

ŚRODA 10 PAŹDZIERNIKA

Nr 227 (6610)

Godz. 14

Kurier

lubelski

1979 (XXIII)

Cena 1 zł



PRZEZ dwa lata prawie szukałem tego człowieka. Informacje były sprzeczne, choć najczęściej śladów wiodło do podwarszawskiej Zielonki. Tam też ustaliłem, że wyprowadził się

do stolicy. Jedni mówili o nim porucznik Piorkiewicz, inni tytułowali majorem. W obu przypadkach dodawano jednak, że był pilotem. Ostatnim pilotem września 1939 roku.

KLEEBERCZYK W LOTNICZYM MUNDURZE

— Pan do mnie? — zdziwił się jakby, otwierając mi drzwi starszy, siwy mężczyzna. Był w stalowoszarzej koszuli i tegoż koloru spodniach. Krój cywilny — pomyślałem, ale kolor... munduru lotniczego.

— Właśnie miałem wychodzić — dodał niezbyt zachęcająco do wizyty, kiedy już wyjawilem mu cel mego przybycia: przypomnienie ostatniego bojowego lotu polskiego lotnika w wojnie obronnej 1939 roku.

Począł gromadzić na stole różne wycinki z gazet, wy-

kowa, w której znalazł się także por. pil. Edmund Piorunkiewicz. Latali intensywnie, ale krótko. Wkrótce trzeba było się wycofać w kierunku Wołynia i Polesia. 20 września, po utarczce z dywersantami w okolicy Wielicka, 13 eskadra obserwacyjna straciła ostatni samolot RWD-8 pilotowany przez kpr. Zalesnego, który został ostrzelany podczas lądowania. Porucznik Piorunkiewicz przekształcił więc eskadrę w kompanię piechoty zmotoryzowanej i na jej czele podążał w kierunku Kowla. W Małorycie dowiedział się, że plk. Otokar Brzoza-Brzezina z różnych formacji organizuje w tej

Miał uszkodzony statecznik i podziurawione pociskami pokrycie kadłuba oraz płatów.

PIERWSZY LOT

Por. Piorunkiewicz uznał, że uszkodzenia nie są tak poważne, aby uniemożliwić wykonanie lotu i kiedy nadjechał samochód wiozący mechaników oraz zapas paliwa, postanowił sprawdzić jak pracuje silnik. Grał idealnie. No to trzeba wystartować.

— Niespodziewanie — kontynuuje opowiadanie — napotkałem sprzeciw ze strony por. Wodnickiego i st. sierż. Trautmana, którzy nie chcieli puścić mnie samego. Dopiero po chwili zorientowałem się, że mają obawy czy ich nie zosta-

Nad Kockiem...

dawnictwa książkowe. Przewracał kartki z zakładkami, wyjmował zdjęcia, sięgał po jakieś skoroszyty.

— To już wszystko tyle razy opisano, co tu jeszcze przypominać po 40 latach — wzbraniał się przed rozmową. Pan sobie przeczyta, a ja w tym czasie załatwię akumulator do Syrenki, bo żadne lądowanie już mu nie pomaga.

— Ale chciałem tylko wyjaśnić wątpliwości na jakim właściwie samolocie wykonał pan ten ostatni lot, na RWD-8 czy PWS-26, bo są sprzeczności w publikacjach — usiłowałem go zatrzymać.

— A są, są — podchwycił. I zaczęła się opowieść.

ESKADRA PIESZYCH... LOTNIKÓW

Przy dowódcy obrony Lwowa sfornowana została w pierwszych dniach września 1939 roku eskadra łączni-

miejsowości 50 dywizję piechoty, która potem zyskała kryptonim Brzoza. Dołączył do niej ze swoją lotniczą piechotą i jako czołwka rozpoznawcza, w nocy z 24 na 25 września, przeprawił się przez Bug w okolicach Włodawy. Miasto było już zajęte przez Niemców, ich główne siły pancerne opanowały Brześć. Lotnicy zaatakowali we Włodawie patrole motocyklistów i odbili miasto, za co otrzymali pochwałę dowódcy 50 dywizji piechoty i polecenie utrzymania pozycji do chwili nadejścia pozostałych oddziałów.

— Tam właśnie — wspomina obecny mjr. rezerwy pil. Edmund Piorunkiewicz — mój zastępca por. Józef Wodnicki i st. sierż. Józef Trautman, otrzymali wiadomość, że sześć kilometrów od Włodawy, w okolicy dworu Adampol, znajduje się jakiś pozostawiony z braku paliwa polski samolot. Pojechałem motocyklem i odnalazłem tego PWS,

wię i nie ucieknę tym samolotem. Dane słowo honoru rozwiało wątpliwości. Wystartowałem. Samolot spisywał się znośnie i dokonałem podczas tego próbnego lotu rozpoznania najbliższej okolicy. Nie zauważyłem w pobliżu oddziałów niemieckich i po lądowaniu mechanicy mogli przystąpić do naprawy PWS. Mielśmy więc znowu samolot, a tego samego jeszcze dnia przyleciały na nasze lotnisko dwie łącznikowe RWD-8, gdzieś ukryte, których piloci zwabieni zostali moim próbnym lotem. O tych właśnie trzech samolotach zameldowałem 25 września generałowi Kleebergowi. Uśmiechnął się i powiedział: No, spadliście nam z nieba. Mam teraz i lotnictwo.

BOMBARDOWANIE GRANATAMI

Żaden z samolotów eskadry porucznika Piorunkiewiczą nie posiadał uzbrojenia. Wykonując loty rozpoznawcze na rzecz Samo-

dzielnej Grupy Operacyjnej POLESIE zabierali więc do PWS fiński pistolet maszynowy suomi i ręczne granaty.

— Dwudziestego dziewiątego września — wspomina dalej — leciałem z por. Wodnickim na rozpoznanie w rejonie Piaski — Wojciechów — Chełm. Koło Marynina zauważyliśmy niemiecką kolumnę zmotoryzowaną, zmierzającą w kierunku Lublina. Mój obserwator obrzucił ją granatami, a następnie ostrzelał z pistoletu maszynowego. Musieliśmy jednak natychmiast zmykać niskim lotem koszczym, gdyż z ziemi też nas poczęstowano seriami.

W dwa dni później, wracając z patrolu okolic Białej Podlaskiej i Terespoła, zostaliśmy niespodziewanie zaatakowani przez trzy myśliwce hitlerowskie. Przyciskały nas z góry tak, że nad Parczew przylecieliśmy już bardzo nisko. W ostatniej chwili przeskoczyłem przydrożne drzewa i wylądowałem w pobliżu wlejskiej chaty. Szybko opuściliśmy samolot kryjąc się w bruzdach przy miedzy. Niemcy ostrzelali nas, zapalili pociskami słomiane poszycie chaty i sąsiedni stóg a następnie odlecieli. Samolot był podziurawiony, moja kurtka skórzana i czapka też, mnie trochę drasnęto. Rozeszła się pogłoska o naszym zestrzeleniu, a st. sierż. Trautman, który motocyklem przyjechał na miejsce zdarzenia, był przekonany, że znajdzie strąskany samolot i dwa trupy.

Tego dnia Niemcy zbombardowali jednak także nasze lotnisko w Suchowoli i uszkodzili poważnie oba łącznikowe RWD-8. Ocalałym PWS musiałem przelecieć w rejon Kocka, gdzie wybrałem lądowisko pomiędzy rzeką Tysmienią, a miejscowością Turkawica. Tam ponownie zameldowałem się generałowi Kleeborgowi, który pogratulował mi szczęśliwego powrotu i jednocześnie zaznaczył: Odnaczenie swoją drogą, ale dla pana niech będzie naj-

większą satysfakcją, że jest pan ostatnim lotnikiem latającym jeszcze na tym skrawku polskiego nieba.

Ostatnie granaty zamiast bomb rzucili z PWS z por. Wodnickim trzeciego października. Rozpoznając rejon Radzyna, Ostrowa i Lubartowa znaleźli się też nad Firlejem. Tam właśnie na szkolnym podwórku zgrupowały się niemieckie samochody. Przelecieli nisko, może 70-80 metrów i wysypali wiązkę granatów za drugim nalotem. Rąbnelo między pojazdami i czarny dym uniósł się w górę.

— Wie pan, że potem już w obozie jenieckim — dodaje mój rozmówca — koledzy przynieśli mi niemiecką gazetę z lutego 1949 roku, w której jeden ze zbombardowanych opisał to zdarzenie. Podawał, że żadnych strat wtedy nie ponieśli. No, a skąd ten czarny dym, widoczny z daleka kiedyś już wracali na lądowisko?

POŻEGNANIE Z SAMOLOTEM

Podczas lotu rozpoznawczego w rejonie Kocka w dniu czwartym października, PWS por. Piorunkiewicza znowu został zaatakowany przez samolot niemiecki. Wrócił po wykonaniu zadania mając ponad sto przestrzelin, które mechanicy zaklejali... plastrami lekarskimi.

— Ostatni lot — mówi już bardzo zamysłony ostatni pilot II Rzeczypospolitej — wykonałem piątego października. Krótki, kilkunastominutowy lot, który potwierdził, że jesteśmy całkowicie otoczeni. Chciałem spalić wiernego PWS, ale szeregowiec Łacki, pilot turystyczny, wyprosił aby pozwolić mu odlecieć na resztkach benzyny dokąd wystarczy paliwa. Nie wiem gdzie doleciał, ale zapamiętałem sylwetkę ostatniego polskiego samolotu nad Kockiem, w październiku...

KAROL RYBNIK