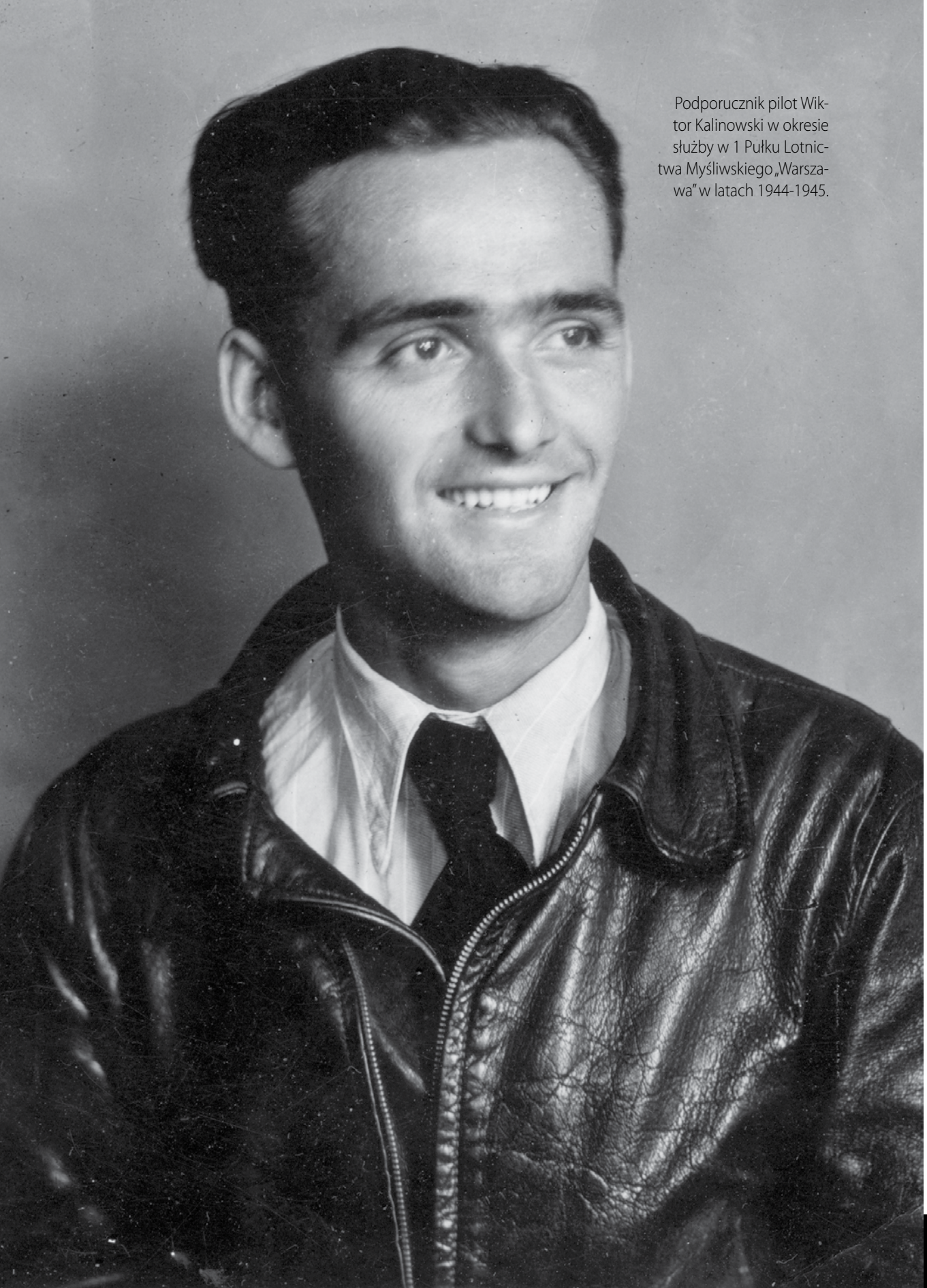
Wojciech Zmyślony

As 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa": Wiktor Kalinowski

„Gapa"
2019
nr 1 (29)

www.polishairforce.pl
Polskie Siły Powietrzne w II wojnie światowej

Artykuł pobrano ze strony www.polishairforce.pl



Podporucznik pilot Wiktor Kalinowski w okresie służby w 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" w latach 1944-1945.

As 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa": Wiktor Kalinowski

Wojciech Zmyślony
odkrywa postać sowieckiego asa 1 PLM „Warszawa"

W wojennej historii 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" chyba najciekawsi są ludzie. Dowódcy, piloci, personel naziemny – wielu z nich miało przedziwne i niesamowite losy, które wciąż czekają na odkrycie i opisanie. Ale nawet życiorysy postaci wielokrotnie omawianych w literaturze wciąż jeszcze można uzupełnić.

Niniejszy artykuł odkryje nowe karty i sprostuje wiele mitów, które narosły wokół asa myśliwskiego 1 PLM – Wiktora Kalinowskiego – którego postać wciąż cieszy się niesłabnącym zainteresowaniem pasjonatów historii. Dowodem tego są liczne dyskusje na internetowych forach.

Wiktor Stanisławowicz Kalinowski (Виктор Станиславович Калиновский) przyszedł na świat 29 kwietnia 1919 r. w ówczesnym Jekaterynosławiu na terenie ówczesnej Ukraińskiej Socjalistycznej Republiki Radzieckiej. W 1926 r. miasto zostało przemianowane na Dniepropietrowsk, a w 2016 r. – na Dniepr, będący dziś czwartym największym miastem niepodległej Ukrainy.

Rodzicami Wiktora byli Stanisław i Tania z domu Gontarenko. Ze strony ojca miał polskie korzenie: jego dziadek Marceli mieszkał w Warszawie, skąd przed I wojną światową wraz z żoną wyjechał na Śląsk[1], a jakiś czas później do Jekaterynosławia, gdzie pracował w kopalni. Jako górnik oraz ślusarz pracował również Stanisław Kalinowski, czyli ojciec Wiktora. W późniejszym okresie zaangażował się politycznie. Ukończył szkolenie w Instytucie Marksizmu-Leninizmu (Институт марксизма-ленинизма) przy Komitecie Centralnym Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego (Центральный комитет КПСС) w Moskwie i po wybuchu II wojny światowej był zastępcą dowódcy ds. polityczno-wychowawczych w jednej z dywizji Armii Czerwonej.

Matka Wiktora Kalinowskiego była Ukrainką i nie pracowała zarobkowo. Oprócz Wiktora w rodzinie było jeszcze troje dzieci: synowie Władimir i Stanisław oraz córka Jekaterina. Rodzina mieszkała w Dniepropietrowsku przy ulicy Nowodworskij pierieułok 26/1. Z tego co wiadomo, wszyscy jej członkowie przetrwali straszliwą „operację polską" z lat 1937-1938, w której wymordowano ponad 111 tys. zamieszkałych w ZSRR Polaków, prawie 29 tys. kolejnych skazano na łagry, a około 100 tys. deportowano.

Wiktor Kalinowski znał biegle język rosyjski i ukraiński, natomiast polskiego niemal wcale. Jego późniejszy towarzysz broni z czasów II wojny światowej, Andrzej Jaworski, wspomniał, że języka polskiego uczył się bez entuzjazmu dopiero w 1 PLM i go „bardzo kaleczył"[2]. Jego zdaniem Kalinowski w żaden sposób nie utożsamiał się z Polską. Mimo tego w czasie służby w Armii Czerwonej jego narodowość podawano w dokumentach jako „Polak"[3].

Dorastał w rodzinnym mieście, uczęszczając do szkoły podstawowej, tzw. dziesięciolatki, i kończąc w latach 1927–1936 osiem klas. 1 stycznia 1937 r. został zatrudniony jako ślusarz w produkującej artykuły metalowe miejscowej fabryce „Krasnyj wiesowszczyk" („Красный весовщик"; „Czerwony wagowy"). Pracował w niej do końca lutego 1939 r. W 1937 r. wstąpił do Aeroklubu Dniepropietrowskiego (Днепропетровский аэроклуб), gdzie otrzymał podstawowe przeszkolenie lotnicze.

Z początkiem marca 1939 r. został powołany do Armii Czerwonej i przydzielony do 272 Korpuśnego Pułku Artylerii (272-й корпусной артиллерийский полк) w składzie 7 Korpusu Strzeleckiego (7-й стрелковый корпус) z dowództwem w Dniepropietrowsku. Służył w nim blisko dwa lata jako celowniczy i – jak twierdził po wojnie – jako artylerzysta służył na froncie:

> *– (…) W czasie wojny radziecko-fińskiej matka otrzymała zawiadomienie, że Wiktor Kalinowski, syn Stanisława, zaginął bez wieści. Zawiadomienie przyszło z Leningradu. Niebawem miało się okazać, że to nie ja zaginąłem bez wie-*

1 Marciniszyn P. (red.), Oni walczyli o naszą wolność, Wydawnictwo MON, Warszawa 1975, s. 267. Być może chodzi jednak o Zagłębie, które podobnie jak Warszawa i Jekaterynosław było częścią Imperium Rosyjskiego, w przeciwieństwie do Śląska – części Cesarstwa Niemieckiego.

2 Wywiad z Andrzejem Jaworskim z 5 marca 2011 r.

3 Centralnyj Archiw Ministierstwa Oborony (CAMO), Wniosek o odznaczenie Wiktora Kalinowskiego Medalem „Za Odwagę".

Zestrzelenia Wiktora Kalinowskiego

Temat faktycznej liczby uznanych oficjalnie zwycięstw powietrznych Wiktora Kalinowskiego wciąż nie jest sprawą rozstrzygniętą. W miarę spójne, choć niekompletne informacje na temat zwycięstw powietrznych Wiktora Kalinowskiego, są dostępne w polsko- i rosyjskojęzycznych publikacjach, a także dokumentach z czasów wojny. Pozwoliły one na stworzenie tabeli zwycięstw powietrznych. Opracowano ją na podstawie:

- Анохин В., Быков М., Все истребительные авиаполки Сталина, Яуза-пресс, Москва 2014 (Anochin W., Bykow M., Wsie istriebitelnyje awiapołki Stalina, Jauza-press, Moskwa 2014)
- Быков М., Все асы Сталина 1936–1953 гг., Яуза-пресс, Москва 2014 (Bykow M., Wsie asy Stalina 1936-1953 gg., Jauza-press, Moskwa 2014)
- Bargiel J., Cisek G., Skulski P., Asy frontu wschodniego, Ace Publication, Wrocław 1994
- Marciniszyn P. (red.), Oni walczyli o naszą wolność, Wydawnictwo MON, Warszawa 1975 (artykuł Rajmunda Kulińskiego „Dwanaście orłów")
- Tetmajer S., Polskie samoloty na froncie, „Zwyciężymy", 1944, z. 186 (281)
- CAMO, Wniosek o odznaczenie Wiktora Kalinowskiego Orderem Czerwonego Sztandaru
- CAMO, Wniosek o odznaczenie Wiktora Kalinowskiego Orderem Wojny Ojczyźnianej

Uwzględniono w niej następujące fakty:

We wniosku o odznaczenie Kalinowskiego Orderem Wojny Ojczyźnianej, z grudnia 1944 r. bądź stycznia 1945 r., podano najpierw, że zestrzelił sześć samolotów nieprzyjaciela. Potem cyfra „6" została przekreślona i zastąpiona wpisaną ręcznie cyfrą „4".

We wniosku o nadanie Orderu Czerwonego Sztandaru z kwietnia 1945 r. podano, że przed podjęciem służby w 1 PLM zestrzelił sześć samolotów nieprzyjaciela.

W wywiadzie z korespondentem wojennym z września 1944 r. Kalinowski stwierdził, że zestrzelił sześć samolotów nieprzyjaciela: cztery Focke-Wulfy 190, Messerschmitta 109 oraz Junkersa 87.

Z dziennika działań bojowych 1 PLM wiadomo, że w 1 PLM Kalinowski zestrzelił dwa Focke-Wulfy 190.

Autor książki „Wsie asy Stalina 1936-1953 gg." na podstawie badań archiwalnych podaje z datami dziennymi wykaz sześciu samolotów nieprzyjacielskich zaliczonych Kalinowskiemu (czterech w 233/133 Pułku oraz dwóch w 1 PLM).

W 1968 r. w wywiadzie Kalinowski mówił, że zestrzelił 12 samolotów, z czego osiem w 233 Pułku, dwa w „153 Pułku" (133 Pułku?) oraz dwa w 1 PLM.

W publikacji „Asy frontu wschodniego" podano, że „według niektórych źródeł" Kalinowski miał na koncie osiem zestrzeleń indywidualnych i cztery grupowe.

Zapewne lotnik miał więc na koncie osiem zestrzeleń indywidualnych, które w ujęciu tabelarycznym prezentują się następująco:

Data	Jednostka	Samolot własny	Samolot wroga	Miejsce
03.07.1943	233 IAP	Jak-7b	Me 109	Kriwcowo
10.07.1943	233 IAP	Jak-7b	Fw 190	Ponyri-2
1943	233 IAP	Jak-7b / Jak-9D	Fw 190	?
1943	233 IAP	Jak-7b / Jak-9D	Fw 190	?
15.12.1943	233 IAP	Jak-9T	Fw 190	„Istowka"
27.02.1944	233 IAP	Jak-9T	Ju 87	„Nowy Konopliczi"
19.04.1945	1 PLM	Jak-9 nr „87"	Fw 190	zach. od Bad Freienwalde
25.04.1945	1 PLM	Jak-9 nr „87"	Fw 190	zach. od Friesack

Jeżeli Kalinowski na koncie oprócz ośmiu zestrzeleń indywidualnych dodatkowo miał jeszcze cztery grupowe, do powyższej tabeli należały dopisać następujące zwycięstwa:

Data	Jednostka	Samolot własny	Samolot wroga	Uwagi
1943	233 IAP	Jak-7b / Jak-9D	?	zestrzelenie grupowe
1943	233 IAP	Jak-7b / Jak-9D	?	zestrzelenie grupowe
1943	233 IAP	Jak-7b / Jak-9D	?	zestrzelenie grupowe
1943	233 IAP	Jak-7b / Jak-9D	?	zestrzelenie grupowe

W takim wypadku wedle sowieckiego systemu zliczania zestrzeleń (w którym sumowano liczbę zwycięstw indywidualnych oraz grupowych) Kalinowski miałby łącznie 12 zwycięstw.

ści, lecz mój ojciec. Dotychczas nie rozszyfrowałem tajemnicy tej pomyłki. (…)

– Ja również uczestniczyłem w tej wojnie jako artylerzysta. (…) Ojciec nie wrócił. I wtedy właśnie matka otrzymała zawiadomienie z Leningradu, że to ja zaginąłem bez wieści. Kiedy zjawiłem się w domu, matka nie mogła uwierzyć własnym oczom. Nigdy nie uwierzyła również w śmierć ojca.[4]

To zagadkowa i niełatwo dająca potwierdzić się informacja, gdyż 7 Korpus Strzelecki nie brał udziału w wojnie zimowej (sowiecko-fińskiej na przełomie lat 1939–1940), a w zeszycie ewidencyjnym Kalinowskiego nie ma informacji o przeniesieniach do innych oddziałów w tym czasie. W swoim życiorysie napisanym krótko po wojnie Kalinowski na temat zaginięcia ojca pisał ponadto:

Ojciec mój był robotnikiem, matka była gospodynią domową. Ojciec zaginął w czasie Wojny Ojczyźnianej będąc w szeregach R[obotniczo]-Ch[łopskiej] A[rmii] Cz[erwonej]. Matka zmarła w 1946 r.[5]

Mianem „wojny ojczyźnianej" w ZSRR i współczesnej Rosji określa się walki na froncie wschodnim przeciwko Niemcom i ich sojusznikom, w latach 1941–1945. Może więc chodziło o uczestnictwo w starciach z armią fińską w rejonie Leningradu, gdzie Finowie bili się z Sowietami o odzyskanie swoich ziem utraconych w czasie „wojny zimowej"? W Finlandii konflikt ten znany jest jako „wojna kontynuacyjna", a dla mieszkańców ZSRR to jeden z epizodów „wojny ojczyźnianej".

Mimo to nic nie wskazuje, by Wiktor Kalinowski walczył tam jako artylerzysta, gdyż wedle zachowanych dokumentów zgłosił się do służby w lotnictwie. 1 stycznia 1941 r. został przeniesiony do Krasnodarskiej Szkoły Pilotów (Краснодарское военное авиационное училище лётчиков). 7 września 1942 r. ukończył szkolenie myśliwskie i w grudniu 1942 r. został przydzielony do 233 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego (233-й истребительный авиационный полк), wchodzącego w skład 234 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego (234-я истребительная авиационная дивизия). Ta z kolei była podporządkowana 15 Armii Powietrznej (15-я воздушная армия) w składzie Frontu Briańskiego i – przejściowo – 16 Armii Powietrznej (16-я воздушная армия) Frontu Centralnego[6]. Lotnik miał wówczas stopień młodszego lejtenanta (równoważny stopniowi chorążego w utworzonym potem ludowym Wojsku Polskim).

W maju 1943 r. Kalinowski rozpoczął służbę frontową i do połowy lipca 1943 r. wykonał pierwszych sześć lotów bojowych. Do tego czasu latał na samolotach U-2 (Po-2), UT-2, UTI-4, I-16 (zapewne w ramach szkolenia) oraz Jak-7, Jak-7b i Jak-1 – w pułku.

W 1968 r. Kalinowski opowiadał o swoich początkach kariery:

– Pierwszego Niemca strąciłem w okolicach Moskwy, w rejonie miejscowości Michajłowskaja – wspomina. – Było to jesienią 1941 roku. Sam trzykrotnie byłem trafiony przez myśliwce nieprzyjaciela. Dwa razy dociągnąłem na uszkodzonej maszynie do swoich, lądowałem „na brzuchu" w przygodnym terenie. Do trzech razy sztuka. I przyszedł ten trzeci wypadek. Toczyłem akurat walkę z grupą niemieckich myśliwców nad linią frontu. Trafili mnie. Samolot stanął w płomieniach, zamienił się w pochodnię. Nie było innego wyjścia, trzeba było skakać. Hitlerowcy strzelali do mnie, gdy opadałem na spadochronie. Ranili mnie w nogę. Spadłem na „ziemię ni-

4 Kuliński R., Kalinowski, „Skrzydlata Polska", 1968.

5 Centralne Archiwum Wojskowe (CAW), 497/58/7239, Zeszyt ewidencyjny Wiktora Kalinowskiego.

6 Анохин В., Быков М., Все истребительные авиаполки Сталина, Яуза-пресс, Москва 2014, s. 489.

czyją", pomiędzy okopami swoich i Niemców. Nie straciłem przytomności. „Fryce" zaczęli się czołgać w moim kierunku. Chcieli mnie wziąć żywcem. Z okopów ruszyli także żołnierze radzieccy. Nasi byli szybsi. Podczołgali się i przeciągnęli na płaszczu do transzei…[7]

Jak wspomniano wcześniej, jesienią 1941 r. Kalinowski jeszcze się szkolił na pilota i nie mógł latać bojowo w obronie Moskwy. Również informacja o ranach nie ma potwierdzenia w dokumentach archiwalnych: powojennym zeszycie ewidencyjnym oraz wnioskach odznaczeniowych z lat 1943–1945, w których jasno stwierdzono, że dotychczas wojennych ran ani kontuzji nie odniósł[8].

Za to bardzo prawdopodobne, że informacja o trzykrotnym zestrzeleniu jest prawdziwa. Archiwa potwierdzają, że po raz pierwszy Kalinowski został zestrzelony w jednym ze swoich pierwszych lotów i po lądowaniu zrobił coś niezwykłego. Opisał to we wniosku o odznaczenie go Medalem „Za Odwagę" (Медаль «За отвагу») dowódca 233 PLM mjr Wasilij Krawcow:

W walkach powietrznych wykazał się jako zasłużony, oddany obrońca Ojczyzny. Samodzielnie zestrzelił jeden samolot nieprzyjaciela. W drugiej walce powietrznej jego samolot był uszkodzony, lotnik umiejętnie wylądował bez podwozia, po czym sam uzyskał od wojsk lądowych samochód i przywiózł samolot na swoje lotnisko.

Przy wypełnianiu zadań bojowych na froncie w walce z niemieckimi najeźdźcami wykazał się jako wytrawny i zasłużony obrońca Ojczyzny.

Za męstwo i odwagę wykazane w walce z niemieckimi okupantami tow. KALINOWSKI zasłużył na przedstawienie do państwowego odznaczenia – medalu „ZA ODWAGĘ".[9]

Pierwszym zwycięstwem Kalinowskiego był Messerschmitt 109, zaliczony mu 3 lipca 1943 r. po walce nad wsią Kriwcowo (Кривцово), ok. 75 km na południowy wschód od Kurska. Tydzień potem, 10 lipca 1943 r., przyznano mu zestrzelenie Focke-Wulfa 190 w rejonie wsi Ponyri-2 (Поныри-2) ok. 75 km na północ od Kurska. Oba odniósł pilotując Jaki-7b.

W kolejnych miesiącach również z powodzeniem latał bojowo, zostając wyróżniającym się pilotem jednostki. Przyznano mu jeszcze dwa indywidualne zestrzelenia Fw 190 (daty tych zwycięstw nie są znane). Według literatury cztery dalsze samoloty miał zestrzelić grupowo, wraz z innymi sowieckimi pilotami[10]. W październiku 1943 r. 233 Pułk przezbrojono na Jaki-9D i nie wiadomo, które ze wspomnianych wcześniej zestrzeleń uzyskał na Jaku-7b, a które na „dziewiątkach".

W najnowszej literaturze pojawia się informacja o tym, że w grudniu 1943 r. Kalinowski został przeniesiony do 133 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego (133-й истребительный авиационный полк)[11], w składzie tejże samej 234 Dywizji 16 Armii Powietrznej. Od października 1943 r. była podporządkowana Frontowi Białoruskiemu (przemianowanemu w grudniu 1943 r. na 1 Front Białoruski)[12], a na wyposażeniu miała Jaki-9T. 15 grudnia 1943 r. bohaterowi artykułu zaliczono zestrzelenie Focke-Wulfa 190 koło miejscowości „Istowka" (Истовка), a 27 lutego 1944 r. – Junkersa 87 w rejonie miejscowości „Nowy Konopliczi" (Новы Конопличи). Żadnego z tych miejsc nie udało się odnaleźć na współczesnych mapach.

Co intrygujące i godne odnotowania, informacji o przeniesieniu do 133 Pułku nie ma w powojennym zeszycie ewidencyjnym Kalinowskiego, a jego nazwisko nie pojawia się w sprawozdaniu dotyczącym nalotu poszczególnych pilotów 133 Pułku za luty 1944 r.[13] ani za kwiecień 1944 r.[14] „Młodszy lejtenant Kalinowski Wiktor Stanisławowicz" występuje za to w wykazie personelu 233 Pułku sporządzonym 14 lutego 1944 r.[15] Wygląda więc na to, że wspomniane dwa zwycięstwa (z 15 grudnia 1943 r. i 27 lutego 1944 r.) odniósł wciąż jako pilot 233 Pułku, być może po prostu gościnnie lecący wraz z bratnim 133 Pułkiem.

W innych publikacjach można znaleźć informacje o rzekomym przeniesieniu Kalinowskiego z 233 PLM do 153 Pułku Lotnictwa Myśliw-

7 Marciniszyn P. (red.), op. cit., s. 269.

8 Centralnyj Archiw Ministierstwa Oborony (CAMO), Wniosek o odznaczenie Wiktora Kalinowskiego Orderem Czerwonego Sztandaru; CAW, 497/58/7239, Zeszyt ewidencyjny Wiktora Kalinowskiego.

9 CAMO, Wniosek o odznaczenie Wiktora Kalinowskiego Medalem „Za Odwagę".

10 Bargiel J., Cisek G., Skulski P., Asy frontu wschodniego, Ace Publication, Wrocław 1994, s. 17.

11 Быков М., Все асы Сталина 1936–1953 гг., Яуза-пресс, Москва 2014, s. 483.

12 Анохин В., Быков М., op. cit., s. 399–400.

13 CAMO, 20217/0000001/0087/69, Informacja o nalocie personelu 133 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego.

14 CAMO, 20217/0000001/0087/123, Informacja o nalocie personelu 133 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego.

15 CAMO, 20217/0000001/0087/46, Ewidencja personelu 233 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego.

Piloci 1 PLM przy przyrządzie służącym do prowadzenia wykładów z teorii strzelania powietrznego. Od lewej stoją: por. Józef Zacharżewski, chor. Jakub Lewitin, chor. Aleksander Broch, ppor. Wiktor Kalinowski, chor. Edward Chromy, chor. Kazimierz Rutenberg, kpt. Oleg Matwiejew, chor. Władysław Żurawski, chor. Ryszard Horodecki, chor. Stefan Łazar, chor. Aleksandr Wierbicki i chor. Ryszard Ber. Wiosna-lato 1944 r.

skiego (153-й истребительный авиационный полк), po wyleczeniu z ran, jakich miał doznać po zestrzeleniu[16]. W rzeczywistości pułk ten wówczas już nie istniał, gdyż w listopadzie 1942 r. został przeformowany w 28 Gwardyjski Pułk Lotnictwa Myśliwskiego (28-й гвардейский истребительный авиационный полк)[17]. Po raz pierwszy wzmianka o 153 Pułku pojawiła się w tekstach Rajmunda Kulińskiego, którego artykuły o Kalinowskim ukazały się w latach 60. i 70. XX wieku w „Skrzydlatej Polsce" oraz w książce „Oni walczyli o naszą wolność"[18]. Wobec znanych dokumentów można tę informację uznać za nieprawdziwą. Niestety, powielono ją także w wydanej kilka lat temu na Zachodzie książce „Yakovlev Aces of World War 2"[19], a w Polsce powtórzono ostatnio bezrefleksyjnie w monografii „1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego w latach 1943–1945"[20]. W obu podano, że sowiecki as o polskich korzeniach latał właśnie w Pułkach 153 i 28 – na Jakach i Airacobrach (sic!), a w drugiej z nich zasugerowano ponadto, że był „pilotem testowym w zakładach lotniczych" (sic!).

Tymczasem w lipcu 1943 r. powołano do życia pierwszą jednostkę lotnictwa ludowego Wojska Polskiego: 1 Samodzielną Eskadrę Lotnictwa Myśliwskiego, przemianowaną wkrótce na 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". Od samego początku największym problemem były kadry: w ZSRR nie było już prawie żadnych przedwojennych polskich lotników. Gros wymordowano w ramach zbrodni katyńskiej, a niedobitki zostały ewakuowane bezpośrednimi transportami z ZSRR do Wielkiej Brytanii lub wyszły z armią Andersa do Persji. W szeregach Armii Czerwonej rozpoczęto więc poszukiwania lotników sowieckich o polskich korzeniach, których moż-

16 Marciniszyn P. (red.), op. cit., s. 269.

17 Анохин В., Быков М., op. cit., s. 70–71.

18 Marciniszyn P. (red.), op. cit., s. 269.

19 Mellinger G., Yakovlev Aces of World War 2, Osprey, b.m.w., 2012, s. 79–80.

20 Rapiński P., 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" w latach 1943–1945, Napoleon V, Oświęcim 2018, s. 110.

na by przydzielić do 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" (złośliwi nazywali ich „popami", czyli „pełniącymi obowiązki Polaka"). Pozwoliło to jednak zachować pozory tego, że 1 PLM jest jednostką narodową, wnieśli oni też ze sobą dużo jakże potrzebnego doświadczenia. Kalinowski, którego odnaleziono i ściągnięto do pułku dopiero wiosną 1944 r. był bez wątpienia najwybitniejszym spośród nabytków 1 PLM.

Wiktor Kalinowski przybył do 1 PLM 16 maja 1944 r., obejmując stanowisko starszego pilota w 1 eskadrze. Pułk kończył szkolenie na lotnisku Grigoriewskoje niedaleko Riazania, ok. 170 km na południowy wschód od Moskwy. Jednostka złożona była formalnie z trzech eskadr bojowych i jednej zapasowej (szkolnej), z których tylko jedna przeszła dotąd pełne przeszkolenie bojowe. Dwie kolejne miały je wkrótce ukończyć, a ostatnia dopiero przerabiała pilotaż podstawowy. Piloci szkolili się na samolotach UT-2, Jak-7 i Jak-1b.

Sam Kalinowski wraz z innymi sowieckimi pilotami pochodzenia polskiego uczęszczał dodatkowo na zajęcia z języka polskiego prowadzone przez lektorkę Dinę Ajnsztajn[21].

Kalinowski jeszcze w 233 Pułku służył ze swoją narzeczoną, Walentyną Siemionowną Gawryłową (Валентина Семёновна Гаврилова). Była o trzy lata młodsza od Kalinowskiego (urodziła się 11 lutego 1922 r.) i również miała polskie korzenie – po matce Polce. Po przeniesieniu Wiktora do 1 PLM para, pragnąc pozostać razem, wystarała się również o przeniesienie dla Walentyny:

> *Trzeba było coś wymyśleć, żeby Wala otrzymała przeniesienie razem z nim. Poszło to łatwiej niż początkowo przypuszczał. I to dzięki Wali, która, nie uprzedziwszy Wiktora, zameldowała się w sprawie swego przeniesienia u… żony dowódcy dywizji.*
>
> *– Jak w polskim przysłowiu – uśmiecha się Kalinowski – gdzie diabeł nie może…*[22]

Istotnie, już w maju 1944 r. Gawryłowa rozpoczęła służbę w 1 PLM jako mechanik silnikowy w stopniu plutonowego[23]. Para wkrótce potem się pobrała i szybko doczekała się potomka. Walentyna Kalinowska na początku grudnia 1944 r.[24] jako ciężarna została zwolniona z wojska i odesłana z 1 PLM na tyły. 28 kwietnia 1945 r. Kalinowskim urodził się syn Jewgienij.

W pierwszej dekadzie czerwca 1944 r. 1 PLM przebazował się na lotnisko Gostomel położone pod Kijowem. Tam starsi doświadczeniem piloci, wśród nich Kalinowski, latali z wyszkolonymi od podstaw kolegami w charakterze instruktorów i prowadzących. 17 sierpnia 1944 r. rozpoczęło się przebazowanie na front i dwa dni później samoloty pułku znalazły się na frontowym lotnisku Zadybie Stare, 90 km na południowy wschód od stolicy Polski.

Kalinowski miał już wówczas stopień podporucznika (awansował 27 czerwca 1944 r.), a od 3 sierpnia 1944 r. służył na stanowisku dowódcy klucza, wciąż w 1 eskadrze.

Krótko po przybyciu na frontowe lotnisko 1 Pułku, sowieckie dowództwo wysłało tam również oddział w sile 10 doświadczonych pilotów myśliwskich z samolotami oraz 17 żołnierzy personelu naziemnego. Niewątpliwym zaskoczeniem dla Kalinowskiego musiało być to, że byli to jego starzy znajomi: do Zadybia przybyli bowiem lotnicy 233 Pułku, w tym jego dowódca ppłk Wasilij Krawcow oraz szef sztabu ppłk Nikołaj Mylnikow. Oddział ten otrzymał zadanie wprowadzania 1 PLM do działania w warunkach frontowych. Pierwszy lot bojowy Pułk „Warszawa" wykonał 23 sierpnia 1944 r., lecąc w mieszanej formacji z pilotami 233 Pułku. Praca bojowa w tym systemie trwała do 26 sierpnia 1944 r., po czym sowiecki oddział powrócił na swoje lotnisko.

Wkrótce po wejściu 1 PLM do boju do Zadybia Starego przybył korespondent wojenny oficjalnej gazety ludowego Wojska Polskiego „Zwyciężymy" – Henryk Holland, ukrywający się pod pseudonimem Stefan Tetmajer. W opublikowanym 12 września 1944 r. artykule „Polskie samoloty na froncie" przedstawiono dzień powszedni jednostki. Krótki fragment poświęcono postaci Kalinowskiego:

> *Jest piękny słoneczny ranek i w powietrze wznosi się samolot za samolotem. W miękkich liniach myśliwca, w lekkości z jaką odrywa się od ziemi jest piękno, które nie pozwala odwrócić oczu.*
>
> *Zadań bojowych dziś na razie nie ma, dowódca zezwolił więc młodszym lotnikom na krótkie loty treningowe. Gdy ci z radością rzucili się do swych maszyn, czekając na kolejkę do startu, sta-*

21 Wywiad z Andrzejem Jaworskim z 5 marca 2011 r.

22 Marciniszyn P. (red.), op. cit., s. 269.

23 Koliński I., Lotnictwo Polski Ludowej 1944–1947, Wydawnictwo MON, Warszawa 1987, s. 446.

24 Rapiński P., op. cit., s. 290.

rzy, doświadczeni lotnicy opowiadają o epizodach bojowych ostatnich dni.

Stary lotnik niekoniecznie musi być stary wiekiem. Ppor. Wiktor Kalinowski ma 25 lat, szkołę lotniczą ukończył w r. 1941, w Armii Czerwonej. Jednakże do przybycia do W.P. zdążył już powojować nad Orłem, Briańskiem i nad Dnieprem. Cztery Fokke-Wulfy; jeden Junkers-87 i jeden Messerschmidt-109 strącił już na swoim ścigłym „Jaku".

Z ożywieniem mówi Kalinowski o „dawnych" czasach. Teraz nie ma jakoś szczęścia do niemieckich samolotów. Trzy razy latał na zwiad, ale nie spotkał żadnego.[25]

Warto zwrócić uwagę, że według cytowanego tekstu przed 12 września 1944 r. Kalinowski miał latać na rozpoznanie trzykrotnie. Nie zostało to jednakże odnotowane w dzienniku działań bojowych 1 PLM. Być może chodziło więc o oblo-ty frontu, które nie były traktowane jako zadania bojowe, lecz szkolne, służące do zapoznania pilotów z rejonem przyszłych działań.

Choć pierwszy lot bojowy jednostka wykonała 23 sierpnia 1944 r., Kalinowski na swój debiut w składzie 1 PLM musiał czekać, z niejasnych przyczyn, aż do 19 września 1944 r. Poleciał w eskorcie ośmiu Iłów-2 z 611 Pułku Lotnictwa Szturmowego na atakowanie celów naziemnych w rejonie i na terenie Warszawy. Wraz z nim leciało pięciu innych pilotów 1 PLM. Był to jeden z nielicznych lotów wykonanych przez 1 PLM, który można zinterpretować jako wsparcie dla powstańców warszawskich.

Jedna z najbardziej znanych fotografii ppor. Wiktora Kalinowskiego, na której uwieczniono go wsiadającego do Jaka-9 w okresie służby w 1 PLM. Zdjęcie było kilkakrotnie publikowane w odbiciu lustrzanym. Ta reprodukcja jest z całą pewnością ułożona poprawne, a można to jednoznacznie stwierdzić na podstawie kształtu łopaty śmigła oraz umiejscowienia złącza do radiostacji przy haubie.

Na rzeczywistą pomoc było za późno. Meldunek bojowy 1 PLM odnotował:

1. Dnia 19.9.1944 r. w czasie 14,35 grupa 6 samolotów Jak-1 pod dowództwem ppłka Tałdykina towarzyszyła grupie 8 samolotów Ił-2 z 611 plsz w rejon Warszawy w celu wykonania uderzeń na cele nr 1, 2, 5, 6, 16 /południowo-wschodni skraj miasta/[26]

25 Tetmajer S., Polskie samoloty na froncie, „Zwyciężymy", 1944, z. 186 (281).

26 Mowa o południowo-wschodnim skraju Śródmieścia, czyli Powiślu.

2. Zadanie wykonano, osłonę szturmowcom zapewniono. Samoloty Ił-2 zrzuciły ładunek bomb na cel nr 1. Zauważono trzy pożary.

3. Grupę ostrzelała artyleria przeciwnika silnym ogniem. Nad celem nr 1 i 6 zauważono około 60 wybuchów. Baterię art plot przeciwnika ostrzelali z działek i kaemów piloci: Lisiecki, Kalinowski, Lewitin i Gołubicki.

4. Wykonano ataków szturmowych – 4. Zużyto amunicji: Szwak[27] – 143, BS[28] – 155.

Nalot ogólny: 5 godzin 30 minut.[29]

Tego samego dnia po południu Kalinowski wykonał jeszcze jedno takie zadanie, ponownie atakując cele naziemne z broni pokładowej. Stało się to wkrótce cechą charakterystyczną jego latania: praktycznie każdorazowo, gdy miał sposobność, ostrzeliwał na ziemi stanowiska artylerii przeciwlotniczej, pojazdy, pociągi, a nawet piechotę i kawalerię nieprzyjaciela.

Do końca września wykonał jeszcze jeden lot w eskorcie „szturmowików" i dwa kolejne na rzecz 1 Armii Wojska Polskiego walczącej na prawym brzegu Wisły. W czasie jednego z nich, 24 września 1944 r., Kalinowski wspólnie ze swoim bocznym chor. Edwardem Chromym zaatakował i zniszczył parowóz niemieckiego pociągu. W meldunku odnotowano lapidarnie:

1. Dnia 24.9.1944 r. w czasie 9,41–10,31 grupa 4 samolotów Jak-1 pod dowództwem kpt. Matwiejewa wyleciała na wymiatanie w rejon Warszawa-Zakroczym-Błonie-Siestrzeń, w celu ułatwienia rozpoznania innym grupom pułku.

2. Zadanie wykonano. Na stacji kolejowej 2 km na południe od stacji Raków pociąg w składzie 40 wagonów krytych zmierzający do Piaseczna.

3. Matwiejew i Chromy ostrzelali baterie artylerii plot, Kalinowski i Chromy na odcinku między stacjami Wyczółki i Raków ostrzelali parowóz, który został trafiony i okrył się parą.

4. Lotnictwa myśliwskiego przeciwnika nie spotkano, walk powietrznych nie było.

5. Podczas lądowania na lotnisku uszkodzony został samolot nr 4 pilotowany przez Chromego.

6. Wykonano 4 ataki szturmowe, zużyto amunicji: Szwak – 68, BS – 40.

Nalot ogólny: 3 godziny 10 minut.[30]

Dużo obszerniejsza relacja znalazła się w książkowych wspomnieniach Chromego:

Startujemy o godzinie 9.20. Wymiatanie zaczynamy od kierunku północnego. Lecimy parami: Matwiejew – Suszek[31], Kalinowski i ja. Odległość między parami około 300 metrów, szyk schody w prawo.

(…) Dolatujemy do Warszawy. Pragę przelatujemy na wysokości 1500 metrów. Nad lewobrzeżną Warszawą rozciągają się dobrze nam znane dymy pożarów. Dziś wieje wiatr wschodni, znosząc chmury dymu nad zachodnie przedmieścia stolicy.

Wojska niemieckie wycofały się pod Jabłonnę. W związku z tym armia nasza w godzinach popołudniowych przystępuje do przegrupowania swych dywizji. Mamy osłaniać z powietrza ten manewr. Ale to już jest drugie zadanie naszego pułku, nie związane z prowadzonym obecnie rozpoznaniem. Wisłę przelatujemy pomiędzy mostem Kierbedzia i kolejowym. Lecimy nad Żoliborzem, który częściowo znajduje się jeszcze w rękach powstańców. Z rejonu Lasku Bielańskiego maca nas artyleria. Potem lecimy wzdłuż szosy do Kazunia. W prawo mamy szeroką wstęgę Wisły, w lewo kępy Puszczy Kampinoskiej. Pomiędzy parami utrzymujemy dalej odległość około 300 metrów. Dzień jest słoneczny, zachmurzenie niewielkie, chmurki wiszą na wysokości około 2000 metrów. Widzialność jest jednak słaba. Zamglony horyzont ziewa się z niebem. W słuchawkach cisza. Gdzieś tu muszą rozpoznawać nasze Iły. Nikt jednakże nas nie wzywa. Oznacza to, że Niemców nie ma. Dolatujemy do Modlina. W widłach Bugo-Narwi i Wisły rysuje się duża plama starej napoleońskiej twierdzy, która odegrała dość znaczną rolę jeszcze w 1939 roku. Na północ od twierdzy widać niemieckie lotnisko. Tam bazują Messerschmitty. Dolatujemy do Zakroczymia. Matwiejew kładzie samolot w lewy zakręt. Idziemy w jego ślady. Słońce mamy teraz z le-

27 Działko SzWAK kal. 20 mm (wielkokalibrowy lotniczy Szpitalnego-Władimirowa – Шпитального-Владимирова авиационный крупнокалиберный).

28 Karabin maszynowy UBS kal. 12,7 mm (uniwersalny Berezina synchroniczny – Универсальный Березина синхронный).

29 Bulzacki Z., Dziennik lotów oraz meldunków bojowych i rozpoznawczych 1 plm „Warszawa", b.w., Poznań 1976, s. 7–8.

30 Bulzacki Z., Dziennik…, s. 18.

31 Według meldunku bojowego z tego lotu w parze z kpt. Olegiem Matwiejewem leciał chor. Edward Chromy, a bocznym ppor. Wiktora Kalinowskiego był chor. Jakub Lewitin. Bulzacki Z., Dziennik…, s. 17.

wej strony, a z tyłu niemieckie lotnisko. Zwiększa to naszą czujność. Mkniemy nad zielonymi kępami puszczy upstrzonej żółtymi plamami liściastych drzew. Zbliżamy się do Błonia. Skręcamy w prawo na Sochaczew. Na drogach widać jedynie ruch pojedynczych wozów. Cienie cumulusów suną powoli po zoranych polach i żółknących sadach. Nie dolatując do Sochaczewa skręcamy na południe. Łapiemy tor kolejowy Warszawa-Skierniewice w rejonie na zachód od Grodziska. Zakręcamy na wschód. Słońce świeci prosto w oczy. Widzialność coraz gorsza. Od Grodziska zaczyna się właściwie dalekie przedmieście Warszawy. Podmiejskie osiedla niczym koraliki nanizane na tor kolejowy przesuwają się jedno za drugim. Milanówek – Brwinów – Pruszków – Piastów. Nad Włochy nadciągają już dymy płonącej Warszawy. Skręcamy na północ, zataczamy krąg nad Kampinosem, wracamy nad Grodzisk i znów lecimy nad podmiejskimi osiedlami. Panuje już spokój. Nic nie mówi o toczącej się wojnie, o tragedii Warszawy.

W powietrzu pusto. Nie spotykamy ani Niemców, ani własnych samolotów rozpoznajemy ten sektor. Znad Piastowa bierzemy kurs na południe. Mijamy bokiem Okęcie, lecimy do Mszczonowa, a stamtąd do Piaseczna. W dalszym ciągu nikt nas nie wzywa, nikogo nie spotykamy na podniebnym szlaku.

Z Piaseczna kierujemy się nad Warszawę. Mamy w tej chwili niespełna 1000 metrów wysokości. Na torze kolejowym ukazuje się towarowy pociąg. Jedzie w kierunku stolicy.

Pociąg to idealny cel dla szturmowca, który może wpakować celną bombę w tor kolejowy, powodując piękną katastrofę. Bomba może rozbić parowóz lub kilka wagonów. A jeżeli pociąg jest załadowany amunicją, to powstaje niezgorsza zabawa pirotechniczna. Możliwości samolotu myśliwskiego uzbrojonego w kaemy i działka są o wiele skromniejsze. Myśliwiec może tylko zatrzymać pociąg, ostrzeliwując parowóz, a właściwie jego kocioł. Wówczas z kotła ucieka para, spada ciśnienie, pociąg staje. W lotniczym języku akcję taką nazywamy „spuszczeniem pary". Gdy nadlecieliśmy nad wolno pełznący pociąg, kilkakrotnie go okrążając, zastanawiałem się czy Matwiejew zadecyduje spuszczenie pary. Wprawdzie naszym zadaniem jest zwalczanie nieprzyjacielskiego lotnictwa, ale cel, który mamy pod sobą, przedstawia się ponętnie. Pociąg na pewno wiezie zaopatrzenie dla niemieckiej armii działającej w rejonie Warszawy. Może nawet drogocenną amunicję. W słuchawkach rozlega się głos Matwiejewa:

– Kalinowski i Chromy, atakować parowóz. Ja osłaniam was z góry.

Matwiejew postępuje jak prawdziwy dowódca. Pociąg jest łakomym i łatwym do skonsumowania kąskiem. Każdy z pilotów miałby na niego chętkę.

Matwiejew oddaje go nam, zostając w górze, by nas osłaniać. Czyni to zgodnie nie tylko z taktyką lotnictwa myśliwskiego, ale etyką dowódcy. W tej chwili przestajemy być z Kalinowskim myśliwcami, a stajemy się szturmowcami. Nic nas nie obchodzą nieprzyjacielskie samoloty. Przed nami tylko jeden cel: towarowy pociąg. Jak na komendę oddajemy drążki do przodu, redukując nieco gaz. Niczym strzały pędzimy do ziemi. Prędkość gwałtownie wzrasta. Maleje odległość. Odbezpieczam kaemy i działko. Uruchomię je za chwilę. Na ten moment długo czekałem. Nurkujemy z Kalinowskim jeden za drugim, kierując się w stronę parowozu. Na wysokości 300 metrów obok samolotu ukazują się szare smugi, obramowując go z obu stron. Czyżby gdzieś w pobliżu toru kolejowego stała bateria przeciwlotnicza? – zastanawiam się.

Nie! To na jednym z odkrytych wagonów jest ustawione przeciwlotnicze działko i ono to pluje w naszą stronę.

– Obezwładnijcie najpierw działko – radzi Matwiejew.

Krąży on na wysokości ponad 1000 metrów i dobrze widzi błyski. Działko znajduje się mniej więcej w środku składu pociągu. Musimy powtórzyć nalot. Wyrywam w górę, kładąc samolot w głęboki zakręt. Na chwilę ginie mi z pola widzenia pociąg i tor kolejowy. Znów go widzę. Tym razem mam go z lewej strony. Zawracamy. Pociąg znajduje się przed nami. Kalinowski omal że pionowo idzie w dół. Kilkaset metrów za nim ja. Lecę po osi prostego w tym miejscu toru. Łapię w celownik parowóz. Przesuwają się towarowe wagony, ukazuje się platforma z działkiem. Kalinowski kończy atak i pnie się w górę. Trzymam platformę w celowniku. Zbliżam się coraz bardziej. Odkładam poprawkę. Już! Naciskam spusty kaemów i działka.

Dekoracja Krzyżem Srebrnym Orderu Virtuti Militari ppor. Wiktora Kalinowskiego przez gen. Stanisława Popławskiego, dowódcę 1 Armii Wojska Polskiego. Mirosławiec, 7 kwietnia 1945 r.

Do monotonnego odgłosu pracy silnika włącza się gdakanie działka i ujadanie kaemów mojej „czwórki". Wspaniały koncert, którego nie zamieniłbym na najpiękniejszą symfonię. Biję seriami w odkryty wagon i stojące na nim działko. Trwa to bardzo krótko. Wyrównuję samolot. Siła odśrodkowa wgniata mnie w fotel. Tuż pod brzuchem maszyny błyskawicznie przesuwa się platforma. Widzę na niej leżących hitlerowców w hełmach. Nie wiem, czy są zabici lub ranni, czy też przestraszeni. Raczej to pierwsze, działko bowiem milczy. Ściągam drążek na siebie dając pełen gaz. Ginie ziemia, pędzę pełną mocą silnika w górę, omal że pionowo. Kilka sekund… i mam 900 metrów wysokości. Kopię lewy orczyk. Samolot przewraca się przez skrzydło. Znów się ukazuje zamglony horyzont, tor kolejowy i jadący po nim pociąg.

– Atakujemy parowóz – słyszę Kalinowskiego.

Szukam go w powietrzu. Jest! Idzie do ataku. Moja „czwórka" wali w dół. Już mam w celowniku parowóz. Trzymam go. Rośnie i pęcznieje. Widzę Kalinowskiego kończącego atak. Teraz kolej na mnie. Odkładając poprawkę orientuję się, że pociąg zwalnia bieg. Wprawdzie po ataku Kalinowskiego z kotła poszła para, niemożliwe jednak, aby została ona spuszczona. Sprawa się wyjaśnia. Z wolno jadącego parowozu wyskakują dwie postacie i pędzą biegiem w pole. Nie mam wątpliwości, że to polska obsługa parowozu, nie mająca zamiaru nadstawiać za Hitlera swych głów. Trwa to wszystko sekundy. Oddaję drugą i trzecią serię w walcowaty kocioł. Broń pokładowa gra swą symfonię. W stronę parowozu lecą szare smugi. Już jestem nad nim i przerywam ogień. Musiał być celny, gdyż kłęby pary gęstnieją. Kończę atak, świecą wyciągam w górę. Półpętlą przechodzę na plecy. Chwilę lecę w odwróconej pozycji, mając pod głową ziemię, a nad nogami niebo. Ściągam drążek i omal że pionowo idę po raz drugi do ataku. Pociąg jak duża kreska stoi nieruchomo.

Dla pewności atakujemy jeszcze dwa razy, by do reszty spuścić parę. Jakiś czas krążymy nad ofiarą, oglądając dzieło naszej broni pokładowej. Z kotła na wszystkie strony uchodzi para. Wreszcie Matwiejew ściąga nas do siebie. Formujemy szyk schodami w prawo i lecimy do Zadybia. Na lotnisku są już wszystkie grupy prowadzące rozpoznanie.[32]

32 Chromy E., Szachownice nad Berlinem, Wydawnictwo MON, Warszawa 1974, s. 123–128.

Piloci 1 eskadry 1 PLM na tle samolotów szturmowych Ił-2 z 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego. Od lewej: Kpt. Stanisław Lisiecki, ppor. Wiktor Kalinowski, chor. Edward Chromy. Mirosławiec, 7 kwietnia 1945 r.

Defilujący lotnicy 1 eskadry 1 PLM, od prawej: kpt. Stanisław Lisiecki, chor. Edward Chromy, ppor. Wiktor Kalinowski. Mirosławiec, 7 kwietnia 1945 r.

Dla 1 PLM był to pierwszy znaczący sukces, co stało się powodem wyróżnienia nagrodą pieniężną Kalinowskiego i Chromego. Ten ostatni wspominał:

W kilka dni po naszym udanym ataku na niemiecki pociąg pod Piasecznem Lisiecki[33] *zawiadomił Kalinowskiego i mnie, że mamy się natychmiast zameldować u dowódcy pułku.*

– Po co? – zapytałem.

– Pułkownik was „objedzie" za ten pociąg. Dokładnie za co, to sami usłyszycie – powiedział uśmiechając się.

Nie bardzo rozumieliśmy, za co ma nas objeżdżać Tałdykin. Pociąg zaatakowaliśmy skutecznie. Wykonaliśmy to na rozkaz dowódcy klucza. Jeżeli pułkownik uważa, że coś było nie w porządku, to niech „objeżdża" Matwiejewa. Naturalnie, my nie będziemy się zasłaniali rozkazem dowódcy. U pułkownika zameldowaliśmy się jak najbardziej służbowo.

– Z rozkazu dowódcy dywizji mam wam wyrazić podziękowanie za skuteczny atak na niemiecki pociąg. Zostaliście wyróżnieni w rozkazie dywizji, a ponadto pułkownik przyznał wam osiemset pięćdziesiąt złotych nagrody.

Tu Tałdykin przeczytał nam odnośny rozkaz dowódcy dywizji.

Po powrocie na kwatery Lisiecki zapytał:

– No i co, pułkownik objechał was?

– Objechał – odpowiedziałem. – A bo co?

– Nic. Myślałem, że dostaniecie nagrodę.[34]

Treść rozkazu, o którym wspomniał Chromy, była następująca:

ROZKAZ
1 DYWIZJI LOTNICZEJ
WOJSKA POLSKIEGO
NR 017

23 października 1944 r. Armia Czynna

Dotyczy: Zniszczenia w dniu 24.9.1944 r. parowozu przeciwnika przez ppor. Kalinowskiego i chor. Chromego.

Podczas wykonywania zadania bojowego – wymiatania, w rejonie Warszawy w dniu 24.9.1944 r. grupa samolotów Jak-1 pilotowanych przez ppor. Kalinowskiego, chor. Chromego i kpt. Matwiejewa, na odcinku linii kolejowej od stacji kolejowej Wyczółki do stacji kolejowej Raków wykryła pociąg towarowy zmierzający w kierunku Warszawy. Ppor. Kalinowski i chor. Chromy zaatakowali pociąg i ostrzelali go, w wyniku czego nastąpił wybuch parowozu i pożar pociągu. Zniszczenie parowozu obserwował kpt. Matwiejew.

ROZKAZUJĘ:

Na podstawie rozkazu Komisarza Ludowego Obrony ZSRR nr 291 z dnia 8.10.1943 r. wypłacić podporucznikowi Kalinowskiemu i chorążemu Chromemu przysługujące im pieniężne wynagrodzenie za zniszczenie parowozu przeciwnika. Wypłatę zapewni dowódca 833 bol.

Zwracam uwagę całego personelu latającego, aby podczas ataków na pociągi przeciwnika, w pierwszym rzędzie niszczyć parowozy.

Dowódca 1 dyw. lot. Wojska Polskiego
pułkownik Smaga[35]

W październiku 1944 r. Kalinowski miał okazję wystartować tylko dwa razy na loty bojowe: w eskorcie Iłów-2 atakujących cele w rejonie Jabłonny i Legionowa.

W kolejnym miesiącu charakter działań lotniczych 1 PLM się zmienił w związku z zatrzymaniem się frontu na Wiśle. Piloci zostali zaangażowani do działań wywiadowczych umocnień niemieckich na rzece. Początkowo prowadzono rozpoznanie wzrokowe, a potem także fotograficzne. Zdjęcia wykonywane były przy użyciu zainstalowanych już na froncie lotniczych aparatów AFA-1M (Аэрофотоаппарат 1M), a zapas filmu dawał możliwość zrobienia 50 zdjęć. Przeszkolenie w nowym typie zadań odbyło się w formie teoretycznej. Praktykę piloci musieli zdobyć sami, dlatego też zadania te zlecano bardziej doświadczonym lotnikom: zazwyczaj Sowietom, którzy latali jeszcze przed przybyciem do pułku – w tym Kalinowskiemu. Na ogół osłaniali ich piloci wyszkoleni od podstaw w pułku. W listopadzie i grudniu 1944 r. Kalinowski wykonał 13 takich lotów, a także jeden w eskorcie „szturmowików".

Jedno z takich zadań zostało obszernie opisane przez Edwarda Chromego:

14 grudnia zaczynamy fotografować przedpole 1 armii. Zajmuje ona pas obrony o szeroko-

33 Kpt. pil. Stanisław Lisiecki, dowódca 1 eskadry 1 PLM.

34 Chromy E., op. cit., s. 129–130.

35 Bulzacki Z., 4 Pomorska Mieszana Dywizja Lotnicza, b.w., Poznań 1978, s. 44

Ppor. Edward Chromy...

..i ppor. Julij Kozak – przyjaciele i stali towarzysze Kalinowskiego w lotach bojowych w okresie jego służby w 1 PLM.

ści 55 kilometrów, ciągnący się od Karczewa koło Otwocka do Jabłonny. Odcinek południowy od Karczewa do Warszawy mamy sfotografować na głębokość 6 kilometrów, a północny od Warszawy do Jabłonny – na 12 kilometrów. Ogółem fotografowany obszar liczy około 450 km^2. Zdjęcia muszą być wykonane z wysokości 1000 metrów.

O godzinie 13.10 zapuszczamy nieco zastałe silniki, podgrzewamy i o 13.15 ruszamy w powietrze. Start odbywa się w kierunku południowym. Pierwsza rusza nasza para, a w chwilę później Kalinowskiego. Przelatujemy nad drogą z majątku do wsi, skręcamy w prawo, pniemy się w górę. Już mamy 1000 metrów. Widzialność jest wspaniała. Linia horyzontu wyraźnie odcina się od błękitnego zimowego nieba. Z lewej błyszczy szeroka wstęga Wisły, a z prawej zielenieją plamy iglastych lasów. Lecimy w stronę Karczewa. Przelatujemy nad miasteczkiem. Po szosie na Otwock ciągnie kolumna wozów taborowych, a po torze „ciuchci" toczy się miniaturowy pociąg. A oto już Wisła. Niemcy witają nas jak zawsze niegościnnie artyleryjskim ogniem.

Samoloty w parach rozchodzą się. Matwiejew z Kalinowskim ustawiają się w odstępie 500 metrów i lecąc tymi samymi kursami z północy na południe, jednocześnie wykonują zdjęcia. My z Kozakiem tworzymy parę osłaniającą, trzymając się około 300 metrów nad „fotografami". Po kilku minutach lotu para Matwiejew – Kalinowski zawraca i leci z kolei kursem na północ. Taką operację muszą powtórzyć dziesięć razy, by sfotografować odcinek terenu na głębokość 6 kilometrów. Niemcy, naturalnie, wkrótce się orientują, że dwa samoloty, natrętnie krążące nad ich pozycjami, wykonują zdjęcia. Koncentrują więc na nich ogień przeciwlotniczy. Robią wszystko, aby je zestrzelić, aby nie dopuścić do zdemaskowania za pomocą zdjęć tego, co uszło uwagi rozpoznania wzrokowego.

Matwiejew z Kalinowskim muszą przyjąć na siebie całą furię niemieckich artylerzystów. Nie wolno im przecież zmienić ani wysokości, ani kursu, ani prędkości. W przeciwnym wypadku zespół zdjęć będzie miał luki, różną podziałkę lub też zniekształcenia.

Odprawa prowadzona przez kpt. Wasilija Gaszyna dla pilotów 1 PLM. Wiktor Kalinowski stoi w pilotce pierwszy od prawej. Barnówko, kwiecień 1945 r.

Kozak i ja mamy znacznie większą swobodę. Chodzimy różnymi kursami, zmieniamy prędkość i wysokość. Obserwujemy uważnie wokół niebo i teren, uważając, czy gdzieś na jego tle nie pokaże się niemiecki myśliwiec albo jego cień. Widzimy z góry precyzyjnie działające samoloty „fotografów", widzimy błyskające na ziemi punkciki i smugi pocisków tnące powietrze obok Jaków. A czas płynie piekielnie wolno. W podobnej sytuacji jak nasi koledzy znajduje się załoga bombowca, gdy wejdzie na kurs bojowy poprzedzający wyrzucenie bomb. Im też nie wolno robić żadnych zmian elementów lotu. Ale ich lot na kursie bojowym trwa bardzo krótko. A tu już dochodzi czterdziesta minuta. Wreszcie Matwiejew i Kalinowski kończą swą pracę. Zawracają na wschód. Schodzimy z Kozakiem w dół i dołączamy do naszych prowadzących.[36]

23 grudnia 1944 r. Kalinowski został wysłany w grupie pilotów 1 PLM na pokładzie samolotu transportowego Li-2 do bazy Uzino (Uzyn) koło Kijowa. Towarzyszyli mu: mjr Nikołaj Bujewicz, por. Władimir Bajow, ppor. Witold Gabis, ppor. Julij Kozak, ppor. Wsiewołod Bobrowski, chor. Władysław Żurawski, chor. Edward Chromy, chor. Iwan Gołubicki, chor. Aleksander Broch, oraz pięciu żołnierzy personelu naziemnego. Lotnicy zostali skierowani na Ukrainę w celu odebrania pierwszej dostawy nowych myśliwców Jak-9. Proste i pozornie szybkie zadanie przeciągnęło się do prawie miesiąca: najpierw piloci oczekiwali na wydanie samolotów, później ich odlot pokrzyżowała pogoda. Złe warunki atmosferyczne uziemiły ich też na etapowym lotnisku w Żytomierzu. Z tego powodu do Zadybia Starego piloci powrócili dopiero 18 stycznia 1945 r.

Rzecz jasna, przez cały ten czas dziesięciu pilotów nie było w żaden sposób zaangażowanych w działania bojowe. Kalinowski stracił tym samym możliwość uczestniczenia w zajmowaniu lewobrzeżnej części Warszawy, co było jednym z pierwszych etapów wielkiej sowieckiej ofensywy, która w historii zapisała się jako operacja wiślańsko-odrzańska.

Kolejny lot bojowy po prawie dwumiesięcznej przerwie Kalinowski wykonał 16 lutego 1945 r. Było to zadanie rozpoznawcze przeprowadzone z nowego lotniska – Bydgoszczy. Był to również

36 Chromy E., op. cit., s. 170–172.

Por. Michał Jakubik, zastępca dowódcy 1 PLM ds. polityczno-wychowawczych, podczas odczytu dla pilotów jednostki (stoi w środku, z kartkami w dłoni). Ppor. Wiktor Kalinowski siedzi piąty z lewej (bez nakrycia głowy). W lewym górnym rogu zdjęcia widoczna jest tablica z napisem „СТОЯНКА МАШИН. ВОСПРЕЩАЕТСЯ..." („MIEJSCE POSTOJU SAMOLOTÓW. ZABRANIA SIĘ..."). Barnówko, kwiecień 1945 r.

Urządzony na skraju lasu punkt łączności 1 PLM z dowództwem 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej. Ppor. Wiktor Kalinowski widoczny jest jako trzeci od prawej. Z lewej strony (z rękami na kolanach) dowódca 1 PLM kpt. Wasilij Gaszyn. Z mapą stoi por. Witold Gabis, a pod nim w półleżącej pozycji kpt. Włodzimierz Mikuła (zastępca szefa sztabu 1 PLM). Leuenberg, początek maja 1945 r.

dla Kalinowskiego pierwszy lot bojowy 1 PLM za sterami Jaka-9. Od tej pory miał już latać niemal wyłącznie na „dziewiątkach", korzystając z Jaków-1b jedynie sporadycznie. Do 1 marca wykonał jeszcze 13 lotów w eskorcie Iłów-2 z 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego (dawniej 611 PLSz) oraz na rozpoznanie w rejonie Złocieńca, Szczecinka, Drawska Pomorskiego i Wierzchowa.

21 lutego 1945 r. Kalinowski został wyznaczony na stanowisko nawigatora 1 eskadry. W zakres jego obowiązków wchodziło doskonalenie i kontrola wyszkolenia nawigacyjnego pilotów, a wszelkie ewentualne przypadki zagubienia się w powietrzu myśliwców obciążały bezpośrednio jego.

Na początku marca 1945 r. wraz z 1 eskadrą przebazował się na lotnisko w Mirosławcu (Märkisch Friedland). W drugiej i trzeciej dekadzie miesiąca w jego książce lotów pojawiły się adnotacje o ośmiu lotach bojowych: pięciu na wsparcie „szturmowików" operujących w rejonie Kołobrzegu oraz trzech na rozpoznanie wybrzeża Morza Bałtyckiego.

14 kwietnia 1945 r. myśliwce 1 PLM odleciały na lotnisko Barnówko (Berneuchen) w ramach przygotowania do ostatecznego uderzenia na stolicę III Rzeszy. Dwa dni później Armia Czerwona i ludowe Wojsko Polskie zaczęły forsować Odrę. Rozpoczęła się operacja berlińska i zarazem najintensywniejszy okres frontowej kariery Kalinowskiego.

W ciągu zaledwie połowy miesiąca – od 17 kwietnia do 3 maja – Kalinowski wykonał 45 lotów, a więc średnio po trzy na dzień. Ponieważ nie latał każdego dnia, wielokrotnie zapisał na koncie po cztery loty dziennie, a raz (30 kwietnia) – pięć.

Wszystkie niemal zadania były lotami rozpoznawczymi wykonywanymi w parach. Zaczęło dochodzić do regularnych spotkań z niemieckimi samolotami, które do tej pory były rzadkością. Po raz pierwszy jako pilot 1 PLM z Luftwaffe walczył 17 kwietnia 1945 r., gdy z pchor. Leonem Krempą poleciał na rozpoznanie w rejonie Trampe–Wriezen–Neulewin, co w meldunku opisano następująco:

Para Kalinowskiego rozpoznała kolumnę około 30 samochodów na trasie Wriezen–Prötzel. O godz. 18,57 nad Steinbeck na wysokości 2000 m spotkali 4 FW-190 lecące z kursem 90°, podjęli z nimi walkę powietrzną, lecz bez rezultatu. Małokalibrowa artyleria plot przeciwdziałała w rejonie Sonnenburg – do 5 baterii.[37]

37 Bulzacki Z., Dziennik…, s. 157–158.

Ppor. Wiktor Kalinowski, z nietypowo zapuszczonym wąsem, przy jedynym wojennym Jaku-3 z 1 PLM. Na kadłubie samolotu widać fragment numeru taktycznego – prawdopodobnie cyfrę „4".

Szczęście uśmiechnęło się do asa 1 PLM podczas podobnego zadania, 19 kwietnia 1945 r. Kalinowski z bocznym ppor. Edwardem Chromym przeprowadzili szaleńczy atak na zgrupowanie liczące 20 samolotów nieprzyjaciela. W meldunku bojowym z tego lotu czytamy:

> *W czasie 13,53–14,25 para ppor. Kalinowskiego rozpoznała: na drodze z Steinbeck do Wollenberg ciągniki holują 6–8 dział. Rozpoznanie przerwano, w rejonie Bad Freienwalde nagle z chmur pojawiła się grupa 20 samolotów FW-190, które zrzuciły bomby na przedni skraj naszej obrony w rejonie Alt Reetz-Neküstrinchen*[38].
>
> *Podczas odlotu od celu ppor. Kalinowski zaatakował tylny samolot i zestrzelił jeden FW-190. Zestrzelony samolot spadł 5 km na zachód od Bad Freienwalde.*[39]

Dużo barwniejszy opis tego lotu zawarł w swoich powojennych wspomnieniach Edward Chromy:

38 Właściwie: Neuküstrinchen.

39 Bulzacki Z., Dziennik…, s. 173–174.

Nazajutrz po locie na uszkodzonym Jaku, po południu 19 kwietnia, mamy rozpoznać z Kalinowskim rejon: Eberswalde-Biesenthal-Steinbeck, na północny wschód od Berlina. Tam to podobno Niemcy gromadzą świeże odwody. Rejon ten, a szczególnie duży kompleks lasów w pobliżu Biesenthal był rozpoznawany rano. Stwierdzono tam czołgi w marszu i długie kolumny samochodów. W prawo i lewo od nas z takim samym zadaniem jak my lecą dwie inne pary Jaków. Wyniki rozpoznania mamy natychmiast przekazywać otwartym tekstem na wysunięte stanowisko dowodzenia.

W nakazany rejon postanowiliśmy wejść od północy, znad Kanału Hohenzollernów. Łączność wzrokowa pomiędzy naszą parą i sąsiednią została szybko utracona, lecimy bowiem kursami rozbieżnymi. Nad Odrą spotykamy kilka patroli radzieckich Ławoczkinów, lecących wyżej od nas, a potem pozostajemy w powietrzu sami.

Wciąż jeszcze znajdujemy się nad obszarami zajętymi przez własne wojska. Po kilku minutach lotu Kalinowski rozpoznaje na szosie, biegnącej wzdłuż skraju lasu, długą zmotoryzowaną kolumnę. Upewniwszy się na mapie, iż szosa prowadzi do miejscowości Falkenberg, będącej w naszych rękach, nie mam wątpliwości, że to kolumna własnych wojsk.

Podzieliwszy się tym spostrzeżeniem z Kalinowskim, odruchowo rozglądam się w powietrzu, poszukując nieprzyjaciela. Dziwne są prawa rządzące przypadkami na wojnie. Tego rodzaju obserwacje przeprowadzałem już setki razy, przywołując na spotkanie niemieckich myśliwców. Nigdy się nie zjawili. Spotykałem ich zawsze w innych okolicznościach. A oto teraz, gdy o nich właściwie nie myślałem, przybyli jak na zawołanie. Najpierw ukazało się na tle ziemi sześć punkcików. Wystarczyło kilka sekund, aby zamieniły się one w sylwetki Focke-Wulfów. Niemcy lecieli niżej od nas i w lewo, na kursie spotkaniowym. Powstał problem, czy ich atakować.

Lecimy z zadaniem wykonania ważnego rozpoznania, dlatego też powinniśmy unikać walki. Przewaga Niemców jest trzykrotna. Może się to skończyć tym, że ani im strat nie zadamy, ani nie dostarczymy wiadomości dowódcy armii. W obecnej sytuacji możemy ich wyminąć bokiem. Kalinowski nawet nie zdążył zameldować „Prospektowi" o spotkanych Niemcach, a już usłyszeliśmy w słuchawkach dobrze nam znany głos majora Basowa:

– Para Kalinowskiego! Atakować wykryte samoloty. Lecą na bombardowanie naszych oddziałów!

Nie mamy się więc nad czym zastanawiać. Wszystko to trwało bardzo krótko, nie więcej niż kilka sekund. Prędkość zbliżania obu zespołów jest olbrzymia. Obaj z Wiktorem jak na komendę wykonujemy skręt bojowy przez plecy, suniemy w dół, by przeciąć drogę Niemcom lecącym kursem około 120 stopni. Mamy nad nimi przewagę wysokości. Jeżeli Focke-Wulfy lecą na bombardowanie, muszą być obładowane bombami i mało zwrotne, i to są jedyne nasze atuty. Niemcy jakby nas ignorowali, lecą dalej tym samym kursem. Zbliżamy się do nich i robi mi się zimno. Gdybym miał czas, to bym przetarł oczy. Niemców jest nie sześciu, lecz osiemnastu. Lecą trzema grupami po sześć samolotów.

– Przed nami osiemnaście „fok" – woła nieco niepewnie Kalinowski.

– Atakować! – powtarza Basow.

Nie ma już czasu na rozważania. Pierwszą szóstkę mamy już przed sobą. Łapiemy w celowniki dwóch prawoskrzydłowych Niemców i walimy w nich długimi seriami. Po chwili przenosimy ogień na pozostałe samoloty. Musimy rozbić przynajmniej tę pierwszą szóstkę. Nie dopuścić ich do celu. A co potem będzie, strach pomyśleć. Nasz szaleńczy atak zaskakuje Niemców. Pośpiesznie wyrzucają bomby. Rozumiemy, o co im chodzi. Chcą jak najszybciej pozbyć się balastu i nawiązać z nami walkę.

– Dostał! – wrzeszczy Kalinowski.

Tak, to prawda. Jeden z Focke-Wulfów wyłamuje się z szyku i ślizgiem idzie do ziemi, ciągnąc za sobą długi ogon czarnego dymu. Nie mamy czasu na obserwację. Przed nami następna szóstka Niemców. Na pełnej prędkości skręcamy w prawo, ciągnąc w górę. Siła odśrodkowa wgniata mnie w fotel, ręka na drążku staje się ciężka jak ołów, w skroniach mi łupie, przed oczyma robi się ciemno. Niemcy są już przed nami. Nie celując, walimy seriami w środek zespołu. Idziemy wprost na nich, łeb w łeb. Przeciwnicy nie wytrzymują nerwowo. Szyk pęka, Focke-Wulfy pryskają na wszystkie strony. Kilka gwałtownie nurkuje w stronę ziemi, dwa wyrywają w górę, a jeden wali wprost na mnie. Mijamy się tak blisko,

że omal anteną nie zawadzam o jego błękitny brzuch. Cudem unikam zderzenia.

Wariat! – myślę o Niemcu, nie zastanawiając się, że taki sam sąd może on mieć o mnie. Wiry powietrzne, powstałe za Focke-Wulfem, wstrząsają moim Jakiem. Ledwo się z nich wydostałem, znalazłem się w rojowisku niemieckich myśliwców. Widocznie wszystkie polują na nasze dwa samotne Jaki. Usiłuję złapać któregoś Niemca w celownik, uważając jednocześnie, aby drugi nie wlazł mi na ogon. Gdzie jest Kalinowski? Nie widzę go. Czyżby go zestrzelili? Czyżbym został w powietrzu sam przeciwko chmarze Niemców? Tej krótkiej chwili nieuwagi omal nie przypłaciłem życiem. Obok samolotu ukazują się szare smugi, a jednocześnie słyszę głos Wiktora:

– Edek, uważaj! Masz „fokę" na ogonie!

Odruchowo wykonuję unik. Drążek do przodu i na burtę, orczyk w lewo. Samolot wykonuje półwywrót na skrzydło. W samą porę. Nade mną przemyka Focke-Wulf, a tuż za nim sylwetka Jaka z biało-czerwonymi szachownicami. To Wiktor! Ciągnę w górę i napataczam się na „fokę". Niemiec mnie nie widzi. Mam go już w celowniku. Czarny krzyż idealnie siedzi na jego kadłubie. Naciskam spust. Niemiec obrywa, lecą kawałki blachy. Ucieka jednak z celownika. Skręcam gwałtownie w lewo, by wejść mu na ogon. Niestety, wielka prędkość wyrzuca mój samolot na duży łuk. Szkop wykorzystuje ten moment i pionowo idzie do ziemi. Rozglądam się wokoło, by zorientować się, jaka jest sytuacja. Dębieję ze zdziwienia. W powietrzu nikogo nie ma. Ani Wiktora, ani Niemców. Zataczam krąg i wołam przez radio:

– Wiktor, gdzie jesteś!

Jest! Samolot Kalinowskiego wyskakuje zza spiętrzonej góry cumulusa, jedynego świadka naszej batalii. Dołączam do Wiktora. Krążymy nad resztkami dopalającego się Focke-Wulfa. A gdzie pozostałe siedemnaście?

– Uciekły na północny zachód – objaśnia Wiktor.

Zwycięstwo nasze jest podwójne: zestrzelony samolot i zrzucone przez Niemców bomby na ich własne wojska. Przy niemieckiej przewadze dziewięć do jednego nie chce się nam po prostu w to wierzyć. Nasz jednakże sukces zdecydowanie potwierdza również „Prospekt".

– Dziękujemy! – mówi major Basow. – Dobra robota! Lećcie wykonywać poprzednie zadanie.

Oglądam uważnie skrzydła i kadłub mego samolotu, sprawdzam wskazania przyrządów pokładowych. Wszystko w porządku – „szafa gra". To samo jest z samolotem Wiktora. To trzeci sukces tego spotkania. Zastanawiamy się, czy hitlerowcy nie zastosowali jakiegoś podstępu. Ta ich nagła ucieczka nie daje nam spokoju. Sprawa się szybko wyjaśnia. Gdy opuszczamy rejon Altranft, biorąc kurs na Eberswalde, zjawia się w powietrzu cała eskadra radzieckich Jaków. Prawdopodobnie Basow wezwał je na pomoc. Przybyły nieco za późno, ale nie rezygnują z pogoni za uciekającą siedemnastką Focke-Wulfów. Zakręcają na północny zachód, a my lecimy na wykonanie naszego zadania.

W rejonie Eberswalde wpadamy w silny ogień niemieckiej opl, udaje się nam jednak sfotografować nakazany obszar i rozpoznać między innymi zgrupowanie wojsk zmotoryzowanych oraz kolumnę cystern na jednej z dróg.[40]

Jakby tego było mało, wieczorem tego dnia Kalinowski po raz kolejny napotkał przeważające siły wroga i brał udział w walce powietrznej wraz ze swoim bocznym ppor. Julijem Kozakiem:

W czasie 19,15–20,08 para ppor. Kalinowskiego rozpoznała: na szosie Leuenberg-Willmersdorf w ruchu kolumna około szwadronu jezdnych i zgrupowania około 100 wozów konnych. W trójkącie dróg na zachód od Leuenberg 5 czołgów. Kalinowski i Kozak prowadzili walkę powietrzną z nadlatującymi samolotami przeciwnika FW-190, początkowo z jednym, a następnie z dwoma i sześcioma FW-190. Ppor. Kozak zestrzelił samolot FW-190, który spadł na północną część lasu 3 km na południowy zachód od Heckelberg. Ppor. Kalinowski ostrzelał kolumnę.[41]

Trzy dni później, czyli 22 kwietnia, Kalinowski omalże sam nie stałby się ofiarą Luftwaffe, tocząc pojedynczo walkę z czterema niemieckimi myśliwcami. Podczas prowadzenia rozpoznania w rejonie Vierraden, Greiffenberg i Angermünde:

W czasie 17,00–17,45 jak zameldował prowadzony ppor. Chromy w rejonie Wandlitz tra-

40 Chromy E., op. cit., s. 273–278.

41 Bulzacki Z., Dziennik…, s. 174.

fił w strefę opadów deszczu i przy ograniczonej widzialności stracił ppor. Kalinowskiego z pola widzenia. Ppor. Kalinowski powrócił o 19,37 i zameldował: nad m. Wandlitz, kiedy trafił w chmury i strefę opadów deszczu, został niespodziewanie zaatakowany przez 4 samoloty FW-190, które wypadły zza chmur. Starając się wyjść z walki prowadził ją na wirażach, a nie mając prowadzonego obok siebie wziął kurs na wschód. Samoloty przeciwnika ścigały go do rejonu Myśliborza, starając się ujść prześladowcom poleciał dalej na wschód i lądował na lotnisku Lipiany.[42]

To dramatyczne przeżycie w niczym nie osłabiło zapału bojowego Kalinowskiego: niespełna pół godziny po powrocie na swoje lotnisko wystartował na kolejny lot bojowy.

Na kolejne zwycięstwo powietrzne – jak pokazała przyszłość, ostatnie – nie musiał długo czekać. Już 25 kwietnia 1945 r. zaliczono mu kolejne zestrzelenie Focke-Wulfa 190. Lapidarny opis tej walki znalazł się w dzienniku działań bojowych 1 PLM:

4. Od 18,55–19,40 czwórka samolotów prowadzona przez ppor. Kalinowskiego rozpoznała: na szosie Lentzke-Fehrbelin kolumna złożona z 15 samochodów, na stacji Friesack około 8 pociągów bez parowozów.

W rejonie około 8 km na zachód od Friesack grupa spotkała 12 FW-190 lecących kursem 270°, walkę powietrzną prowadzili Kalinowski i Chromy. Po walce Chromy odłączył się od grupy, ppor. Kalinowski zestrzelił samolot przeciwnika FW-190, który spadł w rejonie walki.

5. W rejonie Velten ppor. Chaustowicz i chor. Szwarc na wysokości 1200 m prowadzili walkę powietrzną z 12 FW-190, Chaustowicz zestrzelił samolot FW-190, który spadł na północ-

Jak-1b nr 107 (nr fabryczny 01189), eksponat Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie, sfotografowany w styczniu lub lutym 1946 r. przez Ryszarda Witkowskiego dla „Skrzydlatej Polski". W czasie wojny samolot ten latał w 1 PLM z nr. 1. Kalinowski wykonał na nim trzy loty bojowe – wszystkie 24 kwietnia 1945 r. Po wojnie samolot odesłano do warsztatów remontowych, a po powrocie do pułku nadano nowy nr 107. W styczniu 1946 r. trafił do muzeum.

42 Bulzacki Z., Dziennik…, s. 183–184.

ny zachód od Berlina, również Szwarc zestrzelił FW-190, który spadł na północny zachód od Berlina.

6. Walk powietrznych – 4, zestrzelonych samolotów przeciwnika – 3 /Kalinowski, Szwarc i Chaustowicz/. Zużycie amunicji: Szwak – 346, BS – 388.

Nalot ogólny: 7 godzin.[43]

Lot ten został opisany we wspomnieniach chor. Edwarda Chromego, jak i chor. Juliusza Szwarca. Z opisów tych wynika, że obie pary (tj. Kalinowski i Chromy oraz Chaustowicz i Szwarc) leciały odseparowane od siebie, ale stoczyły walkę z tą samą grupą Niemców. Chromy relacjonował ten lot następująco:

Otrzymujemy z Wiktorem zadanie rozpoznania obszaru na północ od Oranienburga. Od pewnego czasu jesteśmy już etatową parą rozpoznawczą. Wszystkie ważniejsze tego rodzaju zadania dowódca pułku przydziela nam. Tak jest i tym razem. Odprawia nas osobiście Gaszyn. Jak zawsze krótko i zwięźle. Na mapie pokazuje kompleksy leśne na północ od Oranienburga.

– Podobno Niemcy grupują tu jakieś siły. Zobaczcie, jak to wygląda. Sfotografujcie i wracajcie.

Zadanie proste i jasne jak słońce. Po kilku minutach już lecimy kursem północno-zachodnim.

Spod Heckelbergu do frontu jest znacznie bliżej niż z Barnówka. Po kilkuminutowym locie przelatujemy nad Kanałem Hohenzollernów, a za chwilę nad Hawelą. Pod nami jest już pole walki. Palą się lasy i osiedla, po polach suną czołgi i tyraliery piechoty. Strzela artyleria polowa i przeciwlotnicza. W powietrzu też panuje ożywiony ruch, ale widzimy tylko własne samoloty. Dopiero gdy zjawiliśmy się nad rejonem, który mieliśmy sfotografować, Wiktor wypatrzył w powietrzu coś obcego.

– Popatrz w prawo, co za świństwo się pcha? – usłyszałem jego głos.

„Świństwem" okazały się dwa Ju-87. Leciały niżej od nas, nieco w lewo, prawie że równoległym, przeciwnym kursem, prawdopodobnie więc na bombardowanie naszych wojsk. Wprawdzie Gaszyn zapowiedział: „bez kawałów na trasie", ale chyba zestrzelenie „stukasa" nie jest kawałem, tym bardziej, że właziły nam same pod lufy, całkowicie ignorując naszą obecność. Na to chyba nie może pozwolić żaden szanujący się myśliwiec. Kładziemy więc Jaki w głębokie lewe zakręty. Po chwili mamy obu Niemców pod sobą. A oni dalej nas ignorują. Oddaję drążek, zwiększam gaz i już mam jednego szkopa w celowniku. Zanim jednak nacisnąłem spusty kaemów, z boku samolotu ukazały się znane mi smugi. Niemcy z tyłu? Obejrzałem się. Z góry waliła na nas czwórka Focke-Wulfów, grzejąc długimi seriami. W ułamku sekundy zrezygnowałem z ataku na „stukasy", gwałtownie skręciłem w prawo, krzycząc w mikrofon:

– Wiktor! Cztery „foki" z tyłu!

Kalinowski zakręcił w lewo, pierwsza para Focke-Wulfów poszła na wprost, mijając „stukasa", a druga skręciła, usiłując wejść mi na ogon. Wykorzystując większą zwrotność mego Jaka, wszedłem w głęboki, ciasny skręt. Niemcy starali się macnąć mnie ogniem z działek. Naturalnie bezskutecznie, trafienie bowiem samolotu w zakręcie nie jest takie łatwe. Dzięki mniejszemu promieniowi łuku, po którym krążył mój Jak, szybko strąciłem z ogona oba Focke-Wulfy. Jakiś czas leciały one po przeciwległej stronie koła, po czym jeden z nich wszedł wyżej nade mnie. Byłem więc osaczony. Z boku, w odległości około kilometra, walczył Wiktor z drugą parą myśliwców niemieckich. Nie ma co, daliśmy się wciągnąć w kabałę. Najpierw Niemcy podsunęli nam na przynętę „stukasy", potem udało im się rozbić naszą parę, a teraz usiłują posłać nas na ziemię. Naturalnie, nie zamierzamy im się dać. My też mamy doświadczenie bojowe, a ono nam mówi: atakować przy każdej okazji, zawsze atakować! Kilkakrotnie usiłuję więc wejść na ogon przeciwnika, krążącego po drugiej stronie kręgu. Ile razy jednakże udaje mi się dzięki większej zwrotności Jaka podejść do Niemca na niebezpieczną dla niego odległość, do akcji wchodzi drugi Focke-Wulf, ostrzeliwując mnie z góry. Powietrzna karuzela trwa chyba z pięć minut. Mam już tego dość. Pytam się Wiktora, jak sobie radzi.

– Właśnie jednemu dokładam – słyszę w odpowiedzi.

Ten górny Focke-Wulf jest akurat przede mną, wyżej o około 200 metrów, a ten drugi z lewej strony na kręgu. Decyduję się na atak. Pełny gaz i w górę. Niemiec z kręgu przegapia moment. Podłażę więc pod górną „fokę" i pakuję jej w brzuch długą serię. Niemiec jest jednakże w skręcie. Część

43 Ibidem, s. 195.

Dwa Jaki-1b z 1 PLM na lotnisku Zadybie Stare jesienią 1944 r. Z lewej strony kołuje samolot nr 6, na którym Kalinowski wziął udział w dwóch lotach bojowych (24 września 1944 r. oraz 20 lutego 1945 r.).

Ppor. Wiktor Kalinowski przy śmigle Jaka-9M z 1 PLM, biorąc pod uwagę ustawione w rzędzie samoloty zapewne już po wojnie (latem 1945 r. w Modlinie?). Niestety, nie udało się dotrzeć do dobrej kopii tej fotografii, a załączone reprodukcje są wykadrowane i niestety mocno wyretuszowane – na jednej z nich usunięto całą goleń podwozia

pocisków ładuje się w niego, a część mija bokiem. Niemiec woli nie czekać na następną serię i świecą ucieka w chmury. Jeszcze w ostatniej sekundzie zdawało mi się, że pilot przeciągnął samolot i zaraz zwali się w dół. Było to jednak złudzenie. Myśliwiec niemiecki zniknął w chmurach. A gdzie jest drugi? Nie ma! Uciekł? Szkoda, że tak szybko – mogłem się z nim też zmierzyć. Rozglądam się za Wiktorem. Jest tam, na północ ode mnie, nieco niżej. Zawracam i lecę w jego stronę.

– Gdzie twoi Niemcy? – pytam się.

– Zwiali. Ale jednego chyba zestrzeliłem.

Nie było czasu na poszukanie zestrzelonego Focke-Wulfa. Musieliśmy szybko sfotografować nakazany rejon, aby Gaszyn nie podejrzewał nas o „kawały" na trasie.[44]

Z kolei Juliusz Szwarc lot ten opisał następująco:

Szczecin[45]*, Rupin i wąska taśma Łaby pozostały już daleko za nami. Wracaliśmy właśnie z rozpoznania, mając głowy nabite pozycjami nieprzyjacielskich baterii i umocnień. Było straszliwie nudno.*

Myślałem właśnie, gdzie też dziś wieczorem „wypuścimy się" z Chaustowiczem, gdy nagle posłyszałem w słuchawce jakieś lekkie burczenie. Odwróciłem głowę – z tyłu za nami wyskoczyło nagle zza chmur 12 „Focke-Wulf 190". Oblał mnie zimny pot. Ich było dwunastu – nas dwóch. Atakować było szaleństwem – uciekać niemożliwością…

Rąbnąłem Chaustowiczowi w słuchawkę, by uważał i trzymał się przy mnie[46]*. Kilka minut lecieliśmy spokojnie. Dowódca naszej eskadry byłby na pewno zadowolony, widząc nas na czele klucza… hitlerowskich myśliwców. W pewnej chwili samoloty niemieckie wykonały podejrzany manewr. Jedna czwórka leciała nam z lewego boku, druga z prawego – trzecia wyraźnie zachodziła na ogon.*

– Oho – pomyślałem – cwane z was chłopaki, ale i my nie jesteśmy tacy głupi.

Zadarliśmy maszyny, chcąc wirażem wymknąć się z worka, ale w tej samej chwili drogę zabiegły nam jeszcze dwa niemieckie myśliwce. Skąd się wzięły koło nas – do dziś nie umiem sobie wytłumaczyć. Prawdopodobnie kręciły się gdzieś w górze. Tym razem walka były nieunikniona.

Obaj równocześnie, na pełnej prędkości, zaatakowaliśmy niemieckie myśliwce. Zanim wypuściłem jeszcze swoją serię, widziałem, jak Chaustowicz wywindował się w górę i kropnął serię w „swojego" myśliwca, który momentalnie zapalił się i poszedł w dół.

Nie było sekundy do stracenia. Nacisnąłem spust. Odległość między nami była tak bliska, że w celność strzałów nawet nie wątpiłem. Niemiecki myśliwiec zadymił. Dodałem mu jeszcze ołowiu „na pamiątkę" i zacząłem szukać Chaustowicza.

Nieprędko bym go znalazł, gdyż w tej samej chwili pozostałe samoloty niemieckie zaczęły przygotowywać się do ataku. Tym razem byliśmy w położeniu bez wyjścia, gdy nagle od dołu posłyszałem głuchą detonację. To waliła nasza artyleria przeciwlotnicza. W mgnieniu oka myśliwce niemieckie rozsypały się i zawróciły. Byliśmy nad swoimi.[47]

Ostatni lot bojowy Kalinowski wykonał 3 maja 1945 r. wieczorem, przeprowadzając rozpoznanie w widłach rzek Łaba i Hawela. Sześć dni później na froncie wschodnim świętowano „dzień zwycięstwa". Po latach lotnik wspominał:

– Dla mnie (…) wojna zakończyła się co najmniej o tydzień za wcześnie. Brakowało mi trzech samolotów do piętnastu, a otrzymałbym tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. W ostatnich dniach wojny robiłem wszystko, żeby uzyskać wymarzoną przez każdego pilota „piętnastkę". Nie udało się. Niemcy częściej uciekali niż podejmowali walkę.[48]

Jak wspomniano, jako pilot 1 PLM Kalinowski do osobistego użytku miał początkowo przydzielony samolot Jak-1b nr 9, a następnie – od lutego 1945 r. – Jak-9 nr 87. Sporadycznie używał też innych maszyn.

Na uwagę zasługuję w szczególności ten drugi samolot. Maszyna w czasie wojny wzięła udział w 73

44 Chromy E., op. cit., s. 290–293.

45 Tak w oryginale – jest to oczywiście pomyłka, nie jest jasne, o jakie miasto czy miejscowość chodzi.

46 Czytając relację Szwarca można odnieść wrażenie, że był on prowadzącym Chaustowicza. W rzeczywistości było inaczej, i to Szwarc leciał na skrzydle swojego kolegi – młodszego wiekiem, lecz starszego stopniem i stażem.

47 Szwarc J., Czternastu na dwóch [w:] Skrzydlata Polska, 34–35/1956.

48 Marciniszyn P. (red.), Oni walczyli o naszą wolność, Wydawnictwo MON, Warszawa 1975, s. 270.

Plut. Jan Okulicz (z lewej), opiekujący się w czasie swojej kariery frontowej najpierw Jakiem-1b chor. Władimira Suszka, potem Jakiem-9T nr 15 ppłk. Iwana Tałdykina, a wreszcie Jakiem-9 nr 87 ppor. Wiktora Kalinowskiego, na którym miał namalować dwanaście białych orłów – symboli zwycięstw powietrznych odniesionych przez tego asa. Na fotografii w czasie prac przy przedziale radiostacji Jaka-1b z 1 PLM.

lotach bojowych, w czasie których 62 razy pilotował ją Kalinowski. Odniósł na niej swoje oba zwycięstwa powietrzne w Pułku „Warszawa". Wedle powojennych przekazów, samolot ten miał mieć namalowane dwanaście białych orłów jako oznaczenie zwycięstw powietrznych. W powojennym beletryzowanym życiorysie Wiktora Kalinowskiego czytamy:

> *Janek Okulicz nie miał wątpliwości, że wracają Kalinowski i Chromy. Maszyna Kalinowskiego kołami już niemal dotykała ziemi. Mechanik był pewien, że to jego samolot: obok szachownicy przy kabinie dostrzegł jasne plamy. Sam przecież na kadłubie tego samolotu wymalował dziesięć białych orłów. Porucznik Wiktor Kalinowski miał na swoim koncie tyle właśnie zestrzelonych samolotów z czarnymi krzyżami. (…)*
>
> *Kalinowski po wylądowaniu nie zdążył wyjść z kabiny, gdy Okulicz zaczął na kadłubie samolotu malować jedenastego orła.*
>
> *– Co tam skrobiesz? – zapytał pilot.*
>
> *– Realizuję to, co przepowiedziałem przed startem! – powiedział mechanik.*
>
> *– To zwycięstwo jeszcze nie zatwierdzone…*
>
> *– Zatwierdzą, towarzyszu poruczniku, zatwierdzą!*[49]

W innym fragmencie tego artykułu można przeczytać:

> *– Ostatniego „Focke-Wulfa" strąciłem 25 kwietnia 1945 roku – wspomina. – Wtedy mój mechanik, Janek Okulicz, wymalował na kadłubie „Jaka" dwunastego orła.*[50]

Co ciekawe autor cytowanego tekstu, Rajmund Kuliński, po raz pierwszy o oznaczeniach zwycięstw napisał nie bezpośrednio po swoim pierwszym (i chyba jedynym) spotkaniu z Kalinowskim w sierpniu 1968 r., ale kilka lat później. W drugiej wersji tekstu wielokrotnie przeplata się postać Jana Okulicza. Sprawia to wrażenie, że pomiędzy jednym a drugim artykułem Kuliński miał okazję porozmawiać również z Okuli-

49 Marciniszyn P. (red.), Oni walczyli o naszą wolność, Wydawnictwo MON, Warszawa 1975, s. 263, 265.

50 Marciniszyn P. (red.), Oni walczyli o naszą wolność, Wydawnictwo MON, Warszawa 1975, s. 270.

czem i że informacja o orłach pochodzi w rzeczywistości właśnie od niego, choć została przypisana Kalinowskiemu.

Nie są znane żadne zdjęcia Jaka-9 nr 87, przez co nie da się zweryfikować relacji Kalinowskiego czy Okulicza. Przytoczony wcześniej fragment mówi po prostu o dwunastu białych orłach, bez podawania szczegółów. Można jedynie zgadywać, że były to „piastowskie orły", takie jak te noszone na nakryciach głowy przez żołnierzy czy malowane na pojazdach ludowego Wojska Polskiego. Jeśli samolot Kalinowskiego istotnie miał takie oznaczenie, wpisywał się w szerszy trend ozdabiania Jaków-1b i Jaków-9 używanych w 1 PLM. Wiadomo o trzech samolotach z napisami fundacyjnymi, jednym z częściowo widocznym napisem przy owiewce kabiny i kolejnym z szachownicą namalowaną na łopacie śmigła.

W czasie wojny Kalinowski wykonał 136 lotów bojowych[51], z czego 88 w składzie 1 PLM. Był drugim najczęściej latającym pilotem „Warszawy", po ppor. Wsiewołodzie Bobrowskim (z 94 lotami). W przynajmniej 36 lotach atakował cele naziemne, a w pięciu walczył z nieprzyjacielskimi samolotami.

Zaliczono mu ogółem osiem indywidualnych zwycięstw powietrznych. W literaturze można spotkać również informację dodatkowo o czterech zwycięstwach zespołowych. Dane te omówiono szczegółowo w załączonych tabelach.

Tuż po zakończeniu wojny 1 Pułk wycofano z Niemiec do Bydgoszczy, a na przełomie czerwca i lipca 1945 r. w rejon Warszawy. Personel zakwaterowano na terenie twierdzy Modlin, natomiast tymczasowe lotnisko znajdowało się koło wsi Kroczewo. Było to trawiaste lądowisko, używane jeszcze kilka miesięcy wcześniej przez Luftwaffe. Główne lotnisko, położone na północ od Nowego Dworu Mazowieckiego, było zdewastowane po działaniach wojennych. Jednostka była wówczas wyposażona przede wszystkim w Jaki-9M i Jaki-9T. Wysłużone Jaki-1b stopniowo wycofywano.

W powojennym wywiadzie wspominał o ciekawym wydarzeniu, które musiało mieć miejsce w Bydgoszczy lub Modlinie wiosną lub latem 1945 r.:

– Ojciec był silnym, przystojnym mężczyzną. – Kalinowski uśmiecha się. – Ja wdałem się w niego. Dotychczas go pamiętam. Nosił piękną krótką bródkę. Często o nim myślałem w czasie wojny. Po wojnie również. Już po zakończeniu działań, kiedy wróciliśmy do Polski, do naszego garnizonu przyszedł pewnego dnia jakiś staruszek z bródką i pytał, jak mi relacjonowali koledzy – o Wiktora Kalinowskiego. Nie było mnie wtedy w jednostce. Staruszek poszedł i już nigdy nie zjawił się w naszym garnizonie. A mnie się wtedy wydawało, że to mógł być mój ojciec. Bo na wojnie różnie bywa. Ludzie giną, a potem odnajdują się…[52]

W pamięci kolegów z 1 PLM zapisał się jako świetny pilot, sympatyczny kolega i przystojny mężczyzna. Jego najbliższy kolega z jednostki, ówczesny Edward Chromy, pisał w swoich wspomnieniach:

Po śmierci Matwiejewa do zakończenia działań wojennych najczęściej latałem w jednej parze z por. Wiktorem Kalinowskim. Kalinowski przybył do naszego pułku z radzieckiego lotnictwa myśliwskiego. Miał on już spore doświadczenie bojowe, a na jego koncie figurowało kilka zestrzelonych samolotów. Poznawszy go bliżej, mogłem stwierdzić, że zaliczał się do najlepszych pilotów w pułku. Kalinowskiego cechował niesłychanie szybki refleks i sokoli wzrok. A ponadto był odważny, dobrze strzelał i świetnie latał. Odbyłem z nim kilkadziesiąt lotów, rzadko jednak mnie pierwszemu udawało się wypatrzyć coś ciekawego w powietrzu lub na ziemi. Gdy Wiktor zauważył nieprzyjacielski samolot lub interesujący cel, reakcja jego była natychmiastowa. Odnosiłem zawsze wrażenie, że ma on z góry przygotowane decyzje na różne okoliczności i nigdy nie daje się zaskoczyć. Podejmując w ułamku sekundy decyzję najwłaściwszą, potrafił ją konsekwentnie realizować. Wszystko to sprawiło, że Kalinowski miał w pułku „Warszawa" największą liczbę zwycięstw powietrznych. Nie gonił on jednak za laurami. Kiedyś w walce zestrzelił Niemca, ale nie poszedł za nim do ziemi, aby stwierdzić, że jest na pewno zestrzelony, bo akurat pod lufy nawinął mu się inny cel. A przy tych wszystkich zaletach wspaniałego myśliwca był to uroczy chłopak i przemiły kolega.[53]

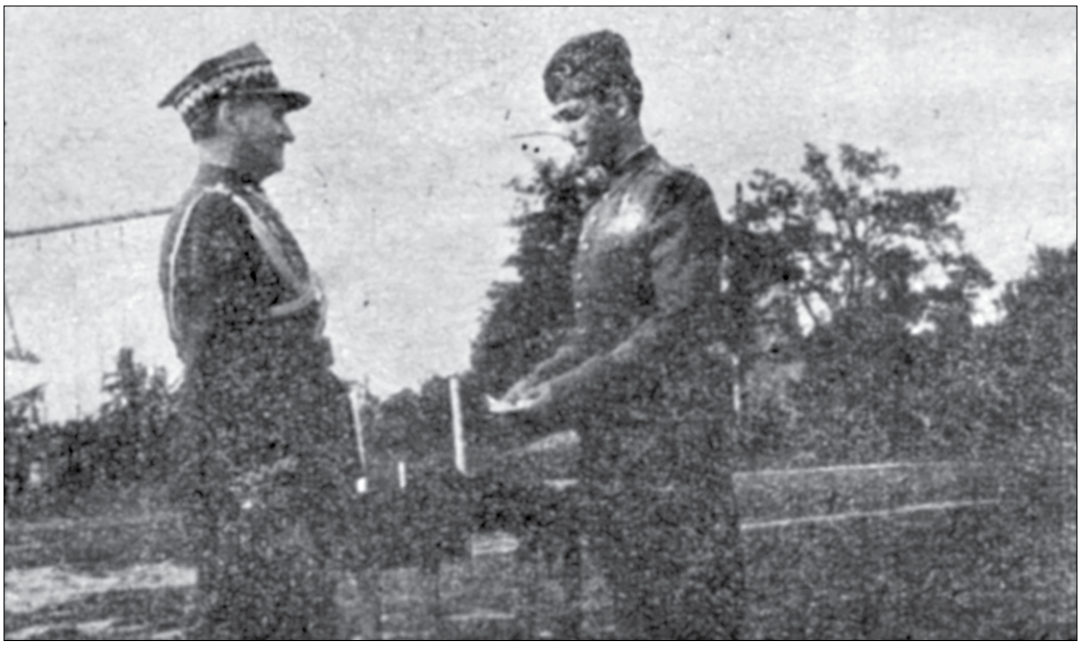
51 Быков М., op. cit., s. 483. Liczbę tę potwierdza to, że we wniosku o odznaczenie Kalinowskiego Orderem Czerwonego Sztandaru z 24 kwietnia 1945 r. podano, że wykonał dotychczas 110 lotów bojowych. Ponadto z dziennika lotów 1 PLM wynika, że od 24 kwietnia 1945 r. do końca wojny Kalinowski wykonał jeszcze 26 lotów bojowych, tj. łącznie 136. Inną liczbę – 215 lotów bojowych i 139 walk powietrznych – podano w: Marciniszyn P. (red.), Oni walczyli o naszą wolność, Wydawnictwo MON, Warszawa 1975, s. 270.

52 Marciniszyn P. (red.), Oni walczyli o naszą wolność, Wydawnictwo MON, Warszawa 1975, s. 268.

53 Chromy E., op. cit., s. 209.

Piloci 1 eskadry 1 PLM, od lewej: nierozpoznany, chor. Edward Chromy, ppor. Wiktor Kalinowski, kpt. Stanisław Lisiecki (dowódca eskadry) i prawdopodobnie ppor. Julij Kozak w latach 1944-1945.

Przy Jaku-9 pozują od lewej: chor. Siergiej Danowski, chor. Iwan Gołubicki, ppor. Wiktor Kalinowski oraz ppor. Julij Kozak. Modlin, lato 1945 r.



Ppor. Wiktor Kalinowski w czasie dekoracji Krzyżem Walecznych przez gen. Władysława Korczyca, szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego. Prawdopodobnie Modlin, 2 września 1945 r.

Inny pilot 1 eskadry PLM, Andrzej Jaworski, po latach wspominał:

> *Wiktor Kalinowski to był ruski Polak, który się nie chciał uczyć języka polskiego, strasznie kaleczył ten polski język, ale to był naprawdę dobry pilot. Miał dwa zestrzały w naszym pułku. Świetny pilot.*[54]

Medard Konieczny, zastępca dowódcy 1 PLM ds. polityczno-wychowawczych, na kartach książkowych wspomnień napisał:

> *Wiktor Kalinowski urodził się w polskiej rodzinie w Dniepropietrowsku. (…) Był to mężczyzna postawny, przystojny, cieszący się wzięciem u płci pięknej. No i w dodatku as powietrzny.*[55]

Zdjęcie Kalinowskiego w książce Koniecznego opatrzone było opisem:

> *(…) jeden z najlepszych pilotów 1 plm „Warszawa".*[56]

Pilot 2 eskadry 1 PLM, Jerzy Czownicki, wspominał na temat Kalinowskiego:

> *Nic szczególnego nie pamiętam. To była inna eskadra i specjalnie nie mieliśmy wielu kontaktów. Przystojny chłopak, ale specjalnie niczym się chyba nie wyróżnił.*[57]

Na gruncie prywatnym Kalinowski w pułku przyjaźnił się najbardziej z ppor. Edwardem Chromym oraz ppor. Julijem Kozakiem[58], z którymi jako skrzydłowymi regularnie latał na zadania bojowe.

1 listopada 1945 r. Kalinowski został przeniesiony do 10 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego, przemianowanego w styczniu 1946 r. na 2 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego. Jednostka stacjonowała na lotnisku Rakowice w Krakowie, a na wyposażeniu miała Jaki-9. W czasie II wojny światowej pułk był formalnie jednostką ludowego Wojska Polskiego, a de facto sowieckim pułkiem myśliwskim: powstał po reorganizacji sowieckiego 246 PLM (246-й иап) jesienią 1944 r. W drugiej połowie 1945 r. i na początku 1946 r. przechodziła poważne zmiany kadrowe związane z zastępowaniem sowieckiego personelu

54 Wywiad z Andrzejem Jaworskim z 5 marca 2011 r.

55 Konieczny M., Jaki startują o świcie, Wydawnictwo MON, Warszawa 1980, s. 292.

56 Ibidem, s. 192–193.

57 Wywiad z Jerzym Czownickim z 4 marca 2011 r.

58 Wywiad z Jerzym Czownickim z 4 marca 2011 r.; wywiad z Andrzejem Jaworskim z 5 marca 2011 r.

Defilada 1 PLM po dekoracji lotników polskimi odznaczeniami wojskowymi. 1 eskadrę prowadzi jej dowódca kpt. Stanisław Lisiecki. Ppor. Wiktor Kalinowski idzie w pierwszej czwórce jako pierwszy z prawej. Prawdopodobnie Modlin, 2 września 1945 r.

Powojenna fotografia por. Wiktora Kalinowskiego z okresu służby w 3 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w latach 1946–1948.

Powojenne zdjęcie Wiktora Kalinowskiego jako oficera Wojenno-Wozdusznych Sił.

pilotami polskimi. Kalinowski objął w 2 PLM stanowisko dowódcy eskadry. Do Krakowa trafił jako jeden z kilku weteranów 1 PLM, którzy mieli swoim doświadczeniem frontowym podnieść poziom wyszkolenia personelu. Do jednostki trafiali w większości niedoświadczeni polscy myśliwcy, absolwenci szkół lotniczych w ZSRR oraz w Polsce.

16 lipca 1946 r. Kalinowski został przeniesiony do 3 PLM na stanowisko instruktora eskadry, z równoczesnym awansem do stopnia porucznika. 3 Pułk również bazował na Rakowicach, wyposażony był w Jaki-9, i wraz z 2 PLM tworzył 1 Dywizję Lotnictwa Myśliwskiego. 29 grudnia 1946 r. Kalinowski objął dowództwo jednej z eskadr 3 PLM, a od 2 maja 1947 r. był zastępcą dowódcy eskadry ds. pilotażu.

W marcu 1947 r. 3 PLM przebazowano na lotnisko Babie Doły koło Gdyni, skąd – w dalszym ciągu latając na Jakach-9 – zajmował się osłoną powietrzną pasa granicznego nad morzem. 7 listopada 1947 r. Kalinowski został mianowany instruktorem eskadry. Doczekał jeszcze czasów, gdy 3 Pułk zaczął otrzymywać nowe Jaki-9P, i wkrótce potem zakończył służbę w ludowym Wojsku Polskim – 9 kwietnia 1948 r.

Po powrocie do ZSRR prawdopodobnie służył w dalszym ciągu w lotnictwie wojskowym. Początkowo wraz z żoną, synem i teściową wyjechał do Aszchabadu, stolicy Turkmeńskiej Socjalistycznej Republiki Radzieckiej.

W nocy z 5 na 6 października 1948 r. doszło tam do silnego trzęsienia ziemi, o sile 7,3 w skali Richtera. W katastrofie zginęło ok. 110 tysięcy osób – w tym syn i teściowa Kalinowskiego. Do jego kolegów w Polsce dotarły pogłoski, jakoby życie miał stracić także i on sam. W powojennym wywiadzie wspominał:

> *W 1948 roku mieszkałem z żoną, synkiem i teściową w Aszchabadzie. Tego wieczoru poszedłem z Walą do kina. Wróciliśmy około północy. Teściowa powiedziała:*
>
> *– Taka gorąca noc. Idźcie spać do sadu.*
>
> *W nocy nagle zadrżała ziemia. Obudziliśmy się przerażeni, zdezorientowani. Gdy przybiegłem do domu – był to jednopiętrowy murowany budynek – zastałem tylko kupę gruzów. Zginęło osiemnaście osób. Wśród nich był mój trzyletni synek i matka Wali. Chociaż natychmiast podjęliśmy akcję ratunkową – nikogo nie udało się ocalić.*[59]

59 Marciniszyn P. (red.), Oni walczyli o naszą wolność, Wydawnictwo MON, Warszawa 1975, s. 270.

W późniejszym okresie – w latach 60. i 70. XX wieku – pracował w jednej z fabryk w Smoleńsku jako inżynier. Tam też osiadł i mieszkał do końca życia.

Od urodzenia przynajmniej do 1948 r. był bezpartyjny (być może również później, jednak brak na ten temat informacji).

W 1968 r. wraz z płk. Wasilijem Gaszynem oraz ppłk. Edwardem Szafrańskim, dwoma weteranami 1 PLM zamieszkałymi w ZSRR, przyjechał do Polski, gdzie wziął udział w uroczystościach rocznicowych 25-lecia powstania 1 PLM. Obchody odbyły się w Warce, a Kalinowski miał okazję spotkać się z wieloma weteranami 1 PLM z Polski.

Major Wiktor Kalinowski zmarł 1 września 1995 r. w wieku 76 lat. Zaledwie dwa miesiące później, 2 listopada 1995 r., odeszła jego żona – Walentyna Kalinowska. Spoczęli we wspólnym grobie na Cmentarzu Nowym (Новое кладбище) w Smoleńsku.

Grób Wiktora i Walentyny Kalinowskich na Cmentarzu Nowym w Smoleńsku (fot. Aleksiej Moszkow / Алексей Мошков).

Za udział w II wojnie światowej Kalinowski został odznaczony Krzyżem Srebrnym Orderu Virtuti Militari, Krzyżem Walecznych, Medalem „Za Warszawę", Medalem Zwycięstwa i Wolności, Medalem „Za Odrę, Nysę i Bałtyk" oraz Srebrnym Krzyżem Zasługi. Otrzymał także sowieckie: Order Czerwonego Sztandaru (Орден Красного Знамени), Order Wojny Ojczyźnianej II stopnia (Орден Отечественной войны II степени), Medal „Za Odwagę" (Медаль «За отвагу»), Medal „Za zwycięstwo nad Niemcami w Wielkiej Wojnie Ojczyźnianej 1941–1945" (Медаль «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.»), Medal „Za wyzwolenie Warszawy" (Медаль «За освобождение Варшавы») oraz Medal „Za zdobycie Berlina" (Медаль «За взятие Берлина»).

Po wojnie został odznaczony Orderem Czerwonej Gwiazdy (Орден Красной Звезды) oraz po raz drugi Orderem Wojny Ojczyźnianej II stopnia, a także wielokrotnie rocznicowymi medalami sowieckimi.

Автор текста выражает искреннюю благодарность Алексею Мошкову и Сергею Семёнову за информацию о дате смерти и месте захоронения Виктора Калиновского.

Wniosek o odznaczenie mł. lejt. Wiktora Kalinowskiego Medalem „Za Odwagę".
Nazwisko, imię i otczestwo: KALINOWSKI Wiktor Stanisławowicz
Stopień wojskowy: młodszy lejtenant
Stanowisko, jednostka: pilot, 233 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego
Wniosek o: odznaczenie medalem „ZA ODWAGĘ"

1. Rok urodzenia: 1919 r.
2. Narodowość: Polak
3. Od jakiego czasu służy w Armii Czerwonej: od 1939 r.
4. Przynależność partyjna: bezpartyjny
5. Uczestnictwo w walkach (gdzie i kiedy): Front Briański, Front Centralny od m-ca maja 1943 r.
6. Czy był ranny lub kontuzjowany: nie
7. Czym był odznaczony wcześniej (za jakie czyny): nie był odznaczony
8. W jakim RKW powołany: Czerwonogwardyjski RKW m. Dniepropietrowsk
9. Stały adres domowy (przedstawionego do odznaczenia lub jego rodziny): (…)

KRÓTKIE, KONKRETNE PODSUMOWANIE OSOBISTEGO CZYNU BOJOWEGO LUB ZASŁUG

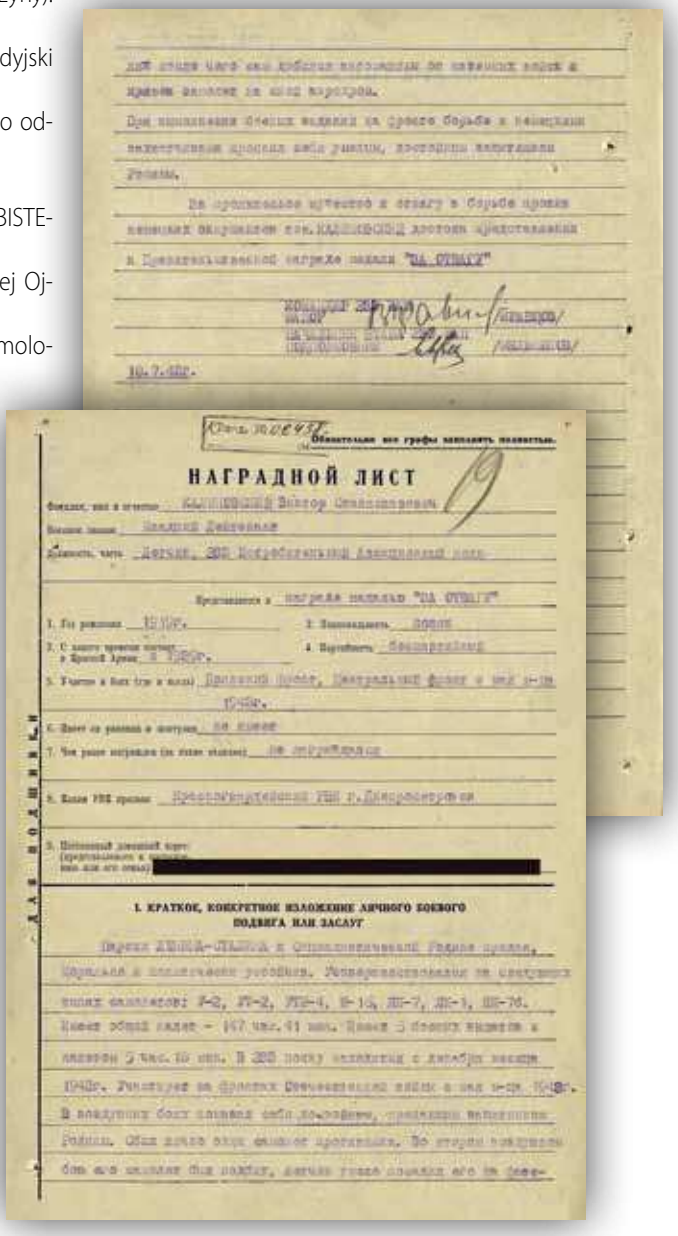
Oddany partii LENINA-STALINA i Socjalistycznej Ojczyźnie. Stabilny moralnie i politycznie.

Przeszkolił się na następujących typach samolotów: U-2, UT-2, UTI-4, I-16, JAK-7, JAK-1, JAK -7b. Ma całkowity nalot – 147 godz. 41 min. Ma 6 lotów bojowych z nalotem 5 godz. 18 min. W 233 pułku służy od miesiąca grudnia 1942 r. Na frontach Wojny Ojczyźnianej od m-ca maja 1943 r. W walkach powietrznych wykazał się jako zasłużony, oddany obrońca Ojczyzny. Samodzielnie zestrzelił jeden samolot nieprzyjaciela. W drugiej walce powietrznej jego samolot był uszkodzony, lotnik umiejętnie posadził go na kadłubie, po czym sam uzyskał od wojsk lądowych samochód i przywiózł samolot na swoje lotnisko.

Przy wypełnianiu zadań bojowych na froncie w walce z niemieckimi najeźdźcami wykazał się jako wytrawny i zasłużony obrońca Ojczyzny.

Za męstwo i odwagę wykazane w walce z niemieckimi okupantami tow. KALINOWSKI zasłużył na przedstawienie do państwowego odznaczenia – medalu „ZA ODWAGĘ".

DOWÓDCA 233 PLM
MAJOR /-/ KRAWCOW
SZEF SZTABU 233 PLM
PODPUŁKOWNIK /-/ MYLNIKOW
18.7.43 r.



НАГРАДНОЙ ЛИСТ

1. КРАТКОЕ, КОНКРЕТНОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ЛИЧНОГО БОЕВОГО ПОДВИГА ИЛИ ЗАСЛУГ

Wniosek o odznaczenie ppor. Wiktora Kalinowskiego Orderem Wojny Ojczyźnianej I stopnia (ostatecznie został odznaczony Orderem II stopnia).

1. Nazwisko, imię, otczestwo: KALINOWSKI Wiktor Stanisławowicz
2. Stopień: podporucznik
3. Stanowisko, jednostka: dowódca klucza 1. polskiego pułku lotnictwa myśliwskiego

Przedstawia się do: Orderu „WOJNY OJCZYŹNIANEJ 1. STOPNIA"

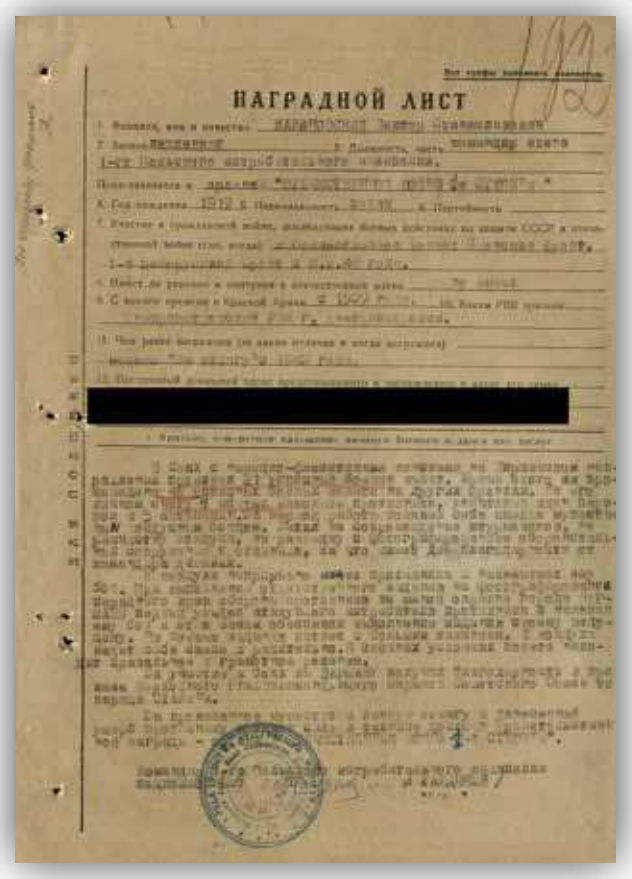
4. Rok urodzenia: 1919
5. Narodowość: Polak
6. Przynależność partyjna:
7. Uczestnictwo w wojnie domowej i późniejszych działaniach bojowych na rzecz obrony ZSRR i w wojnie ojczyźnianej (gdzie, kiedy): w wojnie ojczyźnianej: Front Briański, 1 Front Białoruski od 2.8.44 roku.
8. Czy był ranny lub kontuzjowany w wojnie ojczyźnianej: nie był.
9. Od jakiego czasu w Armii Czerwonej – od 1939 r.
10. W jakim RKW powołany: Dniepropietrowski RKW, m. Dniepropietrowsk.
11. Czym był odznaczony wcześniej (za jakie czyny i kiedy odznaczony): Medal „Za Odwagę" z 1943 roku.
12. Stały adres domowy przedstawionego do odznaczenia i jego rodziny: (…)

Krótkie, konkretne podsumowanie osobistego czynu bojowego lub zasług

W walkach z niemiecko-faszystowskimi wojskami na kierunku warszawskim przeprowadził z powodzeniem 21 lotów bojowych. Oprócz tego przeprowadził z powodzeniem 46 lotów na innych frontach. Na jego osobistym koncie są 4 zestrzelone samoloty nieprzyjaciela, zniszczył jeden parowóz i 5 samochodów. W okresie działań wykazał się jako dzielny i odważny żołnierz. Latał na osłonę samolotów szturmowych, na wymiatanie, na rozpoznanie fotograficzne umocnień obronnych nieprzyjaciela, za co ma dwa podziękowania od dowódcy dywizji.

W powietrzu nieustannie szuka nieprzyjaciela i narzuca mu walkę. Przy wykonywaniu powierzonego zadania na fotografowanie przedniego skraju obrony nieprzyjaciela na południowych przedmieściach miasta WARSZAWY pierwszy dostrzegł atakujący myśliwiec nieprzyjaciela i narzucił mu walkę i tym samym umożliwił wypełnianie zadania swojemu prowadzącemu. Na zadania bojowe lata bardzo chętnie. W powietrzu zachowuje się odważnie i zdecydowanie. W trudnych warunkach lotu podejmuje prawidłowe i fachowe decyzje. Za udział w walkach o WARSZAWĘ otrzymał podziękowanie w rozkazie Naczelnego Głównodowodzącego Marszałka Związku Radzieckiego towarzysza STALINA.

Za wykazane męstwo i osobistą odwagę i szkody poczynione nieprzyjacielowi w sile żywej i technice zasłużył na państwowe odznaczenie – order „WOJNY OJCZYŹNIANEJ 1. STOPNIA".


НАГРАДНОЙ ЛИСТ

[redacted]

Dowódca 1. polskiego pułku lotnictwa myśliwskiego
podpułkownik /-/ TAŁDYKIN

Wniosek o odznaczenie ppor. Wiktora Kalinowskiego Orderem Czerwonego Sztandaru.

1. Nazwisko, imię, otczestwo – KALINOWSKI Wiktor Stanisławowicz
2. Stopień – podporucznik
3. Stanowisko, jednostka – zastępca dowódcy eskadry 1. polskiego pułku lotnictwa myśliwskiego 4. polskiej mieszanej dywizji lotniczej Sił Powietrznych frontu Wojska Polskiego

Przedstawia się do orderu „CZERWONEGO SZTANDARU"

4. Rok urodzenia – 1919 rok.
5. Narodowość – Polak
6. Przynależność partyjna – bezpartyjny
7. Uczestnictwo w wojnie domowej i późniejszych działaniach bojowych na rzecz obrony ZSRR i w wojnie ojczyźnianej /gdzie, kiedy/ – od V 1943 r. do VIII 1943 r. Front Briański, od IX 1943 r. do IV 1944 r. i od VIII 1944 r. do chwili obecnej 1 Front Białoruski.
8. Czy był ranny lub kontuzjowany w wojnie ojczyźnianej: nie był.
9. Od jakiego czasu w Armii Czerwonej – od 1939 r., w Wojsku Polskim od kwietnia 1944 r.
10. W jakim RKW powołany: Krasnodarski RKW.
11. Czym był odznaczony wcześniej (za jakie czyny): za loty bojowe i 6 zestrzelonych samolotów – Medal „Za Odwagę" w 1942 r., krzyż orderu „Virtuti Militari" 5. stopnia w 1945 r., order „Wojny Ojczyźnianej" 2 stopnia w 1945 r. R-z 1. Frontu Białoruskiego nr 517/N z 7.04.45 r.
12. Stały adres domowy przedstawionego do nagrody i jego rodziny: (…)

KRÓTKIE KONKRETNE PODSUMOWANIE OSOBISTEGO WYSIŁKU BOJOWEGO LUB ZASŁUG
Na frontach wojny ojczyźnianej jest od maja 1943 roku. W okresie służby bojowej wykonał z powodzeniem 110 lotów bojowych. Zestrzelił 7 samolotów nieprzyjaciela. Za 80 lotów bojowych odznaczony 3 państwowymi odznaczeniami.
W okresie walk przy forsowaniu rzeki Odry towarzysz Kalinowski wykonał z powodzeniem 30 lotów bojowych na rozpoznanie fotograficzne. Zadania wypełnia doskonale. Zawsze przywozi cenne dane rozpoznawcze, ujawnia skupiska wojsk nieprzyjaciela. Wykonując zadania bojowe na rozpoznanie myśliwskie, stoczył 4 walki powietrzne. 19 kwietnia 1945 roku zestrzelił samolot nieprzyjaciela „Focke-Wulf 190". Fotografie wykonane przez towarzysza Kalinowskiego zawsze umożliwiają dowództwu wykrycie koncentracji wojsk nieprzyjacielskich i umocnień obronnych.
Na zadania bojowe lata odważnie, w trudnych warunkach lotu nie gubi się i podejmuje właściwe decyzje. Kiedy był nawigatorem eskadry, eskadra wykonała 300 lotów bojowych. Nie było ani jednego przypadku utraty orientacji.
Za wykonanie 30 lotów bojowych na rozpoznanie fotograficzne – zasłużył na państwowe odznaczenie – Orderu „CZERWONEGO SZTANDARU".

DOWÓDCA 1. POLSKIEGO PUŁKU LOTNICTWA MYŚLIWSKIEGO
KAPITAN /-/ GASZYN
24 kwietnia 1945 roku

НАГРАДНОЙ ЛИСТ

1. Фамилия, имя, отчество – КАЛИНОВСКИЙ Виктор Станиславович
2. Звание – лейтенант 3. Должность, часть – заместитель командира эскадрильи 1-го Польского истребительного авиационного полка 4-й Польской смешанной авиационной дивизии, Военно-Воздушных сил фронта Войска Польского.

Представляется к ордену " КРАСНОЕ ЗНАМЯ "

4. Год рождения – 1919 года; 5. Национальность – поляк
6. Партийность – беспартийный
7. Участие в гражданской войне и последующих боевых действиях по защите СССР и в Отечественной войне / где, когда /– С У.1943 г. по УШ.1943 г. Брянский фронт, с IX.1943г. по IУ.1944 г. и с УШ. 1944 г. по настоящее время 1-й Белорусский фронт.
8. Имеет ли ранения или контузии в Отечественной войне – не имеет.
9. С какого времени в Красной Армии – С 1939 г. в Войске Польском с апреля 1944 года.
10. Каким РВК призван – Краснодарский РВК.
11. Чем ранее награжден / за какие отличия / – За боевые вылеты и 6 сбитых самолётов – медаль " За отвагу " в 1942 году, крест ордена " Вертути-Военитари" 5-й степени в 1945 года, орден "Отечественная война " 2-й степени в 1945 году. Пр. 1-го Бел. фр. № 037/н от 7.04.45г.
12. Постоянный домашний адрес представляемого к награждению и адрес [redacted]

КРАТКОЕ КОНКРЕТНОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ЛИЧНОГО БОЕВОГО ПОДВИГА ИЛИ ЗАСЛУГ

На фронтах Отечественной войны с мая 1943 года. За период боевой работы произвел 110 успешных боевых вылетов. Сбил 7 самолетов противника. За 80 боевых вылетов награжден 3 Правительственными наградами.

В период боев форсирования реки Одер товарищ Калиновский произвел 30 успешных боевых вылетов на разведку с фотографированием. Задания выполняет отлично. Всегда привозит ценные, разведданные, вскрывает сосредоточения войск противника. Выполняя боевое задание по разведке на истребителе, провел 4 воздушных боя. 19 апреля 1945 года сбил самолет противника " Фокке-Вульф 190 ". Снимки, сделанные товарищем КАЛИНОВСКИМ, всегда дают возможность командованию вскрыть сосредоточение войск противника и оборонительные сооружения. На боевое задание летает смело, в сложных условиях полета не теряется и принимает правильные решения. Работая штурманом эскадрильи, эскадрилья произвела 300 боевых вылетов. Не было ни одной потери ориентировки.

За произведенные 30 боевых вылетов на разведку с фотографированием – достоин Правительственной награды – ордена "КРАСНОЕ ЗНАМЯ "

КОМАНДИР 1-го ПОЛЬСКОГО ИСТРЕБИТЕЛЬНОГО АВИАЦИОННОГО ПОЛКА
КАПИТАН /ГАШИН/

" 26 " апреля 1945 года

Gara Numer 29+151