

Spitfire'em do Polski

Wojtek Matusiak



Fot. ze zbiorów Paterna Arnolda

23 czerwca 2014 roku polski pilot przyleciał do kraju za sterami samolotu Spitfire, kończąc w ten symboliczny sposób historię polskich dywizjonów biorących udział w Bitwie o Anglię.

Supermarine Spitfire to jedna z najbardziej znanych konstrukcji lotniczych w historii. W Wielkiej Brytanii, ale nie tylko tam, samolot ten ma status prawdziwie kultowy. Również w Polsce cieszy się ogromnym zainteresowaniem miłośników lotnictwa, ale nawet oni często nie zdają sobie sprawy z wyjątkowej roli tego myśliwca w naszej historii.

W latach 1941–1946 przez dywizjony Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie przewinęło się ponad półtora tysiąca samolotów Spitfire różnych wersji. Oznacza to, że był najliczniej używanym typem samolotu w historii polskiego lotnictwa, a także to, że PSP były największym użytkownikami tych maszyn poza Royal Air Force (RAF)!

Polacy za sterami spitfire'ów

Pierwsze loty Polaków na spitfire'ach odbywały się już przed wojną. Po raz pierwszy czterej polscy piloci doświadczalni – ppłk Jerzy Bajan, mjr Bolesław Orliński, kpt. Roland Kalpas i kpt. Andrzej

Włodarkiewicz – mieli okazję zasiąść za sterami tych samolotów w lipcu 1939 roku. Było to związane z polsko-brytyjskimi pertraktacjami w sprawie zakupu nowego sprzętu dla naszych sił zbrojnych w przededniu spodziewanej wojny z Niemcami. Najprawdopodobniej pilotowali samolot nr K9791, jeden z pierwszych seryjnych egzemplarzy Spitfire'a. (Dziwnym zrzędzeniem losu

właśnie ten samolot został zestrzelony w sierpniu 1940 roku i trafił na wystawę zdobycznego sprzętu alianckiego, urządzoną przez Niemców na krakowskim rynku latem 1942 roku. Tym samym był to zapewne pierwszy spitfire, który znalazł się na polskiej ziemi!).

Wśród myśliwców pożądanym przez Polskę u progu wojny na pierwszym miejscu był właśnie Spitfire. Jednak w tamtym czasie Brytyjczycy sami cierpieli na ich niedobór, więc po trudnych negocjacjach zgodzili się ostatecznie sprzedać Polsce jeden egzemplarz do celów doświadczalnych. Został on wyekspediowany drogą morską we wrześniu 1939 roku, ale z oczywistych powodów nie zdążył dotrzeć do miejsca przeznaczenia. Ostatecznie trafił do Turcji.

Polscy piloci następną okazję do pilotowania spitfire'ów mieli dopiero rok później, podczas Bitwy o Anglię. W czasie tej batalii – stoczonej pod niebem Wielkiej Brytanii, nad Morzem Północnym i kanałem La Manche od lipca do października 1940 roku – polskie dywizjony 302 i 303 latały na nieco gorszych myśliwcach Hawker Hurricane. Natomiast kilkunastu polskich pilotów przydzielono do jednostek RAF wyposażonych w spitfire'y.



Fot. ze zbiorów autora

Spitfire'y Polskich Sił Powietrznych

Z początkiem 1941 roku w samoloty tego typu zaczęto wyposażać polskie dywizjony myśliwskie, które stały się pierwszymi niebrytyjskimi użytkownikami spitfire'ów. Trzeba tu podkreślić, że – wbrew rozpowszechnionemu błędnemu mniemaniu – przez cały okres bojowego użytkowania spitfire'ów Polskie Siły Powietrzne miały status niezależnej formacji wojskowej Rzeczypospolitej Polskiej, a nie były częścią RAF. Oczywiście pod względem logistycznym i operacyjnym polskie jednostki były zintegrowane z systemem wojsk sojuszniczych, podobnie jak to ma miejsce obecnie podczas międzynarodowych operacji wojskowych.

Do końca 1941 roku wszystkie polskie dywizjony myśliwskie: 302 „Poznański”, 303 „Warszawski” im. Tadeusza Kościuszki, 306 „Toruński”, 308 „Krakowski”, 315 „Dębliński”, 316 „Warszawski” i 317 „Wileński” były już wyposażone w spitfire'y. Przez następne trzy lata całe polskie lotnictwo myśliwskie w Wielkiej Brytanii używało tych samolotów w kolejnych wersjach rozwojowych: Mk II, V i IX. W latach 1944–1945 dywizjony 303, 306, 315 i 316 przebrojono w inne samoloty, natomiast 302, 308 i 317 korzystały ze spitfire'ów aż do gorzkiego końca istnienia polskiego lotnictwa na Zachodzie.

W 1943 roku przez kilka miesięcy właśnie na spitfire'ach odnosił sukcesy w Afryce Północnej tzw. „Cyrk Skalskiego” – polska eskadra przydzielona do 145 Dywizjonu RAF. W 1944 roku w samoloty tego typu wyposażono jeszcze jedną polską jednostkę: 318 Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy „Gdański”, walczący na froncie włoskim.

Gorzki koniec

Przez całą wojnę Polacy walczyli z nadzieją na powrót do wolnej ojczyzny. Lotnicy wierzyli, że w swoich samolotach wylądują w kraju, jak przystało zwycięzcom. Nadziejom tym nie dane było się spełnić. Co prawda, jesienią 1945 roku przyleciały do Warszawy dwa spitfire'y z polskich dywizjonów (302 i 317), które następnie



trafiły jako eksponaty do Muzeum Wojska

Polskiego, ale w tym ostatnim locie za ich sterami zasiadali Brytyjczycy, ponieważ lotnikom w czynnej służbie w Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii nie było wolno znaleźć się na polskiej ziemi kontrolowanej przez komunistów.

Polskie dywizyjony lotnicze w Wielkiej Brytanii zostały ostatecznie rozformowane na przełomie 1946 i 1947 roku. Wielu lotników pozostało na obczyźnie, mniej liczni wrócili do kraju, gdzie z punktu widzenia ówczesnych władz nie byli bohaterami godnymi chwały, tylko podejrzanyimi osobnikami, których wojenne czyny i osiągnięcia nie były „politycznie



Fot. Krzysztof Chaloniowski



Fot. ze zbiorów autora

► Mechanicy Dywizjonu 303 podczas Bitwy o Anglię; w dolnym rzędzie pierwszy z prawej st. szer. Ryszard Kwiatkowski, dziadek Jacka Mainki; jesień 1940 roku

poprawne”. Wielu z tych, którzy wrócili, zostało aresztowanych i poddanych bestialskim metodom śledczym, najczęściej pod absurdalnymi zarzutami. Wśród skazanych na śmierć nie zabrakło pilotów spitfire’ów. Najślawniejszy z nich, Stanisław Skalski, został ostatecznie ułaskawiony, ale dwóch innych: Władysław Śliwiński i Waław Korwel zostało zamordowanych w majestacie komunistycznego prawa. Również spitfire’y w Muzeum Wojska Polskiego nie były mile widziane przez komunistów, więc

zniszczono je na przełomie lat czterdziestych i pięćdziesiątych w ramach ogólnego zacierania wszelkich śladów polskiego czynu zbrojnego na Zachodzie.

Po zakończeniu wojny spore grono polskich lotników nadal latało na spitfire’ach – byli to piloci, którzy przyjąwszy brytyjskie paszporty, zaciągnęli się do służby w RAF. Nie da się wykluczyć, że kilku z nich mogło w tym czasie zawitać nad Polskę. Stacjonujący w brytyjskiej strefie okupacyjnej Niemiec (a okresowo również w Berlinie Zachodnim) 2 Dywizjon

RAF był jednostką rozpoznawczą, wyposażoną w wersje spitfire’a przeznaczone do fotografowania powierzchni ziemi z ogromnych wysokości. Historycy podejrzewają, że samoloty tej jednostki (w której latało m.in. kilku polskich pilotów) brały udział w lotach szpiegowskich nad Europą Wschodnią. Czy tak było, dowiemy się w następnej dekadzie, bo brytyjskie dokumenty w tej sprawie są objęte siedemdziesięcioletnią klauzulą tajności.

Latające zabytki

Chociaż spitfire’y dawno już wycofano z użycia wojskowego, to liczba sprawnych egzemplarzy nie tylko nie maleje, ale wręcz rośnie. Samolot ten jest jedną z legend światowego lotnictwa i dlatego nie brakuje bogatych kolekcjonerów, gotowych wyłożyć równowartość kilkuset milionów złotych, aby mieć taki samolot do dyspozycji. Z tego powodu na Wyspach Brytyjskich, a także np. w Nowej Zelandii nie brak firm wyspecjalizowanych w rekonstrukcji i obsłudze samolotów tego typu. W rezultacie spitfire’y są właściwie codziennym widokiem na pokazach lotniczych w Anglii czy Szkocji; dość często można je też zobaczyć na zlotach zabytkowych samolotów we Francji i innych krajach Europy Zachodniej.

Inaczej w naszej części kontynentu. Przyłot spitfire’a na pokazy do Polski jest wyzwaniem nie tyle technicznym, ile organizacyjno-finansowym. Wyku-



► Zespół Akrobacyjny „Orlik” Sił Powietrznych RP

pienie odpowiedniego (kosztownego!) ubezpieczenia i zapewnienie właściwego zaplecza technicznego na czas pobytu w Polsce stanowią główne utrudnienie. Również paliwo – nie tyle to zużywane w trakcie pokazu przed publicznością, ile to potrzebne na przelot np. z Wielkiej Brytanii do Polski – jest poważną pozycją w budżecie takiej imprezy.

Z tych właśnie względów spitfire’y zaledwie kilkakrotnie zagościły na pokazach lotniczych w naszym kraju. Po raz pierwszy miało to miejsce w sierpniu 1995 roku w Częstochowie, potem kilkakrotnie w podwarszawskiej Góraszce (ostatnio w 2010 roku), a także m.in. w Bydgoszczy, Mielcu i Dęblinie. Co ciekawe, choć spitfire’y kilkakrotnie lądowały na lotniskach w Warszawie (Okęcie, Babice) i okolicach (Góraszka, Konstancin-Obory, Modlin), to nigdy jeszcze nie dawały pokazów nad stolicą.

Dziecięce marzenia...

Jak dotąd żaden z najbogatszych Polaków nie sprawił sobie takiego samolotu. Ale jak mówi stare porzekadło (dotyczące co prawda nieco innego obszaru męskich zainteresowań), nie trzeba kupować browaru, żeby napić się piwa. Tą właśnie drogą poszedł pierwszy pilot spitfire’a III RP – Jacek Mainka, wnuk nieżyjącego już Ryszarda Kwiatkowskiego (mechanika w 1. Pułku Lotniczym w Warszawie, który z eskadrą tego pułku wyruszył do walki we wrześ-

niu 1939 roku, potem przez Rumunię dotarł do Francji, a stamtąd do Wielkiej Brytanii i był mechanikiem w Dywizjonie 303 podczas Bitwy o Anglię, a później w 308 Dywizjonie „Krakowskim”).

W chłopięcych latach Mainka nierzadko towarzyszył dziadkowi podczas spotkań z jego kolegami – weteranami lotnictwa. Jako kilkulatek poznał m.in. wybitnych pilotów myśliwskich PSP: Stefana Witorzeńca, Jana Zumbacha, Stanisława Skalskiego, Tadeusza Sawicza i Eugeniusza Szaposznikowa. I właśnie wobec nich złożył solenną obietnicę, że „jak dorośnie, to

też będzie latał spitfire’em”. Były to czasy głębokiego peerelu, więc możemy sobie wyobrazić, co starsi panowie pomyśleli o tej deklaracji.

Upadł system komunistyczny, a wraz z nim żelazna kurtyna. Mały Jacek wyrósł na inżyniera lotniczego i doświadczonego kapitana samolotów pasażerskich. W tej sytuacji owa deklaracja kilkulatniego chłopca przestała być nierealna – stała się trudnym, ale możliwym do spełnienia wyzwaniem. Mainka nauczył się pilotażu i obsługi samolotów z bardzo odległej epoki. Wszedł w elitarnie środowisko właścicieli i pilotów latających zabytków. W tym gronie ważne jest nie tyle jego kilkanaście tysięcy godzin wylatanych na boeingach i airbusach, ile kilkaset godzin na tiger mothach, austerach i podobnych samolotach z okresu II wojny światowej. W ostatnich latach udało mu się też trochę polatać dwumiejscowym spitfire’em – zawsze pod czujnym okiem bardzo doświadczonych pilotów.

...spełniają się, choć wymaga to wysiłku!

I wreszcie stało się: 26 października 2013 roku Jacek Mainka po raz pierwszy samodzielnie wystartował za sterami jednomiejscowego myśliwskiego spitfire’a! Długa jest lista ludzi, którzy mu w tym pomogli, ale w tym kluczowym momencie najważniejszy był oczywiście właściciel tego konkretnego samolotu: Stephen Stead. Ten bynajmniej nie sztywny, zimny ani



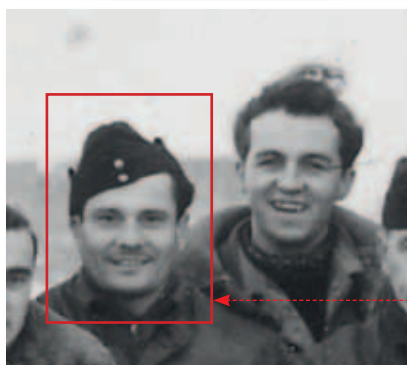
Fot. ze zbiorów autora

flegmatyczny Anglik miał wystarczająco dużo zaufania do kwalifikacji Polaka, by powierzyć mu swoją najcenniejszą „zabawkę”.

Osiem miesięcy później ten sam właściciel zgodził się na zrobienie kolejnego historycznego użytku ze swojego spitfire'a. 23 czerwca 2014 roku Mainka jako pierwszy Polak w historii wylądował spitfire'em na polskim lotnisku. Cztery dni później, podczas przelotu do Lublina, leciał w wyjątkowym szyku – towarzyszył mu Zespół Akrobacyjny „Orlik” Sił Powietrznych RP.



Fot. Wojtek Matusiak



27 czerwca w siedzibie Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie doszło do wzruszającego wydarzenia. Przy samolocie Spitfire, noszącym na tę okazję oznaczenia 308 Dywizjonu Myśliwskiego „Krakowskiego”, Jacek Mainka spotkał się z dziewięćdziesięcioletnim Jerzym Głowczewskim, przybyłym z USA. Pan Jerzy był w latach 1944–1945 pilotem spitfire'a w Dywizjonie 308, a obsługą techniczną jego samolotu zajmował się Ryszard Kwiatkowski. Tak oto historia zatoczyła koło.

Fot. Wojtek Matusiak

Tego samego dnia Głowczewski miał jeszcze jedną okazję do wrzuceń. Mainka przeleciał spitfire'em do Krakowa, na organizowany przez Muzeum Lotnictwa Polskiego piknik lotniczy. Wylądował na wojskowym lotnisku Balice, gdzie obecnie stacjonuje 8. Baza Lotnictwa Transportowego Sił Powietrznych RP. Gdyby historia potoczyła się dla Polski łaskawiej, samoloty 308 Dywizjonu „Krakowskiego” już w 1945 roku wylądowałyby na krakowskim lotnisku. Teraz, z sześćdziesięciodziesięcioletnim opóźnieniem, Jerzy Głowczewski miał okazję stanąć do zdjęcia na krakowskim lotnisku obok „swojego” spitfire'a w towarzystwie dowódcy 8. Bazy i jej młodych pilotów – jego następców.

Wojtek Matusiak – historyk, autor wielu publikacji na temat historii Polskich Sił Powietrznych w czasie II wojny światowej



Fot. Wojtek Matusiak