1,5 miliona ofiar<sup>177)</sup>.

---

177) Siły zbrojne USA straciły 33 686 poległych w walce; 8176 do tej pory figuruje jako zaginionych.

Wojna koreańska przeszła do historii, zostawiając siły zbrojne USA borykające się ze złożonością „ograniczonej” wojny i poczuciem walki w imię ideologii. Z lotniczego punktu widzenia konflikt w Korei był istotną cezurą, oddzielał bowiem przeszłość od przyszłości. Ludzkość potrzebowała zaledwie trzech dekad, żeby z kruchych, pokrytym płótnem samolotów z otwartym kokpitem przesiąść się do odrzutowców, dla których przekroczenie bariery dźwięku nie stanowiło problemu. Była to szara strefa starych koncepcji, nowych realiów i gwałtownie rozwijających się technologii. Istotnie, technologia jest względna w stosunku do czasu, a jak widzieliśmy, nowe rodzaje broni, taktyka i konstrukcje samolotów bardzo szybko ewoluują, żeby stawić czoła nowym realiom.

Na początku lat pięćdziesiątych XX wieku wraz z rozwojem samolotów stało się jasne, że karabiny maszynowe i działka nie będą nadal ich jedyną bronią. W tej dekadzie nową, zabójczą bronią stały się rakiety powietrze-powietrze (AAM). Projekt nowego rodzaju broni był rozwijany w odpowiedzi na wyzwanie, jakie stanowiły cele o wysokiej prędkości oraz manewrowości. Podobne zmiany dotyczyły także konwencjonalnej artylerii przeciwlotniczej, która okazała się niewystarczająco skuteczna z chwilą, kiedy pojawiły się na niebie szybkie odrzutowce, latające na dużych wysokościach. Mimo to artyleria przeciwlotnicza nadal pozostaje wyjątkowo groźną bronią dla wszystkiego, co walczy na małych wysokościach.

Rakiety ziemia-powietrze (skrót: PZR – przeciwlotniczy zestaw raketowy; SAM) powstały, aby zapobiec i zwalczać zagrożenia stwarzane przez zaawansowane technologicznie myśliwce. Rozwój radaru równoległe towarzyszył rozwojowi tych nowych technologii. Zwiększona prędkość i zwrotność nowych samolotów wymuszały lepsze rozwiązania w zakresie systemów celowniczych, zarówno tych stosowanych w powietrzu, jak i na ziemi. Było to oczywiste dla tych, którzy walczyli na tej wojnie, jak i tych, którzy dopiero rozpoczynali swoją karierę pilota. Samoloty zmieniały się częściej niż ich uzbrojenie. Ale czy ewoluowały one szybciej niż sami piloci?

W ciągu pierwszych 50 lat istnienia lotnictwa myśliwskiego piloci zawsze stawali na wysokości zadania i dokonywali rzeczy niezbędnych, by sprostać nowym okolicznościom. Czy w przyszłości będą w stanie kontynuować ten trend w obszarze lotnictwa, co przecież wymaga od pilota przyswojenia ogromnej ilości wiedzy technicznej, posiadania niewyobrażalnej wcześniej wytrzymałości fizycznej i po prostu odwagi? Nikt tego nie wiedział... Jeszcze.

Ale, jak zawsze w XX stuleciu, nie brakowało sytuacji, które, jeśliby zostały zaniedbane lub niewłaściwie rozwiązane, mogłyby doprowadzić do kolejnej wojny. W tym przypadku polem nowego konfliktu stał się mały, zapomniany kraj azjatycki, znany w latach pięćdziesiątych jako Indochiny Francuskie. Całe pokolenie amerykańskich pilotów miało go już wkrótce poznać pod inną nazwą.

Wietnam.



## BOMBY, DZIAŁA I ODWAGA



REPUBLIC F-105F „THUD”

TAM SĄ.

Mężczyzna wychylił się zza oparcia taniego metalowego krzesła i wskazał na prostokątny wyświetlacz.

– Widzisz obraz radaru? Nazywamy to krótkim impulsem. Mimo że nosił zwykły, ciemnozielony mundur, był najwidoczniej oficerem. W rzeczywistości był to sowiecki pułkownik o nazwisku Lubinicki.

Dwóch stojących za nim studentów posłusznie zapisało jego objaśnienia w swoich niewielkich oliwkowo-szarych notatnikach. Tani papier miał skłonność do rozpadania się w wilgotnym powietrzu, pisali więc ostrożnie. Młodszy, który lepiej mówił po rosyjsku, przesylibizował fonetycznie wypowiedziane przez pułkownika Lubinickiego zdanie. Później przetłumaczy je na swój ojczysty wietnamski, teraz jednak nie było na to czasu.

Operator radaru, również Rosjanin, podobnie jak inni siedzący na stanowiskach przed monitorami mężczyźni, palcami lewej ręki poruszał małym pokrętle umieszczonym pod ekranem. Równocześnie prawą ręką powoli obracał dużym, czarnym kołem, znajdującym się obok swego prawego kolana, które poruszało mechanicznie jedną z anten zamontowanych na przyczepie stojącej obok ich wozu. Wszyscy ci mężczyźni gnieździli się we wnętrzu osmiokątowej przyczepy zwanej UV. W środku pojazdu znajdowały się trzy duże szare konsole umieszczone

wzdłuż lewej ściany, z krzesłem znajdującym się naprzeciwko każdego stanowiska, a po prawej stronie była mniejsza stacja zwrócona w kierunku drzwi. W wąskim przejściu było tylko tyle miejsca, by oficer kontroli ognia mógł wcisnąć się za każde z krzesel. Oficer kierowania ogniem (OKO), który był też dowódcą baterii rakiet przeciwlotniczych, odpowiadał za analizę taktyczną sytuacji oraz podejmował wszelkie decyzje związane z odpaleniem rakiet, też miał własne krzesło. Lubinicki lubił jednak stać, tak by móc monitorować azymut, zasięg, wysokość położenia celu. Wietnamczycy cisnęli się po obu jego bokach, próbując ujrzeć tę zachwycającą nową technologię w akcji.



*Samoloty F-105 Thunderchief, zwane potocznie Thudami w akcji nad Wietnamem w czasie operacji „Rolling Thunder”*



– Jak widzicie, dość łatwo znaleźć cel w azymucie, potem używamy tego impulsu do sterowania położenia anten. – Lubinicki położył rękę na oparciu krzesła. – Zazwyczaj następnym krokiem jest określenie wysokości celu. Na końcu – wskazał na środkową konsolę – jest ustalany zasięg.

Grzecznie potakujący mu Azjaci rozumieli mniej więcej co piąte słowo; jednak koncepcja działania całego systemu była dla nich wystarczająco jasna. Wszyscy trzej operatorzy przestali używać pokręteł, służących do przybliżonego określenia celu, i teraz precyzyjnie dostrajali swoje namiary.

Pierwszy operator pokiwał głową i dotknął świeżą prostokąta na swojej konsoli.

– Namiar: dwa, sześć, zero stopni. Jest więcej niż jeden cel. Być może trzy albo i więcej.

Radar SNR-75 mógł teoretycznie śledzić sześć celów równocześnie, choć właściwie nie zdążyło się w praktyce, aby utrzymał pod kontrolą więcej niż cztery cele.

Oficer kontroli ognia spojrział na centralną stację.

– Odległość?

– 35, 30 km. Zbliża się.

Mężczyzna trochę się wyprostował i spoglądał na wskaźnik radarowy.

– Nie, czekaj... Odległość się zwiększa. 33... A teraz 40 km.

– Czy oni zdają sobie sprawę, że tu jesteśmy? – zapytał wietnamski podpułkownik. – Może mają sprzęt do wykrywania?

Kręcąc głową, Rosjanin wskazał na konsolę azymutu.

– Patrz... Zmienił się kąt, teraz jest stały i oddala się. – Oficer był dość pewny tego, że rozu-

miał, co się działo; nadarzała się dobra okazja, by zrobić wrażenie na tych małych małpkach.

– Patrz. Znowu zawróci.

I zawrócił. Wietnamczycy zamruczeli, przytaknęli i uśmiechnęli się, gdy kąt położenia celu zmienił się, a odległość ponownie się zmniejszyła. Wszyscy obecni patrzyli na ekrany przez kilka chwil, aż sowiecki pułkownik odwrócił się ku nim i wyjaśnił.

– To orbita. Jankesi nazywają to *racetrack* i wykorzystują ten manewr do utrzymywania swoich samolotów w jednym miejscu.

– Dlaczego? – zapytał niepewnie jeden z oficerów. Nachylił się też bliżej, próbując lepiej zobaczyć i zrozumieć to, co było widoczne na monitorach. Mężczyzna pojmował teorię, na jakiej opierała się idea funkcjonowania radaru, ale nigdy nie widział go w działaniu. Odkąd amerykańskie samoloty zaczęły się pojawiać nad ich głowami, północnowietnamscy oficerowie obrony powietrznej niecierpliwie wyczekiwali przybycia tego systemu raketowego. Pouczeni przez sowieckich instruktorów w zakresie jego skuteczności i zasad działania, mieli gorącą nadzieję, że sprostą on narastającemu zagrożeniu ze strony amerykańskich samolotów. Przecież ten sam system zniszczył amerykański odrzutowiec szpiegowski U-2, lecący głęboko nad terytorium ZSRR, a inny sprawdził się nad Kubą.

– Były pogłoski, że zestrzelił też samolot rozpoznawczy lotnictwa nacjonalistycznych Chin.

– Pozostają w jednym miejscu do wykrycia zagrożenia.

– Takiego, jak jeden z naszych MiG-ów! – Wietnamczyk uśmiechnął się dumnie i szeroko.

„Masz na myśli jeden z naszych MiG-ów”, pomyślał z niechęcią Lubinicki. „Dzierżawimy je wam tylko i uczymy się na waszych błędach”. Uśmiechnął się jednak.

– Prawidłowo. Takich, jak Mig-i, które potem zaatakują Amerykanów. Nasze działanie pozwoli im zostać dłużej na stanowiskach startowych i zaoszczędzić paliwo, co da im możliwość prowadzenia dłużej walki powietrznej.

– Jak mogą pokrywać swoim radarem tak odległy obszar? – Zapytał inny Wietnamczyk, przyglądając się bacznie wyświetlaczowi.

Rosyjski pułkownik pokręcił głową.

–W czasie przechwytywania nie są, tak jak my, naprowadzani z ziemi. Używają własnych radarów pokładowych.

Zdumiało to wietnamskich oficerów, którzy zaczęli rozmawiać między sobą. Ich własne samoloty były kontrolowane z ziemi przez cały czas, od startu do lądowania.

– Mamy więc ustalony szereg celów – kontynuował oficer kontroli ognia – a prędkość, z jaką zmienia się odległość i wysokość, oznacza, że są to najprawdopodobniej myśliwce.

Rosyjski pułkownik był oficerem naprowadzania na stanowisku, które w październiku 1962 roku zestrzeliło majora Rudolfa Andersena podczas jego lotu zwiadowczego nad terytorium Kuby. Z racji swojego doświadczenia w zakresie obsługi systemu SNR-75 i wcześniejszych szkoleń, jakie prowadził dla Kubańczyków, Lubinicki został na początku roku wysłany z podobną misją do Wietnamu Północnego. Ale wpieryw wystąpiła cała masa problemów związanych z zainstalowaniem SAM-ów w Wietnamie. Najpierw były miesiące opóźnień związanych z przewiezieniem sprzętu przez terytorium Chin, potem było jeszcze więcej problemów, kiedy sprzęt i rosyjscy instruktorzy wreszcie tu dotarli. Wietnamczycy, których poznał, bali się drażnienia Chińczyków. Obawiali się, że Pekin zamierza wchłonąć ich młode państwo w granice Chin

i uczynić z Wietnamu kolejną prowincję.

Lubinicki otarł ociekającą od potu twarz i zmarszczył lekko nos. Tak, jakby komuś to cholerne miejsce było po coś potrzebne... Pułkownik ciężko westchnął. Kuba była o wiele przyjemniejsza: słońce, rum, ciemnowłose, chętne kobiety... Osobiście uważał, że Amerykanie blefują; co mieliby robić z tą cuchnącą dziurą?

– Jak bardzo zbliżyli się tym razem? – Zapytał operator zasięgu.

– Na dystans około 25 km, towarzyszu.

Kiwając głową, pułkownik Lubinicki obrócił się w kierunku ostatniego stanowiska, tego niewielkiego, znajdującego się naprzeciw drzwi.

– Status?

– Gotowy, towarzyszu. – Mężczyzna, który odpowiedział na pytanie pułkownika Lubinickiego, był wysoce doświadczonym oficerem naprowadzania w stopniu kapitana. Patrzył uważnie na wszystkie trzy wyświetlacze. Dowódca podniósł ciężki czarny telefon i powtórzył pytanie. Potem spokojnie wydał komendę. – Kiedy zaczną zawracać na północny wschód, otworzymy ogień. Salwa trzech rakiet.

Wietnamczycy zrozumieli, to co powiedział, i wyraźnie się ożywili.

– Ale zasięg, towarzyszu? – Jeden z oficerów Armii Wietnamu Północnego przeliczył parametry w głowie. – Czy to nie za daleko? – Wietnamczyk studiował miesiącami i zdawał sobie dobrze sprawę, że taktyczny zasięg systemu wynosił 28 km. Odpowiedziały mu puste spojrzenia.

– Jeżeli cel leci w waszym kierunku, wówczas jego prędkość pomaga zmniejszyć dystans – odpowiedział pułkownik Lubinicki.

Wietnamscy oficerowie zrozumieli i kiwnęli głowami.

– Położenie zmienia się, towarzyszu – raportował operator pierwszej konsoli. – Zawracają w naszym kierunku.

Patrząc na oficera naprowadzającego, dowódca zauważył jego przytaknięcie, zawahał się jednak przez chwilę. Dochodziło tu wcześniej do walk z udziałem Rosjan, ale mimo wszystko był to Wietnam. To ich kraj, nie jego... Ale jego sprzęt został legalnie zakupiony na ich użytek. To nie byłoby całkiem tak, jakby we własnym imieniu atakował Amerykanów. Rosjanin spojrział na wietnamskiego starszego oficera i uśmiechnął się.

– Kiedy będziecie gotowi, pułkowniku?

## RAZ JESZCZE.

Pilot mocniej przytrzymał się obramowania kokpitu, gdy Phantom zaczął skręcać w lewo. Była przed nim jeszcze jedna misja. Spojrział przez skrzydło w dół na Wietnam Północny przykryty delikatną warstwą chmur i nie mógł uwierzyć, że robił to już po raz 54. Dla Rossa Fobaira, pilota Phantoma F-4 z 45. Taktycznej Eskadry Myśliwskiej, było to już niemal rutyną. Nowo przybyły pilot, kapitan Richard „Pops” Keirn, leciał na przednim fotelu i kończył właśnie procedurę kontroli przyrządów pokładowych. Nikt w 45. Eskadrze nie był tu długo, jednak w realnej walce można było zdobyć doświadczenie naprawdę szybko, a 90 dni było w tutejszych warunkach wystarczająco długim okresem.

Eskadra przyleciała do Tajlandii z bazy lotniczej MacDill na Florydzie 4 kwietnia 1965 roku,

raptem trzy i pół miesiąca temu. Posiadała ona na swym wyposażeniu pierwsze Phantomy, jakie pojawiły się w Wietnamie. Dysponując tymi nowoczesnymi samolotami 45. Taktyczna Eskadra Myśliwska była odpowiedzialna za osłanianie własnych samolotów uderzeniowych i zestrzeliwanie wrogich MiG-ów. Dwa tygodnie wcześniej Tom Roberts i Ken Holcombe upolowali dwa północnowietnamskie MiG-i 17, uzyskując dla USAF pierwsze zestrzelenia w walce powietrznej podczas tej wojny. Być może znowu dziś pojawią się kolejne wrogie MiG-i i będą walczyć. „To byłoby coś interesującego”, pomyślał Fobair i uśmiechnął się szeroko pod maską tlenową.

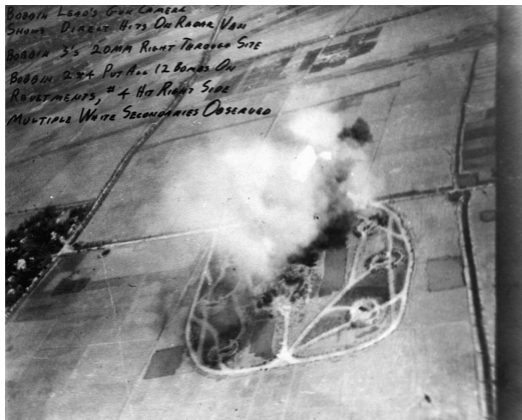
– Leopard 2. Ścieńczyk szyk. – Lider klucza, podpułkownik Bill Alden, nie warknął wprawdzie, jego głos był jednak zdawkowy. Powiedział to już po raz drugi...

Fobair popatrzył na tył głowy drugiego pilota, gdy ten wiercił się na swoim stanowisku z przodu kabiny. „Stara się za bardzo. Trzeba raczej rozluźnić szyk, kiedy się leci w formacji. Nie może być tak, jak robili to ci goście z RAF-u, którzy na początku wojny latali nad Anglią w swoich głupich sztywnych formacjach rodem z pokazów lotniczych”, pomyślał z sarkazmem. Dowódca klucza wydał tę komendę prawdopodobnie dlatego, że miał nadzieję na rychłą walkę z MiG-ami i chciał, by jego ludzie trzymali się blisko siebie.

Phantom zakolysał się, gdy Keirn poprawił swoją pozycję w szyku. Skorygował ją chyba nieco nadmiernie. Latanie, nawet w luźniej formacji, na wysokości 23 tysięcy stóp na F-4 nie było jednak takie proste. „Nie jest też aż takie trudne”, pomyślał pilot, zamykając na moment oczy. Keirn był „pilotem z odzysku”; w czasie II wojny światowej latał na bombowcach, pod koniec 1944 roku został zestrzelony i następne dziewięć miesięcy spędził jako jeńiec w niemieckim Oflagu Luft 1. Była to jego piąta misja nad Wietnamem Północnym i po powrocie do bazy miał zostać pełnoprawnym skrzydłowym; oczywiście, jeżeli wszystko poszłoby dziś dobrze.

„Cały ten pomysł, by do latania na myśliwcach wykorzystywać pilotów bombowców, był absurdalny”, pomyślał Fobair. Kilku z nich już wcześniej to przechodziło i nigdy jednak tak naprawdę nie pojęli specyfiki bycia pilotem myśliwskim. Po tak długim okresie pozbawionego manewrowania latania z załogą trudno było już zmienić wykształcone przez lata nawyki. Fobair westchnął. „Cholera, nienawidzę tego tylnego stanowiska”. Otarł twarz. Żaden rasowy pilot nie lubi siedzieć na tylnym fotelu i pozwalać, by ktoś inny pilotował maszynę. Westchnął ponownie. Nie miało to jednak znaczenia... W każdym razie nie dzisiaj.

29-letni kapitan był już spakowany i gotowy do wyjazdu, gdy tylko wrócą do bazy w Ubon. Był 24 lipca 1965 roku i tej nocy samolot transportowy Freedom Bird miał zabrać go do Stanów, do Kalifornii, na zasłużony wypoczynek. Chciał ten czas spędzić z żoną, Anitą. Mieszkała tam też jego siostra i jej nastoletni syn, Bruce. Późnym latem cały skład 45. Eskadry miał wrócić do bazy MacDill, by uczyć następnych pilotów przygotowujących się do wylotu do południowo-wschodniej Azji. Fobair wyjeżdżał wcześniej, by zająć się przygotowaniem.



Bateria pociskówziemia-powietrze SA-2 (SAM) zniszczona po nalocie „Dzikich tasić”

Teraz wiercił się, starając usiąść wygodnie, praktycznie nie było to jednak możliwe w fotelu katapultowym Martina-Bakera. „Ach”, pomyślał, ziewając. „Oto życie pilota myśliwskiego”. Wystartowali z bazy w Ubon, zatankowali nad Laosem, a teraz byli 40 mil na zachód od Hanoi w obszarze Route Pack V. W Kalifornii miał być za 72 godziny. Dziwny jest ten świat... Myśl ta sprawiła, że uśmiechnął się do siebie i ponownie przymknął oczy. Przynajmniej było cicho. Lider klucza polecił im, by wszyscy wyłączyli częstotliwość awaryjną zwaną *guard*. Wykorzystywano ją w sytuacjach alarmowych, na przykład podczas wystrzelania SAM-ów czy też podczas poszukiwań zestrzelonego pilota. Jeżeli Leopard miał szybko wejść do akcji, ostatnią rzeczą, której teraz potrzebowali, było napatoczenie się bandy półgłówek z marynarki wojennej, próbujących znaleźć swój lotniskowiec. Ci faceci używali tej częstotliwości jak prywatnego telefonu i kompletnie go zaśmiecali swoimi gadkami.

Ross ziewnął.

Wszystko przebiegało bez niespodzianek. „Żadne alarmowe częstotliwości nie powinny być dziś potrzebne”, pomyślał Fobair. Leopard był powietrznym patrollem bojowym zwanym MiG-CAP, składającym się z czterech maszyn. Jego zadaniem było osłanianie nalotu F-105 Thunderchief. Thudy miały zaatakować fabrykę położoną nieopodal Hanoi, tak że konieczne stało się wymiatanie w pobliżu północnowietnamskiej stolicy. Podobało mu się to. Mieli się włóczyć wokół Hanoi i szukać kłopotów, zmuszając myśliwce nieprzyjaciela do walki z nimi, tak by Thudy

mogły spokojnie zrzucić swoje bomby na cel.

Tym razem jednak nie wszystko potoczyło się zgodnie z planem...

Na zachód od Hanoi trzy SAM-y wystrzeliły w górę przez deszczową pokrywę chmur; jedna z rakiet trafiła Leoparda II. Orbitujący EB-66 zobaczył elektronicznie wystrzelenie salwy północnowietnamskich rakiet i powiadomił o tym na awaryjnej częstotliwości, zaatakowane Phantomy nie mogły tego jednak usłyszeć. Żaden spośród pilotów klucza nie widział nadlatującej rakiety, a nawet gdyby ją zobaczył, i tak nie miałby czasu na reakcję. Nie posiadali też sprzętu do wykrywania zagrożenia, który miał stać się standardowym wyposażeniem późniejszych typów odrzutowców. Pechowo dla Keirna i Fobaira, poprzednie zestrzelenia uzyskane przez SA-2 dotyczyły samolotów szpiegowskich, w związku z czym CIA i siły powietrzne nie ujawniły pilotom jednostek liniowych wielu użytecznych informacji. Nic właściwie nie wiadano o nowej rakiecie przeciwlotniczej, a piloci nie potrafili jeszcze ich zwalczać. SA-2 była taką samą naprowadzaną radarowo rakieta jak ta, która zestrzeliła Gary'ego Powersa i zabiła majora Andersona – nie dawała pilotom zaatakowanych maszyn dużego marginesu do błędu.

Po eksplozji rakiety pilot Phantoma natychmiast utracił kontrolę nad maszyną. Na przednim fotelu „Pops” Keirn próbował z trudem ocenić komunikaty alarmowe, migające światła wskaźników pokładowych i alarmy dźwiękowe, gdy gryzący dym wypełnił kabinę, sprawiając, że oczy zaczęły mu łzawić. Jako że nie otrzymał żadnej odpowiedzi od kolegi z tylnego fotela, obrócił się, pokonując narastające przeciążenie, i spostrzegł, że drugi pilot osunął się w fotelu i zawisł na pasach; krwawił z nosa. F-4 spadał, wirując w chmury. Keirn katapultował się. Kolejne siedem i pół roku spędził w niewoli, w niesławnym więzieniu Hanoi Hilton<sup>178</sup>).

---

178) Dawne francuskie więzienie kolonialne, w którym Wietnamczycy latami przetrzymywali amerykańskich jeńców wojennych. Amerykańscy piloci sarkastycznie nazywali je „Hanoi Hilton”.

Ross Fobair zginął.

„SIŁA POLITYCZNA WYRASTA z lufy karabinu”.

Słowa te wypowiedział ongiś Mao Zedong, przywódca chińskich komunistów, a Nguyen Sinh Cung – lepiej znany jako Ho Chi Minh, „ten, który oświeca” – uwierzył w nie. Mimo że mieszkał wcześniej we Francji, w Wielkiej Brytanii, w ZSRR i w USA, Ho uważał się przede wszystkim za wietnamskiego patriotę<sup>179</sup>). Był żarliwym komunistą, bardziej jednak klasycznym rewolucjonistą niż zwolennikiem komunistycznego systemu ekonomicznego. Jego jedyną troską była niepodległość Wietnamu, nie zaś współdziałanie regionalnej lub globalnej dominacji komunistów. Powrócił do ojczyzny w 1941 roku, by walczyć z Japończykami i z Francją Vichy, mocarstwami, które okupowały jego kraj.

---

179) Między innymi był kucharzem w Parker House Hotel w Bostonie, w 1913 roku.



Ho, jako przywódca polityczny, oraz generał Vo Nguyen Giap, jako dowódca wojskowy, utworzyli Viet Minh (Liga na rzecz Niepodległości Wietnamu), koalicję skupiającą wszystkich wietnamskich komunistów. Operując z lasów Tonkinu i Annami, prowadzili wojnę partyzancką na małą skalę, aż do kapitulacji Japończyków w 1945 roku. Następnego dnia, 2 września, Ho Chi Minh ogłosił niepodległość Demokratycznej Republiki Wietnamu. O losie Wietnamu, o czym Ho i Giap nie wiedzieli, zdecydowano już jednak w Traktacie Poczdamskim z 1945 roku. Ustalono w nim, że wszystkie japońskie jednostki wojskowe i garnizony znajdujące się na północ od 16. równoleżnika zostaną rozbrojone przez wojska nacjonalistycznych Chin, a te znajdujące się na południe od wytyczonej linii – przez Brytyjczyków.

Mimo początkowego wsparcia dla Ho Chi Minha ze strony USA, wraz z końcem II wojny światowej Waszyngton przedłożył kwestie ideologiczne ponad względy praktyczne i przestał utrzymywać kontakty z komunistycznym przywódcą. Oddając ówczesnym amerykańskim decydom sprawiedliwość należy wspomnieć, że Chiny znajdowały się wtedy w samym środku komunistycznej rewolucji, ZSRR zaczął wylaniać się jako poważne zagrożenie dla Ameryki, zaś sytuacja na Półwyspie Koreańskim była nad wyraz niestabilna. Po zakończeniu wojny procesy dekolonizacyjne stały się globalną siłą napędową zmian politycznych zachodzących na całym świecie. Dekolonizacja ogarnęła Egipt, Włoską Afrykę Północną, Brytyjskie Indie i Malezję. Wyczerpane minionymi pięcioma latami zmagani, byłe mocarstwa kolonialne w większości zaakceptowały to, co i tak było nieuniknione, i starały się jak mogły, by proces przekazywania władzy miejscowej ludności dokonywał się w sposób w miarę pokojowy.

Francja tego jednakże nie uczyniła.

Konserwatywni przywódcy w Paryżu postanowili, że jedyną drogą do zmazania upokorzenia, jakiego doświadczył ich kraj w czasie wojny, było odbudowanie potęgi Francji (cokolwiek to oznaczało) i odzyskanie kontroli nad koloniami, które tworzyły jej przedwojenne imperium. Indochiny, w skład których wchodził Laos, Kambodża, Tonkin, Annam i Kochinchina, stanowiły podstawę francuskich posiadłości na Dalekim Wschodzie. 12 września 1945 roku pierwsi francuscy żołnierze zostali przywiezieni do Wietnamu samolotami transportowymi C-47, a za zgodą Czang Kaj Szeka wojska francuskie wylądowały także w delcie Czerwonej Rzeki na północy kraju. Miało to miejsce w marcu 1946 roku. Pod koniec tego roku, po wycofaniu się z Wietnamu sił nacjonalistycznych Chin, francuskie siły ekspedycyjne zwiększyły się do poziomu 30 tysięcy ludzi. W tym czasie z góry wiadomo było, że dojdzie do konfrontacji z wietnamskim ruchem narodowo-wyzwoleńczym. W listopadzie 1946 roku wybuchła otwarta wojna pomiędzy Viet Minhem a Francją.

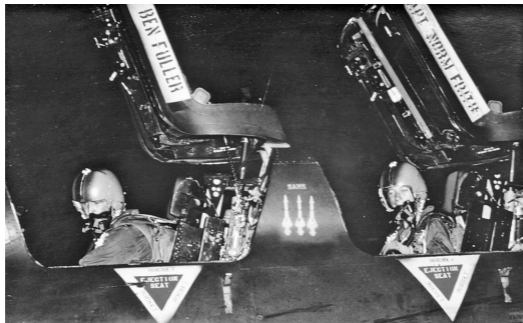
Większość francuskich żołnierzy stanowili mieszkańcy kolonii z Afryki Północnej i Afryki Zachodniej, były również w Wietnamie elitarne jednostki armii francuskiej – spadochroniarze i żołnierze Legii Cudzoziemskiej; ta ostatnia formacja składała się z najemnych żołnierzy wielu narodowości, którzy zgodzili się walczyć pod dowództwem francuskich oficerów w zamian za ewentualne nadanie im francuskiego obywatelstwa po zakończeniu pięcioletniego kontraktu. Byli to ludzie bardzo twardzi i bezwzględni. Ci żołnierze, którzy służyli w Wietnamie, a pochodzili z Europy, byli bez wyjątku ochotnikami; Francja nigdy nie wysłała poborowych na wojnę w Indochinach.

Przez kilka lat nie przeprowadzano w Wietnamie poważnych operacji wojskowych, miały

miejsce jedynie partyzanckie ataki na francuskie placówki oraz odwetowe działania wojsk kolonialnych. Francuski lotniskowiec Dixmude, dawny statek handlowy wybudowany w Pensylwanii, dotarł w rejon działań w 1947 roku, by przeprowadzić ograniczone operacje przy użyciu bombowców nurkujących Dauntless. Okręt ten, pierwotnie służący w brytyjskiej Royal Navy jako HMS Biter, miał pokład o długości 400 stóp z pojedynczą katapultą. Wypożyczony francuskiej marynarce wojennej w 1945 roku, zabierał na pokład około 20 samolotów<sup>180</sup>). Po zwycięstwie chińskich komunistów nad nacjonalistami Czang Kaj Sze, we wrześniu 1949 roku Pekin zaczął zaopatrywać Viet Minh w sprzęt wojskowy.

---

180) Nazwany na cześć pola bitewnego Dixmude z okresu I wojny światowej. Tuż na południe od tego miasta Roland Garros odnotował pierwsze zestrzelenie w walce powietrznej przy użyciu swojego strzelającego do przodu kaemu w kwietniu 1915 roku. Patrz rozdział 1.



Załoga „Dzikich łasic” na samolocie Thunderchief wraca z misji, kwiecień 1967 roku.  
Pomiędzy kabinami symbole oznaczające trzy zniszczone SAM-y

Jesienią 1950 roku, gdy Amerykanie posuwali się w głąb Korei Północnej, Francuzi ściągnęli swoje garnizony rozlokowane w Tonkinie. Generał Marcel Carpentier, naczelny dowódca francuskich sił w Indochinach, uznał, że tamtejsze forty są zbyt narażone na ataki w obliczu rosnącej siły Viet Minhu (VM), wzmocnionego dostawami uzbrojenia z Chin. Odwrót, do jakiego doszło później wzdłuż Route Coloniale nr 4, trasy przebiegającej na północny wschód od Hanoi, okazał się katastrofą. Francuzi nie dysponowali helikopterami i raz po raz byli atakowani z zasadki wzdłuż całej tej wąskiej drogi mizernej jakości. Z 6 tysięcy uczestniczących w odwrocie

żołnierzy mniej niż 700 dotarło w końcu do celu. Mieszkańcy Hanoi wpadli w panikę, gdyż dotychczas lekceważony lokalny problem, jaki stwarzali partyzanci Ho Chi Minha, nagle zmaterializował się jako poważne zagrożenie niemal u progów ich domów. W wyniku tej porażki cały górzysty obszar Tonkinu położony na północ od Hanoi wkrótce stał się terytorium bezspornie kontrolowanym przez Viet Minh. Został zdobyty również francuski arsenał w Lang Son, w którym przejęto wystarczająco dużo sprzętu wojskowego i broni, by wyposażyc całą dywizję VM.

Pokonanie nowoczesnej, wyszkolonej przez Europejczyków armii kolonialnej przez obdartą wiejską milicję, jak wówczas postrzegano Viet Minh, wstrząsnęło światem. Ze wszystkich zainteresowanych mocarstw USA powinny być tym faktem najmniej zaskoczone. Cały scenariusz był zdumiewająco podobny do tego z czasów amerykańskiej wojny o niepodległość (1775-1783 r.), podczas której nieregularne oddziały kolonistów toczyły wojnę partyzancką przeciw górującej technicznie i nieskończenie lepiej zorganizowanej nowoczesnej armii brytyjskiej. Paralela ta nie wszystkim jednak umknęła z pola widzenia, zarówno w amerykańskiej, jak również we francuskiej armii byli bowiem i tacy oficerowie, którzy poprawnie rozpoznali charakter tej wojny. Niestety, to nie oni decydowali o polityce i wojna toczyła się nadal.

W wyniku serii odniesionych zwycięstw generał Giap stał się zbyt pewny siebie i popełnił błąd, wdając się w walkę z Francuzami na otwartym terenie. W czerwcu 1951 roku zaatakował francuskie garnizony rozlokowane wokół delty Czerwonej Rzeki, ale został szybko i sprawnie pokonany, tracąc ponad 20 tysięcy swoich żołnierzy. Uczył się jednak na porażkach. Co więcej, nie powtarzał swoich błędów. Owa umiejętność dostosowywania się do okoliczności oraz skłonność do wyciągania wniosków, również z porażek, była cechą, której brakowało politykom francuskim i amerykańskim, a zarazem był to jeden z najmocniejszych atutów Viet Minh. Po odniesieniu zwycięstwa Francuzi utworzyli mobilne jednostki wyposażone w broń pancerną i wzmocnione spadochroniarzami. Pomimo tego nadal byli pozbawieni transportu powietrznego z prawdziwego zdarzenia, nie mieli też helikopterów, co sprawiało, że ich mobilność wciąż była zależna od narażonej na ciągłe ataki sieci dróg.

Wsparcia lotniczego udzielały eskadry z Wysuniętej Grupy Dalekiego Wschodu (Far East Forward Group), obejmującej dostarczane przez USA samoloty transportowe C-47, a początkowo też Spitfire'y F-IX z 273. Eskadry RAF, operujące z Tan Son Nhut. Choć odrzutowce były już wówczas dostępne, francuskie siły powietrzne wołały sprawdzone, szybkie, mocne samoloty o silnikach tłokowych, takie jak amerykańskie F-9F Bearcat. Francuzi zdawali sobie sprawę, że ten bardzo wytrzymały samolot myśliwsko-szturmowy, zdolny do wykonywania długotrwałych misji bojowych i o stosunkowo cichym silniku, może być bardziej użyteczny niż efektowne odrzutowce. Utworzono Groupes Aériens Tactiques (GATACs), taktyczne grupy powietrzne: GATAC Północ w Hanoi, GATAC Centrum w Hue oraz GATAC Południe w Sajgonie.

Z kolei Bases Aero-Terrestres, zwane BATami, były umocnionymi lądowiskami w oddalonych i trudno dostępnych miejscach kraju. Niczym zamki czy też forty na obszarze zamieszkałym przez Indian, stanowiły bazy, mające na celu – przynajmniej w teorii – kontrolować określony obszar geograficzny. Jedną z nich wybudowano w odległej wiosce otoczonej pagórkami, niedaleko granicy z Laosem. Położona w głębi prowincji Tonkin baza w Dien Bien Phu posiadała – z francuskiego punktu widzenia – idealną lokalizację, a jej umocnienia okazały się dla Viet

Minhu niemiłym zaskoczeniem. W marcu 1954 roku w tej małej dolinie znalazło się zgrupowanie 10133 francuskich żołnierzy. Towarzyszyło im 10 lekkich czołgów Chaffee wraz z kilkoma samolotami myśliwskimi F8F-1 stacjonującymi na dawnym japońskim lądowisku położonym na zachód od wioski. Francuski dowódca garnizonu, pułkownik Christian de Castries, obsadził swymi ludźmi 8 bunkrów usytuowanych na okalających bazę wzgórzach, miał też 29 dział rozmieszczonych na starannie wybranych stanowiskach, które osłaniały jego pozycje<sup>181</sup>).

---

181) Wszystkie bunkry miały żeńskie imiona: Gabrielle, Anne-Marie, Huguette, Béatrice, Françoise, Éliane, Claudine i Isabelle – prawdopodobnie na cześć miejscowych kochanek de Castriesa.

Zdeterminowani, by zetrzeć BAT z powierzchni ziemi i wysłać Francuzom jednoznaczny sygnał, żołnierze Viet Minh przenieśli przez dżunglę na własnych plecach 144 działa polowe i moździerze wraz z zapasem ponad 100 tysięcy pocisków. Okopano je na porośniętych dżunglą zboczach wzgórz górujących nad pozycjami wojsk francuskich i starannie zamaskowano; prócz tego skoncentrowali pod Dien Bien Phu oddziały piechoty liczące 130 tysięcy ludzi, co nie zostało rozpoznane przez obrońców twierdzy. 13 marca 1954 roku rozpoczęło się oblężenie i wkrótce pod naporem przeważających sił wietnamskich padła pozycja Béatrice. Mimo stacjonowania pod Hanoi 107 samolotów bojowych należących do GATAC Północ, zła pogoda i brak koordynacji działań zazwyczaj uniemożliwiały przeprowadzenie jakichkolwiek misji bliskiego wsparcia. Wietnamczycy mieli zresztą skoncentrowane pod Dien Bien Phu blisko 200 dział przeciwlotniczych starannie rozmieszczonych wokół francuskiego lądowiska i na podejściach w głąb doliny. Sześć samolotów F8F, jeden myśliwiec F6F-5, oraz przynajmniej trzy francuskie transportowce zostały strącone do 15 marca, kiedy to padł bastion Gabrielle. Wstrząśnięty porażką i niemożliwością powstrzymania nieprzyjaciela dowódca francuskiej artylerii, podpułkownik Charles Pirotth popełnił samobójstwo za pomocą granatu ręcznego.

Na początku kwietnia w celu wsparcia oblężonego garnizonu zrzucono w obrębie linii obronnych dwa bataliony spadochroniarzy, nie odnieśli jednak dużego sukcesu. Pentagon przedstawił plan o kryptonimie Vulture, zakładający zmasowane uderzenia przy użyciu bombowców B-29 na pozycje Viet Minhu położone wokół doliny, przez chwilę rozważano nawet opcję nuklearną. Obie koncepcje jednak odrzucono, czy to z obawy przed sprowokowaniem Chin, czy to z przekonania, że wystarczająco wielu amerykańskich chłopców zginęło już za Francję. Tak czy inaczej oblężenie Dien Bien Phu zakończyło się 7 maja francuską kapitulacją. Klęska pod Dien Bien Phu kosztowała stronę francuską 2293 zabitych, 5134 rannych i blisko 9 tysięcy jeńców. GATAC Północ wykonał 3700 misji bojowych na rzecz oblężonych, tracąc bezpowrotnie 48 samolotów. 167 kolejnych maszyn zostało uszkodzonych.

Następnego dnia rozpoczęły się rozmowy pokojowe w Genewie, a formalne zawieszenie broni weszło w życie 21 lipca 1954 roku. Wietnam został podzielony wzdłuż 17. równoleżnika, podczas gdy Kambodży i Laosowi zagwarantowano całkowitą niepodległość. Ponad 1,6 miliona Wietnamczyków, w tym większość wykształconych profesjonalistów, przeniosło się do Republiki Wietnamu Południowego. Reszcie świata mogło się wydawać, że konflikt zakończył się lub

przynajmniej nieco osłabił. W końcu podział kraju sprawdził się na Półwyspie Koreańskim, dlatego nie miałby więc stanowić jakiegos politycznego rozwiązania dla Wietnamu?

Prawdziwą tragedią nie było jednak to, że Francja przegrała kolejną wojnę, ale raczej to, że Waszyngton nie wyciągnął z tej porażki lekcji – nawet po niedawnych doświadczeniach koreańskich. Politycy amerykańscy nie rozumieli, że z pomocą komunistów lub też bez niej Viet Minh był całkowicie zdeterminowany, by zakończyć wojnę domową na swoich warunkach i siłą zjednoczyć kraj. Nawet jeżeli miałyby to oznaczać walkę z USA.

NIE MA też łatwych odpowiedzi wyjaśniających eskalację amerykańskiego zaangażowania w Wietnamie. Podobnie jak było to w przypadku Korei, początkową motywacją dla podjęcia interwencji w Wietnamie przez establishment w Waszyngtonie była chęć odpowiedzi na ekspansję ideologii komunistycznej w tym – newralgicznym dla interesów USA – rejonie świata. Postrzegano ją po prostu jako kolejną odsłonę globalnej walki między komunizmem a kapitalizmem, starcie pomiędzy wolnością a opresją. Była to z punktu widzenia supermocarstw wojna zastępcza między USA z jednej, a ZSRR i Chinami z drugiej strony. Politycy amerykańscy byli przekonani, że zbliżający konflikt będzie rozgrywał się na tym samym „poziomie moralnym”, co II wojna światowa. Niezrozumienie tego, co wydarzyło się wcześniej w Korei, to jedno, ale nieumiejętność pojęcia przyczyn i znaczenia zaangażowania USA w Wietnamie, jakie nastąpiły już po wojnie w Korei, to coś zupełnie innego. Decyzja o zaangażowaniu się w Wietnamie jest szczególnie zagadkowa, zwłaszcza po spektakularnej klęsce, jakiej doświadczyli Francuzi w Dien Bien Phu.

Trzeba powiedzieć otwarcie, że wszelkie złe doświadczenia amerykańskie w Wietnamie nie rzucają negatywnego światła na wojsko. Jak zawsze, żołnierze są narzędziami polityki, nie zaś jej twórcami, i tak powinno pozostać. Należy mieć nadzieję, że decydenci w Waszyngtonie odpowiedzialnie korzystają z bezcennych zasobów, jakie posiadają, a jeżeli nawet tego nie czynią, to samo wojsko i tak niewiele może na to poradzić.

Mimo że amerykańskie wojskowe misje szkoleniowe i doradcze były obecne w Sajgonie od lat pięćdziesiątych XX w., to do pierwszego istotnego w skutkach rozmieszczenia wojsk lądowych USA w tym kraju doszło w 1961 roku, z chwilą wysłania do Wietnamu Południowego jednostek Zielonych Beretów. Wzrosło ono już w 1962 roku za sprawą oddelegowania do Indochin jednostki specjalnej USAF, której piloci latali na osobliwym zestawie przestarzałych maszyn będących pozostałością z okresu II wojny światowej, takich jak B-26. Jednostka ta uczestniczyła w Operacji Farm Gate, pierwotnie o charakterze misji szkoleniowej, która bardzo szybko doprowadziła do otwartego zaangażowania się Amerykanów w misje bojowe skierowane bezpośrednio przeciwko Vietkongowi. Potem przyszedł czas na operację „Ranch Hand”, podczas której realizowano projekt defoliacji – usuwania liści z roślinności za pomocą preparatów chemicznych rozpylanych z samolotów – dżungli pokrywającej terytorium Wietnamu, zapewniającej siłom komunistycznym znakomite ukrycie<sup>182</sup>).

---

182) Kwas trichlorofenoksyoctowy zmieszany z kwasem dichlorofenoksyoctowym, znany bardziej pod nazwą środka pomarańczowego (Agent Orange).

W późniejszym okresie realizowano kolejne misje, w tym Water Glass i Candy Machine, obie stanowiące elementy amerykańskiej strategii „stopniowej odpowiedzi”. Wiązało się to po części z wypowiedzią sekretarza obrony Roberta McNamary, który oświadczył, że Wietnam ma się stać „laboratorium służącym do opracowania struktur i procedur prowadzenia wojny o bardzo ograniczonym charakterze”. Wobec takich wypowiedzi, które stawały się stałym elementem polityki zagranicznej USA, było rzeczą nieuniknioną, że rozwiązanie czysto militarne postrzegano jako kwestię drugorzędną i zagmatwaną.

Na tym etapie konflikt w Wietnamie toczył się prawie wyłącznie na południe od 17. równoleżnika, ale w 1959 roku Centralny Komitet Komunistycznej Partii Północnego Wietnamu wydał Rezolucję nr 15, usprawiedliwiającą swój udział w wojnie. Władze w Hanoi potępiły USA jako państwo imperialistyczne, które przejęło schedę po Francji, a Republikę Południowego Wietnamu nazwały lokajem USA. Kwestionując granicę na 17. równoleżniku i określając Republikę Wietnamu jako twór polityczny bez znaczenia, Ho Chi Minh i generał Giap nie widzieli przeszkód w rozpoczęciu inwazji na terytorium, które uważali za część własnego kraju. Toczącego się konfliktu nigdy też nie postrzegali w innych kategoriach niż wojny domowej. Tego również w porę nie zrozumiano w Waszyngtonie. Aż było za późno.

Od połowy lat pięćdziesiątych XX wieku Hanoi rekrutowało mieszkańców południa i ściągało ich na północ. Utworzono z nich trzy dywizje, przeszkolono je, a następnie podzielono na mniejsze pododdziały i wysłano z powrotem na południe. Owi przeszkoleni na północy rodzimi południowcy stali się kośćcem Narodowego Frontu Wyzwolenia – znanego bardziej pod nazwą Wietkong. Wietkong prowadził dość uciążliwą wojnę partyzancką w odpowiedzi na nasilającą się obecność Amerykanów. 2 maja 1964 roku były eskortowy lotniskowiec USS Card został zatopiony w basenie portowym w Sajgonie w wyniku detonacji ładunku wybuchowego podłożonego przez komunistycznego pletwonurka<sup>183</sup>).

---

183) Woda miała tylko 20 stóp głębokości, Card został więc podniesiony z dna, uszczelniony, naprawiony i powrócił do służby w grudniu.

Dwa miesiące później marynarka wojenna USA straciła dwa samoloty: RF-8 oraz F-8 Crusader na skutek ostrzału wrogiej artylerii przeciwlotniczej nad Plaine des Jarres (Równiną Dżbanów) w Laosie. Zestrzelony RF-8 był pilotowany przez porucznika Charles Klusmanna z eskadry VFP-63, operującej z pokładu USS Kitty Hawk zakotwiczonego w Zatoce Tonkińskiej<sup>184</sup>). Problem polegał na tym, że czas pojawienia się amerykańskiego samolotu nad celem był dokładnie określany przez... samego sekretarza obrony USA. Według ustalonych przez niego wytycznych misje miały odbywać się co drugi dzień o godzinie 13.00 czasu lokalnego. Jakikolwiek rodzaj schematyzmu w walce jest niebezpieczny, McNamara był jednak niewzruszony w swoim przeświadczeniu, że wszystko wiedział najlepiej. Efektem takiego sposobu prowadzenia działań wojennych było zastawienie pułapki na amerykańskie samoloty.

W czasie gdy Klusmann został zestrzelony, komandor Glenn Tierney służył w sztabie operacji lotniczych u admirała Harry'ego Felta, naczelnego dowódcy wojsk amerykańskich w rejonie Pacyfiku (CinCPac). Niebawem wyciekły tajne dyspozycje mówiące o tym, że nie należy podejmować żadnej akcji ratunkowej w celu uratowania zestrzelonego pilota. Wstrząśnięty Tierney uzyskał potwierdzenie tych plotek u oficera dyżurnego w Kolegium Połączonych Sztabów (Joint Chiefs of Staff). Omijając cały łańcuch dowodzenia, Tierney zadzwonił bezpośrednio do admirała Felta, a następnie odbył z nim rozmowę twarzą w twarz. Dowódca CinCPac wysłuchał raportu, po czym kazał komandorowi podnieść drugi bezpieczny telefon i posłuchać, jak dzwoni bezpośrednio do McNamary. Tierney spisał tę konwersację.

„Panie Sekretarzu, powiedziano mi, że zdaje pan sobie sprawę, iż zestrzelono nam właśnie pilota zwiadu fotograficznego marynarki wojennej nad Równiną Dzbanów w Laosie i że wasz oficer wydał rozkaz, by nie podejmowano próby uratowania pilota, czyli operacji typu *round-eye*. Czy to się zgadza?”

„Zgadza się, admiral”, odparł McNamara.

„Czy mogę zapytać, na mocy czyjego autorytetu wydano ten rozkaz?”

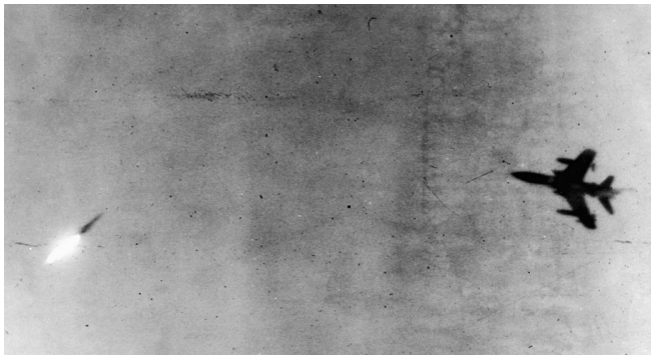
„Zalecenie przyszło ze Departamentu Stanu, a ja omówiłem je i zgodziłem się z tym, że jest to najlepszy sposób działania”<sup>185)</sup>.

---

185) Sekretarz stanu Dean Rusk – patrz rozdział 12. Był to ten sam człowiek, który wyznaczył linię arbitrażową oddzielającą Koreę wzdłuż 38. równoleżnika.

Admirał Felt ukrył swoje zdegustowanie, spojrział na komandora Tierneya, po czym rzekł: „Panie Sekretarzu, to nie jest decyzja, jaką może podejmować sekretarz stanu ani sekretarz obrony. Decyzja o tym, by ratować lub nie ratować pilota, może zostać podjęta tylko przez naczelnego dowódcę sił zbrojnych USA, proszę zatem o połączenie mnie z naczelnym dowódcą – teraz”.

McNamara kluczył, zasłaniając się trochę późną porą w Waszyngtonie oraz ciężkim dniem. Na Feltcie nie robiło to jednak wrażenia. Zestrzelony pilot, sam na Równinie Dzbanów, miał o wiele cięższy dzień. Zmuszony do wyłożenia kart na stół, McNamara nie miał innego wyjścia, jak tylko zadzwonić do prezydenta Lyndona Johnsona. Felt wyjaśnił prezydentowi sytuację oraz współudział w tym McNamary i Ruska. Johnson odpowiedział natychmiast, co dobrze o nim świadczyło: „Niech mnie cholera. Oczywiście, ruszać i znaleźć go – i dać mi znać, jak to się skończyło”.



*Thud unikający pocisku ziemia – powietrze SA-2*

Dwa helikoptery z Air America (linii lotniczych nieoficjalnie należących do CIA) próbowały odnaleźć pilota, zostały jednak ciężko uszkodzone. Klusmann został wzięty do niewoli przez komunistycznych laotańskich partyzantów z Pathet Lao, w sierpniu zdołał jednak im uciec i w końcu sam dotarł w bezpieczne miejsce. W odpowiedzi na zestrzelenie Klusmanna USAF przebazowały osiem samolotów F-100D ze składu 615. Taktycznej Eskadry Myśliwskiej z bazy Clark na Filipinach, do Da Nang, w Wietnamie Południowym. 9 czerwca 1964 roku bez map, współrzędnych czy też rozpoznania fotograficznego amerykańskie F-100 Super Sabry zostały wysłane do Doliny Dzbanów w Laosie, aby zniszczyć stanowisko artylerii przeciwlotniczej, które zestrzeliło samolot Klusmanna. Jeden z kluczów zbombardował inne stanowisko, drugi klucz uszkodził cel główny. Kapitan Lloyd Houchin, który brał udział w tej misji, powiedział później: „Pierwsza misja bojowa samolotów F-100 była katastrofą – czymś, co zwykliśmy nazywać *group grope*”<sup>186</sup>).

---

<sup>186</sup>) Group grope – (ang. slangowe, wulgarne zl. 60.) orgia, grupowa macanka, „poszukiwania po omacku” (przyp. tłum.).

Nie miało to jednak znaczenia. W zasadzie Ameryka znalazła się znowu w stanie wojny.





*Samolot F-100F, pierwszy myśliwiec Dzikich Łasic, w trakcie uzupełniania paliwa nad Wietnamem*

2 sierpnia 1964 roku trzy północnowietnamskie torpedowe łodzie motorowe P-4 zaatakowały USS Maddox w Zatoce Tonkińskiej. Niszczyciel wykonywał misję wywiadowczą w zakresie zwiadu elektronicznego, zbierając dane z instalacji radarowych i nabrzeżnych<sup>187</sup>). Na odsiecz wezwano 4 samoloty F-8 Crusader z lotniskowca USS Ticonderoga, które zaatakowały łodzie, uszkadzając 2 z nich, a 1 unieruchamiając<sup>188</sup>). Trzy dni później prezydent Johnson wydał rozkaz, by z lotniskowców Constellation i Ticonderoga wykonano powietrzne uderzenia odwetowe przeciwko północnowietnamskim instalacjom naftowym w Vinh, co też zostało wykonane. Ów łańcuch wydarzeń doprowadził do zatwierdzenia Rezolucji w sprawie Zatoki Tonkińskiej (wcześniej zwanej Rezolucją w sprawie Południowo-Wschodniej Azji), która udzielała prezydentowi USA prawa do wykorzystania konwencjonalnych sił zbrojnych bez zgody Kongresu<sup>189</sup>).

---

187) Specjalne operacje „DeHaven” z Tsingtao. USS DeHaven wykonał pierwszy taki patrol w 1962 roku.

188) W 1962 roku USS Ticonderoga dowodzony był przez kpt. Jamesa G. Danielsa, byłego chorążego Danielsa osławionego podczas ataku na Pearl Harbor. Patrz rozdział 10.

189) Senator Ernest Gruening (Demokrata z Arkansas) miał zastrzeżenia co do „wysyłania naszych amerykańskich chłopców do walki na wojnie, w której nie mamy żadnego interesu, która nie jest naszą wojną, w którą zostaliśmy błędnie wciągnięci i która ulega stałej eskalacji”.

Marynarka wojenna dostarczyła pierwotnie większości sił, jakie zaangażowano w Wietnamie – do Bożego Narodzenia osiem amerykańskich lotniskowców rozlokowano na wodach Pacyfiku, w pobliżu wybrzeży Wietnamu. Mniej więcej połowę z nich stanowiły pozostałe po II wojnie światowej i Wojnie Koreańskiej lotniskowce klasy Essex o wyporności 36 tysięcy ton. USS Coral Sea był z kolei lotniskowcem klasy Midway o wyporności 60 tysięcy ton, ale rozmieszczono także trzy spośród nowych „superlotniskowców”. USS Ranger, Constellation i Kitty Hawk były okrętami wojennymi o wyporności 80 tysięcy ton, miały tysiąc stóp długości, rozwijały prędkość 30 węzłów, a na ich pokładzie mieściło się 80 samolotów. Lotniskowce patrolowały Zatokę Tonkińską z pozycji zwanej Yankee Station lub z położonej u brzegów Południowego Wietnamu Dixie Station na Morzu Południowochińskim<sup>190</sup>).

---

190) Do 1966 roku, kiedy to Dixie Station została zlikwidowana, a wszystkie lotniskowce skierowały się na północ.

Jesienią 1964 roku również USAF zaczęła wzmacniać swoją obecność w Wietnamie. Siły Powietrzne Pacyfiku (PACAF) ponosiły regionalną odpowiedzialność za Południowo-Wschodnią Azję, ale tak jak i dziś, również wtedy samoloty przekazywane były z baz na całym świecie zależnie od potrzeby. Obejmowało to przerzucenie zarówno Thunderchiefów F-105 z 4. Taktycznego Skrzydła Myśliwskiego i 18. Taktycznego Skrzydła Myśliwskiego do Korat, Tajskiej Królewskiej Bazy Lotniczej (RTAB) w Tajlandii; oraz 6441. Taktycznego Skrzydła Myśliwskiego do bazy w Takhli, położonej również w Tajlandii. F-100 Super Sabre z 405. Taktycznego Skrzydła Myśliwskiego oraz 35. Taktycznego Skrzydła Myśliwskiego także skierowano do Takhli. Oczywiście towarzyszyły im tankowce powietrzne KC-135, maszyny rozpoznawcze oraz różne samoloty kontroli i dowodzenia.

Loty rozpoznawcze uzbrojonych maszyn startujących z Laosu rozpoczęły się w grudniu, ale na początku 1965 roku dynamika wojny uległa zmianie. W lutym w wyniku ataku moździerzowego Wietkogu przeciwko lotnisku Pleiku, położonego w środkowym Wietnamie, zostało zniszczonych 25 samolotów, a na Centralnym Płaskowyżu, w Camp Holloway, został rozbity pododdział ze składu sił specjalnych. Rozbudowane siły powietrzne znajdowały się teraz w obszarze działań i były gotowe do przeprowadzenia zmasowanego ataku na terytorium całego Wietnamu. General Curtis LeMay, szef sztabu USAF i admirał Harry Felt byli przekonani, że wojnę należało toczyć na północy. Wszystkie inne przedsięwzięcia militarne, poza prowadzoną na pełną skalę kampanią powietrzną, wymierzona w północnowietnamski przemysł, porty i infrastrukturę, miały być, w ich przekonaniu, nieskuteczne. Niestety, realizowano dokładnie to, co prezydent, za sprawą McNamary, miał na myśli.

Operacja Rolling Thunder rozpoczęła się 2 marca 1965 roku od ataku ponad 100 samolotów na północnowietnamską bazę morską Quang Khe oraz skład amunicji Xom Bang. W trakcie nalotu stracono cztery amerykańskie maszyny na skutek ognia artylerii przeciwlotniczej. Porucznik Hayden Lockhart z 613. Taktycznej Eskadry Myśliwskiej leciał na F-100D (nr 55-2857), kiedy został zestrzelony przez artylerię przeciwlotniczą niedaleko składu amunicji. Był pierwszą uznaną oficjalnie ofiarą po stronie USAF podczas wojny w Wietnamie. Następne siedem

i pół roku Lockhart miał spędzić w niewoli jako jeńiec wojenny. Pod koniec miesiąca 3500 żołnierzy piechoty morskiej zeszło na brzeg w Da Nang, co oznaczało pierwsze wykorzystanie regularnych amerykańskich oddziałów bojowych w wojnie wietnamskiej oraz istotną eskalację wojny.

Znajdującą się na wstępnym etapie kampanię lotniczą pozwolono prowadzić tylko w stosunku do celów położonych w pobliżu strefy zdemilitaryzowanej, czyli znajdujących się w pobliżu 19. równoleżnika – a cele wybierane były w Waszyngtonie, nie zaś przez dowódców polowych. Głównym zmartwieniem dla Amerykanów była strategiczna trasa zaopatrzeniowa Truong Son na osi północ-południe, zwana przez Amerykanów „szlakiem”. Wykorzystywany przez Wietkong do transportu uzbrojenia i wszelkich innych materiałów wojennych szlak bynajmniej nie był prymitywny, charakteryzował się wysokim stopniem organizacji, posiadał własnych inżynierów naprawiających uszkodzenia, jednostki artylerii przeciwlotniczej i tysiące tragarzy przenoszących ekwipunek. Nie była to także jedna trasa, lecz setki wąskich ścieżek wyrąbanych przez dżunglę, pozbawionych wąskich gardeł. Wytyczając go, unikano też otwartej terenu. Ponieważ był on nieutwardzony, nie sposób było go zniszczyć bombami, gdyż kraterzy zapelniano najzwyczajniej ziemią. Pomysł przerwania szlaku poprzez bombardowania, zwłaszcza na południu, gdzie szlak rozszerzał się i dzielił na wiele ścieżek, przypominał zwalczanie meduzy macka po macce, zamiast po prostu uciąć jej głowę.

McNamara stwierdził później, że w konflikcie tym nie chodziło władzom w Waszyngtonie o obalenie rządu komunistycznego w Hanoi, lecz o zahamowanie jego agresji przeciw Wietnamowi Południowemu. Był to, jak mówił, „bardzo ograniczony cel polityczny”. Nasuwa się zatem pytanie, dlaczego USA miały tam w ogóle walczyć? Waszyngton był jednak niewzruszony i przekonany, że Północ ustąpi, gdy tylko zazna potęgi amerykańskich sił zbrojnych. Zgodnie z założeniami tej strategii północowietnamskie lotniska wojskowe też nie znajdowały się na zaaprobowanej w Waszyngtonie liście celów. Bowiem jeżeliby – jak rozumował McNamara – Północowietnamskie Siły Powietrzne (ang. NVAF) zostały zniszczone, to czy wówczas Chińczycy nie przejęliby roli obrony przeciwlotniczej Wietnamu Północnego, jak uczynili to w Korei? A co by się stało, jeżeliby tak zrobili? Takie pytanie zadawali piloci myśliwców. Czy nad Czerwoną Rzeką wydarzyłoby się to samo, co stało się kiedyś nad Yalu?

W każdym razie ograniczona operacja lotnicza miała być kontynuowana początkowo przez osiem tygodni, ale kłopoty pojawiały się już od samego początku. Chociaż PACAF koordynowała operację „Rolling Thunder”, jej zwierzchnictwo nie obejmowało kontroli operacyjnej nad lotnictwem morskim. Marynarka wojenna tworzyła własne grupy uderzeniowe Alpha, składające się z 30 samolotów. Dysponując ograniczonymi zasobami, zadania taktyczne wykonywane były z konieczności w sposób bardziej efektywny i na mniejszą skalę. Jako pierwsi zwolennicy walki elektronicznej, marynarka wojenna uzupełniała swoje grupy uderzeniowe Alpha o samoloty zdolne do zakłócania nieprzyjacielskiej obrony przeciwlotniczej. Wykorzystując wariant A-6A Intrudera, marynarka wojenna była bardziej zainteresowana stłumieniem obrony przeciwlotniczej przeciwnika w trakcie trwania własnego nalotu, niż bezpośrednim zniszczeniem systemów SAM. Steven Coonts, autor powieści *Flight of the Intruder*, opartej na doświadczeniach z Wietnamu, zgodził się z tym: „Docieraliśmy kilka minut przed grupą uderzeniową i staraliśmy się po prostu, by nie wychylali głów podczas zrzucania bomb. Następnie zwiewaliśmy

stamtąd jak szybko się dało. Wiszenie nad nimi nie miało sensu”.



*Pilot Thuda (odznaczony Medalem Honoru), Merlyn Hans Dethlefsen,  
świętuje swoją 100. Misję bojową*

Wynikało to też w niemalym stopniu z uwarunkowań geograficznych. Grupy uderzeniowe marynarki wojennej musiały generalnie pokonywać około 25 mil nad terytorium wroga, podczas gdy grupy uderzeniowe lecące z głębi lądu, trasą Route Pack V, musiały borykać się z ryzykiem ponad 100-milowego przelotu nad wrogim terytorium. Niszczenie SAM-ów miało z ich punktu widzenia sens, gdziekolwiek było to możliwe, tak by nie musieć natykać się na nie następnego dnia. Marynarka wojenna niezłomnie twierdziła, iż jej samoloty stanowiły nieodłączną część VII Floty i że nie zostaną oddane do dyspozycji USAF. Jednak, ponieważ setki amerykańskich samolotów były zaangażowane w realizację misji na obszarze o powierzchni stanu Arizona czy też Nowego Meksyku, należało opracować plan rozdzielenia stref operacyjnych.

Doszło do tego w lutym 1966 roku wraz z podziałem Wietnamu na Route Packages – strefy operacji lotniczych, które zaczynały się w strefie zdemilitaryzowanej DMZ i przesuwaly się na północ. Route Pack (RP) I biegła na północ do 18. równoleżnika i była pod kontrolą sił powietrznych, choć większość operacji wykonywana była przez Military Assistance Command (Dowództwo Wsparcia Wojskowego) w Wietnamie. RP II poszerzyła się do 19. równoleżnika i była kontrolowana przez marynarkę wojenną, podobnie jak i RP III. Był to największa ze stref, obejmowała jednak najmniej celów. Most Thanh Hoa leżał w obrębie Route Pack IV, należącej do marynarki wojennej, tak jak baza lotnicza Bai Thuong oraz stacje rozrządowe w Nam Dinh. Największy obszar stanowiła Route Pack V, w północno-zachodniej części kraju. Jako że granica Chin znajdowała się na północy, a Laos leżał na południu i na zachodzie, obszar ten był kontrolowany przez USAF. Wszystkie linie komunikacyjne i kolejowe prowadzące do północnego Laosu biegły przez teren Pack V.

Route Pack VI obejmował najważniejsze cele położone w Hanoi i Haifong. Linia kolejowa biegnąca na północny wschód dzieliła ten obszar na wschodnią strefę należącą do USAF i nadbrzeżną strefę podległą US Navy. Obszar ten obejmował most Paula Doumera, większość głównych grobli irygacyjnych oraz większość pierwotnych celów wyznaczonych przez Kolegium Połączonych Sztabów.

Na początku kwietnia para myśliwców bombardujących F-105, atakująca most kolejowy Thanh Hoa, została zestrzelona przez północnowietnamskie myśliwce typu MiG-17. USAF odpowiedziały rozmieszczeniem na tym teatrze wojennym najnowszych wielozadaniowych myśliwców F-4. Mająca swoją bazę nieopodal Ubon, w Tajlandii, 45. Taktyczna Eskadra Myśliwska, dołączyła do 12. Skrzydła Taktycznego i natychmiast przystąpiła do zwalczania MiG-ów. Wbrew obiekcjom ze strony wojska pierwsza z kilku „przerw” w bombardowaniach nastąpiła 13 maja 1965 roku. Stało się tak dzięki wrażliwości religijnej Waszyngtonu, gdyż na datę tę przypadały urodziny Buddy. Chodziło o to, by dać Hanoi szansę na przeanalizowanie skutków kampanii lotniczej i uzmysłowienie sobie daremności stawiania oporu USA.

Wszystkim, co osiągnięto dzięki przerwom w bombardowaniach, było danie czasu Wietnamczykom z północy na odbudowanie linii kolejowych i wypełnienie lejów wzdłuż szlaku Ho Chi Minha. Dodatkowy czas pozwolił im także wzmocnić obronę przeciwlotniczą wokół Hanoi; przerwa sprawiła, że nowo rozlokowane stanowiska rakiet przeciwlotniczych SA-2 zostały w pełni przygotowane do użycia. Zestrzelenie Gary’ego Powersa i Rudy’ego Andersona na początku lat sześćdziesiątych XX wieku dowodziło, że zagrożenie ze strony SAM-ów jest bardzo realne, niewiele jednak zrobiono, by temu zaradzić. Mając świadomość, że rakiety tego typu rozmieszczono na terenie Wietnamu Północnego, dowódca 2. Dywizji Powietrznej generał dywizji Joe Moore zabiegał o otrzymanie zgody na zaatakowanie tych stanowisk, gdy były jeszcze na etapie budowy. Zastępca sekretarza obrony, naukowiec bez żadnych kwalifikacji wojskowych, John T. McNaughton, otwarcie wyśmiał te żądania. „Nie myśli pan chyba, że Północni Wietnamczycy ich użyją!”. Jego pogarda była oczywista. „Rozmieszczenie rakiet jest tylko polityczną sztuczką Rosjan, mającą uspokoić Hanoi”, utrzymywał.

Niestety to nie była polityczna sztuczka. 24 lipca 1965 roku rakietą strącił Leoparda 2<sup>191</sup>).

– CEDAR 1. Przetankowałem 12100 funtów.

Major Ed Rock widział operatora teleskopowego podajnika paliwa przez plastikowy pęcherz na brzuchu KC-135-ki. Operator miał wąsy i słuchawki oraz nosił okulary. Nie spuszczać oczu ze światła kontrolnych samolotu cysterny, Rock podniósł lewą rękę, pomachał, po czym opuścił ją z powrotem na dźwignię ciągu. Rozłączając się z podajnikiem paliwa, lekko zredukował ciąg silnika i F-105F Thunderchief zaczął opadać, aż cały tankowiec znalazł się w zasięgu wzroku. Zamykając pokrywę do tankowania powietrznego, spojrział na prawo, następnie ześlizgnął się poniżej skrzydłowego lecącego nad prawym skrzydłem tankowca. Rock był ostatnim pilotem, który miał zakończyć tankowanie, i teraz po prostu dalej krążył w rejonie. Jego skrzydłowy dołączył do niego. Nie musiał patrzeć, by wiedzieć, że kolejne elementy klucza, Cedar 3 i Cedar 4, zejdą pod KC-135 i polecą za nimi. Cztery pozostałe tankowce były rozstawione jeden nad drugim, co tysiąc stóp, pozostał więc w swoim przedziale wysokości, aż samoloty cysterny odleciały na zachód.

– Red jeden jeden. Dzięki za paliwo. Cedar odlatuje na północ na 14 tysiącach stóp.

– Cedar. Red jeden jeden zrozumiał. Dobrych lowów.

Rock potwierdził odbiór dwoma kliknięciami mikrofonu i skręcał dalej. Nadlatywali z południa czerwonym szlakiem, a teraz znajdowali się nad Równiną Dzbanów, kierując się nad granicę Wietnamu Północnego. Popatrzył w dół, na ponury, przeorany lejami krajobraz, po czym sprawdził system taktycznej nawigacji powietrznej, zachowując tajskie lotnisko Udorn jako główny punkt odniesienia. Było to najbliższe lotnisko w pobliżu celu, z betonowym pasem, chociaż położone daleko na terenie Route Pack 6. Wziął głęboki wdech, mając nadzieję, że nie będzie musiał z niego skorzystać. Dla Rocka, latającego już wcześniej na F-86, niebezpieczeństwo nie było czymś obcym, ale pewne rzeczy nigdy nie stawały się prostsze. Po prostu nigdy się nie wiedziało, co może się wydarzyć.

Przełączając znów częstotliwości, połączył się z Cricketem i przekazał mu sygnał wywoławczy swojego klucza oraz numer misji. Cricket był przebudowanym samolotem transportowym C-130, swego rodzaju powietrznym stanowiskiem dowodzenia, które utrzymywało kontakt z każdym kluczem lecącym nad Wietnam lub stamtąd powracającym. Kontroler przekazywał mu aktualne informacje o pogodzie nad Hanoi, życząc powodzenia.

– Cedar, przejdź na kanał komunikacji Strike Prime.

Przełączył radio na wcześniej ustaloną częstotliwość, na której monitorował całą grupę uderzeniową. W razie potrzeby można było na niej przekazywać zmiany danych taktycznych, zaktualizowane informacje i ostrzeżenia. Po odczekaniu kilku sekund włączył mikrofon.

– Cedar. Wyczyścić, zazielenić, gra muzyka.

Zalogi pozostałych trzech Thudy potwierdziły, że sprawdziły swoje przełączniki, uzbroiły systemy i przestawiły swoje zasobniki ECM na nadawanie.

– Mamy kilka *fire cuns*<sup>192)</sup>.

Siedzący za nim kapitan Curt Hartzell, oficer ds. walki elektronicznej (EWO), w końcu włączył się do rozmowy przez intercom, a Rock popatrzył na niewielki okrągły wskaźnik radarowy na prawo od przesłony przeciwsłonecznej. System naprowadzania i ostrzegania przed opromieniowaniem radarowym APR-25 (RHAW) był dość nowym dodatkiem. Rozpoznawał nadchodzące sygnały radarowe, po czym wyświetlał je wraz z wykrytym azymutem. Silniejsze sygnały były przedstawiane w postaci długich linii wychodzących z centrum wskaźnika radarowego. *Fire can* stanowił radar artylerii przeciwlotniczej, a to oznaczało z kolei działa – działa były jednak zawsze. Te jedynie migwały w centrum wskaźnika lub też były wyświetlane jako krótkie solidne linie. Sygnał był słaby i prawdopodobnie nie stanowił zagrożenia, Rock odprężył się więc nieco, nie było czego się obawiać.

Jeszcze.

Wybierając następny punkt zwrotny, delikatnie przechylił się na prawo i skierował się na północny wschód na Yen Bai na Czerwonej Rzece. Kanał komunikacji Strike Prime był zaśmiecony jak zwykle. Teal, klucz samolotów zakłócających EB-66, rozmawiał z Cadillacem i Buickem, ośmioma samolotami F-4 w strefie patrolu bojowego, mającego przechwytywać MiG-i. Piloci marynarki wojennej paplali znowu na częstotliwości awaryjnej. Zmniejszając moc silnika, by utrzymać prędkość 480 węzłów, ruszył kilkakrotnie sterami, zakolysał odrzutowcem, a jego skrzydłowi natychmiast rozproszyli się. Wszyscy pozostali lotnicy lecieli w jednomiejscowych modelach D i nie mieliby problemów z dotrzymaniem kroku jego cięższemu dwumiejscowemu F-105F.

Zszedł w dół, wyrównał lot na wysokości 11 tysięcy stóp i spojrzął na ziemię. Niczym szare brodawki, krasowe kopce przebijały się przez ciemną dżunglę, a mgła pełzła po dolinach. Rock zerknął na zegarek, gdy samoloty uderzeniowe zameldowały się pięć minut po nim – były na czas. Klucze Elm, Maple, Redwood i Pine: 16 samolotów F-105D, każdy z ładunkiem sześciu 750-funtowych bomb. Narobią sporego bałaganu, jeśli SAM-y i artyleria przeciwlotnicza ich nie dostaną – ale to było to, czym on miał się tu zająć. Był 2 grudnia 1966 roku, a jego klucz „Dzikich Łasic” (ang. *Wild Weasels*) został wysłany, by zwalczać SAM-y i w ten sposób osłaniać element uderzeniowy. „Łasice” miały dwa motto: „Wchodzimy jako pierwsi, wychodzimy jako ostatni” i „Kpisz sobie”.

Oba znalazły tego dnia zastosowanie.

Wywiad szacował, że wokół Hanoi rozmieszczono 20 do 30 baterii SAM – tworzyły „złoty krąg”, jak nazywali go piloci myśliwców. Bezpieczne schronienie dla Północnych Wietnamczyków, zatwierdzone przez amerykańskich polityków. Parsknął. Co za nonsens...

– Fan Song – dodał Hartzell, używając określenia kodowego dla radaru używanego do kontroli ognia SA-2. – Wiele źródeł promieniowania.

– Gdzie?

Suchy chichot wydobył się z tylnego fotela.

– Gdzie przed nami.

– Cóż, o to tu chodzi. – Rock pokręcił lekko głową.

– Celami jesteśmy my, nie ci, którzy zrzucają bomby. – Pilot rzucił okiem na kabinę. Cieszył się, że jest w Trudzie. Pierwotnym samolotem przeznaczonym dla „Dzikich Łasic” był F-100F Super Sabre, ale po prostu nie był on stworzony do tego rodzaju zadań. F-105 był większy, cięższy i mógł zabrać znacznie więcej uzbrojenia. Zaprojektowany do przeprowadzania uderzeń nuklearnych z małej wysokości w wypadku sowieckiej inwazji, Trud potrafił się szybko poruszać. Duży silnik Pratt & Whitney J-75 osiągał imponujące 24 500 funtów ciągu na pełnym dopalaczu i zapewniał F-105 ponaddźwiękową prędkość.

– Zwiększam prędkość – odparł, przesuując delikatnie dźwignię ciągu do przodu. Po jego lewej łańcuch górski Hoang Lien przechodził na północ obok masywu Fansipan w Himalaje. Z przodu góry nagle otwały się na rozległą dolinę w prowincji Phu Tho. Środkiem wiała się Czerwona Rzeka, biegnąca aż do granatowych wód Zatoki Tonkińskiej. Mniej więcej w połowie drogi w kierunku morza, na zachodnim brzegu rzeki, leżało Hanoi. Rock popatrzył na lewo i prawo. Pozostałe odrzutowce były dokładnie tam, gdzie być powinny. Zszedł więc na wysokość 10 tysięcy stóp, utrzymując prędkość 540 węzłów.



*MiG-21, następcą MiG-a-17*

Kierował się na niewielkie miasteczko, leżące tuż na południe od jeziora położonego przed dziobem jego maszyny. Tam wzgórze rozchodziły się, przechodząc w głęboką przełęcz zwaną Zachodnimi Bramami. Uśmiechnął się na myśl, że „Łasice” były tu po to, by otworzyć te bramy. Gnając nad doliną, cztery odrzutowce F-105 minęły Czerwoną Rzekę tuż na południe od Yen Bai. Zielone, podobne do ślimaka wzgórze wyrastało za rzeką, wskazując na południowy wschód niczym długi kościsty palec. Na jego końcu, na równinie, znajdowała się baza MiG-ów



w Phuc Yen. Miejscowi zwali to wzgórze Tam Dao. Amerykanie nazywali je Thud Ridge.

Rock pchnął dźwignię na pełny ciąg. Zauważył, jak wyrażony w machach wskaźnik prędkości widoczny na jego konsoli skoczył do przodu. Druga zasada walki mówi, przecież, że... prędkość to życie! Przełączniki, paliwo, silnik... Przyjrzał się wszystkim wskaźnikom uważnie. Przełączył pobór tlenu na 100 procent i utrzymywał drążek w stałej pozycji. Zawsze ekscytowało go utrzymywanie takiej mocy w swojej prawej ręce, a gorączka bitewna narastała w jego piersi. Siedząc w solidnym kawale metalu pędzącym przez dolinę, widział wszystko i czuł wszystko, uśmiechał się szeroko mimo sytuacji, w jakiej się znajdował. Pierwsza zasada walki brzmi: Nie myśleć za dużo, tylko działać<sup>193)</sup>. Czysta moc F-105 była zachwycająca; drżąca maszyna kusiła, by dać upust tkwiącej w niej sile, by robić gwałtowne zwroty i gnać na pełnym dopalaczu. By walczyć i niszczyć. Zwiększając czułość systemu RHAW (naprowadzania i ostrzegania przed opromieniowaniem radarowym), popatrzył na mniejsze wzniesienia położone na czubku grzbietu. Nadeszła pora.

---

193) Woryginałe wulgarnie: Wyjąć głowę z własnego tyłka (przyp. tłum).

– Schodzę w prawo – powiedział, ostrzegając oficera walki elektronicznej.

Zrobił przerwę, po czym postawił duży myśliwiec na końcu skrzydła i mocno pociągnął ster. Poprzez górną część osłony kabiny widział, jak Cedar 2 przemyka u góry i znika za jego lewym skrzydłem. Trójka i Czwórka wykonają zwrot i znajdują się około trzech mil za nim. Rock usłyszał, jak Hartzell chrząka na skutek przeciążenia, następnie wystrzelił odrzutowcem w górę, patrząc na zatokę z grzbietem Thud Ridge po swojej lewej. Czerwona Rzeka była pod jego prawym skrzydłem, gdy przemknęli z hukiem nad doliną, kierując się na Phuc Yen i Hanoi. Widoczność przed dziobem samolotu nie była najlepsza, pochylił więc maszynę lekko do przodu i obrócił trochę na lewo. Czasem ci wieśniacy umieszczali działa na wierzchołkach wzgórz, i...

– Cholera!

Niebo ożyło nagle, pokrywając się niewielkimi, spuchniętymi chmurkami... Jakby ktoś rzucił tysiącem ziaren prażonej kukurydzy w jego twarz. Rock pchnął drążek do przodu, aż hełm Hartzella uderzył z tępym dźwiękiem o osłonę kabiny. Pilot natychmiast zawrócił, pociągając mocno maszynę do tyłu i na prawo.

– Cedar, artyleria przeciwlotnicza nad wzgórzem. Dziesięć tysięcy stóp, bądźcie ostrożni!

Wykonał ponowny wywrót, strumienie ognia zakręciły za nim, a potem niebo było już czyste.

– Co, do cholery...?

– To jeszcze nie koniec. – EWO ciężko oddychał. – Liczne Fan Song. Dziób, blisko!

Niech to szlag. Dokładnie tam było Hanoi. W tej części kraju znajdowało się przynajmniej 100 radarów, to cud, że RHAW w ogóle działał. Rock przeklnął sline i przekrzywił szyję, by spojrzeć do przodu. Przechylając samolot na lewe skrzydło i zawracając w kierunku grzbietu, wcisnęła stopą lewy ster i ześlizgnął odrzutowiec trawersem na bok. Fan Songs mogły być pod Phuc Yen lub Hanoi.

BIP... BIP... BIP...

– Wystrzelono raketę! – Hartzell rzeczywiście ciężko teraz oddychał. – Dwunasta.

– Mam ją. – Rock przewrócił maszynę, po czym pociągnął do tyłu na prawo. Duża biała chmura zagotowała się na południe od Czerwonej Rzeki nieopodal Son Tay. Potem kolejna. Wybierając częstotliwość grupy uderzeniowej, przerwał im pogawędkę.

– Rakiety z ziemi. Dwadzieścia stopni na północny zachód od pozycji Bull<sup>194</sup>!

---

194) Bull's-eye (Oko byka) to zwyczajowy punkt odniesienia używany do opisu miejsc lokalizacji zagrożenia lub swojej własnej pozycji. Hanoi, zwane często „Dodge City”, używano powszechnie jako tego typu punkt.

Natychmiast pchnął dźwignię ciągu, uruchamiając dopalacz. Rock przekręcił samolot na plecy, przez chwilę zawisł na pasach, następnie pociągnął drążek sterowy na siebie. Brud, mała śruba, a nawet niedopałek papierosa poleciały mu w twarz, gdy runął w stronę koryta doliny.

– Cedar. Rozwalcie to!

BIP... BIP... BIP...

Ostrzeżenie o wystrzeleniu rakiet skrzeczało mu w hełmie. Patrzył szeroko otwartymi oczami prosto w dół na grupę wzgórz. Przesuwając dźwignię mocy do pozycji środkowej, przekręcił się na siedzeniu i popatrzył na SAM-y. Duże smugi dymu wyginały się, wydawało się, że obie rakiety dokonały korekty kursu i nadal go śledziły. SA-2 był systemem naprowadzanym komendami z ziemi, w związku z czym Fan Song musiał śledzić cel w linii prostej. Najszybszą drogą do wymanewrowania rakiet było umieszczenie czegoś pomiędzy samolotem a radarem, na przykład wzgórze.

– Cedar 3, potwierdzam kontakt wzrokowy z dwoma raketami. Na trzeciej!

– Jedyńka. Jedyńka broni. Ach, widzę trzy rakiety!

Rock akurat zauważył trzecią raketę na południowym zachodzie. Nie wleciała tak wysoko jak inne i już zakręcała z powrotem nad Czerwoną Rzeką, w jego stronę. Podczas gdy ziemia gnała prosto ku niemu, delikatnie pociągnął drążek do siebie, a kiedy dziób odrzutowca podniósł się, pchnął dźwignię mocy maksymalnie do przodu i uruchomił dopalacz.

– Uff... – Curt Hartzell chrząknął z tylnego fotela. – Rakieta ciągle na kursie. Ciągle wymierzona w nas.

Rozproszone chmury rzucały czarne cienie na tle ciemnozielonego masywu Thud, a dróżki biegly we wszystkich kierunkach niczym białe pajęczyny. Rock instynktownie zszedł samolotem na wysokość 500 stóp, nie spuszczając wzroku z najbliższej rakiety. Nie miał odwagi odwrócić wzroku, teren po jego lewej był więc tylko zieloną plamą, a jego myśliwiec pruł przez powietrze z prędkością 600 mil na godzinę. Musiał już osiągnąć prędkość ponaddźwiękową albo prawie ją osiągał. Woda mignęła mu po lewej. Kolejna mała górniana rzeczka. Która? Nie spuszczał oczu ze zbliżających się SAM-ów.

Przypuszczacz startowy rakiety wypalił się, ale silnik marszowy pozostawiał cienki, szary ślad, który wciąż było widać. Niewiarygodne, ale obie leciały za nim na wysokości 500 stóp. A nie powinny! Te głupki z wywiadu źle to ustaliły. Chay. Tak się nazywała ta rzeka. Rzeka

Chay. Myśli galopowały mu w głowie. Wiedział, że za kilka sekund musi wykonać manewr ostatniej szansy.

– Pół mili.

Ręce Rocka trzymały mocno drążek i dźwignię mocy. Z głową odwróconą w tył wypatrywał rakiet.

– Prawie.

Nagle jaskrawopomarańczowy i czarny błysk sprawił, że zamrugał.

– Wybuchła! Rakieta wybuchła. Prawdopodobnie w odległości dwóch tysięcy stóp.

Widzisz to?

– Tak. – Oczy pilota były skoncentrowane na drugiej rakiecie. Prawa ręka poruszała się sama, by utrzymać odrzutowiec na kursie, podczas gdy krajobraz Wietnamu umykał niewyraźnie gdzieś obok. Potem eksplodował kolejny SAM, pozostawiając ciemną plamę na bładoniebieskim niebie.

– Poszła! – Hartzell wypuścił głośno powietrze z płuc. – Mieliliśmy sz...

– Trzecia rakietka – przerwał mu Rock. – Bezpośrednio na godzinie trzeciej, tuż poniżej linii grzbietu.

Patrzył na zachód i widział, jak rakietka korygowała swój lot. Szarpnął za drążek, F-105 natchmiast wzniósł się na kilkaset stóp w górę, po czym Rock odwrócił maszynę, przerwał manewr i pociągnął drążek mocno do siebie.

200 stóp... Tak nisko, że wzgórze Thud stało się olbrzymie.

– Ciągle leci za nami!

– Sukinsyn.

Zmylenie SAM-a było możliwe przez poderwanie samolotu w górę i wykonanie pionowej beczki w celu stworzenia problemów, których naprowadzana rakietka nie potrafiła rozwiązać. Jeśli manewr został wykonany zbyt wcześnie, to samolot stawał się nieruchomym celem; jeśli zrobiło się to za późno, było się martwym.

– Trzy...

Przysadziste wzgórze mignęło, znikając po prawej stronie.

– Co robić?

– Dwa...

– Rock... – Głos Hartzella zabrzmiał tak, jakby go duszono.

– Jeden...

Rock wzdrygnął się, gdy wierzchołek wzgórza po jego prawej wybuchnął w imponującej gwałtownej eksplozji. Ziemia, płomień, drzewa i odłamki wyleciały w powietrze. A bezładna masa pomarańczowego ognia, czarnego dymu i kawałków wietnamskiej ziemi wystrzeliła na wszystkie strony.



*Północnokoreańscy piloci samolotów MiG-17*

Natychmiast pociągając lekko drążek do tyłu, Rock poderwał Thuda znad ziemi. W tym samym momencie zauważył, że wstrzymuje powietrze. Wciąż pędził jakieś tysiąc stóp na sekundę tuż na północ od Hanoi – nie było czasu na odprężenie. Gwizdząc lekko, pociągnął mocniej, a myśliwiec poszybował do góry. Grzbiet Trud i dolina oddalały się pod skrzydłami. Rozpoczynając lekki skręt na zachód, zobaczył cienki szary dym z raketowych silników dryfujący nad Czerwoną Rzeką, nie potrafił jednak wypatrzeć stanowiska, z którego odpalono rakietę.

– Kpisz sobie? – EWO zamruczał z tylnego siedzenia. Pilot myśliwca zdołał powoli się uśmiechnąć. Wszystko to wydarzyło się w ciągu jednej dniówki. Szybko rzucił okiem na wskaźniki, wypuścił powietrze z płuc. Wszystko w porządku, brak trafień. Rock skontrolował stan paliwa i zorientował się, że nie ma go dużo. Teraz „Łasice” musiały zrobić to, co do nich należało.

Jazda, wykończcie te małe dranie!

# ZMIANA WARTY



A-4SKYHAWK

„DZIKIE ŁASICE” (WILD WEASELS) STWORZONO po to, by przeciwstawić się zagrożeniu powstałemu po zestrzeleniu załogi samolotu o oznaczeniu kodowym Leopard 2 latem 1965 roku nad Wietnamiem Północnym. Artyleria przeciwlotnicza istniała od czasów I wojny światowej, a ataki ze strony myśliwców nieprzyjaciela były po prostu częścią życia każdego pilota bojowego. Z drugiej strony systemy SAM z naprowadzanymi raketami o długości 35 stóp i wadze 5 tysięcy funtów, choć stwarzały dla samolotów nowe zagrożenie, miały też i słabe strony. Jedną z nich było to, że rakietę SA-2 musiała być w pełni naprowadzana przez kontrolujący ją radar, a stanowiska, z których je odpalano, miały olbrzymie rozmiary. Mimo że nie były one mobilne, ich elementy o zasadniczym znaczeniu, takie jak radar i rakiety, można było stosunkowo łatwo przenieść w inne przygotowane wcześniej miejsce – robiono to często, by Amerykanie musieli główkować. Kiedy stanowisko, z którego zestrzelono Leoparda 2, zostało w odwecie zaatakowane, nie pozostało tam już nic poza atrapami sprzętu i mnóstwem stanowisk (lufowej) artylerii przeciwlotniczej.

Kolejnym słabym punktem charakterystycznym dla wcześniejszych typów SAM-ów było kierowanie zdalnie rozkazami, wymagane do przechwytywania celu. Wyobraźmy sobie sygnał radarowy jako promień światła latarki nakierowany na błyszczący metalowy cel. Radar naziemny widzi jego odbicie, korekty toru lotu pocisku przesyłane są następnie sygnałem radio-

wym do rakiety. Oznaczało to, że radar musiał mieć widoczną przez cały czas niezakłóconą linię celowania w zaatakowany rakieta obiekt aż do momentu detonacji. Jeżeli radar emituje fale, można go również względnie łatwo namierzyć; jest też podatny na zniszczenie przez rakiety antyradarowe naprowadzane na źródło emisji fal.

Rakieta SA-2 mogła zostać zdetonowana sygnałem przekazanym przez oficera kontroli ognia albo w wyniku bezpośredniego trafienia w samolot. W rakietach stosowano zapalniki radarowe, w związku z czym rakieta wybuchała po minięciu celu w obrębie ustalonej wcześniej odległości. 480-funtowa głowica odłamkowo-burząca raziła odłamkami w promieniu 800 stóp w zależności od wysokości, na jakiej nastąpiła eksplozja. Bombowce miały zainstalowany na pokładach sprzęt alarmujący, urządzenia zagłuszające, miały też w składzie załogi oficerów walki elektronicznej, jednak samolot myśliwski nie miał początkowo możliwości wykrycia obecności radaru Fan Song.

Samo odpalenie rakiety było dość łatwe do zauważenia, jeżeli pilot miał szczęście i patrzył w stronę stanowiska raketowego – starano się jednak dobrze je kamuflować, a złe warunki meteorologiczne mogły skutecznie przysłonić start rakiety. Pokrywa chmur nie stanowiła dla radaru przeszkody, tak więc samoloty znajdujące się ponad warstwą chmur można było swobodnie śledzić. Tak właśnie było w przypadku zestrzelenia Leoparda 2. Jeżeli pilot zaatakowanej maszyny zauważył odpalenie rakiet w swoim kierunku, mógł obronić się przed nimi, wykonując specjalne manewry obronne, takie jak m.in. last ditch (manewr ostatniej szansy), który stwarzał dla Fana Songa zbyt wiele problemów związanych z naprowadzaniem pocisku. Rakie- ta gubiła się i nie trafiała w cel. Dla myśliciów manewr ten nie stanowił większego problemu, jeżeli pilot zauważył rakiety odpowiednio wcześniej, ale w przypadku bombowców było to jednak niemożliwe, potrzebowano więc innego rozwiązania.

Elektroniczne Systemy Przeciwdziałania (ECM) podobnie jak radary opracowywano w okresie II wojny światowej, wychodząc z założenia, że jeżeli radar wykrywa cele dzięki odbijaniu fal, to możliwe jest w takim razie zmylenie takiego systemu, wytwarzając błędne odbicia. Pomysł użycia półsztatycznych pasków, początkowo pokrywanych aluminium, zaproponowała w 1942 roku walijska fizyk Joan Curran<sup>195)</sup>. Paski te (zwane „oknami”) odbijały fale radarowe i generowały zakłócenia stałe. W przypadku odpowiednio dużych zakłóceń prawdziwych celów nie można było dostrzec. (W późniejszych latach rakiety z własnym systemem śledzenia same były zmylane przez dipole odbijające). Stosowane początkowo w celu zakłócania ostrzału prowadzonego z niemieckich dział przeciwlotniczych kalibru 88 mm, dipole odbijające były szeroko używane przez aliantów w czasie lądowania w Normandii, gdzie miały symulować olbrzymią flotę okrętów zgromadzoną w Cieśninie Kaletańskiej.

---

195) Joan Curran, będąca pionierem podobnie jak Beatrice Shilling (patrz rozdział 8), również opracowała z mężem, sir Samuelem Curranem, zapalnik zbliżeniowy. Później oboje uczestniczyli w Projekcie Manhattan. Joan stała na czele załogi wioślarskiej w Cambridge, gdzie uzyskała stopień naukowy z fizyki, nie przyznano jej go jednak w 1935 roku, gdyż była kobietą.



*Naszywka „Dzikich łasic”*

Sprzęt zagłuszający był standardowym wyposażeniem bombowców, zaś po zestrzeleniu Keri i Fobaira zaadaptowano go szybko na potrzeby samolotów szturmowych. Podstawowym założeniem było wytworzenie sygnałów wchodzących w interferencję z sygnałem emitowanym z radaru. Można do tego wykorzystać szereg technik. Zagłuszanie punktowe przypomina wąski strumień wody wypuszczonej z węża. Działa przeciw pojedynczej częstotliwości i może być bardzo skuteczne przy skoncentrowanej mocy, trudność polega jednak na tym, że trzeba znać częstotliwość, która ma być zagłuszana. Zagłuszanie zaporowe zakłóca wiele częstotliwości niczym rozpryskiwany strumień wody, jego zasięg jest jednak ograniczony. Oznacza to, iż przebiecie się radarem przez zagłuszanie jest łatwiejsze i że szybciej można odzyskać czysty obraz celu.

Przeciw każdej nowej technologii opracowuje się sposoby przeciwdziałania, elektronika nie była tu z pewnością wyjątkiem. Aby zniweczyć skuteczność zagłuszania, potrzeba było zmieniających się częstotliwości. Skaczący algorytm (oparty na mechanizmie automatycznego pianina) opatentowano w 1942 roku. Spośród 88 częstotliwości wybiera się wyrywkowo jedną i używa się jej do naprowadzania. System przełącza automatycznie na inną częstotliwość w wyznaczonym wcześniej czasie bądź też w chwili wykrycia zagłuszania<sup>196</sup>).

196) Patent #2. 292. 387 Hedy Lamarr, przepiękną amerykańską aktorkę słynną z roli Delilah. Urodziła się w Wiedniu w czasie I wojny światowej i była zagorzałą zwolenniczką Ameryki, a jej wspańiały intelekt stanowił dopełnienie niezwykłych nóg. Opracowana przez nią technika stworzyła podstawę wielu form nowoczesnej komunikacji, w tym Bluetooth.

Jednocześnie z tymi staraniami firma zwana Applied Technologies, Inc. (ATI) dokonała modyfikacji szeregu odbiorników, tworząc system, który wykrywał, identyfikował i w przybliżeniu lokalizował radar emitujący. Radar taki jak Fan Song musi emitować sygnał radarowy zwany wiązką, by namierzać cel. Tak więc w przypadku odbijających się dookoła wiązek łatwo było zainstalować anteny, które je wykrywały. Gdy sygnał trafiał w antenę, można było zmierzyć jego siłę, co pozwalało określić przybliżoną odległość. Kąt, pod którym wiązka trafiała w antenę, dostarczał także informacji o kierunku przybycia, a tym samym podawał z grubsza położenie radaru. Wykrywano również jego częstotliwość. We wczesnym okresie, przed upowszechnieniem się radarów, dość łatwo było zidentyfikować system, który nas obserwował.

Sama koncepcja nie była nowa. Program Ferryt I wdrożono w 1943 roku, używając zmodyfikowanych Liberatorów B-24D. Początkowo wykonywały one misje przeciwradarowe (ang. RCM) skierowane przeciw japońskim radarom Mk I ulokowanym na Wyspach Aleuckich. Programy Ferryt III oraz Ferryt VI realizowały do końca 1944 roku bombowce B-17F, startujące z lotniska Focha w Tunezji. Pierwszymi samolotami zagłuszającymi były: B-24, B-25 i B-29. Miały one na swoich pokładach odbiorniki służące do wykrywania radarów. Były to analizatory impulsów, mające identyfikować systemy radarowe przeciwnika, oraz urządzenia zagłuszające, służące do przerywania sygnałów.

Tak zwane Hunter-Killer Teams pojawiły się w czasie wojny koreańskiej. Składały się one z pary samolotów TB-25J lokalizujących radary przeciwnika oraz z maszyn szturmowych A-26, które potem je likwidowały. Po wojnie utworzono 9. Eskadrę Rozpoznania Taktycznego, a w kręgach decyzyjnych panowała też pewnego rodzaju zgoda co do tego, że walka elektroniczna jest rzeczywiście pożyteczna, tym niemniej nie uznawano jej za sprawę szczególnie pilną dopóty, dopóki rakiety ziemia-powietrze nie zostały zastosowane operacyjnie przez przeciwnika, a zaatakowane nimi samoloty nie zaczęły spadać. Wtedy to nagle zagłuszanie, analiza sygnałów i inne środki zaradcze przestały być domeną futurologii, lecz stały się niezbędnym elementem, koniecznym na polu walki – ich obecność oznaczała dla pilotów istotne zwiększenie szans na przeżycie.

Firma ATI nazwała swój system Vector IV. Składał się on z ostrzegającego systemu radarowego APR-25, odbiornika APR-26 ostrzegającego o odpalaniu wrogich rakiet oraz z analizującego sygnały zestawu IR-133 z panoramicznym odbiornikiem. Rząd zamówił 500 zestawów Vectorów, a USAF natychmiast zaczęły instalować je na samolotach myśliwsko-bombowych F-100F. Była to dwumiejscowa wersja F-100 Super Sabre I, zwana Hun, a po wyposażeniu tych samolotów w system Vector IV stały się one podstawą do uruchomienia programu opatrzonego kodem Wild Weasel I („Dzikie Łasice I”). 1 grudnia 1965 roku startujące z Koratu w Tajlandii cztery zmodyfikowane Huny z 6234. Taktycznego Skrzydła Myśliwskiego przystąpiły do realizacji misji „Iron Hand”. Trzy tygodnie później załoga w składzie kapitan Allen Lamb i kapitan Jack Dono-



van wyeliminowała pierwsze stanowisko SA-2 zlokalizowane pod Phu Tho nad Czerwoną Rzeką, na północny-zachód od Hanoi<sup>197</sup>). Allen Lamb wspominał później:

197) Donovan był byłym oficerem walki elektronicznej (EWO) na bombowcach B-52. Kiedy wyjaśniano mu nowy program opracowany dla myśliwców, odpowiedział: „Chcęcie, żebym latał z tyłu małego, drobnego samolotu myśliwskiego z szalonym pilotem myśliwskim, któremu się zdaje, że jest niepokonany. Mam kierować się na stanowisko SAM w Wietnamie Północnym i zniszczyć je, zanim ono zestrzeli mnie. Chyba sobie kpicie!”. Skrócona wersja tej wypowiedzi w języku angielskim, „YGBSM”, stała się odąd mottem „Dzikich łasic”. Dzięki, Jack!

*Tego grudniowego poranka nasz klucz otrzymał sygnał wywoławczy Spruce, a F-100F, którym lecieliśmy, Spruce 5. Pozostałe F-105, ponumerowane od 1 do 4, wystartowały zaraz po nas. Misja miała standardowy przebieg – od uformowania się w powietrzu aż po uzupełnienie paliwa przy tankowcu operującym nad Laosem. Przejelśmy kierowanie w wyznaczonym wcześniej początkowym punkcie i z dwoma Thudami przy każdym skrzydle skierowaliśmy się na dolinę Czerwonej Rzeki. Była to równina zalewowa, na której znajdowało się kilka najlepszych systemów obrony przeciwlotniczej w Wietnamie Północnym. Parametry misji były dość płynne. Nie mieliśmy jakiegos szczególnego celu do namierzenia. Naszym zadaniem było sprawdzenie czasu reakcji obrony przeciwlotniczej nieprzyjaciela do chwili, kiedy będą zdolni, by oddać w nas strzał.*

Po przejściu na częstotliwość uderzeniową nastąpiła całkowita cisza radiowa. Krótco po południu Jack powiedział mi, że Vector IV wykrył radar Fan Song, pracujący w trybie poszukiwania w odległości ponad 100 mil morskich. Zwiększyłem moc silnika do 98 procent i zatrzymałem dźwignię w tym położeniu. Uzyskaliśmy prędkość lotu wynoszącą 595 węzłów, lecąc tuż poniżej maksymalnej prędkości dopuszczalnej w czasie lotu z uzbrojeniem. Przystąpiwszy do naprowadzania samolotu na cel, przekazałem komunikat Tallyho – potwierdzenie kontaktu, dostrzeżenia nieprzyjaciela. To było to. Trzymałem SAM-a w kącie pomiędzy dziesiątą a jedenastą, tak by nie zorientował się, że biorę się właśnie za niego. Kiedy tylko mogłem, opuszczałem samolot w płytkie doliny, by ukryć nasze zbliżanie się. Co jakiś czas podnosiłem maszynę w górę, aby Jack mógł złapać i utrzymać namiar. Trwało to około 10–15 minut.

Po wejściu w dolinę Czerwonej Rzeki podążyłem za sygnałami widocznymi na ekranie Vectora i leciałem wzdłuż koryta rzeki. IR-133 miał anteny odbiorników umieszczone po każdej stronie kadłuba. Wskazania widoczne na ekranie zaczęły koncentrować się na godzinie dwunastej. Wiedziałem, że jesteśmy dokładnie nad nim. Zaczęłem nabierać wysokości, a Jack głośno określał pozycje SAM-ów widoczne dosłownie wszędzie, po lewej i po prawej burcie naszej maszyny. Po prawej okazał się drugim stanowiskiem. Przelatywałem na wysokości 3 tysięcy stóp dziobem zadartym do góry i obróciłem samolot, stale wznosząc się by widzieć cele na ziemi.

Jack zaczął podawać współrzędne:

– Pierwsze stanowisko po prawej.

Powiedziałem, że jest ono po lewej, gdyż widziałem je poniżej.

– Po prawej! – powiedział Jack.

– Po lewej! – odparłem.

– Po prawej! – twierdził uparcie.

– Patrz na zewnątrz! – odrzekłem. Jack popatrzył i zobaczył, że jesteśmy odwrócenii, tak że sygnały z lewej i prawej anteny były odwrócone.

– OK, po lewej – zgodził się wreszcie.

Ponownie odwróciłem maszynę, by wyrównać lot i namierzyć stanowisko rakiet przeciwlotniczych, ale naszedłem na nisko. Później jeden z pilotów Thudów powiedział mi, iż myślał, że miałem zamiar oznaczyć cel, rąbnąwszy weń swoim samolotem. Moja rakietka uderzyła zbyt blisko, ale kiedy już wyszedłem w górę, zobaczyłem w dole jasny błysk. Zorientowałem się, że musiałem trafić w ciężarówkę ze zbiornikiem utleniacza do silników na płynne paliwo do rakiet SA-2. Podąłem namiary na zaatakowane stanowisko, a lider F-105, Don Langwell, potwierdził, że zrozumiał. Wszedł nad cel, a Spruce z Van Heywooda poszedł za nim, odpalając rakiety wprost na stanowisko SAM-ów.

Wszyscy złamaliśmy wówczas kardynalną zasadę: „Jedno przejście i zabierasz tyłek”. Zawróciłem, aby wykonać drugie przejście przed Sprucem 4 pilotowanym przez Artę Brattkusa (jakże zwinnymi maszynami były F-100!) i zszedłem niżej obok Spruce'a 3, Boba Busha, który niszczył stanowiska artylerii przeciwlotniczej rozlokowane wzdłuż Czerwonej Rzeki (Bob Bush zginął w akcji podczas następnej misji). Podczas tego przejścia ostrzelałem z niskiej wysokości ciężarówkę ze stanowiskiem kontroli lotu rakiet (mobilne stanowisko dowodzenia), której sygnały znikły z eteru. Każdy z Thudów jeszcze raz pojawił się nad celem, zużywając przy tym całą swoją amunicję do działek kalibru 20 mm. Jack podawał teraz namiar na drugie stanowisko SAM, nie mieliśmy już jednak niczego, czym moglibyśmy w nie uderzyć. Stanowisko, które zaatakowaliśmy, naprawdę roznieśliśmy w drobny mak.

Wydostaliśmy się stamtąd, a następnie utworzyliśmy szyk i uzupełniliśmy w locie paliwo. Tego dnia odbywało się w Koracie przedstawienie z Bobem Hopem w roli głównej. Przelecieliśmy więc nad nim naszym F-100, który prowadził szyk, z dwoma F-105 lecącymi po obu stronach naszej maszyny. Część ludzi na dole wiedziała już, że wyeliminowaliśmy SAM-y, i opuściła show wcześniej, żeby świętować z nami.

Wylądowawszy, zdaliśmy raport z przebiegu akcji i poszliśmy do klubu. Co to była za impreza! Jack pił martini. Po chwili zaczął trzymać za brzeg kieliszka kciukiem i palcem wskazującym, a następnie upuszczał go na ziemię. Im więcej pił, tym częściej bił szkło. Właściciele klubu zaczęli się wściekać, gdyż zaczynało brakować kieliszków, przykleiliśmy mu więc jeden do ręki taśmą klejącą. Po obiedzie wypił crème de menthe i zaczął chodzić wokół, wystawiając zielony język.

Cała nasza szóstka otrzymała Distinguished Flying Cross za wyeliminowanie pierwszego stanowiska SAM. Jack wykonał ze mną jeszcze 12 misji bojowych zanim wrócił do Stanów w lutym 1966 roku by zainicjować przedsięwzięcie, które przekształciło się potem w Wild Weasel School (Szkołę „Dzikich Łasic”), mieszczącą się w bazie lotniczej Nellis. Ja spędziłem w Azji Południowo-Wschodniej łącznie sześć miesięcy i uzyskałem potwierdzenie zniszczenia kolejnych dwóch stanowisk SAM-ów.

Niestety, 20 grudnia „Łasice” straciły F-100F wraz załogą. John Pitchford trafił do niewoli na 7 lat, a Bob Trier zginął, walcząc z żołnierzami Wietnamu Północnego. F-100F, choć zwrotny

i szybki, sprawdzający się dobrze jako samolot wysuniętej kontroli powietrznej (FAC), nie miał po prostu zdolności przetrwania ani też wystarczającego udźwigu, by zmierzyć się z SAM-ami. Potrzeba też było więcej miejsca na wyspecjalizowany sprzęt do polowania na SAM-y, zachodziła w związku z tym konieczność wymiany tego samolotu na maszynę lepiej dostosowaną do realizacji tego typu zadań.

F-105 Thunderchief, duży, mocny, szybki, był w tym przypadku oczywistym wyborem. Study uczestniczyły też od samego początku we wspólnych lotach z „Dzikimi Łasicami”, taktyka działania była więc pilotom tych maszyn znana i można było ją łatwo dostosować do nowego płatowca.

Samolot ten, zaprojektowany przez Alexa Kartveliego, który miał już na swoim koncie skonstruowanie P-47 Thunderbolta oraz F-84 Thunderjeta, odbył swój pierwszy lot w 1955 roku. Był przewidziany do przeprowadzania ataków jądrowych z niskiej wysokości przeciw ZSRR. F-105 był upostaciowieniem sentymentu amerykańskich sił powietrznych do samolotów zdolnych do przenoszenia broni nuklearnej. Dowództwo USAF, całkowicie przekonane o tym, iż następna wojna wybuchnie w Europie i że będzie to wojna nuklearna, większość swoich budżetów rocznych przeznaczała na przygotowanie się do zaistnienia tego scenariusza.

Thud posiadał szereg innowacyjnych rozwiązań; wśród nich była możliwość uzupełniania paliwa w powietrzu i osiągania prędkości 2,0 macha oraz przenoszenia w wewnętrznej komorze kadłuba bomb nuklearnych. Wyraziste, wysunięte do przodu wloty powietrza miały ruchome moduły, które zmieniały swój przekrój i dostosowywały przepływ powietrza do wymogów silnika. Oznaczało to konieczność opracowania komputera pokładowego (CADC), który automatycznie monitorowałby cały system i dostosowywał odpowiednio wszelkie jego elementy. Wbrew ówczesnej doktrynie, przewidującej poruszanie się samolotów przechwytyjących na dużej wysokości i niekonwencjonalne prowadzenie wojny, w F-105 Republic roztropnie zachowano działko M-61 kalibru 20 mm oraz zastosowano cztery podskrzydłowe wysięgniki służące do podwieszania uzbrojenia.

Z punktu widzenia aerodynamiki był to zasadniczo silnik o niewielkich dołączonych do niego skrzydłach (tzw. latający kadłub). Powierzchnia skrzydeł wynosząca 385 stóp kwadratowych dawała jednostkowe obciążenie powierzchni nośnej wynoszące około 130 funtów na stopę kwadratową<sup>198)</sup>. Sloty umieszczone z przodu na całej długości krawędzi natarcia skrzydeł istotnie poprawiały manewrowość samolotu podczas lotów przy niższych prędkościach, podobnie jak klapy Fowlera umieszczone na krawędziach spływu. Kolejną innowacją było precyzyjne frezowanie poszczególnych sekcji płatowca w celu ograniczenia ciężaru całej jego konstrukcji. Było to odejście od dotychczasowej praktyki projektowania, w myśl której zawsze uwzględniano nadmierny margines bezpieczeństwa wszystkich elementów użytych do budowy samolotu.

---

198) Dla porównania powierzchnia skrzydła F-86 miała 313 stóp kwadratowych przy obciążeniu powierzchni nośnej wynoszącym 50 funtów na stopę kwadratową. Trójpłat Sopwitha dźwigał 6,5 funta na powierzchni skrzydła wynoszącej 201 stóp.

Sama kabina stanowiła przykład ciągłych wysiłków amerykańskich konstruktorów, dążących

do zmniejszenia ilości pracy pilota, tak by mógł się on maksymalnie skupić na lataniu. Pozostało to w wyraźnym przeciwieństwie do projektów sowieckich kabin, które, mówiąc oględnie, nie uwzględniały komfortu pracy pilota<sup>199</sup>). W konsoli zaprojektowanej w kształcie litery T wskaźnik prędkości wyrażonej w machach (AMI) i wskaźnik prędkości w locie pionowym (VVI) umieszczono wzdłuż wskaźnika wysokości. Wskaźnik radaru i panel wyboru broni znajdowały się tuż poniżej, były umiejscowione pośrodku konsoli i łatwo dostępne.

---

199) Autor niniejszej książki był w MiGu-29 i latał na MiGu-21 – pod względem ergonomii oba są porażką.

Niekonwencjonalna broń obejmowała broń nuklearną: bomby B28, B43 i B61. W arsenałach F-105 znajdowały się wszystkie rodzaje konwencjonalnych bomb ogólnego przeznaczenia, rakiety powietrze–ziemia, takie jak kontrolowane radiowo Bullpup, i bomby kasetowe. Działko M61 Vulcan miało zasobnik na 1100 pocisków, co pozwalało na prowadzenie ognia przez 10 sekund, a na podwójnych prowadnicach można było przenosić rakiety powietrze-powietrze typu Sidewinders.

Do zadań przewidzianych dla „Dzikich Łasic” używano wyspecjalizowanych rakiet przeciwradarowych, takich jak AGM-45 Shrike czy AGM-78 Standard ARM, w połączeniu z bombami kasetowymi CBU-24 lub z raketami.

Wraz z wprowadzeniem APR-25 i włączeniem w skład załogi samolotów starannie wyszkolonych oficerów walki elektronicznej (EWO), pięć zmodyfikowanych F-105F wylądowało w bazie lotniczej w Koracie w maju 1966 roku z zadaniem zwalczania północnowietnamskich stanowisk SAM-ów. Wcześniej „Łasice” wyruszały na misje bojowe w konfiguracji hunter–killer (tropiciel i myśliwy, tzn. jeden typ samolotu lokalizuje, drugi niszczy, TN) w parze z jednoczesnymi F-105D. Obecność nowych maszyn można było odczuć od razu: w 1965 roku potrzeba było 18 rakiet SAM-ów do zestrzelenia amerykańskiego samolotu, podczas gdy w 1968 roku już ponad 100. USAF zamówiły dodatkowo 86 zmodyfikowanych samolotów F-105, rozbudowując program „Dzikich Łasic III” na pełnych obrotach.



*Nalot w wykonaniu Phantoma, kwiecień 1969 roku*

W miarę jak Hanoi zaczęło przegrywać wojnę powietrzną i wysyłać swoje lotnictwo do Chin w celu odtworzenia jego możliwości operacyjnych, północnowietnamski system obrony powietrznej rozrastał się proporcjonalnie. Stało się to trendem w przyszłych konfliktach, gdyż amerykańskie lotnictwo przewyższało (ilościowo i jakościowo) wszystkie inne siły powietrzne, zmuszając przeciwnika do polegania na obronie własnej przestrzeni powietrznej w oparciu o użycie artylerii przeciwlotniczej i rakiet ziemia-powietrze. Na razie jednak „Łasice”, wyposażone w zróżnicowane uzbrojenie składające się z konwencjonalnych bomb, rakiet przeciwradarowych i nadmiar odwagi zauważalny u pilotów, wchodziły w skład każdej grupy uderzeniowej USAF wysyłanej nad terytorium Wietnamu Północnego.



*F-4C Phantom podczas lotu nad Wietnamem*

PODCZAS GDY ROCK buszował w dolinie Czerwonej Rzeki, eliminując kolejne SAM-y, nowo przybyły dowódca 8. Taktycznego Skrzydła Myśliwskiego miał problem. Pułkownik Robin Olds dotarł do bazy lotniczej w Ubon we wrześniu 1966 roku. Zgraja wilków, jak ją nazywano, straciła w czasie ostatniego roku 18 odrzutowców i 22 pilotów. Olds, okryty sławą ze względu na swoje umiejętności taktyczne oraz wielce szanowany za lojalność wobec swoich ludzi i całkowity brak wrażliwości dla uczuć tylnych eszelonów (oficerów służb tyłowych), był dokładnie tym facetem, którego Skrzydło potrzebowało. Jego zmartwieniem, pomijając straty poniesione w walce, było rosnące zagrożenie ze strony nowych myśliwców MiG-21, które właśnie pojawiły się nad Wietnamem Północnym.

Na podstawie wniosków wyciągniętych z Wojny Koreańskiej sowieckie biuro konstrukcyjne Mikojan-Guriewicz zaprojektowało nowy jednomiejscowy, jednosilnikowy myśliwiec przechwy-

tujący – Fishbed (oznaczenie kodowe NATO). Prototyp samolotu przeznaczonego do zwalczania bombowców strategicznych B-47 i B-52 został oblatany w lutym 1955 roku. Na uwagę zasługiwały jego wyraziste skrzydła w kształcie greckiej litery delta i kadłub w formie butelki. Pod względem aerodynamiki był to projekt, w którym największą rolę odgrywała reguła pół. Zgodnie z tą koncepcją ograniczono przekrój samolotu w miejscu, w którym skrzydło stykało się z jego korpusem. Kształt przypominający osę, który powstawał w ten sposób, zmniejszał opór, w związku z czym odrzutowiec mógł utrzymać lot z prędkością ponaddwukrotną. Było to głównie troską konstruktorów myśliwca obrony powietrznej, który miał wzbijać się wysoko i bardzo szybko.

W okresie wojny wietnamskiej MiG-21 napędzany był silnikiem z dopalaczem R-11-300, wytwarzającym ciąg o mocy 14 300 funtów. Dla porównania – masa całkowita F-105D wynosiła około 35 tysięcy funtów, lecz potrafił wzbic się z prędkością 38 tysięcy stóp na minutę z pełnym wykorzystaniem dopalacza. MiG-21 miał jednak wyraźne zalety: posiadał mniejsze obciążenie powierzchni nośnej niż amerykańskie odrzutowce, a jako że nie był obciążony bombami czy też zasobnikami ECM, miał niższy współczynnik ciągu do ciężaru. Ze względu na małe rozmiary, MiG-a niezwykle trudno było też zauważyć. Jego silnik nie dymił mocno, był uzbrojony w rakiety kierowane R-3 (oznaczenie kodowe NATO: AA-2 Atoll).

Rakieta sowiecka była kopią rakiety AIM-9B Sidewinder marynarki wojennej nabytej od Chińczyków w czasie pierwszego kryzysu w Cieśninie Tajwańskiej<sup>200</sup>). Obie rakietki były naprowadzane na podczerwień, znane jako *heat seekers*, które namierzały gorący ślad ciepły emitowany przez spaliny odrzutowca. Późniejsze usprawnienia umożliwiały nakierowanie rakiety na gorące metalowe elementy silnika wrogiego samolotu, nagrzane przez tarcie poszycia przy dużych prędkościach. Początkowo raketę najlepiej było odpalać prosto w kierunku dyszy wylotowej silnika<sup>201</sup>).

---

200) Sidewinder porusza się do przodu szybkimi, węzowymi ruchami z boku na bok, jak robi to rakieta, gdy dokonuje korekty i zygzakiem leci do celu.

201) Pierwsze doświadczenie płk. Eda Rocka z AIM-9 miało miejsce w 1957 roku w bazie lotniczej Nellis. Mechanik stał po drugiej stronie hangaru, machając zapalonym papierosem, tak by każdy mógł widzieć, jak stateczniki (brzechwy) rakiety ruszały się zgodnie.

Pierwsi piloci północnowietnamskich MiG-ów (VPAF) byli to dobrze wykształceni oficerowie. Hanoi szkoliło swoich pilotów na samolotach MiG-15 i JAK-18, po czym wysyłało ich do Chin lub ZSRR na kurs adaptacyjny na MiG-ach. Standardy fizyczne i zdrowotne były wysokie, ale Wietnamczycy, podobnie jak Chińczycy i Koreańczycy przed nimi, cierpieli na brak doświadczenia technicznego. Program nauczania był wciąż bardzo rosyjski i wkuwany na blachę; nie zachęcano do samodzielnego działania i twórczego myślenia, a ideologiczne oddanie partii komunistycznej było najważniejszym czynnikiem rozstrzygającym w doborze kandydata na pilota.

Program szkolenia wietnamskiego pilota mógł trwać nawet 5 lat i ostatecznie kończono

jego realizację na samolotach szkolnych typu MiG-21U i L-29. Piloci wietnamscy, podobnie jak i ich sowieccy koledzy, podczas realizacji misji przechwytywania byli w dużej mierze zależni od komend płynących ze stanowiska kontroli naziemnej, a korzystano z nich praktycznie od momentu startu aż do lądowania samolotu. Kontroler dyktował pilotowi prędkości, wysokości i kierunku lotu, rodzaj uzbrojenia, które miało być przezeń użyte, a nawet to, ile walk powietrznych pilot mógł stoczyć. Jak się rzekło, taki system prowadzenia walki nie pozostawiał pilotowi miejsca na własną inicjatywę oraz innowacje taktyczne. Jednak większość pilotów MiG-ów, kiedy już została zapędzona do narożnika, walczyła na własną rękę i spisywała się dobrze.

Zazwyczaj piloci północnowietnamscy latali w kluczach liczących po 4 maszyny, podobnie jak Amerykanie, lecz mieli tylko 8–10 samolotów na eskadrę, utrzymując wskaźnik przeciętnej gotowości operacyjnej na poziomie poniżej 30 procent<sup>202</sup>. Łagodziła to nieco zaleta, jaką było prowadzenie walki nad swoim terytorium.

---

202) Amerykańska eskadra myśliwska utrzymywała zwykle przynajmniej 70-procentowy wskaźnik gotowości.

Podobnie jak Brytyjczycy w czasie bitwy o Anglię, północnowietnamskie MiG-i mogły czekać do najgodniejszego dla siebie momentu, by rozpocząć atak na nadlatujące grupy uderzeniowe samolotów amerykańskich. Osoby mówiące po angielsku monitorowały pogawędki radiowe prowadzone przez amerykańskich lotników, zmuszając ich do wymyślania skomplikowanych kodów słownych, które jednak Wietnamczycy zazwyczaj rozszyfrowali. Preferowaną przez nich taktyką działania było cierpliwe oczekiwanie, aż padnie w eterze hasło: Bingo (co oznaczało, że samolot ma niski stan paliwa, zmuszający go do powrotu do bazy), a następnie, wiedząc, że Amerykanom nie pozostało już wystarczająco dużo paliwa na walkę powietrzną, wypuszczenie w powietrze eskadr MiG-ów.

Hanoi opracowało też podstawy zintegrowanego systemu obrony powietrznej. Ta nakładająca się na siebie sieć wykorzystywała stanowiska SAM-ów do trzymania atakujących samolotów amerykańskich na dystans i rozbijania poszczególnych grup uderzeniowych, które znalazły się zbyt blisko ich stanowisk. Broniąc się przed rakietami, samoloty były często zmuszane do zniżania lotu, a wtedy mogła zająć się nimi lufowa artyleria przeciwlotnicza. Te maszyny, które zdołały „przeżyć”, były następnie atakowane przez MiG-i, a potem w drodze powrotnej ponownie ostrzeliwane przez SAM-y. Ten system obrony nie był, rzecz jasna, odporny na ciosy: eskorta myśliwska latająca na samolotach F-4 mogła poradzić sobie z wietnamskim lotnictwem, podczas gdy zagłuszanie było niezwykle przydatne jeżeli chodziło o osłepienie urządzeń wczesnego ostrzegania i radarów GCI. Okazywało się jednak, że zagłuszanie miało także pewne niezamierzone skutki. Zasobnik QRC-160 transportowany przez F-105 był zagłuszaczem zaśmiecającym wskaźnik radarowy przeciwnika do tego stopnia, że informacja stawała się błędna i można było mieć nadzieję, że cele zostały zasłonięte. Niestety, Północni Wietnamczycy zorientowali się co do zasady pracy tego urządzenia i używali własnych urządzeń do selekcji zakłóceń celem zlokalizowania samolotu zagłuszającego i samolotów uderzeniowych, po czym podawali pozycję nadlatującego zespołu pilotom swoich MiG-ów.



Celem operacji „Bolo”, zaplanowanej przez pułkownika Oldsa, było wyeliminowanie zagrożenia ze strony MiG-ów. Naśladował on swoimi Phantomami zwyczajne sygnały wywoławcze, formacje, przewidywalne trasy i okresy przelotów grup uderzeniowych charakterystyczne dla Thudów. A kiedy pojawiały się MiG-i, atakowano je z zasadzki. McDonnell-Douglas F-4C Phantom był idealnym samolotem do tego rodzaju misji; był mocny i wszechstronny, z łatwością potrafił wymanewrować MiG-a, gdy tylko został skonfigurowany do walki powietrznej.

Podobnie jak i Sidewinder, Phantom był początkowo samolotem marynarki wojennej, a pierwotnie określano go mianem F-110A. Zastosowano w jego konstrukcji rozwiązania aerodynamiczne, zapewniające zwiększoną stateczność i sterowność przy dużych kątach natarcia, co – jak na owe czasy – zapewniało F-4 bardzo dużą zdolność manewrowania.

Phantomem I nazwano już wcześniej samolot McDonnell FH-1, tak więc nowy myśliwiec nazwano Phantom II<sup>203</sup>). USAF zaczęły zamawiać te maszyny, lecz nazwano go F-4C; w tej wersji samolotu pozostawiono charakterystyczne zgięte ku górze końcówki skrzydeł, dodano mu jednak szersze koła, zmieniono sposób tankowania paliwa w powietrzu z systemu praktykowanego w marynarce na układ stosowany w US Air Force. Mimo mocnych stron, jakie posiadał ów samolot, wystąpiły też pewne problemy, głównie z uzbrojeniem. W założeniu Phantom miał być samolotem przechwytyjącym dalekiego zasięgu służącym do obrony floty. Świadczyły o tym zastosowane w nim rakiety typu powietrze-powietrze. Sprawdzały się całkiem dobrze, gdy odpalano je z wyrównanego lotu przeciw bombowcom, ich skuteczność spadała jednak drastycznie podczas jakiegokolwiek walki, w której się manewrowało. Działko mogłoby dobrze wypełnić tę lukę, jednak ze względu na przekonanie Pentagonu o tym, że klasyczna walka powietrzna należy już do przeszłości, F-4 nie został w nie wyposażony. Konstrukcję Phantoma opracowano bowiem jeszcze przed wojną w Wietnamie, w dekadzie dominacji bombowców strategicznych. Miano wówczas obsesję na punkcie użycia broni nuklearnej.

---

203) James McDonnell nazwał ją samemu, choć jego projektanci chcieli nazwać go Ghost. Phantom I był pierwszym samolotem odrzutowym, który wystartował z amerykańskiego lotniskowca U.S. – Franklin D. Roosevelt w 1946 roku.



*Legendarni piloci samolotów F-100 należących do „Dzikich Łasic”,  
Alan Lamb i Jack Donovan*

Rakieta AIM-7 Sparrow była przewidziana na zasadniczą broń, jaką miał przenosić Phantom. W odróżnieniu od Sidewindera, który był rakieta odpalana w zasięgu wzroku i szukającą źródła ciepła generowanego przez cel, Sparrow była rakieta wystrzeliwaną spoza zasięgu wzrokowego (BVR). Można było ją odpalać w cele oddalone o 20 mil, gdyż była ona naprowadzana radarem, w tym przypadku – systemem kontroli ognia APG-50.

W wypadku używania półaktywnego naprowadzania radarowego (SARH) radar samolotu podświetla cel, a potem system naprowadzania rakiety odbiera odbijane sygnały i dokonuje korekt toru lotu. Największa wada SARH polegała na tym, że radar kontroli ognia musiał zapewniać naprowadzanie przez cały czas lotu rakiety, a to mogło stwarzać istotne ograniczenia w zakresie manewrowania atakującego samolotu.

W F-4 stosowano krąg dopuszczalnego błędu sterowania (ASE) oraz punkt ogniowy „martwego punktu”. Krąg „oddychał” w zależności od odległości do celu i powiększał się, gdy dystans malał. Pilot wstawał punkt ogniowy w krąg, a kiedy geometria i zasięg znalazły się w obrębie parametrów do odpalenia, martwy punkt zmieniał kolor z białego na zielony. Jeżeli po wystrzeleniu rakiety pilot został zmuszony do wykonania manewru obronnego albo naprowadzanie przez radar zostało złamane na skutek manewrowania celu, rakieta „wariowała” i nie trafiła w cel.

W 1964 roku, w okresie incydentu w Zatoce Tonkińskiej, 13 z 31 eskadr amerykańskiej mary-

narki wojennej latało na samolotach F-4B, a 555. Eskadra lotnictwa taktycznego (Triple Nickel) z USAF posiadała maszyny F-4C. Ross Fobair i 45. Eskadra lotnictwa taktycznego rozmieszczona w Ubon w 1965 roku, a należące do piechoty morskiej eskadry VMFA-542 i 531 rozlokowano w Da Nang.

Kiedy więc generał William „Spike” Momyer udzielił Oldsowi zgody na jego plan. Zakładał on użycie F-4C, przy czym każdy z samolotów wyposażono w cztery rakiety naprowadzane radarem AIM-7E oraz cztery rakiety AIM-9B Sidewinder. Do każdego odrzutowca podwieszono również zasobnik walki elektronicznej ECM QRC-160 i 2 stycznia 1967 roku piloci wystartowali. Zdając sobie dobrze sprawę z tego, że ich łączność była monitorowana przez przeciwnika, używali sygnałów wywoławczych charakterystycznych dla F-105 podczas standardowych etapów lotu tych maszyn, takich jak start i uzupełnianie paliwa w powietrzu<sup>204</sup>).

---

204) Kiedy rozpoczęła się bitwa, mieli wrócić do swoich własnych sygnałów wywoławczych: Olds, Ford, Rambler, Lincoln, Tempest, Plymouth i Vespa.

Po opuszczeniu obszaru uzupełniania paliwa, używanego zazwyczaj przez Thudy, polecili z bardziej zwartą formacją F-105 w głąb Wietnamu Północnego. Przekraczając Czarną Rzekę, 7 kluczy Phantomów skierowało się na wschód, na Dog Pecker, tak jak uczyniłyby to grupy uderzeniowe Thudów. Skręcając na południowy wschód w dół grzbietu wzgórz pierwsze 3 z 4 kluczy, prowadzone przez Robina Oldsa, rozeszły się, przystępując do wymiatania doliny Czerwonej Rzeki. Miano nadzieję, że wszystko, co zrobili do tej pory, sprawi, że Północni Wietnamczycy wzbiją się w powietrze w celu przechwycenia formacji, która zdawała się składać z samolotów F-105. Ś chwilą kiedy MiG-i doznałyby nieprzyjemnego szoku, niespodziewanie spotykając na swej drodze Phantomy, trzy pozostałe klucze miały zaatakować bazy nieprzyjaciela, tak żeby żaden z ocalałych MiG-ów nie mógł wylądować. Ostatni klucz zająłby pozycję między wzgórzami Trud a granicą chińską w celu przechwycenia MiG-ów wiejących na północ – gdyby chciały się tam ukryć. Był to dobry plan; prosty i łatwy do wykonania, jak wszystkie plany bitewne.

Tyle że MiG-i nie połknęły przynęty.

Olds doleciał do południowego skraju grzbietu nad Phuc Yen i musiał skrócić na północ. Skomplikowało to sprawy, gdyż byli tam teraz swoi – inne nadlatujące klucze F-4, które zawracały na południe. Oznaczało to, że nie można było odpalić rakiet spoza zasięgu wzroku, należało zatem dokonać identyfikacji wizualnej przeciwnika. Innymi słowy jego Phantomy czekała walka powietrzna. I do niej doszło.

MiG-i ze względu na złą pogodę spóźniły się ze startem. Przebiły się w górę przez chmury i wleciały prosto na pierwsze 12 Phantomów. W mgnieniu oka siedem MiG-ów runęło na dół w płomieniach. Jednym z zestrzelonych tego dnia był Nguyen Van Coc, przysły dowódca Wietnamskich Narodowych Sił Powietrznych. Tak wspominał później przebieg walki:

*MiGi-21 startowały jeden po drugim i każda z pierwszych czterech maszyn została zestrzelona przez Phantomy II. Taki sam los czekał lidera drugiej formacji. Ta poważna strata wynikała z...*

*niezdecydowania w Centralnym Punkcie Dowodzenia oraz błędnego rozpoznania przeciwnika – spodziewaliśmy się samolotów F-105.*

Amerycanie nie stracili ani jednego myśliwca.

Robin Olds był uosobieniem dowódcy i pilota myśliwskiego. O ile Albert Ball i Hans-Joachim Marseille byli wspaniałymi wojownikami, o tyle Olds poszedł krok dalej. Podobnie jak Boelcke, Hawker czy George Davis, Olds był myślicielem i liderem. Kilka miesięcy później, atakując cele przemysłowe w Thai Nguyen, dwie maszyny F-4 zostały ciężko uszkodzone ogniem artylerii przeciwlotniczej. Pierwszy samolot, na którym leciał kapitan Bob Aman, tak szybko tracił paliwo, że nigdy nie zdołałby dotrzeć do granicy z Laosem. Kapitan Bob Pardo leciał na drugim uszkodzonym odrzutowcu i kazał Amanowi opuścić swój hak ogonowy (służący do szybkiego hamowania samolotu, niezbędny podczas lądowań na lotniskowcach), po czym oparł go na dziobie swojego Phantoma. Pardo, używając własnego samolotu, dopchał maszynę kolegi w bezpieczne miejsce<sup>205</sup>). Z jednym silnikiem w płomieniach Pardo doprowadził parę myśliwców tak blisko laotańskiej granicy, jak było to możliwe. Następnie załogi obu maszyn katapultowały się. Wszyscy lotnicy zostali odnalezieni i uratowani. Jednak ktoś siedzący bezpiecznie za biurkiem w kwaterze głównej VII Armii Sił Powietrznych uznał, że cała akcja była popisem jakiegoś lotniczego kowboja oraz stanowiła istotne naruszenie przepisów i procedur obowiązujących w USAF.

---

<sup>205</sup>) Przypadkowo Pardo i Aman byli skrzydłowymi. Kiedy to się działo, liderzy ich kluczy zostali już oddzieleni od siebie i wracali do bazy.

Nie zwrócono przy tym uwagi na fakt, że czterech Amerykanów przeżyło, miało się dobrze i było na siłach, by kontynuować walkę, a nie zginęło w szczątkach rozbitych maszyn na zboczu jakiegoś wzgórza czy też nie trafiło do niewoli w Hanoi Hilton. Trudno w to uwierzyć, ale wszczęto w tej sprawie dochodzenie. Olds poleciał bezpośrednio do Sajgonu i nie zważając na swoją własną karierę, osobiście interweniował u generała Spike'a Momyera. W efekcie całemu temu śmiesznemu dochodzeniu ukręcono łeb, a Pardo otrzymał zasłużoną Srebrną Gwiazdę.

Dwa miesiące później pułkownik Olds na resztkach paliwa powracał z misji realizowanej na zachód od wzgórz Thud i ledwo zdołał spotkać się z Orange 56, KC-135 z bazy lotniczej Clark na Filipinach. Zwykłą praktyką w takich sytuacjach jest pobranie z latającej cysterny kilku tysięcy funtów paliwa (co wystarcza do obniżenia u załogi poziomu strachu), po czym nawracanie, aby pobrać go więcej, gdy każdy z członków załogi oddychał już swobodniej. Kiedy wszystkie Phantomy zatankowały, Olds powrócił, aby dokończyć. Ku swemu zaskoczeniu zastał wysięgnik służący do uzupełniania paliwa z tankowca podniesiony i złożony.

- Hej – krzyknął Robin, a po minucie dodał: – Dajcie mi moje paliwo.
- Jesteśmy Bingo. Wracamy do bazy.
- Bingo, do diabła! Nie wiesz, co to Bingo! Dajcie mi trochę paliwa! Facet z tankowca nie ustępował.
- Nie, jesteśmy Bingo, wracamy na lotnisko.

Kipiąc ze złości, z mniej niż 300 funtami paliwa, co wystarczało na około dwie minuty lotu, pułkownik Olds odparł:

– OK, zostało mi jeszcze kilka Sidewinderów. Zanim się rozwalę, pociągnę za spust. Założę spadochrony.

Wysięgnik natychmiast zszedł na dół.

Jego gotowość do stawiania czoła wojskowej biurokracji w imię zdrowego rozsądku, dowodzenie z pierwszej linii, wykonywanie misji niezależnie od nałożonych ograniczeń – wszystko to uczyniło z Oldsa legendę w środowisku pilotów. Oczywiście nie przysparzało mu to przyjaciół ani w PACAF, ani w Pentagonie. Ludzie niechętni mu zaczęli knuć, by wypchnąć go z Azji Południowo-Wschodniej. Olds był jeszcze daleko od osiągnięcia limitu wykonania 100 misji bojowych, ale upolował kilka MiG-ów i był dostatecznie sławny u Północnych Wietnamczyków, by ci ustanowili za jego głowę nagrodę w wysokości 25 tysięcy dolarów<sup>206</sup>). Wszystko to było dla decydentów z Pentagonu wystarczająco dobrym powodem, aby go odwołać i sprowadzić do Stanów, gdy tylko uzyska pięć zestrzeleń. Tak więc zamiast ponownie zostać asem lotniczym, Olds opuścił swoje Skrzydło. Warto nadmienić, że przynajmniej kilkanaście razy Robin wypracowywał odpowiednie sytuacje, po czym pozwalał swoim skrzydłowym zestrzelić MiG-i. Ochranianie swoich ludzi poprzez towarzyszenie im podczas realizacji misji bojowych było dla niego ważniejsze od osobistego zestrzeliwania wrogich maszyn i pokonywania kolejnych szczebli kariery. Jeden z jego pilotów, także „zabójca MiG-ów”, ujął to tak: „Ludzie tacy jak Olds rodzą się po to, by walczyć, a nie do pracy w Pentagonie. Latałbym jako jego skrzydłowy nad Hanoi w 1967 roku nawet wtedy, jeśli byłibyśmy uzbrojeni w pistolety kalibru .45!”.

---

206) 171 500 USD w 2012 roku.

Prawdziwy władca przestworzy.

POD KONIEC 1967 ROKU gospodarka Wietnamu Północnego legła w gruzach. Amerykańskie siły powietrzne poważnie uszkodziły bądź zniszczyły liczne mosty, elektrownie, drogi oraz instalacje naftowe. W północnowietnamskim kierownictwie pojawił się też dotkliwy rozłam, dotyczący dalszego prowadzenia wojny; jedna frakcja wierzyła w osiągnięcie zjednoczenia kraju przy zastosowaniu środków politycznych, podczas gdy druga utrzymywała, że Wietnam Północny można połączyć z Południowym Wietnamem tylko siłą. Ta ostatnia grupa była wspierana przez komunistyczne Chiny, które obawiały się, że długotrwała wojna konwencjonalna wciągnie wreszcie w konflikt ich kraj, tak jak się to stało w Korei. Frakcję opowiadającą się za rozwiązaniem politycznym uzyskanym na drodze negocjacji popierał zaś ZSRR. Tak czy inaczej, Wietnam był w pełni zależny od wielkich mocarstw komunistycznych i tylko z ich wsparciem mógł kontynuować tę wojnę. Obie strony wiedziały też, że Północ nie jest w stanie wygrać konwencjonalnego konfliktu z USA.

Przewlekła wojna partyzancka była jedynym sposobem prowadzenia walki, który z punktu widzenia Hanoi miał sens. Osłabiła ona wolę polityczną Waszyngtonu i doprowadziła do erozji

resztek poparcia dla wojny wśród amerykańskiego społeczeństwa. Przejście do ofensywy, na którą władze z Hanoi ostatecznie się zdecydowały, było najlepszym sposobem osiągnięcia tego celu. Gdyby udało się uzyskać efekt zaskoczenia i odnieść wspaniałe zwycięstwo, pokazałoby to USA, że Północ będzie nadal prowadzić walkę za każdą cenę, a śmierć kolejnych Amerykanów pozbawiona jest sensu i nie warto walczyć za Południowych Wietnamczyków. Zademonstrowałoby też zarówno Chinom, jak i ZSRR, że wojnę można będzie wygrać, jeżeli dalej będą one dostarczać broń i samoloty.

Ofensywa rozpoczęła się wczesnym rankiem 21 stycznia 1968 roku, kiedy to zaatakowano bazę Marines w Khe Sanh. Dzięki skutecznemu rozpoznaniu i informacjom uzyskanym od zbiegłego północnowietnamskiego oficera, Amerykanie byli dość dobrze przygotowani na atak. Ale naprzeciw trzech batalionów z 26. Pułku piechoty morskiej stanęły trzy regularne dywizje NVA, liczące około 20 tysięcy ludzi. Baza ta miała duże znaczenie strategiczne, gdyż była położona na południe od linii demarkacyjnej (DMZ) oddzielającej obie części Wietnamu, obok Trasy nr 9, co powodowało, że stanowiła doskonałą lokalizację dla patroli dalekiego zasięgu i dawała możliwość dezorganizowania pobliskich odcinków szlaku Ho Chi Minh. Podobnie jak Dien Bien Phu, również Khe Sanh była otoczona niskimi wzgórzami, a obrońcom doskwierały złe warunki pogodowe. Wietkong stale atakował szlaki zaopatrzeniowe wiodące do bazy, toteż zaopatrywanie bazy z powietrza miało zasadnicze znaczenie dla jej sprawnego funkcjonowania.

Północni Wietnamczycy zamierzali wykorzystać atak na Khe Sanh, by związać siły Amerykanów oraz Armii Południowego Wietnamu i odwrócić uwagę od tego, co miało nastąpić później. 30 stycznia rozpoczęła się ofensywa „Tet”, miażdżąc wszystko na swojej drodze. Z wyjątkiem Khe Sanh. Armia północnowietnamska i siły Wietkongu zaatakowały większość stolic prowincji i okręgów na południu, a także miasta Hue i Sajgon, w których na 8 godzin zajęto ambasadę USA. Zaskoczeni Amerykanie i siły południowowietnamskie stawiały jednak zaciepki opór, tak że natarcie sił komunistycznych szybko straciło swój impet. Mimo to odsuwanie zagrożenia od Sajgonu zajęło blisko dwa tygodnie, a ponad miesiąc trwały odbijanie Hue.

Piechota morska twardo trzymała się przez cały ten czas, nie była jednak wątpliwości, że baza Khe Sanh padłaby bez wsparcia powietrznego. Wydaje się, że Wietnamczycy, prawdopodobnie ośmieleni podobnym sukcesem odniesionym w przeszłości nad Francuzami, zapomnieli z kim walczą i nie docenili reakcji Amerykanów zarówno w sensie militarnym, jak i politycznym. Prezydent Lyndon Johnson postanowił bowiem, że Khe Sanh nie stanie się drugim Dien Bien Phu, i rozkazał utrzymać bazę za wszelką cenę. Obrońcy w ramach operacji „Niagara” otrzymali maksymalne wsparcie powietrzne. Po raz pierwszy wszystkie jednostki powietrzne amerykańskiej marynarki wojennej, piechoty morskiej i sił powietrznych zostały połączone pod jednym dowództwem generała sił powietrznych Momyera.

Generał Momyer budził kontrowersje, był jednak lotnikiem z doświadczeniem frontowym, miał na swoim koncie ponad 200 misji, osiem zestrzeleń i trzy Srebrne Gwiazdy. Na tym etapie swojej kariery okazał się wprawdzie niezłym generałem, choć niekoniecznie dobrym dowódcą – a to różnica. Niemniej znał możliwości lotnictwa taktycznego, czego dowiodły uzyskane wyniki. Codziennie około 450 amerykańskich samolotów bojowych przeprowadzało skoordynowane misje w obszarze Khe Sanh. Do chwili, kiedy oblężenie zostało w końcu przełamane, USAF wykonała 9691 misji bojowych, piechota morska 7098, a marynarka wojenna – 5337. Zrzu-

cono ponad 39 tysięcy ton bomb, niekiedy w obrębie tysięcy jardów od własnych linii obronnych. Naprowadzane z ziemi naloty (GDB) Eskadr Wsparcia Powietrznego Piechoty Morskiej (MASS) – realizowały swoje misje z dużą skutecznością, przy użyciu systemu bliskiego wsparcia lotniczego TPQ-10.

System ten, wprowadzony do służby w czasie II wojny światowej, zastosowano na bombowcach A-26, a komendy naprowadzające były przesyłane bezpośrednio do wskaźnika kursu pilota. Piechota morska, będąca zawsze pionierem w zakresie taktyki bliskiego wsparcia powietrznego, używała GDB z entuzjazmem w swoich walczących w nocy eskadrach Corsairów w Korei<sup>207</sup>). Jego odpowiednikiem w USAF był Skyspot. Używano go do zrzutu bomb z B-52 w nocy oraz w przypadku występowania złych warunków atmosferycznych. Korzystały też z niego myśliwce F-100. Skyspot miał nieco większą dokładność, do 11 jardów wobec 50 jardów GDB, jednak oba systemy dokonywały obliczenia punktu zwolnienia bomb w oparciu o ustalenia takie jak kurs, lokalizacja sił własnych, kierunek i siła wiatru.

---

207) 900 z 2584 misji bojowych z zastosowaniem naprowadzania z ziemi (GDB) wykonała piechota morska. Reszta przypadła na misje B-29-tek USAF.



*„Potrójnyas” Robin Olds, weteran, który łącznie wziął udział w ponad 250 misjach bojowych w czasie II wojny światowej i wojny w Wietnamie*

Pomimo ewidentnego sukcesu taktycznych sił powietrznych, w marcu 1968 roku podjęto decyzję, że operacje ofensywne nie będą prowadzone na terytorium Wietnamu, znajdującym się powyżej 20. równoleżnika. W przekonaniu Waszyngtonu był to test. Chodziło o to, by upewnić się co do intencji Hanoi i jego gotowości do negocjacji. Podczas pory monsunowej pogoda była wprawdzie okropna, ale dla realizacji operacji powietrznych nie miało to istotnego znaczenia. Wszyscy amerykańscy wyżsi dowódcy wojskowy wiedzieli, że wojna w Korei przeciągała się właśnie w wyniku stosowania strategii „walczenia i negocjowania”, i nie mieli zamiaru tego powtarzać. Północni Wietnamczycy natychmiast zaczęli odbudowywać swoją sieć kolejową i naprawiać stacje rozrządowe w Kep i Thai Nguyen. Rozbudowali sieć obrony powietrznej kraju, a niezbędny do tego sprzęt oraz amunicję dostarczono drogą morską. Północnowietnamskie lotnictwo bojowe także odbudowywało swój potencjał<sup>208)</sup>.

---

208) Waszyngton w dalszym ciągu nie wydał zgody na zaminowanie północnowietnamskich portów w celu zapobieżenia transportom broni.



Został wydany całkowity zakaz lotniczych operacji ofensywnych, który ogłoszono 31 października 1968 roku (nawiasem mówiąc trzy dni przed wyborami prezydenckimi w USA) i w jego wyniku przerwano wszelkie bombardowania. Zezwolono jedynie na lotnicze misje rozpoznawcze w głąb Wietnamu Północnego oraz na stałe naloty na szlak Ho Chi Minh. Tymczasem poparcie dla dalszego prowadzenia wojny spadło w Ameryce z 70 procent w 1966 roku do 42 procent jesienią 1968 roku. Nowo wybrany prezydent USA Richard Nixon ogłosił, że rozpocznie wycofywanie amerykańskich sił lądowych z terytorium Wietnamu, a komunistyczne władze w Hanoi jak zawsze wykorzystały tę przerwę do odbudowy oraz do rozbudowy swoich sił.

Zdając sobie dobrze sprawę, że istnienie Wietnamu Południowego w dużej mierze zależy od amerykańskiego wsparcia powietrznego, północnowietnamski system obrony powietrznej został znacząco wzmocniony, a duża jego część, w tym trzy pułki wyrzutni SAM, przemieściły się w kierunku linii demarkacyjnej. Siedem pułków przeciwlotniczych rozlokowano poniżej tej linii, co oznaczało, że południowowietnamska przestrzeń powietrzna nie była już bezpiecznym obszarem. Liczba MiG-ów-21 posiadanych przez północnowietnamskie lotnictwo wzrosła z 38 w 1968 roku do blisko 100 w 1971 roku.

W tym czasie loty w głąb Wietnamu Północnego bardziej przypominały akcje lotniczych grup uderzeniowych Alpha marynarki wojennej niż typowe misje rozpoznawcze. Ich rezultaty nie były jednak na tyle duże, by skutecznie spowolnić napływ komunistów na południe Wietnamu. 30 marca 1972 roku władze w Hanoi wydały rozkaz rozpoczęcia ofensywy, która przeszła do historii pod nazwą Ofensywy Wielkanocnej. Ponad 40 tysięcy żołnierzy regularnych sił północnowietnamskich przekroczyło granicę Strefy Zdemilitaryzowanej (DMZ) ze wsparciem artylerii polowej i czołgów. Posiadały one w swym uzbrojeniu nowe, przenośne rakiety SA-7 ziemia-powietrze. SA-7, zwana Grail, była systemem prostym, solidnym i tanim – wykorzystywała naprowadzanie na podczerwień. Miała wprawdzie bardzo krótki zasięg, ponieważ jednak kierowała się na źródło ciepła, nie dawała żadnych ostrzeżeń, dopóki odpalenie nie zostało zauważone przez pilota wzrokowo – broń ta zbierała więc przerażające żniwo wśród wolno poruszających się amerykańskich helikopterów i samolotów obserwacyjnych. Pod naporem sił komunistycznych napierających z północy 3. Dywizja armii południowowietnamskiej załamała się, lecz w obliczu rysującego się kryzysu, ku zaskoczeniu Hanoi, Amerykanie zaczęli ponownie koncentrować swoje lotnictwo taktyczne. Liczba samolotów VII Armii Sił Powietrznych, która wcześniej spadła do poziomu poniżej 500 maszyn, szybko wzrosła. W krótkim czasie jej siłę rozbudowano do poziomu tysiąc samolotów. Pięć lotniskowców z powrotem znalazło się na stanowisku Yankee Station, a 8 maja Waszyngton zezwolił na prowadzenie wojny w taki sposób, jak powinno się ją było prowadzić już od 1965 roku. Wykonywano ponad 300 misji bojowych dziennie, przeprowadzono zmasowane naloty bombowców strategicznych B-52 na cele w północnym Wietnamie, zaminowano wszystkie sześć północnowietnamskich portów morskich. Bez uzupełnienia zaopatrzenia, dostarczanego przede wszystkim drogą morską, oddziałom armii północnowietnamskiej w ciągu zaledwie 10 dni skończyła się amunicja.

Założenia operacji „Linebacker” dawały lotnictwu USA praktycznie wolną rękę, jeżeli chodzi o możliwość atakowania wszystkich celów na komunistycznej Północy. A ono zrobiło swoje, używając precyzyjnie naprowadzanej amunicji nowej generacji, formacji „Dzikich Łasic” oraz

samolotów szturmowych marynarki wojennej, zdolnych do działania w każdych warunkach pogodowych. Zniszczono ponad 265 północnowietnamskich czołgów i nieprzyjaciół został zatrzymany. Hanoi, zaskoczona gwałtowną reakcją Amerykanów, w obliczu powstrzymania ofensywy swych sił na terytorium Wietnamu Południowego oraz zniszczeń dokonanych przez lotnictwo amerykańskie na terenie Wietnamu Północnego zaczęło zabiegać o ponowne rozpoczęcie rozmów pokojowych. Pod przywództwem zdecydowanego prezydenta, przy wytyczeniu jasnych i czytelnych celów militarnych i bez mieszania się przełożonych wyższego szczebla w dowodzenie na poziomie operacyjnym, w wyniku operacji „Linebacker” w ciągu czterech miesięcy osiągnięto więcej, niż realizując operację „Rolling Thunder” przez trzy lata.

Hanoi podawało co prawda do publicznej wiadomości absurdalną liczbę zniszczonych 651 amerykańskich samolotów oraz 80 zatopionych okrętów USA; w rzeczywistości żaden okręt US Navy nie zatonął, a ze 104 utraconych samolotów bojowych tylko 18 zostało strąconych przez SAM-y. Operację „Linebacker” przerwano w październiku, a w Paryżu rozpoczęły się ponownie rozmowy pokojowe. Intrygi, jawne zwodzenie i obustronna nieufność okresowo zakłócały te negocjacje, skłaniając sekretarza stanu Henry’ego Kissingera do wniosku, że Hanoi znów celowo je opóźnia. Nie chcąc tego stanu rzeczy zaakceptować, prezydent Nixon zezwolił amerykańskiemu lotnictwu na przeprowadzenie operacji „Linebacker II”, mającej na celu skłonić władze w Hanoi do ostatecznego zakończenia wojny.

W czasie tak zwanej wojny 11-dniowej zrzucono na terytorium Wietnamu Północnego 15 237 ton bomb na cele wojskowe i przemysłowe, położone w większości w pobliżu Hanoi. Pod koniec trwania nalotów 80 procent północnowietnamskiej sieci elektrycznej zostało zniszczonych, podobnie jak 3 mln galonów ropy oraz mniej więcej 300 sztuk taboru kolejowego, nie wspominając o drogach, mostach, torach kolejowych i stanowiskach SAM-ów. Mimo że operacja została przez niektórych potępiona, osiągnęła swój cel, doprowadzając Hanoi do wznowienia pokojowych negocjacji<sup>209</sup>). Mimo że Północni Wietnamczycy zdawali sobie dobrze sprawę, że Amerykanie chcieli się wycofać, postanowili kontynuować rozmowy w celu zachowania tego, co jeszcze im zostało z ocalałej infrastruktury kraju. Władze w Hanoi prawdopodobnie zawarłyby wszelkie porozumienia, byle tylko pozbyć się ze swego sąsiedztwa amerykańskich lotników, myśliwców i bombowców. Walczyli wprawdzie już od 20 lat i mogli walczyć dalej, jeżeli byłoby to konieczne. Po zaproponowaniu im dogodnego sposobu na wycofanie się z konfliktu, Amerykanie osiągnęli swój cel. Obie strony wzięły głęboki oddech i 23 stycznia 1973 roku podpisały zawieszenie broni.

---

209) Olof Palme, premier Szwecji, porównywał bombardowanie do innych międzynarodowych zbrodni, takich jak Guernica i Katyń. Najwidoczniej zapomniał o związkach swojego własnego narodu z Hitlerem i SKF. Patrz rozdział 11.

Wojna w Wietnamie się skończyła. Przynajmniej dla Amerykanów.

– Tam, z przodu!

Głos Uri Bina był spokojny, a jego skrzydłowy Tulip 4, pilotowany przez podpułkownika Gio-

rę Roma, wziął głęboki oddech. Obserwując uważnie lidera, zobaczył jak A-4N Skyhawk nagle przechylił się na skrzydło i mocno odbił od niego, puszczając smugi kondensacyjne z końcówek skrzydeł. Pilot izraelskich sił powietrznych natychmiast poszedł za nim, przelatykając ślinę na skutek przeciążenia i mrugając szybko powiekami, by nie stracić z oczu drugiego odrzutowca. Bina poderwał samolot do góry, a Rom poszedł w jego ślady przy pierwszym poderwaniu maszyny. Nieznany mu wcześniej odrzutowiec trząsł się lekko, podczas gdy pustynia przemylała obok. Wziął oddech i zaczął liczyć.

– *Alef...*

Rom spojrział na celownik i zobaczył, że punkt ogniowy dla stale obliczanego punktu uderzenia pocisków lekko podskakiwał. Był włączony, nastawiony i gotowy. Jego oczy błędziły po kabinie. O czymś zapominał... Musiał o czymś zapomnieć.

– *Bet...*

A-4 jego lidera nagle wystrzelił do góry; chmury pyłu ciągnęły się za nim na skutek strumienia gazów wydobywającego się z dyszy silnika odrzutowca. Był to pierwszy lot Giory w kabinie Anit – na Orle, jak Izraelczycy nazywali A-4 służące w ich siłach powietrznych. I była to jednocześnie jego pierwsza misja bojowa. Nie było jednak wyboru. Ami Gadish, oficer dowodzący Eskadry nr 115, zginął w wypadku, a Rom trafił do bazy lotniczej Tel Nof ostatniej nocy, by objąć jego stanowisko. Dowódca izraelskiego lotnictwa, Benny Peled, powiedział mu bez ogródek: „eskadra jest w stanie szoku. Zrób wszystko, co trzeba, jutro i w piątek, a w przyszłym tygodniu zaliczysz przeszkolenie na A-4”.

– *Gimel...*

Napiął mięśnie brzucha. Pociągnął drążek na siebie. Myśliwiec wzniósł się gwałtownie do góry, mlecznoniebieskie Morze Śródziemne wypełniło jego prawe oko, a rozległe jasnobrązowe pustkowia Synaju było po lewej. Skyhawk pulsował mocą, a on trzymał drążek lekko w ręce. Przechylając maszynę do przodu, aby utrzymać 60-stopniowy kąt wznoszenia, patrzył na wysokościomierz, który kręcił się jak szalony.

3 tysiące stóp.

Wychylając się do przodu i pokonując opór pasów naramiennych, popatrzył przez burtę kokpitu, spojrział na Port Said i toczącą się dole bitwę. Kontrast był uderzający. Widział w dole doskonale rozcięcie na linii północ-południe; to Kanał Sueski oddzielający brudną brązową pustynię na wschodzie od zaskakująco zielonej Deltę Nilu na zachodzie.

4 tysiące stóp.

Być może minęło tylko 90 minut od chwili, gdy 2. Armia egipska zaatakowała izraelskie umocnienia wzdłuż całego kanału z Port Said na południe od Wielkiego Jeziora Gorzkiego. Była godzina 15.30, 6 października 1973 roku. Wszędzie w dole widział pył; wylaniały się zeń słupy czarnego dymu, a między nimi miotały się niczym gniewne chrząszcze setki pojazdów. Zaatakowanie izraelskiej linii Bar Lev uznawano za samobójstwo, istne szaleństwo. Zdaniem izraelskich sztabowców była ona nie do pokonania, z drugiej jednak strony Francuzi też byli o tym przekonani w przypadku swojej Linii Maginota 33 lata wcześniej.

5 tysięcy stóp.

Tam. Widział dość wyraźnie wsuniętą placówkę armii izraelskiej, położoną tuż za drogą biegnącą z północy na południe; szlak ten zwano Lexicon. Jego wzrok wciąż omiatał przyrządy

pokładowe, czy błędziły tam i z powrotem pomiędzy wysokościami a obszarem, nad którym leciał. Na północ od wysuniętej placówki dostrzegł białe rozbłyski wystrzałów. 5500 stóp. Więcej dymu. Tam! Linia ciemnych opancerzonych pojazdów wlokła się po jasnobrązowym piasku w kierunku drogi. Jeżeli Arabom udało się obejść skraj północnej krawędzi linii obrony... Nie mogło do tego dojść.

6 tysięcy stóp.

Trzęsąc pociągnięciem drążka sprawiło, że samolot obrócił się na plecy, a on zawisł swobodnie w pasach. Giora spojrział w dół przez przejrzystą osłonę kabiny na szokującą panoramę, jaka rozciągała się poniżej. Dziesiątki tysięcy żołnierzy jednostek wojsk egipskich były zmasowane tak daleko, jak mógł sięgnąć okiem na południe. Serie pocisków smugowych zataczały łuki nad turkusowymi wodami kanału, a białe wybuchy powstałe na skutek ognia przeciwlotniczego znaczyły niebo wokół jego maszyny.

Przekręcił samolot z powrotem na brzuch i pochylił dziób maszyny pod kątem około 50 stopni w dół. Za dużo tego. Intensywnie myślał, by prawidłowo odczytać oznaczenia na wskaźnikach samolotu, z którymi nie był obeznany. Wydawały się jednak stosunkowo proste, w odróżnieniu od znanych mu z francuskiego Mirage III, na którym latał wcześniej. Giora podciągnął nieco drążek na siebie, by utrzymać dziób maszyny pod kątem 45 stopni, i próbował nakierować punkt ogniowy na egipskie pojazdy, gdy w kąciku prawego oka zauważył błysk.

SAM! Odpalony z Port Said.

Jego oddech przyspieszył, ale na to nie zważał. Rakieta była oddalona przynajmniej o 20 sekund lotu, a on musiał pozbyć się swoich ośmiu bomb. Izraelczycy ginęli tam na dole. Czując, że odrzutowiec przyspiesza pod ostrym kątem, Giora zredukował moc silnika. Ogień naziemny nasilił się, a jego myśliwiec zadrżał od podmuchu pobliskiej eksplozji.

„Prawie tam jestem”.

Rakieta SAM zakręciła i wzniosła się w górę, pozostawiając za sobą grubą białą smugę na tle błękitnego nieba. Pilot nie zwracał jednak na to uwagi. Przewążył przycisk trymowania maszyny do przodu, po czym szarpnął drążek lekko tam i z powrotem, by utrzymać punkt ogniowy poniżej celu. Kciuk trzymał w gotowości, tuż nad przyciskiem po lewej stronie drążka.

„Prawie”.

Egipski ogień przeciwlotniczy szedł we wszystkich kierunkach, a SAM gdzieś zniknął. Oznaczało to, że silnik napędowy SAM-a wypalił się i że do ewentualnego uderzenia pozostały już tylko sekundy. Giora miał suche usta, piersi mu ciążyły. Czuł, że czas spowalnia, gdy punkt ogniowy na celowniku dotknął opancerzonego pojazdu prowadzącego egipską kolumnę.

„Teraz!”.

Wcisnął przycisk zwalniania bomb mocno w dół, przerwał, po czym pociągnął samolot do góry. Siła przeciążenia wciskała go w fotel, a pot spływał mu spod hełmu po karku. Kiedy nos Skyhawk wyrównał się z horyzontem, miał ułamek sekundy na podjęcie decyzji, którą drogą odejść znad celu.

Nie miało to znaczenia – Arabowie byli wszędzie. Pchając dźwignię mocy do przodu, Giora odbił w stronę wody, przekręcił odrzutowiec na plecy i zanurkował w kierunku plaży. „Pewnie brak artylerii przeciwlotniczej nad morzem”, pomyślał. Skręcając z powrotem na wschód, przypomniał sobie o odpalonym w jego kierunku SAM-ie i gwałtownie rozejrział się wokół, po czym

zachichotał. I tak byłoby już za późno; byłby martwy, gdyby SAM go namierzył. Ciemny kształt śmignął nagle u góry, a jego serce zakolało w piersi. Egipskie MiG-i mogły być wszędzie. Wtedy zobaczył kamuflaż w jaszczurzym kolorze, rozpostarty wokół jasnoniebieskiej gwiazdy Dawida, i uśmiechnął się. Był to jeden z odrzutowców. Jego odrzutowców. To dobrze brzmiało.

– Czwórka. Twoje bomby nie zostały zwolnione. – Głos Uri Biny przebił się przez radiową pogawędkę.

– Co?!

Oczy Giory skierowały się na dół na panel uzbrojenia, a potem na skrzydła. Osiem dużych, zielonych 1000-funtowych bomb Mk-82 nadal tam wisiało. Wtedy dostrzegł, że przełącznik uzbrojenia wciąż znajdował się w bezpiecznej środkowej pozycji. Dwa myśliwce pędziły na wschód; Giora wziął głęboki oddech i włączył mikrofon.

– Czwórka potwierdza. Wracam w celu wykonania ponownego ataku.

Zwalniając przełącznik mikrofonu, Giora Rom uderzył się ze złości w kolano. Nie powinien tu być; szaleństwem było wyruszyć w misję bojową na nieznanym samolocie. Nie miał jednak wyboru. Giora Rom był zawodowcem, pilotem myśliwców. Robił to, co musiał. Podnosząc wizjer, popatrzył na zachód w kierunku kanału, po czym znowu go opuścił, zwiększył prędkość i skierował się na początkowy punkt swojego ataku. Przesawił przełącznik na pozycję „uzbrojony”.

Mogło mu się to udać. Musiał to zrobić.

I zrobił.

Giora Rom rzucił bomby za drugim podejściem. Potem dowodził Eskadrą nr 115 przez cały okres tej krótkiej wojny. Linia Bar-Lev nie wytrzymała jednak egipskiego uderzenia. Zbudowana po prowadzonej w latach 1969–1970 tak zwanej wojnie na wyczerpanie, fortyfikacje te były w zasadzie izraelską wersją Linii Hindenburga lub Linii Maginota. Została wybudowana kosztem 300 milionów dolarów w 1973 roku. Pierwszym elementem kompleksu izraelskich fortyfikacji był usypany z ubitego piasku wał o wysokości 60–80 stóp, nachylony pod kątem 45 stopni, osadzony na szczycie masywnej betonowej ściany oporowej. Wzdłuż linii obronnych wzmocnionych 22 fortami było też 35 umocnionych posterunków kontrolujących prawdopodobne miejsca, w których można było przeprowadzić się przez kanał. Forty były osłaniane przez pola minowe i zasieki z drutu kolczastego, ich wnętrza miały klimatyzację, a cała konstrukcja była wykonana tak, aby wytrzymać uderzenia 1000-funtowych bomb.

Droga Lexicon znajdowała się bezpośrednio za linią fortyfikacji i pozwalała na szybkie wzmocnienie ludźmi i sprzętem każdej zaatakowanej pozycji. Sześć mil dalej przebiegała droga artyleryjska. Łączyła obszary koncentracji broni pancerniej i różne stanowiska obrony przeciwlotniczej. Kolejne 20 mil z tyłu znajdowała się droga Lateral, która pozwalała izraelskim rezerwom przemieszczać się i koncentrować bez zagrożenia ze strony ognia artylerii. Inne arterie biegingy ze wschodu na zachód do różnych punktów, by przyspieszyć ruchy wojsk i ułatwić koncentrację sił na zapleczu. Izraelczycy wybudowali też system rurociągów, który miał pompować ropę naftową do kanału, po czym miał zostać w razie potrzeby zapalony, stawiając pomiędzy swymi fortyfikacjami i siłami nieprzyjaciela ścianę ognia. Cały ten system miał powstrzymać atak Egipcjan na około 48 godzin. W tym czasie izraelskie siły powietrzne miały uzyskać przewagę w powietrzu, a armia lądowa zmobilizować swoje rezerwy i przesunąć je na linię frontu, jeżeli byłoby to konieczne. Pod wieloma względami plan ten miał sens, pod innymi jednak był

kopią założeń, jakie doprowadziły do francuskiej porażki z 1940 roku.

Zakładanie, że nasz przeciwnik będzie robił dokładnie to, czego od niego oczekujemy, jest zawsze niebezpieczne, a Egipcjanie jakoś nie chcieli w tym zakresie współpracować. Przez wiele miesięcy poprzedzających swój niespodziewany atak prowadzili ćwiczenia na dużą skalę wzdłuż całej strefy kanału, by osłabić czujność Amanu, izraelskiego wywiadu wojskowego. Kair rozkazał też wszystkim kadetom szkół oficerskich do 9 października powrócić do swych szkół i publicznie ogłosił zwolnienie rezerwistów przed 6 października. Tymczasem późnym wieczorem 5 października egipscy pletwonurkowie zatkali ujścia izraelskich ropociągów wzdłuż całego kanału. Bystry młody inżynier o nazwisku Baki Yousef wpadł też na pomysł, aby użyć armatek wodnych do rozmycia potężnych wałów z piasku. Bądź co bądź kanał był pełen wody, a kiedy piasek osuwałby się pod wpływem masy wody pompowanej pod wysokim ciśnieniem, wówczas można by szybko postawić na przeprawach mosty pontonowe lub mosty Bailey'ego<sup>210</sup>).

---

210) Mosty Bailey'ego były budowane z prefabrykatów i można było je złożyć bez ciężkiego sprzętu. Używano ich szeroko w czasie II wojny światowej, a ze względu na modułowy projekt na pewno można było wykonywać łatwo w warunkach polowych.

Tak też się stało. 6 października 1973 roku o godzinie 14.00 kilka tysięcy dział otworzyło ogień z egipskiej strony Kanału Sueskiego, kierując go na izraelskie fortyfikacje. W ciągu pierwszej minuty na zaskoczonych pozycjach Sił Obronnych Izraela spadło 10 500 pocisków artyleryjskich. Ponad 200 samolotów MiG-21, MiG-19 i MiG-17 zaatakowało kluczowe izraelskie bazy, po czym na tyłach izraelskich wojsk rozpoczęły się rajdy egipskich komandosów. Po tej starannie zaplanowanej fali ataków egipska 2. i 3. Armia przyspuściły szturm na linię Bar-Lev. Na północnej granicy Izraela zaatakowali też Syryjczycy, kierując się na południe w celu zajęcia Wzgórz Golan. Owo dwustronne, skoordynowane natarcie nie zostało niestety uwzględnione w izraelskich planach obronnych, a powinno było. Egipt, Jordania i Syria już raz wspólnie zaatakowały Izrael w 1967 roku, w czasie wojny sześciodniowej.

Na szczęście 6 października we wczesnych godzinach porannych Izraelczycy zdecydowali się w końcu uwierzyć, że egipskie natarcie jest nieuchronne. Rozpoczęli pełną mobilizację, wzywając pod broń rezerwistów oraz szybko przemieszczając ku zagrożonej granicy ludzi i sprzęt. Rozpoczął się Jom Kippur, największe święto w żydowskim kalendarzu. Egipcjanie trafnie przewidzieli, że Izraelczycy w czynnej służbie będą rozproszeni, a reszta wojska będzie w domu na przepustkach. Co ciekawe, do pewnego stopnia ten stan rzeczy nawet pomógł w działaniach mobilizacyjnych, gdyż żołnierzy można było łatwo zebrać, a zatłoczone zazwyczaj izraelskie drogi były teraz puste.

Egipt i Syria mogły wystawić w pierwszej linii 750 samolotów bojowych przeciw 340 izraelskim myśliwcom. Dodatkowo, co miało bardzo istotne znaczenie, obie arabskie armie posiadały w swym uzbrojeniu nowe SAM-y. Systemy takie jak SA-3 i SA-6 (te ostatnie zwane Kub przez sowietów, a Gainful w kodzie NATO). Wprowadzone do służby w 1966 roku było to rakiety mniejsze, lżejsze i nieskończenie bardziej niebezpieczne niż wszystkie, jakie pojawiły się do tej pory. Transporter z podnoszoną wyrzutnią przewoził trzy rakiety o wadze 1300 funtów i długo-

ści 20 stóp. Podstawowa wersja SA-6 używała oddzielnego, lecz również ruchomego systemu radarowego Straight Flush, a cała bateria mogła wyruszyć w drogę w ciągu 15 minut.

Podobnie jak rakiety powietrze-powietrze naprowadzane radarowo, SA-6 korzystała z półaktywnego systemu naprowadzania. Pozwalało to na bardzo szybkie reakcje, w związku z czym system ten stanowił śmiertelne zagrożenie dla samolotów myśliwskich. Mógł widzieć cele na odległość 40 mil, a namierzanie rozpoczynał przy 20 milach w zależności od parametrów celu. W namierzeniu wrogiego samolotu przez radar Straight Flush, wyrzutnia odpalała salwę zazwyczaj trzech rakiet, poczynając od odległości 10 mil. Namierzanie radarowe było możliwe do wysokości 300 stóp i poniżej 200 stóp przy użyciu telewizyjnego układu optycznego. Rakieta osiągała maksymalną prędkość 2,8 macha (prawie trzykrotna prędkość dźwięku) ze 130-funtową głowicą wyposażoną w zapalnik kontaktowy lub zbliżeniowy. W czasie 19-dniowej wojny Jom Kippur egipskie i syryjskie SA-6 zestrzeliły 64 izraelskie samoloty, wyrzeliwując 95 rakiet. Był to śmiertelnie niebezpieczny system, a spore straty związane były z tym, że nie opracowano jeszcze skutecznej taktyki przeciwdziałania nowemu zagrożeniu oraz sprzętu do jego zwalczania.

Kluczowym elementem obrony izraelskiej były – i nadal są – siły powietrzne. Począwszy od 1948 roku Tel Awiw, uświadamiając sobie, że będzie stale atakowany przez arabskich sąsiadów, wiedział, że panowanie w powietrzu oznacza przetrwanie narodu. Latając początkowo na P-51 i Spitfire'ach, bezpośrednio po uzyskaniu niepodległości w 1948 roku, izraelskie lotnictwo w latach pięćdziesiątych szybko przeszło na brytyjskie samoloty odrzutowe Gloster Meteor. Ustąpiły one w kolejnej dekadzie miejsca samolotom francuskim: Mystère i Mirage III, jednak w kolejnej dekadzie izraelskie siły powietrzne przeczuciły się na amerykańskie samoloty bojowe.

Wynikało to z szeregu przyczyn. USA aktywnie uczestnicząc w wojnach w Korei, a następnie w Wietnamie, były postrzegane przez izraelskie kręgi decyzyjne jako państwo bardziej zaprawione w bojach niż Francuzi, a projekty nowych amerykańskich samolotów były tego odzwierciedleniem. Ponadto Tel Awiw był ostrożny jeśli chodzi o uzależnienie się od jednego źródła dostaw uzbrojenia, a Paryż okazał się już w przeszłości partnerem nieodpowiedzialnym. Francuskie samoloty były poza tym dość skomplikowane: ich konserwacja nastręczała trudności, niełatwo się też na nich latało. Miało to zasadnicze znaczenie dla sił powietrznych, które w razie potrzeby polegały w dużej mierze na rezerwistach i awaryjnych przydzielach. Zarówno rezerwy, jak i awaryjne przydziały stanowili w pełni przeszkoleni piloci, którzy wywiązali się już ze swoich zobowiązań w zakresie służby w siłach zbrojnych, a teraz zajmowali stanowiska cywilne. Mieli oni niższy poziom kwalifikacji niż zawodowi piloci wojskowi, a ogólne założenie było jednak podobne do znanego z Brytyjskich Rezerw Ochotników i Pomocniczych Sił Powietrznych. Zakładano, że w czasie wojny można będzie ich szybko doszkolić do najnowszego poziomu techniki.

W Izraelu kandydatów na pilotów wojskowych dobierano nieco inaczej niż w większości krajów. Przed rozpoczęciem obowiązkowej służby wojskowej w wieku 18 lat, jeżeli chłopak miał wysokie oceny ze szkoły średniej, był w doskonałej kondycji fizycznej oraz dobrze wypadł na testach, mógł złożyć podanie o odbycie służby w siłach powietrznych. Tych, których wzięto pod uwagę, proszono na *gibush* – drugi etap selekcji obejmujący dodatkowe testy sprawdzające ich umiejętności oraz ich zdolność rozwiązywania niekonwencjonalnych problemów. Podczas tego

etapu miano odsiać tych, którzy dobrze wypadali jedynie na papierze, lecz nie potrafili szybko reagować i podejmować trafnych decyzji. Siły powietrzne innych państw, w tym USAAF i Luftwaffe, stosowały podobny system doboru kadr przed II wojną światową.

Po zakwalifikowaniu się na szkolenie lotnicze kadet rozpoczynał sześciomiesięczną fazę przygotowawczą, w czasie której wykładano podstawowe zagadnienia teoretyczne oraz przeprowadzano w podstawowym zakresie przeszkolenie typowe dla oficerów piechoty. Potem przez 5 miesięcy kadet poznawał taktykę działania piechoty, przechodził trening w zakresie sztuki przetrwania i uczył się skakania ze spadochronem. Poznawał też podstawy pilotażu i odbywał loty szkoleniowe na samolocie treningowym Grob. Wielu kandydatów odpadało w trakcie pierwszego roku; odsyłano ich z powrotem w szeregi armii lądowej w celu odbycia obowiązkowej trzyletniej służby zasadniczej. Pod koniec podstawowej fazy szkolenia kadetów awansowano na wyższe stopnie wojskowe w oparciu o poziom opanowania przez nich umiejętności w zakresie pilotażu, opinie instruktorów oraz wyniki w nauce. Tych, którzy mieli pewne zdolności, ale nie zakwalifikowali się jako kandydaci na pilotów, odsyłano na szkolenie nawigatorские. Pozostałych, którzy z sukcesem zakończyli szkolenie, dzielono na pilotów bojowych, pilotów helikopterów, pilotów transportowców.

Rozpoczynał się kolejny etap bardziej zaawansowanego szkolenia. Trwał on przez kolejne sześć miesięcy, uczono na nim podstawowych umiejętności z zakresu pilotażu, procedury startów i lądowań, schematów lotniczych i elementarnych podstaw manewrów lotniczych. Tych, którzy się ostali, wysyłano na rok do college'u i pozwalano na wybranie jednego z czterech obszarów studiów. Po zakończeniu fazy akademickiej kadet przechodził przez kolejne sześć miesięcy zaawansowanego szkolenia, które obejmowało: latanie w formacjach, akrobację lotniczą, latanie na przyrządach. Oczywiście piloci podlegali ciągłym ocenom przez kadrę dydaktyczną. Kończąc ten kurs, kadet musiał zaliczyć egzamin końcowy z zakresu teorii i praktyki nabytej w ciągu trzech lat nauki. Jeżeli zdawał i otrzymywał promocję, wówczas młody człowiek uzyskiwał stopień B.A. (Bachelor of Arts – pierwszy stopień naukowy) lub B.S. (Bachelor of Science) wraz z promocją na stopień porucznika i lotniczymi insygniami (skrzydełkami)<sup>211</sup>. Potem był rok treningu operacyjnego na typie samolotu, jaki został wybrany dla danego pilota, a po tym okresie pilot otrzymywał przydział do eskadry liniowej.

---

211) Do 1994 roku byli to sami mężczyźni. W 2001 roku Roni Zuckerman, wnuczka dwóch przywódców powstania w getcie warszawskim, została pierwszą Izraelką, która uzyskała skrzydła pilota.

Piloci, którzy walczyli w czasie wojny Jom Kippur, zdawali sobie sprawę z tego, że byli pierwszą i najlepszą linią obrony Izraela. Każda eskadra była zwartym zespołem starannie dobranych, agresywnych i wysoce zmotywowanych ludzi, którzy zrobią, co bezwzględnie trzeba dla bezpieczeństwa swojego kraju. Po przełamaniu przez Egipcjan fortyfikacji linii Bar-Lev IAF przeszły na działanie w trybie kryzysowym i zaczęły pospiesznie gromadzić samoloty takie jak klucz Tulip, by wypełnić luki powstałe w wyniku strat. Istniały eskadry myśliwców bombardujących F-4, były one jednak zaangażowane w walkę powietrze-powietrze i misje



bombowe, z związku z czym większość misji bliskiego wsparcia powietrznego oraz tłumienia obrony przeciwlotniczej spadła na samoloty A-4 Skyhawk.

Samolot ten został zaprojektowany w oparciu o zapotrzebowanie amerykańskiej marynarki wojennej na lekki szturmowy samolot odrzutowy. W czerwcu 1954 roku dokonano oblotu prototypu, a w 1956 roku samolot został przekazany flocie. Projekt był konwencjonalny: jednomotorsowy płatowiec z jednym silnikiem, niskie skrzydło typu delta. Krawędź natarcia skrzydła była wyposażona w automatyczne sloty aktywowane aerodynamicznie, tak jak te, jakie zastosowano w Bf 109, bez zbędnych dodatkowych urządzeń, co pozwalało zaoszczędzić na masie. Ponadto przysadziste niewielkie 26-stopowe skrzydła były dostatecznie małe, tak że nie trzeba było stosować mechanizmu do ich składania na lotniskowcu. Wszystko to oznaczało, że jego producent, McDonnell, był w stanie dostarczyć bardzo dobry samolot bojowy.

Ten niewielki samolot trudno było dostrzec, co jest korzystne w każdym rodzaju walki. Był szybki, prosty, mocny i – jak dowiódł Giora Rom – łatwo było na nim latać. Choć mały, Skyhawk potrafił udźwignąć 9900 funtów ładunku, jeśli chodzi o przenoszone uzbrojenie, oraz dwa działka 20 mm. A-4 osiągał prędkość 650 mil/h, wznosił się z prędkością 8400 stóp na minutę, a jego zasięg bojowy wynosił około 600 mil w zależności od ładunku. Był idealny do wykonywania misji bliskiego wsparcia powietrznego. Co równie ważne, samolot ten kosztował zaledwie około 25 procent ceny Phantoma, a przenosił większy ładunek bomb.

Kiedy w połowie lat sześćdziesiątych USA postanowiły sprzedać F-104 Starfightersy Królewskim Siłom Powietrznym Jordanii, izraelskie lotnictwo dostrzegło okazję. Chcąc mieć alternatywę wobec Francuzów, Tel Awiw zgodził się na to, by nie sprzeciwić się sprzedaży samolotów do Jordanii, jeżeli Waszyngton zaofertuje Izraelowi coś równie dobrego, i tak w 1966 roku ruszyła operacja „Rugby” – dostawa Skyhawków dla Izraela. Latem 1967 roku, gdy Robin Olds wraz z Wolfpack zestrzeliwał nad Wietnamem MiG-i, izraelscy piloci przebywali w amerykańskiej bazie na Florydzie, ucząc się latania na swym nowym odrzutowcu. Mimo że wszyscy Izraelczycy byli wykwalifikowanymi pilotami bojowymi, to właśnie Amerykanie posiadali najnowsze systemy broni oraz doświadczenie w zakresie techniki lotu, których Izraelczycy jeszcze nie opalniali. Chodziło o takie rozwiązania jak radar powietrze-powietrze, starty katapultowe i uzupełnianie paliwa w powietrzu.

Pierwsze zakupione przez Izrael Skyhawkki dotarły statkami do Haify kilka dni po Bożym Narodzeniu 1967 roku i natychmiast je zmontowano. Wersja przeznaczona dla Izraela, zwana A-4H, miała kilka modyfikacji, w tym inny silnik, J52-P-8A. Izraelczycy zastąpili też działka 20 mm dwoma działkami DEFA 30 mm i dodali specjalne przedłużenie dyszy wylotowej do osłony silnika dla lepszej ochrony przed rakietami szukającymi źródła ciepła. Aczkolwiek sprawdziły się one w czasie „wojny na wyczerpanie”, to jednak izraelskie A-4 zostały ciężko doświadczone w trakcie wojny Jom Kippur.

Nieprzerwany bój Izraela od czasu uzyskania przez to państwo niepodległości okazał się niezwykle skutecznym doświadczeniem z czysto militarnego punktu widzenia. Mimo że przeciwnik miał zawsze przewagę liczebną, lepsze wyszkolenie w połączeniu z dobrym wyposażeniem pozwoliły zachować stronie izraelskiej przewagę. Bądź co bądź dla Izraela nie była to kwestia jakiejś walki ideologicznej – chodziło o zwykłe przeżycie. Niemniej owo pasmo zwycięstw (w latach 1948, 1956, 1967) prowadziło w pewnym sensie do wytworzenia w izraelskim

establishmentem wojskowym nadmiernej pewności siebie, co boleśnie dotarło do świadomości szefostwa Sił Obronnych Izraela w październiku 1973 roku. Gdyby nie geografia Synaju i Wzgórz Golan oraz kompetencje i waleczność pilotów myśliwców, Izrael mógłby przestać istnieć lub przynajmniej zostałby popchnięty do użycia broni nuklearnej.

Wojna ta była również lekcją innego rodzaju, a mianowicie wypływał z niej taki wniosek, że wsparcie lotnicze bez przewagi w powietrzu to kosztowny interes, i nie odnosiło się to już tylko do konieczności zniszczenia w walce powietrznej myśliwca nieprzyjaciela. Przewaga w powietrzu obejmowała teraz kwestię swobody operowania w przestrzeni wolnej od zagrożenia ze strony SAM-ów. Artyleria przeciwlotnicza oraz ręczne wyrzutnie pocisków ziemia-powietrze odtąd zawsze już były obecne na polach bitew; stanowiły ryzyko, które trzeba było zaakceptować. Większe, stałe wyrzutnie SAM-ów można było omijać lub zniszczyć, nowe mobilne SAM-y zmieniły jednak oblicze pola walki. Wpierw należało zająć się ich wyeliminowaniem, zanim samoloty i śmigłowce bliskiego wsparcia lotniczego mogły wałęsać się bezkarnie po niebie. Wysokość, czy to duża czy mała, nie stanowiła już dla pilotów oraz ich maszyn ekskluzywnej strefy bezpieczeństwa. Średnia wysokość była nie do obrony przeciw rakietom odpalonym z SAM-ów, zaś operowanie na małej wysokości bez zastosowania środków zaradczych stała się również niebezpieczna.

Dlatego też w każdej przyszłej bitwie powietrznej wszystkie elementy taktyki walki musiały zostać połączone. Zagłuszanie dalekiego zasięgu stosowane przeciw wczesnym radarom ostrzegającym i poszukującym oraz nowe rozwiązania taktyczne, które zapewniałyby myśliwcom przeżycie w walce – wszystko to stało się pilną koniecznością. Systemy przeciwdziałania, takie jak dipole odbijające i flary, zostały w pełni zintegrowane. Potrzebne były automatyczne opcje ich uruchamiania, jeżeli zidentyfikowano konkretne rodzaje naprowadzania wraz z możliwością ich ręcznego użycia, którą pilot mógł wykorzystać w dowolnym momencie lotu. Przede wszystkim piloci myśliwscy musieli, jak zawsze, wchodzić w przyszłe konflikty przygotowani do tego, by być elastycznymi. Ci, którzy planowali przyszłe wojny, potrzebowali twórczej wyobraźni, by mieć świadomość, że nie ma jednego modelowego rozwiązania jakiegoś problemu taktycznego. Bolesne lekcje, jakie lotnictwo odebrało podczas tej wojny, trzeba było zapamiętać i przeanalizować oraz wypracować nowe koncepcje w zakresie taktyki, aby skutecznie przeciwdziałać nowym zagrożeniom.

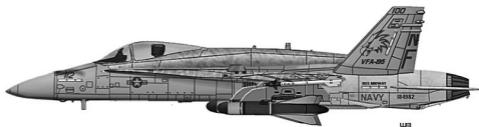
Wojna wietnamska i wojny arabsko-izraelskie powinny być ostrzeżeniem, Waszyngton nie postrzegał ich jednak początkowo w ten sposób. ZSRR był wciąż głównym zagrożeniem dla Zachodu, a wojsko USA czerpało ze swojego doświadczenia i doświadczenia innych. Walka powietrze-powietrze zawsze zależy od umiejętności pilotów myśliwców, a prymat Amerykanów praktycznie eliminował takie zagrożenie ze strony pilotów nieprzyjaciela. Prawdziwe niebezpieczeństwo, o wiele bardziej istotne i o wiele bardziej niebezpieczne, wynikało z rozwoju systemów obrony powietrznej. Rozległe sieci SAM-ów wyposażone w radary i uzupełnione przez wszelkie inne rodzaje broni, jakie można było nimi naprowadzać, zastąpiły większość dotychczasowych zagrożeń powietrznych. Dokonywała się zmiana warty, przejście od dni chwały podczas pojedynków powietrznych do nowej epoki rakiet ponaddzwiękowych i ognia przeciwlotniczego naprowadzanego radarowo.

Opracowywano i udoskonalano teraz niustannie zarówno elektroniczne, jak i pasywne

systemy przeciwdziałania, podobnie jak miało to miejsce z silnikami lotniczymi i uzbrojeniem strzeleckim kilka dekad wcześniej. Linia rozwojowa w przypadku samolotów bojowych generalnie odwracała się od koncepcji konstruowania samolotu jednozadaniowego, nastawała epoka myśliwców wielozadaniowych. Postępy w zakresie ergonomiki, mikroelektroniki i budowy komputerów polepszyły wyposażenie elektroniczne samolotów do tego stopnia, że pilot mógł błyskawicznie przetwarzać olbrzymie ilości informacji. Doprowadziło to do rychłego końca zapotrzebowania na dwumiejscowe samoloty taktyczne.

Kiedy zagrożenie ze Wschodu zaczęło maleć, a ZSRR chylił się ku zapaści ekonomicznej, wielu ekspertów nabrało przekonania, że czas zagrożenia minął. Było to życzenie słuszne, niemniej wciąż tylko życzenie, w swej istocie błędne i niebezpieczne, jak te oczekiwania i złudne nadzieje, które pojawiały się w latach 1918, 1945 i 1953. Wojny zastępcze toczyły się wprawdzie nadal, ale nikt nie zakładał, że za niespełna 20 lat Zachód będzie musiał zmierzyć się z całkowicie nieoczekiwanym zagrożeniem, które miało ukształtować świat pilotów myśliwskich na następne dziesięciolecia.

# KRĄG SIĘ ZAMYKA



USNF/A-18 HORNET

6 LUTEGO 1991 ROKU

– SAM W POWIETRZU! SA-6... Dwa SAM-y... Nad Ally's Twat...<sup>212)</sup>. W kierunku północnym!

---

<sup>212)</sup> Zang. wulg. „Dupą Ally'ego”.

F-16 przekręcił się na skrzydło i pociągnął w bok, by zgubić rakietę nadlatującą od swojego lewego skrzydła. Wzlatując pionowo w górę, pilot stęknął i przechylił nieznacznie maszynę na skrzydło, by móc spojrzeć poza burtę kabiny. Patrzył w dół na cętkowany brązowy krajobraz. Dwadzieścia mil dalej na wschód, obok szarzielonego Tygrysu, ziemia była ciemniejsza, tu jednak łatwo było zobaczyć jasnobrązowe obłoki wiszące w powietrzu nad stanowiskami wyrzutni. Rakiety były dostatecznie dobrze widoczne; niczym brudne białe paluchy sterczące do góry leciały poprzez jasnobłękitne niebo z trzykrotną prędkością dźwięku. Na reakcję miał tylko sekundy.

Podpułkownik Dave „Mooman” Moody uderzył w przycisk wyrzucania dipoli odbijających umieszczony na lewej wrzędze. Następnie włączył mikrofon.

– Satan 2... Slapshot 6... Namiar: dwa, zero, zero...

Przechylił nieco mocniej samolot, delikatnie przesunął dźwignię ciągu do punktu oznaczającego ciąg bojowy, czyli maksymalny ciąg bez włączania dopalaczy, i wyrzucił jeszcze kilka wiązek dipoli. „Znaki zapytania”, pomyślał. „Wygładają jak cholerne pytajniki”. Obie smugi dymu skręcały na północ w kierunku jego pary myśliwców. Rozdzielił wcześniej swój klucz, składający się z czterech maszyn, a druga para, zwana elementem, poleciała na wschód od obszaru Al Sharqat. Cel ten, zwany Ally's Twat – Dupa Ally'ego, położony był przy Autostradzie nr 1 tuż na zachód od Tygrys. Sharqat, leżący na południe od Mosulu, a na zachód od Kirkuku, był miejscem lokalizacji poważnego irackiego kompleksu wojskowego. Wywiad donosił też, że prawdopodobnie znajdował się tam skład broni chemicznej, a może i nawet ośrodek badań jądrowych.

Pułkownik wzruszył ramionami; tak czy inaczej, był to tylko kolejny cel. Jakkolwiek było, silna obrona przeciwlotnicza czyniła go obiektem podejrzanym. Cały kompleks otoczony był bateriami wyrzutni rakiet SA-2 i SA-3, ale w ciągu ostatnich dwóch dni jego eskadra zniszczyła te stanowiska wraz z radarami wczesnego ostrzegania. SAM-y, które jeszcze ocalały, następczyły jednakże trudności. Rakiety krótkiego zasięgu SA-8 były bardzo szybkie i trudne do zagłuszenia, musiały jednak zostać zniszczone zanim pojawią się samoloty uderzeniowe, by zrównać to miejsce z ziemią – a miało to nastąpić za 15 minut. Jego 12 braci na F-16 Viper – klucze Baretta, Hodja i Paser – miało przylecieć za kwadrans.

– „Satan 2... Magnum 6... Ally's Twat.

Mooman spojrzął do tyłu w lewo, na godzinę siódmą. Wyraźnie widać było duży, ciemny kształt Phantoma F-4G, lecącego jakieś 9 tysięcy stóp za nim – równie dobrze widoczna olbrzymia biała chmura wykwitła pod jego skrzydłem. Smuga odłączyła się od myśliwca, a rozwijająca olbrzymią prędkość rakietka zachybotowała się przez chwilę przed dymem. Następnie skręciła i raptownie runęła w dół w stronę niepozornej, niewielkiej wioski na południu.

„I kolejny turban z komórką gryzie piach”, zamruczał pułkownik pod nosem. Kątem oka zobaczył, jak Phantom zakręcił w jego kierunku, pochylając się mocno do przodu, by skręcić. Gdy zniknął za jego ogonem, Mooman popatrzył na SAM-y. Obie rakiety zakończyły skręt i leciały na północny zachód od wioski – w jego kierunku. Trzymając pewnie drążek, pilot F-16 rzucił okiem na detektor odpromieniowania wiązką radarową (RWR) ALR- 69, po czym dwukrotnie wcisnął przycisk wyrzucania dipoli. Detektor opromieniowania chłonał promienie radarowe wszelkiego rodzaju i porównywał je następnie z biblioteką w swojej pamięci. Dokonywał też pomiarów kąta padania sygnału i pokazywał odpowiedni symbol na wyświetlaczu.

W tym przypadku był to radar kontroli ognia Straight Flush, który go namierzał. Sygnał odbijał się od powierzchni odrzutowca, a mniejsza antena umieszczona w głowicy rakiety „widziała” samolot. W ułamkach sekund mierzone były różnice kątowe, a stery rakiety odpowiednio się ustawiały. Półaktywne naprowadzanie radarowe zapewniało szybsze korekty toru lotu rakiety i było je pokonać o wiele trudniej, niż starszy system naprowadzania komendowego SA-2.

– Satan 3 potwierdza kontakt wizualny na trzecią raketę. Startuje z Al Sharqat.

Mooman zaryzykował odwrócenie wzroku i zobaczył toczący się obłok kurzu powstały podczas trzeciego odpalenia. Nim zdołał cokolwiek powiedzieć, uczynił to lider drugiej pary.

– Satan 4, Slapshot 6, namiar: trzy, jeden, zero...

„Dobry chłopak”, pomyślał.

„Waleczne Jastrzębie” z 23. Taktycznej Eskadry Myśliwskiej miały klasę, a bycie dowódcą eskadry stanowiło szczytowe osiągnięcie jego kariery. Oddelegowani z 52. Taktycznego Skrzydła Myśliwskiego z Bazy Lotniczej w Spangdahlem w Niemczech Zachodnich, latali wspólnie na F-16C i F-4G w mieszanych parach. Było to kontynuacją koncepcji Hunter-Killer (Tropiciel-Łowca), wywodzącej się z okresu wojny wietnamskiej; Phantom miał rakiety przeznaczone do polowania na SAM-y, a F-16 Viper przesiadł naprowadzane bomby, rakiety powietrze-ziemia lub bomby kasetowe, by wyeliminować cel.

Zrobił wywrót i zawisł do góry nogami, tak że śmieci zaczęły unosić się w kabynie. Patrząc na dół na Irak czterokrotnie nacisnął w przycisk wyrzucania dipoli, po czym pociągnął maszynę bezpośrednio ku ziemi. W jednej chwili jego Viper znalazł się pod kątem 90 stopni do ziemi. Mooman wprowadził odrzutowiec w korkociąg, gwałtownie zredukował ciąg i zaczął szukać śladów dymu.

Jeden, tylko jeden...

„Cholera!”.

Wciąż skierowanym prosto w dół na wysokości 13 tysięcy stóp, wykonał swym Viperem piruet, ustawiając się ogonem w stronę Al Sharqat. Napinając mięśnie brzucha, Mooman natychmiast mocno pociągnął drążek prawą ręką do siebie, a lewą ręką wcisnął przycisk dipoli odbijających. Cyfrowy odczyt na wyświetlaczu typu HUD wzrósł do przeciążenia o wartości 7,1 g, a kiedy nos odrzutowca podniósł się, przesunął dźwignię mocy do położenia zewnętrznego i pchnął ją, uruchamiając pełny dopalacz.

– Satan 3, potwierdzam kontakt wizualny na stanowisko SAM... Z południowego wschodu.

Dopalacz zaskoczył, a F-16 pomknął w górę. Mooman usiłował obserwować otoczenie, walcząc jednocześnie z siłami przeciążenia. Jego zasobnik zagłuszający ECM działał w trybie automatycznym, tak że wszystko, co mógł teraz zrobić, to wyrzucić więcej dipoli. Skorygował lot, by utrzymać nos u góry pod kątem 60 stopni, znowu omiótł wzrokiem wyświetlacz HUD, gdy myśliwiec obrócił się na prawo: 19 200 stóp, 360 węzłów.

Wylączając dopalacz, podpułkownik oparł się lewą ręką o biegnącą wzdłuż spodu kabiny półkę. Mógł teraz łatwiej obrócić się mimo przeciążenia, co też uczynił, patrząc za siebie nad swój ogon. „To tam powinna być pierwsza rakietka...”.

Niespodziewanie dostrzegł nagły ruch i Mooman poczuł, że ogarnia go lodowaty chłód.

– Matko Boża...

– Satan 1, manewruj! – Jego skrzydłowy F-4 również to zobaczył i starał się go ostrzec.

– SAM... Zbliża się, natychmiast zwrot!

Reagując błyskawicznie, rzucił odrzutowiec w dziki korkociąg, próbując jednocześnie odnaleźć przycisk dipoli. Serce podchodziło mu do gardła, sapał pod wpływem przeciążenia i napierał na drążek z całej siły. Kiedy jego kask uderzył w fotel, Moomanowi zrobiło się szaro przed oczami i poczuł swędzenie na skórze, ale dalej ciągnął do siebie drążek. Potrząsając głową przełknął mocno ślinę i wykonał Viperem dziki wywrót.

– Satan 2... Atakuję Szóstkę... Ally's Twat!

F-4G starał się również mu pomóc, skręcając w ich kierunku. Mooman instynktownie wykonał beczkę na prawo. Jego pole widzenia zawężyło się. Bładozielone symbole na wyświetlaczu HUD poszarzały. „Powiniennem być martwy...”. Umysł przekazywał tę myśl wraz z odległym

dźwiękiem w radiu. Satan 3 oddalał się od celu, pojawiły się wtórne wybuchy, ktoś pytał o paliwo.

– Satan 1... Ah, oba SAM-y nie trafiły. Trzecia rakieta zeszła z kursu... Status?

W uszach mu dzwoniło. Mooman wyprostował lot maszyny i spojrzął prosto przed siebie. Widzenie w kolorach powróciło, a HUD był znowu zielony. Wziął głęboki oddech i odpowiedział na wewnętrzny kanał łączności.

– Niezła jazda. Wszystko w porządku.

– Satan 1. Tu Satan 3.

– Mów. – Pułkownik Moody zaczął lecieć po łuku z powrotem na zachód, by utrzymać rejon celu w zasięgu wzroku.

– Wygląda na to, że dwie wyrzutnie zostały zniszczone. Kontakt wzrokowy na Straight Flush. Możesz trafić?

Mooman mrugnął i wyjrzał za burtę kabiny. Chmura kurzu uniosła się nad pustynią i dryfowała w wiatrem na południe. Czarniejszy dym unosił się na obrzeżach. Pilot zmrużył oczy i zobaczył wyraźne dwa obszary ogarnięte ogniem; to były umocnienia. Nawet z wysokości 15 tysięcy stóp były teraz dobrze widoczne, jeśli wiedziało się, gdzie patrzeć. Omiótł wzorkiem kabiny, po czym przesunął galkę wyboru paliwa z powrotem na pozycję NORM, po czym sprawdził licznik paliwa. Jego zbiorniki skrzydłowe były puste.

– Potwierdzam. Satan 1 może pozostać przez około 10 minut nad celem.

Pozostali piloci podali stany paliwa i uzbrojenia. Satanowi 4 została jedna rakieta HARM, a Moody miał jeszcze dwie bomby kasetowe CBU-58. Wyłączył mikrofon i skręcił z powrotem na wschód. Zmniejszył też moc silnika, by utrzymać prędkość 400 węzłów.

– Jednak ma kontakt na dwie palące się wyrzutnie.

Stanowiło to punkt wyjścia do naprowadzania wzrokowego. „Trójka” był świeżo upieczonym kapitanem o przezwisku „Scorch”, który zdążył już zostać liderem klucza bojowego.

– Zrozumiałem... Weź teraz odległość między palącymi się celami jako jedną jednostkę... Pójdź o jedną jednostkę na południowy wschód pod dymem do niewielkiego wzgórza...

Mooman tak uczynił i odnalazł wzgórze. Na jego wierzchołku znajdowało się coś dostatecznie dużego, by rzucać cień.

– Kontakt, a na górze pojazdy.

– Straight Flush. Trzecia wyrzutnia jest o jedną jednostkę w kierunku wschodnim.

Zgodnie z długoletnim nawykiem palce pułkownika Moody’ego automatycznie sprawdziły przełączniki w kabinie. Uzbrojenie... Kamera... Konfiguracja ataku... Chciał się upewnić. Popatrzył do góry przez HUD. Ponownie obrócił się w kabinie i dostrzegł Phantoma, lecącego dwie mile za nim na godzinie siódmej. Atakowanie z wiatrem byłoby lepsze, ale brakowało na to czasu. Pozostawił mikrofon włączony.

– Satan 4... Slapshot 6, Ally’s Twat. Jedyńka nadlatuje z północnego zachodu.

Odpowiedź była natychmiastowa.

– Satan 4, atakuję Slapshot 6.

Mooman osiągnął już Viperem przyzwoitą pozycję wyjściową do wykonania ataku, pociągnął więc maszyną na bok, po czym obrócił ją na plecy, zmniejszył przepustnicę i poszedł w dół w kierunku ziemi. U góry wyświetlacza HUD znajdował się niewielki krzyżyk celownika, który

teraz poprzez korektę lotu umieścił nad wzgórzem.

– Satan 4... Magnum 6, Ally's Twat!

Moody obrócił odrzutowiec kabiną do góry, wyrównał lot i całkiem zredukował moc silnika. Gdyby tego nie zrobił, osiągnąłby prędkość ponaddźwiękową, a to uniemożliwiłoby precyzyjne wycelowanie. Długa linia stale obliczanego punktu uderzenia (CCIP) zwiślała na wyświetlaczu HUD niczym wahadło. U jej podstawy widoczny był niewielki krąg z punktem ogniowym. Utrzymywał go nieruchomo w miejscu, podczas gdy zmieniała się wysokość.

13 500 stóp.

Zobaczył kolejną dużą białą smugę dymu, ta jednak szła na dół, a nie do góry. Był to HARM odpalony z Phantoma o oznaczeniu kodowym Satan 4.

12 tysięcy stóp.

Otworzył hamulce aerodynamiczne, Mooman utrzymywał stałą prędkość 450 węzłów, mając nadzieję, że HARM zmusi tych małych dupków do schowania głów. Gdy tylko o tym pomyślał, obok wzgórza wykwitła kolejna brudna brązowa chmura w kształcie grzyba. „Cholera...”.

– Satan, uwaga! SAM w powietrzu z Ally's Twat.

Szarpiąc za drążek, trzymał linię CCIP zmierzającą do celu – nie zwracał uwagi na raketę. Najlepszym sposobem zwalczania tego zagrożenia było wyeliminowanie stacji naprowadzania Straight Flush.

10 500 stóp. Już prawie... Prawie. Punkt ogniowy był tuż pod wzgórzem.

– Pelotki<sup>213</sup>)... Dziesięć tysięcy... Uwaga, jedynka!

---

### 213) Artyleria przeciwlotnicza.

Kilka błysków. Kiedy jednak czas spowolnił, nie widział już niczego poza punktem ogniowym.

– Tam!

U podstawy wzgórza. Pochylając dziób samolotu lekko do przodu, Mooman unieruchomił drobną kropkę na skupisku pojazdów i wcisnął czerwony przycisk.

SAM rozpoczęła swój wznoszący skręt. Jakiś klucz F-15, o nazwie kodowej „Scoff”, rozmawiał o MiG-ach, które wzbily się w powietrze, a AWACS pytał o położenie Satana. Odrzutowiec podskoczył, gdy zasobniki CBU odpadły, Mooman schował więc hamulce aerodynamiczne, pchnął dźwignię ciągu do położenia, przy którym jego samolot mógł uzyskać maksymalną prędkość, jaka była możliwa bez użycia dopalaczy, i pociągnął na siebie drążek. Wyrzucając jeszcze kilka wiązek dipoli, rozejrzał się na boki, by poszukać artylerii przeciwlotniczej, po czym raptownie skręcił w prawo, a następnie w lewo. Bycie przewidywalnym w czasie walki było rzeczą głupią. Na dowód tego pęk białych obłoczków nagle pojawił się dokładnie tam, gdzie chwilę wcześniej znajdował się jego samolot.

Strzelała artyleria przeciwlotnicza, prawdopodobnie kalibru 57 mm. Szarpiąc znów swoim ogonem, wyrzucił trochę dipol, nie wypuścił jednak żadnych flar. Wiele SAM-ów mogło być naprowadzanych optycznie i ich operatorzy odpaliły by je, gdyby zobaczyli flary. Przekraczając 13



tysięcy stóp, Mooman włączył dopalacz i zaczął łagodny skręt na północ. Wyświetlacz RWR był beznadziejnie zaśmiecony symbolami.

– Satan 3. Nawiązany kontakt wzrokowy. – Co oznaczało, iż pilot miał go na swoim radarze i że mógł również zobaczyć swojego lidera. „Chłopak ma świetny wzrok...”, pomyślał – Pozycja? – rzucił do mikrofonu.

– Dziesięć na południe od Key West. Nad autostradą, na północ... Cztery punkt dwa.

Moody wyobraził to sobie i spojrzął na dół na swój wielofunkcyjny wyświetlacz (MFD) – w tym przypadku był to rodzaj wszytkowidzącej, elektronicznej mapy. „Scorch” był dalej na południe od niego i miał jeszcze w zapasie 4200 funtów paliwa. Dzieciak dowiódł już, że potrafi na siebie uważać.

– Satan 3, zezwolenie na tankowanie powyżej trzydzieści tysięcy stóp, spotkamy się tam z cysterną powietrzną Arco 54. Pozostań na kanale UKF.

– Trójka, zrozumiałem. Dobre trafienie, widzę eksplozje wtórne... Cel dostał i już po nim.

Pułkownik odrzucił głowę i zaśmiał się. Zarozumiała szczęściarz. A właściwie czemu nie? Kapitan miał około 25 lat i pilotował w walce samolot warty jakieś 100 milionów dolarów, eliminując irackie wyrzutnie. Wyrównując lot, rozpiął spotniałą maskę tlenową i popatrzył na Mosul. Rozwalili tam stanowiska SAM-ów na kawałki w czasie pierwszych dwóch tygodni wojny, wciąż pozostały jednak irackie MiG-i, tak że większość myśliwców wracających na północ omijało to miejsce szerokim łukiem.

Delikatnie poruszył drążkiem i skierował się bezpośrednio do bazy lotniczej na południe od miasta. W końcu wracał do domu. Być może turbany byliby wystarczająco głupi, by wysłać w powietrze kilka swoich głównianych odrzutowców i dopełnić tego dnia. Mooman zachichotał i dostosował swój radar powietrze-powietrze do trybu niskiego przeszukiwania. Pieprzyć ich... Kilka MiG-ów nie wróciły do swojej bazy.

360 mil na południe para Hornetów należących do amerykańskiej marynarki wojennej krążyła nad równiną na północny zachód od Basry. F/A-18, mocne, dwusilnikowe myśliwce, należały do eskadry „Dambusters” VFA-195, a dziś były na polowaniu. Miasto rozciągało się od zachodniego brzegu rzeki Tygrys niczym szara plama atramentu; za jej błotnistymi brzegami leżał Iran. Olbrzymia pajęczyna opuszczonych umocnień, dróg i garnizonów pokrywała ziemię, przypominając z góry jakiś groteskowy tatuaż. Na zachód od miasta widać było wyraźnie biegnące z północy na południe lotnisko oraz umocnienia kilku stanowisk SA-3. Nurt rzeki był ciemnobrązowy z zielonym brzegami, które nagle urywały się jakąś milę od lustra wody.



*Ppłk. Dave Moody („Mooman”) ze swoim Viperem z 23. Taktycznej Eskadry Myśliwskiej „Fighting Hawks” – w czasie operacji „Pustynna Burza”, 1991 rok*

– Co za dziura... – komandor podporucznik Jeff Ashby zamruczał w swoją spotniałą maskę tlenową, wyglądając za burtę kokpitu. Dowodząc kluczem Hobo, wystartował z lotniskowca USS Midway w Zatoce Perskiej, by znaleźć wrogi helikopter, a konkretnie iracki Super Frelon wyposażony w rakiety powietrze-woda Exocet.

Ashby, zwany „Bones”, zdawał sobie dobrze sprawę, że 1500-funtowa rakietka mogła sięgnąć 100 mil w głąb Zatoki. Rakietka tego typu trzy lata temu trafiła w amerykański niszczyciel USS Stark, zabijając blisko 40 członków załogi. „A było to wtedy, gdy Saddam jeszcze był naszym *chłopem*”. Zdegustowany potrząsnął głową.

– Hobo 2 Joker<sup>214)</sup>.

---

214) Oznacza to ilość paliwa wskazującą na konieczność zakończenia misji.

Wyłączył mikrofon i spojrzął na stan paliwa. Być może jeszcze starczy go na jakieś 10 minut lotu. Skierował swój odrzutowiec na zachód; zwiększył zakres detektora RWR. Jak dotąd było spokojnie, ale nigdy nic nie wiadomo. Bones skierował się na południowy wschód i popatrzył przez HUD. Niewielki zielony romb wskazywał lokalizację współrzędnych, które podano mu przed misją. Ziemia, nad którą leciał, była pusta. Żadnych helikopterów. Westchnął i przyjrzał się stanowiskom SAM-ów rozlokowanych na południowym wschodzie. Dojrzał kilka białych obłoków, a potem nieco wyżej kilka czarnych.

– Artyleria przeciwlotnicza nad Basrą – skrzydłowy włączył się na wewnętrznej wysokości częstotliwości UHF.

– Przyjąłem. Nie stanowi zagrożenia.

Zaczął metodycznie obserwować teren wokół rombu na wyświetlaczu. Za każdym razem starał się patrzeć nań pod innym kątem, wiedząc dobrze o różnicach, jakie mogą sprawić słońce i ukształtowanie powierzchni. Tak czy inaczej, w trakcie lotu z prędkością 450 węzłów nigdy nie miało się zbyt wiele czasu. Przesuwając do góry swój wizjer hełmu, Jeff przetarł oczy i znów westchnął. Jeszcze raz, a potem...

Cień na ziemi.

Używając lewego palca wskazującego, Jeff ustawił małe pokrętło po prawej stronie manetki ciągu i naprowadził rąb nad ciemny cień o kształcie gwiazdki widoczny na powierzchni pustyni. Spoglądał na dół, na prawy wielofunkcyjny wyświetlacz MFD. Zmrużył oczy, widząc ziarnisty obraz TV, i powoli się uśmiechnął.

„Mam cień”.

Brzydki helikopter z sześcioma płatami wirnika przysiadł na ziemi, był częściowo przykryty siatką maskującą. „Dlatego wcześniej go nie zauważyłem”. Dopiero cień płatów wirnika zwrócił jego uwagę.

– Hobo 2. Jedynek ma kontakt wizualny na cel. Jest przed dziobem, ach... cztery mile.

– Ach... Hobo 2 ślepy.

Doskonale. Cholera, doskonale. Jeff spojrzął do góry i wokoło, ale nie odnalazł swego skrzydłowego. Przyjrzał się uważnie radarowi, tam też nic nie było. „Musi lecieć za mną”, pomyślał. „Przynajmniej się nie zderzymy”. Ręce pilota poruszały się po przyrządach rozmieszczonych wokół kabiny; dotknął przełącznika uzbrojenia, następnie sprawdził zbiorniki skrzydłowe i zwiększył intensywność wyświetlacza HUD. Nie miał wystarczająco dużo paliwa na jakiegokolwiek wyszukane popisy.

– Hobo 1 atakuje.

Wszystko zostało sprawdzone i ustawione, obraz z Walleye’go był dość jasny i czytelny. Zmniejszając nieznacznie obie dźwignie mocy, pochylił nieco dziób maszyny, aby rozpocząć długie, płytkie nurkowanie. Pocisk AGM-42 Walleye nie miał silnika raketowego; była to w zasadzie naprowadzana bomba, spadająca na cel lotem ślizgowym i wykorzystująca prędkość opadania odrzutowca. Przez kamerę zamontowaną z przodu bomby pilot określał cel i ją naprowadzał. Po jej zwolnieniu Hornet mógł manewrować, jeżeli zaistniała taka potrzeba, gdyż stacjonarni kierowali Walleye’a bezpośrednio do wyznaczonego punktu. Był to ściśle rzecz biorąc tak zwany „Tłusty Albert”, ważący 2 tysiące funtów Walleye II, który potrafił zwalić most, a z tego dziadowskiego helikopterka zrobi zaraz miazgę. Bones uśmiechnął się i sprawdził kry-

żyk celownika. Pocisk został naprowadzony na wlot powietrza, znajdujący się powyżej kabiny pilotów śmigłowca.

Pilot przesunął obie dźwignie ciągu i Hornet skoczył do przodu. Ashby spojrzął na wyświetlacz HUD; blisko 500 węzłów na godzinę. Potem z powrotem na MFD i zobaczył, że wskazujący krzyżyk pozostał stabilny. Potem z powrotem na wyświetlacz HUD – odległość do rombu wynosiła 8,7 mil morskich. Zrobił krótką przerwę, następnie włączył w czerwony przycisk. Myśliwiec natychmiast zatoczył się, gdy duży, ciężki Walleye został zwolniony.

Patrząc przez chwilę, Bones zobaczył, jak wysuwają się jego stateczniki. Bomba zachybotowała się, po czym lekko pochyliła się do przodu. Rozpoczęło się naprowadzanie. Zmniejszając nieco moc silników pilot podciągnął samolot w lewo, oddalając się od Basry i granicy Iranu. Uważnie obserwował ziemię w poszukiwaniu artylerii przeciwlotniczej przeciwnika lub brudnych smug z odpalanych SAM-ów.

Trwało to dłużej niż myślał. Bones wyciągnął zmęczony kark i zerknął w dół przez burzę kabiny, niczego jednak nie zobaczył. Skontrolował stan paliwa; wiedział, że musi wracać.

– Whoa!

Głowa Jeffa podskoczyła na dźwięk głosu skrzydłowego. Wtedy ją zobaczył. Olbrzymia czarna chmura rozprzestrzeniła się po ziemi. Brud i coś jasnoszarego zostały wyrzucone w górę, wyżej niż reszta szczątków śmigłowca. Jakieś fragmenty helikoptera pofrunęły, wirując we wszystkich kierunkach. Zapaliło się paliwo zniszczonej maszyny, rzucając pomarańczową poświatę na północny zachód. Widział, jak połyka ją kurz i oleisty dym. Chichocząc, wyłączył mikrofon i odbił samolotem w prawo. Hobo z ustawił się obok i oba myśliwce lecące w szerokim szyku zaczęły powoli nabierać wysokości, oddalając się od Basry i zniszczonego helikoptera w kierunku zielonkawoniebieskich wód zatoki.

INWAZJA SADDAMA HUSAJNA na Kuwejt, która miała miejsce 2 sierpnia 1990 roku, zaskoczyła siły zbrojne USA. Waszyngton zakładał, jak czynił to często w przeszłości, że sama groźba amerykańskiej interwencji zbrojnej zniechęci Saddama do jakiegokolwiek agresji. Bagdad zaryzykował. Obstawał, że cokolwiek zrobi Kuwejtowi, i tak nie doprowadzi to w konsekwencji do wojny z USA. Obie strony nie doceniały się nawzajem, co w efekcie doprowadziło – jesienią 1990 roku – do zmasowanej koncentracji amerykańskich wojsk. Prezydent George Bush nadal groził, a Saddam Husajn był wciąż przekonany, że to wyłącznie czysta retoryka. Jakakolwiek akcja przeciw Irakowi, taką żywił nadzieję, wywołałaby zmasowaną reakcję świata arabskiego. Podobnie jak było to wcześniej w przypadku Korei i Wietnamu, doszło do dramatycznie błędnej oceny sytuacji – po obu stronach.

Pod przywództwem USA powstała koalicja ponad 50 krajów, które miały zmierzyć się z armią Husajna. Koalicja uzyskała mandat ONZ, która wystosowała rezolucję Rady Bezpieczeństwa nr 678, wzywającą Husajna do opuszczenia Kuwejtu do 15 stycznia 1991 roku. W przeciwnym razie grozono konsekwencjami<sup>215</sup>). Publicznie Irak zachowywał się prowokacyjnie, prywatnie jednak Saddam był skrajnie zaniepokojony. Granie na nosie Waszyngtonowi to jedno, ale czymś zupełnie innym było stawienie czoła wojskowej potędze USA.

---

215) Husajn nie przejmował się ONZ. W końcu Izrael przeciwstawił się mu od 1947 roku bez żadnych konsekwencji – nawet mimo 45 potępień ze strony Rady Praw Człowieka ONZ.

Amerykańskie siły zbrojne nie miały sobie równych, zwłaszcza gdy chodziło o zdolność do globalnej projekcji siły. Zarówno amerykańska marynarka wojenna, jak i USAF były mistrzami w tym zakresie, czego dowiodły przez wiele dziesięcioleci. W szczególności siły lotnicze stanowiły potężny oręż, amerykańscy piloci mogli pojawić się nagle i zadać śmiertelne ciosy, wyruszając do walki z pokładu lotniskowców czy też jakiegś odległej bazy lotniczej – w dowolnym czasie i w dowolnym miejscu na ziemi. Skąd brali się ci ludzie?

W odróżnieniu od Izraelczyków, amerykańscy piloci myśliwscy musieli posiadać stopień oficerski zanim można było rozważać ich szkolenie lotnicze. Do osiągnięcia tego celu prowadziło kilka ścieżek. Absolwent szkoły średniej o wyjątkowych kwalifikacjach mógł złożyć podanie o przyjęcie do Akademii Sił Powietrznych w Colorado Springs albo do Akademii Morskiej w Annapolis<sup>216)</sup>. Po czterech latach szkolenia i studiów, obejmujących zazwyczaj kierunki inżynierskie lub techniczne, absolwent uzyskiwał pierwszy stopień naukowy i zostawał przyjęty jako oficer do służby w Marynarce Wojennej Stanów Zjednoczonych, w siłach powietrznych lub w Korpusie Piechoty Morskiej.

---

216) Akademia Wojskowa USA w West Point kształciła oficerów, U.S. Army nie posiada jednak samolotów bojowych.

Innym sposobem, by zostać pilotem wojskowym, były czteroletnie studia na cywilnym uniwersytecie, a potem aplikowanie do szkoły dla kandydatów na oficerów rezerwy. Po ukończeniu 90-dniowego intensywnego kursu absolwent uzyskiwał stopień oficerski. Ostatnim sposobem był udział w Kursie Szkoleniowym Oficerów Rezerwy (ROTC) organizowanym podczas studiów uniwersyteckich. Po ukończeniu nauki, zazwyczaj w ciągu roku, nadawano stopień oficerski.

Równoległe z uzyskaniem stopnia oficerskiego potencjalny pilot mógł złożyć podanie o przydział w zakresie szkolenia lotniczego. Potem musiał przejść cały zestaw testów fizycznych, psychologicznych i kompetencyjnych. Szereg wywiadów, połączonych z wieloma komisjami dokonującymi wyboru, skutkowało wykluczeniem kolejnych kandydatów. W ten sposób wojsko mogło wysłać do szkoły lotniczej tylko najlepiej wykwalifikowanych kandydatów. Nowoczesne odrzutowce i zamontowane na nich systemy uzbrojenia zostały rozwinięte do tego stopnia, że umiejętność przyswajania sobie olbrzymiej ilości informacji technicznych stała się koniecznością, a kryteria naboru były wyjątkowo ostre. Mimo że nie było jeszcze groźby natychmiastowego wybuchu wojny, każdy się jej spodziewał; wstąpienie młodego oficera do szkoły lotniczej było zatem tylko początkiem jego lotniczej kariery, szansą na zostanie pilotem wojskowym – i niczym więcej. Od tego momentu dalszy sukces w służbie zależał od talentu i wy-

trwałości pilota. W każdym rodzaju wojsk istniały pewne podobieństwa w zakresie programów szkoleniowych, były jednakże nieco inaczej profilowane.

Jeff Ashby, były astronauta NASA, kapitan marynarki wojennej i pilot myśliwca F/A-18, rozpoczął karierę lotniczą w późnych latach siedemdziesiątych. Szkolnie podstawowe trwało około pięciu miesięcy i zapewniało uczniowi odbycie 40 godzin lotu na samolocie szkoleniowym T-28, wyposażonym w silnik tłokowy. Podstawowa nauka pilotażu w warunkach pełnej widoczności skupiała się na nauce startów, lądowań i procedurach awaryjnych, a mimo intensywnego procesu doboru kandydatów uczestniczący w szkoleniu potencjalni piloci zazwyczaj zaczęli odpadać jeden za drugim. Tak jak było to w dawnych programach szkolenia kadr lotniczych – umiejętności i wyniki w nauce decydowały o tym, jaka ścieżka kształcenia lotniczego czekała kandydatów na pilotów w przyszłości: odrzutowce, helikoptery czy też samoloty turbośmigłowe. Dla Jeffa, pierwsza faza szkolenia na odrzutowcach odbyła się na samolotach T-2 Buckeye, w Kingsville w Teksasie. Nieliczni, starannie wyselekcjonowani piloci, tacy jak on, przeszli następnie do TA-4J, ucząc się tam latania w formacjach, zaawansowanej akrobacji lotniczej oraz nauki operowania z pokładów lotniskowców. Po kolejnych sześciu miesiącach Jeff ukończył szkolenie jako w pełni wykwalifikowany pilot morski i otrzymał złote skrzydełka.

Piloci marynarki wojennej i piechoty morskiej przechodzili następnie dwumiesięczny kurs pilotażu przy zastosowaniu przyrządów pokładowych. Poprzedzał on roczne szkolenie w Lotniczej Grupie Uzupelnień (Replacement Air Group, RAG), które odbywało się na wschodnim lub zachodnim wybrzeżu USA. Tu zapoznawano ich z odrzutowcami, którymi mieli potem latać w macierzystych jednostkach; w przypadku Jeffa był to F/A-18 Hornet. Po roku szkolenia w zakresie procedur awaryjnych (EPs), podstawowych manewrów myśliwskich, powietrznych manewrów bojowych oraz ataków na cele naziemne Jeff odbył też 10 ćwiczebnych dziennych lądowań na lotniskowcu oraz sześć lądowań nocnych. Cały program trwał od 24 do 26 miesięcy, a nowy pilot docierał do swojej eskadry, mając na koncie około 250 wylatanych godzin.

Siły powietrzne (USAF) zaczynały swój program od kursu szkolenia dla studentów (UPT). Kandydaci na pilotów spędzali pierwsze dwa tygodnie na zajęciach akademickich i zaliczali serię egzaminów fizycznych. Zajęcia skupiały się na systemach samolotów, procedurach awaryjnych, procedurach lotniskowych oraz zapoznawaniu się z topografią obszaru, na którym były położone bazy lotnicze. Procedur awaryjnych o zasadniczym znaczeniu, zwanych pogrubionymi, uczono się na pamięć. Były to problemy, które w powietrzu mogły doprowadzić do śmierci pilota, takie jak: pożar i awaria silników, utrata kontroli nad maszyną, katapultowanie się i tym podobne. Codziennie odbywały się też egzaminy. W tym czasie „stud”, jak nazywano kandydatów, zaznajamiani byli ze sprzętem ratującym życie i przechodzili ponowny kurs z zakresu skoków ze spadochronem.

Po mniej więcej 10 dniach kandydat był odsyłany do macierzystej eskadry i zaczynał latać. Zazwyczaj na jednym typie samolotu szkolili się trzy eskadry, a każda z nich podzielona była na klucze. Klucz składał się z około 20 uczniów, a czterech kursantów przypadało na każdego pilota instruktora (IP). Instruktorzy odpowiadali za harmonogram zajęć, latanie i nadzorowanie całego treningu ucznia. Dobrzy instruktorzy, tacy jak kapitan Russell Greer, zwany „Daddy Rabbitem”, chronił swoich młodych podopiecznych, starając się izolować ich od nieuchronnych nonsensów biurokratycznych występujących w każdej organizacji. Motywował ich, a kiedy trze-

ba było – ganił, by osiągałi możliwie jak najlepsze rezultaty. „Daddy Rabbit” był ekspertem w docieraniu do sedna każdego problemu, a przede wszystkim był doskonałym pilotem.

Spośród pozostałych instruktorów najliczniejszą grupę stanowili byli FAIPs (*first assignment instructor pilots* – piloci pierwszego przydziału). Ci instruktorzy sami właśnie ukończyli UPT i chociaż zdobyli tam dość wysoką liczbę punktów, to jednak nie wybrano ich do grupy potencjalnych pilotów myśliwskich. Niekiedy po prostu zabrakło dla nich myśliwców, częściej jednak ich instruktorzy dochodzili do subiektywnego wniosku, wspartego wynikami, że jakiś porucznik po prostu nie nadawał się na pilota myśliwskiego. Zamiast tego zostawał na trzy lata mocno wku-  
rzoną pilotem T-37 lub T-38, aż dojrzał i wtedy mógł próbować raz jeszcze. Niektórym to „le-  
żakowanie” czyniło bardzo dobrze, innym – nie aż tak.

Byli też i tacy instruktorzy, których czasowo odwoływano z operacyjnych jednostek lotni-  
czych. Większość z nich pochodziła z jednostek tankowców lub transportowców, niektórzy, tak  
jak „Daddy Rabbit”, pilotowali wcześniej strategiczne bombowce B-52; była wśród kadry także  
garstka pilotów myśliwskich. Ci piloci – mężczyźni i kobiety – znali życie i byli obcy ze służbą  
poza Dowództwem Szkoleń. Mieli spore doświadczenie i zazwyczaj też świetnie uczyli. Byli  
tam po to, by mieć na oku FAIP-sów, podjąć parę dojrzałych decyzji i utrzymać porządek. I Rus  
Greer właśnie tak postępował. Zaciekle lojalny wobec swoich „sztucerów”, jak nazywano jego  
uczniów, dla kilku z nich nadstawał karku. Wygrywał większość biurokratycznych bitew, a kok-  
pit odrzutowca znał jak wirtuoz.

Uczniowie USAF zaczynali latać na odrzutowcu ćwiczebnym T-37, zwanym Tweet – ze  
względu na wysoki gwizd wytwarzany przez jego niewielkie silniki, a być może dlatego, że był  
mały i miał zaokrąglony nos jak postać z kreskówki – Tweety Bird<sup>217</sup>). Tak jak w przypadku  
większości programów szkoleniowych, uczono podstaw lotów z pełną widocznością; manewrów  
powietrznych, zwłaszcza tych niebezpiecznych dla pilota i jego maszyny, takich jak korkociągi  
i przeciągnięcia. Oczywiście poznawano też procedury awaryjne – słowem wszystko, czego  
trzeba, by samodzielnie latać odrzutowcem. Jak na wszystkich innych pierwszorzędnym szko-  
leniach, ludzie zaczynali natychmiast odpadać. Wielu pojawiało się na kursie w poniedziałek,  
a w piątek już ich nie było. Selekcja nie trwała długo. Miało to swoje uzasadnienie. Stawka była  
zbyt duża, żeby się patyczkować.

---

217) USAF pozbył się w końcu T-37 na rzecz T-6 Texan II, udanego samolotu ze szklanym kokpitem.

Każdego ranka w czasie wspólnej odprawy pilot instruktor opisywał pewną sytuację tak-  
tyczną, następnie oddawał głos jakiemuś uczniowi, by ją dokończył. Musiał on wstać tylko  
z bieżącymi notatkami w rękę i dokończyć scenariusz w czasie rzeczywistym. Każda sekwencja  
lotu i symulatora była oceniana, do tego dochodziły zajęcia obejmujące każdy system samolotu,  
meteorologię i inne przedmioty. Po sześciu miesiącach szkolenia oraz trzech egzaminach, każ-  
dy, kto pozostał na szkoleniu, mógł przesiąść się na T-38 Talon.

W tym czasie część uzdolnień ucznia była już dla kadry znana, mógł więc zacząć się spraw-  
dzać. T-38 obsługiwało się jak niewielki myśliwiec o słabej mocy. Ci, którzy dawali sobie dobrze

radę na tolerancyjnym Tweetcie, teraz mieli problemy na Talonie – zwłaszcza podczas lądowania. Oprócz niekończących się zajęć teoretycznych w tej fazie szkolenia koncentrowano się na nauce zaawansowanych manewrów, lataniu na przyrządach, a przede wszystkich lotach w formacji. Nie żeby miało to znaczenie taktyczne; służyło sprawdzeniu tego, czy pilot jest wystarczająco opanowany i zdolny do latania – skrzydło w skrzydło – w odległości około metra od innego odrzutowca. Zachowanie w takiej sytuacji mówiło sporo o potencjale danego pilota. Egzaminy kontrolne, codzienna ocena i ewaluacje przeprowadzane przez instruktorów – wszystko to wpływało do ocenę końcową uzyskaną przez kursanta. W każdej grupie około 5 procent (czyli około czterech pilotów) wybijało się ponad to, co zwano później linią FAR (fighter, ataca, reconnaissance), oznaczającą pilotów o zdolnościach sugerujących ich dalszą służbę na myśliwcach, samolotach szturmowych lub zwiadowczych. Kandydaci o predyspozycjach typowych dla pilotów myśliwskich przydzielani byli do jednostek w oparciu o potrzeby sił powietrznych, brano jednak pod uwagę również osobiste preferencje kandydatów, a większość pilotów, którzy uplasowali się powyżej linii FAR, otrzymywała przydział na jeden z trzech preferowanych przez siebie typów maszyn bojowych.

Opuszczając UPT, uczeń stawał się teraz pełnoprawnym pilotem ze srebrnymi skrzydłami i 200 wylatanymi godzinami na koncie. Na tę sumę godzin spędzonych za sterami składało się – poza akrobacją lotniczą, lataniem w formacjach oraz lotami na niskiej wysokości – 90 godzin spędzonych na pilotażu (bez widoczności) z wykorzystaniem przyrządów pokładowych, z tego jakieś 10 godzin przypadało na loty nocne. Następnie przez kilka miesięcy odbywało się szkolenie w zakresie survivalu lądowego i morskogo, ucieczek, unikania pościgów i stawiania oporu. Ukończenie prowadziło do następnego etapu, jakim był myśliwski kurs wprowadzający (LIFT). Odbywał się on w bazie lotniczej Holloman Air Force Base w Alamogordo w Nowym Meksyku i trwał około dwóch miesięcy; korzystano na nim z samolotu szkolnego AT-38, będącego uzbrojonej wersją T-38.

LIFT, całkiem przydatny kurs, który obecnie zlikwidowano, wdrażał pilota w walkę powietrze-powietrze oraz powietrze-ziemia. Uczono na nim podstawowych zasad ataku na cele naziemne (patrz załącznik B) oraz podstawowych manewrów myśliwskich (BFM) – i czegoś jeszcze.

Eskadry szkoleniowe składały się w całości z liniowych pilotów myśliwskich oddelegowanych po to, aby płynnie przeprowadzić świeżo upieczonego pilota ze środowiska szkoleniowego do realiów panujących w jednostkach liniowych. Chodziło o wykształcenie w nim pewnego poziomu mentalności taktycznej. Wpajali oni młodemu pilotowi przede wszystkim odpowiednie nastawienie psychiczne. Sprawiali, że pojmował, jak odmienny jest świat myśliwców i na czym polega rola pilota. Wszyscy uczniowie LIFT przechodzili przez zaawansowany kurs z zakresu fizjologii w Holloman, który obejmował utratę świadomości, co następowało pod wpływem nadmiernej siły przeciążenia (GLOC) w ramach treningu na centryfudze. Miało to zasadnicze znaczenia dla tych kursantów, którzy zostali przeznaczeni do pilotowania odrzutowców o wysokich osiągnięciach i mogli tam doświadczyć przeciążenia nawet do poziomu 9 G. Po raz pierwszy młody pilot zaczynał wtedy rozumieć, że latanie było podporządkowane walce. Natomiast zadaniem pilota myśliwskiego było sianie zniszczenia. Starty, lądowania, nawigacja, przyrządy... Wszystko to miało cząstkowe znaczenie wobec tego głównego celu.



Opuszczając bazę Holloman po odbyciu kolejnych 35 godzin lotów, pilot trafił do bazy Jednostki Szkoleniowej Uzupełnień i zaczynał naukę latania na odrzutowcu, który miał być jego docelowym samolotem bojowym. W przypadku nowych pilotów F-16 Viper oznaczało to bazę MacDill, położoną w Tampie na Florydzie, albo Luke AFB w Phoenix w Arizonie. Ci, którzy zostali przeznaczeni do samolotów F-15 Eagle, również trafiali do Luke lub Tyndall AFB na Florydzie, a piloci szturmowych A-10 Warthog dostawali przydział do Davis-Montham AFB, na południu w Tucson w Arizonie. Trwające dziewięć miesięcy szkolenie na F-16 Viper było najdłuższe, gdyż obejmowało zarówno walkę powietrzną, jak i atakowanie celów naziemnych – pilot kończył naukę z 80 godzinami wylatanymi na Viperze. Jak zawsze szkolenie zawierało element teoretyczny, dotyczący funkcjonowania złożonych systemów obsługi nowoczesnego samolotu odrzutowego, jego uzbrojenia oraz zastosowania taktycznego i procedur awaryjnych.

W ramach pobytu w RTU pilot egzaminowany był po raz trzeci w zakresie umiejętności pilotażu bez wykorzystania instrumentów pokładowych i uzyskiwał kwalifikacje potrzebne do uzupełniania paliwa w powietrzu. Ostatecznie po dwóch latach w pełni wykwalifikowany pilot USAF dostawał przydział do macierzystej eskadry liniowej, dysponując doskonałym zestawem różnorodnych umiejętności, kwalifikacji taktycznych oraz łącznie ponad 300 wylatanymi godzinami na koncie. W jednostce ponownie zaczynał na samym dole hierarchii i przechodził kilkumiesięczny kurs kwalifikujący do wykonywania misji bojowych. Szkolenie prowadzone przez różnych instruktorów obejmowało loty nad okolicą, nocne loty z wykorzystaniem instrumentów pokładowych oraz poznanie specyficznych zagrożeń charakterystycznych dla danego teatru wojennego. Ponadto były weryfikowane w praktyce wszystkie opanowane podczas szkoleń umiejętności w zakresie walki powietrznej i likwidowania celów naziemnych. Wreszcie po kolejnym zaliczonym egzaminie kontrolno-taktycznym pilota uznawano w końcu za pilota myśliwskiego. Zasady szkolenia pełnowartościowego pilota myśliwskiego przeszły bardzo długą drogę od pięciogodzinnego programu nauki latania z 1915 roku.

52. Taktyczne Skrzydło Myśliwskie z bazy lotniczej w Spangdahlem w Niemczech Zachodnich było pod wieloma względami typowe, a zarazem unikalne. Stanowiło macierzystą bazę dla trzech istniejących mieszanych eskadr typu Hunter-Killer, było też spadkobiercą tradycji bojowych „Dzikich Łasic” i ich historii pojedynkowania się z wietnamskimi SAM-ami. Po zakończeniu wojny w Wietnamie zadanie zwalczania wyrzutni SAM-ów zostało przekazane w całości samolotom Phantom F-4. Tym razem w ramach programu Advanced Wild Weasel V samoloty F-4E i F-4G miały działać w parach. Model G, zwany „Gziel”, był w zasadzie pozbawionym działka Panthomem F-4E ze zmodyfikowanym tylnym stanowiskiem drugiego członka załogi i dodanym systemem APR-38. Zastąpiono go potem APR-47, który lokalizował nadajniki i identyfikował ich przynależność poprzez analizę wewnętrznej biblioteki. Oficer walki elektronicznej EWO mógł też nasłuchiwać sygnałów dźwiękowych i stwierdzić dokładnie, jaki rodzaj radaru był włączony. Kiedy poznano już miejsce lokalizacji radaru, Panthomem F-4G zapewniał osłonę za pomocą rakiet przeciwradarowych, a F-4E atakował. Na początku lat osiemdziesiątych XX wieku widać było jednak, że zmiany są potrzebne. F-4G ze swoim tylnym siedzeniem i wyspecjalizowanym sprzętem pozostałby nadal skutecznym tropicielem, ale potrzeba było niszczyciela mogącego skutecznie pojedynkować się z nową generacją mobilnych SAM-ów.

Wejście F-16.

Pierwszy model Viper, jak go zwano, oblatany został w sierpniu 1978 roku. Samolot ten po-myślany był początkowo jako lekki, ultrazwrotny myśliwiec dzienny. Ironią losu jest fakt, że produkcję europejską F-16 kończono w fabryce lotniczej Fokkera.

F-16 Viper był naprawdę rewolucyjną konstrukcją. Był to pierwszy samolot myśliwski wprowadzony do służby z RSS ze „sztuczną statecznością”. Viper, będący z założenia niestabilny, mógł latać tylko wtedy, jeżeli wyposażono go w cyfrowy komputer kontroli lotu, wykonujący tysiące kalkulek na sekundę i utrzymujący nad nim permanentną kontrolę. Zaletą tego projektu była niewiarygodna manewrowość na wysokości kilku tysięcy stóp przy utrzymywanej prędkości ponad 400 mil na godzinę.

Do jego budowy użyto nowoczesnych technologii oraz zastosowano unikalną strukturę podobną do plastra miodu, dzięki czemu F-16 jest niezwykle lekki, a zarazem bardzo mocny. Pod względem ergonomiki kabina pilota uwzględniła wszystkie wnioski, jakie napłynęły ze strony pilotów myśliwskich, i stanowiła spełnienie marzeń pilota. Mieści się ona pod piękną kulistą osłoną. Dominuje w niej system HOTAS (hands on throttle and stick – ręce na dźwigni mocy i drążku). Każdy rodzaj uzbrojenia i każdy system konieczny do prowadzenia walki można obsługiwać przełącznikami umieszczonymi na drążku i dźwigni mocy; pilot nie musi zdejmować z nich swoich palców. Para wielofunkcyjnych wyświetlaczy dawała pilotowi podgląd informacji płynących z radarów powietrze-powietrze oraz powietrze-ziemia, pokazywała stan uzbrojenia i pozwala nawigować przy każdej pogodzie, zarówno za dnia, jak i w nocy. Wszystkie komunikaty pojawiały się raz jeszcze na wyświetlaczu przeziernym. Efektem końcowym była zdolność pilota do latania i prowadzenia walki przy zachowaniu doskonałej orientacji i braku konieczności odwracania wzroku od akcji.

F-16 napędzany jest różnego rodzaju silnikami Pratt & Whitney lub General Electric, a maksymalna wartość ciągu może przekroczyć nawet 32 tysiące funtów przy pełnym dopalaczu<sup>218</sup>. Samolot może przenosić wszelkiego rodzaju uzbrojenie precyzyjnego rażenia (PGM), bomby konwencjonalne i nuklearne; F-16 wyposażony też został w wewnętrzne działko 20 mm. Uzbrojenie do walki powietrznej stanowiły początkowo tylko rakiety AIM-9, w latach dziewięćdziesiątych dodano jednak pocisk średniego zasięgu AIM-120 BVR. Mały, niemal niezauważalny i zdolny do elastycznego konfigurowania uzbrojenia Viper był doskonałym wyborem dla „Dzikich Łasic”.

---

<sup>218</sup> Nie ma bezpośredniego porównania, ale to około 55 tysięcy KM. Istotnie, daleka droga od małego silnika Gnome'a Rolanda Garrosa o mocy 80 KM.

Decyzja o wprowadzeniu na uzbrojenie F-16 nie spotkała się jednak z powszechnym entuzjazmem, zwłaszcza (co zrozumiałe) w środowisku oficerów walki elektronicznej. USAF nie pomagała też sprawom ze względu na swoje typowe niezręczne podejście do kwestii personalnych. Mniej więcej pięciu doświadczonych pilotów F-4 z każdej z trzech eskadr w Spangdahlem wybrano do przejścia na F-16, pozostałym zaś nie dano naprawdę żadnej alternatywy. Podobnie rzecz się miała z oficerami walki elektronicznej. Wiedzieli, że ich odrzutowiec odchodził do lamusa, i oni również musieli opuścić kabiny. Pojawiły się pogłoski, że wszystkie stanowiska do-

wódcze zostaną przejęte przez pilotów F-16. Według kapitana Dalego Shoupego, wysoce doświadczonego EWO i dowódcy klucza, wprowadzeniu do linii nowej maszyny towarzyszyło w środowisku pilotów sporo obaw (co było dość zrozumiałe).

Pogłoski okazały się jednak nieprawdziwe, a stanowiska dowódcze w skrzydle i w eskadrach podzielono między członków załóg F-4 i pilotów F-16. Sześciu EWO wybrano też na instruktorów symulatora F-16. Nauczono ich podstaw systemów Viper a zasady działania list kontrolnych, udzielano im też tak wielu lotów zapoznawczych na kilku dostępnych dwumiejscowych F-16, jak to tylko było możliwe. W rezultacie kadra, która doskonale знаła się na sztuce prowadzenia wojny elektronicznej, mogła teraz dopasować swoją wiedzę do możliwości Viperów.

EWO mogli też przekazać swoją wiedzę nowym pilotom. To, co zrobiło dowództwo USA, wprowadzając do służby F-16, nie było czymś szczególnie zręcznym ani mądrym; ale grupa zawodowych pilotów, takich jak Dale Shoupe, miała świadomość, że misja musi być kontynuowana i chciała uczynić wszystko, żeby tak się stało. Wiązało się to z wyjątkową cierpliwością w stosunku do bezczelnych, młodych pilotów jednomiejscowych myśliwców, którzy nigdy nie widzieli EWO, oraz talentem do wypracowania nowej taktyki działania w oparciu o tychże pilotów i ich nowy odrzutowiec. Dotyczyło to w szczególności walki typu powietrze-powietrze. F-4 nie musiały już wycofywać się z realizacji misji w obliczu MiG-ów; mogły nadal realizować swoje zadania, polując i eliminując – dzięki samolotom F-16. Tak samo Viper nie był w stanie samodzielnie zlokalizować radarów nieprzyjaciela, ale współpracując z Phantomami stanowiska SAM-ów można było znaleźć i zniszczyć. Było to dobre połączenie, jak Mooman i 23. Taktyczna Eskadra Myśliwska miała to wkrótce udowodnić.

W czasach, kiedy toczyła się wojna koreańska (1950–1953), doszło do przebrojenia sił powietrznych z samolotów bojowych napędzanych silnikami tłokowymi i uzbrojonych w kaemy do odrzutowców wyposażonych w działka. Na tym poziomie zaawansowania toczyły się starcia powietrzne podczas wojny w Wietnamie, z tym że na uzbrojeniu samolotów pojawiły się wówczas rakiety. Był to z pewnością skok technologiczny, ale dość krótki okres, jaki wystąpił między dwoma wojnami, oznaczał, że weterani z Korei musieli przesiąść się za stery zaawansowanych odrzutowców. Między Wietnamem a wojną w Zatoce Perskiej minęło jednak aż 18 lat i pod wieloma względami było to dla pilotów niełatwe przejście. Mimo zaniku walki powietrznej piloci latali po prostu ostrzej, w oparciu o wnioski wyciągnięte z wojen arabsko-izraelskich oraz konfliktów, jakie miały miejsce w Azji Południowo-Wschodniej.

Piloci marynarki wojennej, korpusu piechoty morskiej i sił powietrznych – wszyscy trenowali intensywnie, przygotowując się do wojny na teatrze europejskim, gdzie zakładano toczenia walk na niskiej wysokości. Na przestrzeni lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych opracowywano obszerne, złożone plany wojenne, dokonywano w nich korekt i ciągle je aktualizowano.

W odróżnieniu od większości wcześniejszych konfliktów siły, które miały walczyć w Europie, były w permanentnej gotowości. Piloci latali codziennie i ćwiczyli nad obszarem potencjalnych działań wojennych – działo się tak przez dwie dekady. Znane było im każde wzgórze i każda dolina, a niekończące się scenariusze treningowe były testowane podczas codziennych misji i taktycznych ewaluacji. Latanie operacyjne w czasie pokoju (zwłaszcza w Europie) było zatem jak najbardziej realistyczne.

W dobie poprzedzającej żalosną erę, charakteryzującą się dyktatem poprawności politycz-

nej, mężczyźni (wciąż tylko mężczyźni) ostro latali, ostro trenowali i ostro pili. Kluby oficerskie i podoficerskie pozostały tym, czym zawsze były; nie było oszczędzania ani łączonych klubów, nie było wywieszania w ramach na ścianach budynku eskadry założeń programowych lub niewielkich drukowanych broszur wyszczególniających role, obowiązki i zakres odpowiedzialności<sup>219</sup>). Każdy pilot wiedział, po co był w tym miejscu. Sowieckie hordy czyhały tuż za granicą, gotowe do przelania się wprost na Europę Zachodnią. Można było dokładnie zobaczyć ich terytorium, zwłaszcza w nocy, kiedy wyłączali sieci elektryczne, by zaoszczędzić na prądzie, a wówczas Europa Wschodnia pogrążała się w mroku, podczas gdy Zachód był oświetlony niczym Las Vegas.

---

219) United States Air Force Core Values, znane również jako „The Little Blue Book”, broszura opublikowana w nakładzie kilkudziesięciu tysięcy egzemplarzy w 1997 roku, kiedy liniowym eskadrom myśliwskim zaczęto brakować papieru do kopiarek.

Kiedy klucz samolotów startował i oddalał się od strefy obrony swojej bazy, każdy samolot NATO będący w powietrzu mógł włączyć się do ćwiczeń. Zasady uczestnictwa w symulowanej walce zostały wcześniej ustalone – można było zostać zaatakowanym wszędzie, o dowolnej porze, na niemal każdej wysokości przez jakikolwiek myśliwiec odrzutowy znajdujący się w inwentarzu sojuszu. Tak czynili Niemcy, Holendrzy, Belgowie, Kanadyjczycy... Wszyscy, którzy byli w sojuszu. To rozwiązanie stanowiło niesamowitą okazję do ćwiczeń, które były maksymalnie zbliżone do okoliczności realnej walki. I chociaż w wyniku tych działań nie można było zostać zestrzelonym, to wielu pilotów zginęło w wypadkach.

Ze względu na rozwój techniczny operujących na niskiej wysokości SAM-ów: SA-3, SA-6, SA-8 oraz innych przenośnych rakiet przeciwlotniczych, ataki treningowe wykonywano na bardzo niskiej wysokości i z dużą prędkością. Istniały olbrzymie obszary na terenie zachodnich Niemiec, nad którymi zostały dozwolone loty na wysokości 250 stóp, często jednak wykonywano je poniżej stu stóp, z prędkością 500 węzłów na godzinę. Po spojrzeniu na mapy zagrożenia stawało się oczywiste, że w Europie Środkowej nie istniała możliwość przeżycia pilota i jego maszyny na średniej wysokości. Nie były to realia Synaju ani delta Mekongu. Takie ograniczenia tutaj nie istniały. Walka toczyłaby się przeciw ZSRR i państwom Układu Warszawskiego, które konstruowały broń używaną przez Wietnamczyków, Syryjczyków i Egipcjan.

Tylko dzięki temu doskonałemu treningowi możliwe stało się to, co nastąpiło potem.

W DÓŁ BIEGU TYGRYSU, 225 mil na południowy wschód od Bagdadu, miasto Basra rozciągało się wzdłuż zakurzonego rozlewiska i bagien Shatt al Arab. Basra, położona niecałe 50 mil od portu Um Qasr nad Zatoką Perską i 20 mil od granicy irańskiej, zawsze stanowiła strategiczny klucz do tego regionu. Tuż przed świtem 2 sierpnia 1990 roku sześć irackich dywizji wyruszyło z pól naftowych Rumaila na południe wzdłuż Autostrady nr 1. Oddziały Specjalne, które po północy zostały przerzucone helikopterami, przejęły kuwejskie posterunki graniczne i mosty, tak że iracka inwazja nie spotkała się z istotniejszym oporem. Przekraczając granicę kuwejską główne siły irackie ruszyły prosto na stolicę kraju. Kuwait City padło szybko.

Każdy, kto miał pieniądze, a większość Kuwejtczyków je posiadała, uciekał z kraju do Kairu, Genewy, Nowego Jorku. Arabia Saudyjska natychmiast zaczęła zabiegać o amerykańską pomoc, gdyż mimo miliardów dolarów przeznaczanych w państwie Saudów na wojsko była całkowicie niezdolna do zatrzymania marszu armii irackiej. Dysponując możliwością wystawienia 60. dywizji i milionem ludzi pod bronią, Irakijczycy pod wodzą Saddama Husajna mieli siłę w postaci ponad 5 tysięcy czołgów i 500 samolotów bojowych. Irakijczycy byli godnym przeciwnikiem dla Irańczyków podczas wojny (w latach 1980–1988), podobnie dla Kuwejtczyków oraz Saudyjczyków. Jednak w dużym stopniu ich siła była pozorna. Słabo wyszkoleni i nisko zmotywowani poborowi stanowili przynajmniej połowę składu armii irackiej, a większość pilotów irackich sił powietrznych latała na przestarzałych MiG-21 i MiG-23, które nie stanowiły prawie w ogóle zagrożenia dla nowoczesnych amerykańskich samolotów bojowych. Pewnym problemem mogły okazać się względnie nowoczesne irackie Mirage F-1 (produkcji francuskiej) oraz MiG-29 (produkcji sowieckiej).

MiG-29, zwany Fulcrum, był kolejną sowiecką kopią kilku amerykańskich konstrukcji, pozostawał jednak sprawnym, dobrze uzbrojonym myśliwcem liniowym. W rzeczywistości samoloty nieprzyjaciela nie przysparzały prawdziwych zmartwień. Piloci myśliwców koalicji ślinili się na samą myśl o możliwości zniszczenia irackich sił powietrznych. Podobnie jak inni przeciwnicy przed nimi, Irakijczycy od samego początku przegrywali z Zachodem bitwę myśliwców o panowanie w powietrzu. Iracka obrona przeciwlotnicza w postaci artylerii lufowej i baterii SAM-ów stanowiła największe zagrożenie dla lotnictwa koalicji i to w nią Bagdad sporo zainwestował. Na liczbę 8 tysięcy dział irackiej artylerii przeciwlotniczej składały się armaty kalibru 37 mm i 57 mm oraz cięższe działa o kalibrze od 85 mm do 130 mm, wiele z nich było też naprowadzanych na cel radarowo. Niezwykle niebezpieczny był mobilny system poczwornie sprzężonych działek ZSU-23-4P, który w armii Saddama był wszechobecny i można było prowadzić z jego pomocą skuteczny ostrzał samolotów i śmigłowców przeciwnika, używając do kierowania ogniem układów optycznych bez zdradzania swojej pozycji.

Większe systemy rakietowe: SA-2 i SA-3 osłaniały Bagdad, Basrę, Mosul i Kirkuk, ale Irakijczycy posiadali też kilkadziesiąt mobilnych SAM-ów. Baterie SA-6 i SA-8 sowieckiej produkcji lokalizowano i kamuflowano wokół stacji kolejowych, rafinerii naftowych, elektrowni i zapór wodnych. Armia Saddama miała także zestawy rakietowe Roland, będące produktem francusko-niemieckiej myśli technicznej o znacznie lepszym radarze i o układzie optycznym wyższej jakości niż sowieckie SAM-y. Szczególne zagrożenie stanowiły mobilny system rakiet SA-9/13. Mógł on wykorzystywać radar artylerii przeciwlotniczej do początkowego wskazywania celu, po czym, już po odpaleniu rakiety, kontrolę nad lotem rakiet przejmował własny system śledzenia celu oparty na naprowadzaniu na podczerwień. Pojazd, na którym umieszczona była wyrzutnia, był mały i szybki, wytwarzało się też niewiele dymu podczas odpalenia rakiet, które atakowały cele powietrzne bez ostrzeżenia.



*F-16 C]wczasie patrolu nad Irakiem*

Irakijczycy nauczyli się też czegoś od Wietnamczyków i skonstruowali własny pierwszorzędny zintegrowany system obrony powietrznej. Zaprojektowany i zbudowany przez francuską firmę Thomson, system ten nosił nazwę KARI i działał w sposób następujący<sup>220)</sup>: zewnętrzny system walki elektronicznej i radary poszukujące były połączone z centralnym taktycznym centrum operacyjnym; stamtąd dowódca obrony powietrznej mógł wyznaczać cele stanowisk SAM-ów i wysłać w powietrze myśliwce w celu przechwycenia zbliżających się samolotów wroga. Systemy łączności były rozbudowane; istniały linie naziemne, radia HF, przewody i światłowody. Był to system zwarty, bardzo scentralizowany i sprawdził się wcześniej w walce – przeciw Irańczykom i ich grupom uderzeniowym składającym się z 30 samolotów.

---

<sup>220)</sup> KARI – słowo „Irak”, literowane od tyłu.

Irak walczył z Iranem od 1980 do 1988 roku, pozornie o obszar przybrzeżny Shatt al Arab.

Rzeczywistość była nieco bardziej złożona. Husajn, obawiający się zawsze dużego skupiska mniejszości szyickiej w Iraku, był przekonany, że zdominowany przez szyitów Iran zachęca jego poddanych do rebelii. Nawet po użyciu przez Husajna gazu musztardowego przeciw Irańczykom w 1983 roku Waszyngton wspierał go i kontynuował rządowe subsydia na dostawy zboża, broni i technologii do Iraku. Bagdad wyszedł z wojny z terytorium powiększonym o 500 mil kwadratowych, popadł jednak w głębokie długi – wobec ZSRR i innych państw Europy był zadłużony na ponad 65 miliardów dolarów, a kolejne 80 miliardów był winien Arabii Saudyjskiej, Zjednoczonym Emiratom Arabskim i Kuwejtowi. Potrzebując rozpaczliwie wpływów budżetowych, Saddam liczył na zwiększenie irackiej produkcji ropy, podczas gdy jego sąsiedzi dobrowolnie ograniczaliby swoje wydobycie.

25 lipca 1990 roku, wbrew zastrzeżeniom prezydenta Busha, Senat USA wydał Iraq International Law Compliance Act. Uchwała ta określała przestrzeganie przez Bagdad zapisów Protokołów Genewskich oraz Układu o nierozprzestrzenianiu broni jądrowej w zamian za dalszą amerykańską pomoc. Bush sprzeciwiał się jakiemukolwiek działaniu przeciw Irakowi mimo użycia przez reżim broni chemicznej i dokonywania masowych zbrodni, gdyż waszyngtońska koncepcja realpolitik opierała się na wspieraniu Iraku przeciw Iranowi. April Glaspie, ambasador USA w Bagdadzie, pod koniec lipca długo rozmawiała z Husajnem, zapewniając go o uchwale Senatu i przekazując życzenie prezydenta Busha o dalszym utrzymywaniu dobrych stosunków. 1 sierpnia 1990 roku wyjechała na urlop, powiedziawszy Saddamowi na odejście: „My [Stany Zjednoczone] nie mamy zdania w kwestii sporów wewnątrzarabskich, takich jak wasz spór graniczny z Kuwejtem”.

Saddam odczytał to dokładnie tak, jak można się było tego po nim spodziewać, i następnego dnia dokonał inwazji na Kuwejt. Nie to było jednak jego największym błędem. Jego błędem było zatrzymanie się na granicy z Arabią Saudyjską.

Mając do dyspozycji siły inwazyjne liczące 130 tysięcy ludzi i 1200 czołgów oraz imponujące liczebnie siły powietrzne, Husajn powinien był kontynuować swój pochód w kierunku Arabii Saudyjskiej prosto na port Dhahran i zająć pola naftowe Ghawar. Są one największe na świecie i przypadało na nie przynajmniej 65 procent łącznej produkcji Arabii Saudyjskiej. Jakkolwiek USA mogły szybko podejmować działania zbrojne, skuteczna interwencja w ciągu 48 godzin na odległym obszarze Bliskiego Wschodu byłaby trudna, jeśli nie niemożliwa. Posiadając północną Arabię i Kuwejt pozycja przetargowa Iraku byłaby niemalże nienaruszalna.

Szczęśliwie Saddam zatrzymał się. Być może wierzył, że znów udowodnił gotowość Iraku do ataku, tak więc dalsze akty agresji nie były już konieczne. Poza tym okupował teraz Kuwejt. Husajn sądził też być może, że jego bezpośrednia inwazja na Arabię Saudyjską, w granicach której leżą najświętsze miejsca świata islamskiego, sprowokowałyby negatywną reakcję wśród jego muzułmańskich sąsiadów lub też dałaby Iranowi pretekst do uderzenia na jego odsłoniętą flankę. Jakkolwiek były jego motywy, po rozmowach z Bushem i Glaspie wierzył z całą pewnością, że ze strony USA czy też Europy nie musi się niczego obawiać.

O godzinie 2.10 w nocy (czasu bagdadzkiego) 17 stycznia 1991 roku nawet Saddam Husajn zrozumiał, że kolosalnie się przeliczył, rozpoczął się bowiem przeciw Irakowi największy atak powietrzny od czasów Wietnamu. Operacja „Normandia”, atak śmigłowców szturmowych koalicji na irackie radary wczesnego ostrzegania znajdujące się wzdłuż saudyjskiej granicy, stano-

wił początek wojny. Po nim nastąpiło uderzenie USAF na zachodnioirackie lotniska, główna baza MiG-ów-25, które mogły zaatakować koalicyjne samoloty dowodzenia i kontroli bądź też samoloty-tankowce służące do uzupełniania paliwa w powietrzu. Pierwsze bomby spadły na Bagdad o godzinie 3.00 w nocy, kiedy to myśliwce F-117 trafiły w centra dowodzenia i pałace irackiego dyktatora.

W Zatoce Perskiej z lotniskowców USS Saratoga, John F. Kennedy, Theodore Roosevelt, Tanager i Midway wyleciały nocą w kierunku Iraku samoloty A-6, A-7, F-14 i F/A-18. Setki pocisków Tomahawk rozbłysło nad ciemnymi wodami zatoki, po czym skierowało się na północ, by zniszczyć irackie elektrownie, węzły komunikacyjne oraz stacje telewizyjne i radiowe. Dokładnie w ten sam sposób, w jaki powinno było się walczyć z Wietnamem (i w jaki można było też z nim walczyć) siły powietrzne wykonały dezorientujący i druzgocący pierwszy cios, po którym Irak nigdy już nie doszedł do siebie. Zaprzeczając faktom i prowokując, Saddam udał się do ocalałej stacji radiowej, by zabelkotać:

– Wielki pojedynek, matka wszystkich bitew rozpoczęła się! Jutrzenka zwycięstwa zbliża się, gdyż rozpoczyna się decydujące starcie.

Tymczasem jutrzienka przyniosła właściwie coś, co zupełnie nie było po jego myśli. W ciągu pierwszych 24 godzin lotnictwo koalicji wykonało ponad 2700 misji bojowych. System KARI został rozbity i zniszczony, pozostawiając scentralizowane naczelne dowództwo Iraku ślepy i głuchy. Po kilku kolejnych dniach działań koalicjantów irackie dowództwo stało się także bezzębne. Po doszczętnym zniszczeniu priorytetowych celów, jakimi były centra wczesnego ostrzegania, kontroli i dowodzenia, siły powietrzne koalicji przystąpiły do systematycznej kampanii wymierzonej przeciw celom infrastrukturalnym i wojskowym o zasadniczym znaczeniu.

Gdy tylko jakiś iracki myśliwiec wzbijał się w powietrze, był zestrzeliwany. Jedna z amerykańskich grup uderzeniowych w północnym Iraku spóźniła się 11 minut w dotarciu do swojego celu, gdyż cała gromada F-16, F-4 i F-15 znalazła dwa bezbronne MiG-i-23 pędzące w kierunku Iranu. Wszystkie 40 odrzutowców zawróciło na wschód i wdało się w pościg, podczas gdy spanikowani Irakijczycy uciekali przez granicę. To samo dotyczyło SAM-ów; jeżeli jakiś się pojawiał, był natychmiast brany na celownik i podejmowano wszelkie wysiłki, by go zniszczyć.

Wojna powietrzna miała jednak pewne mankamenty. Samoloty podczas misji uderzeniowych generalnie atakowały cele w dużych, nieporęcznych grupach zwanych „Gorylami”. Była to pozostałość taktyki działania z Wietnamu, wzmocniona w ciągu dwóch dekad treningu prowadzonego w czasach pokoju. „Goryl” był długim ciągiem kluczy, składających się z czterech maszyn i rozciągającym się na przestrzeni wielu mil. Koncepcja ta sprawdzała się, jeżeli wszystko odbywało się zgodnie z harmonogramem, była odpowiednia pogoda i ze strony przeciwnika nie było żadnych reakcji stwarzających zagrożenie.

Było jednak sporo „ale”.

Latano w tej formacji na średnich wysokościach powyżej 20 tysięcy stóp. Kilka kluczy ze składu amerykańskiej marynarki wojennej i brytyjskich Tornado, które schodziły nisko, dostało się pod ogień artylerii przeciwlotniczej i SAM-ów. Tak naprawdę nie było uzasadnienia dla tego typu ataków. Gdyby było, inaczej by to wyglądało, ale używanie amunicji naprowadzanej precyzyjnej generalnie z góry wykluczało taką konieczność. Oprócz bomb typu Walleye, dostępne stały się też wyposażone w napęd rakietowy pociski Maverick, zarówno w wersji na podczer-



wień, jak i elektrooptycznej (IV). Pocisk raketowy Maverick, zaprojektowany początkowo jako broń przeciwpancerna, w 1991 roku w wersji z naprowadzaniem optycznym miał zasięg zaledwie kilku mil. Model na podczerwień, Maverick D, miał o wiele większy zasięg, cierpiał jednak na typowe problemy wynikające z zastosowania podczerwieni, takie jak wahania temperatury i obecność pyłu.

Bomby naprowadzane laserowo (LGB) spadały na cel lotem ślizgowym, stare bomby MK-82 i MK-84 przechodziły modernizację, by umożliwić naprowadzanie ich na oznaczony laserem z samolotu punkt. LGB były powolne, ale za to tanie i bardzo dokładne. Tak czy inaczej, większość bomb zrzuconych w 1991 roku na Irak zaliczyć trzeba do broni „nieinteligentnych”, czyli pozbawionych po zrzucie możliwości naprowadzania – leciały one po prostu tam, gdzie je wycelowano. Niemniej jednak dokładność systemów celowniczych samolotów eliminowała w tym czasie już wiele błędów. Piloci podczas nocnych nalotów lub złych warunków atmosferycznych mogli używać radarowego wspomaganie oraz różnego rodzaju opcji obliczeniowych w lepszych warunkach.

Celownik CCIP zastosowany przez Izraelczyków w 1973 roku został udoskonalony do tego stopnia, że wykwalifikowany pilot mógł umieścić zwykłą bombę w obrębie trzech stóp od miejsca, w którym chciał, by się ona znalazła. Radar powietrze-ziemia zgrywany był z celownikiem, podając precyzyjnie kąt i odległości do celu. Pilot musiał przestrzegać w czasie lotu prawidłowych parametrów (patrz załącznik B) dla wybranej broni, jeżeli to jednak czynił i wyceLOWał bomby w pożądanym punkcie, to one weń trafiały. Każdy rodzaj broni w arsenale USA był uprzednio wprowadzany do elektronicznego systemu zarządzania uzbrojeniem samolotu wraz z przypisaną mu balistyką. Następnie można było wybrać dany rodzaj uzbrojenia z elektronicznego menu ze wszystkimi opcjami.

Stale obliczanie punkt zwolnienia (CCRP) był kolejną metodą wykorzystującą znane miejsce lokalizacji celu, by obliczyć punkt zwolnienia dla wybranej broni. Opracowano go na potrzeby starego „ślepego” systemu GDB i zaadaptowano z myślą o nosicielach broni nuklearnej. Niemniej jednak rozwiązanie to funkcjonowało w przypadku wszystkich celów, dla których znana była szerokość i długość geograficzna – takich jak zabudowania, mosty i rafinerie ropy naftowej. W czasie wojny w zatoce, współrzędne z systemu globalnego pozycjonowania (GPS) były powszechnie dostępne, a to pozwalało na celne bombardowanie, nawet ze średnich wysokości.

Radary kontroli ognia powietrze-powietrze pozwalały na uzyskanie skuteczności, jakiej w poprzednim pokoleniu nie można byłoby sobie wyobrazić. Wcześniejsze systemy posiadały szereg ograniczeń, szczególnie, gdy patrzyło się na dół ze względu na zakłócenia spowodowane odbiciem promieni radarowych od powierzchni ziemi. Impulsy pochodzące z radarów znajdujących się w samolotach nie były w stanie odróżnić małych celów od dużych. Jedną z przyczyn, dla których stanowiska radarowe British Chain Home były tak skuteczne, był fakt, że nad kanałem La Manche nie występowały zakłócenia stałe, w których zbliżające się niemieckie samoloty mogłyby się schować. Problem zakłóceń stałych rozwiązano, mierząc zmianę prędkości odbicia impulsu od celu oraz jego zasięg. Wyobraźmy sobie syrenę karetki pogotowia; gdy się zbliża, dźwięk staje się głośniejszy, a kiedy oddala, dźwięk niknie. Ów efekt Dopplera wywołany falami dźwiękowymi, które w pierw ścieśniają się, a potem rozprzestrzeniają, można precyzyjnie zmierzyć<sup>221</sup>. Informacja o prędkości jest zatem powiązana z dokładnym określeniem

odległości odbitych sygnałów, dostarczając w ten sposób bardzo precyzyjnych namiarów do celowania. Lepsze rozwiązania oznaczają, że możliwe stały się o wiele bardziej skuteczne rakiety naprowadzane radarowo oraz wyeliminowanie myśliwca nieprzyjaciela na długo, zanim mógł on wejść do walki.

---

221) Dzieje się tak z nami, gdy radar policyjny skierowany jest w stronę naszego samochodu.

Doskonały i realistyczny trening poprzedzający wojnę nad zatoką w połączeniu z przewagą technologiczną sprawił, że jeżeli nawet jakiś Irakijczyk wzbijał się w powietrze, nigdy już nie wylądował, w każdym razie – o ile lądował – to nie w całości albo nie w swoim kraju. 38 irackich myśliwców zostało zestrzelonych kosztem jednego F/A-18<sup>222</sup>). Po trwającej miesiąc kampanii powietrznej Saddam Husajn chwiał się. Jego przeceniane siły powietrzne zostały poszarpane, a system obrony powietrznej, który był tak skuteczny przeciw Iranowi, został wyłączony z walki. Rakiety ziemia-powietrze oraz tysiące dział przeciwlotniczych nadal operowały, jednak bez jakiegokolwiek scentralizowanego dowodzenia i koordynacji. Kiedy irackie radary włączały się, by podjąć walkę, zazwyczaj rakietą Maverick lub Walleye wpadała im przez sufit. Wielu dowódców baterii SAM-ów postanowiło, co zrozumiałe, raczej przeczekać konflikt, niż ponieść śmierć ze strony zagrożenia, którego nie mogli nawet zobaczyć. W końcu – jak rozumowali – wojska koalicji nie wkroczą do Iraku – byłoby przecież szaleństwem stanąć przeciwko czwartej co do wielkości armii na świecie.

---

222) Porucznik komandor Scott Speicher z VFA-81 z lotniskowca USS Saratoga. Nigdy nie udowodniono wadzałającego sposobu, jak został zestrzelony 17 stycznia 1991 roku.

Stało się to jednak 24 lutego 1991 roku. Przekraczając granicę saudyjsko-kuwejcką, amerykańskie 1. i 2. Dywizja Piechoty Morskiej wraz z 1. Batalionem Piechoty skierowały się na Kuwait City. Główne uderzenie wyszło ze strony amerykańskiego VII Korpusu współdziałającego z francuską 6. Lekką Dywizją Pancerną na lewej flance i brytyjską 1. Dywizją Pancerną na prawym skrzydle. Operacje lądowe skierowane w głąb Iraku rozpoczęły się właściwie już pod koniec stycznia od działań szeregu ośmiuosobowych patroli należących do Szwadronu B, wchodzącego w skład brytyjskiej jednostki specjalnej SAS. Brytyjcy komandosi gromadzili informacje na temat celów, niszczyli światłowodowe łącza komunikacyjne i eliminowali wyrzutnie rakiet SCUD wycelowane w Izrael.

W przypadku zaatakowania Izraela (a Saddam zapowiadał, że to zrobi) Tel Awiw dokonałby odwetu. Gdyby do tego doszło, Waszyngton obawiał się, że Saudyjczycy wycofaliby swoje poparcie dla działań koalicji, w tym udostępnienie baz dla setek tysięcy amerykańskich żołnierzy zlokalizowanych na ich terytorium. Owo polityczne załamywanie rąk było bezpodstawne. Jeżeli bowiem Brytyjczycy i Amerykanie wyszliby ze składu koalicji, któż broniłby wówczas saudyj-

skich pól naftowych Ghawar? Z pewnością nie obroniliby ich sami Saudyjczycy. Niemniej jednak włączenie się Izraela do wojny skomplikowałoby i tak już bardzo złożoną sytuację.

Wojna lądowa trwała od stu godzin. Armia iracka została zmuszona do wycofania się z Kuwejtu. Odwrót autostradą nr 1 w kierunku Bagdadu zakończył się dla Saddama Husajna kompletnym upokorzeniem i powinien być dlań przestrożą – przed tym, co miało nastąpić później. Cel, jaki postawili sobie wojska koalicji, został w każdym razie w pełni osiągnięty i w odróżnieniu od Wietnamu nie odnotowano w przebiegu działań żadnych niedopowiedzeń. Dane źródłowe dotyczące ofiar śmiertelnych po stronie koalicji różnią się; łącznie zginęło jednak około 300 ludzi. Początkowe informacje o stratach irackich rządu 100 tysięcy zabitych okazały się wszakże rażąco przeszacowane przez Defense Intelligence Agency (wywiad wojskowy USA); bardziej realistyczne powojenne oceny podawały liczbę 8–10 tysięcy irackich żołnierzy zabitych w walce. Niemniej jednak dysproporcja w zakresie liczb jest zdumiewająca. Jak ujął to generał broni Tom Kelly: „W ciągu stu godzin Irak przeszedł drogę od czwartej co do wielkości armii świata do drugiej co do wielkości armii w Iraku”.

Lotnictwo wykonało ponad 109 tysięcy misji bojowych, w trakcie których na irackie cele zostało zrzuconych 88 tysięcy ton bomb i pocisków raketowych<sup>223</sup>; koalicja straciła w walce 39 samolotów odrzutowych, z czego 22 stanowiły amerykańskie myśliwce lub samoloty szturmowe. Jedna kanonierka powietrzna typu Specter została strącona w pobliżu Kuwejtu, a Brytyjczycy utracili sześć myśliwców bombardujących Tornado. Pełnia militarnego zwycięstwa koalicji nad Irakiem wynikała z wysokiej jakości personelu, przewagi technicznej oraz rozsądnego planu i ograniczonej politycznej ingerencji w jego realizację. Było to i do dziś pozostaje wciąż modelową kombinacją. Wyciągnięto z tej wojny liczne cenne wnioski, które wpłynęły na sposób prowadzenia przyszłych wojen, szczególnie tych prowadzonych przez Amerykę. Nie było to ideologiczne bagno, zarządzane przez amatorów (jak było to w przypadku Wietnamu), lecz operacja czysto militarna, przynajmniej na polu bitwy.

---

223) Dla porównania w całym roku trwania wietnamskiej kampanii „Rolling Thunder” (1966 rok) wykonano 79 tysięcy misji bojowych i zrzucono 136 tysięcy ton bomb.

Różnorodność samolotów, jaka pojawiła się w lotnictwie od czasu wojny w Wietnamie, nie była potrzebna, konieczne było za to wyczyszczenie zasobów. Samoloty starszych typów, takie jak F-111 oraz szacowny Phantom F-4, po prostu nie mogły przetrwać na nowoczesnym polu walki, a koszty ich utrzymania zrobiły się zaporowe, biorąc pod uwagę ich wartość bojową. Postęp technologiczny sprawiał, że przyszłością lotnictwa bojowego stały się prawdziwe wielozadaniowe platformy powietrzne, choć nie zawsze o tym pamiętano<sup>224</sup>). Zagłuszanie na przykład ma zasadnicze znaczenie, ale po co używać do tego zadania osobnego odrzutowca, jeżeli myśliwiec może przenosić swój własny skuteczny zasobnik? Z taktycznego punktu widzenia wojna zaczęła się jako połączenie samolotów i taktyk, które sprawdzały się w czasie pokoju oraz w trakcie poprzedniego konfliktu. Wyzwaniem było optymalne zastosowanie nowej generacji odrzutowców i broni w oparciu o utarte sposoby myślenia.

224) Przykładowo: nieprawdopodobnie droga porażka Raptora, jaką był wariant myśliwsko-bombowy F/A-22. Dziś to znowu po prostu F-22.

Na szczęście koncepcja użycia rozbudowanych grup uderzeniowych została w dużej mierze porzucona na rzecz zwartych, elastycznych i mniejszych liczebnie kluczy. Udoskonalenia takie jak łącza danych oraz GPS eliminowały potrzebę operowania kluczy w zasięgu kontaktu wzrokowego poszczególnych pilotów. Postępy w zakresie konstruowania nowych systemów uzbrojenia dały możliwość selektywnego atakowania celów i pozwoliły na osiągnięcie pożądanych rezultatów bez zrzucania ton bomb. Oznaczało to nieustanne dopracowywanie amunicji precyzyjnego rażenia (PGM) oraz systemów potrzebnych do ich naprowadzenia na cel. Zalety walki nocnej była znane od zawsze, praktyka była jednak ograniczona. Również i to zmieniło się w następstwie wojny w zatoce dzięki zastosowaniu udoskonalonych systemów obserwacji w podczerwieni (FLIR) oraz przede wszystkim szerokiego użycia noktowizorów (NVG).

Elastyczność taktyczna, o której zawsze mówiono, ale którą często ignorowano na rzecz sprawdzonych wcześniej rozwiązań, znów znalazła się na pierwszym planie. Siły powietrzne operujące na niskiej wysokości zostały nagle zmuszone do działania na znacznie wyższym pułapie, a to wymagało zastosowania odmiennych technik ataku niż te, które wcześniej opanowywano do perfekcji w Europie. Geografia Bliskiego Wschodu różniła się też znacznie i od dżungli Azji Południowo-Wschodniej, i od lasów Europy. W Iraku występowały góry, rozległe równiny, zdradliwe grzęzawiska, wyschnięte rzeki czy też wąwozy dające armii irackiej schronienie bądź ułatwiające kamuflaż. Wiatr i pył mogły pojawić się bez ostrzeżenia, czyniąc broń na podczerwień bezużyteczną i zakłócając pracę elektroniki. Odrzutowce bojowe i ich piloci musieli być zdolni do działania w każdych warunkach, gdyż nikt nie wiedział, gdzie wybuchnie następna wojna. Wojna w Iraku wyraźnie ukazała niebezpieczeństwo uznania zbyt wielu czynników za pewnik.

Wnioski wojskowe wyciągnięte z wojny w zatoce były istotne i miały daleko idące konsekwencje. Największą wartością polegała jednak prawdopodobnie na tym, w jaki sposób Ameryka postrzegała wojnę, a nie na metodach jej prowadzenia. Zdawało się, iż naprawiono błędy z przeszłości i że już nigdy Amerykanie nie będą zmuszeni walczyć na ślepo i ze „skrzępowaną jedną ręką”, jak miało to miejsce 18 lat wcześniej w Wietnamie. Nigdy więcej, taką miano nadzieję, nie będzie się już ryzykowało życiem żołnierzy bardziej dla osiągnięcia celów politycznych, niż realizacji celów związanych z bezpieczeństwem narodowym.

Oczywiście nie udało się tego osiągnąć.

O wnioskach szybko się zapomina, a polityka tak naprawdę zawsze pozostaje taka sama. Ale jedno było bardzo ważne – wietnamskie widmo odeszło do lamusa, przynajmniej w Stanach Zjednoczonych. Protesty przeciw wojnie, niezależnie od tego, czy słuszne czy nie, kierują się teraz do źródła konfliktu, nie zaś pod adresem tych, którzy walczą. W tym tkwi prawdziwa wartość wojny w zatoce – duchy Wietnamu przestały straszyć.

– Gdzie się chowacie, małe bękarty? – pilot myśliwca zamruczał pod nosem, wychylając się do przodu i patrząc poza krawędź kabiny.

„Skóra jaszczurki... Ziemia w dole wygląda jak skóra jaszczurki”, pomyślał. Ciemnobrązowe i zielone plamy na jasnobrązowym tle przesuwają się pod maszyną. Z wyjątkiem rzek. Tygrys na wschodzie miał niemal stalowoszary kolor i wił się na południowy wschód niczym wąż. Eufrat – za jego drugim skrzydłem – miał zielonkawy kolor, prawie szmaragdowy z mlecznym odcieniem.

Pilot widział to wszystko, ale nie przetwarzał tego w umyśle. Rzeki oznaczały brak zagrożeń. W dole widział drogi i mosty; poruszające się pojazdy, a przede wszystkim przypominający popcorn ogień artylerii przeciwlotniczej. Nie pierwszy raz powrót do walki wydawał mu się tu czymś nieco nierealnym. Dwanaście lat wcześniej był już w tych samych przestworzach i walczył z tym samym wrogiem.

– Toxic 03, tu Luger.

– Mów.

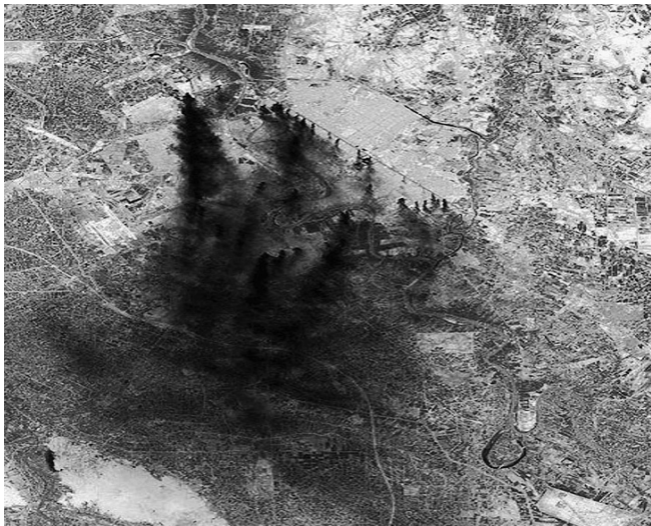
– Tonic, mam Ozarka Jeden Jeden kierującego się na Killbox 87 i 88 Alpha Bravo.

Pilot, nazywany przez znajomych „Scorch”, zerknął na mapę przytwierdzoną na swoim nakolanniku. Dostrzegł zbliżające się myśliwce. Były to Hornety – F/A-18 z jednego z lotniskowców w zatoce. „Scorch” delikatnie zagwizdał.

Żeby znaleźć się 15 mil od Bagdadu, musieli pokonać daleką drogę. Paliwa będzie im wkrótce brakowało.

– Potwierdzam wszystko. Ozark może wejść do obu killboksów powyżej dwa zero zero. Niech podejną od Zinc 76.

Rozpoczynając szeroki skręt na lewo od Bagdadu, co kilka sekund przechylał się samolotem na skrzydło, szukając smug dymu. Nieraz był to jedyny sposób, by stwierdzić, czy SAM został odpalony. Miał też detektor promieniowania radarowego ALR-56 (Radar Warning Receiver), ALE-50 holowane cele pozornie oraz dipole i flary. W centralnej stacji Vipera duży zasobnik zagłuszający ALQ-131 robił swoje. Można go było tak zaprogramować, by obejmował pięć całych pasm częstotliwości z różnymi programami zmylania.



*Bagdad po nalotach F-16 w ramach operacji „Shock and Awe”*

Kierując się na zachód, „Scorch” popatrzył na rysujący się poniżej skrzydła duży łuk Tygrysu w kształcie litery U w środku stolicy Saddama. Znajdowały się tu trzy... Nie, cztery wyrzutnie SAM-ów, wszystkie skierowane na północ. Wiedział, że trzy pozostałe klucze „Łasic” z jego eskadry, które działały w tym rejonie, zajmą się nimi. Znajdował się bezpośrednio na południe od bagdadzkiego międzynarodowego portu lotniczego; jasnobrązowe równoległe pasy startowe były wyraźnie widoczne na tle ciemnych przedmieść.

– Toxic 3. Ozark Jeden Jeden. Zgłasza się.

– „Scorch” położył myśliwiec na lewe skrzydło, zszedł na 18 tysięcy stóp i przełączył tryb walki powietrznej radaru na południowy wschód.

– Namiar... Namiar... – Nie ulegało wątpliwości, system coś znalazł. Popatrzył na wyświetlacz przezierny HUD. Wskaźnik celu obramował coś, co znajdowało się nieco wyżej, w odległości 9,1 mili.

RWR zaszczębiotał i zobaczył symbol radaru powietrze-powietrze należącego do F/A-18. Tak więc pilot marynarki wojennej też mógł go teraz widzieć, co zdecydowanie pomogło. „Scorch” lubił Hornety; mogły wykonywać wiele misji, a ich piloci byli elastyczni. „Tak jak my”.

– Toxic 3 ma kontakt. Pozycja Bull’s-eye jeden cztery pięć dla sześćdziesiąt dziewięć. – Dobra liczba, uśmiechnął się.

– Tu Ozark. – Pilot F-18 nie musiał mówić nic więcej, gdyż wiedział, że Toxic go już namierzył. Były to dwa Hornety na wysokości 21 tysięcy stóp, kierujące się na północny zachód z prędkością 425 węzłów na godzinę. – Jesteśmy Joker plus jeden, a więc niewiele czasu.

Pilot Vipera przytaknął. Stan paliwa określane jako Joker zazwyczaj pozwalał na około pięć minut taktycznego lotu, zanim osiągało się poziom Bingo, który z kolei oznaczał, że trzeba było wracać do bazy.

– Zrozumiałem. Ominiemy procedurę linii nr 5. Potwierdź kontakt na drodze północ-południe przed twoim dziobem.

Zmniejszył moc silnika, by utrzymać prędkość 400 węzłów, i nadal skręcał w lewo. Myśliwce marynarki wojennej były widoczne tuż nad horyzontem, około 5 mil od dzioba jego F-16.

– Ozark ma kontakt wzrokowy z Kiperami. Kontakt na drodze.

Dobrze. Lider Hornetów widział Toxic’a oraz swój cel. Kliknął dla potwierdzenia mikrofonem, kierując się na północ po wschodniej stronie autostrady.

– Patrz na północ w kierunku miasta, aż zobaczysz przecięcie tras wjazdów i zjazdów na skrzyżowaniu głównych dróg z utwardzaną drogą wschód-zachód.

– Kontakt.

– „Scorch” widział, jak dwa myśliwce bombardujące F/A-18 przemknęły w odległości około mili od dzioba jego maszyny, kierując się na zachód. Leciał dalej w kierunku północnym, przecinając ich szlak, po czym odbił na wschód w kierunku bazy lotniczej w Salman Pak.

– Ozark. Jest tam zielony kanał wschód-zachód na południe od sieci wjazdów i zjazdów na skrzyżowaniu głównych dróg, które przecinają kanał.

– Kontakt.

– Między tym kanałem a siecią wjazdów i zjazdów na skrzyżowaniu głównych dróg jest kolumna dziesięciu transporterów opancerzonych. To wasz cel.

– „Scorch” włączył przełącznik paliwa, by sprawdzić jego stan w zbiornikach skrzydłowych, po czym zlustrował wzrokiem swój zasobnik HTS. Był zaśmiecony symbolami radarów, począwszy od jego prawej w kierunku Bagdadu. Rozszerzanie skali nie pomogło, ekran był nadal pełen informacji o zagrożeniach. RWR świergotał niczym gniazdo rozdrażnionych ptaków. Wziął głęboki oddech. Nie było można ich odróżnić z tymi wszystkimi elektronami latającymi tam i z powrotem. Trzeba było znowu opierać się na obserwacji wzrokowej. Zachichotał ponuro. Były tam SAM-y... Ale on też tu był.

– Widzę transportery.

Pilot Horneta był dobry. Spokojny i precyzyjny. Najwidoczniej robił to już kilka razy wcześniej. Kończyło mu się jednak paliwo, musiał się więc spieszyć. Dlatego też zrezygnowali z całej rozbudowanej procedury piątej lub dziewiątej linii naprowadzania, jaką stosowano zazwyczaj w przypadku tego rodzaju nalotów. Poza tym tam na dole nie było własnych wojsk. Na razie.

W tym jednak tkwiło sedno całej sprawy. Armia lądowa poruszała się z południa, a Marines

oskrzydłali Bagdad ze wschodu. Wszystkie wojska irackie, jakie pojawiały się na ich drodze, musiały zostać zniszczone. Odnosiło się to do baterii SAM-ów i wszelkiego rodzaju artylerii przeciwlotniczej podwójnie. Siły lądowe zależały od działań helikopterów, jeżeli chodziło o przemieszczanie się, rozpoznanie i zaopatrzenie. Jakiegokolwiek zagrożenie ze strony SAM-ów czy poceltek oznaczało masowe straty dla helikopterów.

Do tego nie możemy dopuścić.

– Ozark, twoim celem są pojazdy. Brak własnych wojsk w okolicy.

– Ozark potwierdza, brak swoich.

Myśliwce zawsze były co do tego ostrożne. Zbyt łatwo było bowiem pomylić pojazdy, poruszając się z prędkością 450 węzłów, zwłaszcza wtedy, gdy do nas strzelały. „Scorch” przytaknął.

– Możesz działać wedle uznania. Na każdej wysokości. Pozostań na zachodzie i południu od dróg. Toxic jest na północ i wschód od dróg 15 do 19.

Pięć mil dalej pilot piechoty morskiej przytaknął. Major Mark Larsen wielokrotnie robił to wcześniej, to samo odnosiło się najwidoczniej też do pilota sterującego tym Viperem. Zajmował pozycję między Hornetami a Bagdadem. Pozycję przynęty. Larsen spojrzął na swoją kartę i przystąpił do wykonywania szerokiego skrętu w lewo. Tonic... Dwa myśliwce F-16CJ. Przytaknął ponownie – „Dzikie Łasice”. To tłumaczyłoby, dlaczego siedzieli tam, wystawiając się na SAM-y. Cóż, to był ich problem. Jego zadaniem było wyeliminowanie Irakijczyków. Pchając manetkę przepustnicy do przodu, Larsen włączył używane do komunikacji w obrębie klucza radio ultra częstotliwości.

– Dwójka... Wiatr wieje z południa, atakujesz południową krawędź linii. Ja biorę północną krawędź.

W ten sposób dym i pył z bomb nie zasłonią skrzydłowemu F-18 pola widzenia. Radio kliknęło na potwierdzenie, a on wykonał samolotem lekki przechył, by wypośredkować symbole na wyświetlaczu HUD.

– Ozarki nadlatują z południa.

– Gotowy do otwarcia ognia. – „Scorch” odpowiedział natychmiast i zaczął leworęczny skręt, na Bagdad, ze wschodniej strony autostrady.

– Uwaga – powiedział na powszechnej częstotliwości. – Flary.

Nie patrzył na F-18-tki, patrzył na ziemię. Miał nadzieję, że nikt na dole go nie zobaczy, podobnie jak Hornetów. By im pomóc, wypuścił kilka flar. Piętnaście mil na południowy zachód piloci Marines zobaczyli pasmo flar. Larsen uśmiechnął się. Wiedział dokładnie, co robi pilot Viper. Odważnie. Skupił się na swoim ataku. Będzie miał tylko jedno podejście.

„Scorch” nie miał wspólnego łącza danych z Hornetami, ale słuchał ich komend radiowych i wyobrażał sobie przebieg nalotu. Piechota morska nadchodziła z południowego zachodu i prawdopodobnie była tuż nad Eufratem, kierując się na północny wschód. Toxic akurat przekroczył Tygryś i zmierzał na zachód, w kierunku węzła drogowego na skrzyżowaniu głównych dróg.

Błyski. Wzdłuż całej drogi. Większy kaliber, brak pocisków smugowych. Zwiększył wysokość, przerwał, po czym odbił na bok.

– Artyleria przeciwlotnicza. Rozlokowana wzdłuż drogi na północ od węzła głównych dróg. – Powtarzając manewr obronny mniej więcej co pięć sekund, „Scorch” stale spoglądał między



wyświetlacz zasobnika HTS a ziemię. Pojawiały się chmurki wybuchów, dość blisko jego wysokości, ale dalej z tyłu. Nie mogli go widzieć, tak więc ogień musiał być naprowadzany radarowo.

Spuszczając wzrok na ekran radaru, zobaczył małe białe kwadraty po jego lewej w odległości jakichś siedmiu mil. „Powinno się mniej więcej zgadzać”, obliczył, nie chcąc, aby go namierzyły. W Bagdadzie paliło się w kilkunastu miejscach, a więcej SAM-ów pojawiało się ze wschodniej strony.

Żaden z nich nie był na niego skierowany, Irakijczycy zajęci byli więc czymś innym. Far-may Dora widać było wyraźnie tuż poniżej dużego wybrzuszenia rzeki. Tam też to wszystko się tym razem zaczęło. Z pięć tygodni temu?

– Ozarki odchodzą znad celu, na wschód. 20 Kay.

Gnał nad Tygrysem tuż na północ od sieci wjazdów i zjazdów na skrzyżowaniu głównych dróg. „Scorch” popatrzył na południe i dostrzegł, jak znad celu odlatuje jeden z myśliwców F/A-18. Potem kolejny, prawdopodobnie pięć mil od niego. Przechylając lekko maszynę, wyciągnął szyję nad krawędzią kabiny, by spojrzeć na miasto – wypatrywał SAM-ów. Jeżeli miały nadlecieć, to teraz.



*Samolot bezałogowy Sił Powietrznych USA – dronynie są w stanie zastąpić elitarnych pilotów myśliwskich*

Nic.

Ryzykując spojrzenie do tyłu na cel, włączył mikrofon i wtedy zobaczył start rakiety. Charakterystyczny brązowo-biały obłok SAM-a. Został odpalony z rejonu sieci wjazdów i zjazdów na skrzyżowaniu głównych dróg! Pilot Horneta też to zobaczył, sądząc po strumieniu flar wyrzucanych z jego maszyny.

– Toxic 2, atakuje. Na południe od pozycji Bull pięćdziesiąt.

Doskonale. Chłopakowi nie trzeba było nic mówić. „Scorch” włączył mikrofon.

– Odpalenie rakiety! Pozycja Bull jeden osiem pięć dla pięćdziesiąt pięć.

Przesuwając do przodu dźwignię ciągu, położył samolot na skrzydło i jego Viper ruszył z kopyta do przodu z przeciążeniem rzędu 6 G.

– Ozark broni się. Przeciw SA-6. – Głos pilota piechoty morskiej brzmiał bardzo spokojnie, biorąc pod uwagę, że miał za sobą SAM-a.

– Toxic 2, Magnum Six.

Nagle droga na południe od skrzyżowania wyleciała w powietrze. Brązowa chmura wystrzeliła do góry z gęstszymi, czarnymi krawędziami, przybierającymi kształt grzyba. Coś cięższego, kwadratowego na jednym końcu, poleciało w głąb pustyni. Wyglądało na to, że Hornety trafiły w cel.

„Scorch” odkleił się od fotela, gdy pochylił F-16 do przodu. Gwałtownie zredukował moc i skierował się bezpośrednio na sieć wjazdów i zjazdów na skrzyżowaniu głównych dróg. Olbrzymia biała smuga dymu z HARM-a poszła z odrzutowca jego skrzydłowego dwie mile dalej, rakietą uniosła się, po czym zanurkowała w stronę ziemi. Nagle wystrzelił kolejny SAM, leciał niewiarygodnie szybko. Inaczej niż starszy typ. „Scorch” wychylił się do przodu i spojrzął na dół na skrzyżowanie dróg. Lewym kciukiem sprawił, że mały romb na wyświetlaczu HUD przesunął się na spowite dymem miejsce, z którego wystartowała rakietą, po czym prawym kciukiem pchnął do przodu przełącznik zarządzania celem. Romb podskoczył i pozostał dokładnie na punkcie.

– Toxic 1 atakuje, na południe od pozycji Bull pięćdziesiąt.

Jego wzrok powędrował na przełącznik MASTER ARM, wybrał powietrze-ziemia, a potem sprawdził koordynaty na wyświetlaczu HUD. 490 węzłów, przekraczał 15 200 stóp. Redukując moc, wypuścił cel pozorowany i wyrzucił kilka wiązek dipoli. Prawy wyświetlacz wielofunkcyjny MFD świecił się na szaro, ale ciemniejsza czerń na białych symbolach Maverick była wyraźnie widoczna. Posiadał dwie z dużych, naprowadzanych rakiet; jedną na podcierwień i drugą używającą namierzania elektrooptycznego. Wyglądało to jak ekran czarno-białego telewizora.

– Ozarki odchodzą na wschód. Dzięki, Toxic – dodał pilot piechoty morskiej.

– Mielście dobre trafienia – odparł „Scorch”. – Przekażę do BDA.

Ocena strat zadanych (Battle Damage Assessment) miała zasadnicze znaczenie. Chodziło o to, by inne myśliwce nie ryzykowały trafienia tych samych celów. Nie spuszczać wzroku z sieci wjazdów i zjazdów na skrzyżowaniu głównych dróg, popatrzył przez głowicę śledzącą Mavericka – leciał na wycucie. Cały obszar usiany był zniszczonymi pojazdami i rozmaitymi śmieciami.

Wtem jeden z nich nagle się poruszył.

Pilot widział zaostrome czubki rakiet i uśmiechnął się, gdy pojazd rakiem wycofał się w cień. To tam jest ta mała pierdoła. Skubaniec schował się pod estakadą. Nic dziwnego, że nikt go nie spostrzegł. Krył się w cieniach, z wyłączonym radarem, przejmując dane z setek innych włączonych radarów. Prawdopodobnie dostawał też namiary wizualne. Każdy iracki żołnierz tam na dole miał lornetkę. Pewnie później wysuwali się z kryjówek niczym krab, włączali radar, namierzali samolot, strzelali i zwiewali. Założę się, że w ten sposób stracili Hoga kilka dni

wcześniej.

Prawym palcem wskazującym „Scorch” przełączył uzbrojenie na Mavericka naprowadzane-go na podczerwień i i zmienił zakres pracy głowicy rakiety. To powinno się udać. Metal był dość chłodny, ale silnik pracował, dając ładny gorący ślad możliwy do śledzenia.

Pilot dokonał przybliżonych przeliczeń w pamięci: dystans 5,2 mili, 6900 funtów paliwa, wysokość 12 tysięcy stóp i prędkość 510 węzłów. Za szybko. Wysunął hamulce aerodynamiczne, a następnie je schował. Viper natychmiast zadrgał i zwolnił do 480 węzłów. „Scorch” uczynił to ponownie i włączył mikrofon. „Toxic 2. Slapshot 6”.

Zamykając hamulce, przesunął do przodu dźwignię mocy i utrzymał prędkość 450 węzłów. Delikatnie poruszając krzyżyk, trzymał go nad gorącym silnikiem i zwolnił przełącznik.

Nie zwracając sobie głowy tym, by popatrzeć do góry, zobaczył, jak symbole przeskakują na jedną stronę wyświetlacza, z dala od pojazdu. Cholera. Nie złapał namiaru.

4,1 mili.

Nacisnął i raz jeszcze przekręcił. 9 tysięcy stóp i 460 węzłów.

Lekko cofnął przepustnicę, po czym wyrzucił więcej dipoli. Drobne pomarańczowe światełka wskaźnika zaczęły odliczać w dół, nie zwracał na nie uwagi. Tym razem nitki celownika „złapa-ły” cel. Zafalowały trochę, ale zaraz się ustabilizowały, podczas gdy Maverick obliczał mikrony, zestawiał różnice temperatur i przetwarzał wszelkie pozostałe dane.

Schodząc na 6 tysięcy stóp, w odległości 3,8 mili, pilot wcisnął i przytrzymał czerwony przy-cisk na drążku. Minęło długie pół sekundy, potem Viper zachwiał się, jakby coś go kopnęło. AGM-65 wysunął się z szyny, wyrzucając z siebie kłęby dymu, po czym natychmiast wznosił się po łuku i pognął w dół w kierunku cienia pod estakadą.

BIP... BIP... BIP...

„Cholera”.

Radar kontroli ognia. Blisko!

„Scorch” pchnął dźwignię mocy do pozycji oznaczającej ciąg bojowy, wypuścił dipole i pocią-gnął maszynę, wykonując mocny skręt do tyłu, na zachód z dala od drogi, irackich żołnierzy i Bagdadu. Kiedy dziób jego maszyny wyłonił się ponad horyzont, przechylił samolot ostro do przodu; odchrząknął, gdy jego kask uderzył w osłonę kabiny, po czym rzucił odrzutowiec w rap-towny skręt na lewo.

Dobrze zrobił.

Kolorowe smugi ognia przeleciały za nim i poniżej samolotu. Kręcąc ogonem to w jedną, to w drugą stronę „Scorch” pociągnął prosto do góry, a następnie zawrócił na południowy zachód, pocąc się przy tym. Przelatując nad Eufratem na wysokości 10 tysięcy stóp, wykonał lewy skręt i spojrzal na wskaźnik paliwa: 6100 funtów.

Włączył kciukiem przełącznik transmisyjny, łącze danych zaskrzeczało w jego słuchawkach, Toxic 2 pojawił się na jego wielofunkcyjnym wyświetlaczu MFD. Był po drugiej stronie autostra-dy, na wschodzie w odległości 10 mil.

– Dwójka, widziałeś ostatnią serię artylerii przeciwlotniczej?

– Potwierdzam. Poszła z sieci estakad na skrzyżowaniu głównych dróg.

Był to Zoose, system broni przeciwlotniczej ZSU-23-4, naprowadzany radarem i dysponują-cy dużą szybkostrzelnością. Cztery działka przeciwlotnicze zamontowane na pojazdach gąsie-

nicowych. Bardzo mobilna i bardzo nieprzyjemna broń. „Scorch” wziął głęboki oddech. Jeżeli ZSU-23-4 mógł zagrozić mu w Viperze, to co dopiero mógł on zrobić z A-10? Albo śmigłowcem szturmowym Apache?

– Podaj paliwo.

– Pięć punkt dziewięć.

– Potwierdź, jesteś czysty?

– Dwójka jest czysta. – „Scorch” popatrzył na świecący symbol radaru Gun Dish na swoim RWR. Był skierowany na niego. Oczywiście, mógł gdzieś być też drugi, ale musiał opierać się na tym, co widział.

– Słuchaj. Przejdź lukiem na północny wschód od drogi, cztery mile od sieci estakad na skrzyżowaniu głównych dróg. Wejdź nad cel, kiedy ja skończę, i opróżnij swoje działka pod estakadą. Wyjdź potem po twojej prawej stronie.

– Dwójka potwierdza. – Cztery mile. 30 sekund przy tej prędkości.

„Scorch” przełączył uzbrojenie na działka i sprawdził przynętę. Była tam nadal. Uniósł myśliwiec, wypuścił dipole i popatrzył na bok na drogę, zanim skierował maszynę w dół. Był mniej więcej 5 mil od sieci wjazdów i zjazdów na skrzyżowaniu głównych dróg, przekraczając 9 tysięcy stóp, i nadlatywał z południowego zachodu. Wolałby raczej zaatakować wzdłuż drogi, ale oznaczałoby to przelot nad irackimi stanowiskami ogniowymi na autostradzie.

Zmniejszając moc silnika do średniej wartości, utrzymywał stałą prędkość 450 węzłów. Zniżając nieco dziób, „Scorch” wiedział, że musi zanurkować pod małym kątem, aby móc ostrzelać cel ukryty pod estakadą. Przelatując nad jakimisź kanałami, pilot wylał kątem oka zmiany koloru terenu, przechodzące od ciemno centkowanego w odcień spleśniałej zieleni.

Trzy mile. Wysokość 3 tysięcy stóp.

Wyrzucając więcej dipoli, umieścił większy punkt ogniowy działka między kolejnym kanałem a skrzyżowaniem głównych dróg.

– Toxic 2... Możesz wchodzić!

Radio potwierdziło kliknięciami. Przestał pochylać dziób F-16 do dołu i pozwolił punktowi ogniowemu na celowniku unieść się powoli do góry. Schodząc poniżej tysiąca stóp, Viper był oddalony o milę od estakady. Widział pojazdy stojące w rowach po obu stronach autostrady i biegających między nimi ludzi, gdy jego myśliwiec przelatywał nad nimi z hukiem. „Scorch” śmigła nad ostatnim kanałem na wysokości 300 stóp, gdy punkt ogniowy znalazł się w ciemnościach pod estakadą. Pochylając dziób myśliwca, wytrzymując w tej pozycji i wstrzymując oddech, nacisnął spust. Wycie działka M61 kalibru 20 mm wypełniło mu uszy; pewnie utrzymywał odrzutowiec na kursie.

Wystrzelał całą amunicję, a jego Viper przemknął nad jakimś sadem, tak nisko, że mógł zauważyć rury irygacyjne. Unosząc raptownie dziób maszyny, położył samolot na prawe skrzydło, włączył bojowy ciąg silnika, wyrzucił dipole i flary, a następnie z przeciążeniem rzędu 8 G skrzył na prawo w kierunku drogi. Wyrównując lot, maszyna „Scorcha” z rykiem silnika na wysokości 300 stóp przecięła przestrzeń nad autostradą. Kącikiem oka pilot widział pył i kawałki betonu, odpadającego od estakady na skrzyżowaniu, gdy uderzyło w nią 500 pocisków z działka 20 mm.

BIP... BIP... BIP...

Detektor opromieniowania RWR szalał, Gun Dish ciągle działał. Jednak wykonując manewry obronne w prawo i lewo, „Scorch” zauważył, że z ekranu znikły radary mobilnej wyrzutni SA-6. Na prawo nad innym kanałem... I wspaniałe wyjście z obszaru zagrożenia. Brak artylerii przeciwlotniczej. Skręcając na lewo, leciał nad zielonkawą wodą biegnącą na wschód i oddalał się od drogi.

– Dwójka wyszła. – Jego skrzydłowy był gdzieś blisko. – Eksplozje wtórne!

Symbol radaru Gun Dish znikł. Milę od autostrady „Scorch” skręcił na południe, przesyłając łącznie danych. Toxic 2 był oddalony o 5 mil i również zmierzał na południe po drugiej stronie drogi.

– Trzymaj kurs jeden zero dziewięć. Wznos się.

Mknąc do góry, para myśliwców F-16 wystrzeliła w błękitne niebo. „Scorch” wyrównał lot i wytrzymał myśliwiec. Wydychając głośno powietrze, zamrugał i spojrzał w dół w kierunku kilkunastu czarnych chmur dymu w kształcie przecinków, unoszących się nad palącym się miastem. Białe błyski iskrzyły się wzdłuż drogi na południe i wschód od irackiej stolicy, podczas gdy poniżej tysiące amerykańskich czołgów i transporterów pełzło na północ. Bagdad wkrótce padnie. Wiedział, że jeśli nie dziś, ani nie jutro, nastąpi to niebawem.

Wyjął do połowy pustą butelkę wody z kieszeni na kostce skafandra przeciwprzeciążeniowego i postawił ją na przesłonie przeciwslonecznej obok wyświetlacza HUD. „Scorch” odpiął maskę, otarł spoconą twarz i przetarł przekrwione oczy. Spojrzał w lewo i zobaczył swojego skrzydłowego w odległości około dwóch mil – zdawać by się mogło, że samolot był w bezruchu na tle nieba. Ruch widziało się tylko wtedy, gdy patrzyło się na dół lub gdy mijano się chmury. Pochyliwszy maszynę na lewe skrzydło, „Scorch” zobaczył, jak jego skrzydłowy dołączył do niego, wykonując olbrzymią, leniwą półbeczkę. Gdy przelatywał nad nim do góry nogami, skryta pod hełmem głowa pilota była wyraźnie widoczna. Podniósł rękę.

Zarozumiały mały drań.

– Nie chciałem, żeby był inny – zachichotał, po czym zdjął maskę i włączył mikrofon.

– Luger. Tu Toxic 3.

– Mów, Toxic.

– Toxic Zero Trzy, misja numer sześć pięć cztery pięć. Jeden Roland zniszczony, prawdopodobnie jeden Zoose. Szacunkowo trzy transportery zniszczone na północy: trzy, trzy, zero, cztery, siedem, zero; na wschodzie: cztery, cztery, dwa, dwa. Przekazuję za Ozark jeden jeden. Sieć wjazdów i zjazdów na skrzyżowaniu głównych dróg zniszczona w Mahmudiya. Jak mnie słyszysz?



*Autor książki przed swoim myśliwcem F-16 CeeJay po wykonaniu misji nad Irakiem,  
24 marca 2003 roku*

W eterze zapadła cisza. „Scorch” zrzucił maskę i wziął łyk ciepłej wody o plastikowym posmaku. Szlak uzupełniania paliwa w powietrzu TWITCH znajdował się przed dziobem jego maszyny w odległości 226 mil, tak więc zmniejszył moc silnika, by utrzymać prędkość 400 węzłów. Wystarczająco szybko tam dotrą. Dolecą do tankowca, zatankują w powietrzu do pełna i pomkną do bazy.

– Toxic, Luger wszystko potwierdza. Jaki rodzaj misji zapisać? CAS, SEAD czy też Killer Scout?<sup>225)</sup>.

---

225) Czyli: bliskiego wsparcia, zwalczania obrony przeciwlotniczej, zwiadowczo-bojowe.

Pilot przelknął ciepłą wodę, po czym rozejrzał się po kabinie. Spojrzał na radar, na wyświetlacz HUD i na wszystkie pozostałe wyświetlacze oraz panele w kokpicie, dzięki którym mógł robić to, co robił dziś. Chichocząc znowu, zdjął maskę z twarzy.

– Zgadza się, Luger. Myślę, że mógłbyś tak powiedzieć.

# EPILOG

Na przestrzeni zaledwie dziewięciu dekad łopaty silników spalinowych, płócienne konstrukcje samolotów oraz karabiny maszynowe ustąpiły miejsca zaawansowanym technicznie materiałom kompozytowym, silnikom odrzutowym o niespotykanej mocy i broniom, które przerastają wyobraźnię. Technologiczne wynalazki, będące pochodną podboju przestworzy, powróciły do nas w postaci bezprzewodowej sieci Wi-Fi, podróży kosmicznych i telewizji kablowej – aby wymienić tylko kilka z nich. Dziś każdy zakątek świata jest dostępny w formie, którą pierwsi lotnicy z pewnością by docenili, chociaż zapewne nie potrafiliby do końca zrozumieć.

A co stało się z pilotami?

Prawdą jest, że musieli ewoluować od czasów śmiałków i poszukiwaczy przygód, którzy zamienili swoje kawaleryjskie konie na maszyny latające. Przytłaczająca ilość informacji, jaką muszą przyswajać współcześni piloci, sprawia, że koniecznym stało się posiadanie uzdolnień i wiedzy technicznej daleko większych, niż miało to miejsce w pionierskich czasach walk powietrznych. Jednak pilotowanie myśliwca nadal jest profesją, która wymaga wysokiej sprawności fizycznej. Mięśnie się zrywają, stawy rozchodzą, a kręgi pękają – wykracza to zdecydowanie poza normalne ryzyko i obciążenie związane z lataniem. Współczesny pilot myśliwski wykorzystuje bowiem zarówno siłę umysłu, jak i mięśni; nie przeżyłby, gdyby obie nie były równomiernie rozwinięte. Jest jednak jeszcze coś więcej. Coś, co nie zmieniło się od czasów pionierskich i co nie zniknie, dopóki istnieć będą piloci myśliwscy.

Duch walki.

Ta ulotna cecha pojawia się już w badaniach z 1918 roku, zatytułowanych *Podstawowe cechy uzdolnionych i nieuzdolnionych lotników* i omówionych w rozdziale 2. Czy rozwój technologii zmienił coś w tej kwestii? Czy odwaga uległa rozwodnieniu lub powoli została wyeliminowana? W 1918 roku większość pilotów myśliwskich miała mniej niż 25 lat, lubiła motoryzację, sport i kobiety, ceniła „dobre ręce” i „opanowanie”. Sonda przeprowadzona w 2013 roku na potrzeby tej książki wykazała, że 98 procent amerykańskich pilotów posiadało dyplom techniczny, uprawiało jakiś rodzaj sportu, a ponad 50 procent grało na instrumentem muzycznym. Lubili typowy styl życia pilotów myśliwskich, polegający na podejmowaniu ryzyka i ostrym lataniu; należeli do prawdziwie elitarniej grupy. Praktycznie wszyscy przyznawali, że lubią płec przeciwną, aczkolwiek w odróżnieniu od 51 procent pilotów myśliwskich z roku 1918 roku, dzisiejsi lotnicy nie obawiali się małżeństwa, a jedynie nieudanego małżeństwa!

Dzisiejsi piloci jednomyślnie doceniają „dobre ręce” i powszechnie uważają, tak jak ich pradiadawie, że tych umiejętności nie można się zdobyć z czasem; po prostu trzeba się z nimi urodzić. Proszeni o podanie najważniejszych cech dobrego lotnika, wymieniali: dyscyplinę

(przynajmniej w powietrzu), pomysłowość, fizyczną zwinność i umysłową rzutkość oraz umiejętność „opanowania emocji przy zachowaniu jednoczesnej zdolności do natychmiastowej agresji”, gdy zajdzie taka potrzeba.

Badacze Rippon i Manuel doszli do wniosku, że: „Każdy, kto przebywał z pilotami przez jakiś czas, nie może nie dostrzec, że wykazują oni w dużej mierze zwierzęcą energię i nadmierną witalność”. Jak widać, na szczęście nie doszło do zmian w kwestiach podstawowych. Duch walki, agresywność i absolutna pewność siebie pozostają najważniejszymi cechami pilotów myśliwskich, niezależnie czy mowa o roku 1918, czy czasach współczesnych.

Osiemdziesiąt osiem lat minęło od czasów, gdy Roland Garros trząśł się w otwartej kabinie i strzelał z karabinu maszynowego, gdy nad Irakiem unikano rakiet, które pędziły z ponaddźwiękową prędkością, oraz ognia artylerii przeciwlotniczej naprowadzanej radarami. Warto zapytać, co zmieniło się na przestrzeni tych lat.

Wszystko.

Dopalacze i przeciążenia rzędu 9 G, walki prowadzone z prędkością większą od prędkości dźwięku oraz bronie zdolne do unicestwienia całych państw. Ciemna noc, brak paliwa i zimno, które zna tylko pilot myśliwski odizolowany w swojej małej, rozjaśnionej ekranami kabinie, setki mil za liniami wroga. Lotnik, który może polecieć na drugi koniec świata bez lądowania i rzucić półtonową bombę w obrębie sześciu cali od wyznaczonego celu. Dumni piloci myśliwscy; władcy przestworzy, którzy walczą i giną za tych, których kochają i o których się troszczą.

Zaiste wszystko się zmieniło. A jednocześnie pozostało takie samo.

Obyśmy nie zapomnieli.



# PODZIĘKOWANIA

OSOBISTE SŁOWA PODZIĘKOWANIA kieruję pod adresem moich kolegów pilotów oraz autorów Waltera Boynego, Stevena Coontsa, gen. Dona Shepperda, płk. Jacka Broughtona i płk. Eda Rocka za zaferowanie nie tylko swojej eksperckiej wiedzy lotniczej, lecz także talentów literackich. Tak wielu wybitnych ludzi poświęciło tej książce swój czas i doświadczenie, że samo wymienienie ich imion i nazwisk wydaje się niewystarczające. Z całego serca dziękuję i jestem zobowiązany każdemu z was: za poświęcenie czasu i siły, by naprowadzić mnie na właściwy kierunek – wykonanie pracy tych rozmiarów nie byłoby inaczej możliwe. Słowa głębokiej wdzięczności kieruję pod adresem: kpt. Jeffa Ashby'ego z marynarki wojennej USA (USN); dr Steina Bronsky'ego; Boba Dorrrougha; płk. Jima Gooda z Korpusu (USMC); płk. Dana Hamptona, USMC; Biddiego Hamptona; Phillipa Handlemana; gen. Paula Kattu z Sił Powietrznych USA (USAF); pplk. Marka Larsena z USMC; płk. Scotta Manninga z USAF; Diane Manning; gen. Davida Moody'ego z USAF; Marion Moody; Christiny Olds; Dolphina Overtona juniora; gen. Billa „Kanga” Rewa z USAF; Christy Rew; Buddy'ego Simsa; DeEtte Star; dr Philipa Steevesa; Stacey Strock; Kena i Jennifer Wyatt. A także, jak zawsze, Beth, Tiffany, Dany oraz Jaime'ego Hamptona za ich wyrozumiałość i cierpliwość.

Szereg organizacji okazało się nieocenionych w zebraniu olbrzymiej ilości materiału potrzebnego do napisania tej książki. Słowa szczerego uznania należą się Bibliotece Wojskowej im. Jennifer N. Pritzker w Chicago, bibliotece Akademii Wojskowej USA w West Point, Narodowemu Muzeum Sił Powietrznych, Akademii Morskiej USA, River Rats, towarzystwu Society of Wild Weasels oraz Vintage Aero Museum. Pragnę wyrazić też podziw i wdzięczność dla pana Willa Bouchera za jego skrupulatną kwerendę i piękną oprawę graficzną oraz dla pana Michała Atena za opowieści o Marionie Atenie, niemal zapomnianym wojowniku.

Szczególne słowa uznania kieruję pod adresem płk. Toma Kirka i płk. Jacka Broughtona za ich osobiste poświęcenie i gotowość podzielenia się wspomnieniami na temat Wietnamu i potężnego Thuda. A także płk. Eda Rocka, miłośnika F-86 Sabre i pilota Thuda, za jego cierpliwość i korekty w rozdziałach o wojnie w Korei i Wietnamie, oraz Buddy'ego Simsa, byłego kontrolera wsparcia lotniczego, który przedstawił mnie obu tym osobom. Piloci myśliwscy, tacy jak wy, byli prawdziwą inspiracją dla tych, którzy przyszli po was, a zwłaszcza dla mnie.

Pokorne słowa podziękowania dla Allena Lamba, wyjątkowego pilota myśliwskiego. Nie tylko za jego wspomnienia i umiejętności lotnicze, lecz także za pomoc w stworzeniu „Dzikich Łasic”. Dla Rusa Greera, zwanego „Daddy Rabbit,” oraz Dalego Shoupe'a, głosów z mojej przeszłości, dzięki którym mogłem stać się częścią tego wszystkiego. Na koniec, jak zawsze, słowa najgłębszego uznania pod adresem mojego redaktora Petera Hubbarda i wszystkich pracowników

wydawnictwa HarperCollins, którzy pracowali tak ciężko, by tę ideę wcielić w życie.

# ANATOMIA WALKI POWIETRZNEJ

W POŁOWIE Wielkiej Wojny opracowano wiele zasad walki powietrznej. Co ciekawe, większość z nich nigdy nie uległa zmianie i przetrwała – w tej czy innej formie – do dziś. Inne natomiast, zwłaszcza te związane z osiąganiami samolotów i zdolnościami systemów broni, ewoluowały dramatycznie na przestrzeni lat. Nowe technologie pozwalały na stosowanie nowych taktyk. Metody walki zmieniały się, ale podstawy, na których się opierały, były jednak tak samo znane Edwardowi Mannockowi czy Oswaldowi Boelckemu, jak są one znane współczesnym pilotom myśliwskim.

## PODSTAWOWE MANEWRY MYŚLIWCWA

Koncepcja promienia skreću (promień okręgu) – promień wykonywany przez skręcający samolot jest tego pierworzędnym przykładem. Wyobraźmy sobie samolot pozostawiający ślad (kilowater) w powietrzu, taki jak łódź robi w wodzie; ślad, który można by zobaczyć, gdyby siedziało się na chmurze i patrzyło w dół na poruszające się myśliwce. Nie jest to prawdziwe koło, to raczej szereg rozszerzających się i kurczących się elips, tworzonych przez manewrujący samolot.

Promień skreću rośnie lub kurczy się wraz ze zmieniającymi się okolicznościami walki powietrznej. Prędkość, wysokość i osiągi samolotu – wszystko, włącznie z manewrami wykonywanymi przez pilota, ma na to wpływ. Zrozumienie tej koncepcji miało zasadnicze znaczenie, umożliwiało bowiem zajęcie idealnej pozycji do oddania strzału. W przypadku jednomiejscowych myśliwców, mających kaemy skierowane do przodu, celowanie odbywało się w ten sposób, że samolot był – niczym karabin – fizycznie naprowadzany na cel. Jeżeli udawało się wejść na ogon jednomiejscowego samolotu nieprzyjaciela, wówczas nie mógł on odpowiedzieć ogniem. Ponadto atakując od tyłu można było pozostać niezauważonym, a kiedy nieprzyjaciel się orientował, było już za późno. Tak więc aby znaleźć się z tyłu i pozostać tam dostatecznie długo, by oddać strzał, trzeba było wejść niejako w jego okrąg, umiejscawiając swój skręcający samolot w jego torze skreću wystarczająco długo, by go zestrzelić.

Tam, gdzie istniała wyraźna techniczna przewaga, nie stanowiło to problemu. Tak było w przypadku walki Hawkera z „Czerwonym Baronem”. Jeżeli jednak dwa samoloty o podob-

nych parametrach spotykały się na równych warunkach, wtenczas trzeba było dokonać czegoś innego, aby uzyskać przewagę.

Promień skrótu odgrywa rolę również podczas innych manewrów. Manewrując pionowo (używając wysokości) samolot o większym promieniu skrótu może zmieścić się w obrębie mniejszego okręgu, wykorzystując wysokość jako miejsce do wykonania skrótu. Nazywa się to Turning Room (przeźrzeń skrótu). Jest to odległość fizyczna (wyrażona w stopach) wymagana do obrócenia samolotu i nakierowywania tam, gdzie chce się oddać strzał. W czasie I wojny światowej oznaczało to dostatecznie długie skręcanie, by przednie kaemy zostały naprowadzone na cel. Samolot o lepszej manewrowości zazwyczaj wymaga mniejszej odległości do wykonania skrótu i oddania strzału.

Promień skrótu zależy też od możliwości silnika, a konkretnie od zdolności utrzymywania czy też zwiększania mocy. W trakcie Wielkiej Wojny nie było żadnego z precyzyjnych systemów kontroli przepustnicy, zwanych zarządzaniem mocą, spotykanych w późniejszych konfliktach. Większość pilotów wciskała pełny gaz w czasie całej walki. Moc silnika wraz z osiąganymi decydowały o tym, jak szybko można było poruszyć dziobem samolotu, by znalazł się on w pożądanej pozycji. Miało to zasadnicze znaczenie, zwłaszcza w czasie pierwszej wojny powietrznej, gdyż podstawową bronią samolotów jednomiejscowych był skierowany do przodu karabin maszynowy.

Prędkość, moc silnika potrzebna do utrzymania tejże prędkości oraz wysokość, jaką ma się do dyspozycji, i którą można zamienić na przestrzeń skrótu lub prędkość – wszystko to ma istotne znaczenie. Nie istnieje coś takiego jak standardowa walka powietrzna. Parametry zawsze się bowiem różnią. To jedna z przyczyn, dla której pilot musi w pełni poznać i zrozumieć możliwości swojego samolotu, tak aby móc je natychmiast wykorzystać w każdej sytuacji.

Dostosowywanie elementów akrobacji lotniczej w celu zwiększenia skuteczności broni podczas walki powietrznej było bardzo naturalnym procesem. Aby wykonać pętlę, pilot przez cały czas ciągnie do siebie drążek, sprawiając, że samolot wznosi się, mija wierzchołek wielkiej elipsy i powraca na jej drugim końcu. Całość przypomina jajko widziane z profilu. Najwyższy punkt to wierzchołek jajka, w którym to samolot porusza się najwolniej, a zakręt jest najmniejszy. Pętla to dziś bardzo podstawowy manewr, w 1914 roku wymagał jednak sporej odwagi. Samoloty były delikatne, nie rozumiano tak naprawdę znaczenia obciążenia powierzchni nośnej ani też napięć wywołanych siłami przeciążenia, silniki mogły więc wysiąść, a skrzydła odpaść. Zawrót Immelmanna to wariacja tego manewru – z tą różnicą, że pilot odwraca maszynę na wierzchołku pętli, kierując się w przeciwnym kierunku, z którego zaczynał. Prędkość powietrzna zamieniana jest tu na wysokość – pilot wychodzi z tego manewru na znacznie większej wysokości, choć z mniejszą prędkością. Wywrót to z kolei opadająca wersja tego manewru. Pilot odwraca samolot na dole pętli. Lotnik zamienił teraz wysokość na prędkość, pojawi się więc na znacznie mniejszej wysokości, ale za to z większą prędkością. Większość manewrów na tym etapie było swoistą wariacją tych podstawowych akrobacji lotniczych. Wpadanie w korkociąg kończyło się zazwyczaj fatalnie aż do połowy 1916 roku, kiedy opracowano procedurę wychodzenia z korkociągu. Odtąd uczono go jako manewru ostatniej szansy w celu uniknięcia ostrzału.

## STRZELANIE

Można było być najbardziej utalentowanym lotnikiem na świecie, jeżeli jednak nie potrafiło się w nic trafić, to nie nadawało się na pilota myśliwskiego. W odróżnieniu od innych rodzajów latania tutaj rzeczywiście walczy się fizycznie, a do tego potrzeba broni – cała reszta to tylko pokaz lotniczy. Oczywiście nie trzeba zestrzeliwać przeciwnika od tyłu, tak jest jednak z pewnością łatwiej, gdyż przeciwnik nas nie zobaczy i nie trzeba uwzględniać większej ilości kątów. Strzelanie pod większym kątem, zwane strzelaniem defleksyjnym lub strzelaniem z wyprzedzeniem, wymaga sporej praktyki i wrodzonych umiejętności. Pomyślny, że stoimy na polu, patrząc na stado kaczek przelatujących prostopadłe do miejsca, w którym się znajdujemy. Strzelanie bezpośrednio w kaczkę nie sprawdziłoby się. Zarówno kula, jak i ptak przemieszczają się i nasz strzał przeleci z tyłu. Musimy zatem oszacować, gdzie kula i ptak zetkną się, i celować w ten właśnie punkt.

Należy przy tym pamiętać, że podczas walki powietrznej znajdujemy się w ruchu, co utrudnia koordynację między rękami a oczami i związanym z tym przetwarzaniem informacji. Wizualizowanie i manewrowanie musi odbywać się więc w trzech wymiarach przeciwko skręcającemu celowi, w czasie gdy sami wykonujemy nagle zwroty w trzech wymiarach. A przy tym trzeba bezustannie pilotować samolot, kontrolując paliwo, położenie oraz kilkadziesiąt innych istotnych szczegółów.

Jakkolwiek nielogicznie to zabrzmie, podczas starcia powietrznego latanie jest sprawą drugorzędną względem samej walki. Można było być niezwykle uzdolnionym pilotem, a jednocześnie okropnym strzelcem – oznaczało to, że będzie się nieskutecznym w walce. Z drugiej strony zdarzali się też tacy ludzie jak Mannock czy Richthofen, którzy byli przeciętnymi lotnikami, ale stali się wspaniałymi pilotami myśliwskim za sprawą doskonałych umiejętności strzeleckich i ducha bojowego.

Wielu pilotów z czasów I wojny światowej rozwiązywało te obliczenia, eliminując z równania odległość. Wiedzieli, kiedy znajdowali się wystarczająco blisko, a wtedy skomplikowane kąty, a nawet umiejętności strzeleckie, nie miały większego znaczenia. To prawda – do pewnego stopnia. Po pierwsze, zbliżanie się tak bardzo do innego samolotu, nawet przy stosunkowo małej prędkości, jaką osiągnano w 1917 roku, nie jest rzeczą łatwą. Ponadto przeciwnik stara się uniknąć zestrzelenia, będzie więc gwałtownie skręcał, rzucał się i wirował po całym niebie. I wreszcie, jeżeli go trafimy, a będziemy wtedy zbyt blisko niego, to fragmenty nieprzyjacielskiego samolotu mogą dosięgnąć również nas. Piloci doskonalili swoje własne techniki. Niektórzy podlatywali i strzelali w ostatniej sekundzie, nie zwalniając ani na chwilę, by „usadzić się” za celem. Inni z kolei, jak Albert Ball, starali się strzelać w brzuch samolotu przeciwnika. Niektórzy byli wybitnymi strzelcami, którzy do perfekcji opanowali sztukę strzelania z wyprzedzeniem. Ale jakoś trzeba było to zrobić. Skuteczni piloci myśliwscy znajdowali metodę, która sprawdzała się w ich przypadku, i jej się potem trzymali.

W odróżnieniu od wielu teoretycznych sytuacji na ziemi, w przypadku których można nauczyć się taktyki przeciwdziałania i ściśle się jej trzymać, walka powietrzna jest wysoce nieprzewidywalna. Szybko rozwijający się zestaw podstawowych manewrów lotniczych można było opanować, zastosowanie go w odpowiedniej chwili było jednak zupełnie czymś innym.

Jesteśmy więc na samotnym patrolu i widzimy przeciwnika. Manetkę przepustnicy pchamy do przodu; poprawiamy okulary lotnicze i sprawdzamy kaemy. Samolot wibruje, jest zimno. Instynktownie oceniamy pozycję słońca, chmur i nasze względne położenie. Ile myśliwców widzimy i jakiego typu? Jeden jest maszyną dwumiejscową, prawdopodobnie jest to więc samolot rozpoznawczy. Drugi jest znacznie mniejszy i leci z tyłu, powyżej większego. Znajdują się około trzech mil od nas, na godzinie dziesiątej. Kierują się na zachód, mając za sobą poranne słońce.

Odbijamy lekko na prawo i wznosimy się, ostrożnie, bez wykonywania żadnych gwałtownych manewrów, mogących zwrócić uwagę baczного obserwatora. Pamiętamy o paliwie i widzimy, że możemy walczyć przez 15 minut. Wiatr wieje z tyłu, z zachodu, i zepchnie nas jeszcze bardziej w głąb terytorium wroga. Może wyhamować nasz samolot, gdybyśmy musieli uciekać. Jeżeli uda nam się wznieść kilka tysięcy stóp wyżej, to możemy wtedy niespodziewanie uderzyć na podatną na ciosy tylną ćwiartkę wrogiej maszyny, pozostając częściowo osłonięci przez słońce. Jeżeli nie zmienią pozycji albo nie zostaną rozdzieleni, zaatakujemy najpierw myśliwiec.

Nagle zwiadowca nieprzyjaciela zaczyna jednak machać skrzydłami, a większy samolot powoli odchodzi i nurkuje w kierunku rozproszonej pokrywy chmur. Natychmiast pochylasz dziób maszyny, by nabrać prędkości. Skręcamy w stronę nieprzyjacielskiego myśliwca, gdyż ten zawraca w naszym kierunku. Sprawdziłeś niebo powyżej i z tyłu tego myśliwca, a potem powyżej nas i za nami. Nabierasz pewności, że jest to walka jeden na jednego, lecz to zawsze może się zmienić w ułamku sekundy. Odległość między samolotami wynosiła trzy mile, kiedy zaczęły się skręty, a zsumowana prędkość obu samolotów, zwana prędkością zbliżeniową, wynosi około 200 mil/h. To 300 stóp na sekundę, spotkamy się więc czołowo za niespełna minutę.

Oba samoloty nurkują w dół przez jakieś tysiąc stóp i wyrównują, nabierając prędkości. Nasz przeciwnik znajduje się po lewej i rośnie z każdą sekundą. Trzymamy drążek lekko w ręce, cały samolot pulsuje. Silnik ryczy, a wiatr wyje nad niewielką owiewką i nad uszami. Pochylamy się do przodu, mrużąc oczy. To dwupłat, taki jak nasz, a teraz znajduje się niecałe pół mili przed nami. Skręcasz nagle w lewo, opuszczasz dziób w kierunku pustej przestrzeni przed nim i otwierasz ogień, łącząc do dwóch, po czym puszczasz spust.

Pchając drążek do przodu, skręcasz z powrotem na prawo i widzisz smugi przemykające w kierunku wrogiego samolotu. Podciąga i wykonuje ostry skręt. Złapałszy go, gdy nie uważał, a seria ołowiu była dla niego zaskoczeniem.

I w tym rzecz. Przez sekundę, kiedy oba samoloty zbliżają się do siebie, nie patrzy na nas, lecz unika kul. To trudny strzał, przeciwnik nasz wzdrygnął się, być może trafiła go złota kula lub dostał w silnik bądź też w dźwigar skrzydła.

Nie ma to znaczenia.

Kiedy spotykamy się, skręcamy, a on się spóźnił. Gdy chcemy wejść mu na ogon, on zakręca w naszą stronę, co nazywa się walką kołową. Sekundowe opóźnienie kosztuje go nieco odległości, a my jesteśmy dalej naszego skrętu niż on. W czasie wykonywania skrętu opadliśmy też nieco niżej, on zaś utrzymał poziom. Obniżając się, tak jak my to robimy, utrzymujemy stałą

prędkość, podczas gdy on jest coraz wolniejszy. Jego okrąg staje się większy, a my skręcamy w jego stronę. Zamiast przodu wrogiego samolotu widzisz teraz jego bok, gdy pokonałeś już jakieś 180 stopni skrętu.

Rzucasz szybko okiem za ramię po obu stronach, po czym pogłębiasz skręt. Nasz samolot przecina teraz jego promień skrętu, a widok jego profilu zmienia się w jego tylną ćwiartkę i ogon. Nieprzyjacielski pilot zdaje sobie z tego sprawę i reaguje, przewracając maszynę na skrzydło w kierunku skrętu i ciągnąc ją w dół ku ziemi. Nie jest to korkociąg, podążamy więc za nim, unosząc się powyżej niego, gdy Niemiec wykonuje niedbały wywrót.

Podczas nurkowania odzyskał prędkość, co działa na jego korzyść, przez chwilę jednak wyrównuje. Macha ogonem tam i z powrotem, a my widzimy, iż pilot kopie ster i że nas szuka. Pionowy atak w dół często się udaje – trudno jednak utrzymać wroga w celowniku. Lepiej się to udaje podczas wznoszenia, jest to jednak o wiele trudniejsze, biorąc pod uwagę obecny stan technologii silników. Silniki tłokowe z okresu Wielkiej Wojny nie wytwarzały nadmiaru mocy potrzebnej do wielu długotrwałych manewrów pionowych. Poza tym „zakotwiczenie” w dużej walce powietrznej to doskonały sposób, by zginąć. Niezależnie od tego, jak dobrą mamy świadomość sytuacyjną czy też jak bardzo jesteśmy doświadczeni, nie sposób po prostu śledzić każdego. Najprawdopodobniej ten, którego nie widzimy, będzie tym, który nas dorwie.

Jak teraz.

Dwułat nieprzyjaciela kluczy tam i z powrotem, a jego pilot stara się nas znaleźć. Powinien zanurkować prosto w dół i popędzić z powrotem do swoich linii. Albo polecieć w przeciwnym kierunku od samolotu rozpoznawczego, który osłaniał. Cokolwiek, oprócz wyrównania i rozglądania się na boki.

Wyskoczyłeś ze swojego wywrotu z tyłu, poniżej niego. Teraz, jakieś 50 jardów za nim, podciągamy dziób i patrzymy przez celownik optyczny Aldisa. Samolot nasz został zmodyfikowany przy użyciu spustu karabinu maszynowego na drążku, machamy wriggle palcami, by je rozluźnić. Wrogi dwułat zaczyna skręt na prawo z powrotem na wschód, jego skrzydła wypełniają kółko celownika.

Wtem biały błysk zwraca naszą uwagę. I kolejny, a po nim następny!

Z dawno zakorzenionego przyzwyczajenia kopiesz mocno ster i rzucasz samolot w manewr opadającego liścia, kiedy mijają nas smugi pocisków.

Miotany w kabinie, charczysz, mocując się z przeciążeniem – patrzysz niemal prosto do góry, podczas gdy samolot opada na dół.

Tam!

Kolejny myśliwiec. Nie... dwa!

Mózg natychmiast chłonie wszystkie szczegóły. Nie mają kształtu torpedy jak Albatros; te samoloty przypominają wyglądem pudełka, są jednak bardzo, bardzo szybkie. Znajdujący się najbliżej wyskakuje, próbując oddać kolejny strzał, nie udaje mu się jednak, więc odciąga maszynę, by uniknąć zderzenia. Kadłub pomalowany jest w cętkowane purpury i błękity oraz żółte romby, których używają Niemcy. Drugi, krążąc nad walką jakieś tysiąc stóp powyżej, jest ciemniejszy z zielonym dziobem i mglistym kamuflażem za nim.

Fokkery D-VII.

Spadając niczym wirujący bąk, chwytasz za manetkę przepustnicy i ciągniesz ją do tyłu. Je-

żeli będziemy za szybcy, rozerwą się nasze opięte płótnem skrzydła. Pierwszy D-VII przemyka powyżej, widać duże czarne krzyże na skrzydłach i kadłubie. Lotki pomalowane są na czarno po jednej stronie, a na biało po drugiej. Drugi Fokker krąży wokół na wschodzie, a Pfalza nigdzie nie widać. Przelykając z trudem, ciągniesz drążek na siebie, ostrożnie, by nie szarpnąć za mocno, a kiedy dziób unosi się ponad horyzont, lecisz na wycucie, nie spuszczaając oczu z myśliwców przeciwnika. Kiedy zakręcasz, słońce oświetla ci twarz, a inne samoloty znikają. Dodając mocy, pochylasz dziób samolotu do przodu, trzymając jedną rękę w górze, by się zasłonić od słońca. Z walącym sercem patrzysz przez sekundę, po czym rozumiesz, że w tej chwili nie jesteśmy myśliwymi... jesteśmy celem. Szarpiąc sterem, spoglądasz do tyłu na lewo, wysoko i nisko, a następnie do przodu. Nic. Potem z powrotem na prawo, wysoko i nisko. Nic.

Niebo opustoszało.

Schodząc natychmiast w dół na lewo, opadasz kilka tysięcy stóp i kierujesz się na nasze własne terytorium. Kiedy twój oddach nieco spowalnia, nieświadomie zaczynasz kontrolować niebo i uświadamiasz sobie, że usta masz suche jak pieprz. Szukając nerwowo manierki, przypominasz sobie o czarnych i białych lotkach. Oznaki Jasty 2, eskadry Boelckego. Bierzesz głęboki oddech i potrząsasz głową.

Innym razem.



# ANATOMIA ATAKU NAZIEMNEGO

CAŁE ZAŁOŻENIE polega na tym, by trafić z powietrza coś, co znajduje się na ziemi. Brzmi prosto, nieprawdaż? Ilu jednak ludzi stojących nieruchomo na ziemi potrafi rzucić piłką i trafić w cel? Dodajmy do tego ciągły ruch w wielu płaszczyznach, prędkość rzędu setek stóp na sekundę oraz ostrzał nieprzyjaciela. W walce trzeba trafić w to, w co się celuje, inaczej ryzykowanie życiem jest nadaremne.

Atak przeciwko celom naziemnym stanowi element składowy bombardowania – oznacza trafienie przeniesioną w powietrzu bronią w zazwyczaj niezlokalizowane cele w trakcie toczonyj na ziemi walki. Własne oddziały znajdują się wtedy w tzw. kontakcie ogniowym z przeciwnikiem. Różni się to od przeprowadzanego z dużej wysokości bombardowania stałych, nieruchomych celów o istotnym znaczeniu, których lokalizacja jest dobrze znana. Jeśli cele statyczne są na tyle ważne, by je atakować, wówczas najprawdopodobniej mają też silną obronę. Atak przeciwko celom naziemnym jest bardzo dynamiczny, nie istnieje bowiem coś takiego jak przewidywalna walka.

## TEORIA CELOWANIA PODCZAS BOMBARDOWANIA

Kiedy bomba odrywa się od samolotu, zaczyna natychmiast spowalniać w wyniku oddziaływania grawitacji, oporu powietrza oraz wiatru. Zmianę prędkości bomby, zwaną dryftem, należy skompensować, jeśli chcemy trafić w pobliżu celu. W trakcie walki powietrznej – jeżeli samolot nie znajdował się bezpośrednio przed lub za celem – należało zawsze uwzględnić kąt ostrzału. Jednak w odróżnieniu od walki powietrznej, w czasie której można wystrzelić wiele serii, każdą bombę zrzuca się z samolotu tylko raz. W związku z tym jakakolwiek korekta uwzględniająca wszystkie zmienne musi zostać dokonana zanim broń opuści węzeł pod skrzydłem. I tak, znając wysokość zwolnienia bomby oraz prędkość samolotu przy danym kącie nurkowania, czynniki te można było połączyć w odległość od celu. Jest to fizyczna, dająca się zmierzyć odległość, stanowiąca sumę wszystkich zmiennych – tak jak celowanie w wyprzedzeniem względem poruszającego się celu.

Początkowo pilot celował, wykorzystując do tego wyłącznie własne oczy, opierał się na me-

todzie prób i błędów oraz doświadczeniu. Odzwierciedleniem tego były względna niedokładność ataków bombowych i ich skuteczność, należało zatem znaleźć jakieś lepsze rozwiązanie. Podstawą przygotowania ataku jest ocena celu: z czego jest wykonany, czy jest on stacjonarny czy też ruchomy oraz jak jest on broniony. Czynniki te (i wiele innych) dyktują rodzaj broni, jakiej należy użyć. Kiedy dokonaliśmy już wyboru broni, należy podjąć decyzję w sprawie sposobu jej *dostarczenia*, czyli ataku. Zależy on od względów taktycznych, takich jak pora dnia, zagrożenia ze strony nieprzyjacielskiego lotnictwa i obrony przeciwlotniczej, warunków atmosferycznych oraz czasu potrzebnego do wykonania zadania nad celem.

Jeżeli na przykład cel jest silnie broniony przez myśliwce nieprzyjaciela, wówczas atakujący samolot może próbować wkraść się na niskiej wysokości, wykorzystując ukształtowanie terenu do ukrycia swojej obecności. Jeśli cel broniony jest z kolei przez dużą liczbę dział przeciwlotniczych (w epoce przedrakietowej), to atakujący może być w stanie pozostać powyżej ognia naziemnego i atakować bezkarnie. Tak czy inaczej, jeżeli dokona się już wyboru rodzaju broni i sposobu ataku, wówczas decyzja ta determinuje niezbędną wysokość lotu, kąt nurkowania, wysokość zwolnienia bomby, a w niektórych przypadkach minimalną lub maksymalną prędkość powietrzną. Te stałe liczby nazywa się *parameterami*, wspólnie tworzą *trójkąt bombardowania*.

Zrzucenie bomby z samolotu lecącego stosunkowo prosto i równo na ustalonej zawczasu wysokości to proste zadanie z trygonometrii. Bez wiatru wczesne celowniki bombowe, takie jak Number Seven czy też Gortz, były w stanie rozwiązać takie zadanie matematyczne. Niemniej wszystkie one zakładały, iż zrzucający samolot będzie leciał pod wiatr i że wiatr nie ulegnie zmianie. Oczywiście coś takiego nie zdarza się w przypadku bombowca lecącego trzy mile nad ziemią. Żadne tego rodzaju rozwiązanie, które zależało od stałych, stabilnych parametrów, nie sprawdziłoby się też w przypadku myśliwca, zwłaszcza wykonującego gwałtowne manewry podczas bliskiego wsparcia lotniczego.

Opanowanie tej teorii zajęło sporo czasu, a zasady zaczęto rozumieć w pełni wraz z ewoluującą technologią. Z tego powodu szkoły lotnicze, takie jak ta w Lipiecku, miały tym większe znaczenie, że teoria mogła spotkać się tam twarzą w twarz z praktyką. Niemcy dominowali również i na tym polu, ponieważ Luftwaffe pomyślana była przede wszystkim jako element wsparcia wojsk lądowych. Miało to, jak zobaczymy, poważne konsekwencje dla setek tysięcy ludzi.

## BRONÍ

Wczesne bomby ogólnego przeznaczenia, takie jak 20-funtowe brytyjskie bomby Coopera używane w czasie I wojny światowej, były dość proste. Pewną ilość materiału wybuchowego umieszczano w obudowie, które rozpadała się po detonacji. Materiał wybuchowy, zwykle trotyl (TNT) czy też tritonal, stanowił około 50 procent ciężaru danej bomby, a bomby ogólnego przeznaczenia oznaczane są w oparciu o ciężar brutto. Detonację wywoływał zapalnik uderzeniowy – urządzenie inicjujące – który działał wtedy, gdy bomba spowalniała, uderzając w cel. Ostatecznie wraz z rozwojem technologii opracowano innego rodzaju zapalniki: zapalniki zbliżeniowe stosujące układy elektroniczne i zapalniki radarowe, detonujące bomby w pewnej odle-

głości nad ziemią. Z kolei zapalniki czasowe można było nastawiać na opóźnioną detonację w celu uzyskania większej penetracji umocnionego celu.

Ludzka pomysłowość szybko opracowywała inne sposoby na ulepszenie niszczycielskiej siły tych broni. Pojawiły się bomby ogniowe, poprzedniczki bomb zapalających, robione z nafty i zrzucające w pojemnikach ze statecznikami<sup>226</sup>). Opracowano bomby kasetowe, zawierające w obudowie pewną liczbę mniejszych, pojedynczych bomb, w celu osiągnięcia efektu kartacza (efektu zbliżonego do strzelby śrutowej).

---

226) Pierwszego odnotowanego użycia dokonały niemieckie Zeppelinyny nocą 18 lub 19 stycznia 1915 roku.

Wszystkie bomby wytwarzają siłę uderzeniową – i o to też chodzi. Jej moc zależy od rodzaju broni, zapalnika i rodzaju fragmentów zniszczonego celu latających w powietrzu. Po zbombardowaniu celu atakujący pilot nie chce zostać strącony przez swoją własną broń, tak więc zwolnienie bomby na minimalnej wysokości pozwala uniknąć fali uderzeniowej.

W latach 30. XX wieku niemiecka Luftwaffe opracowała *Stachelbombe* specjalnie z myślą o misjach bliskiego wsparcia powietrznego. *Stabo*, jak ją nazywano, miała długi kolec zamocowany do jej czubka, co zapobiegało odbijaniu się bomb rykoszetem przy małych kątach uderzenia w ziemię – atakującemu samolotowi zapewniało to czas potrzebny do bezpiecznego oddalenia się. Opracowano też inne bomby, takie jak brytyjskie Mark 1 oraz niemieckie bomby motylkowe.

# SŁOWNICZEK

**AAA**, Anti-aircraft Artillery – artyleria przeciwlotnicza. Może być naprowadzany radarowo lub termicznie.

**ACC**, Air Combat Command – Dowództwo Lotnictwa Bojowego. Główne dowództwo wszystkich jednostek myśliwskich stacjonujących w kontynentalnych Stanach Zjednoczonych.

**ACM**, Air Combat Maneuvers – manewrowa walka powietrzna.

**ACT**, Air Combat Training – szkolenie w walce powietrznej. Zazwyczaj jest to walka jednej lub dwóch par samolotów z nieznaną liczbą przeciwników.

**AGM**, Air-to-ground missile – pocisk powietrze-ziemia.

**AN/APR-25** – urządzenie ostrzegające o odpromieniowaniu falą radiolokacyjną (RHAW, Radar Homing and Warning).

**ANIOŁY** – wysokość lotu w tysiącach stóp. W praktyce używana tylko w odniesieniu do samolotów sojuszniczych.

**AOR**, Area of Responsibility – obszar odpowiedzialności. Obszar geograficzny przydzielony Naczelnemu Dowództwu Sił Zbrojnych. Miejsca, takie jak Irak, Afganistan itp.

**ATC**, Air Training Command – Dowództwo Lotnictwa Szkolnego.

**AWACS**, Airborne Warning and Control System – lotnicze stanowisko wczesnego ostrzegania i kierowania.

**BECZKA** – figura akrobacji lotniczej, polegająca na obrocie samolotu o 360 stopni względem jego osi podłużnej. Półbeczka to analogiczny obrót o 180 stopni.

**BFM**, Basic Fighter Maneuvers – podstawowe manewry myśliwskie. Walka powietrzna jeden

na jednego.

**BINGO** – określona wcześniej ilość paliwa, po osiągnięciu której konieczne jest zakończenie misji. Wpływają na nią pogoda, zagrożenia, dostępność tankowców itp.

**BLOCK50** – wersja samolotu F-16. Oznaczenie Block określa specyficzne zdolności bojowe samolotu. Wersja Block 50 może być wyposażona m.in. w układ celowniczy HTS, umożliwiający naprowadzanie przeciwradiolokacyjnych pocisków HARM i odpowiednią awionikę.

**BRĄZOWA GWIAZDA**, Bronze Star – jest to odznaczenie sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych przyznawane za odwagę w obliczu nieprzyjaciela, bohaterstwo lub przykłądną służbę.

**CAS**, Close Air Support – bezpośrednio wsparcie lotnicze.

**CBU**, Cluster Bomb Unit – bomba kasetowa. Bomba zawierająca urządzenie miotające oraz od kilku do kilkuset podpocisków małego kalibru o różnym działaniu (odłamkowych, przeciwpancernych, chemicznych itd.).

**CEEJAY**, F-16CJ – także wersja Block 50. Oznaczenie F-16CJ używane jest wyłącznie do samolotów przystosowanych do wykonywania zadań obezwładnienia nieprzyjacielskiej obrony powietrznej, czyli „Dzikich Łasic”.

**CIĄG BOJOWY** – maksymalny ciąg silnika bez dopalania.

**CIĘCIWA** – w aerodynamice linia prosta łącząca ostrze płata ze środkiem krzywizny noska profilu lotniczego. Odległość między punktem przecięcia cięciwy z noskiem profilu i ostrzem nazywamy długością cięciwy.

**DIPOLE** – paski folii metalowej, drutu lub metalizowanego włókna szklanego stosowane do odbijania promieniowania elektromagnetycznego, odpalane zwykle ze statków powietrznych lub wyrzucane przez pociski lub rakiety, używane jako środki przeciwdziałania radiolokacyjnego.

**DMPI**, Designated Munitions Point of Impact – wyznaczony punkt uderzenia (trafienia) uzbrojenia.

**E-8 JSTARS**, Joint Surveillance Target Attack Radar System – samolot wyposażony we wspólny (dla różnych rodzajów sił zbrojnych USA) system radiolokacyjny wykrywania celów i naprowadzania środków uderzeniowych.

**EAGLE, ORZEŁ** – nazwa wszystkich wersji samolotu myśliwskiego McDonnell Douglas (obecnie

Boeing) F-15A/B/C/D.

**EOR**, End of Runway – koniec drogi startowej. Obszar bezpośrednio przyległy do drogi startowej, będący miejscem uzbrajania samolotów przed misją i zabezpieczenia uzbrojenia po zakończeniu misji.

**EPU**, Emergency Power Unit – awaryjne urządzenie zasilające.

**ETA**, Estimated Time of Arrival – oczekiwany czas przybycia, np. przylotu samolotu do portu docelowego.

**EWO**, Electronic Warfare Officer – operator urządzeń walki elektronicznej. Specjalista w dziedzinie rozpoznania i analizy źródeł promieniowania. Nie jest pilotem.

**FAIP**, First Assignment Instructor Pilot – pilot-instruktor pierwszego przydziału.

**FALLSCHIRMJÄGER** – niemieccy spadochroniarze, nie stanowili części wojsk lądowych, lecz wchodził w skład Luftwaffe.

**FAN SONG** – stacja radiolokacyjna naprowadzania rakiet PZR SA-2. Radzieckie oznaczenie to RSNA/RSN-75.

**FAR**, Fighter/Attack/Reconnaissance – myśliwiec/szturmowiec/samolot rozpoznawczy.

**FOB**, Forward Operating Base – wysunięta baza operacyjna.

**FORMACJA CZTERECH PALCÓW** – bardzo ciasna formacja dwóch par samolotów. Zwykle samoloty lecą w odległości około metra pomiędzy końcówkami skrzydeł.

**FOXJEDEN/DWA/TRZY** – odpalenie pocisku powietrze-powietrze. Fox Jeden to pocisk AIM-7 Sparrow, starszego typu, naprowadzany radarowo. Fox Dwa to pocisk bliskiego zasięgu AIM-9 Sidewinder, naprowadzany na podczerwień. Fox Trzy to nowoczesny pocisk średniego zasięgu (także naprowadzany radarowo) AIM-120 AMRAAM.

**FRAG** – odłamki i elementy wylatujące w powietrze po wybuchu. Oznacza także „rozkaz skrócony (fragmentaryczny)”, czyli formę rozkazu operacyjnego dla eskadry. Jest wydawany w razie potrzeby, eliminując konieczność powtarzania informacji zawartych w podstawowym rozkazie operacyjnym, dotyczącym szczegółów zadania, celów i użycia uzbrojenia.

**FWIC**, Fighter Weapons Instructor Course – Kurs Instruktorów Lotnictwa Myśliwskiego.

**HARAH** – po hebrajsku „do cholery”.

**HARM, AGM-88**, High Speed Anti Radiation Missile – dosłownie „pocisk przeciwradiolokacyjny o dużej prędkości”, przeznaczony do niszczenia stacji radiolokacyjnych zestawów przeciwlotniczych.

**HOG, WIEPRZ lub WARTHOG, GUZIEC** – slangowa nazwa samolotu szturmowego Fairchild A-10 Thunderbolt II.

**HOLOWANY CEL POZORNY** – makieta, która po wystrzeleniu z samolotu jest holowana za nim za pomocą światłowodu i emituje sygnał radiolokacyjny. Jej zadaniem jest zmylenie nieprzyjacielskich pocisków naprowadzanych radiolokacyjnie poprzez stworzenie pozornego celu, który jest dla nich bardziej atrakcyjny niż samolot.

**HORNET, SZERSZEŃ** – oficjalna nazwa samolotu wielozadaniowego McDonnell Douglas (obecnie Boeing) F/A-18A/B/C/D.

**HOTAS**, Hands On Throttle And Stick – dosłownie „ręce na przepustnicy i drążku”. Technologia umożliwiająca używanie uzbrojenia przenoszonego przez samolot i obsługę wskaźników w kabinie samolotu za pomocą wielofunkcyjnych przełączników umieszczonych na drążku sterowym i przepustnicy.

**HTS**, HARM Targeting System – układ celowniczy, umożliwiający naprowadzanie pocisków przeciwradiolokacyjnych HARM.

**HUD**, Heads Up Display – wskaźnik przezierny. Przezroczysty matrycowy wskaźnik umieszczony na przedniej części wiatrochronu, na którym wyświetlane są kompleksowe informacje urządzeń pilotażowo-nawigacyjnych i celowniczych oraz kontrolowania.

**IADS**, Integrated Air Defense System – zintegrowany system obrony powietrznej.

**IFF**, Identification Friend or Foe – układ identyfikacji swój-obcy, nadający i odbierający kodowany sygnał elektroniczny, który może być odczytany tylko przez inny sojuszniczy statek powietrzny.

**ILS**, Instrument Landing System – system lądowania według wskazań przyrządów.

**KADŁUB SAMOLOTU** – podstawowy zespół łączący wszystkie części statku powietrznego, do którego przymocowane są skrzydła i usterzenie ogonowe.

**KLIKNIĘCIE** – kilkakrotne włączenie i wyłączenie mikrofonu, oznaczające potwierdzenie.

**KONTAKT WZROKOWY** – spostrzeżenie sojuszniczego statku powietrznego.

**KRABOWANIE, TRAWERSOWANIE** – jest to ruch statku powietrznego w kierunku nierównoległym do jego osi podłużnej. Zjawisko to spotyka się najczęściej podczas lądowania z bocznym wiatrem. Wówczas, w celu utrzymania się w osi drogi startowej, statek powietrzny porusza się bokiem do wiatru (podobnie jak krab idący po ziemi) tak, aby wypadkowa prędkości wiatru i prędkości postępowej była równoległa do osi drogi startowej. Przyziemienie z trawersem może powodować znaczne obciążenia płatowca, dlatego też w celu zapobieżenia im, przed samym przyziemieniem wprowadza się poprawkę kursu, aby oś podłużna statku powietrznego pokryła się z rzeczywistym wektorem jego prędkości względem ziemi.

**Kwadrat TD** (Target Designator) – kwadrat systemu śledzenia celów po przechwyceniu, który jest wyświetlany dookoła dowolnego celu namierzonego przez radiolokator pokładowy F-16.

**LANDROLL** – zestaw radiolokatorów namierzania i śledzenia celu oraz kierowania ogniem, używany przez SA-8, oznaczony w ZSRR jako 1S51M3.

**LANTIRN**, Low Altitude Navigation Targeting InfraRed Night – dosłownie „układ celowniczo-nawigacyjny działający w podczerwieni do lotów nocnych na małej wysokości”. Starszy, wyspecjalizowany układ używany przez samoloty F-16 Block 40 do wykonywania nocnych misji uderzeniowych na małej wysokości.

**LAO**, *local area orientation* – zapoznanie z lokalnym terenem.

**LIFT**, Lead-In Fighter Training – szkolenie na samolotach szkolno-bojowych.

**LOW BLOW** – radiolokator PZR SA-3 (S-125). Oznaczenie radzieckie to SNR-12.

**LUFTSTREITKRÄFTE** – Siły Powietrzne Cesarstwa Niemieckiego w czasie I wojny światowej.

**LUFTWAFFE** – siły powietrzne III Rzeszy w czasie II wojny światowej.

**LUŻNA PARA** – para samolotów lecących w odległości trzech lub czterech kilometrów od siebie. Formacja szersza, bardziej elastyczna w działaniu w porównaniu z parą lecącą w ciasnym ugrupowaniu.

**MAGNUM** – ostrzeżenie nadawane w celu poinformowania o odpaleniu pocisku HARM.



**MAVERICK, AGM-65** – naprowadzany lub samonaprowadzający się pocisk powietrze-ziemia lub powietrze-woda, przeznaczony do niszczenia broni ciężkiej, pojazdów, budynków, umocnień czy okrętów nawodnych.

**MEDAL LOTNICZY** – (Air Medal) przyznawany żołnierzom sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych lub sojusznicych za chwalebny wyczyn dokonany w trakcie lotu.

**MFD**, Multi Function Display – wyświetlacz wielofunkcyjny.

**MiG** – skrót pierwszych liter nazwisk Mikojana i Guriewicza, założycieli radzieckiego biura konstruującego słynne samoloty myśliwskie. Niekiedy używany na oznaczenie każdego nieprzyjacielskiego myśliwca.

**NVG**, Night Vision Goggles – okularowe wzmacniacze obrazu, noktowizor.

**OBCIĄŻENIE JEDNOSTKOWE POWIERZCHNI NOŚNEJ** – waga samolotu podzielona przez powierzchnię nośną skrzydeł. Im szybciej porusza się samolot, tym większa jest jego siła nośna. Tym samym mniejsze skrzydło może mieć taką samą nośność, co większe skrzydło, dysponując większym obciążeniem powierzchni nośnej. Odpowiednio szybkość podczas startu i lądowania będzie większa. Wysokie obciążenie powierzchni nośnej zmniejsza manewrowość. Dotyczy to również organizmów żywych.

**OBRONA** – w praktyce oznacza manewr obronny przeciwko SAM-owi lub artylerii przeciwlotniczej. Zwykle specyficzny dla danego rodzaju zagrożenia, jeżeli jest znane, i wykonywany w odpowiednim kierunku.

**OFICEROWIE MŁODSI** – podporucznik, porucznik lub kapitan.

**OFICEROWIE STARSI** – major, podpułkownik i pułkownik.

**PARA** – luźny szyk dwóch samolotów bojowych, w którym boczny (prowadzony) leci w odległości około dwóch kilometrów w linii za prowadzącym.

**PĘTLA** – najstarsza figura akrobacji lotniczej. Polega ona na zatoczeniu kręgu w pionie. Oglądana z profilu przypomina kształtem jajko.

**PELOTKA** – slangowa nazwa artylerii przeciwlotniczej.

**PGM**, Precision Guided Munition – uzbrojenie precyzyjnego rażenia.

**PIECHOCIARZ** – slangowe określenie żołnierza Wojsk Lądowych. Sojusznicze jednostki lądowe.

**POSIADACZ ŁĄTY** – absolwent Kursu Instruktorów Lotnictwa Myśliwskiego USAF. Zwany także Tarczą Strzelniczą.

**PPZR (ang. MANPADS)** – przenośny przeciwlotniczy zestaw raketowy.

**PRZYKUTY** – skrótowy komunikat oznaczający „mój wzrok jest skierowany na cel, a kiedy go odwrócę, stracę cel z pola widzenia”.

**PURPUROWE SERCE** (Purple Heart) – odznaczenie przyznawane żołnierzom, którzy zostali ranni albo zabici w czasie służby wojskowej w siłach zbrojnych USA lub walcząc u ich boku.

**PZR** (ang. Surface-to-air missile, SAM) – przeciwlotniczy zestaw raketowy.

**RAF**, Royal Air Force – Królewskie Siły Lotnicze.

**RFC**, Royal Flying Corps – Królewski Korpus Lotniczy.

**RHAW**, Radar Homing and Warning – system naprowadzania i ostrzegania przed opromienianiem radiolokacyjnym.

**RNS**, Royal Naval Air Service – Królewska Służba Powietrzna Marynarki Wojennej.

**ROE**, Rules of Engagement – zasady użycia sił; wytyczne wydawane przez kompetentne władze wojskowe, określające okoliczności i ograniczenia podjęcia i/lub kontynuowania walki z napotkanymi siłami.

**ROLAND** – francusko-niemiecki samobieżny przeciwlotniczy zestaw raketowy bliskiego zasięgu.

**RTB**, Return to Base – powrót do bazy.

**RTU**, Replacement Training Unit – Jednostka Szkoleniowa Uzupełnień.

**RWR**, Radar Warning Receiver – układ ostrzegający o opromienianiu falą radiolokacyjną. Pokazuje pilotowi, jakiego typu stacja radiolokacyjna namierza samolot.

**SA-1 GUILD** – radziecki przeciwlotniczy zestaw raketowy, którego oryginalne oznaczenie to S-25 Berkut. Był to pierwszy PZR opracowany w ZSRR, przewidziany do bezpośredniej obrony Moskwy.

**SA-2 GUIDELINE** – radziecki PZR S-75, którego kolejne wersje noszą nazwy Dźwina, Desna i Wołchow. Używany przez Wojsko Polskie do 2001 roku.

**SA-3 GOA** – oryginalnie nazwany S-125 Nawa, opracowany w ZSRR w celu uzupełnienia S-25 i S-75, w porównaniu z którymi lepiej zwalczał cele manewrujące na małej wysokości. W Polsce na bazie PZR S-125 M opracowano Przeciwlotniczy Zestaw Raketowy Nawa S.C. (Samobieżny i Cyfrowy), używany przez Wojska Lotnicze do dnia dzisiejszego.

**SA-6 GAINFUL** – radziecki samobieżny PZR 2K12 Kub, na podwoziu gąsienicowym. Używany obecnie także przez Wojska Obrony Przeciwlotniczej Rzeczypospolitej Polskiej, w wersji 2K12M.

**SA-8 GECKO** – radziecki samobieżny PZR 9K33 Osa, na podwoziu kołowym. W Polsce używany przez jednostki Wojsk Obrony Przeciwlotniczej pod oznaczeniem PRWB (przeciwlotniczy raketowy wóz bojowy) 9A33BM Osa.

**SAHR**, Semi-Active Radar Homing – półaktywne samonaprowadzanie radiolokacyjne.

**SAM**, Surface-to-Air Missile – raketowy pocisk ziemia-powietrze, może być naprowadzany radarowo lub na podczerwień, przeciwlotniczy zestaw raketowy (PZR).

**SEAD**, Suppression of Enemy Air Defense – obezwładnienie nieprzyjacielskiej obrony powietrznej. Misje wykonywane przez „Dzikie Łasice”.

**SEFE**, Standarization and Evaluation Flight Examiner – pilot-egzaminator, lotniczy egzaminator ds. standaryzacji i oceny.

**SIDEWINDER** – amerykański pocisk raketowy AIM-9 klasy powietrze-powietrze, naprowadzany termicznie.

**SILNIK RZĘDOWY** – silnik spalinowy wielocylindrowy, w którym cylindry usytuowane są w jednym rzędzie.

**SILNIKROTACYJNY** – silnik ciepły o spalaniu wewnętrznym. Rodzaj lotniczego silnika spalinowego o zapłonie iskrowym, w którym obraca się kadłub silnika z cylindrami, a wał korbowy jest nieruchomy.

**SLAMMER** – slangowe określenie amerykańskiego pocisku raketowego AIM-120 średniego zasięgu klasy powietrze-powietrze.

**SMS, Stores Management System** – system zarządzania podwieszeniami. Komputer pokładowy, który dokonuje obliczeń balistycznych dla wszystkich rodzajów uzbrojenia i wyświetla symbolikę niezbędną do celowania.

**SMUGACZ** – element pocisku, którego celem jest wytworzenie ciągnącej się za pociskiem smugi ognia. Zastosowanie pocisków wyposażonych w smugacze umożliwia śledzenie ich toru lotu. Pociski wyposażone w smugacze są stosowane do wstrzeliwania się i wskazywania celów.

**STATECZNIK** – nieruchoma (stała) lub nastawna część usterzenia statku powietrznego.

**STER** – ruchoma część usterzenia statku powietrznego, służąca do wywoływania odpowiednich zmian kąta natarcia (ster wysokości) i obrotu względem osi pionowej (ster kierunku).

**STRAIGHT FLUSH** – stacja radiolokacyjna wykrywania celów PZR SA-6, oznaczona oryginalnie jako 1S11.

**STREFA RAŻENIA** – przestrzeń powietrzna nad terenem o powierzchni około 78 kilometrów kwadratowych. Alfanumeryczne identyfikatory stref rażenia umożliwiają koordynację działań poszczególnych samolotów lub formacji.

**STRZELBA** – skrótowy komunikat oznaczający odpalenie pocisku powietrze–ziemia Maverick.

**ŚLEPY** – utrata kontaktu wzrokowego z innym samolotem własnej formacji.

**TAC, Tactical Air Command** – Dowództwo Lotnictwa Taktycznego.

**TACAN, Tactical Air Navigation system** – wojskowy taktyczny system nawigacji. Podaje na wybranych kanałach namiar i odległość samolotu od naziemnej radiolarni lub innego statku powietrznego.

**TALLY** – kontakt wzrokowy z nieprzyjacielskim samolotem. Niekiedy używany w przypadku dostrzeżenia jakiegokolwiek samolotu.

**TARCZA STRZELNICZA** – nazwa absolwenta Kursu Instruktorów Lotnictwa Myśliwskiego USAF. Inna nazwa takiego pilota to Posiadacz Łaty.

**TFS, Tactical Fighter Squadron** – Eskadra Lotnictwa Taktycznego.

**TOC, Tactical Operations Center** – Centrum Operacji Taktycznych.

**TOT, Time Over Target** – czas osiągnięcia celu.

**TTB, tanker/transport/bomber** – tankowiec/transportowiec/bombowiec.

**UAV, unmanned aerial vehicle** – bezzałogowy statek powietrzny. Pierwotnie używany do zadań rozpoznawczych, obecnie coraz częściej do zadań uderzeniowych.

**UNIFORM** – radiostacja UHF (pracująca w zakresie fal decymetrowych).

**UPT, Undergraduate Pilot Training** – Podstawowe Szkolenie Pilotów.

**VICTOR** – radiostacja VHF (pracująca w zakresie fal ultrakrótkich, metrowych).

**VMU, Voice Messaging Unit** – układ ostrzegający pilota, w samolotach bojowych najczęściej głosem kobiety, o niebezpieczeństwie podczas lotu.

**VUL** – skrót od „czasu podatności na uszkodzenia” (*vulnerability*). Jest to czas wyznaczony (w rozkazie skróconym, czyli fragu), przez jaki samolot przebywa w rejonie celu.

**WILCO, will comply** – „zastosuję się”. Wojskowy sposób powiedzenia „zrobię to!”.

**WSO, Weapons System Officer** – operator uzbrojenia, który w starszych typach samolotów, jak F-14 i F-4 obsługiwał radiolokator pokładowy. Nie jest pilotem.

**WVR, Within Visual Range** – walka w zasięgu widzialności.

**WYWRÓT** – opadająca wersja zawrotu Immelmana. Pilot odwraca samolot na dole pętli – jest to połączenie półbeczki z półpętlą.

**ZASOBNIK WALKI ELEKTRONICZNEJ** – podwieszany pod kadłubem lub skrzydłami statku powietrznego zasobnik zawierający anteny odbierające promieniowanie elektroniczne nadawane przez przeciwnika i nadajniki zakłóceń, służące do emitowania sygnałów elektronicznych na częstotliwościach pracy nieprzyjacielskich stacji radiolokacyjnych. Działanie urządzeń zamontowanych w zasobniku sterowane jest przez komputer pokładowy.

**ZASZCZYTNY KRZYŻ LOTNICZY**, Distinguished Flying Cross – amerykańskie odznaczenie wojskowe przyznawane za bohaterstwo lub niezwykle osiągnięcie podczas lotu. Może być nadane każdemu żołnierzowi amerykańskich sił zbrojnych. W czasie działań wojennych medal

może być także nadany żołnierzom sił sojusznicych oraz instruktorom i uczniom szkół lotniczych.

**ZAWRÓT, zawrót Immelmanna** – figura akrobacji lotniczej, wykorzystywana podczas walki powietrznej. Polega ona na zmianie kierunku lotu o 180 stopni z jednoczesnym nabraniem wysokości. Składa się ona z połowy pętli i (w drugiej kolejności) połowy beczki, przy czym beczkę (ściślej – półbeczkę) pilot wykonuje w skrajnie górnym położeniu pętli. Po wykonaniu zawrotu samolot znajduje się znacznie wyżej, ale leci z mniejszą prędkością.

**ZGUBA** – utrata kontaktu wzrokowego. Pojęcie powinno być używane wyłącznie w odniesieniu do nieprzyjacielskich statków powietrznych. Często używane zamiast „ślepy”.

**ŻMIJA, VIPER** – slangowa nazwa samolotu wielozadaniowego F-16.

**ŻMIJKA** – manewr polegający na wprowadzaniu samolotu kolejno w przeciwne krótkotrwałe zakręty, przez co tor lotu nie jest linią prostą, a łamaną.

# BIBLIOGRAFIA

Ilość literatury obejmującej minione stulecie, w szczególności okres konfliktów zbrojnych 1914–2003 jest przytłaczająca; każdy okres może, i często stanowi pracę życia badacza. Moim celem nie jest stworzenie encyklopedii, a umożliwienie czytelnikowi wglądu w te wydarzenia. Mam nadzieję, że takie podejście pomoże lepiej zrozumieć zagadnienie oraz zachęci do pogłębionej lektury. We wszystkich przypadkach dołożone zostały starania, aby podać źródło dostępnych informacji – składam moje najszersze przeprosiny, jeśli ktoś został niechcący pominięty.

Prawdopodobnie najlepszym ogólnym źródłem wiedzy o I wojnie światowej jest *A World Undone: The Story of The Great War* autorstwa G.W. Meyera. W tej pozycji doskonale odmalowano tło, opisano nie tylko kwestie wojskowe, lecz także ekonomiczne, społeczne i polityczne, które mają istotny wpływ na ostateczny wynik konfliktu.

Doskonałym opisem mało znanego i często zagmatwanego okresu pomiędzy wojnami światowymi jest *Paris, 1919* Margaret MacMillan. *Udet: A Man's Life* autorstwa Hansa Herlina pokazuje zmagania jednego z byłych oficerów w powojennych Niemczech. Najlepszą pracą dotyczącą wojny polsko-bolszewickiej jest znakomity *Orzeł biały, czerwona gwiazda* Normana Daviesa. Od dawna podziwiałem ducha Polaków oraz ich gotowość nawet do nierównej walki, a książka ta stała się jedną z moich ulubionych.

Napisano stopy opracowań dotyczących lat 1939–1945, bardzo słusznie zresztą. Był to okres, który zdefiniował XX wiek, a jego konsekwencje są nadal odczuwalne w dzisiejszym świecie. Wspaniałą książką *With Wings Like Eagles* Michaela Kordy spoczywa w widocznym miejscu pod portretem Spitfire'a na półce mojej biblioteczki. Autor ma umiejętność kondensowania ogromu informacji w czytelny sposób. Również *Battle of Britain* Jamesa Hollanda stanowi obowiązkową pozycję dla każdego, kto chce na poważnie zgłębić tych kilka tragicznych miesięcy historii świata. Książka *Hitler's Eagles* Chrisa McNaba jest pełna szczegółów, informacji technicznych i doskonałych rysunków, a 1942 Winstona Grooma oferuje doskonałą analizę najbardziej krytycznego roku podczas tego kluczowego konfliktu.

Absolutnie niezbędną lekturą dotyczącą półwiecza po zakończeniu II wojny światowej jest *Air Wars and Aircraft* Victora Flinthama. Jego tabele jednostek, historie ich rozmieszczenia oraz komentarze okazały się niezbędne podczas pisania mojej książki. Równie ważna i istotna jest książka autorstwa generała Williama „Spike’a” Momyera *Air Power in Three Wars*. Mimo że jej układ może czasem być mało przejrzysty, głębia wiedzy autora o każdym z konfliktów z nią wiązką do rekompensuje. Kenneth Werrell napisał dwie książki, które okazały się niezbędne: *Sabres over MiG Alley* i *Archie to SAM: A Short Operational History of Ground Based Air-Defense*. Obie

czyta się bardzo dobrze i obie zawierają trudne do znalezienia szczegóły techniczne.

Korea i Wietnam były złożonymi wojnami regionalnymi, które miały (i nadal mają) globalne konsekwencje. *The Korean War* Maxa Hastingsa i *The History of an Unwinnable War, 1945–1975* Johna Pradosa najlepiej oddają przebieg obu konfliktów. Wreszcie *History of Aerodynamics* Johna Andersona, moja ulubiona pozycja dotycząca specjalistycznych zagadnień technicznych. Zarówno te, jak i inne prace, które z wdzięcznością wykorzystałem, podane są poniżej. Również sekcja uwag dodana została w celu uzupełnienia informacji.

Abrams Richard, *F4U Corsair at War*, Londyn 1977.

Adams, Briggs Kilburn, *The American Spirit*, Boston 1918.

Adams Michael C.C., *The Best War Ever: America and World War II*, Baltimore 1994.

*Air War over Vietnam and Lessons Learned*, <http://forums.navalwarfare.net>.

Aloni Shlomo, *Israeli A-4 Skyhawk Units in Combat*, Oksford 2009.

Aloni Shlomo, *Israeli Mirage and Nesher Aces*, Oksford 2004.

*AN/ALR-69 Radar Warning Receiver*, 22 IV 2000. <http://www.fas.org>.

Anderson, John D, *A History of Aerodynamics*. Cambridge 1997.

Anonim, *Giving Them More Hell*, Magazyn Time, 3.12.1973.

*History of the Medical Department of the United States Navy in World War II*, Waszyngton 1950.

*Substance of Statements Made at Wake Island Conference on October 15. Declassified on March 29, 1977*, Waszyngton 1950.

*Utah Beach to Cherbourg. After Action Report*, Waszyngton 1947.

Appleman Roy E., *South to Nanking, North to the Yalu: United States Army in the Korean War*, Waszyngton 1998.

Argyle Christopher, *Chronology of World War II*. Londyn 1980.

*Army, Department of the. Army Battle Casualties and Nonbattle Deaths in World War II*, raport końco-



wy, Waszyngton 1953.

Army, Department of the. *USAAF Casualties in European, North African and Mediterranean Theaters of Operations, 1942–1946. Army Battle Casualties in World War II*, raport końcowy, Waszyngton 1953.

Ashby Jeff, *Astronaut and Navy F/A-18 Fighter Pilot, Dan Hampton*, 27.08. 2013.

Ashby Jeff, *F/A-18 Training and Operations. Dan Hampton*. 29.08.2013.

Astor Gerald, *Wings of Gold: The U.S. Naval Air Campaign in World War II*, Nowy Jork 2005.

Aten Marion, Orrmont Arthur, *Last Train Over Rostov Bridge*, Kalifornia 1961.

Aten Michael, *Marion Aten*, Dan Hampton. March 2013.

Atkinson Rick, *The Road to D-Day*, Foreign Affairs, 2013, s. 55–75.

The Aviation History Online Museum. [http://www.aviation-history .com](http://www.aviation-history.com).

Bader Douglas, *Fight for the Sky: The Story of the Spitfire and Hurricane*, Londyn 2004.

Bailey F.W., Cony Christopher, *The French Air Service War Chronology 1914–1918*, Londyn 2001.

Barber Mark, *RAF Command Pilot: The Western Front 1939–42*, Oksford 2012.

Barber S. B., *Naval Aviation Combat Statistics: World War II*, OPNAV- P-23V No. A129. Washington, D.C.: Air Branch, Office of Naval Intelligence, 1946.

Barr Niall, *Pendulum of War: The Three Battles of El Alamein*, Londyn 2005.

Bates, Peter. *Dance of War: The Story of the Battle of Egypt*, Londyn 1992.

Beechy Robert, *Ferrets, Ravens & Weasels*, <http://hud607.fire.prohosting.com/uncommon/reference/usa/sead.html>.

Beavis L.E., *Baron von Richtofen's Death. Letter (Courtesy of the Park's Collection)*, Londyn 1931.

Beckman Allan, *The Nihau Incident. Honolulu: Heritage Press of the Pacific*, 1982.

Bekker Cajus, *The Luftwaffe War Diaries in World War II*, Cambridge 1994.

Belyakov R. A., Marmain J., MiG: *Fifty Years of Secret Aircraft Design*, Annapolis 1993.

Bergstrom Christer, *Barbarossa—The Air Battle: July–December 1941*, Londyn 2007.

Bharucha P.C., Prasad B., *The North African Campaign, 1940–43*, Delhi 1956.

Biddle Wayne, *Barons of the Sky*, Nowy Jork 1991.

Zarząd główny A. G., RFC. *Combats in the Air*, raport bojowy, 20 czerwca 1918.

Bob Hans-Ekkehard, *Betrayed Ideals: Memoirs of a Luftwaffe Fighter Ace*, Cerberus Publishing Ltd, 2003.

Bodansky Yossef, *The Secret History of the Iraq War*, Nowy Jork 2004.

Boniface, *MiGs over North Vietnam: The Vietnam People's Air Force in Combat, 1965–75*. Mechanicsburg 2008.

Borch F., D. Martinez. Kimmel, *Short and Pearl Harbor: The Final Report Revealed*, Annapolis 2005.

Bowman Martin, *P-51D vs Fw 190: Europe 1943–45*, Oksford 2007.

Bowyer Chaz. *Men of the Desert Air Force, 1940–43*, Londyn 1984.

Boyne Walter, Handleman Philip, *Brassey's Air Combat Reader*, Londyn 1999.

Boyne Walter, *Aircraft of the Korean War*. <http://www.airforcemag.com/MagazineArchive>, 6.10.2013.

Boyne Walter J, *Goering's Big Bungle*, Air Force Magazine 91, 2008.

Bradley James, *Flyboys*, Boston 2013.

Broughton Jack, *Going Downtown*, Nowy Jork 1990.

Broughton Jack, *Thud Ridge*, Manchester 2006.

- Bruce J. M., *The Aeroplanes of the Royal Flying Corps (Military Wing)*, Londyn 1982.
- Brune Lester H., *The Korean War: Handbook of the Literature and Research*, Westport 1996.
- Budiansky Stephen, *Air Power*, Nowy Jork 2004.
- Bureau of Naval Weapons, *Navy Model A4D-2N Aircraft*, United States Navy, 1962.
- Caccia-Dominioni Paolo. *Alamein 1933–1962: An Italian Story*, Crows Nest, Nowa Południowa Walia 1966.
- Cacutt Len, *Great Aircraft of the World: Hawker Hurricane*, Londyn 1989.
- Caldwell Donald, Muller Richard, *The Oil Campaign May–August 1944, In The Luftwaffe Over Germany: Defense of the Reich*, St. Paul 2007.
- Callander Bruce D, *The Aviation Cadets*, Air Force Magazine 73, 1990.
- Carriers: Airpower at Sea*, <http://www.sandcastlevi.com/sea/carriers.5.15.2013>.
- Chorlton Martyn, *Allison-Engined P-51 Mustang*, Oksford 2012.
- Church Francis Conover, *Diary of a WWI Pilot. Spokane: Conover-Patterson Publishers*, 2004.
- Churchill Winston S, *The Second World War*, tom 3, Londyn 1948–1954.
- Churchill Winston S., *The Second World War: Closing the Ring*, Boston 1951.
- Clarke Ron Wallace, *British Aircraft Armament: RAF Guns and Gunsights from 1914 to the Present Day*, Londyn 1995.
- Clifford Alexander, *Three Against Rommel: The Campaigns of Wavell, Auchinleck and Alexander*, Londyn 1943.
- Cohen S., *The Forgotten War*, Altona 1981.
- Connor Roger, Moore Christopher, *In the Cockpit*, Now Jork 2010.
- Coombes David, *Morshead: Hero of Tobruk and El Alamein*, South Melbourne 2001.

Coonts Steven, *USN SAM Suppression During Vietnam*, 6.09.2013.

Correll John, *Daylight Precision Bombing*, *Air Force Magazine*, październik 2008, s. 60–63.

Correll John T., *MIG Alley*, *Air Force Magazine*, kwiecień 2010, s. 61–64.

Corrigan, Paul, *Last of the Aerial Gunfighters*, Neapol 2003.

Cottam Dr. Janina Kazimiera. *The Golden Tressed Soldier*, Manhattan 1983.

Courtois Stephanie, *The Black Book of Communism: Crimes, Terror, Repression*, Cambridge 1999.

Cowin Hugh, *Allied Aviation of World War I*, Londyn 2000.

Craven W.F., Cate J.L., *The Army Air Forces in World War II*, Waszyngton 1983.

Cull Brian, Newton Dennis, *With the Yanks in Korea*, tom pierwszy: *The First Definitive Account of British and Commonwealth Participation in the Air War, June 1950–December 1951*, Londyn 2000.

Cynk Jerzy B., *History of the Polish Air Force 1918–1968*, Reading 1972.

Cynk Jerzy B., *Polish Aircraft 1893–1939*, Londyn 1973.

Davies Norman, *White Eagle, Red Star: The Polish-Soviet War 1919–1920*, Londyn 1972.

Davies Peter, *F-4 Phantom II vs MiG-21*, Londyn 2008.

Davies Peter, *Republic F-105 Thunderchief*, Oksford 2012.

Davies Peter E., Menard David W., *F-100 Super Sabre Units of the Vietnam War*, Oksford 2011.

Deighton Len, *Fighter*, Londyn 2000.

Diggins Barry, *September Evening: The Life and Final Combat of the German Ace Werner Voss*, Londyn 2003.

Dildy D. C., Thompson W. E., *F-86 Sabre vs MiG-15*, Londyn 2013.

Doolittle James H., Glines Carroll V., *I Could Never Be So Lucky Again*, Nwoy Jork 2001.

Dorr Robert F., *Phantoms Forever*, Londyn 1987.

Dorr Robert F., Thompson Warren, *Korean Air War*. Osceola Zenith, 2003.

Dunn Walter S., *Hitler's Nemesis: The Red Army, 1930–1945*, Westport 1994.

Dunn Walter S., *The Soviet Economy and the Red Army, 1930–1945*, Westport 1995.

Eberspacher Warren A., Koniarek Jan P., *PZL Fighters part Two—P.11*

*Variants.*, Historical Aircraft Digest 00–5, 2001.

Elli, L. F., *War in France and Flanders*, Londyn 1953.

Elward Brad, *McDonnell Douglas A-4 Skyhawk*, Ramsbury, Wiltshire 2000.

Endicott Judy G. *The USAF in Korea Campaigns, Units and Stations, 1950–1953*. Waszyngton 2001.

Everett Susan, *The Two World Wars, Vol I*. Bison Books, 1980.

Fenby J., *Chiang Kai-Shek: China's Generalissimo and the Nation He Lost*, Nowy Jork 2005.

Field Alexander J., *The Most Technologically Progressive Decade of the Century*, American Economic Review, wrzesień 2003, s. 399–413.

Fiske Rear Admiral Bradley, *New York Time*, 1924.

Fiske Rear Admiral Bradley, *The Admiral's Chair*, *The New Yorker*, Luty 10–11, 1942.

Fitch Willis, *Wings in the Night*, Nashville 1989.

Flack Ronald, *Fundamentals of Jet Propulsion with Applications*, Nowy Jork 2005.

Fleming Nicholas, *August 1939: The Last Days of Peace*, Pasadena 1979.

Flintham Victo, *Air Wars and Aircraft: A Detailed Record of Air Combat, 1945 to the Present*. Nowy Jork 1990.

Ford Daniel, *Flying Tigers*, Nowy Jork 1991.

Forsyth Robert, *Aces of the Condor Legion*, Oksford 2011.

Foss Joe, Brennan Matthew, *Top Guns*, Nowy Jork 1991.

Fozard John W., *Sydney Camm and the Hurricane: Perspectives on the Master Fighter Designer and His Finest Achievement*, Londyn 1991.

Franks Norman, *Sky Tiger: The Story of Sailor Malan*. Londyn 1980.

Franks Norman, Bailey Frank W., *Above the Lines: The Aces and Fighter Units of the German Air Service, Naval Air Service and Flanders Marine Corps, 1914–1918*, Londyn 1993.

Franks Norman, Bailey Frank W., *Over the Front: A Complete Record of the Fighter Aces and Units of the United States and French Air Services, 1914–1918*, Londyn 1992.

Franks Norman, Frank W. Bailey, Duiven Rick, *The Jasta Pilots*, Londyn 1996.

Franks, Norman, Russell Guest, Shores Christopher F., *Above the Trenches: A Complete Record of the Fighter Aces and Units of the British Empire Air Forces 1915–1920*, Londyn 1990.

Franks N., Wyngarden G. Van, *Fokker D.VII Aces of World War I*, Londyn 2003.

Freudenberg Matthew, *Negative Gravity: The Life of Beatrice Shilling*, Derby 2003.

Frisbee John L., *Epitaph for a Valiant Airman*, Air Force Magazine 73 (kwiecień 1990).

Galbraith Peter W., *The End of Iraq*, Nowy Jork 2006.

Gannon James, *Stealing Secrets, Telling Lies: How Spies and Codebreakers Helped Shape the Twentieth Century*, Waszyngton 2002.

Gibbons Floyd, *Red Knight of Germany*, Nowy Jork 1927.

Good William, 25 czerwca, 2013.

Gordon Dennis, *The Lafayette Flying Corps*, Atglen: Schiffer Publishing, Ltd., 2000.

Gordon Yefim, Dexter Keith, *Polikarpov's I-16 Fighter: Its Forerunners and Progeny*, Leicester 2002.

- Gough Terrence J., *U.S. Army Mobilization and Logistics in the Korean War*, Waszyngton 1987.
- Gregor Neil, *Daimler-Benz in the Third Reich*, New Haven 1998.
- Groom Winston, *1942: The Year That Tried Men's Souls*, Nowy Jork 2005.
- Grossnick Roy, Armstrong William J., *United States Naval Aviation, 1910-1995*, Annapolis 1997.
- Gunn Roger, *Raymond Collishaw and the Black Flight*, Toronto 2013.
- Guttman Jon, *Fighting Firsts*, Londyn 2000.
- Guttman Jon, *The Origin of Fighter Aircraft*, Yardley 2009.
- Guttman Jon, *Spad VII vs. Albatros DIII*, Nowy Jork 2011.
- Gyorgy N. I., *Albert Fonó: A Pioneer of Jet Propulsion*, International Astronautical Congress (1977).
- Halberstam David, *The Coldest Winter: America and the Korean War*, Nowy Jork 2007.
- Hallion Richard P, *Rise of Fighter Aircraft 1914-1918*, Annapolis 1984.
- Hampton Dan Pulkownik USMC (emerytowany), *A-4 Skyhawk Combat Operations*, 30 sierpień, 2013.
- Hampton Dan Pulkownik USMC (emerytowany), *Viper Pilot*, Nowy Jork 2013.
- Hannig Norbert, *Luftwaffe Fighter Ace*, Londyn 2004.
- Hardesty Von, Grinberg Ilya, *Red Phoenix Rising: The Soviet Air Force in World War II*, Lawrence 2012.
- Harrison Gordon, *Cross Channel Attack. After Action Report*, Waszyngton 1951.
- Harrison Mark, *The Economics of World War II: Six Great Powers in International Comparison*, Cambridge 1998.
- Hart Peter, *Aces Falling*, Londyn 2007.

Hart Peter, *Bloody April*, Londyn 2005.

Hastings Max, *Armageddon: The Battle for Germany, 1944–1945*, Londyn 2005.

Hastings Max, *The Korean War*, Nowy Jork 1987.

Hata, I., Y. Izawa, Shores C., *Japanese Army Fighter Aces*, Londyn 2002.

Hata Ikuhiko, Izawa Yasuho, *Japanese Naval Aces and Fighter Units in World War II*, Annapolis 1975.

Hay William, *Cheerful Sacrifice*, J. Nicholls. brak daty, s. 92.

Heaton Colin D., Lewis Anne-Marie, *The Star of Africa*, Minneapolis 2012.

Henshaw Trevor, *The Sky Their Battlefield*, Londyn 1995.

Herlin Hans, *Udet: A Man's Life*, Hamburg 1958.

Herris Jack, Pearson Bob, *Aircraft of World War I, 1914–1918*, Londyn 2010.

Higham Charles, *Trading with the Enemy*, Nowy Jork 1983.

Higham Robin, Williams Carol, *Flying Combat Aircraft of USAAF-USAF (tom 2)*, Manhattan 1978.

Higham Robin Greenwood, Von Hardesty, *Russian Aviation and Airpower in the Twentieth Century*, Londyn 1998.

Historyk USAF, *Development of Airborne Armament 1910–1961, Historical*, tom III, *Fighter Fire Control*.

Hoepfner General Ernest Von, *Germany's War in the Air*, Nashville 1921.

Holland James, *The Battle of Britain*. Nowy Jork 2010.

Holmes Tony, *Saga of Billy Fiske: Part One*, Air Classics 39, 2003.

Holmes Tony, *Saga of Billy Fiske: Part Two*, Air Classics 40, 2004.

Holmes Tony, *Spitfire vs Bf-109: Battle of Britain*, Oksford 2007.



Hubbers Reinout, *De Vliegende Huzaar*, 2007.

Hynes Samuel, *Flights of Passage*, Annapolis 1988.

Jackson Robert, *Fighter Pilots of World War I*, Nowy Jork 1977.

Jackson Robert, *Fighter Pilots of World War II*, Nowy Jork 1976.

Jane's, *Jane's Fighting Aircraft of World War I*, Nowy Jork 1990.

Jefford C. G., *The Flying Camels; History of No. 45 Squadron*, Londyn 1995.

Jerez-Faran C., Amago S., *Unearthing Franco's Legacy*, South Bend 2010.

Johnson J. E., *Air Vice Marshal. Full Circle—The Story of Air Fighting*, Londyn 1964.

Johnston Mark, *Fighting the Enemy. Australian Soldiers and Their Adversaries in World War II*, Cambridge 2000.

Kaplan Philip, *Fighter Aces of the Luftwaffe in World War II*, Auldirth 2007.

Karnow Stanley, *Vietnam: A History*, Nowy Jork 1983.

Karolevitz R. F., Fenn R. S., *Flight of Eagles: The Story of the American Kosciuszko Squadron*, Sioux Falls 1974.

Katz Samuel M, *Israel's Air Force*, Osceola 1991.

Keegan John, *The Second World War*. Nowy Jork 1989.

Keegan John, *Six Armies in Normandy*, Nowy Jork 1982.

Keeney D, *The War Against the Luftwaffe, 1943-1944*, Campbell 2011.

Kennett Lee, *The First Air War 1914-1918*, Nowy Jork 1991.

Kilduff Peter, *Douglas A-4 Skyhawk*, Londyn 1983.

King Dan, *The Last Zero Fighter*, Irvine 2012.

King O. H. P, *Air Force Probe Is Ordered After Major Davis Shot Down In Korea*, Lubbock Avalanche-Journal, 12 lutego, 1952.

Kitchen Martin, *The German Officer Corps 1890-1914*, Oksford 1968.

Kitchens James H. III, Beaman John R., *Hans-Joachim Marseille: The Luftwaffe Ritterkreuztäger, 1939-1945*. East Sussex 2007.

*Klusmann Report*, Homecoming II Project, POW Network, 15 maja, 1990.

Knott Richard C.A, *Heritage of Wings: An Illustrated History of Navy Aviation*, Annapolis 1997.

Kopp Dr. Carlo, *SNR-75M3 Fan Song E Engagement Radar*, 29 marca, 2013.

<http://www.ausairpower.net>, raport techniczny APA-TR-2009-0702-A. lipiec 2013.

Korda Michael, *With Wings Like Eagles*, Nowy Jork 2009.

Krylov L., Tepsurkaev Y., *Soviet MiG-15 Aces of the Korean War*, Oksford 2008.

Kurowski Franz, *German Fighter Ace: Hans-Joachim Marseille: Star of Africa*, Atglen 1994.

Laffin Jon, *British VCs of World War 2: A Study in Heroism*, Stroud 1997.

Lamb Allen, *The First Wild Weasels*, 9 września, 2013.

Lanza Conrad H. pulkownik, *Perimeters in Paragraphs: The Axis Invades Egypt*, Field Artillery Journal (1942).

Latham Colin, Stobbs Anne, *Pioneers of Radar*, Tharp 1999.

Lewis Cecil, *Sagittarius Rising*, Londyn 1936.

Libby Frederick, *Horses Don't Fly*, Nowy Jork 2012.

Linder Rear James B. Admiral USN, Gregor A. James Dr., *The Chinese Communist Air Force in the Punitive War Against Vietnam*, 1981.

<http://www.airpower.maxwell.af.mil/airchronicles>, 5.07.2013.

Longstreet Stephen, *The Canvas Falcons*, Nowy Jork 1970.

Lucas Laddie, *Wings of War: Airmen of All Nations Tell Their Stories*, Londyn 1983.

Lumsden Alec, *British Piston Engines and Their Aircraft*, Marlborough 2003.

Lund Earle Podplukownik USAF, *The Battle of Britain: A German Perspective*, Campaign Analysis Study, 1996.

Macklin Graham D., *Major Hugh Pollard, MI6, and the Spanish Civil War*, *Historical Journal*, 2006: s. 277–280.

MacMillan Margaret, *Paris 1919: Six Months That Changed The World*, Nowy Jork 2001.

Makos Adam, *A Higher Call*, Nowy Jork 2012.

Manning Thomas A., *History of Air Education and Training Command, 1942–2002*, San Antonio 2005.

Marshall Chester, *Warbird History: B-29 Superfortress*, Osceola 1993.

Maurer M., *Air Force Combat Units of World War II*, Waszyngton 1983.

Maurer M., *Combat Squadrons of the Air Force, World War II*, Waszyngton 1982.

McCarthy James R. General brygady, Montgomery George B. Allison Podplukownik, *Linebacker II: A View from the Rock*, Air University Press, 1979.

McCudden James T.B. Major, *Flying Fury: Five Years in the Royal Flying Corps*, Havertown 2009.

McCutcheon Kimble D., *Aero Engines*, brak daty, <http://www.pilotfriend.com>. Styczeń 2013.

McNab Chris, *Hitler's Eagles: The Luftwaffe 1933–45*, Oxford 2012.

Meyer G. W., *A World Undone: The Story of the Great War 1914 to 1918*, Nowy Jork 2006.

Mindell David A., *Between Human and Machine: Feedback, Control and Computing Before Cybernetics*, Baltimore 2002.

Ministerstwo Amunicji, *Handbook of 'C.C.' Interrupter Gear, SECRET*, Production, Department of Aircraft. Marzec 1918.

Mitcham Samuel W., *Rommel's Desert War: The Life and Death of the Afrika Korps*, Mechanicsburg: Stackpole Books, 1982.

Molesworth Carl, *P-40 Warhawk vs Bf-109*, Oksford 2011.

Momyer William W General, *Air Power in Three Wars*, Waszyngton 1978.

Moore J., *The Wrong Stuff*, Stillwater 1997.

Murray W., *Strategy for Defeat: The Luftwaffe 1935–1945*, Honolulu 2002.

Myles Bruce, *Night Witches: The Amazing Story of Russia's Women Pilots in World War II*, Chicago 1997.

Nagel F., *Fritz: The World War I Memoirs of a German Lieutenant*, Huntington 1981.

Naval History and Heritage Command, *Logistics and Support Activities, 1950–53.*, brak daty.  
[http://www.history.navy.mil.](http://www.history.navy.mil), sierpień 2013.

Neil Gregor, *Daimler-Benz in the Third Reich*, New Haven 1998.

Nelson Craig, *The First Heroes: The Extraordinary Story of the Doolittle Raid—America's First World War II Victory*, Londyn 2002.

Newman Rick, Shepperd Don, *Bury Us Upside Down*, Nowy Jork 2007.

Nimitz Chester, Potter E. B., *Sea Power*, Nowy Jork 1960.

Nordhoff Charles, Hall James Norman, *Falcons of France*, Read Books Design, 2011.

Northrop Grumman Defensive Systems Division, *The Radar Warning Story*, brak daty.

Norton Bill, *Air War on the Edge: A History of the Israel Air Force Since 1948*, Hinckley: Midland Pub. Ltd., 2002.

Obermaier E., Held W., *Jagdflieger Oberst Werner Molders*, Stuttgart 1996.

O'Connell Dan, *Messerschmitt Me 262: The Production Log 1941–1945*, Hersham 2006.

O'Connell William J. Major USMC, *Marine GCI: Past, Present and Future*, 1988, <http://www.globalsecurity.org>. June 20, 2013.

Olds Christina, Rasimus Ed, *Fighter Pilot*, Nowy Jork 2010.

Oliver W. E., Lorenz D. L., *The Inner Seven*, Paducah 1999.

Parshall J., Tully A., *Shattered Sword: The Untold Story of the Battle of Midway*, Dulles 2005.

Peczkowski Robert, *North American P-51D Mustang*, Kraków 2009.

Pennington Reina, *Wings, Women, and War: Soviet Airwomen in World War II Combat*, Lawrence 2007.

Plunkett W. Howard, *Part II: Combat Lancer and Commando Club*, brak daty, <http://www.thefreelibrary.com>, 9.07.2013.

Postan M. M., *History of the Second World War—British War Production*, Londyn 1952.

Potter Joseph podpułkownik, *A Handful of Pilots*, Journal of the American Aviation Historical Society (1982): s. 282–285.

Prados John, *The '65 Decision: Bombing Soviet SAM Sites in North Vietnam*, styczeń/luty 2006, <http://www.vva.org>. sierpień 2013.

Prados John, *Vietnam*, Lawrence 2009.

Price Alfred, *The Last Year of the Luftwaffe: May 1944–May 1945*, Londyn 1993.

Prien Jochen, *Jagdgeschwader 53: A History of the „Pik As“: March 1937–May 1942*, Atglen 1997.

Rakobolskaya I. V., Kracova N. F., *We Were Called the Night Witches*, Moscow 2005.

Rasimus Ed, *When Thunder Rolled*, Nowy Jork 2003.

Reda Helmut H., *Because I Fly*, Nowy Jork 2002.

Rew William General Pulkownik USAF (emerytowy), *Gulf War Air Operations*, lipiec 2013.

Rikhye Ravi, 28 maja, 2003, *Task Force 77: U.S. Navy Fleet Carriers in the Korean War 1950–1953*, przegląd, <http://orbat.com>, lipiec 2013.

Rimell Raymond Laurence, *The Royal Flying Corps in World War One*, Londyn 1985.

Rippon Manuel, *The Essential Characteristics of Aviators*, Londyn 1918.

Risner Robinson General, *The Passing of the Night*, Old Saybrook 1973.

Smith-Barry Robert, artykuł redakcyjny, *Flight*, 5 maja, 1949.

Roberts, E. M. *A Flying Fighter*, Leonaur, 2012.

Robertson Bruce, *Sopwith: The Man and His Aircraft*, Letchworth 1970.

Robinson Anthony, *Flying the World's Great Aircraft*, Londyn 1979.

Rock Ed, *First In, Last Out: Stories by the Wild Weasels*, AuthorHouse, 2005.

Rock Ed, *Korean War Fighter Pilots*, 7 sierpnia, 2013.

Rock Ed, *Training a Fighter Pilot in the 1950s*, 8 sierpnia, 2013. Interview.

Rock Ed, *Vietnam SAM engagement, Dec. 1965.*, 8 sierpnia, 2013. Interview.

Rock Ed, *Vietnam Wild Weasels*, 8 sierpnia, 2013.

Rommel Erwin, Pimlott John, *Rommel: In His Own Words*, Londyn 1994.

Rosenberg B., Macaulay C., *Mavericks of the Sky*, Nowy Jork 2006.

Rossano Geoffrey, *Hero of the Angry Sky*, Ateny 2013.

Rottman G. L., *US Marine Corps Pacific Theater of Operations*, Londyn 2004.

Sakaida, H., *Aces of the Rising Sun, 1937–1945*, Londyn 2002.

Sassaman Richard, *Pilots with Stripes, Americans in WWII: The Magazine of a People at War* 7, No. 2, 2011

Schnitzer George, *Panthers over Korea*, Baltimore: Publish America, 2007.

Schroer Werner, wywiad, 1984.

Schuck Walter, *Luftwaffe Eagle*, Aachen 2007.

Seeger Eric H. A., *Century of Manned Powered Flight*, Tampa 2003.

*Selected Equipment Loss Statistics World War II (1937–1945)*, brak daty <http://www.taphilo.com/history/WWII/Loss-Figures-WWII>.

Shaw Albert, *The Lafayette Flying Corps*, *The American Review of Reviews; An International Magazine*, lipiec–grudzień 1917, s. 192.

Shaw Robert L., *Fighter Combat: Tactics and Maneuvering*, Annapolis 1985.

Shepperd Don, emerytowany generał dywizji USAF, *Vietnam. August 6, 2013*.

Sherrod, Robert. *History of Marine Corps Aviation in World War II*, Waszyngton 1952.

Shore Moyers S, *The Battle for Khe Sanh*, Military Bookshop, 2012.

Short Walter C. generał broni USAAF, *Pearl Harbor Attack, Part 39. Military After Action Report*, Waszyngton 1942.

Shoupe Dale, F-4G—F16 Hunter Killer pair notes. August 30, 2013. Interview.

Sims, Buddy, *Vietnam FAC and Close Air Support*, maj 2013.

Sims Edward H., *The Fighter Pilots*, Londyn 1967.

*607th AC&W Squadron, Korea, Tadpoles*, <http://www.607acw.org/tadpoles.html>.

Smith Colin, *England's Last War Against France: Fighting Vichy 1940–1942*, Londyn 2009.

Smith R. K., Hall R. C., *Five Down, No Glory: Frank G. Tinker, Mercenary Ace in the Spanish Civil War*,

Annapolis 2011.

Sparks Billy R., *Takhli Tales*, CreateSpace, 2013.

Spick Mike, *The Ace Factor*, Annapolis 1988.

Steinhilper U., Osborne P., *Spitfire on My Tail*, Keston, Bromely 1990.

Stepanov Evgeny, wywiad, *Aviation History Magazine*. brak daty.

Steven G. R podpulkownik, *The Fourth Indian Division*, Londyn 2011.

Stevenson William, *A Man Called Intrepid*, Guilford 1976.

Stille Mark, *USN Carriers vs IJN Carriers: The Pacific 1942*, Nowy Jork 2007.

Stimson G. W., *Introduction to Airborne Radar*, El Segundo: Hughes Aircraft Co., 1983.

Stokesbury James, *A Short History of the Korean War*, Nowy Jork 1990.

*The Story of World War 1 Aviation*, brak daty, <http://www.wwaviation.com/>.

Sturtivant Ray, Hamlin John, *RAF Flying Training and Support Units*, Londyn 2007.

Swanborough Gordon, Bowers Peter M., *United States Navy Aircraft Since 1911*, Annapolis 1990.

Tassava Christopher J., *The American Economy during World War II*, 2010.

Taylor Jay, *The Generalissimo: Chiang Kai-Shek and the Struggle for Modern China*, Cambridge 2009.

Taylor Ken, wywiad, *47th Pursuit Squadron*, 4 Grudzień, 1986.

Taylor Ken, wywiad, *December 7th, 1941*, Chris Conybeare i Daniel Martinez. 4 Grudzień, 1986.

Taylor Stewart K., *Just Watch Me*, *Over the Front* 27, 2012, s. 44–71.

Thomas Andrew, and Warren Thompson. *American Nightfighter Aces of World War 2*. Oxford 2008.



Tillman Barrett, *Above and Beyond: The Aviation Medals of Honor*, Waszyngton 2002.

Tine Gregory C. Major, *Berlin Airlift: Logistics, Humanitarian Aid and Strategic Success*, brak daty.

Toll Ian, *Pacific Crucible, War in the Pacific, 1941–1942*, Nowy Jork 2012.

Townsend Peter, *Duel of Eagles*, Londyn: Cassell Publishers Ltd., 1970.

Treadwell T. C., Wood A. C., *German Knights of the Air, 1914–1918*, Nowy Jork 1998.

*Up From Kitty Hawk*, Air Force Magazine. 1903–obecnie, <http://www.airforcemag.com>.

USAAF, *K-14 Gyroscopic Gunsight*, Podręcznik szkoleniowy Pilota Thunderbolt P-47N, Headquarters, Army Air Forces, September 1945.

Van Creveld Martin, *The Age of Airpower*, Nowy Jork 2011.

Velocci, Anthony L. Jr., *Naval Aviation: 100 Years Strong*, Aviation Week and Space Technology, April 4, 2011, pp. 56–80.

Vines Mike, *Wind in the Wires*, Osceola: Motorbooks International, 1995.

Von Hoepfner, Ernest General. *Germany's War in the Air*, Nashville 1921.

Werner Johannes Professor, *Knight of Germany*, Havertown 2009.

Werrell Kenneth P., *Archie to SAM: A Short Operational History of Ground Based Air-Defense*, Montgomery 2005.

Werrell Kenneth P., *Sabres over MiG Alley*, Annapolis 2005.

White Rowland, *The Big Book of Flight*, Londyn 2013.

Whitehouse Arch, *Decisive Air Battles of the First World War*, Nowy Jork 1963.

Wiest Andrew, *Rolling Thunder in a Gentle Land: The Vietnam War Revisited*, Londyn 2006.

Williamson Gordon, *Knight's Cross with Diamonds Recipients 1941–45*, Londyn 2006.

Willmott H. P., *World War I*, Londyn 2009.

Wise S. F., *Canadian Airmen and the First World War: The Official History of the Royal Canadian Air Force*, Toronto 1980.

Withington Thomas, *Wild Weasel Fighter Attack*, Barnsley 2008.

Wood D., Dempster D, *The Narrow Margin: The Battle of Britain and the Rise of Air Power*, Waszyngton 1990.

*World Carrier Lists*, brak daty, <http://www.hazegray.org/navhist/carriers/>.

Wright Peter, *From Scraps to Scrap*, Aeromilitaria, grudzień 2010.

Wubbe Walter, *Hauptmann Hans Joachim Marseille Ein Jagdfligerschicksal in Daten, Bildern und Dokumenten*, Schnellbach 2001.

Yenne Bill, *Aces High*, Nowy Jork 2009.

Yenne Bill, *The American Aircraft Factory in WWII*, Minneapolis 2006.

Yenne Bill, *The White Rose of Stalingrad*, brak daty.

# UWAGI BIBLIOGRAFICZNE

## PROLOG

Szczegółowe informacje na temat Rolanda Garrosa i jego karabinu maszynowego znalazłem w książce Archa Whitehouse'a *Decisive Air Battles of the First World War*. Opisy walk powietrznych podczas I wojny światowej były zazwyczaj dość niedokładne. Najlepsze źródło stanowią dzienniki pilotów lub raporty z misji bojowych, chociaż te ostatnie są niezwykle zwięzłe. Mój opis jego walki powietrznej stanowił kompilację wszystkich dostępnych źródeł oraz informacji zaczerpniętych z doskonałej książki Trevora Henshawa *The Sky Their Battlefield*.

Kompilacja F.W. Bailey'ego i Christophera Cony'ego *The French Air Service War Chronology 1914–1918*; zawiera opis każdej udokumentowanej walki powietrznej, stoczonej przez francuskich lotników podczas I wojny światowej. Z powodu braku dokładnych informacji z wczesnego okresu lotnictwa wojskowego, wielokrotnie sprawdzałem informacje na temat poszczególnych walk i postaci w tak wielu źródłach, jak tylko było to możliwe.

Wyśmienita strona internetowa Willa Bouchera *An Illustrated History of WWI* ([www.wwiaviation.com](http://www.wwiaviation.com)) dostarcza dobrych streszczeń i wspaniałych kolorowych rysunków wszystkich samolotów używanych przez strony konfliktu.

## ROZDZIAŁ 1

Fascynowały mnie początki I wojny światowej. Z dzisiejszej perspektywy te czasy wydają się zawiłym, lecz bardzo istotnym fragmentem naszej historii. Tworzą one pomost pomiędzy dawnym i nowym światem, są świadkiem upadku imperiów i narodzin współczesnej technologii. Dla zaznajomienia się z tłem, przyczynami i początkową fazą tego złożonego konfliktu, warto przeczytać H.P. Willmotta *World War I* oraz czwarty rozdział świetnie napisanej pracy G.W. Meyera *A World Undone: The Story of the Great Meyer War 1914 to 1918*.

Książka Lee Kennett'a *The First Air War 1914–1918* śledzi pierwszy okres lotnictwa, gdy samoloty przyjęły od kawalerii rolę zwiadu, a ich wojskowy potencjał został po raz pierwszy doceniony. Szczególnie podobało mi się dokładne przedstawienie rozwoju samolotów i ich ewolucji w kierunku maszyn bojowych oraz charakterystyki pilotów.

Podobnie prezentuje się książka Stephena Longstreeta *The Canvas Falcons*. Rozdział trzeci jest szczególnie istotny, jeśli chodzi o ukazanie początków wojny i reakcji poszczególnych stron konfliktu. Pokazuje także, jaki wpływ na rozwój lotnictwa miało położenie wojsk lądowych.

Arch Whitehouse w swojej książce *Decisive Air Battles of the First World War* opisuje nowy aluminiowy system łączenia amunicji, który zastąpił płócienne taśmy na naboje.

Wiosną 1915 roku Anthony Fokker zbudował Eindeckera i wyposażył go w karabin maszynowy Parabellum. Zostało to szczegółowo opisane w książce Trevora Henshawa *The Sky Their Battlefield*. Mechanizm synchronizacyjny pozwalający na strzelanie przez śmigło stanowił pierwszy technologiczny wynalazek, który przemieniał samoloty w maszyny bojowe. Znalazłem oryginalny podręcznik „C.C”. *Interrupter Gear (Ministry of Munitions, Department of Aircraft Production, marzec 1918)*. Umożliwiało to pilotom, takim jak Oswald Boelke kierowanie i dowodzenie pierwszymi prawdziwymi pilotami myśliwskimi. Jego historię opowiedział prof. Johannes Werner w książce *Knight of Germany, Knight of Germany*.

## ROZDZIAŁ 2

Jeden z najciekawszych aspektów, którymi zajmowałem się w mojej książce, dotyczył pilotów myśliwskich. Szczęśliwie znalazłem kilka bardzo dobrych, chociaż trochę nieprzystępnych tekstów źródłowych na ten temat. Wśród nich pojawiła się książka Roberta Jacksona *Fighter Pilots of World War I* oraz Martina Kitchena *The German Officer Corps 1890–1914*. Obaj autorzy nie tylko umożliwili wgląd w metody szkoleniowe, lecz także ukazali środowiska społeczne, z których wywodzili się konkretni piloci. Doskonały artykuł pióra Jamesa A. Shawa zatytułowany *Officer and Gentlemen: Gentlemanly Mystique and Military Effectiveness in the Nineteenth Century British Army* zapewnił niezwykle wgląd w tę tematykę.

Opracowania Rippona i Manuela *The Essential Characteristics of Aviators* okazały się niezwykle cennym znaleziskiem, ponieważ zawierały pierwsze znane medyczne charakterystyki pilotów.

Książki Jacka Herra i Pearsona *Aircraft of World War I, 1914–1918* oraz Hugh'a Cowina *Allied Aviation of World War I* dostarczyły bardzo dobrych danych technicznych na temat samolotów Avro, Nieuportów i Fokkerów.

Innym niespodziewanym odkryciem było Muzeum Zabytkowych Samolotów w Fort Lupton w Kolorado. Pan Andy Hall był uprzejmy podarować mi swój czas, materiały historyczne i wiedzę – między innymi należąca do Josefa Jacoba Order Niebieskiego Maxa i księgi lotów.

Książki Richarda P. Halliona *Rise of Fighter Aircraft 1914–1918* oraz Jona Guttmana *The Origin of Figh-*

ter Aircraft stanowiły nieocenioną pomoc w prześledzeniu drobnych, aczkolwiek kluczowych postępów, jakie poczyniono w burzliwych miesiącach 1916 roku.

Pewnym źródłem wiedzy na temat selekcji niemieckich pilotów, ich szkolenia oraz rozwoju niemieckiego lotnictwa i operacji bojowych podczas I wojny światowej, pozostaje praca gen. Ernsta von Hoeppner *Germany's War in the Air*.

### ROZDZIAŁ 3

H.P. Willmott w *World War I* opisuje warunki życia na froncie i sposoby budowania umocnień. G.W. Meyer w pracy *A World Undone: The Story of the Great War 1914 to 1918* szczegółowo opisuje niemieckie fortyfikacje.

Lotnicy z reguły żyją w innych warunkach, ponieważ muszą pozostawać blisko swoich samolotów. *Knight of Germany* Wernera oraz *The Canvas Falcons Longstreeta* dostarczają dobrych opisów życia na lotnisku, wyżywienia i szkieletów postaci.

Książka Fredericka Libby'ego, *Horses Don't Fly* oraz Francisa C. Churcha, *Diary of a WWI Pilot* odkrywają osobiste przemyślenia młodych lotników przez pryzmat ich listów i dzienników. Jak stwierdził Libby, „dziewczyny nie były drogie... O cóż więcej mógł prosić chłopak?”.

*The First Air War* Kenetta, a szczególnie Dziennik Conovera, okazały się bardzo pomocne w przedstawieniu zagadnień w tym rozdziale.

Pozostałe konieczne do przekazania informacji dotyczą podstaw aerodynamiki, silników, paliwa i funkcjonowania uzbrojenia lotniczego. *Jane's Fighting Aircraft of World War I* oraz książka Johna D. Andersona *A History of Aerodynamics* zawierają sporo dodatkowych wiadomości, podobnie jak praca Aleca Lumsdena, *British Piston Engines and Their Aircraft*.

Rozwój systemów celowniczych i opis ich poszczególnych rodzajów można znaleźć w pracy Wallace'a Clarke'a *British Aircraft Armament: RAF Guns and Gunsights*.

Gdzie tylko było to uzasadnione, uważałem że cennym będzie zacytowane samych pilotów. Dobrym źródłem jest m.in. książka C.G. Jefforda, *The Flying Camels: The History of No. 45 Squadron* oraz wspomnienia odznaczonego Krzyżem Wiktorii majora Jemaesa McCuddena *Flying Fury*.

Wiosną 1917 roku rozwój lotnictwa zdecydowanie przyspieszył; wiele nowych konstrukcji wprowadzanych było do jednostek liniowych. Względniały one rozwiązania wypracowane w po-

przednich latach. Liderem tych zmian był Tommy Sopwith. Książka Bruce Robertsona *Sopwith: The Man and His Aircraft* opisuje nie tylko postać konstruktora, lecz także proces produkcji.

W celu przybliżenia „drugiej strony konfliktu” wykorzystałem pracę Normana Franksa i Franka Bailey’ego *Jasta Pilots*. Istotne jest bowiem dla mnie w tekstach o tematyce historycznej naświetlenie konfliktu z możliwie wielu perspektyw. Skorzystałem z następujących pozycji: Barry Diggins *September Evening: The Life and Final Combat of the German Ace Werner Voss*, E.D. Crundall *Fighter Pilot on the Western Front* i Floyd Gibbons *Red Knight of Germany*.

Jak zawsze osobiste historie dotyczące pilotów po obu stronach frontu wiele mówią o tym, kim naprawdę byli. Opisy Micka Mannocka i Alberta Balla w książce Roberta Jacksona *Jackson’s Fighter Pilots of World War I* okazały się wielce pomocne. Tak samo jak *Above the Lines: The Aces and Fighter Units of the German Air Service, Naval Air Service and Flanders Marine Corps, 1914–1918* autorstwa Normana Franksa, Franka W. Bailey’ego i Russella Guesta.

*Bloody April* pióra Petera Harta w niezwykle szczegółowy sposób opisuje żołnierzy, sprzęt, uzbrojenie i aspekty polityczne w czasie tego kluczowego momentu wojny. Szczególnie ciekawe są wspomnienia Alberta Balla.

## ROZDZIAŁ 4

Komentarze na temat Roberta Smitha-Barry’ego i szczegóły dotyczące jego metod szkoleniowych znaleźć można w artykule Vincenta Orange’a *Robert Raymond Smith-Barry (1886–1949)* w *Oxford Dictionary of National Biography*.

Wydarzenia towarzyszące śmierci Wernera Vossa zostały dobrze udokumentowane przez James McCudden w jego książce *Fighting Fury* oraz w pracach Howarda *Sky Their Battlefield* i *Fighter Pilots of World War I*.

Norman Franks, Frank W. Bailey i Russell Guest w *Over the Front: A Complete Record of the Fighter Aces and Units of the United States and French Air Services, 1914–1918* zebrali wspaniałą kolekcję dokumentów, którą wykorzystałem w pierwszej części książki.

Pan Andy Hall z Muzeum Zabytkowych Samolotów dysponuje bogatą wiedzą, zaczerpniętą z dziejów jego rodziny, na temat Lafayette Escadrille. Odbyłem z nim wiele wywiadów w lutym 2013 roku.

Wiele cennych informacji zawiera *Lafayette Flying Corps* autorstwa Dennisa Gordona. Polecam opisy życia codziennego w Paryżu podczas wojny i szkic zyciorysu Normana Prince.

Kilka lotniczych przygód Raymond Collishawa i jego „Czarnego Klucza” zostało opisanych w *Decisive Air Battles, The Sky Their Battlefield*.

Czytelnikom zainteresowanym doskonałym podsumowaniem strat wojennych z 1918 roku polecam pierwszy rozdział pracy Petera Harta *Aces Falling*.

Śmierć Manfreda von Richthofena przez sto lat otoczona była tajemnicą. Jej okoliczności zostały szczegółowo opisane w *Red Knight of Germany* pióra Floyda Gibbona i *Aces Falling* autorstwa Petera Harta. Moje własne wnioski, które opisałem w rozdziale czwartym, opierają się na dostępnej literaturze, moich doświadczeniach jako pilota myśliwskiego i przede wszystkim Liście Beavisa. Pierwotnie był to list skierowany do wydawcy brytyjskiego *Army Quarterly* z 1931 roku. Dzięki uprzejmości Andy’ego Halla miałem okazję zapoznać się z tym dokumentem, który znajduje się w Muzeum Zabytkowych Samolotów w stanie Kolorado.

## ROZDZIAŁ 5

Niemiecka ofensywa, której celem było zakończenie wojny zanim Amerykanie dotrą do Europy, opisana została w *World War I Willmotta* oraz w całej szóstej części *A World Undone* Meyera.

O śmierci wielu wielkich asów lotnictwa można przeczytać w książce Terry’ego C. Treadwella i Alana C. Wooda *German Knights of the Air, 1914–1918*, a także w pracy *Guest’s Above the Lines, and Shores* autorstwa Franksa, Bailey’ego i Guesta. Jak zawsze warto sięgnąć po *Aces Falling* Petera Harta.

Ostatnia niezwykła walka majora Majora Billy’ego Barkera została opisana w kilku źródłach, między innymi w *The Sky Their Battlefield* Howarda i w książce Jacksona *Fighter Pilots of World War On*.

Niemcy w 1918 roku zostały przejmująco ukazane przez Willmotta w *World War I*.

## ROZDZIAŁ 6

Tak jak zauważył prezydent Woodrow Wilson, „...skończyło się, ale nikt nie jest usatysfakcjonowany. Pozwala mi to mieć nadzieję, że zawarliśmy sprawiedliwy pokój; lecz wszystko jest w ręku Boga”. Ostatni rozdział *The Great War* Meyera pozwala zrozumieć zmiany, jakie zaszły w świecie po 1918 roku. Podobnego wglądu w powojenne realia dostarcza *Paryż 1919: Six Months That Changed The World* autorstwa Margaret MacMillan.

Doniosłe wydarzenie, jakim była wojna polsko-bolszewicka z lat 1919–1921, miało poważne, chociaż zazwyczaj niedoceniane konsekwencje dla Europy. Warto zapoznać się z *History of the Polish Air Force 1918–1968* autorstwa Jerzego Cynka oraz jego kolejną książką *Polish Aircraft 1893–1939*. Osobiście odwiedziłem również Muzeum Narodowe w Warszawie oraz kilka pól bitewnych w celu bliższego poznania tamtej epoki.

*White Eagle, Red Star, Orzeł biały, czerwona gwiazda* Normana Daviesa stanowi niezbędną lekturę dla badaczy tego konfliktu. Szczególnie ważny jest rozdział drugi pt. *Winter of Disillusionment*.

Pamiętniki Mariona Atena i Arthura Orrmonta pt. *Last Train Over Rostov* Bridże to prawdziwy skarb literatury. Aten był najemnikiem i walczył po stronie białych. Jego książka dostarcza bezcennego opisu warunków życia, wojny i latania.

„Byłem śmiały, kochałem ryzyko, szedłem na skrót i zostałem na tym przyłapany zbyt wiele razy”. Tak oceniał siebie po rezygnacji z nauki w Akademii marynarki wojennej USA w Annapolis młody Amerykanin o nazwisku Merian Cooper. *Flight of Eagles* autorów Roberta F. Karolewitza i Rossa Fenna ukazuje polską stronę konfliktu oraz przybliża historię Eskadry Myśliwskiej im. Tadeusza Kościuszki złożonej z amerykańskich ochotników.

O innym amerykańskim oficerze marynarki wojennej, który został najemnikiem, opowiada książka Richarda K. Smitha i R. Cargilla Halla *Five Down, No Glory: Frank G. Tinker, Mercenary Ace in the Spanish Civil War*. Pozycja ta mówi również o przyczynach i skutkach hiszpańskiej wojny Domowej.

Warto porównać również artykuł Grahama D. Macklina *Major Hugh Pollard, MI6, and the Spanish Civil War*. w *Historical Journal* (2006).

O tym konflikcie opowiada również książka Robert Forsytha *Aces of the Legion Condor*.

## ROZDZIAŁ 7

Syrena zamontowana na Sztukasach początkowo siała przerażenie wśród żołnierzy nieobytych z techniką. John Keegan w swojej książce *The Second World War* wprowadza w genę II wojny światowej.

Książka James Holland *The Battle of Britain* wspaniale i wielowarstwowo opisuje zagadnienia polityczne, ludzi i samoloty w początkowym okresie wojny.

Istnieje rozbudowana literatura na temat rozwoju konstrukcji lotniczych z tego okresu. Zachę-



cam do lektury następujących książek: *Great Aircraft of the World: Hawker Hurricane*, Lena Cacuta, *Air Combat Reader*, *Brassey's Air Combat Reader* autorów Waltera Boyne'a i Philipa Handlemana oraz *Fight for the Sky: The Story of the Spitfire and Hurricane* Douglass Badera. Informacje dotyczące projektu i produkcji Hurricane'a pochodziły w większości z książki Johna W. Fozarda *Sydney Camm and the Hurricane: Perspectives on the Master Fighter Designer and his Finest Achievement*.

Szczegóły na temat upadku Francji i funkcjonowania ich systemu obrony można znaleźć w książce *Battle of Britain* Hollanda.

Niemiecki as Hans-Ekkard Bob był prawdziwym władcą przestworzy. Jego książka *Betrayed Ideals: Memoirs of a Luftwaffe Fighter Ace* stanowi fascynujące spojrzenie na wojnę z perspektywy kabiny niemieckiego myśliwca.

Jeszcze raz polecam *Battle of Britain* Jamesa Hollanda zawierający opis ewakuacji wojsk alianckich z Dunkierki.

## ROZDZIAŁ 8

Pisząc o Luftwaffe, opierałem się początkowo na książce Chrisa McNaba *Hitler's Eagles: The Luftwaffe 1933-45*. Można znaleźć tam doskonale informacje na temat struktury, selekcji, a nawet umundurowania.

Wyjątkowa praca Michaela Kordy *With Wings Like Eagles* wyjaśnia wiele na temat powstania oraz technicznych i politycznych aspektów związanych z RAF-em i Luftwaffe. Szczególnie zainteresowało mnie porównanie obu sił powietrznych.

Len Deighton w swojej książce *Fighter* przedstawia zwięzłe charakterystyki Hurricane'ów, Spitfire'ów i Messerschmittów Bf 109.

Czytelnikom zainteresowanym niemieckim systemem szkoleniowym polecam *Jagdgeschwader 53 A History of the "Pik As" Geschwader March 1937- May 1942* Jochena Priena oraz *Spitfire on my Tail*.

Opisy walk powietrznych widziane z kabin samolotów były możliwe, ponieważ sam jestem pilotem myśliwskim. Jednak dla przedstawienia zabytkowych samolotów z II wojny światowej bezcenną okazała się praca *Full Circle: The Story of Air Fighting* J.E. Johnsona. Również książka Normana Franka *Sky Tiger: The Story of Sailor Malan* okazała się bardzo pomocna w sprawdzeniu przebiegów, komunikacji radiowej i procedur.

Nie sposób przecenić znaczenia radaru w bitwie o Anglię. Przyniósł on klęskę Luftwaffe i wybawienie RAF-owi. *With Wings Like Eagles* Kordy oraz *Battle of Britain* Hollanda opisują rozwój system stacji radiolokacyjnych. Bardzo przydatne okazało się porównanie niemieckich i brytyjskich systemów radarowych, które znalazłem w książce Lena Deightona *Fighter*.

Max Aiken oraz Hugh Dowding przyczynili się w wielkiej mierze do ocalenia Wielkiej Brytanii wiosną 1940 roku. Obaj utrzymali produkcję myśliwców na koniecznym poziomie. Wiele interesujących szczegółów na ten temat znajdziemy w *History of the Second World War: British War Production* autorstwa M.M. Postana oraz w *Battle of Britain* Hollanda.

Rozwój niemieckich i brytyjskich silników opisany został w pracy Matthew Freudenberga *Negative Gravity: The Life of Beatrice Shilling*. Dalsze informacje na ten temat znaleźć można w książce Neila Gregora *Daimler-Benz in the Third Reich* i pracy Aleca Lumsdena *British Piston Engines and Their Aircraft*.

## ROZDZIAŁ 9

Książka Winstona Grooma 1942: *The Year That Tried Men's Souls* stanowi bardzo dobry ogólny zarys drugiego roku wojny, podobnie jak *The Second World War* Keegana.

Hans Joachim Marseille pozostaje jednym z najbardziej intrygujących pilotów tej wojny. *Star of Africa* autorstwa Colin D. Heaton i Anne-Marie Lewis stanowi kluczową pozycję na temat jego życia i przebiegu walk w Afryce Północnej z niemieckiej perspektywy. Tę tematykę podejmuje również Groom w książce 1942.

*Luftwaffe Eagle* podejmuje kwestię przemian taktycznych w Luftwaffe.

Modernizację Messerschmitta Bf 109 opisane zostały w kilku źródłach. Za jedno z najlepszych uważam *P-40 Warhawk vs Bf-109* Carla Moleswortha oraz *Spitfire vs Bf-109: Battle of Britain* Tony'ego Holmesa.

Dla zapoznania się z historią ZSRR w tym okresie polecam *The Black Book of Communism: Crimes, Terror, Repression* autorstwa Stéphane'a Courtois oraz *The Second World War* Keegana.

*Red Phoenix Rising: The Soviet Air Force in World War II* Von Hardesty'a i Ilii Grinberga umożliwia niezwykle szczegółowe spojrzenie na ten słabo opracowany obszar. Chociaż sowieckie archiwa mają wiele luk i są trudno dostępne, to autorom udało się zdobyć cenny materiał.

„Jestem całkowicie pochłonięta walką. Nie mogę myśleć o niczym innym”. Trudno skojarzyć te

odczucia z młodą dziewczyną, ale Lidia Litwak z pewnością nią była. *The White Rose of Stalingrad* Billego Yenne'a w doskonały sposób opisuje radzieckie lotnictwo po ataku Niemiec na ZSSR.

Straty poniesione przez ZSRR cytuję za *Red Phoenix Rising Hardesty*'ego i Grinberga.

Postaci i wydarzenia z grudnia 1941 opisuję za *The Second World War* Keegana. Istotne wiadomości zawiera również rozdział poświęcony produkcji przemysłowej w czasie wojny.

Techniczne szczegóły dotyczące sowieckich samolotów zawarte są w wymienionych poniżej książkach. Wyjątkowo godnymi uwagi są: *Red Phoenix Rising* oraz *The White Rose of Stalingrad*.

*The Golden Tressed Soldier* dr Janiny Kazimiery Cottam stanowi kolejne doskonałe źródło informacji na temat Lidii Litwak.

„Zajmijmy się wpiery walką, mój drogi, a potem może będziemy mogli pomyśleć o miłości, hm?”. Oto jeden ze zwrotów, których używała Lidia w stosunku do swoich natarczywych kolegów. *The White Rose of Stalingrad*.

Doskonałym źródłem przedstawiającym niemieckie szkolenie lotnicze, życie codzienne pilotów i misje bojowe po ataku na ZSRR jest *Luftwaffe Fighter Ace* Norberta Hanniga. Książka rozpoczyna się dopiero w roku 1941 i świetnie nadaje się do studiów porównawczych z wcześniejszym okresem wojny. Warto poświęcić uwagę rozdziałowi *Conduct in War of the German Soldier*.

Edward H. Sims, *The Fighter Pilots*.

## ROZDZIAŁ 10

Pierwszy nalot na Pearl Harbor został opisany zasadniczo w oparciu o transkrypcję ustnego wywiadu przeprowadzonego z Kenem Taylorem 4 grudnia 1986 roku (Chris Conybeare i Daniel Martinez).

Kontekst wydarzeń prowadzących do Pearl Harbor przedstawiony został głównie na podstawie *The Second World War*, Keegana oraz z *The Pacific War: 1941–1945* Johna Costella.

Opis techniczny samolotu P-40 Warhawk pochodzi przede wszystkim z *P-40 Warhawk* Moleswortha.

Informacje dotyczące doboru pilotów i szkolenia zaczerpnięte zostały w dużej mierze z *Pilots With Stripes, America in WWII*, sierpień 2011, Richarda Sassamana oraz z *The Army Air Forces in*

*World War II, Volume Six: Men and Planes* Wesleya Franka Cravena i Jamesa Lea Gatego, a także z „The Aviation Cadets” *Air Force Magazine*, listopad 1990, Bruce’a D. Callendara. Nieocenionym źródłem wiedzy o lotnikach marynarki wojennej i piechoty morskiej była książka Roya Grosznicka i Williama J. Armstronga *United States Naval Aviation, 1919–1995*.

Książka Christiny Olds i Eda Rasimusa *Fighter Pilot: The Memoirs of Legendary Ace Robin Olds* była pomocna w przedstawieniu szczegółów szkolenia USAAF dla pilotów akademii wojskowej w West Point.

Jak zawsze, punkt widzenia drugiej strony ma zasadnicze znaczenie, jeżeli chcemy nakreślić pełny obraz jakichś wydarzeń. Książka *The Last Zero Fighter* Dana Kinga pełna jest faktów dotyczących doboru i szkolenia japońskich pilotów oraz tego, jak postrzegano czas wojny. Relacja z pierwszej ręki Kanamego Harady była odkrywcza, gdyż walczył on przez całą wojnę – i przeżył.

Szczegóły dotyczące walk o atol Wake Island znajdziemy w *The History of Marine Corps Aviation in World War II* Roberta Sherroda.

Odnosnie do opisów i szczegółów rajdu Doolittle’a odsyłam czytelnika do *I Could Never Be So Lucky Again* Jamesa H. Doolittle’a i Carrola V. Glinesa.

Opisując bitwę o Midway, nawiązywałem przede wszystkim do *USN Carriers vs IJN Carriers: The Pacific 1942* Marka Stillego, *Pacific Crucible, War in the Pacific* Iana Tolla, *Carrier Battles: Command Decision in Harm’s Way* Douglasa V. Smitha, *That Gallant Ship: U.S.S. Yorktown (CV-5)* Roberta Cresmana oraz *Shattered Sword: The Untold Story of the Battle of Midway* Jonathana Parshalla i Anthony’ego Tully’ego.

## ROZDZIAŁ 11

Większość informacji o przełącznikach i układzie kabiny pochodzi z *Fighter Pilot* Olda i Rasimusa. Opis misji bojowej to rozwinięcie opisu zamieszczonego w tej książce.

Mustang stanowił szczytowe osiągnięcie rozwoju myśliwców wyposażonych z silnik tłokowy i zmienił bieg wojny powietrznej. W *North American P-51D Mustang* Roberta Peczkowskiego znalazłem teksty pochodzące z instrukcji obsługi oraz zdjęcia kabiny pokazujące każdą dźwignię, każdy przycisk i przełącznik.

Informacje dotyczące rozwoju konstrukcji Mustangów znajdziemy też w *P-51 vs Fw 190: Europe 1943–45* Martina Bowmana.

Wczesny program rozwoju konstrukcji Mustangów w USA, tym bardziej że wiązał się on z RAF, omawia Martyn Chorlton w *Allison-Engined P-51 Mustang*.

Informacje dotyczące poszczególnych eskadr i kodów wywoławczych pochodzą z książki Maurea *Air Force Combat Units of World War Two* oraz *Combat Squadrons of the Air Force: World War Two*.

Informacje o przebiegu walk w Europie w 1944 roku znajdziemy u Keegana w *The Second World War*.

Historię dotyczącą łożysk kulkowych najlepiej przedstawia Charles Higham w *Trading with the Enemy*. To naprawdę zawstydzający komentarz do powiązań między wojną a biznesem. Cieszę się, że mogłem raz jeszcze o nim przypomnieć.

Pouczająca książka *The American Aircraft Factory in WWII* Billa Yennego to dobre źródło dla wszystkich zainteresowanych kwestiami zaopatrzenia i produkcji samolotów bojowych. Na szczególną uwagę zasługuje drugi rozdział pt. „*Backing into World War II*”.

Pisząc o lądowaniu w Normandii, korzystałem obszernie z *The Second World War* Keegana, podobnie o końcu wojny na Pacyfiku. Dane statystyczne pochodzą przede wszystkim z *Army Battle Casualties and Nonbattle Deaths in World War II – Final Report (Department of the Army, 1951)* oraz z US Navy Bureau of Medicine and Surgery’s *History of the Medical Department of the United States Navy in World War II: The Statistics of Diseases and Injuries*.

## ROZDZIAŁ 12

*Air Wars and Aircraft: A Detailed Record of Air Combat, 1945 to the Present* (Facts on File, 1990) Victora Flinthama to doskonała kompilacja – faktów, postaci, jednostek i fotografii.

Walka powietrzna mjr. George’a Davisa została opisana w oparciu o informacje pochodzące z kilku źródeł, m.in. *The Inner Seven* Williama E. Olivera i Dwighta L. Lorenza, oraz Paula Corrigan *Last of the Aerial Gunfighters*. Sceny lotu recenzowało kilku byłych pilotów samolotu Sabre, w tym płk Ed Rock z USAF (w stanie spoczynku).

Maxa Hastingsa *The Korean War* to wspaniałe źródło informacji, zwłaszcza *Origins of a Tragedy*.

Fascynujący portret Douglasa MacArthura znajdziemy w *The Coldest Winter: America and the Korean War* Davida Halberstama.

Gen. Williama W. Momyera *Air Power in Three Wars* cytowany jest na stronach kolejnych trzech

rozdziałów. Ponieważ generał uczestniczył w każdym z tych konfliktów, jest to bardzo szczegółowe, choć nieco suche, źródło wiedzy.

Pozostałe dane techniczne dotyczące samolotów biorących udział w opisanych konfliktach znajdziemy w *F-86 Sabre vs MiG-15* D.C. Dildy'ego i W.E. Thompsona oraz w *Soviet MiG-15 Aces of the Korean War* L. Krylova i Y. Tepsurkaeva.

Książka Kennetha Werrella *Sabres over MiG Alley* to wspaniałe źródło wiedzy na temat rozwoju, stanu technicznego i uzbrojenia samolotów. Patrz też *Air War Overview*.

## ROZDZIAŁ 13

Jako były pilot „Dzikich Łasic” zdaję sobie na szczęście dobrze sprawę ze sposobu funkcjonowania rakiet ziemia–powietrze. Zebrałem też materiał dotyczący zestrzelenia *Leopard Two* na potrzeby mojej wcześniejszej książki *Viper Pilot*.

Do książki Stanleeya Karnowa, laureata Nagrody Pulitzera, pt. *Vietnam: A History* nawiązuję cały czas w opisie tej złożonej i emocjonującej walki. Rozdział *The War with the French* wydał mi się niezwykle interesujący, jako że rzucał światło na szereg przyczyn tego konfliktu.

Odnosiłem się też nieraz do *Vietnam* Johna Pradosa, nie tylko ze względu na jego styl, lecz także dlatego, że przedstawia on konflikt od jego początków w 1945 roku aż do wycofania się Amerykanów.

*Rolling Thunder in a Gentle Land: The Vietnam War Revisited* Andrewa Wiesta, zwłaszcza rozdział 11, *Swatting Flies with a Sledgehammer*, opisuje fragment wojny powietrznej.

Przeprowadzone osobiście wywiady z osobami, które walczyły z MiG-ami i SAM-ami, są niezastąpione; wśród moich rozmówców byli: Steven Coonts, USN (6 września 2013 roku), mjr William Good, USMC (25 sierpnia 2013 roku), Buddy Sims (9 września 2013 roku), płk Ed Rock, USAF (8 sierpnia 2013 roku), płk Jack Broughton, USAF (lipiec 2013 roku) i major General Don Shepperd, USAF (6 sierpnia 2013 roku).

Odsyłam też do Flinthama *Air Wars and Aircraft*, do rozdziału poświęconego Indochinom i udziałowi Francji oraz o zaopatrywanych jednostkach, datach rozmieszczenia, stratach i ogólnych informacjach.

Pisząc o misjach bombowych, sięgałem po *Air Power in Three Wars* generała Williama W. Momyera. Szczegółowy i prawdziwy opis misji FAC/Misty zamieszczono w *Bury Us Upside Down* Dona

Shepperda i Ricka Newmana.

Korzystałem też z książek napisanych przez kilku innych prawdziwych władców przestworzy: wspomniana już wcześniej *Fighter Pilot* w odniesieniu do Phantoma F-4 oraz do operacji „Bolo” i „Rolling Thunder”; *Passing of the Night: My Seven Years as a Prisoner of the North Vietnamese* generała Robby’ego Risnera, amerykańskiego bohatera. Porównaj też *Going Downtown and Thud Ridge* Jacka Broughtona. Wspaniałą antologię osobistych relacji stanowi *First In, Last Out: Stories by the Wild Weasels* płk. Eda Rocka.

## ROZDZIAŁ 14

*Wild Weasel Fighter Attack* Thomasa Withingtona.

*Vietnam: A History* Karnowa oraz *Rolling Thunder in a Gentle Land* Wiesta – warto rzucić okiem na podsumowanie wojny w Wietnamie.

Dane techniczne przejęte zostały głównie z przeprowadzonych przeze mnie wywiadów oraz z książki Petera Daviesa *F-4 Phantom II vs MiG-21* oraz *Republic F-105 Thunderchief*

Chcąc uzyskać bliższe informacje na temat izraelskich sił powietrznych, sięgnąć trzeba po Shlomo Aloniego *Israeli A-4 Skyhawk Units in Combat*. Porównaj też *Israeli Mirage and Nesher Aces*.

Informacje o przełącznikach w kabinie A-4 oraz scenę lotu zaczerpnąłem z *Flight Manual: A-4 Skyhawk* oraz z wywiadów z pilotem Skyhawk lotnikiem marynarki wojennej płk. Danem Hamptonem, USMC (w stanie spoczynku).

W książce *Vietnam* Johna Prado znajdziemy wnioski dotyczące tej wojny, z którymi naprawdę warto się zapoznać. Szczególnie istotny jest komentarz na temat niezrozumienia Amerykanów przez Wietnamczyków z południa.

## ROZDZIAŁ 15

Chcąc zrozumieć ogólny kontekst i wydarzenia polityczne, które doprowadziły do wybuchu II wojny w Zatoce Perskiej, warto sięgnąć do *The Secret History of the Iraq War* Yossefa Bodansky’ego. Polecam drugi rozdział pt. „*The Gathering Storm*”.

Walcząc w obu wojnach w Zatoce Perskiej miałem znów to szczęście, że dysponowałem wiedzą

o tych konfliktach z pierwszej ręki, w każdym razie z operacyjnego punktu widzenia. Osobiste dzienniki pokładowe, pamiętniki i materiały z misji bojowych wykorzystałem do odtworzenia scen lotu. Pomógł mi tu wywiad z Davem „Moomanem” Moodym, gen. brygady USAF (w stanie spoczynku).

Korzystałem również z checklisty F-16CJ-1CL-1, raportów z misji przygotowanych przez wywiad w ramach operacji „Iraqi Freedom”, rozkazów zadań powietrznych 77. Eskadry Myśliwskiej z okresu od 22 marca do 13 kwietnia 2003 roku oraz sprawozdania USCENTAF pt. „*Operation Iraqi Freedom – By the Numbers*” sporządzonego przez Wydział ds. Oceny i Analizy 30 kwietnia 2003 roku.

Wykorzystałem również *Air Power*, Stephena Budiansky’ego, oraz *The Age of Airpower* Marina Van Crevelda.



## SPIS TREŚCI:

Karta tytułowa

Karta redakcyjna

Od autora

Część I - Wojna, która miała zakończyć wszystkie wojny: 1914–1918

„Od latania do walki”

Zabójczy zwiadowcy

Tygiel

Rok myśliwców: Kwiecień 1917–kwiecień 1918

Ciemność ustępuje

Część II - W ręku Boga: 1919–1939

Czas najemników

Część III - Kataklizm: 1939–1945

Kolory

Starcie orłów

Róża i gwiazda

Klopsiki i lotniskowce

Ostatnie ogniwo łańcucha pokarmowego

Część IV - Świt ery odrzutowców

MiG-i i karabiny maszynowe

Bomby, działa i odwaga

Zmiana warty

Krąg się zamyka

Epilog

Podziękowania

Anatomia walki powietrznej

Anatomia ataku naziemnego

Słowniczek

Bibliografia

Uwagi bibliograficzne