

Pierre Clostermann

# WIELKI CYRK

BELLONA



**Pierre Clostermann**

# WIELKI CYRK

Przekład  
January Grzędziński



**BELLONA**  
Warszawa

# Spis treści

Pierre Clostermann – nota biograficzna

Dowództwo Brytyjskich Sił Powietrznych i Pierre Clostermann

Wstęp

1. Dlaczego wolna Francja?

2. Pilot z dywizjonu „Alzacja”

3. Służba w Royal Air Force

4. Francja

5. Tempest

6. 10 lat później: Algieria

7. 50 lat później

Aneks

Przedmowa z pierwszego wydania

Przypisy

Tytuł oryginału: *Le Grand Cirque*

Redaktor prowadzący: Piotr Małyszko

Korekta: Sylwia Mosińska

Redaktor techniczny: Agnieszka Matusiak

Projekt okładki i stron tytułowych: Marcin Adamczyk

Copyright © for this edition by Dressler Dublin sp. z o.o., Ożarów Mazowiecki 2022

Copyright © Editions Flammarion, Paris 2008

ISBN 978-83-11-16649-3

Wydawca dziękuje Instytutowi Technicznemu Wojsk Lotniczych za pomoc w przygotowaniu publikacji.

Wydawca dołożył wszelkich starań w celu ustalenia spadkobierców praw do tłumaczenia publikacji. Właściciele praw autorskich, do których mimo wysiłków nie udało się dotrzeć, proszeni są o kontakt.

Wydawca:

Bellona

ul. Hankiewicza 2

02-103 Warszawa

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

[www.facebook.com/Wydawnictwo.Bellona](https://www.facebook.com/Wydawnictwo.Bellona)

Księgarnia internetowa: [www.swiatksiazki.pl](http://www.swiatksiazki.pl)

Dystrybucja:

Dressler Dublin sp. z o.o.

ul. Poznańska 91, 05-850 Ożarów Mazowiecki

tel. (+ 48 22) 733 50 31/32

e-mail: [dystrybucja@dressler.com.pl](mailto:dystrybucja@dressler.com.pl)

[www.dressler.com.pl](http://www.dressler.com.pl)

Wersję elektroniczną przygotowano w systemie Zecer

Po więcej darmowych ebooków i audiobooków kliknij **TUTAJ**

*Oficerowie francuscy, żołnierze francuscy,  
marynarze francuscy, lotnicy francuscy, inżynierowie francuscy,  
gdziekolwiek się znajdujecie, dołóżcie wszelkich wysiłków,  
aby dołączyć do tych, którzy chcą jeszcze walczyć.*

Generał Charles de Gaulle  
BBC Londyn, 24 czerwca 1940 roku

## Pierre Clostermann – nota biograficzna

Urodzony w Brazylii w 1921 roku z ojca Alzarczyka, dyplomaty, i matki Lotarynki, Pierre Clostermann kształci się w Paryżu, tam też zdaje maturę. Ponieważ jest zbyt młody, żeby wstąpić przed wrześniem 1941 roku do Francuskiej Akademii Lotniczej, wraca do rodziców w Rio de Janeiro. Wcześniej, 17 lipca 1937 roku, uzyskuje licencję pilota w Aeroklubie Brazylii, następnie wyjeżdża do USA, do CALTEC (Ryan College), aby zdobyć dyplom inżyniera aeronautyki, jak również licencję *Commercial Pilot*, pilota zawodowego w tamtych czasach.

Idąc za przykładem swoich przodków, zaciąga się do wojska Wolnej Francji w 1941 roku i zostaje wcielony w pierwszych dniach 1942 roku do Wolnych Francuskich Sił Powietrznych. Początkowo jest pilotem w Dywizjonie 341 „Alzacja”, następnie zostaje przydzielony do Brytyjskich Sił Powietrznych, do Dywizjonu 602 „City of Glasgow”, potem kolejno do 274, 56 oraz do Dywizjonu 3 jako dowódca eskadry. Przeżywa rekordową ilość misji (ponad 400) i odnosi liczne zwycięstwa, które plasują go pomiędzy największymi alianckimi „asami”!

Zdemobilizowany, obsypany zaszczytami, zostaje w 1946 roku wybrany deputowanym w Alzacji i będzie nim przez kolejne 25 lat. Powtórnie powołany do wojska walczy 18 miesięcy w Algierii jako pilot myśliwca – PCA <sup>1</sup>. Z tego doświadczenia powstała książka *Appui Feu sur L'oued Hallaïl*, wyjątkowe i bezstronne świadectwo tak zwanych operacji utrzymania porządku.

Zostaje ośmiokrotnie wybrany do parlamentu francuskiego. Składa mandat po śmierci generała de Gaulle'a. Jako utalentowany przemysłowiec otwiera fabrykę Reims-Aviation, gdzie konstruuje ponad 5000 samolotów turystycznych. Jest wiceprezesem Cessny w USA, pierwszego światowego producenta samolotów lekkich, potem również członkiem zarządu Renault i Avions Marcel Dassault.

Za działalność w Algierii generał de Gaulle odznacza go Wielkim Orderem Oficerskim Legii Honorowej. Dzisiaj jest najbardziej uhonorowanym

Francuzem: Komandorem Wielkiego Krzyża Legii Honorowej, Towarzystwem Wyzwolenia, posiada medale wojskowe z licznymi odznaczeniami Krzyża Wojennego, Valeur Militaire oraz wiele odznaczeń zagranicznych. Żonaty, ma trzech synów. Najstarszy był pilotem myśliwca Mirage, a obecnie jest pilotem w Air France. Drugi jest oficerem marynarki, a trzeci – inżynierem informatykiem wysokiej klasy.

# Dowództwo Brytyjskich Sił Powietrznych i Pierre Clostermann

As a fighter pilot and junior commander with a record of 420 operational sorties, first in the famous „Alsace” squadron of the Free French Air Force in Great Britain, then with Royal Air Force Units, Pierre Clostermann was second to none.

*Podpisane: Marszałek Sir John Slessor CCB DSO MC  
Główny Dowódca RAF*

*Jako pilot myśliwski i dowódca jednostki, z rekordem 420 misji wojennych, najpierw w sławnym dywizjonie Wolnej Francji „Alzacja” w Wielkiej Brytanii, następnie w dywizjonach RAF-u, Pierre Clostermann był najlepszy z najlepszych.*

\*\*\*

Squadron Leader P.H. Clostermann DFC and Bar, 30973 FF, is an exceptional fighter pilot who was in his third tour of operational flying at the cessation of hostilities. Apart from his personal victories recorded below, he is an extremely capable leader, whilst on the ground, his wide experience for the award of the Distinguished Service Order.

*Podpisane: Sir Harry Broadhurst KBE,  
DSO, DFC, AOC, TAF Fighter Command*

*(List adresowany do Generała Valina, Dowódcy Sztabu, 1 listopada 1945 roku wraz z listą zwycięstw Pierre’a Clostermanna).*

*Squadron Leader P.H. Clostermann DFC i Bar 30973 FF jest wyjątkowym pilotem myśliwskim, który w chwili wstrzymania działań wojennych*



*był w trakcie swojej trzeciej tury bojowej. Poza cytowanymi zwycięstwami jest on niezwykle utalentowanym dowódcą eskadry, a jego duże doświadczenie sprawia, że także na ziemi jest bardzo wartościowym przełożonym. Został przedstawiony do medalu DSO.*

\*\*\*

Air Ministry, Seaford House 37 Belgrave Square – London SW 11  
August 26<sup>th</sup> 1944. AFL 3/1614/575 – S/LT. P. H. Clostermann

The immediate award of the DFC to the above French Officer was made and formally approved by the King on 7/7/44. The citation read as follow:

This officer has displayed outstanding courage and devotion to duty through his operational career in the course of which he has destroyed at least 11 enemy aircraft and damaged other military objectives.

*Ten oficer wykazał się niezrównaną odwagą i poczuciem obowiązku podczas swojej działalności operacyjnej, w czasie której zniszczył co najmniej 11 samolotów wroga i uszkodził inne cele wojskowe (1 DFC).*

\*\*\*

To FAF from Air Ministry – 128/AFL/3/6463 – May 28<sup>th</sup> 1945 – Lt. RH. Clostermann DFC FF 30973.

The above named officer on N° 3 Squadron RAF was granted an immediate award of a Bar to the DFC formally approved by his Majesty the King on 2/4/45: The citation reads as follow.

Since being awarded the DFC this officer has participated to 70 new operational missions during the course of which he has destroyed a further 12 enemy aircraft. Throughtout Lieutananat Clostermann has displayed outstanding courage and ability and has proved to be an inspiration to all.

*Odkąd otrzymał order DFC, oficer ten wziął udział w dalszych 70 misjach, w czasie których zniszczył 12 kolejnych samolotów wroga. Cały czas porucznik Clostermann wykazywał niezrównaną odwagę i okazał się źródłem inspiracji dla wszystkich (2 DFC).*

\*\*\*

Uzasadnienie wyniesienia do orderu Komandora Legii Honorowej – decyzja N° 208 J.O. z dnia 6/06/46 podpisana przez de Gaulle’a – jest następujące:

*Oficer i pilot myśliwski uosabiający najpiękniejsze tradycje francuskiego patriotyzmu. Jego aktywność w walce służyć będzie zawsze za wzór. Przydzielony do RAF-u, w sposób wybitny przyczynił się do chwały Francuskich Skrzydeł. Kierował eskadrą, później grupą samolotów Tempest, z niespotykaną odwagą. Kończy tę spektakularną kampanię w wieku 24 lat z bilansem 600 godzin lotów bojowych, odniósłszy 33 zwycięstwa powietrzne, co daje mu tytuł Pierwszego Pilota Myśliwskiego Francji.*

*Podpisane: Charles de Gaulle*

*Dla mojego dawnego współtowarzysza  
Jacquesa Remlingera, na pamiątkę naszych  
200 wspólnych misji w RAF-ie.*

*Dla moich przyjaciół Henry'ego de Bordas  
i „Jaco” Andrieux, Towarzyszy Wyzwolenia,  
sławnych pilotów myśliwskich Wolnej Francji.*

*Przeciwko Hitlerowi,  
obok naszych aliantów, jako żołnierze Wolnych  
Francuskich Sił Powietrznych, dźwigaliście sami,  
w ciągu tysiąca dni, honor naszych Skrzydeł!*

*Dedykuję Wam tę książkę, której każdą linijkę  
przeżyliście! Zapomnienie przychodzi szybko  
i nasza historia znika w mrokach niepamięci!*

*Są ostatnimi ze sławnego plemienia Mohikanów.  
Ich kości zbieleją w zapomnieniu ich czynów.*

*James Fenimore Cooper  
Pogromca zwierząt, 1826*

*Wojownik tylko nosi miecz  
za innych. Jest panem,  
ponieważ zgadza się  
umrzeć za nie swoje winy,  
dźwigając ciężar  
grzechu i honoru innych...*

Aleksander Sanguinetti

## Wstęp

Kiedy czytam ponownie moje notatki, z których powstały strony *Wielkiego Cyrku*, to natychmiast powracają uczucia z tamtych czasów, niestety, nazbyt często przykre, i wrą w moim umyśle.

Jak sensownie odpowiedzieć ludziom, którzy zadają mi ciągle te same pytania o wojnę: o pobudki i przyczyny moich działań?

Lartéguy miał chyba dobrą odpowiedź:

„Był jak torreador, kiedy przybysze z dalekich stron, nic nie rozumiejąc, proszą go, aby opowiedział im o swojej walce, którą dopiero co stoczył, a on jeszcze nawet nie pozbył się strachu i zdecydowanie bliżej mu do zwierzęcia, które zabił w słońcu areny, niż do tych, którzy nic o nim nie wiedzą”.

*Les Centurions*

Duma, smutek i litość, złość, wściekłość i wstyd to uczucia, jakie budzi we mnie okres 1939–1945.

*Duma*, ponieważ wziąłem udział w przygodzie Wolnej Francji, która nie ma sobie równych oprócz epopei Joanny d’Arc i, być może, Rossela. Romain Gary pisał, że jego ojczyzną była Wolna Francja i to dzięki niej (czyli dzięki de Gaulle’owi) nie zostaliśmy najemnikami cudzoziemskiej legii anglo-saksońskiej, jak wyobrażali to sobie Jean Monnet – Europejczyk, czy później Murphy – Amerykanin. W ten sposób to, co zdołaliśmy uczynić w służbie ojczyzny, zostało policzone w wielkiej księdze narodów na konto Francji.

*Smutek i litość*, ponieważ widziałem umierających w płomieniach i ferworze walk powietrznych moich braci z Wolnych Francuskich Sił Powietrznych i moich przyjaciół z Brytyjskich Sił Powietrznych.

Generał Christienne, nasz historyk wojskowy, pisze w swojej analizie *Typologia i motywacja Sił Powietrznych Wolnej Francji*, wydanej przez Instytut Historii Współczesnych Konfliktów:

„Piloci Wolnych Francuskich Sił Powietrznych, podobni w wielu sprawach innym Wolnym Francuzom, ożywieni oczywistą motywacją patriotyczną, zagorzali w chęci walki, muszą jednakże zostać oddzielnie zakwalifikowani w historii Wolnej Francji. Ich sposób walki, jej ciągłość, intensywność, ogromne ryzyko, jakie podejmowali, czynią z nich całkiem specyficzną populację. Bardzo młodzi, bardzo wcześnie włączyli się do walki i walczyli nieprzerwanie.”

To oznacza po prostu, że na 287 tylko 69 pilotów Wolnych Sił Powietrznych Francji wróciło żywych. 75% zabitych stanowi odsetek, jakiego żadna inna jednostka aliancka nie osiągnęła czy też mogłaby znieść. Na przykład, z 14 pierwszych pilotów Wolnych Francuskich Sił Powietrznych, z Normandie-Niemen, którzy rozpoczęli akcje w ZSRR w kwietniu, już w październiku zostało tylko 4. Między nimi Roland de La Poype i Albert, obaj wyniesieni później do godności Bohaterów Związku Radzieckiego – to naprawdę rzadki honor. Ezanno, Andrieux, Fourquet, Bordas, Mathey, Poype, Albert, Leblond, Jacques Remlinger, Risso i kilku innych sławnych pilotów myśliwskich – są jeszcze dzisiaj żywymi świadkami przeszłości jak skały, resztki pochłoniętego kontynentu, które wynurzają się uparcie z oceanu zapomnienia. Niedługo będziemy tylko kilkoma linijkami w księdze historii.

Nie żałujemy niczego, ponieważ, jak pisał Baudin, który dowodził szkołą kadetów Wolnej Francji w 1940 roku, był to „czas czystości, niezłomności i wyboru, który angażuje w pełni”. To znaczy aż do śmierci! Nasza motywacja była całkiem prosta: „Niemcy są w Paryżu”, koniec kropka. Cała reszta była dla nas tylko fikcją i dywagowaniem, wypaczającymi świadomość narodową bądź służącymi za alibi dla nicnierobienia.

\*\*\*

*Złość* zrodziła się w obliczu ogromnych strat wojny 1939–1945, europejskiej wojny cywilnej, jak określił ją pewnego dnia generał de Gaulle. Zmuszono nas do wzajemnego zabijania się z tymi godnymi podziwu niemieckimi pilotami myśliwskimi, tak bliskimi nam z racji wieku i mentalności, umiłowania życia, pasji do nieba, których tylko kolor mundurów i oznaczenia pod skrzydłami różniły od nas. Wszystko to już pisałem zaraz po zakoń-

czeniu wojny i miałem ku temu słuszne powody, mimo oszczerstw i nieporozumień. Powtarzam to także dzisiaj, nie bacząc na żądania rewizjonistów.

\*\*\*

Pochodzę z katolickiej gałęzi alzacko-reńskiej rodziny, która rozdzieliła się po odwołaniu edyktu nantejskiego, kiedy to protestanci wyemigrowali do Niemiec, potem jeszcze dzieląc się na luteran i kalwinów, jednych wyjeżdżających do Holandii, innych – do Anglii. Ren stał się dwa wieki później nieprzekraczalną granicą tylko z powodu przekłętego błędu: najpierw Bismarcka, następnie Wilhelma II, a w końcu hitlerowskiego szaleństwa.

Ale rzeczywistość często przerasta wyobraźnię.

Pewnego dnia 1949 roku mój ojciec otrzymał z Niemiec list od dwóch pań Klostermann – zakonnic i starej panny – informujący, że odległa niemiecka gałąź naszego rodu wygaśnie wraz z nimi, ponieważ ich bratanek, pilot Luftwaffe, zginął w czasie wojny, zaś jego ojciec zmarł w Rosji, a matka padła ofiarą straszliwego bombardowania Drezna przez aliantów, które w jedną noc przyniosło więcej ofiar śmiertelnych niż bomba w Hiroszimie!

35 lat później z archiwów Luftwaffe dowiedziałem się, że porucznik Bruno Klostermann, pilot myśliwski w 2 eskadrze III Dywizjonu 300 Pułku Myśliwskiego, został zabity w wieku 18 lat, 14 lutego 1945 roku, na zachód od Hamburga. To był czarny piątek Luftwaffe, która straciła tego dnia 107 pilotów myśliwskich, a kolejnych 32 zostało rannych! Otóż kwadrans później, dokładnie o 12.00, mniej niż 100 kilometrów stamtąd, zaledwie kilka minut lotu, z czterema Tempestami z Dywizjonu 3 i czterema Tempestami z Dywizjonu 86, powstrzymaliśmy 10 Focke-Wulfów 190 z IV Dywizjonu 3 Pułku Myśliwskiego z Gutersloh. Tylko cudem nie spotkałem i nie walczyłem tego dnia z nieznanym mi kuzynem, którego geny nosiły ten sam zapis co moje! Co za absurd!

Ten czarny piątek miał miejsce po 1 stycznia 1945 roku, kiedy to w ciągu godziny Luftwaffe zestrzeliła 232 pilotów alianckich, w tym dwóch dowódców pułku, sześciu dowódców dywizjonu i 28 dowódców eskadry... I tak toczyło się to jeszcze w piekielnym i nieludzkim tańcu aż do 8 maja

1945 roku, zamieniając północne Niemcy w gigantyczną zbiorową mogiłę samolotów i pilotów!

\*\*\*

W liście do André Gide'a Saint-Exupéry podaje smutną i pożałowania godną definicję odwagi: „Trochę wściekłości, trochę próżności, trochę pospolitej sportowej satysfakcji...”.

Zgodzę się z nim, jeśli idzie o wściekłość, bo ją znam, ale próżność? Czy to przez próżność Saint-Exupéry zechciał z trzyletnim opóźnieniem wziąć udział w naszej walce, próbując pilotować P-38, a wcześniej, jako nieświadomy rzecznik Vichy, tłumaczył USA, że Francja powinna odpokutować, a Rooseveltowi, że de Gaulle miał być drugim Hitlerem?! Pospolita sportowa satysfakcja? Dajmy spokój! Kiedy na końcu drogi jest strach, śmierć i szlachetność dobrowolnie podjętej ofiary? Pospolita satysfakcja sportowa dla pilotów argentyńskich na Falklandach nurkujących z prędkością 600 węzłów w sam środek angielskiej floty? Sportowa satysfakcja? Co znaczyły te słowa dla dwudziestoletniego japońskiego pilota kamikaze przeżywającego swoją noc w Ogrodzie Oliwnym ze świadomością, że słońce, które wszędzie na horyzoncie, rozświetli jego ostatni dzień?

Nieszczęśliwa wypowiedź wielkiego pisarza czy samousprawiedliwienie? Pokój jego duszy – zapłacił życiem.

\*\*\*

Nie mogłem znaleźć lepszego wstępu do najnowszego wydania *Wielkiego Cyrku* niż to, co napisał kiedyś *Wing Commander* RAF-u, Peter Brother, były dowódca Pułku Myśliwskiego z bazy w Tangmere (cytowane przez Icare, nr 213):

„Ze wszystkich naszych zdolności pamięć jest najbardziej zawodna. Dobre wspomnienia zostają, a złe na szczęście się zacierają. Latanie myśliwcami w 1940 roku zapamiętam jako czas wszechobecnego słońca; czas snu kradzionego na pierwszym napotkanym krześle; dni, kiedy najdrobniejsza uwaga prowokowała prawie histeryczny śmiech; niepokój i strach, nieustanny strach, podczas niekończącego się oczekiwania, który zniknął przy starcie; narastającą trwogę przychodzącą po chwilach paniki,



kiedy zostało się trafionym; radość z widoku zestrzelonego przeze mnie samolotu wroga i wyrzuty sumienia, kiedy jego załoga nie mogła się z niego wydobyć; stratę przyjaciół; zmęczenie.”

Często odnajdywałem w moich zeszytach z lat 1942–1945 słowo „strach”, bo jest on stałą, której nie można zignorować w działaniu, od której zależy życie albo śmierć, i do stawienia czoła której nic w naszym poprzedzającym wojnę życiu nas nie przygotowało. Dlaczego miałbym to ukrywać? Spróbujmy więc zdefiniować strach – prawdziwy strach, a nie lęk słabych, trwożliwych i niespokojnych. Strach jest bratem przyrodnim odwagi. Jedno nie istnieje bez drugiego, to oczywiste, ale jest to również kwestia proporcji. Często pytano mnie o strach. Pytanie to zasługiwałoby na długą odpowiedź, nad którą wiele razy się zastanawiałem. Nasz język proponuje tylko synonimy słowa „strach”, bez niuansów. Anglosasi mają dwa słowa, z których każde definiuje inne stadium i inny aspekt strachu: słowo *fright*, które oznacza natychmiastowy fizyczny szok wobec nieoczekiwanego wydarzenia, i słowo *fear* określające wzrastającą trwogę, która dławi, powolny proces psychologiczny, który paraliżuje rozumowanie i działanie.

Wybuch pocisku 20 milimetrów 30 centymetrów za twoją głową na płycie tylnego opancerzenia jest jak uderzenie pięścią w splot słoneczny. Usta natychmiast wysychają i masz okropne uczucie duszenia się w masce tlenowej, przed oczami pojawia ci się czerwona płachta, a porażone bębunki przekazują do twojego mózgu jedynie ogromny huk.

To właśnie w tym momencie samokontrola musi wziąć górę nad wszystkim, przywrócić cię do normalności i pozwolić dalej walczyć. Możemy to również nazwać prostą odwagą. Musisz działać dalej, nie dopuszczając do żadnej refleksji, nie zostawiając sobie czasu na rozważanie za i przeciw w zamęcie umysłu, który to zamęt czasami jest po prostu początkiem paniki. Często trzeba decydować natychmiast: uciekać czy działać? Bywa, że ucieczka to tylko strach, który nie ma odwagi wypowiedzieć swojego imienia i chowa się często pod płaszczem rozsądku. Bywa też gorzej: strach może rodzić paraliż, wszelkie odruchy blokowane są przez mózg w stanie szoku, który chwilowo nie wydaje żadnych poleceń.

Często byłem świadkiem, aktorem lub ofiarą dwumianu odwaga strach. Dzięki Bogu, nigdy nie byłem dotknięty, jak niektórzy, paraliżem w walce powietrznej. Wywoływała ona u mnie raczej poryw energii i agresji, sprawiając, że traciłem, przyznaję to, wszelką ostrożność i wszelki respekt dla

zasad dyscypliny. Moi szefowie zarzucali mi to często i dopiero sam będąc dowódcą, uwolniłem się od tego. Czy był to odruch znoszący wszelką ostrożność na widok Focke-Wulfa 190? Czy można było nazwać to odwagą, skoro błyskawiczny rozwój sytuacji i gwałtowny zastrzyk adrenaliny nie pozostawiały chwili do namysłu? W przeciwieństwie do tego, 30 bądź 40 minut lotu w kierunku celu napawającego strachem, czy też ostrzeżenie świetnie strzeżonego lotniska, by wypełniając misję, przeciąć ścianę pocisków wypluwanych w szaleńczym tempie przez dwudziestomilimetrowe poczwórnie sprzężone działa, dawało czas na rozmyślanie. Pozwalało zagnieździć się najpierw obawie, potem u niektórych (także u mnie) pewnej formie lęku. Jednak kiedy już rozpoczynało się nurkowanie do ataku, to konieczność precyzyjnego pilotowania samolotu poruszającego się z maksymalną prędkością oraz szybkie wyszukiwanie celu – w balansującej maszynie, która przesuwa się z prędkością 200 m/s – powodowało, że strach zniknął jak kreda za jednym maźnięciem gąbką po czarnej tablicy! I wreszcie uczucie ulgi, to cudowne poczucie odrodzenia, gdy daleko z tyłu, już nieszkodliwe małe białe obłoki wystrzałów artylerii przeciwlotniczej w ciasnych rzędach zawisały na niebie... Kolejny raz zostałem ostrzelany i nietrafiony... Jednak ulga mogła jedynie maskować powolną utratę kontroli nad samym sobą.

Stosowanie leków na uspokojenie i amfetaminy skrywało przez jakiś czas zewnętrzne oznaki strachu, ale kiedy proces został raz rozpoczęty, to tylko całkowite przerwanie działań, które były jego przyczyną, mogłoby uratować. Dlatego rola dowódcy, podobnie jak lekarza eskadry, była kapitalna – wysledzić na czas u dobrego pilota symptomy i bez zwłoki wysłać go na odpoczynek. RAF posiadał w tym celu dwie czy trzy bardzo piękne posiadłości na wsi.

Odwaga nie jest ani nieświadomością, ani fanfaronadą. Nieświadomość trudniej się ujawnia niż fanfaronada, która rzuca się w oczy przez ciągłe zachowanie, tak na ziemi, jak i w czasie misji.

Wszystkie te cząstkowe komentarze rozsiane po trzech zapisanych przeze mnie zeszytach odnoszą się do tego, co znam, co odczuwałem, przeżywałem lub widziałem u pilotów dywizjonów, w których walczyłem.

\*\*\*

Lordowi Moranowi, osobistemu lekarzowi rodziny królewskiej oraz Churchilla, któremu towarzyszył we wszystkich jego podróżach, Ministerstwo Obrony zleciło badania nad zachowaniem żołnierzy walczących w 1917 i 1940 roku. Napisał on w efekcie esej zatytułowany *The Anatomy of Courage* (Anatomia odwagi). W 1917 roku Lord Moran sprzeciwił się nieludzkiej praktyce klasyfikowania załamania nerwowego jako LMF (*Lack of Moral Fiber* – brak siły moralnej) i umieszczania tego w dokumentach żołnierzy, którym puściły nerwy. To hańbiące określenie piętnujące oficera istniało od czasu kampanii indyjskich i sudańskich, i nieszczęśnikowi pozostawał wtedy, w 1900 roku, tylko wybór między hańbą a samobójstwem...

Lord Moran jako pierwszy utrzymywał, że strach, odwrotnie niż odwaga, która bierze się z woli, jest tylko reakcją obronną ciała posuniętego do ostateczności okropnościami, które się widzi – krwawymi resztkami towarzyszy – i okropnościami, które samemu się przeżywa w trakcie walki. W konsekwencji to, co zbyt łatwo nazywano „tchórzostwem”, było w większości przypadków chorobą podlegającą domenie medycyny psychiatrycznej, a nie rady wojennej!

Żeby zanalizować odwagę, przede wszystkim obserwował on klinicznie pilotów myśliwskich, robił to podobnie w 1917 i 1940 roku, szczególnie podczas bitwy o Anglię, uważając, że wtedy zjawisko to objawiało się w czystej postaci bez wpływów zewnętrznych. Pilot myśliwski w swoim jednomiejscowym samolocie, którego same parametry już czynią go niebezpiecznym, jest sam na rozległym niebie, praktycznie bez możliwości schronienia. Musi sam decydować o swoim losie, działać lub uciekać bez świadków. Najmniejsza rana może dla niego być śmiertelna. Nie ma pociechy z walki ramię w ramię ze swoim towarzyszem broni, nie ma pomocy ze strony innych żołnierzy ze swojej kompanii, pomocy rannemu, nadziei na szpital i przeżycie, walki pod okiem dowódcy. Odwaga może również być zbiorowa, tak jak strach, który zamienia się w panikę i grupową ucieczkę, co przecież także dobrze znamy!

Kluczowe zdanie z eseju Morana zasługuje na zacytowanie:

„Kiedy piszę o rodzeniu się strachu, myślę o czymś, co głęboko rani i co nie jest tremą, która przechodzi, kiedy już aktor jest na scenie. Prawdziwy strach pojawia się tylko u ludzi, którzy stawili czoła śmierci! To jest, generalnie, poza rzadkimi wyjątkami, długi proces, który zaobserwowałem u pilotów Royal Air Force. Zaczyna się to na ogół dziwnym poczuciem osobistej nienaruszalności, które kończy się brutalnym zderzeniem z rze-

czywistością wojny i zagłady. To uświadomienie sobie, że nagła śmierć za sterem ciasnego Spitfire'a jest możliwa, tak jak śmierć tych, którzy już nie wrócili. Więc staramy się ukryć to jak najgłębiej w nas samych – i tu możemy bez wątpienia mówić o miłości własnej w pełnym sensie tego wyrażenia, miłości swojej twarzy, której nie chcemy zobaczyć zniekształconej przez ogień, jak twarze niektórych towarzyszy, miłość swojego ciała, którego nie akceptujemy poćwiartowanego w stercie dymiącego żelazstwa...”.

Chciałbym do tego dodać, że u niemieckich pilotów myśliwskich występował w nadmiarze również fetysz męskości – kompleks *macho*, jakbyśmy powiedzieli dzisiaj – takie pełne pychy staroniemieckie umiłowanie broni, snobizm przynależności do apolitycznej arystokracji obrońców ojczyzny, na przykład powszechna odmowa nazistowskiego powitania, nawet w obecności Hitlera.

\*\*\*

Co powiedzieć na zakończenie? Strach będzie zawsze mieczem Damoklesa zawieszonym nad głową każdego żołnierza. Każde doświadczenie, każda pojedyncza walka na niebie przerywa nitkę sznura, który go podtrzymuje. Przytwierdzony do swojego siedzenia, z dopasowanym hełmem, przypiętym spadochronem, opuszczoną osłoną izolującą go od całego świata – pilot, jaki by nie był, jest całkowicie samotny. Tak jak podczas pojedynku wie, że kiedy już skrzyżowano szpady, to nie ma innego wyjścia poza śmiercią. Własną lub przeciwnika.

Powtórzmy, że nieliczni są ci, którzy kiedykolwiek, w zimny poranek potrafiliby wbić stalowe spojrzenie w oczy człowieka, którego trzeba było zabić lub który miał zabić ciebie. Bardzo nieliczni są wreszcie ci, którzy mogą zmierzyć się – na niebie, bez schronienia – z szybkim i cichym jak pstrąg, niebezpiecznym jak kobra – samolotem przeciwnika. Rzadka prawdziwa odwaga oddzieli zawsze ziarno od plew! Trzeba było to przeżyć, żeby zrozumieć!

W ciągu wielu lat moi koledzy, piloci myśliwscy z Wolnych Francuskich Sił Powietrznych, a także ja sam przeżywalismy to. *Wielki Cyrk* jest właśnie o tym!

\*\*\*

Świat pilotów myśliwskich jest dziwny, jakby poza czasem, zarazem zamknięty i bez granic. Czy to wspólny przywilej zabijania lub bycia zabitym łączy ich w zamęcie walk powietrznych, niemającym porównania z niczym? Czy ich braterstwo narodziło się z miłości do latania i ze wspólnej zawodowej pasji do samolotów o wysokich parametrach, zawsze tej samej, od Spada do Miga 21, od Fokkera D VII do Spitfire'a, od Messerschmitta 109 do F 105?

Są bohaterami spraw słusznych i czarnymi charakterami spraw niesłusznych, zależnie od koloru tuszu w urzędzie propagandy, a kończą często w dymiących szczątkach samolotu na zboczu wzgórza.

\*\*\*

Widziałem, dokładnie 30 lat po moim przybyciu do Dywizjonu 341 „Alzacja” Wolnych Sił Powietrznych Francji w Edynburgu, mojego najstarszego syna zapinającego pasy na siedzeniu swojego Mirage IIIE, z Eskadry Myśliwskiej 3/2 „Alzacja”. Na lotnisku bazy w Dijon, w huku silników odrzutowych Atar, znów ujrzałem siebie w moim Spitfirze z krzyżem Lotaryngii, z bijącym sercem, z dwoma palcami na przyciskach rozruchowych silnika Rolls-Royce'a.

Koło życia znów zatoczyło 360°. Byłem już tylko niedobitkiem przeszłości, a *Wielki Cyrk* – moim świadectwem. Dlatego chciałem, żeby tekst tego wydania pozostał niezmienny, taki sam jak w moich zeszytach z lat 1942–1945.

Zostały tu dodane tylko niepublikowane wcześniej strony z tych zeszytów, usunięte w 1947 roku z powodu braku papieru, zwiększając objętość *Wielkiego Cyrku* w porównaniu z rokiem 1948. Przedmowa z 1947 roku znajduje się w aneksach do tego – kompletnego – wydania.

\*\*\*

Chciałbym zadedykować, jak torreador, to wydanie z roku 2000 moim wczorajszym przeciwnikom, żywym lub martwym, a dzisiejszym przyjacio-

łom, z których Niemcy, teraz nasz sojusznik, a nawet cała Europa... mogą być dumne! Rudelowi, Gallandowi, Guntherowi Rallowi, Prillerowi, Barkhornowi, Hartmannowi, Krupinsky'emu i wielu innym.

Chciałbym również, aby młodzi czytelnicy *Wielkiego Cyrku* wspomnieli tych wszystkich francuskich pilotów myśliwskich z maja 1940 roku, angielskich z września 1940 roku, amerykańskich z Filipin ze stycznia 1942 roku, pilotów Luftwaffe z 1945 roku i argentyńskich z maja 1982 roku. Zostali poświęceni na ołtarzu cudzych konfliktów: polityków, niekompetentnych generałów, bezwolnych ludów. Powinniśmy ich podziwiać, nie użalając się wszakże nad nimi, ponieważ w ostatniej chwili życia mogli powiedzieć: „Przeżyłem w moim samolocie to, czego inni nie zaznają nigdy”.

1

**DLACZEGO WOLNA FRANCJA?**  
**„Nie – zawieszeniu broni przed zwycię-**  
**stwem!”**

Październik 1939. Siedzę jak na rozpalonych węglach. Październik 1941. Jeszcze wieki czekania, zanim będę mógł wreszcie wstąpić do Akademii Lotniczej. W San Diego latam codziennie, trenuję akrobacje, ale Ryan ST nie jest Curtisselem czy Dewoitinem 520, o których marzę... Jeszcze 18 miesięcy, zanim otrzymam dyplom.

Czerwiec–lipiec 1940. Wszystko się zawaliło. Smak popiołu w ustach. Wraz z nowinami o klęsce dociera do nas szybko przez Atlantyckie poczucie wstydu. Wstydu, który cała Francja wyraża w tragicznym wierszu Claudela.

Ten wiersz cytował później z pasją de Gaulle:

*Zbyt wiele wycierpiałam, za dużo mi uczyniono,  
Wszystkie te ciosy się nie liczą,  
Jestem stara, wszystkiego już doświadczyłam,  
Ale nie byłam przyzwyczajona do wstydu.*

Odczuwam ten sam wstyd i gorycz porażki, która zabija nadzieję na podjęcie walki w służbie, było nie było, Francji. Staram się to zrozumieć, ze łzami w oczach, wieczorem w moim pokoju. Ten kontrast między niewiarygodną odwagą naszych ojców w latach 1914–1918 i żalosnym spektaklem, jaki zaprezentowali ich synowie tej wiosny 1940 roku. Na moim łóżku rozłożone są strony niedzielного dodatku dziennika „San Francisco Post” ze zdjęciami niekończącego się pochodu naszych jeńców, przygarbionych w swoich anachronicznych płaszczach, w owijaczach, ciągnących swoje chlebaki. To budzące litość stado nadzorowane jest przez kilku blond chłopców w szortach, furażerkach i koszulach, z pistoletem maszynowym pod pachą. W tym stadzie są ci, co udają zuchów, i ci, co śmieją się szyderczo, bo to już koniec: niczym nie zaryzykowali, nic z siebie nie dali i myślą, że niedługo wrócą nieskalani do swoich domów. Odnalazłem ten sam wyraz w momencie wyzwolenia, cztery lata później, na podłych twarzach tych, którzy strzygli kobiety... Inni mają zagubiony wzrok i pochylone głowy w tchórzliwej rezygnacji.

Następnego dnia wieczorem idę do kina obejrzeć *Przeminęło z wiatrem*. Przed filmem nadają aktualności, połowa z US, połowa z UFA<sup>2</sup>. Tu znowu jeńcy, smutny symbol klęski, defilują tysiącami przed niemieckimi kuchniami polowymi, gdzie przychodzą po zupę, którą rozdają im rozweseleni żołnierze Wehrmachtu. Opierając się o ogrodzenie dla krów, patrząc obojętnie na ten spektakl, z wiszącym papierosem przyklejonym do dolnej wargi,



z kepi na bakier założonym *à la* „hultaj”, z błyszczącymi sztylpami, stoi sobie grupka francuskich oficerów, zapewne rezerwistów, zbyt tłustych i zbyt zadowolonych, przekonanych, że dzięki tej klęsce zdemobilizowani szybko wrócą do domu... W przerwie zapala się światło i boję się, że ktoś – któryś z moich profesorów, kolega z klasy lub widz – poklepie mnie po ramieniu, pytając, czy przypadkiem nie jestem Francuzem, i że, przełknąwszy wstyd, odpowiem mu, że jestem Kanadyjczykiem! I kogut zapieje trzy razy!

Skąd ta haniebna kapitulacja mojego kraju? Dlaczego? Dlaczego? Staram się to zrozumieć...

Wiem jednak niestety, bo dobrze znam historię współczesnej Francji, że konsekwencje demograficzne i polityczne ogromnej rzezi 1914–1918 mocno tu zaważyły. Cztery miliony byłych żołnierzy, którzy przeżyli, a z których większość została ranna, nabyli za III Republiki głębokiej niechęci do parlamentu, która miała wypłynąć na powierzchnię później, wraz z państwem Vichy.

Slogan „nigdy więcej wojny” narodził się u milionów sierot, 620 000 wdów wojennych, wśród tych pokoleń pozbawionych elit. Z 800 studentów Sciences Po<sup>3</sup> w 1914 roku rok później pozostało tylko 72. W Normale Sup<sup>4</sup> ponad setka z 211 została zabita przez wroga. W ten sposób jakaś forma durnego pacyfizmu miała nas doprowadzić do tej nowej wojny, której się poddano, a nie którą podjęto, jak również – nieuchronnie – do rządów Pétaina.

Utalentowani pisarze Dorgelès, Barbusse, Genevoix, Paul Chack i wielu innych, w tym przetłumaczeni Niemcy (*Drewniane krzyże, Ogień, Verdun, Na zachodzie bez zmian* Ericha Marii Remarque’a) przyczynili się wraz z Celinem, Deatem, Drieu’em i innymi intelektualistami do stworzenia tego, co stało się wypaczonym i ślepym patriotyzmem Vichy. Zrozumiałem to później. Wypaczonym, ponieważ, odwrotnie niż propaganda, odwracał się plecami do naszej historii. Ślepym, ponieważ koniec końców niemieckie mundury były wszędzie w okupowanym Paryżu i nazistowska flaga była dobrze widoczna na Łuku Triumfalnym, a szczególnie w Strasburgu, na naszej katedrze. Pétain połączył praktycznie cały, wcześniej skłócony ze sobą, polityczny wachlarz – Bergery’ego, radykalnego socjalistę, Doriota, komunistycznego mera Saint-Denis, Déata, socjalistycznego posła, faszystę Drieu’a, i wszystkich parlamentarzystów lewicy, którzy na niego głosowali!

Ze spokojnym sumieniem większość naszych rodaków jakoś się urządzi po klęsce, przyzwyczajają się do okupacji i reglamentacji. Jeńcy będą tkwić w swoich stalagach, politycy przyjmą postawę wyczekującą lub zaangażują się w fasadowy ruch oporu, głównie literacki. Armia pozostanie w zawieszeniu działań wojennych, a marynarka wojenna – w swojej nienawiści do Anglików!

Ach! Gdyby wiedzieli, że wojna będzie trwać tak długo (druty kolczaste, brukiew, obniżony żołd beczynnych żołnierzy), wszyscy ci ludzie bez energii i miłości własnej, którzy zapomnieli o Francji, być może zachowaliby się inaczej, przynajmniej można mieć taką nadzieję!

Wtedy właśnie otrzymałem od mojego ojca list, w którym prosił mnie, abym poszukał w tygodnikach amerykańskich, „Life” lub „Time”, lub w dziennikach, czegoś o pewnym de Gaulle’u, wzywającym z Londynu do kontynuowania walki. W końcu wyszperałem w bibliotece mojego uniwersytetu i wyciąłem z „Washington Post” jedną czwartą kolumny ze zdjęciem osoby o smutnej i surowej twarzy, w generalskim kepi z liśćmi dębu. Wysłałem ojcu to do Rio, gdzie był na placówce. Miesiąc później kolejny list od ojca informuje mnie, że jedzie dołączyć do tego de Gaulle’a w Afryce lub Londynie, razem z dowódcą Valinem, naszym *attaché* obrony ds. wojsk lotniczych w Brazylii, a ja mam zorganizować wysłanie kobiet do Brazzaville, które stało się stolicą Wolnej Francji. Ojciec pisze też, że ja sam jestem już dużym chłopcem i że nieczęsto nadarza się okazja zrobienia czegoś dla swojego kraju, więc ma nadzieję, że dołączę do niego w Londynie... Dodaje, że taka okazja nigdy nie trafia się dwa razy!

Siedząc na plaży w Malibu, czytam powtórnie ten list. Wojna wydaje się tak odległa, ale wiem, że nie mam już wyboru. Zawdzięczam mojemu ojcu <sup>5</sup> to, że na nią poszedłem, i mojej matce, że z niej wróciłem. Jestem jedynakiem. Co mogła czuć moja matka? Jest Lotarynką, tak jak ojciec Alzacyjny. Są przyzwyczajeni, z pokolenia na pokolenie, do takich poświęceń. Pamiętam kamień na skraju drogi w pobliżu fabryki De Dietrich w Niederborn, który jako małemu chłopcu mi pokazano – skromne votum wykute na pamiątkę przodka, podpułkownika George’a Clostermanna zabitego w Reichoffen, służącego w brygadzie Michel w 1870 roku.

Czytam w prasie o dokonaniach Royal Air Force. Decyzja zostaje podjęta: to nie będzie Dewoitine 520, ale Spitfire. Guynemer, Fonk, Navarre, te wspomnienia lektur czytanych z pasją w szkolne czwartki w Paryżu odżyją dla mnie, przynajmniej mam taką nadzieję...

Decyzja została podjęta. Proszę o spotkanie z rektorem CALTEC, mojego uniwersytetu, i przedstawiam mu mój problem. Przyjmuje mnie z uśmiechem, jest zdziwiony, bo myślał, że jestem Brazylijczykiem<sup>6</sup> i dzieli się ze mną sympatią dla Anglików (nie ma wtedy wielu takich Amerykanów), dodaje, że skonsultuje się z radą naukową, żeby znaleźć rozwiązanie w kwestii mojego dyplomu. Mam zresztą już zaliczenia praktycznie ze wszystkich przedmiotów i doszedłem do *dean's list* w zeszłym roku.

Osiem dni później przystępuję do ważnego egzaminu ustnego. Przewodniczącym komisji jest Mr Hall, dyrektor Ryan College, sekcji aeronautycznej California Technical Institute. Hall jest inżynierem, który kiedyś narysował *Spirit of St. Louis* Lindbergha, dzisiaj moim profesorem aerodynamiki i mechaniki płynów. Wszystko odbywa się szczęśliwie i otrzymuję dyplom przyznający mi tytuł inżyniera aeronautyki. Mój patent pilota komercyjnego otrzymuje również pieczętkę CAB, Civil Aeronautic Bureau, z liczbą 315 zapisanych godzin w moim dzienniku lotów.

Teraz już nic mnie tutaj nie zatrzymuje. Muszę szybko dostać się do Rio, co nie jest łatwe. Hall pisze do Lindbergha, wiceprezesa Panam, i osiem dni później przychodzi do mnie pocztą darmowy bilet Miami–Rio, do którego dołączona jest wizytówka sławnego pilota ze słowami: *Good luck*.

Kości zostały rzucone. San Francisco–Miami w DC 3 Eastern, Miami–Panama–Natal–Rio de Janeiro w hydrolocie Sikorsky – linii Panam. To trochę skok w próżnię, w jaką przyszłość?

Cztery miesiące później zorganizowałem wyjazd kobiet do Afryki Południowej, skąd dotrą do Brazzaville. Spędzam smutne Boże Narodzenie i w końcu, po kilku komplikacjach, Anglicy okrętują mnie w Montevideo na nowozelandzki parowiec płynący do Anglii.

Zaokrętowano mnie na pokład „Rangitata”, parowca angielskiej Kompanii Pacyfiku z dwoma sławnymi żółtymi kominami.

Nie ma jeszcze zorganizowanych konwojów, eskorty czy kamuflażu. Jest to już jednak początek wielkiej epoki U-Bootów, które zatapiają setki okrętów alianckich. Kapitan mówi mi, że *sister-ship* naszego statku, „Rangitiki”, został zatopiony przez krążownik „Graf Spee” w Rio de la Plata. Dlatego też Anglicy, dla szybkich statków takich jak nasz, na trasach, takich jak nasza, podejmują specjalne środki ostrożności. Przecinamy więc południowy Atlantyk w kierunku Europy, poniżej 50° i przylądka Horn, potem płyniemy na granicy antarktycznych pływających gór lodowych, aż po

krańce Afryki, i dalej, w górę, na północ, wzdłuż prądu Bengalskiego, gdzie marynarka południowo-afrykańska partoluje z zasady.

Jestem podczas 45 dni jedynym pasażerem „Rangitata”, którego ładownie są wypełnione zbożem i mięsem w konserwach. Mam wspaniały apartament, a instruktor gimnastyki ma tylko mnie za ucznia i chce zrobić ze mnie olimpijczyka. Pływam w basenie z letnią morską wodą, a przy stole kapitana serwuje się kuchnię z trzema gwiazdkami! Jednym słowem, podróż jak marzenie.

Pierwszy postój w Afryce to Freetown, które stało się głównym portem alianckim na Atlantyku. Jestem w korytarzu, kiedy słyszę nagle miedziany warkot. Serce mi staje. Mój Boże, ten wściekły dźwięk... ten silnik samolotu to może być tylko Rolls-Royce.

Spieszę na mostek i widzę... Hurricane’a przelatującego nad masztami okrętów stojących na redzie. To pierwszy samolot myśliwski RAF-u „z krwi i kości”, którego widzę. Wzbił się świecą w niebo i nagle pomyślałem, czekając, aż zawyje nade mną, że oto moja młodość się skończyła i właśnie skoczyłem na równe nogi w świat wojny, gdzie człowiek szybko się starzeje.

\*\*\*

Od tej chwili nic już nie jest takie samo. Teraz to jest inny świat, wojna staje się bardziej namacalna, niebezpieczeństwo – bardziej realne. Dołączyliśmy do konwoju, śpię w ubraniu, z kamizelką ratunkową pod ręką, z dokumentami i pieniędzmi w małej szczelnej torbie, którą dał mi lekarz pokładowy, i która jest przytroczona do mojego paska.

Parowiec został natychmiast oblężony przez żołnierzy i pielęgniarki. Koniec mojego pięknego spokoju, zaprawionego zaledwie odrobiną lęku, kiedy to w nocy dochodził do mnie głuchy huk min głębinowych, a wstrząsy powodowały pobrzękiwanie szklanek na umywalce, a potem przenikliwe klaksony alarmowe torpedowców z eskorty i ich głośniki nerwowo wykrzykujące rozkazy!

\*\*\*

Wreszcie o świcie smutnego poranka przybijamy do Liver-poolu, bombardowanego z pewnością całą noc. Doki są całe pokryte popiołem. Wielki okręt leży na burcie w wodzie pokrytej grubą warstwą mazutu. Śnieg, który pada z nieba, jest szary, wymieszany z sadzą. Na mostku śmieszny spektakl strażaków z węzami. Spalone wagony, które jeszcze dymią, dźwigi przewracane na nabrzeżu, ludzie biegnący we wszystkie strony. Schodzę do mojej kabiny po rzeczy, moją walizkę, moje wędki, które oczywiście wziąłem ze sobą. Steward mnie zatrzymuje i każe poczekać. Wtedy dostrzegam dwóch angielskich oficerów służb bezpieczeństwa, którym towarzyszy policjant. Pytają mnie, czy jestem Pierre Clostermann i proszą, żebym im pokazał mój paszport, którym był jedynie *travel document* wydany przez angielską ambasadę w Rio. Patrząc na mnie, z pewnym zdumieniem spytali, co zamierzam tu robić z moimi wędkami.

– To dowód, że wierzę w ostateczne zwycięstwo, inaczej zostawiłbym je w Rio de Janeiro.

Ich angielska flegma musiała utknąć im w gardłach.

Byli mało usposobieni do żartów pośrodku tych ruin i pożarów... A ja w tym momencie zacząłem się zastanawiać, czy mądrze było opuszczać San Diego. Zadając sobie to pytanie, myśląc o ładnych dziewczynach z Malibu, o słońcu, przeskakuję z moją „asystą” przez węże strażackie, słyszę dzwonki wozów gaśniczych, krzyki, hałas toporów obcinających zwięglone szkielety hangarów i czuję zapach spalenizny!

Tłumaczą mi, że musimy poczekać na nocny pociąg. Poznają wtedy bardzo specyficzną atmosferę angielskiego komisariatu policji, z zapachem tytoniu fajkowego i piwa.

Dzień mija i zaczynam umierać z głodu. Komendant posterunku, który mieszka piętro wyżej, prosi swoją żonę, żeby przyniosła mi kanapkę. Trochę margaryny i kielków soi między dwiema kromkami chleba. Jem bez entuzjazmu. Jestem jeszcze przy hamburgerach i krabach na parze z przystani w San Francisco!

Następnie wsiadam do pociągu, z dwoma policjantami trzymającymi mnie pod rękę. To normalne, że zachowują ostrożność i że zanim sprawdzi mnie ochrona, uważają mnie za potencjalnie podejrzanego i jako takiego traktują. Policjanci ewakuują jeden przedział, bo mam podróżować sam z moją eskortą, bez kontaktów zewnętrznych, jak trędowaty. Wszędzie dookoła tłok. W korytarzu, stłoczeni jedni na drugich, stoją żołnierze. Przy

wjeździe na dworzec King's Cross syreny Londynu ryczą i to jest mój pierwszy alarm...

Czeka na nas samochód, żeby mnie odwieźć – ciągle pod dobrą ochroną – do Patriotic School. Wszyscy Wolni Francuzi i tysiące patriotów z krajów okupowanych, którzy przybyli do Anglii, by walczyć, przeszli przez nią, począwszy od stycznia 1941 roku. Oczywiście jest, że między nimi Niemcy usiłowali przemyścić swoich szpiegów; byli tam, chociaż bardzo ostra selekcja pozwalała bardzo szybko ich wyłapać.

Przesłuchania w systemie angielskim były inne niż na Gestapo i prawdopodobnie bardziej skuteczne. Tortury miały tę wadę, że w większości przypadków paraliżowały „pacjenta”, ogłupiając go i powodując blokadę. Anglicy, przeciwnie, starali się zdobyć zaufanie przesłuchiwanego. Wszystko odbywało się przy filiżance herbaty i papierosie. Luftwaffe w Dulag-Luft, w znacznie lepszym stylu niż Gestapo, używała archiwów z przesłuchań innych więźniów RAF-u oraz ich kartotek, w których metodycznie zbierano wszystkie informacje, w tym na przykład imię psa – maskotki eskadry, dostrzeżonego na zdjęciu. Kiedy pilot tej samej eskadry został zestrzelony i uwięziony, a przesłuchujący z Luftwaffe, bardzo kurtuazyjny, mówił mu, że już i tak wie wszystko, na przykład zna imię psa, o którym mowa, jak również kelnerki w ulubionym pubie jego jednostki, to było to, można sobie wyobrazić, dość deprymujące!

Patriotic School – co za humorysta tak ją nazwał! – jest wysokim budynkiem z czerwonych cegieł, w stylu public school, bardzo odpychającym i to począwszy od solidnej bramy wejściowej, gdzie dwa stare ogołoczone kasztanowce witają smutno, zwykle w strugach deszczu, swoich „gości”...

Następnego dnia rano stawiam się na pierwsze przesłuchanie do sali lekcyjnej, jeszcze z czarną tablicą na ścianie. Mam przyjemność z flegmatycznym oficerem angielskim, odznaczonym Military Cross, bardzo uprzejmym, nad wyraz miłym. Jego wzrok przeczy jednak uśmiechowi, kiedy proponuje mi tradycyjną filiżankę herbaty. Zadaje mi po francusku, z nienagannym akcentem, niewinne pytania w stylu:

- Więc odbył pan studia w Paryżu?
- Tak.
- W jakiej szkole?
- W Notre-Dame de Boulogne.
- Proszę, proszę, a gdzie w takim razie mieszkali pańscy rodzice? Kiedy byli w Paryżu, to przy alei Lamballe 23.

– Dobrze. Gdzie więc dokładnie znajdowała się ta szkoła?  
– Porte d’Auteuil.  
– Porte d’Auteuil?... Która to ulica? Może mi pan pokazać na tym planie Paryża?

– Proszę. Tu.  
– Jakim autobusem jeździł pan, żeby zobaczyć się z rodzicami i gdzie pan wysiadał? A jak było w USA?

Wszystko to przebiegało jak przyjacielska rozmowa. Jednak pierwsza pułapka przyszła szybko, kiedy zapytał mnie niby mimochodem, czy chodziłem w Paryżu do kina w niedziele i gdzie. Odpowiadam mu, że to było albo u Orphelins d’Auteuil albo w Ranelagh.

– Ach? Ranelagh, słyszałem o nim od moich paryskich przyjaciół. To wielka i piękna sala z pierwszym dużym ekranem w Paryżu, na bulwarach.

– Ależ nie, przeciwnie, to całkiem małe kino, w dzielnicy 16., w stylu prywatnego teatru z XVIII wieku...

Przeszedłem przeszkodę!

Trudno jest przetrwać, jeśli nie jest się tym, za kogo człowiek się podaje.

Wielu niepożądanych gości, którzy tutaj przeniknęli, dało się złapać na numerze z autobusem, z ceną biletu na metro czy do kina itd.

W końcu pozwolono mi zadzwonić do pułkownika Valina, który został dowódcą, zastępując jako nowy szef Wolnych Francuskich Sił Powietrznych pułkownika Pijauda, zabitego w czasie walk w Libii, gdy pilotował Blenheima w grupie „Lorraine”. Valin wyciąga mnie stamtąd po trzech dniach. Zanim jednak Anglicy mnie wypuścili, uprzejmie zaprosili na obiad, gdzie spotkałem pilota myśliwskiego z RAF-u, który przyszedł jakby przypadkiem porozmawiać.

– Nasz *attaché* obrony ds. wojsk lotniczych w Brazylii przysłał nam pańskie CV. Myślę, że ze swoim doświadczeniem może pan równie dobrze służyć bezpośrednio w RAF-ie, no i będzie pan w eskadrze dużo szybciej niż przez oddział francuski. Ma pan również talent dziennikarski, który chcielibyśmy wykorzystać. Agencja Reutera chciałaby, żeby pan pisał artykuły – odpłatnie, ma się rozumieć. To podwyższyłoby pana żołd, który nie będzie zbyt wysoki u naszych francuskich przyjaciół. Ponieważ zna pan wiele języków, byłoby świetnie mieć pana od czasu do czasu w BBC. To jednak 35 funtów szterlingów za audycję...

Do stu diabłów!

W 1941 roku zaciągnąłem się jednak do Wolnych Francuskich Sił Powietrznych. Anglicy w tamtym okresie werbowali podstępnie i nie zależało im, żeby rozrosła się ekipa de Gaulle'a. Ten zaś przywiązywał ogromne znaczenie do kwestii mundurów i tworzenia specjalnych jednostek francuskich. Nigdy nie zgodził się, żebyśmy tak jak Czesi, Polacy, Belgowie itd. walczyli w mundurach angielskich. Za wszelką cenę (a kosztowało to drogo!) musieliśmy nosić mundur francuski naszej armii, żeby było nas widać mimo niewielkiej liczby... Conde mawiał, że duże bitwy wygrywa się małymi armiami.

Kiedy tylko otrzymałem mój talon mundurowy i zasilek na wyposażenie, poszedłem do Lilywhites, żeby zdjąć miarę na mój wyjściowy mundur Sił Powietrznych. Zostałem odgórnie mianowany sierżantem ze względu na moje wykształcenie i doświadczenie w pilotażu. Wychodzę ze sklepu bardzo dumny, z poczuciem, że od tej chwili jestem Francuzem w pełnym tego słowa znaczeniu, ze wszystkimi prawami, jakie z tego wynikają, ale oczywiście pod warunkiem wywiązywania się z obowiązków – jak mawiał mój ojciec. Będę dokładał wszelkich starań, żeby tak właśnie postępować. Bardzo szybko nadeszły pierwsze emocje. Dwa dni później znajduję notkę w mojej przegródce w małym zarekwirowanym hotelu, gdzie mnie zakwaterowano w oczekiwaniu na przydział: „Proszę się stawić w Carlton Gardens, będzie Pan przyjęty przez Generała dzisiaj o 17.30”. Generała? Nie trzeba dodawać... De Gaulle'a!

Przychodzę z suchym gardłem. Adiutant, chyba Courcel, przygląda mi się z podejrzliwą miną, zanim mnie zaanonsuje.

– Umie pan przynajmniej salutować?

Pokazuję. Mówi mi:

– To niedokładnie tak. Oto jak trzeba to robić. Następnie proszę stanąć na baczność, wyprostować się, zdjąć czapkę, włożyć ją pod lewą pachę, dopóki Generał nie powie panu, że ma pan usiąść. Jeśli nie powie, to proszę zostać w pozycji na baczność! Okej?

Jestem zdenerwowany. Wchodzę. On pisze. Wielka mapa świata na ścianie za jego biurkiem. Podnosi głowę. Salutuję, nienagannie, trzęsąc się z przejęcia. Mówi do mnie:

– Proszę usiąść. – Potem z nieoczekiwaną uprzejmością dodaje: – Znam pana ojca. Jest u nas. Spotkałem go w Brazzaville i w Fort Lamy, jak również pana matkę. Wielka dama!



Mija chwila. Patrzy na mnie spojrzeniem, które trudno opisać, smutnym być może:

- Mówiono mi, że jest pan już dyplomowanym pilotem. Ile ma pan lat?
- Dwadzieścia, Generale!

Zapada długa cisza. Potem:

– Dobrze, bardzo dobrze. Proszę czynić swoją powinność, ale proszę nie dać się zabić, ponieważ Francja będzie potrzebowała synów takich jak pan po zwycięstwie! Mówię: zwycięstwie, bo wygramy!

Nie zapomnę tego nigdy. Powiedział do mnie jeszcze kilka słów, których z emocji nie słyszałem. Wstaję, zakładam moją czapkę, ona mi upada, podnoszę ją i wychodzę, sam już nie wiem jak.

To było moje pierwsze spotkanie z generałem de Gaulle'em.

W następnym tygodniu przechodzę długie i męczące badanie lekarskie w Royal Air Force. Nazajutrz mam rozmowę, żeby im udowodnić, że dobrze mówię w ich języku – z amerykańskim akcentem być może, ale składnia jest dobra! Potem sprawdzają mój dziennik lotów: 315 godzin lotów potwierdzonych i ostemplowanych przez CAB. Są pod wrażeniem i kiedy zaczynają mówić o posadzie instruktora w Rodezji lub w Kanadzie, moje NIE jest kategoryczne. Nie po to przyjechałem z daleka. Proszę o odesłanie mnie do jednostki myśliwskiej, żeby walczyć. Tłumaczą mi, że to nie jest takie proste i że muszę najpierw przejść testy lotnicze, które określają mój przydział – jednostki myśliwskie czy bombowe.

Wysyłają mnie więc na pierwszy test w szkole podstawowej w Sywell. Są tam już trzej Francuzi, w tym jeden instruktor. Między uczniami ten, który zostanie moim najlepszym przyjacielem na zawsze, Jacques Remlinger. To był ciekawy osobnik. Moje CV było oryginalne i nietuzinkowe, ale jego również nie było banalne. Jego ojciec był również Alzacyjny, zdolnym kupcem, właścicielem firmy importowo-eksportowej działającej w Anglii od czasu ostatniej wojny. Jacques studiował w Harrow, sławnej szkole wyższej, w której studiował też Churchill. Utalentowany w rugby, z budową i prędkością konieczną do bycia wielkim skrzydłowym ataku! Grał w sławnych ekipach angielskich. Zaciągnął się do Wolnych Francuskich Sił Powietrznych w wieku 18 lat. Generałowi de Gaulle'owi, pytającemu jego i kilku młodych ochotników przybyłych z Francji o trasę, jaką pokonali, żeby dotrzeć do Londynu, co czasami wymagało niesamowitej odwagi i naprawdę ogromnego ryzyka, zakłopotany Jacques odpowiedział: „Generale, metrem”. To podobno trochę zbiło z tropu Generała! W Sywell

na początku mówiliśmy sobie z Jacques'em tylko dzień dobry i dobranoc! W każdym razie mój pobyt był krótki, ponieważ byłem tam tylko po to, żeby udowodnić, że umiem latać. Byłem trochę zły, że testowano mnie na Tiger Moth, na którym uczyłem się latać pięć lat wcześniej.

Dowódca szkoły bierze mnie sam na dwuster i przed startem odwraca się do mnie i krzyczy w rurę dźwiękową: „Don't frighten me!”. Odpowiadam mu, ponieważ źle zrozumiałem przez huk silnika: „*I will try, Sir!...*” („Postaram się!”). Zrozumiałem „Proszę mnie nastraszyć!”. Startujemy, mówi mi, żebyśmy skręcił w lewo, potem w prawo, wzbił się na 1000 metrów, zrobił pętlę, a po niej korkociąg. Wykonuję. Wychodzę z korkociągu i, ponieważ lecimy wolniej, robię pokazową beczkę pięknie wykończoną w poziomie. Słyszę bulgotanie w rurze dźwiękowej. Daje mi znać gestem, że przejmuje stery, potem oddaje mi je i daje znak, żebym wrócił na ziemię. Ląduję ostrożnie. Wysiąda, zdejmuje rękawiczki, okulary, opaskę i mówi mi:

– Dobrze, wystarczy, nie chcę zginąć z pana ręki, wolę poczekać na Niemców! Może pan wracać do Londynu. A tak na marginesie, ta akrobacja jest zabroniona na Tiger Moth. Gubi od tego ogon.

I w moim log-book, nowiutkim dzienniku lotów RAF-u, na pierwszej stronie, na której jest odnotowane moje pół godziny lotu w Sywell, dopisuje po prostu: *above average* – ponadprzeciętny. Trochę skromne, biorąc pod uwagę jakość mojej becзки i lądowania!

Wracam do Camberley, obozu przejściowego Wolnych Francuskich Sił Powietrznych, a trzy tygodnie później zostaję wysłany na inne lotnisko, Aston Down, żeby poddać się próbie na bardziej zaawansowanym samolocie. To jest Miles Master z silnikiem Rolls-Royce'a Kestrel 600 KM, ze sterami i osiąganiami lotu lepszymi niż amerykański T-6, którego pilotowałem w San Diego. Najpierw długi lot, a potem, po pół godzinie różne manewry, wreszcie lądujemy. Instruktor mówi mi:

– Dobrze, mam inne rzeczy do roboty i uczniów do trenowania. Zostawiam go panu solo, niech pan się pobawi przez godzinę. Uwaga tylko na paliwo. Niech się pan nie zgubi i przede wszystkim niech pan go nie rozbije!

Szczęśliwy wykonuję akrobacje, nie tracąc lotniska z oczu. Jestem obserwowany z dołu i zasługuję na kolejne: *Above awrage*. Następnie każą mi czekać dwa miesiące w Camberley, gdzie uczę się musztry, marszu, salutowania, alfabetu Morse'a – po co? W myślistwie kontaktuje się już

tylko przez radio! Czekam i wściekam się. Młode Angielki, które poznaje, są w porządku, ale nie pokonałem kilku tysięcy kilometrów, żeby wzmocnić *entente cordiale*!

Jestem powołany do Queensberry Way, do sztabu, gdzie mówią mi:

– Brawo, ma pan szczęście, został pan wyselekcjonowany przez Anglików, żeby zostać oficerem RAF-u i wyjeżdża pan do Royal Air Force College w Cranwell!

To brytyjska Akademia Lotnicza.

\*\*\*

Tracę w ten sposób osiem miesięcy, blisko rok w tej szkole, ucząc się tego, co już wiem. Chociaż przyznaję, że angielskie procedury, lokalne systemy nawigacji, czytanie mapy w locie ślizgowym we mgle są dla mnie nowe i nieodzowne.

Po lotach w słońcu Kalifornii czy Rio de Janeiro przydatna jest nauka lotu w zupie Saint-Germain... Ach! Ten wspaniały angielski klimat przez dziewięć miesięcy na 12! Każą nam startować – Miles Master II z silnikiem gwiazdzistym 800 koni – w taką pogodę, że pies by nosa nie wyściubił z budy. Nawet kruki chodzą na piechotę. Amerykanie, kiedy w końcu przybyli do Wielkiej Brytanii, mieli ten sam problem. Jeden pilot B17 zawieszony we mgle powiedział: – „Widoczność była tak zła, że nie mogłem rozpoznać mojego drugiego pilota siedzącego po mojej prawej stronie!”.

Loty treningowe *ad nauseam*... <sup>7</sup>

Zdumiewa mnie w Cranwell – między innymi specjalnościami angielskimi – kolacja. Cała ceremonia odbywa się w dużej sali jadalnej z dębową rzeźbioną boazerią, a przynajmniej w tym, co z niej zostało, ponieważ szkoła została zbombardowana i lewe skrzydło katedry jest naszpikowane belkami, powstawianymi między kolumny doryckie! Umieszczona na podium orkiestra gra te niesamowite marsze angielskie, które przypominają wolne walce. Mundur wyjściowy wieczorem jest obowiązkowy! Tenis rano! Zaczynam podziwiać i rozumieć, że tak właśnie wygląda RAF i Wielka Brytania w obliczu wojny. Niemcy tego nie zrozumieli i dlatego, wierzę w to głęboko, nie wygrali z Anglikami w 1940 roku.

Wychodzę ze szkoły na czele listy – żadne znów osiągnięcie, zważywszy na moje techniczne wykształcenie i liczbę wylatanych godzin. Zostaję

wysłany do OTU (Operational Training Unit) [8](#) numer 61 w Rednal, w Walii, żeby wreszcie poznać Spitfire'a. Jadę tam razem z Jacques'em Remlingerem.

2

**PILOT Z DYWIZJONU „ALZACJA”**

## SZKOŁA MYŚLIWCÓW W WALII

Jest rok 1942. Wysokie góry Walii, pokryte strzępami chmur, przesuwiają się powoli za oknami przedziału po obydwu stronach torów. Zostawiamy za plecami Birmingham, Wolverhampton, Shrewsbury, wraz z grubą warstwą pokrywającą je sadzy...

Bez słowa, obojętnie patrzymy z Jacques'em na ponury, splukiwany nieustającym deszczem krajobraz, na brudne górnicze miasteczka przytłoczone ciężką szarą chmurą dymu, tak uporczywie przylegającego do domów, że nawet lodowate podmuchy wiatru nie są w stanie go przepędzić.

Pasażerowie w przedziale z zainteresowaniem lustrują nasze błękitno-niebieskie francuskie mundury ze złotymi guzikami. Na naszych piersiach dumnie błyszczą odznaka pilota „Armee de L'Air” (Armii Powietrznej), a na górnej lewej kieszeni skrzydełko Royal Air Force. Nie minęły jeszcze dwa tygodnie od czasu, gdy byliśmy uczniami szkoły pilotów RAF-u w Cranwell wałkującymi podręczniki nawigacji, teorii strzelania i grube szkolne zeszyty pełne notatek.

Teraz to już jednak tylko wspomnienia.

Może już za kilka godzin będziemy latać na Spitfire'ach? Tym samym przekroczymy ostatni próg dzielący nas od areny Wielkiego Cyrku. Jeszcze tylko parę minut i będziemy w Rednal, w Operational Training Unit. Tu przejdziemy szkolenie na Spitfire'ach. Potem zostaniemy przeniesieni do eskadry.

Jacques przyciska twarz do szyby:

– Tam, Pierre, nasze Spitfire'y!

Rzeczywiście. Promienie słońca przebiły się przez wilgotną mgłę i zamiotały na kadłubach kilkunastu samolotów ustawionych na skraju asfaltowego pasa startowego. Nadszedł wielki dzień! Całą noc padał śnieg i teraz lotnisko aż lśniło na tle niebieskiego nieba. O Boże! Ależ życie jest piękne! Wdycham pełną piersią lodowate powietrze i czuję pod nogami skrzypiący śnieg – miękki i puszysty jak perski dywan. To pierwszy śnieg, jaki widzę od dłuższego czasu. Budzi we mnie tyle wspomnień...

Na progu baraku, do którego wgrzebujemy się pomiędzy lotami, oczekuje mnie z uśmiechem mój instruktor.

– Jak się pan czuje?

– Wspaniale, sir – próbuję ukryć zdenerwowanie.

– To cudownie! Zrobimy sobie małą próbę...

Do końca życia nie zapomnę mojego pierwszego spotkania ze Spitfire'em. Moja maszyna jest oznaczona symbolem TO-S. Przed założeniem uprząży spadochronu staję przez chwilę i patrzę: rasowy wąski kadłub, opływowy kształt silnika Rolls-Royce'a – prawdziwy rumak pełnej krwi.

– Przez godzinę należy do pana. Powodzenia!

Godzina! Przez 60 upojnych minut być panem tego meteora! Próbuję przywołać w pamięci wszelkie rady otrzymane od instruktora, trochę mi się to wszystko jednak gmatwa. Z drżeniem rąk zapinam pasy, naciągam hełmofon i przygotowuję się na najtrudniejszą część próby. Jestem przytłoczony masą instrumentów, wskaźników, dźwigni, podłączeń rozmieszczonych jedno obok drugiego. Wszystkie śmiertelnie ważne muszą nieomylnie zadziałać we właściwym momencie. Z wielką pieczołowitością poddaję się temu *cocpit drill* i mamrocę pod nosem sakramentalną formułkę: BTFCP-PUR – *brakes* (hamulce), *trim* (klapka Flettnera do korektury steru), *flaps* (klapy lądowania), *contacts*, *pression* (ciśnienie w systemie pneumatycznym), *petrol* (benzyna), *undercarriage* (chowane podwozie), *radiator* (chłodnica).

Wszystko w porządku. Mechanik zamyka za mną osłonę kabiny i teraz jestem już uwięziony w tym stalowym potworze, którego muszę ujarzmić. Ostatnie kontrolne spojrzenie.

– Wszystko jasne?! Kontakt!

Uruchamiam ręczną pompę i starter. Śmigło zaczyna się powoli kręcić i nagle – rycząc – zaskakuje silnik. Rury wydechowe plują długim niebieskawym płomieniem i czarnym dymem, podczas gdy samolot zaczyna wibrować jak parowy kocioł pod ciśnieniem. Gdy tylko zostają usunięte klocki spod kół, otwieram szeroko chłodnicę – chłodzone cieczą silniki łatwo się przegrzewają – i ostrożnie kołuję w kierunku oczyszczonego przez pług śnieżny pasa startowego, który rozciąga się w otulonym przez biel krajobrazie – czarny i prosty jak strzała.

– *Tutor 26, you may scramble now* <sup>9</sup> – wieża kontrolna daje mi przez radio zezwolenie na start.

Serce bije jak szalone. Przełykam ślinę, ustawiam niżej siedzenie i spocną ręką przesuwam dźwignię gazu do przodu. Od razu czuję się, jakby mnie porwał cyklon. W pamięci mam już tylko strzępy wskazówek instruktora: „Nie pochylać za nisko nosa”. Pomiędzy śmigłem przede mną, które musi przejąć na siebie całą moc silnika, a ziemią jest niewiele miejsca. Nie-

śmiało dodaję gaz, silne szarpnięcie przesywa Spitfire'a i wciska mnie w oparcie fotela. Samolot przyspiesza, pędzi coraz szybciej i szybciej, podczas gdy lotnisko po bokach ucieka błyskawicznie w przeciwną stronę.

– *Keep her straight!* [10](#)

Gwałtownymi ruchami drążka koryguję odchylenia. Nagle, jakby cudem, jestem w powietrzu. Wstrzymuję oddech. Szybko jak błyskawica wystrzeliwuje obok linia kolejowa. Ledwo zauważam rozmywające się pode mną kontury drzew i domów. Pospiesznie wciągam podwozie, zamykam owiewkę kabiny i chłodnicę, zmniejszam gaz i ustawiam kąt śmigła na prędkość przelotową.

Uff! Krople potu spływają mi po skroniach. Ręce i nogi reagują jednak instynktownie, jak dobrze wyregulowane dźwignie automatu. Miesiące żmudnego treningu przygotowały mięśnie i ścięgna na tę właśnie chwilę. Cóż za cudowna wrażliwość steru – najmniejsze dotknięcie nogi lub ręki wystarczy, aby maszyna wystrzeliła w niebo. Boże, gdzie ja jestem? Prędkość jest tak duża, że w ciągu paru sekund oddaliłem się od lotniska o kilkanaście kilometrów. Czarny pas startowy jest teraz tylko linią zakreśloną węglem na horyzoncie.

Nieśmiało próbuję wykonać zakręt, wracam nad miejsce startu, kręcę w lewo, w prawo. Jeśli tylko trochę pociągnę drążek steru, w mgnieniu oka wzbijam się na 3000 metrów. Zaczynam się upajać szybkością! Robię się zuchwały! Wystarczy przesunąć dźwignię gazu tylko parę milimetrów, a silnik rwie jak oszalały. Postanawiam zapikować. Miętko napieram na ster – 550, 600, 650 km/h Niepokojąco szybko zbliża się ziemia. Oszołomiony prędkością, instynktownie przyciągam ster wysokości i natychmiast wciska mi głowę w ramiona, ołowiany ciężar napiera na kręgosłup i wgniata mnie w siedzenie. Oczy zachodzą mgłą. Spitfire uderza o masy powietrza jak stalowa kula o marmurowy blat i strzela prostopadłą świecą z powrotem w niebo.

Ledwo minęło oszołomienie spowodowane siłą odśrodkową, a już znowu trzeba zredukować gaz, nie mam bowiem w kabinie tlenu, a samolot wznosi się coraz wyżej. Z hełmofonu dochodzi do mnie sygnał z wieży kontrolnej. Rzut oka na zegarek. O nieba – już minęła godzina! A wszystko wydawało się trwać tylko parę minut. Niestety, muszę już lądować. Otwieram chłodnicę, redukuję gaz, ustawiam śmigło na mały skok, podnoszę siedzenie i podchodzę do lądowania. Znowu zaczynam się denerwować. Potężny silnik z szerokimi rurami wydechowymi zasłania mi z przodu



widok na pas startowy. Silny strumień powietrza nie pozwala wychylić głowy, czuję się jak ślepiec uwięziony w kabinie. Pas zbliża się przerażająco szybko. Chyba nigdy na nim nie wyląduję! Wydaje się, że lądowisko kurczy się w sobie i zaraz skoczy mi do oczu. Ciągnę za drążek, ciągnę rozpaczliwie, maszyna spada z wielkim hukiem, dudni metalowy kadłub... i już czuję, jak samolot toczy się niezgrabnie po twardej nawierzchni. Hamuję raz lewym, raz prawym hamulcem i Spitfire staje bez ruchu na końcu pasa. Powolne drganie pracującego silnika brzmi jak odgłos chrap zziąjanego konia wyścigowego na końcu toru. Mój instruktor skacze na skrzydło, pomaga zdjąć mi spadochron i śmieje się, widząc moją bladą i wymiętą twarz. Robię dwa kroki, ale jestem tak wyczerpany, że natychmiast muszę przytrzymać się kadłuba.

– Wszystko okej! Nie ma powodu do obaw.

Żeby tylko wiedział, jaki jestem dumny! Leciałem Spitfire'em! Wydaje mi się taki wspaniały, jak żywy... Prawdziwy majstersztyk harmonii i siły, nawet teraz – gdy stoi obok nieruchomo. Muskam czule, jak kobiecy policzek, zimne i gładkie aluminiowe skrzydło. Skrzydło, które mnie niosło. W drodze do baraku, ze spadochronem na ramieniu, wciąż się obracam i myślę o dniu, w którym mój Spitfire z eskadry będzie należał wyłącznie do mnie. Samolot, który zamknie moje życie w ciasnocie swej kabiny i którego będę kochał jak starego przyjaciela.

Minęły dwa ciężkie miesiące w szkole lotniczej. Jeden kurs za drugim, wykład po wykładzie. Szybko rosła liczba przelatanych godzin. Coraz więcej ćwiczeń powietrznych ze strzelaniem, ponad pokrytymi śniegiem górami Walii, zapełniało książeczkę lotów.

Nie obyło się jednak bez bólu i łez. Spitfire jednego z naszych belgijskich kolegów eksplodował w locie w czasie wykonywania figury akrobacyjnej. Dwóch przyjaciół z RAF-u zderzyło się ze sobą na naszych oczach i poniosło śmierć. Potem, mglistym wieczorem, Pierrot Degail – jeden z sześciu Francuzów z naszego kursu – roztrzaskał się o zalodzony pagórek. Trzeba było dwóch dni, aby przekopać się przez śnieg do szczątków samolotu. Znalaziono go martwego, na kolanach, z głową ukrytą w ramionach. Wyglądał jak śpiące dziecko obok swojego Spitfire'a. Miał połamane nogi i nie mógł się poruszać. Musiał zapewne umrzeć z zimna w ciemną noc. Wojskowy pogrzeb był wzruszająco skromny. Jacques, Menuge, Commailles i ja nieśliśmy jego trumnę spowitą w trójkolorowy sztandar. Jakież to

było smutne i przygnębiające. Powolna milcząca defilada przed grobem, w strugach lodowatego deszczu! Potem dudniąc, spadły na biedaka grudy brytyjskiej ziemi, pieczętując jego los.

Pięć tygodni byliśmy w Rednal, a ostatnie trzy tygodnie naszego szkolenia spędziliśmy w Montford Bridge, małej zagubionej wśród gór bazie pomocniczej. Lataliśmy bez przerwy, jak tylko się trochę przejaśniało. Musztra w formacjach trójkowych, czwórkowych, w 12 maszyn, próbne alarmy, strzelanie, nauka taktyki, rozpoznawanie sylwetek samolotów, ćwiczenia w łączności telefonicznej itp. Panowało straszliwe zimno. Mieszkaliśmy w półcyldrycznych barakach z blachy falistej, bez izolacji [11](#), a o opał było trudno. Z Clercem Scottem, naszym beniaminkiem, z którym dzieliłem pokój, poszliśmy do pobliskiego składu kolejowego „pompować” węgiel. Miło było patrzeć, jak Clerc, młody zarozumiały paniczek, balansował niebezpiecznie na drucie kolczastym i podawał mi tłuste bryły antracytu. Chwytał je ze wstrętem pomiędzy kciuk a palec wskazujący, w starannie naciągniętej na dłoń rękawicze.

Potem doszło do iście dantejskich scen, gdy próbowaliśmy rozpalić ogień w malutkim piecyku, który miał za zadanie ogrzać nasz barak. Przekraczało to jednak znacznie jego możliwości. Zużyliśmy wiele litrów benzyny ściągniętej z cysterny samochodowej, aby rozpaść mokry węgiel i wilgotne drewno. Skończyło się tak, że przesycony oparami benzyny piecyk po prostu eksplodował, a wybuch przeobraził Jacques’a, Clerca i mnie w prawdziwych zuluskich wojowników o nieskazitelnie czarnych obliczach.

W tym zapomnianym przez Boga i ludzi zakątku spędziliśmy również noc sylwestrową – raczej spokojnie i nieco nostalgicznie.

W końcu nadszedł dzień, w którym zostaliśmy przydzieleni do jednostek. Commailles, Menuge i ja zostaliśmy skierowani do Turnhouse w Szkocji, do 341. Dywizjonu Myśliwskiego Wolnych Francuzów – Alsace („Alzacja”), który właśnie formowano. Jacques, Clerc i Aubertin przeszli do 602. Dywizjonu w Perranporth. Zaczynała się prawdziwa wojna. Nareszcie!

## **DYWIZJON „ALZACJA”**

Trzech młodych sierżantów, podoficerów lotnictwa, wysiada w Edynburgu.

Cały świat należy do nich! Tylko jedno roztargnione spojrzenie rzucają na zalaną słońcem „Księżniczkę Północy”, mimo że przystroiła się w migoczący śnieżny płaszcz.

Przejechali całą Anglię z południowego zachodu na północny wschód i są piekielnie znużeni po nocy spędzonej w pociągu. Przesiadki w ciemnościach, tłok na mokrych peronach, mgła, przez którą z trudem przebija się światło lamp o potłuczonych kloszach, sapanie lokomotyw i nieprzebrana masa mundurów. W dwóch słowach: ścisk i zgiełk.

– Przepraszam, gdzie jest pociąg do Leicester?

Na próżno szukamy miejsca w przepelnionych przedziałach, gdzie ludzie śpią poukładani warstwami. Wszędzie czuć smród sadzy, potu i dymu z papierosów. Wagony toczą się zrywami. Przepelniający strachem ryk syren raz się wzmaga, raz cichnie.

– Alarm lotniczy! Proszę wyłączyć światło, proszę wyłączyć światło!

Pociąg hamuje gwałtownie, sycząc wylatuje para, bufory uderzają jeden o drugi i wstrząsają drzemiącymi pasażerami. Przyćmione nocne żarówki teraz gasną zupełnie. Kwadrans, pół godziny, godzina w zimnie i milczeniu. Kilka błyskawic rozświetla niebo, z dala dochodzi tępy pomruk silników. W bladej poświacie przez krótką chwilę widać kontury fabryk i kominów. Potem znów syreny.

– *All clear!* Koniec alarmu!

Gwizd, zgrzyt łączy, parę szarpnięć i lokomotywa toczy się dalej. Wrażenia odbierane w półśnie, desperackie próby ułożenia się w niewygodnej pozycji, zmęczenie...

W końcu zmęczenie mija, jak ręką odjął. Autobus zatrzymuje się przed budynkiem wartowni należącej do bazy lotniczej.

– Turnhouse! – woła szofer.

Wielkie hangary pokryte zieloną i żółtą farbą maskującą, niższe budynki mieszkalne, drewniane baraki dispersalu <sup>12</sup> ustawione wzdłuż wielkich utwardzonych pasów startowych przecinających kwartały trawników.

Kapral żandarmerii na wartowni sprawdza nasze papiery, dowody identyfikacyjne i odprowadza nas do kasyna podoficerskiego. Tam witają nas raczej chłodno:

– Francuski dywizjon? Nikogo jeszcze nie widziałem.

– Do diabła, czy to jakaś formacja widmo?

Humor zaczyna nas opuszczać.

Półciężarówka wysadza nas z całym bagażem przed mrocznym budynkiem. W środku cisza, zapach pleśni. Wielka pusta sala sypialna z żelaznymi łózkami i szarymi szafami – ani żywej duszy. Zostajemy sprowadzeni na ziemię. Gdzie podział się tętniący życiem ciepły bar eskadry, pełen hałaśliwych i wesołych kompanów? A przecież już widzieliśmy, jak przyjmują nas z otwartymi ramionami...

– *Nom de Dieu! On ne peut plus dormir tranquillie?* [13](#)

Na dźwięk tego głosu aż podskakujemy. Brzmi dobrze po francusku i z wyraźnym paryskim akcentem.

W ciemnym rogu na drugim końcu sali rozpoznajemy rozciągniętą na łóżku postać. Papieros w ustach, błękitno-niebieski mundur, złote guziki – Francuz! Podnosi się niedbale. Przecież to Marquis! Witamy się serdecznie. Teraz już jest nas czterech! Stanowimy cały 341. Dywizjon! Z czasem jednak Dywizjon „Alzacja” nabiera kształtu. Naszym szefem zostaje komendant Mouchotte, jedna z czołowych postaci Wolnej Francji. Wysoki, szczupły, opalony brunet o przenikliwym spojrzeniu i oschłym głosie, który nie zna sprzeciwu – przy tym jednak przyjacielski uśmiech, który od razu ociepla relacje. Jeden z tych przełożonych, dla którego bez wahania, ba, nawet z przyjemnością jest się gotowym umrzeć. Następny to porucznik Martell, mój przyszły dowódca eskadry, blondyn, olbrzym o szerokich plecach i wielkich stopach, ale delikatnych rękach, prowadzący Spitfire’a z siłą, a zarazem swobodą, jak nikt inny w RAF-ie. Porucznik Boudier, Bou-Bou, mały człowieczek o złotym sercu, ukryty za wielką fajką. Jest „asem” i ma na swoim koncie już siedem zwycięstw. Będzie dowodził drugą eskadrą.

Stopniowo zjeżdżają się piloci ze wszystkich zakątków Anglii, jeden za drugim. Wyrwali się z okupowanej Francji i przybyli, aby dalej walczyć – naturalna selekcja dokonana przez silną wolę i patriotyzm. Reprezentują wszystkie regiony Francji – to elita! De Bordas skrywa za swą pogodną i beztronską powierzchownością ciężką ranę – śmierć jednego z najlepszych przyjaciół, który poległ przy nim pod Dieppe.

Bougen, uparty Bretończyk; Farman, znane nazwisko we francuskim lotnictwie; Chevalier, opanowany, spokojny i pewny siebie; Lafont, stary wojak G.C.1 [14](#) w Libii; Girardon, jeden z naszych nielicznych zawodowych oficerów, żartowniś umiejący robić kawały z poważną miną; Roos, który pod skorupą szorstkości ukrywa nieśmiałość i dobroduszość;

Mathey, który na nartach przeszedł przez Pireneje, aby dostać się do Wolnych Francuzów; Savary, poeta oddziału, delikatny i kulturalny; Bruno – kpiarz, ale doświadczony myśliwiec; Gallet, jego nieodłączny kompan, również pilot G.C.1 z heroicznymi czasami w Syrii; Pobiót, pochodzący z „Ile-de-France”, który również teraz rwie się do walki.

Powoli zaczyna się kształtować ekipa. Ciągłe dochodzą nowi.

De Mezilis, Bretończyk, członek Dywizjonu „Lorraine” <sup>15</sup>, który stracił w Libii ramię, ale nieprawdopodobną siłą woli nauczył się prowadzić samolot przy pomocy protezy; Beraud, srogi facet i persona w dywizjonie, sprawny, rozważny pilot, którego zawsze można się poradzić, zanim zrobi się jakieś głupstwo; Laurent, zacięta, ale mimo to pełna entuzjazmu dusza, naukowiec; Maifret, nieoceniony specjalista od fajerwerków i innych kawałów; Leguiz, też Bretończyk, choć z typowo angielską flegmą; Raul Duval, mający za sobą sensacyjne próby ucieczek, oraz kuty na cztery nogi Borne, dobry kumpel, niepodpadający i dyskretny; waleczny Buizon – dla przyjaciół „Bui-Bui i jego fajka”, drogi de Saxe (Saksończyk), chodzący szkielet o szalonej odwadze.

Pewnego pięknego dnia przyleciały z piekielnym hukiem nasze Spitfire’y. Najpierw dobierają się do nich angielscy mechanicy, a potem my wreszcie bierzemy je w posiadanie: na kadłubach pojawia się Krzyż Lotaryngii i matrykuły 341. Dywizjonu – N i L. Pod energicznym przywództwem Mouchotte’a i dzięki doświadczeniu Martella i Boudiera dywizjon jest wkrótce gotowy do walki.

Samoloty są bez przerwy w powietrzu. Ćwiczenia strzeleckie, pozorowanie walki w szyku, *dogfight*, czyli „psia walka”, niezliczone powtórki startu alarmowego. Anglicy są zaskoczeni tym tempem, a wychowani w duchu *fairplay* zaraz dodają, że jednostka jest nieprzeciętna. Już miesiąc później Dywizjon „Alzacja” zostaje przydzielony do Skrzydła <sup>16</sup> Myśliwskiego w Biggin Hill. Jest to wyróżnienie, z którego jeszcze nie w pełni zdajemy sobie sprawę. Baza w Biggin Hill, położona na południe od Londynu, grupuje najwybitniejsze dywizjony i ma na koncie najwięcej zwycięstw. Z powodu tego zaszeregowania będziemy wyposażeni w Spitfire’y IX, najnowszy produkt angielskiego przemysłu lotniczego. „Dziewiątka” ma silnik Rolls Royce’a 63 i dwustopniową sprężarkę – to samolot przydzielany dotąd tylko elitarnym jednostkom. Aby godnie uczcić to wydarzenie, zapraszamy na olbrzymie party cały personel z Turnhouse, od komendanta bazy,

pułkownika Guinnessa, aż do najniższego mechanika. Obserwuję Mouchotte'a. Zaszły się w kącie, jest spokojny i trochę melancholijny. Próbuje zgadywać jego myśli. Zadaje sobie zapewne gorzkie pytanie, ilu z tych młodych chłopców jego dywizjonu dożyje zwycięstwa. Zwłaszcza, że śmierć już zbiera żniwo. Skosiła de Mezillisa, który zginął w ubiegłym tygodniu po tym, jak jedno ze skrzydeł jego Spitfire'a odpadło przy nurkowaniu. Commailles i Artaud pozostali w szczątkach swych maszyn zaledwie dzień po przybyciu do dywizjonu, spadając podczas ćwiczenia bojowego.

## **PIERWSZY WIELKI „WYSTĘP” NAD FRANCJĄ**

Jesteśmy stale w pogotowiu alarmowym.

W Biggin Hill panuje spokój. Poranek wlecze się bez końca. Rosa spływa ze skrzydeł Spitfire'a. Senni mechanicy leżą pod nim przykryci derkami. Z kąta dispersalu dochodzą z gramofonu chropawe dźwięki jakiegoś zgranego szlagieru. Bez zapалу gramy w „Monopol” – Martell, Mailfert, Girardon, Laurent, Bruno i ja. Na zewnątrz pod oknem Jacques z Marquisem, poplamieni czarnym smarem, montują ogromny silnik na ramie jakiegoś motocykla, który Bóg wie gdzie znaleźli. Nagle brzęczy telefon. Wszystkie twarze podnoszą się z napięciem.

– *Early lunch for pilots. There is a show on!* [17](#) – woła ordynans-telefonista z kabiny.

Wydaje się, że jakaś ważna sprawa szykuje się dziś po południu i kasyno musi przygotować dla wybranych pilotów wcześniejszy posiłek.

Powiadomiony Mouchette przychodzi zaraz w towarzystwie Boudiera.

– Martell, niech pan zorganizuje swój patrol. Zostawi mi pan do dyspozycji *Red 2*, a Boubou *Red 3* i *4* [18](#).

Wszyscy tłoczą się przy tablicy, w którą wbito 12 gwoździ. Zawieśnię na nich 12 Spitfire'ów z blachy, każdy z jednym nazwiskiem. Po kilkuminutowej naradzie dowódców eskadr wszystko jest gotowe; formacja dywizjonu zostaje ustalona i ogłoszona:

Dowódca – mjr Mouchotte

por. Boudier

sierz. Remlinger

ppor. Bouguen

sierz. Marquis

pilot rezerwowo:

sierz. Bruno

por. Pabiot

ppor. de Bordas

sierz. Mathey

sierz. Ch. Gailey

por. Martell

sierz. Clostermann

ppor. Beraud

Słysząc pomruki niezadowolenia tych, którzy muszą zostać. O 12.30 jest narada w Intelligence Room [19](#) – królestwie oficerów wywiadu. Mouchotte wyjeżdża z Martellem i Boudierem swoim hilmannem, pozostali piloci tłoczą się na ciężarówce kasyna. Pospieszny posiłek z załogami 611: zupa, kiełbasa, puree ziemniaczane. Lekki niepokój wisi w powietrzu. Dla większości z nas to pierwsza bojowa akcja, która prawdopodobnie zaprowadzi nas w głąb strefy okupowanej przez wroga. Przeszywa mnie dziwne uczucie, jakaś mieszanina lęku i ciekawości. Palące pragnienie sprawdzenia się. Dręczące wątpliwości, jak zachowam się w obliczu niebezpieczeństwa i trochę chorobliwa chęć zmierzenia się ze strachem – prawdziwym strachem, który w takiej chwili dotyka każdego człowieka. We wnętrzu jednak zakorzenia się sceptycyzm typowy dla człowieka wykształconego. Spokojne studia, wygodne podróże, humanistyczny światopogląd, rutyna życia w mieście, wszystko to pozostawia, w gruncie rzeczy, niewiele miejsca na takie pojęcia jak śmiertelne niebezpieczeństwo czy sprawdzian czysto fizycznej odwagi. Mimo to chciałbym przeniknąć jak najgłębiej myśli Kanadyjczyka z 611, dla którego nie jest to z pewnością już pierwsza akcja. W spokoju ducha zamawia u obsługującej nas WAAF-ki. [20](#) drugą porcję ziemniaków, podczas gdy ja mam trudności z przełknięciem pierwszej. Dixon i Bruno gawędzą o piłce nożnej. O czym oni myślą, co się z nimi dzieje?

Przez skojarzenie przywołuję w pamięci pewien czwartek na Croix Catalan w Bois de Boulogne. Byłem bramkarzem w szkolnej drużynie piłki nożnej z Notre-Dame de Boulogne. Środkowy napastnik Albert de Mun, potężny drab ważący dobre 80 kilogramów przebił się przez naszą rozproszoną linię obrony. Pozostało tylko jedno wyjście, aby obronić bramkę – szczupak pod jego nogi. Instynktownie rzuciłem się do przodu, wyciągając ramiona po piłkę, ale w ułamku sekundy, zanim jej dotknąłem, gwałtow-

nym ruchem cofnąłem ręce. Bałem się, że rzucając się pod nogi mojego przeciwnika, zranię się o kołki jego butów. Piłka poszybowała do siatki...

Czy w czasie dzisiejszego popołudnia będę się musiał obawiać podobnej, czysto fizycznej reakcji? To wspomnienie odbiera mi ostatecznie apetyt.

Jest 12.35.

– Naprzód, chłopcy, do raportu!

W małych grupach podążamy do Intelligence Room. Mała sala, pełna zdjęć, map, rysunków technicznych, poufnych publikacji Ministerstwa Lotnictwa, parę krzeseł. Niskie drzwi w kącie prowadzą nas do sali instruktażowej. Atmosfera udziela się każdemu już od progu. Za podium, zakrywając prawie całą ścianę, wisi wielka mapa naszego sektora operacyjnego: południowo-wschodnia Anglia, Londyn, Tamiza, Kanał La Manche, Morze Północne, Holandia i Belgia, a w dole Francja aż do Cherbourga. Czerwona linia łączy na mapie Biggin Hill z Amiens, ciągnie się dalej do Saint Pol i przechodzi poprzez Boulogne z powrotem do Dungeness: trasa naszego dzisiejszego lotu. Piloci cisną się i wiercą w ławkach, słychać przytłumione skrzywienie i szuranie lotniczych butów, pocieranie zapalek. Spośród nerwowo poruszających się palców unosi się niebieskawy dym.

Pod sufitem wiszą modele niemieckich i alianckich samolotów. Na ścianie przyczepiono zdjęcia Focke-Wulfa 190 i Bf 109 zrobione pod wszelkimi kątami i zaopatrzone w diagramy z korekturą celu.

Wszędzie poprzyczepiane są przydatne w walce powietrznej „pouczenia”:

**SZKOP ATAKUJE ZAWSZE OD STRONY SŁOŃCA.**

**STRZELAJ DOPIERO WTEDY, GDY WIDZISZ BIAŁKA JEGO OCZU.**

**NIE ŚCIGAJ NIGDY SAMOLOTU, KTÓRY JUŻ TRAFIŁEŚ. INNY CIĘ DOŚCI-  
GNIE I STRĄCI.**

**LEPIEJ WRÓCIĆ CAŁO Z ZALEDWIE PRAWDOPODOBNYM ZESTRZELE-  
NIEM, NIŻ SAMEMU ZOSTAĆ ZESTRZELONYM PRZEZ NIEMCA, KTÓREGO  
CHCIAŁEŚ ZALICZYĆ JAKO PEWNIAKA.**

**UWAŻAJ! STRĄCI CIĘ WŁAŚNIE TEN, KTÓREGO NIE WIDZISZ.**

**NIE MYŚL O SWOJEJ DZIEWCZYNI! JEŚLI NIE WIDZISZ FOCKE-WULFA,  
KTÓRY ZESTRZELIŁ TWOJEGO PRZYJACIELA, TO JESTEŚ PRZESTĘPCĄ.**



## CISZA RADIOWA! NIE PRZECIĄŻAJ FALI!

JEŚLI ZOSTANIESZ ZESTRZELONY NA TERYTORIUM WROGA, UCIEKAJ!  
JAK CIĘ ZŁAPIĄ – MILCZ JAK GŁĄZ!

Błękitno-niebieskie mundury Francuzów odcinają się wyraźnie od angielskich czy kanadyjskich – ale serca pod nimi biją tym samym rytmem braterstwa.

Z zewnątrz słycać pisk hamulców, trzaskanie drzwi, odgłosy rozmów. Wszyscy wstają. Wchodzą: *group captain* Malan, DSO i DFC [21](#), dowódca Skrzydła Al Deere i De La Torre, za nimi Mouchotte i Jack Charles – dowódca 611. Dywizjonu. Malan opiera się o ścianę w kącie. De La Torre i Deere wchodzą na podium.

– *Sit down, chaps!* [22](#)

Na sali cisza. De La Torre zaczyna odczytywać monotonnym głosem swój „Formularz D”:

– Skrzydło wkracza do „cyrku”. Weźmiecie dziś udział w akcji nr 87. Godzina H to 13.55. 72 „Latające Fortece” [23](#) będą bombardować lotnisko Glissy koło Amiens. Bezpośrednia eskorta składa się z siedmiu Skrzydeł, tzn. 18 dywizjonów Spitfire’ów V znajdujących się na wysokości 5000 metrów. Skrzydło Myśliwskie z Kenley leci jako straż przednia i operuje na 7000 metrów ponad celem o H minus 5 minut, tzn. o 13.50. W strefie środkowej akcji Skrzydło będzie ubezpieczane przez 24 Spitfire’y IX z West Mailing i obydwie Skrzydła z Northolt, również na Spitfire’ach IX, krążących na wysokości 10 000 metrów. Są przewidziane dwa manewry odciążające: 12 Typhoonów w eskorcie 24 Spitfire’ów zaatakują w locie koszącym lotnisko Piox o H minus 20 minut, tzn. o godz. 13.35. 12 Bostonów eskortowanych przez 36 Spitfire’ów będzie bombardować o H minus 10 minut, po pozorowanym ataku na Gravelines, doki w Dunkierce. Akcja pozorująca powinna ściągnąć na siebie uwagę niemieckich stacji radarowych podczas zbiórki powietrznej „Latających Fortec”. Miejmy także nadzieję, że rozproszy nieprzyjacielskie siły myśliwskie. Skrzydło z Biggin Hill powinno być nad Amiens o H plus 5 minut, tzn. o 14.00, aby ubezpieczać o 14.10 powrót „Latających Fortec”. Luftwaffe dysponuje w naszym rejonie operacyjnym następującymi siłami: 60 Focke-Wulfów w Glissy – z tego 40 powinno być w powietrzu. 120 Bf 109F i FW-190 w Saint Omer i Fort Rouge; z paroma z nich zapewne spotkacie się, panowie, gdy będziecie wracać znad Dunkierki, dokąd zostaną zwabione przez Bostony. Prawdopodobne, że nad

Amiens zastaniecie już 40 Focke-Wulfów z Poix, obudzonych przez Typhony, ale w momencie, gdy znajdziecie się nad celem, będą one chyba już się tłuc z właściwą eskortą. Panów bezpośrednim przeciwnikiem będzie za to przypuszczalnie 60 Focke-Wulfów z Rosier-en-Santerre, następnie te z Glissy, jeśli zdołają uciec przed bombardowaniem, a na pewno nie unikniecie „Abbeville Boys”, waszych starych znajomych, z którymi zapewne z przyjemnością znów się zobaczycie. Nad celem będą panowie prowadzeni przez *Appledore* na paśmie C, hasło wywoławcze *Grass Seedu* <sup>24</sup>. Dotąd będzie prowadzić panów Strefa na częstotliwości B. Na długości fali C będą tylko panowie, a więc nie ma obawy, że włączy się ktoś inny. Zapewnia was o tym *wing commander* Deere, prowadzący to *show* <sup>25</sup>. Oddaję mu teraz głos.

Swoim stanowczym, opanowanym głosem, kontrastującym z wyrazem twarzy, która mogłaby należeć do upartego, szukającego zwady chłopaka, Al Deere udziela nam ostatnich wskazówek.

– Prowadzę 611. Dywizjon, jego hasło – *Gimlet*. Moje osobiste hasło wywoławcze – *Brutus*. Rene poprowadzi 341, hasło *Turban*. Startujemy grupami pasem północ-południe. *Turban* zapuszcza silnik o 13.20, *Gimlet* o 13.22. Start o 13.25. Ja polecę szerokim wznoszącym łukiem, abyście łatwo mogli dołączyć. Na kurs wchodzę o 13.32. Do 13.50 lecimy tuż nad ziemią, potem wznosimy się na pełnym gazie, aby przelecieć nad francuskim wybrzeżem na wysokości przynajmniej 3500 metrów. Jeśli wszystko dobrze pójdzie, znajdziemy się nad Amiens na wysokości 8000 metrów. Podczas lotu w tamtą stronę *Turban* trzyma się 2 kilometry ode mnie po mojej prawej; jak tylko się wzbijemy, przechodzi 700 metrów lekko ponad nami do tyłu. Nad Amiens zawracamy pod kątem 90° w lewo i jeśli *Appledore* nie da nam innych wskazówek, to utrzymujemy przez 5 minut kurs 47°. W czasie pierwszych 25 minut korzystamy z dodatkowego zbiornika. Jak tylko wydam rozkaz: *Drop your babies* <sup>26</sup>, odrzucacie go i formacja przechodzi w szyk bojowy. Do czasu wydania tego rozkazu obowiązuje cisza radiowa. Aby ująć uwadze niemieckich radarów, przez 18 niezbyt przyjemnych minut lecimy tuż nad wodą. Żeby mi tylko przez paplanie jakiegoś bęcwała cały trud nie poszedł na marne! Jeżeli ktoś będzie miał jakieś kłopoty i zechce powrócić do bazy – to niech „zamacha” skrzydłami i przejdzie na falę D. Ale używajcie jej tylko w razie śmiertelnego niebezpieczeństwa! Poza tym, panowie, na miłość boską... gęby na kłódkę! Jeszcze tylko parę ostatnich uwag. Jeśli dodatkowy zbiornik paliwa nie będzie

chciał się odczepić, macie dać znak dowódcy patrolu i zawracać! Byłoby bez sensu lecieć dalej z takim ciężarem, przeszkadzaliby panowie tyko innym, kolebali się z tyłu i zostali z pewnością zestrzeleni. Proszę podawać położenie podejrzanych samolotów przy pomocy *Clock-Codu* [27](#), stosownie do mojego kierunku lotu. Mówcie powoli i wyraźnie, podając swój znak. Jeśli dojdzie do walki, zacieśnimy szyk. Jak się nie uda, pozostajemy przynajmniej parami – to sprawa podstawowa. Numer 2 nie powinien zapomnieć, że jest odpowiedzialny za numer 1. Ustawiajcie się zawsze frontem do przeciwnika. Uważajcie też na rezerwę tlenu. Kurs powrotny w razie wypadku to 317°. Jeśli panowie zgubią się gdzieś nad Francją i będą mieli niewiele benzyny, wezwijcie Strefę na fali B. Jeśli trudności wystąpią dalej niż środek Kanału, ale będą panowie jeszcze w stanie wrócić do bazy, proszę meldować to *Tramline* na fali A. Jeśli któryś z panów nie zdoła dotrzeć do brzegu, to proszę wywołać stację pomocniczą na fali D, podać swoją pozycję, o ile to możliwe – i skakać. Zrobi się wszystko, co można, aby was jak najszybciej wyłowić. Nie zapomnijcie zaraz po starcie włączyć IFF [28](#), pamiętajcie też o aparacie tlenowym, no i sprawdźcie celownik. Opróżnijcie również kieszenie. Sprawdzimy jeszcze zegarki – teraz jest dokładnie 12.51 i 30 sekund... jeden... dwa... trzy... godzina 12.52, 0 sekund. W porządku. Miejcie oczy szeroko otwarte. Życzę szczęścia. Udanego polowania!

Gdy Deere mówił, piloci zapisywali sobie na grzbietach dłoni to, co najważniejsze: plan lotu, kurs powrotny, długości fal itd. Potem wszyscy rzucili się do drzwi. Za nimi czekały ciężarówki.

Jest wspaniała, słoneczna pogoda, od trzech dni słońce wydaje się świecić mocniej niż normalnie o tej porze roku.

W dispersalu każdy pędzi do swojej szafki. Skrupulatnie opróżniam kieszenie – żadnych mogących zdradzić biletów autobusowych lub zaadresowanych kopert. Każda z tych rzeczy mogłaby być punktem zaczepienia dla niemieckiego wywiadu.

Kołnierzyk i krawat zastępuję jedwabnym szalikiem. Na kamizelkę z owczej skóry naciągam gruby sweter z białej wełny. Na skarpetki idą wełniane pończochy sięgające do połowy ud, na to spodnie, a na końcu podbite futrem buty, w których tkwią: w prawym – nóż myśliwski, a w lewym – mapa.

Ładuję mojego Smith & Wessona i przekładam jego uprząż przez głowę. Do kieszeni maewestki [29](#) wkładam kopertę *escape* z walutą francuską, bel-

gijską i holenderską, by w razie zestrzelenia móc sobie jakoś radzić na terytorium okupowanym. Zabieram też żelazną rację żywnościową. Mój mechanik przynosi spadochron oraz małą dmuchaną, gumową łódź ratunkową i kładzie je na siedzeniu samolotu. Następnie podłącza słuchawki hełmofonu do aparatury radiowej, a maskę – do butli z tlenem.

Jest 13.15.

Usadawiam się właśnie w moim Spitfirze NL-B. Zapinam pasy bezpieczeństwa. Sprawdzam radio, celownik, fotokamerę. Dopasowuję maskę tlenową. Ciśnienie w butlach też skontrolowane. Trochę nerwowo przeładuję działka i kaemy, nastawiam lusterko wsteczne. Tommy krąży wokół samolotu ze śrubokrętem w ręku i dokręca raz jeszcze blachy poszycia. Żołądek mam podejrzenie pusty, żałuję teraz, że nic nie jadłem.

Na placu aż kipi. W oddali, pod wieżą kontrolną, obok samolotu Deere'a stoi jego auto. Ubrany w niebieski kombinezon zajmuje w pośpiechu miejsce w kabinie. Strażacy stoją na stopniach samochodu gaśniczego, a sanitariusze wsiadają do karetki. Zbliża się zbawienna chwila.

Godzina 13.19.

Na płycie startowej panuje całkowita cisza, zamarł wszelki ruch. Oczy wszystkich pilotów skierowane są w stronę spoglądającego na zegarek Mouchotte'a. Przy każdym samolocie stoi nieruchomo mechanik z palcem spoczywającym na przycisku startera baterii pomocniczych. Drugi z mechaników czeka w pogotowiu przy leżących na trawie gaśnicach.

Mój spadochron jest źle zapięty, jakaś sprzączka uwiera mnie paskudnie, ale jest już za późno, żeby cokolwiek poprawiać.

Godzina 13.20.

Mouchotte obiega wzrokiem swoje 12 Spitfire'ów i zaczyna manipulować przy dźwigni pompy wtryskowej. Terkoczący odgłos startera – śmigło jego maszyny zaczyna się obracać. Gorączkowo naciskam kontakty.

– *All clear? Switches on!*

Wyregulowany jak zegarek silnik Rolls-Royce'a zaskakuje przy pierwszej próbie. Mechanicy uwijają się, zabierają klocki spod kół, odciągają baterie, popychają końce skrzydeł – pomagają ustawić samolot do startu. NL-L dowódcy już toczy się ku północnemu krańcowi pasa.

Godzina 13.22.

Ruszyły silniki maszyn 611. Dywizjonu. Wokół maszyny Al Deere'a zaczyna w kłębach pyłu grupować się 12 Spitfire'ów.

Zajmujemy miejsce za nim w zaplanowanym szyku, ja – skrzydło w skrzydło przy Martellu. Jestem spocony...

Godzina 13.24.

26 samolotów stoi w gotowości. Śmigła pracują na niskich obrotach, skrzydła błyszczą w słońcu. Piloci poprawiają okulary i dopinają pasy.

Godzina 13.25.

Z wieży kontrolnej wystrzeliwuje biała rakietka. Deere podnosi ramię do góry i 13 samolotów 611, rycząc, zaczyna się toczyć. Teraz Mouchotte podnosi odzianą w rękawicę lewą rękę i powoli przesuwa do przodu dźwignię gazu. Ze wzrokiem utkwionym na końcówkach skrzydeł Martella, spoconą ręką naśladując jego ruchy.

Ogony unoszą się. Spitfire'y zaczynają trochę koślawo podskakiwać na wąskim pasie, koła odrywają się od podłoża... Wystartowaliśmy. Blokuję dźwignię podwozia, redukuję gaz, dopasowuję skok śmigła.

W długiej, rozciągniętej formacji gnamy wzdłuż płyty lotniska, mijamy bazę. Jakiś autobus zatrzymuje się, pasażerowie patrzą przez szyby. Przestawiam zawór benzynowy na zbiornik dodatkowy i zamykam kurki głównego. Nieco nerwowo, wykonując dość gwałtowne ruchy, utrzymuję swoje miejsce w szyku. Na wysokości wierzchołków drzew, tuż ponad dachami domów, Spitfire'y prują na południe. W dole, na ulicach ludzie stają jak wryci. Jeszcze tylko skok ponad lesistym pagórkiem i już wyłania się morze. Pomiędzy brudne i spienione fale wrzyna się z lewej strony przylądek Beachy Head. Daleko na horyzoncie niebieska mglista smuga – to Francja. Zbliżamy się teraz do niej zaledwie dwa, trzy metry nad wodą.

Wrażenia z przelotu nad Kanałem już trochę przyblakły, choć przecież głęboko zapadają w pamięć.

Z brytyjskiego okrętu patrolowego machają do nas członkowie załogi. Dostrzegam też stojący na wysuniętym posterunku statek Air Sea Rescue [30](#), kołyszący się na falach i otoczony chmurą mew. Kątem oka obserwuję silnik – ciśnienie i temperatura w porządku. Włączam światło celownika.

Jeden z samolotów 611. Dywizjonu kołysze skrzydłami i nabierając wysokości, zawraca do Anglii – z pewnością defekt silnika.

Godzina 13.49.

Jakby z daleka słyhać w radiu krzyki i nawoływania! Płyną z formacji eskortowej. Naraz, całkiem wyraźnie brzmi triumfalne: „*I got him*”. Mam go!

Ukłucie w sercu – pojmuję nagle, że tam, gdzie lecimy, już walczą.  
Godzina 13.50.

Jak za jednym uderzeniem skrzydła, 24 Spitfire'y wystrzelują w górę i pną się z zadartymi ku niebu „nosami” z prędkością 1000 metrów na minutę.

W dole – Francja! Z mgły wynurza się biała linia raf; im wyżej się wznosimy, tym bardziej cofa się pasmo horyzontu. Ujście Sommy, wąska piaszczysta łąka u podnóża pokrytego zielenią urwiska, pierwsze łąki, pierwsza wioska przytulona w dolinie do skraju lasu. 5000 metrów. Nagle wysiada mi silnik. Mój Spitfire sunie gwałtownie w dół! Ledwo dysząc, z sercem walącym jak młot, instynktownie otwieram obydwie kurki głównego zbiornika równocześnie. Mój zbiornik zapasowy jest pusty. Podczas gdy nogi jeszcze mi dygocą, w głowie zaczyna mi świtać, że z powodu niedoświadczenia używałem zbyt dużo mocy, aby utrzymać się w szyku, a silnik potrzebował odpowiednio więcej paliwa... Sekunda niezdecydowania na jałowym biegu i wreszcie pojawia się płomień przy rurze wydechowej. Maszyna zaczyna normalnie pracować. Na pełnym gazie dołączam do formacji.

– *Brutus Aircraft, drop your babies!*

Wyraźny głos Al Deere'a brzmi w słuchawkach. Daje rozkaz, aby odrzucić zapasowe zbiorniki. Ciągłe jeszcze drżąc, uruchamiam dźwignię i błagam Boga, by sprawił, żeby ten mechanizm zadziałał.

Krótki wstrząs! Uczucie jakby się coś oberwało... i 24 zbiorniki spadają w pustkę, wirując i koziołkując.

– Halo *Brutus*, tu *Strefa*. Przejdźcie na częstotliwość C!

– Halo *Strefa*, tu *Brutus* – przechodzę na częstotliwość C!

– Halo *Brutus*, *Strefa* wyłącza się!

Przyciskam guzik C w radiu. Trzaski, potem słyhać głos squadron leadera Holmesa, słynnego szefa grupy naprowadzającej *Grass-Seed*.

– Halo *Brutus*, tu *Grass-Seed*. Ponad celem wiele się dzieje. Obierzcie kurs 096, zero, dziewięć, sześć. 15 mil dalej z przodu, na wysokości 8000 znajduje się 40 bandytów. Odbiór!

– Halo *Grass-Seed*, tu *Brutus*, idę na 096, zrozumiałem, w porządku.

Mouchotte nakazuje wprowadzić szyk bojowy. Trzy klucze po cztery Spitfire'y rozchodzą się. *Gimlety* w dole po prawej czynią to samo.

– Grupa *Brutusa*, miejcie oczy otwarte! Jesteśmy na wysokości 900 metrów.

Mija 5 minut. Bezkresne niebo, wyczyszczone z chmur, lśni jak kryształ. Pod nami, poprzez półprzezroczystą warstwę suchej mgły, bardziej zwartej tylko nad miastami, prześwieca krajobraz Francji. W górze panuje przenikliwie zimno. Oddycham z trudem. Wyczuwa się słońce, ale trudno powiedzieć, czy jego promienie grzeją, czy ziębią. Aby wydobyć się z odrętwienia, otwieram szerzej zawór butli tlenowej.

Huk silnika wzmacnia dodatkowo dziwaczne uczucie izolacji, odczuwalne w jednoosobowym myśliwcu; po pewnym czasie nie jest to już ogłuszający hałas, lecz rodzaj dźwięcznego, dość przytłaczającego, ale obojętnego tonu, zespolonego z wielką ciszą.

Nadal nic się nie dzieje. To rozczarowuje i równocześnie przynosi ulgę. Czas dłuży się bez końca. Wydaje mi się nawet, że śnię... z otwartymi oczami. Rytmiczne, powolne wznoszenie i opadanie poustawianych w szyku jeden za drugim Spitfire'ów, spokojne obroty śmigieł żłobiących rozrzedzone powietrze – to wywołuje otępienie. Wszystko staje się nierzeczywiste i takie obojętne. To ma być wojna?

– Uwaga, *Brutus*, tu *Grass-Seed*. Zbliżają się do was trzy bandy, minimum 30 w każdej. Są nad wami!

Na głos Holmesa aż się poderwałem. A tu jeszcze Martell dokłada swoje:

– Uwaga, *Brutus*, tu *Turban 1*. Smugi kondensacyjne od strony godziny trzeciej!

Wyteżam wzrok, mrużę oczy i nagle widzę te smugi. Zdradzają Niemców próbujących dopaść nas z góry od południa i wschodu. Boże, jak raptownie się zbliżają! Odbezpieczam działka.

– Tu *Brutus*, nie spuszczaście z oka tych gości. Pełnym gazem w górę!

Przesuwam dźwignię gazu do przodu, zmniejszam skok śmigła i zbliżam się instynktownie do Martella. Czuję się osamotniony na bezkresnym niebie, które nagle stało się tak nieprzyjazne.

– Tu *Brutus*! Otwórzcie oczy i bądźcie gotowi do skrętu w lewo. Te typy są bezpośrednio nad nami!

1000 metrów nad naszymi głowami lekko zygzakowata, czołowa formacja – już widać błyszczące sylwetki niemieckich myśliwców. Kształtem przypominają teraz małe krzyżyki.

Oto wróg!

Czuję się jak straceniec, coś ściska mi krtań, palcami nóg wczepiam się w buty jak szponami. Duszę się w moim pancerzu z szelek, sznurów i kła-

mer.

– *Turban*, skręcaj w lewo!!!

To krzyk Boudiera. Wrzeszczy, że mamy wykonać unik do manewru odciążającego. Po chwili widzę wynurzającego się z nienacka tuż przede mną Spitfire’a Martella. Całą siłą wyrywam samolot w bok, zwiększam jeszcze moc silnika i znów szczęśliwie jestem za nim. Ale gdzie są Niemcy? Nie mam odwagi spojrzeć do tyłu, robię rozpaczliwy skręt, siła ciężenia wciska mnie w oparcie, a ja nie spuszczaam z oka Martella, który zawraca jakieś 100 metrów przede mną.

– *Gimlet*, atakuj z lewej!

Jestem dziwnie zagubiony w tym chaosie...

– Żółty *Turban 2*, zejdź na bok!

Żółta dwójka? To przecież ja! Dzikim kopnięciem nogi wprowadzam Spitfire’a w głęboki skręt. Strach i przerażenie wtłaczają mi gorzko-kwaśną ślinę między zęby. Jakieś czerwone błyski tańczą za szybą obok wiatrochronu – oto wreszcie mój pierwszy szkop! Poznaje go natychmiast – to Focke-Wulf 190. Jakże często studiowałem jego sylwetkę pod różnymi kątami. Częstoje mnie serią pocisków smugowych, a potem dobiera się do Martella. Tak, to on – krótkie skrzydła, gwiazdzisty silnik, wydłużona, wykonana z jednego fragmentu kabina, prostokątne wcięcia stateczników. Ale na zdjęciach brakowało kolorów: jasnożółte podbrzusze, szary grzbiet, duże czarne krzyże z białym konturem; zdjęcia nie mogły oddać też drgań skrzydeł oraz wywołanego przez prędkość efektu wydłużonej i węższej sylwetki. Wydaje się, że niebo pochłonęło rozpętane w tańcu Spitfire’y, nie widać żadnego, zniknął także mój numer 1. Tym gorzej dla niego – ja nie chcę stracić mojego Focke-Wulfa. Nie odczuwam już strachu. Beładne obrazy przesuwają się jeden za drugim. Jakieś trzy Focke-Wulfy kołyszają skrzydłami, dookoła krzyżują się smugi pocisków. Nieopodal spadochron – zawieszony na błękitnym niebie jak kłęb dymu.

Wyrównuję, przyciągam obiema rękami drążek do brzucha i wystrzeluję w górę niekończącą się spiralą.

– *Look out!... Attention!... Break!...*

Krótkie okrzyki mieszają się w słuchawkach. Próbuję coś z tego zrozumieć, wychwycić jakiś rozkaz, jakąś radę...

Tu znów jakiś inny Focke-Wulf. Jego skrzydła błyskają ogniem działek, brudnoszary dym idzie z rur wydechowych. Maszyna pozostawia za sobą cienkie białe smugi kondensacyjne. Nie mogę dostrzec, do kogo lub do



czego strzela. Nagle odbija w bok – żółty brzuch, czarne krzyże – pikuje w dół, spada z nieba jak pocisk i daleko w dole rozpływa się w zamglonym krajobrazie. I znów jakiś inny pojawia się na moim pułapie. Zawraca w moją stronę. No, uwaga! Muszę stawić mu czoła! Raptowny zwrot i sam nie wiedząc jak, siedzę mu już na karku z palcem na spuście. Aż do szpiku kości przeszywa mnie dudnienie działek plujących krótkimi seriami. Wszystkie moje siły, wszystko, co we mnie tkwi, krystalizuje się w jedną myśl: muszę go utrzymać na celowniku! A korekta celu? Jeszcze niewystarczająca, jeszcze ciaśniejszy skręt, jeszcze wężiej! Nie dam rady. Już go nie ma, ale mój palec ciągle jeszcze kurczowo naciska na spust, strzelam w próżnię. Gdzie on jest? Jestem zbity z tropu. Muszę uważać! STRĄCI CIĘ WŁAŚNIE TEN, KTÓREGO NIE WIDZISZ! Dudnienie rozdygotanego serca rozchodzi się po całym ciele: czuję je w brzuchu, zlanych potem skroniach, w łydkach.

Znów się pojawił, jest jednak daleko. Nurkuje. Strzelam... Pudło – jest już poza moim zasięgiem. Wpadam we wściekłość. Jestem zawzięty. Jeszcze jedna seria... Mój Spitfire aż się trzęsie, ale Focke-Wulf jest szybszy i bezpiecznie znika w chmurach.

Niebo znów opustoszało, jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki. Nie widać żadnego samolotu. Jestem zupełnie sam. Rzut oka na wskaźnik paliwa – 35 galonów. Muszę wracać. To już 14.15.

– *Hallo, Turban Yellow Two, Yellow one calling. Are you all right?*

To głos Martella, gdzieś z daleka.

– *Hallo, Turban Yellow one, Yellow Two answering. I'm O.K. and going home!*

Nastawiam kompas na 320°, kierunek Anglia. Wracam lotem lekko koszącym. Kwadrans później przelatuję ponad żółtymi mieliznami Dungeness. Wchodzę w strefę lotniska Biggin Hill, całe niebo pełne jest Spitfire'ów z wypuszczonymi podwoziami. Usadawiam się pomiędzy dwoma kluczami i ląduję. W trakcie kołowania widzę, jak Tommy z podniesionymi ramionami daje mi znaki, gdzie mam zająć miejsce na lądowisku. Gaszę silnik. Zapanowuje przeraźliwa cisza. I co za dziwne uczucie, znów usłyszeć ludzki głos niezniekształcony przez radio. Tommy pomaga mi zdjąć pasy. Skaczę na ziemię – nogi mam tak zdrętwiałe, że ledwo na nich stoję.

Wielkimi susami zbliża się Martell i obejmuje mnie za szyję.

– *Alors le petit Clo Clo!* <sup>31</sup> Baliśmy się, że już po tobie!

Pod drzwiami wpadamy na grupkę stojącą wokół Mouchotte'a.

– Hej, Clo Clo, nie widziałeś Beraudy’ego?  
– Zdaje się, że został zestrzelony. Samolot Bouguena zaliczył dwa trafienia pociskami 20 milimetrów. Dywizjon 611 „załatwił” dwa Focke-Wulfy. Mouchotte i Boudier uszkodzili poważnie po jednym.

Jestem podekscytowany i rozmowny, opowiadam swoją historię, czuję się lekko, jakby zdjęto ze mnie wielki ciężar.

Mam za sobą pierwszy duży *sweep* <sup>32</sup> nad Francją i wróciłem cało! Wieczorem w kasynie będzie huczna impreza!

## PIERWSZE ZWYCIĘSTWA

Znów jeden z tych dni, które śmierdzą prochem. Śniadanie jemy w pośpiechu. O 14.30 – odprawa. Celem na dzisiejsze popołudnie jest lotnisko Triqueville. Ma zostać ciężko zbombardowane w dwóch falach przez 72 Maraudery <sup>33</sup>. Triqueville koło Hawru to siedziba jednego z najlepszych niemieckich Skrzydeł Myśliwskich: słynne „żółtodzioby” Richthoffena... Według naszych informacji zostali niedawno wyposażeni w najnowszy typ Focke-Wulfa, 190 A6, ze wzmocnionym silnikiem i specjalnymi klapami umożliwiającymi im wykonanie skrajnie ostrych zwrotów. W Skrzydle Richthoffena służą tylko wybrani piloci. Doskonale dowodzeni przez majora von Graffa, jednego z największych „asów” Luftwaffe, wyspecjalizowali się na swoich nowych maszynach w atakach na nasze dzienne bombowce.

Już wcześniej wielokrotnie usiłowano zaatakować żółtodzioby na ziemi i zniszczyć ich „gniazdo”, ale za każdym razem ich maszynom udawało się opuścić bazę tuż przed bombardowaniem i spokojnie przycupnąć na jednym z trzech lotnisk rezerwowych: w Evreux-Fauville, Beaumont-Le Roger lub Saint-André. Komedia ta trwała pełne cztery miesiące, ale dzisiaj RAF postanowił położyć jej kres – tym bardziej że amerykańskie dowództwo Marauderów oświadczyło, iż tak długo będzie odmawiało udziału w jakiegokolwiek akcji w tym rejonie, jak długo nie ściągnie się im z karku tych „richthoffenowców”. Dlatego też Triqueville oraz trzy pozostałe lotniska będą dziś bombardowane jednocześnie.

Jeśli chodzi o nas, to mamy nawiązać z nimi walkę i dać im srogą lekcję, gdy tylko znajdą się w powietrzu. No cóż, dość twardy orzech...

W dispersalu spotyka mnie jednak rozczarowanie. Nie ma mnie na liście na ten *sweep*. Robię awanturę, grożę, że kogoś zamorduję, tupię nogami,

w sumie odgrywam niezły kabaret. W końcu Martell, z litości i dla świętego spokoju, mięknie i bierze mnie jako swój numer 2. Mam jednak pecha. Ledwo odrywamy się od angielskiego brzegu, a już stwierdzam przerwę w dopływie z zapasowego zbiornika – prawdopodobnie pęcherz powietrza w przewodzie paliwowym. Niech to diabli! Wiem doskonale, że ta przygoda może nas zaprowadzić daleko na południe od Hawru, aż do Rouen albo Evreux. Po walce, jeśliby do niej doszło, będę się miał z pyszna, gdy zabraknie mi benzyny. Trudno! Mam to gdzieś! Lecę dalej!

Kanał spowija mgła, ale powyżej 1000 metrów jest piękna słoneczna pogoda. Ani śladu chmur. Jesteśmy w połowie drogi pomiędzy Hawrem a Rouen i już spod nikłej warstwy chmur wyłania się Sekwana, która jak olbrzymi srebrny wąż wije się przez okolicę.

Wyraźnie podniecony głos spikera ze stacji naprowadzającej przerywa ciszę.

– Halo, *Turban!* Kaczor Donald i jego chłopaki właśnie wylecieli i błyskawicznie się wznoszą. Na razie nie mogę podać żadnych dokładniejszych informacji.

Kaczor Donald to kryptonim Graffa. Jakiś żartowniś z służby nasłuchu radiowego wpadł na pomysł, aby go tak nazwać, ponieważ ma podobny nosowy sposób mówienia jak jego imiennik z kreskówek Walta Disneya. Stary lis zna się jednak na rzeczy i wie, że najlepszą obroną jest atak. Jeśli wyślizgnie się nam, to Maraudery mogą jeszcze niejedno przeżyć.

Mouchotte, dowodzący dzisiaj Skrzydłem, jak zwykle zachowuje zimną krew.

– Okej, *Strefa*. Meldunek otrzymałem i zrozumiałem. W porządku, jesteśmy gotowi – i pod naszym adresem: – *Turban* i *Gimlet*, miejcie oczy otwarte!

Z pewnym niepokojem obserwuję, jak Martell, prowadzący nasz klucz, prawie niezauważalnie odłącza się od grupy i zaczyna się wznosić. Wkrótce ukazują się nam pozostałe *Turbany*, wyglądają jak błyszczące punkciki rozproszone na błękitnie nieba.

– Klucz Żółty, zbliżcie się!

To głos Mouchotte'a. Przywołuje nas do porządku, ale nagle przerywa mu jakiś rozpaczliwy krzyk. Dochodzi od lecących 1000 metrów nad nami, z prawej, *Gimletów*.

– Na bok, *Gimlety*, na litość boską!

To jest cały Kaczor Donald! Z całą swoją piracką zgrają zaczął się w słońcu i czekał, aż będziemy przechodzili obok. Niewiele brakowało, a zgotowałby Dywizjonowi 611 niezłe przyjęcie! Zupełnie przypadkiem dostrzegł ich jeden z Nowozelandczyków. Teraz ustawiają się frontem do niego, podczas gdy on pędzi w dół z prędkością 700 km/h.

Wszystko to odbywa się w mgnieniu oka. Na SOS 611 – z odsieczą spieszy Mouchotte, który kładzie swoje klucze, Niebieski i Czerwony, w ostrym wirażu. W ten sposób zostajemy sami, oddaleni o 1500 metrów od tej wielkiej kotłowniny. Aby włączyć nas do walki, Martell zakręca w lewo i idzie w górę. Nagle spostrzegam kilkanaście Focke-Wulfów, które spadają na nas wprost ze słońca.

– Focke-Wulfy na jedenastej! Żółci, uwaga!

Na szpicy wspaniały FW 190 A, cały pomalowany na żółto, wypolerowany i mieniący się jak klejnot. Pierwsi są już mniej niż 100 metrów w lewo od nas i skręcają ku nam. Całkiem wyraźnie widzę sylwetki pochylonych do przodu niemieckich pilotów schowanych pod szkłem długich przezroczystych kabin.

– Żółty *Turban*, naprzód! Do ataku!

Martell rzucił się już w sam środek wariackiej karuzeli żółtych dziobów i czarnych krzyży. Tym razem nie mam nawet czasu się bać. Mój żołądek kurczy się wprawdzie, ale dzikie podniecenie aż chwyta za gardło. To obłądna gonitwa! Chwilami tracę głowę. Nieświadomie wydaję z siebie jakieś nieartykułowane indiańskie okrzyki i wykonuję moim Spitfire’em jakiś szalony slalom.

Jeden z Focke-Wulfów już oberwał, zostawia za sobą czarną spiralę dymu, ale Martell, wyraźnie nie chcąc tracić czasu, jest właśnie na ogonie innego. Jako dobry przyboczny staram się go osłaniać, ale jest daleko przede mną i ledwo mogę za nim nadążyć, nieporadnie naśladowując jego zwroty i immelmany <sup>34</sup>. Dwóch Niemców bierze go z tyłu w kleszcze. Otwieram do nich ogień, mimo że są poza zasięgiem rażenia. Co prawda pudłuję, ale za to odwracam ich uwagę od Martella. Teraz muszą mi stawić czoła! Nadeszła moja chwila!

Szybki skręt, półbeczka i zanim zdążyli się obrócić o 180°, już jestem za jednym z nich i tym razem w dobrej odległości do strzału. Lekkie pchnięcie drażka i już mam go w celowniku. Nie wierzę własnym oczom – jest mniej niż 200 metrów ode mnie. Błyskawicznie naciskam spust działek. Nie do wiary! Na jego kadłubie pojawiają się rozbłyśki eksplozji! Trafiłem go

pierwszą serią i to solidnie. Parę sekund później Focke-Wulf staje w płomieniach. Długie języki ognia liżą w nieregularnych odstępach rozerwany zbiornik, pełzną wzdłuż kadłuba. Czarny dym zaczyna obejmować cały samolot, dławiąc biały żar ognia. Pilot wykonuje jakiś rozpaczliwy zwrot. Na końcach skrzydeł tworzą się wątle białe smugi kondensacyjne. Nagle Focke-Wulf eksploduje jak granat! Jaskrawy błysk, czarna chmura i fruwanie wokół mojego samolotu szczątki. Silnik spada jak ognista kula. Jedno ze skrzydeł oderwanych na skutek wybuchu spada wolniej, kręcąc się wokół własnej osi jak piórko, i pokazuje raz swój bladożółty spód, raz oliwkowo-zielony wierzch.

Jak smarkacz drę się z radości do mikrofonu:

– Halo! Żółta jedynka! Tu żółta dwójka! Dopadłem jednego z nich, trafiłem! O Jezu, rozwalilem go!

Teraz jednak niebo aż roi się od Focke-Wulfów, wydają się o mnie ocierać, atakują ze wszystkich stron, pośród błysku smugowych pocisków. Nie chcą się ode mnie odczepić, są wszędzie: z przodu, z tyłu, z lewej, z prawej, dookoła. Zaczyna mi się od tego wszystkiego kręcić w głowie, bolą mnie ramiona. Brakuje mi tchu – prowadzenie Spitfire’a przy 700 km/h, kiedy prędkość prawie blokuje stery, to ciężka fizyczna praca, szczególnie na wysokości 8000 metrów.

Mam uczucie, że zaraz się uduszę w tej mojej masce, otwieram więc maksymalnie zawór aparatu tlenowego. Serce wali mi jak oszalałe. Czuję jego uderzenia w skroniach, w przegubach rąk, w kostkach. Pot spływa mi po twarzy.

Mój Spitfire trzyma się jednak wspaniale! Jak doskonale ujeżdżony rumak tworzy ze mną jedno ciało. Silnik też daje z siebie wszystko. Błogosławię Rolls-Royce’a i jego inżynierów za to, że wymyślili, skonstruowali i z zegarmistrzowską precyzją zmontowali tego kolosa. Walczę najlepiej, jak umiem. Nie szafując zbyt dużo amunicją, mierzę do przecinających mi drogę Focke-Wulfów. Z boku widzę Martella, jak załatwia właśnie swoje porachunki z drugim Niemcem. W efekcie stery tamtego wybierają się na samodzielną wyprawę. Jeśli zaś idzie o mnie, to moje trochę zwariowane manewry zawiodły mnie niespodziewanie na tył jednego z Focke-Wulfów, z którym wiąże się teraz na śmierć i życie. Nie zważam już na nic. Mam go jak na tacy. Widzę doskonale jego krótkie skrzydła, silnik z żółtymi pokrywami blach, jego zwężający się w kierunku ogona kadłub. Rośnie coraz bardziej w moim celowniku. Za szybą kabiny mogę nawet rozróżnić

jaśniejszą plamę, to zwrócona w moją stronę twarz pilota. Dwie krótkie serie i po sprawie. Najpierw rozpada się na kawałki kokpit, a potem moje pociski prują kadłub tuż za pilotem. Siłą rozpędu omal na niego nie wpadam. Instynktownie pcham drążek do przodu. Z impetem uderzam głową w owiewkę ze szkła pancernego, o włos unikając kolizji. Gwałtownie wychodzę z nurkowania i widzę mojego przeciwnika, jak leżąc na grzbiecie, ciągnie za sobą długą kitę dymu z płonącego silnika. Z kabiny uwalnia się ciemny kształt, koziółkuje w powietrzu, przez moment wędruje za kadłubem samolotu, jak gdyby był z nim połączony niewidzialnym sznurkiem, aż nagle otwiera się wielki, ochrowo-żółty kwiat spadochronu i zawisa jak przygwożdżony w miejscu, podczas gdy Focke-Wulf udaje się samotnie w swą ostatnią podróż. Nie mogę się opanować! Sprułem dwóch, jednego za drugim, dwóch szkopów! Cały drzę, tłumiąc podniecenie. Nerwy mam napięte do ostateczności.

A Martell? Co się z nim stało? Jeszcze pomyśli, że go zostawiłem na pastwę losu. Niebo jest puste. Zaczynam się już do tego przyzwyczajać, jednak dziwi mnie jeszcze ciągle fenomen nagłego zniknięcia wszystkich samolotów. Focke-Wulfy wycofały się lotem koszącym w kierunku swojej bazy, właśnie są 3000 metrów niżej i chyba mają dość. Wszystkie – z wyjątkiem jednego! Podnoszę głowę i widzę wysoko na nade mną Spitfire'a, prawdopodobnie Martella, oraz słynnego żółtego Focke-Wulfa. Cały repertuar wyższej szkoły pilotażu odgrywa się tam, w górze, fascynujące widowisko. Immelmany, przeciągnięte beczki, przy czym żaden nie zdobywa nad drugim najmniejszej choćby przewagi. Nagle jeden drugiego strząsa, jakby się tajemnie porozumiewali, aby znów rzucić się na siebie w frontalnym ataku. To czyste szaleństwo – plując ze wszystkich luf, Focke-Wulf i Spitfire pędzą wprost na siebie! Ten, który skręci, jest zgubiony, wystawi bowiem swoją maszynę na ogień przeciwnika. Zapiera mi dech. W mgnieniu oka, gdy wydaje się, że czołowe zderzenie jest nieuniknione, widzę, jak Focke-Wulf, wstrząsany uderzeniami pocisków, nagle eksploduje, rozrywając się na części! Poprzez deszcz spadających szczątków przebija się jakimś cudem nietknięty Spitfire.

Martell i ja wracamy razem. Ale ja mam niewiele benzyny i aby zatan-kować, muszę lądować w Shoreham. Jestem jeszcze tak podniecony i zden-nerwowany, że o mały włos, a moje lądowanie skończyłoby się katastrofą. Pas jest tak krótki, że muszę gwałtownie hamować i omal nie rozbijam pod-

wozia. Podkołowuję do samochodu-cysterny przy wieży kontrolnej, wyłączam zapłon i skaczę na ziemię z tak ważną miną, jak gdyby każdy miał odczytać z mej twarzy, że właśnie zestrzeliłem dwa samoloty...

Nie mogłem się powstrzymać, by nie zadzwonić z wieży kontrolnej do Biggin Hill – z niby formalnego powodu, aby tych tam zawiadomić, że wróciłem cało i zdrowo. Tak naprawdę jednak, żeby zakosztować dumy, gdy pozornie niedbale, ale z dyskretnym spojrzeniem na stojących obok, informowałem:

– A tak przy okazji... Zestrzeliłem dwa Focke-Wulfy! Pewnie, że to dziecinada, ale za to jaka przyjemna...

Moją pierwszą beczkę nad budynkiem odpraw – jako znak zwycięstwa – wykonuję już prawie całkowicie wewnątrznie wyciszony i skoncentrowany. Martell potwierdza moje pierwsze zestrzelenie, widział palącego się Focke-Wulfa. Drugi będzie z pewnością zaliczony na podstawie zdjęć.

Nie śpię tej nocy. W kasynie zadręczam wszystkich, opowiadając już chyba po raz setny historię mojego powietrznego zwycięstwa.

Dla zgrupowania „Alzacja” akcja ta była jednym wielkim sukcesem. Boudier spruł jednego szkopa, Mouchotte i Bruno wspólnie rozpracowali kolejnego. Mouchotte przyznał go jednak wielkodusznie swojemu numerowi dwa. 611. Dywizjon zaliczył w sumie trzy zwycięstwa. Poza uszkodzeniem siedmiu maszyn, cudownym zrządzeniem losu nie doznaliśmy żadnych strat w ludziach. Wieczorem, 27 lipca doręczono nam telegram:

Do chłopców z „Alzacji” i 611. Dywizjonu stop dziewięć do zera to piękny wynik stop trzymajcie tak dalej stop.

Winston Churchill

Aby obraz był kompletny, to trzy dni potem dowiadujemy się z niemieckiego radia, co następuje: major von Graff, odznaczony Krzyżem Rycerskim z Liśćmi Dębu, Mieczami i Diamentami do Krzyża Żelaznego, został ranny w trakcie heroicznej walki ze znacznie przeważającymi siłami nieprzyjaciela...

Po potwierdzeniu swojego zwycięstwa nad żółtym Focke-Wulfem, biedny Martell musiał postawić wszystkim całkiem pokaźną ilość kolejek.

## POŻEGNANIE MAJORA MOUCHOTTE'A

27 sierpnia 1943. To już trzeci „cyrk” tego dnia! W Biggin Hill panuje niesamowity upał. Po tradycyjnej angielskiej herbatce odbywa się krótka odprawa. Zapowiada się interesująca akcja. „Latające Fortece” muszą w czterech falach, następujących po sobie co 20 minut, zbombardować las na południe od St. Omer. Otrzymano meldunek o kwaterującej tam dywizji pancerniej. Nasze Skrzydło musi wystawić dla pierwszej fali amerykańskich bombowców samodzielną eskortę. 24 Spitfiry stanowią jej całość, 12 z 341 i 12 z nowozelandzkiego 485.

Nikła osłona! Ale stratedzy z Eleven Group są zdania, że Luftwaffe nie będzie miała czasu koncentrować się na pierwszej fali i wielkie przedstawienie rozpocznie się prawdopodobnie przy drugim lub trzecim rzucie. Dlatego przydziela się im odpowiednio silniejszą eskortę.

W operacji wezmą udział obydwie dywizjony Spitfire'ów VB, Skrzydła Myśliwskie z Hornchurch i z Kenley, a także jeden dywizjon Spitfire'ów VI – 117, postępujący za nami na dużej wysokości. 14 dywizjonów Thunderboltów z 8. Armii Powietrznej będzie stanowiło dodatkową forpocztę w tej akcji.

W sali odpraw wywieszono szczegółowe dane. Ja mam numer 2, za dowódcą Mouchotte'em. 18.03 – zapuszczamy silniki, start o 18.05 z obracaniem kursu na Hardelot, gdzie na 6000 metrów powinniśmy napotkać „Latające Fortece”.

Moja stara drynda NL-B stoi obok NL-L, maszyny dowódcy. Wszystko jest już przygotowane, spadochron na skrzydle, hełmofon przy drążku, rękawice zaklinowane pomiędzy dźwignią gazu a regulacją ustawienia śmigła. Urządzam się. Ostatnie spojrzenie na instrumenty. Tommy sięga ramieniem do kabiny, aby podłączyć do kontaktu fotokarabin. Wszystko w porządku: temperatura oleju 40°, chłodnica na 10°, ster Flettnera nastawiony. Sprawdzam urządzenia celownicze. Parno jest dzisiaj, duszę się prawie w mojej maewestce, dociskanej do ciała przez uprząż spadochronu i rzemienie pasów bezpieczeństwa.

Mouchotte zaczyna zapinać pasy. Po raz pierwszy, odkąd go znam, na swój biały pulower naciągnął jeszcze mundur. Słyszę przechodzącego obok Pabiota, jak to komentuje.

– Nigdy nic nie wiadomo – odpowiada mu, śmiejąc się Mouchotte. – Ja wyznaję zasadę, że na koniec trzeba być zawsze zrobionym na bóstwo...



5.50. Widzę w kabinie jego szczupłą postać. Jeszcze przed założeniem hełmofonu i maski tlenowej daje znak podniesionym do góry kciukiem, widać jego urzekający uśmiech, przyjacielski, a zarazem dodający otuchy.  
18.03. Ogłuszający łoskot – jeden za drugim zaskakują silniki.

Ledwo zbliżyliśmy się do środka Kanału, a już ogarnia mnie przeczucie, że zdarzy się coś niedobrego.

– Pospieszcie się, *Turban, Strefa*. „Grubasy” zaraz wkroczą do akcji!

Fajnie!

Panowie stratedzy nieźle się rąbnęli. Nie tylko, że Niemcy już właśnie reagują, to jeszcze „Latające Fortece” są wyjątkowo pięć minut wcześniej, chociaż zwykle chronicznie się spóźniają. Rozpaczliwie krążą pomiędzy Boulogne a Calais, nie odważając się na dalszy lot bez eskorty. Dociskamy dźwignie gazu. 2600 obrotów plus sześć dodatkowej mocy i wspinamy się wyżej. Nareszcie, daleko z przodu dostrzegam fortece. Jak zwykle we wzorowym szyku. Wszystko wydaje się na pierwszy rzut oka całkiem normalne, może z wyjątkiem wznoszącej się ponad Boulogne przeciwlotniczej piramidy. Stacja naprowadzająca zaczyna nam działać na nerwy.

– 25 Hunów nad Abbeville, 5000 metrów, wznoszą się. Ponad 30 dalszych nad Saint Omer, 6500 metrów, kierunek zachodni. Około 15–18 kilometrów na południe od Hardelot, jeszcze nisko. Więcej niż 40 oddalonych 9 kilometrów od „Grubasów”, na 8000 metrów szykują się do ataku.

Chyba cała Luftwaffe wisi dzisiaj na niebie.

Będzie gorąco. Jesteśmy prawie pionowo ponad Griz-Nez, na około 7000 metrów, gdy dostrzegam Niemców. 30 Focke-Wulfów w indiańskim szyku, 800 metrów nad „Latającymi Fortecami”. Próbują dźgać zawsze we dwójkę i już rozbłyskują przy bombowcach ogniste punkciki, eksplodujące niemieckie pociski i ogień wylotowy obronnych karabinów maszynowych. Jeszcze wyżej wyczuwa się pochłoniętą przez światło chmurę Focke-Wulfów, która poprzez błysk skrzydeł w słońcu, raz tu, raz tam, zdradza swą obecność.

Beznamiętnie, jak gdyby chodziło o ćwiczenia, Mouchotte wydaje rozkaz:

– *Gimlety*, w górę.

485 powinien ubezpieczać nas od strony słońca.

– *Turban i Gimlet, drop your babies!*

Przechodzimy na główny zbiornik, zrzucamy zapasowe.

Pełna gotowość do walki. Kciukiem odciągam zabezpieczenie spustu działek i włączam urządzenie celownicze. Wydaje się, jak gdyby elektryzujący prąd ożywił eskadrę. 12 Spitfire'ów zaczyna poruszać, kiwać skrzydłami, z lewej i z prawej robić sobie miejsce. Wszyscy mają oczy otwarte. W radiu wybucha panika.

– Halo, *Turban*, sześć samolotów u góry na dziewiątej!

– Halo, *Turban*, tu Żółta Jedyńka, około 10 Focke-Wulfów u góry na czwartej!

To był spokojny głos kapitana Martella. Wyczuwa się jednak, jak w duchu cieszy się na myśl o zaczynającej się właśnie wielkiej nagonce. Jesteśmy już dobre 30 kilometrów w głębi Francji. Na lewo, w dole, chaotyczny rój około 100 Focke-Wulfów otacza fortece. Mają pecha – nie możemy nijak temu zaradzić. Bez nas i tak mieliby na karku ze dwie setki. Drugą setkę trzymamy w szachu przez samą naszą obecność. Jednakże nie za długo.

– Czerwony *Turban*, skręć w lewo!

Krzyk w słuchawkach ogłusza mnie. Spojrzenie w lewo: lawina 20 do 30 FW 190 spada od słońca. Pierwsze trzy są prawie 800 metrów za mną.

– Grupa *Turbana*, natychmiast 180° w lewo!

Jeden z Niemców otwiera ogień, smugowe pociski pędzą 15 metrów obok końcówek moich skrzydeł. Wysoce nieprzyjemne! Przeciągam dźwignię gazu i szarpnię rozpaczliwie drażkiem, aby pozostać blisko Mouchotte'a wykonującego właśnie prawie pionowy zwrot do góry. Skręciłem za wąsko, silnik przerywa na jedną drogocenną sekundę, przez moment wiszę nieruchomo, nosem w górę, podczas gdy Niemcy pędzą jak meteory pomiędzy naszym kluczem. Z gwałtownym wstrząsem znów zaskakuje silnik – za późno. Już straciłem kontakt z moją eskadrą, kręcącą spirale 100 metrów nade mną.

Niech to diabli! Robię wąską beczkę i kładę się 100 metrów za jednym z Focke-Wulfów, do którego wystrzeluję długą serię pocisków 20 milimetrów, z czterdziestostopniową poprawką celu. Obok! Wąski, ostry zwrot w lewo i jestem bok w bok z dwoma innymi Niemcami. Wspaniałe i lśniące jak nowe FW 190, z czerwonymi pyskami i fascynującymi, wielkimi, czarnymi krzyżami na ochrowo-żółtym i oliwkowo-zielonym kadłubie. Zzzz! Trzy dalsze wystrzelują jak błyskawice parę metrów pode mną i kolebią swoimi krótkimi, żółtymi skrzydłami.

Idzie zdecydowanie źle! Ale nade mną zdaje się być jeszcze gorzej! W słuchawkach słycać krzyki to jednego, to drugiego. Kapitan Martell dowodzi po mistrzowsku swoim podwójnym kluczem. Dobiegającym jakby z oddali głosem Mouchotte próbuje zebrać do kupy obie grupy – nagle znów wołanie o pomoc, wściekłe i podniecone okrzyki Nowozelandczyków, potem jedno lub dwa soczyste paryskie przekleństwa.

Walczę jak opętany, skręcam, obracam się, wywijam; oczy przesłania mi ciemność – maska tlenowa pod wpływem przeciążenia opadła w dół, zdziera mi skórę z grzbietu nosa. Wykręcam szyję prawie o 180°, żeby zobaczyć wszystkie te samoloty, pędzące obok mnie w przerażającym nieładzie. Nagle wpadam w jakiś martwy punkt. Jak w oku cyklonu. Dookoła wirują Spitfire'y i Focke-Wulfy. Cztery pionowe wstęgi ciężkiego czarnego dymu stoją w powietrzu i nie zamierzają się rozwiać. Znaczą zgubne tory czterech samolotów, których szczątki płoną na ziemi, rozrzucone na łąkach osiem tysięcy niżej.

Spadochrony otwierają się po obu stronach. Na co czeka naziemna stacja naprowadzająca?! Żeby nam dać wzmocnienie? 24 przeciw 200! Mamy marne szanse, by wyjść cało z tej afery!

Szczęśliwie, choć zakrawa to na paradoks, jakoś nam idzie, bowiem znajdujący się w dużej przewadze Niemcy zaczynają przeszkadzać sobie nawzajem. Ale odwrót mamy odcięty. Wkurza mnie to, że mając tyłu szkopów dookoła, nie mogę spruć choćby jednego!

Nareszcie nadchodzi stosowna chwila. Dwa Spitfire'y ścigają w locie nurkowym jednego z Focke-Wulfów. Niepostrzeżenie przykleja się im do ogona jeszcze jeden i strzela. Widzę smugi dymu z ich działek. Zapewne dwóch Nowozelandczyków: dużo werwy, ale tyle samo beztroski. Próbuje im przekazać:

– Dwa Spity z tyłu za Hunem, uwaga, zróbcie unik!

Meldunek jest bardzo nieprecyzyjny, ale nie mogłem odczytać znaków rozpoznawczych na ich samolotach.

Szybko kładę maszynę na grzbiet! Rzut oka w lewo, w prawo. Z pozycji „trzy czwarte” z tyłu atakuję drugiego FW 190. Ale w momencie, kiedy otwieram ogień, pilot spostrzega mnie i uwalnia się ode mnie nagłym zwrotem w lewo. Dostanę łobuza! Wskazówka prędkościomierza idzie w górę, 700, 740, 780 km/h. Naciskam spust. Mój Spit aż dygoce od odrzutu działek. Focke-Wulf zaczyna się miotać, ale wciąż trzymam go pięknie w ramce celownika. 5° poprawki na 200 metrów. Bang, bang, bang! Strzelam bardzo

krótkimi seriami. Trzy eksplozje na prawym skrzydle pomiędzy kadłubem a czarnym krzyżem! Teraz mamy 800 km/h. Trafiam wabinę. Zlatuje szklana pokrywa i mija o parę metrów moją maszynę. Podchodzę jeszcze bliżej i strzelam, teraz z odległości mniejszej niż 100 metrów. Mogę rozpoznać twarz wpatrującego się we mnie pilota. Z wielkimi okularami na oczach wygląda jak jakiś dziwny owad. Prostujemy lot, pościg trwa, przenosi się na coraz niższy pułap. Naciskam sprzężony spust, zamierzam wreszcie zakończyć sprawę. Uruchamiam całe moje uzbrojenie, dwa działka i cztery karabiny maszynowe.

Dwa pociski wybuchają jednocześnie przy nasadzie silnika, kabina wypluwa czarny obłok dymu, pilot znika. Focke-Wulf przewraca się z wolna na grzbiet. Mamy już tylko 300 metrów wysokości. Drogi i wioski suną pod naszymi skrzydłami. Z kłębow dymu wyłaniają się płomienie, rozbłyskują parokrotnie – jest śmiertelnie ugodzony. Schodzimy coraz niżej, jakaś wieża kościelna przemyka koło mnie. Muszę zredukować gaz, żeby nie wyprzedzić swojej ofiary. Wystrzelałem całą amunicję i za każdym razem, gdy naciskam spust, słyszę tylko świst powietrza i szczęk przeładowywanych zamków. Ale jednak dorwałem go! Focke-Wulf, ciągle jeszcze na plecach, z olbrzymią prędkością schodzi na ziemię, sunie po niej ślizgiem, rozsiewając dookoła płonące szczątki i ciągnąc za sobą ognisty warokocz płonącej benzyny. Przebija dwa ogrodzenia i roztrzaskuje się ostatecznie o skarpe, wzniecając oślepiający snop iskier...

Zafascynowany tym widokiem w ostatniej chwili mijam o włos cały rząd słupów telegraficznych. Na pełnym gazie wznoszę się spiralą do góry, ale jeszcze ukradkiem rzucam ostatnie spojrzenie na miejsce zdarzenia. Nasycona benzyna trawa bucha obręczą z płomieni wokół palącego się szkieletu Focke-Wulfa, a ciężki dym przesuwają się powoli w stronę wioski Hazerbrook, koło Sercus.

Ale to jeszcze nie koniec – muszę przecież jakoś wrócić do Anglii. Szybko orientuję się w sytuacji: jestem na wschód od lasu graniczącego z lotniskiem w St. Omer. Wreszcie mogę znów zaczerpnąć powietrza, ale nie na długo. Tam, w górze toczy się walka. Przez radio dowiaduję się, że Buiron spruł jeszcze jednego Niemca. W parę sekund później słyszę po raz ostatni głos komendanta Mouchotte'a, gdy woła:

– *I am alone!* <sup>35</sup>

Cóż za dziki bój, jeśli dowódca Skrzydła Myśliwskiego – i to do tego z Biggin Hill – zostaje osamotniony!

W gorze sytuacja nie wygląda wesoło, zauważam to od razu. Ledwo obrałem nieśmiało kurs na Anglię, a już sfera Focke-Wulfów zaczyna się interesować biednym samotnym Spitfire'em, który widać sprawiał wrażenie, że czuje się tu nieswojo. Drażek do brzucha, 3000 obrotów, moc dodatkowa na 20 i wspinam się rozpaczliwie. Cztery FW 190 ciągle są kilkaset metrów za mną, dwa z prawej, dwa z lewej. Jeśli uda mi się włączyć drugi stopień sprężania, zanim mnie zestrzelą, to może im zwięję. 1800 metrów. Aby osiągnąć cztery tysiące, potrzebuję jeszcze dwie minuty na pełnym gazie. W moim położeniu to dwa stulecia. 3800 metrów – po obrzeżach mojej maski tlenowej ciekną strugi potu, prawą rękawicę można wykręcać. Rrrrran – sprężarka zaskoczyła, zanim zdążyli przystąpić do ataku! Jeden posyła jeszcze za mną rozpaczliwą serię, ale nie trafia. Odskakuję teraz bez trudu i chwilowo jestem uratowany.

Na wybrzeżu, ponad Boulogne, trafiam na czwórkę Spitfire'ów w nieskazitelnym szyku obronnym. Zbliżam się ostrożnie. Dają mi znak rozpoznawczy. Mogę odczytać symbole na kadłubach: NL-C, NL-A, NL-S, NL-D – podwójny zwiad *Żółtego Turbana*! Martell zezwala mi przez radio na przyłączenie się!

Focke-Wulfy atakują nas już pięć minut. Jeśli to jeszcze dłużej potrwa, to jesteśmy załatwieni, bo nie wystarczy nam paliwa, aby osiągnąć angielski brzeg – i Niemcy to wiedzą. Nagle na niebie pojawia się pełno smug kondensacyjnych – może 250, zawsze czwórka przy czwórce, suną z północy. To Thunderbolty – nareszcie! – nadciągają, by ratować naszą skórę.

Niemcom wyczerpuje się paliwo i amunicja. Zaczynają odpuszczać. W końcu wyrывают wszyscy razem i znikają gdzieś w zapadającym zmierzchu. My lądujemy na najbliższym lotnisku po drugiej stronie, w Manston. Panuje tu nieopisany rozgardiasz. Zdecydowana reakcja Luftwaffe w tak spokojnym dotychczas sektorze zaskoczyła niemiłe wszystkich. Jest tu prawdziwe zatrzęsienie samolotów. Jedna z „Latających Fortec” leży rozbita na środku pasa. Thunderbolty nie znają oznaczeń i lądują, gdzie popadnie. Na skrajnej obwodnicy gromadzą się Spitfire'y, Typhoony, samoloty rozmaitych typów, w oczekiwaniu na samochód-cysternę. Biedni faceci z służby lotniska machają bez przerwy żółtymi chorągiewkami, wystrzelują na wszystkie strony czerwone rakiety sygnalizacyjne i z największym wysiłkiem ustawiają samoloty w eskadrach, jeden obok drugiego.

Co jakiś czas wypatruję któregoś z naszych. Maszyna Fifięgo zaryła nosem w ziemię, ogon sterczy w powietrzu, śmigło dziwacznie zagrzebane

w piachu.

Zaczyna się liczenie – jest nas tylko 10. Brakuje komendanta Mouchotte'a i sierżanta Magrota. Przeciskamy się do telefonu. Biggin Hill nie ma żadnych wiadomości. Stacja naziemna straciła wszelki kontakt z Mouchotte'em i żaden z punktów pomocniczych nie zameldował o jego przylocie. Prawie nie ma nadziei. Od kwadransa musiałyby być bez paliwa... To ciężki cios. Spuszczamy głowy.

Gdy startujemy z powrotem do Biggin Hill, słońce zanurza się w morzu, a na horyzoncie zmierzch zasnuwa pole walki, na którym pozostawiliśmy dwóch z nas. Lądujemy z włączonymi światłami pozycyjnymi.

Przed salą odpraw milczące zgromadzenie. Cały personel grupy jest na miejscu: ci, którzy dzisiaj nie latali, mechanicy, pułkownik Malan, *wing commander* Deere, Checketts. Czekają na wiadomości, na cokolwiek, na punkt zaczepienia, na coś, co dałoby choć cień nadziei.

Major Mouchotte, odznaczony Croix de Guerre, Croix de la Liberation, a także Distinguished Flying Cross...

Nam w pamięci pozostanie jako wzorowy przełożony: sprawiedliwy, cierpliwy, waleczny, opanowany w walce, prawdziwy Francuz o szczerym sercu, w każdej sytuacji zasługujący na szacunek.

## **RADAR O ŚWICIE**

26 września 1943. Czwarta rano.

W ciemności, po omacku wychodzę z pokoju do kasyna, gdzie zaspana WAAF-ka serwuje mi jajka na szynce.

Gdy wychodzę na zewnątrz, jest jeszcze ciemno, parę gwiazd migoce w lodowatym powietrzu.

Od strony dispersalu słychać odgłos silnika toczącej się maszyny. To prawdopodobnie mój Spitfire, rozgrzewany przez mechaników. Wchodzę do Intelligence Roomu, gdzie informują mnie o ostatnich szczegółach zadania. Mam lecieć sam. To lot kontrolny dla stacji radarowych, które nami zawiadują i kierują. Od angielskiego wybrzeża powinienem wziąć kurs 145° i wznosić się tak długo, jak to tylko możliwe, żeby nad Beauvais wejść na wysokość 10 000 metrów, a potem wprost nad St. Omer, określając dokładnie i na bieżąco swoją pozycję na podstawie wcześniej ustalonych punktów.

Jedyna szansa, aby przebić się bez kłopotów tkwi w szybkości. Nigdzie nie powinienem dłużej zwlekać, aby zmniejszyć do minimum prawdopodobieństwo przechwycenia mnie przez mającą nade mną przewagę grupę myśliwską.

Kiedy startuję z oświetlonego pasa i pnę się na wyznaczony kurs, jest jeszcze ciągle ciemna noc. Niewyraźnie fosforyzują przyrządy pokładowe, z rur wydechowych błyskają niebieskie płomienie usiane czerwonymi iskrami. Wspinam się ostro i gwałtownie, tak że nad angielskim brzegiem jestem już na wysokości 6500 metrów. Długa smuga mgły niczym Droga Mleczna rozlewa się w dolinie pomiędzy czarnymi pagórkami. Powietrze jest tak nieruchome, że gdzieś w dole, koło Dungeness dym z pociągu tkwi przy ziemi jak zakotwiczony. Kanał jest tylko niewyraźną ciemną płaszczyzną, zaznaczoną wzdłuż wybrzeża matową srebrną obwódka. Bezchmurnie jak okiem sięgnąć. Wznoszę się ku niebu, poprzez opasujący ziemię mrok, hen w stronę światła, gdzie gwiazdy zaczynają błędnąć.

Nagle zatapiam się cały jak nurek w jaskrawym złocistym świetle. Skrzydła Spitfire'a przybierają barwę purpury. Jestem tak oślepiiony, że muszę założyć okulary przeciwsłoneczne. Od strony Holandii, daleko w dole, wynurza się słońce, jak bryła złota z nieruchomej, zakrzepłej ołowianej masy Morza Północnego. Pod moimi skrzydłami jest noc, a ja mknę sam jeden na wysokości 10 000 metrów, w pełnym świetle dnia. Jako pierwszy chłonę w tym lodowatym zimnie ożywiający promienie słońca, które przeszywają moje oczy niczym strzały. We Francji, Anglii, Belgii, Holandii, Niemczech ludzie pogrążeni są w ciemnościach, a tu, w górze ja mam tylko dla siebie ten budzący się dzień – wszystko należy do mnie: światło, niebo, słońce. Z niewypowiedzianą dumą myślę, że wszystko to lśni tylko dla mnie! Takie chwile to jakby zadośćuczynienie za trud i niebezpieczeństwo.

Mijam francuskie wybrzeże na wysokości Dieppe i w kilka minut jestem nad Beauvais. Z trudem rozróżniam lotnisko w Beauvais–Tille i las w Fouquenes nieopodal Mont Saint-Adrien.

– *Hallo Dagger 25, Piper calling. Orbit please, orbit please. A for Able.*

„A for Able” to kryptonim Beauvais. Placówka naprowadzająca nakazuje mi krążyć, a w tym czasie oni ustawiają przyrządy. Pomimo słońca jest piekielnie zimno, a pilotując machinalnie, stopniowo sztywnieję.

– Halo, *Dagger 25*, tu *Piper*, jak wysoko jesteś?

Ponaglający ton, wyczuwalny w głosie spikera, wyrywa mnie z odrętwienia. Rzut oka na wysokościomierz: 10 500 metrów.

– Halo, *Piper*, tu *Dagger*, wysokość X dla promienia X.

Coś musi się dziać, skoro stacja naprowadzająca przerywa ścisłą ciszę radiową. Mija minuta.

– Halo, *Dagger 25*, tu *Piper*, idź na kurs 090° – zero, dziewięć, zero.

Teraz pojmuje. Gdzieś w pobliżu musi się płatać jakiś podejrzany samolot, kontroler lotu chce mnie dokładnie zlokalizować na swoim ekranie radarowym. Wodzę oczami dookoła, kołyszę skrzydłami, aby zniwelować martwy punkt widzenia – wydaje się spokojnie. Jeśli Niemiec jest nade mną, to przy tej zimnicy bez wątpienia muszą go zdradzić smugi kondensacyjne.

– Halo, *Dagger 25*, tu *Piper*. Uważaj, za tobą niemiecki samolot.

Obserwuj kierunek z godziny piątej!

Natychmiast zwracam głowę we wskazanym kierunku i rzeczywiście dostrzegam mały błyszczący punkcik przesuwający się w warstwie cirrusów. Jest zbyt daleko, żeby go zidentyfikować. Jeżeli to myśliwiec, to będę go dyskretnie obserwował, nie zmieniając kursu, aby go zmusić do ujawnienia się. Zapalam świetlny celownik i odbezpieczam działka.

Mijają trzy minuty. W tym czasie mały punkcik stał się już krzyżem oddalonym o 800 metrów ode mnie w linii pionowej. Na takiej wysokości musi to być najprawdopodobniej Messerschmitt 109G. Kołysze skrzydłami... lada moment zaatakuję. Myśli, że go nie widzę. Samotność, poezja, słońce... wszystko z miejsca pierzcha. Rzucam okiem na termometr i zmniejszam skok śmigła. Gotowe! No, niech naciera!

Mija jeszcze jedna długa minuta. Od ciągłego wypatrywania przeciwnika oczy zaczynają łzawić.

Hop! Już jest!

Messerschmitt 109 zaczyna schodzić lekką spiralą, która powinna go zaprowadzić wprost za ogon mego samolotu.

Jest jakieś 600 metrów ode mnie. Leci niezbyt szybko, żeby dobrze przygotować się do uderzenia.

Przesuwam do końca dźwignię gazu i rzucam Spitfire'a w zadarty do maksimum zakręt, co pozwala mi równocześnie i wznosić się w górę, i śledzić przeciwnika, który zaskoczony moim manewrem otwiera ogień zbyt późno. Przewidział zapewne poprawkę 5°, a tymczasem cel zmienił pozycję o 45°. Mocno ciągnę drążek, by wyprostować lot i ostro manewruję lot-



kami. Bf 109 próbuje wykonać dośrodkowy zakręt, lecz na tej wysokości krótkie skrzydła samolotu nie znajdują w rozrzedzonym powietrzu dostatecznego oparcia. Samolot traci szybkość i wpada w korkociąg.

Raz jeszcze większa zwrotność mojego Spita ratuje mnie z opresji. Przez chwilę widzę wielki czarny krzyż odcinający się na bładoniebieskich skrzydłach Messerschmitta.

Przeciwnik wychodzi z korkociągu – jestem już na pozycji i on wie o tym – wykonuje całą serię gwałtownych manewrów, by się wykręcić, ale jego szybkość na nic mu się już nie przydaje. Wykorzystuję jakiś jego fałszywy ruch, przyspieszam i mam odtąd przewagę wysokości.

Z odległości 400 metrów otwieram ogień. Strzelam krótkimi seriami, zaledwie muskając za każdym razem spust. Ale pilot Bf 109 to stary lis. Energicznie prowadzi swą maszynę, stale zmieniając kąt i linię lotu.

Wie, że mój Spitfire jest bardziej zwrotny i szybciej wznosi się w górę i że jego jedyną szansą ratunku jest zgubić mnie gdzieś po drodze. W pewnym momencie pcha więc drążek do przodu i nurkuje pionowo. Natychmiast kładę się na plecy i – korzystając z regularnej linii jego lotu – znów otwieram ogień. Obaj opuszczamy się szybko – 750 kilometrów na godzinę – ku Aumale.

Z pozycji za ogonem poprawka celu jest zupełnie prosta... trzeba się jednak spieszyć, bo zaczyna mnie przeganiać.

Przy drugiej serii trzy błyski pojawiają się na kadłubie wroga – widzę wyraźnie, jak nim wstrząsnęło...

Strzelam dalej i tym razem trafiam go na wysokości kabiny i w silnik. Przez ułamek sekundy wydaje mi się, jakby moje pociski zatrzymały go nagle – śmigło zastyga, a potem cała maszyna znika w białej chmurze wrzącego glikolu wydobywającego się z rur wydechowych. U nasady skrzydła następuje gwałtowny wybuch i cienka smuga czarnego dymu miesza się ze strumieniem pary wydobywającej się ze zdruzgotanej chłodnicy.

To już koniec! Język ognia wystrzeliwuje spod kadłuba, wydłuża się, liże usterzenie...

Pogrążamy się w mroku... Rzut oka na zegarek, by ustalić czas pojedynku.

Jest godzina 5.12.

Messerschmittowi już wystarczy. Wznoszę się teraz spiralą, obserwując go: jest już tylko niewyraźnym kształtem. Opada patetycznie korkociągiem, wstrząsany raz po raz wybuchami płomieni... Eksplozja, czarna smuga

dymu, biała smuga, eksplozja, czarna smuga, biała... A teraz, trawiony pożarem, z wolna spada jak ognista kula na las w Eu, by po chwili rozsypać się deszczem gorejących szczątków, które spłoną, zanim osiągną ziemi...

Pilot nie wyskoczył...

– Halo, *Dagger 25*, tu *Piper*. Nadaj mi, proszę, dłuższy sygnał.

Załatwiłeś tego szkopa?

– Halo! *Piper*, odpowiada *Dagger 25*. Wykończyłem go. Raz... dwa... trzy... cztery... Krucho u mnie z benzyną. Mogę wracać do domu?

– Okej, *Dagger 25*. Bierz kierunek 330, trzy, trzy, zero. Dobra robota!

Poziom benzyny w zbiornikach opada, słońce zaś wschodzi na horyzoncie. Wkrótce może się tu zrobić gorąco. Trzeba wracać. Biorę kurs na Anglię.

3

**SŁUŻBA W ROYAL AIR FORCE**

## GRUPA „CITY OF GLASGOW”

28 września 1943.

Z ciężkim sercem wyjeżdżam z Biggin Hill i rozstaję się z Dywizjonem „Alzacja”, gdzie stoczyłem pierwsze walki i spotkałem kolegów, których patriotyzm, odwaga i doświadczenie bojowe czyniły mnie dumnym z tego, że jestem Francuzem.

Gdy wioząca mnie półciężarówka mija wartownię, widzę, jak powiewająca przed budynkiem dispersalu trójbarwny sztandar ginie za mną wśród drzew.

Dzięki przestrogom Jacques’a pozbyłem się większej części bagażu. Mimo to byłem jak zwykle objuczony walizkami, workiem spadochronowym, który wyglądał jak wyładowany ołowiem (ile też ten przekłety parasol i jego *dinghy* mogą ważyć?!), pasem z pistoletem i ładownicą z nabojami oraz kurtką na futrze. Musiał to być ciekawy widok dla pasażerów, którzy przyglądali mi się z okien wagonów, gdy czekałem na mój pociąg.

W Ashford przyjechała po mnie ciężarówka, a parę minut potem zjawiam się na lotnisku 125.

Jacques przedstawia mnie. Zastaję tu całą sympatyczną, międzynarodową bandę piratów powietrznych, z których składa się 602. Dywizjon „City of Glasgow” – Szkoci, Australijczycy, Nowozelandczycy, Kanadyjczycy, jeden Belg, dwóch Francuzów i kilku Anglików. Dowodzący dywizjonem major Mike Beightagh jest Irlandczykiem o różowiułkiej twarzy i dziecku. Dobry kompan do wódki, dobry pilot i jeszcze lepszy przełożony.

Dowódcy dwóch eskadr to swego rodzaju indywidua.

Ten z eskadry „A”, jeszcze 10 miesięcy temu sierżant, w rekordowym czasie, dzięki własnej odwadze i gorliwości, dobił się do stopnia kapitana. Mocny jak byk, wzrostu 190 centymetrów, o bezzębnych ustach, wybuchający grzmiącym śmiechem – Bill Loud. W cywilu był pomocnikiem rzeźnika. Drugi – Max Sutherland – o wąsach jak szczecina, to typowy Anglik, taki „ze średnim wykształceniem”. Były mistrz londyńskiej policji w boksie, oczywiście w wadze ciężkiej. On to miał być moim dowódcą. Porządny facet, choć trochę infantylny i kapryśny. Czasem upierał się przy czymś jak pannica, ale potrafił także dać się unieść najbardziej szlachetnym porywom. Zresztą świetny doświadczony pilot o wypróbowanej odwadze. Zostaliśmy

później szczerymi przyjaciółmi. W porównaniu z Biggin Hill, z całym jego komfortem i renomą pierwszej na świecie bazy myśliwskiej, Airfield, czyli lotnisko 125, robiło trochę wrażenie ubogiego krewnego. Ale atmosfera koleżeństwa, beztroski, życia z dnia na dzień nadawały mojej nowej jednostce nieodparty urok.

Dywizjon 602 był jedną z pierwszych jednostek przeniesionych do Taktycznego Lotnictwa. Gwiazda pierwszej wielkości z okresu bitwy o Wielką Brytanię w ciągu następnych dwóch lat została zepchnięta na dalszy plan, lecz teraz od kilku miesięcy pod kierunkiem Beightagha zaczynała znów wychodzić z dołka.

RAF miał przygotować eskadry do wsparcia inwazji na kontynencie w ścisłym współdziałaniu z armią. Dywizjon 602 wraz z tuzinem innych dywizjonów został w tym celu poddany intensywnemu szkoleniu: ćwiczone atakowanie z lotu koszącego, ostrzeliwanie czołgów, rozpoznanie taktyczne, bombardowanie z lotu nurkowego itd.

W końcu wszystkie te jednostki zostały wysłane na „lotniska polowe”, by uzupełnić „luki” w wyszkoleniu. Cztery miesiące piloci spali pod namiotami, uczyli się obsługiwać i zaopatrywać swoje samoloty, przezbijając je, maskować, bronić z pistoletem maszynowym w rękę.

Słowem – żyli jak na froncie.

Operując na terenach podobnych do tych, które w ciągu kilku godzin tworzą saperzy – dwie czy trzy łąki połączone w jeden pas startowy siatką drucianą rozpostartą bezpośrednio na ziemi – Dywizjony 602, 132, 122, 65 i kilka innych uczestniczyły równocześnie w obecnej ofensywie RAF-u. Wyposażone w Spitfire’y V-D o skróconych skrzydłach spełniały rolę najbliższej osłony dla Marauderów, Mitchell i Bostonów...

Dywizjon 602 dzielił lotnisko 125 z drugą jednostką Spitfire’ów, z Dywizjonem 132 „City of Bombay” – dowodzonym przez starego wiarusa, majora Collorco-Mannsfelda – oraz z Dywizjonem 184 – Hurricane’ów, wyposażonych specjalnie do walki z czołgami. W ciepłym słońcu wyjątkowo pięknego tego roku września przebywanie na tym skrawku ziemi, leżącym na piaszczystym cyplu Dungeness, miało też swoje dobre strony. Nasze namioty rozbiliśmy w owocowym sadzie. Panowała wesoła atmosfera ni to pikniku, ni to obozu pod namiotami, czy też kolonii letnich. Wystarczało wyciągnąć rękę z namiotu, aby rozkoszować się olbrzymim, słodkim, soczystym jabłkiem. Pomimo że nie były całkiem dojrzałe,

w cudownym czystym powietrzu niewiele mogły zaszkodzić naszym młodym żołądkom.

Całkowicie wymieszane ze sobą jednostki spożywały posiłki wspólnie, na wolnym powietrzu, a gdy padało – w stodole.

Nie mam ani menażki, ani sztucców, jestem więc w tym względzie całkowicie zdany na Jacques'a. Namiot dzielimy pospołu z Belgiem Jeanem Oste'em i masywnym Anglikiem Jimmym Kellym, jednym z moich późniejszych najlepszych przyjaciół. Gdy tylko zaczynamy rozmawiać po francusku, natychmiast wybuchają wściekłym wrzaskiem. Śpimy na łóżkach polowych, a myjemy się w strumyku – woda jest piekielnie zimna, dlatego idziemy tam możliwie jak najrzadziej.

Wielkim problemem jest oświetlenie. Świeczki są zbyt niebezpieczne z powodu zalegającego podłogę namiotu siana. Ze zbrojowni RAF-u wydano nam latarnie szturmowe, te jednak nigdy nie chcą działać. Jak już mamy zapalki, to brakuje knota, wygrzebujemy skądś knot – przeważnie z sąsiedniego namiotu – to nie ma nafty. Gdy mamy w końcu wszystko co potrzeba, i zachowując wszelkie możliwe środki ostrożności, zapalamy je, to... cały ten kram wylatuje w powietrze, wywołując ogólny popłoch. Całość spektaklu kończy szamotanina z gaśnicą. Przy akompaniamencie przekleństw komendanta Skrzydła cała obsada namiotu zostaje w końcu zagnana z powrotem pod swój „dach”, rozbierając się teraz przy świetle gwiazd lub w najlepszym razie – zapalniczki.

Rano budzi nas jeden z żołnierzy, taszczący ze sobą kocioł z gorącą herbatą, a robi przy tym taki hałas, że całe towarzystwo zrywa się na równe nogi i biegnie boso po trawie, każdy trzymając w ręce blaszany kubek. Następnie przynosimy wodę z rzeczki w wiadrach z brezentu i serwujemy sobie godną honoru każdego kota poranną toaletę. Naciągamy pobrudzone batledressy, potem lotnicze buty, owijamy szaliki wokół szyi i pędem do kantyny, gdzie czekają na nas jajka na szynce, filiżanka kawy i kromka okrągłego chleba, wypieczonego w sąsiedniej zagrodzie.

Potem rozpoczyna się szaleńcza jazda jeepem dookoła lotniska; w 12 ciśniemy się w środku pojazdu, trzymając czego się tylko da, i tak jedziemy sobie pełnym gazem przez pola, rowy i przez żywopłoty. Potem ściągamy sieci maskujące, rozgrzewamy silniki, sprawdzamy obroty i czekamy na pierwszą akcję tego dnia.

Tak wygląda codzienne życie w moim nowym oddziale.

\*\*\*

*Clipped, cropped, clapped!*

Tak brzmi w żartobliwej formie najkrótsza charakterystyka Spitfire'a VD. Jej autorem jest etatowy humorysta w naszym dywizjonie, słynny Tommy Thommerson.

*Clipped* – to z powodu skróconych skrzydeł. Aby zwiększyć prędkość i zwrotność, inżynierowie z Vickers Armstrong skrócili rozpiętość skrzydeł Spitfire'a o około metr, ucinając po prostu krawędź łuku skrzydła, nadającą poprzedniemu modelowi jego charakterystyczną eliptyczną formę.

*Cropped* – to z powodu jego silnika Motors Merlin 57, jednego z Merlinów Rolls Royce'a 45, ze sprężarką o małym przekroju, pozwalającą poniżej 1000 metrów na zwiększenie mocy z 1200 KM na 1650 KM. Skoro jednak znacznie zmniejszono objętość sprężonego powietrza, to od 2500 metrów spadała gwałtownie krzywa mocy i na 3500 metrów wykazywała już tylko 500 KM. Ponadto sztucznie forsowane na najwyższą moc dodatkową silniki miały bardzo krótką żywotność.

*Clapped* – to określenie można przetłumaczyć tylko jako „skażony” – wyraża ogólne mniemanie pilotów o Spitfirze VD.

I rzeczywiście, mimo że samoloty są wyjątkowe szybkie w locie koszącym – 560 km/h na poziomie morza – to na 3000 metrów, a więc na takiej wysokości, na jakiej mamy prowadzić nasze działania, są już ciężkie jak ołów. Z powodu czworokątnych skrzydeł Spitfire ten stracił poza tym najważniejszą swoją zaletę, mianowicie – zwrotność.

Mamy ograniczone zaufanie do tego samolotu. Fakt, że te pudła miały ponad 300 godzin lotu za sobą, a co ma jeszcze większe znaczenie, silniki od 100 do 150 godzin pracy, daje poważne podstawy naszym odczuciom. To raczej wątpliwa przyjemność: pokonywać na tego typu jednosilnikowej maszynie Kanał i to dwa razy tego samego dnia – tam i z powrotem. I w końcu magazynki działek mieszczą tylko 60, zamiast 145 pocisków Spitfire'a IX.

W latach 1941–1942 Spitfire VD ustępował już znacznie osiągom Focke-Wulfa 190. Dlatego można sobie wyobrazić moje mieszane uczucia, kiedy Sutherland zakomunikował mi, że zanim otrzymamy całkiem nowiutkie wspaniałe Spity IX B, będziemy jeszcze zapewne musieli wykonać na VD około pięć, sześć lotów!

## AFERA „MÜNSTERLANDA”

W czasie wojny Niemcy podnieśli upór do rangi cnoty narodowej. Istnieją sytuacje, w których zastępuje on całkowicie logiczny sposób rozumowania, a nawet jest wbrew logice. Przy odrobinie szczęścia jakoś się to jednak sprawdza. „Münsterland” przejdzie do historii jako przykład takiej właśnie zaciętości i uporczywości, zarówno po jednej, jak i po drugiej stronie frontu.

Słynny „Münsterland” był szybkim supernowoczesnym frachtowcem o wyporności 10 000 ton, wyposażonym w silniki diesla. Wybuch wojny zaskoczył statek w jednym z portów środkowo-amerykańskich. Na skutek wydarzeń w Pearl Harbour zdążył jeszcze zawinąć do Japonii, zaopatrując się tam w cenny ładunek kauczuku i deficytowych metali kolorowych, po czym z zimną krwią obrał Niemcy jako swój cel w drodze powrotnej. Śmiałkom sprzyjało szczęście. Nieprawdopodobnym zbiegiem okoliczności frachtowiec zdołał wymknąć się alianckim patrolom powietrznym i morskim i zawinął do Brestu. Tam jednak został odkryty i sfotografowany, a trzy godziny później zbombardowany w locie nurkowym przez 24 Typhony. Koło szóstej wieczorem tego samego dnia zaatakowały go powtórnie 32 dobrze ubezpieczone Mitchell, ale o pomyślności akcji nie można było sobie wyrobić opinii...

Tejże nocy udało mu się przemknąć do Cherbourga. Ledwo co zarzucił tam kotwicę, a już został ponownie sfotografowany. Analiza zdjęć wykazała, że poczyniono już wszelkie przygotowania do wyładunku. Trzy okręty artyleryjskie z Hawru i dwa z Saint-Malo osiągnęły o świcie Ile Pelee, a wokół obiektu rozmieszczono lekki i ciężki flak <sup>36</sup>.

Jedna z akcji załamała się właśnie około ósmej rano na skutek wyjątkowo niesprzyjających warunków pogodowych. Tak twardej sztuce trudno było się dobrać do skóry bez średnich bombowców. Nie można było też użyć Beaufighterów, bowiem cel w obrębie doków Cherbourga nie nadawał się do ataków torpedowych. Bostony mogłyby od biedy spróbować bombardowania z lotu koszącego, lecz przy ich 400 km/h oznaczałoby to wystawienie ich na pożarcie flakowi i byłoby tylko przejawem skrajnej nieodpowiedzialności.

A pogoda psuła się z godziny na godzinę – deszcz, mgła, nisko wiszące chmury.



\*\*\*

O 8.45 załogi eskadr zostają wezwane w trybie pilnym do Intelligence Roomu. Dywizjony 602 i 132 zostają od razu postawione w stan gotowości alarmowej. Zaimprovizowane przez Williego Hicksona krótkie okolicznościowe przemówienie uświadamia nam jeszcze raz, jak ważny jest ładunek „Münsterlanda” dla niemieckiego przemysłu zbrojeniowego. 1000 ton naturalnego kauczuku, przewożonego przez statek, pozwoliłoby faktycznie Niemcom, przy odpowiednim dodatku tworzywa syntetycznego, wyposażyć 22 dywizje pancerne w potrzebne produkty gumowe na okres dwóch lat. Metale kolorowe natomiast to drogocenny skarb dla pracujących nad silnikami odrzutowymi niemieckich metalurgów. A ponadto nie powinno dopuścić się do takiego moralnego sukcesu nieprzyjacielskiej floty, jakim było zuchwałe przedarcie się przez naszą blokadę morską!

36 Typhoonów, wyposażonych w pięciusetkilogramowe bomby z opóźnionym zapłonem, powinno przedostać się na redę i spróbować albo zatopić „Münsterlanda”, albo wzniecić na nim pożar. Niezwykłym aktem dobroduszości ze strony Głównej Kwatery RAF-u było wyznaczenie Dywizjonów 602. i 132. jako eskorty dla tej grupy. Nasze zadanie to trzymanie w szachu okrętów obrony przeciwlotniczej przy użyciu działek i karabinów maszynowych, a następnie wsparcie akcji przeciwko niemieckim myśliwcom, które specjalnie w tym celu zostały rozlokowane na półwyspie Cotentin.

Aby powiększyć zasięg działania, eskadra zrobi międzylądowanie w Ford, żeby zatankować. Stamtąd mieliśmy się udać na spotkanie z Typhoonami, co miało nastąpić nad Brighton, tuż nad ziemią.

Operacją będzie kierował dowódca Skrzydła, podpułkownik Yule, który przypomina nam, że na okrętach przeciwlotniczych możemy zasadniczo spodziewać się czterech dwudzie-stomilimetrych vierlingów, do tego czterech lub ośmiu działek trzydziestosiedmiomilimetrych – wszystko broń automatyczna. Ostatnie zdjęcia z rozpoznania wykazują, że wzdłuż wielkiego mola, łączącego sześć fortów broniących portu, znajduje się na stanowiskach przynajmniej 190 lekkich dział flaku, które jednak po przybyciu ich podopiecznego, a naszej przyszłej ofiary, zostały najpewniej dodatkowo wzmocnione i postawione w stan najwyższej gotowości.

Obie grupy powinny podzielić się w zasadzie na sześć kluczy po cztery samoloty, z których każdy weźmie pod ostrzał jeden okręt, aby zmusić je

do milczenia podczas pierwszych decydujących sekund przed atakiem Typhoonów. Potem mamy wolną rękę i możemy zmierzyć się z każdą formacją nieprzyjacielskich myśliwców, jaka się tylko pojawi.

A jako dowód najwyższej przychylności Kwaterna Główna przydzieliła nam nawet specjalną jednostkę służby ratownictwa morskiego, której łodzie zostały porozmieszczane wzdłuż naszej linii lotu, pomiędzy Cherbourgiem a brytyjskim wybrzeżem.

Nawet najwięksi entuzjaści spośród nas uznali tę ostatnią decyzję za przedwczesny przejaw wyrzutów sumienia Głównego Dowództwa – było to nadzwyczaj przygnębiające i złowróżbne i siłą rzeczy zupełnie schłodziło całą atmosferę.

Ostatnie przygotowania przed lotem zostały poczynione. Tylko Joe Kistruck wygłasza mocno już wyświechtaną formułę o „biednym RAF-ie, który zawsze spieszy nadstawić karku, by naprawić błędy tych bęcwałów z admiralicji...”.

W Ford rozgrywa się zwyczajowa komedia z pękniętymi oponami i wyczerpanymi akumulatorami rozruszników. Tylko dzięki sporemu doświadczeniu Yulesa w podobnych międzylądowaniach na wysuniętych lotniskach zaopatrzone w trzy rezerwowe agregaty na grupę i o 9.50 startują znów w komplecie Dywizjony 602 i 132.

Lecę jako *Blue 4* z Jacques'em jako *Blue 3* w kluczu Kena Charneya, który jest *Blue 1*.

W drodze na „zbiórkę” spotykamy trzy Bostony mające rozrzucić na odcinku 30 kilometrów, aż do Cap de la Hague, metalowe paski folii, zakłócające pracę niemieckich radarów. Możliwe, że dzięki temu, a także za sprawą mgły, uda się nam dotrzeć niezauważenie aż do Cherbourga.

Nad dachami Brighton spotykamy Typhoony i suniemy teraz południowym kursem, tuż nad powierzchnią morza, w kierunku Cherbourga. Niechętnie latam tuż nad wodą i to na dodatek z zapasowymi zbiornikami oraz zaworami, w których zawsze może utkwic jakaś zgubna bańka powietrza, aby na ułamek sekundy zastopować silnik, czyli akurat na tyle, ile trzeba, żeby przy prędkości 500 km/h rozbić się na falach.

Przebijamy się przez gęstą mgłę, co zmusza nas do ryzykownych manewrów po omacku, zaledwie parę metrów nad powierzchnią morza, którego, rzecz jasna, nawet nie widzimy. Typhoony pomimo dwóch pięciusetkilogramowych bomb pod skrzydłami rozwijają piekielną prędkość, tak że z trudem trzymamy się za nimi. Lecę pełen lęku, z chorobliwym prze-

świadczaniem, że za chwilę ujrzę czerwoną lampkę, sygnalizującą spadek ciśnienia w gaźniku, i od stóp do głów oblewa mnie pot. A co to będzie, gdy do tańca dołączy jeszcze flak?!

Godzina 10.15.

Mgła coraz gęstsza, do tego zaczyna padać rześisty deszcz. Aby nie zgubić się z pola widzenia, klucze instynktownie zacieśniają szyk. Spokojny głos Yulesa nieoczekiwanie przerywa nakazaną ciszę radiową:

– Wszyscy *Bobies* zrzucają *babies*, pełny gaz, cel z przodu, prosto przed nami, za 60 sekund!

Uwolniony od ciężaru zapasowego zbiornika i ciągnięty mocą silnika 1800 KM mój Spitfire dostaje kopa. Kładę się 50 metrów w lewo od Jacques'a, trochę z tyłu, i wytrzeszczam oczy, aby zobaczyć cokolwiek w tej przeklętej brei.

Uwaga, Żółty Klucz, okręt flaku na pierwszej!

Frank Wooley, a zaraz po nim także Ken Chaney zauważają tuż przed nami okręt przeciwlotniczy.

– *Max Blue*, atak w kierunku godziny 12!

Ciemnoszara masa kołysze się we mgle, krótki komin, podniesione pokłady, maszt najeżony antenami radarów – i nagle jaskrawe błyski tryskają jeden za drugim konwulsyjnymi seriami wzdłuż całego śródokręcia.

Niech to diabli! Odbezpieczam broń, pochylam głowę, zapieram się plecami o płytę pancerną. Całe wiązki zielonych i czerwonych pocisków smugowych wzbijają się ze wszystkich stron. Trzymając się za Jacques'em, przelatuję przez środek fontanny wody, wyrzuconej przez pocisk 37 milimetrów. Minął mnie tylko o włos. Słona morska woda zachlapała mi owiewkę. Jestem już tylko 50 metrów od okrętu. Z przodu strzela właśnie Jacques, widzę ogień wylotowy jego działek i deszcz wypadających ze skrzydeł łusek. Celuję w mostek pomiędzy kominem a masztem. Długa ciągła seria – z wściekłością zaciskam kciuk na spuście. Pociski eksplodują w morzu, spadają coraz bliżej statku, eksplodują już na pomalowanym w szaro-czarne pasy kadłubie, uderzają jeszcze wyżej, w nadbudówki i worki z piaskiem. Rozrywa się jakiś przewód, tryska skądś para. Ostatnie 20 metrów – dwóch mężczyzn w granatowych swetrach rzuca się plackiem na pokład; tylko 10 metrów – cztery dwudziestomilimetrowe lufy vierlinga skierowane wprost w moje oczy! Trrraaach!!! Dookoła wybuchają moje pociski. Ktoś z obsługi działka, biegnący z dwoma pełnymi zasobnikami, spada do morza. Dostał po nogach! Nagle okręt bucha z czterech luf! Wala

do mnie! Samolot aż cały wibruje, kiedy pędzę nad nimi w odległości chyba nie większej niż metr. Niespodziewane szarpnięcie: moje skrzydło w przelocie rozerwało stalowe druty anten, jego końcem mijam o milimetry maszt. Uff! Udało się!

Okropny dreszcz przeszywa mnie na wskroś, szczękam zębami. Jacques wykonuje dziki slalom pomiędzy fontannami wody. Wydaje się, że miejscami morze aż kipi.

Kilka spóźnionych Typhoonów mija nas z prawej strony. Jak stado lemingów rzuca się w piekielną otchłań, która rozwiera się za długim granitowym wałem falochronu.

Mury fortu, nad którym pędzę w locie koszącym, wydają się płuć ogniem – dziwaczna mieszanina zębatach wieżyczek, nowoczesnych betonowych bunkrów i fortyfikacji *à la* Vauban.

Teraz jesteśmy w środku portu – nieopisana gmatwanina masztów łodzi rybackich oraz porzewiałych szczątków, sterczących spomiędzy zrujnowanych doków. Wydaje się, że się lekko rozpogodziło. Trzeba się mieć na baczności przed niemieckimi myśliwcami!

Niebo jest pocięte przez smugowe pociski, usiane błyskami oraz czarnymi i białymi kłębamii wybuchów pocisków przeciwlotniczych.

A oto i „Münsterland” – otoczony wybuchami, płomieniami, odłamkami. Z dymu wyłaniają się jego cztery maszty, z których sterczą ramiona dźwigów, a całkiem z tyłu – szeroki gruby komin. Atak Typhoonów osiąga punkt kulminacyjny. Bez przerwy eksplodują bomby, wśród przerażających erupcji ognia i ciągle gęstniejącego dymu. Jeden z Typhoonów znika rozerwany wybuchem bomby zrzuconej z samolotu lecącego przed nim. Potężny dźwig portowy rozpada się jak domek z kart.

– Halo! Dowódca *Bobów*, mówi *Kenway*, uwaga na Hunów. Niemieckie myśliwce w pobliżu.

Co za tygiel!

Lecę tuż za Jacques'em, który spiralą pnie się w górę.

Dwa Typhoony wynurzają się nagle z jakiegoś cumulusa parę metrów od nas i mało brakuje, abym zaczął do nich strzelać. Przez te swoje tępe ciężkie dzioby i prostokątne zakończenia skrzydeł są diabelnie podobne do Focke-Wulfów.

– *Max Blue 4*, zwiewaj!

Jacques skręca gwałtownie i prześlizguje się parę metrów ode mnie, migają dwa białe odgromniki na końcach jego skrzydeł. By uniknąć zderzenia, odczekuję przez ułamek sekundy i wtedy Focke-Wulf tym razem prawdziwy – dosłownie ociera się o mnie, prując ze wszystkich czterech działek. Jeden z pocisków odbija się od osłony silnika. Gdy kładę się na grzbiet, by go złapać w celowniku, pojawia się drugi Focke-Wulf, mniej niż 100 metrów od mojej owiewki. Jego wielki żółty silnik rośnie w oczach. Śmigło jak gdyby na zwolnionych obrotach sunie wprost na mnie, skrzydła rozbłyskują od wystrzałów – bang! Moja owiewka podskakuje, szyba jest potrząskana i nieprzejrzysta. Ogarnia mnie przerażenie na myśl o zderzeniu. Niemiec przelatuje tuż nade mną, obudowa mojego silnika jest cała w oleju.

Teraz niebo roi się od samolotów i eksplozji pocisków przeciwlotniczych. Strzelam na chybił trafił do innego Focke-Wulfa, ale pudłuję. I całe szczęście – bo okazuje się, że to Typhoon. Jacques wywija z jednym z niemieckich myśliwców. Widzę, jak jego pociski wybuchają na czarnym krzyżu kadłuba. Focke-Wulf odwraca się, pokazując swój żółty brzuch i nurkuje, parszając kłębami dymu i ognia.

– *Good show Jacques! You got him!* [37](#)

Ciśnienie oleju spada niepokojąco. Znow zaczyna lać deszcz i po paru sekundach szyba kabiny pokrywa się warstwą tłustej mazi. Kieruję się w chmury, odmeldowuję się Jacques’owi i Yule’owi przez radio i lecę na ślepo na północ. Z zerowym ciśnieniem oleju i na grożącym eksplozją, gotującym się silniku dociągam jakoś do Tangmere. Przy lądowaniu odrzucam osłonę kabiny, aby cokolwiek zobaczyć.

Cała ta historia kosztowała nas i Dywizjon 132. po dwóch ludzi. Siedem Typhoonów zostało zestrzelonych, dwa spadły do morza na wysokości Cherbourga, a ich piloci zostali wyłowieni przez łodzie ratownicze.

„Münsterland” zaś, mimo że został ciężko uszkodzony, a część ładunku strawił pożar, zdołał w dwie noce później przedostać się aż do Dieppe.

W końcu jednak został na wysokości Holandii zatopiony przez jedną z formacji Beaufighterów.

## **ŁOŻYSKA KULKOWE I LATAJĄCE FORTECE**

Jak tylko szefowie amerykańskiego sztabu planowania otrzymali od meteorologów miesięczną prognozę pogody, natychmiast zdecydowali się

wykorzystać ostatnie pogodne dni tego roku, by zbombardować Schweinfurt.

W Schweinfurcie, na południowy wschód od Bremy, w samym sercu Niemiec, znajdowała się ogromna, najważniejsza w zachodniej Europie, fabryka łożysk kulkowych.

Był to cel numer 1.

Jeśli 8 Armia Powietrzna nie zdołałaby zaatakować 13 października, to musiałyby odczekać przynajmniej cztery długie zimowe miesiące, aż nadejdą się znów tak korzystne warunki meteorologiczne, a w przeciągu tych czterech miesięcy fabryka zdolna byłaby wyprodukować dla Luftwaffe tysiące części do silników. To był prawdziwy wyścig z czasem. W ciągu 48 godzin należało zapiać na ostatni guzik całą operację. To nie lada wyzwanie: zachować ścisłą tajemnicę na setkach lotnisk, zmobilizować około 1300 angielskich i amerykańskich samolotów myśliwskich, zaopatrzyć w bomby 700 „Latających Fortec” i 8400 karabinów maszynowych w dziesięciometrowej długości taśmy z amunicją...

Po raz pierwszy miały operować nad Niemcami także Spitfire’y. Ponieważ amerykańskie czteromotorowe bombowce miały ponad cztery godziny przebywać nad terytorium nieprzyjacielskim, spodziewano się niezwykle gwałtownej reakcji Luftwaffe. Dysponowała ona w rejonie Belgii i Danii około trzema tysiącami Messerschmittów i Focke-Wulfów. Przewidując trudności z amunicją i paliwem, na jakie natrafią przeciążone pracą Thunderbolty i Mustangi, Siły Powietrzne Stanów Zjednoczonych zażądały wsparcia od RAF-u. Spitfire’y jednak, jako szybkie myśliwce, nie były w żadnym przypadku przystosowane do eskorty na dużych odległościach i potrzebne im były specjalne dodatkowe zbiorniki, by mogły zwiększyć zasięg swojego działania aż do Bremy.

Jedna z angielskich fabryk w Watford podjęła się wykonać, w przeciągu trzech dni 800 pięćsetlitrowych zbiorników.

Okolo tysiąca robotników pracowało w dzień i w noc, tak że 13 października o świcie mechanicy RAF-u montowali już zbiorniki pod kadłubami Spitów!

W ostatniej chwili, kiedy wszyscy mieli już nerwy napięte do ostateczności, rozkaz został odwołany: godzinę H przesunięto na 12.00 następnego dnia.

14 października 1943.

Od ósmej rano „Latające Fortece” i Liberatory, mocno obciążone, zaczynają startować z 37 lotnisk. Przez godzinę krążą nad Hull, by stworzyć 10 formacji w nieskazitelnym szyku, każda po 70 maszyn lecących skrzydło w skrzydło.

Godzina 9.15.

Teraz z kolei startują Spitfire’y, które będą eskortować bombowce aż do Wysp Fryzyjskich.

Godzina 10.40.

Skrzydło 39 Thunderboltów (25 z 9. Armii Powietrznej i 14 z 8) dołącza do armady, aby przejąć straż, tymczasem Spitfire’y zawracają.

Godz. 11.15.

Startuje 20 dywizjonów Lightningów i 12 dywizjonów Mustangów, żeby osłaniać wielkie czteromotorowce, gdy te już bezpośrednio podejść nad cel.

Przewidziano, że Spitfire’y – po zatankowaniu i uzupełnieniu amunicji – mają znów wylecieć o godzinie 12.00, aby tym razem osłaniać powrót zespołu. Randkę wyznaczono na godzinę 13.15 nad północnym odcinkiem granicy niemiecko-holenderskiej.

Aby maksymalnie zredukować czas przelotu na trasach, 18 dywizjonów Spitfire’ów, wyznaczonych do udziału w operacji, zostało skoncentrowanych na czterech lotniskach w pobliżu Norfolk.

Pierwszy start o godzinie 9.00 przeciągał się z powodu dodatkowego balastu, do którego piloci nie byli przyzwyczajeni. Dwa Spitfire’y stanęły w płomieniach, u wielu popękało ogumienie kół, najwięcej zaś kłopotów sprawiały pilotom zbiorniki, do przewodów których dostało się powietrze.

My z Jacques’em byliśmy wśród tych ostatnich.

Lądowanie na naszych cienkich dętkach z 500 litrami pod brzuchem i 700 w normalnych zbiornikach było ryzykowne i odbywało się bardzo ostrożnie.

– Jak na jajkach – stwierdził Jacques.

Gotując się ze złości, spoglądaliśmy, jak rój Spitfire’ów znika w porannych oparach mgły, obierając kurs na Niemcy. Mechanicy zaczęli natychmiast opróżniać i sprawdzać zbiorniki. My tymczasem, w oczekiwaniu na drugie zadanie, drzemaliśmy pod skrzydłami naszych samolotów.

O 11.45 powróciło Skrzydło Spitfire’ów. Chmary mechaników na samochodach-cysternach rzuciły się, by w rekordowym czasie zatankować zbiorniki, podczas gdy piloci, zataczając się na zdrętwiałych nogach, wcinali sandwicze i w pośpiechu pili herbatę.

Byli zawiedzeni i niezbyt rozmowni.

Wszystko poszło dobrze, chociaż sporo było artylerii przeciwlotniczej. Ale aż do chwili, kiedy opuścili swoich podopiecznych – to jest do 10.30 – nie pokazał się ani jeden niemiecki myśliwiec. Parę minut przed 12, kiedy zaczęliśmy się ponownie usadowiać w kabinach, rozległo się z głośników:

– Halo! Halo! Tu komendant bazy, do wszystkich pilotów! Nasze „grubasy” są w tej chwili atakowane nad Niemcami przez przeważające siły nieprzyjacielskich myśliwców. Skrzydła wystartują natychmiast i zluzują będącą pod ostrzałem, dotychczasową eskortę. Dajcie z siebie wszystko, aby doprowadzić ich z powrotem – odwalili dzisiaj kawał ciężkiej roboty! Pospieszcie się! Powodzenia!

O 12.04 Dywizjony 132, 602, 411 i 453 startują z Bradwell Bay.

Jacques i ja lecimy jako numery 3 i 4 w Kluczu Żółtym, prowadzonym przez Sutherlanda.

Godzina 13.15.

– Uwaga, Clo-Clo, 12 Niemców pod nami, kierunek: godzina piąta.

Jacques mówi przez radio po francusku, lecz zostaje za to siarczyście przywołany do porządku przez Maxiego:

– *Shut-up bloody Frenchman!*

Wszyscy mają napięte nerwy i stali się wrażliwi jak mimozy. Już prawie półtorej godziny lecimy na wysokości 10 000 metrów w temperaturze arktycznej. Tarcze przyrządów pokładowych tańczą mi przed oczami, chwilami wszystko się płacze w chaosie cyfr i wskazówek: wysokościomierze, prędkościomierze, sztuczne horyzonty, termometry chłodnicy, oleju, głowic cylindrów, manometry i lampki sygnalizacyjne... Nie daje mi też spokoju dodatkowy zbiornik, który tak obciąża mego Spita. Teoretycznie, według wskaźnika zegara, mogę z niego ciągnąć jeszcze przez około siedem minut, zanim się go pozbędę. Bola mnie nerki, palce u nóg mi zlodowaciały, oczy łzawią, z nosa mi kapie... czuję się raczej kiepsko...

Pogoda, piękna aż do południa, teraz się zepsuła. Wielkie ławice chmur i mgły podnoszą się pionowo od ziemi i zagradzają nam drogę niby murem. Przedzierając się przez jeden z takich ogromnych stratocumululusów, Jacques i ja tracimy kontakt z resztą Skrzydła. Wisimy teraz zagubieni w tym chaosie, „kleimy się” naszymi Spitfirami jeden do drugiego i próbujemy na własną rękę trafić na miejsce zbiórki.

A może przelecieliśmy już nad tym nieszczęsnym punktem? Jak się tu połapać w tej masie chmur i samolotów? Nie sposób określić, jakie jest



prawdziwe położenie. Z lewej, pod nami odcinają się na tle szarego morza żółte Wyspy Fryzyjskie. Trochę na prawo, w oparach mgły, leży Emden oraz poprzecinane kanałami urodzajne pastwiska północnej Holandii. Jezioro Zuiderskie zostało już daleko za nami.

W powietrzu istny koszmar! Czegoś takiego jeszcze nigdy nie przeżyłem.

Pąki pocisków artylerii przeciwlotniczej rozkwitają dookoła i zawisają bezgłośnie na skraju chmur. Ze wszystkich stron pojawiają się nagle całe masy niemieckich myśliwców. Jakby powstawały z niczego. Krzyżujemy się w powietrzu z Lightningami i Mustangami. Wracają, niemal powłócząc skrzydłami, już bez amunicji, z pustymi magazynkami. Piloci, wyczerpani i wystraszeni, przemykają ukradkiem wśród chmur, aby uniknąć walki.

No i wreszcie bombowce!

Widok przerażający. Absolutna panika! Po raz pierwszy, w wyniku skomasowanego ataku flaku oraz lawiny Junkersów 88 i Me 410 zaopatrzonych w rakiety, udało się rozerwać i rozproszyć szyk fortec. Na wielkie, rozsiane po niebie czteromotorowce, daremnie usiłujące zebrać się po trzy, cztery, by skrzyżować ogień – Focke-Wulfy rzucają się jak na łatwą zdobycz.

I to ile Focke-Wulfów! Wypryskują ze wszystkich stron, a jeszcze w dole, na holenderskich lotniskach przygotowują się do startu następne. Spitfire'y i bombowce są zbyt rozproszone, by można zorganizować planową obronę. Pozostało tylko jedno: zdać się na siebie, a Bóg niech ma nas wszystkich w opiece! Głos oficera ze stacji naziemnej stał się już tak odległy, że się go prawie nie słyszy. Bez niego, bez jego rad i poparcia jesteśmy odcięci od naszych, zdani wyłącznie na siebie, osamotnieni, obnażeni i bezbroni jak dzieci...

To cud, że nas jeszcze nie spruto!

Kręcąc się, wirując, strzelając udało nam się wznieść wysoko ponad ten zamęt. Zużyłem już połowę amunicji. Właściwie chodzi już tylko o to, aby wrócić jakoś do domu. Nagle Jacques spostrzega na naszpikowanym przez spadochrony i płonące samoloty niebie około 40 Focke-Wulfów, spadających na cztery „Latające Fortece”. Te, wlokąc się z mazołem, próbują osłonić Liberatora, któremu płonie jeden z silników. Co robić? W tym potwornym zamieszaniu nie ma nawet kogo wezwać na pomoc! Wszystkie Spitfire'y, jak okiem sięgnąć, są uwikłane w wirujące *dogfights* i co chwilę wpadają na chmury jak bokser na liny ringu, aby zaraz się od nich odbić.

Rzut oka na zegarek – jeszcze tylko dwie minuty na benzynie z zapasowego zbiornika. Tym lepiej, niewielka strata.

– *Hallo Jack, dropping my baby!*

Podczas gdy Jacques mnie ochrania, schylam się i ciągnę mocno dźwignię uwalniającą zbiornik. Mój Spitfire, uwolniony od dodatkowego ciężaru, strzela prosto w górę.

– *OK, Jack, your turn.* Twoja kolej!

Zbiornik Jacques'a koziołkuje i spada na dół w deszczu benzyny.

– *Attacking!*

Z zaświeconym celownikiem, z palcem na spuście kładziemy się obaj na grzbiet i nurkujemy na Focke-Wulfy otaczające wachlarzem bombowce. Wciąż jeszcze nurkując, rozglądam się i usiłuję wziąć na muszkę jednego z nich. Atakują zewsząd – z przodu, z boku, z tyłu. Jedna z fortec zaczyna wpadać w korkociąg. Inna wybucha nagle jak ogromny pocisk przeciwlotniczy... Eksplozja wyrywa skrzydło tej, która asekuje ją z prawej... Olbrzymi ciemny grzyb wyrasta w miejscu, gdzie wystrzeliliwują płonące szczątki maszyny. Asymetryczna teraz sylwetka fortecy zmniejsza się, rozmywa... i jak zwiędły liść spada w pustkę... Błyszcząc jak łebki gwoździ wystające ze ściany – zjawiają się nagle na niebie czasze spadochronów... jeden, dwa, cztery, sześć...

Przelatuję parę metrów obok bezpieczeństwa, ciągnącego za sobą czarny warkocz dymu Focke-Wulfa – na tego nie ma co już marnować amunicji, już swoje oberwał. Zdaje mi się, że nurkuję w akwarium pełnym oszalałych ryb!

Nic, tylko gwiazdziste silniki, żółte brzuchy, czarne krzyże, prostokątne skrzydła, które tną przestworza jak płetwy. Powietrze jest poprzecinane wielobarwnymi śladami smugowej amunicji, bez przerwy, instynktownie mrugam oczami.

Teraz kolej na nas! Aby stawić czoła przeciążeniu, napinam mięśnie brzucha, zapieram się nogami, przełykam gorzką ślinę i ciągnę ostro do góry. Zanim jeszcze mój mózg zdążył to zarejestrować, już palec automatycznie naciska spust. Seria w Focke-Wulfa, prezentującego się przez moment w moim celowniku! Pudło! Zaskoczony szkop traci na chwilę równowagę, ale jednak udaje mu się zwiać. Strzela Jacques – również nie trafia. Tymczasem za jego plecami pojawia się szary Messerschmitt, plujący ogniem ze skrzydeł.

– Uważaj, Jacques! Skręcaj w prawo!

Całym ciałem naciskam na ster, obok przemyka ziemia. Za późno.

– Messerschmitt już jest poza zasięgiem strzału.

Oblewa mnie pot.

Przede mną dwa Focke-Wulfy biorą w kleszcze jedną z błakających się fortec. Spojrzenie w lusterko – Jacques jest za mną. Żarzące się druciki celownika obejmują zielonożółtego Focke-Wulfa. Boże, ależ jest blisko! Skrzydła Spita wibrują od odrzutu działek, trzy błyski, buchają płomienie i już ciągnie się za nim szarozielony pióropusz dymu.

Nagle wzdrygam się, jakbym dostał pięścią prosto w żołądek: tam, gdzie jeszcze przed chwilą był samolot Jacques'a, widzę na krawędzi chmury błysk płomieni – ale zaraz słyszę przez radio jego triumfalny głos:

– Widziałeś to, Pierre? Dorwałem go!

Dzięki Bogu, to był Focke-Wulf! Kątem oka z ulgą spostrzegam Spitfire'a, jakieś 40 metrów ode mnie.

Nagle jakby walnął piorun. Piekące uderzenie w twarz: od przenikliwego świstu powietrza, wpadającego przez dziurę, zdają mi się pękać bębny, jeden z pocisków przebił szybę kabiny. Pac! Jeszcze jeden... Dziko kręcę moją maszyną. Niemiec jest tak blisko, że mrużę oczy przed oślepiającym błyskiem jego działek. Ale Jacques jest na miejscu i Focke-Wulf rozrywa się pode mną jak granat.

Teraz już zupełnie tracę orientację. Już kompletnie nie wiem, co się wokół mnie dzieje. Przez 10 minut ślepo wykonuję polecenia wydawane mi przez Jacques'a za pośrednictwem radia. Kiedy wreszcie przychodzę do siebie, jesteśmy pośrodku Morza Północnego. Na prawo ode mnie leci forteca. Jest podziurawiona jak sito, pomimo to trzyma się w powietrzu. Na prawo Mustang z czerwonym dziobem.

Nareszcie Anglia! Na wybrzeżu leżą cztery roztrzaskane „Latające Fortece”. Lądujemy w Manston za czteromotorowcami, wyczerpani, bez paliwa i amunicji. Zatrzymuję maszynę koło jednego z Mustangów. Poznajemy się z pilotem. To słynny major Beeson, dowódca 7 Dywizjonu Mustangów. To była jego ostatnia akcja, w przyszłym tygodniu wraca do Stanów Zjednoczonych.

– Boże! – Śmieje się głośno. – Mam nadzieję, że wreszcie rząd wyśle mnie na wakacje przeciw Japończykom!

Fabryki w Schweinfurcie zostały zniszczone. Ale z 680 „Latających Fortec” tylko 100 zdolnych jest jeszcze do lotu. Straciliśmy ponad 200 ludzi.

Zostało zestrzelonych 297 niemieckich myśliwców i 110 naszych.

## ODKRYCIE V-1

1 grudnia 1943.

RAF sprawia wrażenie, jakby miał kompleks broni zdalnie sterowanej. Od kilku tygodni Niemcy – z Hitlerem na czele – propagują swoją cudowną broń i nawet neutralna prasa przekazuje przerażające doniesienia o olbrzymich rakietach, zdalnie sterowanych przez radio, które mogą przenosić trzy tony materiału wybuchowego na odległość 200 kilometrów... i tym podobne historie. Wzruszamy tylko ramionami, czytając te gazety.

Jednak pewnego pięknego popołudnia wszyscy piloci zostają wezwani do Intelligence Roomu. Z ponurą miną, blady jak trup pierwszy oficer wywiadu rozpościera przed nami mapę Francji, dosłownie naszpikowaną ponumerowanymi chorągiewkami:

– Moi panowie, sytuacja jest poważna!

I w mało budującej mowie przedstawia stan rzeczy:

– Istnieją dwie możliwości: albo Niemcy próbują nas bujać, albo jednak mają to rzeczywiście i pewnego pięknego poranka możemy usłyszeć wiadomość, że połowa Londynu leży w ruinach i zgliszczach. Moglibyśmy przyjąć, że to wszystko *bluff*. Ale Główne Dowództwo podeszło do sprawy poważnie i uważa, że teraz powinniśmy skierować naszą rezerwę bombowców przeciw wszystkim zaznaczonym na mapie punktom. W przeciągu dwóch miesięcy Organizacja Todt rozpoczęła budowę prawie 200 podobnych pasów startowych. Nie wolno im skończyć żadnej z tych budów! 18 zaznaczonych na czerwono miejsc, które panowie tu widzą, a na których prace są najbardziej zaawansowane, będą jutro bombardowane przez 1300 samolotów. Będziemy to robić tak długo, aż wszystkie zostaną zniszczone. I jeszcze ostatnie ostrzeżenie: jeśli któryś z panów wspomni komuś o tym, co tu zostało omówione, to spotka się z najbardziej surowymi konsekwencjami. Nie wolno straszyć opinii publicznej takimi rzeczami! Mogłoby to wywołać panikę wśród ludności!

*Noballs* – takie było hasło dla tych placów budowy – wyrastających teraz jak grzyby po deszczu. Im więcej się ich niszczyło, tym więcej ich wyrastało. Jeśli miał to być rzeczywiście tylko *bluff*, to trzeba przyznać, że Niemcom w pełni się ten żart udał. Stopniowo rzucano do walki przeciwko

Rocket Coasi, raketowemu wybrzeżu, jak ochrzczono wkrótce strefę wybrzeża pomiędzy Boulogne a Cherbourgiem, wszelkie typy samolotów. Nawet Dywizjon 184. ze swymi starymi Hurricane'ami został bardzo szybko włączony do walki. Z czterema sześćdziesięciofuntowymi rakietami pod skrzydłami te pozałowania godne maszyny wyciągały nie więcej niż 330 km/h.

Wymagało to nie byle jakiej odwagi, aby przy tej prędkości w locie nurkowym zmierzyć się z niemieckim flakiem.

Nieświadomi jak dzieci i równie złośliwi, naśmiewaliśmy się z trosk i obaw pilotów Hurricane'ów. Ich narzekania były tym bardziej zrozumiałe, że właśnie teraz mieli otrzymać nowe upragnione Typhoony. Była to rzeczywiście ponura perspektywa, zostać sprutym akurat teraz, gdy miało się spełnić dawno oczekiwane marzenie.

Niedługo jednak nabijaliśmy się z nich. 4 grudnia osiem Hurricane'ów zostało zaatakowanych nad francuskim wybrzeżem przez kilkanaście Bf 109 G. Dywizjon 184, z dowódcą Skrzydła majorem Rose'em na czele, bronił się zaciekle, ale z bombowym balastem i dwoma lichymi karabinami maszynowymi 7,7 milimetra mieli niewielkie szanse przeciwko trzem dwudziestomilimetrowym działkom i dwóm trzynastomilimetrowym karabinom maszynowym przeciwnika. Sześć zostało zestrzelonych, a dwa pozostałe miały kraksę przy lądowaniu – niemieckie kule ciężko raniły obu pilotów.

A już zupełnie odechciało nam się śmiechu, kiedy postanowiono, że Hurricane'y będą teraz osłaniane w czasie ataku przez Spitfire'y.

15 grudnia 1943.

Mgła i ciężkie chmury sięgają aż do wierzchołków drzew. Przynajmniej dzisiaj będzie spokój. Z porcją jajek na szynce i kilkoma dobrze przypieczonymi grzankami, grubo posmarowanymi masłem, rozgościłem się w kasynie, układając sobie krótki plan na dzisiejszy dzień. Z pewnością można liczyć na *genaral release*, czyli pełny luz. A więc wezmę sobie ciepłą kąpiel, potem, po obiedzie, pojedziemy z Jacques'em do Maidstone, jeśli tylko jego auto to przetrzyma. Następnie kino i obiad w „Star”, a po kilku drinkach wrócimy prosto do łóżek.

– Halo! Halo!

Ach, to znowu ten przeklęty głośnik.

– Uwaga! Tu operacyjny. Następujący piloci z 602 są natychmiast przeszeni do Intelligence Roomu.

Chyba się wścieknę, słyszę moje nazwisko wśród ośmiu wywoływanych. Błyskawicznie przełykam kawę, podwójna warstwa konfitury pomarańczowej na ostatni tost i biegnę!

Wchodzę do Intelligence jako ostatni, wszyscy pozostali już są, i sądząc po ich minach, nietrudno zgadnąć, co będzie grane.

Te półgłówki z Kwatery Głównej nie myślą chyba, że będziemy latać w taką pogodę?! Ośmiu pilotów ze 184 też jest tutaj. Sprawa jest jasna: chodzi o sławetne zadanie eskortowe. Uroczo!

Oficer wywiadu, posługując się mapą, przedstawia zadanie. Osiem Hurricane'ów musi zaatakować Noball nr 79 na południowy wschód od Hesdin. Ale nasze Spitfire'y lecą 560 km/h, a pozostałe maszyny – z biedą 320, więc o eskorcie z prawdziwego zdarzenia nie może być mowy. Hurricane'y powinny osiągnąć francuskie wybrzeże o 10.12 i trzymać kurs prosto na cel. Równocześnie cztery Spity z eskadry A i cztery z B muszą patrolować rejon Hesdin i Abbeville, w gotowości do przechwycenia niemieckich myśliwców.

Na papierze wygląda to niewinnie – ale w rzeczywistości...

O 9.40 startują Spity i zanurzają się we mgle, lecąc w kierunku Dunge-ness. Na środku Kanału widoczność poprawia się, tak jak przepowiedziało meteo, i pułap chmur podnosi się na 300 metrów. Kanał jest dziś przedpołudniem odpychający. Niewielkie, spowite pianą fale wydają się brudne, zielonkawe i lodowate. Ponieważ lecimy dosłownie na poziomie morza, znaczy to, że musimy uważać na mewy: mają one bowiem brzydki zwyczaj uderzania z pełną prędkością o żeberka chłodnicy lub roztrzaskiwania się o szybę, pozostawiając na niej pierzasto-krwawe plamy.

Eskadra B odchodzi w kierunku Point-au-Blanc, bardziej na północny wschód. Wkrótce ukazują się z prawej kredowe skały stromego brzegu des Treport. Dajemy pełen gaz – cztery Spitfire'y wydają się skakać z jednego grzbietu fali na drugi. I już mamy ujście Sommy: jej białe piaszczyste łąchy i bagna. Hop! Plaża defiluje mi pod skrzydłami. Lekko manewrując sterami, omijam uskoki terenu i pozostaję najniżej, jak się da. Lecimy z biegiem Sommy aż do Abbeville. Chwilowo jest całkiem spokojnie, żadnego śladu po artylerii, wszystko opustoszałe i senne.

Nagle, w przeciągu jednej chwili zaczyna się taniec. Ze wszystkich zboczy wybrzeża Niemcy otwierają ogień z lekkiej artylerii. Długie świetliste smugi momentalnie przecinają powietrze, tworząc siatkę z czerwonych i zielonych pasów. Ma się wrażenie, że dwudziestomilimetrowe pociski

smugowe lecą prosto między oczy i dopiero w ostatniej chwili skręcają w jedną lub drugą stronę. Całe chmary pocisków jak sznury pereł podnoszą się ze starannie zamaskowanych stanowisk, krzyżują się nad naszymi głowami lub odbijają się przed nami od brzegu. Wkrótce dołączają do nich trzydziestosiedmiomilimetrówki i zewsząd wyłaniają się zdradzieckie czarne kłębuszki.

Możemy przemykać między drzewami, ocierając się wręcz o żywopłoty, ale obrona przeciwlotnicza i tak się od nas nie odczepi. Ledwo wychodzimy poza zasięg jednej baterii, to wpadamy w ogień innej.

Skręcamy o 90° w lewo. Aby zachować szyk, musimy ścinać. Nagle widzę idącego wprost na mnie Kena, ciągnę za drążek, aby go wyminąć. To zmusza mnie do poderwania maszyny, przez moment nie mogę lecieć tuż nad ziemią – i już parę metrów ode mnie rozrywają się trzy pociski, jeden nad samym skrzydłem; słyszę praśnięcia odłamków, bębnią jak grad o blachę. Dokładnie na wprost, pomiędzy dwoma stogami siana, widzę przed sobą worki z piaskiem, a z nich wystające lufy dwudziestomilimetrowego vierlinga. Dookoła kotłują się dziko szare postacie. Naciskam kciukiem spust, moje pociski rozpruwają iluzoryczną osłonę, serie z kaemów orzą wokół całe pole. Jedna z kop siana staje w ogniu, a w mojej pamięci wyryte zostaje fotograficzne wspomnienie żołnierza z obsługi baterii, skoszonego jedną z serii.

Unikając przeszkód i uważając na śmiertelną pułapkę rozpiętej 10 metrów nad ziemią linii wysokiego napięcia, nie spuszczam z oka Jacques'a lecącego 200 metrów z lewej. Widać wyraźnie, że jest dzisiaj w formie. Parę razy już widziałem, jak sunął między drzewami, zamiast nad nimi przeskakiwać. Jak go znam, będzie piał z zachwyty – ja dla odmiany wolałbym własne łóżko lub, jeśli już, to jakieś zadanie myśliwskie na wysokości 7000 metrów. Cały szkopuł z lotem koszącym przy prędkości 550 kilometrów polega na skrajnie ograniczonym polu widzenia. Ma się niewiele czasu, aby oszacować przeszkodę lub cel; aby ominąć to pierwsze lub namierzyć to drugie, pozostaje tylko ułamek sekundy – inaczej przemkną ci pod skrzydłami.

Wszystkie niemieckie stanowiska obrony przeciwlotniczej musiały zostać zaalarmowane, bowiem ze wszystkich stron wspinają się łańcuchy smugowych pocisków. Po paru minutach zaczynamy się do tego przyzwyczajać.

Nagle przeszkody znikają, jeszcze ostatni rząd i mam przed sobą rozległą równinę, którą na pierwszy rzut oka wziąłem za jakąś łąkę... To lotnisko! Lecę jego skrajem, ale Jacques tnie dokładnie przez środek. Chyba w tej samej co ja chwili zdał sobie sprawę z niebezpieczeństwa. Otoczył go prawdziwy mur pocisków! Już niemal widzę go, jak roztrzaskuje się w płomieniach o ziemię. Ale jest zbyt zajęty, aby przejmować się tym, co zwykł nazywać „detalami bez znaczenia”. Właśnie odkrył pod sieciami maskującymi trzy Bf 109. Rozpaczliwie próbuje złapać je na celownik – kładzie wszystko na jedną kartę, zmniejsza gaz i usiłuje, z jednym skrzydłem przy ziemi, wziąć ostry zakręt. Nic z tego, jest na zbyt dużej prędkości i seria, którą puszcza w akcie desperacji, trafia w murek ogrodzenia. W dodatku ten manewr wynosi go wprost na wieżę kontrolną lotniska – dwupiętrową drewnianą konstrukcję z oszklonymi lukami. Efekt działania jego obu działek i karabinów maszynowych na tego rodzaju cel jest straszliwy. Szyby rozlatują się na kawałki, a pociski trafiają dosłownie wszędzie, powodując jedną wielką masakrę. Widzę postacie pędzące przez drzwi, ba, nawet przez okna. Jacques w furii pozostawia palec na spuście i strzela aż do końca; z ledwością udaje mu się w porę poderwać w górę. Dwaj Niemcy z czujki na dachu ani myślą czekać! Gdy tylko spostrzegają pędzącego wprost na nich, plującego ogniem Spita, bez namysłu skaczą z drugiego piętra. Wszystko rozgrywa się błyskawicznie, jak we śnie. Słyszę w radiu triumfalny głos Jacques’a:

– *Hallo, Pierre, that shoot them!* Trochę ich rozruszałem, co!

Nasze rozpoznanie trwa jeszcze 10 długich minut. Z ulgą, bo bez większych uszkodzeń – z wyjątkiem paru przestrzeleń tu i tam – udajemy się wreszcie w drogę powrotną. Złani potem lądujemy w Detling, w strugach deszczu i we mgle, którą można by kroić nożem. Przysięgamy na wszystkie świętości, że już nigdy więcej nikt nas tak nie wrobi.

– *Home, sweet home...*

– *La douce France*, słodka Francja, naszpikowana szkopami, jest teraz jednak zdecydowanie mało przyjazna.

20 grudnia 1943.

Kątem oka obserwuję Hurricane’y przygotowujące się do ataku. Cel został starannie zamaskowany przed sfotografowaniem z góry, stąd jednak widoczne są wszystkie szczegóły: linie wysokiego napięcia połączone z transformatorami, betonowy blok stacji kontrolnej z jej charakterystycznymi antenami – to tu kieruje się latającą bombę. Z każdej strony, dobrze



ukryte w krzakach, dziwaczne, niskie, podobne do nart konstrukcje, których przeznaczenia do tej pory nie udało się ustalić bystrym zazwyczaj technikiem i oficerom RAF-u. No i w końcu długa na 40 metrów rampa wyrzutni, wycelowana w samo serce Anglii. Na szynach leży około sześciometrowy, jedyny w swoim rodzaju cylinder z dwoma tępymi lotkami. Niech to diabli! Wydaje się, że cała ta robota jest już nieźle zaawansowana! Dookoła Noballu dwudziestometrowej szerokości pas z drutu kolczastego i stanowiska flaku. Jak wynika z rozpracowania ostatnich zdjęć zrobionych przez rozpoznawczego Mustanga, w promieniu 800 metrów powinno ich być 15, wszystkie wyposażone w dwudziestomilimetrowe vierlingi, i jeszcze dwa działka trzydziestosiedmiomilimetrowe na dachu budynku stacji kontrolnej.

Hurricane'y zaczynają pikować i pakują się w ogień obrony przeciwlotniczej. Wokół celu rośnie żywy mur ze stali i dynamitu, wznoszony przez pociski smugowo-zapalające. Dzieje się to, co było nieuniknione. Bezsilny oglądam początek tego dramatu. Kapitan Rough-Head zostaje śmiertelnie trafiony w momencie, gdy odpala salwę z czterech rakiet. Niepilotowany teraz Hurricane staje gwałtownie dęba i pnie się pionowo w górę z nieruchomym już śmigłem. W punkcie kulminacyjnym lotu odpada jedno ze skrzydeł, samolot zawisa bez ruchu w powietrzu jak na sznurku, po czym wpada w korkociąg.

Jak w sennym koszmarze widzę też Hurricane'a, Pearce'a, dosłownie przekrojonego serią działka 37 milimetrów. Ster ogonowy odpada, samolot kosi drzewa, rozpryskując na wszystkie strony płonąca benzynę i rozbija się w lesie. Pozostałe Hurricane'y atakują równocześnie. Maszyna sierżanta Clive'a dostaje całą serię, eksploduje i jest już tylko bezkształtną wiązką płomieni, ciągnącą za sobą warkocz czarnego dymu. Bush, Australijczyk, chyba tylko jakimś cudem z tego wychodzi. Nie dość, że udało mu się wpakować wszystkie osiem pocisków rakietowych w stację kontrolną, to jeszcze – mimo niezliczonych dziur w kadłubie oraz, jak się później okazało, dwóch pocisków w nodze i jednego w lędźwiach – wymyka się spod zaporowego ognia artylerii przeciwlotniczej.

Jestem tak oszołomiony, że pilotuję zupełnie jak automat. Wszystko odbywa się w ciągu paru sekund. Poza zasięgiem flaku kończymy nasz okrężny lot i zaczynamy się przygotowywać do drogi powrotnej. W radiu słyszę, jak Ken nakazuje Jacques'owi i Danny'emu, by eskortowali Busha, i jak krzyczy do mnie:

– Halo, *Beer 2*, atakujemy to cholerstwo tam w dole!

Krew ścina mi się w żyłach. Ken jest niespełna rozumu. Jeżeli chce popełnić samobójstwo, to niech robi to sam. Najpierw, w celu zmylenia przeciwnika, dość długo kluczymy nad doliną, potem naprowadza nas na cel. Naprawdę, nie mam zamiaru zgrywać bohatera!

– Ustaw się równolegle! Atakujemy!

Nurkujemy i lecimy jakieś trzy, cztery metry nad ziemią. Jeszcze nie zdążyliśmy osiągnąć celu, a już artyleria przeciwlotnicza wstrzeliwuje się w nas. Niemiecka artyleria jest piekielnie celna. Pięć stanowisk bierze mnie zaraz w krzyżowy ogień. Serce wali mi, jakby miało pęknąć. Usiłuję ich zmylić, uderzając z całej siły w ster, aby zmusić samolot do skoków. Nic z tego. Trzy dwudziestomilimetrowe pociski trafiają mnie, przebijają skrzydła, ale nie eksplodują. Nie chodzi już o to, aby atakować, lecz całkiem po prostu, by ratować własną skórę. Wszystkie stanowiska obrony przeciwlotniczej w okolicy są już zaalarmowane.

Kurczę się w sobie, oślepiony gradem świetlnej amunicji, instynktownie przechylam to w lewo, to w prawo, jakbym chciał je ominąć. Mam wrażenie, że w każdej chwili zostanę trafiony i roztrzaskam się beznadziejnie o ziemię, tak jak te nieszczęsne Hurricane'y...

Jak szalony wykręcam wariackie figury. Ryzykując wszystko, przyklejam się prawie do ziemi i wykonuję gwałtowne skręty. Przeszkodę dostrzegam za późno: rząd topoli wzdłuż kanału. Instynktownie przechylam samolot, naciskając z całej siły lewy drążek steru...

Z przeraźliwym łoskotem, który rozlega się w kadłubie, i wstrząsem prawie że wyrywającym mi ster z rąk, lewym skrzydłem zaczepiam o wierzchołki drzew. Tylko sile bezwładności mojego czterotonowego samolotu, pędzącego dalej z prędkością 540 km/h, zawdzięczam, że nie roztrzaskałem się na przeciwległym brzegu, gdzie na stromym poletku spokojnie rośnie sobie len. Jestem ogłuszony wskutek szoku i sparaliżowany przez strach, przez okropne uczucie fizycznego strachu, które skręca wnętrzności i sprawia, że do ust podchodzi mi gorzka ślina. Czuję, że zupełnie opuszczają mnie siły... Tylko o włos omijam linię wysokiego napięcia i przelatuję pod lśniącymi miedzianymi drutami.

Uchodzą ze mnie już resztki odwagi. Zupełnie tracę głowę, szarpnię ster wysokości, panicznie szukam ucieczki w chmurach, szarych i ponurych, kłębiących się gdzieś na wysokości 800 metrów. Ziemia już mnie nie chroni i w przeciągu paru sekund, kiedy wzbijam się do góry, zostaję czterokrotnie

trafiony. Jeden z pocisków eksploduje w lewej klapie przepływowej, dwa przebijają ster wysokości, a czwarty – jedną z łopat śmigła...

Jeszcze nigdy głęboki mrok ciężkiej deszczowej chmury nie wydał mi się równie gościnnie...

Potrzebuję prawie minutę, aby przebić się przez jej powłokę i nagle zanurzam się w pełnym świetle, zlany potem jak po nocnym koszmarze. Błękitne niebo, pode mną morze mgieł przesłonięte oślepiającym słońcem – wszystko dookoła wspaniale promienieje i napawa otuchą. Ostrożnie sprawdzam stery. Lewa kłapa wyskoczyła z zawiasów i trzyma się tylko na aluminiowej listwie. Pokrycie skrzydła jest pomięte jak kartka papieru, a spod popękanej farby wyłazi błyszczący metal... Fletner<sup>38</sup> przy sterze wysokości zaklinował się i uciska drążek. W Detling ląduję etapami – dwa, trzy potężne susy, które muszę korygować elastycznymi wychyleniami steru. Ken już wylądował – parę minut przede mną. Uderzył samolotem o ziemię. Pocisk zablokował mu podwozie, więc nie mógł go wysunąć i musiał siadać na brzuchu. Później, gdy robiliśmy przegląd naszych samolotów, Ken odkrył, że jakiś niewypał zdruzgotał mu magneto i przebił jedną z rur wydechowych.

Mój stary LO-D też swoje oberwał i musiał iść na co najmniej tydzień do remontu. Najbardziej uszkodzone były stery, w kadłub trafiły trzy pociski na wysokości znaków rozpoznawczych, a jeden z odłamków odbił się od butli z tlenem. Wzdrygnąłem się na samą myśl, co by było, gdyby ten pocisk przebił butlę i spowodował eksplozję sprężonego tlenu. Przekształciłbym się najpewniej w wiązkę światła i żaru...

## **ESKORTA**

21 grudnia 1943.

Odprawa o godzinie 10.30.

Cudowna pogoda, mróz trzaskający – na niebie jak okiem sięgnąć żadnej chmurki.

Ze skrzydeł Spita kapie woda, jakby przed chwilą go umyto – właśnie traktor z urządzeniem do odmrażania zakończył swój objazd. Na pasie startowym – gołoledź.

Aby zacisnąć pasy, muszę zdjąć rękawice. Marzną mi ręce i pewnie już nie uda mi się ich rozgrzać. Żeby pobudzić krążenie, odkręcam dopływ tlenu na cały regulator.

Lód na pasie spowodował w ostatnich dniach całą serię mniejszych lub większych wypadków, uszkodzone podwozia, kolizje na ziemi itp. tak że dysponujemy jeszcze tylko 11 samolotami. Dunbrell, Jacques i ja tworzymy wraz z dowódcą dywizjonu klucz MAX. Powinniśmy, razem ze 132 Dywizjonem, patrolować okolicę Cambrai, gdzie w ostatnim czasie niemieckie myśliwce stały się szczególnie aktywne. Wznosimy się na 7000 metrów, ale z powodu panującego tam lodowatego zimna schodzimy niżej, na 6000 metrów. Zimowe niebo jest tak oślepiająco jasne, że po 20 minutach lotu nad Francją musimy mrużyć oczy.

Naziemna stacja naprowadzająca lokalizuje w pobliżu nas silną nieprzyjacielską formację, ale wydaje się niemożliwe, aby w otaczającej nas, oślepiającej poświacie cokolwiek rozróżnić. Przezornie wznosimy się wyżej, bowiem wywoływania *Grass-Seedu* stają się coraz bardziej natarczywe.

Nagle – wuuuuu! – za naszymi plecami ukazuje się 30 Focke-Wulfów. Zanim zdążyliśmy wykonać jakikolwiek ruch, otwierają ogień. Śmigła olbrzymich gwiazdzistych silników, łagodnie ścięte, krótkie skrzydła plu-jące ogniem, smugowe pociski świetlne błyskające ze wszystkich stron, czarne krzyże...

Wybucho panika, wszyscy pierzchają na boki. W jednej w sekundzie załamuje się nieskazitelny szyk bojowy obu eskadr, rozpraszamy się po całym niebie. Za późno! Poczciwy gruby Jonah spada, płonąc, w dół, szkocki sierżant Morgan wpada w korkociąg, po tym jak seria z „Mausera” urywa mu skrzydło.

Dywizjonowi 132 nie idzie wiele lepiej. Trzech jego pilotów zostaje zestrzelonych, czwartemu udało się, jak się później dowiedzieliśmy, na swojej ciężko uszkodzonej maszynie dolecieć z biedą do połowy Kanału, gdzie wyskoczył, a w godzinę później został wyłowiony. Gdy zaskoczenie mija, powoli dochodzimy do siebie.

Kapitan Aubertin, dowodzący *Skittlem*, zostaje nagle sam, jego numery 2 i 4 zostały zestrzelone, a numer 3 przepadł – biednemu Spencerowi pocisk dwudziestomilimetrowy przeszedł 10 centymetrów od głowy i roztrzaskał aparaturę radiową. Na wpół przytomny, przyciśnięty do płyty pancerniej, docisnął instynktownie pełny gaz i w końcu ocknął się na 12 000 metrów, całkowicie samotny na bezkresnym niebie.

Jeden z Focke-Wulfów zbliża się od tyłu do kapitana Aubertina, ale nie trafia. Rozpędzony niemiecki myśliwiec wylatuje przed niego i sam staje się teraz łowną zwierzyną. Aubertin szybko załatwia z nim sprawę. Ale nie-

szczęśliwie dopadają go cztery inne Focke-Wulfy, co nie tylko odbiera mu satysfakcję, gdy widzi rozlatującego się przeciwnika, lecz jego samego wpędza w niezłe tarapaty; dopiero po bogatym w wydarzenia pościgu: pomiędzy drzewami przez około 45 kilometrów, dookoła wież kościelnych i tuż nad wiejskimi drogami, udaje mu się zwiać. Jego Spit zafasował przy tym siedem trafień.

Tymczasem Jacques i ja – wbrew naszemu utartemu już zwyczajowi – podążamy za Sutherlandem jak wierne psy i z przyjemnością patrzymy, jak ten, z odległości 500 metrów, likwiduje jakiegoś Focke-Wulfa. Niemiecka maszyna rozpada się dosłownie w powietrzu, ale pilot wychodzi z tego cało: wkrótce widzimy, jak pod nami otwiera się spadochron. Danny posyła jeszcze serię w stronę jednego FW-190, ale chybia. Nie ma co, udał nam się ten sweep! Prawdziwe „mocne uderzenie”. Na 23 Spity sześć zestrzelonych i osiem uszkodzonych, nie licząc ранego Williama z Dywizjonu 132, który musiał lądować na brzuchu, nie wypuściwszy podwozia...

7 stycznia 1944.

Dzisiaj zanosi się na dłuższą eskapadę. Znad Reims mamy odebrać silny zespół amerykańskich „Latających Fortec” i Liberatorów, wracających z Niemiec. Dywizjon 602 ma zabezpieczać trzy pierwsze grupy – w sumie 180 bombowców – a 132 – trzy następne.

Po przełkniętym naprędce lunchu starujemy o 12.10 i wchodzimy z zapasowymi zbiornikami (200 litrów) na 7000 metrów. Po 30 minutach lotu z dołu po prawej mijamy Paryż, który raczej się wyczuwa, niż widzi pod pokrywą z dymu i oparów.

Po drodze niemieckie ciężkie baterie częstują nas paroma wspaniałe wycelowanymi salwami, obramowując nas bardzo ciasno – my jednak natychmiast szeroko się rozchodzimy.

Czarne kłębki wynurzają się ze wszystkich stron. Wzbijamy się za Thommersonem pełnym gazem i wychodzimy wreszcie poza strefę rażenia, nie bez trudu zbierając znów cały zespół.

Godzina 12.50.

Niemcy musieli zareagować, zewsząd wystartowały pewnie Focke-Wulfy, bowiem naziemna stacja naprowadzająca zaczyna przejawiać coraz większe zdenerwowanie. Wokół nas jednak na razie nic jeszcze nie widać.

Wkrótce na horyzoncie pojawia się chmara czarnych punkcików, z tyłu dalsze: to nasze bombowce! Rozpoznajemy Thunderbolty i Lightningi,

które mamy zluzować. Zawracają do swoich baz, my zajmujemy ich miejsce – po cztery samoloty po prawej i po lewej stronie formacji...

Imponujące widowisko, taki zespół „Latających Fortec”!

Falanga bombowców jest długa na około 30 kilometrów. Leci w nienagannym, zwartym szyku obronnym. Kilka potężnych bloków złożonych ze 100 czteromotorowców leci piętami na trzech poziomach, na wysokości 8000 metrów. Każdy taki blok jest najeżony 1400 ciężkimi karabinami maszynowymi kalibru 12 milimetrów.

Po obu stronach, jak okiem sięgnąć, dołącza eskorta Spitfire’ów. Zespół ubezpieczający na „górnym piętrze” – Spity VII i IX A – zdradzają swoją obecność tylko przez nikłe białe smugi kondensacyjne. Widoczność jest dzisiaj wspaniała. Ciemne indygo nieba rozjaśnia się na horyzoncie, przechodzi w szmaragdową zieleń, a potem w mleczną biel, by na końcu zmieszać się, jakieś 400 kilometrów dalej, z ciemnym wałem mgły nad Morzem Północnym. W dole, jak czarodziejski dywan, rozpościera się Francja: zakola Sekwany i jej dopływy, ciemne plamy lasów o dziwacznych geometrycznych formach, wielokolorowa szachownica pól i łąk, małe wioski – jak na zabawkowej makietce, i miasta mącące nieskazitelną przezroczystość powietrza welonem dymu, który zawisa w cieplejszych warstwach atmosfery.

Słońce przebija się przez szklaną kabinę, a pomimo to czuję, jak w moim przewodzie tlenowym tworzy się lód; spaliny kondensują się w tysiące mikroskopijnych kryształów i rysują za moim Spitfire'em bruzdę na niebie. Zapominam o zmęczeniu, bolesnym skurczu żołądka, o ciężkości kończyn oraz zimnie przenikającym przez skórę, wełnę i jedwab, powodującym sztywnienie palców u rąk i nóg...

Tu i tam, w formacjach „Latających Fortec” widać puste miejsca, a jeśli bliżej się przyjrzeć, można zobaczyć bombowce, którym nie pracują jeden lub dwa silniki, ich nieruchome śmigła. Inne mają poszarpane stery, wydarte dziury w kadłubie, skrzydła osmalone ogniem lub lśniące od czarnego oleju chlustającego z przestrzelonych zbiorników... Z tyłu za formacją wloką się maruderzy, próbujący jeszcze lecieć najwyższym wysiłkiem woli. Ciągną ku wybrzeżu, do portu zbawienia, jednego z najbardziej wysuniętych lotnisk po drugiej stronie La Manche. Można sobie wyobrazić krew ciekącą na stosy pustych łusek czy też na siedzenie pilota, który nie odrywa wzroku od uszkodzonych silników i z niepokojem obserwuje długie

i spienione, białe strugi benzyny wyciekającej z poprzestrzelanych zbiorników.

Osamotnione „Latające Fortece” są ulubioną ofiarą Focke–Wulfów. Z tego powodu Skrzydło oddelegowuje po dwie, trzy pary Spitfire’ów, aby towarzyszyć im do bezpiecznej bazy – uciążliwa praca, bowiem puszczane fortece wloką się często na jednej trzeciej ogólnej mocy ich silników, co eskortujących doprowadza do granic cierpliwości...

Dzisiaj Ken wysłał Carpentera i mnie, aby eskortować jednego z Liberatorów, który chyba jeszcze cudem tylko trzyma się w powietrzu. Jego silnik numer 3 jest zupełnie wyrwany z obudowy i cała ta masa żelastwa zwisa bezwładnie na krawędzi skrzydła. Silnik numer 1 pali się, płomień liżą podłużnicę, a pomiędzy wydętych od gorąca aluminiowych blach pokrycia wydostaje się dym. Ci, którzy przeżyli, wyrzucają przez dziury w kadłubie całe zbędne wyposażenie: karabiny maszynowe, taśmy z amunicją, aparaturę radiową, płyty pancerne. Chcą w ten sposób odciążyć samolot, który powoli traci wysokość. Na nieszczęście pęka jeszcze przewód olejowy, odpada koło, które zawisa na podwoziu i zwiększa dodatkowo opór powietrza.

Aby przy prędkości 320 km/h i obrotach 1800 na minutę, móc pozostać na wysokości naszego Liberatora, musimy tu i tam lecieć zygzakiem. Już ponad dwie godziny siedzimy skurczeni w naszych niewygodnych kabinach. Ciągłe jeszcze jesteśmy nad Francją, 20 kilometrów za głównym skupiskiem bombowców. Kilkanaście Focke-Wulfów zaczyna nas otaczać, ale na razie trzymają przyzwoity dystans, jak gdyby wietrzyli jakiś podstęp. Carp i ja, chyba najbardziej niespokojni, usiłujemy nie spuszczać ich z oka. Nagle rozpoczynają atak, po dwa jednocześnie. A że krucho u nas z benzyną, nie pozostaje nam nic innego, jak wąskim skrętem zwrócić się ku napastnikowi, wystrzelić mniej więcej w jego kierunku krótką serię i znów zawracając o 180°, zająć nasze poprzednie miejsce. Manewr ten powtarzamy w kółko, kilkanaście razy, i rzeczywiście, udaje się nam utrzymać Focke-Wulfy z dala od naszego „Grubasa”, aż w końcu mają dość tej zabawy, przynajmniej tak nam się wydaje. Nad Dieppe niemieckie myśliwce ustępują miejsca artylerii. Teraz lecimy już na wysokości zaledwie 3000 metrów.

Niemieckie działa otwierają ogień o nieprawdopodobnym natężeniu. W ciągu sekundy na niebie tworzy się regularna piramida z czarnych smug dymu i błysków. Odrzuceni gwałtownie przez parę dobrze wymierzonych

pocisków, Carp i ja rozdzielamy się, i tak szybko, jak tylko na to pozwala skąpy zapas paliwa, wznosimy się w górę...

Nieszczęsny Liberator, nie mogąc wykonać już nawet najdrobniejszego obronnego manewru, zaraz wpada w sam środek kotła. I kiedy wydaje nam się, że po paru pełnych trwogi sekundach znalazł się już poza zasięgiem artylerii, nagle następuje eksplozja – a wielki czterosilnikowiec rozpada się na dwie części i znika w płomieniach.

Otwierają się tylko trzy spadochrony. Płonąca trumna z aluminium rozrywa się kilkaset metrów od skalistego wybrzeża i pochłania w spienionych falach ośmiu pozostałych członków załogi. Z ciężkim sercem lądujemy w Lymphę. Z pustymi zbiornikami.

Dzięki Bogu, na ogół mamy więcej szczęścia i możemy doprowadzić naszych podopiecznych aż na lotnisko w Detling, gdzie ich przybycie zawsze wywołuje wielkie ożywienie: karetki, straż pożarna, ciekawscy. Cóż za satysfakcja, wyczytać w oczach tych wykończonych, biednych zuchów bezgraniczną wdzięczność... W wielu wypadkach moralne wsparcie, jakie stwarzała sama obecność paru Spitów, dodawało im odwagi, pozwalało wytrzymać do końca i oprzeć się pokusie, by wyskoczyć ze spadochronem i czekać potem na koniec wojny w jakimś oflagu...

## WYPRAWA NA ORKADY

17 stycznia 1944.

Dziś wyruszamy na Orkady.

Mgła jest tak gęsta, że można powiesić siekiere i Harrowsy nie mogą nas podrzucić.

Powzięliśmy decyzję: jedziemy pociągiem. 28 godzin mniej lub bardziej wygodnej jazdy – piękna perspektywa! Upychamy nasze bagaże do ciężarówki i idziemy do „Star” zjeść śniadanie. Jimmy Rankin i Yule już tam są. Ostatnia kolejka piwa, ostatnie obietnice itd.

Jak zwykle jestem objuczony wielką kupą bagażu: mandolina, skórzane kurtki i co tam jeszcze. Na szczęście jest też Jacques i może mi pomóc.

Przejeżdżając przez Londyn, całą bandą – 24 pilotów – robimy skok w bok do „Chez Moi”, niezwykle eleganckiego i „ekskluzywnego” klubu w Soho.

Jednak już po upływie pół godziny właściciel, drżąc o swoje lustra, pozłacane zastawy i nieskazitelne obrusy, widząc również przerażenie gości



w wieczorowych sukniach i smokingach, prosi nas uprzejmie, abyśmy się wynieśli. Uspokaja go kilka mocnych argumentów, jak choćby taki, że wspaniały biały goździk z jego kłapy wędruje do butonierki Kena, czy też groźba publicznego zdjęcia spodni. Właściciel szybko potulnieje, a my od 6.00 do 9.30 (nasz pociąg odchodzi o 10.20) pijemy na umór: whisky, piwo, whisky... O 9.30 wreszcie zaczyna się na całego. Jesteśmy pijani w sztok i zaczynamy śpiewać nasze dywizjonowe piosenki: *I belong to Glasgow*, *Pistol packing Mamma*, *Gentile Alouette*. Stopniowo przechodzimy na coraz mniej przyzwoity repertuar. Goście zaczynają czuć się nieswojo, oblewają się rumieńcem albo wręcz opuszczają dyskretnie lokal... Robson wchodzi na stół, przewracając parę butelek, a z jego gardła dobywa się okrzyk bojowy Dywizjonu 602. Reszta chóralnie skanduje:

– *Is it one two two?*

– *No.*

– *Is it one, two, three, fow, five, six?*

– *Siiiiiiix!*

– *Oh?*

– *Ooooooooooh!!*

– *One two?*

– *Twooo!*

– *One, two, three, fow, five!*

– *Six, Hoooo! Twooooooooo!!!*

W końcu, akurat gdy się podnosimy, do lokalu wpada właściciel z eskortą policji: ma po jednym strózu prawa z obu stron i z sześciu żandar-mów za plecami.

Parę minut trwają chaotyczne wyjaśnienia, po czym udaje się nam wymknąć. Potem gubimy się w przejściu podziemnym, wpadamy do tunelu metra, ale biegniemy w przeciwnym kierunku. Jakiś cywil wyraża się niezbyt pochlebnie o „tych darmozjadach z RAF-u”, gdy tymczasem Robson i Bob Courly już pakują jego parasol w ruchome schody, a ten klinuje się ze straszliwym zgrzytem.

Na Picadilly-Circus zdobywamy szturmem przedział metra, wprowadzając w osłupienie pasażerów i w końcu lądujemy na King's Cross. Bagaże ładujemy na elektryczny wózek, Carpenter zasiada za kierownicą i tak rozpoczyna się kawaleryjska szarża wzdłuż wypełnionych ludzką ciżbą peronów; rzecz jasna, w czasie całej drogi nieustannie używamy dzwonnka alarmowego.

Wywołuje to takie reperkusje, że zawiadowca stacji fatyguje się do nas osobiście, a tuż za nim podąża imponująca eskorta Military Police. Nie wychodzi mu to na dobre, bowiem parę minut później jego wspaniała, wyszywana złotem czapka znajduje drogę wprost do walizki Tommy'ego. Do dzisiaj figuruje ona wśród dywizjonowych trofeów, obok niebieskiego dyniowatego hełmu londyńskiego Bobby, beretu kanadyjskiego pułkownika i polowej czapki generała grenadierów pancernych, którą Billy Loud zdobył pod Dieppe.

Perony są zatłoczone, a z powodu zaciemnienia trudno się połapać co, gdzie i jak.

Pomimo to dopychamy się w końcu do naszego wagonu specjalnego, którego drzwi pilnują żandarm i konduktor. Nasza salonka podzielona jest na dwa przechodzące jeden w drugi przedziały. Drugi zajmują chłopcy z Dywizjonu 129 z Hornchurch, którzy także są w trakcie przejazdu. Natychmiast dochodzi do zbratania. Potworny wrzask, śpiewy i fruujące dookoła butelki.

Gdzieś koło drugiej nad ranem zostaje zainicjowana w końcu mała partia rugby, która kończy się jednak rychło z powodu coraz mniejszej ilości sprawnych zawodników. O trzeciej wszyscy już śpią, jedni na ławkach, drudzy pod stoliczkami, jeszcze inni na wykładzinie w korytarzu, a kilku wyciągnęło się nawet na siatkach bagażowych...

18 stycznia 1944.

Eskadra wyładowująca się o 4.30 w Aberdeen przedstawia sobą załosny widok. Rozczochrani, zarosnięci, pokryci sadzą, z wyblakłymi, zmiętymi twarzami... Najpierw musimy wyładować bagaże i przenieść je do ciężarówek i autokarów, które zawiozą nas do Peterhead. Tam przefrachtowują nas do dwóch olbrzymich latających transportowców Harrows, bagaż również znajduje miejsce w kadłubie.

Każdy siada ostrożnie na swoim worku ze spadochronem. Jakiś półgłówek znowu opowiada starą historię o Harrowsie, który przed paroma tygodniami na tym samym odcinku został zestrzelony przez Ju 88. W chwili startu wszyscy zaciskają zęby, ale jak tylko znajdujemy się w powietrzu, wzdychamy z ulgą i zaczynamy żartować. Ale nie na długo! Powietrze jest niespokojne, maszyna zaczyna się kolebać, staje dęba, wpada w turbulencje... Śmiech stopniowo zamiera, a jego miejsce zajmuje coś w rodzaju wszechogarniającej melancholii, wypisanej na ponurych twarzach... Ta

zmiana jest zresztą odbiciem stanu naszych żołądków wypełnionych fermentującą mieszanką piwa i whisky...

Wszyscy piloci siedzą z głowami w dłoniach, łokcie mają wsparte na kolanach i żaden nie myśli nawet o wyrażeniu podziwu dla wspaniałego, pokrytego śniegiem krajobrazu, który rozpościera się pod skrzydłami samolotu.

W końcu jednak lądujemy. Wychodzimy, zataczając się, ze ściśniętym gardłem, śpiąc na stojąco. Komendantowi bazy życzymy, by go wzięli wszyscy diabli, kiedy sili się na wygłoszenie mowy powitalnej. Musimy go wysłuchać, stojąc na baczność w powiewach lodowatego wichru. Skeabray w zimie to filia Bieguna Północnego. Co za dziwak z Kwatery Głównej RAF-u wpadł pewnego dnia na pomysł, aby na tej zatraczonej wyspie urządzić bazę myśliwską? Bóg jeden wie... Przez parę godzin w dzień jest tu jasno; od czasu do czasu przebija się promień słońca przez ołowiane chmury, przepędzi arktyczną mgłę i odsłoni ponury krajobraz skał, wypiętrzających się z głębokiego śniegu.

Parę kilometrów od nas, pośrodku archipelagu wysp takich jak nasza, w wielkiej bazie morskiej Scapa Flow, za zaporami minowymi i sieciami przeciw okrętom podwodnym, skrywa się Home-Fleet <sup>39</sup>. Zadaniem Dywizjonu 602 jest udaremnić każdą próbę bombardowania czy nawet przeprowadzenia rozpoznania nad bazą przez Luftwaffe.

Nasze samoloty ukryte są w hangarach rozstawionych w czterech rogach lotniska. Ma je to uchronić przed lodowatymi podmuchami wiatru. W wyposażeniu dywizjonu to siedem lub osiem Spitów V – *clipped, clapped, cropped* – przede wszystkim jednak cztery wspaniałe Spitfire'y VII, typu stratosferycznego.

Spit VII to specjalny samolot o przedłużonych skrzydłach, a dzięki silnikowi Rolls-Royce'a 67 z dwustopniową sprężarką oraz uszczelnionej kabine może wznieść się na wysokość 15 000 metrów.

4 flota brytyjska.

Na razie zbudowano tylko kilkanaście sztuk samolotów tego typu. Zostały rozdzielone na cztery najważniejsze strategicznie punkty Wielkiej Brytanii. Nasi mechanicy biorą to sobie do serca i zapoznają się z nimi jak najdokładniej. My ze swojej strony pozwalamy wymontować oba kaemy w skrzydłach, aby zmniejszyć ciężar maszyn, i ograniczamy się do dwóch działek dwudziestomilimetrowych jako jedyne uzbrojenia.

Od czasu do czasu Niemcy wysyłają jednego Ju 88 w locie koszącym, aby rozpoznać ruchy floty. Ostatnio udało się jednemu z samolotów nieznanego typu sfotografować Scapa Flow z 14 000 metrów. Z tego powodu trzymamy zawsze w pogotowiu parę Spitów V i dwa nasze myśliwce stratosferyczne. Przez cały tydzień nie dzieje się zupełnie nic. Jeden ze zbyt śmiałych Ju 88 zostaje zestrzelony na oczach Carpentera i Kena Charneya przez baterie Boforsów <sup>40</sup> – co wprawia w piekielną złość obu pilotów.

Na domiar nieszczęścia eskadra B zostaje oddelegowana na Szetlandy, grupę wysp oddalonych 100 kilometrów na północ od Orkadów. Zabierają ze sobą paru mechaników i cztery Spity V. Przekazujemy im z tego powodu wyrazy naszego „najszczerzego” ubolewania, a oni rewanżują się nam podobną dawką hipokryzji. Jacques i ja rozpoczynamy nasze „wyprawy jajczarskie”. Tiger Mothem, małym dwupłatowcem z bazy, robimy dwa razy w tygodniu rajd po archipelagu, lądujemy w pobliżu farmerskich zagrod i zgarniamy jaja.

Po dwóch tygodniach spożywania ich na śniadanie, drugie śniadanie, obiad, podwieczerek i kolację wszyscy już czują do nich wstręt. Ken twierdzi nawet, że na plecach zaczynają mu już rosnać piórka. Śnieżyca, zawieja i znów dla odmiany śnieżyca. Dzień za dniem spędzamy głównie na przypiekaniu sobie raz pleców, a raz brzucha przy sławetnym RAF-owskim piecyku. Nasi biedni mechanicy mają prawdziwe utrapienie z zamarzającymi silnikami. Nieboraki. Większość czasu pochłania im ciągle rozmrażanie skrzydeł samolotów stojących w pogotowiu.

## **WALKA W STRATOSFERZE**

21 lutego 1944.

Hrabina de Segur zatytułowałaby historię tego dnia: „O przewidzianych skutkach partii szachów”. Jean Blair i Kelly są w pogotowiu od 10.30 do 14.00. Pogoda jest wspaniała, ale zimno nieludzkie. Jako że nie mamy nic do roboty, gramy z Jacques’em w szachy. O 12.00 wszyscy idą na obiad, ale my chcemy doprowadzić do końca naszą partię szachów i zostajemy.

Kelly z zazdrością spogląda, jak inni odchodzą; zimno przenika go na wskroś i jak zwykle kiszki grają mu marsza. W końcu litujemy się nad nim oraz Blairem i proponujemy im zastępstwo. Godzą się z rozkoszą, ponieważ – trzeba to przyznać uczciwie – pogotowia wysokościowe są raczej nudnawe.

Gdy idą i oni, my z Jacques'em wślizgujemy się w nasze maewestki, a spadochrony i hełmy układamy w dwóch „strato” – Spitach VII. Jacques nie latał jeszcze na żadnym z nich i koniecznie chce tego nowszego z zaostrzonym usterzeniem. Ustępuję mu, ale przedtem obrzucam go wszystkimi możliwymi wyzwiskami. Wreszcie wracamy do naszej prze-rwanej partii szachów.

Godzina 12.22.

– *Garde!* – mówi Jacques.

Moja królowa jest beznadziejnie wzięta w kleszcze, ale w chwili, gdy wyciąga po nią rękę, zaczyna wyć syrena alarmowa. W rozgardiaszu, jaki nastąpił, królowa, pionki i skoczki lecą na ziemię. Mechanicy zrywają się, stukając podkutymi buciorami. Jacques wyskakuje przez okno. W niecałą minutę jestem w kabinie. Tlen podłączony, silnik pracuje, a mechanicy przymocowują nade mną hermetyczną osłonę kabiny. Trzy białe rakiety z wieży kontrolnej sygnalizują nam, że droga wolna. Powierzchnia lotniska jest tak zlodowaciała, że możemy bez skrupułów skrócić sobie drogę po trawie, by dostać się na betonkę.

Dokładnie o 12.23 i 35 sekund odrywamy się na pełnym gazie i już oficer operacyjny daje nam pierwsze instrukcje przez radio.

– Halo, *Dalmat* Czerwona Jedyńka! Woła *Pandor*. Szkop zbliża się do B jak *Baker* na wysokości Z jak *Zebra*. Pełnym gazem obrać kurs zero, dziewięć, pięć – koniec!

Grzebię w bucie, by wydostać tabelkę kodu, która wśliznęła mi się między mapy. Wkurzam się, a gdy w końcu ją znajduję, muszę prosić *Pandora*, by mi wszystko powtórzył.

Jakiś Niemiec zbliża się do Scapa Flow na wysokości Z. Sprawdzam na mapie. Psiakrew, Z oznacza 40 000 stóp, to jest ponad 13 000 metrów wysokości.

Wchodzę na kurs i ciągle na pełnym gazie nabieram wysokości.

Widzę, jak obok Spita Jacques'a kołysze się w powietrzu. Domyślam się, że spogląda na mnie rozbawiony zza słonecznych okularów.

Jest wspaniały zimowy dzień: niebo bezchmurne, arktyczne słońce kłuje nas w oczy. Włączam ogrzewanie i reguluję ciśnienie w kabinie.

– Halo, *Dalmat* Czerwona Jedyńka! Woła *Pandor*. Szkop jest teraz nad B jak *Baker*. Przygazujcie!

– Halo, Pandor, Dalmat odpowiada. Idę na pełnej szybkości w kierunku 095. Jestem na wysokości R jak Robert.

Co on sobie właściwie myśli, ten cwaniaczek na ziemi? Jesteśmy rakietami, czy co? W pięć minut na 7000 metrów – to chyba dobry wynik! Myślę sobie, że ten Niemiec musi prowadzić rozpoznanie. Przy takiej pogodzie zrobi przypuszczalnie świetne zdjęcia. Obrona powietrzna ze Scapa Flow nie może przez nas strzelać, więc marynarka zapewne klnie na czym świat stoi... Trzeba za wszelką cenę zaatakować ten samolot.

Jeśli nie zdobędziemy jego skalpu, to admirałowie ściągną go nam po wylądowaniu.

Przelatujemy nad Scapa Flow i pozostajemy na kursie 095. Tak, to na pewno nasza zwierzyna. Spoglądam w tył i widzę białą smugę około 3000 metrów nad nami. Zakręca szerokim łukiem nad bazą morską. Zastanawiam się, co to za typ samolotu. Jeden z nowych Junkersów 286? W każdym razie nie wygląda, jakby się zbyt przejmował i spokojnie cyka sobie zdjęcia.

– Halo, Pierre! Tu Czerwona Dwójka. Smuga kondensacyjna nad tobą na godzinie szóstej!

Teraz jesteśmy na 10 000 metrów, pomiędzy Niemcami a Norwegią.

Jeśli będziemy mogli niezauważeni wspiąć się jeszcze 2000 metrów, to odetniemy mu odwrót. Gaz do dechy! Jacques, którego Spit ciągnie lepiej od mojego, bez trudu podąża za mną. Niemiec wciąż nie zdradza niepokoju, przekonany, że na tej wysokości nic mu nie grozi. Spokojnie rozpoczyna drugie okrążenie. Ciężka artyleria floty wtrąca swoje trzy grosze, ale czarne obłoczki lokują się wyraźnie pod białymi smugami.

13 000 metrów! Teraz jest już zimno jak sto diabłów! Otwieram jak najszerszej zawór tlenowy. Dzięki hermetycznej kabinie nie odczuwam żadnych bolesnych skurczów.

Kondensacja gazów wydechowych sprawia, że teraz także za naszymi samolotami tworzy się gruba i gęsta biała smuga, która rozchodzi się jak bruzda wody za okrętem.

Słońce mamy za plecami.

Niemiec idzie wprost na nas. Może nas zauważył i chce nam czmychnąć, zanim go będziemy mogli przechwycić, a może po prostu zakończył swoje zadanie.

Nasze specjalne silniki pracują wyśmienicie, a przedłużone skrzydła niosą nas pewnie w rozrzedzonym powietrzu. Jacques rozłokował się rów-

nolegle do mnie – leci 800 metrów obok. Wspięliśmy się jeszcze jakieś 600 i teraz kładziemy się 300 metrów ponad naszą ofiarą, która jest jeszcze 3 kilometry przed nami, ale zbliża się szybko... Ten Niemiec musi być rzeczywiście ślepy!

– Hej, Jacques, jesteś gotów do ataku?

– Uhm!

W końcu nas zobaczył, ale za późno – już bierzemy go w kleszcze. Ku naszemu zdziwieniu jest to Messerschmitt 109 G zaopatrzony w dwa wielkie dodatkowe zbiorniki pod skrzydłami. Błyszczący jak nowa moneta. Jest pomalowany jasnoszarą farbą od góry, a od spodu w maskującym kolorze błękitu nieba. Nie ma na sobie żadnych znaków rozpoznawczych. Z początku skręca w lewo, ale tam jest Jacques, który od razu wychodzi mu naprzeciw. Odwraca się więc, spostrzega mnie i raptem przechyla się, lekko przechodzi na plecy i daje nurka w nadziei, że nas zgubi.

Bez wahania lecimy za nim.

Leci prosto ku morzu, które wydaje się zakrzepłe i nieruchome. Jest 800 metrów przed nami, pod skrzydłami wiszą mu jeszcze ciągle dodatkowe zbiorniki. Prędkość wzrasta w sposób zawrotny. Na tej wysokości trzeba być bardzo ostrożnym, gdyż łatwo osiąga się prędkość dźwięku, a wtedy... biada! Istnieje poważne ryzyko, że znajdziemy się w kalesonach na spadochronie w krótszym czasie, niż można by to napisać!

Niemiec umiejętnie wykorzystuje dodatkową moc swojego silnika i utrzymuje nad nami przewagę odległości. Na 8000 metrów mój prędkościomierz wskazuje 850 km/h, co oznacza, że szybkość rzeczywista wynosi 1200 km/h.

Trzymam obie ręce na drążku i całym ciałem cisnę na stery, aby utrzymać samolot w prostej linii lotu. Najmniejsze odchylenie oderwałoby skrzydła. Czuję, jak trzęsie moim Spitem, i widzę, że na skrzydłach zaczyna trzaskać lakier, a silnik ledwo wytrzymuje przeciążenie.

Stery zablokowane... Schodzimy coraz niżej.

5000 metrów – Jacques mnie wyprzedza.

3500 – Jacques jest 200 metrów przede mną i 600 z tyłu za Niemcem. Otwiera ogień – tylko jedna krótka seria. Bf 109 rozrywa się jak naciągnięty jedwabny papier i pęka jak owoc granatu. Jedno ze skrzydeł odrywa się, trzepocąc, silnik i część kadłuba lecą dalej jak torpeda, a tylne usterzenie i rozmaite szczątki fruwają na wszystkie strony. Jeden z zapasowych

zbiorników mknie spiralą w otchłań, pozostawiając za sobą warkocz z oparów płonącej benzyny.

2700 metrów. Musimy wyjść z nurkowania!

Zaczynam z wyczuciem, ale zdecydowanie ciągnąć za ster wysokości. W gęstszym powietrzu stery znów zaskakują. Horyzont wystrzeliwuje mi przed nosem – ale niedaleko jest już morze. To już nie jest ten masywny blok, widziany z wysokości 12 500 metrów, lecz dziko wzburzona zielonkawa masa, zwieńczona pianą, która wali wprost na mój samolot. Ciągnę za drążek, ale czuję, że nie będę mógł na czas wyrównać.

No to stawiam wszystko na jedną kartę! Raz kozie śmierć! Daję pełny obrót dźwigni steru wysokości. W jednej chwili spada mi na oczy czerwona zasłona, czuję, jak chrupoczą mi kości i kręgosłup, niemal rozrywa mi bebechy, mięśnie policzków chcą mi wyrwać nerwy wzrokowe, mam wrażenie, że ktoś grzebie mi palcami w oczodołach...

Nagle robi się ciemno. Wszystko staje się czarne. Kadłub samolotu trzeszczy. Gdy otwieram oczy, okazuje się, że potworna prędkość wyrzuciła mnie z powrotem na 4000 metrów. Gorąca strużka spływa mi z nosa i kapie na rękawice – to krew. Kręci mi się w głowie. Słyszę niewyraźnie głos oficera operacyjnego w słuchawkach, ale siła odśrodkowa uszkodziła lampy radia i nie mogę rozróżnić słów.

Wiszę samotny na niebie i nigdzie nie mogę odnaleźć Jacques'a. W dole wielka plama koloru benzyny i oleju oraz obłok dymu, roznoszony przez wiatr, znaczą grób Messerschmitta.

Na oko obieram kurs na wyspy widniejące na horyzoncie i po chwili mogę już rozpoznać wielką zaporę w Scapa Flow, nad którą jak sznur pereł błyszczą rząd balonów.

Odczuwam duszność, lecę instynktownie. Jedynie myśl o powitaniu, jakie nam zgotują przy lądowaniu, nieco mnie ożywia. Gdy podchodzę do lądowania, wydaje mi się, że słyszę głos Jacques'a przez radio. A więc wszystko w porządku. Siadam na końcu pasa i kołuję machinalnie aż do dispersalu. Nie mam nawet siły pomóc mechanikom przy otwieraniu kabiny.

Sutherland został powiadomiony przez wieżę kontrolną i jest na miejscu z oficerem wywiadu. Powiadomiamą mnie, że Jacques jest cały i zdrow i że musiał lądować na brzuchu w szczerym polu na wyspie Stromsaya, ponieważ jego maszyna została uszkodzona przez szczątki Messera.



I znów wszystko dobrze się skończyło, zaraz więc idziemy do kasyna godnie uczcić to zwycięstwo.

Następnego dnia o naszej historii piszą chyba wszystkie londyńskie gazety. Można by pomyśleć, żeśmy ocalili całą flotę brytyjską. Otrzymujemy gratulacyjne telegramy od dowodzącego 12 Grupą, również od admirała Ramsaya – dowódcy Royal Navy, i jeszcze od paru innych ważnych gości.

Jacques'a przywieziono z wyspy łodzią motorową. Był zziębnięty, ale szalał z radości.

## PRYMUSOWE LĄDOWANIE

7 marca 1944.

Czarny dzień dla dywizjonu!

Tego ranka, o godzinie 6.30 Oliver i Danny Morgan wyruszają na poranny patrol nad bazą morską. O 6.40 Oliverowi udaje się powrócić szczęśliwie na lotnisko i wylądować bez kolizji, mimo że ciśnienie oleju w samolocie równa się zeru. Bierze więc zaraz inną maszynę i znowu startuje. O 7.25 telegrafuje spanikowany Operation-Service, że Oli musiał lądować awaryjnie na małej wysepce Chimpanzey.

Jak zwykle padam ofiarą: wyznaczają mnie, żebym go stamtąd wyłowił. Do „Tiger-Motha” zabieram z sobą mechanika–zbrojmistrza i ląduję bez przeszkód na jedynym poletku na wyspie, na którym można było to zrobić, chociaż zalega na nim 20 centymetrów rozmokłego śniegu i do tego jeszcze wieje przeciwny boczny wiatr.

Zabieram go, zostawiając na miejscu mechanika. Musi rozładować działka i karabiny maszynowe oraz wymontować część urządzeń stanowiących tajemnicę wojskową.

O 19.45 startuję z Jacques'em na nocny patrol. Niebo jest bezchmurne, księżyc znajduje się w pierwszej kwadrze, ale na ziemi zalega gęsta mgła. Przez kwadrans krążymy na wysokości 2000 metrów wokół kotwiczowiska Home-Fleet, gdzie rozciągnięta jest zaporą balonowa.

– Uwaga! *Dalmat*, Czerwona Jedyńka, nieprzyjacielski samolot zbliża się do H jak *Harry* z kierunku wschodniego. Odległość: 30 mil, na wysokości O jak *Orange*.

– Dziękuję, *Novar*, zrozumiałem!

Świetnie! Zabawa w ciuciubabkę to właśnie to, o czym marzyłem.

Gasimy światła pozycyjne.

Samolot Jacques'a mogę rozpoznać tylko dzięki lekkiemu żarzeniu rur wydechowych.

W nikłym świetle czerwonej lampki, przymocowanej do ściany kabiny, odczytuję meldunek przy pomocy tabeli deszyfrującej. Niemiec wydaje się kierować na stację radarową na wyspie Fair. Leci bardzo nisko, chyba poniżej 300 metrów.

– Halo, *Dalmat*. Czerwona Jedyńka, kierunek zero, sześć, zero. Dajcie gazu, ile się tylko da. Szkop jest bardzo szybki.

Dajemy pełen gaz i gdy tylko mijamy góry Mainland, schodzimy nad samą powierzchnię morza. Przy złej widoczności łatwiej rozpoznać samolot z dołu niż z góry – zwłaszcza nad sama wodą...

Oficer operacyjny najwyraźniej jest dziś w kiepskiej formie. Po podaniu nam kilkunastu sprzecznych ze sobą kursów między wysepkami, gdzie mamy szukać tajemniczego Junkersa 88, w końcu każe nam zawracać.

Jest 20.30.

Coraz gorsza widoczność. Jacques jest zmuszony trzymać się bardzo blisko, aby mnie nie zgubić.

Koncentruję się na przyrządach i w regularnych odstępach wywołuję radiostację, aby otrzymać właściwe namiary. Koniec końców jesteśmy wreszcie nad bazą, którą można od biedy rozpoznać po czerwonym oświetleniu awaryjnym, które wskazuje przeszkody na ziemi.

– Halo, tu *Dalmat* Czerwona Jedyńka. Jestem nad bazą – gotowy do lądowania.

W odpowiedzi na runway zapalają się starannie zaciemnione reflektory ułatwiające lądowanie. Ich niewyraźne migotanie we mgle jest jak balsam na mą duszę.

Mgła gęstnieje, ale póki te światła będą widoczne, nie pobłędzę... Ta myśl dodaje mi otuchy i postanawiam przedłużyć jeszcze o kwadrans mój nocny lot, ustępując Jacques'owi pierwszeństwa w lądowaniu. Mniej więcej 12 minut później sam zaczynam podchodzić do lądowania. Otwieramabinę, do której zaraz wdziera się opar mgły przesycony słoną morską wodą.

Ostatni skręt o 90° i jestem ponad pasem. Ciągnę za dźwignię podwozia. Zmniejszam gaz i nagle przeraźliwy dźwięk syreny alarmowej rozbrzmiewa mi w uszach! Instynktownie, cały czas patrząc na zbliżającą się betonkę, sprawdzam pozycję dźwigni i dociskam ją aż do końca. Dźwignia nie sta-

wia żadnego oporu! Od razu domyślam się, o co chodzi: urządzenie pneumatyczne zawiodło i koła się nie wysunęły. To raczej rzadki defekt i nieprzyjemny nawet za dnia. W nocy jednak może mieć poważne konsekwencje. Momentalnie zawiadamiam wieżę kontrolną o sytuacji i, otwierając gaz na cały regulator, wznoszę się z powrotem. Chcę jeszcze raz spróbować wypuścić koła przy pomocy gwałtownego manewru.

Na dole wybucha panika. Przez megafon wzywają dowódcę mego dywizjonu, dowódcę bazy, ambulans, lekarza, straż pożarną itd. Moje wysiłki są bezskuteczne. Próbuję jeszcze wykorzystać butlę ze sprężonym tlenkiem węgla, ale i to nie daje rezultatu. Dziś szczęście wybitnie mi nie sprzyja. Rzut oka na termometr: temperatura chłodnicy wzrasta niepokojąco i spada ciśnienie oleju – 110, 115°, 80, 70, 60 funtów... Do diabła! Wszystko jasne: Spitfire V ma tylko jedną chłodnicę, przymocowaną asymetrycznie pod prawym skrzydłem; wysunięte do połowy podwozie, uruchamiane przez system pneumatyczno-hydrauliczny, zasłania wlot chłodnicy i hamuje dopływ powietrza. Ponieważ 120° Fahrenheita stanowi maksymalną granicę temperatury – muszę się więc szybko decydować.

– Halo! Kontrola *Belltop*, wzywa *Dalmat* Czerwona Jedyńka. Skieruj reflektor na trawę, na wprost wieży kontrolnej. Odbiór!

– Zrozumiałem, Czerwona Jedyńka!

Ponieważ musiałem lądować bez kół i to jak najprędzej, zanim silnik stanie, nie mogłem siadać na betonowym pasie startowym. Od iskier i ciepła wytworzonego siłą tarcia masy 4 ton metalu pędzącej z szybkością 160 km/h samolot spłonąłby natychmiast.

Reflektory oświetlają wielki trójkąt trawy na wprost wieży kontrolnej. Tam spróbuję posadzić na brzuchu mojego Spita. Pot zaczyna mi spływać po plecach. Bielizna zaczyna mi się kleić do skóry jak zmoczona w wodzie szmata do podłogi. Przygotowuję się, jak mogę najlepiej, aby przetrzymać szok wywołany potworną siłą hamowania, kiedy w przeciągu pół sekundy na przestrzeni 30 metrów prędkość spadnie ze 160 km/h do zera. Zaciskam pasy, którymi jestem przymocowany do siedzenia. Obniżam też fotel, by w razie kapotażu ochronić głowę, przesuwam do tyłu pokrywę kabiny i zaryglowuję ją – po to, by nie pozostać uwięzionym w płonącej trumnie.

Odpinam spadochron, odłączam przewód tlenowy i przed wyciągnięciem wtyczki radia wzywam po raz ostatni wieżę kontrolną:

– Halo! *Belltop*, wzywa *Dalmat* Czerwona Jedyńka, teraz ląduję. Wyłączam radio. Koniec!

Czas najwyższy! Z chłodnicy nieustannie sypią się iskry, dymiąca i trująca para glikolu zaczyna wypełniaćabinę.

Wciągamm potężny haust powietrza i nieco drżącą ręką zmniejszam gaz, śmigłomastawiam na mały skok, opuszczam klapy i podchodzę do lądowania.

Światławyznaczające granice lądowiska przemykają obok jak języki ognia, a oświetlony trójkąt pędzi wprost na mnie. Jeszcze w ciemnościach schodzę ekstremalnie nisko. Dwa, góra trzy metry nad ziemią. Nagle samolot zanurza się w oślepiającej powodzi niebieskiego światła. Po omacku wyłączam zapłon i zakręcam dopływ benzyny. Nad pokrywą silnika unosi się kipiąca chmura dymu...

Wstrzymuję oddech i wlepiam wzrok w trawę przesuającą się pod skrzydłami. Spostrzegam jadący za mną pełnym gazem ambulans, a za nim wóz strażacki. Delikatnie pociągamm za drążek sterowy. Potem mocniej, jeszcze i jeszcze... Redukuję prędkość do minimum: 145 km/h... Śmigłomusiałozahaczyć o ziemię, bo samolot zaczyna wibrować. Energicznie przyciągamm drążek oburącz do siedzenia. Samolot traci już zupełnie siłę nośną i z potwornym hukim rozbija się o ziemię. W powietrzu fruują kawałki śmigła oraz grudy ziemi wrywane przez silnik, który orze trawnik. Lewe działko wygina się jak źdźbłotrawy i rozdziera skrzydło. Uderzenie wyrzuca mnie z impetem do przodu; pasy bezpieczeństwa tną mi ciało, wrzynają mi się w plecy. Boże, żeby tylko wytrzymały – bo inaczej roztrzaskamm sobie głowę o celownik. Czuję ostry ból w lewym kolanie: wyskoczyły kable steru, a poluzowany drążek prasnął mnie właśnie w kolano.

Samolot pchany straszliwą siłą inercji staje na dziobie, opierając się na jednym skrzydle.

W pełnym grozy ułamku sekundy czuję się jak zawieszony w próżni, zapieramm się kurczowo o wiatrochron, z jedną nogą na tablicy przyrządów, a przed moimi oczami wznosi się mur... ziemi. Przewróci się to pudło na plecy, czy nie? Z łoskotem gromu, potęgującym się w aluminiowej skorupie kadłuba, samolot przewraca się... z powrotem na brzuch...

Ostatni wstrząs i cisza... cisza, która rozdziera bębenki. Kropla potu spływa mi po policzku...

Na rozgrzanych do białości pokrywach silnika zaczynają nagle skwierczeć opary glikolu i benzyny. Gęsty dym zaczyna się wydobywać ze wszystkich szczelin jego maski...

Otrzeźwia mnie sygnał ambulansu. Uderzeniem łokcia otwieramabinę, wyrrywam spadochron z siedzenia, wyrzucam hełmofon, skacząc na zbryzgane błotem skrzydło i, zapominając o rwącym bólu w kolanie, próbuję uciekać jak najdalej od samolotu...

Przebiegłszy zaledwie parę metrów, tracę równowagę i... wpadam bez tchu w objęcia zadyszanego Jacques'a, który, spiesząc mi na ratunek, przebiegł sprintem 500 metrów dzielące miejsce wypadku od dispersalu.

Pocziwy stary Jacques!

Wsparty na jego ramieniu kuśtykam w stronę grupy ludzi, których sylwetki mają w świetle reflektorów, w bezpiecznej odległości od nas. Strażacy kierują właśnie na samolot chmurę śniegu z gaśnicy. Ja przysiadam na trawie. Ktoś podaje mi zapalonego papierosa. Lekarz i sanitariusze biorą mnie w obroty. Pisk hamulców i z samochodu wyskakuje zupełnie rozczochrany dowódca dywizjonu. Wypadł prosto... z kina, gdy tylko usłyszał przez głośniki, że jakiś samolot znajduje się w niebezpieczeństwie.

– Halo! Closter, stary koniu! Wszystko w porządku?

Pomimo protestów ładują mnie do ambulansu i wiozą do izby chorych, gdzie czeka już na mnie filiżanka mocno posłodzonej herbaty, zaprawionej solidną porcją rumu. Kolano już mi napuchło i zsiniało, ale doktor twierdzi, że to nic poważnego. Ogląda jeszcze moje plecy, na których rzemienie wycisnęły dwie purpurowe pręgi.

W gruncie rzeczy to mi się upiekło.

8 marca 1944.

Zaraz po śniadaniu idę popatrzeć na ślady mojego przymusowego lądowania. Samolot leży na końcu głębokiej bruzdy, wrytej przez silnik jak lemieszem pług. Po drodze rozsypane części chłodnicy, ślady oleju i glikolu. Łopaty śmigła urwały się tuż przy piąście i rozleciały się na wszystkie strony, w tysiącach kawałków.

Muszę oficjalnie zameldować o kraksie i wypełnić dziesiątki formularzy powypadkowych. Oficer techniczny, jak zwykle usiłuje udowodnić, że moja wina jest ewidentna i nie podlega dyskusji... Dochodzi więc do ostrej wymiany zdań, która trwa aż do chwili, gdy przynoszą wymontowaną pompę hydrauliczną i kiedy, chcąc nie chcąc, musi stwierdzić, że ma ona pękniętą oś. Ponieważ mimo wszystko nie mogłem jej przegryźć zębami, oficer techniczny z bólem serca przyznaje, że zrobiłem, co do mnie należało. Na dodatek Sutherland i Oliver wyciągnęli z głębi swych szuflad odpowiednie instrukcje, by wykazać, że w danej sytuacji działałem właści-

wie, i energicznie mnie bronią. Po ożywionej debacie z dowódcą bazy, któremu robię przydługawy techniczny wykład – z którego on zresztą nic nie rozumie – absolutnie rozgrzeszony wracam spokojnie do kantyny.

## **BOMBARDOWANIE Z LOTU NURKOWEGO**

Sprawa Noballi wciąż leży RAF-owi na żołądku, toteż zaraz po naszym powrocie z Orkadów postanowiono, że Spitfire'y zostaną wyposażone w bomby dwustupięćdziesięcikilogramowe i użyte do bombardowania z lotu nurkowego niemieckich wyrzutni pocisków V-1. Dywizjony 602 i 132 mają wziąć na siebie główny ciężar tego zadania.

13 marca odbieramy nasze Spitfire'y IX B i wylatujemy do Llanbedr w północnej Walii. Tam, nad brzegiem morza, mają zostać przeprowadzone pierwsze próby.

Technika bombardowania z lotu nurkowego na Spitfire'ach jest szczególna, ponieważ bomba jest podwieszona pod kadłubem samolotu, na miejscu zapasowego zbiornika. Gdyby chciało się prowadzić samolot pionowo w dół, bomba wyrwałaby śmigło, zaś przy pochyleniu maszyny o 45° dużo kłopotów sprawiałoby celowanie. Po wielu mniej lub bardziej nieudanych próbach Maxie opracował specjalną metodę.

12 samolotów z zespołu nadlatuje nad cel jeden za drugim. W zwartym szyku „schodkowym” osiągają wysokość 3500 metrów.

Gdy tylko dowódca patrolu dostrzeże cel pod swoimi skrzydłami, wykonuje ślizg – reszta pilotów naśladuje go – i pikuje ostro w dół pod kątem 75°. Każdy indywidualnie bierze obiekt na cel i zniża się na pełnym gazie do wysokości 1000 metrów. Tu zaczyna wyprowadzać maszynę z lotu nurkowego, licząc do trzech, i zrzuca bombę.

Jest to metoda dość prymitywna, niemniej po upływie dwóch tygodni grupa potrafi już umieścić swoje 12 bomb wewnątrz okręgu o średnicy 50 metrów.

Przez trzy tygodnie naszego pobytu w Llanbedr jesteśmy czymś w rodzaju ciekawych okazów zwierząt, które przyjeżdżają podziwiać wszystkie „grube ryby” z interalianckiej Kwatery Głównej. Za każdym razem urządany jest pokaz. A jest co oglądać! Podczas pierwszej takiej wizyty biedny Fox, lecąc z prędkością 700 km/h, dostaje bombą od Dumbrella i w ostatniej chwili skacze ze spadochronem. Za drugim razem bomba Maconachiego nie chce się odczepić. Pilot postanawia lądować

razem z nią. Najpierw jednak przelatuje nad lotniskiem, by wszystkich przestrzec. Wtedy właśnie bomba odczepia się niespodziewanie i wybuch na samym środku lotniska ku ogromnemu przerażeniu naszych gości, którzy zostają obsypani ziemią i obrzuceni błotem...

Prawdę mówiąc: pominąwszy Maxa i Remlingera, niepoprawnych entuzjastów, ten rodzaj sportu nie wzbudza u nikogo zbyt dużego zapału. Wolelibyśmy zobaczyć pierwsze rezultaty nalotu na prawdziwy cel – dobrze strzeżony przez artylerię przeciwlotniczą.

Tymczasem bierzemy udział w niekończących się odprawach poświęconych Noballom.

Od czasu pierwszych bombardowań masowych, kiedy to w ciągu czterech miesięcy zostało zrzuconych na wyrzutnie 16 432 tony bomb, Niemcy wykombinowali nowy, bardzo prosty typ instalacji, których budują teraz po 50 miesięcznie. Są perfekcyjnie rozmieszczane i zamaskowane. Podzielono je na dziewięć sektorów, z których cztery są skierowane na Londyn, a pięć pozostałych – na Southampton, Portsmouth, Plymouth, Brighton i porty w Dover i Newhaven.

Według ostatnich informacji latająca bomba, czyli V-1, to pocisk raketowy przenoszący tonę materiałów wybuchowych z prędkością 680 km/h, na odległość 400 kilometrów, trafiający w cel z dokładnością około 1000 metrów.

8 kwietnia wracamy do Detling, gdzie bez specjalnego entuzjazmu czekamy na naszą pierwszą misję bombardowania z lotu nurkowego.

13 kwietnia 1944.

Wczoraj Spitfire'y bombardowały po raz pierwszy kontynent z lotu nurkowego.

Dywizjony 602 i 132 zaatakowały wyrzutnię latających torped ulokowaną w Bouillancourt, 20 kilometrów na południe od Treport. Mimo że nasz cel znajdował się w okolicy naszpikowanej stanowiskami lekkiej artylerii przeciwlotniczej, Niemcy byli tak zaskoczeni pojawieniem się 24 Spitfire'ów – każdego z dwustupięćdziesięciokilogramową bombą – że otworzyli ogień dopiero wtedy, gdy byliśmy już poza zasięgiem ich dział.

14 kwietnia 1944.

Dziś powtarzamy tę zabawę na wielką skalę. Mamy bombardować Lige-scourt, położone koło lasów w Crecy. Tym razem będzie to mniej zabawne, bowiem w promieniu 2000 metrów wokół celu rozstawionych jest dziewięć

dział o kalibrze 88 milimetrów i dwudziesto- i trzydziestosiedmiomilimetrych, nie mówiąc o tym, że operujemy w zasięgu piekielnie silnej artylerii z Abbeville.

Startujemy o godzinie 12.25. Mamy zaatakować pierwsi, za nami Dywizjon 453 (australijski), a w tym czasie Dywizjon 132 ma nas osłaniać przed ewentualnym atakiem nieprzyjacielskich myśliwców.

Przelatujemy nad wybrzeżem Francji na wysokości 3000 metrów.

Tuż przed atakiem Sutherland każe nam uformować szyk.

– Samoloty *Maxa*, szyk: schody w lewo!

12 samolotów ustawia się w zwartym szyku. Jestem dziesiąty z kolei i wcale nie mam zamiaru udawać zucha.

– Zespół *Maxa*, cel w dole na godzinie drugiej!

Tuż pod swymi skrzydłami widzę lasy koło Ligescourt i rozpoznaję cel – jeszcze jedną wyrzutnię latających bomb sprytnie ukrytą wśród drzew – zupełnie tak jak na zdjęciach, które pokazano nam na odprawie. Jesteśmy już nad nią w pozycji prostopadłej. Wierzchem dłoni odbezpieczam wyrzutniki bomb.

– *Max*, schodzę w dół!

Jak rozpościerający się wachlarz wszystkie Spitfire'y, jeden za drugim, kładą się na grzbiecie i pikują w dół. Tym razem artyleria natychmiast otwiera ogień. Łańcuchy smugowych pocisków zaczynają wspinać się ku nam. Po chwili eksplodują z lewa i z prawa, zaś bezpośrednio nad naszymi głowami tworzy się kopuła białych obłoczków, ledwie dostrzegalna na tle ciągnących po niebie chmur...

Z naszymi ciężkimi bombami osiągamy fantastyczne przyspieszenie: w parę sekund robimy ponad 700 km/h.

Zaledwie zaczynam celować w obiekt, już pierwsze bomby wybuchają na ziemi – snop światła, a potem chmura kurzu i odłamków. Samoloty z kluczy *Maxa* i *Skittlesa* wystrzeliwiają właśnie pionowo w górę i zygają po niebie, ścigane zajadłe przez flak.

Mój wysokościomierz wskazuje teraz 1000 metrów; skupiam całą uwagę na celowniku, pomalutku ciągnę za drążek tak, by cel prześlizgnął się pod nosem mojego Spita – wyprowadzenie przy tej prędkości na prostą będzie mimo to raptowne – liczę na głos „raz, dwa... trzy” i przyciskam guzik wyrzutnika.

Pod wpływem siły odśrodkowej tracę na kilka następnych sekund pełną świadomość.



Odzyskuję ją w chwili, gdy wznoszę się na pełnym gazie, na wysokości 2500 metrów...

Wydaje się, że flak odzepił się już od nas. Skręt w lewo wyjaśnia mi przyczynę. Zaczyna nurkować Dywizjon 453. Samoloty spadają jak kaskada ku ziemi i wkrótce są już tylko małutkimi punkcikami na tle krajobrazu.

Ogień artylerii potęguje się. Nagły błysk i jeden ze Spitfire'ów przewraca się na plecy. Ciągając za sobą długi warkocz płonącego glikolu, roztrzaskuje się pośrodku celu – ponure widowisko, do którego nigdy nie będę się mógł przyzwyczaić.

– To straszny cios – mówi mi po powrocie jeden z kolegów zabitego pilota. – Bob Yarra był bratem sławnego „Slima” Yarry z Malty, który rok temu również został zestrzelony przez artylerię przeciwlotniczą...

Bob dostał pociskiem 37 milimetrów pomiędzy chłodnicę, w chwili gdy nurkował z szybkością 700 km/h. Obydwa skrzydła samolotu złożyły się od wstrząsu i oderwały, zmiatając po drodze ster. Lecące z tyłu Spity wpadły wprost na szczątki jego maszyny i musiały je gwałtownie omijać. W trzy sekundy później samolot grzmotnął o ziemię i wybuchł. Ani cienia nadziei, by pilot mógł się uratować.

Te Noballe zaczynają nas zdecydowanie zbyt drogo kosztować.

## **LĄDOWANIE W NORMANDII**

Zbliża się wielki dzień – 4 maja. Skrzydło 125 opuszcza Detling, by zainstalować się w Ford, koło Brighton.

Przelot odbywa się przy paskudnej pogodzie. Złożona z ośmiu maszyn grupa Kena Charneya ląduje na amerykańskim lotnisku koło Dungeness przy ulewnym deszczu i zerowej widoczności. Na miejscu zastajemy dywizjony Thunderboltów, które przybyły przed tygodniem ze Stanów Zjednoczonych. Amerykańscy piloci po raz pierwszy widzą z bliska Spitfire'a. Są zdumieni, że latamy w taką pogodę. No cóż? Anglia to nie Kalifornia! Zwrotność naszych maszyn, nasze ślizgi i esy, którymi podchodziliśmy do lądowania, budzą w nich szczery podziw...

Pod wieczór przejaśnia się, robimy im więc pokaz „startu pionowego”. Nasze Spitfire'y IX B możemy oderwać od ziemi po 50 metrach, podczas gdy w pełni załadowany Thunderbolt potrzebuje do tego prawie 800

metrów. Popisuję się szybką beczką tuż nad ziemią, nie wciągnąwszy jeszcze dobrze podwozia.

W Ford jest już 12 dywizjonów myśliwskich. Betonki i kwatery są tak przepełnione, że decydujemy się biwakować w namiotach obok naszych samolotów, zamiast w wielkim zarekwirowanym budynku, oddalonym o 10 kilometrów od lotniska pod Arundel. Czas mamy wypełniony. 8 maja dwa bombardowania z lotu nurkowego. 9 maja także dwa, w tym jeden atak na osławiony wiadukt w Mirville.

Tu spotyka nas niezwykle gorące przyjęcie ze strony artylerii przeciwlotniczej. Oficjalny biuletyn prasowy opisał to w taki oto sposób: „Dywizjony Spitfire’ów nurkowały poprzez mur flaku, by zaatakować wielki wiadukt w Mirville na trasie kolei Paryż–Hawr. Wiadukt ma 39 przęseł. Spitfire’y trafiły go w część środkową i północną”. Dla tych, którzy znają powściągliwość komunikatów RAF-u, określenie „mur flaku” nie było przesadą. Nawiasem mówiąc, rezultaty bombardowania były dosyć żałosne i nie wiem, co to za dwaj bohaterowie z Dywizjonu 132 czy też 602 rzekomo trafili w cel. W każdym razie moja bomba spadła w szczerym polu, jakieś 200 metrów od wiaduktu. Gerald i Cannuck od czasu tego ataku zostali uznani za zaginionych.

10 maja z rana eskortuję Maraudery – *sweep* trwa dwie godziny i 20 minut. Mamy małą potyczkę z paroma szczerwanymi szkopami z formacji złożonej z Bf 109 i Focke-Wulfów 190. Maxie Sutherland zestrzeliwuje jednego, Jacques i Yule najprawdopodobniej trafiają dwa inne, a ja za to strzelam jak osioł.

Po południu tego samego dnia znowu zostaje zaatakowany Noball 38.

11 maja bombardowanie z lotu nurkowego Noballa 27 (Ailly-le-Vieux-Clocher).

12 maja bombardowanie z lotu nurkowego węzła kolejowego w Steenbecque.

13 maja dwa ataki z lotu nurkowego, w tym jeden na Noball 86 broniony straszliwym ogniem flaku. Regulator obrotów mojego śmigła wyzionął ducha, jeśli zaś chodzi o mnie, to skończyło się tylko na strachu.

Takie tempo szybko rzuca nas na kolana. Bombardowanie z lotu nurkowego jest bardzo wyczerpujące dla organizmu. Mamy kilka poważnych wypadków obrażeń wewnętrznych: wylewy krwi do opłucnej, przepukliny brzuszne i inne nieprzyjemne powikłania.

Ja sam też czuję się podle. Na szczęście pułkownik Rankin zostaje 15 maja wezwany na konferencję do Kwatery Głównej Korpusu Ekspedycyjnego Alianckich Sił Powietrznych w Uxbridge i zabiera mnie ze sobą jako adiutanta. Twierdzi, że mój francuski mundur powinien tam wnieść trochę „lokalnego kolorytu”.

Betonowe, podziemne kazamaty w Uxbridge, ukrywające w czasie trudnych i rozstrzygających dni bitwy o Anglię naziemną stację naprowadzającą brytyjskiego myślistwa, stały się teraz centrum koordynacji dla lądujących w Normandii alianckich sił powietrznych.

To istna wieża Babel, gdzie przewala się masa rozmaitych mundurów: beżowych i oliwkowo-zielonych – lotników amerykańskich, oraz szaro-błękitnych – angielskich. Nigdy w życiu nie widziałem jednocześnie tyłu gwiazdek i epoletów. Najmniejszy z ludzi, jakich się tu spotyka, to co najmniej *air commodore* <sup>41</sup>. Marszałków lotnictwa trudno nawet zliczyć. Jest tu Leight Mallory z RAF-u – głównodowodzący, Quesada – dowódca amerykańskiego lotnictwa myśliwskiego, jest generał Arnold – szef sztabu amerykańskiego lotnictwa, jest Doolittle – znany z rajdu nad Tokio... itd.

Być powiernikiem tajemnic bogów to naprawdę nic przyjemnego. Mam kieszenie wypchane przepustkami i cały dzień na okrągło jestem legitymowany przez setki żandarmów, którzy strzegą każdych drzwi i oświetlonych neonówkami podziemnych korytarzy.

Trudno się połapać w tym, co tu jest w zasadzie grane. Tym niemniej wydaje się, że data desantu została wyznaczona na pierwsze dni czerwca, a strefa lądowania to miejsce pomiędzy Hawrem a Cherbourgiem. Nie wygląda jednak na to, żeby wszystko szło jak po maśle.

Istnieją silne tarcia i prawdziwe przeciąganie liny pomiędzy RAF-em a 8 Amerykańską Armią Powietrzną.

Asystuję głównie przy dyskusjach, podczas których próbuje się ustalić liczebność sił, jakimi dysponuje niemieckie lotnictwo myśliwskie.

Wedle bardzo dokładnych raportów wywiadu produkcja samolotów myśliwskich przeznaczonych dla Luftwaffe w okresie od 1 listopada 1943 do 1 kwietnia 1944 wyniosła 7065 myśliwców, w tym 150 samolotów odrzutowych, około 4500 Messerschmittów 109 G i K, a reszta to Focke-Wulfy 190 i parę dwusilnikowych Messerschmittów 110.

Straty niemieckiego lotnictwa myśliwskiego w okresie od 15 listopada do 15 kwietnia ocenia się następująco: 878 maszyn zniszczonych na pewno, 102 prawdopodobnie zniszczone i 347 samolotów uszkodzonych przez

myśliwce RAF-u; 73 zniszczone, pięć prawdopodobnie zniszczonych i 22 uszkodzone przez brytyjską artylerię przeciwlotniczą. 8 Amerykańska Armia Powietrzna utrzymuje, że jej bombowce – głównie „Latające Fortece” i Liberatory – w tym samym czasie uzyskały następujące rezultaty: 2223 samoloty zniszczone na pewno, 696 prawdopodobnie i 1818 uszkodzonych, zaś amerykańskie myśliwce eskortujące chciałyby sobie zaliczyć 1835 zwycięstw. Anglicy uważają te cyfry za kpiny. Nie mają nic przeciwko temu, żeby takie dane podawano w amerykańskich komunikatach prasowych, bo wówczas wysokie straty własne, wywołujące za oceanem zaniepokojenie, stają się bardziej strawne dla opinii publicznej, ale RAF kategorycznie nie zgadza się, by na tego rodzaju fantastycznych, reklamowych liczbach opierać plany operacyjne.

Dyskusja szybko staje się nieprzyjemna. Anglicy zapewniają, że lepiej jest, tak jak oni to robią, zaniżyć liczbę własnych zwycięstw i opierać się na bardzo rygorystycznym systemie kontroli przy pomocy zapisu filmowego, niż polegać na indywidualnych meldunkach, których sprawdzenie jest bardzo trudne. Oczywiście, skoro w jednej formacji złożonej z 72 „Latających Fortec” jest od 300 do 400 karabinów maszynowych, strzelających do 20 Focke-Wulfów, i jeśli faktycznie uda się zestrzelić pięć z nich, to siłą rzeczy znajdzie się od razu kilkunastu facetów, którzy uparcie i w dobrej wierze będą twierdzić, że zestrzelili jeden z nich. Co więcej, jest rzeczą dziwną, że podczas takiego nalotu jak np. na Augsburg 900 pilotów myśliwskich angielskich i amerykańskich z osłony stwierdza, iż zestrzelili 118 niemieckich samolotów, podczas gdy 500 fortec rości sobie pretensje do 350 zwycięstw, to znaczy do zniszczenia prawie jednej trzeciej stanu Luftwaffe użytej w tym dniu. Przy podobnym mieszanym wypadzie na ten sam cel, podczas bardzo ostrej walki, grupa samolotów RAF-u (w sile 12 Spitfire’ów najnowszego typu) domagała się uznania siedmiu zwycięstw, a równocześnie jeden tylko pilot amerykańskiego myśliwca chce zaliczyć sobie sześć samolotów, ale z tak słabymi dowodami, że dowództwo RAF-u zgodnie ze swoimi normami mogłoby zaliczyć mu ledwie jedno zestrzelenie.

W końcu zostaje ustalone, żeby przyjąć jako liczbę wyjściową jedną trzecią amerykańskich roszczeń dla bombowców i połowę dla myśliwców. Daje to i tak dość imponującą liczbę 800 zwycięstw dla „Latających Fortec” i 900 dla myśliwców, podczas gdy całość alianckiego lotnictwa miałyby na swym koncie 2700 Focke-Wulfów i Bf 109.

Wliczając w to nieuniknione kolizje i straty podczas treningu, to pozostałoby Luftwaffe w pierwszej linii około 4000 maszyn, z czego na front zachodni mogłoby zostać przydzielone maksimum 2500.

Alianckie Lotnicze Siły Ekspedycyjne mogą im przeciwstawić w pierwszej linii dokładnie 2371 myśliwców, z tego sam RAF – 1764. Jak tylko ta sprawa została wyjaśniona, zajęliśmy się przygotowaniem planu akcji myśliwskich na drugą połowę maja. Na dzień 21 maja wyznaczona zostaje generalna ofensywa na transport kolejowy w całej północnej Francji i Belgii.

504 Thunderbolty, 435 Spitfire'ów, 16 Typhoonów i 10 Tempestów bierze udział w tej wspólnej operacji. W samym tylko północnym rejonie kolei francuskich rozbito 68 lokomotyw, a 91 poważnie uszkodzono.

Od 19 maja do 1 czerwca 1944 roku myśliwce dokonały ogółem 3400 nalotów na Francję, Belgię, Holandię i Niemcy, niszcząc 257 lokomotyw i poważnie uszkadzając 183. Rezultat raczej mizerny – przede wszystkim dlatego, że większość pilotów nie posiadała żadnego doświadczenia w zwalczaniu tego rodzaju celów.

W tym samym czasie myśliwce bombardujące przeprowadziły szeroko zakrojoną akcję zaczepną na mosty drogowe i kolejowe. W jej efekcie 24 mosty na Sekwanie zostały wyłączone z użytku – trzy w Liege, następne w Hasselt, Herenthals, Namur, Koblencji, Valenciennes, Hirson, Kons Kartaus, Tours i Saumur.

Mam właśnie okazję obejrzeć zdjęcia lotnicze zrobione po ciężkim bombardowaniu Trappes dokonany przez RAF w nocy z 6 na 7 marca. Ten ważny węzeł komunikacyjny został kompletnie zniszczony. W cel trafiły 240 bomby, każda ważąca minimum tonę. Dwie trzecie parowozowni zostało zmiecionych z powierzchni; wszystkie linie, w tym oczywiście trakcja elektryczna Paryż–Chartres, zostały uszkodzone.

W ciągu kwietnia i maja w ten sam sposób zaatakowano i zniszczono wszystkie stacje rozładunkowe między Paryżem a Brukselą. Plan odizolowania strefy przeznaczonej do lądowania zaczął więc przynosić efekty.

Następnie musimy przygotować szczegółowe plany osłony z powietrza właściwego desantu, którego data zostaje wyznaczona definitywnie na 5 czerwca.

Myśliwce mają za zadanie zniszczyć w dniu 4 czerwca, po południu trzy główne niemieckie stacje radarowe w Jobourgu, Caldecote i Cap d'Antifer. W dniu inwazji, 5 czerwca, w akcji ciągłej ma znajdować się 15 dywizjo-

nów myśliwskich, aby chronić z powietrza konwoje i zdobyte pasy wybrzeża. W dniach D 1, D 2 i D 3 zamierza się nawet sięgnąć po rezerwy strategiczne, przy czym całkowita liczba myśliwców i myśliwców bombardujących wzrośnie do 3483, z tego RAF wystawi 2172.

Na podstawie wytycznych Kwatery Głównej Alianckich Sił Ekspedycyjnych opracowano program budowy baz wypadowych dla naszych myśliwców w Normandii. Miejsca zostają ustalone po starannym wykonaniu zdjęć fotograficznych, tak że w dniu D plus 10 – to znaczy 15 czerwca – powinniśmy w zasadzie mieć do dyspozycji: trzy lądowiska awaryjne E.L.S. (Emergency Landing Strips [42](#)), długie na 600 metrów i szerokie na 30, mniej lub bardziej równe pasy terenu, z własnym ambulansem i samochodem straży pożarnej, zdolnymi do przyjęcia uszkodzonych i zmuszonych do awaryjnego lądowania samolotów; cztery bazy paliw R&R (Refuelling and Rearming [43](#)), dobrze wyrównane, utwardzone pasy ziemi o długości 1200 i szerokości 50 metrów, z dwoma dobrze oczyszczonymi placami o powierzchni 100 na 50 jardów dla strefy rozproszenia. Te pasy startowe mają umożliwić pilotom myśliwskim lądowanie, zatankowanie samolotu i przebrojenie. Do tego celu wyznaczono specjalny personel z RAF Commandos, który będzie miał dostateczne wyszkolenie techniczne, aby wykonać to zadanie.

Osiem lądowisk wysuniętych A.L.G. (Advanced Landing Ground [44](#)), zaopatrzonych w pas startowy z siatki stalowej 1200 metrów długości i 50 szerokości, z terenem dostosowanym do rozproszenia i obrony 48 myśliwców pozostających tu w stałej gotowości. Przewidziane są też stanowiska stałe dla obrony przeciwlotniczej oraz pomieszczenia dla personelu latającego i obsługi naziemnej. Ma się tam zmieścić osiem Skrzydeł Myśliwskich.

Specjalne ekipy saperskie, zwane Airfield Construction Units [45](#), wyruszą w dniu D, wraz z całym swoim sprzętem potrzebnym do realizacji tych zadań, złożonym z buldożerów, walców terenowych, kratownic itp. Wybrano następujące miejsca: Bazeille, Sainte-Croix-sur-Mer, Camilly, Coulombs, Martragny, Sommervieu, Lantheuil, Plumetot, Longues, Saint-Pierre-du-Mont, Criqueville, Cardonville, Deux-Jumeaux, Azeville i Carentan, Chipelle, Picauville, Le Molay i Cretteville.

Po dwóch tygodniach spędzonych w Uxbridge w taki sposób bez żalu wracam do mych kolegów w Ford. Ponieważ musiałem podpisać zobowiązanie, że nie pisnę nikomu ani słówka o tym, co tam widziałem i słyszałem, nie mogę odpowiadać na tysiące pytań, którymi mnie wszyscy zasypują.

Musiałem się także zobowiązać, że nie wylecę nad teren nieprzyjacielski wcześniej niż na 10 godzin przed dniem D. Powody są zrozumiałe. Mogliby mnie przecież zestrzelić i gdyby przypadkiem przesłuchujący mnie Niemcy zaczęli podejrzewać, że coś wiem – na przykład znam dzień i miejsce desantu – nie cofnęliby się przed niczym, aby zmusić mnie do mówienia. By uniknąć wszelkich niebezpieczeństw, Anglicy, którzy nie chcieli ponosić żadnego ryzyka i którzy nie mieli wielkich złudzeń co do ludzkiej wytrzymałości na pewne „argumenty”, zabronili wszystkim, którzy mogliby znać nawet najdrobniejszy fragment planu „Neptune” i „Overlord”, przekraczania La Manche i narażania się na ryzyko trafienia do niewoli.

Warunki atmosferyczne powodują przesunięcie dnia D na 6 czerwca. Związany przysięgą muszę czekać do popołudnia 5 czerwca, by wystartować. Dzięki temu mogę sobie popatrzeć z brzegu na gigantyczną defiladę szybowców i samolotów transportowych przewożących spadochroniarzy, która trwa od świtu przez wiele godzin.

Wszyscy są na posterunku. Dywizjon 602 wylatuje o godzinie 3.55, kolejny o 9.00, następne o 12.00, 17.30 i wreszcie o 20.35. Startuję z dwoma ostatnimi.

Trudno jest odtworzyć pełny obraz inwazji na podstawie tego, co widać z lotu ptaka.

Na La Manche wyrósł nieprawdopodobny gąszcz okrętów wojennych, statków handlowych o najróżniejszym tonażu, tankowców, transportowców, trałowców, ciągnących za sobą na linie małe srebrzyste balony zaporowe.

Przecinamy drogę kilkunastu sapiącym i dymiącym holownikom, które wloką za sobą coś w rodzaju olbrzymiej wieży z żelbetonu, stojącej na skrzyni ogromnej jak pływający dok – jest to jeden z elementów prefabrykowanego portu, ochrzczonego jako „Mulberry”.

Pogoda nie jest zachwycająca. Kanał jest poorany krótkimi, niespokojnymi falami, które kłusując małe okręty, sprawiają im widoczne trudności. Nisko pędzące chmury zmuszają nas do opuszczenia nakazanej wysokości i wyjścia z korytarzy bezpieczeństwa. Z tego powodu dostajemy się zbyt blisko jednego z krążowników o nośności 10 000 ton klasy „Southampton”, eskortowanego przez cztery duże kutry torpedowe. Krążownik zaczyna natychmiast dziko zygzakować i daje całą furę sygnałów świetlnych, których nikt ni w ząb nie rozumie. Nigdy nie mogłem się nauczyć zwykłego alfabetu Morse’a, a cóż dopiero optycznego. Szybko więc pokazujemy mu

plecy, aby uniknąć nieprzyjemności w kontakcie z jego artylerią przeciwlotniczą.

Lecimy wzdłuż półwyspu Cotentin. Na całym wybrzeżu szaleją pożary. Jakiś torpedowiec tonie koło małej wysepki, otoczony przez jednostki ratunkowe.

Nasza strefa patrolowa leży pomiędzy Montebourg a Carentan, tajne hasło to *Utah Beach*. Lecimy jako ochrona powietrzna dla 101. i 82. Amerykańskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej. W tym czasie 4. Dywizja, która już wylądowała, maszeruje w kierunku Sainte-Mere-l'Eglise. Widać niezbyt wiele: kilka domów w płomieniach, na drogach parę jeepów, po niemieckiej stronie praktycznie nic się nie dzieje. Dwa krążowniki ostrzeliwiają baterie nadbrzeżne koło fortu na Ilette.

Niebo jest pełne amerykańskich myśliwców, patrolujących dwójkami. Latają przy tym w sposób, w którym nie widać żadnego ładu, pikują na nas z góry, zbliżają się nieufnie i już zupełnie z bliska podejrzliwie obwąchują. Gdy stają się zanadto natrętni, pokazujemy im zęby i skręcamy wprost na nich. Wyłaniający się nagle z chmur Mustang oddaje nawet serię do Grahama. Pilot ma jednak szczęście, bowiem Graham nie zna się na żartach i odpowiada mu serią, ale wyjątkowo nie trafia. Zdziwiający jest brak reakcji ze strony Luftwaffe. Według ostatnich danych wywiadu Niemcy mają we Francji 385 bombowców dalekiego zasięgu, 50 samolotów szturmowych, 745 myśliwców, 450 dwusilnikowych nocnych myśliwców oraz samoloty rozpoznawcze – w sumie 1750 maszyn pierwszej linii.

Siły te zostaną z pewnością wkrótce wzmocnione, jeśli tylko ich bazy nie będą ustawicznie bombardowane.

Moje następne zadanie to nocny patrol nad Omaha Beach. To istny koszmar. Ponura noc, nisko wiszące chmury. W tym mroku błąkają się, strzelając do siebie na chybił trafił, setki samolotów oślepionych przez pożary szalejące od Vierville do Isigny. Wygląda na to, że w tym sektorze toczy się straszliwa walka. Rozszalałe morze wyrzuca na plażę wypalone szczątki łodzi desantowych, ogień okopanych w piasku baterii rozjaśnia okolicę. Wszyscy piloci koncentrują się przede wszystkim na tym, by uniknąć kolizji. Tę sytuację wykorzystuje około 50 Junkersów – pierwsze większe zgromadzenie Luftwaffe w tym dniu – które bombardują z lotu nurkowego, trochę na łapu-capu, skupiska ludzi i sprzętu, stłoczone na wąskim skrawku przyczółka. Słyszę przez radio głosy trzech pilotów z 611. Dywizjonu, którzy ścigają sześć Ju 88 i rozpoznają głos Marquisa, który krzyczy:



– *I got one of the bastards!* [46](#)

I rzeczywiście, z lewej poniżej, spada z chmur ognista kula.

Powrót do Ford w czarną jak smoła noc, we mgle podnoszącej się z ziemi, ma w sobie coś z wyczynu sportowego. Cztery dywizjony Spitfire'ów podchodzą równocześnie do lądowania. Wszędzie dookoła zielone i czerwone światła przecinają się chaotycznie we wszystkich możliwych kierunkach. W radio jedno pasmo przekleństw – słowem: zbiorowa panika! Prawie wszystkim samolotom kończy się już paliwo i wkurzeni piloci obrzucają ze wszystkich stron stekami wyzwisk nieboraka z obsługi lotów, by wymusić na nim prawo pierwszeństwa w lądowaniu. Ponieważ Jacques i ja przezornie oszczędzaliśmy benzynę, przewidując podobne trudności, oddalamy się z przepełnionej i niebezpiecznej strefy lotniska i wspinamy się na 3000 metrów, ponad cały ten zgiełk.

Lądujemy spokojniutko – jako ostatni.

## **Z CEKAEMAMI NA SAINT-ANDRÉ**

W pierwszych dniach lądowania w Normandii, wbrew oczekiwaniom, nie zobaczyliśmy w naszych celownikach jakiegóś chmary niemieckich myśliwców. Postanowiliśmy więc z Jacques'em wprowadzić w życie projekt opracowywany przez nas od grudnia. W czasie pobytu w Detling przygotowaliśmy bardzo dokładnie plan ataku na lotnisko w Évreux-Fauville. Zrodził się on w naszych głowach za sprawą jednego z Mustangów, który przywiózł zdjęcie ukazujące jak na dłoni niemiecką bazę. Wszystko było widoczne w najdrobniejszych szczegółach. Naszą uwagę zwrócił przede wszystkim rząd Focke-Wulfów otoczonych zgrają mechaników.

W gruncie rzeczy nasz plan to było istne szaleństwo – niezwykle rzadko udaje się ujść cało spod ognia artylerii broniącej lotniska. Niemniej, przy odrobinie szczęścia i dzięki zaskoczeniu, mogło się nam udać. Sprawa jednak przedstawiała się obecnie zgoła inaczej niż w grudniu: Évreux-Fauville było zbyt blisko strefy desantu, by mogły tam stale przebywać samoloty. W związku z tym nasze zainteresowanie skierowaliśmy na Saint-André-de-l'Eure oraz na Dreux, położone bardziej w głębi. Okoliczności zadecydują o ostatecznym wyborze.

Przedtem trzeba jeszcze przekonać Sutherlanda, który w zeszłym roku, podczas historii z Évreux, okazał się uparty jak osioł. Przypuszczamy nań atak podczas pierwszego śniadania. Przekonujemy, by pozwolił nam pole-

cieć i zapolować na własną rękę. Moglibyśmy wystartować rano jako rezerwa pierwszego patrolu, potem – jeżeli nam pozwoli – odłączylibyśmy się od formacji i zrobili sobie małe okrążenie na dużej wysokości, wokół Caen.

Maxie nie jest zachwycony, ale po długich perswazjach, wyciśnięty jak cytryna, w końcu się zgadza.

Startujemy o godzinie 9.50 za 12 Spitfire'ami.

W połowie drogi opuszczamy ich dyskretnie i zaraz potem zaczynam się szybko wznosić w górę. Skręcam na południowy wschód, w stronę zakola Sekwany. Jacques jest trochę wyżej, jakieś 400 metrów na prawo ode mnie – w ten sposób osłaniamy się wzajemnie.

Pogoda znośna – cztery dziesiąte zachmurzenia na wysokości 2000 metrów. Oczywiście, wolałbym niższe warstwy chmur, które by nas lepiej chroniły przed artylerią.

Godzina 10.20.

Jesteśmy nad Lisieux. Bazylika Świętej Teresy odcina się od otaczającej zieleni.

Z wysokości 4500 metrów możemy dojrzeć wielkie niemieckie lotniska w Fauville, Conches, Beaumont-le-Roger i Saint-André, a dalej pod osłoną mgły – Dreux.

Krążymy przez kwadrans, penetrując niebo. W powietrzu spokój. Nasłuchujemy komunikatów na różnych długościach fal: żadnej informacji, która mogłaby mieć dla nas jakieś znaczenie.

Dobra! Wobec tego jazda na któreś z lotnisk.

Najbliżej jest Conches. Na pierwszy rzut oka wydaje się opustoszałe.

A oto i Saint-André, które wedle raportów wywiadu nadal zachowuje pewną aktywność. Przyjrzymy się mu zatem z bliska.

Szeroką spiralą schodzimy w dół. Chwilami chmury zakrywają lotnisko, ale w zamian chronią nas przed wzrokiem obsługi flaku, będącej zawsze w pogotowiu.

Saint-André wygląda jak po jakimś straszliwym bombardowaniu – pasy startowe podziurawione lejami od bomb, hangary w gruzach.

Z widokiem tym kontrastuje otoczenie: spokojne wioski, położone malowniczo wśród zagajników. Tu i tam okazałe stodoły, a wszystko to połączone ze sobą wąskimi ścieżkami. Hmm! Te ścieżki wydają się jakieś nazbyt proste! Schodzimy na wysokość 3000 metrów... Tak myślałem! Te

dróżki – to bieżnie dojazdowe dla samolotów, a stodoły – to doskonale zamaskowane hangary. Popatrzmy uważnie!

Tak jest, oczywiście. Przed tym, co do złudzenia przypomina zabudowania, promień słońca odcina wyraźny cień dwóch okrytych siatką Heinklów 111.

– Uwaga, Jacques, dwa Heinkle wprost pod nami!

– Okej Widzę! Są wspaniałe!

Otwieram gaz i robię zwrot, by mieć przy nurkowaniu słońce za plecami.

– *Max Pink, dropping babies!*

Odrzucam zapasowy zbiornik. A w tym czasie przekłete chmury zakrywają moje dwa Heinkle. Jestem w dogodnej pozycji do ataku, ale musiałbym przeglądać wszystkie stodoły. Nie wiadomo, co robić – gdyby choć na chwilę w promieniach słońca zamajaczył jakiś cień, to dałoby się ustalić cel pomimo niemieckiego kamuflażu. Nie mam wcale ochoty nurkować bez uprzedniego namierzenia celu i wystawiać się na ogień artylerii przeciwlotniczej. Spaceruję więc w locie koszącym nad lotniskiem w poszukiwaniu celu.

Zakołysałem skrzydłami, by uprzedzić Jacques'a o moim niezdecydowaniu. Zbliży się do mnie na odległość kilku metrów. Porozumiewamy się za pomocą znaków – strasznie głupia historia. Znow patrzę na ziemię. Mimo wszystko trzeba się na coś zdecydować, bo inaczej, kręcąc się tak w kółko godzinami, zaalarmujemy cały świat...

– Patrz, Pierre, szkop!

Boże! Niemiec! Dostrzegamy go równocześnie, Jacques i ja. Mały błyszczący krzyż sunie szybko po głównej betonce, najprawdopodobniej myśliwiec.

– Nurkujemy!

– Uważaj, Jacques, twój zbiornik!!! Dalej, jazda, zanim flak się w to wmiesza.

Zbiornik Jacques'a ciągle się nie odczepił – jeszcze raz go ostrzegam.

– Tak, wiem!

Pełny gaz. Nurkuję z szybkością 800 km/h – trzeba działać błyskawicznie, inaczej będzie kłapa!

Szczegóły stają się coraz bardziej wyraźne. Pomiędzy zburzonymi hangarami widać inne, na wpół zakopane, przykryte trawą. Leje po bombach są już w większości zasypane. Główny pas startowy jest starannie naprawiony,

a dziury od bomb, którymi był upstrzony (przynajmniej tak to widziałem z wysokości 4000 metrów), okazują się fałszywe – są po prostu... zreżnięte namalowane, aby pas wydawał się niezdatny do użytku.

Sekwencja przelotnych wrażeń: jakieś ciężarówka, biegający tu i tam ludzie...

Trzy czy cztery kilometry od lotniska prostuję lot i trzymam się płasko, tuż nad ziemią, żeby ukryć się przed artylerią. Jednym susem przeskakuję przez płoty.

W oddali, na drugim krańcu pasa, widzę już sylwetkę niemieckiego samolotu – to Bf 109.

Lecę skrajem lotniska. Coraz więcej szczegółów utrwała mi się w pamięci.

W cieniu zagajnika 20 nowiuteńkich, szmaragdowo-zielonych Focke-Wulfów właśnie grzeje silniki... Jakiś pilot zeskakuje ze skrzydła samolotu i pada plackiem na trawę... Znow Focke-Wulfy wzdłuż płotu... W sadzie Messerschmitta 109... Zamaskowane gałęziami samochody-cysterny... Namioty – pomalowane w kolorowe cętki, rozbite w nieładzie pomiędzy krzakami...

Nurkujemy!

Lotnisko, które z wysokości 4000 metrów wyglądało na opustoszałe, dosłownie roi się od samolotów i obsługi.

Mój Bf 109 zbliża się i skręca w lewo. Ja robię zwrot na środek lotniska i aby odciąć mu drogę, wznoszę się na 50 metrów. Wtedy włącza się flak! Pierwszy przypadkowy łańcuch smugowych pocisków opada gdzieś daleko z lewej... Nagle jestem nos w nos z drugim Messerschmittem, którego nie dostrzegłem, zaaferowany tym pierwszym. Za późno, by wycelować. Jego koła, a być może i klapy, są już opuszczone. Ma szary kadłub w cętki koloru ochry i zieleni, zaś na wysokości kabiny pilota widnieje wielki czarny krzyż.

Przelatuję parę metrów od niego. Prawdopodobnie ląduje i nie ma więcej jak 250 km/h, podczas gdy ja lecę z prędkością 750... Pilot musiał chyba dostać ataku serca.

Gonię tego pierwszego z przerażającą szybkością. Niemiecki flak ziejże ze wszystkich luf, nie troszcząc się o niego. Pilot nic chyba z tego nie rozumie. Mam go już w celowniku – jeszcze tylko 500 metrów. Naciskam spust

– równocześnie działka i karabiny – długa nieprzerwana seria... 200 metrów, ciągle strzelam... 50 metrów...

Zanim zszedłem na bok, widzę, jak eksplodują moje trzy pociski: jeden trafia między silnik i pilota, drugi – w statecznik pionowy, a trzeci rozrywa mu goleń podwozia.

Mijam go o włos i przeskakując nad nim, patrzę, jak przewraca się na plecy i wpada w korkociąg...

Ogień artylerii, ale co za ogień! Gęste, gwałtowne serie pocisków wznoszą się równolegle, falując i zasnuwając całe niebo mnóstwem drobnych kłębków czarnego jadowitego dymu.

Skrećam w prawo i wspinam się rozpaczliwie ku chmurom, 3000 metrów na minutę, z dodatkową mocą. Strasznie długo to trwa! Nawet gdy w końcu z westchnieniem ulgi zanurzam się w chmurach – długie czerwone smugi pocisków ciągle przesywają wilgotny mrok wokół samolotu.

Co z Jacques'em?

Jacques, mimo że nie mógł uwolnić się od zapasowego zbiornika, leciał tuż za mną, kiedy nurkowałem, potem jednak, gdy przebijaliśmy się przez warstwę chmur, zgubił mnie.

W parę sekund po mnie przeszedł lotem koszącym przez środek lotniska i miał, oczywiście, na karku cały flak.. Obciążony dodatkowym zbiornikiem nie mógł trafić do siadającego mu tuż pod nosem drugiego Messerschmitta. Lecąc dalej przed siebie pośród gradu pocisków, powetował sobie tamto niepowodzenie na ustawionych w szeregu Heinklach. Były to – załadowane po brzegi – stawiacze min. Jacques ostrzelał je z karabinów maszynowych. Jeden z nich zapalił się i ze straszliwym hukiem wyleciał w powietrze, drugi zaliczył z bliska całą serię pocisków zapalających i 20 milimetrów.

Wzięty w kleszcze przez flak, nie wiedzieć jakim cudem, Jacques wychodzi z tego cało i dołącza do mnie wysoko w chmurach.

Na 3000 metrów przelatujemy jeszcze raz nad lotniskiem, które teraz schowane jest pod parasolem czarnych i białych kłębków dymu. Lekka artyleria przeciwlotnicza strzela uparcie, choć jesteśmy poza jej zasięgiem, a salwa osiemdziesiątki ósemki wybucha daleko za nami.

Mój Bf 109 roztrzaskał się w polu, na południowym krańcu głównej betonki, a jego szczątki wciąż jeszcze płoną. Obok – biała plama ambulansu i pędzące na miejsce wypadku, okryte chmurą pyłu, ciężarówki. Słup gęstego czarnego dymu wznosi się nad płonącym Heinklem Jacques'a.

Wracamy znów przez Évreux, potem w prawo na Hawr. W przelocie dostrzegamy częściowo zburzone przez Lancastery podczas ostatnich bombardowań betonowe schrony okrętów podwodnych. Na położonych nad zatoką rozległych i opustoszałych terenach rafinerii naftowych, zbombardowanych przez Maraudery, można jeszcze tylko rozróżnić okrągłe fundamenty cystern. Jedna czy dwie pozostały jeszcze nietknięte i błyszczą jak srebrne monety.

Wznosimy się na wysokość 6000 metrów, by uniknąć flaku. Przy okazji chcemy rzucić okiem ponad lekką powłoką chmur – tam, gdzie parę godzin temu trzy Dornieri zostały strącone przez 126. Skrzydło Johnsona.

Lekkim lotem koszącym docieramy nad Ford, gdzie o 11.33 lądujemy. Po drodze do naszego dispersalu kołujemy obok Intelligence Roomu. Na progu James Rankin wygrzewa się w słońcu. Jak tylko spostrzeżga smugi sadzy na naszych działkach i skrzydłach, zrywa się z leżaka i podbiega.

Włazi na skrzydło mego samolotu i pomaga mi rozpiąć pasy.

– Clostermann! Masz ty, chłopie, szczęście...

Opowiadam mu całą historię. Nie jestem zbyt dumny z naszego wyczynu. Było nie było, to poważne wykroczenie przeciw dyscyplinie.

Podchodzi Jacques, który aż podskakuje z radości. Rankin trzyma fason i wita nas raczej chłodno, ale w gruncie rzeczy jest zadowolony.

Zrobiłem to głupstwo i opowiedziałem o flaku Maxowi, który parę minut po nas wylądował z resztą dywizjonu. Zbeształ mnie porządnie, bo bardzo nie lubi tracić ludzi z powodu artylerii przeciwlotniczej.

Oficerowie wywiadu są początkowo jadowicie uprzejmi, ale gdy z rozmachem opisujemy im rozmieszczenie całych rzędów zamaskowanych niemieckich myśliwców, nie potrafią już ukryć zadowolenia. Kwatera Główna, która ogromnie interesuje się raportem, przymyka oczy na nasz wybryk i po śniadaniu wzywa nas w celu złożenia dodatkowych wyjaśnień. Na szczegółowym planie Saint-André musimy oznaczyć w przybliżeniu rozlokowanie zamaskowanych dispersalów. Zadają nam pytania dotyczące typów niemieckich samolotów itp.

Zwiadowcze Mustangi chyba nas przeklną, bo przypuszczalnie pod wieczór zostaną wysłane, żeby zrobić zdjęcia z niskiego pułapu, a po naszej porannej historii będą tam z pewnością przyjmowane z honorami!

Na drugi dzień z satysfakcją czytamy potwierdzenie naszego raportu w codziennym, tajnym biuletynie Ministerstwa Lotnictwa. Wiadomość tę

uzupełnia „drobny szczegół” o tym, że Luftwaffe istotnie wzmocniła ten sektor, ścignąwszy tam sześć eskadr z frontu wschodniego.

4

**FRANCJA**



## PIERWSZA NOC WE FRANCJI

11 czerwca 1944.

Jesteśmy w pogotowiu, po herbacie, gdy nagle przychodzi meldunek, że nocować mamy już we Francji. Komunikat meteorologiczny zapowiada na jutrzejszy ranek mgłę w południowej Anglii, co unieruchomi myśliwce. We Francji ma być dla odmiany ładnie i jeśliby Spitfire'y nie patrolowały przyczółka, to Luftwaffe pchnęłaby na Normandię duże siły i zatrąła wszystkim życie. Aby temu zapobiec, jeszcze dzisiaj wieczorem powinno wystartować kilka grup, które będą lądować, jak się da: na lotniskach polowych, na wpół ukończonych; tam spędzą noc i będą od rana w gotowości. Każdy pilot ma ze sobą zabrać dwa koce i jedną puszkę z porcją „K”.

Jacques i ja jesteśmy niezłe rozgorączkowani na myśl, że będziemy pierwszymi francuskimi pilotami, którzy wylądują we Francji. Postanawiamy włożyć galowe mundury, a Jacques zabiera manierkę z koniakiem, by godnie uczcić tę okazję.

Pędzimy motorem na kwatery.

Startujemy o 18.30 i po normalnym patrolu – jak zwykle nic godnego do przekazania – znajdujemy się ponad Bazenville.

– Halo! Żółta Trójka i Czwórka. Halo! Błękitna Trójka, lądujcie pierwsi. Powodzenia!

To naprawdę bardzo ładnie z jego strony! Sutherland wydaje rozkaz kapitanowi, Jacques'owi i mnie, byśmy jako pierwsi wylądowali na ziemi francuskiej. Jacques i ja w zwartym szyku lądujemy za kapitanem w gęstej chmurze kurzu. O Boże, co za kurz! Biały i sypki jak mąka, unoszony porywistym wiatrem: przenika wszędzie, zaciemnia powietrze, dusi nas, wciska się między zęby, do oczu i do uszu... Chodząc, zapadamy się w nim po kostki. W promieniu pół kilometra wokół lądowiska zniknęła wszelka zieleń – pokrywa ją gruba warstwa, którą unosi najlżejszy podmuch wiatru.

Dwóch komandosów, którym spod skorupy potu i pyłu widać tylko oczy, z pistoletami maszynowymi przewieszonymi przez ramię, pomaga mi wyskoczyć z samolotu. Gdy rozpoznają mój mundur, gratulują mi ze śmiechem.

– No, Francuzi! Witamy was w tym waszym paskudnym kraju!

Z obłoku kurzu, biegnąc, wyłania się Jacques. Zakrywa twarz chusteczką. Mimo wszystko nieco przejęci ściskamy sobie ręce. Po czterech

latach nieobecności chodzimy po francuskiej ziemi. Prawdę mówiąc, zamiast spodziewanego głębokiego wzruszenia odczuwam przede wszystkim żal, że... włożyłem nowy piękny mundur wyjściowy... Wyglądam raczej jak upudrowany klaun niż oficer Armii Powietrznej!

Kapitan Dywizji Kanadyjskiej, przejeżdżający właśnie swoim jeepem, zatrzymuje się, by nas poinstruować. Zakaz oddalania się od lotniska. Zakaz przechodzenia z jednej strony pasa startowego na drugą – niczego nie dotykać. Unikać odcinków otoczonych płóciennymi pasami – są miejsca jeszcze zaminowane. Niemcy zostawili miny wszędzie, zaledwie pół godziny temu jeden człowiek został zabity, a dwóch ciężko rannych przez niemieckiego snajpera, który ukrył się w pobliskich krzakach i celuje przez lunetę...

Spotykamy się wszyscy za jakimś płotkiem, gdzie kuchnia polowa przygotowuje dla nas herbatę i suchary z marmoladą – oczywiście przypudrowane tym przeklętym kurzem.

Nasze lądowisko jest dosłownie naszpikowane przez obronę przeciwlotniczą: co najmniej 12 baterii dział Boforsa w pełnym pogotowiu z obsługą na stanowiskach. Gdy dziwimy się ogromnej ilości pustych łusek, rozsia-nych przy nich, jakiś sierżant radzi nam poczekać do 23.00 – wtedy zrozumiemy...

Dwie godziny mijają na rozpraszaniu samolotów i napełnianiu zbiorników przy pomocy dziesięciolitrowych baniek; wszyscy sapią, pocą się, kaszlą. Ja spędzam czas, wzdychając nad losem mego munduru.

Gdy zmrok zapada, otwieramy pudełka z żywnością, zjadamy naprędcę plasterka szynki, parę sucharów i wybieramy się na poszukiwanie jakiejś dziury na noc. Szperając z Jacques'em w sąsiednim zagajniku, odkrywamy namiot wypełniony krzesłami, stołami i tablicami pokrytymi mapami. Udaje nam się jakoś z naszych koców zmontować dwa dość znośne legowiska.

Godzina 22.30.

Jest już całkiem ciemno. Wychodzimy z Jacques'em, by zapalić papierosa i pogadać z dwoma kanadyjskimi oficerami. Świeci kilka gwiazd. Na południowym wschodzie można dostrzec łunę pożarów z Caen. Jest cicho...

Nagle słyszymy na niebie warkot samolotu.

– Popatrz, to ciekawe – mówię. – To musi być dwusilnikowiec, ale na pewno nie Mosquito.

Podnosimy głowy i usiłujemy zlokalizować odgłos. Musi być wprost nad nami.

– Nie przejmuj się, Pierre – uspokaja mnie Jacques po namyśle – gdyby to był szkop, już by obrona przeciwlotnicza otworzyła ogień.

Zaledwie wymówił te słowa, charakterystyczny świst ostrzega nas, że bomba ciężkiego kalibru leci prosto na nas. W ułamku sekundy obaj oficerowie ulatniają się jak kamfora. Rzucam się szczupakiem pod ciężarówkę, a Jacques, który chciał pójść w moje ślady, potyka się o korzeń jabłoni i rozciąga jak długi... Potworny huk. Ziemia drży, gorące powietrze smaga nam twarze, rozżarzone odłamki uderzają w namiot, drzewa, ciężarówkę i padają jak grad na mokrą trawę. Teraz otwiera ogień artyleria przeciwlotnicza. Niebo nad nami jest jedną ruchomą masą czterdziestomilimetrowych pocisków smugowych, które falując, wznoszą się wiązkami w górę. Jest jasno jak w dzień. W czaszce mi huczy od nieustannych eksplozji, odłamki spadają gęsto jak deszcz, zrywają liście i gałęzie z drzew, dudnią o puste blaszanki i ciężarówki...

Któryś ze Spitfire'ów zapala się, a pożar przyciąga jak ćmy Junkersy 88. Bomby zaczynają walić gęsto jak grad! Rozpoznaję sieje po dźwięku – duże, pięćsetkilówki, spadają z dźwiękiem: frrruuuuuuuuuu..., średnie: dwustu- i stukilowe gwizdzą – pfiupfiupfiuuuu... Bach! Jedna z nich pada tak blisko, że wstrząs podrzuca mnie do góry i uderzając o skrzynię biegów ciężarówki, nabijam sobie ogromnego guza.

Działo Boforsa, stojące najwyżej 10 metrów od nas, strzela bez przerwy, wyrzucając serie po pięć pocisków. To jego ostre szczekanie prawie rozrywa nam bębenki... Ogluszeni i skurczeni, ślaniając się, wciskamy się pod naszą ciężarówkę i mamy piekielnego stracha.

Około pierwszej w nocy jak gdyby zaczęło się trochę uspokajać. Wskakuję do namiotu po nasze koce; udaje mi sieje odszukać pod stosem ciężkich skrzyń i tablic, które zleciały przy pierwszej bombie. Gdybyśmy tam byli, wszystko to wylądowałoby na naszych głowach!

Wracam do ciężarówki, spod której właśnie wyszedł Jacques i otrzepuje się, klnąc.

Nagle snop wybuchów wznosi się od strony Arromanches, gdzie zgrupowane są konwoje, i jak palnik gazowy, w którym kolejno zapalają się płomyki, całe niebo staje w mgnieniu oka w płomieniach. Z cienia wyskakują reflektory jak diabełki z pudełka i zaczynają obmacywać chmury.

W promieniu 20 kilometrów wokół naszego lądowiska jest co najmniej 3000 stanowisk obrony przeciwlotniczej. A ponieważ urządzenia radarowe są prymitywne, a kontrola – żadna, wszystkie te działa Boforsa – trzyipół-, siedmicalowe itp... – strzelają w sposób dowolny, by stworzyć zapórę ogniową. Zapasy amunicji wydają się niewyczerpane, artylerzyści nie zdejmują nogi z pedału.

Pośrodku tego piekła manewrują Junkersy 88 i Dornier 217, grupami po 12 samolotów i – zmieniając się co pięć minut – rzucają bomby, gdzie popadnie. Nie ma to żadnego znaczenia, bo przyczółek jest tak wypełniony oddziałami wojska, składami amunicji, ciężarówkami, zgrupowaniami czołgów, samolotów itp., że Niemcy trafiają prawie za każdym razem. Ten koszmar trwa aż do trzeciej rano. Wyczerpani, zziębnięci zasypiamy nareszcie, ale po godzinie budzi nas syrena alarmowa.

Wyłazimy spod naszej ciężarówki jak dzicy: brudni, zakurzeni, zarosnięci, z podkrążonymi oczami, niesmakiem w ustach i omal nie mdlejemy z wrażenia!

Spędziliśmy noc pod ciężarówką naładowaną dwudziestomilimetroowymi pociskami!

Chwiejnym krokiem, zadyszani idziemy do kolegów, którzy są w nie lepszym od nas stanie, i ustawiamy się w kolejce do kuchni polowej, by dostać łyk herbaty. Trwa to długo, bo mamy tylko pięć menażek, a jest nas 24. Odnajdujemy dwóch naszych wczorajszych rozmówców, Kanadyjczyków, których uważaliśmy już za zabitych.

– Och! Wiecie – mówi skromnie jeden z nich – jesteście teraz mocni w sprincie! Przez ten tydzień, co tu jesteście, staliśmy się pod tym względem nie do pokonania!

W tym momencie słychać warkot paru zbliżających się silników. Wszyscy włączają na nasypy na skraju pasa startowego, by lepiej widzieć. Bęc! Bęc! Bęc! Bęc!... Trzy Focke-Wulfy przeskakują krzaki po drugiej stronie lotniska i, lecąc tuż nad ziemią, otwierają ogień.

Pamiętam, że usłyszałem gwizd i ujrzałem eksplodujące przed nami pociski, podnoszące tumany kurzu i... pfiuitt! Pobiliśmy Kanadyjczyków na głowę w biegu. W schronie istne zatrzęsienie... pilotów, blaszanek, sucharów, butów lotniczych...

Przez tę całą historię nie dostaliśmy nawet szklanki herbaty. Na śniadanie wracamy do Ford – w składzie zmniejszonym o cztery samoloty, zniszczone lub uszkodzone podczas bombardowania.

Przez dwie godziny siedzimy pod gorącym prysznicem.

Z powodu nieoczekiwanego oporu Niemców w Caen, który wedle przewidywań miał być wzięty po południu dnia D, plan budowy wysuniętego lądowiska na naszym odcinku opóźnił się.

Faktycznie, trzy pierwsze pasy startowe zostały zbudowane pod ogniem ciężkich, osiemdziesięcioośmiomilimetrowych dział artylerii przeciwlotniczej. Trzeba było opuścić Bazenville, gdzie lądowaliśmy cztery dni temu i gdzie mieliśmy mieć swoje lotnisko.

Ostatecznie punktem naszego oparcia ma być B-11 w Longues. Dziś wieczorem personel obsługi naziemnej zabiera namioty i ciężarówki, by przygotować bazę, a 18 czerwca, wieczorem powinniśmy już na dobre zainstalować się we Francji, skąd będziemy przeprowadzać operacje.

Również cztery lata, co do dnia, od chwili, gdy generał de Gaulle oświadczył przez radio Londyn: „Nic nie jest stracone, bo ta wojna jest wojną światową. Te same czynniki, które spowodowały naszą klęskę, mogą nam kiedyś przynieść zwycięstwo” – powróciliśmy z bronią w rękę.

17 czerwca 1944.

Dziś już na dobre udajemy się do Francji.

Wyruszamy o godzinie 8.30. Dwie minuty przed odlotem pocieszająca wiadomość: trzy czwarte naszego ładunku zatoneło w wyniku storpedowania statku, który przewoził wysłany naprzód personel. Zginął major Grant, major-lekarz i dwóch oficerów z intendentury.

Wielka panika! Pędzę na motorze Jacques'a, by pozbierać swoje rzeczy. Jak zawsze mam zbyt wiele bagażu. Moi mechanicy wciąż przyśrubowują i odśrubowują ruchome ścianki i przegrody Spitfire'a i próbują wpakować maksimum bagażu w minimum przestrzeni. Mam zaledwie tyle miejsca, żeby usiąść. Nie daj Boże jakiejś walki podczas patrolu! W tej sytuacji ledwie mogę poruszać sterami. Mechanik pierdoła stłukł mi wspaniałą termos, podarunek od Hazela. Wściec się można! Żeby tylko worek ze spadochronem, uwiązany byle jak, nie odczepił się przypadkiem, bo z całą pewnością zablokuje mi stery! Tylne płyta pancerna została odśrubowana, a na jej miejscu umieszczono worek z pościelą i trzy koce zapasowe. Aparat fotograficzny i stalowy hełm wiszą na ręcznej pompce.

Wiozę także ze sobą dwie ogromne kiełbasy – podarunek od kucharza z Ford – pistolet, amunicję i kamizelkę ratunkową wypchaną pomarańczami.

Gdy znalazłem się w kabinie przywiązany do siedzenia, obłożono mnie jeszcze 12 bochenkami chleba przeznaczonego dla personelu rzutu kołowego, który od ośmiu dni dostaje tylko suchary... Jeszcze nie wiemy, gdzie trzeba będzie lądować. B-5 – przewidziane uprzednio na nasze lotnisko – zostało odebrane przez Niemców. Przez całą noc prowadzono prace nad doprowadzeniem do porządku jak największej liczby samolotów. W rezultacie wylatujemy w 18 maszyn. Dywizjon 132 ma ich 20, a 453 – 17. Wszystkie te Spitfire'y w nieładzie pakują się na betonkę. Cudem tylko nie było żadnego zderzenia.

Wszyscy startują bez wypadku i udaje nam się sformować w grupy po czterech. Jestem w parze z kapitanem, który po paru minutach lotu będzie musiał powrócić do Ford z powodu defektu samolotu. Przelot odbył się bez przeszkód. W parę minut po wylądowaniu w B-9 – Bazenville – rzuciliśmy się do rowu, by schować się przed zwykłą chmurą kurzu, gdy 12 Messerschmittów nadleciało nad lądowisko. Osłaniały one dwa Focke-Wulfy, które ostrzeliwały B-7 z karabinów maszynowych. Eskadra norweskich Spitfire'ów włącza się do zabawy i jeden Bf 109 spada o kilkaset metrów od nas. Niemiec wyskakuje ze spadochronem.

Cały dzień spędzamy na B-9. Upał tropikalny. Kurz i piasek w oczach, w nosie i zębach. Nie ma nic do jedzenia ani do picia. Wkrótce skończą nam się papierosy. Jakże mi żal termosu z porządnie osłodzoną herbatą! Podczas trwającego stanu pogotowia rozmawiam z dwoma wieśniakami, którzy przyszli popatrzeć na nasze samoloty. Prawdę mówiąc, mają takie miny, jakby sobie nic nie robili z naszych operacji i interesuje ich najbardziej to, że nasz pas startowy wgryza się w ich pola. Po południu robimy parę lotów patrolowych, po cztery samoloty, i zrzucamy bomby na najróżniejsze obiekty. Pozbywam się swojej nad jakimś mostkiem w Mezons.

O godzinie 5.00 na podwórzu fermy wydają nam posiłek. Umieramy z głodu. Jakiemuś cwaniakowi udało się znaleźć parę kartonów po 200 papierosów, co przyjmujemy z uznaniem. Ferma leży na skraju lasu; wszystko wydaje się tu takie spokojne, dalekie od wojny... Pomruk artylerii bijącej w Caen dociera do nas od czasu do czasu, jak daleki grzmot w letni wieczór.

Tymczasem przed nami na polu złocistego zboża, które rozpościera się na zboczu wzgórza, widać trzy spalone czołgi – Shermany. Obok, w cieniu krzaków głogu, świeża, pokryta kwiatami mogiła z prostym napisem przybitym do drewnianego krzyża:

**Tu spoczywają zwłoki dziewięciu żołnierzy i oficerów z X batalionu Royal Armored Corps**

**Zginęli za Francję. Pomódl się za nich. 13 czerwca 1944.**

Trochę dalej, za żywopłotem, ogromny i straszny jak szkielet przedpotopowego potwora – czołg Tygrys, który zniszczył te trzy Shermany, sam zaś został ugodzony przez Typhoona. Na pierwszy rzut oka wydaje się nieuszkodzony. Z bliska widać trzy niewielkie otwory: dwa nad gąsienicą, a trzeci w samym środku czarnego krzyża wymalowanego na wieżycy pod wielką lufą działa kalibru 88 milimetrów. Ciekawe! Idziemy z Jacques'em zbadać wnętrze. Na siedzeniu kierowcy, na skrzynkach z amunicją i na dnie czołgu rozlana jest jakaś czarna, śmierdząca spalonym kauczukiem, bezkształtna masa. Grzebię w tym patykiem; nagle robi mi się niedobrze. Znalazłem goleń, na której pozostało jeszcze trochę ścięgien...

Pod koniec wieczoru otrzymujemy rozkaz wylądowania na B-1 to znaczy w Longues, koło Arromanches, gdzie zainstalowało się nasze lotnisko.

Osiem samolotów sformowanych w dwa klucze ma wylecieć na patrol wieczorny. Ken prowadzi jeden z nich, ja – drugi. Pozostałe samoloty lecą prosto do Longues. Jacques podejmuje się urządzić nasz namiot.

Patrol...

Lądujemy w Longues i z radością spotykamy naszych mechaników. Przez trzy dni pracowali nad zagospodarowaniem bazy i są tak zarośnięci jak jakieś dzikusy.

Druga noc we Francji – cztery naloty Niemców – oczywiście nie zmrzyliśmy oka z ciekawości. Wstajemy, by podziwiać fajerwerki artylerii przeciwlotniczej.

Decydujemy się godnie uczcić nasz powrót do Matki Ojczyzny! Ponieważ Bayeux zostało wyzwolone, zapraszamy Maxa Sutherlanda na cywilizowaną ucztę francuską, żeby mu podziękować, że pozwolił nam jako pierwszym wylądować w domu. Wskakujemy do jeepa i jedziemy we czwórkę do Lion d'Or. Mówią nam, że na kolację wszystkie stoliki są zajęte.

– A tamten w głębi?

Kierownik sali mówi nam, że jest zarezerwowany. Phi! Jesteśmy królami nieba i siadamy. Bardzo sympatyczny szef przychodzi uprzedzony i mówi nam, że to jest stolik misji łącznikowej.

– Posadźcie ich gdzie indziej, my od lat bez przerwy prowadzimy wojnę, więc...

Sala jest pełna, kiedy wchodzi czterech pułkowników francuskich.

Cywil przy sąsiednim stoliku mówi nam:

– Ci panowie to pułkownicy de Boislambert i Chevigne, reprezentujący de Gaulle’a!

Jemy dalej nasze karczochy i kiedy Boislambert, niezbyt zadowolony, podchodzi do stolika, Max podnosi się i z wysokości swoich 190 centymetrów, przewyższając swojego rozmówcę o głowę, ogranicza się do powiedzenia: *Fuck off*, co nie jest zbyt uprzejme!... O włos uniknęliśmy walki na pięści i nasi pułkownicy wychodzą, piniąc się.

Zakrapiamy suto naszą kaczkę, camembert i tartę tatin... Co za uczta po Anglii! Wina z Alzacji, Burgundii, szampan, kawa, koniak. Szef knajpy wraca i – co nas wzrusza, a szczególnie naszego dowódcę dywizjonu – mówi, że stawia nam szampana i likiery. Prosi nas również, żebyśmy następnym razem zadzwonili, żeby zarezerwować stół. Płacę amerykańskim dobrym słowem, jak mówi de Gaulle.

Wracamy. Max prowadzi jeepa i nie jestem zbyt spokojny. Po pięciu minutach zygzakowania Aubertin się pochyla i przekręca po cichutku klucz w stacyjce. Max, na trzeźwo łagodny jak baranek, po kieliszku staje się dziką bestią. Tym bardziej po takim zamieszaniu z obiadem. Wysiada z jeepa jak wariat. Widzę już, jak uderzy swojego przyjaciela a naszego kapitana, a cios mistrza boksu wagi ciężkiej policji miejskiej musi boleć! Żeby przeszkodzić czemuś, co będzie nie do naprawienia, z wysokości tylnego siedzenia Jacques, w końcu rugbyista, daje nura i rzuca na ziemię Maxa. Robi to tak nieszczęśliwie, że łamie mu rękę! Trzeźwiejemy natychmiast i zaczynamy się zastanawiać, jak wytłumaczyć całe zajście po powrocie.

Medyk zajmuje się naszym szefem, ale kiedy ten wychodzi z namiotu szpitalnego z zagipsowaną ręką, wpada na Rankina i A.C.S., naszego mało błyskotliwego nowego dowódcę Skrzydła. Co się stanie? Dowiemy się następnego dnia.

## **PŁACIMY DROGO...**

Co za straszna tragedia!



Trzeba się strzec tych przeklętych szwabskich myśliwców jak dżumy – nigdy nie wiadomo, z kim się ma do czynienia.

Godzina 17.30.

Prowadzeni przez A.C.S. <sup>47</sup> atakujemy konwój ciężarówek w okolicy Bény-Bocage. Przy tych niskich chmurach i ogniu flaku wprowadzamy obecnie system latania w dwóch kluczach: jednym złożonym z dwóch samolotów i drugim – z czterech. Nie wydaje mi się zbyt dobry.

Latam dziś we wspólnym kluczu: Jimmy jako numer 2, Bruce Dumbrell jako numer 3 i Mouse Manson jako numer 4. Nie potrzeba im wiele tłumaczyć przez radio, wystarczy proste zakłócenie skrzydłami i już ustawiają się w jednym rzędzie – w pościgowym szyku bojowym.

– Halo! Pierre, dwa samoloty – kierunek na godzinę 11!

Jimmy oznajmia mi o dwóch samolotach daleko przed nami, na lewo. Lecą tuż nad drzewami. Z 3000 metrów identyfikuję je: to Focke-Wulfy. Zawiadamiam A.C.S., który nie odpowiada. Każę zrzucić zapasowe zbiorniki i przyspieszamy lot.

Szybko zyskujemy nad nimi przewagę. Muszą widocznie eskortować coś znajdującego się na drodze, pewno jakiś wielki ważny konwój ciężarówek-cystern dla czołgów, które utkwili gdzieś w okolicach Bény-Bocage.

W odległości 1000 metrów wzbijam się świecą, by zająć pozycję do walki. Focke-Wulfy spostrzegają nas od razu i natychmiast wznoszą się ku nam. W tym właśnie momencie A.C.S. i jego numer 2 przecinają nam drogę i jak ślepi wpadają pomiędzy nas. Odchylam się, by uniknąć zderzenia, ale szyk mojego klucza został już złamany.

Niemcy śmiało atakują świecą. I jeden, i drugi – to jakieś twarde sztuki. Ich zuchwałe manewry zbijają mnie z tropu. Podjąłem środki ostrożności, by odciąć ich od chmur, ale nie przypuszczałem, że zobaczę ich tak szybko nad nami. Z powodu gafy nowego dowódcy Skrzydła straciłem pierwszą przewagę.

Nim zdążyłem wykonać jakikolwiek obronny ruch, widzę w mej szybie ogromny gwiazdzisty silnik i sznurek pocisków wymierzony prosto między moje oczy... Instynktownie naciskam drążek sterowy, czuję wiry powietrzne od jego śmigła na sterach ogonowych, cudem wymijam go o włos...

Zawracam rozpaczliwie, z drążkiem na brzuchu – w samą porę, by zobaczyć na ziemi koło jakiejś fermy ogromny snop płomieni i czarną chmurę dymu. Od któregoś Spitfire'a oderwało się skrzydło...

A.C.S. i jego numer 2 zniknęli...

Drugi Focke-Wulf ściga jakiegoś kompletnie oszalałego Spitfire'a, któremu udaje się wreszcie wcisnąć w chmury, złapawszy uprzednio trzy czy cztery pociski...

Ściągam na siebie Niemca, który robi tak bliski zakręt, że ocieram się niemal o niego, ale nie mogę utrafić na moment dogodny do otwarcia ognia. Uwaga! Ten typ zna się na sztuczkiach...

– Halo! Klucz *Max* Czerwony, tu Czerwona Dwójka, pomóżcie, trafili mnie!

To Jimmy wzywa pomocy.

Focke-Wulf wraca do mnie perfidnie ślizgiem, muszę odchylić się tak nagle, że natychmiast tracę szybkość i dopiero tuż nad drzewami, robiąc wariacką półbeczkę, opanowuję sytuację. Serce ciągle jednak czuję gdzieś w gardle.

Teraz ja strzelam, ale to bydlę wymyka się zręcznie na swoich krótkich skrzydłach i znowu chybiam.

Odzyskuję wysokość immelmanem.

Teraz znów zaczyna walić flak – dookoła galimatias czerwonych i zielonych smug.

Na pełnym gazie gnam wysoko w chmury!

Focke-Wulfy zniknęły; starcie trwało może 60 sekund.

W tym momencie dostrzegam naprzeciwko siebie Spitfire'a, który opada, szybując przy zwolnionych obrotach śmigła. Z rozdartych chłodnic wydostaje się długa smuga płonącego glikolu...

Gdy odczytuję znaki, doznaję szoku, aż mi dech zapiera – *LO-S* – to Jimmy...

Przelatuję zupełnie blisko, by zobaczyć więcej. Wołam:

– Halo! Jimmy, wszystko okej?

Nie ma odpowiedzi.

Chciałem coś zrobić, pomóc mu, nie patrzeć bezsilnie, ze zgrozą na zagładę przyjaciela... Nie mogłem dostrzec nic więcej niż tylko niewyraźny kształt w kabinie, a tuż za nim całą serię dziur w kadłubie, w regularnych odstępach...

– Skacz! Jimmy, błagam cię, na litość boską, skacz!

Powoli Spitfire coraz wyraźniej przechodzi w lot nurkujący, jak gdyby chciał wykonać zewnętrzną pętlę. Zamykam oczy, w gardle mi gorzko i mdło... nie ma już nic. Tylko tam, w dole płonący stos na skraju drogi...

Gdy wracam, czuję, jak łzy płyną mi po policzkach. Co powie Max? Zawinił Clueless Claude. Żeby tylko Dumbrell powrócił. Dać się pobić w czterech przeciwko dwóm – to wstyd! O Boże, spraw, żeby Bruce wrócił, sam nigdy nie zdołam tego wszystkiego wyjaśnić!

Bayeux... Longues... Nareszcie.

Grupa ludzi krząta się wokół Spitfire'a rozbitego na runwayu. Przelatuję jeszcze raz, by sprawdzić. Pilot, Boże, dzięki Ci, daje znaki. To Bruce! Cały i zdrow.

Po wylądowaniu spotykam Sutherlanda. Jest zupełnie załamany. Zdjęto go z dowództwa, a śmierć Jimmy'ego i Mause'a Mansona, jego dwóch najlepszych przyjaciół, dobiła go ostatecznie. Gdy dowiaduje się o okolicznościach ich śmierci, wpada w szal i musimy go z kapitanem powstrzymywać, by nie zrobił jakiegoś głupstwa.

Postanawiamy, że po obiedzie pójdziemy do Jamesa Rankina i porozmawiamy z nim otwarcie o fatalnych dla Skrzydła skutkach wprowadzenia nowego dowódcy.

W oczekiwaniu następcy Maxa Ken Charney obejmuje tymczasowe dowództwo dywizjonu, a Norweg Jonsen – dowództwo eskadry B.

## **WALKA WE MGLE**

27 czerwca 1944.

Leje jak z cebra. Po zaokrąglonych szybach mojej kabiny spływają tysiące strużek, jak gęstwina mokrych, poruszających się z osobna długich kosmyków włosów. Pod ciśnieniem powietrza woda przenika przez złącza, zbiera się w małe źródelka, sączy po obu stronach celownika i kapie mi na kolana. Na spodniach, na obu udach, mokre plamy rosną z każdą chwilą. Opuszczam się jeszcze niżej, pomiędzy drzewa, które raczej odczuwam wśród tej mgły, niż widzę. Szczyty wzgórz okrywa mgła.

Opanowany jedną myślą powtarzam nieświadomie:

– ...Wplączę się w jakąś linię wysokiego napięcia... wplączę się... wplączę się...

Nagle rozpościera się przede mną niebo. Opuszczając ławicę deszczu, wchodzę jak gdyby do ciemnej piwnicy o niebieskawej jak w akwarium poświacie, otoczonej filarami deszczu. Pośepna poświata z trudem sączy się przez szczeliny w chmurach, rozpalając blade tęcze, które jak nici pajęcze rozpinają się na niskim stropie nieba.

Za chwilę nurzam się w nieprzejrzystym oparze, który rozmazuje kontury krajobrazu, ukrywając jego zasadzki. Na szybie zaczynają znów wić się strumyki.

Po każdym zakręcie, chcąc wymknąć się ulewie, gubię się jednak coraz bardziej. Mój kompas jakby zwariował pod wpływem gwałtownych manewrów i kręci się teraz powoli jak chory bąk, chwilami staje, a potem, jakby z niechęcią, zawraca w przeciwną stronę. Zupełnie tracę orientację, gdzie jest północ.

Na horyzoncie (jakże ograniczonym!) widać pasmo nieznanych wzgórz, zanurzonych w półmroku; jedna za drugą ukazują się jakieś drogi krzyżujące się ze sobą, zarysy wiosek zatopione we mgle zupełnie się zacierają. Przez moment dostrzegam światło w jakichś otwartych drzwiach... Nie umiem ustalić swego położenia i nie mam odwagi zapytać o kurs przez radio. W każdej chwili spodziewam się wejścia w zasięg flaku pośrodku jakiegoś lotniska lub węzłowej, silnie bronionej stacji kolejowej. Zaczynam odczuwać niepokój samotności – wszystko jest złowrogie.

Zza każdego opłotka, z każdego skrzyżowania, każdego skraju lasu spodziewam się morderczych pocisków...

„Jestem zgubiony... zgubiłem się... zgubiłem się... zgubiłem...”

Trudno! Wspinam się w górę poprzez te odmęty. Sztuczny horyzont jeszcze się nie ustabilizował. Zaryzykuję lot bez widoczności, na wskazówkę i kulkę.

Kabina jest teraz pokryta mgiełką.

Wznoszę się prosto w górę ze wzrokiem utkwionym w przyrządach. Samolot jakby się rozplynął. Nie widzę końców skrzydeł, tylko czuję, jak uderzają w nie niewidzialne podmuchy ciepłego powietrza.

Wynurzam się z labiryntu chmur na wysokości 3000 metrów. Olbrzymie cumulusy wyłaniają się jak wieże i pną prosto w błękitne niebo do zawrotnych wysokości, formując między sobą gigantyczne korytarze o śnieżnobiałych, olśniewających ścianach.

Cień mego Spita, wycięty przez słońce, jest podobny do morświna swawołącego w kilwatterze za statkiem. Skacze z chmury na chmurę, obejmuje

ich kształty, zbliża się, oddala, znika w szczelinach, wdrapuje się na ich białe ściany.

Biorę kurs na północ, wznoszę się, poza zasięgiem artylerii przeciwlotniczej, w kierunku wybrzeża, gdzie łatwiej będę mógł ustalić swoje położenie.

Odczuwam ciągle przejmującą samotność... zamiast poczucia niezależności, jakie daje myśliwski lot w pojedynkę, ogarnia mnie dziwny niepokój. W ostatnich dniach w tych stronach Niemcy nie dawali sobie pluć w kaszę. Wolałbym, tym razem, mieć jakieś towarzystwo.

Zaczynam uważnie badać słońce i błękit nieba. Na tle tych chmur mój Spitfire musi odcinać się wyraźnie, widoczny z odległości paru kilometrów dla każdego, kto znalazłby się nade mną.

Rzut oka na stan benzyny: jeszcze około 50 galonów... Mijają minuty. Muszę już być blisko wybrzeża. Wolę wejść pod chmury jeszcze nad Francją, niż ryzykować zejście pośrodku La Manche, nad jakimś amerykańskim konwojem morskim, z artylerią przeciwlotniczą skorą do strzału bez ceregieli.

Nie wystrzeliłem ani jednego pocisku z moich działek. Może uda mi się wpakować serię w jakąś niemiecką ciężarówkę...

Okrażając jakąś chmurę, dostrzegam nagle 10 czarnych punkcików, które zbliżają się z ogromną szybkością – tak wielką, że są koło mnie, zanim udało mi się wykonać jakikolwiek manewr. Przelatują po mojej prawej stronie.

– Psiakrew!... Focke-Wulfy!

I one także, oczywiście, rozpoznały mnie i łączą się w dwójki, tak by odciąć mi drogę.

Lecę szybkością podrózną. Oni robią około 580 km/h żadnej nadziei, by się wymknąć ku górze – zresztą dwa z nich, kołysząc skrzydłami, są już w moim pionie.

Muszę umknąć w chmury i zmylić ich pogoń lotem bez widoczności. W ciągu ułamka sekundy spadam spiralą w dół. Jedną parę Focke-Wulfów mam nad sobą, druga przelatuje przede mną, trzecia leci pode mną, ostatnia zaś szykuje się, by odciąć mi odwrót...

Bomba zawieszona pomiędzy obydwoma chłodnicami obciąża Spitfire'a i zmniejsza jego prędkość. Trzeba się od niej uwolnić. Ciągnę rozpaczliwie dźwignię wyrzutnika, która opiera się, widocznie przymarzła... Złany

potem wyteżam wszystkie siły i uparcie ciągnę, ciągnę, ile się da – dźwignia w końcu ustępuje i zostaje mi w ręce wraz z kawałkiem linki...

Gwałtownym ześlizgiem unikam ataku z boku i zanim druga para zdążyła mnie dopaść, robię skręt w przeciwną stronę, napierając całym ciałem na drążek sterowy.

– Cholera!...

Działka są jeszcze zabezpieczone, tak że ukazujący się w moim celowniku Focke-Wulf, ten, który spowodował, że odruchowo nacisnąłem palcem na spust, przelatuje o 10 metrów ode mnie...

O Boże! Gdzież się te szkopy podziały? Widzę już tylko czterech! Jak przez mgłę przypominam sobie zasadę: UWAŻAJ! STRĄCI CIĘ WŁAŚNIE TEN, KTÓREGO NIE WIDZISZ.

Tak silnie ciągnę za drążek sterowy, że aż oczy zachodzą mi mgłą. Nie mogę nawet odwrócić głowy, ale czuję, że te maszyny, które zniknęły, są tuż nade mną, czekają tylko na okazję, by rzucić się na mnie.

Z trudem uchodzę przed serią pocisków smugowych, podrywając samolot gwałtownie w górę – niestety, przez ten manewr tracę z takim trudem zdobyty kontakt z „moją” chmurą.

Jestem zlany potem. Nerwowe drżenie lewej nogi pozbawia zupełnie siły. Staram się skurczyć jak najbardziej w kabinie: przyciskam łokcie i schylam głowę, by lepiej ukryć się pod płytą tylnego pancerza.

Maska tlenowa wskutek działania siły odśrodkowej zsunęła się i przygniata mi nos. Nie mogę jej podnieść: obie ręce mam na drążku sterowym. Próbuję oddychać ustami i czuję, jak strużka śliny ścieka mi po brodzie aż na szalik.

Teraz to już tylko kwestia czasu. Niemcy są pewni, że już mnie mają; ich ataki są doskonale skoordynowane, atak z prawej, po nim atak z lewej – dostaną mnie niechybnie za chwilę... Nogi i ręce mi ciążyą, czuję skurcz mięśni i ścięgien szyi, w skroniach, w nadgarstkach i pod kolanami gwałtownie pulsuje tętno...

Kurz i grudki ziemi, które nagromadziły się pod siedzeniem, poderwane gwałtownością mych manewrów unoszą się teraz w kabinie, kropla błotnistej oleju wpada mi do oka. Jak uderzenie lancetu.

Nagle pociski smugowe osaczają mnie już zupełnie. Rzut oka w lusterko wsteczne i serce we mnie zamiera: jeden Focke-Wulf 190, a za nim trzy inne. Ten pierwszy jest najwyżej 50 metrów za mną, skrzydła rozświetla mu ogień wystrzałów ze wszystkich czterech działek.

Przypominam sobie jak przez mgłę, że przez sekundę byłem jak sparaliżowany, zmrożony do szpiku kości i równocześnie czułem gwałtowny żar bijący mi w twarz. Natychmiast jednak odzywa się instynkt samoobrony: potężne kopnięcie w orczyk, drażek na brzuchu, potem na udzie i jednym ciągłym ruchem podrywam samolot. Gwałtowność tego manewru zaskakuje mnie samego. Robi mi się ciemno w oczach. W tym momencie czuję, jak gdyby coś pękło w kadłubie: tarach... Bęc! Na szczęście tylny pancierz chroni mnie przed odłamkami.

Lecę teraz grzbietem w dół i widzę, jak czterech moich napastników, zaskoczonych niespodziewanym manewrem, przelatuje pode mną.

Oto odpowiednia chwila! Ciągnę za drażek i wyprostowując lotki, rzucając się pionowo w dół, w warstwy chmur.

Ocalony!

Wyrównuję samolot – na ile pozwalają mi na to rozregulowane przyrządy – i wreszcie oddycham z ulgą. Próbuję sterów. Zdaje się, że wszystko działa. Temperatura silnika – normalna. Wydaje się, że żadna z ważnych części samolotu nie została poważnie uszkodzona.

Przez trzy czy cztery minuty dokonuję różnych ewolucji, zmieniając kurs co 30 sekund. Chyba uciekłem szkopom: będzie jednak rozsądniej zejść pod chmury, aniżeli wychylać się ponad nie, gdyż tam prawdopodobnie wciąż na mnie czyhają.

Czuję się teraz bardziej niż kiedykolwiek zagubiony, a w dodatku zostało mi tylko 30 galonów benzyny... Nie mogę oznaczyć położenia, bo moja mapa nie obejmuje obszarów, nad którymi przelatuję. Popełniam błąd, z którego wkrótce zdam sobie sprawę; obieram kurs północno-wschodni, sądząc, że w czasie bitwy zboczyłem na zachód.

Przecinam jakąś wielką rzekę, która może być tylko Sekwaną; ale nie jest to dobry punkt orientacyjny, gdyż Sekwana ma liczne załomy, a widoczność jest paskudna. Nie śmiem ryzykować i lecieć aż do Hawru z biegiem rzeki, bo na całej długości Niemcy zainstalowali silne stanowiska obrony przeciwlotniczej dla ochrony mostów, atakowanych systematycznie przez Thunderbolty i Typhoony.

Muszę podjąć decyzję: benzyny ubywa. Redukuję dopływ gazu do minimum i zwiększam skok śmigła.

Wydaje mi się, że jestem o jakieś 50 kilometrów na południowy wschód od Rouen. Lecę tuż pod pokrywą chmur, by dać nurka, gdy tylko któreś ze stanowisk flaku zacznie mnie ostrzeliwać. Posuwam się wzdłuż linii kolejno-

wej, która bez większych przeszkód powinna mnie doprowadzić do Rouen. Gdyby się nadarzyła okazja, mogę wpakować z tuzin pocisków w jakąś lokomotywę.

Rozważałem właśnie te optymistyczne warianty, gdy nagle 1000 metrów przede mną ukazuje się jakiś samolot, który również leci wzdłuż toru. Przechylam mego Spita, by lepiej obejrzeć napotkaną maszynę: to Focke-Wulf.

Jestem pewien, że mnie nie widział. Przypuszczalnie to jeden z tych drani, którzy mi przez kwadrans zalewali sadła za skórę; musiał się odłączyć we mgle od swoich towarzyszy...

Jeden rzut oka dookoła upewnia mnie, że jestem sam. Ostrożnie, „na paluszkach”, przygotowuję zemstę.

Nie mam odwagi dodać zbyt dużo gazu, żeby dogonić Niemca, bo benzyna już mi się kończy. Zadowolam się lekkim nurkowaniem, zamieniając 400 metrów wysokości w szybkość, i usadawiam się wprost za nim, w martwym polu usterzenia, gdzie może mnie zobaczyć dopiero w odległości mniejszej niż 300 metrów. Beztroski pilot Focke-Wulfa zabawia się przeskakiwaniem słupów telegraficznych i płotów wzdłuż nasypu, tańcząc od prawej do lewej. W ten sposób staje się jednak dość niewdzięcznym celem.

Delikatnie ciągnę za drążek steru, by ominąć wiry powietrzne wywołane przez jego samolot, i celuję. Teraz wypełnia mi już cały celownik, którego lśniącą muszka igra na jego kabinie.

Gdy naciskam spust, mam dosłownie takie uczucie, jakbym popełniał morderstwo. Oczywiście pierwsza i jedyna seria wystarcza i Focke-Wulf znika w kłębowisku dymu.

Gdy dym opada, widzę, jak zaczyna skręcać w lewo; jedna goleń podwozia wystaje wysunięta do połowy, silnik płonie. Maszyna ścina kilka drzew wzdłuż drogi i rozbija się na sąsiednim polu, eksplodując.

Przelatuję dwa czy trzy razy tam i z powrotem, by na dowód zestrzelenia sfotografować płonący samolot, i wracam do swojej bazy.

Powrót to istny koszmar, bo wiem, że ledwo starczy mi benzyny. Podpułkownik Yule dodaje mi przez radio otuchy. Podaje dokładny kierunek, nadmieniając, że – jeśli bym chciał – może mnie skierować w stronę konwoju, gdzie mógłbym zeskoczyć ze spadochronem.

Mimo wszystko wolę spróbować wrócić. W przelocie poznaję wiadukt w Mirville, który bombardowaliśmy z lotu nurkowego parę tygodni temu.

Niemcy zaczęli naprawiać dwa zwalone przęsła: posyłam parę serii z działek w kierunku rusztowań.



Ląduję na B-1 1 mając zaledwie cztery litry benzyny w zbiornikach i porządnie mi się dostaje za samotne dalekie spacery, i to bez niczyjej wiedzy.

## **TRZY ZWYCIĘSTWA I... ŻEGNAJ FRONCIE**

2 lipca 1944.

– Start alarmowy; południowy wschód od Caen. Jak najwięcej samolotów!

Ryk Franka wyrywa nas z odrętwienia.

Powszechna panika! Gdzie są piloci? Czy samoloty są gotowe? Większość lotników jest na śniadaniu, a że dywizjon dopiero co powrócił z akcji, to zaledwie parę samolotów jest w pełni przygotowanych. W przejściu zdejmuję z wieszaka mój hełmofon, przez chwilę szukam rękawiczek, ale rezygnuję i, zapinając nerwowo swoją maewestkę, pytam o długość fali radiowej przewidzianej na czas operacji.

– Częstotliwość „B”! Szybciej, na miłość boską! – odkrzykuje Ken, który pędzi już jak wariat do swojego samolotu.

Na szczęście mój stary LO-D jest gotów, a mechanicy, którzy słyszeli dzwonek zwiastujący start alarmowy, są już na skrzydle i podają mi na pół zapięty spadochron, który wciągam jak kamizelkę, podczas gdy Woody puszcza w ruch silnik.

Szybko ubezpieczam się pasami. Trzy samoloty z eskadry już startują wśród kurzawy. Ken z silnikiem na zwolnionych obrotach czeka na mnie na skraju betonki. Ruszamy.

Dziwna pogoda: na wysokości 900 metrów zachmurzenie osiem na dziesięć na wysokości 2000 pięć na dziesięć i wielka ława stratusów, zakrywająca cały nasz sektor aż do kanału Orne. Na wysokości 3000 metrów warstwa stratonimbusów – całe 10/10.

Udaje nam się razem z Kenem dogonić Franka, kapitana i Norwega Jonssena na wysokości 1800 metrów nad Caen. Oficer operacyjny wskazuje nam jedynie ogólnie określone kierunki do patrolowania, zwracając jednocześnie uwagę na dwa samoloty o nieustalonej tożsamości, które krążą w chmurach w naszej okolicy.

Wznosimy się na wysokość 2000 metrów, równo z drugą warstwą chmur. W oddali przesuwa się wśród cumulusów kilka czarnych podejrzanych punktów.

Nagle głos Franka odzywa się w słuchawce:

– Uwaga, chłopcy! Przygotować się do zakrętu w lewo!

Robię lekki skręt w lewo i podnoszę wzrok. Zwarta masa 40 niemieckich myśliwców wynurza się z chmur 1000 metrów nad nami. Nie sposób jeszcze rozróżnić, czy to Messerschmitty, czy Focke-Wulfy, ale na pewno są to szkopy. Nie sposób się pomylić, nie poznać ich stylu latania po nerwowym, niespokojnym kołysaniu skrzydłami, po bezładnym, na pierwszy rzut oka, szyku.

Krew uderza mi do głowy i ręka drży tak, że dopiero za trzecim razem udaje mi się odbezpieczyć działka. Mimo wszystko jestem dziś jednak w dobrej formie.

Instykt – mechaniczne odruchy nabyte w długotrwałej zaprawie – zaczyna działać: zaciągam pas bezpieczeństwa, kurczę się i przenoszę nogi na orczyk bojowy.

Ogarnia mnie podniecenie. Lęk ulatuje. Palce współgrają harmonijnie ze sterami, skrzydła jakby wyrastały z moich własnych ramion, rytm silnika czuję niemalże w kościach.

Zaczynam wznosić się spiralą w górę. Uwaga!

Pierwszych 15 Niemców odrzuca zapasowe zbiorniki paliwa, rozwija się wachlarzem i nurkuje na nas.

– Zakręt w lewo! W górę!

Pełnym gazem, 3000 obrotów na minutę, stawiam czoło tej nawale. Są to Focke-Wulfy 190.

Mój Spit wznosi się pod kątem 45°. Przecinam drogę samolotom pierwszej grupy, które nurkują jeden za drugim. Prawdopodobnie, by zyskać na szybkości. Frank z kolei nurkuje w stronę chmur. Popełnia błąd: zapomina o podstawowej zasadzie: NIGDY NIE ODWRACAJ SIĘ PLECAMI DO NIEPRZYJACIELA.

W przelocie udaje mi się posłać serię dowódcy patrolu niemieckiego. Na jego skrzydle widać płomyki eksplodujących pocisków, a trzy czy cztery białe, postrzępione kłębki dymu rozplývają się tuż za nim.

Dwa „długonose” Focke-Wulfy lecą w zwartym szyku wprost na mnie, a pociski smugowe z ich dwudziestodwumilimetrowych działek rozsiewają długie lśniące macki, które falują w powietrzu i zwijają się rozcinane przez kadłub maszyny.

Niebo, poszatkowane czarnymi krzyżami, zaczyna wirować... W powietrznym pojedynku, przy 750 km/h, bardziej wyczuwa się, niż

widzi, obecność samolotów, które pozostają nierozpoznane aż do chwili, gdy nagle wzrok nasz wpije się w jeden z nich. Oto mój przeciwnik!

To Focke-Wulf. Obraca się; jego czarne krzyże na żółtym tle i jego kabina lśnią w promieniach słońca. Kołysze skrzydłami. On także szuka przeciwnika!

Mam go teraz na celowniku. Otworzyć ogień? Jeszcze nie. Cierpliwości... jest poza zasięgiem strzałów.

Ale dostrzegł mnie, przechyla się w prawo i ostro zakręca. Na kwadratowych końcach jego skrzydeł ukazują się dwie białe smugi kondensacyjne. Leci świecą prosto w niebo. Nagle odwraca się na plecy z taką gwałtownością, że siła inercji pcha w dalszym ciągu ku górze błyszczący w słońcu brzuch samolotu, mimo że stery skierowane są w dół...

Nareszcie mam go w zasięgu strzału!

Kciukiem duszę spust, wystrzały działek jak burza wstrząsają skrzydłami Spitfire'a. Jedno pociągnięcie drążkiem i lśniąca muszka mego celownika prześlizguje się po samolocie Niemca, po jego śmigle, które kręci się powoli jak łopaty jakiegoś wspaniałego wiatraka.

Jestem teraz tak blisko Focke-Wulfa, że wszystkie szczegóły jego budowy rzucają mi się w oczy. Jest to jeden z najnowszych „długonosów” z silnikiem Daimler-Benz.

Dostrzegam małe niebieskawe płomyki wylatujące z rur wydechowych i smugę dymu sączącą się wzdłuż kadłuba. Ma szmaragdowo-zielony grzbiet i jasny brzuch jak szczupaki, które kiedyś łowiłem w Mayenne...

Nagle ten czysty i jasny obraz chwieje się i rozpada... Lśniąca kabina rozlatuje się w drzazgi. Moje pociski wdzierają się, szarpiają, dochodzą do silnika w śmiertelnym tańcu iskier skaczących po aluminiowej blasze.

Potem wytryska słup ognia i czarnego, gęstego dymu, porywając ze sobą rozżarzone odłamki...

Trzeba ominąć to piekło. Naciskam całym ciałem na stery i gdy mój Spitfire wznosi się w górę, widzę po raz ostatni Focke-Wulfa, który jak kometa spada ku warstwom chmur zakrywającym kanał Orne...

Cały dramat trwał zaledwie parę sekund.

Nigdy nie odczułem równie silnie jak tego popołudnia nagłego, dręczącego niepokoju, który ściska za gardło, w chwili gdy zestrzełiło się nieprzyjacielski samolot. Cała nagromadzona energia rozładowuje się w jednej chwili i pozostaje tylko uczucie zmęczenia. Ginie wiara w siebie i trzeba

rozpocząć na nowo wyczerpującą pracę odtwarzania energii, wyostrożania uwagi, napinania zwiotczonych mięśni.

W takiej chwili chętnie by się uciekło i człowiek zaczyna wykonywać jakieś szalone manewry, jak gdyby wszystkie nieprzyjacielskie samoloty, cała zjednoczona Luftwaffe zagrażała tylko jemu jednemu.

A potem energia powraca, jedność ciała i metalu odradzają się na nowo... Po mojej prawej stronie jakiś Spit odrywa się i nurkuje za Focke-Wulfem; widzę w przelocie znak LO-B – to Ken. Powinienem go osłonić. Omijając przelatujące Focke-Wulfy 190, które rozwinęły zbyt wielką prędkość, by mogły się za mną zmieścić w ciasnym zakręcie, schodzę spiralą w dół.

Ken strzela. Długie smugi brunatnego dymu i sznur łusek wylatują z jego skrzydeł. Zaabsorbowany tym, przez chwilę nie uważam. Nagle wyłania się cień i pokrywa moją kabinę. Podnoszę głowę. Jakieś 10 metrów nade mną przelatuje ogromny Focke-Wulf o szarym poplamionym oliwą brzuchu. Chybił, strzelając do mnie i teraz otwiera ogień do Kena.

Odruchowo zmniejszam gaz, delikatnie ciągnę za drążek i biorę nieprzyjaciela w ramy mego celownika. Otwieram ogień. Strumień stali wypluwanej przez cztery karabiny i dwa działka z odległości 50 metrów pada prosto w spojenie prawego skrzydła z kadłubem. Focke-Wulf zatacza się gwałtownie w lewo, jego prawe skrzydło zgina się i otoczone snopem iskier odrywa się, roztrzaskuje stery i w deszczu odłamków leci jak huragan parę metrów ode mnie.

Ledwie ochłonąłem ze zdziwienia, gdy sześć innych Focke-Wulfów uderza na mnie. Zaczyna się zawrotny taniec. Złany potem miotam się jak diabeł w święconej wodzie. Drążek ślizga mi się w wilgotnych, poobcieranych dłoniach.

800 metrów nade mną klucz Franka broni się, jak może, wśród wirującej masy Focke-Wulfów.

Jedyny sposób, żeby się wykaraskać, to utrzymywać się w nieustających zakrętach, podczas gdy Focke-Wulfy stosują swoją zwykłą taktykę: atak z lotu nurkowego, a potem – do góry świecą. Zresztą, okoliczności nam sprzyjają. Walczymy ze 20 kilometrów od naszej bazy, podczas gdy niemieckie myśliwce mają do swojej – 200. Oni też pierwsi przerywają walkę.

Mimo wszystko męczy mnie ten cały manewr. Udaje mi się wreszcie przyłapać Niemca, który w szczytowym punkcie swego wywrotu przeciągnął ten manewr zbyt długo. Około 10 moich pocisków eksploduje pod

jego brzuchem. Samolot wpada w korkociąg, za nim wlecze się długi ogon gęstego czarnego dymu. Niebezpiecznie lecieć za nim: wsiadłoby mi na kark kilkunastu napastników. Ba! Jeżeli więc będą trudności z potwierdzeniem tego zwycięstwa, zadowolę się uznaniem go za „prawdopodobnie zestrzelony”.

Żal szybko mija: mam inne kłopoty. Moje lewe działko zacina się. Około 20 pocisków, które pozostały mi jeszcze w prawym magazynku, włączuję w Focke-Wulfa, którego przyłapałem w trakcie wykonywania doskonałej beczki. Swoją drogą, co za głupi pomysł wpadł mu do głowy, by robić beczkę podczas walki! Jak mówią Anglicy: *There is a place and a time for everything!* Na wszystko jest odpowiedni czas i miejsce.

Napór Focke-Wulfów zaczyna nieco słabnąć i oprócz trzech czy czterech, które w dalszym ciągu zaciekle walczą, reszta bierze kurs na południe.

Korzystam z tego i dyskretnie ulatniam się w chmury...

Jestem zadowolony: w ciągu 40 minut odniosłem trzy zwycięstwa, z których dwa zostaną uznane, a ponadto uszkodziłem dwa inne samoloty.

Ku wielkiej uciechu wieśniaków, w przelocie nad Longues pozwalam sobie na luksus wykonania pięciu beczek na cześć tego zwycięstwa.

Bardzo niedobrze jest dla morale, jeśli ma się dowódcę eskadry, któremu się nie ufa. A.C.S. jest typem szefa, który na koniec odprawy dodaje: „Dobrego polowania, chłopaki. Jestem z wami myślą”, i który wraca na swój szeszlony gładzić wąsy. A kiedy leci, jest nieudacznikiem. To, co się stało z Jimmym, dobrze ilustruje mój komentarz. Tym bardziej, że Luftwaffe wreszcie się przebudziła.

6 czerwca we Francji, w chwili lądowania były tylko te dwie eskadry o pełnym stanie, ale uprzedzają nas, że 8 czerwca – w przeciwieństwie do tego, co opowiada prasa w Londynie czy JG-2 i jego Messerschmitty. Waszyngtonie, która mówi zawsze razem z BBC o skromnej setce samolotów niemieckich w gotowości, bez wątpienia po to, żeby zdemoralizować Wehrmacht – rozpoczął się transfer około 600 myśliwców ściągniętych z formacji obronnych Rzeszy. Oberkommando Luftwaffe i Galland muszą jednak mieć kłopoty z paliwem i dostępnymi lotniskami. To prawda, że na północy Francji pasy Saint-Omer, Abbeville i ich licznych satelickich lotnisk, z których większość nie została mocno zbombardowana, mogą przyjąć

razem z lotniskami regionu paryskiego dobrą setkę samolotów myśliwskich.

Wywiad informuje nas, że od 15 dni Luftwaffe wypuszcza w powietrze codziennie około 200–250 myśliwców patrolujących dużymi formacjami obszar między Bretanią a Sekwaną. To mało, ale bez przerwy wpadamy w zasadzki, które sprawiają, że ponosimy niewiarygodne straty, do których nie jesteśmy przyzwyczajeni – 1000 Spitfire’ów i Typhoonów od 6 czerwca! W taki sposób wzmocnione JG wypuszczają tylko duże grupy 20 lub 30 myśliwców, żeby od czasu do czasu zamieść szybko pole bitwy. Jest tyle taktycznych samolotów alianckich w powietrzu, że wielkie radary kontrolne w Wielkiej Brytanii nie mogą się połapać i nie są dla nas zbyt przydatne. To nieszczęście dla małych formacji czterech czy ośmiu Spitfire’ów czy Typhoonów, które wpadają w ich łapy. Od naszego przybycia, 12 czerwca do Longues dwa razy zostaliśmy zaskoczeni – Ken Charney, Jacques, ja i jeszcze jeden – przez około 40 Focke-Wulfów nad Caen i Carpiquet. Mimo panicznej ucieczki udało mi się zestrzelić jednego Focke-Wulfa 190, Kenowi też. Jacques’owi przyznaje się też jednego prawdopodobnego, który spadał z długim płomieniem z tyłu. Wszystko to działo się w nieopisanym pomieszaniu przyjaciół i nieprzyjaciół, ponieważ formacja Spitfire’ów norweskich nadleciała nam z pomocą. Innym razem, w podobnych okolicznościach, z tymi samymi towarzyszami, właśnie ostrzeliwujemy konwój ciężarówek, kiedy zostajemy zaskoczeni przez tuzin Messerschmittów 109, bardzo dających się we znaki. Nie sposób ścigać jednego dłużej niż dwie sekundy, nie mając natychmiast innego na ogonie, który w dodatku strzela do ciebie. Wyrygam się z wielkim trudem wraz z Jacques’em z walki, ale od razu cztery Focke-Wulfy siadają nam na plecach. Mam mało amunicji, bo strzelałem bezmyślnie do Messerschmittów. Trafiam jednego cudnego Focke-Wulfa, ale po chwili zamki moich dwóch działek trzaskają, przeładowując na pusto i kilka naboju, które zostały w moich czterech karabinach maszynowych, nie mogły mu narobić dużo szkody. Po powrocie dziennikarze chcą koniecznie sfotografować Kena i mnie. Wymagają, żebym założył moją francuską czapkę, pewnie żeby „nadać lokalnego kolorytu”. Wchodzę na skrzydło jego samolotu i ścisłamy sobie dłonie co najmniej cztery razy z rzędu, żeby kadr był idealny. Co też do diabła będą opowiadać, jak się to ukaże w prasie!!!

\*\*\*

Codziennie odbywamy z Jacques'em jedną lub dwie misje ostrzeliwania za liniami niemieckimi. Wszystko, co się rusza, co jeździ, co strzela lub chodzi, jest dozwolonym celem w promieniu 100 kilometrów, wyznaczonym przez rozkazy dzienne tak, żeby izolować wroga od jego tyłów, posiłków i zaopatrzenia. Główne drogi są już nieprzejezdne, zatarasowane przez szczątki poprzewracanych ciężarówek, szkielety samochodów, wozów, martwych koni. Dziesiątki trupów żołnierzy powpadało do rowów i widziałem nawet wczoraj ciało wieśniaka od nas, obejmującego bezwładnym ramieniem za szyję rozprutego konia. Biedny człowiek zbłądził w to piekło... Ciepło ostatnich dni czerwca nadęło trupy i chmary much brzęczą dookoła. Kiedy przelatujemy nisko, stada kruków, czarnych owoców tej katastrofy, odlatują i przysiadają w pobliżu, żeby przeczekać...

Niemiecka obrona przeciwlotnicza jest coraz bardziej uciążliwa. Podwójnie sprzężone trzydziestosiedmiomilimetrowe i poczwórnice sprzężone dwudziestomilimetrowe działa wystrzeliwujące 10 lub 20 pocisków na sekundę są schowane to tu, to tam, na skrajach lasków i wzdłuż strategicznych dróg. Zastawiają śmiertelne pułapki, które kosztują nasze Skrzydło jeden samolot dziennie!

Któregoś dnia w Głównej Kwaterze 83 Grupy Taktycznych Sił Lotniczych szef personalny oznaczył czerwoną kreską kartotekę aspiranta Pierre'a Clostermanna z Dywizjonu 602. Na marginesie dodał:

*Awarded Distinguished Flying Cross – operational rest from „7.7.1944”* [48](#).

Tego samego dnia do Clostermanna ze Skrzydła 125 przyszedł telegram:

30.973 (F) P.H. Clostermann ma być natychmiast wycofany z operacji aktywnych, rotacje zakończone stop powróci do Zjednoczonego Królestwa siedem dni urlopu stop potem zgłosi się w dowództwie międzysojuszniczej łączności powietrznej i Głównej Kwaterze Lotnictwa Myśliwskiego w celu otrzymania nowego przydziału po uzgodnieniu z francuskimi wojskami lotniczymi stop wykonanie 01 stop potwierdzić stop podpisane Air Vice Marshall (wicemarszałek lotnictwa) H. Broadhurst AOC 83 Grupy.

Wracam z Jacques'em z przeczesywania okolic Saint-Lo. Przyjął nas flak rozciągnięty wzdłuż wyboistej dróżki, zatłoczonej ciężarówkami.

Wystarczył mi jeden przelot, żebym miał dość: dwudziesto-milimetrowy pocisk wybuchł na pancerzu ochronnym mojej kabiny... Wzniosłem się przezornie na wysokość 1000 metrów, ale Jacques mimo moich wezwań trzykrotnie atakuje poprzez zaporowy ogień pocisków smugowych... Jego samolot jest podziurawiony jak sito.

Przed pochłonięciem naszych porcji konserwy wołowej z marchewką wypijamy w kasynie po kuflu. Lapsley, który od paru minut obserwuje nas z pewnym zażenowaniem, podchodzi w końcu. Zamawia u barmana szklankę piwa, wypija ją jednym tchem i szybko – jak ktoś, kto wskakuje do wody – oznajmia mi prosto z mostu, że z rozkazu dowództwa jestem wycofany z operacji bojowych.

Spodziewałem się tego od 15 dni, ale mimo wszystko nie chciałem w to wierzyć.

Rzecz w tym, że nasz lekarz zwrócił już na mnie uwagę i w tajemnicy podwoił dawkę benzedryny, by moje nerwy trzymały się jeszcze jako tako. Podlec musiał widocznie o tym zameldować.

Jest to zapewne jego obowiązek, a ja muszę być widocznie w podłej kondycji. Nawet Jacques zwracał mi nieraz uwagę, że mam tik nerwowy jak stara panna morfinistka. Prawdę mówiąc, w ciągu 15 dni ubyło mi osiem kilo.

*Sic transit...*

Żał mi opuszczać moją eskadrę, zwłaszcza teraz. Doszedłem do takiego stadium wyczerpania nerwowego, gdy człowiek nie boi się już niczego i traci świadomość niebezpieczeństwa. Przestają również działać odruchy i pilotuje się mechanicznie w stanie sztucznej błogości wywołanej benzedryną i zmęczeniem...

W parę godzin później jakaś Dakota pod silną eskortą ląduje na B-2. Przybył Sir Archibald Sinclair, brytyjski minister lotnictwa, w towarzystwie marszałka Cunnighama – naczelnego dowódcy 2 Floty Lotnictwa Taktycznego RAF i wicemarszałka H.J. Broadhursta – naczelnego dowódcy 83 Grupy Lotniczej. Klasyczna inspekcja *morallifting* – dosłownie: „podnoszenie na duchu”!

Tak jak stoimy – brudni, zarośnięci, pokryci kurzem, ledwo żywi ze zmęczenia, idziemy na przegląd...

Niepozbawiony komizmu jest kontrast pomiędzy tym nieskazitelnym dżentelmenem w wyprasowanych spodniach i eleganckiej kurtce a bandą piratów powietrznych w buciorach i niechlujnych chustach na szyi.



Zgodnie z angielskimi zasadami ów wymieniony wyżej dżentelmen ma niewzruszenie zimną krew. I rzeczywiście – w samym środku przemówienia Sir Archibalda jakiś Focke-Wulf przelatuje tuż nad nami, artyleria przeciwlotnicza otwiera ogień, pociski padają jak rześisty deszcz wśród grzmotu detonacji, a on... mówi dalej, nie podnosząc nawet głowy.

Jacques szepce mi do ucha, że może jest głuchy i niewidomy.

Sir Archibald Sinclair interesuje się szczególnie trzema francuskimi lotnikami z naszego dywizjonu: Jacques'em, Aubertinem i mną, gratuluje nam sukcesów, potem wyjmuje małe pudełeczko z kieszeni i wręcza mi dyskretnie Distinguished Flying Cross.

## ROMMEL

Siedząc na łóżku polowym, przyszywam melancholijnie wstążeczkę DFC na mundurze i podziwiam bałagan w moich rzeczach, które po raz setny będę musiał spakować.

Stoję na progu mojego namiotu o 15.40, 17 lipca 1944 roku i obserwuję odlatujący patrol 602. Spitfire'y mają na masce żółty herb z czerwonym lwem. Tarcze herbowe miasta Glasgow, patrona naszego dywizjonu, mają czerwonego lwa na krzyżu św. Andrzeja z *Cave leonem cruciatum*. Jacques jest z nimi. Powinniśmy byli zostać wycofani na odpoczynek razem. Tajemnica logiki sztabu! Latamy od tak dawna w parze, chroniąc się wzajemnie, że jestem zaniepokojony od ośmiu dni, widząc, jak odlatuje z przypadkowym członkiem załogi. W każdym razie jego tura kończy się przed końcem miesiąca, ale zawsze boję się ostatnich misji, które zbyt często przynoszą pecha.

Chris Le Roux, nowy południowo-afrykański dowódca 602, zastępuje Maxa Sutherlanda... Prowadzi eskadrę złożoną z doświadczonych pilotów: Jacques'a, Mause'a Mansona, Norwega Jonnsena, Robinsona i Nowozelandczyka Bruce'a Olivera.

Po ich powrocie, o 16.50, jestem obecny przy odprawie. Są smutni, bo Mause nie odpowiada na wezwania. Słucham ich historii. Tego popołudnia było stosunkowo spokojnie. Artyleria przeciwlotnicza oczywiście, ale bez specjalnego zdenerwowania, i jak zawsze kolejne przypadki bezsensownie wynikające jedne z drugich. Wystarczy krótki błysk słońca na skrzydle Messerschmitta, żeby Mause Manson, patrząc akurat w tej chwili z dobrej strony, krzyknął: *Aircrafts at 9 o'clock, slightly below!* – samoloty trochę

poniżej godziny dziewiątej. Natychmiast Chris nurkuje w tym kierunku, a za nim Jonnsen i Manson. W tym samym momencie Bruce Oliver, który jest w załodze z Jacques'em, dostrzega wielki samochód z opuszczanym dachem, eskortowany przez jednego czy dwóch motocyklistów. Samochód gna na łeb na szyję w kierunku Vimoutiers. Sygnalizuje o tym przez radio, ale Chris jest zainteresowany tylko zwycięstwami powietrznymi – ma ich już 15 – i dalej uderza w kierunku Messerschmittów 109, które się rozpraszają! Oliver, a za nim Jacques, skręcają o 180° i nurkują w kierunku celu na ziemi. Obaj ostrzeliwiają samochód, który wypada z drogi i dachuje. Walka z Messerschmittami trwa nadal. Artyleria przeciwlotnicza też się budzi i zmusza wszystkich do rozdzielenia się. Jeden Bf 109 zostaje zniszczony i jest przyznany Chrisowi Le Roux, a jeden uszkodzony przez Jonnsena. Jacques, tradycyjnie, dostał dwudziestomilimetrowym pociskiem w skrzydło!

Kilka dni później zostaje odznaczony DFC. Coś musiało się zdarzyć 17 lipca, bo pojawia się u nas tłum oficerów z wywiadu, w tym jeden *air commodore*, co jest rzadko spotykane, i długo przepytują Bruce'a i Jacques'a, którzy tylko powtarzają to, co już powiedzieli naszemu *spy* podczas odprawy.

Historycy, którzy interesowali się fascynującą postacią marszałka Erwina Rommla – Trevor Rooper, Walter Gorlitz, Desmond Young, Lidell Hart i kilku innych – kiedy pisali w latach 1946–1947 biografie Rommla, nie znali jeszcze szczegółów dotyczących jego śmierci, które zostały ujawnione dopiero dużo później. Wiedziano ogólnie w 1970 roku, że został poważnie ranny w Normandii w 1944 roku podczas ataku samolotów Royal Air Force. Zaczęła się szerzyć pogłoska, że było to dzieło pilotów z Dywizjonu 602 „City of Glasgow” i trochę później, przy otwarciu w 1975 roku oficjalnych archiwów, że był to patrol Dywizjonu 602 prowadzony przez południowo-afrykańskiego dowódcę Chrisa Le Roux i że jeden pilot nowozelandzki oraz jeden Wolny Francuz odegrali ważną rolę w tej akcji, do której doszło przez szczęśliwy zbieg okoliczności.

Co więc się stało?

Feldmarszałek Erwin Rommel właśnie opuścił, około godziny 15.00, 17 lipca 1944 roku, Saint-Pierre-sur-Dives, gdzie spotkał się z Seppem Dietrichem, dowódcą Pierwszego Korpusu Pancernego „Leibstandarte”, i zaczął reorganizować front po otrzymaniu od Hitlera zgody na użycie ciężkich czołgów Tiger i Panther z 21. Dywizji Pancerniej. Zrezygnował z małego

lekkiego Volkswagena, żeby wziąć swojego osobistego Horcha, ciężkiego i mocnego, który miał tę zaletę, że posiadał opuszczany dach, co pozwalało obserwować niebo, z którego spadał grom alianckich myśliwców bombowych. Motocyklista żandarmerii polowej otwierał kolumnę.

Żeby wrócić do Kwatery Głównej w La Roche-Guyon, adiutant Rommla zasugerował jazdę drogą powiatową numer 4, potem D 155, żeby uniknąć, jak najdłużej się da, krajowej N 179 Livarot–Vimoutiers, zatarasowanej zniszczonymi pojazdami. Sepp prawdopodobnie skontaktował się z Luftwaffe, żeby zapewniła dyskretną osłonę powietrzną. Feldwebel Holker siedział obok kierowcy Daniela, na zwyczajowym miejscu Rommla, a na składanym siedzeniu, nadzorując niebo z tyłu, Lang. Po lewej, obok Rommla, major Neuhas, czytając mapę, pilotował kierowcę.

W Chapelle-Haute-Grue trzeba było opuścić małe drogi powiatowe, które również okazywały się zapełnione pojazdami, i jechać N 179. To w tym momencie sześć Messerschmittów 109 – prawdopodobnie osłona, o którą prosił Sepp – przeleciała nad Sainte-Foy, przecinając kierunek jazdy samochodu Rommla. W powietrzu był już patrol Spitfire'ów z 602, z Le Roux na czele. Dym pożarów i niskie rozproszone chmury ledwo przepuszczały kilka promieni słonecznych i nikt jeszcze nikogo nie widział: ani na górze, ani na dole. Bf 109 oraz Spitfire'y mogły kontynuować swój lot, a *Horsch* swoją jazdę, nie będąc zauważonymi. Wtedy Manson rzucił przez radio apel, który miał go kosztować życie. Holker i Lang dostrzegają dwa Spitfire'y nadlatujące nad samochód na linii drogi. Uprzedzony kierowca przyspiesza, mając nadzieję, że skręci nieco dalej w małą drogę z drzewami na poboczu, która prowadzi do pralni Laniel. Oliver otwiera ogień ze swoich dwóch działek dwudziestomilimetrowych i czterech kaemów. Pocisk wyrywa ramię kierowcy, który opada na kierownicę i ciężki samochód zaczyna tańczyć... Drugi pocisk trafia na wysokości pleców Rommla w opuszczony dach i wybucha, rozrywając go. Gdyby ultraczyły pocisk, wybuchający w ciągu jednej pięćdziesiątej sekundy w kadłubie samolotu po przebiciu cienkiej powłoki z aluminium, był pociskiem przebijającym (co piąty w taśmie!), Rommel zostałby zabity na miejscu. Marszałek, który obrócił głowę, miał kark naszpikowany odłamkami, otwarte pęknięcie czaszki obnażające mózg, zmiażdżony kawałek kości z częścią lewego ucha, połamaną kość policzkową i pękniętą skroń. Jacques Remlinger, pilotujący drugiego Spitfire'a, strzela dalej, zabijając motocyklistę, który właśnie się zatrzymał, a niekontrolowany samochód zjeżdża z drogi. Trafiony

jest licznymi pociskami, z których jeden, trafiając w etui rewolweru Neuhasa, łamie mu kość udową. Horch uderza w drzewo, obraca się wokół własnej osi i dachuje, wyrzucając Langa i Rommla, który uderza głową w pień jabłoni. Ranny Lang z pomocą lekko rannego Holкера wychodzi z samochodu, żeby ratować nieprzytomnego i broczącego krwią marszałka. Na ich oczach jeden Messerschmitt się rozbija, a jeden Spitfire w ogniu zniża się lotem ślizgowym... Zawirowania walki oddalają jednak samoloty i niebezpieczeństwo.

Po długim oczekiwaniu Holkerowi udaje się w końcu zatrzymać wojskową ciężarówkę i ta, pilotowana przez robotnika Alaina Roudeix, świadka zdarzenia, przewozi Rommla do apteki w Livarot. Francuski lekarz, profesor Esch z zakonnego zakładu leczniczego, przyjeżdża w końcu, opatruje i udziela pierwszej pomocy Rommlowi, który jest w stanie śpiączki. Wiele godzin upłynęło od ataku, to czas, który będzie prawdopodobnie przyczyną śmierci. Lekarz mówi opadłemu z sił Langowi, że wątpi w przeżycie rannego. Koło północy karetka ze szpitala w Bernay, wysłana przez Luftwaffe, przyjeżdża po rannych i tam zajmuje się nimi doktor Schenning. Daniel zmarł.

Rommel pozostaje dwa tygodnie w szpitalu w Vesinet.

Później, jeden Ju-188, ślizgając się lotem koszącym, transportuje go do Niemiec, mimo protestów lekarzy wojskowych. Profesor Albrecht z Uniwersytetu w Tubingen, który leczy go w domu w Herrlingen, stwierdza: „Nikt nie byłby w stanie przeżyć po tak strasznych obrażeniach!”. Rommel ciągle w śpiączce, dzięki swojej silnej budowie, będzie pozostawał wiele tygodni na granicy życia i śmierci. Umrze 14 października. Generałowie Birgdog i Maisel, z Naczelnego Dowództwa Wehrmachtu, uprzedzeni, oficjalnie przybyli, żeby potwierdzić zgon i poczynić pierwsze przygotowania do pogrzebu. Według jednych przyjechali godzinę przed śmiercią – co otwiera drzwi wszelkim hipotezom. Według innych było to już po... więc śmierć naturalna. Hitler zarządził narodowy pogrzeb.

Pięć Spitfire'ów z 602 wróciło do Longues o 16.50. Brakowało samolotu Mause'a Mansona, który widziano w ogniu, jak próbował przymusowego lądowania, a potem eksplodował na ziemi. Czterej piloci na pięciu nie dowiedzą się nigdy, co wydarzyło się tamtego dnia i jak ważny był wpływ ich misji na dalszy ciąg inwazji w Normandii. Ślepa statystyka i rachunek prawdopodobieństwa były okrutne dla moich towarzyszy z dawnego dywi-

zjonu szkockiego. Samolot Chrisa Le Roux rozbił się miesiąc później, Jonnsen i Robinson zostali zestrzeleni przez artylerię, a Bruce Oliver zabił się po powrocie na Nową Zelandię, rozrzucając nawóz z samolotu. Tylko mój przyjaciel Jacques Remlinger miał przeżyć i dowiedział się dopiero w 1990 roku – ponieważ RAF był zawsze bardzo dyskretny w sprawie Rommla – co i z kim wydarzyło się 17 lipca 1944 roku. Pamiętam, że powiedział mi wtedy, że nigdy nie będzie się tym chwalić.

\*\*\*

W oczekiwaniu na statek mijają całe wieki. Można się wściec...

Siedzę sobie tu, na trawie, gdy tymczasem walki toczą się jedna za drugą. Mój LO-D pilotowany teraz przez Jacques'a startuje wśród chmur złotawego pyłu, a serie dwudziestomilimetrowych pocisków przecinają powietrze.

Teraz dopiero rozumiem głębię prawdziwej przyjaźni. Patrzeć jak stary kolega, drogi towarzysz broni wylatuje na zadanie bojowe i czekać na jego powrót z niepokojem, z nerwami napiętymi do ostateczności... Gdy lataliśmy razem, było zupełnie inaczej.

Jonnsen został zestrzelony, potem Carpenter, potem Conoly, jeden z nowych, a Jacques wciąż kontynuuje cykle swoich lotów bojowych.

7 lipca wieczorem, wraz z Frankiem Wolleyem, który też dostał swój *return ticket* <sup>49</sup> – wyruszamy jeepem, wyładowanym bagażami, do Arromanches.

O godzinie 21.30 ładujemy się na pokład okrętu transportowo-desantowego.

Jeden z oficerów odstępuje mi swoją kabinę: idę się właśnie położyć, gdy zaczyna się nieprawdopodobnie gwałtowny nalot niemiecki. Wybiegam na pokład oświetlony błyskami wystrzałów dział Boforsa. Fontanny wody wyrzucanej przez wybuchy bomb tańczą wśród zakotwiczonych statków jak wielkie białe zjawy.

Głucha eksplozja, jakby ktoś zatrzasnął ciężkie drzwi piwniczne... potężny błysk... Płomienie wznoszą się aż do księżyca, który szybko znika w piramidzie dymu. To tankowiec wyleciał w powietrze.

Później warkot Dornierów cichnie. Milknie artyleria przeciwlotnicza.

Stoję oparty o nadburcie ze wzrokiem utkwionym w skały Arromanches, które wyzierają spoza gmatwaniny masztów i kominów okrętowych.

Tam, od strony Longues, wśród gwiaździstej nocy rozbrzmiewa czysta pieśń silnika jakiegoś Spitfire'a. Toczy się bój o Caen; tu wszystko wydaje się jednak spokojne, ciche, dalekie...

Na południu, nad linią horyzontu, raz po raz rozjaśniają niebo drgające błyski i głuchy łoskot przewala się nad umęczonym miastem.

Od czasu do czasu pociski smugowe wznoszą się łańcuszkiem prosto ku niebu i gasną jak spadające gwiazdy.

Teraz słyszeć tylko plusk przyływu, dolatuje swąd słonej wody i smarów. Czarna woda mieni się czerwienią płomieni dopalającego się tankowca.

To już koniec. Wydaje mi się, że wyzwolenie Francji jest kwestią paru tygodni, i oto przez ironię losu tylko z daleka będę oglądał wkroczenie naszych wojsk do Paryża.

Przyływ wciąż trwa. Silniki Diesla zaczynają wibrować we wnętrznościach okrętu i pióropusz białej piany wyrasta za rufą.

Śruby okrętowe zaczynają wybijać powolny miarowy rytm powrotu memu sercu, ciężkiemu od wspomnień, troski o przyjaciół i żaloby po bliskich.

5

**TEMPEST**

## TYPHOON

Po długim namyśle zdecydowałem się na początku grudnia wrócić do służby liniowej. Praca w sztabie niezbyt przypadła mi do gustu. Mimo że poznałem tam wielu sympatycznych facetów, były to dla mnie w sumie trzy dość paskudne miesiące.

Po drodze wpadłem do Paryża, ale i tam atmosfera była, delikatnie mówiąc, niezbyt zachęcająca. Od Jacques'a, który jest w wydziale Taktyki Dowództwa RAF w Bentley Priory, otrzymywałem wiadomości na temat ostatnich operacji powietrznych. Pewnego dnia odwiedziłem Pete'a Wyckheama, który odpowiadał za sprawy kadrowe w lotnictwie myśliwskim. Przynależał mi swoje poparcie w uzyskaniu szybkiego przydziału do 122 Skrzydła Myśliwców, które miało wrócić na kontynent, wyposażone w Tempesty V.

W kilka dni później dowództwo Lotnictwa Wojsk Francuskich w Wielkiej Brytanii otrzymało z brytyjskiego Ministerstwa Lotnictwa notę następującej treści:

„Królewskie Siły Lotnicze na specjalne życzenie marszałka lotnictwa H.J. Broadhursta DSO, DFC, pragnęłyby bardzo, aby podporucznik Pierre H. Clostermann DFC został do nich przydzielony natychmiast po zakończeniu urlopu wypoczynkowego. Świetne wyniki, które uzyskał w czasie wykonywania poprzednich operacji, kwalifikują go na stanowisko dowódcy eskadry lub dywizjonu w Skrzydle przez niego obranym. Prosimy o zawiadomienie nas, czy zgadzacie się zasadniczo na powrót do akcji w RAF-ie tego pilota, na warunkach podanych”.

L. HERRERA

Flight Lieutenant for Director of Allied Air Cooperation and Foreign Liaison [50](#)

W odpowiedzi na tę kurtuazyjną notę Ministerstwo Lotnictwa w Paryżu zachowało się tak, jak gdyby jej wcale nie otrzymało.

Po kilku dniach spotkałem generała Valina i poruszyłem kwestię mojego powrotu do RAF-u. Zawsze życzliwy, w zasadzie zgodził się na to, ale jednocześnie zaznaczył, że zostałem umieszczony na liście pilotów, których



generał de Gaulle pragnął za wszelką cenę zachować i odciągnąć od powrotu do działań bojowych. Generał Valin przyrzekł mi jednak interwencję w mojej sprawie u ministra lotnictwa.

Czas naglił i Skrzydło 122 zaczynało szykować się do odlotu. Wówczas pułkownik Coustey, dowódca Wolnych Francuskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii, przyszedł mi z pomocą. Widząc moje złe samopoczucie, jako dobry zwierzchnik zezwolił mi na powrót do RAF-u, nie pytając nikogo o zgodę. Poprosił mnie tylko, z właściwym sobie poczuciem humoru, żebym nie dał się zabić, bo wtedy narobię mu kłopotów.

Szybko, w obawie przed odwołaniem przez Paryż tego rozkazu, pożegnałem państwa Hermannów, Francuzów mieszkających od 40 lat w Londynie, którzy troszczyli się o mnie i rozpieszczali jak dzieciaka, a których oddanie i wspaniałomyślność trudno nawet opisać. Biedacy zapłakiwali się na śmierć...

Tego samego popołudnia wylądowałem w Aston-Down, gdzie miałem przejść skrócony kurs przysposobienia na samolotach typu Typhoon i Tempest.

Podpułkownik J.S. Shaw dowodzący bazą, po sprawdzeniu moich personaliów oraz ilości przelatanych godzin, postanowił skrócić formalności i zwolnić mnie z przedmiotów teoretycznych.

– Dobra, chłopcze, kilka lądowań i startów i jazda do 83. Grupy SU. Jeżeli dopisze pogoda, będziecie w Holandii na koniec tygodnia! [51](#)

Wieczorem w kasynie oficerskim odnalazłem z radością swobodną i szczerą atmosferę RAF-u.

Nareszcie promyk słońca! A więc po południu rozpocznę mój pierwszy lot na Typhoonie.

Przychodzę na lotnisko z całym ekwipunkiem i zgłaszam się do swojego instruktora. To Australijczyk, MacFar, którego koledzy przezywają „niepokalany Mac”, z uwagi na jego niechlujny i szorstki wygląd. Na plecach dźwigam spadochron. Potrzebuję więc pomocy aż trzech osób, by wejść do kabiny Typhoona znajdującej się 2,5 metra nad ziemią. Ponieważ samolot posiada bardzo gładką powłokę, nie można się niczego przytrzymać. Trzeba czepiać się małych wnęk, przykrytych metalowymi płytkami na sprężynach, które odskakują i wracają na swoje miejsce, gdy tylko zdejmie się rękę lub nogę, zupełnie jak sidła na lisa.

Wreszcie podsadzają mnie, pakują do środka, klepią po ramieniu i po ostatnim *good luck* znajduję się sam we wnętrzościach tego potwora.

Przypominam sobie naprędce wszystkie rady instruktorów. Ponieważ gazy wydechowe o dużej zawartości dwutlenku węgla, które przenikają do kabiny, są wybitnie niebezpieczne, trzeba oddychać bez przerwy tlenem. Dopasowuję więc pospiesznie moją maskę i otwieram zawory regulatora.

Odrywając się od ziemi, Typhoon odbija w prawo, muszę więc bardzo starannie regulować fletnery sterów.

Otwieram całkowicie chłodnicę. Sprawdzam mechanizm podwozia, którego dźwignia niefortunnie przypomina dźwignię klap. Opuszczam dźwignię klap, aby otworzyć obieg pneumatyczny w celu uniknięcia nagłego uderzenia w selektory w momencie startu. Włączam oświetlenie tablicy przyrządów. Reguluję dźwignię gazu – zawór ma być otwarty na 5/8 cala (ani o włos więcej, gdyż grozi to zalaniem gaźnika i pożarem). Przesuwam dźwignię zmiany skoku śmigła maksymalnie do przodu i cofam ją o kilka centymetrów, aby uniknąć zablokowania regulatora stałych obrotów przy starcie. Sprawdzam zawartość czterech zbiorników z benzyną i wybieram do startu dwa środkowe.

Następnie uruchamiam pompy wtryskowe: jedna włącza do gaźnika mieszankę alkoholu z eterem, druga – mieszankę oleju z benzyną do cylindra. Teraz wprowadzam nabój do startera (według systemu Koffmana, który do uruchomienia silnika używa energii gazów wybuchowych; nieudany start to nie żarty: gdy silnik jest pełen benzyny, istnieje 90% pewności, że samolot stanie w ogniu).

Trzymając palec na kontakcie iskrownika, a drugi – na rozruszniku, puszczam w ruch całe urządzenie... Mechanik uczepony skrzydła daje znak i śmigło zaczyna się kręcić z piekielnym warkotem. Rozruchowi silnika towarzyszy niesamowity hałas, chyba z pięć razy większy niż w przypadku Spitfire'a.

Po kilku sekundach parskania silnik obraca się mniej więcej normalnie, plując jednak olejem przez wszystkie otwory. Dźwięk pracy silnika i jego wibracje wydają mi się podejrzane. Mam totalnie stargane nerwy i nie czuję się zbyt pewnie. Po diabła pakowałem się na tę galerę?

Moje zamyślenie trwa chyba całą wieczność, bo gdy wreszcie podnoszę głowę, widzę lekko zbaraniałych mechaników oczekujących na sygnał do wyjęcia klocków spod kół.

Zaczynam kołować – trochę za szybko. Uwaga, nie nadużywać hamulców, szybko się przegrzewają. A przegrzane hamulce po prostu przestają działać. Jezu, co to za silnik! Posuwam się na oślep, szukając drogi jak krab, hamując na zmianę to z prawej, to z lewej, aby cokolwiek widzieć. Na skraju pasa startowego, jeszcze przed uniesieniem się w powietrze, zgodnie z instrukcją przepalam świece, przedmuchuję silnik, dodając gazu i zwiększając obroty do 3000... Natychmiast plama oleju rozlewa się na szybie ochronnej.

Dwa powracające Typhoony lądują gładko, ale facet na wieży kontrolnej wyraźnie nie ma zamiaru dać mi zielonego światła. Wysuwam głowę z mojego pudła, aby zwrócić mu uwagę, ryzykując, że kropla wrzącego oleju wpadnie mi do oka. Światło nadal jest czerwone!

Do diabła! Musiałem chyba o czymś zapomnieć, a ten cholerny silnik zaraz się zatrze. Chłodnica ma już 95°. Rzucam okiem na samolot: klapy są na 15°, chłodnica otwarta... Rany boskie, radio!!! Włączam je błyskawicznie i wołam:

– Halo, *Skydoor*, *Skydoor*. Tu *Typhie 28*. Mogę startować?

Nareszcie kontroler daje mi w odpowiedzi zielone światło.

A więc jazda! Zaciągam pasy, zwalням hamulce, kieruję się dokładnie na białą linię pośrodku pasa i powoli otwieram gaz, opierając lewą nogę mocno na orczyku.

Uprzedzono mnie wprawdzie, że silnik Typhoona zrywa, ale żeby aż do tego stopnia... Przy tym ta bestia przyspiesza jak rakietka...

Prostuję, jak mogę, samolot hamulcem, lecz pomimo to wciąż niebezpiecznie znosi mnie na prawo.

W połowie pasa prawe koło dotyka już prawie trawy. Jeśli na tej maszynie wypadnę z betonki, to niechybnie skapotuję. Pal diabli, byle oderwać się od ziemi. Samolot nie łapie jednak, cholera, poprzecznej równowagi, ciągle zarzuca! Nie mam odwagi opuścić lewego skrzydła z powodu tych fatalnych lotek, które działają dopiero przy prędkości ponad 200 km/h!

Na szczęście rozebrano już hangar F po całej serii wypadków, które się zdarzyły z jego powodu. Z niemałym trudem omijam również hangar E. Wciągam podwozie, lecz zapominam zablokować hamulce. Potężne drgania, które wstrząsają samolotem od ogona aż po końcówki skrzydeł, uświadamiają mi, że koła weszły w swoje komory, kręcąc się na maksymalnych obrotach. Oby tylko nie rozerwało opon! A taki spokojny żywot wiodłem za biurkiem w sztabie...

Po paru minutach biorę się wreszcie w garść i zaczynam powoli panować nad maszyną. Z minuty na minutę czuję się coraz pewniej. Na zakrętach jeszcze się trochę ślizgam, ale w sumie nie jest najgorzej. Próbuje nawet nieśmiało zapikować, aby poczuć się panem sytuacji. Psiakrew, co za ciężar! Z tymi swoimi siedmioma tonami to pudło przyspiesza w dół wręcz niewiarygodnie.

Stwierdzam z uznaniem, że mknie bez porównania szybciej niż Spitfire.

A co dopiero będzie z Tempestem!

Pół godziny mija szybko i zbieram całą swą odwagę, by wylądować. Najpierw jedna runda na pełnym gazie, z prędkością 700 km/h, aby oczyścić te diabelne świece, które błyskawicznie pokrywają się sadzą. Zaczynam zmniejszać gaz, kołysać, przestawiać chłodnicę, ile tylko wlezie, a prędkość i tak nie spada na tyle, abym mógł bezpiecznie wypuścić koła! Robię kolejną rundę na mniejszej prędkości, do 500 km/h, potem jeszcze jedną – 400 kilometrów. Zrozpaczony wchodzę w pionową świecę, już z wyłączonym silnikiem. Wynosi mnie z powrotem na 1000 metrów, ale przynajmniej prędkość zmniejsza się do 320 km/h.

Przy niskich prędkościach to bydle jest jednak zatrważająco niestabilne i wypuszczenie kół może mieć nieprzewidziane konsekwencje, jeśli idzie o równowagę. I znowu, mimo że wszystko niby wiem, daję się zaskoczyć gwałtownym szarpnięciem przypominającym wejście w korkociąg.

Proszę o pozwolenie na lądowanie. Ostrożnie, w linii prostej i z dobrą rezerwą prędkości, zbliżam się, wypuszczam klapy i wszystko idzie jak po maśle aż do zakrętu. Te grube skrzydła wprowadzają jednak w błąd. Wydaje się, że mogą wiele wytrzymać, są jednak zdradliwe; ledwo dotknąłem drążka, a już maszyna traci prędkość, spada jak kamień lewym skrzydłem w dół i podskakuje znów na 10 metrów do góry z przeraźliwym łoskotem, dziobem do nieba.

Daję pełny gaz, aby złagodzić spadek, a jednocześnie walczę rozpaczliwie lotkami, aby nie obróciło mnie na plecy.

W końcu, po dwóch lub trzech podskokach i kilku szarpnięciach hamulcem mój Typhoon, już ujarzmiony, kolebie się niezgrabnie po pasie, który wydaje mi się dziwnie krótki.

W obłokach dymu i oparach oleju udaje się mi wreszcie zatrzymać tę maszynę. Przenikliwy swąd spalonej gumy unosi się znad zmaltretowanych kół, które heroicznie wytrzymały napór siedmiu ton przy prędkości 200 km/h. Na szczęście nikt specjalnie nie zwrócił uwagi na moje

„wybitne” lądowanie – tego popołudnia zdarzyły się już większe cuda: dwa lądowania były tak nieudane, że zakończyły się poważnymi uszkodzeniami. Dopóki więc maszyna była cała, uważano, że jest w porządku.

Ocieram pot z czoła, ale ogólnie czuję się już znacznie lepiej.

## **NOWA FAZA WOJNY POWIETRZNEJ**

Hawker Tempest V ze swoim potężnym silnikiem „Napier Sabre” (24 cylindry w układzie H) był najnowocześniejszym myśliwcem nie tylko wśród samolotów RAF-u, ale w całych siłach alianckich.

Sidney Camm, główny inżynier firmy Hawker, wówczas już autor projektu słynnego Hurricane’a, wziął swoje najmłodsze „dziecko” – Typhoon – i po sześciu miesiącach przerobił je na Tempesta. Typhoon był samolotem używanym do ataku, o dużej nośności i grubym profilu skrzydła, solidnym i masywnym. Jeśli zaś idzie o Tempesta, to – w porównaniu z Typhoonem – miał przedłużony o przeszło metr kadłub, aby mógł pomieścić dodatkowo 400 litrów benzyny; osłonę podwozia powiększoną tak, by zrobić miejsce na ogromne czterołopatowe śmigło o średnicy czterech metrów; podwyższono podwozie, oraz – aby poprawić stabilność na ziemi – zmieniono mu rozstawienie kół, zwiększając je do około pięciu metrów; miał też specjalne, bardzo małe opony – które musiały się zmieścić w skrzydłach – wykonane i przetestowane w zakładach Dunlopa. Eliptyczne skrzydła Tempesta były tak cienkie, że trzeba było nawet skonstruować dla nich specjalne działka (Hispano – typ V), aby można je umieścić pod płatem.

Żeby poprawić widoczność w dół, cofnięto stanowisko pilota, a kabinę zmniejszono do minimum – w gruncie rzeczy była to teraz bańka z przezroczystej masy plastycznej, osadzona na doskonale wyprofilowanym kadłubie.

W celu zapewnienia doskonałej stateczności samolotu przy dużej prędkości niemalże dwukrotnie zwiększono powierzchnię statecznika kierunku, a na całej prawie długości tylnej krawędzi skrzydła został wbudowany zmyślny system kłap, mający za zadanie zapewnić maksymalne bezpieczeństwo podczas lądowania. Mogło się ono teraz odbywać przy prędkości zbliżonej do 300 km/h. Na niczym nie oszczędzano, aby zapewnić Tempestowi najwyższe osiągi na dużej, średniej oraz małej wysokości. Zaprojektowano nawet specjalne dodatkowe zbiorniki z osobliwymi zaczepami do umieszczenia ich pod skrzydłami. Nity, łączenia, polerowanie – wszystko

było wykonane z niezwykłą wprost starannością. I tak oto powstało wspa-  
niałe narzędzie do prowadzenia wojny w powietrzu!

Tempest – pomimo masywnej chłodnicy, która nadawała mu drapieżny,  
by nie powiedzieć wściekły, wygląd – charakteryzował się zadziwiającą  
finezją. Był bardzo ciężki (z pełnym obciążeniem miał 7 ton), ale dzięki sil-  
nikowi 2850 KM posiadał znaczną rezerwę mocy, a przyspieszenie miał  
wręcz fenomenalne.

Pilotowanie tego rodzaju samolotu było wprawdzie bardzo trudne, lecz  
jego osiągi rekompensowały to z nawiązką: na wysokości 1000 metrów,  
czyli przy użyciu tylko jednej trzeciej mocy (950 KM) z dwoma dodatko-  
wymi zbiornikami po 250 litrów każdy robił on 540 km/h według prędko-  
ściomierza, a więc jego rzeczywista prędkość wynosiła około 580 km/h.

Z przyspieszoną prędkością przelotową, używając 50% mocy silnika  
(1425 KM), bez zbiorników dodatkowych, osiągał 640 km/h na prędkości-  
mierzu, czyli faktycznie – 690 km/h.

Maksymalna prędkość w locie poziomym – przy obrotach 3850 – wy-  
nosiła od 735 do 745 km/h na prędkościomierzu, czyli rzeczywista to około  
760 km/h.

Na obu średnich pułapach, 2000 i 5000 metrów, zbliżał się do prędkości  
800 km/h. Przy pełnym wykorzystaniu *emergency* można było wycisnąć  
z silnika do 3000 KM przy 4000 obrotów, wówczas prędkość dochodziła do  
około 820 km/h. Tempest był jedynym samolotem alianckim, który bez spe-  
cjalnych problemów w pilotowaniu, przy maksymalnym przyspieszeniu,  
mógł zbliżyć się do prędkości dźwięku, to znaczy mógł lecieć około 1100–  
1200 km/h. Operując w zasięgu 800 kilometrów, uzbrojony w cztery  
działka dwudziestomilimetrowe i w 800 pocisków w czterech magazynkach  
(czyli rezerwą ognia na około 20 sekund) oraz zaopatrzony w 1800 litrów  
benzyny w zbiornikach, Tempest był idealnym dziennym myśliwcem, god-  
nym odpowiednikiem nocnego łowcy – Mosquito.

Pierwsze dwie grupy Tempestów (3. i 56. Dywizjony RAF-u) wyekwi-  
powano i w czerwcu 1944 roku rzucono w pośpiechu do walki przeciwko  
V-1 zagrażającym Londynowi.

To właśnie dzięki nim około 900 V-1 eksplodowało nad pełnym morzem.  
Amerykańskie Mustangi i Thunderbolty oraz RAF-owskie Spitfire'y mogły  
dopędzić te piekielne rakiety jedynie w locie nurkowym, co znacznie  
zmniejszało ich szanse powodzenia. Tempest zaś mógł swobodnie patrolo-  
wać przestrzeń, używając połowy mocy, przyspieszyć, jak tylko ujrzał

gdzieś V1, zając pozycję i strzelać bez pośpiechu – wszystko to dzięki swojej fantastycznej prędkości.

Jednak zbyt nagle oddanie ich do użytku miało też swoje negatywne skutki. Silnik „Sabre” z trudem trawił stu pięćdziesięcio-dziewięciooktanową benzynę.

Dochodziło do poważnych wypadków. Szwankowało zasilanie silnika („Sabre” jest silnikiem bezzaworowym), zawodziło smarowanie, dwutlenek węgla przenikał do kabiny pilota itp.

Najbardziej niebezpieczne było wszakże nagromadzanie oparów benzyny i oleju we wlocie powietrza do gaźnika; mogło to wywołać pożar, co z kolei groziło eksplozją samolotu w powietrzu.

Gdy tylko niebezpieczeństwo V-1 zostało zażegnane, Tempesty wycofano z pierwszej linii. Podczas gdy toczyły się jeszcze sprawy związane z organizacją Skrzydła złożonego z czterech dywizjonów, technicy „Hawкера” i „Napiera”, współdziałając ściśle ze sobą, pracowali gorączkowo nad usunięciem wszystkich tych usterek.

Tymczasem z nadejściem zimy 1944 roku wojna weszła w fazę statyczną, a wojska alianckie przegrupowywały się i wzmacniały swoje pozycje na lewym brzegu Renu.

Co działo się z Luftwaffe?

W opinii publicznej utarło się niezłomne przekonanie, że Niemcy nie mieli już ani więcej samolotów, ani pilotów. Wersja ta była z wielu przyczyn uparcie podtrzymywana przez alianckie służby informacyjne.

Prawda była jednak taka, że ciężka bombowa ofensywa przeciw zakładom produkcyjnym w Rzeszy, pomimo całkowitego zniszczenia fabryk w Warnemünde, Marienburgu (zakłady Focke–Wulfa), Wiener Neustadt i Regensburgu (zakłady Messerschmitta), nie zmniejszyła w sposób widoczny sił Luftwaffe na froncie.

Stwarzało to krępującą sytuację, tym bardziej że lotnictwo amerykańskie przy każdym wielkim wypadku na Niemcy podawało wiadomości o strąceniu 200 lub 300 niemieckich myśliwców. Ponieważ wyniki te osiągnano za cenę ogromnych strat (14 października 1943 roku zostało zniszczonych 187 „Latających Fortec” na 642 biorące udział w nalocie na Schweinfurt), a ich ujawnienie wywoływało niepokój amerykańskiej opinii publicznej – zdecydowano otoczyć działalność Luftwaffe dyskretną mgłą tajemnicy!

My jednak mieliśmy z niemieckim lotnictwem codzienny kontakt i nie można było przed nami ukryć prawdziwego stanu ich sił. Toteż optymizm

amerykańskich służb informacyjnych wzbudzał w nas tylko pusty śmiech: im więcej Amerykanie strącali niemieckich myśliwców, tym więcej się ich pojawiało.

Jedno było pewne: ofensywa przeciwko zakładom montażowym i naprawczym niemieckiego lotnictwa wojskowego, jakkolwiek straszliwa w skutkach, nie powstrzymała znacznego wzrostu produkcji myśliwców od lipca 1943 do marca 1945 roku.

Niemcom udało się utrzymać miesięczną produkcję na poziomie 1200–1700 maszyn (2325 – w listopadzie 1944 roku). Przy czym trzeba jednak zaznaczyć, że gdyby nie było tych bombardowań, to Niemcy doszliby najpewniej do zamierzonej przez nich produkcji około 3000 maszyn miesięcznie w 1944 i 4500 na początku 1945 roku.

Tę nadzwyczajną żywotność zawdzięczali oni dwóm czynnikom: szybkości, z jaką odbudowywali i oddawali z powrotem do użytku zbombardowane zakłady, oraz rosnącej liczbie podziemnych, niezniszczalnych fabryk. Zakłady Wiener Neustadt na przykład w sześć tygodni po zbombardowaniu, które, jak się wydawało, całkowicie je zniszczyło, były już w stanie wyprodukować dwa Messerschmitty 109 dziennie. Po dwóch tygodniach montowano już dziewięć, a przed upływem trzech miesięcy od nalotu produkcja Messerschmittów sięgnęła 15 samolotów dziennie.

Był to prawdziwy wyczyn, dlatego też trzeba było powtórzyć kosztowny nalot „Latających Fortec” (z których około 100 nie powróciło znów z wyprawy). Niemcy nie mogli jednak prowadzić tego rodzaju gry bez końca. I chociaż bomby fortec nie były dość ciężkie (od 75 do 150 kilogramów), aby móc zniszczyć także taśmy produkcyjne, to w halach fabrycznych, mimo pobieżnych napraw, nie dało się „normalnie” pracować.

Niemcy zaczęli wobec tego przenosić swoje fabryki pod ziemię.

Całą akcją – pod bezpośrednim nadzorem Göringa – pokierował doktor Kalmmler przy wsparciu Sonderstabu H oraz doktora Treibera.

Począwszy od stycznia 1944 roku, Niemcy zrobili spis wszystkich kamieniołomów, wielkich piwnic i wszelkich nadających się do tego celu podziemnych pomieszczeń. Niejednokrotnie przesuwano nawet o kilkadziesiąt kilometrów linie kolejowe, aby wykorzystać w tym celu tunele. Także stacje berlińskiego metra udzieliły schronienia taśmom produkcyjnym. Od kwietnia 1944 roku Royal Air Force i angielska służba wywiadowcza miały niezbite dowody, że Niemcy produkują w swoich podziemnych zakładach



przynajmniej 300 kompletnych samolotów tygodniowo, a także znaczną liczbę silników.

Jednak dopiero później, już po zajęciu Niemiec, można było faktycznie ocenić cały ogrom tej „jaskiniowej” roboty. Na przykład Rosjanie odkryli w środku lasu koło Alt Ruppin polanę, na której stało w szeregach pod drzewami około 100 Heinkli i Focke-Wulfów 190, starannie zamaskowanych.

Trochę dalej, posuwając się wzdłuż toru kolejowego, gubiącego się niby gdzieś w lesie, znaleźli oni wejście do podziemnej fabryki, której warsztaty, o ogólnej powierzchni 25 000 metrów kwadratowych, mogły produkować cztery myśliwce na dzień.

Samoloty transportowano ciężarówkami aż do budowanej wówczas autostrady Berlin–Hamburg, odległej o kilka kilometrów, a jeden z jej ukończonych odcinków, liczący 60 metrów szerokości i 4000 metrów długości, tworzący doskonały czworobok, służył jako betonka do lotów próbnych. Zamaskowane samoloty były umieszczane w schronach pobudowanych wzdłuż tego wspaniale zaimprovizowanego „lotniska”! Czasem startowały stamtąd nawet do lotów bojowych.

W okolicy Trewiru kilka tysięcy robotników z zakładów Opla i Rüsselsheima pracowało w dwóch tunelach kolejowych, na trasie do Koblencji, produkując podwozia dla fabryki Mechanik Rochlitz oraz kompresory i turbiny do samolotów odrzutowych dla zakładów Mansfeld Werke we Wrocławiu.

W wielkich kamieniołomach niedaleko lotniska w Halberstadt składano skrzydła i kadłuby Focke-Wulfów 190 D-9 i D-12 i wysyłano ciężarówkami do zakładów montażowych.

W berlińskim metrze, pomiędzy stacjami Bergstrasse i Grenzallee, zakłady Henschla zainstalowały taśmę produkcyjną do montażu kadłubów i stateczników dla Junkersa 188. Ponieważ kadłuby nie mieściły się do wind i korytarzy, montowano je w dwóch częściach i składano potem pod gołym niebem. Zresztą, aż do wyzwolenia Francji, złącza do nich produkowała jedna z paryskich fabryk.

Kopalnie soli potasowych w Halle i Saale dały schronienie 800 robotnikom, wytwarzającym pneumatyczne i elektroniczne części zamienne do samolotów. Obrabiarki i taśmy montażowe zakładów Messerschmitta w Regensburgu zostały – po dwóch następujących po sobie bombardowaniach – w przeciągu jednego tygodnia przeniesione do wielkiego tunelu

drogowego koło Eschenlohe w Bawarii, gdzie już po 14 dniach produkowano 20 Bf 109 i 15 Me 262 tygodniowo.

W Egelu wojska amerykańskie natknęły się na gigantyczną podziemną fabrykę, gdzie produkowano dziennie: w grudniu 1944 roku sześć Focke-Wulfów „długonosych”, a w marcu 1945 – 10 „Volksjägerów”.

Można by przytoczyć dziesiątki podobnych przykładów.

Toteż wbrew wszystkim przewidywaniom i mimo bombardowań Niemcy były w stanie utrzymać bardzo wysoki poziom produkcji rzędu 2000 samolotów miesięcznie.

Co to były za samoloty i jaką przedstawiały wartość?

Niemcy wytwarzali w długich seriach: dwa tradycyjne myśliwce jednomiejscowe, Bf 109 serii K i „długonosy” Focke-Wulf serii D; jednomiejscowe myśliwce odrzutowe, Me 262 i Heinkel 162 „Volksjäger”, jeden trzymiejscowy bombowiec, Junkers 188; odrzutowiec rozpoznawczy i zarazem bombowiec jednomiejscowy, Arado 234.

„Długonosy” FW 190 był odmianą klasycznego Focke-Wulfa. Posiadał dwunastocylindrowy silnik o układzie rzędownym – Junkers 213, o mocy 2100 KM, z przymusowym wtryskiem wody i metanolu przy doładowaniu, zamiast normalnego silnika w układzie gwiazdowym – BMW 801.

Ten doskonały samolot w styczniu 1945 roku był na wyposażeniu około połowy niemieckich dywizjonów myśliwskich.

Bardzo szybki (700–750 km/h), niezwykle zwrotny, z trzydziestomilimetrym działkiem w osi śmigła i dwoma dwudziestomilimetrym działkami Mausera u nasady skrzydeł – był Focke-Wulf 190 D-9 bardzo groźnym przeciwnikiem. Jego ogólna charakterystyka kwalifikowała go do tej samej kategorii co Tempesta i zapewniała mu wyraźną przewagę nad amerykańskimi Mustangami, Lightningami, Thunderboltami oraz brytyjskim Spitfire’em XIV.

Messerschmitt 109 K, wyposażony w silnik Daimler Benz o mocy 1700 KM, był lżejszym odpowiednikiem Mustanga. Prowadzony przez dobrego pilota mógł chyba śmiało zmierzyć się z Tempestem.

Messerschmitt 262, odrzutowiec wyposażony w dwa silniki odrzutowe Junkers 004-B1 i w cztery automatyczne trzydziestomilimetrym działka MK-108, stanowił zapewne największą sensację wśród wszystkich zaprojektowanych dotychczas samolotów bojowych. Był to pierwszy samolot z napędem odrzutowym, który rzeczywiście wziął udział w walkach i był produkowany seryjnie. Me 262 został przez Niemców rzucony w wielkim

stylu do walki w listopadzie 1944 i mógł być chyba uważany za króla myśliwców. Rozwijał fenomenalną prędkość (około 1000 km/h), posiadał niesamowite uzbrojenie, skuteczne na dalekie dystanse (100 naboju na działko) i bardzo dobrze pomyślane opancerzenie o grubości 89 milimetrów. Był to samolot, który mógł zrewolucjonizować wojnę w powietrzu. Jednak po tym jak Hitler w kwietniu 1943 roku uczestniczył w demonstracji tej maszyny, a następnie zajął się osobiście sprawą i zmusił konstruktorów, aby zmodyfikowali samolot, robiąc z niego „broń odwetową” przeciwko Anglii, tak się na szczęście nie stało. Po roku wydawania i odwoływania rozkazów, propozycji zmian i dyskusji, Naczelne Dowództwo Wehrmachtu w końcu przekonało Hitlera. Messerschmittowi 262 przywrócono jego pierwotną rolę myśliwca – „walczącego niszczyciela”.

Me 262 – z obciążeniem płatów przekraczającym 200 kg/m<sup>2</sup>, prędkością lądowania w granicach 300–310 km/h i bardzo trudnym startem – był wymagający w pilotażu. Także jego silniki nie funkcjonowały zadawalająco, a ilość wypadków na tych samolotach była bez wątpienia bardzo wysoka. Jeden z niemieckich dywizjonów, 52 Jagdgeschwader, stracił w przeciągu trzech miesięcy 23 pilotów! Jednakże Luftwaffe zdołała mimo wszystko od stycznia 1945 wysłać na front przynajmniej 200 Me 262. Z tego jedna trzecia stacjonowała na słynnym lotnisku w Rheine-Hopsten, gdzie wybudowano specjalny, na 2800 metrów długi i 60 metrów szeroki, cementowy pas.

„Volksjäger” – „myśliwiec ludowy” – Heinkel 162 – był również bardzo ciekawą maszyną. Specjalnie opracowany do wieloseryjnej produkcji, o bardzo prostej konstrukcji i nieskomplikowanym systemie pilotażu, samolot ten, zaopatrzony wyłącznie w najpotrzebniejsze przyrządy i uzbrojony w dwa działka 30 milimetrów, produkowano masowo w 95 zakładach rozsianych na terytorium Niemiec. Wypuszczano je stamtąd jak świeże bułeczki.

Co się zaś tyczy Junkersów 188, szybkich dwusilnikowych bombowców o dużym zasięgu, to mimo że było ich w użyciu przeszło 800 i wytwarzano je seryjnie, to w ostatnich miesiącach wojny znalazły się w niełasce.

I rzeczywiście, z dużym trudem startowały one z zaimprovizowanych lotnisk, ostatnie zapasy benzyny C3 (dziewięćdziesięciosześciooktanowej), na które były zdane ich silniki BMW 803 i Jurno 213, rezerwowano dla myśliwców, a pozostałe lotniska w dobrym stanie przeznaczono dla Me 262.

Arado 234, odrzutowiec jednomiejscowy, był przeznaczony do lotów rozpoznawczych i bombardowania. Wolniejszy niż Me 262 (850 km/h), uzbrojony w cztery działka 30 milimetrów, zabierał albo 800 kilogramów bomb, albo parę automatycznych fotokamer. Przynajmniej trzy grupy rozpoznawcze wyekwipowano w nie z końcem 1944 roku.

Niemcy mieli więc samoloty – i to dobre. A na jaką ocenę zasługiwali piloci prowadzący je do boju? Czy stanęli na wysokości ogromnego zadania, jakie im przypadło?

Ocena sytuacji jest tu trudniejsza, można jednak i na to pytanie odpowiedzieć.

Wydaje się że w Luftwaffe nie istniała kategoria pilotów, którą można byłoby określić jako przeciętną. Zarysowywał się za to dość ostry podział na dwie inne kategorie: „asy” – czyli 15–20% stanu – rzeczywiście mieli przewagę nad przeciętnym pilotem alianckim.

Cała reszta – nieszczerólna. Bardzo odważni, lecz niezdolni do wykorzystania zalet swoich samolotów.

Różnica między nimi wynikała przede wszystkim z pośpiechu, z jakim nowy personel latający – na skutek poważnych strat poniesionych w bitwie o Anglię i na froncie wschodnim – został rzucony w wir walki.

Przechodzili w efekcie zbyt krótki i niejednolity trening, w którym nadmierny nacisk kładziono na „moralną obróbkę” pilotów, doktrynę polityczną Wielkich Niemiec i ogólnowojskowe teorie, kosztem ściśle technicznego instruktażu. Do tych braków dodajmy z końcem 1943 roku ostry niedobór paliwa.

W ten sposób, z jednej strony, istniała jeszcze, topniejąca powoli na rozżarzonego niebie Europy, „stara gwardia” Luftwaffe, harda i zaprawiona w bojach grupa lotników mających za sobą 3000 lub 4000 godzin w powietrzu. Przeszli oni najpierw przez szkołę hiszpańskiej wojny domowej, a potem przeżyli wszystkie kampanie od 1939 roku, znali zatem swoje rzemiosło i opanowali wszelkie sztuczki. Jednocześnie ostrożni i pewni siebie, doskonale panujący nad swoimi maszynami, byli wyjątkowo niebezpiecznymi przeciwnikami. Natomiast młodzi fanatycy o wysokim morale i żelaznej dyscyplinie stanowili stosunkowo łatwą zdobycz w walce.

Jakkolwiek by zresztą nie było, to przeciętny niemiecki pilot w końcu 1944 roku był znacznie bardziej wartościowy niż kiedykolwiek przedtem, od 1940 roku począwszy.

Ten fakt można by jedynie tłumaczyć – poza względami o charakterze czysto moralnym, jak np. obrona zagrożonej ojczyzny itp. – tym, że wyborowym jednostkom myśliwców niemieckich przyznano całkowite pierwszeństwo w przydziałach benzyny i smarów. W ten sposób dane nam teraz było spotykać w walce tylko bardzo doświadczonych pilotów, podczas gdy w latach 1942–1943 i na początku roku 1944 przesuвано ich całymi partiami z Zachodu na front wschodni, co sprawiało, że mieliśmy kontakt z jednostkami raczej miernymi.

Tak, grosso modo, wyglądała sytuacja ogólna Luftwaffe w ostatnich dniach 1944 roku.

Przewaga liczebna aliantów mogła jedynie opierać się na rezerwach, gdyż nie mieli oni dostatecznej ilości lotnisk, aby ulokować w odpowiedniej odległości od frontu przeszło 1000 samolotów myśliwskich i szturmowych, tworzących 83 i 84 Taktyczną Grupę Lotnictwa.

W przeciwieństwie do tego Luftwaffe, zmyślnie rozlokowana na około 100 małych lotniskach zgrupowanych wokół wielkich baz trójkąta Arnhem-Osnabrück-Koblencja, mogła operować całą siłą. Messerschmitty 262 mogły bezkarnie dokonywać lotów taktyczno-rozpoznawczych na całym froncie zachodnim i znów mogliśmy oglądać duże formacje niemieckie – składające się czasem nawet z setki samolotów – ostrzeliwujące i bombardujące w dzień z lotu nurkowego nasze wojska i konwoje.

Alianckie samoloty rozpoznawcze i nasze myśliwsko-bombowe miały ciężki żywot. Formacje Typhoonów częstokroć traciły w czasie spotkań z Focke-Wulfami 190 i Bf 109 po sześć lub siedem maszyn na 12 użytych. Spitfire'y były bezsilne. Istniało tylko jedno Skrzydło złożone z trzech dywizjonów Spitfire'ów XIV, reszta zaś składała się ze Spitfire'ów IX B lub ze Spitfire'ów XVI (Spity IX B, ale z silnikiem Rolls-Royce'a, skonstruowane przez Packarda w Stanach Zjednoczonych). Wszystkie zresztą dywizjony Spitów IX operowały przeważnie jako myśliwsko-bombowe. Niemcy, znając zalety Spitów w walce kołowej, unikali starannie spotkania z nimi, a biedne Spity nie miały ani odpowiedniej szybkości, ani potrzebnego zasięgu, aby zmusić nowe myśliwce niemieckie do walki.

Aliancki sztab zaczynał poważnie niepokoić się tym stanem rzeczy. W amerykańskim sektorze Luksemburga sytuacja była podobna, chociaż mniej drażliwa, gdyż Niemcy wiedzieli, że ostateczny atak rozpocznie się od północy, od strony Zagłębia Ruhry, i koncentrowali swe siły w Holandii.

Ofensywa Rundstedta była całkowitym zaskoczeniem: nasze sztaby ustępowały tym razem Niemcom pod względem informacji.

Messerschmitty 262 dokładnie informowały niemieckie dowództwo o pozycjach naszych wojsk, niemieckie myśliwce zaś paraliżowały w tym czasie działalność naszych samolotów rozpoznawczych.

Aby temu zaradzić wysłano do Holandii 122 Skrzydło RAF-u, wyposażone w Tempesty.

Była to elitarna jednostka, na której opierał się cały defensywny i taktyczny system brytyjskiego frontu. Przydzielono do niej wyłącznie pilotów mających ukończony co najmniej jeden cykl operacji albo mogących się wykazać dostatecznym doświadczeniem. Dywizjony 486 (nowozelandzki), 80, 56 i 274, do których dołączono Dywizjon 41, wyposażony w Spitfire'y XIV, utworzyły Skrzydło 122.

Wobec znakomitych osiągnięć Tempestów powierzono im niepomnie ciężkie zadania, a mianowicie: unieszkodliwienie myśliwców niemieckich, a przede wszystkim odrzutowców, oraz unieruchomienie w ciągu dnia systemu linii kolejowych Rzeszy od Renu do Berlina poprzez systematyczne atakowanie lokomotyw. Dumnie jak paw, świadome, że jest oczkiem w głowie całego RAF-u, Skrzydło Tempestów urządziło się w Volkel, w Holandii, skąd zostało rzucone w wir walki.

Była to zażarta walka! W zespołach składających się z 12 lub 24 samolotów, Tempesty zaczęły atakować Focke-Wulfy, dopadając je nawet na ich własnych lotniskach. Klucze po cztery maszyny, kilka razy dziennie sunęły w locie koszącym aż do Berlina, pozostawiając za sobą zatarasowane linie kolejowe, z podziurawionymi jak sito lokomotywami, a na dodatek w drodze powrotnej toczyły zaciętą walkę z Luftwaffe. Tempesty utrzymywano parami w stanie całkowitej gotowości, a piloci siedzieli w kabinach zapięci na ostatni guzik, z całym rynsztunkiem, trzymając palec na starterze, gotowi do lotu natychmiast, gdyby tylko jakiś Me 262 pokazał się nad naszymi liniami. W ciągu dwóch tygodni strącono 52 myśliwce niemieckie, w tym trzy Me 262, i zniszczono 89 lokomotyw. 21 Tempestów nie powróciło do baz.

Wtedy to, 1 stycznia 1945 roku, nastąpił pamiętny cios, który zmusił Skrzydło 122 do wzmożonego wysiłku i zwiększył dziesięciokrotnie jego odpowiedzialność.

## **OSTATNIE WIELKIE ZWYCIĘSTWO LUFTWAFTE**

O świcie, dnia 1 stycznia 1945 roku sytuacja niemieckich sił zbrojnych była niewesoła.

Po nieudanej ofensywie Rundstedta, przyparci do Renu hitlerowcy, naciśkani przez wojska sowieckie w Polsce i w Czechosłowacji, zostali zepchnięci do głębokiej defensywy.

Tymczasem o 7.45 z 20 niemieckich lotnisk pokrytych śniegiem wystartowały silne formacje Focke-Wulfów 190 i Messerschmittów 109...

O godzinie 8.05 mały samolocik Taylorcraft „Auster”, korygujący ogień artylerii, rzucił przez radio rozpaczliwy apel:

– Dopiero co minąłem formację przynajmniej 200 Messerschmittów lecących tuż nad ziemią kursem 320°.

O godzinie 8.30 w 27 bazach alianckich pomiędzy Brukselą a Eindhoven płonęły już setki samolotów angielskich i amerykańskich. Wszędzie wznosiły się wysokie słupy czarnego dymu, proste w spokojnym powietrzu jak filary katedr, a po niebie snuły się jeszcze małe, popielate i białe chmurki, znaczące miejsca eksplozji tysiący pocisków obrony przeciwlotniczej.

Generał von Sperrle odważył się na zuchwałe uderzenie, niemające precedensu w historii tej wojny.

Na lotniskach w Twente, Appledoora, Aldhorn, Hagelo, Münster, Lippstadt, Rheine, Neuenkirchen, Metelen, Harskanf, Teuge i na wszystkich ich pomocniczych bazach zebrał 10 najlepszych formacji myśliwskich. Jak się później okazało, były to: JG-2 [52](#), JG-3, JG-4, JG-5, JG-26, JG-27, JG-52, JG-53 oraz kilka innych formacji, skupiających około 650 Focke-Wulfów 190 D-9 i 150 Messerschmittów 109 K.

Jeszcze poprzedniego dnia piloci niemieccy nie znali celu tej operacji. 31 grudnia o zmierzchu wystartowali ze swoich „normalnych” baz i zbrali się na wcześniej wyznaczonych lotniskach.

O godzinie 21.00 zarządzono gaszenie świateł – nie było ani sylwestrowej kolacji, ani spotkania w barze, a jedynie lekki, lecz pożywny posiłek dla wszystkich załóg.

W Nowy Rok, skoro świt obudzono pilotów, po czym z niekłamanym entuzjazmem ujawniono im mistrzowski plan von Sperrlego. Aby wzniecić u pilotów zapał i dodać im otuchy, błyskawicznego przeglądu formacji dokonał sam Göring. Każdy pilot otrzymał mapę, w bardzo dużej skali, gdzie wyraźnie były podane wszystkie lotniska i bazy lotnicze aliantów (owoc wywiadów Me 262), a także kierunki powrotne, punkty wyjścia i dokładne instrukcje dotyczące tras.

O godzinie H piloci niemieccy wystartowali, połączyli się w trzy zwarte formacje, liczące od 300 do 400 samolotów każda, i te trzy siły powietrzne, prowadzone przez trzy Junkersy 188, wzięły kurs na linie alianckie.

Jedna z formacji zeszła nad samym morzem oraz plażą nad Zuiderzee i dotarła aż do Brukseli. Druga w locie koszącym doleciała poprzez Arnhem aż do Eindhoven, trzecia zaś – *via* Venlo – osiągnęła linie amerykańskie.

Zaskoczenie było zupełne. Przez prawie pół godziny Messerschmitty i Focke-Wulfy ostrzeliwały alianckie samoloty stojące na betonkach pokrytych szronem. Zaledwie kilku Spitom udało się wystartować pod tą nawałą ognia.

Jakimś nadzwyczajnym trafem Skrzydło 122 w pełnym składzie akurat wykonywało *sweep* na Niemcy i kiedy je odwołano, większość Tempestów nie miała już amunicji. Szczęśliwie Volkel było jednym z trzech oszczędzonych wówczas przez wroga lotnisk. Na pozostałych sytuacja była wręcz katastrofalna. W samej tylko Brukseli-Evere zostały zniszczone 123 samoloty transportowe oraz „Latające Fortece”, Typhoony i Spity, a w Eindhoven taki sam los spotkał kanadyjski Dywizjon 124 oraz polski dywizjon Spitfire’ów.

W ciągu kilku minut około 800 alianckich samolotów zostało całkowicie zniszczonych lub uszkodzonych. Kilka Tempestów oraz Spitfire’ów, które broniły się zaciekle, zdołały razem strącić 36 Niemców, zaś angielska i amerykańska artyleria przeciwlotnicza – 57. Ogólnie zniszczono 93 samoloty niemieckie. Ich szczątki odnajdywano potem w przeciągu tygodnia na naszych liniach.

Ta dobrze przemyślana i perfekcyjnie wykonana operacja stanowiłaby pewnie potężny wstrząs dla zachodniej opinii publicznej, gdyby oczywiście dotarło to do jej wiadomości.

Jednak amerykańska cenzura i służby informacyjne całkiem straciły głowę z przerażenia i usiłowały przedstawić ten atak jako wielkie zwycięstwo alianckie. Podawano absolutnie zmyślane cyfry, z czego w eskadrach pokpiwano sobie jeszcze trzy miesiące później.

Sukces Luftwaffe, odniesiony kosztem utraty około 100 samolotów, sparaliżował angielskie Lotnictwo Taktyczne na dłużej niż tydzień.

Tylko dzięki energicznej akcji marszałka Broadhursta, dowódcy 83 Taktycznej Grupy (tej, co poniosła największe straty) – który zebrał natychmiast wszystkie samoloty, jakie wyszły cało z tej opresji, i ściągnął szybko



rezery stacjonujące w Anglii – udało się w 24 godziny zorganizować kilka grup bojowych dla utrzymania frontu.

Właśnie w tym krytycznym momencie dołączyłem do 122. Skrzydła. W następnym tygodniu musiało ono praktycznie w pojedynkę prowadzić ofensywę powietrzną od świtu do zmierzchu, wskutek czego straciło w ciągu sześciu dni 18 pilotów i 23 samoloty.

## **POWRÓT PEŁEN ROZCZAROWANIA**

Spędzam w towarzystwie Jacques'a ostatnie godziny, które mi jeszcze pozostały, po czym wsiadam z całym dobytkiem i bronią do służbowego „Ansona”.

Podróż – monotonna i niewygodna – jak to w starym pudle. Ten służbowy „Anson” przewozi wszystko – pilotów przydzielonych do jednostek 83 Grupy, listy, gazety, czasem butelkę whisky lub czysty obrus na stół do kasyna, mundur któregoś tam kolegi, powracający z pralni chemicznej, czasem psa lub nawet maskotkę...

Wszystko to leży na kupie w kabinie samolotu o wymiarach 1,5 metra na 3. Samolot trzęsie się – nie wiadomo skąd dmucha lodowaty wiatr; najgorsza jest jednak choroba morska, a właściwie – powietrzna – nieunikniona po kwadransie takiego lotu.

Siedząc na worku ze spadochronem, skostniały z zimna, pomimo że mam na sobie ciepłą kurtkę, wracam myślą do rozmowy z Jacques'em. Serce mam przepełnione dziwną mieszaniną goryczy oraz niepokoju przed nieznanym. Chciałbym jak najszybciej dotrzeć już na miejsce.

Ten powrót do akcji po kilkumiesięcznej przerwie wydaje mi się znacznie trudniejszy w porównaniu z naszym przyjazdem do Biggin Hill lub do Dywizjonu 602 przed dwoma laty...

Stęskniłem się za zdrową i szczerą atmosferą eskadry, po 16 deprymujących tygodniach pobytu w sztabie... Ale równocześnie odczuwam już tak dobrze znany skurcz żołądka i ten charakterystyczny niepokój towarzyszący lotom bojowym.

Jak to przetrzymam?

Po 300 lotach bojowych nie mam już entuzjazmu świeżo upieczonego pilota, a na dodatek brakuje mi pewności siebie, jaką powinno mi dać zdobyte doświadczenie.

Wiem, że wysłano mnie w pośpiechu, natychmiast po uzyskaniu zgody od Francuzów, tylko dlatego, że Tempestorm brakowało dowódców eskadr.

Pete Wyckheam z dowództwa RAF-u był przynajmniej ze mną szczerzy. Powiedział mi bez ogródek, że 122 Skrzydło traciło tygodniowo w ciągu ostatnich dwóch miesięcy średnio trzech dowódców eskadr i jednego dowódcę dywizjonu...

– Powodzenia, Closter, stary koniu. Zobaczysz, w 122 sypią się awanse! Nie wątpię! Awans pewnie nastąpi szybko, jeśli tylko dam sobie radę.

Po czterech miesiącach biurowego komfortu wrócić do aktywnej służby na nieznanym sobie samolocie, po półtoragodzinnym locie na Typhoonie i trzech krótkich rundach na Tempeście, to już nie jest odwaga, lecz głupota!

Widzę siebie w Warmwell, kiedy to bałem się zaryzykować na Tempeście jednej beczki, jednej pętli!

Jak będę reagować na flak, o którym Jacques mówi, że stał się potwornie groźny?

Już w Normandii nie było za wesoło.

Trudno... Przynajmniej będę miał ich z głowy! Całe to Ministerstwo Lotnictwa w Paryżu z jego bałaganem, sprzecznymi rozkazami, gamoniowatymi pułkownikami, „bojownikami ruchu oporu” i tymi wszystkimi podejrzanymi osobnikami w dziwnych mundurach, którzy wypłynęli tam na powierzchnię jak szumowina w garnku.

To nam, pilotom Sił Zbrojnych Wolnej Francji, lotnictwo francuskie zawdzięcza wszystko, a przede wszystkim swój honor. To my narażaliśmy się na niechybną śmierć, jeden za drugim szliśmy w śmiertelny bój szczęśliwi jak dzieci.

Byliśmy dumni, że na nowo podejmujemy walkę, wbrew wszelkiej logice liczb, że zadajemy kłam rachunkom szans, robiąc karkołomne wyczyny, wycieńczeni do ostateczności, zmordowani, z chorymi nerwami, z płucami przeżartymi tlenem... Odgrywaliśmy rolę biednych nieboraków w całej tej historii. Ci nieliczni spośród nas, którzy przeżyli ten długi czteroletni trud, chcieli za wszelką cenę wrócić do domu, aby znowu móc chodzić po francuskiej ziemi, odnaleźć swoich, cieszyć się życiem paryskich ulic lub ciszą swego rodzinnego miasteczka...

Bardzo szybko jednak stamtąd uciekli: oszołomieni, zdezorientowani, choć jeszcze nie zgorzkniali.

Zасыpywano ich historiami o ruchu oporu, o bohaterskich czynach, powtarzano im do znudzenia, po tysiąc razy, te same frazesy:

– Mieliście szczęście, że byliście w Londynie. Co my tu musieliśmy wycierpieć. Nie macie pojęcia, co nam tu groziło! Jak strasznie się narażaliśmy! A mimo wszystko przepędziliśmy szkopów!

– Wy nie możecie tego zrozumieć, nie wiecie, co to znaczy: ten, a ten został rozstrzelany, tamten był torturowany, deportowany...

– Jak to?! Pan jest podporucznikiem lotnictwa? Widać, że w Londynie galony i odznaczenia sypią się jak z rogu obfitości!

Niektórzy z nas nie rozumieli, o co chodzi. Robili przecież, co mogli. Nie chcieli ani kwiatów, ani wiwatów, ani nagród, pragnęli tylko odnaleźć swoje domowe ognisko, częstokroć już tylko w ruinach. Milczeli, ale w środku kłębiło się w nich poczucie jakiejś gigantycznej niesprawiedliwości!

Właściwie to niby czego dokonali? Ryzykowali tylko tyle, że się żywcem usmażą, zmiążdżeni pod szczątkami jakiegoś Spitfire'a, że ujrzą ziemię pędzącą w ich kierunku, w szaleńczym tańcu śmierci, kiedy uwięzieni w ciasnej metalowej trumnie zatrzaśniętej kabiny będą liczyć swoje ostatnie cztery, trzy lub dwie sekundy życia...

Trzy razy dziennie, przez długie miesiące, rzucali w ogień flaku swe żalodne ciała, w oczekiwaniu na ten fatalny raz, gdy... To tak, jakby co chwilę stawać przed plutonem egzekucyjnym, który o mały włos chybiał... Wojna była dla nas dobrowolnym, osobistym, możliwym do przewidzenia, prawie naukowym aktem poświęcenia; codziennie każdy musiał walczyć z własnym strachem, a gdy z uczuciem obrzydzenia spostrzegał, jak kruchość jego siła woli, musiał po prostu wziąć się w garść i na nowo ją wzmocnić.

Trzeba było robić to raz, 10, 100, 300 razy, a po każdej takiej operacji poddać się z powrotem strumieniowi normalnego zdrowego życia: takie okrutne bicze szkockie! Spotkać po wyjściu z samolotu takich samych ludzi jak my, z krwi i kości, którzy poruszają się, chodzą do kina, piją w zacisznych barach, słuchają radia z fajką w zębach lub z książką w ręku – i którzy nie wątpią, że jutro będą jeszcze żyli!

Czy ludzkie nerwy mogą znieść na dłuższą metę taki tryb życia? L., wzór odwagi i brawury, w ciągu dwóch lat stał się szmatą i wstydził się samego siebie. Gouby roztrzaskał się na szwabskiej ciężarówce, którą sam ostrzeliwał, ponieważ zawiódł go osłabiony refleks. Mouchotte, mając cał-

kiem zniszczone płuca przez codzienne akcje na 10 000 metrów, zemdlął w czasie bitwy w swym Spitfirze i zginął.

Nie mieliśmy zmienników. Na okrągło latali ci sami, aby tylko zademonstrować obecność Francji na niebie.

A oni w tym czasie...

Również po wyzwoleniu Francji kontynuowaliśmy walkę, by nie ugrzęznąć w tym bagnie zachłanności i służalstwa, nienawiści i żalosnych targów, aby zachować nasze ostatnie złudzenia.

Przez cztery długie godziny trawią mnie takie właśnie czarne myśli.

„Anson” przelatuje akurat nad Belgią. Pilot trzyma się kurczowo bezpiecznych korytarzy pomiędzy strefami artylerii przeciwlotniczej ustawionej dla ochrony Antwerpii przed ofensywą V-1.

Potem południowa Holandia, bezkresna równina, gdzie kanały rysują w śniegu regularną szachownicę. Drogi zapchane wojskowymi konwojami. A oto i ogromne lotnisko, podziurawione kraterami bomb, z dwoma wielkimi pasami wyłożonymi kamiennymi płytami. Szkielety hangarów, wypatroszone budynki, a tu i ówdzie – istny tabor cygański: jakieś budki z papy smołowej, puste beczki, zamaskowane namioty. Wokół każdego takiego obozowiska stoi w nieskazitelnym szyku ze 20 Spitfire’ów lub Tempestów.

Spowity białym tumanem pyłu pług śnieżny oczyszcza jeden z pasów startowych.

Pilot „Ansona” odwraca się do mnie.

– Volkel... – mówi krótko.

Zielona rakietka z wieży kontrolnej i „Anson” zaczyna lądować.

Kiedy zeskakuję na ziemię, oficer operacyjny podjeżdża do nas jeepem.

– Desmond – przedstawia się. – Pan Clostermann? Słyszeliśmy o panu od Lapsleya. Zabieram pana od razu do dowództwa Skrzydła. Pański bagaż przyniosą do kasyna...

Skrzydłem 122 RAF-u dowodzi podpułkownik Brooker, DSO, DFC.

Wita mnie w drzwiach swojej przyczepy, gdzie znajduje się dowództwo.

Po przedstawieniu się wręczam mu swoje papiery z dziennikiem lotów.

Podczas gdy sprawdza je w milczeniu, bacznie go obserwuję. Wygląda na bardzo zmęczonego. Zapewne nie ma jeszcze 300 lat. I chociaż na skutek wczesnej otyłości zachowuje wciąż młode rysy, to podkrążone i zaczerwienione oczy zdradzają wyczerpanie.

– *Well Pierre, I am glad to have you here.* Cieszę się, że jest pan wśród nas. Jak pan wie, nie mamy tu łatwego życia. Zostanie pan przydzielony do Dywizjonu 274 i będzie dowodził eskadrą A. Przybywa pan w samą porę, gdyż Fairbanks, który nią dowodzi, został ranny dziś rano, a Hibbert, jego zastępca, wyjechał na urlop na 10 dni. Będzie pan dowodził eskadrą aż do jego powrotu.

Gdy wsiadam do jeepa, dodaje:

– Niech się pan zbytnio nie przejmuj opowieściami pilotów. Z powodu strat i niepogody są od kilku dni w kiepskim nastroju. A oto raporty bojowe, proszę je przestudiować i zwrócić mi jutro rano. Niech pan rozpakuje rzeczy i za chwilę spotkamy się w kasynie na kolacji. Przedstawię panu pilotów...

## **W VOLKEL...**

Uden to bardzo typowe, małe holenderskie miasteczko z 2000 mieszkańców. Domki z wypalanej cegły, czyste i schludne, co 50 metrów kościół i dwa lub trzy seminaria duchowne.

Jeep wiezie nas dziarsko po śniegu i błocie, podskakuje na śliskim bruku. Obok ciągnie zmotoryzowana kolumna. Nieustanny, monotony warkot silników, jedna ciężarówka za drugą. Te konwoje to prawdziwa zmora. Rankiem, gdy wyjeżdżamy, tarasują całą drogę, wlokąc się z hałaśliwym zgrzytem sprzęgieł i pykaniem rozgrzewających się silników. Wieczorem, kiedy wracamy, wciąż jeszcze przewalają się jak czarna i niebezpieczna masa, wśród której mruga kilka świateł pozycyjnych i konwojowych.

Od czasu do czasu mijamy kolumny czołgów, ciągnące na front z łoskotem olimpijskich grzmotów. Ze skorup tych potworów wyzierają co jakiś czas uśmiechnięte twarze żołnierzy.

Na dziedzińcu seminarium ulokowały się samochody z agregatami. Ich dieslowskie silniki swym smrodem zatrują powietrze. Pajęczyny przewodów łączą je z ponurym budynkiem. Oficer techniczny od rana do wieczora, a zwłaszcza w nocy, pilnuje tych prądnic jak kwoka jaj. Mimo to za każdym razem, gdy nawala nam aparatura odbiorcza, obrzucany jest stekiem wyzwick. Przyjmuje to ze stoickim spokojem. Ten domorośły filozof umieścił nawet nad drzwiami swego wozu napis: „Nie strzelać do elektro-technika, gdyż robi, co może”.

Do kasyna oficerskiego Skrzydła 122 idzie się długim szkolnym korytarzem, wzdłuż którego ciągną się wieszaki. Na prawo kuchnie, refektarz i bar. Na lewo sala pingpongowa i czytelnia. Klasy zamieniono w sypialnie. Panuje w nich nieopisany bałagan: łóżka polowe porozstawiane we wszystkich kierunkach, walizki, z których wysypuje się brudna bielizna, stylowe fotele, niedopałki, orientalne dywany, niepozmywane naczynia, wiadro pełne wody z mydłem, zaschnięte błoto, broń i amunicja, puste butelki, stosy gazet. Na pierwszym piętrze ten obraz się powtarza. Wyjątek stanowi jedna sala, mająca 25 metrów długości i 10 szerokości, podzielona do pół wysokości drewnianymi przepierzeniami tworzącymi nieduże boksy, tak jak to bywa w sypialniach dla starszych uczniów w internatach. Tu panuje niemal wzorowy porządek. Zamieszkują starzy piloci i dowódcy jednostek, dlatego też ordynansi dokładają starań, by utrzymać tu porządek.

Piętro wyżej mieszkają jeszcze klerycy i czasem mijamy ich na schodach, gdy udają się na mszę do pobliskiego kościoła. Milczący, zatopieni w swoim duchowym świecie, który nie zna wojny i wznosi się ponad jej nieprawość.

Wczoraj jeszcze dotrzymywali im towarzystwa artylerzyści niemieccy z jakiegoś tam batalionu flaku. Dziś – Skrzydło RAF-u. A jutro? Bóg jeden wie.

Zycie w Volkel jest bardzo spokojne – może przyczynia się do tego atmosfera seminarium. W niedzielę wieczorem unosi się w korytarzach dziwny bukiet zapachów: smażonego boczku, piwa i kadzidła.

Po skromnej kolacji dowódcy eskadr wypisują na dużej tablicy w refektarzu nazwiska pilotów, którzy nazajutrz mają być od świtu w pogotowiu i których trzeba będzie obudzić.

Piloci niepełniący służby muszą po herbacie włożyć mundury i ogolić się przed kolacją. Stoję w kolejce od godziny 16.00, z miednicą w rękach, przed jedynym kranem z gorącą wodą, której dostarcza kocioł na ropę, do którego teraz wlewana jest... stu pięćdziesięciooktanowa benzyna. Kocioł oczywiście protestuje i co parę dni wybucha, wydzielając pośród całej gamy błysków potworne ilości pary i pozostawiając po sobie niezliczone odłamki.

Inni piloci pojawiają się późnym wieczorem, po alarmie lub wypadzie, ślaniając się ze zmęczenia. Jedzą kolację milczkiem, połykają gdzieś

w kąci baru szklaneczkę piwa i szybko idą spać. Jak na bar eskadry, nasz jest bardzo cichy – aż za cichy.

Bar jest zawsze w Skrzydle Myśliwskim barometrem nastrojów. Tutaj zdecydowanie panuje niż „baryczny”. Mimo że bar jest naprawdę dobrze zaopatrzony – lepiej niż kiedykolwiek – głównie dzięki zapasom z niemieckich piwnic, a także za sprawą ciężarówki, którą szef kantyny jeździ co dwa tygodnie do Paryża, do centralnego magazynu NAAFI, oraz dzięki porozumieniom zawartym przez naszych spryciarzy z brukselskimi browarami. Nigdy nie zabrakło nam papierosów, likierów, whisky, ginu, szampana lub piwa.

A jednak...

Na naszej tablicy trzeba dodać do i tak zbyt długiej listy 123 pilotów, którzy zginęli od czasu desantu w Normandii, kolejne 47 nazwisk pilotów zabitych lub zaginionych w zeszłym miesiącu. Luty zapowiada się równie źle, gdyż w ciągu 10 dni straciliśmy już 18 ludzi.

Widać tu więc nielicznych pilotów, opartych o kontuar, wychylających bez słowa kwartę piwa i czytających londyńskie gazety z poprzedniego dnia, przywiezione służbowym „Ansonem”. Jedna lub dwie grupki dyskutują w kącie półgłosem, pewnie o ostatnich wiadomościach. Kilka osób siedzi samotnie na podłodze ze szklanką między kolanami i czyta listy. Inni znów wpadają nagle, zabierają swój przydział czekolady i papierosów, szybko wychylają szklanekę piwa i idą na górę spać, nie mówiąc ani słowa.

Około godziny 23.00 w barze jest całkiem pusto. Barman drzemie na taborecie. Jakiś spóźniony gość sączy swoją whisky, odwrócony plecami do kominka. Z radia dobiegają przytłumione dźwięki ostatniej audycji BBC. Pomieszczenie wypełnia ciężki niebieski dym papierosowy.

Godzina 4.00. Światło ręcznej latarki przenika boleśnie przez powieki, czyjaś ręka szarpie mnie za ramię...

– *Time to get up, Sir...* Pora wstawać!

MP w gumowych buciorach skreśla moje nazwisko ze swojej listy i cicho odchodzi budzić innych pilotów mających służbę od świtu...

Jest obrzydliwie zimno, a w głowie pustka! Z trudem wyłazi się z ciepłych koców, zakłada battledress, naciąga sweter i lotnicze buty, wszystko z nieodłącznym papierosem w zębach, od którego lekko mdli. Odziany w kombinezon i kominiarkę pilot schodzi do mroźnego refektarza, którego pokryte szronem szyby słabo odbijają blade światło kilku żarówek.

Zaspany barman przynosi parówki z rusztu i bardzo gorącą herbatę, którą siorbiemy, siedząc okrakiem na ławie.

Spóźnialscy szybko zbiegają ze schodów, trzaskają drzwiami, w pośpiechu chwytają parówkę między dwie kromki chleba z margaryną, klną, łykając zbyt gorącą herbatę i biegiem dołączają do reszty.

Ciężarówka już czeka, piloci z papierosami w zębach leżą wyciągnięci na ławkach.

Jako dowódca eskadry mam do dyspozycji jeepa, którego przyprowadził żołnierz z oddziału transportowego. W towarzystwie moich dwóch zastępców, z rękami zdrętwiałymi z zimna, ruszam, śledząc wzrokiem tylne światła jadącej przede mną ciężarówki.

Jest gołoledź i ponieważ od pamiętnego wydarzenia 1 stycznia nie wolno w czasie jazdy włączać świateł, z trudem trzymam się drogi.

Na lotnisku hula lodowaty wiatr, wzbijając w górę tumany śniegu, które tworzą chmurę wilgotnego kurzu, przenikającego do szpiku kości.

W baraku dispersalu dyżurny rozpałił w piecyku, a na naftowej maszynie zaczyna już pogwizdywać czajnik. Na dworze – mój samolot JJ-B – pierwszy po prawej od naszego baraku, potrąca końcem skrzydła nieuszczelne deski budynku, przez które przedostaje się wiatr pomimo mat rozwieszonych na ścianach.

Mam wrażenie, że uczestniczę w zebraniu lunatyków. Moi piloci dwa, a często i trzy razy dziennie biorą udział w bardzo ciężkich akcjach bojowych i znajdują się niekiedy po 12 godzin w stanie pogotowia. Kładą się zmordowani i wstają ciągle zmęczeni. Z oczami zaspanymi, skostniali z zimna, odczepiają spadochrony, sprawdzają hełmofony, wychodzą chwiejnym krokiem i wdrapują się na śliskie skrzydła, aby przygotować samoloty do startu... Mechanicy również mają tu pieskie życie. Jest tak zimno, że trzeba w nocy co 20 minut zapuszczać silniki i podgrzewać je do 110°. Gdyby w tych bezzaworowych silnikach temperatura oleju spadła zbyt nisko, mogłoby dojść do katastrofy. Nie można startować z zamrożonym rozdzielaczem zapłonu, toteż silniki muszą być podgrzewane dzień i noc.

Jest godzina 4.45. Dyżurny wzywa kontrolę i melduje, że sześć samolotów Talbot jest w stanie natychmiastowego pogotowia. Zespół patrolowy dostaje nazwę: *Blue*. Następnie podaje listę z nazwiskami pilotów i ich hasłami radiowymi oraz miejscem w formacji, po czym daje mi słuchawkę. Przy aparacie jest Lapsley.



– Halo, Pierre, wcześniej dziś na nogach, co!? Słuchaj, pogoda jest podła, ale oficer operacyjny nie chce przerwać stanu pogotowia, bo pod osłoną tych przeklętych chmur jeden czy dwa odrzutowce mogą próbować się przebić i zrobić parę zdjęć naszych linii! *All right?*

– Okej, Cheerio! Ty też dziś nie zdejmuj spodni, tak na wszelki wypadek!

Kładę słuchawkę i dygocąc z zimna, wychodzę, aby rzucić okiem na samoloty. Wszystko wydaje się w porządku. Zaczyna świtać. Obsługa lotniska zabiera nocne lampy sygnalizacyjne.

W tych niskich chmurach i mokrym śniegu, który pada teraz bez przerwy, nie lata się zbyt przyjemnie. Brrr... szybko wracam do środka. W dispersalu panuje absolutna cisza. Piloci śpią wyciągnięci na leżakach. Korzystam z tego, aby przejrzeć księgi rozkazów i szyfry radiowe oraz ostatnie raporty o bitwach wywieszane na drzwiach. Dyżurny dokłada drewno do piecyka, lecz mokre szczapy wydzielają żółty i cuchnący dym. W końcu i ja zasypiam.

Nagle podrywam się gwałtownie, obudzony przez hałaśliwe przybycie reszty pilotów z majorem Fairbanksem na czele. Rzut oka na zegarek.

– Jest już 8.15.

Fairbanks, Amerykanin pełniący służbę od roku 1941 w RCAF, jest wysokim blondasem o delikatnych, prawie dziewczęcych rysach, nadzwyczaj sympatycznym.

Wstaję i przedstawiam się. Jego uścisk dłoni jest mocny i szczerzy. Choć ma niebieskie oczy, jakby lekko rozmarzone, jest to bardzo bojowy chłop i pierś jego zdobi podwójny DFC. To on właśnie strącił 14 Niemców (12 w zeszłym miesiącu), w tym dwa odrzutowe Me 262.

Fairbanks częstuje mnie papierosem, wypijamy filiżankę herbaty, przedstawiam mu sytuację na dzisiejszy ranek i podaję biuletyn meteorologiczny, który nie wymaga komentarzy. Siadamy i dyskutujemy. Starym dobrym zwyczajem wymieniamy całą kupę wspólnych znajomych.

Taktyka Fairbanksa jest bardzo ciekawa, ale wymaga pewnej zuchwałości. Jaka szkoda, że Jacques'a tu nie ma, ten byłby zachwycony!

Oto jak, w głównych zarysach, Fairbanks przeprowadza swoje wypadki. Najsilniej obsadzonym lotniskiem niemieckim jest *Rheine*, gdzie stacjonuje przeszło 500 myśliwców. Z Volkel do *Rheine* leci się osiem minut, dzięki nadzwyczajnej szybkości *Tempesta*. Fairbanks zwykł docierać tam mniej więcej raz dziennie, zwykle około godz. 17.00, w asyście tylko dwóch lub

trzech pilotów, a czasem nawet sam. Po przybyciu w okolice Rheine utrzymuje się na wysokości chmur – czyli ostatnio na 1000 metrów – krążąc nad lotniskiem prawie kwadrans. Od czasu do czasu, pomimo bardzo aktywnej i skutecznej w tym rejonie artylerii przeciwlotniczej, nurkuje, leci lotem koszącym przez kilka sekund, po czym znów wzbija się szybko aż do chmur. Wykorzystuje te kilka sekund na wytropienie każdego krążącego tam samolotu nieprzyjacielskiego.

W ten sposób Fairbanks znajduje prawie zawsze sposobność do zaczepienia jakiegoś patrolu Messerschmittów lub Focke-Wulfów, które natychmiast atakuje, wykorzystując zaskoczenie. Zwykle strąca jeden samolot i szybko chowa się w chmurach.

Trzeba jednak obiektywnie dodać, że choć taktyka ta pozwoliła mu zapisać na swój rachunek znaczną liczbę strąconych samolotów, to jednak prawie w każdej takiej operacji pozostawiał na polu bitwy jednego ze swoich towarzyszy.

– Dziś wieczorem wybieram się do Rheine, jak tylko się trochę rozjaśni. Jeżeli chce pan zobaczyć, jak działam, może pan towarzyszyć mojemu kluczowi w charakterze rezerwy i sam pan się temu przyjrzy. Trzeba trenować, gdyż po siedmiu dniach urlopu człowiek robi się trochę zaśniedziały.

## **TEMPEST PRZECIW FOCKE-WULFOWI**

Tego popołudnia niebo jest prawdziwą pułapką.

Szukaliśmy w okolicy Bremy pociągów, ale bez wielkiego powodzenia. Fairbanks prowadzi klucz sześciu Tempestów, ja jestem numer 2, Mossings – numer 3, Inglis – numer 4, Spence – numer 5, a Dunn – numer 6. Uprzedziłem go przed odlotem, że jego zespół jest bardzo nierówny – trzech młodych pilotów bez wprawy to trochę za dużo.

Atakujemy jednak jakiś pociąg na węzłowej stacji. Spotyka nas gęsty i celny ogień flaku. Spence jest trafiony w lewe skrzydło i ledwo mu się udaje wyrzucić dodatkowy zbiornik, który stanął w płomieniach.

Fairbanks poprowadził atak, nurkując zbyt ostro i szalenie trudno było mi lecieć za nim; około 40 pocisków, które posłałem w kierunku lokomotywy, nie zrobiły jej zbyt wielkiej krzywdy. Pospiesznie uciekłem znów w chmury, otoczony smugowymi pociskami.

Doprawdy, moje nerwy nie znoszą już flaku.

Fairbanks prowadzi nas potem przez 10 minut zygzakami aż nad Osnabrück, a potem, nie mogąc już znaleźć innego pociągu, podaje kurs 260° na Zagłębie Ruhry. 200 Lancasterów wykonuje właśnie nad tą okolicą swój wielki nalot dzienny.

Mamy szansę zdybać tam parę Messerschmittów 109.

Niebo jest wciąż bardzo nieprzychylnie. Na wysokości 3000 metrów znajduje się cienka, przezroczysta warstwa chmur, a pod nią skłębienie małych cumulusów, pomiędzy którymi lecimy. Jesteśmy dokładnie w takiej pozycji, że nie widzimy nic, ale nas widzą zewsząd... Kontrola woła nas:

– Halo, *Talbot*, każ swojemu *kanarkowi* zaśpiewać!

– Halo, *Kenway*, odpowiada *Talbot*. *Kanarek* zaśpiewa za 10 sekund (kanarek jest to wyraz z szyfru określający specjalny supertajny nadajnik, w który zaopatrzone są *Tempesty* i który nadaje na zawołanie, przy naciśnięciu żółtego guzika po prawej stronie kabiny pewien sygnał radarowy. Ten sygnał podwaja echo radaru i zmienia jego kolor w lampach oscyloskopowych. Pozwala to oficerowi operacyjnemu z o wiele większą dokładnością niż w dawniejszym IFF zidentyfikować na przepełnionym ekranie taką czy inną formację wśród wielu innych).

Wygląda na to, że ktoś wałęsa się w pobliżu...

– Halo, *Talbot*, wzywa *Kenway*. Szkopy są w okolicy. Powracają znad Ruhry. Nie mam na razie dokładniejszych informacji.

Odbezpieczam działka i reguluję celownik. Psiakość! Żarówka jest przepalona... Gorączkowo zdejmuję rękawiczki, macam w małym schowku, gdzie umieszczone są zapasowe żarówki, i odkręcam podstawę celownika.

– Uwaga, nieprzyjaciel na godzinie trzeciej!

Duszę w sobie przekleństwo i podnoszę głowę, aby właśnie ujrzeć w odległości około 2000 metrów ze 30 Focke-Wulfów, nurkujących w naszym kierunku. Instynktownie rzucam wszystko i z pozostałą piątką ustawiamy się do nich frontem.

Podstawa celownika zakołysała się na końcu przewodu elektrycznego i uderza mnie prosto w twarz, rękawice spadają pod siedzenie, a pocisk 30 milimetrów wybucha w prawym płacie, obsypując odłamkami kadłub samolotu.

Kiepski początek!

Jakiś „długonosy” Focke-Wulf przelatuje tuż obok i przemyka przede mną, robiąc odwróconą półbeczkę.

Co za kotłowanina!

– *Good bye chaps, I have had it!* <sup>53</sup>

To głos Spence'a – jego Tempest robi korkociąg, rzygając płomieniami i olejem. Biedny gruby Spence, tak się cieszył ze swojego niedawno urodzonego dziecka.

Teraz zaczyna się naprawdę wielki taniec. Focke-Wulfy, podzielone na grupy po pięć lub sześć, dopadają każdego z nas... Nie mając celownika, strzelam na chybił trafił, oczywiście bez powodzenia, w kierunku Niemca, który przez chwilę skacze przede mną tu i tam, jakby sobie ze mnie podkpiwał. Jestem praktycznie rozbrojony i nie mam czego szukać w tej całej aferze. Wywołuję Fairbanksa, ale nie odpowiada, postanawiam więc zmyć się jak najszybciej.

Mój silnik zaczyna się niepokojąco nagrzewać. Przede mną zderzyły się dwa Focke-Wulfy. Ich splątane kadłuby opadają powoli, siejąc płonącymi szczątkami.

Jakiś spadochron otwiera się i natychmiast niknie w chmurze.

Z czterema Niemcami na karku ciągnę pionową świecę do góry i czekam, z nosem zadartym ku niebu, aż puszcza stery... sekunda trwogi... utrata prędkości nie następuje... Tempest wpada w drgania. Cholera! Gwałtownie wierzgam nogą, niebo wiruje, półbeczka i leżę na plecach, ciągnę drążek... co za żaloszny manewr! Nie ma co, nie panuję jeszcze nad tym Tempestem.

Jeden z Focke-Wulfów z łatwością powtórzył wykonany przeze mnie manewr i jego pociski sięgają prawie maski silnika mego samolotu. Teraz nurkuję pionowo. Ze względu na siedmiotonowy ciężar maszyny, wkrótce mam na prędkościomierzu 900 km/h i gubię gdzieś Focke-Wulfa. Muszę prędko wyrównać, gdyż trafione skrzydło mego samolotu wibruje, a jego pokrycie, poszarpane pociskami, rozdziera się niebezpiecznie.

Przelatuję nad Renem na wysokości mniejszej niż 50 metrów, witany ogniem szalejącego flaku. Najwyraźniej wybrałem niezbyt odpowiednie miejsce przeprawy, bowiem na lewym brzegu wpadam lotem koszącym w sam środek obrony w Wessel. Ale co to za ostrzał flaku! Nawet karabiny maszynowe dołączyły do tej kanonady! Teraz rozumiem, dlaczego wszyscy omijają to miejsce, lecąc nad Gorch.

Mijam we mgle Volkel i znów jestem, diabeł wie gdzie, nad jakąś holenderską wsią. Wszystkie wiatraki, kanały i miasta są tu do siebie podobne, nie sposób zorientować się według mapy. Proszę o ustalenie kierunku Desmond, który naprowadza mnie do bazy.

Ląduję bardzo źle, gdyż klapy opuszczają się tylko do połowy i obawiam się, że mi nawalą, nim dotknę ziemi.

Inglis i Dunn właśnie wylądowali. Mossings jest jeszcze w powietrzu. Fairbanks i Spence zostali zestrzeleni. Inglis i Mossings zaliczyli każdy po jednym szkopie, a Dunn lekko uszkodził trzech. Gwałtowność bitwy nie pozwoliła na potwierdzenie wyników.

Wieczór w kasynie jest dość ponury...

## TRAGICZNE LĄDOWANIE

Obserwuję przez brudne szyby Żółty Klucz Dywizjonu 274, który wraca z lotu rozpoznawczego. Krążą tylko trzy samoloty z czterech... jeden z nich w dodatku jest prawdopodobnie poważnie uszkodzony przez flak.

Desmond telefonuje do mnie i prosi o natychmiastowe przybycie na wieżę kontrolną.

W chwili, gdy wskakuję do jeepa, dwa pierwsze Tempesty lądują już w szyku, a z okolic przyczepy dyżurnego strzela salwa czerwonych rakiet jako sygnał dla trzeciego samolotu.

Desmond jest na balkonie z mikrofonem w ręku. Omijam schody i, wdrapując się po zewnętrznej drabinie, jednym susem dopadam go.

– To Alex wisi tam w górze – mówi i podaje mi swoją połowę lornetkę.  
– Niech pan mu udzieli kilku rad.

Biedny Alex, musiał paskudnie dostać w skrzydło, bo jedna z goleni podwozia zwisa smętnie z na wpół urwanym kołem. Trzeba za wszelką cenę wciągnąć je na swoje miejsce, bo inaczej nie będzie mógł wylądować na brzuchu.

– Halo, Alex, tu Pierre, spróbuj wciągnąć lewą nogę!

Żadnej odpowiedzi...

Powtarzam, usiłując mówić wolno i wyraźnie. Po kilku sekundach nareszcie słyszę w głośniku Alexa. Jego głos jest niepewny i zdyszany...

– Bardzo mi przykro, ale nie mogę!

Napieram:

– Spróbuj jeszcze raz!

Ryk silnika na pełnym gazie i na małym skoku śmigła w końcu alarmuje wszystkich. Widzę sylwetki wdrapujące się na dachy budynków, tłoczące się w drzwiach i oknach.

Hibbert i Brooker nadchodzą, śledząc z uwagą ewolucje samolotu, który to nurkuje, to znów się wznosi, kołysze skrzydłami, usiłując poruszyć to przeklęte koło.

Wreszcie, po jednym z tych nurkowań, coś odrywa się od samolotu, lecz goleń wciąż sterczy.

– Alex, spróbuj użyć butli CO<sub>2</sub>.

To jego ostatnia szansa...

Przez lornetkę widzę goleń amortyzatora, jak powoli i nierówno podnosi się. Prawie już weszła w otwór skrzydła.

– Halo, Pierre, CO<sub>2</sub> się już skończył, ale noga jeszcze nie wskoczyła!

Głos mu drży. Biedaczysko! Doskonale rozumiem jego zdenerwowanie: jest samiuteńki tam, w górze i boryka się z tą całą mechaniką, która stała się dla niego śmiertelną pułapką.

Niemalże go widzę, zlanego potem, zdyszanego, rozpaczliwie targającego dźwignię podwozia i naciskającego, pomimo wszystko, na spust butli z CO<sub>2</sub>, w której już nic nie ma...

Rusza ambulans i ustawia się z włączonym silnikiem na końcu pasa. Tuż za nim jedzie wóz strażacki – stojący na stopniach strażacy podobni są do nurków w swych kombinezonach z azbestu...

Nadjeżdża też jeep lekarza. Alex znów mnie woła:

– Okej, Desmond, ląduję z wyciągniętymi kołami, na brzuchu. Wyłączam radio.

– Na miły Bóg, Clostermann, powiedz mu, żeby skakał! – wrzeszczy do mnie Brooker.

Za późno! Alex wyłączył radio.

Tempest zaczyna podchodzić do lądowania.

Migiem zbiegam z drabiny i wskakuję do jeepa. Wóz straży pożarnej rusza także i wyprzedza mnie... Ludzie zaczynają biec wzdłuż krawędzi pasa.

Tempest szybko się zniża i rośnie w oczach.

Gdy Alex wyłącza kontakty, błyszczący dysk śmigła nagle się rozszczerpia. Alex podchodzi bez zarzutu, ogon nisko, klapy lądowania wysunięte. Tak zbliża się do płyty lotniska.

Dodaję gazu, słyszę za sobą dzwonki strażackie i syrenę ambulansu... Tempest zaraz dotknie ziemi – odlatuje oszklona pokrywa kabiny.

Stało się!

Przerażający trzask, śmigło się gnie i 7 ton wali w dół z szybkością 300 km/h...

Z okropnym łoskotem i ku naszemu przerażeniu samolot odbija się od ziemi, wyskakuje w górę, na przeszło 30 metrów, koziołkuje, po czym roztrzaskuje się, padając na grzbiet, ogonem do przodu, i tonie w morzu ognia...

Płyty pasa dudnią... głucha eksplozja, oślepiający błysk i już na wysokość 20 metrów wystrzeliwują płomienie, przecinając błyskawicami gęste kłęby czarnego dymu.

Hamuję 50 metrów przed tym rozżarzonym piecem i wyskakuję z jeepa, podczas gdy wóz strażacki rzuca się dosłownie w ogień, plując pianą węglową pod wysokim ciśnieniem ze wszystkich sześciu zbiorników...

Strażacy wyskakują z toporkami i bosakami w rękę, a za nimi sanitariusze...

W odległości 30 metrów powietrze jest tak rozgrzane, że pali w gardle jak alkohol. Biały snop iskier wytryskuje z żaru, sucho zaczyna trzaskać wybuchająca w pojemnikach amunicja i gwizdząc, przelatują obok nas odłamki.

Zesztywniali z przerażenia słyszymy teraz wyraźnie straszliwy, górujący nad dudniącym łoskotem, krzyk, a w środku rozżarzonej masy i topiącego się z sykiem metalu widać ledwo poruszające się ramię. Jeden ze strażaków, który usiłuje przedostać się do tego piekła, pada jak ścięty. Przy pomocy bosaka zostaje wyciągnięty jak szerniałe i dymiące polano.

Zataczając się, wydostaje się z azbestowego kombinezonu, na którym widać krople roztopionego aluminium, pada jak długi na brzuch i wymiotuje...

Płomienie skwierczą, dym szczypie w oczy. Strażacy wylewają setki litrów płynu białego jak mleko, który bryzga, ulatnia się lub ścieka na pas.

Żar zmniejsza się wreszcie i można już rozróżnić za jezorami ognia roztrzaskany szkielet Tempesta – rozpruty silnik, ukazujący swoje zbrukane ziemią wnętrze, szkielet usterzenia ogonowego, rozbity na trzy części kadłub, skrzydła poszarpane przez wybuchającą amunicję.

Ogień jest już prawie opanowany. Widać jeszcze niewyraźnie czerwone płomienie migające pod wrzącą pianą.

Brodząc po kolana, rzucamy się naprzód. Przeraźliwy swąd spalonego mięsa i stopionej gumy chwyta za gardło i wywraca żołądek. Biały kurz aluminiowego popiołu opada jak deszcz.

Potem słyhać, jak toporki rąbią to, co zostało z kabiny. Wolniej, chłopcy, wolniej...

Ręce w azbestowych rękawicach wyrywają pogmatwane szczątki, odrzucają żelastwo rozpalone do białości, które z sykiem spada na trawę.

Teraz już widać...

Nie wiem, co mnie pcha przed siebie, coraz bliżej...

Ostrożnie zostaje odsłonięta jakaś niekształtna czerwono-czarna masa, do której kleją się zwęglone strzępy materiału... Rzemienie spadochronu i pasy bezpieczeństwa też są zwęglone. Pod krwawą skorupą widać jednak rozżarzone metalowe klamry, wżerające się aż do kości. Lekarz, z chustką na ustach, ze strzykawką w ręku, kłuje trochę na chybił trafił to zwęglone ciało, żeby to zakończyć – gdyż można dostrzec – o ile nie jest to jakaś upiorna halucynacja – jakby nieregularne pulsowanie, tak jak gdyby było jeszcze serce ponad tą ziejącą raną poszarpanych trzewi.

Skurcz przesywa kikut jednej z nóg.

Czuję, jak pot ścina mi się na plecach. Nie mogę utrzymać się na nogach, nerwy mam w strzępach, siadam pośrodku brei z piany i popiołu, kurcząc się od mdłości.

Nazajutrz ta sama tragedia powtarza się z Goldingiem, który również próbuje wylądować Tempestem na brzuchu.

25 lutego 1945 roku.

Znów paskudny dzień. Pada śnieg i wieje, niebo jest pokryte nisko wiszącymi chmurami – o lataniu nie ma mowy.

Dowództwo trzyma jednak w pogotowiu dwa klucze Tempestów – jeden z 486 Dywizjonu, a drugi z 56, oraz klucz Spitfire'ów XIV z 41 Dywizjonu. Te trzy klucze wymieniają się od świtu, bez nadziei na start.

Około godziny 15.00 wypogadza się nieco i sześć Spitów jest gotowych do lotu. W przejmującym chłodziu mechanicy z trudem zapuszczają silniki, my zaś obserwujemy ich przez okno, śmiejąc się szyderczo. Wreszcie jedna para oderwała się od ziemi, a po trzech minutach reszta.

Kwadrans później cztery ostatnie Spity wracają, nie mogąc dołączyć w chmurach do tamtych. Mówią jednak, że pierwsza para weszła w kontakt z niemieckim odrzutowcem.

Jak zakończyła się ta wyprawa, dowiadujemy się wieczorem w barze, którego piloci z 41 mało nie rozniosą.



Porucznik Johnny Reid DFC wkrótce po starcie patrolu, na 3000 metrów wysokości ponad mostem w Nimwegen, wytropił jednego z najnowszych rzadkich ptaków Luftwaffe – Arado 234 – który lotem koszącym przedostał się nad nasze linie. Nurkując pionowo na pełnym gazie, ryzykując urwaniem skrzydeł, Johnny rzucił się na zdobycz, przyłapał ją przy zwrocie, zestrzelił z najbliższej odległości i zdeponował płonącą ofiarę niecałe 100 metrów od głównej siedziby Broadhursta w Eindhoven.

Generał jest zachwycony, ponieważ grupa dziennikarzy amerykańskich była obecna przy tej akcji i jest to pierwszy Arado 234, którego zniszczenie potwierdzono oficjalnie.

Piloci z Dywizjonu 41 wszczynają po tym wydarzeniu nieznośny spór Spitfire'ów z Tempestami i dokuczają nam swoimi docinkami:

– Wy, Tempesty – mówią – wy, królowie szybkości, wy, championi, z waszymi siedmiotonowymi żelazkami do prasowania, waszymi czterema działkami, nigdy nie potrafilibyście złapać takiego ptaszka. I po co było całymi dniami męczyć nasze uszy bzdurami o waszych niezwykłych nurkowaniach „łowianych motylków” i waszych błyskawicznych lotach?!

My, oczywiście, odpowiadamy, że szkop najwidoczniej chciał za wszelką cenę popełnić samobójstwo. A zresztą widzieliśmy samolot Reida po wylądowaniu: biedny Spit ma skrzydła wygięte jak harmonijka, farba z niego zlazła, nity powylały, a kadłub się wypaczył. Nadaje się tylko na złom!

Kończymy naszą dyskusję stanowczym stwierdzeniem, które doprowadza do szału pilotów Spitów, a mianowicie, że nasza szybkość lądowania jest większa od ich szybkości lotu.

Ze względu na to, że jestem ekspilotem Spita, Frank Wolley stara się wciągnąć mnie do dyskusji jako arbitra. Przez 10 minut podaję mgliste wyjaśnienia oraz formułki matematyczne i udaje mi się wreszcie zadowolić wszystkich.

Ogólna „kolejka” pieczętuje naszą zgodę. My pijemy zdrowie napędzanego na pedały pojazdu powietrznego, a oni latającego autobusu, po czym wszyscy idą do łóżek.

## **TEMPEST KONTRA MESSERSCHMITT**

Po ostatnich ciężkich ciosach – zwłaszcza po wypadku z Fairbanksem – dowództwo decyduje, że jedynie grupy składające się co najmniej z ośmiu

samolotów będą mogły zapuszczać się w głąb nieprzyjacielskiego terytorium. Poza tym grupy te będą wykonywały swoje sweepy dwójkami po równoległych trasach w odstępach mniej niż stukilometrowych, ażeby móc się wzajemnie wspierać. Lecąc na czele patrolu *Talbot*, prowadzę wypad z ośmioma Tempestami Dywizjonu 274 nad okolicą Hanoweru. Dywizjon 486 ma działać w pobliżu.

Około 15.05, rzuciwszy okiem na lotniska w Hanowerze i Langenhagen, skręcam w lewo kursem 320° w kierunku na Wunstorf, skąd startują zwykle do akcji dwa dywizjony Messerschmittów 109. Przez radio uprzedzam Mackiego, dowodzącego patrolom Dywizjonu 486.

– Halo, *Railroad*, porzucam kierunek H i lecę rzucić okiem do B.

Wunstorf, ze swymi dwoma wielkimi betonkami na krzyż, wydaje się wyludniony. Lotnisko nie jest jednak zniszczone. Pozostawiam jezioro Steinhuder po lewej stronie i kieruję się na Bremę.

Godzina 15.15. Zbliżamy się do Hoya, bazy nocnych myśliwców. Postanawiam zmienić kurs o 360°, ażeby lepiej obserwować okolicę i zebrać Tempesty, które rozproszyły się po niebie na przestrzeni około 5 kilometrów.

– Halo, *Talbot*, obudź się! Dołącz do szyku!

Podczas zakrętu machinalnie liczę samoloty. Do diabła! Gdzie się podział ósmy?

Przechyłam mojego Tempesta, aby móc spojrzeć przez martwy kąt usterzenia ogonowego.

– W lewo, *Talbot*!

Zaledwie mam czas ryknąć *break* do mikrofonu. Messerschmitty 109 z Wunstorfu są tuż, tuż! 1000 metrów nad nami w nieskazitelnym szyku snuje się ich 40 czy też 50.

Szoruj do góry jak najszybciej i nie zmniejszaj prędkości.

Zobaczyli nas. Sekunda niezdecydowania i oto lecą pionowo nad nami, kołyszając skrzydłami. Dzielą się na dwie grupy, z których jedna skręca w lewo, druga – w prawo.

– Halo, *Railroad*, może byście przyszyli nam z pomocą. 40 Messerschmittów 109 nad Hoyą!

Na wszelki wypadek wołam na pomoc Dywizjon 486.

Dostaję się jak szynka w kanapce między dwie niemieckie formacje. Lepiej spróbować natychmiast lecieć w kierunku Hanoweru. Ileż to robią wstępnych manewrów! Szkopy są widać niepewne i wężą zasadzkę...

Nagle spostrzegam, że Niebieska Trójka i Czwórka wloką się na tyłach szyku, w odległości kilometra.

– Niebieska Trójka i Czwórka, dołączcie, na miłość boską!

Będę usiłował utrzymać styczność bez walki aż nadleci Mackie. Słyszę, jak *Kenway* kieruje go do nas, posługując się radarem.

– Dołączcie! Niebieska Trójka i Czwórka! Ci dwaj idioci wszystko sknocą!

No i stało się! Około 15 Messerschmittów odłącza się od lewej grupy i nurkuje w ich kierunku, a Niebieska Trójka jak ślepy wydaje się ich w ogóle nie widzieć.

– *Talbot*, Niebieska Trójka, uważaj. Trudno! Atakuję!

– *Talbot*, skręcaj w lewo! Atak!

Na pełnym gazie skracam ostro zakręt i rzucam się na pomoc tym dwóm. Pierwszy z Messerschmittów 109 daje serię strzałów w kierunku porucznika Parka – Niebieskiej Trójki. Ze skrzydłem urwanym pociskami 30 milimetrów Tempest wpada w korkociąg...

Skręcam w kierunku tego Messerschmitta, on również odwraca się do mnie. Widzę tuż obok jego ogromne wirujące czarne śmigło.

Strzelam jednocześnie z czterech działek – jeden pocisk trafia w lewe skrzydło Messerschmitta... dwa – w maskę... Wybuchają... Bf 109 przelatuje jakieś 20 metrów ode mnie, wlokąc za sobą ogon gęstego czarnego dymu i znika.

Z palcem na spuście przedzieram się przez zwartą masę Messerschmittów. Boję się zejść z linii nawet o centymetr, aby nie zderzyć się z którymś z nich...

Nie przestaję nawoływać moich pilotów, ażeby utrzymywali szybkość ponad 500 km/h. Ponieważ Bf 109 K są bardziej zwrotne niż nasze przy małej szybkości, należy wystrzegać się ich trzydziestomilimetrowych działek, których pociski nie chybiają. Najlepszy sposób to opaść ruchem spiralnym, nabrać szybkości aż do 800 km/h, wznieść się potem świecą i od nowa powtórzyć cały manewr. Co się tyczy zaś samolotów Bf 109, to te wiedząc, że bijemy ich szybkością nurkowania, usiłują wzbić się do 5000 metrów, czyli na wysokość, na której Tempesty są ociężałe, a ich silniki – dychawiczne...

Robię fałszywy manewr i wpadam pomiędzy cztery agresywne Bf 109, które mnie już nie wypuszczają. W końcu, opadając, wyzwalam się od nich,

lecz gdy już sunę lotem koszącym, dosięgają mnie i strzelają raz po raz. Ta zabawa w „windę” źle się może skończyć.

Jest to bardzo nieprzyjemne uczucie: widzę ich śmigła, białe smugi przy końcach skrzydeł, wielkie wloty powietrza do sprężarek po prawej stronie maski silnika – a potem, nagle, urywane płomienie wystrzałów dwudziestomilimetrowych działek oraz trzydziestomilimetrowego działka w środku między nimi; to ostatnie jest spokojniejsze i oddaje równocześnie serię trzech pocisków smugowych, które dziwnie falują. Po kilku minutach całe powietrze przeplatają ze wszystkich stron pasma dymu. Silnik mego samolotu jest, jak zwykle, przegrzany. Sierżant Campbell trzyma się rozpaczliwie ogona mego Tempesta i wykonuje za mną wszystkie najbardziej karkołomne manewry. Od tego zależy jego życie.

A jednak trafili Campbella i przy zakręcie widzę, że kadłub jego samolotu ocieka olejem... Krzyczę mu przez radio, by dalej normalnie robił zakręt, a ja polecę za nim, by go osłonić...

Przyciągam drążek do brzucha, robię beczkę i puszczam go naprzód. Po tym manewrze wpadam na innego Bf 109; znajduję się w odległości mniej niż 10 metrów i nieco niżej od niego. Odblask słońca na jego kabinie nie pozwala mi zobaczyć twarzy pilota. Jest to Messerschmitt 109 K – ostatni model z nowym pionowym sterem z plastiku. Messerschmitt przyspiesza na pełnym gazie i próbuje zatoczyć beczkę wokół mnie. Powoli, odwrócony do góry brzuchem, przelatuje nade mną i gdy podnoszę głowę, widzę wielkie czarne krzyże z żółtą obwódką. Próbuję wślizgnąć się za niego, zmniejszam gaz gwałtownym ruchem manetki. Ale to cwaniak; zanim zdołałem zareagować, on nagle spada, zakręca i wali do mnie serią z trzydziestomilimetrowego działka.

Jeden z pocisków odbija się rykoszetem o maskę mego samolotu i wybuchą, obsypując odłamkami krawędź skrzydła. W tej samej chwili słychać dwie eksplozje na skrzydle Bf 109, który robi ruch w dół i – zaskoczony – wpada w korkociąg...

To Campbell wziął go na muszkę i wyratował mnie z opresji w samą porę.

Około tuzina Messerschmittów 109 wycofało się z walki i w oczekiwaniu na łatwą zdobycz krąży wśród chmur nad nami.

Jeden z Tempestów staje w ogniu, a jego pilot, Alexander, skacze ze spadochronem.

Drugi wymyka się z „psiej walki”, zygzakując bez celu: to znów ta zaspana piekielna Niebieska Czwórka.

Mając za sobą samolot Campbella, którego silnik ewidentnie szwankuje, rzucam się w jego kierunku, oddając po drodze serię strzałów do Messerschmitta; szczęśliwie go trafiam i Bf 109 pospiesznie oddala się, wypuszczając kłęby dymu z rur wydechowych.

Jesteśmy w odległości tysiąca metrów od Niebieskiej Czwórki, gdy sześć Bf 109 spada na niego jak sępy na padlinę, atakując trójkami z obu stron...

Jakimś cudem dostrzegł je, lecz przerażony, zamiast się wznieść, nurkuje. Bf 109, mając dostateczny zapas prędkości, z łatwością go dopędzają...

– Niebieska Czwórka, skręcaj w prawo!

Krzyczę, by skręcił w prawo i przeleciał pode mną, żeby ścigające go Messerschmitty znalazły się w zasięgu moich działek. Tempest, którego dopadają trzy Bf 109, przelatuje w odległości mniejszej niż 500 metrów. Jeden z Bf 109 otwiera ogień. Mocne kopnięcie nogą i z szybkością 800 km/h atakuję go pod kątem 45°.

Zaabsorbowany strzelaniem Niemiec nie dostrzega mnie.

Powoli poprawiam celownik – rzut oka w tył, dla pewności: Campbell wiernie mnie osłania.

Moje cztery działka wstrząsają powietrzem; błysnęło coś pod brzuchem Messerschmitta, snop iskier, wstrząs, eksplozja i Messerschmitt spada z oderwanymi skrzydłami i płonącym silnikiem. Zostaje po nim tylko wielka chmura czarnego dymu, a w dole jego palące się szczątki otaczają jak ramą opuszczający się powoli spadochron.

– Halo, *Talbot Red Leader*, wzywa cię Czerwona Dwójka. Wracam do bazy. Kłopoty z ciśnieniem oleju!

To Campbell. Było to do przewidzenia. Wracamy!

– *Talbot*, rozwiązuję szyk!

W tym samym momencie wynurza się z chmur ósemka samolotów i pruje wprost na nas – chwila napięcia... Przecież to Tempesty Railroda... Natychmiast rzucają się na rozsiane po niebie Bf 109. Niemcy nie upierają się specjalnie i parami umykają w chmury...

– *Talbot*, spotykamy się nad lotniskiem, wysokość 3000 metrów!

Wyznaczam moim samolotom spotkanie nad lotniskiem Hoya. Udaję się tam, nurkuję w przelocie w kierunku jakiegoś samolotu palącego się na

ziemi, żeby go zidentyfikować. To Tempest, który rozbił się, próbując lądować na brzuchu na polu zielonego żyta. Mijam go w locie koszącym, aby zanotować jego numer.

Boże drogi! To jeden z moich JJ-Y, maszyna Gresswella, czyli Niebieskiej Jedyńki. Pilota – ani śladu; prawdopodobnie spłonął uwięziony w kabinie. Wysyłam Czerwoną Czwórkę, która ma eskortować Campbella najkrótszą drogą do Volkel – dokładny kurs 265°. Potem wracam przez Osnabrück, ażeby osłaniać obu wraz z dwoma pozostałymi samolotami, do których dołączył jeden ze zbłąkanych *Railroadów*.

W Volkel Czerwona Czwórka oznajmia mi po powrocie, że silnik Campbella nawalił w odległości 5 kilometrów od Renu, tak że z trudem udało mu się przelecieć rzekę lotem szybowcowym. Podobno wylądował poprawnie na brzuchu obok jakiejś baterii polowej. Rzeczywiście, po obiedzie artylerzyści przywożą jeepem Campbella. Uśmiecha się, chociaż ma zabandażowaną głowę, podbite oko i dwa szwy na wardze.

## **POLOWANIE NA SZCZURY**

Messerschmitty 262 stają się dokuczliwe jak deszcz. Te bolidy odrzutowe zjawiają się coraz częściej na naszym froncie. Każdego ranka o świcie i wieczorem o zmierzchu wpadają pojedynczo lotem koszącym celem zrobienia zdjęć. Czasem uzupełnia ten program patrol złożony z sześciu do 12 Messerschmittów, które ostrzeliwują z karabinów maszynowych lub bombardują nasze linie. Dla kontrolerów z Kenway jest to zwierzyzna bardzo trudna do wytropienia radarem, gdyż posterunki radiolokacyjne zbyt wolno „omiatają” 360° horyzontu, aby móc śledzić i ustalić echo samolotu Me 262, lecącego ponad samymi drzewami z szybkością 900 km/h. Sztab 21 Grupy nie rozumie tych subtelności technicznych i zarzuca dowództwo notami domagającymi się zmuszenia Luftwaffe do zaprzestania tych rekonansów. Biedny podpułkownik Lapsley łamie sobie głowę, jaki tu znaleźć sposób na wyłowienie Messerschmittów 262 za pomocą Tempestów, rozwijających – było nie było – te swoje 780 km/h. W końcu, razem z Brookerem, opracowują *rat-code* – czyli „kod szczurów” (ochrzczony potem przez pilotów mianem *bastard code* – kodem bękartim). Oto jego zasada: dwie pary Tempestów mają się znajdować w ciągłym stanie wzmożonej gotowo-

ści – to znaczy, że samoloty te muszą znajdować się w pozycji startu na końcu betonki, piloci przymocowani pasami w swych kabinach z palcem na starterze, silniki rozgrzane, a radio – włączone. Gdy tylko jakiś Messerschmitt 262 przeleci Ren w kierunku naszych linii, Lapsley przez telefon wywołuje ze swego punktu kontrolnego pilotów w stanie gotowości:

– Halo, *Talbot Leader*, start na szczura, start na szczura.

Natychmiast silniki ruszają, a w górę wzlatają trzy czerwone rakiety; wówczas droga jest wolna – „łowcy szczurów” mają pierwszeństwo. Nie chcąc uganiać się za zbyt szybką zwierzyną, para Tempestów udaje się natychmiast nad Rheine-Hopsten, bazę odrzutowców. Dokładnie osiem minut po alarmie obydwaj Tempesty patrolują brzegi Rheine i próbują z wysokości 3000 metrów zaczepić wracającego z akcji Me 262, w chwili, gdy zwalnia, aby wypuścić koła przed lądowaniem. W ciągu jednego tygodnia upolowaliśmy w ten sposób osiem „szczurów”. Ja nie miałem szczęścia i chybiłem dwa, które wymknęły mi się spod ręki. *À propos* tego drugiego, artylerzyści z obrony przeciwlotniczej w Volkel pokłócili się między sobą. Gdy bowiem właśnie ogłoszono alarm i startowałem na „szczura”, a za mną numer 2, to jakiś Messerschmitt 262 minął mnie jak huragan w odległości około 100 metrów. Przedziwnym zbiegiem okoliczności dwa działka Boforsa na posterunkach 4 i 5 były zwrócone w odpowiednim kierunku i z obsługą na stanowiskach. Każde z nich wystrzeliło jeden magazynek, właściwie na chybił trafił, i Me 262 trafiony w sam środek pociskiem czterdziestomilimetrowym rozsypał się w powietrzu. Niemcy szybko jednak znaleźli sposób na „polowanie na szczury”. Mianowicie Me 262 otrzymały rozkaz wracania do bazy z maksymalną prędkością lotem koszącym, co bardzo utrudnia ich wytopienie (ze względu na ochronny kolor samolotu); wolno im zmniejszyć szybkość dopiero w „alei” flaku, gdzie pod osłoną potężnej zapory ognia lekkiej artylerii przeciwlotniczej mogą całkiem bezpiecznie lądować. Na przedłużeniu wielkiego toru wschód–zachód w Rheine, na przestrzeni 8 kilometrów, 160 czterolufowych działek kalibru 20 milimetrów rozwiera parasol z prochu i stali, przez który niepodobna się przedrzeć, a pod który chowa się niemiecki samolot i bezpiecznie ląduje.

W jednym tylko tygodniu straciliśmy siedem Tempestów próbujących zaatakować takiego Me 262 w „alei” flaku. Wkrótce jednak wydane zostały rozkazy zabraniające Me 262 operowania w promieniu 10 kilometrów wokół Rheine, co zmniejszyło znacznie nasze szanse strącania ich. 7 marca Trzeci Korpus Armii Amerykańskiej dochodzi do Renu w Remagen i mając

niesłychane szczęście, znajduje most Lunderdorff nietknięty. 9 Dywizja Pancerna niezwłocznie go opanowuje, a generał Bradley natychmiast umacnia przyczółek mostowy. Ten klin na prawym brzegu Renu staje się w ciągu dwóch dni tak groźny, że Niemcy czynią rozpaczliwe wysiłki w celu zniszczenia mostu. Do akcji zostaje rzucona Luftwaffe, natomiast myśliwce amerykańskie, nie dysponując w pobliżu odpowiednimi bazami, niewiele mogą zdziałać. Wzywa się na pomoc RAF, a ponieważ jedynie Tempesty mają dostateczny zasięg, aby osłonić Remagen, startując z Holandii, więc tym dodatkowym zadaniem obciąża się właśnie nas.

O zmierzchu prowadzę pierwszą akcję osłaniającą. Osiem Tempestów leci wzdłuż Renu, mija Kolonię i przylatuje nad Remagen. Wita nas wściekły ogień amerykańskiej artylerii przeciwlotniczej. Artylerzyści amerykańscy mają nerwy tak stargane, że nawet po potwierdzeniu odbioru naszych sygnałów rozpoznawczych nadal oddają od czasu do czasu serie strzałów z Boforsów w naszym kierunku. Przy trzeciej takiej salwie, która mnie o mało nie trafiła – jakiś odłamek utkwiał nawet w skrzydle mego samolotu – nie czuję się na siłach, aby dłużej służyć za cel tym panom. Rozkazuję mojej formacji wykonać zwrot, aby powrócić do domu.

Nagle, o zgrozo! Cała armada, składająca się z siedmiu lub ośmiu Arado 234, eskortowana przez 30 Me 262, nurkuje w kierunku nieszczęsnego mostu i jest tuż przed nami.

Atakuję ich na pełnym gazie od tyłu. Właśnie w chwili gdy otwieram ogień w kierunku jednego Arado 234, w odległości przeszło 1000 metrów na lewo ode mnie wyłania się zza obłoków około 40 „długonosych” Focke-Wulfów 190.

Trudno! Uprzedzam moich pilotów przez radio i lecę dalej. Szybkość wzrasta w sposób oszałamiający – 930, 1000, 1030 km/h... Schodzę w dół pod kątem około 45°; 7 ton wagi mego samolotu ciągnięte przez 3000 KM powoduje ogromne przyspieszenie. Arado podnosi się powoli, nieznacznie, po krzywej, która musi doprowadzić go do samego Renu na kilkaset metrów przed mostem. Jestem w odległości 800 metrów, lecz nie odważam się strzelać. Gdyby przy tej szybkości zaczęły strzelać moje cztery działka, pociski eksplodowałyby na skrzydłach własnego samolotu. Lecąc bez przerwy za Niemcem, wpadam w silną zaporę ognia czterdziestomilimetrowych działek i ciężkich karabinów maszynowych... Widzę wyraźnie, jak dwie bomby odrywają się od Arado – jedna przelatuje nad mostem, druga zaś trafia. Przelatuję w odległości 40 metrów od punktu trafienia, w chwili, gdy



bomba wybucha. Podmuch podrywa mój samolot jak słomkę i na wpół go przewraca... Instynktownie zmniejszam gaz i pociągam drążek. Tempest wzbija się w górę na 3000 metrów niczym nabój z pistoletu i oto leżę już na grzbiecie, całkiem w chmurach, oblany potem ze strachu. Nagły wstrząs: silnik staje, prawdziwy deszcz kurzu, żelastwa i oleju leci mi na głowę – zaczynam gwałtownie opadać, jak podcięty kosą, a potem jeszcze wpadam w korkociąg. Korkociąg na Tempeście jest najniebezpieczniejszą rzeczą na świecie – jeden, dwa obroty i zaczyna człowiekiem z całej siły rzucać na ściany kabiny jak szmatą – pomimo pasów.

Całkiem oszalały szarpnię za dźwignię odrzutu kabiny – ale ta zostaje mi w rękę! Usiłuję podnieść się z siedzenia, aby skoczyć ze spadochronem, ale zapomniałem odpiąć pasy i zamiast tego okrutnie uderzam się w głowę...

Wychodzę wreszcie z chmury, wciąż w korkociągu – ziemia jest już w odległości mniej niż 1000 metrów. Pcham mocno drążek i jednocześnie daję pełny gaz. Silnik krztusi się i nagle znów zrywa z takim łoskotem, jak gdyby miał oderwać się od kadłuba. Sprawdzam ostrożnie ster wysokości, ale się zacina... Pola zbliżają się w okamgnieniu w mojej szybkiej ochronnej...

Jest mniej niż 50 metrów, kiedy wreszcie wyprostowuję lot.

Uderza mnie fala gorąca! Ściągam hełmofon, włosy są mokre od potu. Szybko orientuję się w położeniu. Jestem na lewym brzegu Renu, na północ od amerykańskiego przyczółka. Biorę kurs 310° na powrót i daję swemu patrolowi przez radio rozkaz zbiórki nad Kolonią na wysokości 4000 metrów.

W tym momencie *Kenway* mnie woła:

– Halo, *Talbot*, wzywa *Kenway*. Mów, gdzie jesteś.

– Halo! *Kenway*, tu *Talbot*. Znajduję się około 20 kilometrów od Remagen, na północ, wzdłuż Renu!

To *Lapsley* osobiście z nami rozmawia – poznaję jego głos, bo przeciąga samogłoski.

– Okej *Pierre*, uważaj, jest para szczurów w okolicy!

No to pięknie! Trzeba mieć oczy otwarte! Nie brak mi benzyny, toteż spokojnie postanawiam zrobić sobie okrążenie w celu wytopienia tych dwóch „szczurów”. W kilka sekund później smugowe pociski artylerii przeciwlotniczej wznoszą się wzdłuż Renu, a przy ziemi dostrzegam dwie falujące, długie, cienkie, szare smużki.

To Me 262! Wygląda wspaniale ze swoim trójkątnym kadłubem, podobnym do głowy rekina, ze skrzydłami w kształcie strzały, dwoma silnikami oraz kamuflażem: szarym w zielone i czerwone cętki...

Tym razem jestem w dobrej pozycji, pomiędzy bestią a jego bazą. Znów nurkuję na całego, aby nabrać jak największej prędkości. Jeszcze mnie nie dostrzegł. Mały zakręt i wpadam na niego po stycznej. Starannie nastawiam w celowniku poprawkę na szybkość, gdy nagle widzę dwa długie języki ognia wychodzące z rur wydechowych jego samolotu. Dostrzegł mnie i przyspiesza na całego. Trzymam się równo w odległości 300 metrów. Oddaję pierwszą salwę. Spudłowałem! Koryguję celownik i strzelam jeszcze raz, szybko, gdyż Niemiec się oddala. Tym razem widzę dwie błyskawice przebiegające przez jego kadłub, a trzecią – na skrzydle. Dzieli nas odległość 500 metrów. Wybuch na prawym silniku, który wyrzuca z siebie potężny pióropusz czarnego dymu... Me 262 wykonuje gwałtowny ślizg i traci wysokość. Teraz prędkości wyrównują się. Dystans to jakieś 600 metrów. Przeszkadza mi dym i pudłuję po raz drugi. Dziwacznie rozżarzone czerwone kule migocą w tym warkoczu dymu. Boże drogi! Oba lewe działka się zacinają. Biorę odpowiednią poprawkę i strzelam: zacinają się także obydwie z prawej. Me 262 leci dalej na jednym silniku. Jestem wściekły. Instalacja pneumatyczna w moim samolocie ma – widać – dziurę, ciśnienie spada! Wprost kipię z wściekłości! Mimo to ścigam Niemca w nadziei, że jego drugi silnik się przegrzeje.

Po kilku minutach zaczyna się jednak przegrzewać silnik mojego samolotu. Z żalem ustępuję, przysięgając złoić skórę temu cymbałowi, który napisał w biuletynie technicznym Ministerstwa Lotnictwa, że Messerschmitt 262 nie może lecieć na jednym silniku.

W czasie tej przygody zapomniałem o swoim patrolu, który musi się niecierpliwie gdzieś nad Kolonią. Przez radio przekazuję dowództwo MacCairnowi i wracamy – każdy z osobna – do Volkel, przy zapadającym zmierzchu.

Jestem w potwornie złym humorze. Na domiar wszystkiego, gdy kołuję, nawala mi opona i muszę czekać na lodowatym wietrze na nową, ażeby przed obiadem odprowadzić moją dryndę na parking.

## **BLOKADA LINII KOLEJOWYCH**

W szarym świcie, rozciągającym długie pasma mgły nad monotonna, pokrytą śniegiem równiną, unosi się jedna smuga dymu, potem trochę dalej druga, utrzymująca się przy samej ziemi i snująca za czarną linią, która wiję się jak wąż na nieskazitelnej bieli krajobrazu.

– Pociąg na drugiej godzinie, *Talbot*.

Czwórka Tempestów sunie na wysokości 1000 metrów w lodowatym powietrzu, a ich gładkie skrzydła chwytają pierwsze błyski bladej zorzy.

Lecimy na ukos do drugiego pociągu i instynktownie cztery skostniałe z zimna dłonie w rękawiczkach naciskają dźwignie śmigła, by je przestawić na mały skok.

Teraz można rozróżnić lokomotywę, wyprzedzaną przez wagon z artylerią przeciwlotniczą, i wlokący się w nieskończoność skład pociągu, który lokomotywa z trudem ciągnie za sobą.

Nie odrzucając dodatkowych zbiorników, nurkujemy lekko na pełnym gazie, z prędkością 580... 600... 650... 700 km/h.

Krew uderza mi do głowy, czuję nagłą suchość w gardle – to ten odwieczny strach przed flakiem.

Już nie dalej jak 3000, 4000 metrów.

Zaczynam nastawiać celownik na jakieś 20 metrów przed lokomotywę.

Jazda! Schylam się do przodu, cały skurczony. Jest nie więcej niż 800 metrów. Pierwszy różaniec smugowych pocisków, nierówne błyskawice czterolufowego, dwudziestomilimetrowego działka – i oto koła lokomotywy ślizgają się z zablokowanymi hamulcami. 500 metrów. Lecę tuż nad brzdami pokrytymi śniegiem, skąd zrywają się w popłochu stada wron.

Na odgłos wystrzałów palacz wyskakuje z budki parowozu i skacze do rowu. Pociski wybuchają na nasypie i tańcząc, dziurawią czarną masę, która rośnie w celowniku. Komin parowozu wypluwa w potężnej erupcji płomień i rzyga żużlem w obłoku pary, która wydostaje się z popękanych rur...

Pociągam lekko za drążek, aby przeskoczyć nad drutami telegraficznymi, szybko daję nura poprzez dym i oto znów w pokrytej tłustą sadzą szybie ochronnej samolotu ukazuje się niebo.

Z drążkiem przy brzuchu lecę zygzakami. Wokół mojego „Grand Charlesa” <sup>54</sup> zamieć rozżarzonych węgielków: to pociski artylerii przeciwlotniczej, a może nawet rykoszety od mego kompana numer 2. Małe białe płatki z ognistymi językami czepiają się nieba.

Rzut oka w tył. Lokomotywa znikła, otulona sadzą i parą, która zaczyna się rozwiewać. Ludzie wyskakują z wagonów i rozpraszają się, biegnąc

wzdłuż toru, podobni do oszalałych mrówek.

Czerwona Dwójka i Trójka dopędzają mnie, podczas gdy Czwórka jeszcze się miota w siłach bardzo gęstego ognia, którym zioną trzy wagony obrony przeciwlotniczej.

Rozkazuję patrolowi wznieść się – zataczając szerokie koło, bierzemy kurs na drugi pociąg. Tego zapewne uprzedzono już drogą radiową, gdyż stanął, a dym wznosi się teraz pionowo.

Kołyszę skrzydłami niezdecydowany. Bez sensu byłoby go atakować, gdyż obsługa flaku musi nas oczekiwać z okiem na celowniku i z odsłoniętymi działkami.

– Halo, *Talbot*, nie warto zaczynać, bo oni są uprzedzeni. Skręcaj w lewo na 180°.

Mój Boże! Czerwona Czwórka jest szalona.

– *Talbot* Czerwona Czwórka, nie atakuj!

Tempest jednak zniża lot, kierując się na lokomotywę.

– Wracaj, idioto, wracaj!

Artyleria przeciwlotnicza otwiera ogień i widzę smugi dymu snujące się pod skrzydłami Patricka. Następuje mały, prawie niedostrzegalny wybuch wzdłuż kadłuba. Tempest przewraca się powoli, w trakcie tego obrotu muska, lecąc prawie na grzbiecie, jeden z wagonów i rozbija się na skraju toru. Mógłbym przysiąc, że usłyszałem eksplozję.

Jak zwykle – grzyb ciężkiego czarnego dymu, poprzecinany ognistymi wężykami palącej się benzyny, wzbija się natychmiast nad rozrzuconymi szczątkami.

– *Talbot*, wracać do domu!

W drodze powrotnej atakujemy jeszcze trzy pociągi.

Nowa tragedia przy lądowaniu. Bentley, mój numer 3, ugodzony przez flak, ma w zasadzie pierwszeństwo przy lądowaniu. Na wysokości 100 metrów od ziemi zjawia się nagle pod nim służbowy „Anson” i płaskim lotem podchodzi do lądowania.

Obydwaj piloci, nie widząc się, lecą ku sobie na ślepo. Bentley na pewno wyłączył radio, gdyż nie słyszy rozpaczliwego wołania oficera startowego. W ostatniej sekundzie „Anson” skręca raptownie, lecz jest za późno. Pozczepiane szczątki obydwu samolotów palą się przy samym wozie strażackim. Siedmiu zabitych. „Anson” wiozł pięciu nowych pilotów dla wzmocnienia Skrzydła.

## CHMURY, ŚNIEG I FOCKE-WULFY

Lodowaty i zwodniczy poranek. Jesteśmy w stanie gotowości od godziny 4.30. Moja ekipa jest wyczerpana; te młode zmęczone organizmy źle znoszą zimno.

Godzina 7.30. Rozkazy wydawano i odwoływano, i zdawało się, że wszystko tego ranka idzie jakoś źle.

Pech zaczął się od tego, że chłodnice pomocniczych silników Diesla uległy uszkodzeniu, wskutek czego zgasły światła na lądowisku właśnie w chwili, gdy lądował pierwszy z trzech Spitfire'ów XIV Żółtego Klucza 41 Dywizjonu. Ten, który leciał za nim, spadł z wysokości 10 metrów, rozbił się i stanął w ogniu. Trzeci, pilotowany przez młodego Polaka, Kalkę, utrzymał się przez jakieś 10 minut nad lotniskiem. Wreszcie z braku benzyny (za późno został skierowany na Eindhoven) pilot skoczył ze spadochronem.

Stłoczeni i zmarznięci, stojąc na progu dispersalu, ujrzeliśmy wśród chmur, jak przez mgłę, sylwetkę Spitfire'a z wypuszczonymi kołami i klapami; potem czarną, obracającą się sylwetkę spadającego pilota – trzask otwierającego się spadochronu i wreszcie jego bladą czaszę unoszoną wiatrem.

W godzinę później jeepem przywieziono zeszywniałe już zwłoki owinięte w oszroniony spadochron. Biedak spadł do Mozy, której lodowate fale nie miały dla niego litości.

O godzinie 8.00 rano po raz czwarty tego dnia dowództwo stawia nas w stan ostrego pogotowia, które po 10 minutach odwołano. Za każdym razem trzeba wychodzić na dwór, wdychać lodowate powietrze, wdrapywać się z ciężkim spadochronem na śliskie skrzydło, zdejmować rękawiczki, ażeby połączyć hełmofon z radiem i z dopływem tlenu, a potem – z nerwami w napięciu – wracać szybko na nasze miejsca przy piecu, ażeby ostatni raz w pośpiechu przestudiować mapę odcinka i jej czarną osnowę linii kolejowych, nad którymi wypadnie lecieć lotem koszącym na poszukiwanie jakiegoś pociągu, z flakiem gotowym do strzału.

Obserwuję moich pilotów – nie zamienili ani jednego słówka, ani jednego spojrzenia, ktoś czasem robi ruch, prosząc o papierosa lub ogień...

Naraz trajkocze dzwonek telefonu w służbowej kabinie: wszyscy kamienieją; dziwna suchość w ustach i ucisk w brzuchu.

– Powrót do stanu normalnego, gotowość piętnastominutowa.

Wybuch wściekłości, kopniaki w nieszczęsny kubek z węglem – lecz nam nie ulżyło; mamy raczej wrażenie, że się z nas kpi...

Wyładowuję swój zły humor na Byrnesie: jest to jeden z moich świeżo przybyłych ludzi, który obnosi nieśmiałą twarzyczkę przestraszonego dziecka, upstrzoną piegami. Ten głuptas wczoraj czy przedwczoraj wpakował swój spadochron w kałużę oleju, czym się na dodatek nie pochwalił. Olej zaś niszczy ściśnięte mocno fałdy jedwabiu bardziej niż ogień – w tym stanie spadochron przy otwieraniu się nie wytrzymałby nawet przy średniej szybkości.

O godzinie 9.30 zabieram załogę do kasyna. Zamawiam drugie śniadanie – przy takim zimnie nie mogę pozostawić moich pilotów bez jedzenia od godziny czwartej rano aż do południa.

Zaledwie zabrałem się do talerza z płatkami owsianymi, gdy sierżant z kasyna woła mnie do telefonu. Odpowiadam Lapsleyowi, mając jeszcze pełne usta jedzenia. A więc ma być patrol złożony z ośmiu samolotów na trasie Osnabrück–Münster–Brema, oczywiście mający w pierwszym rzędzie atakować pociągi. Start o godzinie 9.35. Okej! Telefon do dispersalu w celu uprzedzenia.

Tak jak przewidywano, pogoda pogarsza się i zaczyna padać śnieg. Płatki przylepiają się do szyby ochronnej i – ażeby dokołować do betonki – trzeba zabrać ze sobą mechanika na skrzydle jako przewodnika. Jedną ręką czepia się on lodowatego i śliskiego metalu, ze zwieszonymi nogami, a drugą – wskazuje drogę, jednocześnie ocierając łzy, które mu wyciska chłostający go ostry wiatr.

Mój samolot ślizga się stale na metalowej siatce rozciągniętej na ziemi. „Chyba nas nie wyślą w taką pogodę?!”.

Włączam radio i wołam *Desmonda*:

– Halo, *Desmond*, mówi *Talbot*. Paskudna pogoda. Co nowego?

– Halo, *Talbot*, odpowiada *Desmond*. Startujcie natychmiast!

Teraz dokołowaliśmy do pasa startowego. Mechanicy zeskakują na ziemię i po tradycyjnym pożegnaniu podniesionym kciukiem odbiegają zgięci w pół przez podmuchy wiatru.

Moje siedem samolotów toczy się za mną i ustawia parami na pasie startowym.

Bymesowi, z powodu zdenerwowania, nie udaje się stanąć obok mnie; szarpie hamulcami i poprawia pozycję, nadwyrężając maszynę. Odwiązuje

maskę, uśmiecham się i gestem dodaję mu odwagi. Ponieważ wiatr wieje w poprzek, obawiam się, że może mnie trącić przy starcie.

Sypie gęsty śnieg – ledwie widać koniec pasa startowego.

Dodaję stopniowo gazu i – gdy tylko koła zostały wciągnięte – skręcam w lewo. Widzę Tempesta Bymesa, jak sunie pod stery mego samolotu, prawie potrącając bezlistne drzewa i białe dachy.

Moja 3 i 4 jeszcze toczą się po pasie, a pęd powietrza od ich śmigieł podnosi kurzawę śniegu, gdy pierwsza para Błękitnego Klucza już startuje. Po 10 dręczących minutach wspinania się w zwartym szyku poprzez ciężkie od szronu chmury wyłaniamy się, zroszeni potem, na wysokości 2000 metrów nad Münsterem.

Czarne ulice przecinają się i krzyżują pomiędzy domami pokrytymi śniegiem. Wiatr strzępi unoszący się z fabryk dym i parę, które roztapiają się w bezkresnej bieli równiny.

Miasto wydaje się martwe.

Katedrę otacza zbombardowana dzielnica – szkielety szerniałych belek, szerokie otwory piwnic, stosy gruzów. W cieniu wież stoi około 100 ciasno zaparkowanych ciężarówek oraz kilka czołgów.

Po drugiej stronie kanału, zapchanego barkami uwięzionymi w lodzie, jest prawie pusty dworzec kolejowy. Kratery bomb, zwęglone resztki wagonów-cystern, a w rogu, obok parowozowni, dwa pociągi tuż obok siebie, pod osłoną platform z automatyczną artylerią przeciwlotniczą: prawdopodobnie obsługa dział śledzi nasze ewolucje przez swe telemetryczne obiektywy.

Raptem mam niczym nieuzasadnione przecucie, że gdzieś tu znajduje się bateria 88 milimetrów. Szybko!

– *Talbot Red*, 180° w prawo, szybko!

Nie wiem czemu, nie czekając tych kilku przepisowych sekund dzielących rozkaz od wykonania, natychmiast ostro zmieniam kierunek. Moi towarzysze ze zdziwieniem zaczynają beładnie skręcać... i właśnie tu, za ogonem mego samolotu, pomiędzy wlokącym się, na szczęście, pomału Byrnesem a mną zjawiają się trzy błyskawice otoczone pióropuszem ciemnego dymu. Samolot Bymesa na chwilę zniknął.

Nieznany głos płaczliwie woła w radio:

– Chryste! To było diabelnie blisko!

Mój patrol lata świetnie. Być na czele szyku jest dla mnie ciągłym źródłem dumy; jest to uczucie instynktowne, bez cienia próżności.

Na lewo ode mnie – w przepisowej odległości – Czerwona Trójka i Czwórka. Po prawej stronie, tuż przy mnie – Byrnes, Czerwona Dwójka. 500 metrów dalej Klucz Błękitny z MacCairnem na czele, prowadzącym swoją ciasno zgrupowaną czwórkę.

Niebo pod bardzo wysokim sklepieniem obłoków, stanowiących jednolitą masę, jest świetliście szare, mimo braku słońca – takie, jakie zdarza się wyłącznie w zimie. Tempesty wyglądają jak wspaniałe zabawki na tle ściany z chmur kłębiastych, zaścielających horyzont Renu aż po wierzchołki drzew.

Niesiona jakby cudem na wysokości 2500 metrów w mniej chłodnym powietrzu zbliża się warstwa białych chmur – mam dziwne wrażenie, że zawisłem nieruchomo pomiędzy śnieżną równiną a szarymi stratusami, a niewyraźne masy płyną na nasze spotkanie w jakiejś nierealnej płaszczyźnie... Dość marzeń! Czy mam przelecieć pod nimi, czy nad nimi? Obejmuję wzrokiem horyzont; ze spokojem i naukową precyzją badam uważnie niebo, które dzielę na odcinki ruchem głowy od góry do dołu. W powietrzu nie ma nic!

Ale i nic na ziemi. Wydaje mi się wprawdzie, że widzę długi szereg ciężarowych samochodów stojących wzdłuż autostrady – lecz zmuszam się do przelotu, tak jakbym ich nie widział; nie należy żartować z flakiem, zanim nasze dodatkowe zbiorniki się nie opróżnią.

W radiu też dziwna cisza; jesteśmy prawdopodobnie jedynymi myśliwcami z Kenway w powietrzu. Nic dziwnego, przy tak podłej pogodzie.

Mam dziecianną ochotę pofiglować z moim patrolem pomiędzy tymi obłoczkami...

„Priority for the trains... Priority for the trains...”. Jakbym jeszcze słyszał głos Lapsleya w telefonie; „Pierwszeństwo mają pociągi!”. Oczywiście nad tą ławicą chmur nie dojrzę pociągów.

„Mój Boże, spraw, aby tam, na dole, pociągów nie było”.

– Halo, *Talbot*, schodźcie pod chmury.

I płyniemy dalej 10 metrów pod tą przejrzystą taflą... Nagle radio zda się pękać od ryków i przekleństw. Zdumiony aż się podrywam. Czuję, jakby kłucie tysiąca szpilek w język, ręce, kostki.

– Dywizjon *MacDuffa*. Na pomoc! Uwaga! Focke-Wulfy nad wami *MacDuff leader*, masz bękarta na ogonie.

Masz tobie! Gdzieś wśród przestworzy bijatyka. Automatycznie moje samoloty uformowały się w szyk bojowy; widząc kołyszące się skrzydła,



myślę o siedmiu parach podniesionych oczu przesywających niebo.

Nie znam hasła radiowego *MacDuff* – prawdopodobnie jest to jakiś dywizjon 84. Grupy Lotniczej.

W nerwowym podnieceniu proszę *Kenwaya* o wyjaśnienie.

– Halo, *Kenway*, mówi *Talbot*. Co się dzieje?

Pomiędzy dwiema salwami przekleństw i krzyków *MacDuffów*, *Kenway* mi odpowiada:

– Pospiesz się, *Talbot*. Duża robota czeka nad Rheine – kierunek 275°.

Zbędne jest uprzedzenie patrolu, który również to słyszał. Skręcamy ostro na zachód, lecimy maksymalną prędkością z zaświeconymi celownikami i palcami na spustach.

Rzucam okiem na mapę – mniej niż 80 kilometrów, więc będziemy nad Rheine za pięć minut, ale będzie już prawdopodobnie za późno.

– *Talbot*, przejdź na częstotliwość „C” jak Charlie – miej oczy szeroko otwarte!

Zmieniam częstotliwość fali radiowej, gdyż „B” jest wypełniona rozmowami *MacDuffów*.

*Byrnes*, wierny dobrym młodzieńczym tradycjom drugich numerów, zaczyna się ociągać.

Trzymam palec na kontakcie radionadawczym, aby go przywołać do porządku, gdy nagle słyszę jego niezwykle podniecony głos:

– Dowódca *Talbotów*, nad chmurami są samoloty, prędko, to przecież szkopy!

O Boże! Podnoszę głowę i widzę poprzez przezroczystą warstwę chmur około 10 niewyraźnych sylwetek defilujących przede mną, każda z tęczową aureolą.

Zrucam zbiorniki, przestawiam śmigło na mały skok, włączam emergency; wzbijam się pionowo poprzez chmury.

Wynurzam się z chmur, zawisając w odległości zaledwie 100 metrów od *Focke-Wulfów* lecących w nieładzie...

W świecącym kole celownika spostrzegam dolną powierzchnię jednego skrzydła, wielkie łapy podwozia, czarne krzyże i bladoniebieski brzuch któregoś ze szkopów.

Przez dłuższą chwilę naciskam na spust, wstrząsany zda się aż do szpiku kości hukiem moich czterech rozszalałych działek...

Coś się potwornie rozdziera – wielki płat blachy oddziela się od „długonosego” *Focke-Wulfa*, który zatacza dwie beczki, rzygając ogniem i odłam-

kami.

Mijam go o włos. Jego płat, prując powietrze, przeleciał niewiele ponad 5 metrów od steru mego samolotu.

Straciwszy szybkość, rozpaczliwie usiłuję dokończyć rozpoczętą pętlę, gdyż wmanewrowałem się w najbardziej niekorzystną sytuację – przecież ten Focke-Wulf nie jest sam! Idiotycznie przewracam się na grzbiet i jak mucha w pajęczej sieci wiszę na pasach. Skręcam drążek sterowy jak najsilniej w lewo, lecz stery już nie działają. Utraciwszy nośność, Tempest drży i opada.

Bang! Oślepiający wybuch przed moimi oczami szarpie mi bębenki. Instynktownie przykrywam twarz obydwoma rękami! Zapach ozonu i gumy, taki jak przy krótkim spięciu, zmieszany z cierpkim i wywołującym mdłości dymem kordytu.

Podrzucany wstrząsami samolotu, z żołądkiem podchodzącym pod gardło i głową w dół, nadaremnie próbuję postawić z powrotem stopy na orczyku – wydaje mi się, że moje nogi ważą tonę! Jeden ze strzaskanych przyrządów wyskoczył z tablicy i wisi na swym przewodzie tuż przede mną; słyszę w aparacie radiowym trzask błękitnych iskierek, ukazujących się na skrzynce kontaktów.

Na pewno trzydziestomilimetrowy pocisk trafił w wiązanie skrzydła mojego Tempesta.

Bez sił, machinalnie opuszczam się o 500 metrów pod chmury, a zatkany silnik kilkakrotnie z trzaskiem wyrzuca z siebie płomienie – blup! blup! – po czym zaczyna pracować normalnie.

Bang!

Jeszcze raz!

Tym razem dostałem pociskiem dwudziestomilimetrowym w kadłub – coś jakby uderzenie młota w tylne opancerzenie.

Gwałtownie ciągnę oburącz drążek i robię zakręt. Focke-Wulf w zielone cętki z białymi pióropuszcami przy końcach skrzydeł przelatuje tuż przed moją szybą ochronną i wzbija się pionowo w chmury.

Radio mam już zniszczone; ostatni pocisk rozbił je na miazgę. Waham się: co robić? Widzę wyłaniający się spod chmur jakiś nieruchomy kształt, uczepiony na wpół otwartego spadochronu. Czyżby to był jeden z moich ludzi?

Pod nim znów jakiś Focke-Wulf, nurkujący na pełnym gazie, pionowo. Mały lśniący punkcik pędzi w stronę ziemi jak pocisk – ognista kula wybu-

cha na śniegu i natychmiast dym wzbija się w kształcie grzyba, szybko uniesiony wiatrem.

W dali zacierają się zarysy kilku małych czarnych krzyżyków...

I nagle niebo znów jest puste. Ani jednego samolotu. Tak moje, jak i niemieckie gdzieś zniknęły.

Będę wracał. Uważnie rozglądam się wokół – potem schylam się, aby nastawić żyroskop. Wtedy dopiero uświadamiam sobie, że nogi trzęsą mi się konwulsyjnie, a moje wilgotne ręce w futrzanych rękawicach są obolałe i na wpół sparaliżowane od kurczowego ściskania drążka i dźwigni gazu.

Powrót do Volkel to istna zhora. Błądzą prawie kwadrans bez radia w straszliwej śnieżnej zawiei, zacierającej kontury pejzażu i punkty orientacyjne. Błąkając się, przelatuję dwa razy nad Renem witany pociskami smugowymi flaku i wreszcie siadam na amerykańskim lotnisku w odległości 150 kilometrów na południe od Holandii.

Lądując na oślep, zahaczam o blaszany komin jakiejś chałupy i wreszcie mój znajdujący się w opłakanym stanie Tempest zatrzymuje się w odległości 2 metrów od jakiegoś Lightninga...

Jestem tak wyczerpany, że mechanicy amerykańscy muszą pomóc mi wydostać się z kabiny.

## REN

Przez cały tydzień Brooker prowadzi Skrzydło w piekielnym trybie. Jego trzy dywizjony tracą 17 pilotów. My niszczymy Niemcom 24 samoloty i 52 lokomotywy.

W Dywizjonie 274 jest nas tylko 11 pilotów i 16 maszyn. Jest to wprost niemożliwe życie. Służba zaopatrzenia może nam bardzo szybko dostarczyć nowe samoloty, lecz nie tak łatwo znaleźć pilotów na Tempestry.

20 marca nad ranem służbowy „Anson” przywiózł nam czterech sierżantów pilotów i jednego szefa mechanika. Ostatni z tych pięciu rekrutów został zabity już 23 marca. Nasza „stara gwardia”, zmordowana trzema codziennymi wypadami, dość miała roboty z ratowaniem własnej skóry, aby móc zajmować się nowymi przybyszami.

Biedne dzieciaki – świeżo upieczone w OTU – odbywały zaledwie trzy lub cztery godziny lotów na Tempestrych. Wystraszeni przez te maszyny, które pilotowali z trudem, dali się zmasakrować przez flak i Messerschmitty 109...

Brown był jednym z tych czterech sierżantów. Zaraz po jego przybyciu do Volkel, około godziny 10.00 zmuszony byłem polecić mu wypróbowanie przed południem działek na jednym z naszych nowych Tempestów. Brown udał się do kasyna na śniadanie z całym bagażem, lecz zanim zdążył go wyładować, odwołano go do dispersalu i wysłano do akcji.

Lecąc pod dowództwem Hibberta w kluczu składającym się z czterech samolotów, Brown zaczął jakiś tuzin Focke-Wulfów, całkiem przypadkowo udało mu się uszkodzić jednego z nich i wrócić do bazy. Hibbert i Humphries zostali strąceni.

Tego samego wieczora, podczas gdy piloci udali się do kasyna na herbatę, zatrzymałem go przy sobie, aby utrzymać stan gotowości. Po 10 minutach wystartowaliśmy do patrolu nad Wesel. Nadlecieliśmy na wysokości 3000 metrów akurat w porę, aby jeszcze dostrzec jednego odrzutowca, Messerschmitta 262, znikającego w obłokach. Sekunda rozczarowania i – instynktownie – wycofuję się. Cztery Focke-Wulfy spadają nam na kark i biedny Brown zostaje strącony jak pochodnia na brzegu Renu.

Uskarżam się gorzko na sytuację Brookerowi. Piloci są wykończeni nerwowo, o czym świadczy ogromna liczba całkiem głupich wypadków następujących po sobie bez przerwy: nietrafione pociągi, zderzenia na ziemi, spalone hamulce, przedziurawione opony, nieudane lądowanie, starty ze śmigłem na dużym skoku...

Mój dywizjon nie może tak dłużej trwać – w okresie od 15 lutego do 15 marca z 31 osób personelu liniowego zostało zabitych lub zaginęło 24 pilotów. Z pilotów, którzy tworzyli tę jednostkę w czasach Fairbanksa, przy życiu pozostało tylko dwóch: pewien sierżant i ja.

Brooker jednak pokazuje mi kategoriyczny rozkaz dowództwa: trzeba wytrwać aż do przejścia przez Ren.

24 marca 1945.

Pierwsza wyprawa osłonowa rusza o 3.00 nad Wesel, atakowany przez pierwszą brygadę komandosów. Gęsta chmura odłamków, kurzu i dymu unosi się jeszcze nad miastem zbombardowanym przez 150 Lancasterów, z których każdy miał dwie pięciotonowe bomby.

W obrębie lotniska potworna mieszanina Tempestów i Spitfire'ów, prawie ocierających się o siebie w ciemności i lecących z prędkością 500 km/h. Trzeba mocnych nerwów, aby wytrzymać 10 minut w tym tańcu zielonych i czerwonych świateł, w którym próbuje się zbierać patrolujące klucze. Nic ciekawego do zasygnalizowania. O godzinie 10.00 znów odry-

wamy się od ziemi, aby eskortować 669 samolotów i 429 szybowców RAF-u, które przybyły z Anglii, przywożąc 6 Brytyjską Dywizję Spadochroniarzy.

Jest to prawdziwie dantejskie widowisko: tysiące białych spadochronów opuszcza się wśród piekielnego ognia ciężkich, średnich i lekkich dział artylerii przeciwlotniczej, podczas gdy Dakoty rozbijają się w ogniu, a szybowce rozstraskują na liniach wysokiego napięcia w snopach płomieni i błękitnych iskier.

Typhoony atakują rakietami wszystkie stanowiska niemieckiej artylerii przeciwlotniczej. Wysunięte pozycje kontroli radiowej kierują nas na kolumny pancerne ciągnące na front.

Myśliwce niemieckie właściwie nie interweniują. Wczorajsze masowe bombardowanie Rheine i taktycznych lotnisk czasowo je unieruchomiło. Ostrzelujemy z karabinów maszynowych pociąg pancerny w okolicach Ringerbergu oraz grupę czołgów na ulicach miasta Bocholt. Zniżamy się do samych dachów, plując ogniem z naszych czterech działek... Dachówki lecą, pociski flaku rozrywają się wzdłuż murów, ciężarówka płoną, przerażeni mieszkańcy biegną we wszystkie strony, chronią się w bramach domów... Danny, śmiertelnie ugodzony pociskiem dwudziestosiedmiomilimetrowym, uderza z prędkością 700 km/h w kompleks budynków obok kościoła.

Gdy ten ponury dzień wstawał, jakby ociągając się, niechętnie, cztery Tempesty wystartowały pod dowództwem podpułkownika Brookera. Po półtorej godzinie tylko dwa z nich wrócić do bazy.

Po ostrzelaniu z karabinów maszynowych w okolicy Osnabrück pociągu, którego śpiący flak reagował dość ospale, klucz ponownie uformował się. Nagle Barry ujrzał cienką smugę dymu wydostającą się z chłodnicy samolotu jego dowódcy, który nie przeczuwał nic złego.

Zawiadomiony o grożącym mu niebezpieczeństwie zakołysał maszyną, aby móc coś zobaczyć, ale nawet w lustrze retrowizora dym był niedostrzegalny.

Niespodzianie Tempestem coś wstrząsnęło i długi, wąski jak szpada płomień ukazał się u jego ogona...

Z innych samolotów, które błyskawicznie usunęły się w bok, widać było, jak okryte rękawiczkami ręce Brookera chwytają kurczowo zaczepy szklanej osłony kabiny. Nagle jego twarz i tułów ukazały się w ostrym świetle: ogień wdarł się do kabiny.

Tempest przewrócił się momentalnie na plecy, tracąc równowagę. Ze ściśniętym gardłem współtowarzysze z ekipy Brookera wbili wzrok w bezradnie kołyszący się samolot – nie zauważyli nawet, jak dwa cienie wyłoniły się cicho z mgły zabarwionej kolorami tęczy przez zorzę. Ujrzeni tylko ogniste pasmo smugowych pocisków i wielkie czarne krzyże na skrzydłach dwóch Focke-Wulfów, które natychmiast zniknęły.

Drugi Tempest wpadł w korkociąg, a jego palące się szczątki spadły na autostradę, obok resztek samolotu Brookera.

Wypadki te przeszły bez większego echa. Jednak Brooker tak długo stał na czele swej eskadry, że trudno było wyobrazić sobie Skrzydło 122 bez niego.

Po śniadaniu – kolejna wyprawa. Prowadzę mieszany patrol Dywizjonów 56 i 274.

Przelatujemy nad wiaduktem w Bielefeld, rozbitym w proch trzy dni temu przez 14 dziesięciotonowych bomb. Kratery po wybuchach mają ponad 100 metrów średnicy.

Główny cel naszej wyprawy polega na sparalizowaniu komunikacji drogowej w trójkącie Bielefeld, Altenbecken i Arnsberg; dzielę więc samoloty na pary, które poprowadzą akcję niezależnie jedne od drugich. Ostrzeliwuję z karabinów maszynowych dwa samochody ciężarowe wypełnione wojakiem – biedacy nie słyszą, jak nadlatuję, gdyż huk ich własnych silników zagłusza wszystko. Po dwóch takich przelotach nie pozostaje na drodze nic prócz dwóch płonących szkieletów i poszarpanych ciał. Mój numer 2 traci ze mną kontakt – jestem osamotniony.

Następnie strzelam do lokomotywy stojącej na stacji rozdzielczej; flak atakuje bardzo ostro pociskami o kalibrze 20 milimetrów. Koniec skrzydła mojego samolotu zostaje rozdarty.

Przez 10 minut krążę nad punktem zbiórki, czekając na moje samoloty i wkrótce wracamy razem do Volkel, niestety bez Redge'a, którego strącił w okolicy Arnsbergu jakiś włóczący się tam Messerschmitt.

Godzina 18.50. Telefon od Lapsleya, który prosi o doświadczonego w boju patrol składający się z czterech samolotów, aby czuwać nad Rheine. Wydaje się, że Niemcy będą usiłowali ewakuować swoje odrzutowce w głąb kraju, korzystając z ostatnich minut zmierzchu. Dowództwo nalega, żebym prowadził ten patrol, bowiem powrót samolotów nastąpi w nocy.

Czy to miłość własna? Zgadzam się nawet bez chwili zastanowienia. Ten pocziwy Lapsley prawdopodobnie uważa to za całkiem naturalne –

pamięta mnie przecież z Ashford w 1943, z Normandii w roku 1944 i jak zwykle liczy na mój entuzjazm. Tak, lecz po 40 lotach bojowych w ciągu 20 dni mój zapal cokolwiek ostygł.

Aczkolwiek wstyd mi, telefonuję do kasyna w nadziei, że znajdę tam Gordona Milne'a i poproszę o zastępstwo. Ordynans trzyma mnie przy aparacie przez pięć minut, nie mogąc go odnaleźć, a godzina odlotu się zbliża.

Trudno... Rozkazuję sierżantowi dyżurnemu, by umieścił mój samolot na tablicy.

– Halo, Ron, wpisz JJ-B na tablicę, ja go będę pilotował.

Postępuję przezornie i zabieram bardzo dobrą ekipę: Tiny, Australijczyk, dla którego brak słów pochwały, będzie moim numerem 2, Torpy – numerem 4, Peter West – numerem 3.

Instrukcje ograniczam do minimum; swoboda wolnych strzelców.

Godzina 19.10.

Jesteśmy o kilka kilometrów od Rheine, zakryci rozproszonymi chmurami kłębiastymi, których wielkie brzuchy napęczniały deszczem. Ściemnia się już, a długa wstęga gęstej mleczonej mgły otacza wzgórze Hopsteinu, osłaniając Kanał Dortmund–Ems i jego zniszczone śluzy.

Rheine wygląda na straszliwie zbombardowane – jego trzy wielkie hangary zawaliły się, a znana sylwetka wieży kontrolnej z groźnymi stanowiskami flaku – znikła. Sprawia nam to prawie przykrość – jakież to dziwne! Rheine, gdzie zostawiliśmy tylu kolegów i mieliśmy tyle ciężkich bojów z JG-52, widzimy w takim stanie.

Wydaje się, że mimo wszystko panuje tam gorączkowe ożywienie. W lasach, wzdłuż dróg manewrowych, można rozróżnić poruszające się światełka, a te dwie długie, błyszczące smugi pochodzą prawdopodobnie z silników odrzutowych jakiegoś Messerschmitta 262, szykującego się do ucieczki.

Kilkanaście maszyn umknęło prawdopodobnie dyskretnie w cień.

– Halo, Pierre, to idiotyczne, ale nic nie widać.

– Stul pysk!

Posyłam Petera do diabła, ale on ma rację: istotnie nic nie widać.

Postanawiam szeroko okrążyć lotnisko na wysokości 400 metrów i wrócić. Celownik, źle wyregulowany, oślepia mnie i po omacku przyciemniam go tak, że w szybie ochronnej zaczynam rozróżniać czerwonawą nitkę w kształcie koła.

Ostatni rzut oka wokół. Niespodziewanie na lewo ode mnie ukazują się wyraźnie dwie cienkie fioletowe smugi gazów spalinowych samolotu dwusilnikowego.

– Uwaga, *Talbot*, atak z godziny dziewiątej! Jest to Junkers 88 – nocny myśliwiec.

W cieniu, który zniekształca proporcje i zaciera odległość, wydaje mi się on olbrzymi. Nerwowo oddaję na chybił trafił serię pocisków w kierunku uciekającej czarnej masy i pryskam...

Z całą pewnością trafiłem. Trzy wybuchy, krótkie i suche jak sygnały Morse'a – i morze płomieni wylewa się z przeciekających zbiorników prawego skrzydła, oświetlając długi kadłub oznaczony czarnym krzyżem... A potem, bardzo wyraźna na tle tej świecącej masy, sylwetka *Tempesta*...

Koszmar trwający ułamek sekundy – i ogromny snop światła rozjaśnia niebo...

To biedny *Tiny*, który leciał na oślep tuż za mną, wpadł na śmiertelnie trafionego Junkersa, zanim zdążył wykonać najmniejszy ruch!

Powoli kaskada rozpalonych do białości szczątków obu spalonych maszyn rozprasza się i gaśnie nad lasem *Mettingen*, nad którym zapada noc.

Otepiały i oszołomiony przez chwilę nie panuję nad samolotem i przez kilka minut wykonuję na oślep zygzaki przy ziemi.

– Uważaj, *Pierre*, flak!

Mój Boże! Dotykam prawie szarej wstęgi lotniska usianego zgliszczami i kraterami; przy świetle pierwszych pocisków smugowych widzę ludzi krzątających się wokół dwóch czy trzech „długonosych” *Focke-Wulfów* z silnikami w ruchu!

To *Rheine* i jego straszliwa artyleria przeciwlotnicza. Ogień z automatycznych działek i ciężkich karabinów maszynowych...

Wśród nocy rozciąga się wokół mnie świetlista i nieprzenikniona sieć – gorące węgielki wiją się, łączą ze wściekłymi błyskawicami pod chmurami, czepiają się drzew, krążą wokół skrzydeł mego samolotu. Daję pełen gaz i z trudem wznoszę tę rozpaczliwie uczeponą śmigła kupę żelastwa. Nagle dwa piekące uderzenia w twarz – bang! bang! – miauczenie szrapneli przebijających blachę aluminiową, smród oksydowanego metalu, spalonej gumy, kordytu – mdłości strachu. Stało się! Skończone – więc to tak wygląda koniec...

Prawa noga, dziwnie ciężka, pulsuje jak serce. Odnoszę wrażenie, że wsadziłem ją do wody i czuję przykurcz palców zatopionych w jakiejś lep-



kiej mazi...

Wstrząsające mną wibracje są tak silne, że sztuczny horyzont odrywa się. W słuchawkach już nie słycać głosów przyjaciół. Radio przestało być dla mnie boją ratunkową – to prawdziwe piekło trzasków i ogłuszających gwizdów...

Gryzę się w język do krwi. Już przytomnieję...

Zmniejszam gaz i natężenie wibracji maleje; usterzenie musiało mocno dostać.

Powiew wiatru wnosi lodowaty chłód do kabiny, zimno mnie cuci.

Wszędzie spokój – gdzieś tam zaświecił księżyc; mam wrażenie, że toczy się po holenderskiej równinie, przygniecionej chmurami.

Wracać szybko – jak najprędzej, czuć pod sobą ziemię i widzieć twarze przyjaciół!

Biorę kurs na chybił trafił w stronę pożarów widocznych na brzegach Renu. Lecę wzdłuż kanału Twente, wznosząc się ponownie z trudem...

10 minut skupienia nad przyrządami, które jak gdyby powariowały: wysokościomierze, zakrętomierze, wskaźniki ciśnienia i temperatury – wierni nasi pomocnicy, teraz opuszczają mnie...

Oto Nimègue z wielkim wiszącym mostem. Ren wchłania ostatnie blaski pożarów w Arnhem i wydaje się, że jego fale niosą zakrzepłą krew. Wypróbuję kolejno sześć długości fal; wołam *Kenwaya* – bezskutecznie! Z przestrzelonymi przewodami elektrycznymi, pozbawiony radia i świateł pozycyjnych dam się strącić własnej artylerii przeciwlotniczej.

Co za ironia!

Instynktownie sprawdzam rzemienie spadochronu.

Lecę wzdłuż Mozy i wreszcie w Gennepep odszukuję tor kolejowy, który zaprowadzi mnie do Volkel.

Na lotnisku światła są zgaszone i pasy startowe mało wyraźne.

Mój Boże! Na co oni czekają, aby zapalić światła orientacyjne? Czyżby te bałwany z kontroli nie poznały dźwięku silnika „Sabre”?

Nurkuję w kierunku wieży kontrolnej, kołyszając skrzydłami – co u diabła?! Przecież te typy z artylerii przeciwlotniczej znają dobrze sylwetkę Tempesta...

Naraz jak na choince zapalają się światła w Volkel. Nareszcie! Przelatuję znów wolno, jeszcze kołyszając skrzydłami, ażeby pokazać, że mam trudności. Widzę światła ambulansu i reflektory wozu strażackiego. Zaraz wyłą-

duję na brzuchu. Nie mogę skoczyć ze spadochronem ze względu na ranę nogi; ponadto lewa szyna wózka jest skrzywiona odłamkiem. Na próżno próbuję ją odklinować. Ból sięga już do biodra i nie czuję orczyka.

Jestem ogromnie zmęczony; machinalnie zaczynam zbliżać się do ziemi. Samolot reaguje słabo. Kurczę się przy sterach. Nagle lodowaty strach jak ciężki obuch spada mi na kark, kleszcze trwogi ściskają mi głowę za uszami i ciężą na skroniach.

Z całych sił walczę z wizją Alexa smażącego się w swojej „puszce” na tym samym torze – wyłączam iskrownik i przelatuję pomiędzy dwoma rzędami świateł pozycyjnych.

O Boże! Daj mi zimną krew!

W gardle czuję jakąś dławiącą kulę. Uwaga!... Byle nie dopuścić, aby to moje bydlę wytraciło prędkość! Światła pozycyjne defilują przede mną, macam je... jeszcze trochę... oto jedno z ośmiu czerwonych świateł wskazujących koniec pasa startowego...

A więc wreszcie opuszczam samolot nosem w dół, aby podnieść ogon i – za pomocą lotek – celowo zahaczam skrzydłem, aby złagodzić uderzenie – może w ten sposób uniknę przewrócenia się na plecy!

Pomimo swych 7 ton mój biedny Tempest staje się lekki jak słomka wzięta w olbrzymie cęgi... Pierwsze uderzenie jest przerażające! Samolot odskakuje, rzucając mną o ściany kabiny... wózek wyrzutni odrywa się... skrzydła są miażdżone w jakimś niesamowitym podrzucie... blacha pruje się... Zasłaniam rękoma twarz... Okrutny zgrzyt, huk sądu ostatecznego... skok tak potężny, że pękają pasy. Rzuca mną do przodu... z twarzą przywartą do celownika – widzę wielkie czerwone światło... już chyba nie mam szczęk... smak krwi... resztki zębów chrupią mi w ustach...

Miażdżąca cisza... palący prąd powietrza uderza mnie w twarz. Ostrze noża nacina mi ramię, przecina rzemienie spadochronu, niezręczne palce czepiają się moich podartych rękawów, chwytają za szyję.

– Uwaga! Moja noga! *My leg, look out!*

Gorąco przeżera płuca... Czyjeś ręce brutalnie wyrywają mnie ze zdruzgotanej kabiny.

Bulgotanie gaśnic z pianą, chrapanie pompy, krzyki...

Ciągną mnie po wilgotnej ziemi. Zawijają w koc. Miliardy gwiazd czerwonych, zielonych, oślepiających... gasną pod moimi zamkniętymi powiekami. Powietrze, którym oddycham, jest lodowate i przyprawia o mdłości...

Zapach spirytusu – ostry ból w ramieniu... Zapadam się w nicość...

Cztery godziny po zastrzyku morfiny budzę się z ciężką, pustą i obolałą głową. Próbuje mówić, moje wargi są jednak zupełnie zdrętwiałe, a cała twarz, prócz jednego oka, jest zabandażowana.

Czy to szpital w Eindhoven? Światło lampki ukazuje białe ściany, nocny stolik, karafkę, szklanekę oraz – na spodku – małą zardzewiałą kulę spoczywającą na poduszeczce z gazy.

– No, nareszcie obudził się pan!

Jest to głos doktora Everalda, uparcie używającego francuszczyzny pomimo rażącego szkockiego akcentu.

– No, na przyszły raz staraj się pan lądować lepiej! I nie gromadź pan żelastwa w nogach!

Mój Boże, a moja noga!? Nagle rozjaśnia mi się w głowie. Złapałem przecież nad Rheine kulę szrapnelową – czuję tylko irytujące rwanie...

W każdym razie będę miał dobrych osiem dni spokoju!

Jestem głodny i chce mi się spać. Senność przeważa. Spokojnie zasypiam.

30 marca, po sześciu dniach, wróciłem do Volkel akurat w porę, aby odlecieć służbowym „Ansonem” do Warmwell i wybrać sobie pięknego nowiuteńkiego Tempesta z nowym śmigłem Rotol. Po dwóch dniach dope-dziłem 3 Dywizjon, którym odtąd dowodzę w Skrzydle 122.

## **RZADKI PTAK**

Kapitan Vassiliardes DFC, DFM został tego ranka zabity; dowodził zaledwie od trzech dni drugą eskadrą Dywizjonu 8.

Doktor i ksiądz będą zrozpaczeni...

Biedny Vass! A jednak sam szukał śmierci. Niezwykle szczęście, które długo go chroniło przed skutkami wszystkich jego nieostrożności, musiało go w końcu opuścić. Dał się całkiem głupio wciągnąć w zasadzkę flaku i w dodatku wpakował w nią jednocześnie lecącą wraz z nim Błękitną Dwójkę i Trójkę.

Tego ranka, kiedy się to stało, lecieliśmy w charakterze patrolu.

Mogliśmy śledzić krok w krok cały dramat przez radio.

Vass porzucił swój odcinek po kilku minutach. Trzeba przyznać, że miał monotonne zadanie, ale ochrona przyczółków mostowych była niezbędna.

Prowadząc swoją czwórkę, zapuścił się aż na 30 kilometrów w głąb linii niemieckich i rozpoczął atak na samochody ciężarowe w strefie dobrze już znanej z gęstego ostrzału artylerii przeciwlotniczej.

Na skrzyżowaniu kilku dróg zrobił się korek. Aby go ostrzelać, Vass musiał przedrzeć się przez bardzo gęstą zaporę flaku i jego numer 2 rozbił się i spłonął. Ostrożny numer 3 i numer 4 ociągali się z pójściem jego śladem. Vass zdecydował jednak przypuścić drugi atak, rozkazując stanowczo swemu numerowi 3, aby mu towarzyszył.

– Na miłość boską, Błękitna Jedyńka, nie wracaj tam! Duży ostrzał!

Pomimo tego rozpaczliwego wołania Błękitnej Trójki powtórzył nalot. Niewątpliwie jego samolot został wtedy trafiony, gdyż usłyszeliśmy, jak krzyknął przez radio:

– *I have been hit!* Dostałem!

Pilot Błękitnej Czwórki, który tylko przypadkiem uniknął zderzenia ze szczątkami jego maszyny, opowiedział nam później, że samolot Vassa dosłownie rozpuścił się w morzu płomieni.

Co się tyczy zaś Błękitnej Trójki (Stanley), to też nie powrócił. Nigdy nie dowiedzieliśmy się, co się z nim stało.

Patroluję z Peterem Westem, Longleyem i Donem okolice Łaby. Ostrzelaliśmy pociąg na jakiejś małej stacji. Bez większego efektu. Silny, bardzo dokładny ostrzał flaku, no i maszyna Dona zostaje trafiona. Don wyskakuje z trudem z płonącego Tempesta, by wpaść wprost na niemiecką baterię artylerii przeciwlotniczej.

Nie pozostanie długo w niewoli. Wskazuje na to rozwój wypadków.

Ma większe szanse od nas doczekać końca tej historii!

Na małych bocznych drogach ostrzelujemy w przelocie kilka ciężarówek.

Trzy niemieckie lotniska w naszym polu widzenia wydają się opuszczone przez Luftwaffe; w okolicy nie widać żadnych pociągów w ruchu; nie warto ryzykować samobójstwem dla przedziurawienia kilku parowozów na dworcach bronionych przez flak.

Rzeczywiście, Niemcy mają aż nadto artylerii przeciwlotniczej. Jest ona wszędzie, nawet w takich zakątkach, gdzie można się jej najmniej spodziewać. Czasem wpada się na wiejską spokojną drogę, po której jadą dwie lub trzy ciężarówki. Nagle: bum! bum!, i całe niebo zapełnia się smugami pocisków kalibru 20 milimetrów.

Niemieckie wojskowe konwoje lądowe zmuszone są teraz obierać drogi okrężne, starannie przestudiowane i bronione na całej długości bateriami lekkiej artylerii przeciwlotniczej. A ponieważ wszystko, co się dziś porusza na drogach, jest właściwie, siłą rzeczy, wojskowe, czyli podległe bardzo ścisłym rozkazom, gra nie jest warta świeczki. Nie ma sensu ryzykować utraty Tempesta, ot tak sobie, dla pustej przyjemności obrócenia w proch jakiegoś pojazdu Wehrmachtu.

Pięć innych kluczy Tempestów również wykonuje loty rozpoznawcze w okolicy. Robią to dla zasady, gdyż tego popołudnia wydaje się, że nie pozostał ani jeden ciekawy cel.

Trwam jednak w stanie czujności: można zawsze wpaść niespodziewanie na jakiegoś wałęsającego się Focke-Wulfa.

Zresztą jestem przekonany, że moi piloci nie są w dobrej formie. W ciągu miesiąca wymęczono ich porządnie, toteż muszą znajdować się w stanie takiej depresji, kiedy człowiek godzi się nadstawić karku wszystko jedno dla jakiego celu, lecz samemu nie czyni żadnego wysiłku, aby szukać okazji do walki.

Potwierdza moją obserwację fakt, że za każdym razem, kiedy opuszczam się poniżej 800 metrów, aby lepiej obserwować małe kręte drogi, moi dwaj współtowarzysze zaczynają zygzakować tak, jak gdyby goniła ich artyleria przeciwlotnicza całego świata. Niechętnie obniżają lot razem ze mną i z ulgą wznoszą się ponownie na 1000 metrów...

Na szczęście to nie przeszkadza Peterowi Westowi czuwać.

– Uwaga! *Filmstar*, Czerwona Jedyńka, samolot na godzinie czwartej!

– Okej! *Filmstar*, skręcamy w prawo i wspinamy się!

Sylwetka samolotu rysuje się nad samymi drzewami i zbliża szybko. Dziwna maszyna, której nie potrafię zidentyfikować.

Zauważył nas. W ostatniej chwili, gdyż znajdujemy się właśnie pod chmurami, w cieniu. Zmyka bardzo szybko, udaje mi się jednak ujrzeć jego płaty. Oczywiście jest to Niemiec – skrzydła samolotu oznaczone czarnymi krzyżami wskazują na to – lecz jest to jakiś niezwykle ptak!

Na pełnym gazie usiłuję przeciąć mu drogę na zakręcie, on jednak umyka zadziwiająco szybko.

Longley, lepiej ustawiony, strzela do niego, lecz bezskutecznie. Nieznany samolot zatacza półkole i ze wszystkich sił ucieka. Jest to naprawdę dziwne zjawisko! Jego usterzenie ogonowe ma kształt krzyża; poza tym posiada, oprócz normalnego śmigła ciągnącego, jeszcze drugie śmigło

pchające za sterami kierunkowymi, przy samym ogonie. Przedni silnik samolotu przypomina JUMO 203 Focke-Wulfa 190 D-9 z chłodnicą pierścieniową; drugi zaś silnik jest ukryty w kadłubie, za pilotem. Dwie długie szare smugi, ciągnące się za nim, wskazują, że lata on z doładowaniem, a biała nitka gazów spalinowych wskazuje na to, że posługuje się GM-1...

Waham się przed włączeniem doładowania, gdyż nawet przy 3000 KM nie dosięgniemy go. Osiągamy prędkość prawie 800 km/h, a Niemiec wciąż jest jeszcze daleko przed nami.

Na wszelki wypadek filmuję go, gdyż może uda się odkryć, że ma napęd odrzutowy. Co prawda przy tym bladym świetle zdjęcie będzie raczej kiepskie.

Longley usiłuje go gonić, lecz szybko z tego rezygnuje. Oddaje jeszcze serię strzałów już poza zasięgiem działek, zupełnie niepotrzebnie.

– Halo, Czerwona Czwórka, zachowaj amunicję, nie ma sensu strzelać do tego bękarta. Rzeczywiście, szkoda trwonić amunicję!

Aby nic sobie nie mieć do zarzucenia, dolatuję do samej Łaby. Pada deszcz. Widoczność jest bardzo zła. Lecimy nad niemieckim mostem pontonowym, z trudem opierającym się potężnemu prądowi. Ani żywej duszy, za to coraz bardziej gwałtowny ostrzał artylerii przeciwlotniczej.

Wycofujemy się pospiesznie. Wracamy! Paskudny dzień!

Zabieram się do studiowania mapy, aby zorientować się dokładnie w tym błocie. Oba moje Tempesty trzymają się tuż przy mnie.

Ponieważ mam coraz mniej benzyny, w końcu decyduję się zapytać *Kenwaya* o kierunek, lecz o tej porze odbiór jest utrudniony... Słysząc przez radio rozmowy pilotów Klucza Błękitnego *Filmstar*.

Z tego, co wyłapuję z ich piekielnej gadaniny, przyłapali oni w okolicy Steinhuder nieszczęsnego Junkersa 88, którego właśnie wykańczają.

Prawie przez minutę słysząc tylko jakby rozszalałe wycie psa do księżycy, po czym zapada nagła cisza. Junkers 88 prawdopodobnie płonie na skraju jakiegoś pola...

Wołając *Kenwaya*, notuję sobie w pamięci, że trzeba będzie ich zbesztać za brak dyscypliny w posługiwaniu się radiem.

W Rheine, w wozie oficera wywiadu, dyskutujemy prawie przez godzinę na temat tajemniczego samolotu. W końcu stwierdzamy, że jego charakterystyczne cechy zbiegają się z cechami Dorniera 335, nowo narodzonego myśliwca niemieckiego.

Ponieważ jest to pierwsze spotkanie z takim samolotem, robię kilka szkiców z pamięci dla dowództwa. Piszę raport, przeznaczony dla służby informacyjnej, z określeniem jego zdolności manewrowych i charakterystyki lotu.

Resztę popołudnia spędzam na porządkowaniu papierów mojego dywizjonu. Co za pańszczyzna!

Longley poleciał z jednym z naszych kluczy na rozpoznanie. Gdy wylądował, dowiadujemy się, że spotkali – ale tym razem stracili go – jeszcze jeden niezwykły samolot.

Longley opowiada mi, że lecąc wzdłuż budującej się autostrady Berlin–Hamburg, w tym miejscu, gdzie okala ona brzeg jeziora Neuruppin, zauważyli samolot nad samą wodą.

Samolot ten miał koła i klapy wypuszczone i wydawało się, że szykowało się do lądowania na autostradzie. Pomimo ostrzału flaku Longley go strącił.

Był to Heinkel 162, czyli odrzutowy „Volksjäger”.

Fakt ten potwierdza raporty, jakie posiadamy na temat masowej produkcji He 162 w podziemnych fabrykach w okolicy Neuruppin. Do tej pory jednak nigdy nie udało się wyjaśnić, w jaki sposób samoloty te wypróbowywano. Jedyne lotnisko w okolicy, znajdujące się właśnie w Ruppin, było dokładnie zbombardowane i nie nadawało się do użytku. W dodatku zdjęcia, robione dwa razy w tygodniu, nie wykazały od prawie trzech miesięcy obecności chociażby jednego samolotu na tym lotnisku.

Mamy więc dowód, że pewien odcinek autostrady o długości 4 kilometrów i szerokości 55 metrów, tworzący równy czworobok, służy jako pas startowy do próbnych lotów. Samoloty są prawdopodobnie umieszczone w zamaskowanych schronach, zbudowanych wzdłuż autostrady w lesie.

Codziennie dokonujemy nowych odkryć. Szkopom udało się przemienić Niemcy w magiczne pudełko pełne niespodzianek.

## **PŁOMIENIE O ZMIERZCHU**

20 kwietnia 1945.

Dowództwo zatruwa nam życie, jak zwykle.

Tego wieczora o zmierzchu chce, abyśmy wysłali patrol do osłony sektora Brema–Hamburg.

Rzeczywiście, Luftwaffe działa niezwykle aktywnie w ciągu ostatnich dni wzdłuż autostrady. Ich eskadry siekły z karabinów maszynowych i bombardowały nasze przednie kolumny, przeszkadzając im w posuwaniu się naprzód i w aprowizacji.

Zgadza się zasadniczo na patrolowanie, lecz dowództwo wydaje się nie rozumieć, że Rheine-Hopsten ma zaledwie jeden pas startowy w dobrym stanie, bardzo krótki i nieposiadający żadnych urządzeń koniecznych do nocnych lotów. Dowództwo przypomina również, że Niemcy zaczynają operacje natychmiast po zachodzie (teoretycznie!) słońca. We mgle, która unosi się z bagien Łaby, i w niskich chmurach, odbijających ostatnie blaski zachodu, szukanie spotkania z Focke-Wulfami, operującymi w małych grupach, równa się szukaniu igły w stogu siana.

Zresztą odczuwamy dotkliwy brak samolotów. Zapytany w dyplomatyczny sposób szef mechaników przewiduje, że dziewięć, najwyżej 10 maszyn może być gotowych na godzinę dwudziestą.

Decyduję się więc zastosować pośrednie wyjście, czyli pozostawić sześć Tempestów Bruce'owi Cole'owi do normalnych lotów na rozpoznanie sił, a resztę zachować dla siebie.

Mając wolną rękę i nie znając jeszcze dobrze swoich ludzi, wybieram MacIntyre'a i Gordona, których chciałbym wypróbować w jakimś trudnym zadaniu.

Startujemy o godzinie 19.36.

Gordon z trudem zapuszcza silnik, przez co tracimy 10 cennych minut zmierzchu, czekając, aż ruszy. O 19.45 biorę kierunek na Bremę, lecąc lotem koszącym.

Nic specjalnego nie widzę: kilka serii pocisków smugowych na horyzoncie, które zanikają w błyskawicach nadchodzącej burzy, tu i ówdzie płonące domy i pożary w rozległych sosnowych lasach.

Nagle spada rześisty deszcz, chmury opuszczają się jeszcze niżej – lecimy nad samymi wierzchołkami drzew.

Mogę rozpoznać jedynie samolot Gordona. Widoczność jest coraz gorsza. Niepokoi mnie to. Niemcy na pewno wystartują, lecz wcale nie pragnę ryzykować spotkania z nimi, lecąc przez nieprzyjacielskie terytorium nad samymi drzewami.

Usiłuję coś zobaczyć przez mgłę, w której gdzieś przede mną, całkiem blisko, ukrywa się Hamburg ze swoją potężną obroną przeciwlotniczą.



Trudno! Robię pół obrotu!

– 180° w lewo. Biały *Filmstar*, naprzód!

Rozpaczliwie trzymam się prostej jak strzała autostrady, której biel w celu zamaskowania pomazano nieregularnymi plamami smoły. Jest to jedyny znak orientacyjny w tej mgłę: autostrada ta stanowi w przybliżeniu granicę pozycji naszych wysuniętych naprzód wojsk.

Jest około godziny 20.30. Deszcz się wzmacnia.

Przelatujemy jak wichur nad pancernymi kolumnami wojsk angielskich i amerykańskich, wywołując wśród nich ogromną panikę. Wydaje się, że ci idioci *pongos* nigdy nie nauczą się odróżniać naszych samolotów od samolotów szkopów.

Lecimy nad grupą czołgów „Churchill” rozproszonych na jakimś polu. Ludzie biegną ze wszystkich stron, chroniąc się za czołgami, za ich gąsienicami i w rowach...

Ostatnio przez szereg wieczorów – przeważnie o tej właśnie porze – ostrzeliwano ich mocno w tej okolicy, toteż zabezpieczają się. Jesteśmy zresztą prawdopodobnie pierwszymi myśliwcami RAF-u, które są tu w akcji o tak późnej godzinie.

Paskudna pogoda. Można by przelecieć w odległości 500 metrów od całego pułku Focke-Wulfów i nie widzieć ich wcale.

Muszę być tym bardziej uważny...

Godzina 20.35.

Kątem oka widzę tuż za ogonem mego samolotu wznoszące się z naszych linii czerwoną i zieloną raketę, po których wytryska snop smugowych pocisków, ginących gdzieś w chmurach...

Do diabła! Coś się dzieje – może to Niemcy?! Robię zakręt w lewo, jednocześnie uprzedzając moich towarzyszy:

– Uwaga: Biały *Filmstar*, 180° w lewo i patrz uważnie!

W tejże chwili odczuwam gwałtowne uderzenie pod samo siedzenie – coś mi parzy nogę. Pociski smugowe lecą bliźniutko mego *Tempesta*...

No, to już szczyt wszystkiego! To ci kretyni *pongos* strzelają do nas i – choć raz – celują prawie dobrze!

Zmykam, robiąc nagły zakręt, i wykrzykuję do nich przez radio całą serię soczystych obelg, bezużytecznych jednak, gdyż nie mogą mnie usłyszeć.

Towarzyszący mi koledzy naśladują mój manewr, przeciskając się również przez coraz to gęstszą nawałnicę pocisków.

Kołyszymy skrzydłami, zapalamy światła pozycyjne – cała gama sygnałów rozpoznawczych. Wszystko na nic...

Ogarnia mnie rozpacz i postanawiam wypuścić podwozie, gdy nagle zjawia się ze 30 Focke-Wulfów!

Na tle ziemi ich wydłużone sylwetki jak gdyby ślizgają się ponad drzewami, a w ślad za nimi wybuchają bomby z zapalnikiem czasowym, zrzucając na jedno ze zgrupowań naszych czołgów.

– Focke-Wulfy z drugiej godziny. *Filmstar*, do ataku!

Balansuję *Tempestem* i na pełnym gazie nurkuję w kierunku Niemców. Lecz w chwili, gdy zaczynam naciskać na spust, instynktownie odwracam głowę: około tuzina Focke-Wulfów nagle wyłania się zza chmur, w zwarłym szyku, w odległości kilku metrów od moich dwóch współtowarzyszy...

W tym czasie ogień artylerii przeciwlotniczej przybiera na sile, podobnie zresztą jak i deszcz.

Focke-Wulfy – a były to „długie nosy” – pryskają na wszystkie strony. Widoczność jest jeszcze gorsza niż przed chwilą. Nie przeszkadza to dwóm Niemcom zaatakować mnie od przodu – z tak bliska, że cały dygocę. Przede wszystkim muszę uniknąć zderzenia w ciemności. Tak ginąć to szczyt głupoty! Zresztą, nie miałem do tej pory prawdziwej okazji do strzelania.

Nagle radio zaczyna ryczeć. Gordon, ogarnięty szaloną paniką, wrzeszczy bez przerwy, rzucając zdania bez związku. Akurat został trafiony i przez naszą artylerię przeciwlotniczą, i przez Focke-Wulfa.

Rzeczywiście, jakiś *Tempest* – zdaje się, że to jego – ciągnie za sobą długi ogon szarego dymu i wznosi się pionowo w chmury, ścigany przez cztery Focke-Wulfy...

Biedny Gordon!

– Uważaj, Pierre, zwiewaj, zwiewaj!

Zanim w ogóle zrozumiałem, że to wołanie skierowane jest pod moim adresem, pociągnąłem gwałtownie drążek – za późno: *Tempest* został trafiony gdzieś pod zbiornikiem benzyny. Cios był tak silny, że nogi odskoczyły mi od orczyka. Cierpki śmierzący dym wypełnia kabinę. W świetle błyskawicy widzę kwadratowe skrzydło znaczone czarnym krzyżem, które tnie powietrze w odległości kilku metrów ode mnie, a prąd prutego przez Focke-Wulfa powietrza jest tak silny, że tym razem drążek wymyka mi się z ręki...

Instynktownie wykonuję beczkę, wyprostowuję się nad samymi drzewami, i – podczas gdy ze strachu chwytają mnie mdłości – spostrzegam krótki, jasny płomień liżący moje stopy.

Ogień! Czuję poprzez buty ciepło, od którego wzmagą się ból w mojej prawej, rannej nodze.

Schylam się. Po omacku, końcem rękawiczki usiłuję umiejscowić źródło tego płomienia. Bang! Bang! Tempest dostaje dwa kolejne pociski. Tym razem silnik wyraźnie nawala, moje serce również...

Wykonując ostry ślizg, który dosłownie przykuwa mnie do ścianki kabiny, zmniejszam na chwilę gaz, po czym znów dodaję go powoli – silnik warczy normalnie...

Z drążkiem na brzuchu wznoszę się aż pod chmury.

Naokoło, w przerażającym nieładzie, krążą Focke-Wulfy, strzelają, wspinają się w górę, zniżają się...

W półcieniu zauważam jednego, który zawraca w moim kierunku, szybko kołysząc skrzydłami. Odwracam się natychmiast do niego, otwieram ogień z niedogodnej pozycji, oczywiście pudłuję, przelatuję jak huragan zaledwie w odległości kilku metrów pod nim, po czym staję dęba, naciskając mocno lewy orczyk. Tempest drży i zaczyna tracić prędkość, obraca się jednak dziwnie ciasnym zakrętem, wlokąc na końcu skrzydeł dwie białe smugi. Focke-Wulf, zaskoczony, wydaje się niezdecydowany – rozpoczyna zakręt w prawo, wpada w ślizg, znów odzyskuje równowagę – wreszcie skręca w lewo...

I tu strzelił byka! Teraz ja zajmuję dobrą pozycję w odległości mniejszej niż 200 metrów od niego.

Szybko, zanim będzie miał czas wykonać jakikolwiek manewr, oddaję długą serię z czterech działek – błyskawice, które jak gdyby odskakują, oświetlają popielaty kadłub oraz skrzydła Focke-Wulfa. Szczątki fruwią w gęstniejącym dymie, oszklona kabina odpada, koziółkując w powietrzu; widzę usiłującego skoczyć pilota, z obydwoma ramionami przywartymi z powodu szybkości do kadłuba samolotu...

Potem Focke-Wulf zwala się, opadając o jakieś 50 metrów, odzyskuje na chwilę równowagę, uderza o ziemię, odskakuje, ścina jodłę w snopie iskier i ognia, aby w końcu rozbić się na jakiejś drodze. Wybuch jest potężny i jak błysk magnezji oświetla jaskrawo krajobraz na przestrzeni kilkuset metrów wokoło! Jednego mniej!

Wydaje się, że się rozpogadza. Zasłona z mgły znika, odsłaniając na horyzoncie szerokie pasmo żółtawego nieba, oświetlającego bladym światłem wielkie sosnowe lasy.

Na lewo wielki pożar; to pali się park naszych czołgów wraz z cysternami i transportami amunicji. Jak wielkie nocne motyle cztery Focke-Wulfy krążą naokoło płomieni, a od czasu do czasu jeden z nich pluje salwą w ten żar...

Nie śmiem ich atakować, gdyż czuję, że inne też krążą w ciemnościach.

Hola! Jakiś samotny samolot prześlizguje się nad wierzchołkami drzew w kierunku Bremy, której wysokie kominy mającą o zmierzchu jak zamkowe baszty.

Temperatura silnika mojego Tempesta dochodzi do 125° i ciśnienie oleju spadło do 55°. Niechętnie otwieram chłodnicę i zmniejszam dopływ benzyny – liczba obrotów na minutę spada do 3500. Mam jednak przewagę nad Focke-Wulfem, który musi wracać do swej bazy z powodu braku amunicji.

Jesteśmy nad Bremą: Niemiec wyprzedza mnie jeszcze o mniej więcej 1000 metrów. Ta cała eskapada może mnie zaprowadzić trochę za daleko; zamykam znów chłodnicę i daję cały gaz... „Grand Charles” natychmiast odpowiada...

Teraz przelatujemy nad Wezerą przy wejściu do doków.

Jak huragan mkniemy między szczątkami wielkiego mostu przeładunkowego. Ze wszystkich stron wznoszą się zwęglone belki magazynów; nieliczne stojące jeszcze dźwigi sterczą jak olbrzymie czarne szkielety.

Nagle sznur pocisków flaku pojawia się pomiędzy Focke-Wulfem i mną – małe białe światełka, a wśród nich prześlizgują się brązowe kule, to na prawo, to na lewo... Zaledwie przeszły, prawie dotykając moich skrzydeł, już pojawiają się inne – nie wiadomo skąd.

Włączają się do tego automatyczne działka przeciwlotnicze; pomarańczowe pociski smugowe odbijają się w wodzie czarnej i lepkiej od oleju, skąd wystają przewrócone kadłuby statków, podobne do trupów ogromnych wielorybów.

Usiłuję nie tracić z oczu mojego Focke-Wulfa. Na szczęście sylwetka jego rysuje się wyraźnie na ciemniejącym od zmierzchu niebie.

Przez chwilę flak podwaja intensywność ostrzału. Z tyłu słyszę: bęc!

Pociski smugowe nagle gasną i znikają...

Jest to podejrzane! Rzut oka w tył wyjaśnia mi natychmiast, co się stało: tuż za ogonem mego samolotu sześć Focke-Wulfów, w zwartym szyku

„schodkami”, z rurami wydechowymi rozżarzonymi do białości ściga mnie na pełnym gazie...

Jednym uderzeniem pięści zrywam ołowiany drut zamykający dostęp do dźwigni *emergency* i wciskam ją do końca. Po raz pierwszy mam okazję posługiwać się nią na Tempeście. Skutek jest nadzwyczajny. Samolot robi skok naprzód z głośnym sapaniem – jak kocioł pod ciśnieniem – ciągniony przez 3000 rozhukanych koni mechanicznych...

Za kilka sekund robię już 780 km/h i – dopędzając w wielkim zrywie mego uciekiniera – gubię tym samym moich prześladowców.

Wkrótce zbliżyłem się do Niemca na mniej niż 200 metrów. Aczkolwiek oślepia mnie celownik – w tej ciemności mam go akurat na osi – strzelam dwie długie serie... Focke-Wulf chwieje się i spada na bagnistą łąkę, wyrzucając masy błota. Jakimś cudem nie kapotuje...

Nie zwlekając, wzbijam się świecą ku chmurom i opadam na skrzydło, aby stawić czoła innym...

Tamte Focke-Wulfy jednak rozwiały się gdzieś w ciemności. Prawdopodobnie zawróciły, pozostawiając swego kolegę własnemu smutnemu losowi.

Wracam jeszcze raz do Focke-Wulfa, którego strąciłem; pilot jeszcze całkiem ogłuszony, idzie, kulejąc i wlokąc za sobą spadochron. Zraszam serią pocisków szczątki samolotu, które od razu stają w ogniu.

Tymczasem zapadła ciemna noc.

Zmniejszam obroty silnika (trzeba go ochłodzić i oszczędzać benzynę) i biorę kurs na południe, nabierając pomału wysokości.

Mijają minuty. Staram się znaleźć jakiś punkt orientacyjny, gdy nagle silnik nawala. Snop iskier sypie się z obydwu stron kabiny. Ze ściśniętym sercem widzę, że płomień raz po raz ukazuje się pomiędzy moimi nogami. To płyn wyciekający z przedziurawionego odłamkami zbiornika instalacji hydraulicznej spowodował zwarcie w przewodach elektrycznych między pedałami orczyka; kwaśny dym wżera mi się w gardło poprzez maskę tlenową.

Aby przyjemność była całkowita, bateria artylerii przeciwlotniczej – i to bateria aliancka – korzysta z tej chwili, aby otworzyć ogień i otoczyć mnie wianuszkami pocisków.

Zdecydowany natychmiast skakać, jeżeli ogień będzie się rozszerzał, sprawdzam szybko rzemienie spadochronu. Wzbijam się wysoko, aby skok

był bezpieczniejszy, i wołam *Kenway* na pomoc. Na szczęście *Kenway* natychmiast odpowiada i podaje mi kierunek na *Rheine*.

Po 10 minutach niepokoju, podczas których *Kenway* obchodzi się ze mną jak kwoka z pisklęciem, widzę nareszcie dwie linie świetlnych punkcików, migocących nad samą ziemią.

Wirując, wzbija się biała rakietą. Nareszcie *Rheine*!

Czy mam skakać ze spadochronem? Czy raczej muszę zaryzykować lądowanie, nie wypuszczając podwozia?

Moje doświadczenie z 24 marca powinno mnie zniechęcić do tego. Lecz silniejszy od woli instynkt pilota nie pozwala mi poświęcić swej maszyny, starego pocziwego JF-E, którego wybierałem w *Warmwell* z taką czułością.

Instalacja hydrauliczna, oczywiście, nie działa – w przewodach już ani kropli płynu – i nie będę usiłował wypuszczać podwozia, ryzykując, że jedno koło wysunie się tylko do połowy.

*Desmond* informuje mnie, że ogień jest coraz większy i że płomienie rosną w oczach. W dodatku silnik pracuje coraz gorzej, obroty spadają...

– Halo, *Desmond*, *Filmstar leader* cię woła. Ląduję z wciągniętymi kołami.

Mój głos chyba drży. Zanim wyłączyłem radio, słyszę, jak *Desmond* życzy mi powodzenia.

Schodzę do ziemi prawie pionowo – dość szybko, aby zachować możliwość manewru i – ustawiając się dokładnie pomiędzy światłami orientacyjnymi – ląduję.

Straszny trzask... iskry... wstrząsy...

Ku mojemu zdziwieniu tym razem wszystko poszło doskonale; zgrzytając i podskakując na przestrzeni 30 metrów, *Tempest* zatrzymuje się trochę w poprzek, pomiędzy dwoma rzędami świateł...

Ambulans i strażacy przybywają natychmiast, ja zaś wyskakuję szybko z kabiny, już otoczony gęstym białym dymem. Od razu też zaczynają działać gaśnice pianowe.

Koledzy przyjeżdżają po mnie jeepem; ze zdziwieniem widzę dwóch reporterów z wydawnictwa „*Aeronautics*”, *Montgomery*'ego i *Charlesa Brownów*, którzy ściskają mi ręce z wylewnością. Są jeszcze śmiertelnie bladzi z emocji.

W barze wracają szybko do siebie, podczas gdy ja zabieram się do pisania raportu bojowego. Zaczynam od wyrażenia pod adresem *Higginsa* –

naszego łącznika – wszystkich moich uczuć miłości i przyjaźni dla armii, jakimi natchnęły mnie te ostatnie wydarzenia.

Najzabawniejsze z tej całej sprawy jest to, że MacIntyre, który przybył pierwszy, ogłasza, że widział Gordona zmykającego w chmurach i plującego olejem i dymem: a tymczasem Gordon już powrócił, chociaż z trudnościami! O mnie sądził również, że zginąłem.

W końcu cieszymy się wszyscy trzej. A oto wynik wyprawy: dwa Focke-Wulfy zniszczone przeze mnie, trzeci – uszkodzony przez Gordona, jeden Tempest nadający się do naprawy (mój) i dwa inne kategorii B uszkodzone, lecz również nadające się do reperacji na miejscu przez naszą obsługę...

Całkiem znośny bilans.

## **W PIEKLE FLAKU**

Niemcy opracowali dla swoich myśliwców nową taktykę działania. Odkąd nasze oddziały przekroczyły Ren, wszystkie ich wielkie lotniska znajdują się w opłakanym stanie – przeszły naprawdę potworne bombardowania.

Luftwaffe nie posiada już dostatecznej ilości samolotów, aby pozwolić sobie na to, by niszczone je już na ziemi. Obecnie Jagd-Geschwader i Jabo nie mają już stałego miejsca postoju.

Wzdłuż całego prawego brzegu Łaby, wykonując plan obrony powietrznej Rzeszy na rok 1943, organizacja „Todt” zbudowała około 150 pomocniczych lotnisk, przeznaczonych do operacji obronnych, skierowanych przeciwko wielkim nalotom dziennym Amerykanów. Bazy te, zwykle zaopatrzone w dobre, twarde (asfalt lub beton), długości 1000–1500 metrów pasy startowe, posiadały też świetną zabudowę (hangary itp.). W sumie idealnie nadawały się do podjęcia lotów w nowym systemie. W trzech czwartych wypadków bazy te były położone zbyt daleko, by mogły być bombardowane. Zresztą jeżeli używano ich, to tylko chwilowo. Najczęściej były one opustoszałe i nie dawały powodu, zwłaszcza w obecnej fazie, do regularnych bombardowań.

Okolo 15 niemieckich wielkich jednostek myśliwskich – czyli 1200 samolotów myśliwskich i myśliwsko-bombowych najnowszego typu – prowadziło w tym okresie koczowniczy żywot pomiędzy tymi bazami.

Tabor pojazdów lądowych zmieniał miejsce pobytu w nocy. Mechanicy przygotowywali hangary, samochody-cysterny zaś ukrywano w lasach.

Wczesnym rankiem lądowały samoloty i około 10.00, startując ze swego nowego „domu”, wykonywały zadania bojowe.

Po kilku dniach – nigdy nie dłużej jak po tygodniu – jednostka znów zmieniała bazę.

Dzięki tej metodzie Niemcom udawało się nękać bardzo skutecznie nasze wojska, zwłaszcza rano i wieczorem. Coraz więcej naszych konwojów z zaopatrzeniem, przierzucanych w kierunku kolumn pancernych, utykało w drodze pod ogniem niemieckich karabinów maszynowych lub na skutek bombardowania z lotu koszącego.

Armia uskarża się na to gorzko dowództwu Taktycznych Sił Powietrznych.

Dowództwo odbija „piłeczkę” do 2 Grupy Lotniczej, która goni już resztkami sił: jej Mitchelle i Bostony, przeciążone pracą, przeprowadzają dziennie trzy akcje skierowane przeciw celom taktycznym, co na dłuższy czas jest trudne do utrzymania. Grupa 2 zwraca się z kolei do Grupy 84 – lecz jej jednostki myśliwskie stacjonują zbyt daleko, aby interweniować.

Ostatecznie „dziecko” wraca znów do rąk Grupy 83; jak zwykle zadanie to otrzymuje do wykonania nasze Skrzydło Tempestów, gdyż jedynie ono posiada samoloty dostatecznie szybkie, aby (teoretycznie!) uniknąć zniszczenia przez flak, a ich promień działania jest wystarczająco duży, aby móc zaatakować Geschwadery w najbardziej oddalonych gniazdach. Otrzymujemy od służby wywiadowczej wiele szczegółów dotyczących nowej organizacji Niemców, które nas wcale nie zachwycają.

Luftwaffe, aby pozwolić swoim myśliwcom operować ze względnym spokojem, dostarczyła przynajmniej po jednym batalionie artylerii przeciwlotniczej na każde lotnisko. Oddziały te są przydzielane do jednostek myśliwskich i zwykle składają się z trzech baterii dział automatycznych: jednej kalibru 37 milimetrów (dziewięć dział na pojedynczej lawecie) i dwóch dwudziestomilimetrowych (24 lufy na lawetach podwójnych lub poczwórnych).

Bataliony te towarzyszą jednostkom lotniczym przy zmianie postoju i zawsze pierwsze zjawiają się na nowym lotnisku.

Ta silna obrona przeciwlotnicza z doskonale wyszkoloną obsługą i z działami zaopatrzonymi w celowniki żyroskopowe czy też w wizjery z korekturą automatyczną powoduje, że nasze ataki są dla nas nad wyraz niebezpieczne.



Zawsze czujny, mając posterunki alarmowe rozsiane w promieniu 10 kilometrów, taki batalion może w ułamku sekundy rozciągnąć nad lotniskiem, którego broni, prawdziwą zasłonę z pocisków nie do przebycia. Każdy samolot przyłapany w locie koszącym w takiej sieci flaku ma bardzo małe szanse na wymknięcie się jakimś 250 pociskom na sekundę, wyplutym przez 30 luf batalionu.

Miny mamy nietęgę. Od czasu przygód w Rheine nikt nie pragnie narażać się artylerii przeciwlotniczej broniącej lotniska. Co się tyczy mnie osobiście, jestem stale prześladowany przez chorobliwy „flak-kompleks”, toteż brak mi werwy, aby dodawać jeszcze otuchy swym pilotom.

Dwie pierwsze zorganizowane przez Naczelne Dowództwo operacje, polegające na ostrzeliwaniu lotniska, nie udały się: gniazda były puste.

Ażeby po ostatnich niepowodzeniach skrócić czas pomiędzy wyszukianiem i zidentyfikowaniem nowego, czynnego lotniska Luftwaffe a zaatakowaniem go, Naczelne Dowództwo wprowadza nowy sposób.

Kanadyjskie skrzydło rozpoznawcze (Skrzydło 49) może nam wskazać – bez pośrednictwa Naczelnego Dowództwa – interesujący nas obiekt. Przerwywamy wszystkie inne zajęcia, przygotowujemy operację własnymi środkami i uprzedzamy dowództwo, które trzyma w ostrym pogotowiu do naszej dyspozycji grupę Typhoonów zdolnych do zwalczania flaku.

Ten nowy „styl pracy” wchodzi w życie po raz pierwszy dziś o świcie. Po Dywizjonach 56 i 486, które są szczęśliwymi ofiarami dwóch poprzednich nieudanych akcji, na mój Dywizjon 3 przypada teraz dyżur w ostrym pogotowiu.

Wyczekiwanie jest nieznośnie dokuczliwe. Nigdy chyba nie byłem bardziej nerwowo i moi piloci, którzy również nie czują się najlepiej, szybko to spostrzegają.

– Pan wygląda, szefie – powiada Wormsley – na tak szczęśliwego jak kaczka, która dostała cegłą w łeb!

Gdy o świcie wydawałem rozkaz wylotu, wśród siedmiu wybranych nikt nie wykazywał entuzjazmu, z wyjątkiem Australijczyka Baya Adamsa; jest on niewzruszony, nie boi się ani Boga, ani diabła.

Zdenerwowanie w końcu udziela się również i mechanikom, którzy nie mogą usiedzieć w miejscu. Co parę minut drzwi do pokoju pilotów otwierają się i czyjś niespokojny głos zapytuje:

– *Nothing doing, Sir?* Nic do roboty?

Zegar wybija południe i sytuacja staje się niemożliwa. Znosi się na burzę. Zabraniam energicznie używania wyrazu „flak” i wyznaczam karę jednego funta za jego wypowiedzenie. Na sali można by ciszę ciąć nożem. Jesteśmy w stanie alarmu od godziny 3.55. Spożycie herbaty i papierosów jest zastraszające. Dosłownie chodzi się po dywanie niedopałków. W końcu zamykam się w swoim biurze wraz z adiutantem, w pobliżu telefonu, i próbuję myśleć o czymś innym, pisząc list do rodziców.

Wreszcie drę trzy listy i rezygnuję z pisania... Mówię do adiutanta:

– Biorę jeepa i pędzę do kontroli, aby zobaczyć ostatnie dane meteorologiczne. Jeżeli coś się zdarzy w tym czasie, wystrzelcie białą rakietę.

Zaledwie usadowiłem się w jeepie, już słyszę dzwonek telefonu.

Jeden skok. W dispersalu wszyscy stoją, w ich oczach czai się niepokój...

Dzwoni Skrzydło 49. Dyktuję Kenowi Hughesowi:

– Lotnisko Schwerin, rozpoznawczy Spitfire zauważył 40 lądujących Messerschmittów. Na lotnisku znajduje się około 100 samolotów, w tym 15 dwumiejscowych Arado. Zaopatrzenie w benzynę w odległości 500 jardów na południowy wschód od głównego hangaru. Plan lotniska jest w roczniku niemieckich baz pod nr 829, tom II. Powodzenia!

Przesuwam wzrok po twarzach pilotów. Cisza...

– Więc, stało się! – filozoficznie wzdycha Wormsley...

Mówię adiutantowi, żeby wziął jeepa i sprowadził mi oficera wywiadu oraz rocznik niemieckich lotnisk, tom II.

Ken Hughes już odnalazł Schwerin na ściennej mapie – 50 kilometrów na południowy wschód od Lubeki – czyli 230 kilometrów do przelotu.

Adiutant, który wraca jak huragan ze spy'em <sup>55</sup> wręcza mi album otwarty na stronie 829: Schwerin. Piękne lotnisko na brzegu wielkiego jeziora, na zachód od miasta o tej samej nazwie.

Robię szybki szkic na tablicy: trzy pasy startowe w trójkącie, hangary, przypuszczalne rozmieszczenie samolotów takie, jak mi wskazało Skrzydło 49.

Niemcy już wylądowali o godzinie 11.40 – teraz jest godzina 12.10. Potrzeba im co najmniej godziny do napełnienia zbiorników benzyną z samochodów-cystern i dozbrojenia samolotów. Mamy niewiele czasu, aby zastać ich w gnieździe, zanim z niego wylecą i rozproszą się lub ukryją w sosnowym lesie.

Daję ostatnie instrukcje, podczas gdy oficer wywiadu telefonuje do dowództwa, aby zapowiedzieć „cyrk” i poprosić o Typhoony uzbrojone w rakiety.

– Zaatakujemy z północy na południe, całą ósemką w jednym rzędzie z dwustumetrowymi odstępami bocznymi. Szybkość 850 do 900 km/h.

Każdy samolot obierze swój cel w trakcie nurkowania – nie wolno zmieniać kierunku w ostatniej sekundzie. Otworzyć ogień na wysokości 1000 metrów, strzelać bez przerwy, zniżając się tuż nad celem. Pozostać tuż nad ziemią, liczyć do 20 i odlecieć w wachlarzu, wzbijając się jak najwyżej.

Spotkanie z Typhoonami wyznaczono na godzinę 13.00. Żałuję, że tak późno, lecz – niestety – nie mogą przybyć wcześniej.

Typhoony zejdą z 2500 metrów na 1000, 30 sekund przed nami, w celu dokonania dywersji i oddadzą salwę z rakiet na te pozycje flaku, które zdają się zlokalizować. Bowiem z flakiem należy się liczyć!

Lekko wymuszone uśmiechy.

– Pamiętajcie, że zaskoczenie, szybkość i przede wszystkim jak najniższy lot są naszą najlepszą obroną. Nie ma sensu kołysać skrzydłami i łudzić się, że w ten sposób zmyli się obsługę dział; straciecie tylko kilka cennych kilometrów, a w dodatku narazicie się na zaczepienie skrzydłem o ziemię. Ostatnia rada: jeżeli zostaniecie trafieni i będziecie musieli opuścić samolot, to przypominam, że najpewniejsza metoda jest następująca: drążek do brzucha, odrzucić dach kabiny, skulić się, odczekać parę sekund, potem drążek gwałtownie do przodu i macie 90% szans na to, że zostaniecie wyrzuceni z kokpitu. Oczywiście, nie życzę wam tego! Czy są jakieś pytania? Naprzód!

\*\*\*

– Halo, *Kenway*, tu *Filmstar*. Co się dzieje z Typhoonami? Zaczynam się niepokoić. Przelecieliśmy już Łabę i na horyzoncie widać wyraźnie zarysy jeziora Schwerin. Ale ani śladu Typhoonów.

Po kilku minutach *Kenway*, zakłopotany, odpowiada mi:

– Halo, *Filmstar*. Przykro mi, mój stary, lecz coś się stało Typhoonom. Rób więc, co będziesz mógł, bez nich!

Wspaniale! Bez Typhoonów przeciw flakowi! Sami będziemy musieli wypić to piwo, którego nam ktoś nawarzył!

Mój głos musi lekko drżeć, gdy wywołuję swój patrol, aby sformować szyk do ataku.

Okolone sosnami wielkie błękitne jezioro, przecięte w samym środku półwyspem, na którym wznosi się miasto Schwerin. Śliczne cacko uczone skąły z renesansowymi dzwonicami i lakierowanymi dachówkami. Na zachód od miasta piękne, nienaruszone lotnisko z zamaskowanymi budynkami i hangarami, jakich chyba już mało pozostało w Niemczech. Jesteśmy na wysokości 4500 metrów. Przechodzę na lewo od celu, jakbyśmy lecieli dalej swoim kursem. Uważnie rozglądam się w terenie: małe, ciemne krzyżyki samolotów stojących w oznaczonych punktach odcinają się na jasnej, wiosennej murawie. Odkrywam również jedną, dwie, cztery... siedem wież artylerii przeciwlotniczej.

– Uwaga, *Filmstar*, flak na szóstej godzinie.

I rzeczywiście, w odległości 200 metrów za nami ukazuje się pięć czarnych kłębow...

Dobrze! Jeszcze pięć sekund i – do ataku. Cel jest za nami, a słońce świeci nam w twarz.

Odczuwam okropny strach, który zapiera mi dech. O ile w prawdziwych bitwach powietrznych z myśliwcami, z wyjątkiem pierwszych, zachowywałem zawsze spokój, o tyle z flakiem...

– *Drop your babies, Filmstar!*

Trzeba szybko zrzucić dodatkowe zbiorniki i uderzyć na nieprzyjaciela... Czuję skurcz w żołądku, przyprawiający mnie o mdłości – zaletą samolotu jednomiejscowego jest to, że nikt nie zauważy, jak konasz ze strachu.

– 180° w lewo!

Szybki zakręt o 180° w lewo wyprowadza nas naprzeciw lotniska.

Teraz słońce świeci nam w plecy.

– Pełnym gazem w dół, *Filmstar*.

Nurkujemy...

Moich siedem Tempestów jest ustawionych na lewo ode mnie w nieskazitelnym szyku, pomimo że nurkujemy prawie pionowo.

„Smell of flowers” – zapach kwiatów – szczydzi głos Baya Adamsa w słuchawkach.

Flak! Boże ty mój, ależ flak! Na całym obszarze lotniska rozbłyskuje ogień wylotowy z luf dwudziesto- i trzydziestosiedmiomilimetrowych działek. Musi tu być przynajmniej 40 stanowisk!

Pod nami rozwija się dywan z białych płatków, z nich wynurzają się w regularnych łańcuchach, złożonych z ośmiu czarnych kul dymu, serie z działek kalibru 37 milimetrów.

Co za ostrzał!

Strach fizyczny jest najgorszą rzeczą, jakiej można doznać. Serce podchodzi mi do gardła, jestem zlany potem – tym perlistym, który później budzi wstyd. To pot ciała, które się buntuje. Skurczone palce u nóg wprost pływają mi w butach.

Desperacko zanurzamy się w dym wybuchów i pocisków smugowych. Z lewej jeden sznur pocisków, z prawej drugi, tam znów się krzyżują, rozrywają wokół naszych skrzydeł z perfidnym, oślepiającym oczy błyskiem. Dzieli nas 1500 metrów od pasa, po którym biegają ludzie. Wysokość – 500 metrów.

– Niżej! niżej! Na Chrystusa! – mój głos musi brzmieć histerycznie...

Nurkujemy na pełnym gazie!

Olbrzymia, poprzecinana szarymi pasami startowymi powierzchnia trawnika kołysze się i pędzi ku mojej twarzy. Robimy 900 km/h.

Pierwszy hangar... samochód-cysterna... i oto Messerschmitty stojące niezgrabnie, ustawione na swoich wąskich podwoziach; jest ich około 30, a pod skrzydłami widać skulone postacie.

Zanadto w lewo, niestety! Poza moją linią strzału...

Grupa samolotów Arado, około tuzina, zjawia się nagle w moim celowniku. Strzelam. Strzelam jak szalony, trzymając skurczony palec na spuście.

Pociski tworzą wstęgę dymną, która wije się pomiędzy Arado, wspina na kadłuby, uderza w silniki... widać dym, jeden z samolotów wylatuje w powietrze w tej samej chwili, gdy nad nim przelatuję, a palący podmuch podrzuca mojego Tempesta w górę.

Jeden z Tempestów zawadza o ziemię, jego kadłub odbija się od niej jak piłka, siejąc odłamkami skrzydeł i strzaskanych sterów...

Znowu – na przeciwko mnie – hangary. Oddaję drugą serię strzałów! Wybuchy pocisków na drzwiach z blachy falistej i metalowych filarach...

– *Look out Red Two!* Uważaj, Czerwona Dwójka!

Boże, mój numer 2 przelatuje nade mną z szaloną szybkością, nie panując zupełnie nad samolotem. Zgubił już dach swojej kabiny...

Z prędkością 900 km/h, uderza w odległości 20 metrów w prawo ode mnie w wieżę flaku, przecinając ją na pół, pod platformą. Drewniane belki fruwią... Garstka ludzi uczeplonych do działła zapada się gdzieś w próżnię.

Tempest roztrzaskuje się na skraju placu, obok skupiska małych domków, żłobiąc potężną ognistą bruzdę; silnik odrywa się i wiruje w płomieniach pośród fruujących w powietrzu szczątków...

To prawie koniec...

Raz, dwa, trzy... coraz gęściej od smugowych pocisków... pochylam głowę i kurczę się za pancerną płytą... 12, 13... 14... oszukam ich... pociski trzydziestosiedmiomilimetrowe otaczają mnie ze wszystkich stron tak blisko, że widzę tylko jaskrawy błysk, ale nie widzę żadnego dymu... istny grad odprysków bębni po kadłubie mego samolotu... 19... 20!

Pociągam za ster wysokości i wznoszę się stromo w niebo. Flak strzela dalej.

Zerkam do tyłu, w stronę Schwerinu, którego niewyraźne kontury wyłaniają się spod mojego steru wysokości.

300 metrów pode mną ciągnie w górę zygzakiem jakiś Tempest, uparczywie ścigany przez smugowe pociski.

Pożary przy hangarach, zewsząd podnoszą się słupy czarnego, tłustego i poprzetykanego płomieniami dymu, istny fajerwerk eksplodujących bomb magnezjowych.

Dołącza do mnie jakiś Tempest, kołysze skrzydłami i ustawia się obok.

– Halo *Filmstar*, dołączać do formacji, na południe od celu, wysokość 3000!

– Halo, Pierre, tu *Red 3*. Myślę, że innych już nie ma!

To Bay. Mówi mi, że reszta została strącona!

Zestrzeleni? Niemożliwe! Obszukuję horyzont, całe 360°, olbrzymią piramidę wybuchów flaku i świetlnych pocisków nad Schwerinem, zastygłych w nieruchomym powietrzu ponad chmurami.

Nie ma nikogo.

Godzina 13.04. Rozpoczęliśmy atak o godzinie 13.03... Ten koszmar trwał może 35 sekund, od momentu, kiedy zanurkowaliśmy... I z ośmiu samolotów straciliśmy sześć! Przelatujemy znowu nad Łabą. Moje naprężone nerwy zaczynają się uspokajać, drżenie nóg ustaje. Nie ma co myśleć o innych! Po co?

Jeszcze jedna akcja za nami; 56 i 486 wezmą następne na siebie.. Może chociaż jeden dzień odpoczynku...

To już Rheine...

– Halo, *Desmond*, tu *Filmstar*. Jesteśmy nad bazą. Możemy lądować? Machinalnym ruchem wypuszczam koła. Zmniejszam gaz...

Zawsze mam wrażenie, że rodzę się na nowo w chwili, gdy opony skrzy-  
pią już po betonie.

Dowództwo natychmiast przysłała nam zdjęcia operacji nad Schwerinem. Są bardzo wyraźne. Zrobił je Kanadyjczyk z 49. Skrzydła w trzy godziny po naszej masakrze. Spotkał go bardzo ostry ogień artylerii przeciwlotni-  
czej. Żeby zrobić zdjęcia, musiał zejść bardzo nisko i został ciężko ranny. Tylko dzięki niebywalej odwadze i sile woli cudem doprowadził swojego zdemolowanego Spita ze zdjęciami do domu.

Oglądamy uważnie zdjęcia. Rzeczywiście, gra niewarta była świeczki. Wydaje się, że dwa Messerschmitty zostały zniszczone przez wybuch samochodu-cysterny, a pomiędzy dwoma zbombardowanymi budynkami sali montażowej zakładów Focke-Wulf widać traktor ciągnący na przyczepie trzeci z widocznymi oznakami uszkodzenia. Jedyną poważną szkodę można stwierdzić w „mojej” grupie samolotów Arado, z których pięć jest doszczętnie zniszczonych. Lecz nie taki był cel operacji i stanowi to bardzo nikłą rekompensatę za utratę sześciu Tempestów i ich pilotów.

Flak miał tu naprawdę łatwe zadanie. W moim miesięcznym raporcie bojowym zwracam na to uwagę. Tym razem dowództwo bierze to wreszcie pod uwagę i rezygnuje z kontynuowania tego rodzaju akcji.

Ochrona lotniska aresztowała w przylegającej do niego szopie ukrywają-  
cego się tam Luksemburczyka, byłego obserwatora Luftwaffe. Uczestniczę w przesłuchaniu. Biedak jest przestraszony i chętnie odpowiada na wszystkie pytania zadawane mu przez spy’a.

Jest to zresztą ciekawy „okaz”, bowiem od sierpnia 1943 roku do 25 września 1944 roku pracował w Lechfeld jako obserwator w czwartej eska-  
drze K J 40.

Lechfeld było ośrodkiem, w którym przeprowadzano loty próbne odrzu-  
towych Messerschmittów 262, i jeniec nasz był bliskim przyjacielem Fritza Wendela, szefa pilotów-oblatywaczy Messerschmittów.

Według niego charakterystyka Me 262 jest następująca; największa  
szybkość – 980 km/h na wysokości 7000 metrów, szybkość lądowania –  
minimum 340 km/h. Nie wydaje się, aby Me 262 był zaopatrzony  
w szczelną kabinę, gdyż jeniec nigdy nie widział Wendela w specjalnym  
kombinezonie. Jednak Wendel powiedział mu, że wznosił się już na 12 700  
metrów.

Wszystkie samoloty tego typu, które widział nasz jeniec, miały namalowaną z tyłu literę „V” z jakimś numerem. Nie może powiedzieć, czy chodzi przy tym o numer serii, zresztą najwyższą liczbą, jaką zaobserwował, jest „V 15”; osobiście uważa, że chodzi tu o prototypy. „V” może przecież oznaczać *Versuch* – próba.

W rzeczach Luksemburczyka znajdujemy liczne tajne dokumenty, które przekazujemy dowództwu.

„Curly” (Kędzierzawy) Walker otrzymuje dziś swój Distinguished Flying Cross, a my mamy zamiar zapewnić mu jak najbardziej uroczystą oprawę. Ponieważ zarazem ma urodziny, to jego zapasy gotówki po całym tym świętowaniu skurczą się o – ni mniej, ni więcej – tylko o trzymiesięczny żołd. Nazywamy go „Kędzierzawy” ze względu na jego okrągłą czaszkę, obnażoną przez wczesną łysinę; chociaż ma 28 lat, wygląda na 35. Jako że razem z Kenem Hughesem jest najstarszym będącym przy życiu pilotem dywizjonu, zgłaszam jego kandydaturę na stanowisko dowódcy eskadry, w następstwie po Gordonie Milne, zestrzelonym w ostatnim tygodniu przez Me 262.

## **DOWODZĘ SKRZYDŁEM**

Dwóch Nowozelandczyków zrobiło dowódcy administracyjnemu Skrzydła, Jamiesonowi, bardzo kiepski kawał. Po zdecydowanie hucznym przyjęciu, wydanym z okazji pożegnania „Smoky’ego” Shradera, obejmującego 616 Dywizjon odrzutowców „Meteor”, ci dwaj piloci wymknęli się po cichu... Pierwszym obiektem, na którym spoczęło ich nieco błędne, po wielu toastach, spojrzenie, był osobisty jeep Jamiesona. Wskoczyli do niego, zapuścili silnik i przy świetle księżycy udali się na przejażdżkę po okolicznych drogach. Zaczęli od forsowania strzeżonego szlabanu, bez szwanku znieśli salwę pistoletu maszynowego i pojechali dalej pełnym gazem w kierunku Belsen.

W połowie drogi staranowali wspaniałego sztabowego Buicka, pełnego upstrzonych gwiazdkami generałów, wyekspediowali go wraz z zawartością do rowu, sami jednak zawarli przy tym bliższą znajomość z słupem telegraficznym. Cali i zdrowi jednak zdołali zmyć się do lasu, pozostawiając lekko poobijanych panów generałów swojemu losowi, a ci z trudem wygrzebali się spod szczątek wozu...



Historia ta wywołała oczywiście sporo zamieszania; nie można było jednak odszukać obydwu winowajców, którzy niepostrzeżenie zdołali wślizgnąć się w nocy z powrotem do kasyna i nie pisnęli o swojej przygodzie ani słówka. Piloci z 486 wykazali się godną uwagi solidarnością, dając sobie wzajemnie alibi podczas przesłuchań przez MP.

Dzisiaj przed południem Jamieson otrzymał pismo z dowództwa. W piśmie tym udzielono mu nagany i polecono, aby w interesie swojej przyszłej kariery w RAF-ie zwracał więcej uwagi na przestrzeganie minimum dyscypliny przez jego pilotów.

W kilka godzin po otrzymaniu tego pisma Jamieson przywołał mnie, aby powierzyć mi dowództwo nad Skrzydłem w zastępstwie „Smoky’ego”. Jamieson przyjął mnie z wdziękiem buldoga i – nim zdążyłem złożyć swoje podziękowanie – zaznaczył, że jeżeli moja brzytwa się stępiła, to on może mi pożyczyć swoją, bo fryzjer nie jest po to, aby strzyc psy itd.

Po 10 minutach tego rodzaju grzeczności Jamieson wręczył mi dwudziestocentymetrowej grubości plik akt (raporty, zaległa korespondencja), zalecając przy tym, abym nie dał się zabić zbyt szybko, ponieważ on ma już dosyć tych zmian dowódców Skrzydeł co tydzień.

27 kwietnia 1945.

Nareszcie moje marzenie się spełniło! Jestem dowódcą Skrzydła i to jakiego! Skrzydło 122 to elitarna jednostka myśliwców RAF-u. Wydaję polecenie, aby krawiec natychmiast dodał na naramiennikach mojej *battle-dress* pełny trzeci galon.

Dzwoni Broadhurst, aby mi pogratulować i zaprosić do swojej Kwatery Głównej w Celle.

Każę szybko namalować trójkątną chorągiewkę dowódcy Skrzydła na kadłubie „Grand Charlesa”, a kołpak śmigła pomalować na kolor jaskrawoczerwony.

W pół godziny później ląduję w Celle, gdzie przyjmuje mnie ze wszelkimi honorami adiutant Broadhursta, którym jest nie kto inny, tylko mój dawny kolega ze Skrzydła 125, Burgess, zwany „Bugs”.

Na trawie dookoła wieży kontrolnej siedzi około 1000 jeńców francuskich, których uwolniła nasza ofensywa i których RAF przewiezie do Francji samolotami w drodze repatriacji. Nieszczęśliwcy nie potrafią dostosować się do rytmu wydarzeń. Kręcą się we wszystkich kierunkach zdezorientowani i oszołomieni troskliwością, jaką otoczyli ich Anglicy. Zdaje się jednak, że zachowali jedną wybitnie francuską cechę: przez cały czas gderają

i chyba nie zdają sobie sprawy z tego, że żołnierze i piloci RAF-u, aby poczęstować ich papierosami lub słodyczami, musieli przez kilka tygodni oszczędzać własne przydziały żywnościowe. Ale ogólna ich postawa jest dosyć dobra; są strzelcami piechoty, oficerowie zawsze trzymali ich w ryzach i wydaje się, że ciągle to robią.

Czekając na samochód, rozmawiam z kilkoma z nich. Są niespokojni i niepewni przyjęcia, jakie zgotują im we Francji, pytają mnie, co sądzę o generale de Gaulle'u. Po paru minutach stoi wokół mnie chyba setka ludzi. Wreszcie podjeżdża samochód, ściskam pośpiesznie wiele rąk.

Broadhurst przyjmuje mnie po przyjacielsku, jak zawsze, i przekazuje mi wiadomość, że król właśnie co podpisał dekret i decyzję przyznającą mi wstęgę do mojego DFC. Omawiamy następnie sytuację Skrzydła i plan przyszłych działań. Trzeba wyteńczyć wszystkie siły; Niemcy są u kresu, ale należy dbać o to, aby nie udało im się powiększyć stanu liczebnego armii w Norwegii, co przedłużyłoby walkę.

Po herbacie, na którą zaprosił mnie Broadhurst, około godziny 17.00 wracam, czując się panem świata...

Na lotnisku tłok dookoła mego „Grand Charlesa”. Żołnierze francuscy wskazują palcem na czarne krzyże – znaki moich zwycięstw – i na duży biały krzyż Lotaryngii na chłodnicy.

Pomimo wąskiego pasa robię na ich cześć start *à l'américaine*, potem jeszcze przelot na poziomie „stokrotek” i odlatuję do Fassberga.

Pracuję do północy wraz z Charliem, Abundem i Rapem, aby załatwić zaległą korespondencję, i co najmniej przez kwadrans lubuję się moim podpisem:

*P.H. Clostermatm DFC and Bar  
Wing Commander Flying 122 Wing*

## **OSTATNI EGZAMIN**

3 maja 1945.

Teraz mamy już pewność, że wyprowadzamy ostatni cios. Ile czasu potrwa opór Niemców?

Jeśli chcieliby się utrzymać na linii Kanału Kilońskiego, na wyspach duńskich i w Norwegii, to bez trudu mogliby to robić jeszcze przez co najmniej dwa miesiące.

Ewakuacja Luftwaffe odbywa się dość sprawnie. Lotniska w Danii są przepełnione po brzegi samolotami transportowymi i bojowymi. We wszystkich małych zatokach morskich, wzdłuż plaż zakotwiczyły całe floty wodnopłatowców typu Blohm & Voss oraz Dorniery.

Zapasy benzyny pozwolą im oczywiście na prowadzenie jeszcze przez jakiś czas skutecznej obrony – przynajmniej tak wynika z rachunków na papierze.

Z godziny na godzinę coraz wyraźniejsze są oznaki odwrotu do Norwegii. Wielki morski konwój w Kilonii, nieprzerwany ruch samolotów przez Skagerrak, zacieklejszy opór na lądzie, wydają się to potwierdzać. W coraz bardziej niekorzystnej sytuacji znajdują się nasze średnie bombowce 2. Dywizji Powietrznej (Group 2); coraz bardziej oddalają się od frontu, przez co nie mogą działać ze swoich baz z dostatecznym ładunkiem bomb. Z tej samej przyczyny nie możemy liczyć na żadną skuteczną pomoc ze strony Marauderów 9. Amerykańskiej Armii Powietrznej.

I tak, raz jeszcze nasza biedna 83. Grupa musi się poświęcić dla dobra ogółu!

Potwierdza to telefon od Broadhursta i następnie od Lapsleya. Na pocieszenie oznajmiają, że zrobią wszystko, aby oddać nam do użytku – po ich zdobyciu – lotniska okręgu Lubeki, które będą mogły przyjąć nasze mocno uszkodzone maszyny. Pasy do lądowania na brzuchu są już przygotowane w Ratzeburgu, w Schwartzenbergu i w samej Lubece. Począwszy od dziś, od godziny 13.30, będą tam stały w pogotowiu ambulanse. Gdyby przypadkiem nasze wojsko zajęło jakieś inne lotnisko, niezaminowane, bardziej na północ, to początek toru będzie oznaczony czerwonym pasem. Z uwagi na to, że podpułkownik Brooker nie ma jeszcze następcy, Mackikham wyjeżdża na urlop, Jimmy Thiele został strącony, a „Smoky” Shrader objął dowództwo 616 Dywizjonu wyposażonego w odrzutowe „Meteory” – nadal pozostaje p.o. dowódcą Skrzydła.

Na dzień dobry dostaję solidną burę przez telefon od Broadhursta, który skarży się na źle zorganizowaną obsługę techniczną samolotów na ziemi. Rzeczywiście, każda eskadra może zebrać maksymalnie trzy albo cztery samoloty nadające się do lotu.

W samym tylko Dywizjonie 3 siedem samolotów stoi w hangarach: uszkodzenia przez flak, nieszczelne przewody olejowe, wymiany świec, flak i jeszcze raz flak. Samolot Kena Hughesa podobny jest do ogromnej solniczki, ma krawędź natarcia, śmigło i chłodnicę podziurawione jak sito

przez odłamki. Johnny Walker ma w stateczniku pionowym dziurę o średnicy 50 centymetrów. Mechanicy w pośpiechu kończą łątanie dwóch dziur wielkości pięści w kadłubie mego „Grand Charlesa”.

Obsłudze brakuje co najmniej połowy narzędzi, hangary są otwarte na wszystkie strony, deszcz pada do środka i jest zimno. Mamy za mało amunicji i działek do obrony, kolumny zaopatrzeniowe nie były w stanie nadążyć za prędko posuwającym się frontem. Za wszystkie te niedociągnięcia organizacyjne bazy odpowiedzialność jest ogromna, zaś komendant administracyjny Skrzydła, Jamieson, po kawale z jeepem jest ciągle obrażony i nie bardzo mi pomaga.

Zgodnie ze starą tradycją żołnierską przekazuję przez megafon to, co usłyszałem od Broadhursta – z odpowiednią „nadwyżką” – personelowi Skrzydła. Efekt jest dość mizerny, ale przynajmniej uspokaja to moje nerwy.

Ciągle myślę o awansie i wściekam się.

Moja sytuacja, gdyby nie eleganckie i sportowe zachowanie się Anglików, byłaby krępująca: jestem przecież tylko podporucznikiem, a dowodzę oficerami angielskimi wyższego stopnia, 120 pilotami i 900 żołnierzami. Wiem dobrze, że Główna Kwatera w Londynie czyni starania, aby dać mi satysfakcję. W Paryżu gwizdzą na to. Zajęci są wyłącznie polityką i nie troszczą się o to, by nadawać stopnie tym, co jeszcze walczą.

Mimo złego nastroju zorganizowałem dziś trzy wypady. Wracam kompletnie wyczerpany.

Skrzydło straciło w ciągu poranka sześciu pilotów – wśród nich „Baby” Austina i porucznika Blee, dwóch najlepszych z nowozelandzkiego Dywizjonu 486.

Charlie przynosi mi listę samolotów będących w naszej dyspozycji. Mamy ich 27 – w rzeczywistości 23 – na 95, którymi powinniśmy normalnie rozporządzać. Charlie obiecuje mi jeszcze cztery na godzinę 17.00.

Teraz jest 15.30.

Wysyłam Kena Hughesya, Johnnego Walkera oraz moich dwóch Australijczyków, Torpya i Baya, wraz z Longleyem jako rezerwowym, na krótkie rozpoznanie w okolicę Flensburga. Ken jest ostrożny i nie da się strącić z byle powodu.

Tymczasem studiuję nadal raporty z przebiegu indywidualnych walk tego poranka, układając wraz z adiutantem meldunek dla dowództwa. Nie da się zataić naszego deficytu samolotów. Samopoczucie pilotów też nie

jest zbyt dobre, toteż żywię nadzieję, że nie każą nam robić akcji przeciw okrętom.

Flak odgrywa coraz większą rolę w życiu moich załóg. We wszystkich wypowiedziach – przy stole, w barze, przy wydawaniu zadań bojowych – wyczuwa się, jak są opętani tą myślą. Aby się o tym przekonać, wystarczy zaobserwować natarczywość, z jaką ci, co mają wyruszyć na wypad, wypytują powracających z bojowego zadania o siłę ognia i o stanowiska artylerii przeciwlotniczej. Słowo „flak” jest co chwilę na ustach każdego.

Palę papierosa po papierosie i piję herbatę filizankę po filizance. Zęby i szczęka bolą mnie od czasu lądowania na brzuchu 24 marca.

Mam dość ostrą rozmowę z oficerem łącznikowym z 2. Armii Kanadyjskiej – od czasu afery z 20 kwietnia reaguję zdecydowanie alergicznie na kolor khaki. Zdaje się, że mój rozmówca nie jest obeznany z działaniami na lądzie. Jestem zmuszony sam rozwijać taśmy dalekopisu i określić sytuację.

A sytuacja na lądzie wydaje mi się dość niewyraźna: jednostki pancerne prą jak strzała na Kilonię, Elmshorn (na północ od Hamburga) oraz przeciwko kilku mocnym punktom oporu na lotniskach Neumünster, Bad Segeberg i ich satelitach.

Obecnie Luftwaffe ogranicza się tylko do osłaniania odwrotu wojsk i ewakuacji sztabów za pomocą Junkersów 88, Junkersów 52, Heinklów 111, a przede wszystkim „Fieseler Storchów”.

Przemykają one pod osłoną warstw chmur i mgieł zalegających wczesnym rankiem oraz przy zachodzie słońca nad jeziorem Plöner.

Dość niskie chmury (pułap poniżej 1000 metrów), które od kilku dni pokrywają Półwysep Jutlandzki, mało sprzyjają patrolom myśliwskim, mającym blokować drogi. Ostrzał artylerii przeciwlotniczej jest tak gęsty, że gdy tylko któraś z naszych maszyn wyłoni się spod chmur na tej małej wysokości, to natychmiast biorą ją na cel setki dział automatycznych, których krzyżowy ogień pokrywa główne drogi od Eutin do Kilonii, przede wszystkim zaś autostrady z Neumünster do Rendsburga i ze Schlezwigu do Flensburga.

Wszystko to nie jest zbyt zachęcające.

17.20. Wychodzę, aby być obecnym przy lądowaniu samolotów, które powracają z akcji. Samolot biednego Brockenhursta został mocno poturbowany przez flak, właśnie nad autostradą do Flensburga. Nie chcąc lądować z niewypuszczonym podwoziem, Brocklenhurst woli wyskoczyć ze spadochronem. Bardzo dobrze sobie z tym radzi, ale jeep, który wyruszył na

poszukiwanie, odnalazł go z wielkim trudem. Porwany wiatrem lądował daleko, w gąszczu lasu Orel.

Klucz Kena szczyli się wspinała serią 23 ciężarówek zniszczonych i 65 uszkodzonych – prawdziwy rekord! Ma na swym koncie także dwa Junkersy 52, strącone przez Longleya nad brzegiem morza.

Świetnie! To pozwoli mi coś podać w raporcie. Z drugiej strony, Longley niepokoi mnie bardzo. Staje się coraz mniej ostrożny i wiedząc, że po ukończeniu cyklu operacji powróci do Nowej Zelandii, korzysta z ostatnich godzin lotu, aby zdobyć DFC.

Będę musiał nieco poskromić go w zapędach. Tak czy inaczej, z uwagi na to, że ma zatwierdzone strącenie sześciu szkopów, przedstawię go do odznaczenia.

Wszystkie samoloty oprócz Brockenhursta wróciły. Na 10 maszyn sześć dostanie paliwo i amunicję w ciągu 10 minut.

Gdy przygotowuję się do powrotu do naszego dispersalu, słyszę warkot lecących z północy, nisko nad naszym lotniskiem, samolotów torpedowych „Beaufighter”. Są ich całe chmary, przynajmniej ze trzy skrzydła. Wracają z olbrzymiego ataku zorganizowanego przeciwko słynnemu konwojowi statków w Kilonii.

Jeden z nich ciągnie za sobą długą kłębiącą się kłębiącą się z płonącego silnika i próbuje u nas wylądować. 500 metrów od pasa wpada w korkociąg i roztrzaskuje się w straszliwej eksplozji koło stawu.

Strażacy i ambulans nadjeżdżają błyskawicznie.

– Mój Boże, po co oni tak pędzą? – szepce Peter West. – Przecież tam niewiele zostało...

Rzeczywiście, po 10 minutach ambulans wraca powoli, przywożąc zwęglone szczątki obserwatora i pilota.

W godzinę później, gdy podczas obiadu w kasynie omawiam jeszcze ten wypadek, wpada na mnie spy:

– „Scrambler” do pana, Sir!

Czego oni chcą ode mnie o tej porze?

Wskakuję do jeepa i pędzę do Intelligence Roomu. „Scrambler” to aparatura radiotelefoniczna, pracująca na falach ultrakrótkich. Jest środkiem łączności pomiędzy Skrzydłem a Kwaterą Główną. Posiada dziwną właściwość, że zniekształca przy nadawaniu głos mówiącego, a w odbiorniku znów czyni go zrozumiałym. Jeśli przeciwnikowi uda się po drodze przechwycić rozmowę, to usłyszy tylko całkowicie niezrozumiałe bełkot. Jest to

sposób porozumiewania się szybki i praktyczny, nie wymaga bowiem szyfrowania.

Znowu Broadhurst przy aparacie. Rozmowa jest krótka:

– Pierre, iloma samolotami pan rozporządza?

Rzut oka na tablicę kontrolną.

– 25, Sir.

– Dobrze. Proszę notować do natychmiastowego wykonania! Baza lotniczo-morska w Großenbrode (stop) punkt odniesienia N. 54.22 E. 11.05 (stop) przeszło 100 dużych samolotów transportowych na ziemi i zakotwiczonych (stop) prawdopodobna bardzo silna osłona myśliwców nieprzyjacielskich (stop) prowadzi pan wszystkie będące do dyspozycji siły na wyznaczony obiekt (stop) jeżeli możliwe ostrzeliwać z karabinów maszynowych (stop) sposób wykonania ataku do waszego uznania (stop) uprzedzić *Kenwaya* o waszej gotowości co najmniej 10 minut wcześniej (stop) spróbuję dać wam Typhoony do zwalczania artylerii przeciwlotniczej (stop) nie liczcie zbyt na to (stop) życzę powodzenia (stop).

Dziękuję i odkładam słuchawkę, podniecony i zarazem wściekły. Po takim dniu wygnać nas o 20.00 jeszcze raz w powietrze i to na taki obiekt – niech ich diabli wezmą!

– Łącznik! Stan gotowości numer 1, natychmiast!

Łącznik pędzi i po paru chwilach dźwięk syren wstrząsa całym Fassbergiem.

Studiuję mapę zawieszoną na ścianie. Do Großenbrode jest w linii prostej około 140 kilometrów, lecz biuletyn meteorologiczny oznajmia nam, że okolice Lubeki i Hamburga są całkowicie zachmurzone. Burzowe kłębiaste cumulusy sięgają 6000 metrów wysokości.

Trzeba będzie ominąć tę okolicę, kierując się na północ.

Pisk opon na betonie. Zaczynają nadjeżdżać jeepy, załadowane pilotami jak beczki śledziami. Przerwany obiad i niesamowicie ciężki dzień nie przyczyniają się do tego, aby wprowadzić ich w dobry nastrój. Niektórzy żują naprędce zrobione kanapki.

– Wszyscy już są? Dobra.

Pospiesznie przedstawiam im sytuację.

Nie mamy dość maszyn do naszej dyspozycji, aby móc latać eskadrami. Polecimy więc w dwóch rzutach po trzy klucze z czterech samolotów każdy, szykiem schodkowym w prawo. Ja poprowadzę pierwszą grupę 12

Tempestów, a MacDonald z Dywizjonu 486 – drugą. Mam nadzieję, że w ten sposób będę miał jako tako w garści moje 24 maszyny.

Szczegółów akcji nie mogę teraz podać, z tym muszę się wstrzymać, i dopiero na miejscu przekażę stosowne rozkazy przez radio. O wszystkim rozstrzygnie raczej sytuacja w danym momencie, a nie wcześniej ułożony plan. Zresztą, nie posiadam ani danych, ani dość czasu, aby opracować właściwy plan akcji...

– Nastawcie zegarki! Jest godzina 20 minut 7. Zapuszczamy silniki o 20.15. Ja wystartuję jako numer 1, zatoczę duże koło nad lotniskiem, aby 24 maszyny mogły sformować odpowiedni szyk, i o godzinie 20.25 biorę kurs na cel... Żadnych pytań? No to do roboty!

Koło siebie będę miał kapitana Bone'a, porucznika Duga Worleya oraz młodego sierżanta Crowe'a, dla którego będzie to trzeci lot bojowy. Żadna słynna ekipa, ale nie mam wyboru i nie mogę przecież żądać od pilotów, którzy już mieli trzy zadania w ciągu tego dnia i padają z nóg, aby się podjęli czwartego, na pewno bardzo ciężkiego.

Godzina 20.15.

Mój „Grand Charles” jest gotowy do startu. Silnik pracuje, a Gray, wyciągnięty na skrzydle, pokazuje mi, podnosząc kciuk w górę, że wszystko jest w porządku.

Na obszernym betonowym placu w Fassbergu, otoczonym wielkimi, ciemnymi hangarami, aż dudni i wrze.

Zapinając pasy, rzucam okiem dookoła. Silniki są w ruchu, ze wszystkich stron pędzą mechanicy ze spadochronami lub z zapomnianymi w pośpiechu mapami.

Piloci włączają do kabin, niezgrabni w swoich maewestkach i uprzężach spadochronów.

Godzina 20.16. Klocki spod kół!

O 20.25, gdy słońce jest nisko nad horyzontem i ogromne masy chmur ciągną ku zachodowi, wznoszę się powoli i biorę kurs na północ.

Nasz szyk bojowy przedstawia się tego wieczoru fatalnie. Z ludźmi z trzech różnych dywizjonów trudno jest stworzyć jakiś jednolity zespół.

– Naprzód, *Filmstar*, obudźcie się!

Klucz Błękitny, który powinien znajdować się na lewo ode mnie, buja się 500 metrów po prawej nade mną. Żółta Dwójka, Trójka i Czwórka wloką się przeszło kilometr z tyłu.



Zdenerwowany i w złym humorze z całą bezwzględnością przywołuję ich przez radio do porządku.

Okrażamy Hamburg, aby ominąć chmury brudnego dymu, który wznosi się jak okiem sięgnąć nad płonącym miastem.

Nareszcie mój zespół zbiera się w sobie, aby utworzyć zwartą formację. Ponad Neumünster, gdzie wznosimy się na wysokość 3000 metrów, ostrzeżliwuje nas (zresztą bardzo nieudolnie) bateria dział kalibru 88 milimetrów. Skręcamy na prawo pod kątem 52°.

Pogoda się psuje i jestem zmuszony robić szerokie zygzaki, aby uniknąć chmur kłębiastych, wznoszących się bardzo wysoko w niebo jak ogromne białe wieże.

– Halo, *Kenway*, nic nowego?

– Halo, *Filmstar*, odpowiada *Kenway*, żadnych nowinek!

*Kenway* nie ma dla mnie żadnych poleceń, nawet zmiany rozkazu, na który w duchu liczyłem.

Jesteśmy zaledwie 30 kilometrów od celu, gdy nagle gęsta warstwa chmur zamyka nam drogę. Aby pod nimi przelecieć, nurkuję, a za mną reszta samolotów. Trafiamy jednak na ulewny deszcz, widzialność jest równa zeru. Każę wykonać szybki zwrot o 180°, wznosząc się jednocześnie, potem robię kolejny zwrot o 180°, aby wrócić na poprzedni kurs.

Co robić? Jeden samolot albo dwa mogłyby w ostateczności spróbować się przedrzeć, ale dla zwartej formacji 24 samolotów jest to zadanie nie tylko wątpliwe, ale i bardzo ryzykowne.

Nawiązuję przez radio łączność z *Kenwayem* i tłumaczę ogólnie sytuację:

– Halo, *Kenway*, tu *Filmstar*. Paskudna pogoda!

Odpowiedź *Kenwaya* jest jednak stanowcza:

– Trudno, *Filmstar*. Atakujcie mimo to!

A to pięknie, więc naprzód! Dzielę swoje siły na niezależne klucze po cztery maszyny, które natychmiast formują zwarty szyk. W ten sposób będziemy usiłowali przebić się przez chmury, utrzymując określony kurs, i jeśli Bóg pozwoli, znaleźć się po drugiej stronie nie za bardzo rozproszeni. Zanurzamy się w chmury, tracąc siebie z oczu. O Boże, ależ tu wieje!

Muszę całą uwagę skupić na przyrządach, rzucając przy tym od czasu do czasu okiem na moich towarzyszy, którzy trzymają się koło mnie, jak mogą i wcale nie udają zuchów.

Na szczęście warstwa chmur nie jest zbyt gruba. Po kilku minutach wynurzamy się z niej nad cieśniną Fehmarn w pobliżu Heiligenhafen.

Rozjaśniło się i aż po sam horyzont nie widać przed nami ani cienia chmury.

Kabina, która była bardzo zaciemniona, wraca do normalnego stanu.

Próbuję określić położenie...

– *Look out Filmstar leader!*

– Uwaga!

W jednym ułamku sekundy niebo zapełniło się wirującą masą samolotów... Niezapomniany widok!

Na dole, po prawej stronie wielkie lotnisko Großenbrode z basenem dla wodnopłatowców i pasami startowymi wprost rojącymi się od wielosilnikowych samolotów, a dalej – spokojne morze z paroma okrętami na kotwicy...

Poza nami – prawdziwa ściana chmur, skąd wynurzają się w nieładzie na różnych wysokościach klucze moich Tempestów.

Wokół nas zwarte formacje 30 lub 40 patrolujących myśliwców niemieckich. Jeden z nich już nas wytropił i rzuca się na Klucz Żółty.

Przed sobą, w dole, mamy ponad 100 olbrzymich samolotów transportowych, stojących na ziemi lub właśnie startujących. To one są teoretycznie moim głównym celem.

W powietrzu unosi się około 200 nieprzyjacielskich myśliwców. Jedna grupa na wysokości 500 metrów. Druga na wysokości 1000 metrów. Trzecia – na 1500 i dwie inne na naszym pułapie, czyli na wysokości około 3000 metrów. Nad nami krąży prawdopodobnie jeszcze jedna grupa, a może i dwie...

A ja dysponuję jedynie 24 Tempestami!

Szybko powziąłem decyzję. Klucze Żółty i Błękitny *Filmstar* zaatakują niemieckie myśliwce nad nami, zaś klucze Różowy, Czarny i Biały, prowadzone przez MacDonalda, zaatakują Focke-Wulfy pod nami... W tym czasie ja postaram się wślizgnąć z moim Kluczem Czerwonym tuż nad lotnisko i ostrzelać je z karabinów maszynowych.

– *Hello Filmstar! Yellow and Blue climb and attack fighters above. Pink, Black and White engage Huns below. Filmstar Red diving for straffe... Go!!!*

Mając tuż za sobą swoich trzech towarzyszy, odrzucam dodatkowe zbiorniki i nurkuję pionowo, przelatując jak huragan z szybkością ponad

900 km/h poprzez formację Focke-Wulfów, która hasa sobie po niebie jak stado jaskółek...

Powoli wyprostowuję lot i zmniejszam nieco gaz, lecąc wzdłuż krzywej, która doprowadza mnie nad samo lotnisko z południowego zachodu na północny wschód.

Wita nas rozszalały flak.

Z prędkością ponad 800 km/h przelatuję 20 metrów nad ziemią skrajem basenu i zaraz otwieram ogień. Mieniąca się powierzchnia wody usiana jest zakotwiczonymi wodnopłotowcami – Dornierami 24 i 18. Trzy białe pasy piany znaczą tor trzech, dopiero co startujących maszyn. Rząd samolotów typu „Blohm & Voss” przygotowanych do wodowania stoi na wózkach na pochylni.

Koncentruję ogień na jednym z nich. Liny mocujące wózek pękają i ogromna dymiąca masa, nad którą przelatuję, chwieje się na pochylni, wpada do morza i zaczyna tonąć.

Ostrzał artylerii przeciwlotniczej jest coraz silniejszy.

Nagle błysk z prawej strony i jeden z Tempestów bezradnie wpada do morza, wyrzucając fontannę piany.

Mój Boże! Okręty zakotwiczone na morzu są uzbrojone, a jeden z nich – niszczyciel o wielkim tonażu – strzela do nas ze wszystkich swych dział.

Instynktownie chowam głowę w ramionach i – ciągle w locie koszącym – odchyłam się nieco w lewo tak szybko, że nie mogę już ostrzeliwać Dornierów, po czym równie szybko skręcam w prawo za olbrzymim Junkersem 252, który właśnie startuje i niepokojąco powiększa się w moim celowniku. Strzelam długą, nieprzerwaną serią aż do chwili, gdy zderzenie wydaje się nieuniknione. Mijam go o włos, a gdy się odwracam, widzę, jak Ju-252 z dwoma silnikami w ogniu i ze sterem kierunkowym rozbitym moimi pociskami, odrzucony w stronę morza – eksploduje.

Porwany własną prędkością jestem już daleko – nad niszczycielem, który pluje ze wszystkich dział przeciwlotniczych. Przelatuję w odległości 10 metrów od jego wąskiego dziobu, nad samą wodą, kipiącą tysiącami gejzerów wzbudzonych przez spadające pociski. Widzę tu i tam białe sylwetki poruszające się na pokładzie okrętu oraz ogniste języki z dział, które – wydaje się – strzelają ze wszystkich jego nadbudówek.

Pociski smugowe odbijają się od powierzchni wody i wybuchają wokół w promieniu 500 metrów. Szrapnele zmiatają stado mew, które spadają ze wszystkich stron, oszalałe ze strachu i pokrwawione.

Uff! Nareszcie jestem poza zasięgiem dział nieprzyjaciela!

Jestem cały spocony i mam tak ściśnięte gardło, że nie mogę ani słowa wykrztusić przez radio. Ponieważ podczas całego ataku wstrzymywałem oddech, nie zdając sobie z tego sprawy, serce bije mi głucho i tak mocno, jak gdyby miało wyskoczyć z piersi i odfrunąć jak jedna z tych oszalałych mew.

Inne leżą roztrzaskane na ziemi i płoną.

W radiu panuje nieopisany rozgardiasz: wywoływań, przekleństw, wściekłych krzyków, pomieszanych z jazgotem strzelających dział.

Obok niszczyciela – w środku kałuży piany – płoną resztki samolotu, a z morza palącej się benzyny wznoszą się ciężkie kłęby czarnego dymu, z którego wystrzeliwiają błyskawice.

Co się stało z moimi trzema towarzyszami patrolu? Na niebie nie ma po nich śladu. Widziałem, jak jeden Tempest rozbił się na prawo ode mnie na początku ataku, prawdopodobnie był to samolot Bone'a. Maszyna strącona przez jeden z niemieckich okrętów należała do Crowe'a, jestem tego pewien. Co się zaś tyczy Worleya, to nie widać go nigdzie.

Zastanawiam się przez chwilę, co robić. Czy rzucić się w wir walki myśliwców ponad Heiligenhafen, czy też, wykorzystując panikę, która wybuchła niewątpliwie w niemieckiej bazie, spróbować drugiego ataku z broni pokładowej? Trochę niechętnie decyduję się na realizację tego drugiego planu. Zniżam się do poziomu morza i zaczynam okrążyć z maksymalną prędkością wyspę Fehmarn.

Nagle natykam się na trzy Dornieri 24; prawdopodobnie są to te trzy, które wystartowały z Großenbrode w kilka sekund przed naszym natarciem.

Dornieri 24 są ciężkimi trójmotorowymi wodnosamolotami o wadze w przybliżeniu 19 ton, o niedużej prędkości, ale z silnym uzbrojeniem defensywnym.

Kiedy ochłonałem ze zdumienia, wykonuję szeroki przewrót, który wyprowadza mnie poza zasięg ich krzyżowego ognia, daję maksimum gazu i zbliżam się zygzakiem, dokonując zdjęć. Potem, powoli, pozostając poza zasięgiem ich karabinów maszynowych, celuję do pierwszego. Po dwóch salwach jeden z jego silników pali się, a drugi – przerywa.

Niemiec próbuje wodować, ale – ponieważ od strony przylądka morze jest wzburzone – samolot kapotuje z trzaskiem, a ja kieruję się natychmiast ku dwóm pozostałym, które próbują umknąć nad samą wodą. Długie czarne smugi wydobywają się z ich silników, pracujących na największej mocy.

Budzą litość. Przy 400 kilometrach przewagi mojej szybkości i czterech działkach wydaje się, że będzie to po prostu igraszka...

Wybieram tego z lewej, który – ciężko obciążony – wlecze się trochę z tyłu. Tym razem jednak facet w ostatniej chwili wykonuje zręczny unik.

Wyrzucony do przodu siłą rozpędu muszę wykonać manewr pod ogniem jego tylnego karabinu maszynowego. Trafiają mnie trzy pociski. Dzięki Bogu, są one kalibru tylko 7,7 milimetra i robią więcej huk niż szkody. Ślizgiem wracam do pozycji dogodnej do otwarcia ognia i z odległości mniejszej niż 100 metrów moje pociski rozdzierają kadłub samolotu wroga. Tylny karabin maszynowy przestaje strzelać i w ciągu paru sekund samolot staje w płomieniach. Pilot stara się jeszcze nabrać wysokości, aby załoga mogła wyskoczyć. Znajduje się nadal zbyt nisko, gdy trzech ludzi skacze; tylko jeden spadochron otwiera się, ale porwany przez fale natychmiast się zamyka.

Wielka trójsilnikowa balia jest już tylko kulą ognia, która toczy się kilka metrów nad grzbietami fal w gęstej smudze czarnego dymu. Po kilku sekundach wylatuje w powietrze.

Szukam trzeciego samolotu, który znikł jak kamfora ukryty gdzieś za jedną z małych wysepek.

Cała ta przygoda sprawiła, że obleciałem wkoło wyspę Fehmarn. Teraz wznoszę się ponownie na 3000 metrów. Z tyłu, za wzgórzem widzę znów Großenbrode...

Przełykam ślinę, zaciągam machinalnie pasy bezpieczeństwa i nurkuję ponownie w dół, na lotnisko.

Tym razem napadam z nienacką. Flak ma co innego do roboty – artylerzyści strzelają trochę na chybił trafił w kierunku Tempestów walczących z niemieckimi myśliwcami...

Jak wicher przelatuję pomiędzy dwoma hangarami i wpadam na pełnym gazie na teren lotniska. Jest tu tyle stłoczonych samolotów, że nie wiem, który mam wybrać.

Na prawo widzę w moim celowniku rząd ogromnych transportowych Arado 232. Zanim jeszcze trafia w nie moja pierwsza seria, mam czas zarejestrować ich dziwaczne kadłuby, dwupiętrowe ładownie, 24 rolki toczne, mające za zadanie zamortyzować niezwykle ciężar. Jeden z pocisków wybucha parę metrów ode mnie i wstrząsa solidnie Tempestem. Pryskam w górę spiralą i wpadam w sam środek walki.

Próbuję znowu zebrać swoje samoloty, lecz w tym nieładzie jest to trudne zadanie.

Pierwsze, co rzuca mi się teraz w oczy, to jeden z Tempestów, który kręcąc się wokół własnej osi, coraz szybciej spada. Odrywają się oba skrzydła, po paru sekundach spomiędzy dwóch żywo płótów wystrzeliwują w górę jaskrawe płomienie – nie widać spadochronu...

Dwa Focke-Wulfy próbują wciągnąć mnie w „psią walkę”, ale prędko pozbywam się ich, przechodząc dołem.

Tempest JF-H, pilotowany przez Australijczyka Baya, znajduje się w ciężkiej sytuacji: jego silnik dymi. Mimo to toczy walkę z Messerschmittem, który zręcznie się broni, zmniejszając stopniowo szybkość i zaczyna mieć wyraźną przewagę nad Tempestem.

Zawracam w kierunku Bf 109, atakuję z zaskoczenia i wpakowuję mu przynajmniej dwa pociski w nasadę skrzydła. Zaskoczony Niemiec instynktownie robi zakręt, a Bay, który znalazł się w dobrej pozycji, strzela również i trafia go.

Zdesperowany pilot Bf 109 robi przewrót. Strzelam jeszcze raz do niego, on się odchyła, wówczas strzela również Bay. Przez chwilę Bf 109 utrzymuje się w powietrzu, potem jedno skrzydło oznaczone czarnym krzyżem ogarnia ogień. Niemiec skacze bez przeszkód, lecz jego spadochron płonie jak pochodnia.

Tempesty łączą się wreszcie w pary i wycofują ostrożnie z walki. Niemcy uciekają. Nurkują ku Großenbrode, skąd unosi się słup dymu – prawdopodobnie palą się dwa trafione przeze mnie Arado.

Jakiś Focke-Wulf wpadł między nas i kołysze rozpaczliwie skrzydłami. Dopadam go, a za mną Bay. Długa seria strzałów i nagle zamki w moich karabinach zaczynają klekotać – nie mam więcej amunicji!

Niemiec leci coraz wolniej i jego samolot zaczyna dymić – trafiłem go jednak. Także Bay strzela do niego z bliska. Focke-Wulf pęka jak dojrzały owoc granatu. Tym razem jednak spadochron się otworzył.

Głęboko w dole, za wyspami duńskimi, zachodzi słońce. W jasnym jeszcze zmierzchu mój patrol grupuje się.

Liczę samoloty: dwa, cztery, osiem, 10, 11 – i jeszcze w dole dwa inne – lecą z trudem, widocznie trafione.

W nocy, która zaciera kontury krajobrazu, przy zapalonych światłach pozycyjnych wracamy do Fassbergu.

Ciepłe i spokojne powietrze wieczorne lekko wstrząsa skrzydłami „Grand Charlesa”.

Gdy zbliżamy się do Fassbergu z wypuszczonymi kołami i kłapami, myślę o minie, jaką zrobi nasz oficer mechanik – Mitchell. Z 24 samolotów oddaję mu z powrotem tylko 13...

## **DRZWI SIĘ ZAMYKAJĄ**

Potem przyszło zawieszenie broni – jak gdyby drzwi się zamknęły. Osiem niezrozumiałych dni, nieokreślona mieszanina radości i żalu.

Hałaśliwe manifestacje na przemian z okresami spokoju, a przede wszystkim ta cisza, niezwykła gęsta cisza, ciężąca nad lotniskiem, nad samolotami okrytymi brezentem – martwe eskadry i puste pasy startowe. Odprężenie napiętych nerwów było okropne, bolesne jak poród.

Wyć się wprost chciało...

Ten wieczór w kasynie przypominał czuwanie przy zmarłym.

Piloci siedzieli przygnębieni – nikt nie rozmawiał, nie śpiewał. Około 23.00 Bay włączył radio. BBC nadawało reportaż z ulic Londynu i Paryża, gdzie hałaśliwy tłum wyrażał swoją radość.

Oczy wszystkich zwróciły się w stronę radia i w tych oczach dostrzec można było coś w rodzaju nienawiści.

To było tak widoczne i tak niespodziewane dla mnie, że zdumiony zwróciłem pytające spojrzenie na Kena. Nagle posłyszałem huk i brzęk tłukącego się szkła. Ktoś rzucił z całej siły butelką w stronę tego hałasu, tych wszystkich ludzi, którzy w bezwstydnym sposób manifestowali swoją ulgę i swoje wyzwolenie.

Jeden po drugim piloci wychodzili i w milczącym kasynie pozostali tylko Ken i obojętny barman.

Z roztrzaskanego aparatu radiowego dochodziło jakieś żałosne brzęczenie.

Podniosłem znów oczy na Kena. Słowa były zbyteczne, rozumieliśmy się bez nich. Upłynęło pół godziny, może godzina. I wtedy, przysięgam, poczułem, że oni wszyscy znajdują się tu, wśród nas, w cieniu i w dymie papierosów, jak jacyś chłopcy niesprawiedliwie ukarani i smutni.

Mackenzie... Jimmy Kelly... „Mouse” Manson... mały Kidd... Bone... Sheperd... Brooker... Gordon... ciemne mundury ze spłowiałymi złotymi galonami... Mouchotte... Mezillis... Beraud... Pierrot Degail – wszyscy,

wszyscy ci, którzy pewnego pięknego poranka wystartowali na swoich Spitfire'ach lub Tempestach, aby już nigdy więcej nie powrócić.

Cóż, Pierre, tym razem to już koniec. Nie będziemy już więcej im potrzebni.

Poszliśmy spać, zamknąłem cichutko drzwi, aby nie obudzić barmana drzemiącego na swym taborecie i aby nie przeszkadzać... tamtym.

Niestety, była to prawda. Nie byliśmy już więcej potrzebni i wkrótce dano nam to odczuć. Zniesienie urlopów, korzystanie z samolotów zarezerwowane tylko dla wyższych oficerów, przycinki rozjątrzające rany. Otrzymałem zawiadomienie z Ministerstwa Lotnictwa w Paryżu, podpisane przez jednego z generałów FFI, z którego wynikało, że przez szczególny wzgląd i w drodze wyjątku zostaję mianowany porucznikiem rezerwy.

12 maja odbyła się wielka parada lotnicza w Bremerhaven i jednocześnie wydarzyła się tragedia.

Cztery samoloty z mojego klucza zderzyły się na wysokości 300 metrów. Mój spadochron otworzył się nad samą ziemią; usłyszałem cztery wybuchy – to uderzały w ziemię samoloty.

Widzę to jeszcze, gdy biegnę jak szalony w kierunku czterech słupów dymu, całkowicie oszołomiony nagłą katastrofą. Widzę u swych stóp zwłoki Robertsona w bluzie koloru khaki, wbite do połowy w ziemię i otulone jeszcze spadochronem, który się nie otworzył. Potem ciało Petersa, które dopalało się w kałuży benzyny. 20 metrów dalej samolot Colsona – bezkształtna masa w szerniałym kraterze, w której gdzieś – pod żelastwem – znajduje się strzęp ciała i zwęglone kości.

Nad głową 30 samolotów Skrzydła rozproszonych po niebie przelatuje jeden po drugim: są zdezorientowane, kołyszają skrzydłami, usiłując zobaczyć i zrozumieć, co się stało.

Skrzydło zostało przeniesione do Kopenhagi. W Kastrup daliśmy się przez parę dni unieść radosnej atmosferze wyzwolenia. Lecz bardzo szybko wrócił strach – paniczny strach przed samolotem, z wizją Bremerhaven przed oczami, strach, który fałszuje i niweczy normalne zdrowe odruchy. Nadszedł pierwszy czerwca. Gdybym był przesądny, nie poleciałbym wbrew instynktowi. „Grand Charles” miał przeciek oleju (ta sama awaria co rankiem 12 maja). Ale uparłem się i pożyczyłem samolot od Bruce'a. Mój zespół defilował wzorowo ponad głowami tłumu i ponad powiewającymi



nad całym miastem czerwonymi flagami z białym krzyżem. Już wydawało się, że zły los, którego tak się obawiałem, został pokonany i bezpowrotnie przegnany, gdy popełniłem śmieszny błąd w ocenie i zaraz wszystko potoczyło się fatalnie: podwozie wysunęło się tylko do połowy, silnik mimo moich rozpaczliwych usiłowań odmówił całkowicie posłuszeństwa. Robiąc 300 km/h, Tempest rozbił przyczepę kontrolera lotów i rozsypał się na przestrzeni pół kilometra, siejąc zdruzgotane szczątki skrzydeł, silnika i sterów.

Pogotowie zabrało mnie całego, choć otepiałego. Tym razem jednak zrozumiałem już, że był to ostatni moment, ostatnie cudowne ocalenie, ale również ostatnia przestroga losu.

27 sierpnia 1945.

Złożyłem wniosek o natychmiastowe zwolnienie z służby, który został przyjęty. Tego ranka poszedłem się pożegnać z Broadhurstem i RAF-em. Mackie, Nowozelandczyk, będzie zamiast mnie dowodził Skrzydłem 122.

Do Głównej Kwatery w Schleswigu poleciałem „Grand Charlesem”. Po drodze wzbiłem się nim jeszcze raz bardzo wysoko w bezchmurne niebo, bowiem tylko tam, w górze mogłem się z nim pożegnać. Pędziliśmy po raz ostatni razem prosto ku słońcu. Zrobiliśmy jedną pętlę, a może i dwie – kilka bardzo powolnych beczek, starannie wykonanych, wypieszczonych, a to wszystko po to, abym mógł zachować w palcach wibracje jego skrzydeł, tak posłusznych i giętkich.

Rozpłakałem się w mojej ciasnej kabinie – nigdy w życiu nie będę już tak płakał – kiedy poczułem, jak beton pasa startowego dotknął kół „Grand Charlesa”, gdy jednym ruchem dłoni posadziłem go na ziemi jak kwiat, który się ścina...

Jak zwykle pozwoliłem starannie wyhamować się silnikowi, wyłączyłem po kolei wszystkie kontakty, pogasiłem lampki kontrolne, rozpiąłem pasy, wiążące mnie z nim jak dziecko z matką. A kiedy piloci i mechanicy, oczekujący mnie, ujrzeli moją spuszczoną głowę i ramiona wstrząsane szlochem, wszystko zrozumieli i po cichu odeszli do dispersalu.

Siedzę w Mitchellu obok pilota wiozącego mnie z powrotem do Paryża. Kołując na pas startowy, mijam samoloty mojego Skrzydła – moje Tempesty – stojące nienagannie równo, skrzydło przy skrzydle, jak na paradzie. Przy nich piloci i mechanicy wymachują rękami.

Nieco na uboczu mój „Grand Charles”, mój stary JF-E, z czerwoną maską silnika, z czarnymi krzyżami naszych zwycięstw pod kabiną, krępy,

uparty, z podkreślającym jego siłę potężnym, czteropłatowym śmigłem, którego już nigdy nie wprawię w ruch.

Jedna karta mojego życia, bardzo bolesna, odwraca się. Z ostrym wyciem silników Mitchell nabiera szybkości i odrywa się od ziemi. Rozpłaszczam twarz na szybie, aby po raz ostatni ujrzeć za jego sterem lotnisko Lubeki, a na nim małe błyszczące krzyżyki na trawnikach, które maleją i rozpływają się w wieczornej mgle.

Pilot dyskretnie odwraca głowę.

Już po wszystkim. Nie ujrzę więcej moich Tempestów, ustawiających się za „Grand Charlesem” do startu, tak niezgrabnych na wielkich łapskach, zwracających ku wiatrowi swe śmigła i szeroko rozwarte gęby chłodnic. Już nie zobaczę ufnych twarzy pilotów, wychylających się z kabin i oczekujących mojego sygnału...

Lecz duma rozpira mi serce, gdy myślę o Was, moje samoloty, a zwłaszcza o Was, kochani przyjaciele z RAF-u, których miałem szczęście poznać i pokochać, i którzy nosiliście mundury koloru angielskiej mgły. Wielki Cyrk zwinął swój namiot. Publiczność była zadowolona. Program był urozmaicony. Wykonawcy wypadli nieźle, a lwy pożarły swego tresera. Przy stole rodzinnym będzie się jeszcze parę dni o tym mówić. A gdy wszystko pójdzie już w zapomnienie – fanfary, sztuczne ognie i piękne stroje – wtedy na głównym placu wsi pozostanie jeszcze aureola z trocin po arenie i dziury po kołkach namiotu.

Deszcz i zapomnienie zetrą wkrótce i te ślady. Moi koledzy z Wielkiego Cyrku, którzy przeżyli to wszystko, na szczęście „nie zrozumieli” – w tym również i ja – i niech to będzie naszą jedyną satysfakcją.

„Jesteśmy przedmiotem ogólnego rozstroju... Jesteśmy elementami jakiejś ogromnej budowli i aby wykryć wiazadła jej konstrukcji, potrzeba więcej czasu, więcej ciszy i szerszej perspektywy”.

*A. de Saint-Exupéry („Pilot wojenny”)*

6

**10 LAT PÓŹNIEJ:  
ALGERIA**

*Dziesięć lat po zakończeniu wojny 1939–1945, po smutnych wypadkach w Indochinach, Tunezji i Maroku, rozpoczynały się wydarzenia w Algierii, które miały przerodzić się w prawdziwą wojnę, szybko wykraczającą poza etap walki partyzanckiej. Miała ona nas kosztować 24 275 zabitych żołnierzy, z czego 7501 powołanych, 1495 legionistów, 1047 żołnierzy Sił Powietrznych i 192 członków załóg samolotów, których maszyny zostały zestrzelone przez tych, których na początku nazywaliśmy HLL <sup>56</sup> – wyjętymi spod prawa – a później ludźmi ALN – Narodowej Armii Wyzwolenia <sup>57</sup>. Jak tysiące innych oficerów rezerwy, biorąc pod uwagę mój wiek, stopień i ciągłość mojego pilotowania, zostałem powołany. Ocenilem, że fakt bycia członkiem Zgromadzenia Narodowego nie zwalnia mnie wcale od odpowiedzi na to wezwanie. Moja wiedza została wykorzystana przy tworzeniu pierwszego PCA – stanowiska dowodzenia powietrznego – a ponieważ eksperyment okazał się użyteczny, zostały następnie utworzone dwa kolejne stanowiska, powierzone dwóm wielkim pilotom myśliwskim – pułkownikom Andrieux i Ezanno. Lataliśmy wszyscy trzej na Broussardzie, samolocie idealnie przystosowanym do tej pracy.*

*Misje były oczywiście bardzo różne od tych z „Wielkiej Wojny numer 2” i ponieważ nadal prowadziłem bardzo dokładny dziennik, pomyślałem, że poniższe dwa typowe przykłady wybrane z tych tekstów dadzą obraz tego, czym były te misje, obraz bliski rzeczywistości. Zwiad łączność i rozpoznanie walką tak myślistwa, jak również terenu, na którym miały one miejsce.*

*4 października 1956.*

*Jestem wygodnie usadowiony na szeszlengu w cieniu wiaty z blachy falistej, która chroni mesę pilotów z ELO 3/5 w Oued Hamimine. Parkuję tu mojego Broussarda ZL wyekwipowanego na zwiad i rozpoznanie walką: wyposażonego w aparat fotograficzny, wyrzutnię granatów smugowych Alkan i całą gamę radiostacji pokładowych (używanych przez siły powietrzne, marynarkę i wojska lądowe), VHF z anteną PRC 10 wraz z radionadajnikiem ART 13, żeby kontaktować się telegraficznie ze sztabem na bardzo duże odległości. Zabieram zawsze ze sobą na misję opera-*

cyjną kompletny zestaw map Lamberta w skalach 1:200 000 i 1:50 000, zapas wody i duży termos dziesięciolitrowy, amerykańskie racje żywnościowe, trzy śpiwory, mój pistolet maszynowy Thomson (prezent ślubny od mojego przyjaciela Jacques'a Mansiona, bohatera SAS!), ręczny karabin maszynowy, karabin US z nabojami i magazynkami. Moją załogę tworzą kapitanowie Maichin i de Perrin, którzy zmieniają się przy radionawigacji, jak również dwaj mechanicy – Kopi i Nivelet, ze swoimi „skrzynkami narzędziowymi”. Krótko mówiąc, jestem zawsze gotowy, żeby lecieć z Djidjelli do granicy marokańskiej, z El Oued do Mecheria, żeby – jak to określa moja stała misja PCA – „lokalizować, oceniać, analizować, sugerować konieczne środki i kierować osłoną powietrzną”.

To pasjonująca praca, nie bez ryzyka, ponieważ prawie zawsze, kiedy się wywęszy obecność HLL (wyjętego spod prawa w żargonie wojskowym tamtych czasów), to żeby zmusić go do zdemaskowania się, trzeba mu pokazać kuszący cel, tak żeby otworzył ogień sygnalizujący własne położenie. Nie liczę już dziur od pocisków w moim samolocie – pewnego razu 18 trafień w Oued Halladl! Jedną mam nawet w daszku mojej bejsbolówki, innym razem pocisk przeszedł przez pasek mojego *battledress* <sup>58</sup> itd. W gruncie rzeczy, mimo kilku momentów strachu poniewczasie, nic naprawdę poważnego. Mój anioł stróż też wrócił do służby!

O 15.45 wpada goniec z wiadomością pospiesznie nagryzmołoną ołówkiem, wyrwaną z bloku.

*Afflou (cel). Uwaga, przed lądowaniem upewnić się, że teren zajęty przez przyjaciół. Powinniście obserwować, czy na ziemi (lądowisku) jest helikopter lub T6 (być może). Jeśli będą wątpliwości, kontaktować się z Djelfla i tam siadać.*

Podpisane: Komendant Brillault, Dowództwo Powietrzne-Algeria.

(Mam ciągle w moim dzienniku lotów, na pamiątkę, oryginalną wiadomość, a oto opis tej operacji tak, jak go zredagowałem w Oranie wieczorem, 9 października 1956 roku).

Alarm bojowy. W kwadrans mój samolot, broń, amunicja, mapy i stan zbiorników są sprawdzone. O 16.20 startuję i biorę kurs prosto na Djelfa. Boja Tiaretu widoczna jest na moim radiokompasie. Przelatujemy nad wyschniętą równiną Chellala, całą różową w promieniach zachodzącego słońca. Po dwóch godzinach lotu, kiedy zapada noc, dostrzegam biały świe-

tlisty snop reflektora naprowadzającego Djelfa, wycelowanego pionowo w kierunku pierwszych gwiazd na niebie koloru ciemnoturkusowo-fioletowego. Ląduję między dwoma liniami drgających płomieni lamp naftowych, które znaczą pas.

Eskadra z Djelfa, zagubiona na południowej granicy Algierii, nie jest zbyt bogata. Śpi się tam pod namiotem mimo lodowatego zimna przedsaaryjskich nocy. Ich sprzęt – samoloty SIPA [59](#) – jest zużyty do cna, więc oszczędzany przez dowództwo z Algieru z braku możliwości wymiany. W konsekwencji liczba niezbędnych rutynowych lotów zwiadowczych jest ograniczona do minimum i działalność partyzantów algierskich podwoiła się w trójkącie Aflou–Geryville–Bou-Saada. Ich zasadzki są oraz bardziej zabójcze.

Pierwsze szczegóły o napadzie w Aflou – drugim w ciągu 15 dni – dopiero nadchodzą. Lokalny PCA tłumaczy mi, że zasadzka miała miejsce w porze obiadu, że straty są znaczne i że SIPA, zbyt późno zaalarmowane, nie mogły interweniować, żeby uwolnić naszą kolumnę. Nic nie wiadomo było o bandzie.

O świcie jestem nad Aflou i zataczam dwa szerokie kręgi dookoła małego miasteczka na dnie doliny pięciu wzgórz, która wydaje się uspiona poza centralnym placem, gdzie wokół *command-car* oddziały wysiadają z ciężarówek.

Przez SCR 300 proszę o informacje o wolnym pasie i zostaję uprzedzony, że nie ma wcale zaopatrzenia, ale że oczekiwana jest cysterna z benzyną. Główny pas jest otwartym przekopem w poprzek wzniesienia. Widzę jeepa u stóp masztu, na który dwóch mężczyzn wciąga całkiem nowy rękaw powietrzny. Ląduję ostrożnie i kierowca jeepa melduje się. Oznajmia, że pułkownik udał się na miejsce zasadzki, gdzie mnie oczekuje.

Biorę mojego Thomsona i dwa magazynki, a kierowca przypomina mi z szacunkiem, że pistolety maszynowe w pojazdach nie powinny być załadowane. Przejeżdżamy przez miasto, którego ulice są puste, z wyjątkiem patroli ustawionych na każdym skrzyżowaniu przy zaporach z drutu kolczastego. Nie widać ani jednego muzułmanina. Przez otwarte drzwi domów można dojrzeć małe grupy skulone w cieniu, nieruchome.

Bierzemy po drodze eskortujący samochód pancerny, który rusza z „wystrzałem” z rury wydechowej i skręca kierunku do Geryville. Jedziemy drogą wspinającą się w górę i wijącą między dwoma skarpami, coraz bardziej stromymi, w gęste lasy Djebel Oukal. To zakazane miejsce,

więc biorę mojego Thomsona pod pachę, rękę trzymam na spuście, badając uważnie wzrokiem drzewa i zarośla okalające drogę.

Nagle, tuż pod ostrym zakrętem, kierowca hamuje – to tu. Widzę najpierw EBR Panharda<sup>60</sup> przewróconego w rowie, jego działo wbite w miękką ziemię nasypu, urwane koło w kraterze zrobionym przez zastawioną w pułapce minę, której wybuch musiał dać sygnał zasadzki. Dwie karetki zagradzają drogę, sanitariusze podnoszą ostrożnie z wieżyczki kształt w skórzanym hełmie.

Pułkownik jest trochę dalej i kuca przy ciele młodego żołnierza o bladej twarzy – od niedawna jest w Algierii, biedny chłopak z poboru, zwinięty w kłębek w swoim luźnym drelichowym ubraniu przesiąkniętym krwią, z dwiema parami skarpetek na stopach. Jego za duże buty żołnierskie stoją na skraju drogi, napastnicy prawdopodobnie nie mieli czasu ich zabrać. Między szkieletami wielu GMC<sup>61</sup> ułożone rzędami nosze, przykryte brunatnymi płachtami. Jest ich dużo. Uporczywy swąd palonego kauczuku zmieszany z zapachem śmierci drapie w gardle. Na końcu konwoju transporter półgąsienicowy, który zamykał kolumnę, leży w czerwonej ziemi pośrodku czarnego popiołu. Jego zwęglona farba jest pomarszczona i złuszczone. Granat wybuchł w środku...

Na 60 ludzi tylko trzech rannych przeżyło, w tym jeden aspirant. Niewiarygodne!

To jest – tłumaczy mi pułkownik – klasyczna zasadzka, która powtarza się *ad nauseam*<sup>62</sup>. Dobrze uzbrojona i dobrze poinformowana banda zasadza się wśród drzew z trzema albo czterema ręcznymi karabinami maszynowymi, krzyżującymi ogień na zakręcie. Potem mina zdetonowana na odległość pod pancernym samochodem jadącym na czele, blokującym konwój, a później już idzie gładko. Ludzie zaplątani w plandeki i drabiny wozu, przygwożdżeni w ciężarówkach dobrze wycelowanymi seriami, oficerowie zabici prawie natychmiast w kabinach kierowców lub w jeepie, granaty zaczepne, szybkie walki wręcz, dobijanie tych, co przeżyli... Następnie łupienie, plądrowanie broni, amunicji i sprzętu, a potem ucieczka. Wszystko bardzo szybko.

Banda, która dokonała napadu, przejęła trzy karabiny maszynowe, dobry tuzin pistoletów maszynowych i ręcznych karabinów maszynowych. Jeśli dodać to do jej własnego uzbrojenia, uczyni to z niej niebezpiecznego i silnego przeciwnika w tych dzikich górach.

– W którą stronę uciekli, pułkowniku?

– Dużo nie wiemy, banda jest być może z okolicy, ale to zadanie wasze i waszych samolotów, żeby ich odnaleźć. Przez całe popołudnie okrążamy *djebe*<sup>63</sup> Amour, licząc na to, że jeszcze tu są! Ale nie liczcie na to za bardzo, są 16 godzin do przodu i pewnie nieźle zmykają!

No tak! W wojnie tego rodzaju trzeba się oswoić z takimi wydarzeniami, powtarzającymi się ze smutną monotonią, których nie próbuje się już nawet zrozumieć ani w Algierze, ani w Paryżu! Partyzanci algierscy nie grają w naszą grę, oni grają we własną! Oni mają góry i zasadzki, my – myśliwce odrzutowe i samochody pancerne, no i oprócz spadochroniarzy i legionistów, niezbyt dużo ludzi, żeby mierzyć się z cieniami, które przemierzają nocą 20 kilometrów po terenach, gdzie nawet kozy się nie zapuszczają, a wszystko to z naparstkiem wody i kawałkiem placka w brzuchu! To są obiektywne fakty, z którymi trzeba się liczyć, żeby nie wdać się z frustracji we współzawodnictwo w okrucieństwie.

Kiedy wracam do Aflou, zbiorniki mojego samolotu są pełne i Nivelet mówi mi, że oczekiwane są helikoptery Felixa Bruneta i „banany” marynarki. Na drodze zaczyna defilować niekończący się konwój ciężarówek transportujących oddziały przybyłe na północ, do Maskara i do Bou Saada. To ruch o niezwykłym napięciu, który unaocznia panikę, jaką ta nowina musiała wywołać w dowództwie naczelnym.

O 10.00 narada z PCA z Djelfa, z oficerami sztabu, dwoma pułkownikami i jednym generałem, bardzo zdenerwowanymi, żeby przedyskutować podział i kierunek poszukiwań powietrznych. Mówią mi, że tej nocy była zasadzka w pobliżu Bou Alam, ale moim skromnym zdaniem ta banda po swoim smutnym wyczynie nie pokazałaby się w taki sposób, zdradzając kierunek mało prawdopodobnej ewakuacji na zachód. Normalne szlaki band określone są przez geografę i topografię terenu. Grzbiet *djebel* tworzący chroniony korytarz aż do Aures przechodzi przez Ksour na południu, Ouleid Nad'l i góry Zab. Stamtąd Katiba albo idą na północ do Hodna, albo idą – na ukos w kierunku Nementcha przez Metili i Cheffa, okrążając równinę Biskra. Oto jak wiele się dowiedziałem, a oficer informacji dodaje – czego nie wiedziałem – że bandy Frontu Wyzwolenia Narodowego unikają regionu Geryville będącego w rękach elementów MNA<sup>64</sup>, z pochodzenia *reizegat*<sup>65</sup>, i przechodzą zawsze przez południowe stoki łańcuchów gór przedsaharyjskich.

Poszukiwania będą skomplikowane. Mer Aflou powiadamia mnie, że setki nomadów Arbaa i Sait Atba z regionów Laghouat i Ourgla, które obo-



zują tutaj, zejdą na południe na zbiór daktyli. Dowiaduję się, że ci nomadowie, choć podburzani przez nacjonalistycznych agitatorów, jak do tej pory nie wzięli żadnego aktywnego udziału w powstaniu. Zadowolają się liczeniem napadów i jeśli czasami powiększają swoje dochody dzięki przemytowi broni, to jest to czysto przypadkowe lub atawistyczne i nie ma żadnych konsekwencji!

Czekając na dwa Broussardy posiłkowe, o które poprosiłem w Oranie, zaczynam moje loty zwiadowcze w promieniu 75 kilometrów od Aflou, ze szczególną uwagą zwróconą na południowy zachód, gdzie HLL mogą próbować uciec, mieszając się w nomadzkie migracje.

To bajzel pierwszej klasy! Wszędzie, w Oulad Yacoub i wzdłuż Mzi, gdzie płynie jeszcze miejscami cienka struga wody, nomadowie zwijają manatki. Jest coś niesamowitego w tym masowym exodusie, który zaczyna powoli ruszać z miejsca na moich oczach i który przyspiesza z minuty na minutę. „Telefon” ze stepu – ta nadzwyczajna telepatia – musiał zadziałać, roznosząc nowiny o zasadzce i przybyciu oddziałów. Ta ludzka ciżba pchnięta obawą zwija obóz, uciekając na południe przed represjami, brutalnymi incydentami, naciskiem partyzantów i żołnierzy – jednych, bo wymagają zapewnienia im schronienia, drugich – bo chcących wydrzeć informacje.

Między 11.00 a 15.00 dolina, wzdłuż której płynie Amour, zmienia się nie do poznania. Obozowiska znikają, namioty są zwinięte, ogniska – zgaszone. Na objuczonych wielbłądach piętrzą się ciężary tobołków!

Ze zredukowanym silnikiem przelatuję kilka metrów nad każdą karawaną. Razem z moją załogą próbujemy odgadnąć, co może się znajdować w jukach zwierząt, jak również pod burnusami i zasłonami. Mężczyźni przebrani za kobiety? Zawinięte w dywany maszty namiotów czy karabiny?

Z zasady robimy przegląd grup, czy jest normalna proporcja kobiet i dzieci drepających za zwierzętami. Ale jak zobaczyć twarze? Na dźwięk silnika – zasłony się naciągają, płaszcze zakrywają głowy. Obserwuję stopy, żeby sprawdzić, czy nie dostrzegam Pataugas, nieomylnego znaku identyfikującego partyzantów...

Przez trzy godziny latam wokół uciekającej ludzkiej rzeki, która płynie po białych piaskach *oued* <sup>66</sup> Mzi i wije się między różowymi wawrzynami i trzcinami towarzyszącymi podziemnemu biegowi wody pod żwirem.

Na pierwszy rzut oka nic podejrzanego. Wielbłądy huśtają bliźniaczymi kosciami, chwiejąc się lekko, za nimi idą bardziej wdzięczne szare wielbłą-

dzice, z „łabędzią” szyją znaczącą miarowy krok. *Guerbas* napełnione są wodą płynącą strumykiem w wydrążonych korytach *oued*...

Ten exodus ma w sobie jakiś biblijny spokój, ale co znajduje się w koszach z włókien palmowych i pod blokami soli? Amunicja? A za zasłonami palankinów: kobiety czy ranni? Czy wiązki chrustu na plecach osłów skrywają pistolety maszynowe? Skąd to wiedzieć?

Dyktuję po drodze Michainowi moje obserwacje, a on zaznaczając pozycję i godzinę na mapie, notuje: „Ludzie z takiej, a takiej karawany noszą słomiane kapelusze kabylskie z szerokimi haftowanymi rondami”. Czy są to emigranci z Wielkiego Atlasu marokańskiego? Po co do licha przychodzą tutaj? Te turbany z kozich skór, ze sznurkami, z Północy, te berberyjskie mycki wełniane, wszystko to z pewnością coś by mówiło etnologowi lub oficerowi doświadczonemu w sprawach lokalnych, ale my skąd możemy wiedzieć, czy obecność takiej, a takiej grupy jest tu normalna?

O 15.30 mamy dość i jesteśmy głodni, wracamy więc posilić się, żeby ponownie wyruszyć trochę później.

Robimy przegląd zachodnich zboczy Amour, aż do góry soli Mimouna. Tutaj totalny bezruch. Tak na równinie, jak i w dolinie Guedou nomadowie nie ruszyli. W tym sektorze obserwacja nie jest łatwa. Przelatuję czasem dwa lub trzy razy nad tym samym pagórkiem, żeby dostrzec doskonale poukrywane namioty. Chaty z tłuczonych kamieni, zagrody z jujuby widać dobrze, szczególnie wieczorem, tak jak teraz, dzięki cieniom. Za to niskie namioty z wielbłądzich skór wypłowiwały od słońca, szeroko rozstawione w kurzu, roztapiają się w krajobrazie i, nawet muskając je kołami, jest prawie niemożliwe odróżnienie ich od piaskowych pagórków eolskich, usypanych przez wiatr wokół każdego krzaka. Spętane wielbłądy są na pastwisku, na ogół daleko od obozów.

Cienie zachodu zaczynają wspinać się po stokach wzgórz, jesteśmy zmęczeni i wracamy.

Świtem, 6 października lawina pojazdów rozpoczęła okrażanie Amour. Ich ściśnięte szeregi rozciągają się, jak okiem sięgnąć, na drodze z El Amir. Szybko robi się korek nie do rozładowania. Spadochroniarze zostali przetransportowani helikopterami na płaskowzgórze, żeby odciąć odwrót ewentualnym głuchym i ślepym HLL, cudem zaskoczonym.

Wieczorem idę złożyć raport. Lataliśmy siedem godzin i nie widzieliśmy dokładnie nic.

Atmosfera na stanowisku dowodzenia nie jest zbyt serdeczna i generał daje mi krótkie, ale dobitne rozkazy:

– Załatwcie tę głównianą sprawę i znajdźcie ich przed wieczorem, bo inaczej Algier wpadnie w szal.

Oczywiście, według dziennika z Francji, który podaje mi Félix Brunet, śmiejąc się, gubernator generalny wygłosił mowę, tłumacząc, że „konająca rebelia ma swoje ostatnie pięć minut (!). Pozostało tylko kilka band dziesiątkowanych przez głód, ściganych przez przyjazną ludność i unieszkodliwianych przez *quadrillage*” [67](#).

Przyjazna ludność? *Quadrillage*?

300 partyzantów w mundurach, z bronią i bagażami, ulatnia się w terenie po napadzie takim jak ten w Aflou. W osadzie nikt nic nie mówi, nawet dziecko. Niemożliwością jest zdobycie jakiegokolwiek informacji o trasie ucieczki bandy. Jak przerwać tę zмовę milczenia?

Dobra. Moja załoga i ja spróbujemy czegoś innego. Polecimy na wschód, przecinając pustynię, później przedrzemy się przez Bou-Kahil. Jeśli chcą się zabezpieczyć przed ogniem w kierunku Aures, to ostatnie miejsce, gdzie mogą się schronić.

Po dwóch godzinach lotu nad księżycowym krajobrazem Azreg nie zobaczyliśmy nic poza mizerną karawaną złożoną z wychudłego wielbłąda i czterech osłów schowanych w zagłębieniu klifu. Słońce niszczy wszystko i na naszych całkowicie oślepionych oczach krajobraz i samolot kołyszają się w falach gorącego powietrza, które rozpościera nad spalonym płaskowzgórzem cudowną fatamorganę jeziora.

Trochę później, w rozpadlinie zbocza Bou Kahil, wyżłobionej przez sezonowy *oued*, dostrzegam kilka kałuż wody, rozbłyskających między trzciniami. Miejsce się na baczności, ponieważ kiedy jest woda w tych zakamarkach, to są i ludzie. I rzeczywiście, 500 metrów dalej, na brzegu trochę większego bajora, leży sucha bielizna na kamieniach. Prawie niewidoczna ścieżka wije się między figowcami berberyjskimi. Zwalniam, przestawiam śmigło na mały skok, żeby zmniejszyć hałas, i Nivelet widzi malutki słupek przezroczystego niebieskiego dymu, który miesza się z oparami ciepła. Lecę na ukos w jego kierunku i trafiam na biedną wioskę, idealnie zamaskowaną między dwiema fałdami terenu. Kilka lichych ruder z usztaplowanych łupanych kamieni, dach z lepionej ziemi z ziejącą dziurą rzymskiego silosu na zboże. Dziesiątka mężczyzn siedzi w kręgu z karabinami w poprzek kolan. Żaden się nie rusza i kiedy zawracam, wszyscy schylają

głowy, ręce płasko opierając na udach. Za sobą słyszę Niveleta, który odbezpiecza karabin, tak na wszelki wypadek...

– Maichain, widzieliście spalone szalasy? Co o tym sądzicie?

– Są dwie okrągłe płytki czarnego popiołu na obwodzie, z małą szarą kupką w środku, jeszcze nieznacznie dymiącą.

Osobliwa wioska: nie ma kobiet, nie ma dzieci biegających dookoła, żeby zobaczyć samolot, ani jednego zwierzęcia, ale za krzakiem trupy psów rzucone byle jak jedne na drugie... Coraz to nowe zagadki dla detektywa. Jestem nieufny, chociaż nie dostrzegłem żadnego wrogiego gestu ze strony tych uzbrojonych mężczyzn. Co oni tu robią, nie reagując, ubrani w szare dżalaby w brunatne pasy, ze spiczastymi kapturami?

Przyjaciele? Wrogowie? MNA? Mała banda przemieszczająca się czy samoobrona mieszkańców wioski – zebranych, żeby się bronić przed Frontem Wyzwolenia Narodowego? I ta bielizna, tam na dole, kto ją wyprał? Z pewnością nie mężczyźni...

– Maichain, zanotujcie to. Zasygnalizujemy, wracając. Już dość, wracamy, proszę mi podać kurs powrotny!

Skręcając, omijam stok między dwoma djabłami, gdzie rozpościera się mała dolina.

– Majorze, niech pan spojrzy tam, na lewo!

Wreszcie oni! Na samym dnie doliny, między czerwonymi skałami a kępami lentyszku biegną ludzie w ubraniach koloru khaki, zaskoczeni nagłym pojawieniem się samolotu, którego silnik na zwolnionych obrotach musiał wydać im się bardzo daleki i który wystrzelił nagle nad ich głowami, kiedy przeskoczyliśmy grzbiet! Ludzie zbiegają po stokach zygzakiem, jak wystraszone króliki, wypryskujące z cienia krzaków, skaczące z kamienia na kamień wielkimi susami, z karabinami trzymanymi w dłoniach rozłożonych ramion, żeby utrzymać równowagę. Dżalaby wartowników podskakujących wzdłuż doliny trzepoczą na wietrze, odsłaniając chude nogi i gołe stopy!

Momentalnie góra ożywa jak mrowisko. Nivelet otwiera ogień; łuski skaczą po kabinie, a z zarośli wyskakuje stado przerażonych, wierzgających i rzucających się osłów. Kilka z nich ma jeszcze na plecach rannych, przywiązanych sznurami do prowizorycznych noszy. Inne dźwigają torby i skrzynie, które spadają w kolczaste zarośla.

Jakiś człowiek rozrywa pojemnik z amunicją i garść naboju lśni w słońcu. Niosący karabiny maszynowe rzucają się płasko na brzuch w pył, a jeden

z partyzantów, opierając swoją broń na ramieniu towarzysza zamiast na lawecie, otwiera ogień.

– Maichain, przekażcie ostrzeżenie przez VHF!

– Majorze, jesteśmy zbyt nisko, żeby nadawać z tej dziury, trzeba nabrać wysokości.

Pociski zaczynają świstać, widzę kilka smugowych, a przez moją otwartą szybę słyszę wyraźnie odgłos wystrzałów. Wiem, że jeśli się wzbiję, to stracę kontakt i oni szybko znikną w terenie!

Region jest dość niebezpieczny, żeby ryzykować zestrzelenie jakimś fatalnym pociskiem, a strzelają zewsząd tam, na dole. Na pełnych obrotach podchodzę więc w górę, a Maichain wydiera się do radia bez powodzenia.

– Majorze, nikt nie odpowiada na moje wezwania. Słyszę dobrze Mistrale, ale oni mnie nie odbierają.

– Spróbuj na częstotliwościach cywilnych, a jeśli złapiesz samolot transportowy, poproś, żeby przekazał wiadomość do Quasimodo.

– Nic się nie da zrobić, tam też nic!

– Cholera! Wracamy, jest już bardzo późno i tak będzie na styk.

To był prawdziwy pech! Trudziliśmy się przez trzy dni, a teraz kiedy ich wykurzyliśmy, nie można było o tym zawiadomić. Kto przekaże wiadomość telefonicznie do Aflou (w czasie potrzebnym do powrotu w zasięg SRC 300 Bou Saady), żeby sprowadzić z Oranu P47, które jedyne mają zasięg działania taki, żeby dotrzeć aż tutaj? Noc będzie czarna, a jutro rano wszystko trzeba będzie zaczynać od nowa, bo uciekający HLL przebędą już 40 kilometrów na północ albo na południe i rozpierzną się po swoich kryjówkach.

Koniec końców, dopiero nad Djelfa jakiś samolot przechwytyje moją wiadomość i przekazuje ją do Aflou. Ponieważ noc już zapadła, zawracam i ląduję w Djelfa.

Na ziemi dopadam telefon, wściekły, i otrzymuję odpowiedź, że akcja jest zakończona, ponieważ helikoptery odleciały odtransportować ministra Lacoste'a i tłumek dziennikarzy na jeszcze jedną ceremonię – dętą jak inne – przyłączenia się jakiegoś douaru [68](#) Summamy.

*Jestem przydzielony z moim Broussardem i załogą do Senii (baza w Oranie), żeby następnego dnia o 11.00 sprowadzić helikoptery Bruneta po oznaczeniu trudnego celu, którego zdjęcie będę miał. Potem wkroczy do akcji B26 z bombami odłamkowymi VT. To bombardowanie przygotowuje ope-*

*rację z udziałem strzelców morskich Ponchardiera nad djebel Tadejera i następnie mam poprowadzić myśliwce, które będą je osłaniać. Zostawiam moją załogę w bazie i po kolacji w „Grillon” idę się położyć w moim hotelu.*

Dzwonek telefonu jest bezlitosny i rosadza mi głowę. Wyrrywam, pół śpiąc, słuchawkę z widełek na ścianie. Rozmowa jest krótka:

– Tu OPS <sup>69</sup>. Dzień dobry, majorze. Wysyłamy panu jeepa, żeby pana zabrał za 15 minut. Jest duża akcja na północy. Pułkownik panu wszystko objaśni.

– Okej, powiadomcie moją załogę.

– Już zrobione, majorze. Mechanik jest już w samolocie z rusznikarzem, żeby zainstalować broń i zmontować granatnik. Nawigator studiuje mapę z pułkownikiem.

– Dobrze. Dziękuję, do zobaczenia za chwilę.

Staram się zebrać myśli. Jest przed czwartą. To nie po chrześcijańsku! Miasto jest wymarłe. Za oknem czarna noc. Nadstawiam uszu. Nie pada. W regularnych odstępach czasu śpiewny bas syreny jakiegoś statku zapowiada mgłę i ładną pogodę na koniec poranka.

Wyskakuję z łóżka, przecieram twarz skrajem zwilżonego ręcznika, ruch szczoteczką po zębach. Jestem ubrany w trzy minuty – kombinezon lotniczy na kalesony i T-shirt. Zapinam pas z etui mojego cennego Lugera. Na wszystko zakładam podszywaną futrem kurtkę i zbiegam pospiesznie ze schodów z furażerką na głowie, nie czekając na zbyt powolną windę. Muzułmański stróż nocny zapada się w fotelu – czytam w jego drwiącym spojrzaniu, że bez wątplenia podsłuchiwał rozmowę telefoniczną.

Czekam na transport przed wyjściem. Na wprost, w zagłębieniu palisady, widzę grupę małych *yaouleds* ściśniętych wokół małego naczynia z rozżarzonymi węglami, czekających na mokrym chodniku na dostawę paczek z gazetami, które będą sprzedawać. Żal mi tych małych chłopaków... Dalej widzę dwóch odrętwiałych policjantów, plecami do siebie, nieruchomych, z palcami na spuście karabinu. Ich czarne nieprzemakalne płaszcze błyszczą w świetle latarni ulicznej.

Przyklejone do ziemi przez zimną noc morskie stratusy rozpościerają nad Oranem codzienną mgłę, którą świt zaczyna zagęszczać w wilgotny i słony pył. Chętnie napiłbym się kawy, ale hiszpańskie bistro w tej dziel-

nicy jest jeszcze zamknięte. Jeep z zapalonymi reflektorami zajeżdża na skraj chodnika, wrywając policjantów z odrętwienia.

– Paskudna pogoda, majorze!

Nie mam za bardzo ochoty rozmawiać. Wsiadam i chciałbym szybko wpaść do kasyna na dobrą kawę, żeby zabić smak pasty do zębów, który mnie drażni. Ale najpierw trzeba będzie zasuwać na odprawę. Może tam będą mieli kawę?! Opóźnieni przez patrole wojsk lądowych, gorliwe i kłótniwe, przyjeżdżamy do OPS, gdzie panuje ożywienie całkiem niezwykle o tej godzinie. Pułkownik jest na podeście przed mapą okręgu z dwoma bardzo podekscytowanymi oficerami wojsk lądowych. Aspirant [70](#) służb informacyjnych i podoficer operacyjny wiszą na telefonie.

Przyjmuje mnie jeden z nich:

– Ach! Wreszcie! Przedstawiam panu sławnego majora Clostermanna, który będzie pracował dla pana dziś rano. Jak pan widzi, Siły Powietrzne traktują pana poważnie. Powie mu pan, jakiej pomocy pan od niego oczekuje!... Idźcie już!

I do tego żadnej kawy!

To teraz klasyczna historia. Banda partyzantów schodząca z *djebel* pod osłoną nocy spróbowała wypadu na małe miasteczko, na wybrzeżu. Jak zawsze panika, komunikacja przerwana, fałszywe wiadomości, słupy telefoniczne przewracane, kable poprzecinane, wiadomości przekazywane drogą radiową niezrozumiale! Zaalarmowane oddziały w Mustaghanim i Relizane wsiadają w pośpiechu do ciężarówek, żeby spróbować okrążyć miasteczko, podczas gdy lokalny prefekt i mer zajmują fale swoimi wezwaniemiami o pomoc. Odprawa pułkownika jest krótka:

– Żandarmi, CRS [71](#) z okolicy, jak również oddział artylerii zakwaterowany na miejscu będą próbowali odeprzeć atak aż do przybycia posiłków. Więc, Clostermann, niech pan leci na miejsce zobaczyć, co się dzieje, i zda nam relację. Niech pan się postara zlokalizować tych typów, bo wyglądają na dobrze uzbrojonych i śmiałych. Stawiam w gotowości dla pana P47 z dwoma patrolami Mistrali. Kazałem obudzić rezerwistów z CERO [72](#), w tym Vanneau. Będą do pańskiej dyspozycji, żeby zagospodarować przerwy. Niech się pan skontaktuje, jak tylko będzie pan na miejscu, z artylerzystami lub żandarmerią, kanał 14 na SCR 300. Niech pan nie ryzykuje niepotrzebnie, chociaż tamci muszą być dokładnie poinformowani o pozycjach oraz przemieszczaniu się HLL, żeby spróbować okrążenia. Jeśli helikoptery

Bruneta wróć na czas, postawimy je na lądowisku, które pan wybierze i oznaczy.

– Dobrze zrozumiałem, pułkowniku, ale... – Pokazuję mu moje okno: za szybą rodzący się dzień stara się bez skutku przebić przez gęstą mgłę. – Myśli pan, że to się podniesie przed 10.00?

– Niech się pan o to nie martwi, pokrywa stratusów jest przy samej ziemi. Cassaigne jest na wysokości 300 metrów nad poziomem morza. Tam pewnie już się przetarło... Jeśli chodzi o Mistrale, odwrotnie niż P47, które mogą czekać, żeby wrócić, będzie pan o nie prosił tylko wtedy, jeśli będzie to absolutnie konieczne. Damy jakoś radę posadzić je w Bilda. Okej? Dobrze. Start o 6.00.

Przekłęci piechurzy! Dali się zrobić w konia, a ich służby informacyjne nie zauważyły nic. Muszę po prawdzie dodać, że lokalne siły powietrzne są warte niewiele więcej. Senia śpi, starannie otulona płaszczem mgły. Jak wszystkie duże bazy czasów pokoju w Afryce Północnej broni się z powodzeniem przed wojną, o której nie chce wiedzieć, dobrze osłonięta za murami zwyczajów czasu pokoju, które są nie do przebycia! Jednostki operacyjne, które goszczą tu przejazdem, są natrętami, co tylko przeszkadzają kręcić się życiu w kółko. Nie ma dla nich posiłków poza ścisłymi godzinami, co jest kompletnym absurdem dla załóg w stanie ciągłej gotowości. Nie ma też transportu! Nie ma łóżek, nie ma kołder... Na parkingu ELO [73](#) znajduję moją załogę przytupującą pod skrzydłem samolotu. Silnik już rozgrzany, gotowy. Przez lewe tylne okno widać dobrze lufę karabinu maszynowego w otworze strzelniczym. Naturalnie nie jedli śniadania, mesa podoficerska jest jeszcze zamknięta i adiutant ich wyrzucił. Dobra, nie wystartuję, zanim się nie posilą i nie ogrzeją. Zabieram ich do mesy oficerskiej, gdzie zaczyna się cyrk. Robię wielką scenę, wyjmuję mój pistolet i grożę, że będę strzelał do butelek whisky w barze. Kierownik serwuje nam w końcu kawę i wczorajszy chleb posmarowany zjełczalym masłem. Groźba przyniosła efekty!

– Zamelduję pułkownikowi. Nie ma pan prawa, majorze, przyprowadzać tutaj podoficerów!

Odpowiadam mu w sposób jednoznaczny, gdzie może sobie wsadzić swój raport! Wiem, że zaraz ta historia obleci cały drobny, obsztorcowany ludek tej bazy. To tylko wzmocni mój wizerunek niebezpiecznego oryginała! Następnym razem będą jednak dla nas milsi...



Jadę ostrożnie, żeby wjechać na czynny pas 25. Widoczność poniżej 50 metrów. Skraplająca się mgła płynie strumykiem po mojej masce i szybie. Zaczyna wiać bryza, ale jest jeszcze niedostrzegalna i dopiero co delikatnie popycha opary mgły zaczepione o trawę.

Startuję na przyrządy, otwierając stopniowo gaz. Drażek steru w położeniu neutralnym. Z oczami utkwionymi w żyroskopie odchylenia pozwalam samolotowi wystartować samemu. Lecę przy całkowitym braku widoczności, ale to nie trwa długo: 60 sekund później wychylam się z warstwy chmur, chowam klapy i zmniejszam moc. Słońce jest oślepiające na tle nieskalanej bieli chmur. Spostrzegam, że zostawiłem okulary przeciwsłoneczne w hotelu, w kieszeni mojego munduru. K...! Spuszczam osłonę przeciwsłoneczną, która jednak ogranicza mi trochę widoczność.

– Perrin, *please* <sup>74</sup>, umieście mnie na częstotliwości 415.

Kopi w tym czasie, klęcząc z tyłu, wyciąga długą taśmę naboju ze skrzyni i ładuje karabin maszynowy. Przed nami *djebel* Tessala wylania się ze stratusów jak bezludna wyspa. Daleko z przodu, tyłem do światła, masyw Dahara, brązowo-fioletowy, obrysowuje fantastyczne wybrzeże smagane przytłoczonym chmurami morzem. Ciągnie się on aż do Algieru. Partyzanci są tam prawie u siebie i jest on praktycznie jeszcze niedostępny dla naszych oddziałów.

– Kopi, nie zapomnij odbezpieczyć zawleczeni granatnika!

Kopi mocuje starannie do magazynku Alkana duże szare cylindry granatów dymnych typu 106, przeznaczonych do oznaczania celów dla myśliwców.

– Perrin, spróbuj połączyć się z kimś na 300. Zatrzymuję VHF i przekazuję TVB kontroli.

Zbliżamy się do celu. Kształt terenu wylania się, jak było przewidziane, ale Braz zasłania jeszcze słońce. Mustaghanim jest niewidoczne. Dostrzegam jednak przez lukę w warstwie chmur mulisty bieg Cheliff, a poniżej Bellevue.

Dwa słupy dymu na zboczu *djebel* Lakkaf, na wprost, wskazują na poważne pożary. Zajście musiało mieć miejsce w tym rejonie. Białe domy Cassaigne są zbite w grupy trochę na lewo, na zboczu o łagodnym spadku między winoroślami i zaoranymi polami. Schodzę w dół i krążę dookoła kościoła. Ulice są opustoszałe i na każdym krańcu wioski jest zapora z drutu kolczastego. Na skrzyżowaniu dwóch głównych ulic jest korek ciężarówek wojskowych GMC i jakichś cywilnych, prawdopodobnie namó-

wionych do współpracy, do których wsiadają oddziały na zapleczu czegoś, co wydaje się być merostwem.

Perrin próbuje skontaktować się z ziemią, ale jak zwykle baterie SCR 300 są w trzech czwartych zużyte, a ich sygnały – niezrozumiałe! Mają zwyczaj nazywać wszystkie samoloty Papillon <sup>75</sup>, choć jest to zarezerwowane dla Piperów ALAT <sup>76</sup>. Naszym sygnałem wywoławczym jest *Calcin* i prosimy artylerzystów, żeby łaskawie chcieli go używać. Mówię Perrinowi, żeby ich uprzedził, że będziemy próbowali zobaczyć, co się dzieje wzdłuż drogi Renault i że zdamy z tego relację.

Wzbijam się w górę, lecąc zygzakowym lotem koszącym nad drogą aż do płaskowzgórza. To klasyczne umiejscowienie zajścia, zawsze takie samo, poza kilkoma drobnymi różnicami. Tam, schowani za dwoma transporterami półgąsienicowymi, czterej żandarmi w ciemnych mundurach dają wyraźne znaki. Nieco dalej żołnierze ciągną rannego za stopy w kierunku kamiennej budki dróżnika. Wzdłuż całego rowu, po bokach drogi, rozsiani są leżący ludzie jednej lub dwóch kompanii piechurów. Za kikutem słupa telegraficznego rysuje się sylwetka stojącego oficera patrzącego przez lornetkę. Co widzi?

Poniżej, w polu o łagodnym spadku, traktor i stóg siana palą się w pobliżu ciężarówki z przewróconymi drabinkami. HLL próbowali zniszczyć niewielką linię elektryczną i kilka poskręcanych, powyginanych masztów ciągnie kable po ziemi.

– Halo, halo, *Calcin, Calcin*, tu *Zielony Perroquet* <sup>77</sup>; partyzanci zajmują bez wątpienia dużą wioskę na południu, numer 402.

Wreszcie zastosowali mój sygnał wywoławczy i proszę Perrina, żeby poszukał numeru 402 na mapie. Metody przekazu i odczytywania map nie ułatwiają współpracy powietrze–ziemia. Wojska lądowe używają poziomic jako punktów odniesienia i odbiornika radiowego innego niż my. Siły powietrzne używają skal Lamberta, ze swoją skodyfikowaną siatką, precyzyjnych i łatwych do odczytania. Podnoszę się 100 metrów do góry, żeby zwiększyć pole widzenia. Zostaję na ekonomicznej prędkości obrotowej silnika, bo przeczuwam, że ta sprawa potrwa.

Wioska numer 402 jest tylko kupą ruin. Kilka domostw tli się jeszcze w resztkach rozpadających się murowanych konstrukcji i słup niebieskiego dymu wznosi się prosto w spokojne niebo poranka. Nic nie zostało po przejściu bandy. Mogę się tylko domyślać dramatu skrywanego przez poczerńiałe mury, połamane i zwęglone belki zapadniętych dachów. Już

trzy razy odwiedzałem na ziemi miejsca podobnych tragedii i z łatwością wyobrażam sobie to, czego nie pozwala mi zobaczyć lot zwiadowczy... Trupy mieszkańców straszliwie okaleczone i zniekształcone, słodkawy odór śmierci, brzęczenie zielonych much, pozarzynane bydło, którego szczątki zaczynają puchnąć w ciepłym powietrzu, błoto z sadzy i krwi między kamieniami. I jestem pewny, że jest tam jeszcze, choć nic nie mogę zrobić, jakieś oszczędzone lub zapomniane dziecko płaczące w kącie... Hałas samolotu ledwo przeszkadza wynędzniałym, żółtym psom, które błakają się w zgliszczach, ze spuszczoneymi uszami, z podkulonym ogonem, rozdartymi między instynktownym zwierzęcym lękiem przed śmiercią a głodem. Przy każdym przelocie kruki i sępy odlatują i siadają w eukaliptusach. Na kupie gnoju biała czapla dziobie wnętrzności zarżniętej owcy.

– Odrażające! – mówi Perrin. I dodaje. – Ale gdzie oni są?

Obniżam o kilka stopni kłapy, żeby zwolnić, i skręcam w kierunku dużej europejskiej farmy, na którą atak tej nocy wywołał alarm. Z daleka wydawała się ledwo tknięta, ale z bliska! Drzwi wyważone, opancerzone okiennice wyrwane wybuchem granatów, szyby zbite, meble i bielizna rozrzucone bezładnie na schodach, w pobliżu których owczarek niemiecki ze złamanym kręgosłupem czołga się na przednich łapach... Obory i stodoła zostały spalone i snopy siana jeszcze dymią. Z boku dwa ciała – z pewnością para osadników – z poderżniętymi gardłami. W sadzie, za splądrowanym kurnikiem, gdzie zmasakrowano ptactwo domowe uderzeniami kija, leżą wszystkie drzewa owocowe, z pniami spiłowanymi metr nad ziemią. Wydaje się, że nic nie zostało oszczędzone przez niszczycielskie szaleństwo napastników. Muzułmańscy pracownicy farmy musieli uciec – nie ma innych trupów – lub też, z własnej woli lub zmuszeni, towarzyszyli rebeliantom, którzy mimo wszystko nie mieli czasu, żeby w kilka godzin dokończyć tych zniszczeń sami. Jak zwykle znaleźli tych, których nazwałbym wykonawcami lub lokalnymi sprzymierzeńcami.

Więc lećmy zobaczyć drugą wioskę trochę dalej. Dlaczego została oszczędzona? Partyzanci z pewnością przeszli tamtędy, bo jest na drodze do ich prawdopodobnej kryjówki, gdzieś między Hallouda i Dahara.

Tuzin chat z łupanych kamieni, ze słomianymi dachami, ściśniętych jedne przy drugich, między małymi murkami, i zagrody z cierni dla bydła. Rozwieszona bielizna, motki różnokolorowej wełny, świeżo ufarbowanej, schną zawieszane na krzakach jujuby. Szopa z desek pokrytych blachą falistą i w kącie stara karoseria zardzewiałego samochodu. Wszystko to roi się

od postaci zakrytych zasłonami, od działab, od dzieciaków i zwierząt. Mieszkańcy ewakuują się i niski przelot samolotu wywołuje panikę. Dzieciaki starają się zebrać w stada przerażone kozy z zagrody. Kobiety przenoszą w pośpiechu swoje nędzne skarby – dzbanki do herbaty, garnki do kuskusu, puste bańki na naftę, słomiane maty, łatanie kołdry, dywaniki do modlitwy...

Ciągle brak śladów HLL. Ani jednego silnego mężczyzny. Tylko kobiety i starcy poganiający osły objuczone pakami, muły ciągnące wózki pełne dzieci, nędznych mebli, kur przywiązanych za nogi. Wszystko to zbiega w nieładzie ścieżką, która prowadzi do wyschniętej *oued* w dole.

– Majorze, na lewo, niech pan spojrzy na lewo!

Dziesiątka żołnierzy w drelichach kompanii rozpoznawczej, w kapeluszach maskujących, sunie tyralierą w kierunku wioski.

– Perrin! To dziwne, co oni tu robią? Proszę spróbować się z nimi skontaktować na kanale 16 i uprzedźcie *Perroqueta*, żeby ich zawrócił.

Uwaga! Oto oni. Idealnie zamaskowani między winoroślami partyzanci. Czekali w winnicy, a teraz zbiegają na dół, w kierunku wioski. Mała grapa, którą wziąłem za przyjazny patrol, kieruje nimi krzykami i gestami. Wyglądają na dobrze uzbrojonych i dostrzegam co najmniej trzy karabiny maszynowe. Już pierwsi ludzie skaczą przez mury i wpadają do chat, potracając spóźnialskich mieszkańców. Jakaś kobieta z dzieckiem przyczepionym do pleców, drugim w ramionach, biegnie za przerażonymi większymi dziećmi, podczas gdy dwie inne zawzięcie wyciągają materac, do którego przywiązane są sznurkiem krzesło, stara opona i emaliowany dzbanek. Jakiś starzec, uczepiony szyi objuczonego osła, którego jakiś dzieciak usiłuje utrzymać, wywraca się w berberyjskie figowce!

Dobry Boże, nie mogę puścić myśliwców na tych biednych ludzi i ten miszmasz, postawię więc P47, które właśnie przybyły na miejsce na *stand-by*. Jest ich sześć (sygnał wywoławczy *Czerwony Épervier*) i kontrola Athos mówi mi, że cztery Vanneau z CERO (sygnał wywoławczy *Czarny Camel*) są w drodze. Ewakuacja wioski nabiera rozpędu, więc oddalam się poza zasięg karabinów i pistoletów, ale ku mojemu zdziwieniu nikt jeszcze do nas nie strzela.

– Majorze, wydaje mi się, że zrozumiałem, iż władza cywilna nakazuje nam zbombardowanie wioski. Przekaz jest bardzo niewyraźny.

– Perrin, odpowiedz, że mieszkańcy wioski ewakuują się i że kiedy będą poza zasięgiem, to rozpocznę ostrzał, ale myślę, że lepiej poczekać, aż

okrażenie będzie zamknięte.

– Nic się nie da zrobić, majorze, on twierdzi, że mieszkańcy wioski są sprzymierzeńcami powstańców i żąda, żeby rozkazać strzelać samolotom.

– Są kobiety i dzieci!

– Powiedziałem mu!

Pięknie! Więc niech idzie do diabła! To ja dowodzę samolotami i jakim prawem podprefekt wydaje mi rozkazy operacyjne?

To jeszcze jeden zniechęcający aspekt tej piekielnej wojny – kiedy partyzanci nie niszczą wioski, my ją niszczymy, bo staje się *ipso facto* <sup>78</sup> podejrzana. Jeśli nie jest zrównana z ziemią przez nas, to automatycznie jej lojalność wobec HLL jest dla tamtych wątpliwa, masakrują więc wtedy mieszkańców!

Wioska jest teraz pusta, a uciekinierzy zbiegają w dół, w kierunku wątpliwego schronienia w kamieniołomie. W radiu prefekt drze się wściekle i mówi mi, że każe strzelać czołgom AMX, które właśnie przyjechały. To kretyn, bo nadchodzą posiłki, a to oznacza czas zyskany na okrażanie. Ale ten kretyn nie chce zrozumieć i widzę błysk pocisku 75 milimetrów w środku wioski. Partyzanci zaczynają natychmiast strzelać do mojego Broussarda, kładą się na ziemi, zajmują pozycje za murkami. Natomiast chmura kurzu na ścieżce dochodzącej do drogi na Cheliff zwiastuje przybycie garnizonu z Mostaganem, któremu towarzyszy Piper Club z ALAT, zataczając ósemki nad kolumną.

– Halo, *Épervier*, tu *Calcin*, oznaczę wasz cel za 10 sekund. Żadnych pocisków rakietowych, tylko broń pokładowa. Uwaga na biały granat dymny w centrum celu. Atakujcie na osi 090°.

Wycofuję się na drugą stronę pagórka, żeby nabrać trochę wysokości do nurkowania, przyspieszenia i umieszczenia mojego granatu dymnego, stawiając czoła ich gęstemu ogniowi. Zauważam, że w pośpiechu wylotu zapomnieliśmy o kamizelkach kuloodpornych. To zbyt ciężkie potworki z nadwyżek amerykańskich, ale użyteczne, jak się na nich siada, z wiadomych względów!

– Lecimy!

Kopi strzelił po drodze z karabinu, żeby zrobić jak najwięcej hałasu.

– Żadnych oszczędności... i niech Perrin powie tym imbecyloom, żeby przestali strzelać z artylerii.

Oddycham głęboko, skręcam ostro, naciskam na przycisk granatnika usytuowany pod drążkiem gazu i zawracam pełnym gazem nad wioskę.

Zostaję poniżej linii grzbietu, jak najdłużej się da, żeby schować się przed wzrokiem partyzantów. W ostatniej sekundzie, kołami kosząc płaskowzgórze, wypadam nad dachami, naciskając na spust. Trzask w wyrzutni bomb. 106 poleciał. Schodzę niżej nad nieckę i mam wrażenie, że moje śmigło będzie kosiło postacie, które uciekają lub rzucają się płasko na brzuch z dziwnymi ruchami, jak w zwolnionym tempie. Słyszę przez otwartą szybę uderzenia kul muskających samolot!

Klak-klak-klak, uderzenie w kadłub, następnie i lampa sufitowa wybuchła tysiącami odłamków szkła. Chowam samolot za zasłoną z eukaliptusów, kiedy ostatnia wystrzelona kula przechodzi, warkocząc między Kopim i Perrinem i wylatuje, przebijając prawą część przedniej szyby... Odwracam się, wszystko w porządku, Kopi strzela z karabinu. Kabinę wypełnia zapach prochu, a puste łuski toczą się po podłodze między siedzeniami.

– Halo *Calcin*, tu *Épervier*. Zwolnijcie moją oś szybciej. Atakuję!

– Okej, strzelcie salwą pocisków raketowych, żebyśmy zobaczyli!

Dobrze, granat zadziałał i odlatuję. Karabin maszynowy się zaciął i słyszę w telefonie pokładowym, jak Kopi przeklina przez zęby. Oparty o sufit, ze stopami zaklinowanymi między przegrodami, żeby utrzymać równowagę przy gwałtownych manewrach, próbuje uwolnić swoim śrubokrętem zaklinowane pociski! Silnik chodzi miarowo, szkody nie są poważne, przekładnie reagują normalnie i sprzęt nie wykazuje żadnych anomalii. Kontynuujemy więc. Na drodze do Renault jest teraz tłum. Trzy AMX, dwa transportery półgąsienicowe, dwa cywilne samochody z napędem na przednie koła („władza” z pewnością), karetka. Wokół radiostacji jest grupa cywilów i wojskowych w pierwszych rzędach, żeby bez ryzyka być obecnym przy ostrzale powietrznym, jak w cyrku. Przez chwilę myślę, żeby im zrzucić granat dymny, tak tylko dla śmiechu.

Kierowanie ostrzałem zmusza do idealnej koordynacji między samolotem latającym stanowiska dowodzenia i szybkimi myśliwcami. Cel jest oznaczony specjalnym granatem wypuszczającym biały dym, widoczny na odległość wielu kilometrów. Rola samolotu zwiadowczego naraża go na strzały przeciwnika, tym bardziej że – żeby sprawdzić rezultat każdego ataku i nadzorować ruchy wroga – trzeba dalej robić ósemki na niskiej wysokości i prawie za każdym razem być w pobliżu. Na szczęście silnik Pratta jest nie do zdercia i słynie z tego, że może w razie wypadku dalej działać bez jednego cylindra!

Nadzoruję kątem oka pierwszy przelot P47. Jak tylko są już w trakcie nurkowania, doliczam mój schodzący skręt, żeby przeciąć ich trajektorię na wysokości wioski. To kluczowy moment, ponieważ nie można zobaczyć dwóch myśliwców, które nurkują powyżej i z tyłu na tej samej osi. Idealny *timing* jest konieczny, żeby im nie przeszkadzać, lub gorzej, ryzykować przecięciem ich salwy.

Trzeba jednak dotrzeć do celu sekundę lub dwie po tym, jak opadną odpryski i rykoszety, żeby skorygować strzał w następnym przelocie. W potwornym huk, który góruje nad hałasem mojego silnika, widzę przelatujące powyżej mojej szyby pociski rakietowe – cztery smugi warczących płomieni, a za nimi cztery następne. Mój samolot trzęsie się od podmuchów powietrza wywołanych przez śmigła wyprzedzających mnie P47, 20 metrów powyżej, ze skrzydłami ozdobionymi błyskawicami, siejących błyszczącymi smugami pustych łusek.

Pociski rakietowe nie są potrzebne przeciwko tego typu celom. Strzał był bardzo dobry, ale mówię im, żeby zostawili pociski rakietowe na później. Oddział partyzantów natychmiast się rozproszył i biegną we wszystkich kierunkach jak przerażone mrówki ze zniszczonego mrowiska. Wiem z doświadczenia, że skryją się w jamach, znikną, dosłownie rozplyną się w terenie. Koniec końców, wolałbym na początku Mistrale, których dwudziestomilimetrowe działka dają lepsze efekty przy pociskach odłamkowych do zwalczania siły żywej. Wada P47 leży w ich solidności i precyzji. Kiedy trafiają, zabijają, ale centymetr obok robią dziurę w ziemi. Czuły zapalnik pocisku 20 milimetrów wybucha zaś nawet przy dotknięciu liścia, rozsiewając śmiertelne odłamki w promieniu 20 metrów! Trzysekundowa salwa dobrze skoncentrowana na celu rozwija na ziemi śmiertelny dywan długi na 50 metrów i szeroki na 30!

Dwa pierwsze P47 wzbijają się jak wielkie, błyszczące beczki, podczas gdy kolejna para już strzela, a trzecia zaczyna nurkować. To idealna taktyka *straffingu*.

Klok! Klak! Dwa nowe uderzenia tym razem w skrzydło.

Kopi nie może odblokować zaciętej broni i określa ją mianem – słusznie! – prehistorycznego gówna. Przy moim następnym pobycie w Algierze kupię sobie plastikową kamizelkę kuloodporną, ostatni krzyk mody, który widziałem w witrynie u krawca.

Perrin zachowuje majestatyczny spokój. Ze swoim mikrofonem w dłoni relacjonuje sytuację generałowi, który właśnie przyjechał i który będzie

dowodził operacją. Zaś Kopi, którego karabin znowu działa, ma moralną przewagę riposty i zapach prochu! Przez ramię widzę go pochylonego nad swoją bronią, zafascynowanego rozwijaniem się taśmy, która podskakuje jak wąż przy każdym naciśnięciu spustu.

Okrażenie jest już zamknięte i widzę, jak zacieśnia się na ścieżkach skręcających do wioski, która jest już tylko ruiną w ogniu... Pod ostrzałem P47 i Vanneau zbuntowany oddział rozdrobnił się na krążące małe grupy, które zbierają się i rozchodzą na moich oczach jak odparowujące krople wody na rozpalonej płycie żelaza. Kładą się lub klękają przy każdym ataku, strzelając do samolotów, biegając między drzewami oliwnymi, wykorzystując najmniejszą wypukłość. Nie rozumiem, co partyzanci chcą przez to osiągnąć. Mieli dość czasu, żeby uciec, zamiast dać zapędzić się w sytuację bez wyjścia – na tym płaskowzgórzu, gdzie byli skazani na masakrę. Ta partia dla nich jest przegrana, ponieważ noc jest jeszcze zbyt daleko, żeby mogli mieć nadzieję na ucieczkę pod osłoną ciemności. Kiedy zajdzie słońce, nie będzie już ani jednego żywego na 150 czy 200 buntowników. Odpowiadają z odwagą rozpaczy, koncentrując swoje strzały na samolotach i na mnie, o którym wiedzą, że jestem źródłem tego potopu żelaza i ognia. Jeden P47 ku mojemu zdziwieniu zostaje trafiony i oddala się, przebierając paciorki czarnego dymu, potrząsany drganiem silnika. Pilot musi być dosyć młody i trochę panikuje. Mówię mu, żeby zamilkł, żeby móc mu wytłumaczyć, że ma pas awaryjny w Mustaghanim. Niech bierze kurs 230, to mniej niż 35 kilometrów. Niech zwolni i przestawi swoje śmigło na duże obroty i jeśli jego silnik będzie przerywał, niech zachowa spory margines prędkości, aby skręcić! Wzywam Piper Club, który trzyma się trochę z boku, żeby mu powiedzieć, żeby leciał za uszkodzonym samolotem i obserwował, co się będzie działo.

HLL są teraz podzieleni na trzy odrębne grupy. Jedna zawróciła i oszańcowała się w ruinach wioski, skąd nie będzie łatwo wyjść. Inna skoncentrowała się wokół dwóch małych meczetów – białego i różowego – na stopniach klifu górującego nad *oued*. Trzecia ucieka na południe między rumowisko skał, grupkami po pięciu lub 10 ludzi, ściganymi przez naszą automatyczną broń.

Kieruję Mistrale na różowy meczet, który znika w chmurze pyłu, a kiedy ta opada, nie ma już małego budynku, ulotnił się razem z zajmującymi go, od salw pocisków raketowych. Następnie Mistrale zaczynają kanonadą oczyszczanie lasu oliwnego. Grona wybuchów wiją się między pniami, na



pociętych gałęziach. Dym moich granatów gęstnieje, przetykany szybkimi płomieniami pocisków. Koło 11.00 zostaje już tylko kupa ruin i ciał pod szczątkami.

\*\*\*

Odczuwam obrzydzenie z powodu tego spektaklu. Wiem, że natarcie lotnicze jest lepsze od walki wręcz piechoty, w której mielibyśmy pewne straty wobec potężnego uzbrojenia buntowników. Jednak jest to tragiczne marnotrawstwo. Jak mogliśmy po pół wieku dojść do takiej głupoty politycznej? Często bywa, że ta banda złożona jest po części z byłych żołnierzy armii francuskiej. Dowodzi tego sposób, w jaki zachowują się pod ogniem. Pozostałe trzy czwarte to mieszanka wieśniaków, studentów z Algieru czy Paryża, biednych chłopaków zabijających i umierających dla idei... Rozumiem, dlaczego Malraux włożył w usta Tchena w *Doli człowieczej* słowa: „Wiem, jakim ciężarem kładzie się na każdej sprawie krew za nią przelana”.

Już cztery godziny patrole Mistrali i P47 zawzięcie latają na zmianę nad numerem 547. Teraz utworzyła się grupa wokół białego meczetu. Niektórzy, na brzuchu na kopule z dwoma karabinami maszynowymi strzelają do samolotów – jeden z nich strzela nawet pociskami smugowymi...

Wydaje się to nie mieć końca. Jestem zmęczony, mam pusty żołądek i nerwy na granicy wytrzymałości. Pot spływa wzdłuż moich brwi, kula przebiła długi daszek z niebieskiego plexiglasu mojej bejsbolówki, której używam do wędkowania i na której mi zależy. Guma zmoczonego laryngofonu kłuje mnie w gardło, rękawiczki mam czarne od potu, a moje palce zaciśnięte na dźwigni gazu są zdrętwiałe. Kula rozerwała pokrywę na wysokości głównej dźwigni, a inna uszkodziła osłonę przeciwsłoneczną.

Całe płaskowzgórze jest teraz pokryte warstwą dymu i pyłu. W chwili, gdy Kopi klepie mnie po ramieniu i uprzedza, że wyczerpaliśmy granaty dymne, kolejny „kług” – i tym razem poważniejszy. W lewym skrzydle jest dziura wielka jak pięść i smuga paliwa ulatnia się, lecąc w stronę sterów. Instynktownie ślizgam się trochę na prawo, żeby oddalić rurę wydechową, a Kopi nachyla się nade mną i próbuje otworzyć zawór przejściowy przebitego zbiornika, żeby jak najwięcej z niego wyleciało i żeby uniknąć straty paliwa z nietkniętego zbiornika. Kopi mówi mi, że kiedy silnik zacznie

przerywać, mam włączyć pompę elektryczną. Zostało nam tylko 60 litrów w prawym zbiorniku, więc czas wracać. Poza tym czerwona lampka lewego zbiornika mruga ostrzegawczo.

Uprzedzam Athosa, że wracam do Senii i że nie potrzeba helikopterów, bo akcja się kończy. Trwała praktycznie pięć godzin i mam tego po dziurki w nosie! Kiedy podchodzę do lądowania, moje zbiorniki są puste, obie czerwone lampy się palą. Jako że nigdy nic nie wiadomo z tymi trafieniami, robię długie proste i ostrożne podejście z włączoną pompą, żeby uniknąć gaszenia silnika w ostatniej chwili. Kopi, ciągle czujny, nie pozwala mi wysunąć klap. Krople paliwa drżą na krawędziach przednich części skrzydeł. Sterowanie elektryczne mogłoby wywołać iskrę i wybuch skrzydła pełnego oparów paliwa.

Na lądowisku zatłoczonym helikopterami jest tłum, żeby zbadać samolot. Ludzie są zawiedzeni małymi dziurami. Pułkownik i dwóch piechurów, tych z rana, są na miejscu, żeby mnie przepytają. Nie jestem rozmowny i odpowiadam im, że przede wszystkim chcę zjeść obiad.

– Clo-Clo, masz rację. Idę z tobą, opowiesz mi. Nic nie wskórałem, trzeba było raczej odbyć akcję w Cassaigne!

*To mój przyjaciel i towarzysz Ponchardier. Zwolnieni z odprawy idziemy razem zjeść obiad do miasta. W „Grillon” zjemy tuzin ostryg i stek. Strach dodaje apetytu, tak słyszałem!*

Fragmety *Appui-feu sur l'Oued Hallail*  
Flammarion, 1958 rok

Wyniesienie do godności Wielkiego Komandora Legii Honorowej  
(dekret z 31.12.1958)

*Clostermann Pierre Major (R)*

*Wyższy oficer, pilot myśliwca z licznymi odznaczeniami wojennymi. Wolontariusz w służbie Algierii w ramach operacji utrzymywania porządku, nie oszczędzając się, brał udział w najniebezpieczniejszych akcjach, w trakcie których jego sprzęt wiele razy dosięgały strzały buntowników. Wyróżnił się szczególnie 15 i 16 października 1956 roku, kiedy akcja dowodzonych przez niego samolotów myśliwskich okazała się kluczowa i pozwoliła wyeli-*

*minować z walki licznych buntowników. 27 stycznia 1957 roku umożliwił, z pełnym powodzeniem, otoczenie dużej bandy buntowników.*

*Pilot samolotu myśliwskiego z 33 zwycięstwami powietrznymi, który uosabia najpiękniejsze tradycje francuskie. W sumie spędził w powietrzu 950 godzin lotów bojowych w 550 akcjach operacyjnych, w tym 348 godzin w 116 akcjach z tytułu utrzymania porządku w AFN [79](#).*

Podpisane: Charles de Gaulle

7

**50 LAT PÓŹNIEJ**

Dzisiaj jest 8 maja 1995 roku, 50 lat po zawieszeniu broni, które przyszło w końcu do zrujnowanej Europy, okrytej jakby żałobną krepą przez dymy pożarów, które jeszcze długo będą gasły w sercach ludzi! Masakra niewinnych. Miliony istnień ludzkich pogrzebanych pod gruzami, zamordowanych w stepach, zabitych na polach walki Francji, Niemiec i Rosji. Miliony innych długo będą się błąkać, pchane strachem, uciekając przed barbarzyństwem, umierając z głodu i zimna między zawalonymi murami i jeszcze dymiącymi zgliszczami miast, gdzie żyli, a których nie rozpoznają!

Patrzę na naszych ministrów, z naszym prezydentem, pospiesznie wchodzących na trybunę honorową, aby uroczyście obchodzić NASZE zwycięstwo. Ci ludzie są spadkobiercami tych, którzy spuścili na Francję psy katastrofy w 1940 roku i ich filozofia polityczna nie zmieniła się. Myślę o tym, czym był ten okres, który nas doprowadził do wojny, a wielu z moich przyjaciół i towarzyszy z Wolnych Francuskich Sił Powietrznych – do śmierci. Czarny obraz życia w piosenkach ludowych, robotnicy pracujący 30 godzin tygodniowo mniej niż Niemcy, a przede wszystkim upaństwowienie, w bardzo złym momencie, naszego przemysłu lotniczego, dezorganizujące produkcję seryjną i dramatycznie opóźniające wypuszczenie tak obiecujących samolotów, jak Dewoitine 520, Arsenal, Bloch 174, 152 i 155, Leo 45 i Bréguet 691.

Ogólna atmosfera strajków, moralnego nieporządku w przemyśle i polityce nie poprawiały sytuacji Francji. Oglądając dzisiaj zdjęcia ministrów i przewodniczących rady, którzy następowali wtedy po sobie, wchodząc jeden za drugim po stopniach Pałacu Elizejskiego, mam mdłości na widok tych źle ogolonych miernot w wygniecionych garniturach, z nieśmiertelnym papierosem przyklejonym do kącika dolnej wargi, który stał się wręcz symbolem narodowym... W kapeluszach bez formy... Dobry Jezu, to był mój kraj, kraj, który miał stawić czoła Niemcom! Kiedy ogląda się zdjęcia z za Renu w filmach Leni Riefenstahl, olimpiadę w 1936 roku, zjazdy [80](#) w Norymberdze, tych młodych fanatycznych sportowców, co niedługo mieli stworzyć muskularną armię w koszulkach i szortach, która miała nas

zalać... Mój Boże! Te biedne typy, które nami rządziły, oglądając te sceny, musiały dobrze wiedzieć, że mieliśmy być bronieni tylko przez zmobilizowanych rezerwistów – krnąbrnych, zgarbionych, w mundurach z 1918 roku, z owijaczami, plecakami, zrolowanym kocem, hełmem, karabinem i archaicznymi bagnetami... Byli ślepcami. Woleli zajmować się w tym najgorszym momencie drobną polityką, kwestiami społecznymi, co miało doprowadzić dwa miliony Francuzów do długich „płatnych” urlopów za niemieckimi drutami kolczastymi. Dobrze obrazuje tę ogólną obojętność pewna anegdota, którą opowiedział mi Lindbergh, kiedy przyjechał do Mérignac w latach sześćdziesiątych zobaczyć Mystère 20. Zaproszony w 1938 roku do wypróbowania Morana 406, jeszcze praktycznie na etapie prototypu, był zszokowany bałaganem, jaki panował w hangarach w Villacoublay, brudem w samolocie, który miał pilotować, mechanikami w kombinezonach roboczych i proletariackich czapkach z daszkiem, palących papierosy dookoła maszyny. Sam zaś samolot miał doskonałe stery, ale osiągi pułapu i prędkości gorsze od Messerschmitta 109 i Heinkela 112, którymi latał w Augsburgu... Jego diagnoza miała się okazać trafna już w maju 1940 roku, i to daje obraz umiejętności i odwagi francuskich pilotów eskadr myśliwskich, wyposażonych w 406. Wszystko, co zobaczył we Francji i w Anglii, przekonało go, że alianci z trudem zniosą uderzenie Niemiec, i że dla USA, jeszcze gorzej przygotowanych, izolacjonizm był jedynym wyjściem, żeby poczekać, co się stanie. Miał odwagę powiedzieć to publicznie. To zostało mu niesłusznie wytknięte, ale było to wówczas także, choć skrywane z hipokryzją, przekonanie Roosevelta. Ta nieszczerość kosztowała demokrację wiele istnień i przegraną Francji w 1940 roku, wystawionej samotnie na pierwszą linię bitwy, której francuscy przywódcy ani nie przewidzieli, ani nie przygotowali. Ale to inna historia, którą lata trochę już zatarły w naszej pamięci.

Dla moich angielskich towarzyszy z Royal Air Force i tych z Wolnych Francuskich Sił Powietrznych wieczór zwycięstwa, 8 maja 1945 roku, był po prostu wieczorem, kiedy położyliśmy się, wiedząc, że wreszcie następnego dnia rano będziemy mogli spokojnie wstać, nie ryzykując życiem!

\*\*\*

Przed obchodami rocznicy 8 maja obchodziliśmy rocznicę inwazji. Na moim biurku, zawsze przed oczami, obok zdjęcia mojego ojca, stoi zdjęcie de Gaulle'a z serdeczną dedykacją. To zdjęcie zrobione 14 czerwca 1944 roku w Courseulles. Właśnie postawił stopy w Normandii i siedzi w jeepie Bethouarda. Ma papierosa w ustach i smutne spojrzenie, smutne i dalekie. Jestem przekonany, że w tej chwili myśli o czterech długich latach, dzień po dniu, które minęły od kiedy wszedł 14 czerwca 1940 roku, „zatopiony w smutku” – jak napisał – do tego skromnego pustego biura w Seamore Grove w Londynie, gdzie Francja miała zmartwychwstać! Ile nadziei i rozpacz, jaka bezlitosna walka przeciw wszystkiemu i ze wszystkimi: przyjaciółmi, sprzymierzeńcami i wrogami... żeby w tym momencie, na piasku tej plaży, koło fortuny wreszcie się odwróciło. Ten człowiek, na którego dzisiaj wszyscy się powołują, a którego niewielu lubiło i rozumiało, 18 czerwca, w kilku natchnionych słowach, nadał sens mojemu życiu, a także mojej śmierci, gdyby koło fortuny potoczyło się w złą stronę.

Słucham wystąpień polityków, którzy przepychają się przed mikrofonami i kamerami, żeby skomentować wydarzenie. Szybko wyłączam telewizor. Gdzie oni byli, kiedy umieraliśmy? W Waszyngtonie? W Algierze na plaży? Czy może w Vichy, pisząc niktzemne ulotki o „gaullistach i komunistach”?

\*\*\*

8 maja 1995 roku ta głupia wojna wydaje jest już bardzo odległa, jednak wystarczająco obecna w moim umyśle, żebym chciał zapomnieć niektóre jej momenty. Wiedziałem, gdy zabijałem wroga, zestrzeliwując jego samolot, że nie ryzykuję natknięcia się na zwęglone ciało, bo na ogół było ono zakopane na dnie krateru powstałego w polu od uderzenia jego samolotu. Bez trupów, bez zdjęć dzieci i ukochanych żon nad szczątkami – więc także bez wyrzutów sumienia. Nasza wojna pilotów myśliwskich była klinicznie czysta, artystycznie zdrowa, bez krwi, bez rozerwanych wnętrzności... Nic tylko słońce wybuchu w błękicie nieba, po którym następuje kaskada topiących się brył aluminium. To był przejmujący młynek cieni i światła samolotu, który tańczy swojego wolnego walca śmierci między Messerschmittami i Spitfire'ami, mijającymi i krzyżującymi się, ze skrzydłami oświetlo-

nymi wystrzałami z broni. Te, które są śmiertelnie trafione, ciągną smugi ciemnego dymu między torami pocisków smugowych.

To niebo, gdzie nie istniała litość, ale gdzie mimo wszystko przetrwał szacunek dla drugiego, dla tego, którego twarzy, dzięki Bogu, nie widziałem w jego metalowej puszcze ozdobionej czarnym krzyżem, wpisanym w jasne koło kolimatora. Więc wytrzęsiony aż do szpiku kości przez strzały moich działek zapomniałem o człowieku, który zniknął w wybuchach moich dwudziestomilimetrowych pocisków na jego kadłubie. Najgorsze było to, że miałem spokojne sumienie! A jednak wydawałem bezwiedne „uff” długo powstrzymanego oddechu, kiedy otwierała się tam, w dole, na zieleni pól Francji, czasa spadochronu. Przyjaciół czy nieprzyjaciół, mało ważne, to był brat pilot, który będzie żył!

Brat pilot! Pojawiło się wielkie słowo. Tak, ponieważ mieliśmy wszystko, co potrzebne, piloci niemieccy i my, żeby być przyjaciółmi, żeby się rozumieć lepiej niż inni, bo mieliśmy taką samą młodość, to samo zamiłowanie do pięknych samolotów, które pozwalały nam pić niebo wielkimi haustami! Ale niestety musieliśmy się nawzajem zabijać, z powodu szaleństwa i małości tych, którzy nami rządzą. Ci ludzie odwracali karty tragicznej gry, której stawki my musieliśmy płacić.

Mój przyjaciel Ezer Wezman, wielki pilot, prezydent Izraela, powtarzał europejskim Żydom, którzy pół wieku po Auschwitz żyli ciągle w sterylnej nienawiści do Niemców i agresywnej pamięci Shoah:

W życiu, jeśli nie wiesz już, dokąd idziesz, obróć się i będziesz wiedział, skąd przychodzisz. Ale jeśli chcesz iść do przodu, nie patrz więcej wstecz, jakbyś miał światła tylko na plecach.

To musiało być trudniejsze dla nich niż dla nas. Nauką tej rocznicy jest z pewnością i to, że nikt nie może rzucić kamieniem w drugiego. Jak, poza mówieniem „zasłużyli sobie na to”, mogliśmy zaakceptować dramaty lat 1939–1945, setki tysięcy zabitych w Hiroszynie, Dreźnie, Tokio, Hamburgu? Co zrobić, żeby narzucić granice okropnościom wydzielanym przez ludzi jak jad? Czy mamy, jak Nemrod Wiktora Hugo, wypuścić strzałę w niebo, żeby je ukarać?

To z powodu tego wszystkiego nie chciałem 6 czerwca 1995 roku w ten mglisty poranek 50 rocznicy inwazji zmieszać się z tłumem bardziej zainteresowanym spektaklem wielkich tego świata na trybunie honorowej niż uczczeniem pamięci. Kilku przyjaciół angielskich i francuskich, w tym moi towarzysze broni, Jacques Remlinger i Johnny Johnson, wołałoby oddać



hołd tym z Dywizjonu 125 i 126, którzy nie wrócili, startując z niewielkich lotnisk w Longues, Bazenville i Sainte-Croix. Dwa skromne pomniki, odsłonięte z tymi, którzy przeżyli, uczniami i radami trzech wiosek, oddały nam wystarczający hołd. Poprzedzony triumfalnym śpiewem, rozpoznawalny przez wszystkich przez swój silnik Rolls-Royce'a samotny Spitfire przeleciał nad nami lotem koszącym z pełną prędkością, jak duch z naszej przeszłości... Byliśmy zwycięzcami, o których nie mówiono – RAF i WFSP zostały kompletnie pominięte w oficjalnych obchodach.

Potem wróciliśmy do siebie, pod rękę, opowiadając sobie te wielkie historie naszej przeszłości, które piloci myśliwców, nigdy nieskrępowani skromnością, zawsze powtarzają!

To był definitywnie koniec naszej pięknej historii.

Żeby zakończyć tę długą opowieść rozpoczętą w 1940 roku, jestem winny hołd moim towarzyszom z Wolnych Francuskich Sił Powietrznych.

Piloci WFSP nie byli tymi Francuzami, o których mówi Valery, którzy „siedząc w kącie, pielęgnowali swoją historię, czekając na lepsze dni, i nawlekali perły”. Byliśmy tymi od Gide'a – tymi nieugiętymi, solą ziemi.

Między tymi, którzy woleli być nieugięci raczej niż klęczący, piloci i spadochroniarze Wolnych Francuskich Sił Powietrznych mają osobne miejsce. Po pierwsze, ponieważ „nie było ich wielu, ale wiele walczyli” (Charles de Gaulle), a po drugie, jak napisał historyk wojskowy, generał Christienne: „Ich sposób walki, jej ciągłość, intensywność, ogromne ryzyko, jakie podejmowali, czynią z nich całkiem specyficzną populację. Bardzo młodzi, bardzo wcześnie rozpoczęli walkę i walczą nieprzerwanie!”.

Ilu Francuzów wie, że w nocy z 15 na 16 lipca 1940 roku, zaledwie miesiąc po apelu z 18 czerwca, samolot Wellington 149 Dywizjonu RAF, prowadzony przez załogę francuską złożoną z poruczników Roquesa i Jacoba, jak również sierżanta Morela, bombardował Zagłębie Ruhry? WFSP wtedy narodziły się w ogniu, i pół wieku, które właśnie minęło, wygładziło wspomnienia, zamazało słabości we mgle zapomnienia, gdzie każdy może znaleźć spokój sumienia!

Jeśli rzucić spojrzenie bez emocji na lata 1939–1945, jest oczywiste, że wobec dziesiątek tysięcy lotników alianckich zaangażowanych w tę wojnę byliśmy tylko małą grupą. RAF stracił tylu ludzi (71 000 zabitych, 300 000 rannych) co całość amerykańskich sił lądowych walczących w Europie!

Jednakże przegrana bitwa w 1940 roku złożyła na ramionach Wolnej Francji ogromną odpowiedzialność odkłamania historii, zbyt szybko pisanej w tych latach oręża przez niektórych sprzymierzeńców, dla których zwyciężona Francja była tylko biedną dziewczynką, jaką można było wykorzystać i ograbić na chodniku Vichy!

Trzeba było cudu 18 czerwca, żeby Francja zwycięska nad Marną i pod Verdun, która w 1940 roku była tylko cieniem narodu, poniżona i zawstydzona, odnalazła się w 1945 roku na równych prawach międzynarodowych z USA, Anglią, ZSRR i Chinami, które wystawiły tysiące ludzi, żeby pokonać Hitlera.

W tym cudzie brały udział WFSP, wspierając przed Rooseveltem i Churchilllem starania de Gaulle'a. Nieliczne, oczywiście, ale ich załogi i piloci bili się wszędzie z zapalem. Zostawiliśmy naszych zmarłych w piaskach Tibesti, Czadu i Etiopii, na Krecie i Malcie, w ciepłych wodach Tarentu i lodowatych Morza Północnego, w falach Atlantyku, w śniegach Rosji, w fiordach Norwegii, na zielonych łąkach Anglii, nad Niemcami i w naszej ziemi, Francji. Ich groby – kiedy odnajdywaliśmy drewniany krzyż obok zmiażdżonych lub spalonych szczątków samolotów – były jakby kamieniami granicznymi, które ustawiali Rzymianie na granicach Cesarstwa. Znaczyły naszą obecność i naszą chęć walki o honor.

Ci, którzy zaciągnęli się dobrowolnie przed lądowaniem Amerykanów w Afryce Północnej w listopadzie 1942 roku, mają jako jedyni prawo do nazwy WFSP, która znaczy dla nas więcej niż wszystkie nagrody.

Operacyjnych, pilotów, nawigatorów, strzelców, mechaników, jak również spadochroniarzy SAS „Long Range Desert Group”, którzy byli częścią WFSP, było tylko trochę ponad tysiąc. Na 604 z załóg samolotów zarejestrowano 412 zabitych w walce, z czego 206 pilotów z 287, ponad 25 jeńców, między nimi porucznika Schedoera zamordowanego przez Gestapo w trakcie sławnej ucieczki z obozu w Sagan. Ze spadochroniarzami SAS było gorzej, z pierwszych 215 spadochroniarzy Wolnej Francji zostało 30 po operacjach na Krecie, w Libii, po lądowaniu w Bretanii i pod Arnhem.

Kilka przykładów obrazuje tragizm strat. Wystarczy wspomnieć choćby tylko dzień 22 czerwca 1940 roku i lotnisko w Tuluzie, kiedy jeden samolot Goeland startuje z niego w kierunku Anglii z sześcioma pilotami na pokładzie. U steru Beguin – zabity 26 listopada 1944 roku; porucznik Ricard, zabity 26 stycznia 1942 roku; kapitan Casparius, zabity 26 listopada 1942 roku; kapitan Roques, zabity 23 kwietnia 1943 roku; major Schloesing,

zabity 26 sierpnia 1944 roku. Na sześciu pięciu zginęło w akcji. Tego samego dnia, 22 czerwca 3 Dewoitiny 520 wylatują do Londynu, pilotowane przez porucznika Feuillerata, zabitego 19 listopada 1940 roku; porucznika Littolfa, zabitego 16 lipca 1943 roku, i porucznika Reilhaca, zabitego 14 marca 1943 roku. Dalej w Tuluzie, tego samego 22 czerwca 1940 roku, dwa Potezy 63 z porucznikami Neumanem – zabitym 22 października 1941 roku; Jacobem – zabitym 8 listopada 1940 roku; Choronom – zabitym 10 kwietnia 1942 roku, i Sandré – zabitym 9 grudnia 1941 roku.

To tragiczne wyliczanie oznacza, że na 13 pilotów, którzy uciekli z Tuluzy 22 czerwca 1940 roku (podaję ich stopień wojskowy w dniu śmierci), zaledwie cztery dni po apelu de Gaulle'a, 12 zginęło za Francję i nie doczekało zwycięstwa. Na 14 pierwszych pilotów WFSP z Normandii-Niemien przybyłych do Rosji kilka miesięcy później 10 zostało zabitych. Między tymi, którzy przeżyli, było dwóch „wielkich”, Roland de la Poype i Marcel Albert, którzy podzielili między siebie dobre 30 zwycięstw, obaj ogłoszeni Bohaterami Związku Radzieckiego przez Stalina!

Za chęć walki w lotnictwie za Francję płaciło się drogo!

\*\*\*

W ten sposób, mimo niewielkiej liczebności, walczyliśmy na wszystkich frontach, często porozrzucani po licznych jednostkach RAF-u, w rezerwie operacyjnej eskadr w pełni francuskich, ochrzczonych nazwami naszych prowincji, symboli Francji, która dotrzymywała słowa danego swoim sprzymierzeńcom – Alzacja, Île-de-France, Bretania, Lotaryngia i Normandia. Byliśmy w ten sposób bardzo widoczni i pożytecznie obecni w mediach, co stanowiło wyjątkowy i jakże użyteczny prestiż dla Wolnej Francji w prasie i dla angloamerykańskiej opinii publicznej. Wielu pilotów Wolnych Francuzów dowodziło ważnymi jednostkami Royal Air i liczni otrzymali najwyższe odznaczenia brytyjskie: DFM, DSO i DFC.

Pesymizm statystyk skazywał nas każdego dnia na karę śmierci. W każdej akcji byliśmy ostrzeliwani, nawet jeśli nie trafiani. Każdy lot operacyjny, jaka by nie była ich liczba w naszym dzienniku lotów, był loterią. Każdy dzień akcji był orłem albo reszką życia. Z sercem w gardle w niebezpiecznych walkach stawaliśmy bezradni wobec działań przeciwlotniczych, aktywni i wściekli wobec Focke-Wulfów czy Messerschmittów! Nic nie

przeszkadzało naszym działaniom, ani ambicje polityczne, ani walki stronnictw o wpływy w perspektywie objęcia stanowisk po wyzwoleniu. Żadnych „komitetów ruchu oporu pisarzy w piwnicach” u nas nie było. Koniec końców, dla nas liczyła się tylko Francja, wyłącznie Francja, z podstawową odmową obecności zwycięskiego Niemca w Paryżu i w Strasburgu. Nie mogłem zaakceptować, że moja Alzacja została oddana w październiku 1940 roku Hitlerowi przez Pétaina. Pamiętałem wniosek, jaki deputowani, którzy uciekli z okupowanej Alzacji – w tym jeden z moich przodków – przegłosowali w 1911 roku w Zgromadzeniu Narodowym i o którym zapomniał naród francuski i jego przedstawiciele w 1940 roku:

„Wydani, w pogardzie wszelkiej sprawiedliwości i przez ohydne nadużycie siły, dominacji obcego – uznajemy jako nieważny i niebyły pakt, który rozporządza nami bez naszej zgody. Ogłaszamy niniejszym nienaruszalne na zawsze prawo Alzaczyców do pozostania członkami Narodu Francuskiego. Przymykamy, za nas jak i za nasze dzieci i ich potomków, wiecznie upominać się o nie wszelkimi środkami wobec i przeciwko wszystkim uzurpatorom!”.

To była nasza Biblia!

Dotrzymanie tego przyrzeczenia uzasadniało nasze działanie i nasze poświęcenia.

Nie należy się nad nami użalać, nasi zmarli i ci, co uszli z życiem, przeżyli wyjątkową przygodę. Kiedy wygraweruje się dwie daty na kamieniu, pod którym spocznie ostatni z nas, trzeba będzie poprosić kamieniarza, żeby dodał po prostu inicjały WFSP i zdanie Churchilla: „TO BYŁA JEGO NAJPIĘKNIEJSZA GODZINA”.

# Aneks

## ORGANIZACJA RAF-U

RAF był podzielony na cztery dowództwa:

- Fighter command (lotnictwo myśliwskie)
- Bomber command (lotnictwo bombowe)
- Coastal command (ochrona wybrzeża)
- Training command (szkolenie)

Przed lądowaniem w Normandii organizacja ta została nieco zmieniona przez utworzenie tzw. „Tactical Air Force”.

Każde dowództwo składało się z dywizji powietrznych (grupy). W lotnictwie myśliwskim na przykład 11 Grupie została zlecona obrona południowo-wschodniej Anglii i Londynu.

Każda grupa dzieliła się na pułki myśliwskie (skrzydła). Do 1943 roku pułki były przydzielone określonej bazie: Skrzydło z Biggin Hill, z Kenley, z Tangmere itd.

W skład każdego skrzydła wchodziły trzy lub cztery dywizjony (*squadrons*). Dywizjony były ponumerowane (Dywizjon „Alzacja” np. nosił w RAF-ie oznaczenie 341 Squadron Free French), a ich samoloty nosiły oznaczenia literowe (matrykuły, znaki rozpoznawcze), np. NL w Dywizjonie „Alzacja”, LO w 602, JJ w 274, JF w 3 itd. Ponadto każdy samolot dywizjonu miał swoje własne litery identyfikacyjne. Moje samoloty w dywizjonach, do których byłem sukcesywnie przydzielany, nazywały się na przykład NL-B, LO-D, a matrykuł mojego „Grand Charlesa” to JF-E.

Każdy dywizjon składał się z dwóch eskadr (*flights*): A i B. Każda eskadra dysponowała z reguły, przynajmniej w dywizjonach myśliwskich, 12 samolotami.

Dywizja powietrzna (grupa) była dowodzona przez vice-air marshalla. Skrzydło jednosilnikowych myśliwców podlegało wing commanderowi

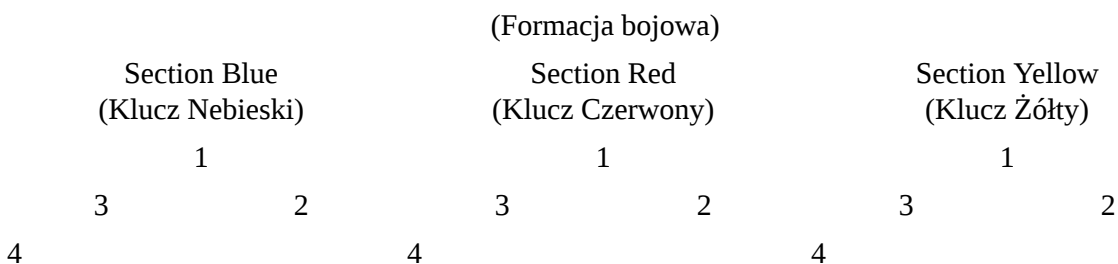
(podpułkownikowi), dywizjon – squadron leaderowi (majorowi), eskadra – flight lieutenantowi (kapitanowi).

Stopnie wojskowe przedstawiały się następująco (obok ich polskie odpowiedniki):

- *sergeant* (sierżant)
- *flight sergeant* (starszy sierżant)
- *warrant officer* (chorąży)
- *pilot officer* (podporucznik)
- *flying officer* (porucznik)
- *flight lieutenant* (kapitan)
- *squadron leader* (major)
- *wing commander* (podpułkownik)
- *group captain* (pułkownik) zarządzał bazą lub innym lotniskiem

Każdy dywizjon (*squadron*) obejmował średnio 30 do 32 pilotów, z tego przynajmniej jedną trzecią podoficerów. Poza tym należał do niego adiutant, oficer techniczny i szef mechaników. Temu ostatniemu, tradycyjnie nazywanemu „chieffy” – nawiasem mówiąc bardzo ważnej osobie – byli podporządkowani: jeden podoficer (wachmistrz-rusznikarz) od uzbrojenia, jeden od aparatury radiowej i jeden ze służby przeglądu samolotów i silników, wreszcie około 40 żołnierzy, mechaników, rusznikarzy, specjalistów od samolotów, silników, radia. Ogólnie, z latającym i naziemnym personelem, około 100 osób.

Każdy dywizjon posiadał swój własny radiowy sygnał wywoławczy. W Dywizjonie „Alzacja” na przykład nazywał się on „Turban”, a w 3 Dywizjonie „Filmstar”. Aby rozróżnić poszczególne zespoły i samoloty, używane były następujące oznaczenia:



W formacji bojowej dywizjonu leciało więc 12 samolotów, podzielonych na trzy klucze po cztery samoloty. Znak wywoławczy dowódcy brzmiał na przykład „Turban Leader”, zaś dowódcy eskadry A – „Turban Blue Leader”

lub w skrócie „Blue One”. Inni piloci zgodnie z ich miejscem w formacji byli wywoływani: „Turban Blue Four” itd.

W czasie samotnego lotu lub jako osobiste hasło każdy pilot posiadał własny sygnał wywoławczy; mój na przykład w Dywizjonie „Alzacja” brzmiał „Turban 25”.

Dywizje powietrzne były podzielone na określone sektory.

Dowództwo taktyczne przekazane było Naziemnej Stacji Kontrolnej (Group Central Control, GCC). Dowództwo stacji miało swoją siedzibę w olbrzymim podziemnym, betonowym budynku, z oszklonym balkonem, w którym siedzieli kontrolerzy. Tu znajdowało się centrum „nerwowe” lotnictwa myśliwskiego; tu zbiegały się wszystkie połączenia radarowe i wszelkie nadchodzące meldunki przenoszono na olbrzymią mapę tworzącą całą podłogę pomieszczenia. Na ścianie, na wielkiej tablicy można było odczytać z minuty na minutę stan eskadr, liczbę, nazwiska i kody wywoławcze pilotów, miejsce, liczbę samolotów w powietrzu i na ziemi, maszyn uzupełniających paliwo i amunicję.

Na wielkiej mapie leżały malutkie, rozmaitych kolorów chorągiewki i strzałki, które co pół minuty były przesuwane i przedstawiały miejsce, wysokość, kierunek lotu i siłę zespołów w powietrzu, i tak w stosunku do wroga, jak i przyjaciela. Nad każdą tabliczką trzymała pieczę WAAF-ka, która ze słuchawkami na głowie była w stałym kontakcie ze stacjami radarowymi i według ich wskazówek przesuwała za pomocą długiego krupierskiego kija znaki na mapie.

*Chief controller* miał w swojej szklanej kabinie ciągły przegląd tego, co działo się w powietrzu w jego sektorze, od Londynu do Chartres i Danii. Kilkanaście telefonów na jego biurku połączonych z aparaturą krótkofalową umożliwiała mu natychmiastowy, bezpośredni kontakt ze wszystkimi eskadrami, także wówczas, gdy znajdowały się głęboko na terytorium wroga.

Dysponował on dwoma rodzajami stacji radarowych: dla nadzoru i bezpieczeństwa oraz dla właściwych akcji myśliwskich; te ostatnie miały fantastyczny zasięg działania i pozwalały z precyzją do kilkuset metrów zlokalizować niemiecki samolot ponad Paryżem. Kontroler podawał pozycje niemieckich zespołów własnym formacjom i przesuwał je tu i tam jak figury szachowe. Swobodę działania otrzymywały one w momencie, gdy nawiązywały kontakt z przeciwnikiem. Za pomocą zawieszonych na ścianie głośników kontroler mógł słyszeć wszystkie rozmowy przeprowadzone w powie-

trzu, wszystkie głośne rozważania pilotów, odpowiedzi na rozkazy, nie wyłączając przekleństw.

Kontroler określał także stopnie alarmu eskadr na ziemi:

– podwyższony stopień alarmowy (*immediate readiness*): cztery, sześć lub 12 samolotów gotowych do startu, piloci zapięci w samolotach, silniki zapuszczone. 30 sekund po starcie mogło być w powietrzu 12 samolotów;

– bezpośrednia gotowość alarmowa (*stand-by readiness*): cztery, sześć lub 12 samolotów, silniki zapuszczone, mogące wystartować w przeciągu dwóch minut;

– gotowość alarmowa (*readiness*): sześć samolotów, silniki zapuszczone, piloci gotowi, mogą startować w ciągu dwóch minut;

– piętnastominutowa gotowość: piloci znajdują się na lotnisku w zasięgu słyszalności głośników (w kasynie lub w swoich pokojach); dywizjon powinien móc wystartować w przeciągu 15 minut po rozpoczęciu alarmu;

– trzydziestominutowa gotowość (*available*): samoloty dywizjonu wylądowały i zostaną powtórnie zatankowane, muszą jednak w przeciągu 30 minut znów być gotowe do startu.

Na stacji kontrolnej były organizowane także *sweeps* (walka z nieprzyjacielskimi myśliwcami toczona wyłącznie przez myśliwce), *circus* (zadania bombowe z silną ochroną myśliwską, mającą za zadanie zmusić do walki nieprzyjacielską obronę myśliwską) i *rhubarbs* (rodzaj swobodnego polowania w zespołach dwójkowych lub czwórkowych w locie koszącym na terenie przeciwnika).

Rozkazy były przekazywane oficerom wywiadu poszczególnych skrzydeł *via* dalekopis.

Rozkaz do akcji bojowej nazywał się *form D*.

W placówce kontrolnej przebywały również komisje homologizacyjne, dysponujące specjalnymi projektorami do oceny filmów z walk. Należały do niej taktyczne grupy ekspertów, inżynierów lotnictwa itd., którzy rozstrzygali o tym, czy dane zwycięstwo powietrzne mogło zostać, uznane czy nie.

Jako *destroyed* mógł zostać uznany samolot przeciwnika, którego eksplozję można było zobaczyć na filmie, którego pilot (jeśli chodziło o jednemiejsowiec) widziany był przy wyskakiwaniu i zostało to sfilmowane lub szczątki zostały sfotografowane na ziemi.

Jako *probably destroyed* uważano uchwycony przez fotokamerę płonący wrogi samolot lub trafiony w ważne dla funkcjonowania części, którego



szczątki z takiego czy innego powodu nie mogły być sfilmowane na ziemi.

Jako uszkodzona została określana wroga maszyna, ciężko trafiona i wyeliminowana z walki, kiedy nie można było przy tym przyjąć całkowitego zniszczenia.

W skrzydłach wszystkich samolotów myśliwskich RAF-u była wmontowana fotokamera, sprzężona ze spustem broni i za pomocą śruby mikrometrycznej skierowana starannie na punkt przecięcia się torów pocisków broni umieszczonej w skrzydłach. Pilot przynosił w ten sposób niezbity dowód swojej sprawności strzeleckiej i jej rezultatów.

W Anglii nie szafowano zbyt hojnie odznaczeniami. Pilot otrzymywał Distinguished Service Cross po pięciu zwycięstwach w przybliżeniu 100 akcjach bojowych; wstęgę (*bar*) do DFC przyznawano pomiędzy 10 a 20 zwycięstwem; Distinguished Service Order natomiast był zastrzeżony dla dowódców dywizjonów i skrzydeł z 20 zwycięstwami lub 300 akcjami.

Victoria Cross, najwyższe brytyjskie odznaczenie wojskowe, zostało przyznane w czasie całej wojny tylko jednemu pilotowi myśliwskiemu, dowódcy dywizjonu Nickowi Nicholsonowi.

Przydzieleni do RAF-u francuscy piloci otrzymywali te odznaczenia na tych samych warunkach co poddani Jego Wysokości. Tradycyjny duch *fair play* Anglików zapewniał wyjątkową bezstronność przy przyznawaniu tych wyróżnień, nadzorowanych zresztą przez samego króla; dlatego miały one dla nas, Francuzów, taką wartość.

Dewizą RAF-u było i jest: *per ardua ad astra*.

Taktyczne Lotnictwo RAF zostało zorganizowane w celu postępowania za uderzeniem 21 Armii pod dowództwem marszałka Montgomery'ego i aby móc go bezpośrednio wspomagać, jak również by zabezpieczyć *close support* Amerykańskiej 1. Armii. TAF dzieliła się na pięć podgrup lub dywizji powietrznych:

- 83 Grupa dowodzona przez marszałka Broadhursta, głównie samoloty myśliwskie;

- 84 Grupa, głównie pułki myśliwsko-bombowe;

- 85 Grupa, rezerwy strategiczne z kilkoma pułkami myśliwskimi i eskadrami nocnych myśliwców;

- 2 Grupa, podzielona na dwa pułki średnich i jeden lekkich bombowców (Mosquitos);

- 1 Grupa, jednostki łącznikowe i transportowe, wyposażone w Dakoty i Ansony (pod koniec 1944 stała się 38 Grupą).

W sumie na pierwszej linii znajdowała się następująca liczba samolotów (bez rezerw każdej jednostki):

- 70 Mitchelli (średnie bombowce);
- 38 Mosquito (lekkie bombowce);
- 1764 myśliwców i myśliwców bombardujących (Tempest, Spitfire i Typhoon);
- 156 Spitfire'ów dla taktycznego i strategicznego rozpoznania.

Autor otrzymał swój pierwszy DFC po ośmiu uznanych zwycięstwach i po prawie 300 akcjach bojowych; drugi DFC – po 370 akcjach i 20 zwycięstwach, i w końcu DSO – po 420 akcjach i 33 zwycięstwach. Dowodził dywizjonem i skrzydłem myśliwskim.

## **TŁUMACZENIE RAPORTU OPERACJI**

3/12214/83 HQ./OR 17

from:

1.973 Acting Squadron Leader P.N. Clostermann DFC i Bar Detached From French Air Force for active service, as Officer Commanding numer 3 (F) Squadron RAF

to:

Vice Air Marshall H.J. Broadhurst KBC DSO DFC Air Officer Commanding 83 Group-II TAF H. Q.

*Squadron Operational Report numer 17*

Mam zaszczyt przedstawić Panu następujące obserwacje dotyczące działalności Dywizjonu numer 3 pod moim dowództwem:

### *I. Personel latający*

Poziom załogi przydzielonej do tej jednostki w uzupełnieniu strat z Jednostki Wsparcia 83 Grupy bardzo się obniżył. Wydaje się, że JW nie może przydzielić więcej niż co 10 pilota, który miałby już na swoim koncie pełną turę bojową. Jest to wbrew rozporządzeniom regulującym przydzielanie pilotów do samolotów Tempest V.

Większość nowych pilotów przybywa ze średnio 350 godzinami lotu, w tym zaledwie pięcioma na Tempestach. Z powodu niewystarczających

środków materialnych, żeby trenować ich na miejscu, są duże straty w walce powietrznej i w wypadkach.

Z drugiej strony, zmęczenie lotami u moich pilotów jest bardzo duże. Wylatują oni średnio na dwie misje dziennie (1 załącznik: raport oficera medycznego Dywizjonu numer 3).

## *II. Sprzęt*

Od 1.02.1945 jednostka jest całkowicie od nowa zaopatrzona w samoloty Tempest V, typ B, z silnikiem Sabre VI B i śmigłem Rotol w zastępstwie typów A ze śmigłem De Havilland.

Osiągi na niskich wysokościach i przyspieszenie są zdecydowanie lepsze. Jednak dobrze byłoby wprowadzić szybko na pierwszą linię samoloty Tempest II z gwiazdzistym silnikiem Centaurus, z czterech poniższych powodów:

- a) zbyt duża podatność na artylerię plot Sabre'a VI chłodzonego cieczą;
- b) zbyt duże zużycie oleju przez silnik bezzaworowy po 30 godzinach lotu, co zmniejsza nasz promień działania;
- c) system filtrów powietrznych karburatorów jest zbyt delikatny, a ponadto filtry Vokes pobierają za dużo mocy przy starcie;
- d) paliwo stotrzydziestooktanowe obowiązkowe dla Sabre'a VI B jest źródłem nieustannych problemów z zaopatrzeniem i uruchamianiem; manewry na ziemi są bardzo zwolnione, ponieważ piloci są zmuszeni do opłukiwania silników co chwilę przed startem, żeby uniknąć osadów z łożysk na elektrodach.

Poza tymi uwagami – które dotyczą wyłącznie układu napędowego – Tempest V ma bardzo solidny kadłub, łatwy w konserwacji. Opony typu T 17 Mark III zużywają się za szybko i wytrzymują średnio tylko 10 lądowań.

W przeciwieństwie do innych typów samolotów myśliwskich (P47, P51 czy Spitfire) pułapy praktyczne są zdecydowanie wyższe od teoretycznych. Przy nurkowaniu pod kątem tylko 2° pod horyzontem prędkość 700 km/h jest osiągnięta w mniej niż 30 sekund. Zwrotność, która pozostawia sporo do życzenia poniżej 400 km/h jest bardzo dobra powyżej 510 km/h. Lotki są bardzo czułe przy dużej prędkości, a sterowność kompensuje pewną niestabilność podłużną przy niskiej prędkości. Tempest V B jest stabilny przy nurkowaniu i daje wspaniałe pole do strzału. Siła rażenia z czterech działek dwudziestomilimetrowych jest bardzo duża, ale działka typu Hispano CV

o krótkiej lufie zbyt często się zacinają. Udoskonalenie podajnika jest konieczne.

Zastosowanie Gyro Sight VIII (kolimatora żyroskopowego korygującego strzał automatyczny) nie wydaje się pilnie potrzebne. Co więcej, widoczność z przodu byłaby zbyt ograniczona z powodu jego rozmiarów. Załoga, mało wprawiona w jego obsłudze, używa go na stałe.

### *III. Taktyka i operacje*

Oto odpowiedź do kwestionariusza 147 OPS-2:

A. Żeby zapewnić trzy codzienne misje rozpoznania bojem przy obecnej sile artylerii plot, stan rzeczywisty grupy pozwala jedynie na wyprawy po dwa klucze czterech samolotów (osiem Tempestów), czyli 24 wyprawy na dzień.

Mamy na stałe: dwie maszyny w przeglądzie technicznym ogólnym, cztery maszyny w przeglądzie tygodniowym i między dwoma a sześcioma maszynami w naprawie z powodu lekkich awarii spowodowanych artylerią plot.

Średnio 12 do 14 samolotów jest w gotowości. Praktycznie trudno jest, nawet przy codziennych przeglądach rozłożonych na 24 godziny, wymagać więcej niż dwie wyprawy na maszynę dziennie.

W związku z tym sugeruję, żeby przyjąć w obecnych warunkach dwa klucze po cztery jako *squadrons strength* (stan rzeczywisty grupy).

B. Dla misji niszczenia transportu kolejowego stan rzeczywisty nie powinien przekraczać dwóch par, działających w następujący sposób:

- przelot nad liniami na 3000 stóp i następnie zejście na 1000 stóp prędkość stała w locie poziomym ustalonym 520 km/h;

- nie jest potrzebne odrzucenie zbiorników zapasowych;

- jedna para powinna atakować każdą lokomotywę lotem nożycowym, żeby zmniejszyć efektywność artylerii plot, a przede wszystkim żeby uniknąć bardzo niebezpiecznych rykoszetów pocisków, kiedy cztery samoloty wykonują atak gęsiego, ściśnięte, i kiedy ostatnia para strzela, zanim pierwsza znajdzie się poza zasięgiem ognia;

- lokomotywy powinny być atakowane lekkim nurkowaniem, w trzech czwartych od tyłu, celując przede wszystkim w bardzo delikatną część między kabiną i pierwszym kołpakiem parowym. W ten sposób samoloty odlatują po ataku pod osłoną strumieni pary i dymu, które skrywają je przed stanowiskami artylerii plot pociągu, znajdującymi się za lokomotywą;

– od początku roku pociągi jeżdżące w dzień w „strefie purpurowej” (200 kilometrów od frontu) są na ogół chronione trzema wagonami artylerii plot, jedno działo 37 milimetrów na końcu, działo 20 milimetrów poczwórnice sprzężone w środku konwoju i jedno 20 milimetrów poczwórnice sprzężone zaczepione tuż za, a czasem nawet przed lokomotywą;

– w „strefie czerwonej” (200 do 350 kilometrów od frontu) konwoje dysponują dwoma wagonami artylerii plot (2 x 4 x 20 milimetrów) – jeden na czele i drugi na końcu;

– w „strefie białej”, między Elbą i Dorą często spotykaliśmy konwoje nieuzbrojone, ale jest oczywiste, że obecnie są stopniowo uzbrajane w artylerię plot;

– niemiecki system ostrzegania i alarmowania jest bardzo skuteczny. Wszystkie lokomotywy doczepione do konwoju są zaopatrzone w stacje radiotelefoniczne, przez które kierownicy pociągów są w łączności z urządzeniami obrony biernej i kontroli Luftwaffe, które je ostrzegają o obecności alianckich samolotów myśliwskich w ich sektorze;

– duże straty, jakie ponieśliśmy, atakując lokomotywy (jeden pilot na 20 zaatakowanych lokomotyw), są spowodowane w dwóch trzecich przez artylerię plot, a w pozostałej części przez odłamki i rykoszety.

C. Lotniska są dzisiaj najniebezpieczniejszymi celami i najtrudniejszymi do skutecznego zaatakowania. Atak na lotnisko jest usprawiedliwiony tylko jako:

– 1° *opportunity target* (cel przypadkowy);

– 2° *Form D target* (to znaczy misja odbywana według planu akcji dokładnie opracowanego wcześniej).

*Opportunity target* pojawia się przed patrolem znajdującym się przypadkiem w strefie lotniska i zaskakującego formację wroga kołującą na ziemi, lądującą lub startującą. Decyzja ma być podjęta natychmiast i dowódca patrolu ma wykonać swój atak z maksymalną prędkością. Sam klucz ma przyjąć szyk luźny. Każdy samolot klucza z trudnościami na wstępie, źle ustawiony lub niemogący odrzucić swojego zbiornika zapasowego, musi natychmiast opuścić formację i nabrać wysokości, nie próbując atakować.

W zasadzie te operacje są rzadko „opłacalne” i należy ich unikać w miarę możliwości.

Atak *Form D target* musi być szczegółowo przygotowany. Należy zapewnić sobie nieodzowną pomoc dywizjonu Typhoon przeciwko artylerii plot.

Formacja ośmiu Tempestów jest wystarczająca. Maszyny lecą 150 do 200 metrów od siebie, równolegle, pokrywając tym samym średnią szerokość lotniska i zachowując możliwość zboczenia w ostatniej chwili o kilka stopni, żeby wybrać cel.

Podejście powinno być wykonane tyłem do słońca, nurkowaniem na 60° z wysokości od 4000 do 1000 metrów, w taki sposób aby patrol był w pozycji 2 kilometry przed strefą lotniska, na 100 metrach wysokości i z prędkością 700 km/h.

Każdy pilot ma wybrać cel na wprost siebie – samolot lub hangar – zanurkować delikatnie, wystrzelić z daleka ciągłą serię, korygując strzał według wybuchów pocisków na ziemi. Następnie ma zejść tuż nad ziemię, poczekać conajmniej 10 sekund, włączyć dopalacz i nabrać z powrotem wysokości, najszybciej, jak to możliwe, lekkim zygzakiem. Samoloty opuszczają w ten sposób osłonę naziemną dopiero poza zasięgiem dział kalibrze 20 milimetrów.

Należy przyjąć szyk wachlarzowy, ze skrajnymi maszynami zbaczającymi na zewnątrz formacji, żeby rozproszyć strzały artylerii plot.

Trzeba regulować atak przeciwko artylerii plot z dokładnością kilku sekund. Typhoony nadlatują na 3500 metrów, mają zanurkować nad lotnisko, wyłapując stanowiska artylerii plot, i wypuścić salwę siedmiu rakiet wzbijając się powyżej 1000 metrów. Dokładnie w sekundzie, kiedy rakiety, wybuchają, Tempesty mają wyskoczyć, lecąc lotem koszącym nad lotniskiem, zanim obsługa artylerii plot zdąży zareagować.

Ta metoda ataku jest lepsza od systemu zwanego „nękaniem artylerii plot”. Faktycznie, niemożliwe jest z takim sprzętem kontrolowanie formacji 24 lub 36 maszyn rozpoczynających chaotyczny ostrzał z czterech stron lotniska. Piloci zajmują się bardziej unikaniem kolizji niż wybieraniem i strzelaniem do konkretnego celu. Doświadczenie pokazało, że niemiecka artyleria plot jest bardzo zdyscyplinowana i zadowala się na ogół osłoną kąta ataku, koncentrując swój ostrzał na maszynach, które go stosują. Straty są duże, a skuteczność – mała. W takich warunkach niepotrzebne jest mobilizowanie całego skrzydła do tego rodzaju operacji.

## **ATAK MYŚLIWCÓW RAF-U NA CELE NAZIEMNE W KRAJACH OKUPOWANYCH**

Atak na różne cele w krajach okupowanych przez wroga (Francja, Belgia, Holandia) był w RAF-ie bardzo ściśle zaplanowany i stosowano surowe kary wobec pilotów, którzy się wyłamywali. Później, kiedy amerykańskie siły powietrzne zaczęły działać, wylatując z baz brytyjskich, tamtejsze Ministerstwo Lotnictwa wymagało od pilotów amerykańskich poddania się tym samym uregulowaniom, ale bez powodzenia.

Oto dość interesujący dokument odpowiadający na skargi, które często słyszałem na „samoloty RAF-u ostrzeliwujące kobiety i dzieci”.

TAJNE

Do włączenia natychmiastowo do Książki Rozkazów Pilotów. From: Headquarters numer 11 Group.

to: All Fighter Sectors.

Ref: 11G/S.500/39/OPS 1.

Date: 17<sup>th</sup> April 1943.

(exp.: Kwatera Główna Lotnictwa Myśliwskiego).

(dest: wszystkie sektory Lotnictwa Myśliwskiego).

Różne uchybienia dyscypliny miały ostatnio miejsce, kiedy niektórzy piloci biorący udział w operacjach szturmowych zaatakowali cele zabronione w nocy 53/1942 Kwatery Głównej Lotnictwa Myśliwskiego i w nocy 96 z 12 listopada regulującej operacje „Rhuharb”.

Mimo iż można zrozumieć, że niektórzy piloci wracający z operacji szturmowej lub działający w operacjach „Rhuharb” są skłonni atakować wszystkie cele, które wydają się przedstawiać wartość dla wojska – jest konieczne przypomnienie tym pilotom, że pierwszeństwo i wybór celów są ustalone z dużą troską o ludność, która zamieszkuje te terytoria. Konieczne jest, aby piloci przestrzegali tych uregulowań pod groźbą poważnych kar. Ponadto nie należy zapominać, że ta uciskana ludność udziela ogromnej pomocy tym z naszych pilotów, którzy zmuszeni są skakać ze spadochronem lub wykonywać przymusowe lądowania w strefie kontrolowanej przez wroga.

Dlatego też, jeszcze raz, przypominamy wszystkim o aneksie „A 3”, II część noty 96, która podaje łatwą do zapamiętania listę celów zabronionych.

Podpisane: Air Commodore E.H. Stevens  
Senior Air Staff Officer

## **ANEKS A 3**

Następujące cele nie mogą być w żadnym wypadku atakowane:

*Terytoria okupowane przez nieprzyjaciela*

1. Cele niewojskowe (fabryki osobno niewymienione i wskazane w pisemnym rozkazie ataku – wsie, domy, zwierzęta, cywile i ogólnie własność prywatna).
2. Obozowiska i baraki – chyba że są zajmowane przez siły nieprzyjacielskie i otrzymano pisemne pozwolenie na ich atakowanie od Ministerstwa Lotnictwa.
3. Latarnie morskie.
4. Zamki (poza specjalnym rozkazem Dowództwa Lotnictwa Myśliwskiego).
5. Wiatraki.
6. Obiekty i instalacje elektryczne w Holandii.
7. Wieże ciśnień.
8. Pociągi osobowe i lokomotywy doczepione do pociągów osobowych; z wyjątkiem:
  - a. we Francji nocą;
  - b. w Holandii i w Belgii między 23.00 a 4.00 i na południe od rzeki Waal Rhine.
9. Statki rybackie.
10. Radiostacje i maszty – w tym stacje radarowe (oprócz specjalnego rozkazu Dowództwa Lotnictwa Myśliwskiego).
11. Boje i inne oznaczenie nawigacji morskiej.
12. Gazownie.
13. Gorzelnie.

*Terytoria niemieckie i włoskie*

Wszystkie cele zabronione przez konwencje Czerwonego Krzyża.

## **KARTY LOTÓW**

W Naczelnym Dowództwie RAF-u, w dawnym klasztorze Bentley Priory, niedaleko Stanmore, przechowywane są indywidualne karty lotów wszystkich pilotów, brytyjskich i alianckich, którzy służyli w RAF-ie.



Te karty, skrupulatnie uaktualniane, były niezmiernie szczegółowe, i opisywały dzień po dniu – prawie godzina po godzinie – życie i czynności pilota na służbie. Oprócz notatek, obserwacji, kart lekarskich, wyników badań, kursów technicznych znajdowały się tam kompletne raporty z każdej akcji bojowej odbytej indywidualnie.

Oto na przykład kilka ze 117 kart traktujących o trzeciej turze bojowej odbytej w RAF-ie przez P. H. Clostermanna:

#### *5 marca*

Swobodne polowanie w regionie Nordhorn. Porucznik Clostermann atakuje cztery Messerschmitty 109 i niszczy jednego w trakcie walki.

#### *6 marca*

Porucznik Clostermann prowadzi patrol ośmiu Tempestów w misji w regionie Rheine. Atakuje ze swoim patroliem rafinerię naftową w Gadesbuden. Instalacje zostają ostrzelane, a cztery zbiorniki paliwa lotniczego o pojemności 150 000 galonów stanęły w ogniu. Następnie niszczy osobiście cztery lokomotywy i uszkadza trzy inne.

#### *13 marca*

Porucznik Clostermann prowadzi klucz cztery Tempestów na stację rozrządową w Hamm, niszczy trzy lokomotywy. Wielka reakcja artylerii plot (por. MacCulloch zabity).

#### *14 marca*

Porucznik Clostermann dowodzi misją ośmiu Tempestów w rejonie Hanoweru. Walka z 40 Messerschmittami 109. Osobiście niszczy jednego, prawdopodobnie jeszcze kolejnego i uszkadza trzeciego. Trzy Tempesty zostały zestrzelone i trzech pilotów zginęło w trakcie walki: st. chor. Alexander, por. Park i kpt. Cresswell.

*21 marca*

Porucznik Clostermann dowodzi misją czterech Tempestów w rejonie Niemburga i Verden, osobiście niszczy trzy lokomotywy, dwa Tempesty na cztery zestrzelone przez artylerię plot (kpt. Stark i kpt. Kennedy).

*23 marca*

Porucznik Clostermann dowodzi patrolem w misji niszczenia transportu kolejowego o świcie w rejonie Bremy. Niszczy osobiście sześć lokomotyw i dwie ciężarówki. Jego samolot trafia pocisk 37 milimetrów w lewe skrzydło. Gęsty ostrzał przeciwlotniczy, cztery samoloty na sześć z patrolu zostają zestrzelone przez artylerię plot: por. Long, por. Vasyl, kpr. Sheperd, ppor. Mac Laren.

*26 marca*

Porucznik Clostermann prowadzi rozpoznanie walką w rejonie jeziora Dummer. Bardzo ostry ostrzał artylerii plot. Sześć samolotów na osiem jest trafionych, ale tylko jeden stracony (kpr. Joe Payton). Porucznik Clostermann niszczy osobiście dwie lokomotywy i uszkadza wiele innych, jak również trzy cysterny na autostradzie do Osnabrücku.

*28 marca*

Rozpoznanie walką parami w trakcie przekraczania Renu. Porucznik Clostermann ściga Fieselera 156, uszkadza go, i zmusza do przymusowego lądowania, niszcząc go następnie na ziemi. Atakuje działko kalibru 155 milimetrów ciągnięte, które unieszkodliwia trzema seriami strzałów, niszcząc dwa wozy z amunicją i trzy ciągniki.

Taka sama misja po południu. Porucznik Clostermann sam atakuje kolumnę 11 samochodów pancernych typu SP MK III 75. Jeden niszczy i uszkadza kolejne cztery i nadal, mimo ostrzału artylerii plot, krąży nad celem, żeby naprowadzić zaalarmowane uprzednio Typhoony. Wraca do swojej bazy kilkakrotnie trafioną maszyną. Ta akcja była przedmiotem telegramu z gratulacjami od samego szefa sztabu G2 Lotnictwa II Armii Kanadyjskiej.

O zmierzchu porucznik Clostermann wykonuje inną akcję, dowodząc patroliem czterech Tempestów i nadzoruje Rheine Hopsten i jego lotniska satelickie. Zestrzeliwuje Junkersa 88 – nocny samolot myśliwski. Jest ranny w prawą nogę, jego bardzo uszkodzona maszyna, bez komunikacji radiowej, wraca do swojej bazy. Samolot rozbija się, porucznik jest dodatkowo ranny w twarz.

### *28 marca do 2 kwietnia*

Od 28 marca, od 22.00, do 2 kwietnia, do 12.00, porucznik Clostermann przebywa w szpitalu nr 18 w Eindhoven. Z rozkazu 714/83/11, TAF, Sztabu Generalnego zostaje przydzielony do dowodzenia Dywizjonem numer 3 Pułku 122.

### *2 kwietnia*

Nadanie stopnia majora. P.H. Clostermann wyróżniony DFC w 3 Dywizjonie.

Dowodzi po południu patroliem w rejonie jeziora Dummer. Atakuje dwa Focke-Wulfy 190 D9, które właśnie wystartowały z Aldorn i jednego strąca, później ostrzeliwuje rząd samolotów bombowych, uszkodzając 2 JU 188 na ziemi. Jego maszyna jest trafiona przez artylerię plot. Podczas tego ataku jego klucz niszczy konwój drogowy 30 cystern.

### *3 kwietnia*

Major P.H. Clostermann dowodzi patroliem w misji niszczenia transportu kolejowego w rejonie Hanoweru. Niszczy cztery lokomotywy. Pilot z klucza zostaje zabity przez artylerię plot: kpr. Brown.

Dowodzi drugim patroliem w misji zwiadu bojem w rejonie jeziora Steinhuder. Niszczy dwie lokomotywy i dwie ciężarówki. Jeden samolot stracony przez artylerię plot: st. chor. Tuck.

O zmroku dowodzi trzecim patroliem na północy od Enshelde. Wpada w „flak-trap” (pułapkę artylerii plot). Jeden samolot zestrzelony (kpr. Hale).

*5 kwietnia*

Major P.H. Clostermann dowodzi o świcie patrolem. Jeden Junkers 88 zostaje zestrzelony nad lotniskiem w Wunstorf. Patrol ostrzeliwuje następnie lotnisko, uszkadzając trzy Ju 88 na ziemi. Cztery samoloty klucza są trafione przez artylerię plot.

Po południu prowadzi misję samolotów w okolicach jeziora Dummer. Walka z 12 Focke-Wulfami i czterema Messerschmittami 109. Uszkadza dwa FW i uczestniczy w niszczeniu dwóch Messerschmittów 109. Jego maszyna jest trzy razy trafiona.

*19 kwietnia*

Major prowadzi osiem Tempestów na zwiad bojem w rejonie Hamburga. Niszczy osobiście siedem ciężarówek. Ostry ostrzał artylerii plot. Trzy samoloty na osiem są uszkodzone i jeden – zestrzelony.

O zmierzchu prowadzi dwóch ochotników, żeby ostrzelać lotnisko w Rottemburgu. Osobiście niszczy dwa Heinkel 177 i uszkadza kolejne dwa. Jeden z członków klucza trafiony przez artylerię plot ma pękniętą oponę i zabija się przy lądowaniu (por. Reeds).

*20 kwietnia*

Major Clostermann dowodzi misją 12 Tempestów nad Bałtykiem. Niszczy zespołowo samolot czterosilnikowy Junkers 290 nad Skagerrak. Niszczy również cztery lokomotywy i 12 ciężarówek.

Wieczorem dowodzi nocnym patrolem trzech Tempestów wzdłuż autostrady Brema–Hamburg. Rozpoczyna walkę z 10 Focke-Wulfami „długonosami” w strugach deszczu. Zostaje trafiony przez artylerię plot na początku walki, potem jeden Focke-Wulf uszkadza jego maszynę, która zapala się. Jednak walczy dalej i niszczy osobiście dwa Focke-Wulfy, później sprowadza do bazy odległej o 320 kilometrów swojego płonącego Tempesta. Ląduje na brzuchu.

*3 maja*

Major Clostermann dowodzi zwiadem bojem nad Kilonię. Niszczy jednego Focke-Wulfa w walce powietrznej i uszkodza dwa inne na ziemi. Wieczorem prowadzi 24 Tempesty na specjalny cel, bazę powietrzno-morską w Großenbrode, gdzie stacjonuje ponad 100 transportowych samolotów wielosilnikowych. Natrafia na osłonę blisko 100 myśliwców wroga. Prowadzi do ataku klucz czterech Tempestów. Jego trzech piloci z klucza zostają zestrzeleni w trakcie pierwszego ataku (dwóch przez artylerię plot: kpt. Bona i kpr. Crow, i trzeci z nieznanых powodów: kpt. Dug Worley).

Major Clostermann trafia jednego Junkersa 252, który właśnie wystartował, później dwa Dorniery 24 nad przesmykiem Fenham. Wykonuje następnie sam jedną serię ostrzału, uszkodzając na ziemi dwa Arado 232 i dwa samoloty Blohm & Voss przy kołowaniu. Kontroluje następnie walkę między myśliwcami, z których 14 zostało zestrzelonych za cenę całkowitej utraty 17 Tempestów i 10 pilotów (trzech przez artylerię plot). Bierze udział w zniszczeniu jednego Messerschmitta 109 i jednego Focke-Wulfa 190.

## **RAPORT Z WALKI 122/3347/83/11 TAF**

MAJOR P.H. Clostermann DFC.

Dywizjon 56 – Tempest V – start: 11.15 – lądowanie: 13.18 – miejsce walki: Hameln – wysokość: 4000 stóp – straty wroga: dwa Focke-Wulfy wyeliminowane z walki.

### *Raport pilota*

Prowadziłem Zielony Klucz Dywizjonu 56 w patrolu rejonu Osnabrück–Uchte. O 12.10 mniej więcej, w regionie Osnabrücku, usłyszeliśmy przez radio, że dywizjon, którego sygnał wywoławczy brzmiał *Mac Duff*, atakował samoloty wroga w regionie Rheine.

Kilka minut później, kiedy skręcaliśmy o 180°, zobaczyłem siedem Focke-Wulfów 190 „długonosych” lecących na wysokości 3700 stóp w kierunku wschodnim.

Było 6/10 stopni zachmurzenia na około 3000 stóp i lecieliśmy tuż poniżej. Zmieniłem natychmiast kierunek skrętu, a za mną mój klucz, i odrzuciliśmy zbiorniki dodatkowe. Znalazłem się powyżej chmur, 2000 metrów za formacją wroga. Na pełnym gazie udało mi się zbliżyć aż na 1000 metrów. FW zauważyły mnie wtedy i odbiły w lewo. Wykonałem atak od frontu, po

którym nastąpił ostry skręt w górę, który zbliżył mnie na 200 metrów i 25° do dowódcy patrolu wroga. Wystrzeliłem trzy serie i trzeci z wybuchów nastąpił przy spojeniu skrzydła i wzdłuż kadłuba tej maszyny. FW odbił, nurkując przede mną, i straciłem go z oczu. Zrobiłem półbeczkę i zanurkowałem pod kątem 90° na innego FW. Wystrzeliłem długą, ciągłą serię, zmniejszając kąt ostrzału z 80° do 50° i trafiłem go w prawe skrzydło. Wtedy pojawiło się 10 innych FW, lecąc z zachodu, więc odskoczyłem w kierunku chmur, a za mną trzech piloci mojego klucza:

- kamera filmowa zadziałała;
- cztery działka wystrzeliły odpowiednio 82, 84, 81 i 83 pociski 20 milimetrów.

## **RAPORT Z WALKI 122/3475/83/II TAF**

Dywizjon 3 – Tempest V – start: 18.08 – lądowanie: 20.08 – miejsce walki: lotnisko w Aldhorn – wysokość: 0 – straty wroga: jeden Focke-Wulf 190 D9 zniszczony w powietrzu, dwa Junkersy 188 wyeliminowane z walki na ziemi.

### *Raport pilota*

Prowadziłem klucz *Filmstar* Jaune na zwiad bojowy nad rejon Brema–Hanower. Atakowaliśmy transporty samochodowe na głównej drodze między lotniskami Cloppenhurg i Aldhorn. Kiedy wzbijałem się w górę po pierwszym ataku bojowym, zobaczyłem dwa samoloty myśliwskie wroga startujące z Aldhorn, podczas gdy tworzyła się zapora artylerii plot.

Uprzedziłem mój klucz, i z 4000 stóp zanurkowałem na drugi samolot, który podnosił swoje podwozie. Kosząc pas, zaatakowałem go 5° od tyłu na wysokości mniej niż 30 stóp. Wystrzeliłem serię trzysekundową, otwierając ogień na 4000 metrów i kończąc na 50. Zobaczyłem ślady własnych pocisków na cementowym pasie poniżej i dookoła samolotu, którego zidentyfikowałem jako Focke-Wulfa 190 D9 „długonosego”. Mocno trafiony samolot wroga zarzucił w lewo i rozbił się na lotnisku, rozsiewając płonące szczątki na dużą odległość. Mój samolot pokrył się olejem, który wytrysnął ze zniszczonych zbiorników FW.

Druga maszyna wroga jeszcze kołowała, ale nie mogłem skrócić dość ostro, żeby do niej dolecieć i ją zaatakować. Ponieważ ostrzał artylerii plot

był gęsty, zdecydowałem zostać przy ziemi i po drodze ostrzelałem grupę pięciu Junkersów 188 stojących w zagajniku na końcu pasa. Skoncentrowałem mój atak na dwóch pierwszych. Moje pociski wybuchały na silnikach i w kabinach, ale żaden się nie zapalił.

Mój samolot został wtedy trafiony pociskiem 20 milimetrów artylerii plot. Obrąłem kierunek na bazę i w drodze powrotnej zniszczyłem trzy ciężarówki wraz z przyczepami:

- kamera filmowa zadziałała;
- cztery działały wystrzeliły odpowiednio 146, 185, 184 i 150 pocisków 20 milimetrów.

## **RAPORT Z WALKI 125/541/83/II TAF**

Aspirant P.H. Clostermann

Dywizjon 602 – Spitfire IX B – start: 11.05 – lądowanie: 11.57 – miejsce walki: rejon Caen – wysokość: od 2100 do 7000 stóp – straty wroga: jeden Messerschmitt 109 G prawdopodobnie zniszczony, jeden Focke-Wulf zniszczony.

### *Raport pilota*

O 11.05 Klucz Czerwony Dywizjonu 602 startował alarmowo dowodzony przeze mnie.

O 11.07 ochrona przeciwlotnicza z Longues otworzyła ogień do 12 niemieckich samolotów myśliwskich obserwujących naszą bazę sponad chmur, na wysokości około 3000 stóp. Wraz z lecącym za mną moim numerem 2, podporucznikiem Kiddem (RCAF [81](#)), wspiałem się prosto w górę poprzez chmury.

Zaledwie wyszliśmy z chmur, jakiś Messerschmitt 109 zaatakował nas od frontu. Mój numer 2 przypuścił wtedy atak na dwa Bf 109, 500 metrów po mojej prawej stronie, podczas gdy ja atakowałem cztery Messerschmitty, które zagrażały nam z lewej. Po kilku wstępnych przelotach otworzyłem ogień do jednego z tych Bf 109 i po dwóch seriach dwudziestomilimetrowymi pociskami i z karabinu maszynowego samolot zanurkował w chmury, pozostawiając za sobą gęsty czarny dym i deszcz odłamków. Poleciałem za nim w głąb chmur, strzelając tylko z karabinu. Nagle Bf 109 wykonał gwałtowny przewrót i zniknął. Puszczając się jego śladem, straciłem na chwilę

kontrolę nad moim aparatem PSV [82](#). Wzbiłem się do góry sam, aż na wysokość 6000 stóp, idąc za wskazówkami kontrolera zapowiadającego silną formację niemiecką zbierającą się za Caen.

Zaledwie nadlatuję nad Caen Carpiquet, a zostaję zaatakowany przez cztery Focke-Wulfy 190, których dowódca patrolu zaatakował świecą z dołu. Stawiłem mu czoła, otwierając ogień na wysokości 800 stóp ciągłą serią aż do momentu, kiedy zasięg strzału został zredukowany do 40 metrów. Nastąpiła seria wybuchów na boku lewego skrzydła FW. Maska silnika oderwała się, druzgocąc usterzenie. Maszyna wroga weszła w korkociąg i mimo widocznych wysiłków pilota rozbiła się obok hangaru, na południowo-zachodnim krańcu lotniska. Udało mi się pozbyć trzech pozostałych:

- dwie kamery filmowe dobrze zadziałały: 1,75 metra filmu;
- dwa działa wystrzeliły odpowiednio 75 i 76 pocisków 20 milimetrów;
- cztery karabiny maszynowe wystrzeliły 299, 300, 300 i 300 kul 7,7 milimetra.

## **RAPORT Z WALKI 125/612/8301 TAF**

Aspirant Clostermann.

Dywizjon 602 – Spitfire IX B – start: 15.20 – lądowanie: 16.35 – miejsce walki: rejon Saint-Lô – wysokość: 1200 stóp – straty wroga: jeden Messerschmitt 109 prawdopodobnie zniszczony.

### *Raport pilota*

Leciałem jako numer 2 kapitana Charneya DFC w rejonie Saint-Lô koło 16.00. Po zaatakowaniu dwóch ciężarówek zostaliśmy zaskoczeni przez cztery Messerschmitty 109. Odbiłem przed atakiem i po czterech skrętach o 360° udało mi się ustawić za jednym Bf 109, którego ostrzelałem z odległości od 200 do 120 metrów.

Zauważyłem poważne trafienia na silniku i na kabinie pilota. Z jednej z rozerwanych chłodnic wydobywała się gruba chmura glikolu. Dwa razy nastąpił w silniku rodzaj wybuchu, po którym spadały odłamki.

Zanim go wykończyłem, trafiły mnie dwa pociski zapalające wystrzelone przez drugiego Messerschmitta i musiałem odbić, i strzelać bez większych rezultatów:



- kamera filmowa dobrze zadziałała;
- dwa działa wystrzeliły odpowiednio 60 i 60 pocisków 20 milimetrów;
- cztery karabiny maszynowe wystrzeliły 223, 14 (zaciął się), 222, 223 pociski.

## **KILKA CYTATÓW DOTYCZĄCYCH AUTORA**

*Spośród cytatów, w których mowa o Pierze Clostermannie, wydawca wybrał następujące, które odnoszą się do pewnych wydarzeń wspomnianych w tekście.*

*Sierżant Pierre Clostermann – Dywizjon Myśliwski „Alzacja”.*

Wartościowy pilot obdarzony wybitnymi zdolnościami mistrzowskimi. Gorliwy i bardzo entuzjastyczny pilot myśliwca.

Brał udział w 22 misjach szturmowych nad terytorium zajmowanym przez wroga.

W akcie śmiałej determinacji 27 lipca 1943 roku odniósł zwycięstwa nad dwoma Focke-Wulfami 190.

*To wyróżnienie obejmuje również przyznanie Krzyża Wojennego z Palmami.*

Rozkaz personalny 13 z dnia 15/9/43

\*\*\*

*Sierżant Pierre Clostermann – Dywizjon Myśliwski „Alzacja”.*

Młody pilot pełen zapału i werwy. Odniósł swoje trzecie oficjalne zwycięstwo 27 sierpnia 1943 roku po zaatakowaniu samemu formacji FW 190 wroga.

*To wyróżnienie obejmuje przyznanie Krzyża Wojennego z Palmami.*

Rozkaz personalny 19 z 22/10/43

\*\*\*

*Aspirant Clostermann Pierre – przydzielony do Dywizjonu Myśliwskiego RAF.*

Pilot wysokiej klasy, godny uwagi przez swoją werwę i mistrzostwo, wartościowy aspirant rezerwowy.

Ma na swoim koncie ponad 184 godziny lotów bojowych w 125 akcjach, w tym 105 szturmowych na terytorium zajmowanym przez wroga i pięć bardzo udanych misji bombardowania z nurkowania na nadbrzeżne składy amunicji szczególnie dobrze bronione.

Za jego sprawą trzy FW 190 zniszczone w walce powietrznej, dwa Bf 109 i jeden FW 190 uszkodzone w walce powietrznej, jedna lokomotywa zniszczona i liczne cele uszkodzone.

*To wyróżnienie obejmuje przyznanie Krzyża Wojennego z Palmami.*

Decyzja 14.344/S/DPM/I

\*\*\*

*Aspirant Clostermann Pierre – Dywizjon 602 RAF.*

Wybitny pilot. Przez swoją odwagę i zręczność utrzymuje na najwyższym poziomie prestiż francuski w angielskiej dywizji powietrznej, której jest częścią od 10 miesięcy.

7 stycznia 1944 roku zaatakowany samotnie nad Abbeville przez formację trzech FW 190 uszkodził jeden z nich.

*To wyróżnienie obejmuje przyznanie Krzyża Wojennego z Palmami.*

Decyzja 8/9/44

\*\*\*

*Aspirant Clostermann Pierre – przydzielony do Dywizjonu Myśliwskiego RAF.*

Wspaniały pilot myśliwca, który, od 15 czerwca 1944 roku, w trakcie misji swobodnego polowania zniszczył na froncie w Normandii jednego FW 190.

*To wyróżnienie obejmuje przyznanie Krzyża Wojennego z Palmami.*

Decyzja nr 109 z 30/10/44

\*\*\*

*Aspirant Clostermann Pierre – przydzielony do Dywizjonu Myśliwskiego RAF.*

Młody odważny i rozważny pilot samolotu myśliwskiego, który ponownie wyróżnił się na froncie w Normandii, niszcząc 26 czerwca 1944 roku jednego Focke-Wulfa 190, oraz prawdopodobnie niszcząc jednego Messerschmitta 109, w trakcie tej samej misji.

30 czerwca 1944, podczas swojej 200 misji szturmowej, zaatakował i prawdopodobnie zniszczył Messerschmitta 109 i postawił w ogniu trzy pojazdy wroga, w tym dwie cysterny.

*To wyróżnienie obejmuje przyznanie Krzyża Wojennego z Palmami.*

Decyzja nr 109 z 30/10/44

\*\*\*

*Aspirant Clostermann Pierre – przydzielony do Dywizjonu Myśliwskiego RAF.*

Wybitny oficer, pilot samolotu myśliwskiego, którego wybitne zalety zręczności i odwagi równają się tylko zapalowi do walki.

W walce szczególnie gwałtownej i przedłużającej się z siłami przeciwnika, istotnie przewyższającymi liczebnie, udało mu się zniszczyć Focke-Wulfa 190 i uszkodzić cztery inne, podnosząc tym samym całkowitą ilość zwycięstw do zniszczonych sześciu Focke-Wulfów 190 i jednego Messerschmitta 109, dwóch Bf 109 prawdopodobnie zniszczonych, sześciu FW 190 i dwóch Bf 109 uszkodzonych.

*To wyróżnienie obejmuje przyznanie Krzyża Wojennego z Palmami.*

Decyzja nr 109 z 30/10/44

\*\*\*

*Podporucznik Clostermann Pierre – przydzielony do Dywizjonu Myśliwskiego RAF.*

Oficer pilot w dywizjonie myśliwskim, od ponad dwóch lat, dowodzi godnej podziwu śmiałości i odwagi.

Ożywiony najczystszy patriotyzmem umiał zachować przez swoje mistrzostwo na najwyższym poziomie prestiż lotnictwa francuskiego w szeregach lotnictwa myśliwskiego angielskiego.

Ma na swoim koncie osiem oficjalnych zwycięstw, cztery prawdopodobne, sześć maszyn wroga uszkodzonych i liczne cele na ziemi zniszczone.

*To wyróżnienie obejmuje przyznanie orderu wojskowego Krzyża Wojennego z Palmami.*

podpisane: C. de Gaulle

\*\*\*

*Podporucznik Clostermann Pierre – przydzielony do Dywizjonu Myśliwskiego RAF.*

Oficer pilot niezrównanego zapału w walce. Przesiąknięty najlepszymi tradycjami lotnictwa francuskiego ponownie podjął walkę jako dowódca eskadry w elitarnym dywizjonie RAF wyposażonym w samoloty Tempest.

5 marca, podczas patrolu w rejonie Hanoweru zaatakował cztery Messerschmitty 109 i udało mu się zestrzelić jednego z nich. W okresie od 1 do 6 marca zniszczył między innymi wiele lokomotyw.

*To wyróżnienie obejmuje przyznanie Krzyża Wojennego z Palmami.*

Decyzja 950/17/7/45

\*\*\*

*Podporucznik Clostermann Pierre – przydzielony do RAF-u.*

Bardzo wartościowy oficer i wybitny pilot niestrudzony w swoim poświęceniu. Służąc swoją osobą we wszystkich okolicznościach i gardząc niebezpieczeństwem, kontynuuje walkę z wrogiem z nadzwyczajną determinacją.

Ponieważ Dywizjon 274 został wysłany na odpoczynek w efekcie dużych strat, poprosił o pozostanie na pierwszej linii i z tego powodu zostaje przydzielony do Dywizjonu 56 Royal Air Force.

14 marc, a podczas zagorzałej walki z 40 samolotami myśliwskimi wroga w rejonie Hanoweru, osiągnął następujące wyniki: jeden Bf 109 zniszczony, jeden Bf 109 prawdopodobnie zniszczony, jeden Bf 109 uszkodzony.

*To wyróżnienie obejmuje przyznanie Krzyża Wojennego z Palmami.*

Decyzja 950/17/7/45

\*\*\*

*Podporucznik Clostermann Pierre – przydzielony do RAF.*

Wspaniały oficer pilot o wyjątkowej werwie i opanowaniu, który nadal daje najpiękniejszy przykład bohaterskiej odwagi.

Wyróżnił się szczególnie w trakcie licznych misji szturmowych niebezpiecznych z powodu gęstości ostrzału dział DCA [83](#).

Szczególnie 21, 23 i 26 marca zniszczył osobiście 16 lokomotyw i uszkodził wiele innych, jak również wiele cystern.

28 marca, podczas zwiadu lotniczego nad Renem zestrzelił Fieselera 156, potem unieszkodliwił ciągnioną baterię ciężkiej artylerii.

Tego samego dnia, w trakcie nowej misji, zaatakował kolumnę czołgów, zniszczył jeden i uszkodził cztery inne. W trakcie tej akcji został ranny pociskiem w prawą nogę, a jego maszyna została cztery razy uszkodzona.

*To wyróżnienie obejmuje przyznanie orderu wojskowego Krzyża Wojennego z Palmami.*

\*\*\*

*Podporucznik Clostermann Pierre – przydzielony do RAF.*

Bardzo wartościowy oficer pilot, wybitny w swojej zręczności i zaciętości.

Kontynuując swoją akcję niszczenia, wyróżnił się szczególnie 31 marca na czele patrolu w rejonie Hanoweru, zniszczył osobiście sześć lokomotyw pomimo bardzo celnej artylerii plot.

W trakcie tej akcji dwóch członków patrolu zostało zestrzelonych, a jego maszyna – poważnie trafiona.

2 kwietnia, nad lotniskiem Aldhorn atakuje dwa Focke-Wulfy, które właśnie wystartowały, jednego zestrzeliwuje w płomieniach i uszkadza poważnie dwa Junkersy 188 na ziemi. Jego maszyna zostaje trafiona czterokrotnie przez artylerię plot.

3 kwietnia, podczas trzech misji, niszczy osobiście sześć lokomotyw i siedem ciężarówek, w tym jedną cysternę, tracąc po swojej stronie czterech pilotów z patrolu.

*To wyróżnienie obejmuje przyznanie orderu wojskowego Krzyża Wojennego z Palmami.*

\*\*\*

*Podporucznik Clostermann Pierre – przydzielony do RAF.*

Wspaniały trener ludzi mający wysokie poczucie obowiązku.

Odnaczył się szczególnie 5 kwietnia 1945 roku na czele swoich patroli.

O świcie osobiście zestrzelił jednego nocnego myśliwca Junkers powyżej lotniska w Wunstorf, mimo gwałtownej reakcji artylerii plot.

Ostrzelał następnie lotnisko i uszkodził trzy inne Junkersy 88. Podczas tej operacji cztery samoloty patrolu zostały trafione przez artylerię plot.

Tego samego dnia, w trakcie nowej misji ze swoim patroliem rozpoczął walkę z 16 samolotami myśliwskimi wroga. Uszkodził sam dwa FW 190 i uczestniczył w zniszczeniu dwóch Messerschmittów 109.

W maszynie kolejno trafionej przez trzy pociski 20 i 30 milimetrów udało mu się dolecieć do bazy. Siada ze schowanym podwoziem i miażdży sobie twarz o kolimator, później maszyna zapala się”.

*To wyróżnienie obejmuje przyznanie orderu wojskowego Krzyża Wojennego z Palmami.*

\*\*\*

*Porucznik Clostermann Pierre – przydzielony do RAF.*

Nieźródny pilot oficer. Cały czas daje przez swoje postępowanie najpiękniejszy przykład odwagi i werwy.

Ponownie szczególnie się wyróżnił 19 kwietnia, w trakcie rozpoznania bojem w rejonie Hamburga. Mimo gwałtownego ostrzału artylerii plot

zniszczył osobiście siedem ciężarówek. Na osiem walczących samolotów z jego patrolu trzy zostały uszkodzone i jeden – zestrzelony.

Tego samego dnia z dwoma ochotnikami w trakcie nowej misji przeprowadzanej o zmroku ostrzeliwuje lotnisko w Rottemburgu i niszczy sam dwa Heinkel 177 i uszkodza dwa kolejne.

20 kwietnia bierze udział w zniszczeniu jednego Junkersa 290 nad Skagerrak.

Tego samego dnia dowodzi patroliem nocnym w rejonie Hamburga, gdzie rozpoczyna walkę z 30 Focke-Wulfami 190.

Trafiony przez artylerię plot, z ogniem w maszynie, kontynuuje walkę powietrzną i zestrzeliwuje dwa FW 190. Wraca następnie do bazy odległej o 320 kilometrów w płonącej maszynie, która ulega zniszczeniu podczas lądowania.

*To wyróżnienie obejmuje przyznanie orderu wojskowego Krzyża Wojennego z Palmami.*

\*\*\*

Oficer-pilot bardzo wysokiej klasy, łączący dogłębną wiedzę lotniczą z najlepszymi zaletami dowódcy i żołnierza. Zawsze chętny do niebezpiecznych misji, prowadzi swój dywizjon do walki z niez mordowanym zapalem. Wyróżnił się szczególnie 3 maja. W trakcie misji zwiadu lotniczego, o świcie, w rejonie Kolonia-Lubeka, zniszczył sam jednego Focke-Wulfa 190 w walce powietrznej i uszkodził dwa inne.

Dowodzi innym zwiadem u wybrzeży Danii i po siedmiu kolejnych przelotach wykonanych ze swoim patroliem zmusza pięćsettonowy okręt podwodny, całkowicie zniszczony, do osadzenia na mieliźnie.

*To wyróżnienie obejmuje przyznanie orderu wojskowego Krzyża Wojennego z Palmami.*

\*\*\*

*Porucznik Clostermann Pierre – przydzielony do RAF-u – otrzymuje tytuł Komandora Orderu Legii Honorowej z poniższym uzasadnieniem:*

Oficer pilot myśliwski, uosabiający najpiękniejsze tradycje patriotyczne, którego działanie w walce zawsze będzie godne podawania za przykład.

Przydzielony do RAF-u błyskotliwie przyczynił się do wielkiej sławy skrzydeł francuskich. Dowodził eskadrą, później dywizjonem samolotów Tempest z rzadką śmiałością. Wyróżnił się szczególnie w trakcie trzeciej misji wykonanej 3 maja 1945 roku. O zmierzchu, na czele 122 Pułku RAF-u, atakuje bazę powietrzno-morską w Großenbrode, w Danii mimo osłony 200 samolotów myśliwskich niemieckich. Zestrzeliwuje osobiście jednego Junkersa 252, który dopiero wystartował, później dwa Dorniery nad przesmykiem Fenharm. W trakcie nowego przelotu uszkodza poważnie na ziemi dwa Arado 232 i dwa Blohm & Voss przy kołowaniu. Bierze udział następnie w zniszczeniu w walce powietrznej jednego Messerschmitta 109 i jednego Focke-Wulfa 190. Podczas tej akcji 14 myśliwców nieprzyjacielskich zostaje zestrzelonych, przy stracie 10 pilotów w misji. 4 maja 1945 roku, podczas operacji nad bazą powietrzno-morską w Szlezwigu, niszczy sam dwa Dorniery 18 przy kołowaniu i dwa kutry torpedowe.

Kończy tę błyskotliwą kampanię w wieku 24 lat, mając na koncie ponad 2000 godzin lotów, w tym blisko 600 lotów bojowych, po odniesieniu 33 zwycięstw powietrznych, co daje mu tytuł pierwszego Pilota Myśliwskiego Francji”.

*To wyróżnienie obejmuje przyznanie orderu wojskowego Krzyża Wojennego z Palmami.*



## Przedmowa z pierwszego wydania

10 000 kilometrów dzieliło podczas czterech lat wojny mnie, jedyne­go syna, od moich rodziców, Wolnych tak jak i ja Francuzów. Korespondencja pomiędzy Londynem a Brazzaville była bardzo utrudniona. Listy były we wszystkim, co dotyczyło spraw wojskowych, jak najdokładniej cenzurowane. Niewielka ilość miejsca na comiesięcznej, przydziałowej kartce pocztowej również nie pozwalała na ukazanie w najmniejszym choćby stopniu mojego życia w RAF-ie i w Siłach Powietrznych Wolnych Francu­zów.

A przecież tak bardzo chciałem, aby ojciec i matka poznali to moje nowe życie: tak burzliwe, tak pełne niespodzianek, tak niewdzięczne, a mimo wszystko tak wspaniałe! Marzyłem o tym, żeby mogli przeżywać to wspól­nie ze mną. Musiałem im to wszystko opowiedzieć, nawet gdybym miał ich już nigdy nie zobaczyć. Dlatego też wpisywałem każdego wieczora do gru­bego zeszytu ordynansa Ministerstwa Lotnictwa, z królewskim herbem na okładce, przebieg mojego dnia. Na pierwszej stronie była przyklejona stara koperta, w niej tkwił mój testament – śmieszne, bowiem „najemnicy” gene­rała de Gaulle’a nie mieli w zasadzie żadnych dóbr doczesnych do przeka­zania. Jedyne, co mogli przekazać, to wiara w swoją ojczyznę i bezcenne dla nich marzenia o lepszej przyszłości.

Na obwołucie napisałem po angielsku:

„Gdyby mi się coś przytrafiło, bądź to zginę, bądź też zostanę uznany za zaginionego, to jest moją wolą, żeby ten zeszyt został przekazany mojemu ojcu, kapitanowi Jacques’owi Clostermannowi z Francuskiej Kwatery Głównej w Brazzaville”. 10.03.1942.

Miałem nadzieję, że te zapiski dostaną się w jego ręce, w razie gdyby mi się coś rzeczywiście stało. Chciałem, żeby moi rodzice odnaleźli w tych notatkach mnie, mój głos – mogłoby to stanowić dla nich jakiś rodzaj pocieszenia.

Zeszyt ten towarzyszył mi o każdej porze dnia i nocy. Tkwił pomięty w szafce pilota pod ciężarem spadochronu, w kasynie wylała się na niego herbata, leżał obok mnie na trawniku podczas długich, monottonnych godzin pogotowia alarmowego. Od Orkadów aż do Kornwalli, z Kentu do Szkocji, od Normandii do Danii poprzez Belgię, Holandię, Niemcy, wszędzie towarzyszył mi ten zeszyt, a właściwie zeszyty, albowiem do zakończenia wojny zbierałem ich aż trzy.

Los, który dla wielu moich przyjaciół okazał się tak okrutny, chciał, abym przeżył ponad 400 akcji bojowych. I pewnego pięknego dnia, gdy nadszedł kres tego koszmaru, mogłem opowiedzieć ojcu osobiście historię owych czterech lat.

Od tego czasu minęły jeszcze dwa lata. Wspólnie z garstką tych, co przeżyli, przypadło mi w udziale bolesne zadanie. Mieliśmy odwiedzić rodziny przyjaciół, którzy nie wrócili i już nie powrócą, po to, by spróbować podnieść je na duchu, przekazując im relacje z życia ich synów. I choć wątpiła to pociecha, to nie zrobiliśmy nawet tego. Nie zdołaliśmy dotrzeć do wszystkich.

Spotkaliśmy także Francuzów, którzy nie mieli w ogóle pojęcia o tym, co działo się po tamtej stronie Kanału La Manche – lub nawet takich, którzy nie chcieli, aby im o tym cokolwiek wspominać. Czuliśmy także jednak, że jest wielu innych Francuzów, którzy pragną wiedzieć, co się tam rozgrywało, aby znaleźć w tym oparcie, podtrzymać nadzieję i wiarę. Do nich właśnie adresowana jest ta książka. Im dedykuję wszystkie zapisane tu strony.

Wraz z moim przyjacielem, Jacques'em Remlingerem, ze smutkiem przeczytaliśmy je raz jeszcze. Można by tu najpewniej zmienić jakieś daty i parę nieznaczących faktów składających się na codzienne życie 500 młodych francuskich pilotów. Zresztą każdy z moich towarzyszy z Francuskich Sił Powietrznych przypomni sobie pewnie własną historię, podobne epizody i sytuacje, przeglądając swoją książeczkę lotów.

Zwracam się też z prośbą do Czytelników, aby nie doszukiwali się na tych stronach walorów literackich. Opisałem tu naszą codzienność, szkicowałem wrażenia, fotograficzne ujęcia chwili, przelotne obrazy, które wryły mi się w pamięć. Nic więcej.

Trzeba by naprawdę wielkiego talentu, aby opisać to wszystko w formie literackiej, rysując zarazem prawdziwy i obiektywny obraz życia pilota myśliwca z czasów tej wojny. Ja wolałem pozostawić to tak, jak było

wtedy: świeżo przeżywane i uchwycone na gorąco. Nie chciałem tych zeszytów przerabiać i retuszować. Dlatego pozostawiłem tu i ówdzie angielskie wyrażenia, tu i tam słowa brzmiące jak barbaryzmy – jakże jednak mógłbym z nich zrezygnować, skoro przez cztery bite lata były stale na naszych ustach?!

Pierwotnie miało to być coś w rodzaju sprawozdania. Wynikły przy tym jednak pewne trudności. Życie pilota myśliwskiego w czasie służby bojowej jest w gruncie rzeczy dość monotonne, zadania myśliwskie przeplatają się z długimi godzinami oczekiwania na następną akcję, bombardowanie z lotu nurkowego z lotem na wymiatanie, albo z lotami eskortującymi czy też atakami z broni pokładowej na cele naziemne – i wszystkie są do siebie mniej lub bardziej podobne. Bo niby cóż miałyby odróżniać – pomijawszy parę detali geograficznej lub taktycznej natury – akurat jedną walkę powietrzną od jakiejś innej? Siłą rzeczy musiałem więc dokonać wyboru i każdej fazie tej wojny przyporządkować typowe dla niej akcje. Aby je ze sobą logicznie połączyć i uczynić zrozumiałymi, poukładałem poszczególne wydarzenia na zasadzie tematycznego pokrewieństwa, a nie ściśle według chronologii.

Pewne myśli i obrazy, czy to z powodu zbytnej dosłowności, czy to poprzez zwykłe ich okrucieństwo, mogą wywoływać oburzenie. Nie należy jednak zapominać, że te strony były pisane z myślą o moim ojcu i matce, a więc moich najbardziej zaufanych przyjaciółach, którym mogłem otwarcie o wszystkim opowiedzieć: tak o własnych słabościach czy najbardziej gorzkich odczuciach, jak i o nieskrywanej radości, a nawet o pospolitych wygłupach. Przy niektórych rozdziałach jednak długo się wahałem, wstrzymywany pewnego rodzaju zażenowaniem czy wręcz poczuciem wstydu – ale ostatecznie uznałem, że taka była prawda i nie należy jej ukrywać. W końcu byliśmy wszyscy bardzo młodzi i tak samo spontanicznie reagovaliśmy na niebezpieczeństwo, jak i na zwycięstwo, czy wreszcie – niesprawiedliwość. To, co tu wyrażam, przeżyli, czuli i myśleli wszyscy należący do Wolnych Francuskich Sił Powietrznych.

Może te zapiski pomogą też komuś, kto nosi się z myślą, aby po swemu opisać w szczegółach tę bezsprzecznie krwawą, ale mimo wszystko wspaniałą historię minionej wojny. Może skłonią także tego czy innego do większej powściągliwości w swych ocenach i odświeżą mu w pamięci prawdę o tym, że piloci Wolnej Francji, jeśli nawet nie wybudowano im żadnych pomników i nie przypominają o nich nazwy ulic, placów i stacji

metra, to przecież wykazali się na niebie prawdziwym męstwem, przyczyniając się wielokroć do zachowania dobrego imienia Francji. Może, koniec końców, zapiski te pomogą również pozbyć się kompleksu niższości tym, którzy chwaląc zwycięstwa naszych aliantów, zupełnie zapominają o własnych. To jest moje jedyne życzenie. I niechaj będzie zarazem moim zadośćuczynieniem.

Pierre Clostermann  
Nr ks. wojsk. 30 973  
Wolnych Francuskich Sił Powietrznych

# Przypisy

1. Dowódca stanowiska powietrznego. [\[wróć\]](#)
2. Amerykańskich i niemieckich wytwórni filmowych (przyp. tłum.). [\[wróć\]](#)
3. Prestiżowej szkoły nauk politycznych (przyp. tłum.). [\[wróć\]](#)
4. Ecole Normale Supérieure (przyp. tłum.). [\[wróć\]](#)
5. Mój ojciec był ciężko ranny w wojnie 1914–1918 – medal wojskowy, Legia Honorowa, trzy nadania. [\[wróć\]](#)
6. Urodzony w Brazylii, tak widniało w moich dokumentach. [\[wróć\]](#)
7. Aż do znudzenia (przyp. tłum.). [\[wróć\]](#)
8. OTU – szkoła myśliwców (przyp. red.). [\[wróć\]](#)
9. Możecie startować (ang.). [\[wróć\]](#)
10. Trzymaj się prosto (ang.). [\[wróć\]](#)
11. Przez polskich pilotów nazwane „beczką śmiechu” – później określenie to przyjęło się w całym brytyjskim lotnictwie (przyp. red.). [\[wróć\]](#)
12. Disperal – miejsce zakwaterowania załóg (przyp. red.). [\[wróć\]](#)
13. Na Boga, czy tu już nie można spać spokojnie? (przyp. tłum.). [\[wróć\]](#)
14. G.C. z fr. (Garde du Corps) Gwardia Przyboczna [\[wróć\]](#)
15. Lorraine – Lotaryngia. [\[wróć\]](#)
16. Skrzydło – jednostka lotnictwa brytyjskiego składająca się z trzech lub czterech dywizjonów (przyp. red.). [\[wróć\]](#)
17. Wcześniejszy obiad dla pilotów. Zaczyna się „występ”. [\[wróć\]](#)
18. Patrz załącznik. [\[wróć\]](#)
19. Pomieszczenie służby wywiadowczej. [\[wróć\]](#)
20. Women Auxilians Air Force: Kobięca Służba Pomocnicza RAF-u. [\[wróć\]](#)
21. *Group captain*, pułkownik, komendant bazy lotniczej. DSO: Distinguished Service Order. DFC: Distinguished Flying Cross, angielskie bojowe odznaczenia lotnicze. D-ca Skrzydła (*wing commander*) odp. stopnia podpułkownika. [\[wróć\]](#)
22. Siadać, chłopcy! [\[wróć\]](#)
23. „Latająca Forteca” – amerykański ciężki bombowiec (B-17). [\[wróć\]](#)
24. Dosłownie: „nasiona trawy”. [\[wróć\]](#)
25. *Show* (występ) w gwarze lotniczej – akcja. [\[wróć\]](#)
26. *Drop your babies* – dosł. „zrzućcie swoje dzieciaki”. [\[wróć\]](#)
27. Kod, który pozwala oznaczyć położenie nieprzyjacielskich samolotów według podziałki godzinowej na tarczy zegara (przyp. red.). [\[wróć\]](#)
28. IFF – Identification Friend or Foe – automatyczne urządzenie pozwalające odróżnić samolot własny od nieprzyjacielskiego. [\[wróć\]](#)
29. *Maewestka* – kamizelka ratunkowa. [\[wróć\]](#)
30. Air Sea Rescue – Morska Powietrzna Służba Ratownicza. [\[wróć\]](#)
31. Nareszcie, mój mały Clo Clo! (fr.). [\[wróć\]](#)
32. Tu w znaczeniu: wypad, akcja (ang.). [\[wróć\]](#)
33. *Marauder* – amerykański średni bombowiec (B-26). [\[wróć\]](#)
34. *Immelman* – figura akrobacji lotniczej pochodząca od nazwiska Immelman – asa niemieckiego z czasów pierwszej wojny światowej. [\[wróć\]](#)

35. Jestem sam. [\[wróć\]](#)
36. *Flak* niem. – (Flugzeugabwehrkanone) armata przeciwlotnicza lub ogólnie jako określenie niemieckiej artylerii przeciwlotniczej. [\[wróć\]](#)
37. Dobra robota, Jacques! Dopadłeś go! [\[wróć\]](#)
38. *Fletner* – klapka odciążająca. [\[wróć\]](#)
39. Flota brytyjska. [\[wróć\]](#)
40. Typ działek przeciwlotniczych. [\[wróć\]](#)
41. Odpowiednik stopnia generała dywizji w wojsku polskim. [\[wróć\]](#)
42. Lądowisko ratunkowe (rezerwowe pasy lądowania). [\[wróć\]](#)
43. Tankowanie i przebrojenie. [\[wróć\]](#)
44. Wysunięte lądowisko polowe. [\[wróć\]](#)
45. Jednostka budowy lotnisk. [\[wróć\]](#)
46. Zestrzeliłem jednego bękart! (ang.). [\[wróć\]](#)
47. A.C.S. – samolot prowadzący dowódcy Skrzydła. [\[wróć\]](#)
48. Przyznano odznaczenie: Distinguished Flying Cross – wycofać z operacji od 7.7.1944. [\[wróć\]](#)
49. Karta powrotna. [\[wróć\]](#)
50. L. Herrera, kapitan lotnictwa, za dyrektora wydziału współpracy i łączności lotnictwa alianckiego. [\[wróć\]](#)
51. Grupa SU była jednostką uzupełniającą, której zadaniem było ściągnąć, ekwipować i kierować do eskadr personel 83. Grupy Powietrznej. [\[wróć\]](#)
52. JG – Jagdgeschwader – jednostka myśliwska. [\[wróć\]](#)
53. Żegnajcie, chłopcy, oberwałem! [\[wróć\]](#)
54. Nazwa dana samolotowi dla podtrzymywania tradycji na cześć bohatera pierwszej wojny światowej, francuskiego pilota Guynemera, który latał na samolocie o takim imieniu. [\[wróć\]](#)
55. *Spy* (ang.) – dosłownie „szpieg”; tu: oficer wywiadu. [\[wróć\]](#)
56. Od francuskiego słowa *hors-la-loi*. [\[wróć\]](#)
57. Armée de Liberation Nationale Algérienne. [\[wróć\]](#)
58. Mundur polowy (z ang.) (przyp. tłum.). [\[wróć\]](#)
59. Nazwa od producenta: Société Industrielle Pour l'Aéronautique, (przyp. tłum.). [\[wróć\]](#)
60. Francuski samochód pancerny (przyp. tłum.). [\[wróć\]](#)
61. Typ ciężarówki (przyp. tłum.). [\[wróć\]](#)
62. Aż do znużenia, (przyp. tłum.). [\[wróć\]](#)
63. Góra (z arab.) (przyp. tłum.). [\[wróć\]](#)
64. Narodowego Ruchu Algierskiego (przyp. tłum.). [\[wróć\]](#)
65. Z okolic Oranu (przyp. tłum.). [\[wróć\]](#)
66. Rzeka (z arab.) (przyp. tłum.). [\[wróć\]](#)
67. Operacja wojskowa dzielenia niebezpiecznego terenu na małe obszary, ściśle kontrolowane przez umieszczone tam oddziały (przyp. tłum.). [\[wróć\]](#)
68. Wiejska jednostka administracyjna (przyp. tłum.). [\[wróć\]](#)
69. Stanowisko dowodzenia operacyjnego (przyp. tłum.). [\[wróć\]](#)
70. Francuski stopień wojskowy między starszym chorążym a podporucznikiem, niemający odpowiednika w wojsku polskim (przyp. tłum.). [\[wróć\]](#)
71. Żandarmeria Narodowa, oddziały specjalne policji francuskiej (przyp. tłum.). [\[wróć\]](#)
72. Centre d'Entraînement des Réserves Ordinaires, rodzaj centrum szkolenia rezerwistów (przyp. tłum.). [\[wróć\]](#)
73. Escadrille de Liaison et d'Observations, eskadra łącznikowo-obszernicza [\[wróć\]](#)
74. Proszę (ang.). [\[wróć\]](#)
75. Dosłownie „motyl” (przyp. tłum.). [\[wróć\]](#)
76. Lotnictwo Lekkie Wojsk Lądowych (przyp. tłum.). [\[wróć\]](#)
77. Dosłownie zielona papuga (przyp. tłum.). [\[wróć\]](#)

78. Sama przez się (łac.), (przyp. tłum.). [\[wróć\]](#)
79. Afrique Française du Nord – Francuska Afryka Północna (przyp. tłum.). [\[wróć\]](#)
80. Zjazdy NSDAP (przyp. tłum.). [\[wróć\]](#)
81. Royal Canadian Air Force – Królewskie Kanadyjskie Siły Powietrzne (przyp. tłum.). [\[wróć\]](#)
82. Pilotaż bez widoczności. [\[wróć\]](#)
83. Typ dział przeciwpancernych. [\[wróć\]](#)