

SUPER FORTECA B-17 NAD WAŁBRZYCHEM

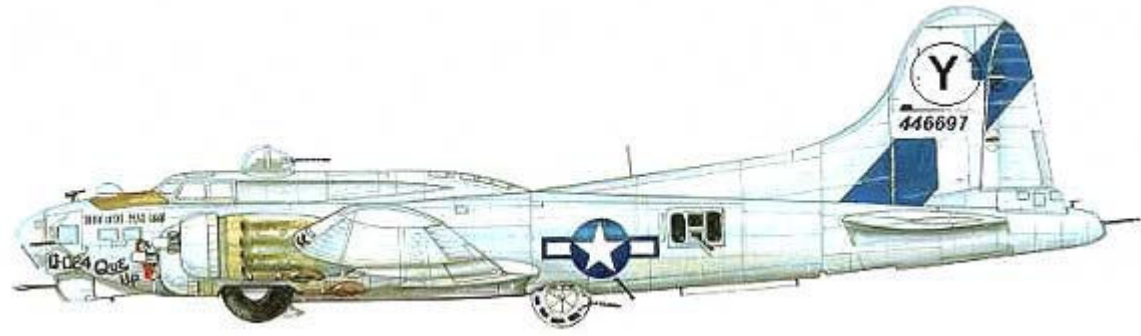
Lukasz Kobusiński

Chociaż Wałbrzych ominęły bezpośrednie działania wojenne, a linia frontu wówczas przebiegała od miasta Nysy do Odry na północ od autostrady A-4 to nasze miasto tragicznie zapisało się w historii Sił Powietrznych USA.

Do tej tragedii doszło 22 marca 1945 roku około godziny 12.30 nad Szczawnem.

Rankiem tego dnia 2 Grupa Bombowa 15 Armii Powietrznej USA, stacjonująca w okolicach Foggia w południowych Włoszech otrzymała zadanie bombardowania dużych zakładów chemicznych i rafinerii w Ruhland na północ od Drezna.

W skład tej grupy wchodziła załoga samolotu bombowego "super fortecy" B-17 o numerze taktycznym 46697 i znaku rozpoznawczym w kształcie litery Y.



Załogę stanowiło 10 osób w tym:
dowódca, pierwszy pilot, porucznik - **John W. Pierik**
2 pilot - **Robert W. Steele**
nawigator - **Harold A. Taylor**
bombardier - **John P. Yatsco**
oraz radiooperator i pięciu strzelców pokładowych.

Podczas bombardowania i w drodze powrotnej z nad Ruhland samolot został uszkodzony przez niemiecką artylerię przeciwlotniczą. Te uszkodzenia nie pozwoliły na powrót do oddalonej o 1000 kilometrów bazy. Po naradzie załoga postanowiła skierować się do Brzegu lub Nysy, na jedno z połowych przyfrontowych lotnisk radzieckich. Lot do tego miejsca potrwałby tylko kilka minut. Wykaz takich lotnisk oraz sygnałów rozpoznawczych pilotów otrzymali przed lotem.

Po przekroczeniu linii frontu do samolotu porucznika Pierika dołączyły trzy radzieckie myśliwce typu P-39 Airacobra. Były to samoloty produkcji amerykańskiej, przekazane w ramach pomocy militarnej Rosjanom. Aby uniknąć nieporozumienia, Amerykanie zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami otworzyli komorę bombową i wystrzelili umówione sygnały tj. czerwone race. Po chwili Rosjanie, bez uprzedzenia, zaatakowali. Pożar kabiny uniemożliwił pilotom drogę ewakuacji. W tej beznadziejnej sytuacji strzelcy pokładowi oraz radiotelegrafista postanowili opuścić samolot. Gdy opadali na spadochronach widzieli, jak płonąca maszyna znika za wysokim wzniesieniem. Wylądowali w okolicach Szczawna Zdroju. Zostali tam schwytani przez Niemców i przewiezieni do obozu jenieckiego dla pilotów w Żaganii. Niestety nie znają dalszych losów kolegów, którzy pozostali w płonącej maszynie tj. dowódcy, drugiego pilota, bombardiera oraz nawigatora.



Dlaczego Rosjanie zaatakowali sprzymierzeńców? Na to pytanie jest właściwie tylko jedna odpowiedź. Była to tragiczna w skutkach pomyłka. Mogła wyniknąć z tego, że wywiad radziecki wiedział o szykowanej przez Niemców dużej ofensywie powietrznej na Wrocław. Miasto było w tym czasie obleżone przez wojska radzieckie. O takich planach hitlerowców pisze w swojej książce o Wrocławiu Norman Davies. W tej ofensywie miały brać udział niemieckie samoloty bombowe i było pewne, że nadleżą zza Odry. Atak ten miał być przeprowadzony właśnie pod koniec marca. Ponadto na stateczniku B-17 namalowano znak rozpoznawczy 2 Grupy Bombowej, który mógł przypominać symbole umieszczane na samolotach niemieckich.

Stanowisko bombardiera w samolocie B-17

Również - co nie jest wykluczone - zestrzelenia tego dokonali Niemcy. W okresie przedwojennym powstał w Niemczech pułk lotniczy zajmujący się rozpoznaniem z powietrza oraz dywersją. Na wyposażeniu tego pułku znajdowały się różne samoloty w tym zdobyczne w czasie wojny. Pułk ten oznaczony był jako KG-200. Wiadomo, że niektóre jego jednostki stacjonowały na lotnisku w Świdnicy oraz w Mirosławicach - był tam nawet B-17.

Prawdopodobnie latem 1946r. wykonano zdjęcie rozbitego i spalonego samolotu B-17 leżącego na łące w okolicach Białego Kamienia w Wałbrzychu. Dowódcą tego samolotu był właśnie zaginiony porucznik John Pierik.

Od wielu lat w całej Europie jest realizowany amerykański program "Aircraft Missing in Action Project". Obejmuje on poszukiwania zaginionych samolotów US Airforce. W ramach tego programu podjąłem się ustalenia dokładnego miejsca upadku opisywanego samolotu, ewentualnych świadków oraz miejsca pochówku pilotów.

Na powiększonym zdjęciu rozbitego B-17 widać w oddali cztery charakterystyczne kominy kopalni i elektrowni Victoria w Sobięcinie. Na podstawie tych szczegółów można stwierdzić, że samolot lądował na łąkach między ulicą Piasta na Białym Kamieniu a Sobięcinem. Z innych punktów tych dzielnic nie widać tak ustawionych kominów. Również za tym miejscem przemawia fakt, że samolot nadleciał od strony Szczawna i Konradowa gdyż w Szczawnie zostali wzięci do niewoli uratowani lotnicy.



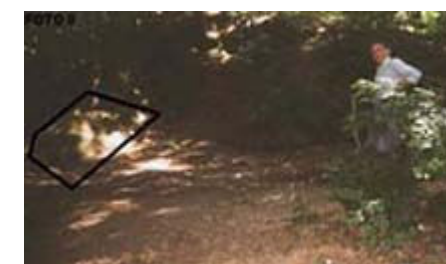
Nie udało się na razie ustalić osób, które jednoznacznie wskazały by miejsce gdzie leżał rozbitý samolot w chwili, gdy został sfotografowany w 1946 roku. Podczas prowadzonych poszukiwań udało się ustalić osoby, które wskazały miejsca przypuszczalnych grobów pilotów oraz odnaleźć jedną część z samolotu. Jest to część iskrownika.

Zygfryd S. mieszkający podczas wojny na Konradowie, pamięta, że przed jej zakończeniem na skraju lasu został pochowany - pilot. Nie był obecny podczas pogrzebu. Na grób poszedł później i zobaczył, że na mogile jest ustawiony krzyż na którym wisiał zielony hełm, na pewno nie niemiecki. Drugi mężczyzna, Stanisław T. opowiada, że jak w marcu 1946 roku zamieszkał na Konradowie dowiedział się od swoich niemieckich rówieśników, że rok wcześniej, nad Szczawnem rozegrała się bitwa powietrzna. Jeden z pilotów uszkodzonego samolotu został pochowany na skraju lasu. Obaj mężczyźni wskazują to samo miejsce. Na początku lat pięćdziesiątych w niedalekiej odległości od grobu została znaleziona broń osobista. Był to pistolet lub rewolwer, w jaki byli wyposażeni pilotów. Broń ta została odebrana znalazcy przez milicjanta z Komisariatu V na Białym Kamieniu. Dwóch starszych mieszkańców Wałbrzycha, Edmund S. i Marian W. wskazało drugi grób. Edmund S. wspomina, że do Wałbrzycha przyjechał na początku lat pięćdziesiątych i w budynku w którym mieszkał był jedynym Polakiem. Od Niemców dowiedział się, że w grobie, który mijał codziennie, idąc do pracy, pochowano tuż przed wyzwoleniem miasta jakiegoś żołnierza. Nie pytywał się o okoliczności śmierci, ani kim mógł być ten żołnierz, ale z opowiadań wynikało że został zastrzelony przez Rosjan. Jest prawdopodobne, że oba wskazane miejsca to groby dwóch zaginionych amerykańskich pilotów. Pokrywają się z trasą przelotu i miejscem uratowania pozostałej załogi. Jednak do czasu oficjalnej ekshumacji nie można tego potwierdzić jednoznacznie. W obawie przed wandalami i pseudo poszukiwaczami nie można na razie ujawnić tych miejsc.

Do dzisiaj nie udało się ustalić losów pozostałych członków załogi. Być może nie zdołali wydostać się po wylądowaniu z płonącego samolotu. Można przypuszczać, że przynajmniej jeden z pilotów sterował maszyną do końca, ponieważ samolot, patrząc na jego uszkodzenia, podchodził do lądowania lotem ślizgowym.

Naszym pragnieniem jest dokładne ustalenie losów zaginionych w dniu 22 marca 1945r. nad Wałbrzychem amerykańskich lotników. Dlatego zwracamy się z apelem do mieszkańców Wałbrzycha o udzielenie jakichkolwiek informacji o tej sprawie. Informacje, nawet w pozoru mało istotne mogą pomóc wyjaśnić tą interesującą historię.

Prosimy o kontakt pod wałbrzyskim numerem telefonu: 666-24-49
lub adresem e-mail: pukaz@poczta.onet.pl



Komentarze (6) »

1. jeżeli mogę coś powiedzieć na ten temat to nadlatywał on napewno od strony szczawna. Nie mogę jednak powiedzieć skąd to wiem (nie dlatego że nie wiem:) dawnej w nie było drogi przecinającej laski między piastą a sobięcinem. Jest to naprawdę trudna sprawa do rozwiązania. Zresztą spójrz na tą sprawę z oczu pilota gdzie indziej mógłby wylądować!?. A to co widać na zdjęciu to napewno są kominy. Więc jest to pewne 100% że leży na tych łąkach. b 17 jak wiesz to wielki bombowiec. podczas lotu ślizgowego chyba że już nie był na to zdolny po dotknięciu ziemi zostawił by za sobą głębokie rowy po kadłubie i może końcach skrzydeł. Z tego co widzę wylądował napewno lotem ślizgowym co może uzasadnić nienaruszony statecznik no i oczywiście miejsce silników które są ułożone równo i po spaleniu spadły na ziemię. Tak więc samolot doleciał na ziemię i wylądował w 1 kawałku jego żywota dokonał ogień trawiący poszycie. Tyle co mam powiedzenia na ten temat:)

może cokolwiek ci się z tego przyda miejmy nadzieję pozdrawiam

Anonim

bunny — 15-06-2008 @ [18:39](#)

2. Dzięki za wskazówki.

Od początku wiedziałem, że na tych łąkach lądował. Są świadkowie którzy wymontowywali z niego różne części. Dzisiaj już się nie ustali - mam na myśli odległości od ul. Piasta gdzie leżał. Po wykonaniu dokładnych zdjęć i porównaniu ich ze starą fotografią prawie dokładnie można ustalić odległość np od ul. Andersa. Bruzdy po tylu latach się nie zachowały. Przecież było tam pole uprawne. Natomiast droga prowadząca od ul. Andersa do hałdy była gdyż był tam szyb lecz nie w takim układzie jak jest obecnie.

Krzysztof K

Anonim — 15-06-2008 @ [18:39](#)

3. Gdzie wy widzicie te kominy Victorii i ILE ich widzicie?

wow — 16-06-2008 @ [18:08](#)

4. Odpowiadam, bo widzę, że zatkało kakao. Otóż autor sugeruje czytelnikowi, że na zdjęciu widoczne są CZTERY kominy EC Victoria. Abstrahując od tego, że tych kominów na zdjęciu nie widać w ogóle, to nawet gdyby jakimś cudem byłyby one na nim widoczne to absolutnie nie może być ich CZTERY. W 1946 roku na Victorii stały tylko TRZY kominy. Czwarty wybudowano 10 lat później !!! Co więc chce się nam wcisnąć za kit?

wow — 30-08-2008 @ [20:05](#)

5. Witam!

AMIAP, czyli "Aircraft M.I.A. Project" nie jest przedsięwzięciem amerykańskim. To całkowicie polski projekt. W połowie lat 90-tych został zapoczątkowany przez Michała Muchę i Szymona Serwatkę.

Pozdrawiam,

MM

BZYK — 18-10-2008 @ [08:57](#)

6. <http://www.samoloty.ow.pl/str147.htm>

Mały — 18-10-2008 @ [13:07](#)