Wojciech Zmyślony

Nieudany przelot do Afryki Martina 167 nr 146 załogi kpt. obs. Eugeniusza Prusieckiego

[w:]

Bartłomiej Belcarz

„Pod niebem Maghrebu. Lotnicy polscy we francuskiej Afryce Północnej 1940”

Muzeum Centralnego Okręgu Przemysłowego
Muzeum Regionalne w Stalowej Woli
Stalowa Wola 2023

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

Artykuł pobrano ze strony www.polishairforce.pl

Bartłomiej Belcarz

Pod niebem Maghrebu

Lotnicy polscy we francuskiej Afryce Północnej 1940

MUZEUM CENTRALNEGO OKRĘGU PRZEMYSŁOWEGO

MUZEUM REGIONALNE W STALOWEJ WOLI

Wojciech Zmyślony
Nieudany przelot do Afryki Martina 167 nr 146 załogi kpt. obs. Eugeniusza Prusieckiego

Kpt. obs. Kazimierz Szyszkowski, dowódca Dywizjonu Bombowego „Glenn Martin"

Por. obs. Bolesław Sadowski, dowódca drugiego Martina 167 wysłanego na szkołę ognia do Cazaux

Minister pełnomocny Marian Szumlakowski

Większość spośród licznych przelotów polskich samolotów do Afryki Północnej, jakie nastąpiły po upadku Francji w czerwcu 1940 roku, zakończyła się powodzeniem. Ewakuujący się na ich pokładach lotnicy wylądowali na lotniskach w Algierii, a następnie przedostali się przez Casablankę i Gibraltar do Wielkiej Brytanii.

Nie wszystkie wyprawy miały szczęśliwe zakończenie, a bodaj najbardziej pechowa była jedna z załóg tzw. Dywizjonu Bombowego „Glenn Martin". Wchodzący w jej skład czterej lotnicy ostatecznie nie osiągnęli zamierzonego celu i do Wielkiej Brytanii dotarli, po serii niewesołych perypetii, dopiero w 1942 roku.

Dowodzona przez kpt. obs. Kazimierza Szyszkowskiego grupa lotników bombowych wyjechała 31 maja 1940 roku z dotychczasowego miejsca postoju w Mions-Corbas do Tuluzy, dokąd dotarła nazajutrz. Pomiędzy 1 a 16 czerwca 1940 roku lotnicy ci otrzymali jako wyposażenie samoloty bombowe produkcji amerykańskiej typu Martin 167 (produkowane także dla RAF pod oznaczeniem Martin Maryland) i rozpoczęli formowanie dywizjonu bombowego, który – pozbawiony oficjalnej nazwy – w historiografii bywa nazywany Dywizjonem Bombowym „Glenn Martin".

Pobyt w południowej Francji, z dala od frontu, umożliwił rozpoczęcie szkolenia mimo toczącej się na północy kampanii wojennej. Francuskim dowódcą grupy został Cdt Rabbe[1].

Wieczorem 16 czerwca 1940 roku z Tuluzy do Cazaux na pokładzie Martina 167 nr 146 wystartowała załoga w składzie: kpt. obs. Eugeniusz Prusiecki (dowódca 1 Eskadry dywizjonu), plut. pil. Zygfryd Suchanecki, plut. rtg. Eugeniusz Siedlecki i kpr. strz. Jan Gomuła. Przelot trwał w godz. 18:05–19:00, a lotników skierowano na szkołę ognia. Mieli przeprowadzić strzelania z karabinów maszynowych oraz sprawdzić działanie wyrzutników bomb. Dodatkowym celem przelotu miała być także wymiana samolotu na nowy. Martin 167 nr 146 był bowiem maszyną mocno zużytą i przeznaczoną do treningu załóg, przez co miał problemy z silnikami.

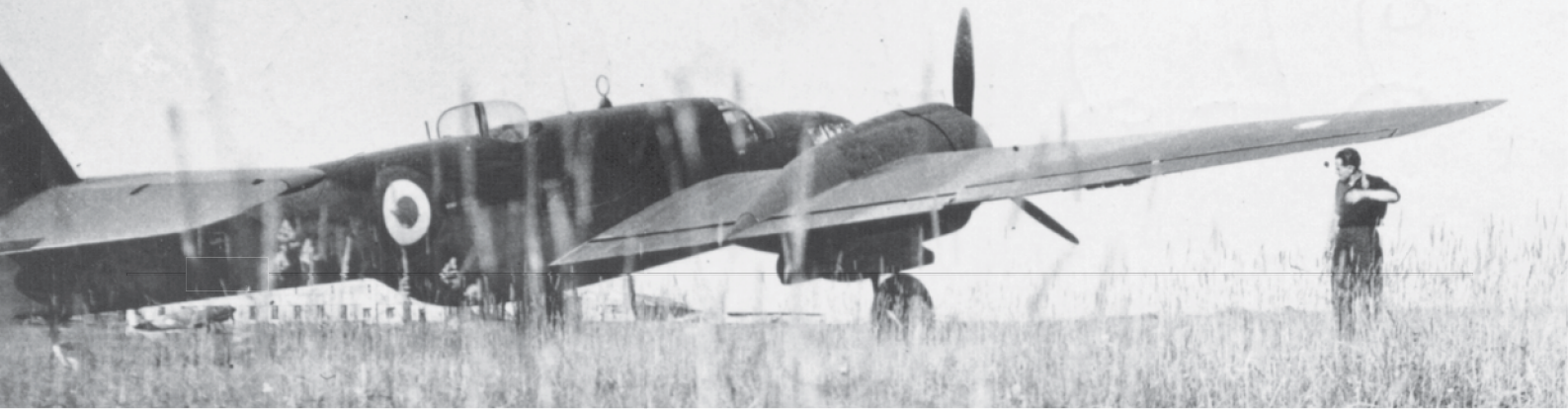
Nazajutrz, 17 czerwca 1940 roku o godz. 12:30, nowo mianowany premier Francji Philippe Pétain wygłosił przez radio przemówienie, w którym oznajmił, że Francja będzie zabiegała u Niemiec o zawieszenie broni. W następstwie tego do Cazaux dotarł telefoniczny rozkaz powrotu do Tuluzy dwóch załóg Dywizjonu „Glenn Martin", przebywających na szkole ognia: kpt. obs. Eugeniusza Prusieckiego oraz por. obs. Bolesława Sadowskiego. Tego dnia do Tuluzy zdołał powrócić tylko Martin por. Sadowskiego.

Przez defekt silnika maszyna kpt. Prusieckiego (ostatecznie niewymieniona na nową) pozostała na miejscu na noc i dopiero nazajutrz (tj. 18 czerwca) była gotowa do lotu. Z powodu złej pogody (niska podstawa chmur i deszcz) francuski kapitan obecny na lotnisku w Cazaux nie zezwolił początkowo Polakom na start. Ostatecznie plut. Suchanecki z towarzyszami broni wystartował o godz. 14:30, ale już 40 minut później był zmuszony, przez zachmurzenie i opady, do lądowania z powrotem w Cazaux.

Rano 19 czerwca załoga podjęła kolejną próbę, jednak ponownie warunki atmosferyczne zmusiły ją do powrotu (start o 7:27, lądowanie o 8:15). Przelot do Tuluzy w końcu doszedł do skutku jeszcze tego samego dnia w godz. 10:20–11:20. Odbył się na wysokości 100 metrów, a za pomoc nawigacyjną posłużyła rzeka Garonna. W Tuluzie nie było już nikogo z polskiego oddziału: poprzedniego dnia rano cały personel wyjechał dwoma autobusami w kierunku Tarbes. Kpt. Prusiecki na miejscu zastał francuskiego dowódcę Dywizjonu „Glenn Martin", Cdt Rabbe, który rozkazał Polakom przelot do Egiptu (!) przez Lézignan i Oran w Algierii. W pierwszy etap tej drogi Martin wyruszył tego samego dnia po południu (przelot w godz. 17:25–18:16).

[1] Cdt Rabbe był dowódcą Centrum Wyszkolenia (Centre d'Instruction) w Châteauroux, skierowanym wraz z personelem do Tuluzy w celu przeszkolenia na Martinach 167 pierwszych 15 polskich załóg. W relacjach polskich lotników jego nazwisko zapisywano błędnie także jako: Raab i Raabe. Szkolenie miało się rozpocząć w Tuluzie 6 czerwca 1940 roku. Historia tego oddziału została przedstawiona w: Belcarz B., *Polskie lotnictwo we Francji 1940*, Stratus, Sandomierz 2002, ss. 253–259.

Polacy zetknęli się z Martinami 167 także w bazie Châteauroux, gdzie wykonano to zdjęcie. Z tego ośrodka pochodzili francuscy instruktorzy, mający szkolić w Tuluzie pod dowództwem Cdt Rabbe pierwszych 15 załóg.



W Lézignan zmienił się skład załogi. Kpt. Prusiecki pozostawił na miejscu kpr. Gomułę, a na pokład zabrał ppor. pil. Bernarda Połonieckiego, spotkanego na tym lotnisku najwyraźniej przypadkowo (wcześniej ppor. Połoniecki również był oficerem Dywizjonu Bombowego „Glenn Martin" w Tuluzie). Został zabrany w charakterze tłumacza: znał języki francuski i angielski, co mogło się przydać, gdyby załodze faktycznie udało się dotrzeć do Egiptu.

Po uzupełnieniu paliwa okazało się, że z powodu złych warunków atmosferycznych (niskiej podstawy chmur i deszczu) dalszy lot nie jest możliwy. Cała załoga przenocowała w samolocie. Następnego dnia, 20 czerwca, Martin 167 nr 146 wystartował z Lézignan o godz. 15:05, biorąc kurs na Oran. Miasta te dzielił dystans 880 kilometrów w linii prostej, jednak biorąc pod uwagę konieczność ominięcia terytorium Hiszpanii, trasa musiała liczyć ok. 950 kilometrów.

Psujący się już wcześniej bombowiec zawiódł i tym razem. Po półtorej godziny lotu silnik zaczął zdawać obroty, wobec czego plut. Suchanecki zbliżył się do wybrzeża hiszpańskiego. Była to trafna decyzja, bo mniej więcej w połowie drogi, po dwóch i pół godzinach lotu, silnik uległ awarii i uniemożliwił dalszy lot. O godz. 17:35 załoga przymusowo wylądowała na wybrzeżu Morza Śródziemnego, na polach ryżowych w miejscowości Silla na południe od Walencji. Do ostatnich chwil lotnikom nie sprzyjała także pogoda: przy brzegu hiszpańskim wystąpiły burze z deszczem[2].

Jak pisał kpt. Prusiecki w swoim sprawozdaniu, samolot został *niemal całkowicie rozbity*[3], a plut. Siedlecki określił go mianem *rozbitego*[4]. Wedle źródeł hiszpańskich, samolot wyszedł z kraksy w nie najgorszym stanie, choć prawie w całości znalazł się pod wodą[5].

Władze hiszpańskie szybko zajęły się zarówno załogą, jak i bombowcem. Na mocy wydanego 21 czerwca 1940 roku rozkazu dowódcy 3 Regionu Lotniczego (3ª Región Aérea) personel Bazy Lotniczej Albacete (Maestranza Aérea de Albacete) wydobył samolot z podmokłego terenu i przeniósł go na teren lotniska, gdzie Martin przez jakiś czas oczekiwał na naprawę. Został ostatecznie wciągnięty na ewidencję Hiszpańskich Sił Powietrznych pod numerem rejestracyjnym 30-168, a wycofany ze służby ponad dekadę później – 28 września 1953 roku. Nie wiadomo, czy w tym okresie regularnie latał, czy stał nieużywany na ziemi[6].

[2] IPiMS, LOT.A.V.96/40/63, Kpt. obs. Eugeniusz Prusiecki – przesłuchanie; sprawozdanie; IPiMS, LOT.A.V.96/47/22, Plut. pil. Zygfryd Suchanecki – sprawozdanie.

[3] IPiMS, LOT.A.V.96/40/63, Kpt. obs. Eugeniusz Prusiecki – sprawozdanie.

[4] IPiMS, LOT.A.V.96/43/83, Plut. rtg. Eugeniusz Siedlecki – sprawozdanie.

[5] Sales Lluch J.M., *Forasteros en la costa. Aviones internados y accidentados en la comunidad Valenciana durante la II Guerra Mundial*, (https://funaereacv.es/wp-content/uploads/2020/10/Forasteros-en-la-Costa.pdf, dostęp 22 stycznia 2023 r.)

[6] Ibidem.

kpt. obs. Eugeniusz Prusiecki

plut. pil. Zygfryd Suchanecki

plut. rtg. Eugeniusz Siedlecki

Mapa przedstawiająca trasę przelotów Martina 167 nr 146 dowodzonego przez kpt. obs. Eugeniusza Prusieckiego w dniach 19–20 czerwca 1940 roku

ppor. pil. Bernard Połoniecki

kpr. strz. Jan Gomuła

Wszyscy członkowie załogi wyszli z przymusowego lądowania bez uszczerbku na zdrowiu i zostali internowani w Walencji pod nadzorem Hiszpańskich Sił Powietrznych. Tam kpt. Prusiecki został przesłuchany przez hiszpańskiego oficera lub oficerów. Zadawano mu pytania o cel lotu, rozkazodawcę i o to, czy leciało z nim więcej samolotów.

W okresie internowania kpt. Prusiecki wysłał meldunek do ministra pełnomocnego Mariana Szumlakowskiego (polskiego dyplomaty rezydującego w Madrycie) oraz francuskiego attaché wojskowego lotniczego w Madrycie. W odpowiedzi na tę interwencję otrzymał rozkaz powrotu do Francji (zarówno od władz polskich, francuskich, jak i hiszpańskich).

Załogę po około miesiącu istotnie zwolniono i wysłano do Francji. Kpt. Prusiecki podał, że wrócił 19 lipca 1940 roku drogą lądową, przez Barcelonę i Portbou. Z kolei plut. Suchanecki twierdził, że Walencję opuścił 16 lipca (nie jest jasne, czy to tylko pomyłka w podaniu daty, czy lotnicy faktycznie wracali niezależnie od siebie).

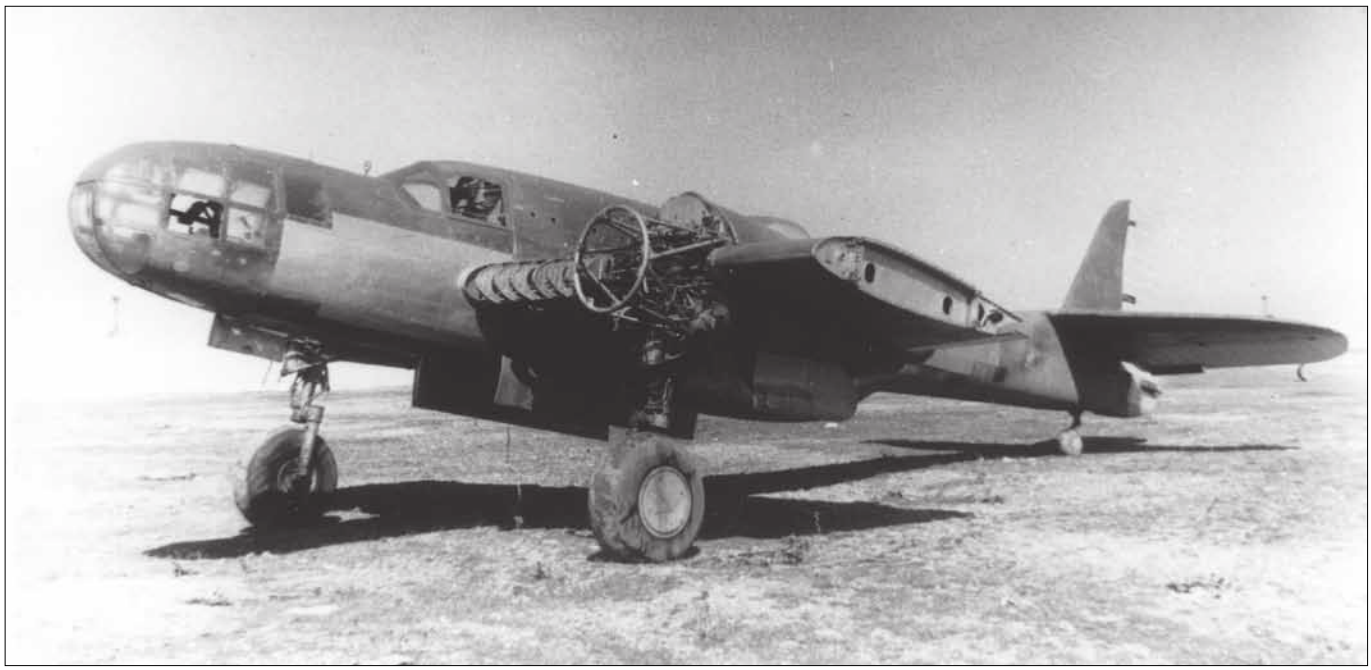
Wszyscy czterej lotnicy, po przekazaniu ich władzom francuskim, trafili do zgrupowania polskich żołnierzy w Tuluzie. Kpt. Prusiecki, jako najstarszy stopniem oficer lotnictwa, objął komendę nad grupą żołnierzy Polskich Sił Powietrznych, którym nie udało się ewakuować po upadku Francji. Wkrótce losy jego i pozostałych członków załogi Martina 167 nr 146 ponownie splotły się z Afryką, o czym mowa będzie obszerniej w innym rozdziale.

Gdy w 1942 roku wszyscy czterej dotarli wreszcie do Wielkiej Brytanii, by wstąpić do Polskich Sił Powietrznych, zostali przesłuchani przez polskie władze wojskowe[7]. Wśród zadawanych im pytań były te dotyczące własnych obserwacji z obcych krajów, w których przebywali w okresie wojny, przed przybyciem na Wyspy Brytyjskie. Niestety, uwagami na temat Hiszpanii obszerniej podzielił się tylko plut. Suchanecki, który zanotował:

Internowany byłem w Hiszpanii w miejscowości Valencjia [sic!], *w obozie nie byłem, spostrzeżeń żadnych nie mam za wyjątkiem, że zaopatrzenie ludności w żywność jest słabe, system kartkowy. Zniszczenia są w kolejnictwie i urządzeniach portowych, samo miasto Valencjia nie jest bardzo zniszczona, są to spostrzeżenia z jednego miasta i w przejeździe. Co do propagandy niemieckiej w Hiszpanii jest wielka wszędzie można ich spotkać, w każdej dziedzinie życia i handlu, budownictwie i organizacjach młodzieży, tam zwłaszcza są to spostrzeżenia z filmu, gdzie pokazywali obozy młodzieży pod dow. niemieckich instruktorów.*[8]

[7] Relacji ppor. pil. Bernarda Połonieckiego nie udało się odnaleźć w archiwach.

[8] IPiMS, LOT.A.V.96/47/22, Plut. pil. Zygfryd Suchanecki – sprawozdanie.



Martin 167 nr 146, na którym załoga kpt. obs. Eugeniusza Prusieckiego wylądowała przymusowo 20 czerwca 1940 roku na polu ryżowym koło miejscowości Silla w Hiszpanii. Zdjęcie wykonano przypuszczalnie w bazie lotniczej Albacete, po wydobyciu maszyny spod wody i rozpoczęciu remontu. Samolot jest już we względnie dobrym stanie technicznym i stoi na własnym podwoziu, choć rzuca się w oczy brak silników, skrzydeł oraz fragmentów poszycia. Bombowiec nie ma też francuskich oznaczeń na kadłubie i usterzeniu pionowym.