

MÓJ SPITFIRE

MÓJ SPITFIRE



WACŁAW
KRÓL

pełna wersja
wojennych wspomnień
asa myśliwskiego
z lat 1942-1945

FRONDA

[Kup książkę](#)

Okładka
Fahrenheit 451

Korekta i redakcja
Martyna Połusznna
Agnieszka Muzyk

Dyrektor projektów wydawniczych
Maciej Marchewicz

Skład, łamanie, konsultacja i przypisy
Andrzej Olejnik/TEKST Projekt

Zdjęcia
ze zbiorów Autora, wikipedia, © tomaspic@fotolia.com

ISBN 978-83-8079-140-4

© Copyright by Ryszard Król, Zofia Klimaszewska, Anna Markiewicz-Król,
Tomasz Król, Maciej Król, Warszawa 2017
© Copyright for Fronda PL Sp. z o.o., Warszawa 2017

Wydawca
Frona PL , Sp. z o.o.
ul. Łopuszańska 32
02-220 Warszawa
Tel. 22 836 54 44, 877 37 35
Faks 22 877 37 34
e-mail: fronda@fronda.pl

www.wydawnictwofrona.pl
www.facebook.com/FronaWydawnictwo
www.twitter.com/Wyd_Frona

[Kup książkę](#)

Spis treści

Od Autora.....	7
I. Na odpoczynku w Szkocji	11
II. W 316 dywizjonie warszawskim.....	39
III. Afrykańskie boje	101
IV. Nad Tunisem i Pantellerią.....	145
V. W dywizjonie poznańskim po raz drugi.....	185
VI. W Uxbridge, Rednal i Lasham.....	277
Zakończenie	301
Przypisy	309

Od Autora

PO UKAZANIU SIĘ MOICH wspomnień wojennych z lat 1939–1941 pt. *W dywizjonie poznańskim* (Wyd. MON 1966 r.) wielu Czytelników, znajomych i nieznajomych, wyraziło pod moim adresem pretensje o to, że okres lat 1942–1945 potraktowałem w nich po macoszemu.

Odpowiedzią na ich miłe bądź co bądź zarzuty niech będzie niniejsza praca. Starałem się w niej przedstawić fakty tak, jak je widziałem i przeżywałem przed dwudziestu pięciu laty.

Odnieśliśmy wtedy wiele wzniosłych i niezaprzeczalnych sukcesów, dodowem czego było zestrzelenie przez polskich lotników 938 samolotów nieprzyjaciela na pewno, 190 prawdopodobnie i uszkodzenie 274. Nasze dywizjony bombowe zrzucały na obiekty nieprzyjaciela 11 972 tony bomb i 1458 ton min. Lotnictwo myśliwskie zniszczyło poza tym w czasie działań wojennych setki nieprzyjacielskich pojazdów

mechanicznych, rozgromiło liczne kolumny wojsk i sztaby dowództw, zlikwidowało w powietrzu 190 pocisków latających V-1. Ale nie wolno nam przy tym zapominać, że sukcesy te okupione były dużymi i bolesnymi stratami w personelu latającym – około 1300 lotników polskich poległo w działaniach bojowych.

Od owych krwawych lat minęło już całe ćwierćwiecze. Szmata czasu! Naocznych świadków tych zmagani powietrznych ubywa z każdym rokiem. W pamięci pozostałych zacierają się dawne wspomnienia.

Nie napisano jeszcze wszystkiego o tych dzielnych lotnikach, o prowadzonych przez nich brawurowych akcjach na śmierć i życie w obronie ukochanej ojczyzny przed zakusami śmiertelnego wroga. Nie pokusił się dotąd nikt o napisanie historii polskich dywizjonów lotniczych walczących we Francji w 1940 roku i w Anglii w okresie lat 1940–1945. Wielka szkoda!

Opracowanie niniejszej książki oparłem – podobnie jak poprzedniej – na zachowanych w moim archiwum notatkach, kalendarzykach, fotografiach, książce lotów, pracach drukowanych oraz osobistych wspomnieniach. Udostępnił też mi swoje notatki były pilot i dowódca eskadry 302 dywizjonu kpt. rez. Władysław Kamiński. Z nim to na koleżeńskich spotkaniach odgrzebywaliśmy w pamięci pokryte patyną czasu zdarzenia z owych lat.

Podane przeze mnie w tej książce dane statystyczne odnośnie do osiągnięć polskiego lotnictwa w drugiej wojnie światowej czerpałem z książeczki Juliana Baykowskiego pt. *Polskie Siły Powietrzne w Wielkiej Brytanii (zestawienie dat, faktów i liczb)* wydanej w Londynie w 1947 roku. Autor przy opracowywaniu tej broszury, zainicjowanej przez niego w 1945 roku, korzystał z wydatnej pomocy oficerów sztabowych Inspektoratu Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii, miał dostęp do wszelkich dokumentów działań bojowych naszych jednostek lotniczych. Dlatego praca ta zasługuje na uwagę.



Książka niniejsza jest dalszym ciągiem moich wspomnień wojennych opisanych w *W dywizjonie poznańskim*. Nakreśliłem w niej swoją drogę wojenną, taką samą, jaką przebyło setki i tysiące innych moich kolegów. Taką samą, jaką kroczyliby inni, gdyby znaleźli się na naszych miejscach.

Autor

I.

Na odpoczynku w Szkocji

POCZĄTEK TRZECIEGO ROKU WOJNY przyniósł nową tragiczną niespodziankę. Tym razem dla Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

7 grudnia 1941 roku Japonia podstępnie zaatakowała amerykańską bazę morską na Pacyfiku – Pearl Harbor, bastion władzy USA na półkuli wschodniej, położony na Oahu, jednej z Wysp Hawajskich. Stany Zjednoczone zmuszone były wreszcie przystąpić do wojny¹.

Japońskie wojska wtargnęły niebawem na terytorium Chin. Wobec tego aktu bezprawia również i Chiny przystąpiły w dniu 12 grudnia do wojny po stronie aliantów. Cały świat pogrążał się w wojenny chaos².

Tymczasem na zachodzie niemal cała Europa jęczała pod butem hitlerowskiego najeźdźcy. I wtedy stało się coś,

co zadziwiło cały świat. Oto wyborowe armie niemieckie utknęły na martwym punkcie pod Moskwą i Leningradem. Nadludzki opór żołnierzy radzieckich, sroga zima, dalekie drogi zaopatrzeniowe, nękane przez zdeterminowanych partyzantów, unicestwiły hitlerowski *blitzkrieg*.

A w północnej Afryce odbywał się nadal nieustanny kon-tredans stron walczących. Po klęskach włoskich pojawił się w Libii na czele niemieckiego Afrika Korps³ generał Rommel⁴. Losy kampanii przechylały się to na stronę Afrika Korps, to znów na stronę brytyjskiej 8 armii⁵ dowodzonej przez generała Auchinlecka⁶. Uwolniono oblężoną przez nieprzyjaciela twierdzę Tobruk i przepędzono Niemców do rejonu El Ageila nad zatoką Syrta. Lecz również armia brytyjska poniosła przy tym duże straty, a jej drogi zaopatrzeniowe wydłużyły się, podczas gdy dywizje niemieckie przybliżyły się do swych baz i szybko wylizały się z poniesionych ran. 21 stycznia 1942 roku Rommel znów rozpoczął ofensywę w kierunku na Egipt z zamiarem opanowania drogi na wschód przez Kanał Sueski.

Na froncie zachodnim Niemcy definitywnie poniechali planowanej inwazji Wysp Brytyjskich. Brytyjski potencjał wojenny z dnia na dzień coraz bardziej potężniał. Powstawały coraz to nowe jednostki wojsk lądowych, marynarki wojennej i lotnictwa, wyposażone w nowoczesny sprzęt bojowy. Royal Air Force⁷ były na tyle silne, że mogły sobie pozwolić na powietrzną ofensywę poprzez Morze Północne i kanał La Manche. Rozpoczął się powietrzny szturm na niemieckie bazy wojskowe, fabryki i wytwórnie w krajach okupowanych i na terenie samych Niemiec, ważne dla utrzymania potencjału wojennego. Myśliwskie eskadry Luftwaffe⁸ potrzebne były na froncie wschodnim i w Afryce. Nic też dziwnego, że na zachodzie pozostały niemieckie siły lotnicze w takiej tylko ilości, aby stawiać mogły względny opór dywizjom RAF.

W tej powietrznej ofensywie niepoślednią rolę odgrywały polskie dywizjony bombowe oznaczone numerami 300, 301, 304 i 305, myśliwskie – 302, 303, 306, 308, 315, 316 i 317 oraz

dywizjon nocnych myśliwców 307 i dywizjon lotnictwa rozpoznawczego 309.

Po letnim i jesiennym wysiłku nastąpiły pod koniec 1941 roku niesprzyjające ofensywie powietrznej warunki atmosferyczne, które panowały teraz przez całe dni nad Anglią i krajami Europy zachodniej. Nic więc dziwnego, że aktywność RAF na tym odcinku frontu została mocno ograniczona. Dywizjony przygotowywały się do wiosennego uderzenia, prowadziły intensywne szkolenie załóg, doprowadzały swoje stany bojowe do pełnej gotowości uderzeniowej.

Szkoły lotnicze, rozsiane w środkowej Anglii i w Szkocji, przygotowywały pełną parą młodą kadrę pilotów i nawigatorów do wykonywania zadań bojowych, jakie stawiano lotnictwu na najbliższe miesiące i lata wojny.

Polskie Siły Powietrzne (PSP) na terenie Wielkiej Brytanii⁹ miały również swe szkoły lotnicze. Trudno sobie zresztą wyobrazić zachowanie pełnej gotowości frontowej trzynastu dywizjonów bez dopływu do nich świeżych sił.

Na lotnisku w Hucknall mieściła się polska szkoła pilotażu wstępnego (nr 25 EFTS – Elementary Flying Training School), w Newton była polska szkoła pilotażu podstawowego (nr 15 SFTS – Secondary Flying Training School), na lotnisku w St. Andrews w Szkocji w ośrodku szkolenia wstępnego (Initial Training Wing) polscy piloci szkolili się w wydzielonej eskadrze. Polskich myśliwców dziennych szkolono na lotnisku Grangemouth w Szkocji w 58 OTU (Operational Training Unit) – jednostce bojowego treningu – załogi bombowe w 18 OTU, a nocnych myśliwców w 54 OTU.

Władzę nad Polskimi Siłami Powietrznymi sprawował Inspektorat Lotnictwa z generałem brygady obserwatorem Stanisławem Ujejskim¹⁰ na czele, z siedzibą w Londynie. Przy odpowiednich dowództwach lotniczych RAF były ustanowione stanowiska polskich oficerów łącznikowych (Polish Senior Liaison Officer). Pod koniec 1941 roku funkcje te pełnili przy Fighter Command (lotnictwo myśliwskie) pułkownik

pilot Stefan Pawlikowski¹¹, przy Bomber Command (lotnictwo bombowe) pułkownik pilot Stanisław Karpiński¹², a przy Flying Training Command (lotnictwo szkoleniowe) podpułkownik pilot Jerzy Bajan¹³. Byli oni polskimi dowódcami lotniczymi odnośnych rodzajów lotnictwa pod względem gospodarki kadrowej. Operacyjnie Polskie Siły Powietrzne podlegały władzom RAF i wchodziły do odpowiednich grup lotniczych, zależnie od rejonu stacjonowania poszczególnych dywizjonów.

Pod koniec listopada 1941 roku zostałem przeniesiony z 302 dywizjonu „Poznańskiego” do 58 OTU na stanowisko dowódcy eskadry na sześciomiesięczny odpoczynek od wykonywania lotów bojowych. Taka była decyzja lekarzy i polskich władz lotniczych z Pawlikowskim na czele. Opory moje nie zdały się na nic, uznano mnie za zbyt przemęczonego pilota, który właściwie od początku wojny bez większych przerw latał w jednostkach bojowych. Chcąc nie chcąc trzeba było się poddać decyzji władz, opuścić z żalem kolegów i udać się w daleką drogę z Kornwalii do Szkocji. Drogę tę pokonałem w dwa dni samochodem. Mój jaguar, nazwany ironicznie przez kolegów z powodu koloru „czerwoną strzałą”, spisał się ku mojej radości i pewnej dozie zdziwienia bardzo dobrze i dowiózł mnie cało na miejsce przeznaczenia.

RAF Station Grangemouth, gdzie mieścił się 58 OTU, położone jest w Szkocji w połowie drogi między Glasgow i Edynburgiem, dwie mile na zachód od miasta Falkirk, gdzie zatoka Firth of Forth wrzyna się w głąb lądu swymi płytkimi wodami. Było to stałe przedwojenne lotnisko, wyposażone w odpowiednie urządzenia techniczne, murowane budynki administracyjne, obszerne i wygodne kasyno oraz budynki mieszkalne dla kadry i żołnierzy.

Komendantem szkoły lotniczej był oficer RAF w stopniu *wing commandera* (podpułkownika). Musiał być zasłużonym pilotem bojowym, bo na lewej piersi munduru nosił baretkę Distinguished Flying Cross¹⁴.

Nie orientowałem się zupełnie, kto jest dowódcą polskiego ośrodka, i nie znałem nazwisk przydzielonych tam pilotów instruktorów.

Zaraz po przybyciu do Grangemouth zameldowałem się u komendanta szkoły.

– *I am very pleased, Flight Lieutenant Krol**... że pan przyjechał do nas – powiedział na powitanie, wyciągając rękę. – Potrzebujemy właśnie instruktorów, bo *flighter command* jest nienasycone i żąda coraz to nowych grup pilotów. Naturalnie będzie pan szkolił swoich rodaków, jest ich tu, tych łobuzów, niemało. Ale przy pańskiej pomocy – uśmiechnął się – sądzę, że nie będzie już chyba z nimi kłopotów. A w którym dywizjonie pan latał?

– W trzysta drugim, sir.

– To chyba był pan w Northolt i Duxford razem z Mümlerem, który tu właśnie jest dowódcą waszej polskiej szkoły. O właśnie, o wilku mowa, a wilk tu – zwrócił się do wchodzącego w tejże chwili Mümlera.

– Jak się masz, kochasiu? – rzucił się do mnie Mümler, uściśnął mocno i serdecznie, klepiąc długo po ramieniu. – Cieszę się, żeś wreszcie przyjechał. Długo coś jechałeś do tej Szkocji, ale teraz już ja ciebie tak szybko nie puszczę.

– Panie pułkowniku, melduję swój przyjazd – zameldowałem mu w postawie zasadniczej, gdy wyrwałem się z jego objęcia, ciesząc się jednocześnie w duchu, że będę podwładnym tak zacnego oficera i dowódcy. Nasze drogi znów się spotkały.

– No to, pułkowniku – zwrócił się komendant szkoły do Mümlera – niech się pan Królem zajmie i wprowadzi go w tok pracy.

– Yes, sir! – odpowiedział Mümler i biorąc mnie pod ramię, pociągnął do swego gabinetu.

* Jest mi przyjemnie, kapitanie Król... (wszystkie przypisy oznaczone gwiazdką i znajdujące się na dole strony pochodzą od Autora, natomiast wszystkie przypisy oznaczone cyframi arabskimi pochodzą od Wydawcy i znajdują się na końcu książki – przyp. red.).

– Dobrze, kochasiu, że cię widzę przy dobrym zdrowiu, bo właśnie pracy mamy bardzo dużo, brakuje nam instruktorów. Są już co prawda na kilku *postingi**, ale cóż z tego, oni sami się jakoś nie zjawiają. Mamy obecnie grupę dwudziestu czterech młodych pilotów, a nas instruktorów, licząc już i ciebie, jest tylko sześciu.

Widać było, że Mümler był zmartwiony tą sytuacją. Ale przyznam, że zastrześlił mnie tą całą intensywną pracą instruktorską, którą wcale nie miałem zamiaru się przejmować, tym bardziej teraz, kiedy byłem zmęczony podróżą. Chcąc trochę rozładować służbową atmosferę, w pewnym momencie zapytałem, robiąc przy tym poważną minę:

– Jak tam Szkotki, panie pułkowniku? Powiadali na południu Anglii, że są bardzo namiętne.

Mümler zarumienił się wyraźnie, choć jego twarz zawsze była czerwona, spojrzał na mnie zgorzony, bo tematu tego nigdy nie lubił. Musiałem mu jednak towarzyszyć na lotnisko, dokąd się udawał, by spotkać się z instruktorami i szkolonymi pilotami.

Wkrótce witałem się z instruktorami: kapitanem Czerwińskim z 302 dywizjonu, porucznikiem Martelem z 317, porucznikiem Stegmanem z 316 i sierżantem Palakiem z 303. Do gromadki uczniów należeli piloci, którzy jeszcze przed wybuchem wojny latali w eskadrach liniowych na Karasiach¹⁵ bądź też w towarzyszących na R-XIII¹⁶ i Czaplach¹⁷ lub w eskadrach treningowych na RWD¹⁸ i PWS¹⁹. Niektórych znałem osobiście ze Szkoły Podchorążych Lotnictwa z Dębłina, byli to moi koledzy – Walendowski, Ebenrytter i Godlewski. Rekrutacja kandydatów na pilotów myśliwskich odbywała się na zasadach dobrowolności. Mieliśmy więc do czynienia z samymi ochotnikami, którzy chcieli latać w dywizjonach bojowych i odnosić sukcesy w powietrznych zmaganiach z Niemcami.

* Wzmianka w rozkazy o przeniesieniu.

Wykłady teoretyczne prowadzone były przez instruktorów brytyjskich wspólnie dla uczniów polskich i pilotów RAF. Obsługa samolotów i urządzeń lotniskowych należała również do Anglików. Tylko więc nauka techniki pilotowania na samolotach Spitfire²⁰ spoczywała na barkach instruktorów polskich. A więc nie było tak źle, wypadało czterech uczniów na jednego instruktora. Każdego zresztą dnia oczekiwano, że zespół instruktorski powiększy się do liczby dziesięciu, o czym solennie zapewniał nas Mümler.

Założenia przewidywało przeszkolenie kolejnej grupy uczniów pilotów w ciągu sześciu tygodni. Ze względu jednak na niesprzyjające warunki atmosferyczne okres ten trzeba było przedłużać do ośmiu i więcej tygodni.

Nas, instruktorów, otaczano tu specjalną opieką. Mieszkaliśmy w wolno stojących willach poza granicami lotniska, w pojedynczych lub dwuosobowych pokojach. Batmani* dbali o porządek w pomieszczeniach, pucowali nasze obuwie, glansowali guziki przy mundurach, prasowali nasze spodnie. Nie obowiązywał nas ustalony garnizonowy porządek dnia stosowany wobec uczniów pilotów i innej kadry. Musieliśmy brać tylko udział w przygotowaniu uczniów do lotów, no i oczywiście wykonywać zaplanowane programem loty.

Samolotem szkolno-treningowym był dwumiejscowy Master²¹, dolnopłat o prędkości maksymalnej około 300 mil na godzinę. Na samolotach tych instruktorzy sprawdzali zakres opanowania przez uczniów techniki pilotowania oraz uczyli ich nowych elementów pilotażowo-bojowych, stosowanych na samolotach bojowych typu Spitfire. Aby uczeń mógł zasiąść za sterami w kabinie Spitfire'a, musiał bezbłędnie wykonać wszystkie ćwiczenia, przewidziane w programie szkolenia.

Pierwszy lot na samolocie Spitfire miał uroczysty charakter. Sam instruktor pomagał uczniowi zająć miejsce w kabinie

* Porządkowi.

i zapiąć pasy siedzeniowe, dawał też ostatnie wskazówki przed startem. Swe pierwsze loty uczniowie z reguły wykonywali bezbłędnie; nie zdarzało się, by samolot uległ jakiemuś, drobnemu nawet, uszkodzeniu. A po wylądowaniu rozpromieniony i zadowolony uczeń przychodził do swego instruktora, meldował mu o wykonaniu pierwszego lotu na bojowym samolocie i o odniesionych w powietrzu wrażeniach. Instruktor zaś oceniał start i lądowanie ucznia – bo jedynie te dwa elementy można było wzrokowo ocenić – a następnie na znak uznania go za zdolnego do wykonywania odtąd lotów na Spitfire'ach wydawał mu komendę:

– W tył zwrot! Nachyl się do przodu!

Uczeń musiał wypiąć tyłek w stronę instruktora, a ten mocniej lub słabiej wymierzał kopniaka. Był to już tradycyjny obrzęd pasowania ucznia na pilota myśliwskiego, obrzęd, który zyskał sobie prawo bytu u lotników.

W kilka dni po moim przybyciu do Grangemouth przyjechało do nas dwóch nowych instruktorów z 303 dywizjonu: kapitan pilot Walery Żak i porucznik pilot Jan Zumbach. Obaj brali udział w bitwie o Londyn w 1940 roku, obaj zostali zmuszeni do odpoczynku od lotów bojowych. Do Zumbacha przylgnęło imię Johann. Anglicy nazywali go John Zumbach. Kiedyś, jeszcze w Northolt, przysięgał w gronie kolegów, że od bojowego latania nie da się za żadne skarby odepchnąć, że wpierv włosy mu wyrosną na dłoni, nim pozwoli się ruszyć z 303 dywizjonu, w którym latał od czasu jego powstania.

– Johann – zwróciłem się do niego po serdecznym powitaniu – pokaż no swoje dłonie.

Nie domyślając się niczego, wyciągnął do mnie swe szerokie łapska.

– Nie widzę na nich żadnych włosów – powiedziałem, śmiejąc się w głos. – Nie dotrzymałeś słowa, braciszku!

– Nic nie pomogło – mówił, sumitując się. – Ale obiecali, że jedynie trzy miesiące spędzę w tej zamglonej Szkocji. Już ja tego dobrze dopilnuję – dodał swym tubalnym głosem. Był

wesołym kompanem, znaleźmy się jeszcze z podchorążówki, z Dębłina. Przeszedł te same koleje wojenne co ja. Obecnie stał się czołowym pilotem polskim, na swym koncie miał zestrzelonych 8 niemieckich samolotów.

Waleremu Żakowi poszczęściło się trochę gorzej. Podczas gorących dni Bitwy o Anglię został zestrzelony przez myśliwca niemieckiego. Skakał ze spadochronem z palącego się Hurricane'a²². Poważnie poparzony przeleżał kilka miesięcy w szpitalu. Po wylizaniu się z oparzelin wrócił do bojowego latania. Zestrzelił dotychczas trzy samoloty niemieckie, biorąc tym samym odwet za doznaną porażkę.

Gdy dowiedzieli się, że mam samochód, od razu uznali mnie za swego największego przyjaciela, co wszem wobec oświadczyli w kasynowym barze. Dla mnie oznaczało to, że będę ich musiał wozić ze sobą wszędzie, że będą ode mnie pożyczać jeszcze częściej „czerwoną strzałę”. Tak też się stało. Ale najważniejsze w tym wszystkim było to, że w zgranej i serdecznej kompanii leczyliśmy nadwreżone bądź co bądź przez wojnę nerwy.

Zima ciągnęła się powoli i raczyła nas mglistą i deszczową aurą. Czasem popadał nawet śnieg, ale był mokry i krótkotrwały. Kiedy na dworze pułap chmur się podwyższała, a widzialność się polepszała, wychodziliśmy całą kompanią na loty. Naszemu szefowi Mümlerowi radowało się serce na widok zapału jego podopiecznych. Loty były wtedy dla nas odskocznią od monotonii dnia codziennego, napawały nową dawką energii życiowej na następne dni, przynosiły nowe wrażenia, dostarczały tematów do pogawędek podczas długich wieczorów.

Podporucznik Eugeniusz Ebenrytter – zwany potocznie Ebenem – był trochę zarozumiałym „chłopskim” filozofem. Wszystko umiał, znał wszystko z dziedziny techniki pilotowania samolotów, nie było dla niego żadnych tajemnic z dziedziny lotniczego podwórka. Tak przynajmniej jemu się wydawało. Podczas kampanii wrześniowej latał na Karasiach

i dzielnie się spisywał, teraz zapragnął zostać pilotem myśliwskim i zabłysnąć talentem jak jego koledzy Zumbach, Łokuciewski czy Ferić. Swemu instruktorowi, którą to funkcją niełaskawy los mnie obdarzył, często nie dawał nawet dojścia do słowa.

„Czekaj, ja cię urządzę, ty, asie lotniczy” – pomyślałem w duchu, kiedy moje uwagi pod jego adresem odbijały się jak groch o ścianę. Skądinąd jednak lubiłem Gienka za jego wesołe usposobienie i kawały opowiadane przy byle jakiej okazji. Ale za zbytnią pyszałkowatość musiał być ukarany i to w taki sposób, by sobie długo popamiętał. Zaplanowałem więc z nim lot na walkę ćwiczebną. Jedynie Zumbachowi zwierzyłem się ze swych niecnych myśli.

– Poobserwuj nas trochę razem z uczniami, gdy nad zatoką będę prowadził walkę z Ebenem. Postawię ci za to podwójną *whisky and soda*.

– Tylko nie mścij się na nim za bardzo – śmiał się Johann. On też miał po same uszy przechwałek Ebena, chętnie więc sprzyjał mojemu spiskowi.

Niebawem wystartowaliśmy w ciasnym szyku na zaplanowany lot. Eben trzymał się dziarsko zarówno podczas startu, jak i w samym locie. Na wysokości 12 000 stóp* nad wyznaczonym punktem orientacyjnym dałem sygnał do rozejścia się na przeciwne kierunki lotu, by następnie po pewnym czasie zawrócić i spotkać się na równej wysokości łeb w łeb i rozpocząć walkę jak równy z równym. Nieco wyżej nad nami przewalały się powoli na nieboskłonie pojedyncze, nieduże chmurki.

Przy rozpoczęciu walki Eben pociągnął Spitfire’a w skrajnie bardzo energicznie, bo widziałem, jak z jego skrzydeł oderwały się strugi powietrzne. Po pierwszym okrążeniu w poziomie Eben miał nawet nieznaczną przewagę, specjalnie zrobiłem mu tę przyjemność, by go potem tym bardziej zdruzgotać.

* Stopa – angielska miara długości; 1 stopa = 30,48 cm.

Energicznie, lecz płynnie wprowadziłem samolot w figurę pionową, obserwując bacznie, co też mój uczeń pocnie. Widziałem, jak się skonsternował i stracił dużo na odległości za moim samolotem. Po pętli przeszedłem w następną, tym razem skośną, wykonując na wznoszeniu powolną beczkę. Eben tymczasem wił się jak w ukropie. Nie mógł mnie już widzieć, bo znalazłem się na jego ogonie. Wykonałem szereg zdjęć fotoaparatem* i w pewnym momencie wyrwałem świecę prosto w chmurę, by po wyjściu nad nią przejść do łagodnych zakosów na zmniejszonym gazie. Miałem świetną pozycję do obserwacji Ebena. A on walczył dalej jak lew, nie przerywając wykonania najróżniejszych trików, by wyrwać się przeciwnikowi. Wił się jak piskorz, zrywał samolot do lotu pionowego, zwał na skrzydło²³, zmieniał kierunek wiraży. Nie dawał jednak za wygraną i nie podał przez radio sygnału, że się poddaje.

Chichotałem w kabinie do rozpuku, śmiał się przed *disper-salem*** Johann, ryczeli ze śmiechu inni, bo Johann komentował figury pilotażu Ebena na swój niezwykle humorystyczny sposób.

Po kilku minutach tego spektaklu dałem sygnał przez radio na przerwanie lotu i lądowanie na lotnisku. Eben był niepokieszony, gdy o tym wszystkim dowiedział się od kolegów. Wspaniałomyślnie wytłumaczyłem mu, że nie ma się czym przejmować, walczył przecież jak lew i na pewno nie da się Niemcom zestrzelić. Sprawdziło się co do joty. Po ukończeniu przeszkolenia Eben został przydzielony do 302 dywizjonu i bardzo dzielnie spisywał się w lotach bojowych. Odniósł duże sukcesy, a za czyny wojenne został odznaczony Srebrnym Krzyżem Orderu Virtuti Militari²⁴ i dwukrotnie Krzyżem Walecznych²⁵. Co prawda został przez niemiecką

* Fotoaparaty były wmontowane w skrzydło samolotu na stałe; włączanie odbywało się za pomocą włącznika elektrycznego na drążku sterowym.

** Dispersal – miejsce roztawienia samolotów; stał też tam najczęściej barak dla personelu latającego i technicznego.

artylerię w 1944 roku zestrzelony nad Belgią, lądował przymusowo w przygodnym terenie, ale umiejętnie wykorzystał swe życiowe uzdolnienia i uniknął niewoli. Natomiast, ukrywając się u Belgów, zakochał się tak szalenie w córce swych opiekunów, że potem, już po wojnie, zawarł ze swą wybraną związek małżeński. Ale o przygodzie swej – niefortunnej walce powietrznej ze mną, nigdy nie zapomniał. Opowiadał o niej nawet na uczcie weselnej.

Porucznika Ludwika Ciastulę nazywaliśmy krótko, ale pieszczotliwie, „Piecykiem”. Był wesołym i ambitnym pilotem, latał chętnie i z zacięciem, jakkolwiek nie zawsze oceniano to jego latanie pozytywnie. Johann mówił mu w zbyt daleko posuniętej szczerości, że raczej nadaje się już na złom niż do latania.

– Nawet ryby w Kanale²⁶ nie będą miały co z ciebie obgryzać, boś chudy jak patyk. A po kasynie nie powinienes w ogóle chodzić w godzinach poobiedniej sjesty, bo robisz potworny hałas podczas zginania twych wątłych członków. Może byś je nasmarował w barze, żeby nie skrzypiały – powiedział do niego któregoś dnia Johann, gdy po spożytej kolacji zgromadziliśmy się w *sitting room**.

– Służę uprzejmie, panie bohaterze! Psiakrew, udało mu się jak ślepej kurze ziarno, a teraz będzie nam tu kadził o swych powietrznych przewagach. W pokera to nie chce z nami pograć – uczynił w stronę Johanna i reszty kolegów zapraszający do baru gest. Nie robił sobie nic z paplaniny Zumbacha, był zawsze pełen humoru i lubił pojedynki słowne.

Przenieśliśmy się na wysokie zydelki do pomieszczenia barowego w drugi koniec kasyna. Po paru kieliszkach whisky and soda zwróciłem się do Ludwika z prośbą, by opowiedział, dlaczego nazywają go „Piecykiem”?

– Cholerny świat! Wiecie, jak to było? Uśmiejecie się, jak wam opowiem o wszystkim – zaczął zapalając papierosa. –

* Pokój do wypoczynku, salon.

Jak wiecie, mieszkalem w Warszawie. W ostatnim przedwojennym karnawale powołany zostałem do pierwszego pułku lotniczego na ćwiczenia, jako że byłem rezerwistą. W kasynie urządzono tymczasem bal maskowy. Co było robić? Po-przebiali się koledzy, przebrałem się i ja za piecyk. No wiecie, taką zwykłą „kozę” żelazną. Z tyłu były drzwiczki, dalej ja, a nade mną rura. Co tu dużo gadać! Kostium na pewno był oryginalny i udany, na pewno wziąłbym pierwszą nagrodę w wysokości pięćdziesięciu złotych. Kawał grosza na czasy przedwojenne. Wszyscy się za mną oglądali i podziwiali. Ale Toto i Witek podpiłi sobie zaraz na początku zabawy i wpadli na głupi pomysł, aby ogarki papierosów gasić o drzwiczki piecyka i wrzucać do środka. Miałem co prawda na sobie krótkie kalesony, ale wyobraźcie sobie sami, jaki powstał ryk na sali, gdy udało im się drzwiczki otworzyć i wrzucić do wewnątrz niewygaszone niedopałki wraz z całą popielniczką. Zaczęło się to wszystko kurzyć w nogawkach i parzyć mnie po pośladkach. Można sobie uprzytomnić, jak wyrывałem do ubikacji, by tam oblać się wodą od tylnej strony... I od tamtego czasu zostałem „Piecykiem”. Przez tych łobuzów minęła mnie pierwsza nagroda i, co gorsza, narzeczona mnie wtedy porzuciła...

– Znajdziesz sobie tu w Szkocji inną – pocieszył go Johann.

Ciaśtuła przypadł nam do serca, grał w brydża i pokera, miał niewyczerpane źródło kawałów. Nic dziwnego, że weszliśmy w spisek i zostawiliśmy go na następny turnus szkoleniowy, wpisując mu do osobistego dziennika lotów stopień niedostateczny z techniki pilotowania Spitfire’a. Podpułkownik Mümler musiał coś podejrzewać, ale machnął tylko ręką, nie chcąc drażnić instruktorskiej braci. Na następnym turnusie „Piecyk”, oczywiście, ukończył szkolenie z wynikiem bardzo dobrym i po trzech miesiącach pobytu w Grangemouth został przydzielony na interwencję Zumbacha do 303 dywizjonu. Wtedy i Johannowi skończył się trzymiesięczny pobyt w szkole. Wrócił do swego dywizjonu 303.

Miasteczko Falkirk dostarczało nam wiele atrakcyjnych rozrywek, z których najbardziej ceniliśmy Ice Rink* i urządzane w każdą sobotę wyścigi psów na miejskim stadionie.

Ice Rink mieścił się w dużej, specjalnie do tego celu wybudowanej hali sportowej. W jednej części hali znajdowały się pomieszczenia administracyjne i lokal szkockiego klubu miejskiej arystokracji. Na Ice Rink mógł wejść każdy śmiertelnik, do klubu zaś tylko ten, kto okazał członkowską legitymację lub był w towarzystwie członka. Lodowisko otwierano już o godzinie czternastej, sale klubowe z restauracją i barem dopiero o godzinie osiemnastej, a zamykano o dwudziestej drugiej. Na lodowisku można było pośliznąć się na łyżwach własnych lub pożyczanych na miejscu. W klubie mogli się uraczyć tylko wybrani. Ale przy krasomówstwie Johanna i nieodłącznego „Piecyka” zarząd klubu zdecydował jednogłośnie, by wciągnąć nas na listę członków. Jako członkowie honorowi nie potrzebowaliśmy płacić wysokich składek.

Noce grudniowe są długie. Nic więc dziwnego, że mając dużo wolnego czasu, przebywaliśmy często na lodowisku i w klubie, gdzie wieczorami przygrywała nawet orkiestra. Miejscowi Szkoci bardzo nas polubili, a w naszym towarzystwie nie zdradzali wcale skłonności do przysłowioвого skąpstwa. Byli z nami szczerzy i nie ukrywali niechęci do Anglików. Szkoci podkreślali, że są Szkotami i z Anglikami nie chcą mieć nic wspólnego oprócz monarchy i hymnu narodowego *God save the King*²⁷, który codziennie był odgrywany przez orkiestrę na zakończenie życia klubowego. Wtedy wszyscy wstawali ze swoich miejsc i po cichu nucili słowa hymnu – modlitwy za swego monarchę.

Nadchodziły trzecie wojenne święta Bożego Narodzenia. Kasyno nasze przybrało odświętną szatę. Nad drzwiami do jadalni, do *sitting room* i przy dużym żyrandolu zwisały gałzki zielonej jemioły – widomy znak rozgrzeszający każdego

* Sztuczne lodowisko.

śmiełka rodu męskiego, jeśli udało mu się chwycić w objęcia i ucałować w jej cieniu osobkę należącą do płci pięknej, która nieopatrznie lub celowo stanęła w tym miejscu.

Na zaproszenie komendanta lotniska przybyli na obiad zaproszeni goście, należący do śmietanki towarzyskiej Falkirk. Dostojne starsze persony i młodzież płci nadobnej. Głównym daniem był naturalnie tradycyjny indyk, bez którego ani Szkoci, ani Anglicy nie mogliby sobie wyobrazić świąt Bożego Narodzenia. Wznoszono przy tym dużo toastów, a wśród nich również za zdrowie polskich lotników. Nastrój stawał się bardzo miły i wesoły. Na czarną kawę przeniesiono się do *sitting room*. W narożniku olbrzymiej sali przygrywała do słuchu orkiestra. Tradycje jemióły zaczynały działać, bo tu i ówdzie wybuchały huraganowe brawa i salwy śmiechu.

Nancy była wysoką, zgrabną brunetką. Uczyła w miejskiej szkole podstawowej, a u nas gościła jako delegatka klubu. Strzegła się jemióły, zręcznie odwodząc oficerów, którzy podstępnie chcieli ją pod nią na chwilę ustawić. Po kilku następnych toastach oczy jej stały się rozmarzone i zalotne.

– *How are you, Poland?** – zwróciła się do mnie w pewnym momencie, dotykając napisu „Poland” na ramieniu munduru.

– *Very well, thank you. You are looking very nice today*** – odpowiedziałem stereotypowo z angielskim akcentem. Patrzyła na mnie błyszczącymi ślepkami.

– *Do you like kiss me?* – zapytała znienacka. – *But very, very strong**** – dodała ciszej.

– *Of course! With great pleasure!*****

Biło mi mocno serce, na wycofanie się było już za późno, zresztą trunki robiły swoje. Trzymając w dłoniach kieliszki sherry i nie zwracając niczyjej uwagi, powoli zbliżyliśmy się pod rozświecony żyrandol. Robiło mi się gorąco.

* Jak się pan ma, Polska?

** Doskonale, dziękuję. Pani wygląda dziś bardzo pięknie.

*** Czy ma pan ochotę pocałować mnie?... Ale bardzo, bardzo mocno.

**** Naturalnie! Z wielką przyjemnością.

– *Please**... – wyszeptała cicho.

– *Nancy*... – odwzajemniłem się.

Pocałunek musiał wypaść niezdarnie, a może specjalnie to uczyniła, by zwrócić uwagę. Wypuściła z dłoni swój kieliszek, który z brzękiem roztrzaskał się na niezakrytej dywanami posadzce. Oczy wszystkich zwróciły się w naszą stronę. *Nancy* w pocałunku przytuliła się do mnie i objęła za szyję. Nawet wybuch gromkiego śmiechu nie speszył jej zbyt.

* * * *

Nowy Rok obchodzą Szkoci najbardziej uroczyście ze wszystkich swoich świąt tradycyjnych i narodowych. Na noc sylwestrową zaproszono nas do klubu na Ice Rink. Przybrane odświętne sale, nastrojowe światła, muzyka i tańce sprawiały wrażenie, że to już po wojnie, że życie toczy się pokojowym nurtem. O północy odezwały się syreny alarmowe i dzwony kościelne, w całym mieście zgasło światło. W salach klubowych zapanowała ciemność i chwilowa cisza. Ale po chwili wybuchły piski i śmiechy, ludzie wzajemnie szukali się po omacku, potrącali stoliki, głośno się nawołując. A gdy zapalono światło, orkiestra uderzyła na szkocką nutę i na sali znów zawirowało kłębowisko przytulonych do siebie par.

Szybko jednak dobrane gromadki zaczęły zniknąć z rozstawionych salonów klubowych. *Nancy* pociągnęła mnie do swej grupki znajomych, którzy przywitani nas z okrzykiem aplauzu dla jej przedsiębiorczości. Bardzo mi byli radzi, mundur robił swoje. Nie rozumiałem, co prawda, dlaczego tak szybko ulatniamy się, kiedy właściwie zabawa zaczynała się na dobre. Nie spodziewałem się przecież, że Szkoci ani myślą o zakończeniu zabawy i udaniu się na odpoczynek.

– Co zamierzacie robić z tak pięknie zaczętym wieczorem?
– zapytałem *Nancy*.

* Proszę...