

Porucznik pilot Mikołaj Kirkilewicz (1917-1945)

Mikołaj Kirkilewicz urodził się w dniu 03.12.1917 r. nieopodal Brasławia. Był synem Antoniego Kirkilewicza i Anny z domu Bogdanowicz. Po ukończeniu gimnazjum wstąpił ochotniczo do wojska. W okresie od 21.09.1937 r. do 22.12.1937 r. przeszedł podstawowe przeszkolenie wojskowe w 1 Dywizji Piechoty Legionów im. marsz. Piłsudskiego w Wilnie. Na początku następnego roku otrzymał przydział do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Rozpoczął szkolenie w grupie obserwatorów, które ukończył w sierpniu 1939 r. uzyskując promocję oficerską.

Po ataku Niemiec na Polskę pozostał na stanie Eskadry Szkolnej Obserwatorów i wraz z nią usiłował ewakuować się w kierunku granicy rumuńskiej. Wzięty do niewoli przez jednostki niemieckie w dniu 20.09.1939 r., uciekł i dotarł do okupowanego przez Sowieców rodzinnego Brasławia. Tam rozpoczął przygotowania do przedarcia się przez Łotwę i Szwecję do Wielkiej Brytanii. Aresztowany przez NKWD w dniu 05.11.1939 r. został skazany na 5 lat obozu pracy. Po spędzeniu kilku miesięcy w sowieckich więzieniach został ostatecznie wywieziony do łagru w rejonie w Uchty w północnej Syberii.

Dzięki ogłoszonej w lipcu 1941 r. amnestii na mocy układu Sikorski-Majski, został w dniu 27.08.1941 r. zwolniony z łagru. Przez kolejne trzy miesiące pracował jako robotnik w kołchozie. Pod koniec 1941 r. przedostał się do Buzułuku, gdzie mieścił się ośrodek formowania się jednostek Polskiej Armii na Wschodzie dowodzonej przez gen. Władysława Andersa. Tam zgłosił się jako ochotnik do lotnictwa. Wiosną 1942 r. wraz z całą Armią ewakuował się na Bliski Wschód. Stamtąd latem tego samego roku został przetransportowany drogą morską do Wielkiej Brytanii. Po pomyślnym przejściu badań lekarskich otrzymał nr ewidencyjny P-1940 w Polskich Siłach Powietrznych i brytyjski stopień Pilot Officer (P/O). Wkrótce rozpoczął kolejne etapy szkolenia obowiązującego w Królewskich Siłach Powietrznych (Royal Air Force). Najpierw czekał go cykl wstępnego przeszkolenia ziemnego w ACTC (Air Crew Training Centre - Ośrodek dla kandydatów na personel latający) w Hucknall (13.07.1942 r. – 21.11.1942 r.) oraz w 13 ITW (Initial Training Wing - Skrzydło Wyszakolenia Wstępnego) w Torquay (22.11.1942 r. – 21.02.1943 r.).

Poznawał tam m.in. zasady języka angielskiego i brytyjskiego regulaminu (King`s Regulations), a także podstawy nauk ścisłych: matematyki, fizyki. Zapoznawał się z rodzajami stosowanego przez RAF uzbrojenia oraz sprzętu łączności. Doskonalił również tzw. dobrą praktykę lotniczą, czyli umiejętność zachowania się w różnych sytuacjach związanych z obsługą samolotów i wykonywaniem na nich lotów. Pozytywne ukończenie egzaminów końcowych równoznaczne było z zakwalifikowaniem do służby operacyjnej jako pilota. Jeszcze w trakcie kursów otrzymał z dniem 01.09.1942 r. awans na porucznika, a w dn. 02.01.1943 r. stopień brytyjskiego Flying Officera (F/O).

Właściwe wykształcenie uzyskał dopiero w Hucknall, gdzie z dniem 03.03.1943 r. rozpoczął naukę podstaw techniki pilotowania samolotu w 25 EFTS (Elementary Flying Training School – Szkoła Pilotażu Początkowego), którą ukończył 19.05.1943 r. Następnego dnia został przeniesiony do 16 SFTS (Service Flying Training School – Szkoła Pilotażu Podstawowego) w Newton. Po zdaniu kolejnego egzaminu z umiejętności pilotowania samolotów dwusilnikowych we wrześniu 1943 r. otrzymał upragnioną odznakę pilota, czyli tzw. Gapę. Od 01.10.1943 r. doskonalił technikę pilotażu w 8 AACU (Anti-Aircraft Cooperation Unit - Jednostka Współpracy z Artylerią Plot.) w Cardiff, a następnie w pełniącym tę samą funkcję 287 Dywizjonie RAF w Croydon (od 01.12.1943 r.). Po ponad półrocznym oczekiwaniu na ostateczny etap szkolenia operacyjnego, 30.06.1944 r. został skierowany do 18 OTU (Operational Training Unit - Jednostka Wyształcenia Bojowego) w Finningley.

Przeszkolenie w OTU początkowo obejmowało doskonalenie techniki pilotażu dwusilnikowych bombowców typu Vickers Wellington, m.in. wykonywanie startów i lądowań w rozmaitych warunkach pogodowych, lotów na jednym silniku oraz lotów bez widoczności ziemi (wg przyrządów). Następnie stopniowo przechodzono do ćwiczenia różnych technik bombardowania z użyciem bomb ćwiczebnych. Kolejny etap szkolenia obejmował przeloty po ustalonej wcześniej trasie. Załogi doskonaliły wówczas umiejętności nawigacyjne w różnorodnym terenie podczas często zmieniającej się pogody, ze szczególnym naciskiem na loty w nocy. Nabyte w ten sposób doświadczenie procentowało później w jednostce operacyjnej, w trakcie wykonywania zadań w warunkach bojowych.

Ukończenie szkolenia operacyjnego nastąpiło w dniu 05.10.1944 r. Później Kirkilewicz z załogą trafił do Blyton do 1662 HCU (Heavy Conversion Unit - Jednostka Przeszkolenia na

Samoloty Ciężkie), gdzie zapoznawał się z tajnikami obsługi czterosilnikowych ciężkich bombowców typu Avro Lancaster. Ostateczne zakończenie etapu szkolenia nastąpiło z dniem 12.12.1944 r., kiedy to cała załoga otrzymała długo wyczekiwany przydział do 300 Dywizjonu Bombowego „Ziemi Mazowieckiej” stacjonującego w Faldingworth. Wkrótce po przybyciu do jednostki, w dniu 19.12.1944 r. Kirkilewicz otrzymał czasowy awans na brytyjskiego Flight Lieutenanta (F/Lt).

Lotanie operacyjne rozpoczął od udziału w operacji bombardowania pozycji wojsk niemieckich w Royan w południowej Francji nocą 04/05.01.1945 r. Później latał już wyłącznie na silnie bronione ośrodki przemysłowe na terytorium III Rzeszy: Monachium, Mannheim, rafinerie w Merseburgu i w Policach, węzły kolejowe w Neuss i Zeitz. Lot nr 8 okazał się dla jego załogi ostatnim. Wczesnym rankiem 02.03.1945 r. podczas bombardowania obiektów przemysłowych w Kolonii, jego Lancaster PB854 BH-I został zestrzelony przez artylerię przeciwlotniczą w rejonie celu. Cała załoga zginęła.

Por. pil. Mikołaj Kirkilewicz za zasługi wojenne został odznaczony pośmiertnie Polową Odznaką Pilota nr 1766 oraz dwukrotnie Medalem Lotniczym.

Autor: Grzegorz Korcz

