

Wojciech Zmyślony

Wołodźka i Beaufightery

„Gapa”

2012

nr 4 (4)

www.polishairforce.pl

Polskie Siły Powietrzne w II wojnie światowej

Artykuł pobrano ze strony www.polishairforce.pl



Nocny samolot myśliwski Bristol Beaufighter VIF należący do 255 Squadronu RAF stacjonującego w 1943 r. na Malcie, gdzie wykonano tę fotografię. Później jednostka ta stacjonowała we Włoszech, m.in. na tym samym lądowisku co 318 Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy „Gdański”, którego lotnik – por. Włodzimierz Bereżecki – wziął udział w niecodziennym dla pilota Spitfire’a locie. Fot. IWM via AJ-Press

Wołodźka i Beaufightery

Każdy sympatyk historii polskich skrzydeł, choć trochę zorientowany w działaniach Polskich Sił Powietrznych w czasie II wojny światowej, doskonale zna powiązania polskich lotników

z samolotami typu Bristol Beaufighter. Pamięta się przede wszystkim o tym, że na Beaufighters różnych wersji przez ponad 16 miesięcy latały „Lwowskie Puchacze” z 307 Dywizjonu Myśliwskiego Nocnego, odnosząc wiele wspaniałych sukcesów, ale i ponosząc straty. Na tym samym typie samolotu trzy zwycięstwa powietrzne odniosła załoga mjr Antoni Alexandrowicz – por. Zbigniew Domański, służąca w latach 1942–1943 w 219 Squadronie RAF. Polacy pilotowali też te charakterystyczne dwusilnikowce w różnych ośrodkach szkolnych (zwykle jako maszyny holujące rękawy-cele dla uczniów-strzelców pokładowych oraz dla artylerii przeciwlotniczej), a także transportowali jako piloci „ferry” przez Afrykę. Za to z całą pewnością tylko nieliczni słyszeli o tym, że polski oficer w składzie brytyjskiego squadronu Beaufighters, startując z włoskiego lotniska jako pasażer australijskiego pilota brał udział w zestrzeleniu niemieckiego samolotu!

Wojciech Zmysłony opisuje, jak polski oficer uczestniczył w zestrzeleniu niemieckiego samolotu startując z włoskiego lotniska jako pasażer australijskiego pilota w brytyjskim Beaufighterze!

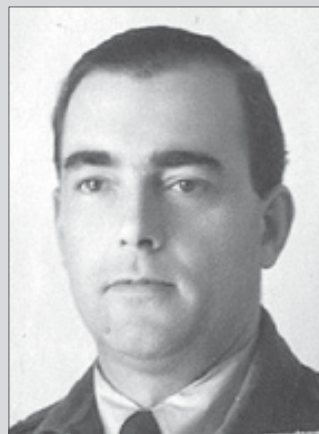
Cała historia zaczęła się 23 lipca 1944 r. na Półwyspie Apenińskim. Do walczącego na froncie włoskim 318 Dywizjonu Myśliwsko-Rozpoznawczego „Gdańskiego” nadszedł rozkaz, by przygotować się na przeniesienie z lądowiska Fermo do Falconary. Było to związane z zakończeniem przez 2 Korpus Polski bitwy o Ankonę (zdobytą 18 lipca) i planami rozwinięcia dalszej ofensywy w kierunku północnym. 318 Dywizjon poprzez dokonywanie rozpoznań wzrokowych i fotograficznych, a nade wszystko współpracę z artylerią, wspierał wysiłek polskich żołnierzy.

Operację przeniesienia dywizjonu przewidziano na 28 lipca, ale rozpoczęła się dzień później o godz. 8, gdy z Fermo wyruszyła główna część dywizjonu – zarówno rzut kołowy, jak i powietrzny. Dwa samoloty pozostały na tym lotnisku na noc, ale nazajutrz po wykonaniu zadania bojowego lądowały już w Falconarze. O godz. 11.45 do Falconary przybył rzut kołowy przewożący resztę personelu i sprzętu, kończąc tym samym przenosiny.

Nowe lotnisko było trawiaste, z pasem startowym o długości ok. 1,8 km. Na otaczających je polach rozstawiono namioty, w których zakwaterowali się piloci

Włodzimierz Bereżecki

Bohater niniejszego artykułu, Włodzimierz Bereżecki urodził się 9 stycznia 1911 r. w majątku Arestów koło Równego (obecnie na terenie Ukrainy). W Równem ukończył sześć klas gimnazjum, potem edukację kontynuował w Paryżu, gdzie ukończył średnią szkołę techniczną oraz studia jako inżynier elektryk. W latach 1930–1931 służył jako szeregowy w 6 Pułku Lotniczym, a w latach 1931–1932 był słuchaczem Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa, którą ukończył jako kapral podchorąży obserwator z przydziałem mobilizacyjnym do 6 Pułku Lotniczego. W 1934 r. podczas corocznych ćwiczeń dla rezerwistów przeszkolił się na pilota liniowego. 9 stycznia 1936 r. promowany na podporucznika. W latach 30. pracował we Francji i w Polsce jako inżynier specjalizujący się w silnikach elektrycznych i spalinowych (samochodowych i czołgowych). We wrześniu 1939 r. został zmobilizowany, ewakuował się do Rumunii. Przez Maltę dotarł do Francji, a latem 1940 r. do Wielkiej Brytanii. Jesienią 1940 r. krótko służył w Air Transport Auxilliary, a od grudnia 1940 r. do marca 1943 r. latał w 309 Dywizjonie Współpracy z Armią „Ziemi Czerwieńskiej”, przechodząc w tym okresie szereg szkoleń lotniczych z zakresu nawigacji, pilotażu, rozpoznania i lądowania bez widoczności. W marcu 1943 r. odszedł do 318 Dywizjonu Myśliwsko-Rozpoznawczego „Gdańskiego”, w którym służył aż do rozwiązania, kolejno jako pierwszy dowódca eskadry B, potem zastępca dowódcy dywizjonu (od 3 stycznia 1945 r.), a wreszcie jako dowódca jednostki (od 20 maja 1946 r.). Był również założycielem kroniki dywizjonu. Został odznaczony dwukrotnie Krzyżem Walecznych, czterokrotnie Medalem Lotniczym, Polową Odznaką Pilota oraz brytyjskim Distinguished Flying Cross. W 1948 r. wyjechał do Argentyny, gdzie pracował jako inżynier elektryk. Zmarł w marcu 1983 r.



i personel naziemny. Początkowo nowa baza spodobała się „Gdańszczanom”:

*Nowe miejsce nam też podoba się jako mp., a szczególnie mały wodospad, tworzący pewnego rodzaju basen pływacki. Nareszcie słodka woda, w której mydło się mydli!*¹

Wkrótce jednak zaczęto zauważać minusy:

Teren jest płaski i nieciekawym, a okolica wysoce malaryczna. Obfity pył był zdmuchiwany z dróg oraz lotniska i przez noc ciężki brud osiadł na wszystkim. Obfitość komarów. Lądowisko było ok. 10 mil [ok. 16 km – ten i kolejne przypisy W.Z.] od linii frontu, a w jego najbliższym punkcie teren wciąż był zaminowany, oddział rozbijający bomby był w pracy, wykrywając i usuwając te przeszkody².

Jakby tego było mało, 1 sierpnia Polacy dowiedzieli się, że lotnisko znajduje się w zasięgu ciężkiej artylerii nieprzyjaciela i od czasu do czasu działa dają o sobie znać. Przekonali się o tym na własnej skórze już 3 sierpnia:

Wiadomości o zasięgu artylerii zostały potwierdzone. Już z wieczora usłyszeliśmy kilka wybuchów, nie wiedząc, jak sobie je wytłumaczyć. Po godzinie dziewiątej nawet głośny i wykwinntny śpiew kilku spóźnionych „alkoholików” został zagłuszony gwizdem ciężkich pocisków i wybuchami. Przebiegający obok namiotów strumień służył nam jako rów odłamkowy. Było w nim dość wesoło, ale kłuły komary i jakieś kolczaste rośliny, gdyby nie to, wszystko byłoby dobrze. Co jakiś czas jeden czy dwa pociski przelatowały nad głowami. Zaczęły dochodzić różne wieści, jednemu urwało nogę, drugi pocisk uszkodził samolot itp. Na drugi dzień dopiero wyjaśniło się, że temu, co niby urwało nogę – urwało co innego, ale zresztą i tak umarł.³

1 Kronika 318 dywizjonu, Instytut Polski i Muzeum Sikorskiego, LOT A.V.62/16
Nawiązanie do faktu, że na poprzednim lotnisku Fermo, położonym na samym wybrzeżu, personel dywizjonu kąpał się w Adriatyku (w słonej wodzie normalne mydło kąpielowe nie pieni się).

2 ORB 318 dywizjonu, National Archives, AIR 27/1711

3 Kronika 318 dywizjonu...



Włodzimierz Bereżecki odbył lot w ciasnej kabynie Beaufightera, siedząc właśnie w tym miejscu, w którym uwiecznił się widoczny na pierwszym planie por. robs. Witold Sylwestrowicz, stojący za plecami por. pil. Jerzego Damsza z 307 Dywizjonu Myśliwskiego Nocnego „Lwowskich Puchaczy”. Arch. Jerzego Damsza

Według oficjalnego meldunku z ORB, regularny ostrzał lotniska rozpoczął się o godz. 23.15 i trwał półtorej godziny. Potem pociski spadały z rzadka, aż do godz. 5.45. Większość lotników spędziła noc poza namiotami, korzystając z naturalnych osłon terenu. Wbrew temu, co w żartobliwej formie napisał kronikarz, na lotnisku nikt nie odniósł obrażeń, co więcej, u Polaków nie odnotowano również strat materialnych. Polską krew przelały tylko komary, na które pozbawieni namiotowych moskitier Polacy nie znaleźli skutecznego sposobu.

Kolejnej nocy – z 4 na 5 sierpnia – Niemcy znowu ostrzelali Falconarę. Tym razem miarka się przebrała i energiczni polscy lotnicy w obronie życia (a raczej,

biorąc pod uwagę celność niemieckiej artylerii, dobrego snu) postanowili zlokalizować działa. Jeszcze tej samej nocy jedna z załóg 255 Squadronu RAF zgodziła się, by zabrać por. Włodzimierza Bereżecznego jako nadliczbowego członka załogi na lot bojowy, by wypatrzyć z powietrza ognie wyrzutni ciężkiej artylerii.

255 Squadron RAF był jednostką nocnych myśliwców, wyposażoną w Beaufightery VIF. Z uwagi na specyfikę śródziemnomorskiego teatru wojny, funkcjonował inaczej niż np. polski 307 Dywizjon Myśliwski Nocny „Lwowskich Puchaczy” w Wielkiej Brytanii. Nie miał jednej bazy skupiającej cały personel i wszystkie samoloty, lecz załogi rozproszone



Samolot myśliwski Bristol Beaufighter VIF należący do 255 Squadronu RAF. W 1944 r. jednostka została wyposażona w wersję Beaufightera z radarem z antenami osłoniętymi kopułą dielektryczną. Najprawdopodobniej właśnie w jednym z takich samolotów 9 sierpnia 1944 r. odbył swój niecodzienny lot Włodzimierz Bereżecki. Fot. ww2images.com

były po kilku różnych lotniskach. W sierpniu 1944 r. załogi 255 Squadronu stacjonowały w następujących bazach: Foggia (gdzie kwaterowało dowództwo jednostki), Falconara, Grottaglie, Catania (na Sycylii) oraz Hal Far (na Malcie).

Nie jest jasne, jak doszło do owego nietypowego porozumienia w kwestii zabrania „Wołodźki” (jak powszechnie nazywano Bereżeckiego) w powietrze, kiedy ustalono szczegóły i czy zostało to oficjalnie zatwierdzone przez dowódców obu dywizjonów: kpt. Leszka Wielochowskiego oraz W/Cdr Charlesa L. W. Stewarta. Ostatecznie jednak Bereżecki nie wystartował na poszukiwanie artylerii. Zamiast niego na pokład Beaufightera wsiadł nieznan z nazwiska major z brytyjskiego dywizjonu samolotów artylerii (Air Observation Post Squadron). Załogę stanowili pilot F/O Bruce A. Bretherton (Australijczyk) oraz radioobserwator F/Lt Walter T. Cunningham (Brytyjczyk), a zadanie wykonano w godzinach 23.55-2.35. Lot ten opisano w ORB (Operations Record Book – księdze działań bojowych) jednostki następująco:

Wystartowano na rozpoznanie stanowisk nieprzyjacielskich dział. Naprowadzony przez HURDLER⁴ na niezidentyfikowany samolot. Nawiązano kontakt i zbliżono się na odległość 400 stóp [ok. 120 metrów], wtedy samolot został rozpoznany jako Ju.88. Druga seria oddana z 300 stóp [ok. 90 metrów] spowodowała, że samolot eksplodował w płomieniach, i rozbił się. Widziano jak z samo-

lotu wypada spadochron. Załogę skierowano za kolejnym niezidentyfikowanym samolotem o godz. 0.45, lecącym na północny zachód. Nawiązano kontakt za gwałtownie manewrującym samolotem, kontakt utracono, ale podążano za nim w jego okolicy aż do momentu, gdy nie powiedziano, że samolot podąża na północ w odległości 8–10 mil [13–16 km]. Kontaktu nie odzyskano. Zgłoszono zniszczenie 1 Ju.88.⁵

Artylerii ostrzeliwującej lotnisko polskiego dywizjonu niestety nie zlokalizowano i za dnia nie można było podjąć przeciwko niej żadnych działań. Bereżeckiego ominęło wiele ciekawego w powietrzu, jednak co się odwlecze, to nie uciecze...

Po raz kolejny Niemcy ostrzelali Falconarę w nocy z 8 na 9 sierpnia. W rejonie lotniska spadło tylko 16 pocisków, nie powodując strat w ludziach ani zniszczeń.⁶ Tym razem Bereżecki wzbił się w powietrze na pokładzie Beaufightera, obsadzonego tak, jak poprzednio przez F/O Brethertona i F/Lt Cunninghama. Kabina Beaufightera była dość ciasna i nadliczbowy członek załogi nie miał dla siebie wiele miejsca. Składała się z dwóch części: przedniej, w której w centralnie położonym fotelu siedział pilot, oraz tylnej przeznaczonej dla siedzącego tyłem do kierunku lotu radioobserwatora, zajmującego się śledzeniem ekranu radaru pokładowego oraz przestrzeni powietrznej za samolotem. Fotele dzieliło kil-

4 Hurdler – (ang.) plotkarz (sportowiec uczestniczący w biegu przez płotki), kryptonim radarowej stacji naprowadzania.

5 ORB 255 Squadronu, National Archives, AIR/27/1519

6 ORB 318 dywizjonu, National Archives, AIR 27/1711

ka metrów, na przestrzeni których w podłodze znajdował się właz pozwalający wejść i wyjść z samolotu za pomocą drabinki, a także m.in. odbiornik radio-owy i gaśnica. W czasie lotu Bereżecki znajdował się przypuszczalnie za plecami pilota w pozycji siedzącej lub stojącej, co dawało widoczność do przodu tylko nieznacznie gorszą od tej, jaką miał sam pilot.

Po starciu zdarzenia potoczyły się niemalże dokładnie tak samo, jak trzy noce wcześniej. Opis tego lotu zamieszczony w ORB brzmi następująco:

Patrol w rejonie Ankony. Naprowadzony za niezidentyfikowanym samolotem 40 mil [ok. 65 km] na północny zachód od Ancony, lecący na południowy wschód na wysokości 300 stóp [ok. 90 metrów]. Nawiązano kontakt i zbliżono się na odległość 3000 stóp [ok. 900 metrów], nawiązano kontakt wzrokowy. Zidentyfikowano jako Ju.88. Na wysokości 300 stóp [ok. 90 metrów] zostały oddane dwie dwusekundowe serie, zapalając lewy silnik i trafiając kadłub. W odpowiedzi otrzymano celny ogień, wywiązała się walka kołowa. Jeszcze jedna seria i nieprzyjacielski samolot wpadł do wody o godz. 03.05, potem trzech członków załogi wyłowiono. Beaufighter nie odniósł uszkodzeń. Zgłoszono zniszczenie 1 Ju.88.⁷

W innej części dokumentu sprecyzowano, że maszyna spadła do Adriatyku ok. 20 mil [ok. 32 km] na wschód od Ankony. Sam Bereżecki opisał to w kronice krótko:

W nocy por. Bereżecki latał na Beaufighterze 255 eskadry z zamiarem wytropienia artylerii npla po błyskach. Artylerii nie wytropili, natomiast spotkali niemieckiego Junkersa 88, którego spuścili do wody w odległości 7 mil od Ancony.⁸

Czy Bereżecki miał wymierny wpływ na to, co działo się w powietrzu, czy pomógł załodze wytropić niemiecki bombowiec? Wątpliwe. Wprawdzie miał wspierać kolegów z 255 Squadronu w rozpoznaniu

stanowisk artylerii, jednak był to jego pierwszy nocny lot bojowy. Z kolei załoga, z którą leciał, była niezwykle doświadczona i z całą pewnością doskonale dawała sobie radę sama. F/Lt Cunningham był starszym radioobserwatorów 255 Squadronu. Z kolei F/Lt Bretherton był nocnym asem myśliwskim Royal Australian Air Force. Urodził się 26 sierpnia 1922 r. w Melbourne. W 1940 r. rozpoczął szkolenie na pilota w Rodezji. Po zdobyciu „skrzydełek” pilota i równoczesnej promocji na stopień Pilot Officer, od czerwca 1942 r. do marca 1943 r. służył w 267 Squadronie RAF w Egipcie, wykonując zadania transportowe na Hudsonach. Następnie od marca 1943 r. do stycznia 1944 r. latał na Hurricane’ach, a potem Spitfire’ach w składzie 73 Squadronu RAF. Kolejną turę lotów wykonał Beaufighterach w 255 Squadronie RAF, od stycznia do sierpnia 1944 r. W październiku powrócił do Australii, zostając instruktorem w jednostce wyszkolenia bojowego 5 Operational Training Unit w Williamstown. W czasie II wojny światowej zaliczono mu 8 zwycięstw powietrznych. Odznaczony został za to Distinguished Flying Cross⁹.

Według badaczy historii Luftwaffe, zestrzelony przez F/Lt Brethertona samolot był Junkersem Ju 88A-4 F6+DP (Werk Nummer 550209) z 6 (F)./122¹⁰. Jak wspomniano, trzech niemieckich lotników uratowała brytyjska łódź latająca Supermarine Walrus, która wodowała w rejonie zestrzelenia i wyłowiła jeńców. W morzu zaginęł czwarty członek załogi, Ogfr. W. Haas.

Nazajutrz, czyli 9 sierpnia, ruszyła nowa ofensywa 3 Dywizji Strzelców Karpackich mająca na celu odrzucenie Niemców od Ankony. Niemieckie wojska szybko wypchnięto na północ, a ciężka artyleria straciła swój dotychczasowy zasięg. Nocne ostrzały Falconary nie powtórzyły się... ●

9 Na podstawie: <http://cas.awm.gov.au/item/MSS1702>, dostęp 15 lipca 2012 r. oraz http://www.cieldegloire.com/002_raft_bretherton_b_a.php, dostęp 15 lipca 2012 r.

10 6 Staffel (Fern), Aufklärungsgruppe 122 – 6 eskadra dalekiego rozpoznania 122 Grupy Rozpoznawczej. Na podstawie: http://www.luftwaffe-data.co.uk/wiki/index.php?title=Aufkl._Gr._122_Aug_1944, dostęp 15 lipca 2012 r.

7 ORB 255 Squadronu, National Archives, AIR/27/1519

8 Kronika 318 dywizjonu

O Autorze

Wojciech Zmysłony, ur. 1986 r., wrocławianin, inżynier elektronik, autor ponad 50 publikacji na temat polskiego lotnictwa w latach II wojny światowej oraz strony internetowej www.polishairforce.pl. Skupia się przede wszystkim na biografii lotników, a także wojennych dziejach 318 Dywizjonu Myśliwsko-Rozpoznawczego „Gdańskiego” i 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”.