

Kolorowe skrzydła

Tomasz Ginter

Wyczyny polskich pilotów w czasie Bitwy o Anglię, zwłaszcza tych z Dywizjonu 303, cieszą się niesłabnącym zainteresowaniem, także wśród osób, które nie zajmują się historią zawodowo. A jeśli do czegoś biorą się amatorzy, łatwo niestety o błędy.

Umberto Eco pisał, że książka o średniowieczu bez pożaru to jak film o wojnie na Pacyfiku bez płonącego samolotu spadającego do oceanu. Nic dziwnego, że i najmniejszy artykuł o polskich lotnikach w Wielkiej Brytanii musi być zilustrowany stosowną fotografią. Z reguły podpis głosi, że jest na niej przedstawiony samolot Dywizjonu 303 z czasu Bitwy o Anglię. Tyle że z reguły wcale tak nie jest.

Pobieżny i losowy przegląd ilustracji towarzyszących takim tekstom (okładki książek, rozdziały w podręcznikach historii, artykuły gazetowe...) pokazuje olbrzymią dezynwolturę, ale i niewiedzę fotoedytorów w omawianej kwestii. Sytuacja ta jest o tyle irytująca, że wiedza pozwalająca prawidłowo zidentyfikować zarówno typ samolotu, jak i czas wykonania zdjęcia nie jest ani szczególnie skomplikowana, ani hermetyczna. Stąd też w niniejszym artykule postaram się przedstawić podstawowe informacje, pomagające przynajmniej orientacyjnie określić moment, w jakim wykonano interesujące nas zdjęcie. Mam nadzieję, że – po lekturze niniejszego tekstu – moje zdanie w tej kwestii podzieli czytelnicy „Pamięci.pl”.

Polskie lotnictwo wojskowe w Wielkiej Brytanii działało od połowy 1940

do końca 1946 roku, kiedy to zostały rozformowane ostatnie dywizjony. Pod względem operacyjnym stanowiło ono część Królewskich Sił Powietrznych (Royal Air Force, RAF), używało brytyjskich samolotów, zatem stosowano w nim te same systemy oznaczeń i schematy malowania. Ponieważ te z kolei zmieniały się podczas wojny, tylko na ich podstawie można, analizując archiwalne zdjęcie samolotu, z pewnym przybliżeniem określić czas jego wykonania. Jeśli dodamy do tego wiedzę, jakiego typu samolotów dany dywizjon w jakim okresie używał, możliwość precyzyjnego datowania zdjęcia istotnie się zwiększa.

Zacznijmy tu jednak od innej kwestii, mianowicie jak stwierdzić, w którym dywizjonie latał samolot, który widzimy na zdjęciu? Ponieważ systemy malowań różnych rodzajów samolotów (myśliwskich, bombowych, morskich...) różniły się nieco od siebie, aby na początek nie komplikować zagadnienia, zaprezentuję tylko malowania dziennych samolotów myśliwskich, skupiając się na malowaniach regulaminowych.

Dwa plus jeden, czyli skąd pan jesteście

Podczas wojny w RAF stosowano system oznaczania samolotów za pomocą trzyliterowych kodów, umieszczanych na kadłubie maszyny po obu stronach znaku rozpoznawczego. Dwie pierwsze litery były kodem dywizjonu, trzecia – oznaczała konkretny samolot w dywizjonie. Dwuliterowe kody były odgórnie przydzielane przez dowództwo RAF (niekiedy były one zmieniane). Tak więc kwestia przedstawia się prosto: jeśli na samolocie widzimy litery WX, to jest to samolot z Dywizjonu 302.

Nr dywizjonu	Kod
302	WX (od sierpnia 1945 – QH)
303	RF (od sierpnia 1945 – PD)
306	UZ
308	ZF
309	AR (od 1944 – WC)
315	PK
316	SZ
317	JH
318	LW

Pozostając przy temacie Bitwy o Anglię, nadmienimy jeszcze, że w tej ➤

➤ Hurricane z Dywizjonu Myśliwskiego 306, marzec 1941 roku; uwagę zwracają: *fin flash* nietypowej wysokości z dużym czerwonym obszarem, umieszczenie szachownicy typowe dla tej formacji oraz godło jednostki widoczne pomiędzy mechanikiem ładującym taśmy z amunicją a rurami wydechowymi



kampanii operacyjnie działały tylko cztery polskie dywizjony, w tym tylko dwa myśliwskie: 302 i 303 (pozostałe dwa to bombowe 300 i 301).

Esesman w polskim samolocie?

Dowódcy skrzydeł myśliwskich, czyli jednostek składających się z kilku (od dwóch do pięciu, najczęściej jednak trzech) dywizjonów, mieli prawo do malowania na osobistych maszynach własnych inicjałów zamiast standardowych oznaczeń kodowych. Stąd na samolotach Tadeusza Rolskiego widniały litery TR, a Stanisława Skalskiego – SS... (por. schemat V)

Oznaczenia kodowe pozwalają więc nam zidentyfikować dywizjon, ale w datowaniu zdjęcia mogą być przydatne jedynie sporadycznie. Jeśli nie chcemy sobie zaśmieczać głowy markami, typami i odmianami samolotów, możemy się wspomagać innymi elementami malowanymi na samolotach, jak znaki rozpoznawcze, godła czy oznaczenia okolicznościowe. Zaczniemy od znaków.

Jaki znak twój, czyli kolorowe kokardy

Brytyjskie lotnictwo wojskowe już w czasie I wojny światowej obrało na znak rozpoznawczy trójkolorową kokardę (*roundel*), czyli koło przy-

pominające tarczę strzelniczą (*notabene* motyw ten został wykorzystany w końcówce filmu *Top Secret*) o trzech kręgach (schemat I), które umieszczano na wszystkich powierzchniach samolotu (kadłub oraz dolna i górna powierzchnia skrzydeł). Ten typ kokardy oznaczono w regulaminie RAF jako A. Ponadto na stateczniku pionowym malowano prostokąt (*fin flash*) podzielony na trzy pionowe pasy (licząc od przodu: czerwony, biały, niebieski) równej szerokości. W początkowym okresie wojny bywał on rozciągany na całą wysokość statecznika, niekiedy też kolorem czerwonym wypełniano cały przedni obszar statecznika. W 1937 roku do kokard dodano od zewnątrz żółty krąg (znak A1). Było to malowanie niewątpliwie efektowne, ale za to mocno demaskujące, dlatego już w marcu 1939 roku oznaczenia zróżnicowano (schematy I–III). Znaki z żółtą obwódką (A1) pozostawiono tylko na kadłubie. Na dolnej powierzchni skrzydeł nie malowano początkowo nic, dopiero w połowie 1940 roku przywrócono formę podstawową znaku (typ A), dlatego jeszcze w Bitwie o Anglię spotykało się całe dywizjony samolotów bez znaków rozpoznawczych od spodu. Na górnej powierzchni skrzydeł malowano zaś kokardę tylko dwukolorową, niebiesko-czerwoną (typ B). Takie oznakowanie przetrwało do lip-

ca 1942 roku, kiedy to zmniejszono jasne (białe i żółte) powierzchnie w znakach rozpoznawczych na wszystkich powierzchniach samolotu, sprowadzając je do wąskich pasków (znak A zmieniono na C, a A1 na C1; por. schemat IV). Dotychczas używane znaki miały silne własności demaskujące, co mogło się okazać niebezpieczne podczas powiększającej się aktywności samolotów RAF nad

kontynentem. Po zakończeniu wojny ponownie na wszystkich powierzchniach umieszczono znaki z żółtą obwódką, tym razem w aktualnie używanej formie (C1).

Opowiadając o polskich samolotach, nie sposób nie wspomnieć o polskim znaku rozpoznawczym – szachownicy. Zgodnie z polsko-brytyjską umową, na polskich samolotach w Wielkiej Brytanii umieszczano niewielką szachownicę z białym napisem „Poland” na dole. Wielkość szachownicy zmieniała się w zależności od okresu i dywizjonu, również nie zawsze umieszczano pod nią napis „Poland”. Z reguły szachownica była malowana na obudowie silnika, pod rurami wydechowymi, ale nie było to w żaden sposób skodyfikowane i np. Dywizjon 306 umieszczał ją pomiędzy literami kodowymi, na kadłubie. Z kolei w Dywizjonie 303 zaczęto ją malować dopiero od października 1940 roku, co oznacza, że przez całą Bitwę o Anglię samoloty najslawniejszego polskiego dywizjonu były oznaczone – poza literami kodowymi – tylko charakterystycznym, okrągło-pasiastym godłem i w ogóle żadnych szachownic nie miały!

Dodatkowo w polskich dywizjonach malowano na kadłubach godło jednostki. Część z nich używała godła pochodzących jeszcze z przedwojennego lotnictwa polskiego, dla innych tworzone nowe. Niekiedy na samolotach malowano godło nieoficjalne.

Pasy, paski, paseczki, czyli swój czy wróg

Poza standardowymi znakami rozpoznawczymi na samolotach pojawiały się oznaczenia specjalne, najczęściej tzw. oznaczenia szybkiej identyfikacji, czyli elementy w dobrze widocznych kolorach, malowane w specjalnych miejscach samolotu, mające umożliwić szybką i bezbłędną identyfikację swoich maszyn (o co, jak przekonują relacje pilotów, w ferworze walki powietrznej wcale nie było łatwo).

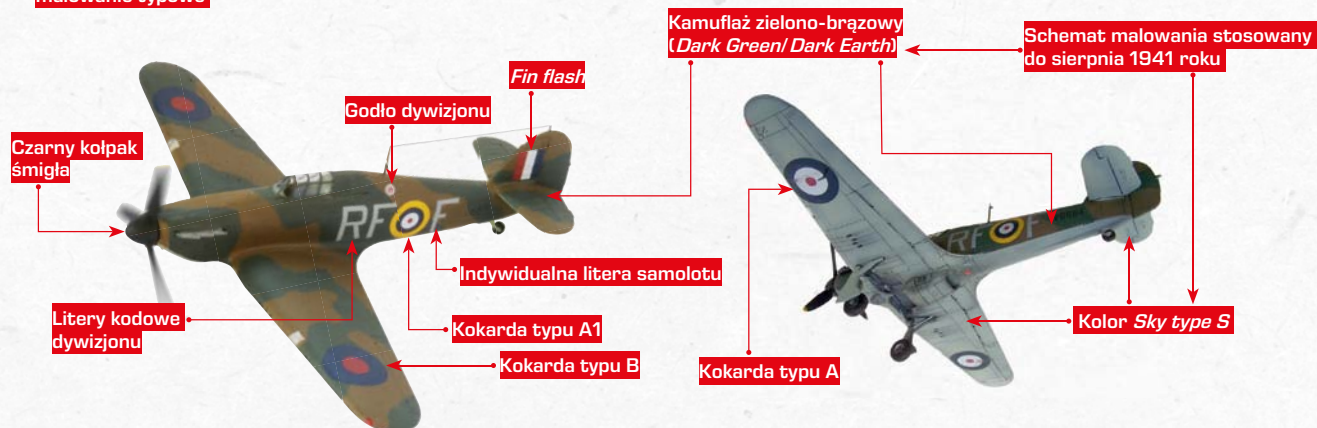
Pierwszym takim elementem, którym oznakowano samoloty już w listopadzie



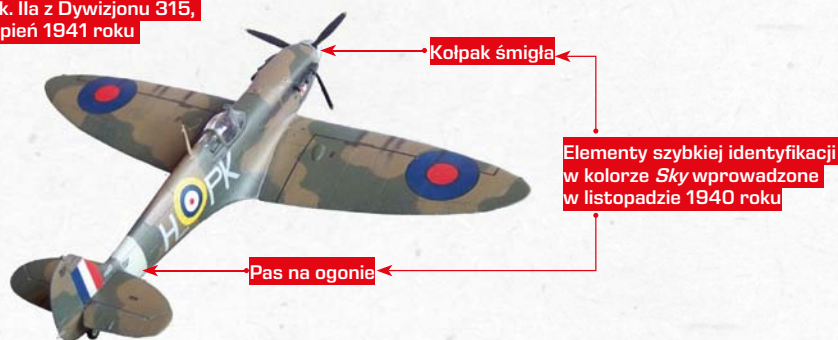
Fot. NAC

► **Czarno-biała pułapka.** Żółta w rzeczywistości obwódka w kokardzie na kadłubie na czarno-białych zdjęciach niekiedy prezentuje się jako czarna; na zdjęciu Spitfire z Dywizjonu 303 zza głowy por. Witolda Łokuciewskiego (pierwszy z lewej) wystaje fragment godła jednostki

I. Hurricane Mk. I z Dywizjonu 303, Bitwa o Anglię (wrzesień–październik 1940 roku); malowanie typowe



II. Spitfire Mk. IIa z Dywizjonu 315, lipiec–sierpień 1941 roku



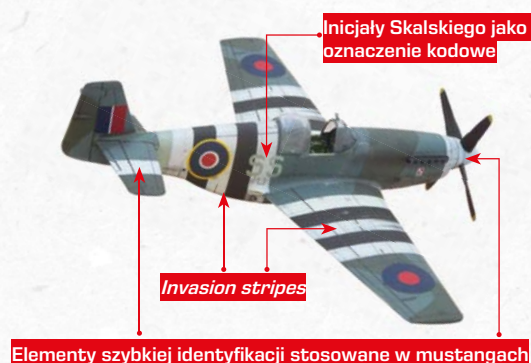
III. Spitfire Mk. Vb z Dywizjonu 234, początek 1942 roku



IV. Spitfire Mk. Vb z Dywizjonu 303, lipiec 1942 roku



V. Mustang Mk. III Stanisława Skalskiego, czerwiec–lipiec 1944 roku



VI. Spitfire Mk. IXc z eskadry C (Polish Fighting Team) w Dywizjonie 145, Afryka Północna, marzec–maj 1943 roku





Fot. ze zbiorów autora

► Pomiedzy 4 a 11 lipca 1942 roku na spitfire'ach w 11. Grupie Myśliwskiej (do której należały wówczas m.in. polskie Dywizjony 302, 306 i 317) pojawiły się białe pasy na obudowie silnika, na statecznikach poziomych oraz malowany na biało kołpak śmigła; nie wiadomo, w jakim celu rozkazano je namalować, ale w literaturze pokutuje błędne przekonanie, jakoby były to znaki szybkiej identyfikacji samolotów wspierających próbną desant na brzeg francuski w Dieppe

1940 roku, był pas w kolorze jasnoseledynowoszarym, regulaminowo nazwany *Sky type S* (zawsze zastanawiałem się, co jest nie tak z angielskim niebem, że było ono zielone, a nie niebieskie, jak gdzie indziej...), malowany na ogonie samolotów. Równocześnie tak samo zaczęto malować kołpaki śmigieł (schematy II–V). Pod koniec wojny w samolotach operujących na kontynencie zrezygnowano z tego elementu, a kołpaki śmigieł z powrotem przemalowano na czarno.

Kolejnym elementem szybkiej identyfikacji było malowanie zewnętrznych fragmentów krawędzi natarcia (czyli przednich) skrzydeł żółtą farbą. To oznaczenie wprowadzono w sierpniu 1941 roku (schemat IV).

UWAGA! Konkurs



Fot. NAC

Powyższe zdjęcie często jest błędnie opisane. Prosimy o podanie prawidłowego opisu (nazwa i typ samolotu) i wskazanie elementu, który pozwala na identyfikację. Odpowiedzi prosimy przysyłać na adres tomasz.ginter@ipn.gov.pl; trzy wylosowane spośród prawidłowych odpowiedzi zostaną nagrodzone egzemplarzami gry *303* z autografami autorów

Od 1942 roku do RAF-u zaczęto wprowadzać amerykańskie samoloty Mustang, które ze względu na prostokątny obrys skrzydeł upodabniały się do niemieckich messerschmittów Bf-109E. Aby uniknąć tragicznych pomyłek, wprowadzono znaki szybkiej identyfikacji, które po jakimś czasie ustaliły się w formie szerokich białych pasów na skrzydłach, statecznikach pionowych i poziomych oraz białych kołpaków śmigieł i przodów kadłuba (por. schemat V).

Na potrzeby inwazji na kontynent (operacji „Overlord”), rozpoczętej 6 czerwca 1944 roku, wprowadzono na wszystkich alianckich samolotach nowe znaki szybkiej identyfikacji. Były to pasy inwazyjne (*invasion stripes*), pięć naprzemiennie ułożonych pasów białych i czarnych, malowanych na obu powierzchniach skrzydeł i wokół całego kadłuba. Niekiedy całkowicie lub częściowo przykrywały one pas w kolorze *Sky* malowany na ogonie (por. schemat V). W miarę postępów wojsk alianckich we Francji, pomiędzy sierpniem a październikiem, zamalowywano je na górnych powierzchniach skrzydeł oraz górze i bokach kadłuba (demaskowały bowiem samoloty na lotniskach polowych). Do początku 1945 roku znikły one zupełnie.

Plamy i ciapki, czyli gdzie ty się schowałeś?

Zagadnienia dotyczące malowania samolotów byłyby niepełne bez opisu kamuflażu, czyli malowania maskującego. W przypadku RAF-u były to nieregularne plamy na górnych i bocznych powierzchniach samolotów, w początkowym okresie wojny w kolorach zielonym i brązowym (*Dark Green/Dark Earth*; schematy I i II). Sposób malowania dolnych powierzchni zmieniał się. Do czerwca 1940 roku były one biało-czarne, a podział przebiegał wzdłuż osi samolotu. Takie malowanie miało ułatwiać identyfikację swoich maszyn z ziemi. Potem malowano je na kolor *Sky* (schematy I, II). W czasie Bitwy o Anglię można było także

spotkać różne wersje pośrednie tych malowań, jak samoloty pomalowane od spodu kolorem *Sky*, ale z jednym czarnym skrzydłem, lub malowanie „połówkowe”, gdzie zamiast białego występował kolor *Sky*. Znak rozpoznawczy na czarnym skrzydle (jeśli był umieszczany) miał dodatkowo wąską, żółtą obwódkę.

W maju 1941 roku, w związku z przenoszeniem głównego ciężaru działań lotniczych nad Francję, co wiązało się z przelotami nad morzem, zmieniono kolor brązowy na szary (*Ocean Grey*) na górnych i bocznych powierzchniach, a na dolnych na jasnoszary (*Sea Grey Medium*). Ten schemat malowania stosowano już do końca wojny (schematy III–V). Co prawda, praktycznie wszystkie dotyczące tematu zdjęcia archiwalne, z którymi mogą się zetknąć nasi czytelnicy, będą czarno-białe, i konia z rzędem temu, kto na nich odróżni kolor brązowy od szarego, ale warto pamiętać, że już w muzeach czy na pokazach powietrznych samoloty historyczne czarno-białe nie są...

Dodatkowo należy wspomnieć o kamuflażu pustynnym, stosowanym przez RAF w Afryce Północnej (schemat VI). O tyle wiąże się to z naszym tematem, że słynny Cyrk Skalskiego (*Polish Fighting Team*) latał właśnie na tak malowanych samolotach. Stosowano w nim kolory brązowy (*Dark Earth*) i piaskowy (*Middle Stone*), a na dolnych powierzchniach ciemnoniebieski (*Azure Blue*). Nie stosowano pasa w kolorze *Sky* na ogonie, a kołpaki śmigieł malowano na ciemnoczerwono (*Dull Red*).

Oddzielnym zagadnieniem jest kwestia typów stosowanych samolotów. Na załączonych ilustracjach zaprezentowałem zdjęcia podstawowych typów myśliwców jednomiejscowych (Hurricane, Spitfire i Mustang), używanych przez polskie dzienne (bo był i jeden nocny) dywizjony myśliwskie w Wielkiej Brytanii. 🇵🇱

dr Tomasz Ginter – historyk, pracownik BEP IPN, współautor planszowej gry edukacyjnej *303*