

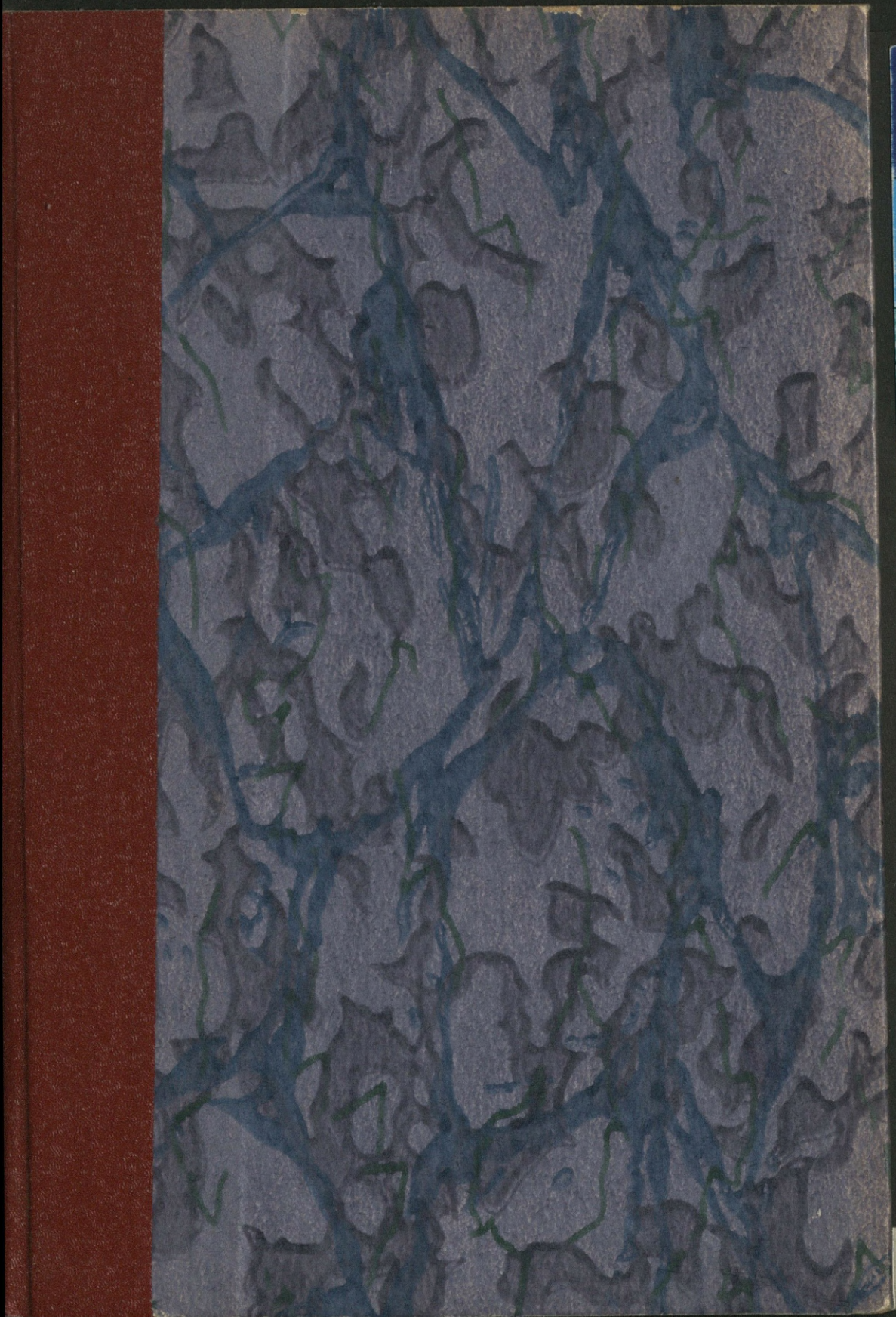


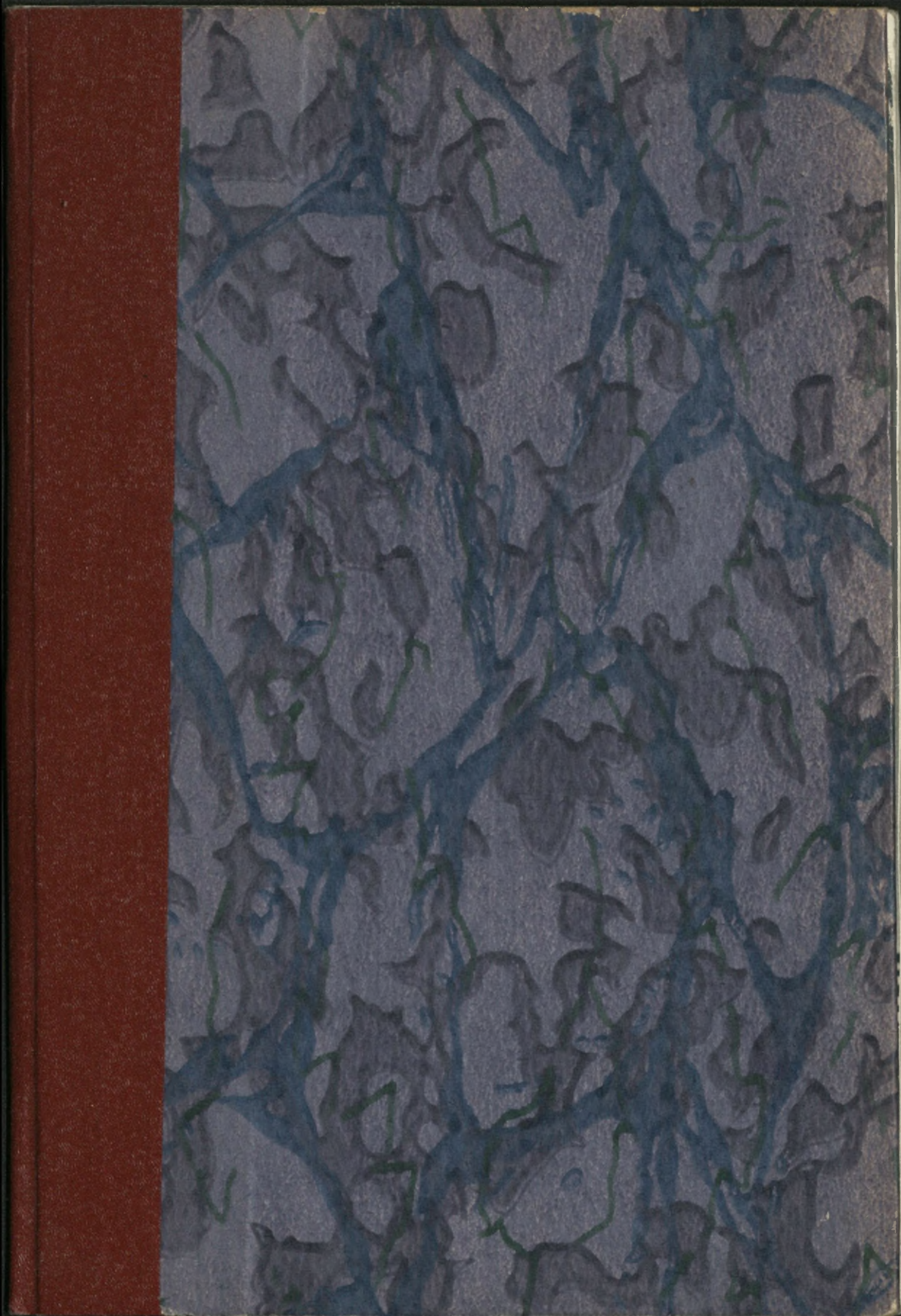
Grey Scale #13

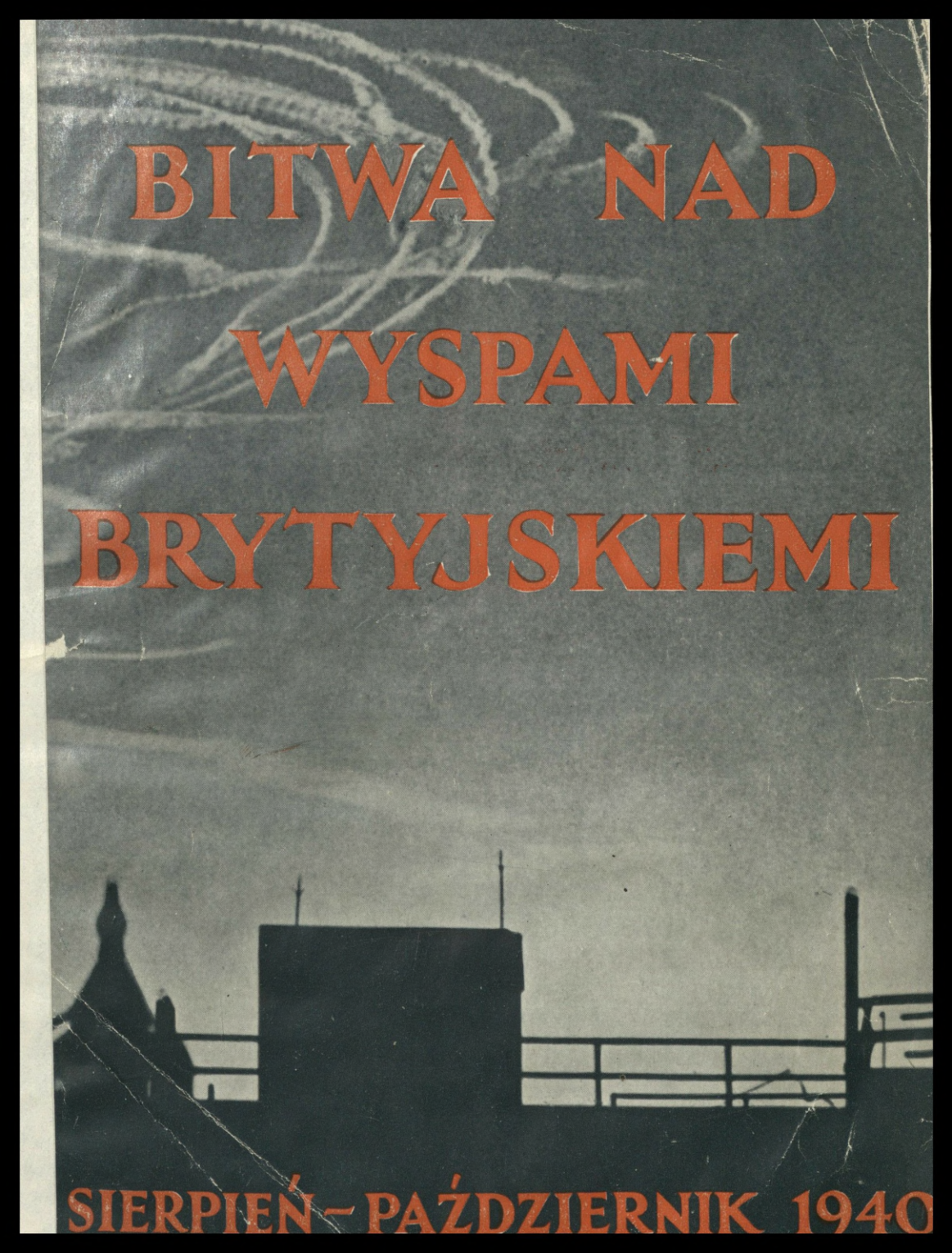


DANES-PICTA.COM

A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19







BITWA NAD WYSPAMI BRYTYJSKIEMI

SIERPIEŃ – PAŹDZIERNIK 1940



„Wdzięczność każdej rodziny na tej wyspie,
—powiedział on,—całego naszego Imperjum i dopra-
wdy, całego świata, wyjąwszy siedziby winowajców,
biegnie ku lotnikom brytyjskim, którzy nie bacząc
na przewagę nieprzyjaciela, niezmordowani stali
walką i śmiertelnem niebezpieczeństwem, swoim
męstwem i poświęceniem przechylają szalę wojny
światowej. Nigdy przedtem, w czasie zmagañ
ludzkich, tak wielu nie zawdzięczało wszystkiego
tak nielicznym“—WINSTON CHURCHILL.



BITWA NAD WYSPAMI BRYTYJSKIEMI

*Sprawozdanie Ministerstwa Lotnictwa
z historycznych dni od*

8 SIERPNIA—30 WRZEŚNIA 1940 R.

Author: Gen. Brit. Air Ministry

Please Ask For
L. A. Kupferwasser*Kurtyna się podnosi*

We wtorek dn. 20 sierpnia 1940 r. o godz. 15.52 premier przedstawił Izbie Gmin jedno ze swoich okresowych sprawozdań z przebiegu operacji wojennych, do których to sprawozdań zarówno członkowie Izby jak i kraj cały już się przyzwyczaili. Okazja była ważna. Dn. 8 sierpnia Niemcy, po przeszło miesięcznym okresie działalności przeciwko naszej żegludze, dokonały pierwszego z serii wielkich, masowych dziennych nalotów powietrznych na wyspy brytyjskie. W ciągu około dziesięciu dni, a w szczególności dn. 15 i 18, mężczyźni i kobiety na ulicach miast, miasteczek i wsi angielskich obserwowali na tle letniego nieba walki samolotów, biorących udział w zaciętem a długim zmaganiu, które szcześnie zostało nazwane bitwą o Wielką Brytanię.

Izba Gmin wypełniona była po brzegi. Nastroj jej był nastrojem obawy połączonej z entuzjazmem, lecz obawa pierzchała, a entuzjazm wzrastał w miarę

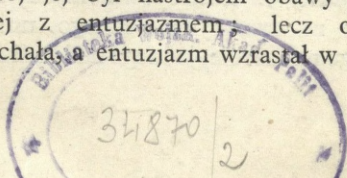
opisywania przez premiera szybko zmieniających się faz walki, której początkowe stadium niektórzy członkowie Izby sami mieli możliwość obserwować.

Po omówieniu pracy i wyników osiągniętych przez marynarkę, premier przeszedł do walki w powietrzu. „Wdzięczność każdej rodziny na tej wyspie,— powiedział on,— całego naszego Imperjum i doprawdy, całego świata, wyjąwszy siedziby winowajców, biegnie ku lotnikom brytyjskim, którzy nie bacząc na przewagę nieprzyjaciela, niezmordowani stali walcą i śmiertelnym niebezpieczeństwem, swoim męstwem i poświęceniem przechylają szalę wojny światowej. Nigdy przedtem, w czasie zmagających ludzkich, tak wielu nie zawdzięczało wszystkiego tak nielicznym“.

Premier przemawiał w chwili, gdy bitwa była u szczytu napięcia. Dopiero bowiem w końcu października niemiecka „Luftwaffe“ faktycznie zaprzestała dziennych działań i przeszła całkowicie do nalotów nocnych—przyznając się tem samem milcząco do porażki.

PIERWSZA W HISTORJI WIELKA
BITWA POWIETRZNA

Dziś już można opowiedzieć znaczną część dziejów owej słynnej bitwy, która



stała się powodem takiej chwały. Zanim jednak to uczynimy, warto przypomnieć nadzwyczajne okoliczności towarzyszące tej walce. Nigdy przedtem w historii ludzkości nie stoczono podobnej walki. Wprawdzie w czasie ubiegłej wojny samoloty często spotykały się w pojedynkach, lecz brały w nich udział bardzo małe ilości maszyn w porównaniu z temi, które walczyły ponad polami hrabstwa Kent i Sussex, rozległymi krajobrazami hrabstwa Hamp i Dorset, płaskimi polami Essex i nad nieregularną masą Londynu. Ponadto w latach 1914–1918 walki toczyły się bądź pomiędzy poszczególnymi samolotami, bądź pomiędzy małymi formacjami. Walka, w którejby brało udział ponad sto samolotów z każdej strony, była zjawiskiem rzadkiem, nawet w ostatnich fazach wojny. Istotnie też, na ostateczny wynik wojny nie miało wpływu lotnictwo, które odegrało ważną, ale nie pierwszorzędną rolę. O wyniku zdecydowała wolno poruszająca się piechota, w głębokich błotach Flandrii i Sommy. Jest rzeczą możliwą, że to samo, lub coś podobnego, zdarzy się ostatecznie i w tej wojnie. Jak dotychczas jednak, pierwsze decydujące spotkanie pomiędzy Wielką Brytanią a Niemcami odbyło się w powietrzu. Walki toczyły się trzy, cztery, pięć, a czasami nawet ponad sześć mil nad ziemią; brały w nich udział setki samolotów, o szybkości często przekraczającej trzysta mil na godzinę.

Podczas gdy owa wielka bitwa rozgrywała się dzień po dniu, ludność tego kraju szła do swoich zajęć, nie mając wielkiego pojęcia o tem, co działo się wysoko ponad jej głowami, na powietrznych szlakach walki. Bitwa ta nie była zasłonięta majestatycznym i jednocześnie strasznym całunem dymu, któremu towarzyszy huk dział, ogień pocisków i strzępy wyrwanej ziemi. Nie było w niej ani dźwięku, ani gniewu—jedynie tylko zarys białej smugi, leniwie zmieniającej swój kształt i formę, zarys rzucony przez szereg małych punkcików, błyszczących niczem diamenty w cudownych promieniach słońca. Z bardzo daleka, na tle głuchego dźwięku motorów, słysząc

było od czasu do czasu odgłosy spotkania. Gdyby jednak tych spotkań nie było, ów daleki odgłos zamieniłby się początkowo w wycie, potem w ostry świst i wreszcie w wybuch ciężkiej bomby, gdy jeden bombowiec po drugim pozbywałby się swego ładunku. W ciągu kilku dni miasta południowej Anglii i sama stolica Imperjum podzieliłyby los Warszawy i Rotterdamu.

Walka ta może istotnie być porównana do pojedynku na szpady, toczonego przez mistrzów szermierki. W takim spotkaniu sztychy i odparowania są tak błyskawiczne, że z trudem można je zauważyć, a widz dopiero wtedy zdaje sobie sprawę, że walka jest skończona, gdy zwyciężony opuści swą szpadę lub padnie na ziemię pokonany.

RODZAJ UŻYTEJ BRONI

Zanim będziemy w stanie zrozumieć ogólną strategię i taktykę stosowaną przez obie walczące strony, należy wspomnieć słów parę o broni użytej w tej walce. Niemcy szukali rozwiązania przy pomocy pięciu zasadniczych typów bombowców —Ju 87, bombowca nurkującego Ju 88, różnych typów Heinkla 111, Dorniera 215 i Dorniera 17. Ju 87 typ B był dwuosobowym bombowcem nurkującym, jednoplątcem, o konstrukcji całkowicie metalowej, dolnopłatem kantilewerowym; uzbrojenie jego stanowiły dwa karabiny maszynowe stałe, po jednym w każdym skrzydle, oraz jeden karabin maszynowy ruchomy w tylnej wieżyczce. Oglądane z przodu, skrzydła jego mają kształt rozpląszczonej litery „W”. Jego maksymalna szybkość w locie poziomym wynosiła nieco powyżej 240 mil/godz. Ju 88 był także bombowcem nurkującym o maksymalnej szybkości 317 mil/godz. Obsługa jego oraz uzbrojenie były podobne jak w Heinklu 111. Heinkel 111K model V był dwusilnikowym jednoplątcem o konstrukcji całkowicie metalowej, dolnopłatem kantilewerowym. Załoga jego składała się z czterech ludzi, uzbrojenie—z trzech ruchomych karabinów maszynowych, jednego umieszczonego na dziobie, jednego nad kadłubem

i jednego u spodu w opływowej wieżyczce o półkulistym kształcie. Maksymalna szybkość prawie 275 mil/godz. Dornier 215 był jednopłatowcem, konstrukcji całkowicie metalowej, górnopłatem kantilewerowym, o uzbrojeniu składającym się z trzech ruchomych karabinów maszynowych, rozmieszczonych podobnie jak w Heinklu 111. Szybkość maksymalna około 312 mil/godz. Był on udoskonalonym typem Dorniera 17, powszechnie zwanego „latającym ołówkiem“. Dornier 17 był jednopłatowcem kantilewerowym. Skrzydła jego osadzone były w środku kadłuba, uzbrojenie składało się z dwóch karabinów maszynowych, umocowanych na stałe w wieżyczce strzelniczej u szczytu kadłuba i strzelających nawprost, jednego ruchomego w podłodze i jednego wmontowanego za zasłoną ponad skrzydłami. Szybkość maksymalna około 300 mil/godz. W tych samolotach, które niosły bomby mające zapewnić zwycięstwo, czynione były stałe zmiany i ulepszenia w uzbrojeniu. Bombowce te ochraniane były głównie przez dwa typy samolotów myśliwskich: Me 109 i Me 110. Me 109, w postaci wówczas używanej, był myśliwcem jednoosobowym. Był to jednopłatowiec, całkowicie zbudowany z metalu, dolnopłat kantilewerowy, uzbrojony w armatkę strzelającą poprzez piastę śmigła, cztery karabiny maszynowe i ponadto dwa inne w korytkach nad okapotowaniem silnika. Szybkość maksymalna nieco ponad 350 mil/godz. Sczasem pilot został zabezpieczony od przodu i tyłu pancierzem, którego wymiary i kształt ustalone zostały już w czasie trwania bitwy. Me 110 był myśliwcem dwuosobowym, wyposażonym w dwa silniki; był to jednopłatowiec kantilewerowy, dolnopłat, o konstrukcji całkowicie metalowej; uzbrojenie składało się z dwóch stałych armatek i czterech stałych karabinów maszynowych, strzelających w kierunku lotu. Był on dużo większy aniżeli Me 109, lecz znacznie mniej zwrotny. Jego maksymalna szybkość nie przekraczała 365 mil/godz., a załoga posiadała pancerną ochronę jedynie od tyłu. Czasami Niemcy używali

także Heinkli 113. Był to jednopłatowiec, o konstrukcji całkowicie metalowej, dolnopłat kantilewerowy, zaopatrzony w jeden silnik. Armatka, strzelająca poprzez piastę śmigła, i dwa karabiny maszynowe o dużym kalibrze, umieszczone w skrzydłach, stanowiły uzbrojenie tego typu. Szybkość maksymalna wynosiła około 380 mil/godz.

Aby zwalczyć tę ogromną masę myśliwców i bombowców, które według przechwałek Göringa były „zdecydowanie lepsze“ od wszelkich samolotów brytyjskich, „Royal Air Force“ użyła Spitfire'ów, Hurricane'ów, a czasami także typu Boulton Paul Defiant.

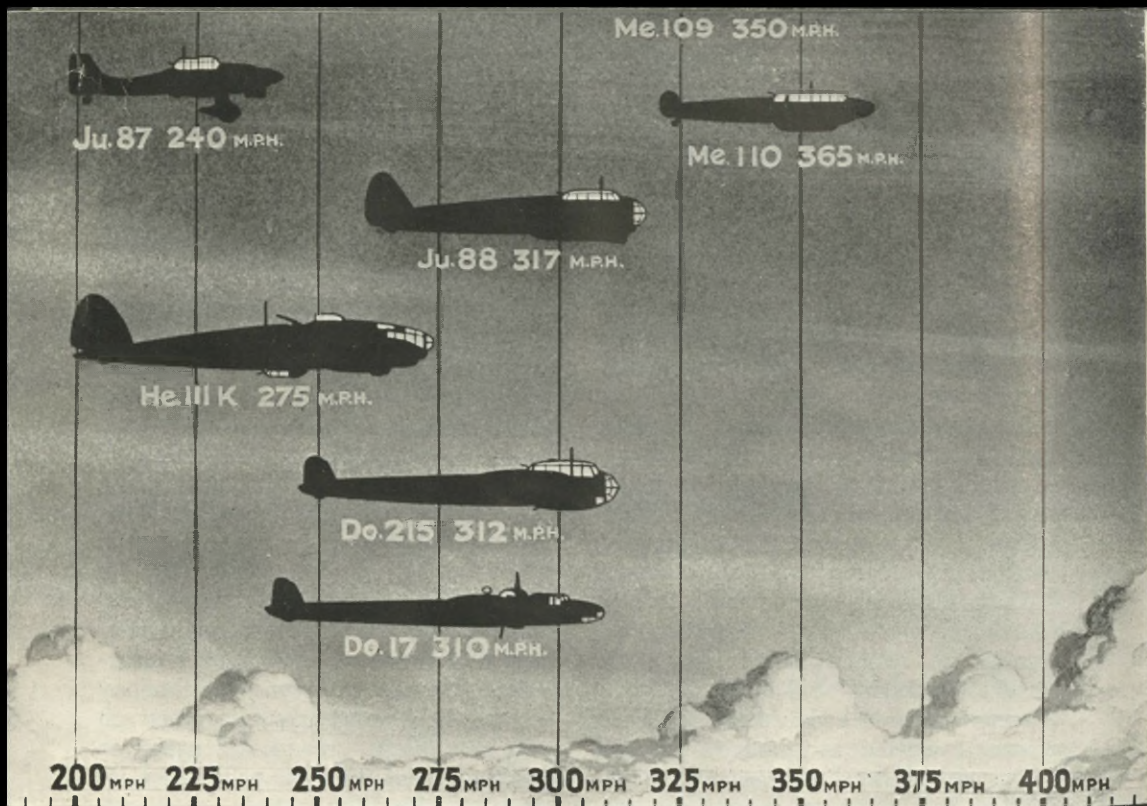
Spitfire Mk I był jednoosobowym myśliwcem, zaopatrzonym w silnik Rolls-Royce Merlin, jednopłatowcem, o konstrukcji całkowicie metalowej, dolnopłatem kantilewerowym. Uzbrojony był w osiem karabinów maszynowych typu Browninga, rozmieszczonych po cztery w każdym skrzydle poza zasięgiem śmigła, o kierunku strzału nawprost. Szybkość maksymalna 366 mil/godz. Hawker Hurricane Mk I był także jednoosobowym myśliwcem, podobnie skonstruowanym i uzbrojonym, o maksymalnej szybkości 336 mil/godz. W obu tych samolotach pilot był chroniony przez pancierz od przodu i tyłu. Boulton-Paul Defiant był myśliwcem dwuosobowym zaopatrzonym w silnik Rolls-Royce, jednopłatowcem, o konstrukcji całkowicie metalowej, dolnopłatem kantilewerowym, uzbrojonym w cztery karabiny maszynowe typu Browninga, umieszczone w mechanicznie obracalnej wieżyczce.

Z tego rodzaju maszynami R.A.F. i „Luftwaffe“ stanęły naprzeciwko siebie dn. 8 sierpnia, w chwili rozpoczęcia bitwy. 8.8

LOTNICTWO MYŚLIWSKIE NA STRAŻY

Zanim przystąpimy do opisu działań, należy wspomnieć o naszej taktyce obronnej, jakkolwiek nie jest to łatwe zadanie, zważywszy że wkracza ono w dziedzinę tajemnicy państwowej.

Podstawową zasadą tej taktyki jest zgromadzić wystarczającą ilość samolotów



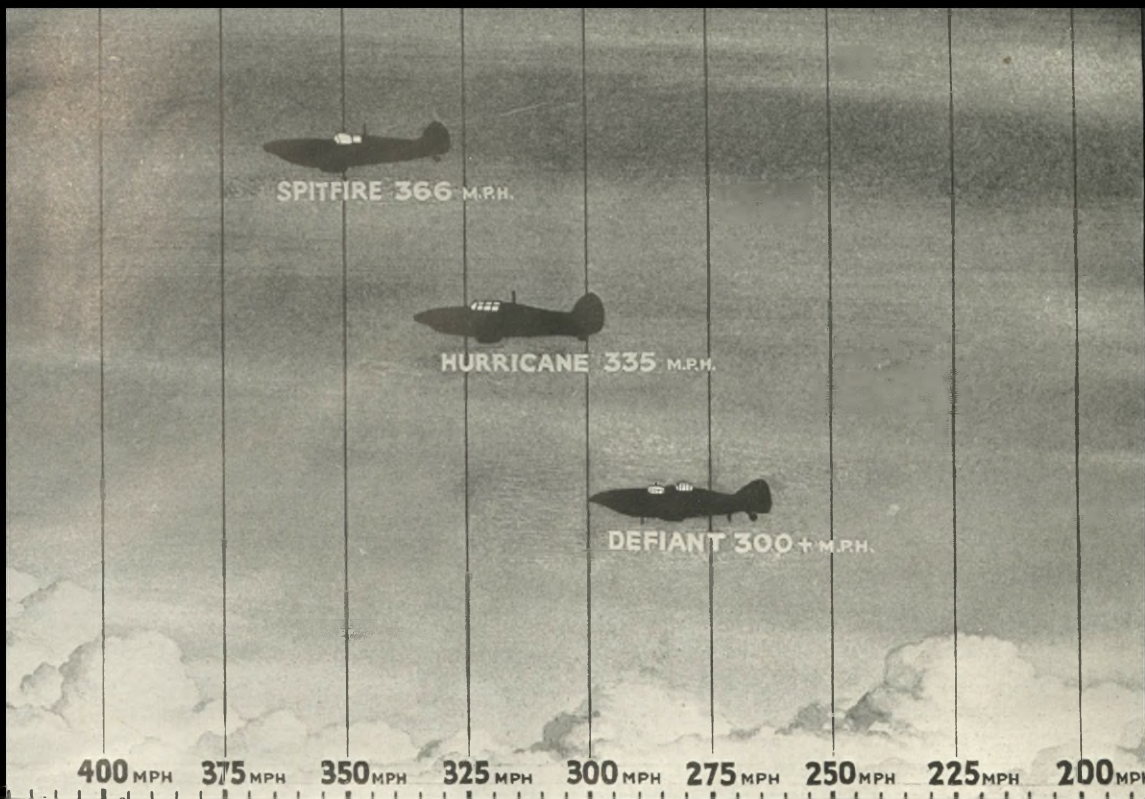
PRZECZKAŁKA GÖRINGA : „NASZE SAMOŁOTY SĄ BEZWZGLĘDNIIE DOSKONALSZE“

myśliwskich na odpowiedniej wysokości i w tak dobranem miejscu, by można było przychwycić zbliżający się nieprzyjacielski nalot i rozbić go, zanim zdoła on osiągnąć swój cel.

Wszyscy zgadzają się na to, że używanie stałych patroli jest niewykonalne, gdyż wymaga to zbyt dużej ilości maszyn. Stałe utrzymywanie w powietrzu tak znacznej ilości myśliwców, by zabezpieczyć nasze wybrzeża przed każdym atakiem, przekracza możliwości najpotężniejszych sił powietrznych. Ze względu na zasadę ekonomji wysiłku, lotnictwo myśliwskie pozostaje więc na ziemi i otrzymuje rozkaz do startu dopiero w chwili, gdy zagraża nalot.

Informacje dotyczące zbliżania się nieprzyjaciela otrzymywane są bardzo różnymi sposobami, poczem są uzgadniane i przesyłane do t.zw. sal operacyjnych (Operations Rooms). Wybrzeża brytyjskie podzielono na poszczególne

odcinki, z których każdy posiada własne lotniska dla myśliwców oraz własne dowództwo. Odcinki podlegają odpowiednio rozmieszczonym dowództwom grup, które skolei poddane są naczelnemu dowództwu lotnictwa myśliwskiego. Informacje, dotyczące nalotów nieprzyjacielskich, ilustrowane są różnymi umówionymi znakami na dużych mapach, umieszczonych na specjalnych stołach w salach operacyjnych grup i odcinków ; chodzi o to, by każdy oficer kontrolujący, zwany poprostu „kontrolerem“, miał przed oczami dokładnie ten sam obraz nalotu w interesującym go pasie działania. Oprócz tego kontrolerzy mają przed sobą wszelkie informacje dotyczące rozmieszczenia i stanów własnych dywizjonów oraz warunków atmosferycznych nad danym odcinkiem. Są oni jednocześnie w kontakcie z artylerią przeciwlotniczą i z obsługą balonów zaporowych.



ODPOWIEDŹ WIELKIEJ BRYTANJI: „SPITFIRE“, „HURRICANE“, „DEFIANT“

Dywizjony znajdują się na lotniskach poszczególnych odcinków w różnych stanach gotowości. Najbardziej swobodnym stanem jest stan spoczynku, który oznacza, że dywizjon nie będzie użyty przed upływem określonego czasu, dzięki czemu lotnicy mogą zająć się ćwiczeniami, lotami ćwiczebnymi, nauką instrukcji, organizowaniem gier; w pewnych wypadkach wolno im nawet opuścić lotnisko. Następnym stanem jest „pogotowie“, w którym dywizjon musi być zdolny do znalezienia się w powietrzu w określonym przeciągu czasu od chwili otrzymania rozkazu. „Stan gotowości bojowej“ redukuje ów czas do minimum; jest to najbardziej ostry stan pogotowia, normalnie stosowany. Czasami zarządzany jest „alarm“, który polega na tem, że piloci siedzą w swoich samolotach ze zgaszonymi motorami, ale ustawieni pod wiatr i całkowicie przygotowani do startu w chwili, gdy dowódca otrzyma rozkaz od kontrolera.

Przy dobrych warunkach atmosferycznych, kiedy można spodziewać się nalotu, dywizjony trzymane są w stanie „ostrego pogotowia“, które stopniowo zostaje złagodzone w miarę pogarszania się pogody. Ogólnie stosowaną zasadą jest trzymanie jednej części posiadanych sił w stanie „gotowości bojowej“, drugiej — w stanie „ostrego pogotowia“ i trzeciej — w „pogotowiu zwykłym“. W chwili gdy walka się rozpoczyna, dywizjony znajdujące się w stanie „gotowości bojowej“ otrzymują rozkaz startu w odpowiednich formacjach, dywizjony zaś ostrego pogotowia przechodzą w stan gotowości bojowej i zostają użyte jako rezerwa celem ewentualnego zwalczania drugiej i trzeciej fali ataku lub też ochrony lotnisk, albo innych wrażliwych punktów, jak np. fabryk samolotów.

Powyższe rozkazy wydaje „kontroler“, którego obowiązki polegają na ścisłej obserwacji mapy w sali operacyjnej

oraz na wysyłaniu w powietrze dostatecznej ilości samolotów na wybrane obszary w celu bądź zaangażowania nadchodzącego nieprzyjaciela, bądź też ochrony specjalnie zagrożonych miejsc. Jego zadaniem jest także czuwanie nad swymi odwodami, by nie narazić się na zaskoczenie przez trzecią lub czwartą falę nalotu w chwili gdy wszystkie dywizjony znajdują się na ziemi po locie lub też w trakcie uzupełniania paliwa. Trzeba pamiętać bowiem że możliwości nowoczesnego samolotu myśliwskiego, jeżeli ma on mieć dostateczny zapas energii do lotu na pełnym gazie, do nabierania wysokości i do walczenia, są ograniczone. Musi też być przewidziany zapas sił na powrót do macierzystej bazy, specjalnie gdy widoczność jest zła.

Zadanie zatrzymania nieprzyjaciela jest dla „kontrolera“, który ma przed oczami zarówno trasę nalotu jak trasy własnych myśliwców, teoretycznie stosunkowo łatwe; ma ono charakter matematycznego zadania. Kontroler jest w stałej łączności ze swymi lotnikami przez radio-telefon, ma więc możność wydawania im od czasu do czasu rozkazów dotyczących zmiany kierunku lotu, tak aby mogli znaleźć się w jak najdogodniejszym punkcie wyjściowym do natarcia. W chwili, gdy lotnicy zameldują, że widzą nieprzyjaciela, zadanie kontrolera jest skończone, chyba że trzeba im jeszcze dać wskazówki co do trasy powrotu do bazy po skończonej walce. Sygnał „nieprzyjaciela spostrzeżony“ (Tallyho) jest natychmiast przekazywany do dowództwa grupy i tam notowany na właściwej tablicy danego dywizjonu. Rekordowym dniem dla wszystkich grup był dzień 27 września, kiedy to w grupie nr. 11 na 21 dywizjonów, które wystartowały, 21 nadeszło meldunków: „nieprzyjaciela spostrzeżony“. Lecz skuteczne przychwylenie nalotu nie zawsze jest tak łatwe. W czasie świeżeń praktycznych przed wojną, w 30% wyniki były zadowalające a w 50% —bardzo dobre. Gdy jednak przyszedł moment właściwej próby, stosunek ten wzrósł do 75, 90 a czasem nawet do 100%. Ten stale wysoki procent

udanych spotkań pozwolił nam wykazać w pełni przewagę naszych pilotów i samolotów.

Zdanie „kontrolera“, polegające na dokładnem wyreżyserowaniu walki, opiera się na jednym zasadniczym czynniku—szczegółowych i na czas przesłanych wiadomościach o nalotach. W czasie pogody przejrzystej, bezchmurnej lub z małym zachmurzeniem, nieprzyjaciela lata na tak dużej wysokości, że jest niemal niewidoczny nawet przy użyciu lornetek. Duża ilość samolotów, używanych do nalotów, powoduje w powietrzu chaos dźwięków, przez co wzrastają jeszcze trudności wykrycia zbliżającego się nalotu przy pomocy aparatów podслuchowych. Przy chmurnej pogodzie trudności zwiększają się jeszcze bardziej, gdyż obserwatorzy (Observer Corps) polegać muszą wówczas wyłącznie na swoim słuchu. W obliczu tych trudności, zarówno obserwatorzy jak inne organy podające informacje zasługują na wielkie uznanie za przesyłanie na czas jasnego i dokładnego obrazu sytuacji poszczególnym kontrolerom. Oni to właściwie ustawiają figurki na szerokiej szachownicy angielskiego nieba i przesuwają je w zmaganiu, od którego wyniku zależy bezpieczeństwo wszystkich wolnych ludów. Zasadą ich jest stałe przystosowywanie się do nowych wymagań. „Kontrolerzy“ codziennie zbierali się na konferencje, na których przedyskutowywano i—o ile okazywała się pożyteczna—natychmiast wprowadzano w życie każdą nową ideę, czy też wynalazek, pozwalający na posunięcie o krok naprzód w walce z pomysłowym i przedsiębiorczym nieprzyjacielem. Bez tego rodzaju centralizowanego dowodzenia żadna bitwa we właściwym tego słowa znaczeniu nie mogłaby się odbyć. Dywizjony musiałyby startować na los szczęścia dopiero po otrzymaniu zawiadomienia o nieprzyjacielskim nalocie. Znalazłyby się one bądź wobec ogromnej przewagi liczebnej, bądź też nie spotkałyby wcale nieprzyjaciela.

Specjalną uwagę zwrócono na to, by ciężar walki rozłożyć jak najbardziej rów-

DYWIZJONY MYŚLIWSKIE

ZAPORA BALONOWA

POSTERUNEK
OBSERWACYJNO-
MELDUNKOWY

ZACZNOŚĆ
RADJO-
TELEFONICZNA
Z MYŚLIWCAMI

POSTERUNEK
OBSERWACYJNO
MELDUNKOWY

MYŚLIWCE
WALARMIE

LOTNISKA
MYŚLIWCÓW

DZIAŁA
PRZECIWLOTNICZ

KIEROWNICTWO
ODCINKA

KIEROWNICTWO
GRUPY

NACZELNE DOWÓDZTWO
MYŚLIWCÓW

LOTNISKO
MYŚLIWCÓW

ZAWIĘZKI I GŁÓWNE : KIEROWNICTWO DZIAŁAŃ

nomiennie pomiędzy wszystkie dywizjony biorące w niej udział. Osiągnięto to przez usilny trening, kontynuowany nawet w czasie walki. Gdy tylko następowała przerwa w działaniach, obmyślano i probowano nowe szyki, ćwiczone nowe pomysły taktyczne. Żaden dywizjon nie był nigdy posłany do boju bez uprzednio nabytego doświadczenia w walce. Były one starannie przygotowywane i szły do boju pod przewodnictwem doświadczonego dowódcy, mającego za sobą wiele godzin walk powietrznych. Zdawano sobie przytem dokładnie sprawę z ważności pracy zespołowej w tej walce. Nauczono się tego we Francji podczas walk majowych i czerwcowych; szczęśliwym zbiegiem okoliczności wielu z pilotów, który brali w nich udział, znajdowało się na stanowiskach dowódców podczas bitwy o Wielką Brytanię. Ich wiedza i doświadczenie były nieocenione.

DOWÓDZTWO NIEMIECKIE PLANUJE „KNOCKOUT“

Istotnym zamiarem wroga było uzyskanie szybkiego rozstrzygnięcia i skończenie wojny na jesieni lub wczesną zimą 1940 r. Koniecznym czynnikiem do urzeczywistnienia tego było dokonanie inwazji na wyspy brytyjskie. Przygotowania do niej przeprowadzano energicznie i z wielkim zapalem przez ostatnie dni czerwca, cały lipiec i pierwszy tydzień sierpnia. Dn. 8 sierpnia nieprzyjaciół uznał, że jest gotowy do rozpoczęcia wstępnej fazy; od jej wyniku zależało powodzenie całego planu. Aby bowiem armja niemiecka mogła wylądować, należało zniszczyć naszą obronę przybrzeżną, zatopić lub unieruchomić jednostki floty królewskiej, któreby temu lądowaniu stanęły na przeszkodzie, a przedewszystkiem usunąć całkowicie z powietrza R.A.F. W tym też celu nieprzyjaciół dokonał szeregu ataków powietrznych, przedewszystkiem na żeglugę i porty nasze, a następnie na lotniska. Walkę ówczesną podzielić można na cztery okresy: pierwszy—od dn. 8 do dn. 18 sierpnia, drugi—od dn. 19 sierpnia do dn. 5 września, trzeci—od dn. 6 września

do dn. 5 października i czwarty—od dn. 6 do dn. 31 października. W czasie ostatniego okresu, w miarę upływania miesiąca, naloty dzienne ustępowały stopniowo miejsca coraz silniejszym nalotom nocnym. Trzeba jednak pamiętać, że nieprzyjaciół przez cały czas trwania walki stosował zarówno nocne jak dzienne naloty, z tem że nocne stawały się silniejsze i gwałtowniejsze, podczas gdy dzienne słabły.

Jakiż był plan wroga, który zamierzał przeprowadzić w ciągu tych czterech okresów? Nie można jeszcze dzisiaj z całą pewnością odpowiedzieć na to pytanie. Umysł niemiecki jest bardzo metodyczny i drobiazgowy. Plany są opracowywane do najdrobniejszych szczegółów; organizacja jest znakomita, i o ile kalkulacje są ścisłe, plan powinien się udać całkowicie. Lecz historia stale wskazuje na to, że o ile pierwotny plan upadnie lub okaże się niemożliwy do wykonania, Niemiec wykazuje bardzo mało zdolności improwizacyjnych; „jeżeli pobudka zabrzmi niepewnie, kto stanie w szeregach gotowy do bitwy?“. Niemiec musi w takim wypadku opracować zupełnie nowy plan ze wszystkimi szczegółami, a kiedy to zostanie dokonane, może już być za późno. W omawianym wypadku niemiecka „Luftwaffe“ była przeznaczona do przygotowania drogi dla armji niemieckiej przez zmiążdżenie oporu przeciwnika, było zaś zasadniczem założeniem Berlina—że Niemcy zdolne są do uzyskania i utrzymania decydującej przewagi w powietrzu.

Ogólnym planem przy użyciu „Luftwaffe“ było uchwycenie i całkowite wyzyskanie panowania w powietrzu. Było to cechą charakterystyczną kampanji polskiej oraz ataków na Norwegję i Holandję, a nawet w dużej mierze na Francję. Lotniska miały być zniszczone a lotnictwo przeciwnika przygwożdżone dzięki temu do ziemi. Porty i linje komunikacyjne możnaby wówczas zniszczyć bez przeszkody, paraliżując siły nieprzyjaciela i umożliwiając niemieckim dywizjom pancernym działanie bez sprzeciwu. Powodzenie tego planu oznaczałoby zała-

manie się ducha przeciwnika, a co zatem idzie, rozkład jego—in rezultacie poddanie się.

Okres pierwszy

ROZPOCZĘCIE OFENSYWY

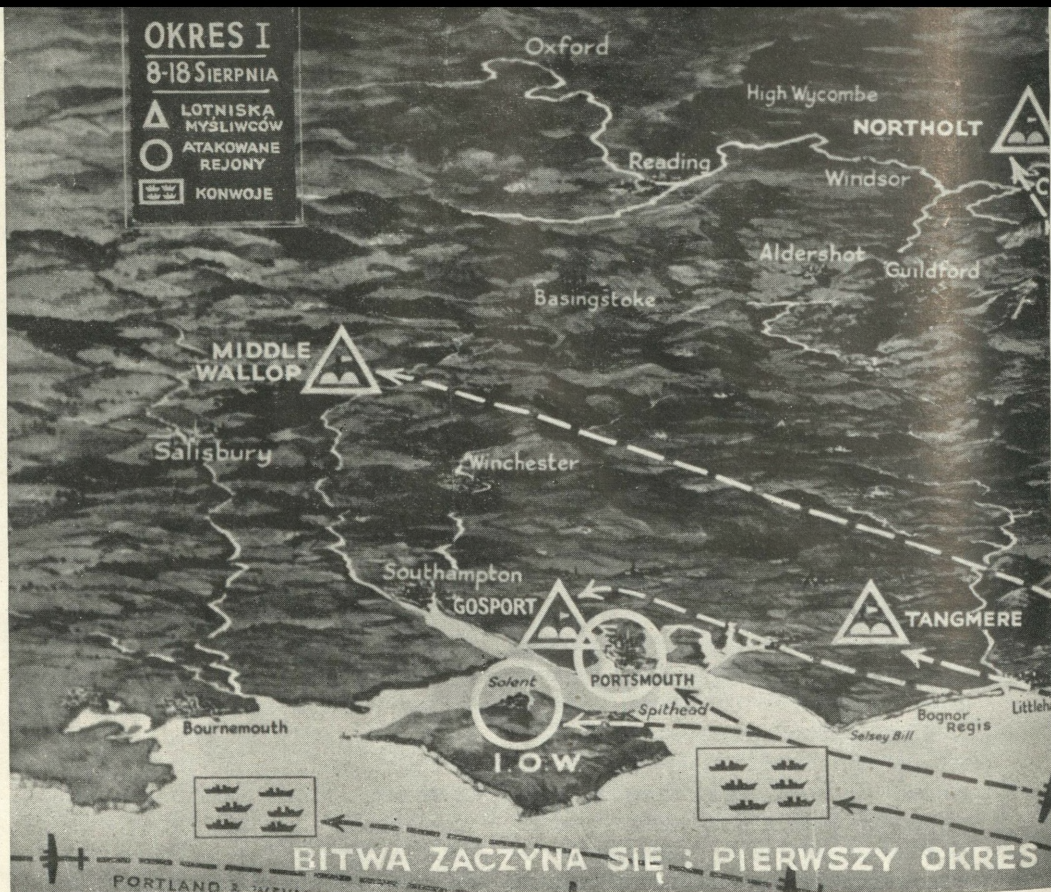
W pierwszym stadium nieprzyjaciel posłał do walki duże zmasowane formacje bombowców, eskortowane przez podobne formacje jednosilnikowych i dwusilnikowych myśliwców. Większa część bombowców składała się z Ju 87 (nurkowców) oraz z mniejszej ilości He 111, Do 17 i Ju 88. Eskadry myśliwców szły na wysokości około 5–10 000 stóp ponad bombowcami, w formacjach dużych, a przez to mało obrotnych. Na tej wysokości ochrona, którą zapewnić miały samoloty myśliwskie, była niezbyt skuteczna. Stosując tego rodzaju taktykę, nieprzyjaciel dokonał 26 nalotów podczas pierwszego stadium. Rozpoczął od wznowienia ataków na naszą żeglugę. Jest rzeczą zupełnie możliwą, że uważano to w dalszym ciągu za najbardziej wrażliwy punkt, a prztem za najłatwiejszy do zaatakowania, nie tylko spowodu trudności obrony wolno posuwających się statków, lecz także dlatego, że procent strat pilotów w obronie jest zawsze wyższy, jeśli walka toczy się ponad morzem. Możliwe jest także, że nieprzyjaciel usiłował w ten sposób wypróbować naszą ogólną siłę obronną. Powodzenie na tym odcinku byłoby dobrą wróżbą na następny okres. Dn. 8 sierpnia dwa konwoje zostały zaatakowane bardzo ciężko, jeden z nich dwukrotnie. 60 samolotów rano i przeszło 100 wczesnym popołudniem usiłowało, na froncie o długości ponad 20 mil, zatopić lub rozproszyć konwój w pobliżu wyspy Wight. Udało im się zatopić dwa statki. W ciągu popołudnia o godz. 4.15 ponad 130 samolotów ukazało się nad innym konwojem w pobliżu Bournemouth. Tym razem udało im się konwój rozproszyć,

lecz straty ich w ciągu wykonywania tego zadania były bardzo ciężkie. Nieprzyjaciel ponowił naloty w trzy dni później, obierając za cel miasta Portland i Weymouth, jak również konwoje w ujściu Tamizy i w pobliżu Harwich. W czasie tych nalotów polegał on głównie na bombowcach nurkujących, które nie sprawiły wiele kłopotu naszym Hurricane'om. Mimo to pewne szkody wyrządzono zarówno w Portland jak w Weymouth. Widocznie ośmieliło to Niemców, który wczesnym rankiem dn. 12 sierpnia rzucili około 200 samolotów, w jedenastu falach, na miasto Dover. Przed samem południem 150 innych zaatakowało Portsmouth i wyspę Wight. W czasie tych nalotów straty niemieckie były już bardzo znaczne, zważywszy że zniszczono 182 samoloty.

Dn. 13 i 15 ponowiono naloty na Portsmouth; w niektórych z nich, jak np. w tym, który rozpoczął się zaraz po godz. 17 dn. 15, brało udział 300–400 aparatów. Teraz dopiero nieprzyjaciel zaczął sobie zdawać sprawę, że nie doceniał sił naszego lotnictwa myśliwskiego. Był już wielki czas aby przedsięwziąć jakieś energiczne kroki. Nasze lotnictwo myśliwskie musiało zostać unieszkodliwione. W tym celu nieprzyjaciel, nie przerywając nalotów przeciwko nadbrzeżnym miastom, posłał duże siły do rozprawienia się z lotniskami myśliwców w południowej i południowo-wschodniej Anglii. Dover, Deal, Hawkinge, Martlesham, Lympne, Middle Wallop, Kenley i Biggin Hill były ciężko bombardowane, niektóre z tych miejscowości po kilka razy. Pewna liczba samolotów nieprzyjacielskich zdołała dolecieć aż do Croydon.

STRATY NIEMIECKIE SIĘGAJĄ SETEK SAMOLOTÓW

Raz jeszcze „Luftwaffe“ dokonywała pewnego zniszczenia, ale płaci za to cenę, którą nawet Göring uznać musiał za bardzo wysoką. Tego dnia, 15 sierpnia, 184 samoloty niemieckie zostają z całą pewnością zniszczone. Od chwili rozpoczęcia bitwy nieprzyjaciel stracił już



472 samoloty. Pomimo tego nie odstępował od walki, rzucając 500-600 maszyn dn. 16 sierpnia i niemal taką samą liczbę dn. 18. Rochester, Kenley, Croydon, Biggin Hill, Manston, West Malling, Gosport, Northolt i Tangmere były głównymi celami. Nieprzyjacieli ponownie poniósł ciężkie straty. W ciągu tych dwóch dni zestrzelono 245 maszyn. Jedną z nich, Heinkel 111, została zniszczona przez nieuzbrojony samolot szkolny, typu Anson, pilotowany przez sierżanta. Nigdy nie będzie wiadome czy zderzył on się z Niemcem rozmyślnie, czy też przypadkiem, gdyż oba samoloty zwały się razem na ziemię grzebiąc pod sobą lotników. Wieczorem dn. 18 sierpnia, w czasie ataku nad ujściem Tamizy, jeden tylko dywizjon, składający się z 13 Hurricane'ów, zestrzelił w przeciągu kwadransa tyleż maszyn niemieckich, bez żadnych strat własnych.

W ciągu 10 dni, od chwili rozpoczęcia działań dn. 8 sierpnia, Göring stracił 697 samolotów. Nasze własne straty też nie były małe, ponieważ straciliśmy 153 maszyny. 60 pilotów uratowało się, choć niektórzy z nich odnieśli rany.

Ten zbyt duży rozpęd nie mógł trwać. Göring zatrzymał „Luftwaffe“ i dał jej trwający pięć dni odpoczynek. Do czego dążył i co miał nadzieję dokonać? Analiza nalotów wskazuje, że początkowo próbował on zniszczyć naszą żeglugę i porty położone na południowo-wschodnim i południowym wybrzeżu, pomiędzy North Foreland i Portland. Ta początkowa próba musiała mu dać dostateczne pojęcie o sile naszej obrony. Pomimo to wykonywał on nadal swój plan i skłonił uwagę na miasta Portland i Portsmouth. Albo obiekty te okazały się dla niego zbyt odporne, albo też uważał, że przez dokonanie czterech ciężkich



nalotów osiągnął już swój cel, gdyż poniechał ich i rozpoczął akcję przeciwko lotniskom myśliwców i bombowców, położonym głównie nad brzegiem morza. Podczas tej pierwszej fazy taktyka stosowana przez nieprzyjaciela polegała na odciągnięciu naszych myśliwców przez atakowanie obiektów położonych w pobliżu wybrzeża. W trzydzieści lub czterdzieści minut po owych pozornych atakach następował nalot rzeczywisty na porty i lotniska, położone na południowym brzegu pomiędzy Brighton i Portland.

Głównym zagadnieniem, przed którym stawiała nas tego rodzaju taktyka, było posiadanie dostatecznej ilości myśliwców gotowych do związania głównej siły nieprzyjaciela, skoro tylko uda się ją rozpoznać. Dywizjony znajdujące się na wysuniętych lotniskach musiały być w stałej gotowości bojowej, lecz równocześnie wymagały ochrony przed bom-

bardowaniem i ostrzeliwaniem z karabinów maszynowych. Raz jeden tylko zdarzył się wypadek ostrzeliwania z karabinu maszynowego dywizjonu znajdującego się na wysuniętym lotnisku w czasie uzupełniania materiałów pędnych, i to tylko dlatego że patrol osłaniający nie był w tym momencie utrzymywany w powietrzu nad lotniskiem.

Ogólnie biorąc naloty nieprzyjaciela zwalczane były w ten sposób, że mniej więcej połowa dywizjonów walczyła z niemieckimi myśliwcami a reszta szła przeciwko bombowcom lecącym normalnie na wysokości około 11 000–15 000 stóp, lecz schodząc często do 7000 lub 8000 stóp, celem rzucenia bomb. Taktyką naszych pościgowców było atakowanie ME 109 i ME 110 od ogona; tego rodzaju ataki miały powodzenie ze względu na to, że te samoloty nieprzyjacielskie nie były jeszcze wówczas opan-

cerzone. Sukces taktyki stosowanej przez naszych myśliwców podczas tego okresu może być najlepiej osądzony przez porównanie własnych i nieprzyjacielskich strat w pilotach. Stosunek ten był mniej więcej 7 : 1, a mógłby być jeszcze bardziej uderzający, gdyby tak dużo walk nie toczono ponad morzem.

Okres drugi

ZAATAKOWANIE LOTNISK POŁOŻONYCH WEWNĄTRZ KRAJU

Pomiędzy końcem pierwszego stadium a początkiem drugiego nastąpiła, jak to już powiedziano, pięciodniowa przerwa, wyzyskana przez Niemców do przeprowadzenia zakrojonej na szeroką skalę działalności rozpoznawczej. Działalność tę prowadziły pojedyncze samoloty, które sporadycznie bombardowały lotniska. Operacje kosztowały Niemców 39 zestrzelonych samolotów. Nasze straty wyniosły 10 maszyn, przyczem 6 pilotów uratowano.

W czasie tej przerwy Göring najwidoczniej zadecydował, że należy zmienić rodzaj bombardowanych obiektów. Może myślał, że osiągnął już zamierzony cel i że miasta Portland i Portsmouth wraz z nadbrzeżnymi lotniskami zostały faktycznie usunięte z akcji. Może przewidywał, że położone wewnątrz kraju lotniska oraz fabryki i inne obiekty przemysłowe nie będą tak zaciekle bronione. Rzeczą bardziej prawdopodobną jest jednak, że po prostu dał rozkaz wykonania drugiej części planu, nie bacząc na to, że wykonanie jego pierwszej części nie powiodło się. Zrobił to albo rozmyślnie, albo też dlatego, że nie miał innej możliwości. W czasie tego drugiego okresu naloty dywersyjne na inne części kraju stały się rzadsze. Główny atak odbywał się teraz na szerszym froncie. Taktyka nieprzyjaciela też została zmieniona. Liczbę eskortujących myśliwców zwiększono, zmniejszono natomiast liczbę biorących udział w akcji bombowców.

Główna ochrona myśliwska latała na bardzo dużej wysokości; ponadto ubezpieczono formacje bombowców, rozmieszczając przed nimi, na ich bokach i w tyle latających nieco wyżej, myśliwców, gdy inni znów krążyli w środku pomiędzy ich kluczami. Ten typ formacji potrafił w kilku wypadkach przedrzeć się przez nasze przednie linie myśliwców, prosto dzięki przewadze ilościowej, i osiągnąć swój cel, mimo dużych strat. W innych wypadkach niewielkie formacje nieprzyjacielskich bombowców o dużym zasięgu rozmyślnie pozostawiały chroniących je myśliwców, gdy tylko wywiązywała się walka, i szły same, niechronione, na południową i południowo-zachodnią część Londynu. Poniosły one wielkie straty, kiedy zaatakowane zostały przez drugą linię naszych myśliwców.

Zmieniwszy w ten sposób taktykę, nieprzyjaciel wykonał około 35 głównych nalotów pomiędzy 24 sierpnia a 5 września. Celem jego, jak to już podkreślono, było uniemożliwienie nam korzystania z lotnisk położonych w głębi kraju i zniszczenie fabryk lotniczych. Nie pogardzał on jednak i czysto mieszkalnemi dzielnicami w hrabstwie Kent, Essex i przy ujściu Tamizy. Okręgi te nie mogły w żadnym razie być określane jako obiekty o znaczeniu wojskowym.

800 SAMOLOTÓW ATAKUJE LOTNISKA MYŚLIWCÓW

W dn. 24–28 sierpnia nieprzyjaciel okazywał wciąż zainteresowanie miastami Portland, Dover i Manston, które ciężko bombardował. Jednocześnie znalazł on sobie jeszcze inne cele. Zwrócił uwagę na kilka okręgów w hrabstwie Essex. Ciężkie walki odbywały się nad North Foreland, Gravesend i Deal. Dn. 24 sierpnia o godz. 18.45 110 niemieckich bombowców i myśliwców spotkało pewną liczbę naszych dywizjonów w okolicy Maidstone, lecz zawróciło i uciekło nie przyjmując walki.

Następnego dnia nieprzyjaciel wrócił do Portsmouth i Southampton, gdzie powtórnie spotkało go niepowodzenie,

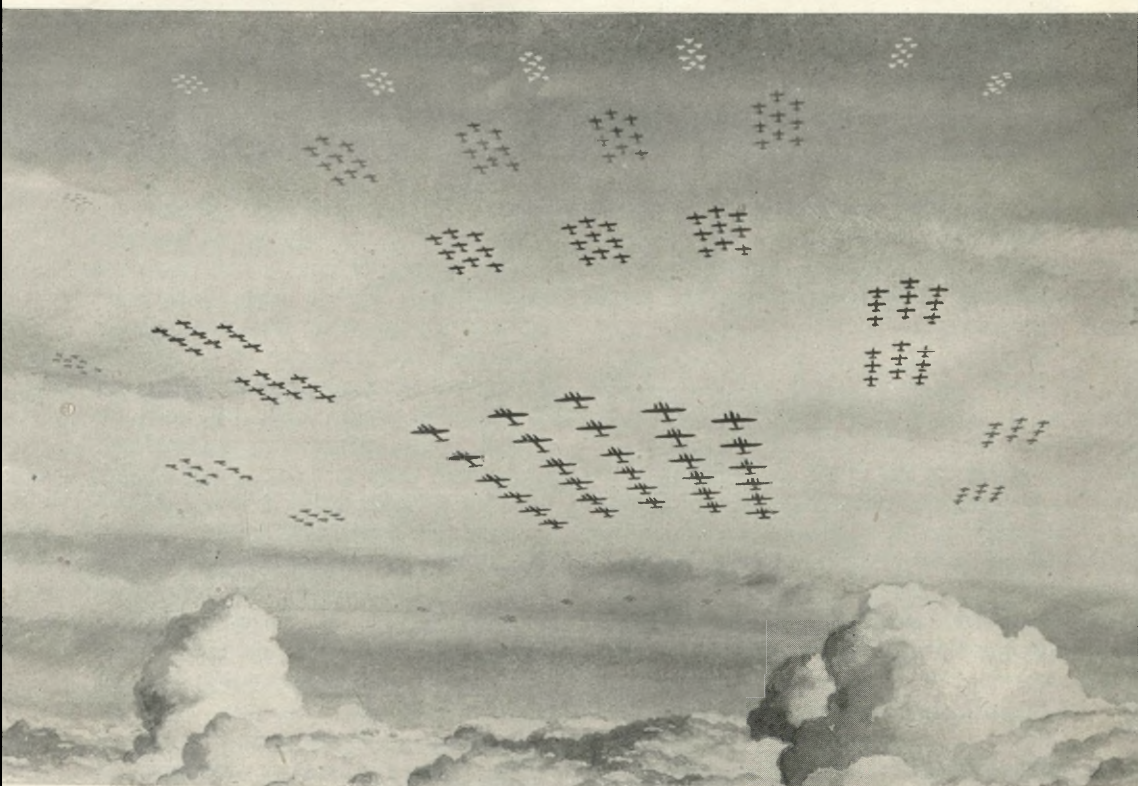
gdyż główny nalot, przeprowadzony o godz. 16, chybił celu. Duża ilość bomb wpadła w morze. Ciężkich ataków dokonano także w okręgu Dover-Folkestone, u ujścia Tamizy i w hrabstwie Kent. Trwało to z przerwą jednodniową aż do dn. 30 sierpnia. Tego i następnego dnia ciężar nalotów został przeniesiony na lotniska myśliwskie wewnątrz kraju. 800 samolotów użyto w najbardziej energicznej próbie zniszczenia lub czasowego usunięcia z akcji lotnisk w Kenley, North Weald, Hornchurch, Debden, Lympe, Detling, Duxford, Northolt i Biggin Hill.

Początek września wykazał nieznaczny, jeżeli wogóle zasługuje on na uwagę, spadek natężenia ataków nieprzyjacielskich. Dn. 1 września odbyły się trzy ciężkie naloty, dn. 2—pięć, dn. 3—jeden, dn. 4 i 5—po dwa. Jeden z nalotów, dn. 2 września, sięgnął aż do punktu oddalonego o 10 mil od Londynu;

większość ich jednak znowu skierowana była przeciwko lotniskom myśliwskim. Był to ostatni z trzydziestu pięciu nalotów głównych, dokonanych w tym okresie. Kosztowały one Niemców 562 samoloty, zniszczone niewątpliwie. Nasze straty wyniosły 219 samolotów, lecz 132 pilotów uratowano.

W ciągu tych 12 dni nasze dyspozycje taktyczne zostały również zmienione w taki sposób, by sprostać nowym formom ataków. Skutkiem tych zmian nieprzyjacieli spotykał znacznie poważniejsze siły naszych myśliwców i to dalej od swych w głębi kraju położonych celów; samoloty zaś jego, którym udało się ominąć naszą wysuniętą obronę, zwalczane były przez dywizjony operujące bardziej w tyle.

Można sobie zdać sprawę z ogromu zadania naszej obrony, zważywszy że w czasie tych dwóch okresów tej wielkiej bitwy, trwających od dn. 8 sierpnia do



SILNIEJSZA OSŁONA MYŚLIWCÓW—SAMA ILOŚĆ GRA TUTAJ ROLĘ



Dnie owe były świadkami szczytowego natężenia pierwszej połowy bitwy. W miarę ich upływu pozycja Göringa stawała się coraz bardziej podobna do tej, w jakiej znalazł się marszałek Ney pod Waterloo, gdy o godz. 16.30 rzucił 37 szwadronów huzarów Kellermanna, wspartych przez gwardję konną, na ciężko walczące brytyjskie czworoboki. Napoleon nie mógł znaleźć potrzebnych posiłków, i wysiłek Ney'a poszedł na marne. Wydaje się, że Göring znalazł się w tej samej sytuacji, chociaż naloty „Luftwaffe” w dalszym ciągu forsowano usilnie przez cały wrzesień. Być też może, że Göring postanowił atakować cele łatwiejsze do osiągnięcia, aniżeli lotniska naszych myśliwców. Może poprostu pracował on według ustalonego planu. Być wreszcie może, że sądził iż siły naszych myśliwców zostały w wystar-

czającej mierze osłabione. To co prawdopodobnie się stało, można sobie wyobrazić łatwo zapomocą prostego porównania. Trzeba sobie wyobrazić grę, polegającą na przewróceniu pewnej ilości przedmiotów, takich jak powiedzmy kęgle, w określonej ilości rzutów. Gracz opracował dokładny plan kolejnego ich atakowania. Ponieważ jednak pierwsze dwa czy trzy rzuty chybiły celu, rozsądny człowiek powinien był przerwać grę i zastanowić się nad swoim planem powtórnie. Czy może on wykonywać plan dalej i wygrać, czy też powinien go porzucić i próbować innych sposobów? W tym wypadku gracz-Göring jest tak pewny swego zwycięstwa, że gra dalej bez zatrzymania i zastanowienia się, czy początkowe rzuty były udane. Nagle zdaje on sobie sprawę, że mając już tylko jeden czy dwa rzuty przed sobą, nie

będzie w stanie wygrać partii zgodnie z uprzednio określonym planem, robi więc rozpaczliwy wysiłek, by przewrócić wszystkie kręgle ostatnimi paroma ruchami. Nie można to nazwać inaczej niż zwykłym hazardem. Faktem jest, że dn. 7 września Göring zaprzestał atakowania lotnisk myśliwskich i innych obiektów przemysłowych i zaczął uważać Londyn za swój cel główny.

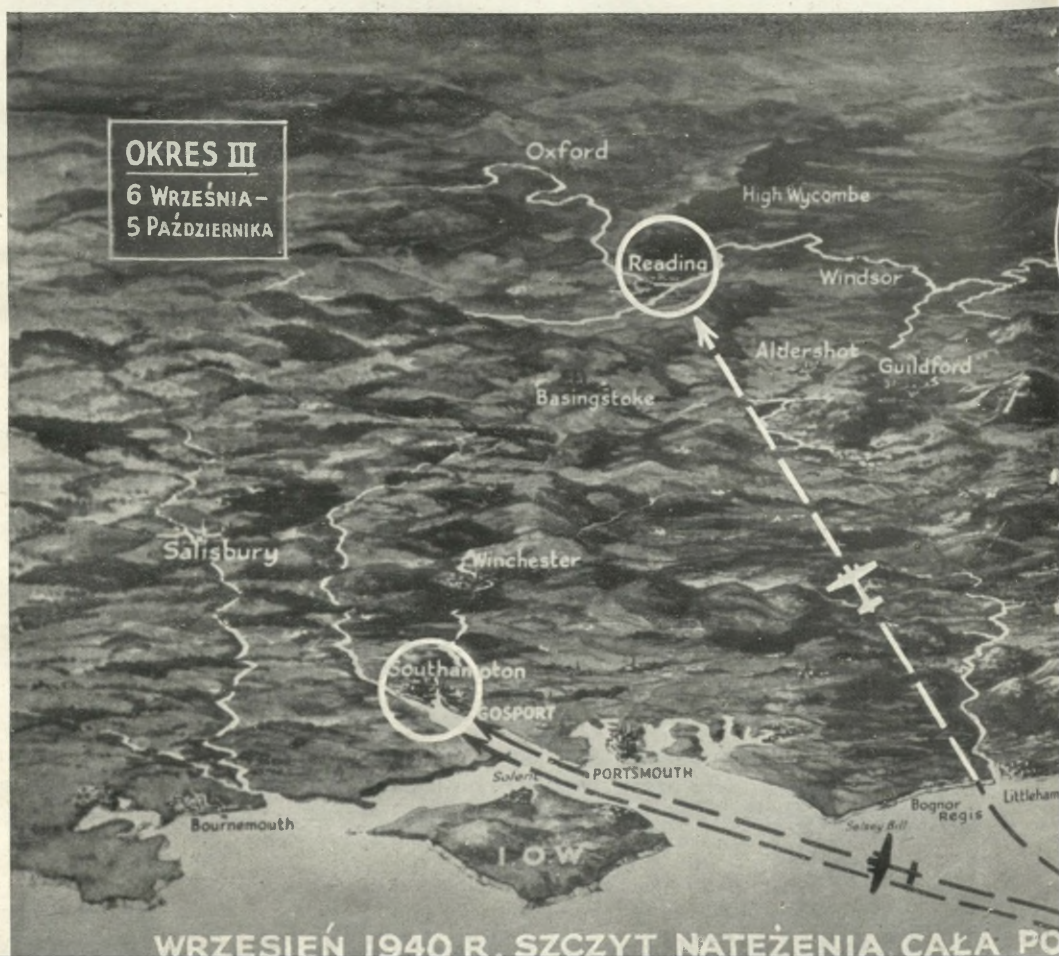
Okres trzeci

LONDYN PRZECIWKO GÖRINGOWI

Nalot na Londyn, wykonany dn. 7 września, szedł dwiema czy trzema wyraźnymi falami, pomiędzy którymi były około dwudziestominutowe przerwy;

cały nalot trwał ponad godzinę. Poszczególne fale składały się z formacji 20-40 bombowców oraz z tej samej ilości myśliwców ścisłej eskorty; dodatkową ochronę zapewniały duże formacje myśliwców, lecące na znacznie większej wysokości. Większość niemieckich samolotów nadlatywała na wysokości ponad 15 000 stóp; przy słonecznym niebie sprawiało to wiele trudności oddziałom dozoruującym.

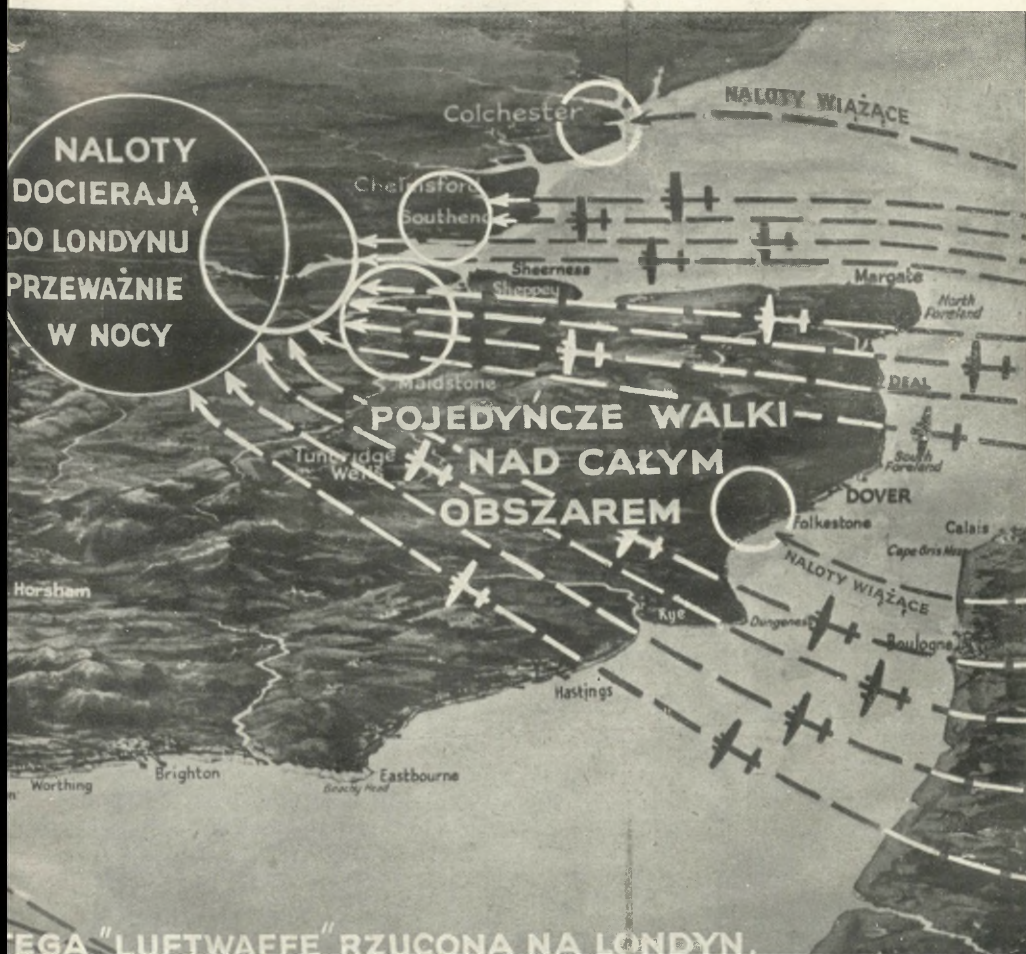
W tym także okresie nieprzyjacielskie bombowce nurkujące ponownie wzięły udział w nalotach na obiekty nadbrzeżne i żeglugę w Essex i Kent. Miały one na celu wywołanie pewnej dywersji—nadlatywały bowiem w momencie, gdy masowe naloty długodystansowych bombowców były właśnie w toku. Niemcy zwiększyli też znacznie ilość nocnych nalotów dokonywanych przez pojedyncze samoloty. Nie usiłowały one trafiać obiektów wojskowych, lecz zadowalały się zrzucaaniem



bomb na chybił trafił na rozległej przestrzeni Londynu.

W istocie rzeczy jednak wszystkie naloty były jednakowe. Samoloty niemieckie nadlatywały w jednym z opisanych już poprzednio szyków. Gdzieś pomiędzy wybrzeżem a Londynem, zwykle w rejonie Edenbridge-Tunbridge Wells, lub czasami bliżej jeszcze morza, myśliwcy nasi spotykali niemieckie eskadry. Spitfire'y zabierały się do lecącej wysoko fali myśliwców, zabezpieczających nalot niemiecki. Hurricane'y, startujące pierwsze, zwalczały myśliwców bezpośredniej eskorty; dywizjony lecące wślad za nimi szły na same bombowce. Powietrzne pojedynki toczyły się nad całym hrabstwem Kent. Bywały chwile —nigdy nie trwały one długo—gdy powietrze zdawało się drgać od ognia karabinów maszynowych. Ludzie, znajdujący się na ziemi, porównywali te odgłosy walki do dźwięku, jaki sprawia

mały chłopiec przeciągając na sąsiedniej ulicy kijkiem po żelaznych sztachetach. Tło stanowił przytłumiony ryk setek motorów, czasami przeszywany ostrym świstem zranionego nieprzyjacielskiego myśliwca lub bombowca walącego się na ziemię, czy też usiłującego powrócić do swej bazy i opadającego coraz niżej i niżej, z siedzącymi mu na karku Spitfire'ami i Hurricane'ami. Czasami widzowie, jak np. z wieży zamku Hever, spostrzec mogli jak na niebieskim przestworzu nieba zakwitwały nagle białe kwiaty spadochronów. Podczas tych pięknych dni wrześniowych jasne promienie słoneczne coraz częściej padały na zwiększającą się liczbę rozbitych szczątków samolotów, noszących na swych skrzydłach czarny krzyż pruski lub złowieszczy symbol potęgi narodowego socjalizmu. Były one tak liczne, że przez ponad dwa tygodnie pilnować ich musiały przeszło dwa bataljony brytyjskiej pie-



WIELKA "LUFTWAFFE" RZUCONA NA LONDYN.

choty, spośród wojsk stacjonujących w południowych okręgach.

OSTATNI RZUT

Atak na Londyn i jego okolice był punktem kluczowym całej bitwy. Trwał on, z małym odpoczynkiem, od dn. 7 września do dn. 5 października i był ostatnią rozpaczliwą próbą wywalczenia zwycięstwa. Nie mogło ono już być osiągnięte tanim kosztem, gdyż „Luftwaffe“ poniosła ogromne straty. Możliwe jednak jeszcze było zniszczenie Londynu i wygranie w ten sposób wojny. Pomimo ciężkich walk w poprzednich miesiącach, myśliwcy R.A.F. walczyli tak samo mężnie jak zawsze. Musieliby zostać oni pokonani, zanim Londyn byłby zdany na łaskę Hitlera. Göring wciąż jeszcze wierzył w przewagę liczby. Powinna ona przeważać szalę. Dała mu ona szybkie zwycięstwo w Polsce, w Norwegii, w Holandji, w Belgii i we Francji; ciągle jeszcze mogła przynieść zwycięstwo i w Anglii. Użył on całej swej potęgi w ostatecznym wysiłku przewrócenia za wszelką cenę wszystkich kręgli. „Luftwaffe“ wykonała 38 głównych nalotów dziennych w okresie od dn. 6 września do dn. 5 października.

Po przeprowadzeniu dn. 6 września gwałtownych, dzień i noc trwających nalotów na lotniska myśliwskie, położone w głębi kraju, lotnictwo niemieckie dokonało dn. 7 września ogromnego wysiłku by osiągnąć Londyn i zburzyć doki. 350 bombowców i myśliwców nadleciało w dwóch falach między wschodnią częścią Croydon a ujściem Tamizy, dochodząc częściowo niemal do Cambridge. Spotkano je ponad hrabstwem Kent i East Surrey, lecz pewna ich liczba przedarła się i zaatakowana została już nad samą stolicą. Po raz pierwszy od owego pamiętnego wrześniowego dnia w r. 1666, kiedy to Samuel Pepys zawiadomił króla w Whitehallu, że City się pali, londyńczycy zobaczyli płomienie ogarniające różne punkty gęsto zaludnionych dzielnic Dockland i Woolwich; w tym samym czasie wszystkie radiostacje niemieckie nadawały ruchomy reportaż

z toczącej się akcji, w którym fantazja pomieszana była z pobożnymi życzeniami speakerów. Londyn nie wyszedł z tego nietknięty. Szkody poniosły budynki w dokach, szereg fabryk, koleje żelazne, gazownie i elektrownie. Szkody wyrządzono także nieprzyjacielowi. 103 samoloty niemieckie uległy zniszczeniu. Te wielkie straty zastanowiły niemieckie naczelne dowództwo, i jakkolwiek naloty ponowiono i prowadzono nadal, najwidoczniej już nie wszystko działo się bez zarzutu. Niemniej „Luftwaffe“ trzymała się mocno i odważnie dokonywała ciężkich nalotów: dn. 9 września, używając tym razem pewnej ilości czterosilnikowych bombowców, dn. 11, kiedy około 30 samolotów dotarło do centrum Londynu, dn. 13 i raz jeszcze dn. 15. Te samoloty, którym udało się przedrzeć dn. 11, zostały tak ostro przyjęte przez naszą obronę myśliwską, że straty ich załóg były oceniane na co najmniej 250 lotników. Następnego dnia rano pojedynczy samolot niemiecki przedarł się przez obronę, zręcznie wyzyskując zachmurzenie, i zbombardował pałac Buckingham. Punkt szczytowy nadszedł dn. 15 września: 500 niemieckich samolotów, 250 rano i 250 popołudniu, walczyło w powietrzu z naszymi Hurricane'ami i Spitfire'ami, na przestrzeni od Hammersmith do Dungeness, od Bow do brzegów Francji. Bardziej szczegółowo walkę tę opiszemy niżej. Kosztowała ona nieprzyjaciela 185 samolotów zniszczonych z pewnością. W okresie od dn. 6 września do dn. 5 października stracił on w ogólności 883 maszyny.

Nie jest rzeczą potrzebną opisywanie dalszych szczegółów bitwy, która trwała aż do dn. 31 października. Dla zobrazowania rodzącego się niemieckiego wysiłku i naszej obrony powiedzieliśmy już dosyć. Wspomnieć tylko należy, że przyszły jeszcze dalsze trzy wielkie naloty, dokonane dn. 27, dn. 30 września i dn. 5 października.

Tak więc między 11 września a 5 października nieprzyjaciół dokonał około 32 wielkich nalotów dziennych. We wszystkich brały udział bombowce, liczba zaś

eskortujących myśliwców wzrastała bez przerwy, tak że w końcu stosunek wynosił czterech myśliwców na jeden bombowiec. Z tych nalotów 15 dokonano na okręg wielkiego Londynu, 10—na hrabstwo Kent i ujście Tamizy, 6—na Southampton i 1—na Reading. Podczas gdy te wykonane były dobrze i prowadzone zdecydowanie, naloty na Londyn były mniej pewne i energiczne niż w początkowej fazie bitwy. W wielu wypadkach Niemcy z chwilą zetknięcia się z naszymi myśliwcami, pozbywali się swych bomb, zanim jeszcze osiągnęli właściwy cel. Podczas tego okresu, naloty wykonywane były przeważnie z dużej wysokości. Niemcy, celem umożliwienia swoim bombowcom osiągnięcia wybranych celów, usiłowali odciągnąć nasze patrole myśliwskie raczej latając wysoko, niż przez pozorne naloty na inne części kraju. Niemcy wysyłali do nas na dużych wysokościach fale myśliwców dla zajęcia naszego myśliwskiego lotnictwa, podczas gdy bombowce, pod bezpośrednią ochroną innych myśliwskich samolotów, próbowały przedrzeć się, lecąc 6–10 000 stóp poniżej.

WYNIKI WALKI MYŚLIWCÓW BRYTYJSKICH

W miarę jak nadchodziła jesień, a niebo coraz bardziej się zachmurzało, nieprzyjaciół zaczął coraz częściej posługiwać się myśliwcami lecącymi bardzo wysoko ponad chmurami. Taktyka najczęściej stosowana przez niego polegała na wysyłaniu nad hrabstwo Kent fali bardzo wysoko lecących samolotów myśliwskich, wyprzedzających o 15 do 45 minut bombowce. Celem tego manewru było widocznie odciągnięcie naszych myśliwców, aby zużywszy posiadane zapasy paliwa, nie były już zdolne do zaatakowania bombowców. Czasami jednak wysoko lecący nieprzyjacielscy myśliwcy ukazywali się zaledwie na kilka minut przed bombowcami, eskortowanymi skolei przez innych myśliwców. Eskorty te normalnie były podzielone na dwie części: dużą formację lecącą nad bombowcami, nad obu skrzydłami lub

z tyłu, i małą formację lecącą na tej samej wysokości co bombowce, czasem nieco wysuniętą do przodu.

Falę wysoko latających myśliwców nieprzyjacielskich atakowano na połowie drogi między Londynem a wybrzeżem dywizjonami Spitfire'ów, podczas gdy grupy w składzie dwóch lub trzech dywizjonów Hurricane'ów atakowały bombowce i ich eskorty, zanim zdołały one dotrzeć nad lotniska, położone na wschód i południe od Londynu. Inne wreszcie dywizjony tworzyły trzeci, wewnętrzny pierścień patrolujący nad lotniskami, stwarzając obronny pułap, zabezpieczający południowe dojsia do Londynu. Zadaniem ich była walka z trzecią falą nalotów i oczyszczanie nieba z resztek cofających się formacji, należących do poprzednich rzutów. Powodzenie tej taktyki można ocenić na podstawie strat zadanych Niemcom. Od dn. 11 września do dn. 5 października grupa lotnictwa myśliwskiego nr. 11 sama zniszczyła niewątpliwie 442 samoloty niemieckie. Dokonano tego ze stratą 58 pilotów własnych, osiągając stosunek $7\frac{1}{2} : 1$ na naszą korzyść.

Minął wrzesień, i w końcu pierwszego tygodnia października na naszych lotniskach nie było już prawie śladu szkód wyrządzonych przez wroga w końcu sierpnia i początkach września. Zarówno ilość zatrzymanych nalotów nieprzyjacielskich jak i wysokość jego strat wzrastały, podczas gdy nasze malały stale. Tak np. dn. 27 września grupa nr. 11 zniszczyła 99 samolotów niemieckich, na ogólną ilość 133 zestrzelonych tego dnia, tracąc sama tylko 15 pilotów, co daje stosunek $6\frac{1}{2} : 1$. W trzy dni później, kiedy zestrzelono 32 samoloty nieprzyjacielskie, stosunek ten wzrósł do $16 : 1$, a dn. 5 października tylko jeden pilot własny został stracony, podczas gdy nieprzyjacielskich zestrzelono 22. Często się zdarzało, że pojedynczy dywizjon, prowadzony przez dowódcę o duchu zaczepnym, zdolny był przełamać całą formację nieprzyjacielskich bombowców. W trzech wypadkach pojedyńczemu Hurricane'owi, pilotowanemu przez do-



LISTOPAD 1940 R. ZWYCIĘSTWO OSIĄGNIĘTE, LONDYN ODDAJE CZEŚĆ R.A.F.

wódcę odcinku, udało się zmusić nieprzyjaciela do zrzucenia bomb daleko od wyznaczonego celu. Ciężar całej tej walki spadł na grupę nr. 11. Grupa ta, w miarę potrzeby, wzmocniana była przez elementy z grup nr. 10 i 12, specjalnie pożytecznych w okresie ciężkich nalotów na Londyn.

Jak ciężka była ta walka, osądzić można z tego, że od dn. 8 września do dn. 5 października włącznie, 3291 patroli dziennych o różnej sile brało w niej udział, a od dn. 6 października do ostatniego dnia tego miesiąca—2786, czyli razem 6077 patroli w ciągu 55 dni.

Okres czwarty

ODWRÓT „LUFTWAFFE“

Dn. 6 października rozpoczęło się czwarte i ostatnie stadium walki. Strategię i metody nalotów nieprzyjacielskich zmieniono teraz zupełnie. Wycofano prawie wszystkie bombowce długodystansowe, usiłując osiągnąć cel przy pomocy myśliwców zwykłych i bombardujących.

Zmiana ta jest najlepszym dowodem, iż nieprzyjaciel dostał takie cięgi, że dalsze użycie bombowców do nalotów dziennych uznał za zbyt kosztowne. Wolał je wysyłać nocami, co też robił w coraz bardziej wzrastających ilościach. Do bombardowania używano czasami Me 110, lecz przeważnie były to Me 109, zaopatrzone w prowizoryczne urządzenie do podwieszania bomb, co pozwalało na lot z parą bomb, z szybkością około 300 mil/godz. Taktyka, stosowana przez Niemców przy użyciu myśliwców zwykłych i bombardujących, była następująca.

Masowe formacje myśliwców szły na wielkiej wysokości w niemal nieprzerwanych falach na Londyn, ciągle jeszcze główny ich cel. Nieprzyjaciel niewątpliwie żywił nadzieję, że w ten sposób wyczerpie nasze siły obronne, narzucając im przyjęcie walk na znacznych wysokościach z samolotami, ukrywającymi się doskonale w wysokich warstwach chmur. W początkowej fazie zmniejszył on wielkość swoich formacji i używał 2-9 samolotów. Myśliwce bombardujące były coraz częściej ochraniane przez Me 110. Najwidoczniej jednak ten nowy plan nie spełnił pokładanych w nim nadziei, gdyż w trzecim tygodniu października po-

wrócono do wielkich formacji, lecących na wysokości 30 000 stóp lub wyżej. By umożliwić im przedostawanie się, Niemcy stosowali w dalszym ciągu swoją taktykę dywersyjną. Ilekroć tylko pogoda była wystarczająco dobra, niemal niekończące się fale myśliwców ukazywały się ponad południowo-wschodnią Anglią. Korzystając z tej zasłony, wysoko lecące bombardujące samoloty myśliwskie dokonywały częstych i gwałtownych nalotów na okręg Londynu. Często jednak na widok naszych myśliwców porzucały one ładunek bomb i zawracały. Wykazywały one istotnie niewiele chęci do podejmowania walki, lecz jeśli to następowało, uzyskiwały czasami przewagę przez zaskoczenie nas, dzięki lotowi na bardzo znacznych wysokościach.

ODPAROWANIE OSTATNIEGO UDERZENIA

Nasza własna taktyka została natychmiast zmieniona, i to tak skutecznie, że grupa nr. 11 zapisała na swoje konto 167 strąconych samolotów nieprzyjacielskich w ciągu trzech i pół tygodni. Straty grupy wyniosły 45 pilotów. W tym okresie wzrosła znacznie liczba nieprzyjacielskich maszyn strąconych „prawdopodobnie”; walki bowiem toczyły się na tak wielkiej wysokości, że piloci nasi nie byli w stanie dojrzeć ostatecznego losu licznych niemieckich samolotów, spadających po walce w kierunku morza. Okazało się, że walka na wysokości 30 000 stóp i wyżej wymaga wielkiego wysiłku fizycznego.

Można było wyczuć, że rozpacz ogarniała serca lotników „Luftwaffe” podczas tej ostatniej fazy walki. Starali się jak mogli, a mimo to nasza obrona okazała się nie tylko nietknięta, ale i nie do zwalczania. Czasami jakimś pojedynczemu Me 109 lub małej formacji udawało się przedrzeć i osiągnąć Londyn, lecz tonnaż bomb, który potrafili zrzuć, był tylko drobnym ułamkiem tego co zrzucano w sierpniu i wrześniu. Ponadto nie było starań o celność bombardowania. Nie może być lepszego dowodu na to, że nieprzyjaciół spotkał się

z niepowodzeniem, niż ten, którego dostarczyli sami mieszkańcy Londynu. W okresie początkowym większość z nich kryła się, gdy tylko zawyły syreny. Biura pocztowe, ministerstwa, urzędy publiczne, wielkie magazyny—wszystko zamykało swoje podwoje i wysyłało urzędników i klientów do schronów. Wkrótce jednak zauważono, że większość hałasu powodował ogień artylerji, a nie wybuchy bomb. Hałas ten nigdy zresztą nie mógł być porównany do tego, który w późniejszym czasie mącił sen mieszkańców Londynu, gdy odzywał się nocny ogień zaporowy artylerji przeciwlotniczej. Często jedynym znakiem, świadczącym o obecności „Luftwaffe” nad stolicą, były ślady pięknych fantastycznych rysunków, naszkicowanych białym oparem na tle letniego nieba. Podobało się to tłumowi, zgromadzonemu na ulicach i w miejscach publicznych, i dostarczało tematu do rozmów. Wkrótce jednak nawet i to przestało zajmować ogólną uwagę. W miarę upływu czasu londyńczyk, który zawsze wierzył w umiejętność R.A.F. obronienia go od dziennych nalotów, zaczął uważać to za pewnik. O ile wypatrywacze, umieszczeni na dachach domów i przewzani przez premiera „wronami” (Jim Crows) nie ostrzegali o zbliżaniu się bezpośredniego niebezpieczeństwa, życie szło i idzie zwykłym, normalnym trybem.

Nie można było złożyć większego hołdu lotnikom z dywizjonów myśliwskich.

Największy dzień

15 WRZEŚNIA 1940 R.

Powyżej podaliśmy streszczenie prawie że trzymiesięcznej, niemal nieprzerwanej walki powietrznej; streszczenie to z konieczności jest krótkie i niekompletne, gdyż walka ta jest jeszcze zbyt niedawna, by móc dokładnie opisać jej dzieje. Aby zrozumieć i wczuć się w jej charakter konieczne jest szczegółowe przeanalizo-

wanie jednego z dni walki. Niedziela 15 września nadaje się do tego równie dobrze jak każdy inny dzień. Był to jeden z „wielkich dni“, jak je później nazwano, i stoczone wówczas walki opisane zostały przez premiera, w czasie przemówienia wygłoszonego w Izbie Gmin, jako „najbardziej owocna i najwspanialsza z wielkich bitew, stoczonych dotychczas przez samoloty myśliwskie R.A.F“. Nieprzyjaciół stracił 185 samolotów. Oto jak się to stało.

Ponad południowo-wschodnią Anglią, dzień niedzielny 5 września wstał nieco zamglony, lecz około godz. 8 przejaśniło się i widać było lekką powłokę chmur na wysokości 2000–3000 stóp. Stopień tego zachmurzenia zmienił się, i w niektórych miejscach było ono dostatecznie duże, by powodować małe, przelotne deszcze. Pomimo tego widoczność w ciągu całego dnia była dobra; wiał słaby wiatr zachodni, który w miarę upływu dnia zmienił kierunek na północno-zachodni.

Pierwsze nieprzyjacielskie patrole przyleciały zaraz po godz. 9. Meldowane były nad Kanałem, ujściem Tamizy, koło Harwich i pomiędzy Lympne i Dungeness. Około godz. 11.30 Göring rzucił pierwszą falę swego porannego nalotu, składającą się ze 100 lub więcej maszyn, po której zaraz nadleciało dalsze 150. Samoloty te przekroczyły wybrzeże Anglii w trzech głównych punktach: koło Ramsgate, pomiędzy Dover i Folkestone i o milę czy dwie na północ od Dungeness. Celem ich był Londyn. Ta niesłychana siła składała się z bombowców typu Dornier 17 i 215, eskortowanych przez Me 109. Szły one na różnych wysokościach, pomiędzy 15 000 a 26 000 stóp. Z ziemi samoloty niemieckie wyglądały jak czarne kropki ciągnące za sobą długie smugi białej pary wodnej, z powietrza—jak gwałtownie powiększające się punkciki. Wyglądały one z początku jak małe modele płatowców, aż wreszcie, gdy odległość się zmniejszała, widać było, że to prawdziwe samoloty.

Bitwa rozgorzała i szalała nad East

Kent i Londynem w ciągu około trzech kwadransów. Blisko 100 bombowców niemieckich przedarło się poprzez naszą obronę i doszło nad wschodnie i południowe dzielnice stolicy. Pewna ich liczba przychwycona została nad samym centrum miasta, właśnie w chwili gdy zegar Big Ben wybijał południe.

Dla zrozumienia charakteru toczącej się walki trzeba pamiętać, że biorące w niej udział samoloty leciały z szybkością 300–400 mil/godz. Przy takiej szybkości nazwy miejscowości nie mają żadnego znaczenia. Nieprzyjaciół mógł np. być przychwycony ponad Midstone, ale zestrzelony dopiero w pobliżu Calais. „Miejsce dokonanego ataku—Hammer-smith do Dungeness“ lub „od Londynu do brzegów Francji“. Zdanie tego rodzaju, umieszczone w raporcie sprawozdawczym patrolu, dobrze ilustruje rozmiar obszaru, ponad którym toczyła się walka. Wobec tego lepiej jest nie usiłować określać miejsca walki zbyt dokładnie—jest to zupełnie niemożliwe—a natomiast wymienić rejon, np.: południowe okręgi Anglii.

W istocie walka toczyła się wewnątrz sześcianu mającego około 80 mil długości, 38 mil szerokości i 5–6 mil wysokości. Na tej właśnie przestrzeni, w czasie od godz. 12 do godz. 12.30, odbyło się 150 do 200 pojedynków. Wiele z nich przeszło w pościg, który przerywany był zwykle dopiero o kilka mil od brzegów Francji.

„ACHTUNG, SCHPITFEUER!“

16 dywizjonów, wchodzących w skład grupy nr. 11, i lecące wśląd za niemi 5 z grup nr. 10 i 12, wysłano na spotkanie nieprzyjaciela. Wszystkie operujące dywizjony, z wyjątkiem jednego, bardzo szybko znalazły się oko w oko z wrogiem. 5 dywizjonów Spitfire'ów rozpoczęło atakować nadlatujących Niemców w okręgu Maidstone Canterbury, Dover, Dungeness. Weszły one do walki nieco wcześniej niż dywizjony Hurricane'ów, które złapały nieprzyjaciela bardziej w tyle, pomiędzy Maidstone, Tunbridge Wells i południowym Londynem.



WYŚLANO DWADZIEŚCIA JEDEN DYWIZJONÓW . . .

Niemcy stosowali wówczas różne rodzaje szyków. Zwykle bombowce szły kilka tysięcy stóp niżej od myśliwców; czasem jednak bywało i odwrotnie. Bombowce leciały albo w kluczach o kształcie litery „V“, składających się z pięciu do siedmiu maszyn, albo w szyku rozwiniętym, albo wreszcie w równoległoboku.

Me 109 zwykle szły w kluczach. Jeden z pilotów porównał atakujące samoloty niemieckie, lecące w trzech uszeregowanych kluczach, do naszywek sierżanta. Każda dziewiątka była w takim wypadku wsparta przez dziewiątkę myśliwców Me 110, a jednoosobowe Me 109 albo He 113 krążyły wysoko ponad nimi.

Nieprzyjaciel bardzo prędko odczuł, że obrona nasza jest czujna i bardzo czynna; dowodem tego były głosy niemieckich pilotów, gdy wzajemnie ostrzegali się przez radio: „Achtung, Schpitfeuer!“ . Musieli oni stałe mieć się na baczności. Piloci nasi otwierali ogień z przeciętnej odległości 200–250 jardów, zbliżając się w razie potrzeby do 50. Wielu z myśliw-

ców nieprzyjacielskich należało do sławnej eskadry „Żółtych Nosów“, jakkolwiek niektórzy z nich mieli nosy białe, a czasami nawet czerwone.

„UZASADNIENIE NASZEJ NOWEJ TAKTYKI“

Gdy tylko bitwa się zaczynała, regularne formacje przeważnie przestawały istnieć, a każdy pilot wybierał sobie własnego nieprzyjaciela. Opis jednego z takich pojedynków, który dajemy niżej, może być uważany za typowy dla wszystkich innych.

Pilot, którego dywizjon poszedł do ataku, uszykowany w prawo wskos, znurkował od słońca na Me 109; pierwsza zaraz serja ognia rozerwała go w kawałki. W tym momencie pilot spostrzegł, że inny Me 109 siedzi mu na ogonie. Zawrócił, wziął go na cel i zapalił kilku serjami. Odłączył się on teraz od swych kolegów i z tego powodu zawrócił do swej bazy. W chwili gdy zlatywał, otrzymał wiadomość, że nieprzyjaciel znajduje się nad nim. Spojrzał w górę, zobaczył na

wysokości 14 000 stóp grupę Dornierów, wzbił się i natychmiast je zaatakował. Wpakował serię w jednego z Dornierów; inne własne samoloty przyszły mu z pomocą. Maszyna nieprzyjacielska zwała się w las i eksplodowała.

Podczas gdy Spitfire'y i Hurricane'y walczyły nad hrabstwem Kent, inne Hurricane'y przeciwstawiały się nieprzyjacielowi, któremu, dzięki ilościowej przewadze, udało się przedrzeć i dotrzeć do przedmieść Londynu. Brało w tym udział 14 dywizjonów Hurricane'ów, wzmocnionych prawie natychmiast przez 3 dywizjony Spitfire'ów; wszystkie one weszły do akcji między godz. 12 a 12.20. Nastąpiła ogólna długotrwała walka, tocząca się na przestrzeni od Londynu aż poza brzeg morski.

W walce tej taktyka, tak bardzo starannie przemyślana, tak wytrwale stosowana, zapewniła zwycięstwo. Oddajemy głos jednemu z dowódców dywizjonu by opisał osiągnięte wyniki.

„15 wrzesień—mówi dowódca—zaczął się w Croydon jasno i pogodnie. Zdawało się, że nigdy nie mogło być inaczej w okresie tych pełnych napięcia sierpniowych i wrześniowych tygodni. Niebardzo interesowaliśmy się wjazdem Hitlera do Londynu, wyznaczonym właśnie na ten dzień; większość z nas zastanawiała się nad tem, czy uda się nam skończyć śniadanie, zanim rozpocznie się pierwszy „Blitz“. Mieliśmy szczęście.

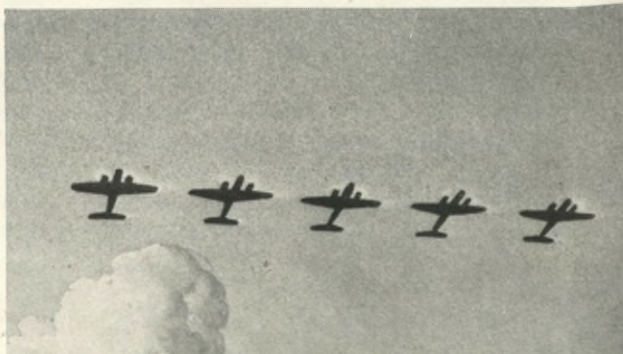
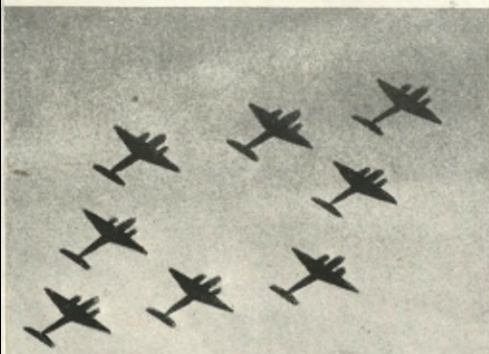
„Dopiero o godz. 9.30 syreny poczęły wyć i przyszedł rozkaz określający miejsce naszego „rendez-vous“ na wysokości 20 000 stóp. Wzbijając się w kierunku

południowym, zobaczyliśmy na wysokości 15 000 stóp 30 Heinkli, wspartych przez 50 Me 109, lecących na 4000 stóp ponad niemi, i przez 20 Me 110, znajdujących się na ich skrzydle. Cała ta formacja przybliżała się do nas od góry. Zawróciliśmy wzbijając się w górę i lecąc w tym samym kierunku co i bombowce; cały dywizjon rozwinął się w szereg na lewo od słońca w ten sposób, by każdy z nas mógł dokładnie widzieć nieprzyjaciela.

„Pierwszy klucz świetnie obrał chwilę swego ataku, nurkując od strony słońca na lewe skrzydło nieprzyjacielskiej formacji. Gdy każdy z samolotów wybierał sobie cel, pośpieszyły z odsieczą Messerschmitty 110, plując ogniem swych działek z tysiąca jardów odległości—spóźniły się jednak o dwie sekundy. Nie zdążyły uderzyć na naszych myśliwców, nadleciały jednak dość wcześnie, by zaniepokoić ich na chwil parę i uratować dzięki temu dowódcę bombowców. Dwa Heinkle ubyły z szyku.

„Tymczasem Me 110 znikły nam z oczu, pozostawiając otwartą drogę dla nalotu drugiego klucza, dopóki Me 109 pozostawały w górze. Dowódca owego klucza dobrze wiedział, jak wyzyskać stosowną chwilę, lecz w momencie gdy właśnie rozpoczynał atak, Heinkle zrobiły rzecz nie do wiary. Zawróciły na południe, prosto w słońce i wprost na niego. Swoją pierwszą serją dowódca trafił czołowy bombowiec, który wybuchł z taką siłą, że urwał skrzydło lecącego po jego lewej ręce towarzysza. Lekki zwrot i serja z działka dowódcy wyrwywa prawego Heinkla z szyku, z obu silnikami stojącymi w ogniu. Przed powrotem do

NATRAFIANO NA BOMBOWC



domu strąca jeszcze Me 109. Cztery samoloty, zestrzelone kosztem 1200 naboj, uzasadniały najlepiej słuszość naszej nowej taktyki“.

SPADAJĄC CO KILKA MIL . . .

Należy uzmysłwić sobie, że ta wielka bitwa polegała na atakach dywizjonów, w których skolei wywiązywały się pojedyncze spotkania; wszystkie one odbywały się mniejwięcej w tym samym czasie, na bardzo szerokiej przestrzeni. Dywizjony, lecąc parami lub w zgrupowaniach po trzy, spotykały się w walce z nieprzyjacielem zorganizowanym w podobny sposób. Po pierwszym nalocie, wykonanym o ile możności od strony słońca, formacje rozbijały się; całe niebo roiło się od pojedynczych walk.

Należy krótko opisać pewne najbardziej charakterystyczne zdarzenia.

Jeden z dywizjonów Spitfire'ów zaatakował z lotu nurkowego, przelatując dwukrotnie poprzez formacje niemieckich bombowców i nacierając za każdym razem jednocześnie z kilku kierunków. Taktyka ta spowodowała niesłychane zamieszanie u Niemców. Nieprzyjacielskie bombowce zawróciły — zdawało się—prawie naoslep, znacząc co parę mil powrotną drogę szczątkami płonących lub rozbitych samolotów. Okopotowanie i górną część kabiny jednego z takich samolotów rozerwał wybuch; cała załoga wyskoczyła z wyjątkiem strzelca tylnej wieżyczki, którego widziano wiszącego przy dolnej klapie do chwili, gdy samolot zwałił się w las o dziesięć mil na wschód od Canterbury.

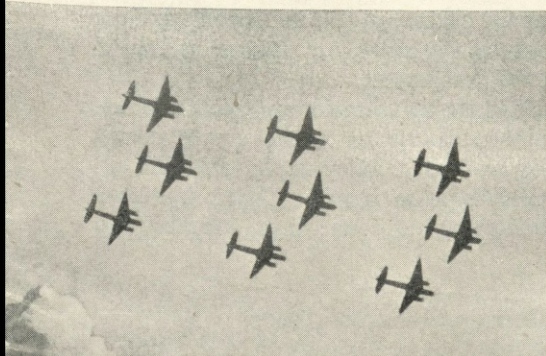
Był też pilot, który dwukrotnie ata-



„ACHTUNG, SCHPITFEUER!“

kował Me 109, nurkującego w ucieczce niemal pionowo w dół; pierwsze to nurkowanie, dokonane z wysokości 20 000 stóp, udało się, lecz gdy pilot niemiecki wyprostował maszynę, ujrzał tuż za sobą lecący wśląd za nim brytyjski samolot. „W owej chwili—opowiadał pilot brytyjski—leciałem szybciej, aniżeli maszyna nieprzyjacielska, i prowadziłem ogień bez przerwy, aż zmuszony byłem skrócić w prawo, by uniknąć zderzenia“. Jego serje miały swój skutek, gdyż Niemiec nie zdołał już wyprowadzić maszyny i zwałił się na łeb, aż doszedł do chmur leżących o 6000 stóp poniżej. Pilot brytyjski musiał wyprowadzić maszynę z nurkowania, gdyż szła ona z szybkością blisko 480 mil/godz. „Wtedy przeleciałem przez warstwę chmur z rozsądną szybkością—opowiadał—i zobaczyłem szczątki niemieckiego samolotu palące się jak pochodnia. . . Wzbiłem się z pow-

W RÓŻNYM SZYKU



rotem poprzez chmury i ledwo uniknąłem zderzenia z Ju 88, który palił się, atakowany przez liczne Hurricane'y“.

Był też Dornier, który spadł tuż obok Victoria Station. Załoga jego wylądowała na spadochronach w Kennington Oval, podczas gdy pilot Hurricane'a, który owego Dorniera zestrzelił i którego maszyna—gdy Niemiec eksplodował tuż pod nim—wpadła w korkociąg, wylądował bezpiecznie w Chelsea. Mimo tego wszystkiego, przyznać należy, że „żółtonose eskadry“, elita niemieckiego lotnictwa, wywiązywały się dzielnie z zadania i okazywały więcej umiejętności aniżeli ich gorzej wyszkoleni koledzy. Zauważono, że atakowały one zwykle parami samolotów, lecącemi jeden za drugim w odległości około 75 jardów.

Nieraz ogień oddawany na duże odległości okazywał się skuteczny. Zasadą była walka zbliżona, ale raz zdarzyło się że pilot Hurricane'a otworzył ogień na nieprzyjaciela uchodzącego z większą aniżeli on sam szybkością i będącego już na granicy zasięgu jego pocisków, a mimo to trafił go z odległości 800 jardów. Zmusiło to nieprzyjaciela do zmniejszenia szybkości, i drugą serję oddał już z 500 jardów. W rezultacie wykończył go z odległości 25 jardów. Inny pilot Hurricane'a, który przerwał walkę, ponieważ chłódnicą jego silnika zaczęła niedomagać, i wracał do swej bazy, spotkał samotnego Me 109, którego zaskoczył od strony słońca i zestrzelił z odległości 500 jardów.

W tym okresie walki stało się jasne, że piloci bombowców nieprzyjacielskich rozumieli sami, iż nie mogą sprostać Brytyjczykom. Zauważono powszechnie że Niemcy zrzucali bomby, łamali formacje i natychmiast zawracali do swych baz, gdy tylko zetknęli się z nami. Spotkano 20 Dornierów 215, lecących w czworoboku nad dokami Londynu, eskortowanych przez Me 109, które uszykowane były w schodach do wysokości 22 000 stóp. Bombowce rozproszono skośnem, poziomem uderzeniem; dało to możność naszemu dywizjonowi prze-

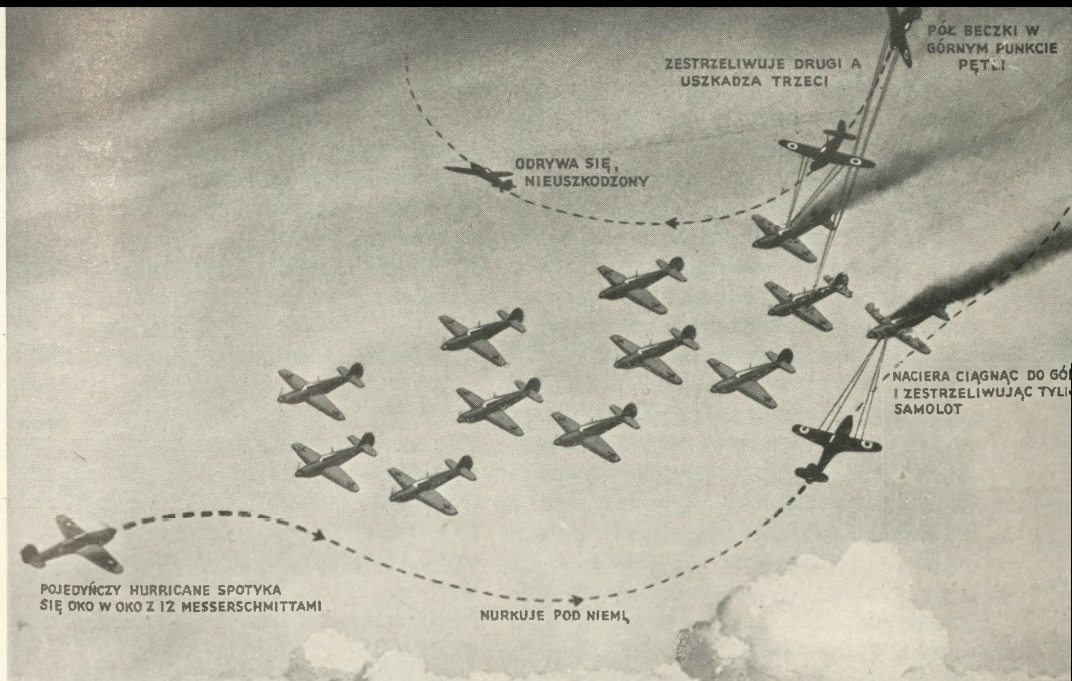
prowadzenia bezlitosnego pościgu i zestrzelenia większej ich części.

Czasami zdarzało się w tem pogmatwanem szamotaniu, że brytyjskie dywizjony przewyższały ilościowo nieprzyjaciela. Tak to o godz. 12.15 ponad południowym brzegiem Tamizy, gdzieś koło Hammersmith, leciała formacja Hurricane'ów i Spitfire'ów w sile blisko pięciu dywizjonów. Tu spotkały one słabszą od siebie formację niemiecką i dokonały straszliwego spustoszenia.

Nasza przewaga ilościowa była bardzo rzadkiem zjawiskiem. A jednak okazało się, że nieprzyjaciel nie jest w stanie wyzyskać swojej przewagi. Zdarzyło się np., że samotny Hurricane spotkał dwanaście „żółtonosych“ Messerschmittów, lecących wprost na niego. Pilot znurkował pod nich, lecz natychmiast poderwał się z powrotem i od spodu zestrzelił ostatnią maszynę; ponieważ miał wciąż jeszcze dostateczną szybkość, w połowie pętli przekreślił samolot i poleciał za formacją niemiecką, która najwidoczniej wogóle nie zauważyła losu swego lecącego z tyłu towarzysza. Brytyjski pilot zestrzelił wówczas jeszcze jeden w tylnym szeregu lecący samolot i uszkodził drugi, zanim Niemcy uświadomili sobie wogóle co się stało. Wtedy dopiero, będąc ciągle jeszcze w stosunku sił jeden do dziewięciu, pilot zmuszony został do zaprzestania walki.

Walka skończyła się wszędzie o godz. 12.30, i w czasie gdy mieszkańcy Londynu i południowo-wschodniej Anglii zasiadali do niedzielnego obiadu, nieprzyjaciel był w pełni ucieczki do swych baz w północnej Francji. Jeden z obywateli miasta miał specjalne powody, by cieszyć się z rezultatów walk. Premier spędził ranek w jednej z sal operacyjnych grupy nr. 11. Zauważono, że raz nareszcie zapomniał zapalić cygara, gdy śledził szybkie zmiany toczącej się bitwy, odtwarzane na leżącej przed nim mapie.

Niektórym samolotom nieprzyjacielskim udało się na krótką chwilę dostać do centrum stolicy, lecz zrzucili oni zaledwie kilka bomb. Ogień był zbyt gwałtowny, obrona zbyt mocna. 70



JEDEN NA DWUNASTU . . . POZOSTAWIA DZIEWIĘCIU

z przypuszczalnej liczby 250 samolotów biorących udział w nalocie, co stanowi 28%, widziano tego ranka rozbite o ziemię; dalsze 10 zniszczono prawdopodobnie, a nasi piloci zameldowali, że 28 przerwało walkę spowodu poniesionych uszkodzeń. Cyfry te, zebrane natychmiast po walce, według surowych zasad stosowanych w R.A.F. do raportów pilotów, są prawdopodobnie mniejsze, aniżeli straty faktycznie poniesione przez Niemców. Nawet opierając się tylko na tych cyfrach, obliczyć można, że „Luftwaffe“ straciła ponad 43% maszyn użytych w owych rannych nalotach.

DRUGA FALA ATAKU— POPOŁUDNIE

Pomimo wścieklej i zaciętej walki, toczącej się w blasku słonecznego jesienno-go dnia, mieszkańcy Londynu mogli w spokoju zasiąść do niedzielnego obiadu. Przerwa trwała około półtorej godziny. Wkrótce po godz. 14 świeże formacje nieprzyjaciela powróciły do nalotu w takiej samej mniej więcej sile jak rano. Samoloty niemieckie przekroczyły brzegi Anglii koło Dovru, w dwóch falach,

z których pierwsza liczyła około 150 maszyn, druga zaś—około 100. Formacje te rozproszyły się ponad południowo-wschodnimi i południowo-zachodnimi częściami Kentu i ponad Maidstone.

Zanim zdołały one dotrzeć dalej, zatrzymane zostały przez samoloty myśliwskie R.A.F. 21 dywizjonów wystartowało w powietrze i wszystkie co do jednego zetknęły się z nieprzyjacielem. W tym momencie siły obu stron były prawie że jednakowe, i natychmiast po rozpoczęciu walki ustaliła się widoczna przewaga bojowa brytyjskiego lotnictwa. Nasze samoloty rozdzierały formacje nieprzyjaciela, prując je jak nóż pruje płótno. Takie to sprawiało wrażenie, gdy patrzeć było na to z ziemi. Obrona brytyjska była tak zaciepła, taktyka jej tak skuteczna, że i tym razem formacje niemieckie złamane zostały natychmiast. Było to dla każdego z pilotów dogodnym momentem do wybrania sobie przeciwnika, i w kilka chwil niebo znów wyglądało jak pole bitwy. Na całej przestrzeni pomiędzy ujściem Tamizy a miastem Dover i pomiędzy brzegiem morza a Londynem, toczono niebawem z szaloną zawziętością pojedyncze walki. Dywizjony

bardzo prędko zostały rozrzucone, tak że zdarzyć się mogło, iż startując jednocześnie z tej samej bazy, w kwadrans później walczyły w odległości pięćdziesięciu mil jeden od drugiego.

Nie było nic przypadkowego w tem zatrzymaniu nieprzyjaciela. Że udało się osiągnąć tak znaczne i korzystne wyniki, zawdzięczać to należy uprzedniemu obmyśleniu najdrobniejszych szczegółów i wypróbowaniu ich w walkach poprzednich miesięcy. Toteż, ilokrotnie meldowano o zbliżaniu się niemieckiego nalotu, zdolni byliśmy do przeciwstawienia mu z właściwie obranych lotnisk wystarczającej ilości myśliwskich dywizjonów, by doprowadzić do spotkania i osiągnąć najlepsze wyniki, nie rozpraszając jednocześnie sił własnych. Te same metody walki, których z tak dobrym wynikiem użyto przy poprzednich nalotach, zastosowane zostały i tym razem. Pewną ilość dywizjonów wyznaczono do załatwienia się z falą lecących na dużych wysokościach myśliwców wroga, na połowie drogi pomiędzy Londynem a wybrzeżem. Pozwalało to innym dywizjom atakować bombowce oraz ich ścisłą eskortę, zanim zdążyły one dotrzeć do linii lotnisk myśliwskich na wschód i południe od Londynu. Samolotom nieprzyjacielskim, którym w ilości około 70 maszyn udało się przełamać tę linię obronną, zastąpiły drogę dywizjony Hurricane'ów, przeważnie należące do grup nr. 10 i 12; weszły one do akcji już nad samą stolicą. One również ścigały pojedyncze, odbite od swych formacji samoloty nieprzyjaciela. Podobnie jak w czasie walk przedpołudniowych, toczyło się około dwustu pojedynków, i choć nie było między nimi dwóch do siebie podobnych, ogólny ich obraz był zawsze jednaki.

„Zaatakowałem formację nieprzyjacielską, powodując rozproszenie się jej na wszystkie strony”—melduje jeden z pilotów. „Zauważyliśmy silną formację samolotów nieprzyjacielskich—pisze inny —i poszliśmy na nią w czołowym ataku. Nieprzyjaciel rozproszył się, porzucił bomby i zawrócił do domu. Natknęliśmy

się na silny ogień działek“. . . Meldunki są lakoniczne. „Cały dziób z kabiny pilota włącznie został odstrzelony“. . . „Ujrzałem, jak pocisk smugowy przebił moje lewe skrzydło, i zobaczyłem atakującego mnie Me 109“. . . „Zobaczyłem jak jego kolimator rozleciał się i jak samolot nieprzyjacielski wpadł w korkociąg“. . . „Nie uważałem, by warto było marnować na niego więcej amunicji“. . . „Wtedy rozejrzałem się za jakąś nową przygodą i zobaczyłem He III. Zaatakowałem go i zbliżyłem się do niego na odległość 10 stóp“. . . „Dałem mu wszystko co posiadałem“. . . „Straciłem panowanie nad maszyną, wysoczyłem z niej na spadochronie i wylądowałem ze sparaliżowanym prawem ramieniem“ (okazało się że było ono zwichnięte). . .

Podobnie jak i rano, samotny samolot brytyjski, w tym wypadku Hurricane pilotowany przez pułkownika, napotkał dużą formację samolotów niemieckich, zarówno bombowców jak myśliwców, i sam stanął do walki.

„Nie było widać nigdzie wokół innego brytyjskiego myśliwca,—opowiadał lotnik po powrocie,—zaatakowałem więc czołowo pierwszy klucz bombowców, otwierając ogień z odległości 600 jardów i zbliżając się na 200“. Po opisanu jak udało mu się zupełnie samemu przełamać szyk nieprzyjacielskiej formacji, pułkownik dodał: „Zaatakowałem jeszcze kilka innych uciekających bombowców, uderzając za każdym razem od dołu. . . Jeden z Dornierów wyszedł z szyku i zaczął tracić wysokość. Nie mając już amunicji nie mogłem go wykończyć. Widziałem go po raz ostatni na wysokości 3000 stóp, jak powoli opadał“. . .

Jak z tego widać, każdy pilot decydować się musi sam i szybko, każdy rozwiązywać musi swe własne zagadnienia. Zdolności do tego im nie brak. W czasie trwania tej walki samoloty niemieckie niszczone z szybkością dwóch maszyn na minutę. Ten popołudniowy nalot kosztował ich 97 strąconych samolotów. Nasze straty całego dnia wyniosły 25

samolotów, przyczem 14 pilotów zdołało się uratować.

Tak wyglądał typowy dzień owej bitwy, toczonej prawie przez trzy miesiące ponad południową Anglią.

„Tacy ludzie jak ci“

W chwili, gdy wydano rozkaz rozpoczęcia nalotów na wyspy brytyjskie, nastrój lotników niemieckich niewątpliwie był dobry. Powód tego był prosty i zrozumiały. Przez cztery lata pojoło tych młodych Niemców wizją zwycięstwa; zapewniano ich o ich własnej indywidualnej wyższości i o ich wszechmocy jako siły bojowej. Czyż nie byli oni świadkami w czasie pierwszych tygodni wiosny r. 1940, jak sprawdzały się straszliwe przepowiednie ich wodzów? Każde z państw zaatakowanych przez Niemcy waliło się w gruzy przed miażdżącą hitlerowską machiną wojenną, w której „Luftwaffe“ odgrywała tak istotną rolę. Jak dotychczas tylko Imperjum Brytyjskie pozostało nietknięte. Tak jak ci młodzi lotnicy przelecieli nad Europą od Polski aż do kanału La Manche, podobnie też spodziewali się przelecieć nad Anglią, pokonać jej ludność i przygotować drogę dla armji inwazyjnej. Czekąło ich rozczarowanie. Choć wciąż upojeni zwycięstwem, patrzeć się musieli, jak towarzysze ich spadali w płomieniach na ziemię lub w głębie morza. Mimo to przyznać należy, że duch żołnierza niemieckiego był tak bliski fanatyzmu, iż nie załamywał się on nawet wtedy, gdy zestrzeliliśmy siedemdziesiąt, sto i sto pięćdziesiąt maszyn w ciągu poszczególnych dni. Niewątpliwie lotnicy niemieccy wykazywali zarówno odwagę jak wytrzymałość, lecz zalety te miały w porównaniu z wyższą jakością i zawsze większą odwagą brytyjskich pilotów. Niektórzy z pilotów „Luftwaffe“ nawet w chwili poniesionej klęski wierzyli, że inwazja Anglii jest rzeczą w każdym czasie zupełnie możliwą

i jeżeli nawet termin jej został odłożony, będzie ona dokonana z powodzeniem na wiosnę r. 1941. Toteż zaprzestanie dziennych nalotów nie było bynajmniej spowodowane wahaniem czy też niepewnością lotników.

Duch panujący wśród naszych lotników nie wymaga specjalnych komentarzy. Fakty mówią same za siebie. Gdzie tylko zobaczyli nieprzyjaciela, rzucali się na niego natychmiast. Nie zwracano uwagi na nierówność sił, przyjmując ją pogodnie i z uśmiechem. Jedynie wielkie zaufanie do otrzymanego wykszolenia, do samolotów i dowódców, pozwolić im mogło na utrzymanie stałego ducha bojowej zaczeptości, którą niezmiennie wykazywali. Zaufanie to posiadali oni w całej pełni.

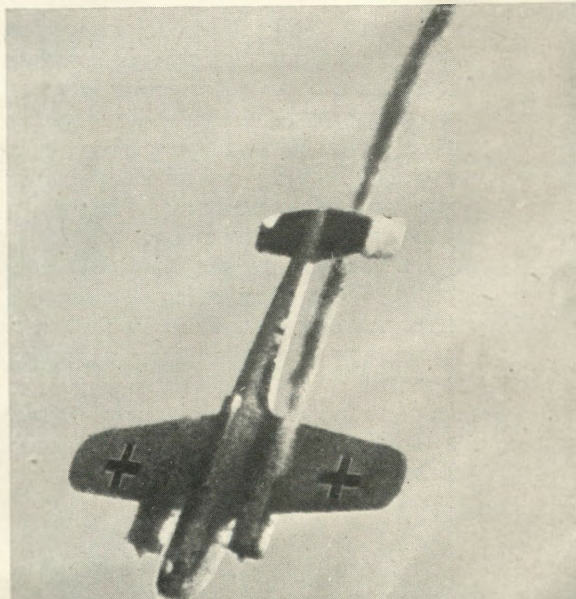
Piloci polscy i czeszy wzięli pełny udział w toczącej się bitwie. Ich odwaga i dzielność jest wybitna. Są to doprawdy wspaniali żołnierze.

NIEBO POKRYTE SPITFIRE'AMI I HURRICANE'AMI

Czytanie sprawozdań z walk, składanych przez pilotów bezpośrednio po powrocie, daje obraz świetnie wyszkolonych młodych ludzi, świadomych odpowiedzialności, jaka na nich ciąży, i wypełniających wynikający z niej

„NIEPRZYJACIELSKI

SAMOLOT W KORKOCIAGU“



L. A. Kupferwassner
Please Ask



„LEWY SILNIK SIĘ PALI“

obowiązek z wielką śmiałością i odwagą.

„Patrolowałem na południe od Tamizy (mniej więcej okolica Gravesend) na wysokości 25 000 stóp“—brzmi meldunek jednego z dowódców dywizjonów biorącego udział w akcji, w czasie jednego z owych wielkich dni. Zobaczyłem formację z dwóch eskadr, przelatującą pod nami i zmierzającą wyraźnie na północ-zachód. W tej chwili zauważyłem wybuchy pocisków artylerji przeciwlotniczej, zawróciłem więc swoje dywizjony i spostrzegłem samoloty nieprzyjacielskie 3000 stóp poniżej w kierunku północno-zachodnim. Udało nam się doskonale zbliżyć wraz z dwoma innymi dywizjonami, lecąc pomiędzy naszymi Hurricane'ami a słońcem w taki sposób, że samoloty nieprzyjacielskie znalazły się poniżej nas oświetlone słońcem. Nadleciałem ponad formację nieprzyjacielską składającą się z 30-40 bombowców Dornier 17, gdy spostrzegłem Me 109 nurkującego od słońca i ostrzegłem Spitfire'y, by nań uważały; Me wkrótce poniechał nas i uszedł w górę w kierunku południowo-wschodnim. Zamierzałem właśnie zaatakować nieprzyjaciela, który skręcał na lewo, t.j. na zachód i południe, gdy zauważyłem Spitfire'y i Hurricane'y rozpoczynające z nim walkę. Zmuszony byłem czekać, by nie ryzykować zderzenia. Mimo to poleciłem dywizjom strzec innych, własnych myśliwców, sam zaś znurkowałem z kluczem prowadzącym na ostatni sztyk 5 samolotów niemieckich. Podporucznik wybrał sobie lewego Do 17, ja—środkowego, kapitan—prawego, który odeskoczył przy skręcie. Otworzyłem

ogień z odległości 100 jardów i zobaczyłem silny błysk za prawym silnikiem. Do 17: to zaczęło palić się skrzydło, musiałem widocznie trafić bądź przewody benzynowe, bądź zbiornik. Minąłem go i znowu stromo wzbiłem się w górę. W dalszym ciągu zaatakowałem innego Do 17, lecz musiałem przerwać, by nie wpaść na Spitfire'a. Powietrze w tym momencie pełne było Spitfire'ów i Hurricane'ów, niecierpliwie spychających się wzajemnie, byle tylko dopaść Dornierów, które raz nareszcie były w mniejszości. Ostrzeliwałem szereg Dornierów z bliskiej odległości w chwilach, gdy łapałem je na celownik, nie mogłem jednak linii celowania długo utrzymać, obawiając się zderzenia z innymi Spitfire'ami i Hurricane'ami. Widziałem zderzenie Spitfire'a z Dornierem 17, w którym oba samoloty uległy zniszczeniu. Wkońcu wyczerpałem amunicję, goniąc w chmurach zranionego i dymiącego Dorniera 17. Była to najlepsza „jatką“, w jakiej kiedykolwiek brałem udział, gdyż raz nareszcie mieliśmy przewagę sytuacji, wysokości i ilości samolotów. Samoloty nieprzyjacielskie nędzny przedstawiały widok.

TACY LUDZIE JAK CI OCALILI ANGLJĘ

Nie należy także zapominać o obsłudze lotniskowej. Jej zadanie polegało na przygotowywaniu maszyn do walki i na utrzymywaniu za wszelką cenę łączności. Ci, którzy obsługiwali lotniska myśliwskie na wschód, południo-wschód i południe od Londynu, mechanicy, majstrzy płatowcowi, żołnierze łączności, telefoniści, gońcy i inni, wszyscy pracowali pod ciężkimi i ciągłymi bombardowaniami za dnia i w nocy. Po raz pierwszy od chwili, gdy Wilhelm Zwycięzca postawił stopę na tych wybrzeżach, mężczyźni i kobiety angielskie znaleźli się w pierwszej linii frontu. Lotnicza służba pomocnicza kobiet była w największym wirze walki. Nie zawiedli oni nigdy, a lista odnaczeń, które zdobyli, świadczy najlepiej o ich dzielności i wytrzymałości. Pełnili swą

służbę, nie troszcząc się o spoczynek czy wybuchy bomb, i umożliwili myśliwskiemu lotnictwu prowadzenie walki z wrogiem dzień w dzień aż do zwycięstwa.

Całą epopeę możnaby napisać o działalności artylerji przeciwlotniczej, jednak niniejsze opowiadanie omawia jedynie rolę Królewskich Sił Powietrznych w zwycięstwie. Dowódcy R.A.F. otrzymywali bardzo istotną pomoc ze strony jednostek artylerji przeciwlotniczej. Jej pociski, znaczone na tle nieba białymi lub czarnymi plamami, dawały obserwatorom, zarówno na ziemi jak i w powietrzu, bezcenne informacje dotyczące położenia nieprzyjaciela. Ponadto artylerja przeciwlotnicza zapisała na swój rachunek ponad 250 samolotów wroga strąconych za dnia w okresie tej bitwy.

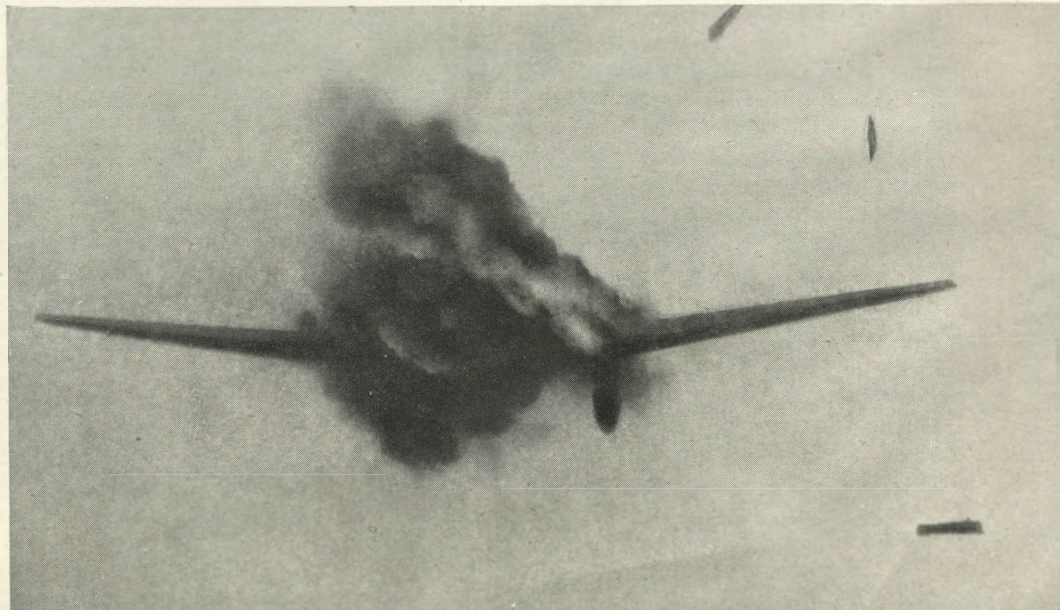
ARMADA ZNISZCZONA I ROZBITA

Bitwa była skończona dn. 31 października; nie miała ona dramatycznego zakończenia, lecz przymierała stopniowo. Pomimo to zwycięstwo brytyjskie było niewątpliwe i całkowite. Gorzkie doświadczenie przekonało wreszcie Niemców o kosztowności dziennych nalotów. Nieprzyjaciel skrył się pod osłoną nocy. Czego dokonali Niemcy naprawdę

w tych wszystkich nalotach? Na samym początku zatopili pięć statków i uszkodzili pięć innych, płynących w naszych konwojach przybrzeżnych; następnie wyrządzili szkody, czasami nawet bardzo znaczne, na lotniskach, wreszcie udało im się trafić pewną ilość fabryk, co spowodowało zwolnienie tempa produkcji na krótki okres czasu. W Londynie uszkodzili poważnie doki i różne słynne budynki, z pałacem królewskim (Buckingham Palace) włącznie. Zniszczyli lub uszkodzili w sposób uniemożliwiający naprawę kilka tysięcy domów. W czasie ataków dziennych zabili 1700 osób, prawie samych cywilnych, i ciężko ranili 3360. W nocy zabitych zostało 12 581 i rannych 16 965. Te ciężkie straty w ludziach w ciągu godzin, gdy ciemność nie pozwalała spotkać nieprzyjaciela i zawrócić, jak to robiono za dnia, stanowią uderzającą i znamienne dowód skuteczności i poświęcenia myśliwców R.A.F. Do jakich rozmiarów doszłyby cyfry strat, gdyby nie było Spitfire'ów i Hurricane'ów, czuwających od świtu do zmierzchu, zwalczających nieprzyjaciela wszędzie gdzie tylko się pojawił, zdecydowanych, bezwzględnych, tryumfujących?

Taka więc była miara tego co nieprzyjaciel dokonał przez 84 dni niemal bezustannych nalotów. Nieco wcześniej

„WPAKOWAŁEM W NIEGO WSZYSTKO CO MIAŁEM“



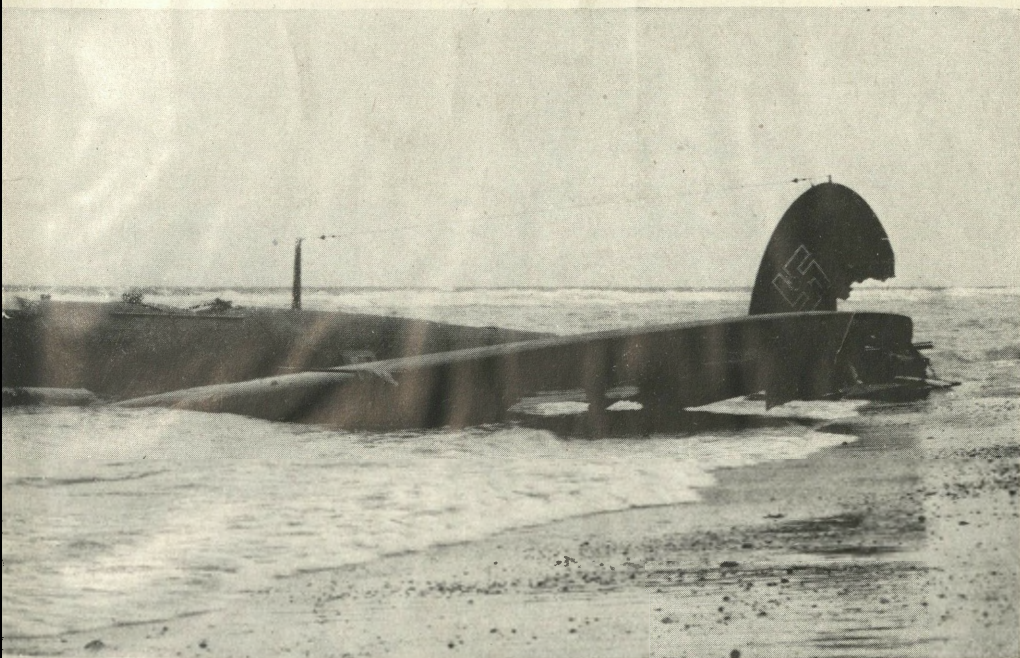
tegoż roku Niemcy potrzebowali tylko 37 dni, by całkowicie rozbić i zagrabić królestwa holenderskie i belgijskie oraz republikę francuską. Cóż, kiedy „Luftwaffe“ nie potrafiła zniszczyć dywizjonów myśliwskich R.A.F., które w istocie były silniejsze pod koniec walki, niż na jej początku. To niepowodzenie oznaczało klęskę:—porażkę niemieckich sił powietrznych, porażkę starannie opracowanego planu strategicznego, porażkę tego czego Hitler pragnął najwięcej—inwazji tej wyspy. „Luftwaffe“, o której Goebbels powiedział w przededniu bitwy, że „przygotowała ostateczne pokonanie jedyne go pozostałego nieprzyjaciela — Anglii“, zrobiła największy wysiłek i zapłaciła bardzo drogo za tę próbę. Pomiędzy dn. 8 sierpnia a 31 października zniszczono z pewnością 2375 niemieckich samolotów w walkach dziennych*. Cyfra ta nie obejmuje tych, które zniszczone zostały w nocy lub tych —a widziano ich tysiące—które wracały do swych baz we Francji lotem chwiejnym i niepewnym, z podziurawionymi skrzydłami i kadłubem, z odstrzelonemi sterami, z dymiącymi silnikami i wyciekającym paliwem, ze zwisającym bezwładnie podwoziem—resztki cofającej się, zniszczonej i rozbitej armady. Tę żalosną procesję pokonanych obserwowano nie raz jeden, lecz wielokrotnie w ciągu tych letnich i jesiennych dni 1940. Było to zaiste wielkie wyzwolenie.

Nie osiągnięto tego bez strat. Królewskie siły Powietrzne straciły 375 pilotów zabitych i 358 rannych. Taka była cena zwycięstwa, a w hołdzie tym co zginęli, niech nam będzie wolno zacytować: „Cała dusza człowieka tkwi w postanowieniu, które u ludzi walecznych wygasa dopiero z ich ostatniem tchnieniem“.

Taka była bitwa o Wielką Brytanię w r. 1940. Przyszli historycy będą ją porównywali z Maratonem, Trafalgarem i Marną.

* W całym niniejszem sprawozdaniu cyfry strat nieprzyjacielskich uwzględniają jedynie samoloty zniszczone niewątpliwie. Nigdy nie liczono ilości samolotów uszkodzonych lub takich, co do których dalszego losu brak całkowitej pewności.





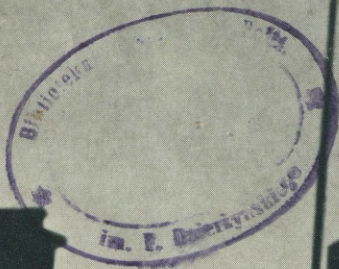
SMUTNE SZCZĄTKI ROZBITEJ I ZDEZORGANIZOWANEJ ARMADY





348701

2





34870/2