

PIERWSZE ŚMIGŁOWCOWE AKCJE RATOWNICZE

RYSZARD WITKOWSKI

Streszczenie

Ratownictwo przy użyciu śmigłowców jest dziś standardem. W opracowaniu zaprezentowana jest historia pierwszych śmigłowcowych operacji ratowania istnień ludzkich, które miały miejsce w latach 1944 i 1945.

Jest rzeczą mało znaną, że w Europie pierwsza akcja ratowania ludzkiego życia przy użyciu śmigłowca miała miejsce na ziemiach polskich w marcu 1945 roku. Miejszem jej była okolica Pruszcza Gdańskiego, wykonawcą pilot jednego z ostatnich latających w niemieckiej Luftwaffe śmigłowców Fa 223 Drache, a ratowanym człowiekiem ranny pilot myśliwski miejscowej jednostki oczekujący ratunku po przymusowym lądowaniu w terenie. Wcześniej, bo jeszcze w 1944 roku, śmigłowiec – statek powietrzny, wchodzący dopiero do bardzo ograniczonego użytkowania – posłużył do uratowania ludzi w USA i na azjatyckim froncie w Birmie.

W referacie przedstawione są okoliczności tych pierwszych śmigłowcowych akcji ratowniczych. Z wyjątkiem birmańskiej były to operacje podjęte spontanicznie gdy okazało się, że tylko zdolność śmigłowca do zawisu i możliwości startów i lądowań w terenie niedostępnym dla innych środków transportu stwarza szansę ratunku.

Przy opisie akcji w okolicy Pruszcza Gdańskiego w marcu 1945 referat, wykorzystujący m. in. informacje „z pierwszej ręki”, bo od wykonawcy tej pierwszej w Europie śmigłowcowej akcji ratowniczej, zwraca uwagę na to, że zasadniczy cel, dla którego śmigłowiec Fa 223 Drache GW+PA znalazł się w Polsce jest wciąż otoczony mgłą tajemnicy i zasługuje na zbadanie przez historyków II Wojny Światowej.

Jednym z podstawowych zadań wykonywanych współcześnie przez śmigłowce są akcje ratownicze, wykonywane dzięki zdolności tych maszyn do nieruchomego zawisania w powietrzu oraz do realizowania startów i lądowań w terenie niedostępnym dla innych środków transportu. Dzięki takim akcjom uratowano dotychczas dziesiątki tysięcy istnień ludzkich.

Ze względu na znaczenie śmigłowcowych akcji ratowniczych warto jest przypomnieć o pierwszych, pionierskich takich operacjach, zwłaszcza, że pierwsza w Europie miała miejsce na ziemiach polskich.

Narzędziem ratowania życia ludzkiego śmigłowiec stał się po raz pierwszy 3 stycznia 1944 roku w USA. Tego dnia na pokładzie niszczyciela USS *Turner*, znajdującego się w pobliżu Nowego Jorku około 15 mil od brzegu, nastąpiła potężna eksplozja, w następstwie której wielu

członków załogi zostało zabitych lub rannych. O możliwości przeżycia przez tych ostatnich decydowała szybkość dostarczenia na pokład uszkodzonego okrętu krwi do transfuzji. Zadania tego, w nieprawdopodobnie trudnych warunkach, w zamgleniu, przy padającym śniegu z deszczem i silnym wietrze, podjął się komandor Frank A. Ericson, oficer-pilot służby ochrony wybrzeża (*U.S. Coast Guard*). Pilotując pochodzący z pierwszej produkcyjnej serii informacyjnej śmigłowiec Sikorsky YR-4B dostarczył na okręt, z odległego o 15 mil i położonego po drugiej stronie zatoki punktu, 40 kartonów z krwią. Nad okrętem wykonał wtedy pierwszy pionierski zawis typowej dziś NATO-wskiej procedury VERTREP.



Śmigłowiec Sikorsky YR-4B

To pierwsze doświadczenie skłoniło sztabowców armii USA do skierowania kilku śmigłowców R-4B do Birmy w Azji, dla wypróbowania ich przydatności do ratownictwa w warunkach frontowych.

W owym czasie na zapleczu japońskich wojsk operowały brytyjskie oddziały *Chindits* dowodzone przez uwielbianego przez podwładnych, bardzo niekonwencjonalnego *Brigadier-Generala* Orde Wingate'a, i wspierane przez Pierwszą Grupę Komandosów Lotniczych (*First Air Commando Group*). Na ich rzecz latała prawie setka lekkich samolotów Vultee L-1B, dostarczająca na zaimprovizowane lądowiska zaopatrzenie i dokonująca ewakuacji rannych. W dniu 21 kwietnia 1944 roku jeden z tych samolotów, mający na pokładzie 3 rannych brytyjskich żołnierzy (dwóch z ranami postrzałowymi i jednego chorego na malarię) został w wyniku awarii silnika zmuszony do przymusowego lądowania ok. 160 km za liniami nieprzyjacielskimi w bardzo trudnym terenie. Do akcji uratowania załogi samolotu zdecydowano wtedy zaangażować przysłany właśnie z USA nowy sprzęt – śmigłowiec.

To planowe, a już nie improwizowane, jak w opisanym poprzednio zdarzeniu, wejście do akcji ratowniczej na froncie nie odbyło się gładko. Z czterech egzemplarzy śmigłowców dostarczonych do Birmy na pokładzie samolotów transportowych do akcji wszedł tylko jeden, o numerze fabrycznym 43-28223, gdyż najpierw jeden z samolotów Curtiss C-46 *Commando* rozbił się podczas lądowania (transportowany śmigłowiec został stracony) a potem dwa YR-4B zniszczyli w wypadkach podczas pierwszych lotów niedoświadczeni piloci.

Odległość 800 km, dzielącą Lalaghat od miejsca operacji śmigłowiec, pilotowany przez *1st Lt. Cartera Harmana*, pokonał w 5 etapach z międzylądowaniami dla uzupełnienia paliwa. Do akcji wszedł 23 kwietnia 1944 roku. Z małej polany w dżungli, w głębi terytorium nieprzyjacielskiego, zabrał wtedy wszystkich rannych i pilota pechowego samolotu w bezpieczne miejsce. Śmigłowiec uczestniczył następnie w co najmniej 23 innych akcjach ratowniczych. Za swe

bohaterskie zaangażowanie w te akcje ratownicze *1st Lieutenant Carter Harman* otrzymał wysokie odznaczenie DFC (*Distinguished Flying Cross - Zaszczytny Krzyż Lotniczy*).



Śmigłowiec Sikorsky R-4B Lt. Cartera Hartmana w Birmie

Do drugiej śmigłowcowej akcji ratowania człowieka na terenie USA doszło rok później. 15 stycznia 1945 roku w okolicy Buffalo, miasta w którym w tamtejszych zakładach Bell Aircraft Corporation wytwarzano masowo myśliwskie samoloty P-39 *Airacobra*, ale też prowadzono prace badawcze nad nowymi konstrukcjami. Należał do nich pierwszy amerykański samolot odrzutowy Bell P-59 *Airacomet* i pierwszym śmigłowcem przewidywany dla lotnictwa cywilnego, noszący początkowo oznaczenie Model 30, z którego w przyszłości miał się wykluczyć niezwykle popularny typ Bell 47. Krytycznego dnia w powietrzu znajdowały się dwa obiekty wykonujące loty próbne: pilotowany przez Jacka Woolamsa jeden z prototypów samolotu YP-59 i pilotowany przez Floyda A. Carlsona prototypowy śmigłowiec Bell 30 *Ship 2 Buick Cabin*. Podczas próby samolotu doszło do awarii układu sterowania, która zmusiła pilota do ratowania się skokiem ze spadochronem. Samolot nie był wyposażony w fotel katapultowy i pilot po opuszczeniu kabiny uderzył w statecznik pionowy, boleśnie raniąc przy tym skroń. Półprzytomny lądował na plecach w głębokim śniegu. Z trudem, bo przy skoku stracił buty, dowlóknął się do opuszczonej farmy, w której, na szczęście, znajdował się działający telefon, z którego wezwał pomoc. Warunki śnieżne uniemożliwiały jednak dojazd do farmy samochodowej karetki – i wtedy wkroczył do akcji śmigłowiec. Zaalarmowany Carlson przerwał próbę swojej „30”, niezwłocznie wylądował, zabrał na pokład lekarza i następnie, naprowadzony z powietrza przez innego pilota doświadczalnego, Josepha Mashmana, pilotującego myśliwca P-63 *Kingcobra*, dostarczył doktora Thomasa C. Marriotta na zagubioną w śniegach farmę, gdzie oczekiwał ranny Woolams. Karetka, której drogę torować musiał pług śnieżny, dotarła na miejsce dopiero po kilku godzinach.

Dwa miesiące później, 14 marca 1945 roku, ten sam pilot Floyd A. Carlson, lecąc na tym samym prototypowym Bell 30 *Ship 2 Buick Cabin*, uratował na jeziorze Erie dwu wędkarzy, zdejmując ich z dryfującej kry. Był to pierwszy przypadek ratowania śmigłowcem zdrowych ludzi z niebezpiecznych opresji, akcji, która w następnych latach była wielokrotnie realizowana np. w przypadkach powodzi.



5 stycznia 1945. Pierwszy w historii śmigłowcowy transport lekarza do rannego.
Dr Thomas C. Marriott wsiada do śmigłowca pilotowanego przez Floyd A. Carlsona

W Europie pierwsza śmigłowcowa akcja ratownicza miała miejsce na początku 1945 roku, gdy w trudnych warunkach zimowych trwały tu jeszcze zażarte walki na wszystkich frontach.

W ostatnich dniach lutego 1945 roku do tajnej niemieckiej jednostki *Lufttransportstaffel 40*, bazującej w Austrii na górskim lotnisku Ainring, z głównej kwatery OKW przekazany został rozkaz specjalny (*Führerbefehl*) – od takich rozkazów nie było odwołania – nakazujący pilne wykonanie pewnego lotu.

Jednostka, zadaniem której były m.in. loty do oblężonych lub zagrożonych miast, dysponowała w tym momencie już tylko trzema egzemplarzami śmigłowców Fa 223E *Drache* i pięcioma śmigłowcami F1 282B *Kolibri*. Do akcji został wyznaczony Fa 223E *Drache* o numerze fabrycznym 00051 i znakach rozpoznawczych GW+PA.



Śmigłowiec Fa 223 *Drache* GW+PA, wykonawca pierwszej w Europie śmigłowcowej akcji ratowniczej

Wykonawcą operacji, w której sama załoga śmigłowca – ze względu na przekonanie, że szansa powodzenia operacji jest bliska zeru – nazwała siebie nieformalnie „*das Himmelsfahrt-skommando*”, czyli „załogą przeznaczoną na wniebowstąpienie”, miał być *Leutnant* Hans Helmut Gerstenhauer. 30-letni inżynier lotniczy, jeden z najbardziej doświadczonych niemieckich

pilotów śmigłowcowych. Związki jego z rodzącym się dopiero lotnictwem wiropłatowym zaczęły się w 1942 roku, kiedy skierowany został do okupowanej Francji, do Chalais-Meudon, aby tam, w wielkim tunelu aerodynamicznym, nauczyć się pilotować wiroszybowiec obserwacyjny dla okrętów podwodnych Fa 330 *Bachstelze*. Po tym „tunelowym” kursie Gerstenhauer został wykonawcą doświadczalnych lotów wiroszybowca na holu za szybką motorówką w Travemünde. W okresie od stycznia do września 1943 roku odpowiadał za obloty seryjnych Fa 330 w tunelu w Meudon. Ciekawostką jest, że nie wykonał na Fa 330 ani jednego lotu holowanego za okrętem podwodnym, te próby operacyjne powierzone były doświadczalnemu pilotom *Kriegsmarine*.

W 1944 roku *Leutnant Ing.* Gerstenhauer został przydzielony do zespołu zajmującego się przeprowadzaniem prób eksploatacyjnych śmigłowca Fa 223 *Drache*. M.in. był wykonawcą doświadczalnych lotów w Alpach Austriackich, obejmujących eksperymentalne, na dużych wysokościach (do 2300 m npm), transporty ładunków na podwieszeniu zewnętrznym. Przydział do stacjonującej w Bawarii *Lufttransportstaffel 40* otrzymał w początku 1945 roku.



Pilot Hans Helmut Gerstenhauer w kabinie Fa 223 Drache

Wspomniany *Führerbefehl* dotyczył dotarcia do obleganego przez armię sowiecką Grudziądza. Pilotowany przez Gerstenhauera śmigłowiec Fa 223 GW+PA (załogę oprócz pilota stanowił mechanik pokładowy *Meister Möller* i pomocnik *Feldwebel Friedrichs*), aby zabrać stamtąd jakąś ważną grupę, określoną jako „wzięci do niewoli żołnierze Seydlitza” („*die gefangene Seydlitz-Soldaten*”)¹. Śmigłowiec wystartował z Ochsenhausen w Austrii 26 lutego o g. 8.00 rano, ale do Pruszcza Gdańskiego (*Danzig-Praust*), ostatniego przed Grudziądzem lotniska, doleciał dopiero – po pokonaniu z licznymi trudnościami trasy przez Crailsheim, Giebelstadt, Würzburg, Meiningen, Erfurt, Kölleda, Werder k/Poczdamu, Prenzlau, Szczecin i Redzikowo k/Słupska (*Stolp-Reitz*) – pod wieczór 1 marca 1945 roku. Za późno. Okazało się, że planowane lądowanie na boisku w centrum Grudziądza jest już technicznie niemożliwe ze względu na zaciśnięty szczelnie wokół miasta pierścień oblężenia; w rękach niemieckich obrońców była już tylko grudziądzka cytadela – garnizon jej skapitulował 5 marca. W tej sytuacji Gerstenhauer postanowił wracać do Austrii. Zadanie to okazało się jednak wcale nie łatwe.

¹ Co się za tym określeniem kryło i dlaczego uratowanie tych ludzi było tak ważne nikt z załogi nie wiedział. Pilot Gerstenhauer potwierdził to w 1995 roku w korespondencji z autorem, dzieląc opinię, że rzecz musiała mieć jakiś związek z aktywną działalnością po sowieckiej stronie wziętego do niewoli generała Waltera von Seydlitz-Kurzbacha, zastępcy przewodniczącego utworzonego w ZSRR przez niemieckich jeńców-oficerów Komitetu Narodowego „Wolne Niemcy” („*Freies Deutschland*”). Czyżby utworzył on niemieckie oddziały walczące za Stalina? Sprawa kwalifikuje się do zbadania przez historyków II Wojny Światowej.

Po pierwsze w Pruszczu brakowało benzyny. Dowódca miejscowej jednostki myśliwskiej 1.NAG.4 miał ją tylko dla siebie, zaopatrzenie „gościa” go nie interesowało. Lecz właśnie wtedy doszło do sytuacji, w efekcie której została przeprowadzona przez śmigłowca pierwsza na europejskim teatrze wojennym helikopterowa akcja ratunkowa - z nagrodą w postaci paru beczek benzyny.

6 marca 1945 roku przed południem jeden z pilotów wspomnianej miejscowej jednostki myśliwskiej, *Leutnant* Schadewitz, wracając z lotu bojowego myśliwcem Bf 109 G-8 w czasie burzy śnieżnej nie trafił na lotnisko i wylądował przymusowo w terenie, odnosząc przy tym obrażenia. Na prośbę dowódcy 1.NAG.4, popartą „benzynową” obietnicą, Gerstenhauer wystartował o godzinie 12.45, w niskim powolnym locie przeszukał okolicę, uszkodzonego Bf 109 odnalazł ok. 10 km SW od lotniska. Ranny pilot został bez zwłoki przetransportowany do szpitala. Jeszcze tego samego dnia, gdy słyhać już było odgłosy zbliżającego się frontu, Fa 223 *Drache* GW+PA odleciał o 15.40 na lotnisko Gdynia-Babie Doły (*Gotenhafen-Hexengrund*), gdzie wylądował o 16.35.



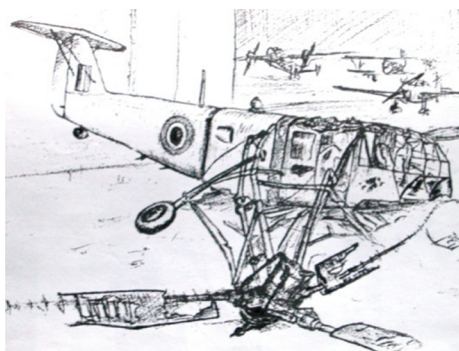
Miejsce pierwszej w Europie śmigłowcowej akcji ratunkowej w 1945 r.

Drogę powrotną do Niemiec śmigłowiec odbył 9 marca. Po starcie z Gdyni przeleciał do Szczecina nad morzem, gdyż trasa nad lądem, po przerwaniu Wału Pomorskiego przez siły sowiecko-polskie, była już dla maszyny zamknięta. Lot miał przebieg dramatyczny, dla uniknięcia wykrycia przez radar wykonywany był na wysokości 10-20 m nad wodą. Ponieważ odległość Gdynia-Świnoujście przekraczała zasięg śmigłowca paliwo było w locie przepompowywane przez mechanika do instalacji pokładowej ręcznie z beczki. Do bazy w Austrii śmigłowiec Fa 223 *Drache* GW+PA dotarł dopiero 11 marca o 8.40 po pokonaniu odległości 1675 km w czasie 16 godzin i 25 minut.

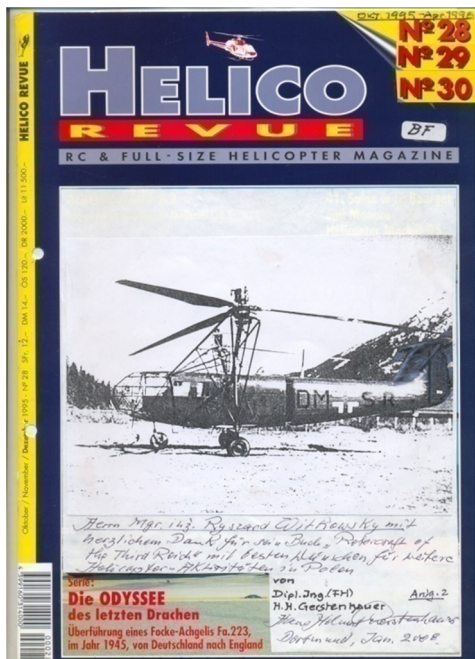
Gdy w maju 1945 roku kończyła się w Europie II Wojna Światowa „gdański” egzemplarz Fa 223 *Drache* GW+PA stał się łupem aliantów a pilot Gerstenhauer jeńcem wojennym. We

wrzeźniu otrzymał on zadanie przebazowania innej niż „gdańska”, ale też unikatowej maszyny DM+SR (V14 z serii prototypowej) do prób w eksperymentalnym ośrodku wojsk powietrzno-desantowych w Beaulieu w Anglii. Dokonał tego – jeniec wojenny! – lecąc 6 września 1945 roku w towarzystwie dwu oficerów RAF, *Fl.Lt.* Dennisa i *Fl.Lt.* Morrisa. Eskortę historycznego lotu – pierwszego przekroczenia Kanału La Manche przez helikopter w 36 lat po sławnym przelocie Louisa Blériota - stanowił samolot brytyjski, wiozący m.in. obu niemieckich mechaników, Heinza Zelewskiego i Fritza Willa.

Do badań w locie zdobycznego śmigłowca nie doszło. 3 października 1945 roku, podczas jednego z lotów w Beaulieu, Fa 223 *Drache* DM+SR uległ ciężkiemu wypadkowi i powędrował na złom. Nie zachowały się fotografie miejsca kraksy, jedynie rysunek wykonany „na kolanie” przez jednego ze świadków zdarzenia.



Fa 223 *Drache* DM+SR po przylocie do Beaulieu i po wypadku 3 października 1945 r.



*Ihren Herr
Ryszard Witkowski
bestenfalls Gesinnung hat
in Ihrem Helikopter-
Jahren und langliche
Größe
Hans Helmut Gerstenhauer*

Bestenfalls, 72.4.2008



707.9.07

Pozdrowienia dla autora od Hansa Helmuta Gerstenhauera,
wykonawcy pierwszej w Europie śmigłowcowej akcji ratowniczej

Jest pewnym paradoksem, że zrealizowana w marcu 1945 w okolicy Pruszcza Gdańskiego, pierwsza w Europie operacja ratowania życia ludzkiego przy użyciu wiroplata, jest bardziej znana w świecie niż u nas w Polsce. Jest tak m. in. w wyniku działalności... modelarzy lotniczych. Wyprodukowany przez jedną z angielskich wytwórni model „gdańskiego” śmigłowca Fa 223 *Drache* GW+PA, z opisem jego lotu jest w tysiącach egzemplarzy obecny w wielu krajach świata.



Model „gdańskiego” śmigłowca Fa 223 *Drache* GW+PA (z kolekcji autora)

K o n i e c