

Wojciech Zmyślony

**Najstarszy z myśliwców. Loty bojowe**

**płk. pil. Stefana Pawlikowskiego**

**podczas II wojny światowej**

„Czasem stary lotnik i morze”

Wydawnictwo Gretza

Warszawa 2021

**[www.polishairforce.pl](http://www.polishairforce.pl)**

**Polskie Siły Powietrzne w II wojnie światowej**

Artykuł pobrano ze strony [www.polishairforce.pl](http://www.polishairforce.pl)

# *Czasem* **STARY LOTNIK** *i morze*

Materiały zebrane i przygotowane z okazji  
konferencji popularnonaukowej poświęconej przeszłości lotnictwa  
z cyklu „HISTORIA SKRZYDŁAMI MALOWANA”  
pod patronatem Prezydenta Koszalina

Koszalin, 25–26 czerwca 2021 r.

Konferencja dofinansowana  
przez Urząd Miejski w Koszalinie



[gretza.pl](http://gretza.pl)

Wojciech Zmyślony  
Wrocław

## Najstarszy z myśliwców. Loty bojowe płk. pil. Stefana Pawlikowskiego podczas II wojny światowej

*Sławę myśliwców przedstawiał najświetniej  
Stef Pawlikowski, mąż czterdziestoletni.  
Najczystsza postać lotnika, co nie umrze w łóżku.  
Na jego piersi wisiał na łańcuszku  
Srebrny emblemat pilota...<sup>1</sup>*

*płk pil. Stanisław Karpiński*

### Kto był najstarszy?

Aby przedstawione w niniejszym artykule rozważania miały sens, trzeba w pierwszej kolejności określić jasno, co rozumie się pod pojęciem „najstarszy z myśliwców” (a dokładniej zaś: „najstarszy z polskich myśliwców II wojny światowej”). Tak sformułowane hasło można bowiem zinterpretować na wiele sposobów – na przykład, jako „najdłużej żyjący pilot myśliwski” lub „najstarszy żyjący pilot myśliwski w chwili zakończenia II wojny światowej”.

W tym miejscu jednak mowa będzie o tym lotniku, który w dniu swojego ostatniego lotu bojowego w jednostce myśliwskiej był starszy od jakiegokolwiek innego pilota w chwili wykonania przez niego jego ostatniego

<sup>1</sup> Parafraza wyjątku z poematu Deotymy (właściwie Jadwigi Łuszczewskiej) „Sobieski pod Wiedniem”; Karpiński S., Na skrzydłach huraganu, Bellona, Warszawa 2003, s. 33.



**Bohater artykułu  
na przestrzeni lat:  
w mundurze khaki  
majora pilota Wojska  
Polskiego w latach  
1932–1936...**



**...w stalowym mundurze  
podpułkownika pilota  
Wojska Polskiego  
w latach 1936–1938...**



**...oraz szaroniebieskim  
pułkownika i Group  
Captain (pułkownika  
RAF) Polskich Sił  
Powietrznych w Wielkiej  
Brytanii, 28 października  
1941 r. w Northolt.**

lotu bojowego w jednostce myśliwskiej. W uproszczeniu, by to ustalić, dla każdego myśliwca Polskich Sił Powietrznych należałoby wypisać datę jego ostatniego lotu bojowego, a obok podać dokładny wiek tegoż pilota w dniu tego lotu. Ostatnim krokiem byłby wybór lotnika z najwyższą liczbą widniejącą przy jego nazwisku.

Podana powyżej metoda oczywiście nie ma najmniejszego sensu. Większość pilotów myśliwskich Polskich Sił Powietrznych urodziła się w latach 1915–1922, czyli w chwili zakończenia wojny miała 23–30 lat, zatem na wstępie należy odrzucić ich wszystkich, bowiem było liczne grono myśliwców urodzonych w pierwszych latach XX wieku, a nawet jeszcze w wieku XIX. Poszukiwania najstarszego można więc zacząć wśród tych urodzonych najwcześniej, a ustaliwszy rekordzistę – ustalić, czy ktokolwiek z roczników XX wieku miał szansę go pobić (mowa o hipotetycznej sytuacji, w której pilot urodzony w 1899 r., który wykonał ostatni lot bojowy w 1941 r., będzie „młodszy” od pilota urodzonego w 1902 r., ale latającego bojowo jeszcze w 1945 r.).

Przegląd dokumentów (zwłaszcza „Ewidencji pilotów myśliwskich” ze zbiorów Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen Sikorskiego w Londy-

nie<sup>2</sup>) oraz internetowej „Listy Krzystka” redagowanej przez Piotra Hodyrę ([www.listakrzystka.pl](http://www.listakrzystka.pl)) pozwala na ustalenie nazwisk bodaj wszystkich polskich lotników urodzonych jeszcze w XIX wieku, którzy latali bojowo za sterami myśliwców w latach 1939–1945.

Byli to (alfabetycznie):

- plut. Kazimierz Bocheński (urodzony 20 grudnia 1899 r.)
- gen. bryg. Mateusz Iżycki (22 lutego 1898 r.)
- ppłk Mieczysław Mümler (10 grudnia 1899 r.)
- ppłk Leopold Pamuła (15 listopada 1898 r.)
- płk Stefan Pawlikowski (11 października 1896 r.)
- gen. bryg. Ludomił Rayski (28 grudnia 1892 r.)

Dalszych trzech pilotów urodzonych w XIX wieku miało przydziały do nocnych dywizjonów myśliwskich, jednak żaden z nich nie wykonał nawet jednego lotu bojowego (byli to: mjr Kazimierz Benz i pchor. Zygmunt Barciszewski z 307 Dywizjonu Myśliwskiego Nocnego „Lwowskiego” oraz mjr Bolesław Orliński z 418 Dywizjonu Myśliwskiego RCAF; 418 Squadron).

Analiza wieku w chwili wykonania ostatniego lotu bojowego (bądź operacyjnego) wymienionych pilotów przedstawia się następująco.

Plut. Kazimierz Bocheński był przed wojną długoletnim pilotem komunikacyjnym. Od 1927 r. latał najpierw w „Aerolocie”, a potem w Polskich Liniach Lotniczych „LOT”. Po przybyciu do Wielkiej Brytanii został przydzielony do 307 Dywizjonu, w którym ostatni lot operacyjny wykonał 15 lutego 1941 r., mając 41 lat i 57 dni. Rekord ten zapewne pobili by, jednak zaledwie dwa dni później zginął w wypadku lotniczym podczas lotu ćwiczebnego.

Gen. bryg. Mateusz Iżycki od początku II wojny światowej służył na stanowiskach sztabowych – najpierw jako szef sztabu lotnictwa Armii „Łódź”, a następnie dowódca improwizowanego lotnictwa Armii „Warszawa”. Okoliczności zmusiły go do latania myśliwcem jeszcze podczas kampanii wrześniowej – tylko jeden raz, w nocy z 22 na 23 września 1939 r. Lot ten był równie bohaterki, co kuriozalny: Iżycki został ewakuowany z lotniska mokotowskiego w oblężonej Warszawie w kabinie samolotu PZL P.11a jako pasażer. By w jednomiejscowym myśliwcu zmieścić słusznej postury Iżyckiego i pilota, mjr. Eugeniusza Wyrwickiego (szefa sztabu Brygady Pościgowej), z samolotu wymontowano fotel i radiostację, a lotnicy nie założyli spadochronów. Samolot z powodzeniem przeleciał na Węgry.

2 Instytut Polski i Muzeum im. gen Sikorskiego (dalej: IPiMS), LOT A.V.1/4, Ewidencja pilotów myśliwskich.

Iżycki, jako Delegat Inspektora Sił Powietrznych na Bliskim Wschodzie, nie później niż w lutym 1942 r. wykonał przynajmniej trzy loty bojowe (dokładniejsze dane nie są znane) w składzie 258 Skrzydła RAF, skupiającego dywizjony RAF, SAAF, RAAF, a nawet Royal Navy. Ponad rok później, 30 kwietnia 1943 r., wziął udział w jednym locie bojowym w Afryce, w składzie Polish Fighting Team, czyli „Cyrku Skalskiego”.

Już po objęciu stanowiska Dowódcy Sił Powietrznych, 29 czerwca 1944 r. uczestniczył w locie w rejonie Cherbourga i plaż inwazyjnych w Normandii, w trzysamolotowym kluczu z mjr. Aleksandrem Gabszewiczem (dowódcą 18 Sektora Myśliwskiego) oraz mjr. Janem Zumbachem (oficerem 18 Sektora). Lot ten, formalnie, był bojowy, gdyż lotnicy znaleźli się nad terenem nieprzyjaciela. Miał wówczas 46 lat i 128 dni.

W przypadku Iżyckiego okoliczności lotów, wspomnienia weteranów oraz brak wyszkolenia myśliwskiego generała (przed wojną był pilotem liniowym) kazały wspomniane zadania traktować bardziej w charakterze pogładowego wypadu na linię frontu niż rzeczywistego uczestnictwa w walce.

Płk Mieczysław Mümler mimo zaawansowanego wieku walczył przez większą część wojny. W kampanii wrześniowej dowodził III/3 Dywizjonem Myśliwskim, w kampanii francuskiej – stał na czele polskiego klucza działającego w ramach francuskiej jednostki Groupe de Chasse II/27. W Wielkiej Brytanii w 1940 r. był pierwszym dowódcą 302 Dywizjonu Myśliwskiego „Poznańskiego”. Po trwającym niespełna dwa lata odkomenderowaniu do szkolnictwa, we wrześniu 1942 r. został polskim komendantem bazy RAF Northolt, gdzie stacjonowało I Skrzydło Myśliwskie i stanowisko to piastował do 24 października 1943 r. Regularnie dołączał do I Skrzydła podczas lotów bojowych nad okupowaną Europę. Ostatni lot bojowy wykonał 20 października 1943 r. (w składzie 302 Dywizjonu). Miał wówczas 43 lata i 314 dni.

Płk Leopold Pamuła w czasie II wojny światowej wykonał tylko jeden lot bojowy. Jako zastępca dowódcy Brygady Pościgowej spontanicznie wystartował przeciwko niemieckiemu nalotowi 1 września 1939 r. W walce z Luftwaffe został zestrzelony, ranny, i nigdy potem nie zasiadł za sterami myśliwca. Być może uczestniczyłby w lotach w czasie kampanii francuskiej, gdyby nie banalne z pozoru kłopoty zdrowotne – problem z zębami, który w rezultacie doprowadził do sepsy i śmierci Pamuły już na terenie Anglii. W dniu swojego lotu bojowego miał 40 lat i 290 dni.

Płk Stefan Pawlikowski od czerwca 1942 r. do maja 1943 r. regularnie uczestniczył w lotach bojowych I Skrzydła Myśliwskiego. Ostatni wykonał 15 maja 1943 r., gdy miał 46 lat i 216 dni.

Kończący to zestawienie gen. bryg. Ludomił Rayski w latach 1944–1945 latał regularnie bojowo w składzie 318 Dywizjonu Myśliwsko-Rozpoznawczego „Gdańskiego”. Głównym celem lotów tej jednostki było rozpoznanie wzrokowe i fotograficzne, a także korygowanie ognia artylerii – i tylko takie zadania wykonał Rayski. Z tego względu trudno uznać go za pilota myśliwskiego II wojny światowej (choć nie ulega wątpliwości, że w starciu z nieprzyjacielskim myśliwcem miałby o wiele więcej szans niż Iżycki lecący Spitfirem z dywizjonu stricte myśliwskiego). Ostatni lot bojowy za sterami Spitfire’a Rayski wykonał 16 marca 1945 r., mając na koncie – bagatela! – 52 lata i 78 dni.

Wszystko więc wskazuje na to, że za najstarszego polskiego pilota myśliwskiego II wojny światowej uznawać należy płk. Stefana Pawlikowskiego. Żaden z pilotów urodzonych w 1900 r. i później nie miał szans go pobić.

Warto dodać tu jeszcze, że najstarszym polskim lotnikiem, który uzyskał zwycięstwo powietrzne był wspomniany ppłk Mieczysław Mümler, któremu 3 lutego 1943 r. zaliczono uszkodzenie Focke-Wulfa 190 (miał wówczas 43 lata i 55 dni).

Prawie wszyscy z wymienionych powyżej lotników (tzn. Iżycki, Mümler, Pamuła, Pawlikowski i Rayski) nie byli etatowymi pilotami bojowymi dywizjonu, a jedynie dowódcami, którzy ochotniczo, z własnej inicjatywy, uczestniczyli w lotach bojowych. Oddzielnym zagadnieniem jest więc kwestia najstarszych etatowych pilotów, jednak nie jest ona tematem niniejszego artykułu. W tym miejscu ograniczyć się należy do stwierdzenia, że byli to przypuszczalnie wspomniany wcześniej plut. Kazimierz Bocheński z 307 Dywizjonu (41 lat i 57 dni) oraz – jeśli chodzi o myśliwców dziennych – por. Stanisław Zieliński z 306 Dywizjonu (ostatni lot bojowy 30 grudnia 1941 r., 39 lat i 76 dni<sup>3</sup>). Bezsporne potwierdzenie nazwisk tych dwóch rekordzistów wymagałoby jednak dalszych wnikliwych badań.

## Nim wystartował Spitfirem

Tytułowy „najstarszy z myśliwców”, Stefan Pawlikowski, przyszedł na świat 11 października 1896 r. w mieście Kozłów, ówczas w guberni tambow-

---

3 W aktach osobowych z okresu służby na Zachodzie przy nazwisku Zielińskiego pojawia się rok urodzenia 1905, podczas gdy w dokumentach przedwojennych figuruje rok 1902. Niewykluczone, że owa „pomyłka” była w rzeczywistości celowym działaniem lotnika, który nie chciał, by odsunięto go od latania bojowego z uwagi na wiek.



Płk Stefan Pawlikowski (drugi od prawej) był jednym z najważniejszych ludzi w polskim lotnictwie. Na zdjęciu pozuje z prezydentem RP Władysławem Raczkiewiczem (w kapeluszu), Inspektorem Sił Powietrznych gen. bryg. obs. Stanisławem Ujejskim (z prawej) oraz dowódcą II Skrzydła Myśliwskiego mjr. Stefanem Witorzeńczykiem (z lewej).

skiej w Rosji (obecnie – Miczuryńsk w obwodzie tambowskim), ok. 370 km na południowy wschód od Moskwy.

Jego życiorys był publikowany kilkakrotnie (bodaj najbardziej szczegółowy i oparty na źródłach archiwalnych w książce „Generałowie w stalowych mundurach”<sup>4</sup>), toteż w tym miejscu należałoby jedynie przypomnieć fakty istotne w kontekście niniejszego artykułu. Pawlikowski służył w lotnictwie od listopada 1916 r., najpierw w armii rosyjskiej, a następnie francuskiej. Walczył na froncie zachodnim przeciwko Niemcom, po czym został przeniesiony do Armii Polskiej we Francji, dowodzonej przez gen. Józefa Hallera. Po jej przerzuceniu do Polski uczestniczył w wojnie polsko-bolszewickiej. Na froncie zestrzelił jeden samolot i dwa balony nieprzyjaciela. W latach dwudziestolecia międzywojennego piastował wiele różnych stanowisk, dochodząc w 1938 r. do stanowiska dowódcy 1 Pułku Lotniczego w Warszawie i w 1939 r. do stopnia pułkownika.

4 Czumr S., Wójcik W., *Generałowie w stalowych mundurach*, Bellona, Warszawa 2003, s. 132–134.



W chwili wybuchu II wojny światowej dowodził Brygadą Pościgową. Po odtworzeniu Wojska Polskiego we Francji był komendantem Centrum Wyszkożenia Lotnictwa w Lyonie-Bron, a po ewakuacji oddziałów do Wielkiej Brytanii został polskim oficerem łącznikowym przy Dowództwie Lotnictwa Myśliwskiego RAF (Fighter Command), tzw. Polish Senior Liaison Officer, czyli de facto dowódcą całości polskiego lotnictwa myśliwskiego.

Na żadnym z tych stanowisk, w latach 1939–1941, nie wykonywał lotów bojowych.

## Loty bojowe

Choć miejscem służby Pawlikowskiego była przede wszystkim siedziba Dowództwa Lotnictwa Myśliwskiego RAF (Fighter Command) w pałacu Bentley Priory w Stanmore pod Londynem, a także siedziba Inspektoratu Sił Powietrznych w hotelu „Rubens” w Londynie, sporo czasu spędzał na lotnisku w Northolt pod Londynem. Wizytował je począwszy od czasów bitwy o Anglię, gdy stacjonował tam 303 Dywizjon Myśliwski „Warszawski” im. Tadeusza Kościuszki. W kolejnym roku utworzono tam I Skrzydło



**Płk Stefan Pawlikowski**  
podczas wizyty na lotnisku II Skrzydła Myśliwskiego w Exeter 11 listopada 1941 r.



Inne zdjęcie wykonane w Exeter 11 listopada 1941 r. i Pawlikowski rozmawiający z Inspektorem Sił Powietrznych gen. bryg. obs. Stanisławem Ujejskim.

Myśliwskie, będące aż do początków 1944 r. głównym, pierwszoliniowym związkiem operacyjnym polskiego lotnictwa myśliwskiego. Pawlikowski w Northolt bywał tak często, że trudno wyliczyć wszystkie okazje. Były to zarówno oficjalne uroczystości z udziałem polskich i brytyjskich dostojników wojskowych, święta państwowe i kościelne, ale także zwykłe odwiedzin dowódcy, zainteresowanego codzienną pracą bojową podkomendnych.

Przynajmniej od czerwca 1941 r. (a być może jeszcze wcześniej) Pawlikowski wykonywał loty nieoperacyjne samolotami myśliwskimi polskich dywizjonów. Były to najczęściej krótkie loty po okolicy, czasem dłuższe przeloty nawigacyjne lub przeloty służbowe na inne lotniska.

5 czerwca 1942 r. wziął udział w swoim pierwszym locie bojowym podczas II wojny światowej. Była to operacja „Circus 185”, polegająca na eskorcie bombowców atakujących port w Boulogne we Francji.

W owym czasie prowadzący I Skrzydła latał zwykle w dwusamolotowym kluczu, w pewnym oddaleniu od formacji pozostałych dywizjonów (polscy piloci określali to „lataniem na Lopka”). Zdarzało się, że w parze lecieli dowódca skrzydła (którym w owym czasie był mjr. Stefan Janus) i jego



Płk Stefan Pawlikowski wysiadający z kabiny Spitfire'a V z 303 Dywizjonu wiosną 1942 r.

zastępca, jednak na ogół skrzydłowym był któryś z pilotów jednego z dywizjonów.

Za zgodą Janusa Pawlikowski uczestniczył w lotach lecąc na pozycji bocznej w formacji któregoś z dywizjonów – czyli na takich samych prawach jak każdy niedoświadczony pilot w swoich pierwszych lotach bojowych. Była to ze strony Janusa decyzja rozsądna i pragmatyczna: lecącego na tyłach pułkownika po prostu nie dało się w powietrzu otoczyć specjalną opieką, zatem jego obecność nie rozpraszała ani nie odwracała uwagi pozostałych pilotów od głównego celu zadania.

Łącznie, od czerwca 1942 r. do maja 1943 r., Pawlikowski wykonał aż 12 lotów bojowych, przede wszystkim w eskorcie bombowców (operacje „Circus”) oraz na wymiatanie myśliwskie („Rodeo”). Uczestniczył też w jednym patrolu ratownictwa powietrzno-morskiego (Air Sea Rescue) oraz w operacji „Jubilee” (osłona z powietrza próbnego desantu w Dieppe 19 sierpnia 1942 r.). Pilotował Spitfire’y VB z Dywizjonów 303, 306, 308, 315 i 316 oraz z dowództwa I Skrzydła Myśliwskiego, a także Spitfire’y F.IX z Dywizjonów 315 i 316.

Temat jego lotów w czasie II wojny światowej jest tak obszerny, że mógłby stanowić materiał na osobną książkę. Nie sposób tu więc omówić choćby pobieżnie wszystkich z tych zadań, toteż dalsza część tekstu poświęcona zostanie lotowi ostatniemu – w którym bohater artykułu poległ.



Płk Stefan Pawlikowski, w polowym mundurze lotniczym (battledress), przygląda się grającym w szachy pilotom (z prawej por. pil. Bohdan Arct z 306 Dywizjonu).



Od prawej: płk Stefan Pawlikowski, mjr Witold Urbanowicz oraz mjr Stefan Janus na lotnisku Croydon 5 lipca 1942 r., podczas przygotowań do operacji „Rutter” (ostatecznie odwołanej).

## Ostatni lot

15 maja 1943 r. Pawlikowski po raz kolejny zawitał na lotnisko w Northolt, by wziąć udział w locie bojowym. O godz. 16:05 za sterami Spitfire'a F.IX LZ990 PK-M z 315 Dywizjonu wzbił się w powietrze, by uczestniczyć w operacji „Circus 297”. Polaków, wraz ze Skrzydłem Biggin Hill (Dywizjony 611 oraz 341 francuski), wyznaczono do eskorty sześciu bombowców Mitchell z 98 Dywizjonu Bombowego RAF, bombardujących lotnisko w Carpiquet koło Caen w północnej Francji. Nalot miał być poprzedzony atakiem na lotnisko ośmiu Typhoonów ze 182 Dywizjonu Myśliwskiego RAF, w celu zneutralizowania obrony przeciwlotniczej.

W „Circusie 297” uczestniczyła także druga grupa złożona z 12 Bostonów w osłonie pięciu dywizjonów myśliwskich i wyznaczonych do bom-

bardowania lotniska Poix (Poix-de-Picardie), ok. 180 km dalej na wschód. Leciąca ona zupełnie niezależnie od formacji Mitchellii.

W zadaniu wzięło udział łącznie 35 polskich samolotów. Z Northolt wystartował dowódca skrzydła mjr Wojciech Kołaczkowski (w styczniu 1943 r. zastąpił Janusa), 12 Spitfire'ów IX z 315 Dywizjonu oraz 10 Spitfire'ów IX Dywizjonu 316, a z Heston – 12 Spitfire'ów VB z 303 Dywizjonu (dwa z nich zawróciły z powodu problemów technicznych).

303 Dywizjon poleciał w osłonie górnej Mitchellii. Powyżej, nieco z tyłu, leciał Kołaczkowski z Pawlikowskim jako swoim bocznym. Jeszcze wyżej, w osłonie wysokiej, leciały Dywizjony 316 oraz 315.

Jak wspomniano, poprzedni dowódca I Skrzydła, czyli mjr Stefan Janus, niezmiennie polecał Pawlikowskiemu latać w formacji jednego z dywizjonów, na pozycji właściwej dla niedoświadczonego pilota, czyli z boku. Zmieniło się to dopiero po objęciu I Skrzydła przez mjr. Kołaczkowskiego. Nowy dowódca pragnął zapewnić pułkownikowi najbezpieczniejszą możliwą pozycję i tym samym uchronić go przed niemieckimi myśliwcami. „Circus 297” był wprawdzie już trzecim lotem bojowym Pawlikowskiego za kadencji Kołaczkowskiego, ale dopiero pierwszym, w którym obaj ci lotnicy polecili nad Francję razem. Jak pokazała najbliższa przyszłość, eksperyment ten zakończył się tragicznie.

W kronice I Skrzydła dolot do celu opisano następująco:

*Po starcie dywizjony odleciały nad miejsce zbiórki lotem koszącym. Po przybyciu nad Selsey Bill o godz. 1630 Wing krążąc dołączył do bombowców o godz. 1635, które przybyły za późno o 5 minut. Po spotkaniu cała formacja odleciała na południe lotem koszącym. Wspinac się rozpoczęło o godz. 1645. Bombowce trzymając stale kurs zbyt mały wyszły w rejon Cabourg, gdzie przekroczyły wybrzeże o godz. 1705.<sup>5</sup>*

Nad Francją Dywizjony 315 i 316, zgodnie z rozkazem Kołaczkowskiego, odsunęły się od formacji bombowców, w rejonie celu zrobiły okążenie, po czym – już po bombardowaniu – ułożyły się za bombowcami i odleciały za nimi nad Anglię:

*303-ci Dyon leciał na wys. 13000 stóp<sup>6</sup> lekko w przodzie osłony myśliwskiej. Nad celem napotkano na bardzo silny ogień ciężkiej art. p. lot. Wybuchy bomb widziano w budynkach lotniczych i na runwayu. Po bombardowaniu i wykonaniu skrętu w prawo cała formacja zaczęła wytracać wysokość tak, że po przekroczeniu wybrzeża francuskiego była na*

5 IPIMS, LOT A.V.45/9a, Kronika I Skrzydła Myśliwskiego.

6 13000 stóp – ok. 4000 metrów.

wys. 13000 stóp o godz. 1715. Nad celem widziano kilka nierozpoznanych samolotów, daleko na południe. (...)

316

Zgodnie z otrzymaniem rozkazu od d-cy Wingu, 316 dywizjon lecąc w luźnych trójkach przekroczył wybrzeże Francji w rejonie St Aubin-sur-Mer około godz. 1705 na wysokości 15000 stóp<sup>7</sup>, nad celem skręcił w lewo i aby mieć stale na widoku wyprawę, wykonał jedno okrążenie w rejonie Caen, poczem posuwając się za odchodzącymi bombowcami, po wykonaniu przez nie zadania, wyszedł z Francji w rejonie Oistreham.<sup>8</sup>

Dwie pozostałe grupy polskich myśliwców – para dowódcy skrzydła oraz Dywizjon 315 – zostały zaatakowane z zaskoczenia, z przewagi wysokości, przez kilka Focke-Wulfów 190, które wykorzystały moment, gdy Polacy wykonywali zakręt i byli ostrzeliwani przez artylerię przeciwlotniczą:

315

Po otrzymaniu rozkazu od d-cy Wingu, aby wejść nad Francję po lewej stronie bombowców i wykonać skręt w prawo poza celem, dywizjon przesunął się w lewo i wszedł nad Francję między Cabourg i Trouville, około 17.05 na wys. 18000 stóp<sup>9</sup>. Przy przekraczaniu wybrzeża, dywizjon został ostrzelany w rejonie Le Havre ogniem art. p. lot. (ogień średni b. ciężki kaliber, wybuchy z tyłu). Gdy dywizjon rozpoczął skręcać w prawo, z mgielki, która się znajdowała na wys. 20000 stóp<sup>10</sup> i zza dymków po wybuchach pocisków – wyskoczyły 4 F.W.190 i zaatakowały z góry z tyłu – prawą trójkę. Przy tym ataku widziano (...) jak jeden Spitfire poszedł w dół. Gdy F.W.190y odchodziły po tym ataku, nasze Spitfire'y poszły za nimi (...)

Po skończonej walce dywizjon się zebrał i podążył za odchodzącą już znad celu wyprawą bombową, przekraczając brzeg francuski w rejonie Oistreham, na wys. 20000 stóp, około godz. 17.10.<sup>11</sup>

W ataku Focke-Wulfów 315 Dywizjon stracił kpr. Piotra Lewandowskiego, który uratował się na spadochronie<sup>12</sup>. W walce, która się potem wywiązała, zwycięstwa zaliczono por. Stanisławowi Blokowi (jeden Fw 190 ze-

7 15000 stóp – ok. 4600 metrów.

8 IPiMS, LOT A.V.45/9a, Kronika I Skrzydła Myśliwskiego.

9 18000 stóp – ok. 5500 metrów.

10 20000 stóp – ok. 6100 metrów.

11 IPiMS, LOT A.V.45/9a, Kronika I Skrzydła Myśliwskiego.

12 Zestrzelony Lewandowski uratował się na spadochronie, ale został wzięty do niewoli. Uciekł z niej 4 lipca 1943 r. i przedostał się do Włoch, gdzie doczekał wyzwolenia przez wojska alianckie 27 września 1944 r.

strzelony na pewno) oraz por. Ryszardowi Dubieleckiemu (jeden Fw 190 uszkodzony).

W brawurowym, nagłym ataku, Niemcom udało się też dojść do dobrze chronionej pary mjr. Kołaczkowskiego, którego relację także zamieszczono w kronice I Skrzydła:

*Dochodząc do wybrzeża Francji wydałem rozkaz 315, 316, dyonom, aby odsunęły się na zewnątrz bombowców, przekroczyły brzeg i wykonały okrążenie celu z przeciwnych kierunków, poczem dołączyły na swoje dawne miejsca, osłaniając wycofującą się wyprawę. Leciałem na wys. 15000 stóp z G/C Pawlikowskim po jego prawej stronie z tyłu za 303 dywizjonem. Po wykonaniu skrętu w prawo i po zejściu z celu, gdy leciałem stale w tej samej pozycji, doszedłem do brzegu w rejonie Bayeux, gdy zobaczyłem, jak 5 F.W. 190 jeden za drugim od słońca szły do ataku, podczas gdy pierwszy już był w fazie strzelania. Wykonałem natychmiastowy gwałtowny skręt w lewo pod F.W.190'y i straciłem z oczu G/C Pawlikowskiego. Widziałem również jak trzy pierwsze FW 190 wywrotem poszły w dół, czwarty strzelał i też poszedł w dół, a piąty związał się w kołową walkę. Po paru okrążeniach wyciągnąłem w słońce i straciłem F.W.190'y z oczu, poczem odleciałem do bazy.<sup>13</sup>*

Podobnie brzmiący opis wydarzeń znaleźć można w angielskojęzycznych dziennikach działań bojowych poszczególnych dywizjonów (Operations Record Book).

Nowe spojrzenie na walkę wnosi za to prywatny list, wysłany przez jej uczestnika ppor. Adama Sworniewskiego z 315 Dywizjonu do kolegi ppor. pil. Michała Cwynara. Wyjaśnia bowiem, jak doszło do tego, że niemieckim myśliwcom udało się minąć lecące w górze dywizjony i zagrozić samemu dowódcy skrzydła i jemu bocznemu, będącym znacznie niżej:

*15-tego po południu nie wrócił Piotr Lewandowski i płk Pawlikowski. Lewandowski był w czwórce, w której ja też byłem, on jako boczny Zielonki<sup>14</sup>. Czwórkę prowadził Marcisz<sup>15</sup>, F/Lt, nowy d-ca Flightu. Wierz mi Michale, że cudem wróciliśmy we trójkę, powinniśmy byli zostać i w najgorszym wypadku ja sam sobie poczytuję za cud. Byliśmy nad Caen (między Havre a Cherbourg). Bez zapowiedzi ze „stacji” zauważono parę maszyn za nami (około 3 mile) na tej samej wysokości, w chwili gdy przekraczaliśmy brzeg na 18 tys.!!! W czasie zakrętu na zachód maszyny te wznosiły się wewnątrz łuku, ścinając nam, co sam wi-*

13 IPiMS, LOT A.V.45/9a, Kronika I Skrzydła Myśliwskiego.

14 Ppor. Kazimierz Zielonka.

15 Por. Stanisław Marcisz.



działem i byłem pewny, że wszyscy je widzą, jako że kazano je obserwować po pierwszej zapowiedzi. Byliśmy zewnętrzną (lewą) czwórką, gdy się zaczęły składać. Zapowiedziałem więc, że atakują, bez żadnej paniki będąc pewien wyraźnej sytuacji. Myślałem, że mnie zaleje, gdy nie zauważyłem żadnej reakcji d-cy 4-ki w czasie, gdy powinien robić unik. Okazuje się, że mu siadło radio, a na dobitkę złego tylko ja widziałem, że nas atakują z prawej. Ponieważ przed atakiem i zarazem rozpoznaniem wyszedłem na zewnątrz Marcisza, by ułatwić Kaziowi z Lewandowskim zejście w dół a zarazem zbliżenie się, zostałem jeszcze gorzej wypchnięty na zewnątrz przez nich dwóch, gdy Kazio zareagował na moją zapowiedź unikiem w prawo. Czwórka jadąca z prawej solidnie postrzelała, lecz na szczęście dali za dużą poprawkę. Na skutek szrapnelowych pocisków przed nami, Marcisz poszedł w dół w prawo, a zapadający się przede mną Lewandowski wystawił ogon w celowniki dwójce Fk-Wulfów z lewej, których nikt naprawdę nie widział, a sam zauważyłem je obserwując Lewandowskiego, by się nie zderzyć. Odszedłem w lewo do góry, gdyż nie było sensu się pchać w celowniki tej dwójce, tym samym zostając sam, a Lewandowski już się dymił w dole. Jeden z tej dwójki poszedł za mną i wyraźnie mnie dochodził aż do około 70 jardów<sup>16</sup>, lecz nie mógł mi odłożyć poprawki, gdyż ciągnąłem aż do pionu. Ostatecznie, na skutek serii, którą oddał sam będąc blisko pionowego położenia, wpadł w korek. Zwalilem się za nim, przystopowałem korek biorąc go na celownik. Na szczęście oglądnąłem się w tył, gdzie miałem 4-kę Fk-wulfów (16 tys.!!!). Na szczęście nie ogarnęła mnie panika Bogu dzięki i nie dałem im poznać, że ich widzę. Wyciągając do poziomu na całym gazie wyczekałem do momentu, gdy prowadzący z resztą w „line astern”<sup>17</sup> zaczął odkładać poprawkę, po czym pociągnąłem ku nim. Tylko czwarty usiłował strzelać lecz daleko za mój ogonem, gdzie sam przechodził. Chcąc się na nim odgryźć odwalilem za nim, lecz on już wyrucił w dół, podczas gdy trójka ciągnęła w górę. Po wielkich trudach doszedłem unikami do sprężarki<sup>18</sup> i jakoś udało mi się wrócić samemu, choć nic nie mogłem ustrzelić.

Wydaje mi się, że gdybym zaczął wyraźnie wiać po zrezygnowaniu ze strzelania, byliby się rozdzielili z „line astern” i na pewno by mnie „zrobili”. (...)

16 70 jardów – ok. 65 metrów.

17 Line astern (ang.) – szyk gęsiego.

18 Tj. do wysokości na której silnik Spitfire'a IX pracował wydajnie (z uwagi na zasadę działania sprężarki). Por. przypis nr 20.

*Pawlikowski latał na „lopka” z Wing Cmdrem Kołaczkowskim, zostali zaskoczeni we dwójkę i ten pierwszy się zgubił po zakręcie.*<sup>19</sup>

Relacja mjr. Wojciecha Kołaczkowskiego po wojnie doczekała się obszernej wersji, spisanej przez pisarza lotniczego Bohdana Ejbicha (byłego porucznika pilota 304 Dywizjonu Bombowego „Ziemi Śląskiej”). Została wydana jako jedno z opowiadań w zbiorze pt. „Wytrwali do końca”.

Warsztat literacki Ejbicha polegał na wysłuchiowaniu opowieści kolegów-weteranów, a następnie urozmaicaniu ich własnym egzaltowanym, czy momentami bombastycznym językiem. W opowiadaniach jego autorstwa miało też miejsce ciągłe przeplatanie słów jakoby cytowanych z własnymi komentarzami i dopowiedzeniami.

Można więc przyjąć, że co do zasady przytoczone poniżej stwierdzenia Kołaczkowskiego są jak najbardziej prawdziwe, jednak styl wypowiedzi jest wyłącznym dziełem Ejbicha. Wiele szczegółów, takich jak cel wyprawy, liczba i typ bombowców itp. w relacji tej różnią się od danych archiwalnych, co rzucić należy na karb upływu czasu (Kołaczkowski i Ejbich rozmawiali prawie 40 lat od opisywanych wydarzeń):

*Pułkownik Pawlikowski – odrzekł Kołaczkowski – był osobą wybitnie lubianą przez innych pilotów myśliwskich.*

*Troskliwy, zapobiegliwy, a przede wszystkim sprawiedliwy w ocenie i zrozumieniu zaistniałych sytuacji. Będąc oficerem łącznikowym pomiędzy Dowództwem angielskim a Inspektoratem polskiego lotnictwa w Londynie, niejednokrotnie wpadał do RAF Northolt, by starych przyjaciół odwiedzić, porozmawiać, przywieźć instrukcje, zaczerpnąć bojowego powietrza, a nawet czasem polatać sobie po okolicy dla utrzymania wprawy, jako że pułkownik Pawlikowski, chociaż dużo starszy od nas wszystkich, nadal pozostawał w duchu myśliwcem i prawdopodobnie w okazjnym lataniu odnajdywał własną młodość oraz ciągłość jeszcze wcześniejszych marzeń.*

*Od czasu do czasu, gdy zadania bojowe nie były zbyt trudne, Pawlikowski dołączał do lecącej wyprawy myśliwskiej nad Francję i szczęśliwie wracał, zapowiadając zawczasu, że przy następnej okazji jeszcze raz polecą.*

*W dniu 15 maja – mówił Kołaczkowski – otrzymałem zlecenie od Dowództwa Fighter Command zorganizowania bezpośredniej osłony kilkudziesięciu Bostonów, które właśnie tego dnia miały w zadaniu znisz-*

---

19 Cwynar M., Wspomnienia wojenne, b.w., Warszawa 2004, s. 94, 98.

czenie centrum fabrycznego w rejonie miasta Caen, leżącego w północnej części Normandii, w pobliżu zatoki Le Havre.

Zadanie więc stosunkowo łatwe. Start, spotkanie z bombowcami na wyznaczonym miejscu, uformowanie szyku bojowego, wdrapanie się na wysokość osiągalnego pułapu, prawdopodobny dystans dolotu około 100 mil, osiągnięcie celu... i powrót. Nic skomplikowanego. Zabawa dziecinna. Nic nadzwyczajnego, co mogłoby zezwolić na jakąś spekulację nieprzewidywanych trudności. Robota nieomal codzienna. Wielokrotnie praktykowana.

Pewnie! Zaskoczyć zawsze są zdolni. Przesądnym jednak nigdy nie byłem. Skoro są takie... a nie inne... wyroki boskie, to po co z nimi walczyć. Z ostrożności natomiast nikt nie będzie rezygnował. Byłoby to śmiertelne niedopatrzenie. Grzech główny w myśliwskim lotnictwie. Chyba jasne i zrozumiałe.

Z drugiej strony, w żadne fetysze, czy talizmany, też nie wierzyłem. Nie każdą też wyprawę należało traktować odgórnie, tak jak piorunochron, który wszystkie wrogie zamiary mógłby na głowę nam ściągnąć.

A nawet... gdyby... to od czego jest myśliwiec wiszący w powietrzu?

Pacjenta się spreparuje, przetrzepie i znów wieczorem będzie można kontynuować przerwanego brydża, czy ping-ponga.

Wprawdzie – lecąc w ciasnej osłonie bombowców – myśliwiec miał rzadką szansę spotkania się z natychmiastowym sukcesem. Niefortunne! Ale prawdziwe! Ciasna i bezpośrednia bowiem osłona nie dawała nam prawa oderwania się od bombowców. Wszelki pierwszy kontakt z nieprzyjacielem angażował raczej dywizjony lecące w osłonie pośredniej. A więc te lecące jeszcze wyżej. Nad nami. Względnie te... lecące w dolnej osłonie i równie pośredniej.

Niemcy natomiast atakowali z zasadzki. Pikowali od strony słońca. Z blaskiem słonecznym na ogonie. Trójkami. Jeden za drugim. Spadali nam na plecy, a po oddaniu strzału wyciągali maszyny świecą w górę celem przymierzenia się do kolejnych ataków. Wyrachowanie. Zdradziecko. Oddawali serię i w nogi.

Innymi słowy... tego dnia nasza eskorta składająca się z czterech polskich dywizjonów była uwiązana nieomal do kadłubów bombowców krótkiego zasięgu, jakimi były Bostony.

Pech... a może przeznaczenie, że właśnie tego dnia przyjechał z dowództwa pułk. Pawlikowski.

– Polecę z wami – powiedział.

*Chciałem protestować. Nawet się skrzywiłem. Z szacunkiem oczywiście. W zasadzie miałem ku temu wszelkie prawo, by na lot nie zezwolić. Pawlikowski nie wchodził w skład personelu latającego operacyjnie. Musiałby mieć na to specjalne zezwolenie. A to się rzadko zdarzało.*

*Lecz jak tu odmówić dawnemu przełożonemu, który jeszcze nie tak dawno był dowódcą Brygady Pościgowej w kampanii wrześniowej.*

*Człowiek musiałby nie mieć serca, by odmówić lotu. Nie był aż tak trudny. Tym bardziej więc należało serce pokazać. Ostatecznie... tylko godzina z kawałkiem w powietrzu. I już po butach. Załatwione.*

*Można oczywiście popełnić pomyłkę. Omyłki zazwyczaj prowokują dramat. O masz babo placek! Zaczynają się kłopoty! Komisje specjalne! Inwestygacje! Bóg wie co!*

*Tłumacz się człowieku garbatym szczęściem? Zdarzyło się? Wola boska?*

*Co powiesz takiej komisji? Że żałujesz za grzechy?*

*Z dramatów wyrastają więc konsekwencje. Trudno! Ktoś musi tu zdecydować. A decyzję muszę wydać... ja Kołaczkowski. Na mnie potem będą psy wieszać.*

*– Sumienia nie masz – powiada Pawlikowski*

*Z tłumaczeń, zastrzeżeń i innych głodnych kawałków... osiwiejesz!*

*– Przecież już niejednokrotnie latałem bojowo. Z twoimi poprzednikami dowodzącymi polskimi dywizjonami. Nie bądź więc chłopie sceptykiem. Nie martw się o moją skórę i nie stawiaj żadnych odmownych kropek nad „i”.*

*– Pogoda jak ta lala! Zachmurzenie nieomal zerowe. Nim skończymy dyskusję... będziemy z powrotem!*

*Zaśmiał się życzliwie próbując odsunąć na bok wszelkie dotychczasowe zastrzeżenia Wojciecha Kołaczkowskiego.*

*Dobrze! Decyduję w końcu. Co ma wisieć nie utonie!*

*– Poleci pan w takim razie razem ze mną. Jako prawoskrzydłowy.*

*– Sam będę leciał na linii dowodzenia całością. A więc tuż na tyłach wyprawy bombowej. Celem uzyskania szerszego pola widzenia.*

*– Świetnie! świetnie! – powtarza dwukrotnie Pawlikowski.*

*Reguły istnieją po to, by w nich wyjątków szukać. Zaśmiał się radośnie.*

*Na godzinę przed odlotem zarządziłem odprawę pilotów.*

*Start 3.50. Spotkanie z lekkimi bombowcami nad Dungeness o czwartej dziesiątej. Dwa dywizjony w lewej osłonie a dwa po prawej. Ja z Pawlikowskim na tyłach. Jeszcze tylko kilka słów o strategii powietrz-*

nej i nim słowo stało się ciałem wisielśmy w powietrzu gdzieś nad środkiem Kanaku.

Niebo było bezchmurne. Późne godziny uciekającego popołudnia objęła w swe ramiona przezroczysta jasność rozpięta wokół półkuli przesuwanego się razem z nami horyzontu.

Jaskrawy blask słonecznych promieni odbijał się martwo od powierzchni płatowców. Czasem jaśniejszy refleks światła sphywał błyskawicznie wzdłuż krawężników aluminiowych wiążących kabinę pilota z potężnym kadłubem maszyny.

Motory dudniły równomiernym matem dźwięku. Przyjacielsko. Zapewniając nieomal, że wyprawa się uda.

Rudo-szara płaszczyzna europejskiego kontynentu wisiała tuż pod nimi. Jak gdyby uczepiona niewidzialną nicią do równie niedostrzeżonego zaczepu – hen – ponad stożkiem zenitu. Przysuwała się w lekkim zamgleniu, jakie również nad kontynentem wisiało.

Minęli właśnie Le Havre. W łagodnym skrawku kąta, zamkniętego gdzieś między profilem skrzydła, a wysmukłą linią kadłuba, wychyliła się zatoka Sekwany.

Jeszcze kilka minut i cała wyprawa wdarła się w kontynent francuskiej Europy. W prawostronnym zakręcie płynęli łagodnie w stronę miasteczka Caen.

W skrzyżowaniach i nisko rozłożonej pajęczynie dróg, ciemniejsza plama zabudowań wysunęła się niemrawym konturem, jaki na ostrości – co sekunda – potężniał. Bliżej... bliżej!

Nie ulegało już najmniejszej wątpliwości, że w tej chwili w każdej maszynie bombowej jedna z twarzy załogi rozpląszczyła się nad celownikiem zrzutu.

Napięcie narastało. Już niedługo, a serie bomb spadną na przedmiejskie fabryczki. Zniszczą w swym rozrywającym wybuchu urządzenia instalacyjne. Wstrząsną ziemią. Szarpną pyłem kurzu. Wyrzucą w powietrzu w błysku ognia tumany rozpalonego piachu. Wymieszają się z żelastwem wyrwanym z cementu. Sparaliżują wysiłek wojenny bezpardonowego wroga. Konsekwencje procesów dziejowych zapoczątkują dalszy ciąg serii zniszczeń, jakie człowiek na drugim człowieku wymusza. Ale tych bomb, jakie za chwilę spadną i hukiem przestrzeń wypełnią, żadna ludzka ręka zdołać już nie wstrzyma [sic! – przyp. W.Z.].

Żaden desperacki atak kilku myśliwskich eskadr wroga. Żadna zapora ogniowa artylerii przeciwlotniczej. Cel zbliżał się już teraz w ułamkach sekundy.

Kołaczkowski zdążył jeszcze dojrzeć, że na wysokości około trzech tysięcy stóp, tuż na prawym skrzydle wyprawy, wyprysło ni stąd ni zowąd zgrupowanie nieprzyjacielskich maszyn bojowych.

Natychmiast wydał rozkaz, by prawostronna osłona zaangażowała wroga.

Jednocześnie – nieomal kątem oka – dostrzegł w przeraźliwie jaskrawej poświacie uczeplonej wokół słońca trzy pikujące mu na ogon ciemniejsze plamy Focke-Wolfów. Zbliżały się z piorunującą szybkością. Niebezpieczeństwo szarpnęło natychmiastowym pulsem reakcji.

Pawlikowski płynący w swym Spitfire'rze, tuż-tuż obok, mógł ich nie dostrzec.

Nagłym szarpnięciem maszyny wprowadził samolot w ciasny wiraż. W lewo. Wprost pod pikujące od tyłu maszyny nieprzyjaciela. Zdążył jeszcze krzyknąć w mikrofon, by Pawlikowski skręt zacisnął. W równoległy tor ratujący życie ucieczką. W tężejącej koncentracji dostrzegł w kącie usuwającego się wraz z nim płatowca trzy punkty, jakie sphynawszy z dużo znacniejszej wysokości przeszły tuż obok głęboką piką. Wyszarpnął maszynę z ostrego zakrętu. W oczach wciśniętych gdzieś w głąb czaszki dostrzegł ponownie zarys maszyny Pawlikowskiego. Oddalała się w powolnym korkociągu lecąc w kierunku ziemi.

Musieli go dranie dostać – szarpnęło bolesną myślą.

Pawlikowski już z tego lotu do bazy nie wróci – odbiło się echem.

Trafili! Zaskoczyli! Nie zdążył ścisnąć skrętu ucieczki w ciasny promień półkola, jakim sam zdążył się ratować. Był jeszcze nadal na wysokości atakujących Bostonów, które zwały się właśnie cały ciężar śmiertelnego ładunku.

Nabrać czym prędzej wysokości! Leciał przecież w sektorze martwym dla obu sprzężarek powietrza.<sup>20</sup>

Poderwał maszynę do góry i na pełnym gazie szukał jeszcze wyższego pułapu.

W tym właśnie momencie dostrzegł ponownie trzy inne Focke-Wolfy [tu i dalej – sic! – przyp. W.Z.], które cierpliwie na niego czekały. A więc szczęście na jednego. Walka nierówna. Nie siła ognia, lecz koncentracja i uzdobnienia prawdziwego myśliwca za chwilę w grę wejdą.

Zimna krew znów sphynęła pod czaszkę. Drapieżna myśl uczepiła się świadomości, że teraz żartów już nie ma. Mogą spuścić! Zestrzelą!

20 Autor, tj. Bohdan Ejbich, opowiadanie rozpoczął od wyjaśnień, że z uwagi na zasadę działania sprzężarek silnika Spitfire'ów IX samoloty te były najmniej wydajne na wysokościach pomiędzy 16 000 a 22 000 stóp (tj. 4900–6700 metrów).

Wyrównał maszynę. Wyprostował lot. Odczekał spokojnie fragment czasu, jaki zezwalał na skontrolowanie sytuacji.

Podobnym unikiem wgniół maszynę pod tor rozszarpujących każdy napotkany obiekt pocisków plujących z maszyny wroga.

Znów wyrwał ją do góry. Świecą!

W uciekającej dali dostrzegł jeszcze całą wyprawę bombową, która w prawym skrajnie wyprostowała kierunek lotu na Anglię. Pozostał więc sam. Pod nim trzy Focke-Wolff. Tuż obok trzy wcześniejsze, które w pierwszym ataku spuściły „Spitfire” Pawlikowskiego.

Nacierali zuchwale. Byli przekonani, że ten jeden samotniak też im nie ucieknie. Że każdą drogę ratunku rozstrzelą w seriach pocisków.

Wszystkie płatowce rwały do góry.

Byle wyżej... byle wyżej – darł przeraźliwie tuż nad sklepieniem czoła.

W skroniach dudniło napięciem, jakie maszynie zdawało się nadawać przyspieszenie.

Focke-Wolff ustawily się do ponownego ataku.

Zwinął maszynę. Znów stracił wysokość. Poderwał do góry. Szarpał sterami.

Jakaś seria pocisków błysnęła nagłą smugą. Przeszła tuż obok.

Przerzucił maszynę. Wcisnął w nagły przewrót. Wyprowadził.

Kotłował się, jak rozjuszony ogier, którego szerszenie opadły.

Mógł uciec jedynie jeśli druga sprężarka się włączy. Uzyska przewagę mocy.

Zdawało mu się, że znów nabrał wysokości. Nie miał czasu spojrzeć na zegary. Wskaźniki instrumentów nie były teraz ważne. W pełnej koncentracji rozszarpywał otaczającą go przestrzeń.

I w tym właśnie momencie poczuł, jak druga sprężarka się włącza.

Potężny silnik Merlina (...) parsknął nową mocą.

Kończkowski wyskoczył do góry. Jak z procy.

Niemcy nie mieli już prawa go zaskoczyć.

Przetartł łagodnie czoło. Wciągnął w płuca duży haust tlenu.

Tuż pod nim uciekała płaska powierzchnia kontynentu.

Ta sama szaro-rdzawa płaszczyna spowita gdzieś u dołu w przetartą zawieszinę nadciągającej mgiełki.

Jeszcze niżej błysnęło refleksiem światła. Jak cios pałasza odbity od powierzchni spokojnie płynącej rzeczulki.

Na zapleczu ginęły w niebieskiej przestrzeni białe smugi zwirowanej pary pozostawione po walce powietrznej.

*Kołaczkowski gnał w stronę Northoltu. Nie dał się pokonać przeważającym siłom nieprzyjaciela.*

*Z wyprawy nie wrócił tylko jeden pilot.<sup>21</sup>*

*Był nim pułkownik Stefan Pawlikowski.<sup>22</sup>*

Alternatywna wersja relacji mjr. Wojciecha Kołaczkowskiego znalazła się także we wspomnieniach ówczesnego płk. pil. Stanisława Karpińskiego, zastępcy Inspektora Sił Powietrznych. Warto ją przytoczyć przede wszystkim z uwagi na opis okoliczności poprzedzających start. Fragment poświęcony wydarzeniom w powietrzu tak mocno odbiega od dwóch innych relacji Kołaczkowskiego, że trudno nie zinterpretować tego jako fikcji literackiej, powstałej w wyniku przeplecenia zdawkowych słów Kołaczkowskiego z mylnymi wyobrażeniami Karpińskiego na temat operacji myśliwskiej i tego, co Pawlikowski mógłby w niej robić. Stąd na przykład przewijające się w kilku miejscach wzmianki, że Pawlikowski leciał samotnie z boku, by z dystansu przyglądać się pracy swoich dywizjonów – albo, że dywizjony atakowały cele naziemne.

Tak czy inaczej, w książce „Na skrzydłach huraganu” Karpiński napisał (używając w narracji postaci swego alter ego – Juliusza Braniewskiego):

*15 maja Braniewski wizytował razem z Pawlikowskim polskie 1. Skrzydło Myśliwskie na lotnisku Northolt, którym od początku roku dowodził ppłk Kołaczkowski. Kiedy tam przybyli, 315. Dywizjon Myśliwski, dowodzony od niedawna przez mjr. Poptawskiego, był akurat w pogotowiu do akcji wymiatania nieprzyjaciela nad Francją. W tym samym czasie inne dywizjony myśliwskie i lekkich bombowców miały atakować cele na ziemi.*

*Juliusz wiedział, że Pawlikowski od czasu do czasu trenuje na jednym z samolotów typu Spitfire, należącym do 315. Dywizjonu. Wcale się więc nie zdziwił, gdy Pawlikowski zwrócił się do Poptawskiego, by polecił szefowi mechaników dywizjonu przygotować dla niego samolot. Było natomiast zupełną niespodzianką, kiedy powiedział Kołaczkowskiemu, iż zamierza przewietrzyć się trochę i w tym celu polecą za 315. Dywizjonem nad Francję, by przy tej okazji zobaczyć choćby z daleka walkę dywizjonu z niemieckimi myśliwcami. Kołaczkowski, który zwykle prowadził Skrzydło w powietrzu do ataku, próbował oponować, starał się wyjaśnić Pawlikowskiemu, że wie dobrze z własnego doświadczenia, jak często następuje w powietrzu zamieszanie przy tego rodzaju kombinowanych działaniach, nie pozwalając na odtworzenie całkowitego obrazu walki, a tym*

21 W rzeczywistości: dwóch (Lewandowski i Pawlikowski).

22 Ejbich B., Wyrwali do końca, b.w., Toronto 1983, s. 107–113.



bardziej walki poszczególnych eskadr lub kluczy, a nawet pojedynczych samolotów. W tego rodzaju zamieszaniu samotna maszyna przyglądającego się z boku dowódcy mogłaby się stać pożądanym łupem dla niemieckich intruzów powietrznych.

– Nie miej mi za złe – rzekł Pawlikowski – że przez półtorej lub dwie godziny nie będę mógł ci towarzyszyć przy wizycie. Zastąpi mnie na ten czas polski komendant lotniska, ppłk Mümler.

Po pewnym czasie myśliwce powracały z wyprawy. Po wylądowaniu, Kołaczkowski, dowódca Skrzydła szybko podszedł do Braniewskiego i poprzez ogłuszający warkot zniżających się nad lotniskiem maszyn złożył mu jak najgłośniejszy raport (...)

– Płk Pawlikowski został zaatakowany przez trzy Messerschmidty i zestrzelony. Natomiast wszystkie samoloty dywizjonów mego Skrzydła, jak się zdaje, wracają cało po udanym wypadzie.

Podczas gdy samoloty dywizjonów kolejno lądowały, Kołaczkowski opowiadał mu okoliczności tragicznego lotu, w którym 15 maja zginął doskonały pilot i sztabowiec, zawsze pełen fantazji i szczerego dowcipu, czasem lekkoduch, ale zawsze lubiany i szanowany przez załogi dowódca lotnictwa myśliwskiego.

– Kiedy większość sił skrzydła atakowała cele naziemne, a 315. Dywizjon wymiatał nieprzyjaciela z nieba, w pewnej chwili zobaczyłem samolot naszego dowódcy, jak samotnie defiluje w powietrzu, prawdopodobnie obserwując fragmenty walki. Następnie ja też wpadłem w jej wir. Z satysfakcją spostrzegłem pikującego w dół niemieckiego myśliwca, za którym ciągnął się ogon ognia i dymu. Przez jakieś pół godziny moja uwaga była całkowicie pochłonięta tym, co robią dywizjony mego Skrzydła, wydawaniem od czasu do czasu rozkazów przez radio i słuchaniem krótkich raportów dowódców dywizjonów, eskadr i załóg. Gdy zadanie nasze zostało wykonane, zarządziłem zbiórkę i powrót do Anglii. Potem leciałem na czele Skrzydła aż do Kanalu, wypatrując równocześnie samolotu Pawlikowskiego. Z początku myślałem, że może wcześniej od nas wrócić do Anglii... Nagle w kierunku północnym zauważyłem, w dość dużej odległości, sylwetkę pojedynczego Spitfire'a i pikujące na niego trzy maszyny niemieckie. Po chwili w słuchawkach mego radiofonu usłyszałem głos Pawlikowskiego: „Napadli mnie... jestem ranny... trzech na jednego...”. Gwałtownym zwrotem skierowałem się tam, lecz w tym momencie jego Spitfire poszedł w dół w ostrym korkociągu, pozostawiając za sobą chmurę dymu, a Messerschmidty szybko oddaliły się, wchodząc w warstwy wysokich chmur. Widziałem jeszcze, jak Spitfire uderzył w ziemię, wznosząc

*stłup ognia. Ponieważ już nie mogłem mu w niczym poznać [sic! – przyp. W.Z.], a mój zapas paliwa ledwie wystarczał na powrót, dołączyłem do zgrupowania.<sup>23</sup>*

Trudno nie zadać sobie pytania, zwłaszcza wobec śmierci Pawlikowskiego, dlaczego zdecydował się na udział w lotach bojowych bez stosownego przeszkolenia. Każdy, nawet doświadczony przedwojenny polski myśliwiec, w Wielkiej Brytanii przechodził obszernie przeszkolenie albo w składzie formowanego od podstaw polskiego dywizjonu, albo w Polskiej Szkole Myśliwskiej, funkcjonującej przy brytyjskiej jednostce wyszkolenia bojowego (Operational Training Unit). Pawlikowski nie tylko nie wdrożył się w ten sposób, ale co więcej – przynajmniej przed pierwszymi dwoma lotami bojowymi w ogóle nie uczestniczył w treningowych lotach w szyku, walkach myśliwskich ani strzelaniach treningowych.

Por. Witold Łanowski (notabene, oficer krnąbrny, źle znoszący wymagania wojskowej dyscypliny, a przy tym szczerze nie cierpiący Pawlikowskiego), w swoich wspomnieniach napisał po śmierci swojego dowódcy:

*Tytułem wyjaśnienia: pułkownik Stefan Pawlikowski był dowódcą polskiego lotnictwa myśliwskiego. Był jednym z najstarszych pilotów, jego umiejętności pochodziły z czasów I wojny światowej, kiedy to szkolił się we francuskich siłach powietrznych i jako kursant wyższej szkoły pilotażu (we francuskim stopniu adiutanta) latał z nimi w późniejszej fazie tego konfliktu. (...)*

*(...) zadzwonił do mnie jeden z przyjaciół, by przekazać mi pewną nowinę. Napomknął, że powinienem dobrze uczcić ten wieczór, gdyż mój największy wróg został zestrzelony, i czy się domyślam, kto taki? Niepewnie zapytałem, czy chodzi o Pawlikowskiego, i okazało się, że zgadłem. Jak się dowiedziałem, postanowił on wybrać się na lot bojowy z jednym z dywizjonów z Northolt. Niestety dla niego zostali zaatakowani nad Francją i zginął zestrzelony. Był najstarszym członkiem tej grupy, gdyż pozostali piloci nieustannie się szkolili, żeby być gotowi do walki, on zaś nie. Zaryzykował, lecąc zwłaszcza na tego rodzaju operację, i przegrał. (...)*

*Niewykluczone, że tych wysokich oficerów skłaniały do takiego zachowania słowa generała Sikorskiego – oświadczył on, że odznaczy tylko tych, którzy stanęli twarzą w twarz z wrogiem. Wielu pilotów było jednak zdania, że przy tak marnym przygotowaniu oficerowie ci zrobiliby lepiej, wieszając po prostu portret Hitlera w swoim biurze, żeby zakwalifikować*

23 Karpiński S., Na skrzydłach huraganu, Bellona, Warszawa 2003, s. 360–361.

*się do tego wyróżnienia. Byłoby to też bezpieczniejsze dla pilotów, którzy musieli chronić podczas lotu swych niedoświadczonych dowódców.*<sup>24</sup>

Mimo zjadliwości tej opinii, trudno się z nią (przynajmniej częściowo) nie zgodzić – przynajmniej w tym sensie, że Pawlikowski podczas lotów był zapewne najskądziej wyszkolonym w realiach nowoczesnej wojny powietrznej pilotem I Skrzydła.

Inni piloci jednak na kartach wspomnień nie odważyli się krytykować swojego poległego dowódcy, a wręcz przeciwnie – wspominali go z szacunkiem i sympatią.

Kpt. Wacław Król (w owym czasie pilot Polish Fighting Team) pisał:

*Pawlikowski był pilotem myśliwskim podczas pierwszej wojny światowej, latał w eskadrze francuskiej, odniósł szereg sukcesów powietrznych, za co został odznaczony orderem Virtuti Militari V klasy<sup>25</sup> i francuskim Legion d'honneur. Pełnił odpowiedzialne funkcje w wojskowym lotnictwie okresu międzywojennego, a w czasie kampanii wrześniowej dowodził brygadą pościgową, która na samolotach P-11 i P-7 broniła polskiego nieba nad Warszawą przed nalotami Luftwaffe. Prawdę mówiąc, nie musiał brać czynnego udziału w akcjach lotniczych, ale to był oficer ambitny i uparty, wielki entuzjasta i protektor wyróżniającej się w lotach młodzieży lotniczej. Nie lubił sztabowców, urzędujących z dala od zgiełku wojennego w Londynie przy Princes Row 1, gdzie mieścił się właśnie sztab Polskich Sił Powietrznych. Przeszkolił się w lotach na Spitfire'ach IX i zaczął brać udział w wyprawach bojowych polskich dywizjonów myśliwskich nad Francję, Belgię i Holandię. W tragicznym dla niego dniu, 15 maja 1943 roku, nad północną Francją doszło do zaciętej walki I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego z dużą liczbą Focke-Wulfów. Z lotu tego nie powrócił Pawlikowski. Wkrótce radio niemieckie podało<sup>26</sup>, że Pawlikowski zginął.*<sup>27</sup>

Płk Tadeusz Rolski (poprzednio dowódca 306 Dywizjonu, I Skrzydła oraz oficer łącznikowy Polish Fighting Team) odnotował:

*Płk pil. Stefan Pawlikowski, wyleciawszy wraz ze skrzydłem Northolt nad Francję w maju 1943 r., został zestrzelony przez niemieckich myśliwców. Był to jeden z najbardziej bojowych i doświadczonych lotników*

24 Łanowski W., Zabierz nas do domu, „Lanny”, Rebis, Poznań 2016, s. 259, 273.

25 W rzeczywistości Pawlikowski został kawalerem Orderu Virtuti Militari w uznaniu zasług bojowych z wojny polsko-bolszewickiej, tego jednak autor w wydanej w komunistycznej Polsce książce nie mógł jasno napisać.

26 Informacja ta wydaje się być nieprawdziwa z uwagi na fakt, że odnalazłszy ciało Pawlikowskiego, Niemcy nie zidentyfikowali jego tożsamości, o czym więcej w dalszej części niniejszego artykułu.

27 Król W., Mój Spitfire WX-L, Wydawnictwo MON, Warszawa 1975, s. 191–192.

*polskich, który pierwszy etap swej służby myśliwca odbył jeszcze podczas wojny 1914–1918 w lotnictwie francuskim na zachodzie.*<sup>28</sup>

## Post mortem

Przez kilka lat Pawlikowski uznawany był formalnie za zaginionego. Brak przekazanej przez Niemców informacji o jego dostaniu się do niewoli kazał jednak sądzić, że poległ. Koniec wojny i nieodnalezienie go wśród wyzwolonych jeńców tylko potwierdziły te przypuszczenia.

Dziś wiadomo, że jego samolot rozbił się nad samym brzegiem kanału La Manche, w mokradłach na północ od miejscowości Meauvaines. Ustalono też, że przeciwnikiem Polaków 15 maja 1943 r. była niemiecka jednostka I./JG 2 (I Gruppe Jagdgeschwader 2, tj. I Dywizjon 26 Pułku Lotniczego) i to jej piloci Lt. Horst Hannig oraz Uffz. Günther Paulus zgłosili w rejonie Caen zestrzelenia dwóch Spitfire'ów – odpowiadające stratom Lewandowskiego i Pawlikowskiego<sup>29</sup>.

W chwili śmierci i pochówku Pawlikowski nie został zidentyfikowany imiennie, a rozpoznanie nastąpiło dopiero w 1946 r., podczas prowadzonej przez Brytyjczyków wielkiej akcji odnajdowania i porządkowania grobów wojennych na terenie Europy.

Historia śmierci i pochówku Pawlikowskiego została opisana w jednej z brytyjskich gazet w 1946 r.:

*Wieś upamiętnia bohatera w swetrze*<sup>30</sup>

*W Meauvaines, małej francuskiej wiosce na wybrzeżu Normandii, ma zostać wzniesiony pomnik ku pamięci płk. Stefana Pawlikowskiego, polskiego asa myśliwskiego latającego u boku R.A.F*

*Gdy powstanie, mieszkańcy Meauvaines będą świadkami ostatniego aktu dramatu, który rozgrywał się, scena po scenie, na ziemi ich wsi.*

*- Historia została powtórzona dla mnie przez tych uprzejmych ludzi, gdy odwiedziłem ich cmentarz przykościelny – pisze korespondent „Sunday Empire News”.*

*Scena pierwsza rozpoczęła się o godz. 17:30, 15 maja 1943, gdy osiem brytyjskich samolotów przeleciało nad wsią w drodze do Anglii,*

28 Rolski T. H., Uwaga, wszystkie samoloty!, Instytut Wydawniczy PAX, Warszawa 1974, s. 284–285.

29 Janowicz K., Circus 297, „Aeroplan”, 2020, z. 8.

30 Enigmatyczny tytuł (w oryginale: „Hero in a jersey”) odnosi się prawdopodobnie do tego, że na ciele Pawlikowskiego znaleziono sweter, będący wśród polskich lotników popularnym ubiorem zabieranym na loty bojowe.



Pierwsze miejsce pochówku płk. Stefana Pawlikowskiego, na cmentarzu kościelnym w Meauvaines. Na grobie ustawiono najpierw zwykły krzyż bez jakichkolwiek napisów, potem fragment skrzydła (śmigła?) z napisem „Nieznany pilot”, a wreszcie krzyż z inicjałem imienia, nazwiskiem, stopniem, numerem służbowym oraz datą śmierci.

*po bombardowaniu Carpiquet, wielkich lotnisk koło Caen. Jeden z tych ośmiu, myśliwiec ostony, został zestrzelony i spadł w mokradła oddzielające wieś od morza.*

*M. Andre, burmistrz, pojechał w towarzystwie kilku osób na miejsce zdarzenia, starając się uratować pilota. Zostali ubiegnięci przez Niemców, którzy wystawili na miejscu strażę.*

*Dwa dni później, o świcie, Niemcy pochowali pilota, zawiniętego we flagę Wielkiej Brytanii. Na wiejskim cmentarzu ustawili końcówkę skrzydła i na prostym krzyżu napisali: „Nieznany pilot. 15 maja 1943”.*

*Scena druga. Minął ponad rok. Nadszedł dzień zwycięstwa i Meauvaines, cztery kilometry na zachód od Arrmonaches, zostało oswobodzone. Grób pokazano ks. T. J. Martinowi, kapelanowi rzymskokatolickiemu wojsk, który na krzyżu zamieścił godło R.A.F.*

*Scena trzecia. Prawie dwa lata później nieznany pilot z Meauvaines otrzymał imię. Brytyjskie władze obwieściły, że został zidentyfikowany jako płk Stefan Pawlikowski P-0587. Drugi krzyż noszący jego imię został wzniesiony na grobie.*

*Scena czwarta rozegrała się dokładnie trzy lata po pierwszej, 15 maja tego roku. Rodzina pilota przybyła z Paryża, aby odwiedzić grób.*

*Od kuzyna pilota dowiedziałem się, że Stefan Pawlikowski był polskim asem powietrznym nr 1.<sup>31</sup>*

Ów materiał prasowy uzupełniają znacznie późniejsze (z 6 października 1999 r.) wspomnienia mieszkańca Meauvaines, Michela Louis, które można odnaleźć w Internecie:

*Była sobota w południe, byliśmy na polu, kiedy zobaczyliśmy samolot w płomieniach lecący w kierunku morza, pomyślałem wtedy, że tam się rozbija.*

*W rzeczywistości spadł na polu otoczonym dużym murem, które od 1945 r. należy do mojej rodziny.*

*Byłem z kolegą na rowerze i Niemcy, którzy już tam przyjechali, nie pozwolili nam się zbliżyć do maszyny.*

*Z końca drogi, gdzie byłem, zobaczyłem Niemca śmiejącego się i naciśkającego brzuch martwego pilota jednym ze swoich butów.*

*Ciało leżało obok maszyny, było na wpół zwęglone, tak jak twarz. Maszyna poczerniała od płomieni, nie były widoczne żadne oznaczenia.*

*Następnie Niemcy usunęli samolot, umieścili go na ciężarówce i jeździli po okolicy, byli z tego dumni.*

31 Archiwum 23 Bazy Lotnictwa Taktycznego w Mińsku Mazowieckim via Wojtek Matusiak.



Współczesny widok grobu gen. bryg. Stefana Pawlikowskiego na Polskim Cmentarzu Wojennym w Grainville-Langannerie (fot. Krzysztof Hejger).

*Pilota pochowano na cmentarzu we wsi, do czasu jej uwolnienia, na jego grobie znajdowało się śmigło, które miało dwie łopaty.*

*Następnego dnia grób pilota udekorowano kwiatami, ale Niemcy chcieli wiedzieć, kto się odważył to zrobić. Mer, który dobrze to wiedział, wołał powiedzieć, że to on i na tym incydent się skończył.<sup>32</sup>*

Mieszkańcy Meuvaines odwiedzali grób polskiego bohatera wojennego tylko przez pewien czas. W 1946 r. we francuskim Grainville-Langannerie otwarto Polski Cmentarz Wojenny, na który stopniowo zaczęto przenosić groby przede wszystkim żołnierzy 1 Dywizji Pancernej, poległych w Normandii latem 1944 r. Z biegiem czasu ekshumowano tam także Polaków poległych podczas kampanii francuskiej w 1940 r. oraz lotników Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie, pochowanych dotąd na rozszaniach w północnej Francji cmentarzach.

32 <https://polish-air-force-france.blog4ever.com/315-pawlikowski-s-lz990-meuvaines-calvados-pas-de-monument>, dostęp 5 czerwca 2021 r. (tłum. Wojtek Matusiak)

Dokładnej daty ekshumacji Pawlikowskiego nie udało się ustalić, jednak i on został przeniesiony do Grainville-Langannerie, nie wcześniej niż w 1952 r.<sup>33</sup> Jego grób znajduje się w kwaterze II, rząd AA, miejsce 2.

Ponad 20 lat po śmierci, decyzją polskich władz emigracyjnych, Stefan Pawlikowski został mianowany generałem brygady ze starszeństwem 1 stycznia 1964 r.

Pawlikowski stał się tym samym najstarszym stopniem (zarówno w momencie śmierci, jak i obecnie) polskim lotnikiem poległym w locie bojowym (drugim jest płk pil. Bolesław Stachoń, który zginął w nocy z 3 na 4 lipca 1941 r., lecąc w składzie 301 Dywizjonu Bombowego „Ziemi Pomorskiej”, także awansowany pośmiertnie na generała brygady).

*Autor serdecznie dziękuje Panu Wojtkowi Matusiakowi za pomoc w pracy nad artykułem.*

*Fotografie pochodzą ze zbiorów: Stanisława Bochniaka, Krzysztofa Hejgera, Wojtki Matusiaka, Wojciecha Sankowskiego, Michała Ślizowskiego oraz 23 Bazy Lotnictwa Taktycznego (via Wojtek Matusiak).*

---

33 Nazwisko Pawlikowskiego jako pochowanego w nieznanym miejscu znajduje się w publikacji poświęconej pochówkom polskich żołnierzy na Zachodzie z 1952 r., choć podano w niej nazwiska licznych żołnierzy spoczywających w Grainville-Langannerie; Wykaz poległych i zmarłych żołnierzy Polskich Sił Zbrojnych, Instytut Historyczny im. Sikorskiego, Londyn 1952, s. 317