



Informacje o książce

Autor: Adolf Galland

Tłumaczenie: Wojciech Szreniawski

Wydawca: L&L

Seria: Ze Śmigielkiem

Rok wydania: 2007

Stron: 447

Wymiary: 21,1 x 15 x 2,8 cm

Oprawa: twarda

ISBN: 978-83-60597-11-8

Recenzja

Książka to wspomnienia jednego z asów lotniczych niemieckiej Luftwaffe. Autor, znakomity pilot myśliwski, doszedł w trakcie swojej kariery do jednej z najwyższych godności w ramach swojego rodzaju broni – na przełomie 1941 i 1942 roku, po śmierci w wypadku lotniczym piastującego wcześniej tę funkcję Wernera Moeldersa, został generalnym inspektorem lotnictwa myśliwskiego. Funkcja ta nie dawała mu zbyt wielkich możliwości decyzyjnych, natomiast pozwalała mieć wgląd we wszelkie sprawy dotyczące lotnictwa myśliwskiego. W ciągu niezliczonych dyskusji ze swoim szefem i bezpośrednim przełożonym, dowódcą Luftwaffe, marszałkiem Rzeszy Hermannem Goeringiem miał możliwość wpływania na decyzje dotyczące rozwoju niemieckich sił powietrznych, ich organizacji, taktyki i działającej na ich rzecz produkcji zbrojeniowej. Jego głos profesjonalisty, posiadającego bogate doświadczenia z pola bitwy nie był jednak słuchany. W książce opisuje m.in. swoje liczne rozmowy z Goeringiem, a także z samym Hitlerem. Szczególnie w odniesieniu do tego ostatniego, wyłania się z nich obraz nie tylko ignoranta, ale wręcz szaleńca, człowieka, którego własne urojenia w znacznym stopniu kształtowały strategię niemieckiego lotnictwa. Niewiele lepiej od niego wypada Goering. Ten przynajmniej pod wpływem kolejnych klęsk okazał się z czasem zdolny do autorefleksji i modyfikacji swoich poglądów.

Najbardziej destrukcyjny wpływ wódz III Rzeszy wywarł na sprawę myśliwców odrzutowych, które Niemcy, jako pierwsi na świecie, wprowadzili na widoczną skalę do działań bojowych. Główną ofiarą urojeń Hitlera padł najlepszy konstrukcyjnie samolot Me 262. Jako wielki wizjoner lotnictwa doszedł on do wniosku, że maszyna ta znakomicie nadaje się na... bombowiec. Nie byle jaki miał to być bombowiec. Jego szybkość gwarantować miała, że nie dopadną go żadne samoloty myśliwskie przeciwnika. Pomysł okazał się z taktycznego punktu widzenia poroniony, gdyż przy ogromnej prędkości samolotu, której nie potrafiono wówczas wyhamowywać, trafienie nawet w duży cel tzn. miasto, było bardzo problematyczne. Samolot mógł przy tym bombardować tylko z lotu poziomego, z wysokiego pułapu, gdyż przy zejściu na niższy gwałtownie rosło zużycie paliwa, drastycznie skracając jego czas lotu i tym samym zasięg, z kolei o bombardowaniu z lotu nurkowego przy prędkościach odrzutowych nie było mowy. Niewielki udźwig bomb dopełniał absurdalności idei bombowca błyskawicznego.

Galland, gorący zwolennik Me 262, forsował projekt na wszelkie możliwe sposoby i gdy udało mu się wreszcie przekonać Goeringa, barierą nie do pokonania okazał się sam Hitler. W pewnym momencie zabronił on wręcz, by w jego otoczeniu mówić o Me 262 jako o myśliwcu. Pod koniec wojny, już w 1945 r. Galland zostaje zwolniony za niesubordynację ze stanowiska generalnego inspektora lotnictwa myśliwskiego i może powrócić do tego co najbardziej kochał – do latania. Co więcej, w jakiejś mierze spełnia się jego marzenie – zostaje dowódcą specjalnej jednostki myśliwskiej J.V. 44, latającej na Me 262. Dla generała lotnictwa jest to degradacja, dla Adolfa Gallanda-pilota koniec męczącej współpracy z Goeringiem i siedzenia za biurkiem, za czym nigdy nie przepadał. Stworzona dla niego specjalna eskadra była ze wszech miar elitarna – po pierwsze całkowicie wyłączono ją ze struktur lotnictwa, nie podporządkowując żadnej wyższej jednostce ani związkowi taktycznemu, po drugie większą część składu tworzyli indywidualnie dobrani przez Gallanda lotnicy, posiadający duże doświadczenie bojowe. Niemal każdy pilot z pierwotnego składu eskadry był posiadaczem Krzyża Rycerskiego. J.V. 44 walczyła w marcu i kwietniu 1945 r. Mimo wielokrotnej przewagi liczebnej lotnictwa aliantów, dzięki osiągom Me 262 potrafiła odnosić poważne sukcesy. Daje to wyobrażenie, co mogło nastąpić, gdyby Hitler swoimi wizjami nie pokrzyżował planów rozwoju myśliwców odrzutowych i na niebie pojawiło się więcej jednostek wyposażonych w Me 262. Słusznie uważa się w związku z tym projekt Me 262 za najbardziej niewykorzystaną przez III Rzeszę szansę na odwrócenie losów wojny w powietrzu i tym samym w jakiejś mierze losów całej II wojny światowej.

Rozdziały poświęcone pierwszym niemieckim myśliwcom odrzutowym to końcówka książki. Wcześniej obserwujemy Gallanda kolejno jako zapaleńca sportów szybowcowych, potem młodego człowieka, który decyduje się na mało perspektywiczny w Niemczech początek lat 30-tych zawód lotnika, wreszcie stawiającego pierwsze kroki pilota cywilnego, a następnie pilota wojskowego, odbywającego pierwsze, tajne szkolenie w bazie we Włoszech, jeszcze w czasach, gdy Niemcy oficjalnie przestrzegali narzuconego im w traktacie wersalskim zakazu posiadania lotnictwa wojskowego. Po przeszkoleniu i nabyciu podstawowego doświadczenia trafia Galland do walczącego w Hiszpanii Legionu Condor. Wraz z wybuchem wojny

przychodzą kolejne kampanie, od Polski poczynając. Kulminacyjny punkt działań lotnictwa w pierwszej fazie wojny stanowi Bitwa o Anglię. Od tego momentu wszystko zaczyna iść coraz gorzej.

Dalszy przebieg wojny wiąże się dla autora przede wszystkim z objęciem wspomnianego wcześniej stanowiska generalnego inspektora lotnictwa myśliwskiego. Wkrótce, w wieku 30 lat zostaje najmłodszym generałem Wehrmachtu. Wojnę z alianckimi nalotami na Niemcy i bitwę powietrzną jaka de facto toczyła się nad Europą poczynając od klęski Luftwaffe w bitwie o Anglię opisuje bardziej z perspektywy generała lotnictwa. Jednak i w tym okresie nie przestaje latać i brać udziału w akcjach bojowych. Jednym z jego największych osiągnięć jako dowódcy lotnictwa jest operacja „Donnerkeil-Cerberus” – przeprowadzenia z Brestu przez Kanał La Manche trzech ciężkich okrętów Kriegsmarine (pancerniki „Gneisenau” i „Scharnhorst” oraz ciężki krążownik „Prinz Eugen”) 11-12 lutego 1942 r., gdzie pełnił funkcję dowódcy osłony myśliwskiej przechodzącego przez kanał zgrupowania okrętów. Mimo przejściowych kłopotów „Scharnhorsta” po wejściu na minę, akcja się udała i wszystkie trzy okręty dotarły do portów na terenie Niemiec.

Książkę znakomicie się czyta, szczególnie fragmenty poświęcone walkom lotniczym. Gdy autor opisuje swoje działania jako głównego inspektora lotnictwa myśliwskiego, opowieść nieco traci rozmach. Widać wyraźnie jak Galland-pilot bierze górę nad Gallandem-generałem. Od strony literackiej wspomnienia odznaczają się niesamowitą barwnością. Oceniając książki nie powinno się ich porównywać do innych pozycji, ale ta nawet na tle wielu dobrych książek historycznych jest pod względem literackim naprawdę wyjątkowa. Miejscami nie mogłem się oderwać i gdyby nie codzienne obowiązki, mimo objętości (447 stron), byłbym w stanie czytać ją jednym tchem.

Od strony merytorycznej autor nie zarzuca nas szczegółami. Pisze o bardzo wielu istotnych rzeczach, ale są to przede wszystkim „typowe” wspomnienia. Nie należy się spodziewać tabel czy idących w detale analiz. Tekst nie jest wolny od czysto subiektywnych spostrzeżeń. Jeśli chodzi o opisywane realia, autor co najmniej w kilku miejscach prezentuje niemiecki punkt widzenia. Zbombardowanie przez Legion Condor podczas wojny domowej w Hiszpanii miasta Guernica jest dla niego przede wszystkim „tragiczną pomyłką”, ponad miarę rozdmuchaną przez zagraniczną prasę i zniekształcającą rzeczywisty obraz. Z kolei bombardowanie przez aliantów niemieckich miast w 1944 i 1945 r. określa jako „ataki terrorystyczne”. Opisuując kampanię w Polsce widzi w niej przede wszystkim pionierską operację połączonych sił: wojsk pancernych i zmotoryzowanych, piechoty i lotnictwa. W zasadzie podziela też zapatrywania Hitlera na kwestię „korytarza” przez polskie Pomorze. Uważa, że Niemcom się on należał. Niezgodnie z prawdą podaje, że całe polskie lotnictwo zostało pierwszego dnia walk w 1939 r. zniszczone na lotniskach. Jeśli chodzi o późniejszy okres, można powiedzieć, że jego oceny w kwestiach ogólnych, dotyczących prowadzenia wojny, są bardziej wyważone. Do końca nie

Pierwsi i ostatni. Piloci myśliwców w drugiej wojnie światowej

Wpisany przez Raleen

czwartek, 18 listopada 2010 21:54 - Poprawiony środa, 29 grudnia 2010 21:26

wyzwał się też mitu o walce myśliwskiej jako swego rodzaju rycerskim pojedynku. Ze szczególną dumą opisuje kurtuazyjną postawę Niemców wobec wziętego do niewoli niepełnosprawnego brytyjskiego pułkownika lotnictwa Badera. Na szczęście wątków, gdzie wychodzi poza tematykę lotniczą, ogółem nie ma zbyt wiele, z korzyścią dla książki.

Podsumowując, jest to znakomita pozycja. Pozwala ona zobaczyć panoramę II wojny światowej z lotu ptaka, tzn. z punktu widzenia lotnictwa i jego problemów oraz uświadomić sobie jak dużą rolę odegrało ono w tym konflikcie. Polecam, nie tylko pasjonatom lotnictwa.

Autor: *Raleen*

Opublikowano 20.10.2009 r.