

„NIEZNANY W POWIETRZU”

„Od śmigła” – krzyknąłem, żeby mechanik odsunął się od samolotu. Tadek sprawnie przygotował Spita do kolejnego lotu.

Chwilę zastanawiałem się, jaki dziś jest dzień. Byłem zmęczony, bardzo zmęczony, ale wizja oddelegowania do 58 Jednostki Szkolenia Bojowego w Grangemouth, na odpoczynek, jakoś nie mieściła mi się w głowie. Jest 13 października 1941 r. Jesienna pogoda sprzyjała operacjom lotniczym tego dnia. Lotnisko w Northolt było pokryte warstwą mokrych liści. Wiał lekki wiatr, niebo przykryła warstwa chmur. Odczuwałem chłód. Miałem na sobie zwykły granatowy mundur lotniczy, żółtą maewestkę. Jedyłą częścią garderoby, która pomagała mi utrzymać ciepło był wełniany, czerwony szalik. Mój ulubiony. Szkarłatne szaliki i naszywki z napisem „POLAND” wyróżniały mnie i moich kolegów od reszty pilotów. Co tu zresztą myśleć o ciepłe, w niewygodnym kokpicie Spitfire Vb – przeleciało mi przez głowę. Dywizjon 303, w którym służę, został niedawno przebrojony na ten typ maszyny. Jeszcze nie do końca się do niej przyzwyczailem. Na moim RF-D, kochany Tadek namalował pięknego „Kaczora Donalda” oraz znaczki oznaczające ilość zwycięstw, jakie odniosłem w powietrzu. W porównaniu do polskich myśliwców, na których latałem przed wojną, w tych brytyjskich wszystko jest na opak! Tutaj przepustnicę muszę pchać zamiast ciągnąć. Uśmiechnąłem się na wspomnienie o tym, jak nauczyliśmy się prowadzić korespondencję radiową. Wspaniały wynalazek. Zamieszanie wywoływało także wciągane podwozie. Taktyki walki powietrznej, zamiast w powietrzu, nauczyliśmy się na ziemi, na rowerach. Bawiliśmy się jak dzieci, naumyślnie się zderzając. Odniosłem w ten sposób okazałą liczbę zwycięstw nad „maszynami wroga”. Radio radiem, ale sporo problemów sprawił mi obcy język. Mój serdeczny przyjaciel i dowódca John Kent wpadł na genialny pomysł i sporządził listę najważniejszych części oraz przyrządów samolotu po polsku. Zabawne było to, że słowa zapisane były fonetycznie. Słowa wypowiedane przez instruktora, powtarzaliśmy także jak uczniowie w szkole – „engine – repeat please”. Sposobów nauki było kilka. Odganiem te myśli. Muszę się skupić. Prowadzę bowiem Eskadrę A, Sekcję Czerwoną nad Francję. Bezpieczeństwo moich skrzydłowych jest najważniejsze. Poprawiam się na siedzeniu. W ruchach nie pomaga mi spadochron, na którym siedzę.

Dokładnie w momencie, w którym popatrzyłem w kierunku stanowiska kontroli lotów, wystrzelono racę zezwalającą na uruchomienie silnika. Automatycznie naciskam przycisk startera. Rury wydechowe wyrzucają z wnętrza kłęby dymu i ognia, silnik jakby się zakrztusił, po czym rozpoczął miarową pracę. Nie usłyszałem niczego niepokojącego. Uspokoilo mnie to i pozwoliło dokończyć przygotowanie maszyny do startu. Raz jeszcze prześledziłem listę i omiotłem kabinę wzrokiem. Kciukiem zasygnalizowałem Tadekowi, że jestem gotowy. Zasalutował i odsunął się na bezpieczną odległość. Na niebie rozbłysła zielona raca, w końcu start. Wydałem rozkazy przez radio. Pchnąłem manetkę przepustnicy, maszyna drgnęła i posłusznie zaczęła toczyć się w kierunku pasa startowego. Muszę pamiętać o mokrych liściach – pomyślałem – żeby samolot podczas rozbiegu nie wpadł w poślizg i nie uległ wypadkowi. Poprawiam skórzaną pilotkę, gogle i sprawdzam, czy poprawnie działa maska tlenowa. Jedną ręką zamykam owiewkę kabiny, a drugą pcham przepustnicę, aby nabrać prędkość startową. Samolot podskakuje na nierównej powierzchni, a ja wraz z nim. Orczykiem staram się utrzymać prosty kurs, czuję się jak na kretowisku. Patrzą na prędkościomierz i w końcu ściągamy wolant

na siebie, maszyna zaczyna się wznosić. Rozglądam się, Czerwony 2 i Czerwony 3 są obok. O mały włos zapominam wciągnąć podwozie. Przeciągam dźwignię i słyszę pracujący metal pod sobą. Za nami startuje cały *Kościuszkowski*. Krążąc wokół lotniska, czekając na pozostałe sekcje, uświadamiam sobie, że w ten lot nie wyruszy wszystkie dwanaście samolotów. Z porannego wypadu nie wrócił Zielony 2. Na razie uznany jest za zaginionego w akcji. „Nie powinienem tu być” – słyszę przez radio. To Czerwony 3, Michał. „Utrzymać ciszę radiową!” – rozkazuję. Obierając kurs nad Francję, myślami wracam do Michała. Młodziutki chłopak, bez doświadczenia bojowego, dopiero przybył z jednostki szkoleniowej. Wbrew zasadom, bez regulaminowego czasu spędzonego ze mną – jako mentorem – w powietrzu, musiał zastąpić pilota, który został ranny podczas porannego lotu. Patrzę na wskaźnik paliwa, w głowie obliczam czas, jaki mogę spędzić w powietrzu. Dodatkowo muszę przyprowadzić sekcję zanim zrobi się ciemno. Wydaję Czerwonym rozkaz do sprawdzenia płatowca i jego uzbrojenia. Odbezpieczam działka i puszczam krótką rundę. Wszystko OK. Czerwoni nie zgłaszają żadnych problemów. Do celu zostało 25 minut. Rozkazy są jasne, naszym celem jest wrogie lotnisko. Chmury są niżej niż prognozowano na odprawie przed lotem. Ponownie wracam myślami do Michała. Może mu to utrudnić identyfikację celu. Był mocno zdenerwowany na odprawie, pocił się, zapisując kluczowe dane: wysokość i kierunek lotu, warunki pogodowe, częstotliwości radiowe, miejsce w szyku, cel zadania. Ja zapewne też się tak denerwowałem. Jeżeli Michał przeżyje, przyzwyczai się. W czasie ostatniej odprawy jadłem ciepłą zupę, bo byłem po prostu głodny po poprzednim locie. Wszystkie niezbędne informacje szybko zapamiętałem. Wzniosłem się nad chmury. Było jak w niebie, tak niebiesko i spokojnie, żadnego ruchu. Szkoda, że trwa wojna i nie jest to chwila przyjemności. Opuszczamy przestrzeń nad Kanałem La Manche i wlatujemy nad Francję. Musimy się mieć na baczności, roi się tu od „szkopskich” samolotów i artylerii przeciwlotniczej. Raporty naszego wywiadu, które ostatnio przeglądałem, nie pozostawiają złudzeń. Te same raporty informowały także o wprowadzeniu do walki nowego typu niemieckiego aeroplanu. Tego nieznanego myśliwca Fw-190, żaden z alianckich pilotów nie widział jeszcze w powietrzu. Maszyna ma być piekielnie dobra. Wydaję komendę Czerwonym: „szyk bojowy, oczy i uszy otwarte Panowie”.

„Fryce na jedenastej pod nami!” – krzyknął głośno Michał. Patrzę we wskazanym kierunku. Słońce mamy za sobą, Niemcy nas nie widzą, lecą równo w szyku, jak na defiladzie. Czerwoni mają przewagę wysokości. „Odpuszczamy pierwotny cel ataku” – myślę – „później będę się tłumaczył w dowództwie”. Szybko wydaję komendy do ataku. Wskazuję, którymi maszynami wroga mamy się zająć. Dodaję gazu, opuszczam dziób Spita, kładę samolot na lewe skrzydło, dyon za mną. Boczni idą równo. Nurkuję, trzymając mocno knypel. Ustawiam maszynę wroga w środku celownika. Silnik wyje na najwyższych obrotach, dalej nas nie widzą. Me-109 rośnie w oczach błyskawicznie, to może być krótka walka. Wszędzie poznam tę maszynę, żółty nos, końcówki skrzydeł i ogon. Do tego wystająca antena. Wszystko jaskrawo odbija się w promieniach słonecznych. W końcu wchodzę w skuteczny zasięg, odbezpieczam karabiny, strzelam. Samolot wypluwa dwie serie. Widzę, jak pierwsza z nich trafia w silnik Messerschmitta, który natychmiast pokrywają płomienie. Druga seria trafia w ogon Niemca i odrywa go. Chwilę przed tym, jak maszyna jest stracona i wpada w niekontrolowany korkociąg, wyskakuje z niej pilot. Wlatuję w szczątki Messerschmitta, na pełnej prędkości mijam formację wroga i wpadam w chmury. Mam na koncie kolejne zestrzelenie, ale nie czas o tym myśleć, redukuję prędkość, wyrównuję lot. Pierwszą moją obserwacją po znalezieniu się pod chmurami jest brak aktywności artylerii przeciwlotniczej. Jest też podejrzenie pusto. Wpatrując się w przednią szybę dostrzegam coś czarnego, jakby brud. Mogą to być pozostałości

z samolotu, który właśnie zestrzeliłem. Ruchami knypla staram się tę czarną kropkę usunąć. Na próżno, ta zamiast zniknąć, powiększa się. Prędko zdaję sobie sprawę, że jest to wrogi samolot. Idzie prosto na mnie i zaczyna strzelać. Czuję jak pociski uderzają w mój samolot. Odpowiadam ogniem. Z maszyny wroga odpadają kawałki poszycia. Cudem mijam Niemca. Kątem oka dostrzegam, że maszyna którą uszkodziłem jest tą, o której informował wywiad. „Nieznany”, szybko ucieka. Mój silnik zaczyna przerywać. Nerwowo rozglądam się, szukając „kacmarka”. Obieram kurs powrotny i wlatuję w chmury. Mogę zderzyć się z innym samolotem, ale moja uszkodzona maszyna nie nadaje się do walki. Wyciągając instrukcję na wypadek sytuacji awaryjnych, spostrzegam na rękawie mojej kurtki krew. Mam niegroźną ranę na ramieniu. Nawet tego nie odnotowałem. Wykonuję kolejne punkty instrukcji, aby utrzymać się w powietrzu, i wrócić do Northolt.

Widok klifów Seven Sisters jeszcze nigdy mnie tak nie ucieszył. Ostatnie minuty lotu były bardzo nerwowe. Silnik pracował nierówno, a ja nie miałem ochoty odbyć kąpieli w lodowatych wodach morza. Mijam brzeg. Niespodziewanie dla mnie, silnik mojego RF-D przestaje pracować, szybko także przestaje kręcić się śmigło. Muszę skakać na spadochronie. Upewniam się na przyrządach, na jakiej wysokości się znajduję, abym mógł bezpiecznie wykonać skok. W pobliżu nie ma domów, więc wrak maszyny nie wyrządzi żadnych szkód. Energicznie otwieram owiewkę kabiny, odpinam pasy i jednym sprawnym ruchem odwracam samolot do góry brzuchem. Wypadam z samolotu, na twarzy czuję uderzenie powietrza. Ciągnę za wyzwalacz spadochronu, którego czasza równomiernie napełnia się. Spokojnie opadam i dotykam nogami ziemi. W zasadzie to mocno łupnąłem. Czasza spadochronu, w której wciąż jest powietrze ciągnie mnie po ziemi. Próbuję to opanować. W końcu, zatrzymuję się i odruchowo sprawdzam, czy jestem cały. Na szczęście nic nie zламаłem.

Wygrzebanie się z błota i odnalezienie najbliższego posterunku policji zajęło mi wieki. W trakcie kiedy sierżant policji opatruje moją niegroźną ranę, dzwonię do Northolt. Upijam łyk gorącej herbaty, obserwując za szybą żołnierzy przygotowujących auto, które odwiezie mnie do bazy. Mam połączenie, regulaminowo melduję oficerowi dyżurnemu: „żyję, jestem niegroźnie ranny, maszyna stracona.” Pytam jeszcze, czy z lotu powróciła cała eskadra, ale nie ma wieści. Droga powrotna na lotnisko zajmuje mi całą noc. Targany emocjami nie mogę spać na pacy ciężarówki. Bładym świtem, dostrzegam bramę lotniska w Northolt. Ku mojej wielkiej radości widzę Michała, który podbiega do ciężarówki. „Zumbach, ty łotrze, żyjemy!” – krzyczy mój skrzydłowy. „Dla ciebie, RED LEADER” – odpowiadam śmiejąc się, kiedy serdecznie wpadamy sobie w ramiona. „Na rozmowę i świętowanie będzie czas później” – oznajmiam Michałowi – „teraz muszę iść sporządzić raport o potyczce z Focke Wulfem”.

Michalina Świerzowska, kl. VII,

Szkoła Polska im. Lotników Polskich przy Ambasadzie RP w Londynie.