

Ikar z Binkowa

Nowy rozdział

Dzieciństwo

Rodzina Bartłomiejczyków wywodzi się z Dobrzelowa, leżącego niedaleko Bełchatowa¹. Na początku XX w dziadek Czesława Jan Bartłomiejczyk zakupił dla swoich synów z parcelacji majątku 34 morgi na terenie Kolonii Binków. Zakupioną ziemię podzielił między synów Adama i Józefa. Bracia pożenili się w jednym domu, biorąc za żony siostry Józefę i Zofię Politańskie. Adam po odzyskaniu przez Polskę niepodległości sprzedał ojcowiznę i wyjechał z żoną do Francji.

Czesław Bartłomiejczyk urodził się 1 lutego 1922 roku w małej wiosce Kolonia Binków. Był najstarszym dzieckiem² Zofii (z domu Politańska) i Józefa Bartłomiejczyków. Na chrzcie otrzymał imię Czesław. Ojciec wieloletni wójt Bełchatowa i absolwent szkoły rolniczej, gospodarzył na 7,5 hektarach. Gospodarstwo składało się z murowanego budynku mieszkalnego, stodoły i obory.

Czesław nie chodził do pierwszej klasy. Gdy okazało się, że w wieku 5 lat nauczył się czytać i pisać, przeniesiono go od razu do drugiej. Jako dziecko potrafił również pisać i mówić po hebrajsku. Nauczył się też grać na skrzypcach - wspomina jego brat Benedykt Bartłomiejczyk.

W roku 1935 zmarł ojciec. Osierocił 5 dzieci, czterech synów i 3 letnią córeczkę Wandę. Czesław skończył właśnie szkołę powszechną w Bełchatowie i rozpoczął naukę w gimnazjum w Piotrkowie.

Na początku lat trzydziestych ówczesna prasa, skrupulatnie odnotowywała wszystkie sukcesy sławnych polskich lotników. Takie artykuły musiały rozbudzać zamięłowanie młodzieży do lotnictwa. Może artykuły o Żwirce i Wigurze czytane w szkolnej bibliotece wpłynęły na decyzję Czesława by zostać lotnikiem? Może odgłos przelatującego samolotu zrodził w nim marzenia o lataniu? Może w „Strzelcu” lub w ZHP, których był członkiem, dowiedział się o Szkole Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich w Bydgoszczy? - zastanawia się brat. - Po ukończeniu drugiej klasy gimnazjum, złożył papiery. Postanowił spróbować.

Szkoła lotnicza

Tworzące się lotnictwo II Rzeczypospolitej szczególnie w początkowym okresie opierało się głównie na weteranach pierwszej wojny światowej. Wojsko więc, potrzebowało młodych pilotów, którzy byliby dobrze wyszkoleni. Jedynym sposobem, by to zrealizować, było stworzenie odpowiedniej dla młodych chłopców szkoły. Szkoła została powołana do życia rozkazem Ministerstwa Spraw Wojskowych

¹W 1931 roku ludność miasta liczyła 8.932 mieszkańców, z czego 46,6% stanowili Polacy, 44,5 % Żydzi, 9% - Niemcy i 0,1% inne narodowości. Wieś została włączona do Bełchatowa. Osiedla mieszkaniowe pobudowane na miejsce wsi przyjęło nazwę os. Binków i os. Słoneczne. Gospodarstwo znajdowało się przy dzisiejszej ul. Dalekiej.

² Najstarszą siostrą była Jadwiga. W wyniku poparzeń zmarła przeżywszy 2 lata.

L. 8635/30 z dnia 7-go sierpnia 1930-go roku.³ Rozkaz podpisał Szef Departamentu Aeronautyki płk pil. L. Rayski. Szkoła Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich w Bydgoszczy powstała na bazie wykładowców z Centrum Wyszukolenia Technicznego Lotnictwa. Pierwszym dowódcą eskadry szkolnej SPLdM w 1930-tym roku był kpt. obs. Adam Juliusz Zaleski, a jego zastępcą był por. obs. Tadeusz Franciszek Dzierzgowski. W 1933 roku powołano kpt. obs. A. J. Zaleskiego na stanowisko komendanta szkoły. Stanowisko to zajmował najpierw w stopniu majora, a później podpułkownika aż do wybuchu 2-giej wojny światowej.

Komendantowi Szkoły powierzono zarządzanie naborem. Chętni do niego składali podania o przyjęcie. Szkoła przyjmowała chłopców w wieku od 16-tu do 18-tu lat. Do podania o przyjęcie, trzeba było dołączyć świadectwo ukończenia co najmniej siedmiu klas szkoły podstawowej, oraz świadectwo lekarskie wystawione przez najbliższy szpital garnizonowy, gdzie specjaliści badali głównie wzrok, słuch i system nerwowy.

Ustalono jedynie limit przyjęć. Ilość przyjętych słuchaczy nie powinna przekraczać 100 osób. Eskadra stanowiła jeden rocznik szkolny. W 1936 roku, do szkoły przyjęto aż trzystu uczniów, tworząc dwie eskadry. Rok później część szkoły została przeniesiona do Świecia nad Wisłą. Odtąd rocznikiem szkolnym był dywizjon, składający się z dwóch eskadr. Eskadrę zaś podzielono na trzy plutony, a każdy pluton na dwie drużyny. Dowódcami plutonów byli oficerowie lub chorążowie, natomiast drużynowymi byli instruktorzy kaprale, a później nawet i sierżanci. Tak już pozostało aż do wybuchu drugiej wojny światowej.

O szkole krążyła opinia, że trudniej się do niej dostać niż do szkoły aktorskiej. Ilość kandydatów ubiegających się o przyjęcie wzrastała z każdym rokiem z setek, do tysięcy. Szkolenie kadr lotniczych było kosztowne. Wybierano najlepszych z najlepszych. Kandydaci, oprócz sprawności fizycznej i wymaganych talentów musieli się wyróżniać także sumiennością, wysokim poczuciem odpowiedzialności, odwagą. Wiosną 1938 roku 16 letni Czesław, pojechał na badania do Warszawy. Werdykt lekarzy z Centrum Badań Lekarskich Lotnictwa⁴, którzy decydowali o przydatności kandydata, był pozytywny. Pierwszy etap eliminacji miał więc za sobą. Drugą turę egzaminów tak opisywał Mieczysław J. Hasiński:

Dalsze eliminacje następowały podczas dwudniowych egzaminów, ustnych i pisemnych z języka polskiego, matematyki, historii i geografii, a dalej podczas badań sprawności umysłowej i fizycznej. Wyniki biegu na 100 metrów, skoku w dal i wwyż, oraz inne wyczyny sportowe, mogły również zaważyć o przydatności kandydata do tej Szkoły. Początkiem kariery lotniczej każdego ucznia, były dwudniowe wstępne i konkursowe egzaminy. Specjalistyczne szkolenie w różnych specjalnościach wojskowych jest kosztowne. W górnej strefie wydatków znajduje się szkolenie kadr lotniczych. Egzaminy wstępne wyłaniały chłopców najinteligentniejszych, najzdolniejszych a zarazem o najlepszym poziomie tak fizycznym, jak i umysłowym oraz Tych, którzy wyróżniali się wysokim poczuciem odpowiedzialności. Po

³ Mieczysław J. Hasiński, Historia Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich z Bydgoszczy, Świecia-Krosna England 1981 str. 9

⁴ Potocznie wśród lotników „Cebula”

ukończeniu egzaminów następowała zbiórka kandydatów przed kancelarią, gdzie z przyspieszonym biciem serca, kandydaci oczekiwali na wyniki tych egzaminów.

Tych, którym się nie powiodło - odwożono na dworzec kolejowy, skąd wracali do domów rodzinnych. Natomiast na tych, którzy pomyślnie przeszli przez sito egzaminów, czekało wiele niespodzianek.

Najpierw wizyta u koszarowego fryzjera, który strzygł włosy "na pałę". Gdy jeden spojrzął na drugiego, albo pękał ze śmiechu, albo zbierało się mu na płacz pocieszano skwapliwie. Z kolei następował marsz do magazynu, gdzie fasowano mundury, buty, menażki, niezbędniki (igła i nici), chlebaki, maski gazowe, oraz tornistry, jak i koce i wsypy do sienników. Nie zawsze wszystkie części umundurowania pasowały. Jednych mundury były nieco za obszerne, zaś inni ledwie się w nie mieścili⁵.

Tak zaczęła się przygoda Czesława Bartłomiejczyka z wojskiem.

Wystarczyło założyć nowiutki mundur, by z ucznia przemienić się w kadeta SLPdM w Świecku.

Jednocześnie trwały prace przy budowie nowoczesnego ośrodka w Krośnie, wchodzącego w skład Centrum Wyszkożenia Lotnictwa Nr 2 w Bydgoszczy jako Szkoła Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich. Pomimo trudności finansowych już w sierpniu 1938 roku gotowa była część budynków, których oddanie do użytku zaplanowano na listopad tego roku. Równocześnie Szef Administracji Armii zdecydował się na przeniesienie do Krosna CWL Nr 2 oraz Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich, w terminie między 15 sierpnia a 1 grudnia 1938 roku. Tak więc początek roku szkolnego nowo upieczonego kadeta Czesława Bartłomiejczyka, zastał na przeprowadzce do nowych obiektów. Niestety, nie było to łatwe. Niektóre budynki, a zwłaszcza drogi dojazdowe, nie zostały skończone. W listopadzie 1938 roku zakończyła się przeprowadzka Szkoły do nowych obiektów w Krośnie. Łącznie z latami szkolenia, które zostało rozpoczęte jeszcze poza Krosnem, były to: rocznik pierwszy 1938, rocznik drugi 1937 oraz trzeci 1936.

Wzorując się częściowo na innych szkołach, opracowano trzyletni program szkolenia. Program ten, dla uczniów rocznika pierwszego obejmował dwa rodzaje zajęć. Pierwsze z nich wykładali nauczyciele - oficerowie rezerwy i były to przedmioty ogólnokształcące. Metody nauczania przedmiotów ogólnokształcących wzorowano na pracy szkół średnich i dążono do uzyskania poziomu szóstej klasy ówczesnego gimnazjum, czyli małej matury. Nauka stała na wysokim poziomie i dawała uczniom wiele tak pod względem wiedzy, jak i doświadczenia.

Oprócz przedmiotów ogólnokształcących, na pierwszym roku wykładano także przedmioty wojskowe. Zajęcia te prowadzili zawodowi wojskowi. Wykładali przedmioty ogólnowojskowe takie jak: musztra, szyki marszowe i natarcie, wyszkolenie bojowe i strzeleckie, terenoznawstwo, topografia. Młodzież uczono także walki na bagnety. Każdy kadet otrzymywał na stan broń. Była to bardzo uroczysta chwila w życiu szkoły. Karabin i bagnet otrzymywali uczniowie osobiście, z rąk Komendanta Szkoły. Od tej pory każdy z uczniów musiał pamiętać numer seryjny swojej broni. Karabin musiał być utrzymany w nienaganej czystości. Broń

⁵Mieczysław J. Hasiński, Historia Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich z Bydgoszczy Świecia-Krosna England 1981

ulokowana była w specjalnych wnękach na korytarzach koszar obok każdej sali w specjalnych do tego przystosowanych stojakach.

Program ten był jednakowy dla wszystkich uczniów bez względu na to jaką później wybiorą specjalność. Zajęcia praktyczne oceniane były przez instruktorów „na bieżąco”. Natomiast z teorii uczniowie składali egzaminy dwa razy w roku: po pierwszym półroczu i pod koniec roku szkolnego. Najczęściej były to egzaminy ustne i tylko sporadycznie pisemne.

Po zdaniu egzaminów kończących pierwszy rok, uczniowie wybierali jedną z trzech specjalności lotniczych: pilot, strzelec pokładowy - radiotelegrafista oraz mechanik pokładowy. Wyszukanie uczniów drugiego rocznika obejmowało przedmioty wyłącznie wojskowe i specjalizację w przedmiotach lotniczych. Dodatkowo szkolono ich także na instruktorów podstawowych przedmiotów wojskowych, by mogli szkolić rekrutów w pułkach lotniczych. Uczniowie trzeciego rocznika pogłębiali swoje wybrane specjalności. Ćwiczyli się także w szkoleniu rekrutów i zapoznawali się z organizacją sił zbrojnych. W ciągu kursu składali przysięgę wojskową i wtedy otrzymywali stopień ucznia – szeregowca.

Czas tak był wypełniony nauką i ćwiczeniami, że chwil wolnych na rozrywkę, czy odpoczynek pozostawało niewiele. Czyszczenie wyposażenia żołnierskiego, apele, przeglądy, raporty, zbiórki, nauka własna i odrabianie zadań domowych tak pochłaniały czas, że nieraz trudno było znaleźć przerwę na napisanie nawet krótkiego listu do rodziny, czy na swobodną pogadankę z kolegami.

Szkoła posiadała charakter wojskowy i życie uczniów opierało się na twardej dyscyplinie. Rozkazem dziennym wyznaczano dwóch uczniów na podoficera i żołnierza służbowego, których służba trwała 24 godziny. Oni to odpowiedzialni byli za utrzymanie czystości kwater, rejonu oraz czuwali aby program zajęć eskadry został wykonany. Niektóre zajęcia nie należały do przyjemności, ale musiały być wykonane. Było to czyszczenie koszar, dziedzińca, ubikacji, umywalni i klatek schodowych, a także szorowanie szarym mydłem stołków i stołeczków. Dokładny rozkład dnia i zwyczaje panujące w szkole tak opisywał Mieczysław J. Hasiński:

Już o godzinie piątej rano w okresie letnim, a o wpół do szóstej — w okresie zimowym, trębacz wygrywający pobudkę zrywał wszystkich z łóżek.

Pierwszą czynnością po opuszczeniu łóżek rano i ostatnią przed udaniem się na spoczynek wieczorem było mycie się do pasa zimną wodą w umywalni. Wieczorem, poza górną częścią ciała, uczniowie musieli się upewnić, aby mieć czyste nogi i resztę ciała.

Czystość osobista była sprawdzana rano i wieczorem przez drużynowych i od czasu do czasu przez lekarza szkoły. Inspekcja lekarska zazwyczaj wymagała całkowitego zdjecia ubioru w celu dokładnego zbadania stanu zdrowia.

Każdego ranka, poza niedzielą i świętem, przez pół godziny odbywała się gimnastyka, zazwyczaj na zewnątrz. Tylko zła pogoda usprawiedliwiała gimnastykowanie się w koszarach.

Codzienna gimnastyka poranna i szermierka z karabinem, lub sport popołudniowy, wyrabiały tężyznę fizyczną i przyczyniały się do wyłowienia talentów sportowych spośród uczniów, którzy z kolei tworzyli drużyny reprezentacyjne: piłki nożnej, koszykówki, siatkówki, zespoły lekkoatletyczne, bokserskie i wioślarskie.

Władze szkolne zapewniały uczniom odpowiednią żywność. Dwa razy dziennie kuchnia gotowała posiłki ze świeżych prowiantów. Jedzenie z puszek dawano tylko w rzadkich wypadkach, głównie na ćwiczeniach polowych, obozie, podczas transportu kolejowego. Jednym słowem, gdy uczniowie byli z dala od kuchni szkolnej. Wzrost i waga każdego ucznia były sprawdzane regularnie.

Aby zapewnić zdrowie nóg, zwracano dużo uwagi na obuwie. Wiele ćwiczeń wojskowych odbywało się w polu, terenie błotnistym, czy to na lotnisku, na mokrej trawie. Chodziło więc o to, aby buty były wodoszczelne i wodoodporne. Pociągało to za sobą nieprzyjemną, ale potrzebną czynność regularnego wcierania specjalnego tłuszczu w skórę gwoździami podbitych trzewików. Trzewiki wodoszczelne po opuszczeniu fabryki, po wtarciu tłuszczu, co pociągało niemało czasu i fizycznego wysiłku, stawały się wodoodporne.

Jedynym dniem wolnym od zajęć była niedziela — dzień wytchnienia, na który czekano cały tydzień z utęsknieniem. W niedzielę rano, uczniowie w zwartych formacjach maszerowali do garnizonowego Kościoła na Mszę Świętą. Potem można było pisać listy, zająć się czytaniem jakiejś książki niezwiązanej z nauką lub wyjść na przepustkę do miasta, aby je obejrzeć, czy też wstąpić do kina, czy teatru.

Tylko nienaganne sprawowanie się i dobre wyniki w nauce, upoważniały ucznia o staranie się o przepustkę do miasta. O godzinie 13.00 przy bramie wyjściowej, na wartowni, trzeba było poddać się ogólnej inspekcji oficerowi lub podoficerowi służbowemu. Tutaj można było "podpaść" i przepustkę utracić. Odległość szkoły od ośrodków miejskich była dość znaczna, dlatego podróż w obie strony zajmowała sporo czasu. Siedem godzin "czasu wolnego", skrócone więc było inspekcją i podróżą. O godzinie 20.00, wszyscy uczniowie musieli być z powrotem w swoich salach, by przygotować się do snu. Światła na salach mieszkalnych gaszono o godzinie 21.00 i odtąd obowiązywała cisza.

Obchody i święta narodowe nawiązujące do historii i tradycji naszego narodu czczone były uroczystymi akademiami. Zwłaszcza podczas uroczystości państwowych uczniowie szkoły byli podziwiani przez mieszkańców Krosna, defilując ulicami miasta.

W obliczu zbliżającej się wojny, wiosną 1939 roku w Krośnie, gwałtownie zmniejszono liczbę godzin wykładów z przedmiotów ogólnowojskowych, natomiast więcej czasu poświęcano przedmiotom specjalistycznym oraz lotom szkoleniowym⁶. Czas trwania urlopów został skrócony do siedmiu dni.

⁶ Intensyfikacja zajęć nastąpiła we wszystkich ośrodkach szkolenia lotniczego na terenie całego kraju.

W takich oto warunkach wypełnionych przeprowadzką do nowej szkoły i różnorodnymi modyfikacjami programu nauczania, Czesław Bartłomiejczyk kończył swój pierwszy rok w SPLdM. Nadchodziły, wakacje i upragnione latanie.

Chłopców, którzy zdecydowali się być pilotami, po przejściu gruntownych badań lekarskich kierowano do Wojskowego Ośrodka Szybowcowego w Ustianowej, gdzie byli kwalifikowani bądź nie, do kontynuowania swojej specjalności lotniczej.

Po ukończeniu kursu szybowcowego, Czesław wyjechał na zorganizowany dla rocznika 1938 SPLdM obóz wypoczynkowy w Uhercach nad Starym Potokiem. Do domu na przepustkę przyjechał tylko raz, właśnie po tym obozie. Przy pożegnaniu powiedział rodzicom, że będzie wojna. Wtedy to rodzice i rodzeństwo widzieli go po raz ostatni. Do Szkoły w Krośnie powrócił w połowie sierpnia. Zobaczył na terenie szkoły rozstawione karabiny maszynowe i działka przeciwlotnicze.

Ponadto na terenie centrum stacjonowało sześć pułków lotniczych, złożonych z absolwentów szkoły. Szkoła posiadała przydział wojenny i mimo braku samolotów bojowych, była do dyspozycji dowódcy lotnictwa Armii "Karpaty". Na kilka dni przed wybuchem wojny dowództwo centrum otrzymało rozkaz przeniesienia swoich samolotów szkolnych typu RWD-8 i PWS-26 na lotnisko w Równem. Zadanie zostało wykonane natychmiast. Kolejny rozkaz z dnia 31 sierpnia 1939 roku nakazywał powrót tych samolotów. Umieszczono je z powrotem w hangarze drugiej grupy... Miały być wykorzystane podczas zajęć praktycznych.

Cofnijmy się w czasie. Równocześnie z budową obiektów na krośnieńskim lotnisku, powstawały również dwa lotniska pomocnicze: w Moderówce nieopodal Jasła oraz w Leżanach koło Iwonicza Zdroju. Niestety, w 1938 roku trwały prace tylko przy lotnisku w Moderówce. Zbudowano tu izbę chorych i postawiono kilka namiotów służących jako kwatery, magazyny na paliwo, sprzęt, broń oraz hangary dla zdemontowanych samolotów szkolnych RWD-8. Tam po raz pierwszy Czesław zasiadł za sterami samolotu. W Moderówce wspólnie z kolegami spędził ostatnią sierpniową noc w Polsce.

Nowy rozdział

Wojna

Wczesnym rankiem 1 września 1939 roku nad Krosno i Moderówkę przyleciały trzy niemieckie eskadry, każda po 10 samolotów typu Dornier Do-17 F. Wszystkie należały do 14 Pułku Lotnictwa Rozpoznawczego Luftwaffe. Zadaniem załóg samolotów było zniszczenie pól wzlotów w Krośnie oraz Moderówce (co miało uniemożliwić start myśliwców), a także przeprowadzenie ataku na lotniska w Dęblinie i Radomiu.

Początkowo mieszkańcy okolic, nad którymi ukazały się niemieckie samoloty wzięli je za polskie maszyny. Jednak, gdy zauważyli krzyże na skrzydłach oraz swastyki zrozumieli, że to atak wrogiego lotnictwa.

W chwili ataku niemieckich samolotów około godziny 6 rano, chłopcy z

najstarszego 1937 i najmłodszego rocznika 1939 przygotowywali się właśnie do śniadania. Większość z nich przebywała w tym czasie na stołówce. Gdy usłyszeli ryk samolotów i pierwsze wybuchy, wszyscy wybiegli na zewnątrz stołówki. Błyskawicznie po pobraniu z magazynu karabinów i masek przeciwgazowych schronili się w rowach przeciwodłamkowych.

Pierwszy nalot nie wyrządził większych szkód wśród personelu. Nikt nie zginął, rannych: podoficera i dwóch uczniów szybko opatrzono. Niestety, lotnisko zostało zupełnie "zorane" niemieckimi bombami. Do tego, na terenie całego lotniska leżało wiele niewypałów. Kolejny nalot nastąpił przed południem, około godziny 11. Nad krośnieńskim lotniskiem pojawiło się 9 samolotów typu Do-17 F. Maszyny leciały na tyle wysoko, żeby ogień z działek przeciwlotniczych nie stanowił dla nich zagrożenia. Nalot ten okazał się tragiczny dla obu stron. Jedna ze zrzuconych bomb trafiła w środek rowu przeciwlotniczego, zabijając 10 osób. Trzy kolejne zmarły od ran w szpitalu. Lotnictwo niemieckie również poniosło straty. Podczas porannego nalotu dwie wrogie maszyny zderzyły się ze sobą, po czym jedna z nich uszkodzona eksplodowała, natomiast druga musiała przymusowo lądować.

Już pierwsze poranne bombardowanie Moderówki okazało się tragiczne w skutkach. Podczas ataku niemieckich samolotów na nieprzygotowane do obrony lotnisko zginęło pięciu pilotów, a kilku innych zostało rannych. Ponadto zniszczony został sprzęt, zgromadzone paliwo oraz 30 samolotów szkoleniowych typu RWD-8. W ocalałych fragmentach zapisków jeden z kolegów Czesława - Stanisław Caliński wspomina o 6 poległych i 14 rannych kolegach oraz o zniszczonych w wyniku nalotu - 17 samolotach RWD-8. Straty byłyby wyższe, na szczęście kilka chwil wcześniej zdążono odwołać gimnastykę, zarządzić alarm i schronić się.

Rozpoczął się nieoficjalny proces ewakuacji szkoły, chłopcy zajęli się pakowaniem sprzętu oraz transportowaniem go na stacje PKP i załadunkiem na wagony.

Dopiero 4 września dotarł do dowództwa oficjalny rozkaz ewakuacji centrum. Stacją docelową miał być Łuck na Wołyniu.

Rankiem 5 września rozpoczęła się ewakuacja SPLdM w kierunku na Rudnik. Z krośnieńskiej stacji PKP zaczęły odjeżdżać w stronę Łucka towarowe pociągi ze sprzętem i osobowe z uczniami, oficerami i kadrami. Po przybyciu na miejsce, sprzęt został rozładowany i umieszczony w hangarach łuckiego lotniska oraz koszarach 24 Pułku Piechoty. Dowództwo i kadra szkoły zostały zakwaterowane we wspomnianych budynkach. Gorzej mieli uczniowie. W trakcie ewakuacji szkoły koleją, nastąpił kolejny nalot lotnictwa niemieckiego. Dalszą drogę przez Puszcę Biłgorajską odbyto pieszo, a następnie ponownie koleją z tym, że skład pociągu został podzielony i skierowany w różnych kierunkach. Rocznik 1938 dotarł do Łucka, gdzie ponownie miał miejsce zmasowany atak lotniczy. W celu zmniejszenia potencjalnych strat, plutony uczniów zostały rozproszone po okolicznych wsiach. Stąd starsze roczniki wymaszerowały ku rumuńskiej granicy. Pozostałe w Łucku najmłodsze roczniki 1938 i 1939⁷ rozlokowane po wioskach, czekały na rozkaz ewakuacji. 15 września

⁷ 1 września Komendant Szkoły wydał rozkaz o odesłaniu uczniów pierwszego rocznika do domów. Cześć chłopców, szczególnie tych daleko mieszkających pozostała w szkole.

załadowali się na ciężarówki. Po dwóch dniach jazdy-17 września pod Krzemieńcem - chłopcy dowiedzieli się o inwazji Sowieców. Zawrócili do Łucka.

W drodze powrotnej część z nich została zatrzymana i rozbrojona przez oddziały sowieckie. Niewielu uczniów z tej eskadry i z grupy nowoprzyjętych, uniknęło wywozu w głąb ZSRR. Wśród tych, którzy przekroczyli granicę rumuńską, był i nasz bohater. Miał dużo szczęścia i wraz z ocalałą częścią rocznika przedostał się w kierunku Śniatynia, a następnie przekroczył granicę z Rumunią.

Rumunia

Być może to zasługa generała Janusza Głuchowskiego, który wydał rozkaz o ewakuacji do Rumunii w pierwszej kolejności lotników. Tak więc nasz bohater przekroczył granicę rumuńską jako jeden z tysięcy polskich pilotów⁸. Wraz z innymi uczniami znalazł się w obozie internowania w miejscowości Stalinie Olt.

Pierwszą wiadomość o losach Czesława przekazał rodzinie daleki krewny Jan Gaszewski. Najprawdopodobniej otrzymał on kartę pocztową z Rumunii. Autor karty podpisujący się nazwiskiem Wirski informował, że jest zdrowy. Mama i rodzeństwo rozpoznali charakter pisma Czesława.

Gdzie obchodził swoje 18 urodziny - 1.02.1940 r. zapewne już nigdy się nie dowiemy. W karcie ewidencji pilota zapisano, że 14 marca 1940 roku zameldował się on w polskiej bazie w Lyon Bron, mieszczącej się we Francji. Został tam nienajlepsze nastroje wśród znajdujących się tam żołnierzy. Większość z nich była „przybita” klęską Polski, ludzie byli zmęczeni drogą, którą musieli przejść, aby dotrzeć do Francji. Na miejscu zaś spotkali się z brakiem organizacji i opieszałością w organizacji polskich jednostek.

23 kwietnia 1940 roku odbyła się przysięga żołnierzy w Bazie, którą złożyli przed ppłk. Berezowskim. W wyniku niekorzystnej sytuacji na froncie, 17czerwca 1940 r. Czesław Bartłomiejczyk otrzymał rozkaz ewakuacji z Bazy. Po raz drugi widział klęskę kraju, za który chciał walczyć. 24 czerwca zaokrętował się na statku "Andora Star", którym 27czerwca 1940 r. dotarł do Liverpoolu.

⁸ *Wśród internowanych najliczniejszą grupę stanowili lotnicy w liczbie 9.276. Spośród wojsk lądowych znaczny odsetek stanowiły wojska łączności i niestety żandarmerii, która wówczas była szczególnie potrzebna na obszarach przyfrontowych. Ponadto ewakuowały się m.in. służby z DOK: Kraków, Przemyśl i Lwów, a przede wszystkim zaś Sztab Główny.."*

W 316 Dywizjonie Myśliwskim

Władze brytyjskie przygotowały dla Polaków ośrodek szkoleniowy na najstarszym lotnisku RAF w miejscowości Eastchurch⁹. Lotnisko to od dawna nie było używane, ale znajdujące się na nim baraki mieszkalne, kasyno i żołnierskie kuchnie ciągle były w dobrym stanie i z powodzeniem mogły pomieścić 2300 polskich lotników.

Przybywających Polaków poddawano dokładnym badaniom lekarskim, sporządzano szczegółową ewidencję, każdy z lotników otrzymywał swój numer indywidualny. Sformowano dywizjony i eskadry, wprowadzono dyscyplinę wojskową.

Oficjalna data wstąpienia Czesława Bartłomiejczyka do Polskich Sił Powietrznych RAF, jaka została zapisana w karcie personalnej pilota to 5 sierpnia 1940 r. Otrzymał nr ewidencyjny P 783248.

Niebawem rozpoczął naukę języka angielskiego i musztry wojskowej według regulaminów brytyjskich. Anglicy zwracali również uwagę na wychowanie fizyczne. Wszystkim zaproponowano wstąpienie do ochotniczej służby w RAFVR¹⁰. Szeregowcom wydano z magazynu wojskowego mundury lotnicze, dla oficerów zamówiono mundury w londyńskich firmach krawieckich. Pilotom znajdującym się w obozach ograniczono swobodę poruszania się po kraju.

Jak może oficer czy żołnierz poruszać się po Anglii, nie znając języka gospodarzy i tutejszego żołnierskiego savoir-vivre? – tłumaczono. Nauczycie się języka, a po kilku tygodniach wszystko się ułoży. Na razie zrobimy z was wojsko, a następnie przystąpimy do specjalistycznych, fachowych zajęć przy sprzęcie lotniczym.

Czesław od 30 sierpnia 1940 r. rozpoczął naukę.

W sierpniu 1941 r. skierowany został do szkoły pilotów w Newton. Loty odbywały się na samolocie Tiger Moth Miles Magister oraz na Fairey Battle.

27.11.1941 Rozkazem Insp. PSP otrzymał swój pierwszy awans na starszego szeregowca. Umiejętności pilotażu Czesława Bartłomiejczyka zostały ocenione jako dobre i został zaklasyfikowany do "grupy myśliwskiej". Dalsze loty odbywały się na samolotach Miles Master.

3 maja 1942 r awansuje na stopień kaprała.

Kolejnym kursem był kurs pilotażu SFTS, po którego zakończeniu otrzymał nominację na stopień "brytyjskiego" sierżanta¹¹. Komendant Polskiej Szkoły Pilotażu w Newton, rozkazem dziennym Szkoły nr 114 nadał z dniem 13.05.1942 r. Czesławowi Bartłomiejczykowi tytuł i znak pilota.

⁹ Lotnisko znajdowało się na jednej z wysp przy ujściu Tamizy, 40 mil na wschód od Londynu

¹⁰ RAFVR — Ochotnicza Rezerwa Królewskich Sił Powietrznych

¹¹ Porozumienie o stopniach wojskowych pomiędzy Polską a Wielką Brytanią zamieściłem w rozdziale na końcu książki

Wszyscy oczekiwali przeniesienia do bojowych dywizjonów. Wreszcie 22.05.1942 r. otrzymał rozkaz przeniesienia z Newton na zachodni brzeg do Bazy Blackpool. Tam właśnie 27 maja 1942 roku rozpoczął kurs końcowy nr 22 w Jednostce Wyszkożenia Bojowego nr 58 (OTU) w Grangemouth¹². Po raz pierwszy zasiedli w nowoczesnych samolotach myśliwskich typu Spitfire I.

Wciągane podwozie w locie, klapy, zmienna prędkość śmigła czy duże prędkości często sprawiały młodym Polakom trudności. Najtrudniejsze dla początkujących pilotów było jednak wsuwanie i wysuwanie podwozia. Jeśli po starcie się go nie wciągnęło, to jeszcze mały kłopot. Najwyżej silnik się grzał i wytracał prędkość. Gorzej, jeśli pilot nie wysunął podwozia przy lądowaniu. Kraksa w takim wypadku była nieunikniona. Dlatego wprowadzono w samolotach specjalne urządzenia sygnalizacyjne. Zielone światło oznaczało, że podwozie jest wysunięte i zablokowane. Czerwone sygnalizowało, że podwozie jest schowane. Dodatkowo przy zmniejszaniu prędkości, jeśli podwozie było schowane, włączała się syrena ostrzegawcza.

Tak nierozważnie zachował się i Czesław Bartłomiejczyk, kiedy to 6 czerwca 1942 roku wyleciał na lot szkoleniowy. Po wykonaniu zadania, wrócił nad lotnisko i po zakończeniu przepisowego kręgu zabrał się do lądowania. Nie wysunął jednak swojego podwozia. Nie zauważył bowiem, wystrzeliwanych czerwonych rac ostrzegawczych. „Posadził” swojego spitfire’a „na brzuch”. Samolot był powgniatany, jemu jednak nic się nie stało.

Wreszcie po dwóch latach nauki 17.08.1942 r. został skierowany do jednostki bojowej 316 Dywizjonu Myśliwskiego „Warszawa”.

Dywizjon czasu wojny był jednostką podzieloną na dwie eskadry nazywane „A” i „B”. Składał się z 18-21 samolotów, z czego z reguły startowało na dany lot bojowy 12 maszyn. Pilotów w dywizjonie było przeważnie 30. Personel techniczny natomiast, a więc mechanicy, zbrojmistrzowie, telefoniści liczył około 120 osób.

316 Warszawski Dywizjon Myśliwski sformowany został 22 lutego 1941 r. na lotnisku w Pembrey w hrabstwie Carmarthen (południowa Walia). Angielska nazwa brzmiała: 316 Polish Fighter Squadron. Znakami rozpoznawczymi dywizjonu były namalowane na kadłubach samolotów litery SZ.

Za odznakę dywizjonu przyjęto przedwojenną odznakę 113 eskadry myśliwskiej 1 pułku warszawskiego – znak sowy na tle trójkątnej tarczy. Święto dywizjonu przypadało 25 marca 1941r., na pamiątkę wykonanych pierwszych lotów bojowych. Tak oto rozpoczął służbę bojową w składzie dywizjonów 10 Grupy Myśliwskiej: pełnił dyżurną służbę alarmową, startował na przechwycenia celów powietrznych, osłaniał konwoje morskie płynące po Kanale Bristolskim. Dywizjon wśród kolegów zwany potocznie „Warszawiakami” lub też „Puchaczami”.

¹² Kserokopia dokumentu w zbiorach autora.

2 sierpnia Dywizjon 316 zmienił lotnisko, przenosząc się na Stację Lotniczą Church Stanton w hrabstwie Somerset koło Taunton. W kilka dni potem na tym samym lotnisku znalazł się Dywizjon 302. Oba dywizjony – wraz z trzecim Dywizjonem 317 „Wileńskim” - weszły w skład 2 Polskiego Skrzydła Myśliwskiego. Zadaniem dywizjonów Skrzydła była obrona południowo-zachodniej Anglii, osłona konwojów morskich oraz osłona wypraw bombowych, udających się nad Francję, w rejon Cherbourga i Brestu.

13 grudnia dywizjon 316 został przeniesiony na lotnisko w Northolt. Tam otrzymał samoloty typu Supermarine „Spitfire” Mk-VB.

W pierwszych miesiącach 1942 r., o ile tylko pogoda pozwalała, dywizjon latał w składzie Skrzydła na osłonę wypraw bombowych oraz na wymiatania nad Francję i Belgię. Sporadycznie dochodziło do spotkań z niemieckimi myśliwcami, były to jednak zdecydowanie mniejsze grupy nieprzyjacielskich samolotów niż w 1941 r. Większość sił Luftwaffe znajdowała się w tym czasie na wschodnim froncie. W chwili przybycia Barłomiejczyka do dywizjonu, stacjonował on na lotnisku Hutton Cranswick¹³. Dowodził nimi kpt. Janusz Żurkowski. Eskadrą „B”, do której dostał przydział Czesław dowodził kpt. pil. Wacław Król.

Tradycją 316 dywizjonu było, że każdy nowo przybyły do jednostki pilot musiał publicznie wykazać swe walory, zestrzeliwując, a raczej wypijając z prawie litrowej szklancy...messerschmitta. Nie omijało to nikogo bez względu na stopień. Messerschmitt preparowany był w następujący sposób: do wielkiej szklancy wlewano kolejno whisky, gin, porto, sherry, przeróżne likiery, całość dopełniano mocnym piwem. Delikwent musiał wstać i za zdrowie dywizjonu wypić zawartość szklancy jednym ciągiem. Nie wiemy, jaka była reakcja Czesława po wypiciu. W każdym razie próbę zaliczył i od tej pory mógł nosić do munduru jedwabny bordowy szalik – symbol dywizjonu.

Bohdan Arct tak wspominał jednego z młodych pilotów po wypiciu messerschmitta: *[...] Byłem świadkiem, gdy któryś z nowo przybyłych pilotów gołnął sobie messerschmitta, a po minucie, gdy odzyskał głos, począł, niczym jednoosobowa wieża Babel, mówić wszystkimi językami świata. Inna sprawa, że jednoosobowa wieża Babel, urzędowała tylko przez pięć minut. Później trzeba ją było z lokalu wynieść¹⁴.*

Przykazania pilota myśliwskiego.

Od formacji odejść nie jest rzeczą trudną,
lecz dołączyć za to pracą bardzo żmudną.

Czujnie i uważnie często patrz w około,
Byś swemu wrogowi mógł stawić czoło.

¹³ Lotnisko usytuowane 18 mil od miejscowości Kingston upon Hull potocznie zwanej Hull, na wschodnim wybrzeżu Anglii. Największe miasto byłego hrabstwa Humberside. Obecnie wchodzi w skład regionu Yorkshire i Humber. Około 254 tys. mieszkańców. Powierzchnia 71,45 km². Miasto typowo przemysłowe. Stocznie, rafinerie, fabryka czekolady.

¹⁴ Kpt. Bohdan Arct dowódca 316 dywizjonu w okresie od 27 czerwca 1944 do 6 września 1944 r.

Pamiętaj, że niepokój, albo podniecenie,
Zahamuje w locie każdemu myślenie.
Radia też używaj zawsze wstrzemięźliwie,
Ostrzeżenia mów krótko, spokojnie, treściwie.

Gdy zobaczysz jednego szwaba koło siebie,
Bądź pewien, że w pobliżu ich więcej na niebie.

W słońcu nieprzyjaciel ma dobre schronienie,
Tam kieruj, kolego, często swe spojrzenie

Niepotrzebne sprawy wybij sobie z głowy,
Masz być w każdej chwili do walki gotowy.

Staraj się zobaczyć zawsze przeciwnika,
Pewne masz zwycięstwo, tak mówi logika.

Pamiętaj, że strzelając z dużej odległości,
Redukujesz tym samym swoje możliwości.

Przedwczesne strzelanie jest głupim kawałem,
A dla przeciwnika najlepszym sygnałem.

Nim się bracie zabierzesz do oddania strzału,
Spodziewaj się z ogona przykrego kawału,
Z którego wszystkie zwykle kłopoty się rodzą
Na to się piloci pewnie wszyscy zgodzą.

Strzelaj dwoma rękami kolego kochany,
Zwycięstwo wtedy pewne, bo strzał murowany.

Każde tve wahanie też wroga ośmieli,
I nim się namyślisz, to już cię zestrzeli.

Dla nikogo to żadna nauka zawiła,
Zrozumieć, że w formacji jest największa siła¹⁵

Lotnisko Hutton Cranswick nazywane było „wypoczynkowym” w złym znaczeniu. Złą sławę zawdzięczało warunkom atmosferycznym. Ciągłe deszcze i mgły nie sprzyjały lataniu, a także startom i lądowaniom samolotów.

Dywizjon do końca 1942 roku latał wyłącznie na osłonę konwojów pływających w wodach Morza Północnego. W wolnych chwilach trwało szkolenie i loty treningowe

¹⁵ Skrzydła, 8/434, 1944 rok.

pilotów, w szczególności nowo przybyłych. Czesław swój pierwszy lot operacyjny wykonał 23 października 1942 r. (patrol w osłonie konwoju). Mimo braku niebezpiecznych zadań, listopad okazał się „czarnym” miesiącem. Młodzi piloci przekonali się, że każde latanie, nawet treningowe, może okazać się zabójcze.

22 listopada, w czasie wykonywania nocnego „lotu na współpracę” z myśliwcami zderzył się w powietrzu i zginął kolega Czesława kpr. pil. Tadeusz Orzechowski. Do końca miesiąca życie straciło jeszcze dwóch pilotów.

Pierwszego grudnia odszedł z dywizjonu z żalem żegnany dowódca Eskadry „B” kpt. pil. Wacław Król. Eskadrę objął kpt. pil. Włodzimierz Karwowski.

1943

W nowy rok 1943 dywizjon wszedł ze starymi zadaniami. Było ich sporo, bo nasiliły się konwoje w tym rejonie.

Pierwszym lotem bojowym w nowym roku, a zarazem pierwszym lotem Czesława Bartłomiejczyka było 21 stycznia 1943 r. wymiatanie nad Abbeville –Le Touquet. W Le Touquet piloci napotkali zgrupowanie Focke Wulfów. Było to dziwne spotkanie. Niemcy latali wysoko, lecz nie podjęli walki. Musieli mieć słabego dowódcę.

Dowódca 316 dywizjonu kpt. Trzebiński podjął ryzykowną decyzję o przegonieniu ponad dziesiątki nieprzyjacielskich samolotów. Spitfire’y 316 szybko zaczęły wzbijać się w górę. Niemcy początkowo kompletnie ośleplieli, w miarę rozwijania się sytuacji wstąpił jednak w nich duch bojowy. Niestety, stanowczo za późno. „Puchacze” przejęły inicjatywę. Ataki Polaków były tak gwałtowne, że Niemcy mimo najszczerzej chęci atakowania musieli się bronić. W tych podniebnych pogoniach najlepiej powiodło się ppor. Jerzemu Szymankiewiczowi i sierż. Pawłowi Gallusowi. Ostrzelane przez nich FW-190 dymiąc poszły w dół i schowały się w chmurach.

Ostatnie dni lutego i pierwsze marca były fatalne. Pogoda nie pozwalała na jakiegokolwiek loty. W tym czasie nadeszła wiadomość, że wkrótce dywizjon zostanie przeniesiony na inne lotnisko, prawdopodobnie do Northolt. Wszyscy bardzo się cieszyli, gdyż Northolt to lotnisko tak ukochane, jak Hutton Cranswick nie lubiane.

11 marca 1943 r. dywizjon 316 został powtórnie przesunięty na lotnisko w Northolt. Ledwie piloci pojawili się w Northolt, spotkała ich miła niespodzianka – dywizjon przebrojony został w najnowsze wówczas samoloty Spitfire MK-IX. Model ten jako pierwszy w całej rodzinie Spitfire’ów przekroczył w locie poziomym prędkość 600 km/godz. Już nazajutrz po przybyciu na nowe lotnisko dywizjon wszedł w skład 1 Polskiego Skrzydła Myśliwskiego i rozpoczął loty bojowe nad Francją i Belgią.

Szczególnie intensywnie dywizjon był zatrudniony w lotach na osłonę amerykańskich samolotów bombowych „Flying Fortress”, które odprowadzał do granic Niemiec, a następnie wracał na nadbrzeżne lotnisko w Anglii w celu uzupełnienia paliwa, po czym znowu wystartował, by wziąć pod opiekę powracające, nieraz okaleczone, bombowce i doprowadzić je do baz w Anglii.

Polacy wraz z innymi jednostkami myśliwskimi RAF-u eskortowali w czasie „precyzyjnego bombardowania” superfortece B-17 z amerykańskiej 8 Armii Powietrznej. Naloty te, przeprowadzane były przeważnie za dnia, ze względu na lepszą widoczność celów. Metoda ta, szeroko propagowana i zachwalana w USA, wśród wyższych oficerów lotnictwa i załóg latających fortiec budziła kontrowersje. W dziennym świetle bombowce były o wiele bardziej narażone na ostrzał niemieckiej artylerii przeciwlotniczej i ataki z powietrza. Należy tu zauważyć, że do końca 1943 roku eskortujące je myśliwce mimo zapasowych, podwieszanych pod kadłuby samolotów zbiorników paliwowych nie miały dostatecznego zasięgu. Loty były dłuższe niż w latach poprzednich, ale nie miały dostatecznej ilości paliwa by towarzyszyć bombowcom w całej wyprawie¹⁶.

Mimo iż loty eskortujące były ważnym elementem rozszerzających się działań bojowych, późniejsze dokonania pilotów przestały być w centrum powszechnej uwagi. Trzonem alianckiej kampanii powietrznej stały się teraz bombowce. Myśliwcom coraz częściej przypadała rola służebna.

Podczas eskortowania bombowców nierzadko uszkodzonych w drodze powrotnej do swoich baz w Anglii, Polscy piloci opracowali wyjątkową metodę ochrony. Tworzyli bowiem jakby ochronny kokon wokół bombowców. Samoloty zajmowały pozycje wysoko w przodzie, bezpośrednio nad wyprawą bombową, oraz poniżej niej w tyle. Ta taktyka okazała się tak skuteczna, że Amerykańskie Siły Powietrzne wystąpiły w końcu z prośbą do RAF-u, by zastosowały ją wszystkie brytyjskie skrzydła eskortujące. Amerykanie cenili Polaków również za niezwykle troskliwość, jaką okazywali bombowcom w tarapatkach. Nieraz zdarzało się na przykład, że samoloty dywizjonu krążyły na zmianę nad uszkodzonym B-17, który wodował przymusowo na Kanale.

Nic więc dziwnego, że amerykańskie załogi bombowe, tak jak wcześniej załogi RAF-u, zachwycaly się umiejętnością Polaków w niedopuszczaniu niemieckich myśliwców. Widzieli ze swoich superfortec jak Polacy rzucali się na każdy niemiecki samolot, atakujący bezbronną załogę bombowca w gumowych łódkach ratunkowych, i starali się pozostać przy niej aż do nadejścia pomocy.

Dobrym tego przykładem będzie zdarzenie z niedzieli 4 kwietnia 1943 r. Dywizjon otrzymał zadanie osłony bezpośredniej amerykańskich B-17. Zadanie z tych jak najbardziej odpowiedzialnych i zarazem najmniej lubianych. Konieczność pilnowania bombowców ograniczała tak ukochaną przez myśliwców swobodę manewru. „Latające fortece” wracały do baz po zbombardowaniu węzła kolejowego w Rouen. Lot wydawał się być spokojny. Na wysokości całego zgrupowania unosiła się nieprzyjemna mgiełka, ograniczająca widoczność i stwarzająca dodatkowe niebezpieczeństwo zaskoczenia. Nagle wszystko zwariowało. Zbiegające się

¹⁶ Zmieniło się to w grudniu 1943 roku po wprowadzeniu do działań myśliwca Mustang P-51, szybszego i o większym zasięgu. Choć mustangi zbudowano w Stanach Zjednoczonych, latali na nich zarówno piloci RAF-u (w tym Polacy), jak i piloci Amerykańskich Sił Powietrznych.

komunikaty radiowe o licznych grupach samolotów nieprzyjacielskich potęgowały zamieszanie. Piloci przez radio pokładowe ostrzegali się wzajemnie o atakujących Niemcach. Rozgardiasz zrobił się tak wielki, że nie można było się zorientować, kogo dotyczą ostrzeżenia i kogo atakują Niemcy.. Piloci jednak byli czujni — tylko część zniemacka zaatakowanego naszego zgrupowania została zaskoczona. Tym razem atak myśliwców Luftwaffe poszedł zdecydowanie na bombowce i samoloty bezpośredniej osłony, czyli na 316. Wywiązały się gwałtowne walki. Atak Focke Wulfów był udany. Jeden z amerykańskich bombowców dymiąc zaczął się oddalać, również dymiący Spitfire dywizjonu 316 zaczął pikować w dół. Amerykański bombowiec natychmiast wziął kierunek na Anglię. Osłaniany skutecznie przez czwórkę Spitfire'ów 316, lecąc na trzech silnikach, wrócił bezpiecznie do bazy.

Pod wieczór tego samego dnia do Norholt przyleciała cała załoga bombowca. Osobiście chcieli podziękować polskim myśliwcom. Amerykanie, weseli, mili, serdeczni, tak dziękowali, a Polacy tak chętnie te dzięki przyjmowali, że wkrótce w kasynie zabrakło napojów. Wysłany „umysłny” szybko uzupełnił karygodne braki. Zabawa, więc trwała dalej. Amerykanie byli zdolni do powrotu dopiero po 30 godzinach. Polscy piloci myśliwscy mieli większe doświadczenie... nie tylko w powietrzu¹⁷.

W kolejnych miesiącach Czesław Bartłomiejczyk brał udział w podobnych lotach (osłona bombowców, wymiatanie) nad Francją i Holandią.

Początek dnia 24 czerwca nie zapowiadał niczego dobrego. Wyznaczono na odprawie zadania: *Dywizjon bierze udział w wyprawie bombowców jako rear support — tylna osłona, na bombardowanie celów w rejonie Ostenda—Brugge.*

Sytuację, w której nasz bohater wykazał się niesłychaną odwagą tak opisał Bernard Karol Buchwald: *Gdy w pewnym momencie Niemcy chcieli koniecznie upolować jakiś bombowiec i zdecydowali się zaatakować „fortece”, czujny kpr. pil. Bartłomiejczyk, brawurowo atakując przeważającą liczbę szkopów, postąpił śmiertelnym korkociągiem jednego FW-190 do ziemi. Drugiego w tym czasie „obrabiał” kpr. pil. Murkowski — jego cel, ciągnąc smugę siniego dymu, uciekł w chmury. Przyznano mu go jako uszkodzonego. Wynik 1—0—1¹⁸.*

Czy Czesław Bartłomiejczyk wykręcił na lotniskiem „beczkę zwycięstwa”? Nigdy się tego nie dowiemy.

W czasie poszukiwań wiele razy spotkałem się z informacją, szczególnie w opracowaniach popularnonaukowych, że pilot po zwycięskiej walce „powinien” wykręcić parę „beczek zwycięstwa” nad własnym lotniskiem. Okazując w ten sposób radość ze zwycięstwa. Faktycznie, takie ekscesy czasami się zdarzały, szczególnie we wczesnych fazach wojny, gdy piloci nie nabrali jeszcze doświadczenia. Później jednak zaczęto ten zwyczaj tępić z bardzo oczywistych powodów. Istniała zawsze możliwość, że maszyna w walce doznała jakichś uszkodzeń, często, niedostrzeżonych przez pilota, i właśnie ta ostatnia akrobacja po powrocie mogła spowodować śmiertelny wypadek.

Za swój czyn bojowy 25 czerwca 1943 r. rozkazem Inspektora lotnictwa nr 11/43

¹⁷ Bernard Karol Buchwald, 316 Warszawski Dywizjon Myśliwski, Wydawnictwo MON 1989, str. 146

¹⁸ Tamże, str. 150

Czesław Bartłomiejczyk otrzymał prawo noszenia Polowego Znaku Pilota¹⁹.

Niestety radość ze zwycięstwa zakłóciła tragedia narodowa. 4 lipca w niewyjaśnionych okolicznościach, runął do morza tuż po starcie z lotniska na Gibraltarze samolot Liberator. Na pokładzie samolotu był generał Sikorski - Naczelny Wódz PSZ. Jak wiemy tragedia ta i związane z nią okoliczności, do dziś nie zostały wyjaśnione. Szczególnie tę śmierć przeżywali piloci, tak często odwiedzani przez generała.

1 września, w tak tragiczną dla Polski rocznicę, rozkazem 9/43 Czesław Bartłomiejczyk awansowany został do stopnia plutonowego. Była to wyjątkowa uroczystość. Głośno rozprawiano o tym, co stało się dwa tygodnie wcześniej. Kiedy to spełniło się marzenie każdego polskiego pilota myśliwskiego, jaki latał w tej wojnie. Polecieć nad terytorium Niemiec!

Do tego historycznego lotu doszło 12 sierpnia 1943 r. Od tej pory trasa ofensywnych lotów myśliwców, operujących z baz leżących w Wielkiej Brytanii, zaczęła się wydłużać, a częstotliwość i siła powiększać.

Dla Czesława i kolegów z 316 Dywizjonu były to pierwsze, ale i ostatnie dni lotów nad Niemcy w tym roku. Trwały zaledwie miesiąc.

Wrzesień okazał się spokojnym miesiącem, mimo dużej ilości lotów, większość z nich to tzw. „spacerki”- potężne zgrupowania myśliwców broniły formacji bombowców. Do walk w ogóle nie dochodziło.

16 września 1943 r. rozkazem dziennym nr 18/43 plut. Czesław Bartłomiejczyk odznaczony został Krzyżem Walecznych. Do munduru to jakże zaszczytne odznaczenie przypiął mu niedawno mianowany Naczelny Wódz gen. dyw. Stanisław Sosnkowski.

W ostatniej dekadzie września dywizjon został przydzielony do Air Defence of Great Britain (obrona powietrzna Wielkiej Brytanii) i przeniesiony na lotnisko w Acklington w hrabstwie Northumberland. Głównym zadaniem dywizjonu była odtąd osłona konwojów morskich, idących wzdłuż wybrzeża po Morzu Północnym oraz obrona powietrzna tamtego rejonu. Do końca roku 1943 dywizjon wykonywał wiele lotów osłaniających konwoje na Morzu Północnym wzdłuż angielskich brzegów.

W rejestrze lotów, zwycięstw i odnaczeń pilota sierżanta Czesława Bartłomiejczyka zapisano:

Za czas od 19.08.1942 do 31.12.1943

dziennych lotów wykonano:

treningowych – 382,05 godzin ; lotów operacyjnych – 14 w czasie 16.55 godz.

lotów bojowych – 42 w czasie 76 godz.

¹⁹ Najprawdopodobniej chodzi o Odznakę Pułkową

1944

Nowy 1944 rok nie wniósł nic nowego w życie i służbę pilotów spod znaku sowy. Cały czas osłaniał konwoje i ćwiczył się w lotach treningowych. Najlepiej świadczy o tym rejestr lotów. Czesław Bartłomiejczyk wykonał w tym miesiącu tylko loty treningowe.

12 lutego 1944 r. dywizjon zmienił miejsce postoju przenosząc się na lotnisko w Woodvale w hrabstwie Lancs. Po przenosinach na nowe lotnisko nie zmieniły się zadania, zmienił się tylko akwen morski. Tym razem było to Morze Irlandzkie. Dodatkowo dywizjon bronił rejon portu Liverpoolu. Na zadaniach tych minął luty. W miesiącu tym, nasz bohater wykonał 15 lotów operacyjnych w czasie 18.55 godz.

W połowie marca dywizjon jako pierwszy w Polskich Siłach Zbrojnych otrzymał samoloty typu Nord American „Mustang” Mk- III²⁰. Były to najnowocześniejsze na owe czasy samoloty. Bardzo szybkie, o ogromnym zasięgu. Mustang zezwalał na wyprawy pięcio a nawet sześciogodzinne. Można się było nim zapuszczać nawet nad Norwegię.

Przezbieranie dywizjonu trwało dość długo, bo ponad miesiąc. Spowodowane to było zmianą lotniska. Widać to po księdze lotów. Czesław w marcu latał tylko na loty treningowe. Dywizjon, 24 kwietnia przesunięty został na lotnisko w Coltishall koło Norwich w hrabstwie Norfolk. Wreszcie, pierwszy lot bojowy na nowych maszynach. Wykonano go 29 kwietnia, był to lot patrolowy wzdłuż wschodniego wybrzeża Wielkiej Brytanii.

Dysponując samolotami o dużym zasięgu dywizjon latał teraz w osłonie wypraw bombowych amerykańskich „Flying Fortress”, atakujących cele na ziemiach rdzennie niemieckich; wykonywał również loty na atakowanie celów naziemnych bombami i ostrzeliwując z broni pokładowej.

Ofensywa lotnicza z dnia na dzień przybierała na sile, do niespotykanych wcześniej rozmiarów. Potężne formacje „latających fortec” dzień po dniu, noc w noc, nieustannie bombardowały niemieckie miasta, fabryki, porty, przerywały komunikację. Było to mówiąc z angielska softening up – zmiękczenie nieprzyjaciela.

W początkowym okresie inwazji wojsk alianckich w północnej Francji w czerwcu

²⁰ Był to samolot o największej szybkości poziomej (650 km/godz.) i nurkowania na świecie 800-900km/godz.). Tymi osiągnięciami znacznie przewyższał wszystkie samoloty sprzymierzonych i nieprzyjaciela. Dzięki potrójnym zbiornikom czas trwania lotu wynosił około 3 godz. co oznaczało że mógł on odbywać wyprawy na cele odległe o 600 km (z dodatkowymi zbiornikami to około 1200 km i 6 godz. lotu.). Niemniej samolot ten posiadał pewne usterki. Najważniejszą był fakt, że przy prędkościach nurkowania około 850 km/godz. odrywało się nieraz usterzenie ogonowe. Z tego powodu wszedł wkrótce zakaz rozpędzania Mustangów w nurkowaniu ponad 800 km/godz.

1944 r. dywizjon 316 aktywnie uczestniczył w różnego rodzaju zadaniach — osłaniał wyprawy bombowe, wykonywał zaczepne patrołowania na tyłach nieprzyjaciela połączone z atakowaniem bombami celów naziemnych (węzłów kolejowych, skrzyżowań dróg, mostów, przepraw na rzekach). W trakcie siedmiu dni - do 12 czerwca, alianckie jednostki lotnicze przeprowadziły 49 000 lotów bojowych. Z czego dwie trzecie w ramach taktycznego wspierania wojsk lądowych i zrzuciły 42 000 ton bomb. Dwa razy więcej niż zrzucano na Anglię w 1941 roku. Całkowite zniszczenie głównych szlaków komunikacyjnych wiodących do Caen, zapobiega ściągnięciu przez Niemców wzmocnionych sił.

Rankiem, 13 czerwca, w stronę Londynu po raz pierwszy, Niemcy odpalili ze swoich wyrzutni „cudowną broń”-„V1”.

Nadleciały zapowiadane przez wywiad brytyjski flying bombs (latające bomby). Rozpoczął się kilkumiesięczny okres bombardowania Londynu i jego okolic nowymi pociskami niemieckimi. „V1”²¹ wprowadzie to nie zapobiegło klęsce Niemców w wojnie, ale dokonało poważnych zniszczeń i uśmierciło tysiące Brytyjczyków.

W nocy z 15 na 16 czerwca rozpoczęły się intensywne ataki latających bomb. Tylko 16 czerwca do południa odpalonych zostało 244 pocisków; 45 z nich spadło krótko po starcie. Brak doświadczenia w zwalczaniu pocisków spowodował początkowo w Londynie chaos. Obrona przeciwlotnicza strzelała z wszystkiego, co miała na stanie. Nie zdawała sobie sprawy z tego, że zestrzelenie pocisku nad miastem powodowało duże zniszczenia, tym bardziej że „V1” latały na niskim pułapie. Działa przeciwlotnicze strzelały płaskim torem, powodując często, że pociski zawadzały o drzewa i wyższe budynki. Buzz - bombs²² robiły piekielny hałas podobny do warkotu, jaki wydają ciągniki na ropę. Do tego dochodziły eksplozje. Syreny alarmowe ostrzegały kilkadziesiąt razy na dobę o nadlatującym niebezpieczeństwie. Latająca bomba miała niewielką siłę przebijania, za to ogromną siłę podmuchu. Jeden wybuch demolował kilkupiętrowe bloki, a małe standardowe domki jedno- i dwu rodzinne, którymi zabudowana była połowa Londynu, znosił z powierzchni kilkuset metrów. Ludzie znajdujący się blisko wybuchu na otwartej przestrzeni ginęli na skutek obrażeń wewnętrznych. Zniszczenia typu : wybicie szyb, wyrwanie drzwi, opadnięcie stropów występowały w promieniu kilometra od miejsca wybuchu.

Tego samego dnia na obszarze hrabstw Kent i Sussex Anglicy rozmieścili 192 ciężkie działa przeciwlotnicze i 246 lekkich dział oraz 480 balonów zaporowych. Osiem dywizjonów RAF zaczęło polowanie na „czarownice”.

²¹ V-1 („Vergeltungswaffe-1” lub „Lufttorpedo FZG-76”), bomba latająca; była małym bezpilotowym samolotem-pociskiem. Miała płaty nośne (skrzydła) o rozpiętości 5,3 m, jej ciężar startowy wynosił 2,2 tony, a sam materiał wybuchowy, umieszczony z przodu kadłuba, około 850 kg. Bomba zaopatrzona była w silnik pulsacyjny o ciągu 225 kg, umieszczony na tylnej górnej części kadłuba i kształtem przypominający długą buchającą ogniem rurę. Silnik uruchamiany był w momencie wystrzeliwania z wyrzutni podobnej do pary nart. Prędkość bomby wynosiła od 400 do 650 km/h, zasięg — do 350 km, a wysokość lotu wahała się od 400 do 1300 m. Sterowana była za pomocą urządzenia żyroskopowego (automatycznego pilota). Specjalny mechanizm odcinał dopływ paliwa do silnika po upływie zaprogramowanego czasu lotu, wyłączał w ten sposób silnik i wychylał ster wysokości kierując bombę nosem do ziemi. Charakterystyczne dudnienie silnika przypominało pracę silnika traktora.

²² Tak Anglicy ochrzcili V1

Od 27 czerwca 1944 r. dywizjonem dowodził kpt. pil. Bohdan Arct.

Kilka dni wcześniej wezwał go do siebie płk Bajan. – *Jutro obejmuje Pan dowództwo 316 dywizjonu. Stacjonuje on na lotnisku Coltishall, wyposażony jest w mustangi. To dobry dywizjon, chociaż nieco rozpuszczony* – zakończył rozmowę pułkownik.

Do zwalczania latających bomb włączono również dywizjon 316. Po reorganizacji RAF wszedł on z dywizjonem 303 w skład formacji myślistwa taktycznego Air Defence of Great Britain – Obrona Lotnicza Wielkiej Brytanii. Właśnie na ten rodzaj lotnictwa spadało zadanie walki z V1.

Powód włączenia dywizjonu do grupy zwalczającej bomby był prosty. Bomba rozwijała prędkość 600 km/godz. Tylko najszybszy samolot aliantów Mustang mógł ją dogonić i zestrzelić. W tym czasie Dywizjon dysponował 21 „Mustangami”, na których latało 30 dobrych, doświadczonych pilotów. Lotnicy w tym czasie przygotowywali się teoretycznie do walki z bombami.

Wreszcie 1 lipca przyszedł rozkaz przeniesienia jednostki na nowe lotnisko w West Mailing, usytuowane w połowie drogi z Londynu do wybrzeża kanału La Manche. Miejscowość ta leżała dokładnie na trasie przelotu V1. Na lotnisko to przylecieli Polacy w zwartej formacji, lądując w idealnych odstępach między samolotami.

Zaledwie przez dwa tygodnie dywizjon stacjonował na lotnisku West Mailing, kiedy otrzymał nowy rozkaz przenoszący go jeszcze bardziej na południe, nad samo wybrzeże. Powodem tego była korekta w doktrynie zwalczania V1. Nastąpił nowy podział rejonów. Całą artylerię skoncentrowano wzdłuż pasa wybrzeża, a rejony myśliwców umieszczono po obu stronach rejonu artylerii. Jeden w głąb lądu a drugi daleko nad Kanałem La Manche. Dywizjon 316 otrzymał rejon rozciągający się nad morzem.

11 lipca 1944 r. Mustangi przyleciały na lotnisko Friston na południowym wybrzeżu w hrabstwie Sussex. Było to polowe lotnisko przeznaczone dla powracających uszkodzonych bombowców. Na trawiastym polu, tuż nad przybrzeżnym urwiskiem rozłożone były metalowe siatki służące jako pasy startowe. Poza tym stało kilka baraków i nic więcej. Nie było jednak czasu na odpoczynek i przepustki. Patrole trwały od świtu do zmierzchu. Samoloty bez przerwy były w powietrzu. Piloci dziennie latali po osiem godzin i więcej.

Zaledwie w kilka dni po przeniesieniu dywizjonu na lotnisko Friston piloci zauważyli, że najczęściej pocisków pojawiało się o świcie lub tuż po zmroku. Za zgodą przełożonych dowódca 316 kpt Bohdan Arct wzmocnił w tych porach patrole. Następnie posiadając doświadczonych pilotów mających wiele godzin nocnych lotów zdecydował się na nocne latanie. Pociski V1 były doskonale widoczne na tle granatowego nieba dzięki warkoczowi ognia wydobywającego się z silniczka odrzutowego.

Nowy system sprawdził się znakomicie; doszło do tego, że piloci latali na nocne loty „dodatkowo”, nazywając je „oblatywaniem samolotu”. Bohdan Arct wspominał takie „oblatywanie”:

Startowałem, wychodziłem na wysokość 10 000 stóp, a potem cierpliwie krążyłem, pilnie spoglądając na wschód, ku morzu. Nad sam kanał La Manche nie wolno mi było wylatywać. W nocnych ciemnościach światełka nadlatujących bomb widoczne były z odległości Wielu kilometrów. Nad wybrzeżem witała je zacieka i zwykle skuteczna kanonada artyleryjska. Zdarzało się jednak, iż czasem jakiejś bombie udawało się przedostać nad ląd. Wtedy zaczynała się moja robota. Lekko nurkowałem w kierunku bomby, nabierając prędkości, i w kilkanaście sekund mogłem bez trudu znaleźć się za jej płomiennym ogonem. Największą trudnością w takich przypadkach była właściwa ocena odległości. Ognisty ogon oślepiał, ale zasada, by otwierać ogień w chwili, gdy dojrzy się rozżarzony krąg wylotu silniczka, okazywała się niezawodna.

Była to zabawa, jak mówili piloci, podobna do odpustowej strzelnicy – wesoła, ale i niebezpieczna. Wielu pilotów zebrało przy tym gorzkie doświadczenia, zwłaszcza, gdy przed zestreleniem pocisku V-1 zbyt blisko się do niego zbliżali. Gdy eksplodował, bywało często tak, że detonacja dosięgała i „Mustanga”. Dopiero po kilku dniach walki, piloci opracowali odpowiednią taktykę: wystarczało ostrzelać pocisk ogniem karabinów maszynowych z odległości około 200 m, zapewniającej pełne bezpieczeństwo. Piloci wynaleźli też inną metodę zwalczania pocisków. Po przechwyceniu V1 należało zbliżyć się do niego i podważyć lekko końcówką własnego skrzydła końcówkę skrzydła pocisku. O tym sposobie walki tak wspominał płk Jan Zumbach :

Wytrącało to go z równowagi, traciła kierunek i zaczynała kręcić beczki, z ciągle pracującym silnikiem wpadała do kanału. Ten sposób walki szybko dotarł do Niemców. Pod końcówkami skrzydeł V-1 zaczęli umieszczając małe ładunki wybuchowe. Dwóch moich pilotów znalazło się niespodziewanie u świętego Piotra. Kiedy dotknęli końcówki V-1 wybuchł nie tylko pocisk ale i samolot.

Przez następne kilka tygodni dywizjon zajęty był prawie wyłącznie walką z bombami latającymi „V-1”. Dopiero w sierpniu zagrożenie „latającymi bombami” zaczęło mijać. Sytuacja została opanowana. „Czarownice” przestawały być celem dla myśliwców²³.

Polskie Dywizjony lotnicze po strąceniu 190 rakiet, powoli wycofywano z ochraniań Londynu i ponownie kierowano do walk na froncie. W oficjalnych statystykach odnotowano 6 zwycięskich walk z V-1 pilota z Binkowa.

Już 16 sierpnia 6 maszyn dywizjonu 316 wykonało lot głęboko nad Francję po trasie Paryż - Troyes - St. Dizier-Reims. Pod koniec patrolu, na ostatnim odcinku myśliwcy natknęli się na formacje około 20 Messerschmitów Me-109. Wywiązała się krótka walka. Cztery maszyny wroga strącono. Niemcy nie posiadali już w swych szeregach zbyt wielu dobrze wyszkolonych pilotów. Pod koniec sierpnia (27)dywizjon wrócił na lotnisko w Coltishall, skąd znów kontynuował dalekie loty nad Niemcy, Norwegię i Holandię.

²³ Ostatnie polskie zestrzelenie V1 miało miejsce 25 marca 1945 r. Dokonał tego pilot 316 Dywizjonu por Janusz Bibrowicz. Bohdan Arct Polacy w walce z bronią „V” Wydawnictwo Interpress, Warszawa 1972, str. 120

1 września Naczelny Wódz awansował w rozkazie 8/44 naszego bohatera do stopnia sierżanta.

8 września 1944 r. Niemcy wystrzelili przeciwko Londynowi pierwszą rakietę „V-2”²⁴. Jedynym sposobem obrony przed nią było tylko niszczenie wyrzutni. Do końca wojny spadło na Anglię 1115 rakiet.

16 września Czesław otrzymał dwumiesięczny urlop. Następnie został odkomenderowany na kurs instruktorów pilotażu. Do listopada 1945 r. jako instruktor szkolił młodzież w Polskiej Szkole Pilotażu (SFTS).

Niedługo po wyjeździe Czesława, dywizjon znów okrył się żałobą, o tyle smutną, że koledzy zginęli w wyniku błędu ich dowódcy. W tym czasie 150 skrzydło brytyjskie, w skład którego wchodził 316 dywizjon, stacjonowało na lotnisku Andrews Fidel. Całym skrzydłem w powietrzu dowodził oficer lotnictwa brytyjskiego. W połowie października 150 skrzydło wyleciało na wymiatanie na wschód od Renu. W drodze powrotnej nad Ardenami napotkano gęste chmury. Dowódca Norweg prowadzący dywizjon Czesława Bartłomiejczyka postanowił przebijać się przez chmury w dół. Skrzydło sformowało klucze po 3 samoloty, klucze leciały dość luźno w odległości 200-300 m od siebie. W kluczu zaś samoloty leciały bardzo blisko pilota prowadzącego formację. Na tyle blisko by nawet w najgęstszych chmurach piloci boczni mogli zobaczyć prowadzącego. W terminologii lotniczej nazywa się to „siedzieć mu na skrzydłach”. Pierwszy klucz 316 dywizjonu poprowadził norweski dowódca. Leciał według przyrzędów, schodząc ciągle ku ziemi. Jego dwaj boczni za nim. Nigdy nie dowiemy się, dlaczego Norweg nie wziął pod uwagę faktu, że znajduje się w terenie górzystym i wskazania wysokościomierza mogą być złudne. Polacy za swoim dowódcą lecieli ciągle w dół z prędkością 400 km na godzinę.

W pewnej chwili Norweg zauważył tuż przed sobą wierzchołki drzew. Wyrwał maszynę w górę. Polacy nie zdążyli. Uderzyli w ziemię ponosząc śmierć na miejscu. Leciali tak blisko siebie, że szczątki ich samolotów wyglądały jak jeden samolot dwukadłubowy. Nigdy wcześniej kroniki lotnicze nie zanotowały takiego wypadku, w którym dowódca klucza ratuje się w ostatniej chwili, a jego dwaj boczni uderzają w ziemię²⁵.

We wtorek przed południem 8 maja 1945 roku na lotnisku Andrews Fidel panował normalny ruch, kiedy nagle personel naziemny i piloci usłyszeli z lotniskowych głośników historyczne słowa: „The war in Europe is over! Wojna się skończyła.

Wkład w dzieło zwycięstwa 316 Dywizjonu Myśliwskiego Warszawskiego w okresie od 22 lutego 1941 r. do 8 maja 1945 roku przedstawia się następująco:

²⁴ „V-2” („A-4”) była balistycznym pociskiem raketowym średniego zasięgu, o silniku raketowym na ciekłym materiale pędny. Ciężar startowy „V-2” wynosił około 130 ton, rakieta osiągała pułap do 90 km, jej zasięg wynosił do 350 km, a prędkość dochodziła do 5000 km/h. Czas lotu 5 minut. W głowicy „V-2” znajdował się ładunek wybuchowy o wadze około 1000 kg.

²⁵ Tadeusz H. Rolski Uwaga, wszystkie samoloty! Instytut wydawniczy PAX, Warszawa 1968, str. 327-328

- wykonano 8198 lotów bojowych w czasie 15 831 godzin bojowego nalotu;
- zestrzelono na pewno 45 i ½ samolotów nieprzyjaciela – 19 prawdopodobnie 21 uszkodzono;
- zniszczono na ziemi na pewno 4 samoloty nieprzyjaciela i 5 uszkodzono;
- oficjalnie zestrzelono 74 latające bomby „V-1”

Za swoje zasługi Czesław Bartłomiejczyk odznaczony został dwukrotnie Krzyżem Walecznych²⁶. Srebrnym Krzyżem Zasługi z Mieczami i wieloma brytyjskimi odznaczeniami pamiątkowymi.

Nowy rozdział

Wojna się skończyła

Nasz bohater postanowił pozostać w Wielkiej Brytanii.

Atmosfera między pilotami w dywizjonach była zła. Im bardziej ich sytuacja stawała się niepewna, tym bardziej kłócili się między sobą.

Jeden z pilotów pisał – „*W tej chwili jest wśród Polaków mnóstwo niesnasek, ciosów w plecy i wrogości*”²⁷. *Cały swój gniew wyładowywali na „wyspiarzach”.*

Jak im się nie dziwić, patrząc na postawę i rolę Brytyjczyków w ponownym zniewoleniu Ojczyzny. Czary goryczy dopełniała świadomość, że stracili szanse powrotu do domu.

Tylko nieliczni brytyjscy politycy zauważali, to co się działo wokół pilotów polskich „*Wątpię, czy czynniki urzędowe [...] zdają sobie sprawę, jak wielu szykan doznali (Polacy) w ostatnich kilku tygodniach. Napastuje się ich gdziekolwiek się pojawiają*” – napisał w piśmie do Ministerstwa Spraw Zagranicznych jeden z członków parlamentu.

Doszło do tego, że ci, którzy tak dzielnie walczyli w słynnej bitwie o Anglię przed wyjściem za bramę lotniska odpruwali z mundurów naszywki „POLAND”. Odczepione odznaki i Krzyże Walecznych lądowały w kieszeniach. Jeszcze tak niedawno działały jak czarodziejska różdżka na ubóstwiających ich Brytyjczyków, teraz stały się powodem do szyderstw i prowokowania burdy. Zadra ta tkwiła w ich sercach przez wiele lat. Po latach, jeden z nich wspominał, jak dławiała go „gorycz” z powodu zmiany postawy Anglików. „*Jeszcze niedawno cieszyłem się przesadnym prestiżem i histerycznym uwielbieniem jako pilot myśliwski. I oto stałem się śmieciem, którego wszyscy chcą się pozbyć – bezużytecznym, uciążliwym, wręcz szkodliwym. Bardzo trudno to znieść.*

²⁶ Odznaczenie to ustanowione zostało rozporządzeniem Rady Obrony Państwa z dnia 11 sierpnia 1920 r. dla nagradzania czynów męstwa i odwagi, wykazanych w boju. Krzyż Walecznych mógł być nadawany oficerom, podoficerom i szeregowcom armii czynnej, jak też w wyjątkowych przypadkach osobom cywilnym, współdziałającym z wojskiem. Ta sama osoba mogła być odznaczona Krzyżem Walecznych czterokrotnie kolejno, a w szczególnych przypadkach za wyjątkowy czyn "męstwa i odwagi" mogło mieć miejsce jednorazowo czterokrotne nadanie.

²⁷ L. Olson, S. Clou Sprawa honoru, AMF, Warszawa 2004, str. 382

Nie przestali jednak wykonywania rozkazów. Niestrudzenie dzień po dniu patrolowali przestrzeń powietrzną nad Niemcami.

9 maja 1946 roku w Londynie odbyła się wielka "Parada Zwycięstwa" z udziałem wojsk wszystkich koalicyjnych armii. Polakom na udział w uroczystościach nie pozwolono. Małoduszna dyplomacja brytyjska nie chciała urazić potężnego sowieckiego sojusznika. Na otarcie łez Brytyjczycy zaproponowali w niej udział dwudziestu polskim lotnikom. Strona polska odmówiła, domagając się udziału pełnej reprezentacji Polskich Sił Zbrojnych. I tak oto bohaterowie zamiast maszerować stali w tłumie gapiów. Jeden z polskich pilotów patrzył w milczeniu na przechodzącą defiladę. Potem odwrócił się i odszedł. *Dlaczego pan płacze, młody człowieku ?* - spytała stojąca obok niego starsza kobieta.

Miesiąc później w czerwcu 1946 r. Anglicy przeprowadzili ogólnonarodowe referendum w sprawie Polaków. Wyniki głosowania były porażające: 56% było za odesłaniem Polaków do kraju, zaledwie 30% było zdania, żeby sami Polacy mogli decydować o tym gdzie chcą zostać.

Wszyscy zdawali sobie sprawę, że stara wojna się skończyła a nowej z Sowietami nie będzie i lada miesiąc dywizjony, które były dla nich namiastką rodziny, zostaną rozwiązane.

Tak też się stało.

18 września 1946 r na lotnisku Coltishall odbyła się wzruszająca a zarazem bolesna ceremonia pożegnania.

Do defilujących pilotów przemówił generał dywizji sir James Robb - *„Jesteście ludźmi odważnymi, ludźmi honoru i prawdy, którzy dowiedli swej wartości”*. Następnie zapewnił, że ich czyny będą żyły „wiecznie w ludzkiej pamięci”, i na potwierdzenie długu „którego nigdy nie spłacimy”, przekazał polskim dywizjonom oficjalny sztandar RAF-u. Jakże się miały te słowa do tego, co się działo wokół Polaków w ostatnich miesiącach.

A potem na oczach tysięcy widzów Polacy wzbili się w powietrze swoimi mustangami i przelecieli z rykiem silników w zwartym szyku. Ostatni raz lecąc razem w grupie. Później kolej przyszła na rozwiązywanie dywizjonu po dywizjonie.

Dokładnie trzy miesiące później 18 grudnia 1946 r. 316 Dywizjon został oficjalnie rozwiązany. Tydzień wcześniej odbyła się pożegnalna uroczystość. Przewodniczył jej w tym dniu odwołany z funkcji dowódcy dywizjonu kpt Paweł Niemiec. Po pożegnalnej mowie wspiał się na skrzydło mustanga i usunął z kadłuba „Puchacza” – znak dywizjonu.. Patrzący na to piloci milczeli.

Nadszedł rok 1947. Prawie 8.000 grupa polskich pilotów którzy pozostali w Wielkiej Brytanii została zdemobilizowana. Małeńki procent z nich otrzymało pracę związaną z lataniem. Demobilizacja nie ominęła i naszego bohatera.

Dokładnie 25 września 1947 r. Czesław Bartłomiejczyk zdjął na zawsze polski mundur pilota. Stał się cywilem. Podobnie jak wielu jego kolegów, którzy podjęli decyzję o pozostaniu w Anglii w kraju mu nieprzyjaznym, z dużym bezrobociem. Przy panującym bezrobociu chwyтали się z różnym skutkiem najprzeróżniejszych zajęć.

W liście do rodziny pisał: *Jest mi bardzo przykro, że nie jestem w stanie pomóc Wam tak jakbym chciał, ale nie jest to w mej mocy, niestety. Pytacie, kiedy wrócę. Mogę wam tylko powiedzieć, że nie liczę bardzo na mój powrót. Na razie przynajmniej pozostanę w Anglii. Jestem głęboko przekonany, że nie jest to tak jak być powinno, ale chwilowo tak jest najlepiej...*

Europa budziła się po wojennym koszmarze. Miliony ludzi pozbawionych domów, wywiezionych próbowało znaleźć kontakt z bliskimi. Dowiedzieć się o ich losach. Czy przeżyli i są zdrowi?

Czesław Bartłomiejczyk miał szczęście. Nawiązał listowny kontakt z rodziną. Dowiedział się, że rodzina wróciła do domu²⁸ i próbowała odbudować rozkradzione przez Niemców, a później Sowieców gospodarstwo. Z przymusowych robót w Niemczech do domu wrócił brat Zbigniew.

Listy przychodziły rzadko, zaledwie kilka w roku. Na pytanie czy wróci w jednym z listów tak napisał - *Pytacie, kiedy wrócę. Mogę wam tylko powiedzieć, że nie liczę bardzo na mój powrót. Na razie przynajmniej pozostanę w Anglii. Jestem głęboko przekonany, że nie jest to tak jak być powinno, ale chwilowo tak jest najlepiej...*

Z informacji uzyskanych od brata Benedykta jednoznacznie wynika że Czesław Korespondował nie tylko z matką, ale i z innymi członkami rodziny, jak brat stryjeczny Henryk z Zdzieszulic i siostra cioteczna Helena; nie odmówił gdy ta zwróciła się do niego z prośbą o leki dla chorego męża, choć wiadomo, że nie było mu tam łatwo. W listach dopytywał się też o losy innych członków rodziny, jak również przyjaciół i znajomych. W szczególności interesował go los jego bliskiego przyjaciela Henryka Grzybowskiego.

Nie pisali mu wszystkiego co dzieje się w Polsce i w ich domu. Jak bieda zmusiła braci Zbigniewa i Benedykta do wyjazdu na ziemie odzyskane. W domu pozostali tylko Piotr i Wanda. Ówczesna okolica była dość niebezpieczna. Trwało „polowanie” na oddział KWP Ludwika Danielaka. Wszędzie kręciło się dużo szpiclów i donosicieli. Jak grom z jasnego nieba spadła w lipcu 1948 roku na rodzinę wiadomość.

²⁸ Niemcy wysiedlili rodzinę Bartłomiejczyków w niedzielę 23 czerwca 1940 r. Niemiecka grupa przesiedleńcza złapała braci: Benedykta i Zbigniewa. Mama z synem Piotrem uciekli do Generalnej Guberni. Schwytych braci i szereg rodzin m.in. Kozłowskich, Stępników Niemcy zwieźli do Szkoły Powszechnej przy obecnej ulicy Czyżewskiego. Tego samego dnia dokonano selekcji ludności. Dorosłych i nadających się do pracy ludzi wywieziono do Łodzi. Dzieci załadowano do pociągu towarowego, który zatrzymał się dopiero na stacji w Dębicy. Na dworcu otworzyli wagony i wypuścili wszystkich, dając im skromną porcję żywnościową. Bracia sprzedali jedzenie i za pozyskane pieniądze kupili bilet powrotny. W ten sposób wrócili do Bełchatowa. Zbigniewa po roku złapano ponownie i wywieziono na roboty do Niemiec. W lutym 1945 r wrócili do domu. Stan gospodarstwa był opłakany. Zastali puste ściany. Życzliwy sąsiad Kwapik, zaopiekował się i uratował krowę którą musieli zostawić Niemcowi. W grudniu 1945 Benedykt wyjechał do Nysy do bratanicy mamy gdzie pracował w piekarni. Na stałe wrócił w 1953 r.

Piotr młody 25 letni chłopak został aresztowany przez UB. Po krótkim śledztwie.. Zarzut jaki mu postawiono w akcie oskarżenia brzmiał „nielegalne piętnasto minutowe posiadanie broni”. Sprawa przedstawiała się mniej więcej tak: Piotr otrzymał od Jana Klaczyńskiego pistolet. Nie wiadomo dokładnie czy Klaczyński prosił go o przekazanie dalej broni, czy też była to inicjatywa Piotra, w każdym razie po 15 minutach broń znalazła się w ręku niejakiego Trepki. Był on pospolitym bandytą. Schwyty z bronią w ręku przez MO podczas śledztwa przyznał się, od kogo dostał broń. Może sprawa potoczyłaby się inaczej gdyby nie zeznanie samego oskarżonego. Na pytanie sędziego czy broń była sprawna, odpowiedział, że nie, gdyż popsuta jest iglica. Dla sędziego odpowiedź była jednoznaczna ; Piotr Bartłomiejczyk znał się na budowie broni. Posypały się następne pytania pogrążające Piotra.

Dziś, bez dokumentów sprawy nie można na te pytania odpowiedzieć czy Piotr rzeczywiście rozłożył pistolet czy tylko dowiedział się od Klaczyńskiego, że pistolet ten jest niesprawny. Wyrok tak dla Piotra Bartłomiejczyka i Jana Klaczyńskiego był taki sam- 5 lat więzienia.

Piotr podczas śledztwa na przełomie 1948/1949 roku osadzony był w piotrkowskim więzieniu. W zimnej, nieogrzewanej celi codziennie musiał stać 2 godziny boso na cementowej, mokrej posadzce. Nie wytrzymał trudów. Nie doczekał nawet przewiezienia do kopalni jak to się stało z dużo starszym Janem Klaczyńskim²⁹. Prawdopodobnie zaraz po ogłoszeniu wyroku zwolniony został do domu na urlop zdrowotny. Na odchodnym lekarz więzienny powiedział mu, że już się nie spotkają. I tak się stało. Piotr zmarł 6 czerwca 1949 r.

Czesław dowiedział się z listu od mamy o śmierci brata. Niemożliwe jest dziś odtworzyć, czy mama pisała mu o aresztowaniu brata, czy tylko poinformowała go o jego śmierci? Czesław w swoim liście prosił, by mu nie przysyłali zdjęć z pogrzebu Piotra.

Brat Benedykt do dzisiaj posiada niektóre listy. W żadnym z nich nie ma słowa o wojnie. *Raz tylko napisał, że nieraz śmierć zaglądała mu w oczy i że już do ukochanej bazy nie wróci-* opowiada brat.

W 1949 r., w jednym z listów prosił matkę o pozwolenie na ożenek. Poznał Szkotkę Iris - wdowę po pilocie RAF. Adaptował jej 4 letniego syna Dextera. W jednym z następnych listów opisywał jak skromnie żyją: *Pracuję z dnia na dzień, czasu bardzo mało i życie dość ciężkie, ale jest nadzieja, że warunki się polepszą. (...)Zasadziłem trochę kartofli w ogródku, przydadzą się, bo to wszystko trzeba kupić, a żywność jest na kartki.* Ciężko mu było gdziekolwiek dorobić, miał przecież tylko jeden zawód - pilot wojskowy.

Nie wiadomo, jak potoczyłyby się dalsze losy Czesława Bartłomiejczyka, gdyby jemu i innym młodym polskim pilotom nie przyszedł w sukurs RAF, proponując ponad pięciuset z nich wstąpienie w swoje szeregi. To była dla niego szansa. Szansa z której skorzystał.

²⁹ Jan Klaczyński przeżył więzienie

Ostatni list przyszedł 11 marca 1951 r.

Wielka niewiadoma

Nagle wszystko się urwało jakby nożem uciął. Przestały przychodzić listy od Czesława. Wracają z Anglii listy pisane do niego.

Rodzina wszelkimi sposobami starała się go odnaleźć lub cokolwiek dowiedzieć się o nim. Bez skutku. Odpowiedzi z takich instytucji jak: Czerwony Krzyż w Genewie, Ambasada Brytyjska zawsze przychodziły podobne: [...] *z przykrością zawiadamiamy... [..]nie prowadzimy ewidencji...*

Z różnych źródeł wiadomo było, że wstąpił do Lotnictwa Brytyjskiego i zmienił nazwisko na Chester Bart.

Mama Czesława Zofia, umarła w 1965 r. przeżywszy 67 lat. Wysłany w tej sprawie na stary adres list do Czesława wrócił. Zapewne mógł się tylko w swoim życiu domyślać, że umarła. Nigdy nie dowiedział się, kiedy to nastąpiło.

W 1967 roku do Prezydium Miasta Bełchatowa a dokładniej Wydziału Spraw Wewnętrznych przyszedł list. Podpisany był nazwiskiem Luckin Attache Ambasady Brytyjskiej w Warszawie. W liście datowanym 1 marca, prosił on o przesłanie na adres ambasady, odpisu aktu urodzenia Czesława. Urzędnicy bełchatowskiego magistratu prośbę attache spełnili. Poinformowali jednak równocześnie rodzinę o tym zdarzeniu. Bracia posiadając adres i treść listu postanowili natychmiast wysłać pismo z zapytaniem o losy brata. Jakie było ich zdziwienie kiedy otrzymali odpowiedź:

*[...] Ambasador Brytyjski polecił mi powołać się na list z dnia 15 marca br. w sprawie ustalenia adresu. Zmuszony jestem z przykrością zawiadomić WP Pana, że władze brytyjskie nie mogą podjąć się odszukiwania osób prywatnych na prośbę obywateli polskich.[...]*³⁰

Czas skutecznie zatarł w pamięci historie poszukiwań.

Nie sposób dzisiaj ułożyć chronologicznie etapów poszukiwań. Pan Benedykt nie pamięta dzisiaj kolejności, niejednokrotnie od podjęcia próby minęło czterdzieści lat. Mogli nam pomóc tylko znajomi wyjeżdżający w odwiedziny do krewnych zamieszkujących w Wielkiej Brytanii. Oto niektóre wspomnienia z poszukiwań:

...Zbigniew Chojnacki przyjechał do Bełchatowa z Pabianic pod koniec lat 70. Prosił nas o zdjęcie Czesława. Opowiadał, że piszą książkę. Od niego dowiedzieliśmy się o losach Czesława w Anglii – wspomina Benedykt Bartłomiejczyk. - Przy listownym zwrocie zdjęcia, napisał o zmianie imienia i nazwiska brata.

Mieszkaniec Bełchatowa Jaskółowski miał brata w Anglii, kiedy pojechał w odwiedziny, poznał tam polskiego księdza, który pomógł nam w poszukiwaniu. Ustalili, że brat w randze majora po przejściu na emeryturę wyjechał do USA. Nie

³⁰ Dziś wiemy, że 1 lutego 1965 r Czesław Bartłomiejczyk przeszedł na emeryturę.

wiadomo jednak czy zrobił to sam. Tam podobno zmarł w 1980 r.

Próbie odnalezienia Czesława podjął też fotograf Czesław Kostecki. Na prośbę rodziny Czesława zobowiązał się, że zaraz po przyjeździe do Anglii napisze list na podany przez rodzinę adres. Słowa dotrzymał i gdy tylko dotarł do swojego brata w Nottingham napisał list o treści:.

Szanowny Panie Cz.

Kuzyn pański Kazimierz Bartłomiejczyk prosił mnie, jak również pana najbliższa rodzina tj. brat i siostra moi znajomi, abym będąc w Anglii nie omieszkał pana odwiedzić i pozdrowić. Zaniepokojeni pańskim milczeniem, nie wiedząc, co się z panem dzieje, pragną dowiedzieć się, czemu to zaistniała tak długa przerwa w korespondencji. [...] Jeśli list dojdzie proszę uprzejmie o odpowiedź.

List wrócił z powrotem do Kosteckiego jeszcze podczas jego pobytu w Anglii. Na kopercie, czerwonym ołówkiem ktoś napisał: NOT KNOW RETURN TO SENDER AS OPER. Na dowód, że słowo dane rodzinie dotrzymał, przywiózł do Polski wysłany list. - *Chcielibyśmy tylko wiedzieć gdzie jest pochowany* - mówi smutny Benedykt Bartłomiejczyk.

Rzeczywiście, jak wcześniej wspomniałem Czesław Bartłomiejczyk po przejściu na emeryturę wyjechał do USA. Zmarł 13 lipca po krótkiej chorobie w szpitalu Lenox w Nowym Jorku. Po przewiezieniu zwłok do Chichester w Anglii, odbył się 25 lipca pogrzeb.

Spełniło mu się marzenie, by latać jak Ikar. Zapłacił jednak za to rozstaniem z najbliższymi, tułaczką po świecie.

Pierwszą krótką wzmiankę o Czesławie Bartłomiejczyku znalazłem w Biuletynie Stowarzyszenia Przyjaciół Bełchatowa z czerwca 2001 r.

Bardzo mnie to zaciekało i przy pierwszym spotkaniu z Panią Jadzią Nadana zapytałem ją czy zna kogoś z rodziny Czesława Bartłomiejczyka. Podała mi nr telefonu Pana Benedykta Bartłomiejczyka. Niedługo potem miałem okazję poznać osobiście.

Pan Benedykt nie wniósł zbyt wielu nowych faktów do życiorysu już opublikowanego, przyniósł jednak listy Czesława do rodziny. Kiedy je zobaczyłem i usłyszałem opowieść o tym, jak naprawdę niewiele wie o życiu i śmierci brata postanowiłem spróbować i ja poszukiwać. W sukurs przyszedł mi, nieżyjący już Włodek Ibron. Kiedyś przy rozmowie typu co słyhać, spytałem go czy czasem nie zna kogoś w Piotrkowie z byłych uczniów SPLdM.

Jak to nie znam? -odpowiedział uśmiechnięty Włodek. – *Mój tata się tam uczył.*

I tak oto po raz pierwszy dowiedziałem się jaka to elitarna szkoła była. Na odchodne, Włodek obiecał mi przynieść parę publikacji. Słowa dotrzymał, i po kilku dniach stałem się posiadaczem książki Hasińskiego tak wiele razy w tej publikacji cytowanej.

To był naprawdę „ogromny krok naprzód”. Wiedziałem na tyle o Czesławie, że

mogłem spokojnie rozstać wici po świecie. Byłem pełen optymizmu a sprawa rozwikłania losów Czesława miała być zakończona w kilka miesięcy. Pierwszym niepowodzeniem okazał się mój list opublikowany na łamach Historycznego Biuletynu Lotniczego. Nie otrzymałem żadnej odpowiedzi. W najczarniejszych myślach nie mogłem przewidzieć takiego scenariusza. Czesław Bartłomiejczyk nie utrzymywał żadnych kontaktów z kolegami.

Przełom w poszukiwaniach informacji nastąpił dopiero po nawiązaniu kontaktów z Panem Wojtkiem Matusiakim, autorem wielu książek o pilotach służących w Wielkiej Brytanii. Otrzymałem od niego kilka zdjęć i kilkanaście kserokopii wyciągów rozkazów. Teraz już łatwiej było poskładać zlepki informacji. Kolejnym problemem, jaki się pojawił było dopasowanie standardów unijnych w prawie o ochronie danych osobowych. Teraz poszukiwania mogli prowadzić tylko najbliżsi krewni. Tak oto na ich prośbę, wreszcie po prawie 50 latach Wydział Personalny RAF przesłał podstawowe informacje o służbie Czesława Bartłomiejczyka i jego powojennych losach. Przedstawiały się one w skrócie tak:

INFORMACJE Z MONITORA RZĄDOWEGO NA TEMAT DOWÓDCY ESKADRY CHESTERA BARTA (783248)

Data i miejsce urodzenia: 1 lutego 1922. Binkow, Polska

Wcześniejsza służba

Wstąpił do Polskich Sił Powietrznych /Królewskich Sił Powietrznych	5 sierpnia 1940 r.
Przeniesiony do Polskiego Korpusu Przesiedleńczego / Królewskich Sił Powietrznych	17 grudnia 1946 r.
Zwolniony z Polskiego Korpusu Przesiedleńczego / Królewskich Sił Powietrznych	25 września 1947 r.

Awanse

Wstąpił do Królewskich Sił Powietrznych	18 grudnia 1950 r.
Uzyskał stopień oficerski Przeszedł szkolenie podstawowe, w podstawowej jednostce lotniczej RAF-u, gdzie został mianowany Oficerem Pilotem	1 marca 1951 r.
Wyznaczony do szkolenia zaawansowanego, jako Oficer Lotnictwa w podstawowej jednostce lotniczej RAF-u	1 października 1952 r.
Porucznik Lotnictwa	1 września 1954 r.

Dowódca Eskadry

1 lipca 1959 r.

Umieszczony na liście emerytów

1 lutego 1965 r.

8 lat służby czynnej

4 lata służby rezerwowej licząc od 18 grudnia 1950 r.

Ciągle pozostaje nierozwiązana zagadka, dlaczego zmienił nazwisko i zerwał kontakty z rodziną. Mam w tym temacie swoją hipotezę. Brzmi ona mniej więcej tak.

Po ponownym wcieleniu do RAF-u, wiedział już o śmierci brata w Polsce i represjach stalinowskich rządów. Wielka Brytania w roku 1950, stanęła po stronie USA w wojnie koreańskiej. Wysłała tam również kilka dywizjonów lotniczych. Jest wielce prawdopodobne, że i tam wysłany został Czesław. Zmiana nazwiska uniemożliwiła sowieckiemu wywiadowi namierzenie w Polsce rodziny. Jako Chester Bart nie miał możliwości pisania listów do Bartłomiejczyków bo cała mistyfikacja szybko by się wydała.

Zagłębiając się w tragiczne losy Czesława poprosiłem koleżanki i kolegów z RSSK o akceptację ufundowania tablicy pamiątkowej poświęconej pilotowi. W pierwotnej wersji znajdować się ona miała na ścianie kościoła pw. Miłosierdzia Bożego w Bełchatowie (os. Binków). Później jednak po rozmowie z ks. Kanonikiem Januszem Krakowiakiem ustaliliśmy, że tablica umieszczona zostanie na pomniku „Pamięci bełchatowian” znajdującej się przy kościele pw. Narodzenia NMP. Tablicę według mojego projektu wykonał Zdzisław Elminowski. W asyście pilotów myśliwskich z bazy w Łasku 15 sierpnia 2005 r odbyło uroczyste odsłonięcie tablicy.

Niewiele osób zauważyło jak podczas tej uroczystości, na pomniku usiadła kawka. Wcześniej nad pomnikiem zrobiła kilka „kółeczek”

To Czesiek Bartłomiejczyk, przyleciał na swoją uroczystość – podsumował ten fakt Tomasz Trawiński, szkolny kolega Czesława.

Od tej pory rodzina traktuje to miejsce jakby naprawdę pochowany był tam ich krewny i brat. Pod tablicą przez cały rok pali się znicz.

Nowy rozdział

Porozumienie rządu z RAF

Umowa lotnicza z Wielką Brytanią w sprawie organizacji, zależności służbowej i bojowego wykorzystania oddziałów PSP została podpisana (po długich targach) przez premiera rządu polskiego i Naczelnego Wodza PSZ generała Władysława Sikorskiego dopiero 11 czerwca 1940 r. Z podpisaniem umowy zwlekała strona polska, ponieważ

Anglicy nie chcieli się zgodzić na żądanie generała Sikorskiego, aby polskie lotnictwo na terenie Wielkiej Brytanii stanowiło suwerenną siłę pod dowództwem władz polskich. Tak określony status był sprzeczny z prawem brytyjskim, które dopuszczało przyjęcie obywateli obcych narodowości do służby w RAF jedynie jako ochotników, a co za tym idzie, podporządkowanych brytyjskiemu prawu i odpowiednim przepisom wojskowym.

W tym czasie, już od grudnia 1939 r., do Anglii przybywali polscy lotnicy. Ostatni transport z ustalonego kontyngentu 2300 lotników przybył w maju 1940 r. Polskie władze lotnicze domagały się utworzenia z przybyłych lotników dwóch dywizjonów myśliwskich i dwóch dywizjonów bombowych. Spotkano się jednak z wielkimi oporami ze strony brytyjskich władz lotniczych. Dowódca Fighter Command, a/c/m sir Hugh Dowding, stanowczo sprzeciwił się organizowaniu polskich dywizjonów myśliwskich. Air Ministry (Ministerstwo Lotnictwa) zgodziło się w końcu na utworzenie 2 dywizjonów bombowych na zasadach obowiązujących w RAF Volunteer Reserve (RAFVR- Ochotnicza Rezerwa Królewskich Sił Powietrznych), co zostało potwierdzone w treści pierwszej umowy lotniczej z 11 czerwca 1940 r.

Umowa ta postanawiała w części ogólnej, że w ramach RAF zostaną zorganizowane polskie jednostki lotnicze na zasadach obowiązujących w lotnictwie brytyjskim i że związane z tym wydatki finansowe będzie ponosił rząd polski.

Załącznik nr 1 do tej umowy postanawiał m.in.:

- z polskiego personelu przybyłego do Anglii, zostaną zorganizowane dwa polskie dywizjony bombowe z własnym ośrodkiem szkoleniowym;
- oprócz jednostek lotniczych, zostanie utworzony Inspektorat jako organ łącznikowy między władzami polskimi i brytyjskimi;
- polskiemu Naczelnemu Wodzowi i Dowódcy PSP (wówczas z siedzibą we Francji), przysługuje prawo wizytowania jednostek; jednostki polskie nie będą wysyłane poza Europę bez zgody rządu polskiego;
- lotnicy polscy po zaciągnięciu się do RAFVR, będą podlegali brytyjskiemu prawu i brytyjskim przepisom wojskowym; lotnicy składać będą dwie przysięgi – brytyjską i polską;
- oficerowie, będą przyjmowani do służby w stopniu podporucznika, reszta w stopniu szeregowca;
- awanse oraz wyznaczanie na stanowiska dowódcze będzie zależało od zgody polskiego Naczelnego Wodza;
- na stopnie podoficerskie będzie awansował dowódca RAF Station (stacji lotniczej - garnizonu lotniczego), w zależności od kwalifikacji i po zaopiniowaniu przez polskiego przełożonego;
- polskich lotników obowiązują mundury angielskie, jednak z polskim orzełkiem na czapce i napisem Poland w górnej części rękawów, ale bez polskich odznak ich specjalności;
- samoloty polskie mogą mieć na kadłubach namalowane polskie znaki lotnicze — biało-czerwone szachownice;
- na maszcie na lotnisku może być wywieszana polska flaga lotnicza, jednak poniżej

flagi RAF.

Po klęsce Francji w czerwcu 1940 r. żołnierze Wojska Polskiego we Francji, w tym również lotnicy, przybyli do Anglii, by u jej boku kontynuować walkę z wrogiem. Parlament brytyjski stanął wówczas wobec pilnej konieczności uchwalenia odpowiedniej ustawy zezwalającej na tworzenie na terenie Wielkiej Brytanii sił zbrojnych państw sprzymierzonych. Ustawę taką uchwalono 22 sierpnia 1940 r.

Wcześniej jeszcze, bo 5 sierpnia 1940 r., w sytuacji narastającego zagrożenia Anglii inwazją ze strony Niemiec, rząd brytyjski zawarł z rządem polskim nową umowę dotyczącą organizacji i użycia Polskich Sił Zbrojnych, w tym również dywizjonów polskiego lotnictwa.

Załącznik nr 1 do tej umowy ustalał nowe formy egzystencji i współpracy PSP z RAF. Główne punkty tego załącznika postanawiały:

- Polskie Siły Powietrzne są częścią składową suwerennych Polskich Sił Zbrojnych; lotnicy będą składać tylko jedną przysięgę - polską;
- PSP będą podlegać władzom RAF pod względem organizacji, wyszkolenia i dyscypliny oraz bojowego użycia;
- zorganizowane zostaną 4 dywizjony bombowe, 2 dywizjony myśliwskie i 1 dywizjon współpracy z wojskiem z odpowiednią rezerwą personelu;
- w miarę możliwości zorganizowane zostaną dalsze 3 dywizjony myśliwskie;
- utworzono Inspektorat PSP, którego Inspektor ma współpracować z Air Ministry w zakresie administrowania personelem polskim. Inspektor ma prawo wizytować polskie dywizjony;
- lotnicze flagi polskie na lotniskach bazowania polskich dywizjonów, wywiesza się obok flag brytyjskich;
- umundurowanie lotników pozostaje angielskie, łącznie z odznakami stopni funkcyjnych; polskie są orzełki na czapkach, guziki wojskowe oraz odznaki stopni wojskowych na wyłogach kołnierza. Można nosić polskie odznaki specjalności lotniczych.

Druga umowa lotnicza tylko trochę łagodziła drażliwe postanowienia umowy pierwszej -lotnictwo polskie nadal prawie całkowicie podlegało dowództwu RAF. Dopiero pod wpływem kilkuletniej, pełnej poświęcenia i bohaterskiej działalności bojowej naszych dywizjonów oraz znacznego powiększenia PSP, władze brytyjskie uznały postulaty polskie i zwiększyły samodzielność Inspektoratu PSP.

6 kwietnia 1944 r. podpisano trzecią umowę lotniczą, na mocy której polski personel lotniczy przeszedł całkowicie pod rozkazy polskich władz wojskowych. Żołnierze PSP podlegali polskiemu sądom wojskowym, polskiemu przełożonym i polskiemu wojskowemu regulaminowi. Stworzono też warunki do rychłego odłączenia się od RAF. Z tego powodu Inspektorat PSP przemianowano na Dowództwo PSP.

Zgodnie z warunkami umowy z 5 sierpnia 1940 r. oficerowie przyjmowani byli do organizujących się jednostek lotniczych w stopniach podporuczników, a reszta w stopniach szeregowców. Dopiero z chwilą wyznaczenia na konkretne stanowisko służbowe lotnicy otrzymywali przysługujące im na tych stanowiskach funkcyjne

stopnie i odznaki stopni na mundurach. W razie utracenia etatu lotnik wracał do stopnia poprzedniego, tracąc naturalnie poprzednie uposażenie. Duże szansę mieli młodzi oficerowie, szczególnie piloci, jak również podoficerowie piloci, którzy otrzymywali stopnie sierżantów lub starszych sierżantów. Gorzej było z oficerami starszymi, bo na razie odpowiednich stanowisk w dywizjonach bojowych i Inspektoracie PSP nie było zbyt dużo.

Sprawa uposażeń zmieniła się na lepsze 1 marca 1941 r., kiedy to na interwencję generała Sikorskiego Air Ministry wydało nowe przepisy o uposażeniu kadry w polskim lotnictwie. Wprowadzały one stałe stopnie dla polskich lotników (permanent war ranks), niezależne od stopni funkcyjnych. Podporucznicy i porucznicy oraz podoficerowie otrzymywali stałe stopnie brytyjskie równe polskim. Natomiast oficerowie od kapitana wzwyż, otrzymywali stałe stopnie brytyjskie niższe o jeden szczebel. Stawki uposażeniowe równe były stawkom oficerów i podoficerów brytyjskich, pomniejszone o potrącany żołnierzom brytyjskim podatek -dla ułatwienia operacji bankowych. Nie został natomiast załatwiony problem zaopatrzenia inwalidzkiego i emerytalnego oraz wojennej wysługi lat.

Jeden z artykułów umowy z 5 sierpnia 1940 r. postanawiał, że koszty związane z utrzymaniem Polskich Sił Zbrojnych są traktowane jako zaliczka na konto pożyczki, jakiej udziela się Polsce. Pożyczka ta miała być spłacona po wojnie. Mieliśmy płacić za stracone w obronie Anglii własne samoloty, materiały pędne, za użytkowanie lotnisk, a nawet za korzystanie z pomieszczeń służbowych i kwater, płacąc ponadto utratą naszych najlepszych lotników.

Jeśli chodzi o jednostek koszty wyposażenia jednostek w sprzęt, szkolenia, przebrojenia w nowy sprzęt i uposażenia kadry, prowadzone były odpowiednie kwartalne rozliczenia.

Tymczasem 11 marca 1941 r. Kongres Stanów Zjednoczonych uchwalił ustawę „Lend and Lease Act”, która upoważniała prezydenta do sprzedaży, wynajmu lub pożyczki państwu sprzymierzonym materiałów wojennych i wszelkich innych towarów, niezbędnych do prowadzenia wojny. Państwa otrzymujące pomoc w ramach „Lend and Lease” zawierały ze Stanami Zjednoczonymi dwustronne porozumienia. Długi za materiały stracone lub zniszczone w toku działań wojennych podlegały umorzeniu. Sprzęt i materiały, które po zakończeniu wojny pozostawały w dyspozycji korzystających z nich państw, miały być spłacone lub zwrócone.

Wielka Brytania wprowadziła również u siebie „Lend and Lease Act”. Odpowiedni protokół w tej sprawie został podpisany przez rząd brytyjski i polski 29 czerwca 1944 r., jednak z mocą wsteczną od 1940 r.

Warto zaznaczyć, że koszty utrzymania Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii za okres wojny były skrzętnie odnotowywane przez władze finansowe RAF - wyniosły one 107 milionów i 650 tysięcy funtów szterlingów.

Lotnictwo polskie zostało usamodzielnione przez Naczelnego Wodza, generała Sikorskiego, rozkazem z 22 lutego 1940 r. (w okresie międzywojennym nie stanowiło oddzielnego rodzaju broni) i otrzymało nazwę Polskich Sił Powietrznych. Z lotnictwa

została wyłączona artyleria przeciwlotnicza i łączność.

Polskie dywizjony bojowe w Wielkiej Brytanii były zależne od władz RAF. Samodzielność lotnictwa w ramach Polskich Sił Zbrojnych była bardzo problematyczna. Inspektor PSP podlegał Naczelnemu Wodzowi, a w pewnych sprawach ministrowi obrony narodowej. Chcąc przedłożyć Air Ministry nurtujące lotnictwo polskie problemy, musiał je przedtem uzgadniać ze swoimi szefami, w innych znów wypadkach występował do Air Ministry z żądaniami Naczelnego Wodza. Sprawy: awansów (na polskie stopnie), nadawania odznaczeń i dysponowania kadrami należały do Sztabu Naczelnego Wodza. Naczelnny Wódz zastrzegł sobie prawo mianowania na stanowiska dowódców dywizjonów i wyższe, naturalnie na wniospek Inspektora PSP. Decydująca jednak w tych sprawach była opinia władz RAF. Poza tym Sztab Naczelnego Wodza nadal sprawował zwierzchnią władzę nad lotnictwem. W tej sytuacji rola sztabu Inspektoratu i Inspektora PSP była bardzo trudna. Zarzucano często Inspektorowi PSP brak lojalności w stosunku do władz polskich i zbyt daleko posuniętą ustępliwość wobec władz RAF.

Wymiar sprawiedliwości za popełnione przestępstwa żołnierzy polskiego lotnictwa należał - na mocy umowy z 5 sierpnia 1940 r. - do sądów brytyjskich. Niektóre tylko sprawy mniejszej wagi przekazywano sądom polskim. Sądami dla żołnierzy PSP były sądy wojskowe (Court Martial) składające się w połowie z oficerów brytyjskich i polskich, ale przewodniczącym był zawsze oficer brytyjski. O sprawach poważnych, jak kary śmierci czy długoletniego więzienia lub wydalenia z szeregów lotnictwa, decydował Inspektor PSP. W jednostkach lotniczych działały również, na dawnych zasadach, sądy honorowe.

Trzecia umowa lotnicza z 6 kwietnia 1944 r. przekazywała wymiar sprawiedliwości nad polskimi żołnierzami sądownictwu polskiemu.