

Kurc, Andrzej

Pomoc lotnicza dla Armii Krajowej

Przegląd Pruszkowski nr 1, 119-131

2009

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych mazowsze.hist.pl.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Pomoc lotnicza dla Armii Krajowej¹

Pomysł utworzenia jednostki lotniczej w postaci eskadry łącznikowej z okupowanym Krajem zrodził się w głowach dwóch oficerów średniego szczebla, wykształconych i aktywnych inżynierów o specjalności saperskiej: kpt. inż. Macieja Kalenkiewicza² i kpt. inż. Jana Górskiego³, którzy znaleźli się po przegranej kampanii wrześniowej w grudniu 1939 roku we Francji. Opracowali oni szereg memoriałów na temat wprowadzenia łączności lotniczej z Krajem i stworzenia oddziałów spadochronowych. Opracowania te zostały przedstawione gen. Kazimierzowi Sosnkowskiemu pełniącemu wówczas obowiązki Komendanta Głównego Związku Walki Zbrojnej, rezydującego w Paryżu.

¹ Skrót z prelekcji p.t. „Pomoc lotnicza dla Armii Krajowej” wygłoszonej przez autora w ramach działalności Pruszkowskiego Towarzystwa Kulturalno Naukowego.

² Kpt. saper mjr dypl. ppłk c. c. Maciej Kalenkiewicz „Kotwicz” (1906 – 1944). W kampanii wrześniowej m. in. oficer Sztabu Suwalskiej Brygady Kawalerii, zastępca dowódcy w oddziale Henryka Dobrzańskiego „Hubala”, organizator pomocy lotniczej dla okupowanej Polski, Zrzut 27/28 XII 1941r operacja Jacket, dow. zgrupowań nadniemeńskich AK, komendant podobowodu. Odznaczony 2 x KW i 2 x VM kl. 5.

³ Kpt. saper, mjr dypl. c. c. Jan Górski „Chomik” (1905 – 1944). W kampanii wrześniowej oficer Sztabu Naczelnego Wodza. Zrzut 14/15 marca 1943 r. Operacja Step. Szef Sztabu Obszaru białostockiego AK. inspektor obszaru Kraków, organizator pułku AK dla odsieczy Warszawy. Aresztowany przez Gestapo. Wg danych od rodziny zamęczony w śledztwie w więzieniu na Montelupich w Krakowie 13 sierpnia 1944r. (Inne dane podają – zastrzelony przy próbie ucieczki.)

Równolegle Wódz Naczelny gen. Władysław Sikorski pismem z dnia 28 listopada 1939 roku nakazywał gen. Zającowi, dowódcy lotnictwa, zorganizowanie stałej tajnej komunikacji lotniczej z głównymi centrami konspiracyjnymi okupowanej Polski (Lwów, Warszawa, Kraków, ewentualnie, jeśli to możliwe, Poznań). „Organizację powyższą oprzeć na sprzęcie własnym oraz na sprzęcie wojskowym dostarczonym przez alianckie władze wojskowe”.

Rozkaz ten nie został jednak wykonany, mimo że w marcu 1940 roku w Anglii dwa Lockheedy L-14 H PLL LOT zostały przygotowane do tego celu. Klęska Francji przerwała prace.

Po przeniesieniu się Sztabu Naczelnego Wodza do Wielkiej Brytanii sprawami łączności lotniczej z Krajem kierował Oddział VI Sztabu N.W. konkretnie Samodzielny Wydział Krajowy podlegający – zapewne ze względu na wagę zagadnienia – bezpośrednio Naczelnemu Wodzowi.

Brytyjczycy do celów walki sabotażowej na terenach zajętych przez Niemców powołali organizację SOE (Special Operation Executive), pod protektoratem ministra wojny ekonomicznej (Minister of Economic Warfare) dr Hugh'a Daltona. Wszystkie działania Polaków w tej sprawie musiały być uzgodnione z SOE, która posiadała do swej dyspozycji jednostki lotnicze przeznaczone do zadań specjalnych.

Organizacja bazy dla przyjęcia pomocy lotniczej w Kraju

Operacje lotnicze z pomocą dla okupowanej Polski planowano jako przerzucanie oficerów przeszkolonych w Anglii jako kadrę dowódczą dla podziemnej armii; przede wszystkim jednak chodziło o zrzuty uzbrojenia i wyposażenia dla oddziałów Polskiego Państwa Podziemnego.

Ciężar zorganizowania bazy dla zrzutów i przyjęcia skoczków spadochronowych zwanych „cichociemnymi” spadł na struktury wojskowe w Kraju. Nawiązano łączność radiową już 11 stycznia

1940 r. przez radiostacje w Bukareszcie, Budapeszcie i w Stanmore pod Londynem (udało się prowadzić rozmowy bez ingerencji SOE – Brytyjczycy nie znali polskich szyfrów!).

Olbrzymi wysiłek dokonany przez ZWZAK to zorganizowanie 700 placówek zrzutowych, opracowanie metod porozumiewania się z załogami samolotów, zorganizowanie punktów kontaktowych dla zrzutek i melin dla „ptaszków” (konspiracyjna nazwa zestrzelonych lotników). Ważnym zadaniem również było stworzenie oddziałów osłonowych strzegących pól zrzutowych i lądowisk.

Poważnym problemem było skuteczne naprowadzenie samolotów do miejsca zrzutu lub lądowania. Loty odbywały się przeważnie podczas bezksiężycowych nocy ze względu na bezpieczeństwo załóg. Odnalezienie tych miejsc stanowiło najwyższą skalę trudności zwłaszcza dla załóg alianckich, nieznaną terenów. Oddział VI Sztabu Naczelnego Wodza przez swe komórki w Kraju opracował precyzyjne metody pozwalające dość dokładnie określić miejsce docelowe lotów. Położenie geograficzne placówek określano posługując się polskimi mapami sztabowymi o skali 1 : 300 000.

Placówki były określane kryptonimami np. obszar warszawski - nazwami przedmiotów gospodarczych: chochla, kosz i itp.; obszar krakowski – nazwami ptaków: kanarek, wilga; obszar lwowski – nazwami części uzbrojenia: bagnet, ładownica itp.

Sygnalami były melodie nadawane przez radio i szeregi trzycifrowych liczb tzw. kodów.

Melodia oznaczała start samolotów, kody liczbowe - placówki, do których kierowane były załogi. Używano też oznaczeń z alfabetu Morse'a – liter oraz linii określających warunki pogodowe i uwagi dla pilotów np. kierunek wiatru nad lądowiskiem czy zrzutowiskiem stosowane w postaci znaków świetlnych - konfiguracji ognisk czy latarni, np. w przypadku ustawienia świateł w postaci litery Y nóżka wskazywała kierunek wiatru.

Stworzono cały system czuwania placówek. Parę placówek sta-

nowiło grupę czuwającą 3 – 4 noce po czym zastępowała je kolejna grupa. Grupy czuwających placówek były skonstruowane w zależności od strefy zasięgu samolotu. Przekazywane wcześniej drogą radiową strefy zasięgu tak zwane „stelle” były najważniejszą podstawą układania planów czuwania. Automatycznie przypisywano każdej placówce drugą zapasową, na którą kierował się samolot, gdy nie trafił na główną. Z czasem powołano oficerów do odbioru zrzutów.

Ze względu na wielkie zagrożenia zarówno załóg samolotów, skoczków spadochronowych, jak i oddziałów osłonowych, operacjom towarzyszyły zawsze wielkie emocje. Przestrzeganie procedur było podstawowym warunkiem bezpieczeństwa akcji.

Najtrudniejszym elementem przy akcji zrzutowej był jednak nalot nad zrzutowisko. Aby zrzut czy spadochroniarze dotarli na ziemię zostały narzucone pewne elementy graniczne lotu, których nie wolno było przekroczyć szczególnie przy zrzucaniu skoczków ze względu na ich bezpieczeństwo. Prędkość samolotu w momencie zrzutu nie mogła przekroczyć 150 mil/godz. (~ 241 km/h) przy zachowaniu 150 m wysokości dla desantu i 100 m dla sprzętu. Samoloty były wyposażone w specjalne wyrzutniki – inne dla kontenerów, inne dla paczek. Praktyka wykazała wielokrotnie ich zawodność co często było przyczyną niewykonania akcji. Wszystko to spowodowało, że loty na wiekszą skalę mogły rozpocząć się dopiero jesienią 1941 roku.

Trasy przelotów

Trasa lotu próbnego

Samolot z załogą brytyjską wystartował z lotniska Tempsdorf w Wielkiej Brytanii i leciał trasą nad Kanałem La Manche, krajami Beneluxu, Niemcami. Zrzut został dokonany „na dziko” w okolicach Cieszyna.

Trasa nr 1

Po doświadczeniach załóg bombowych z obroną przeciwlotniczą trasę wyznaczono nad Danią co poważnie wydłużyło czas przelotu. Długość tej trasy wynosiła w obie strony około 3200 km. Samoloty startowały z lotniska Newmarket i leciały na północ od wyspy Sylt, następnie na wysokości Bornholmu skręcały nad terytorium Polski w okolice Płocka.

Lot trwał od 11 do 14 godzin.

Trasa nr 2

Po rozbudowaniu przez Niemcy obrony przeciwlotniczej nad Danią trasa omijała ten kraj. Wkraczała na terytorium Szwecji, gdzie samolot kierował się do Polski.

Trasa nr 3

Po wprowadzeniu do lotów samolotu typu Liberator, którego lot trasą nr 2 trwał od 14 do 16 godzin czyli na granicy zasięgu tego typu samolotu, bazę przeniesiono na terytorium Włoch w okolice Brindisi. Trasa wiodła przez Dalmację i Chorwację, nad Bałatonem i Tatrami. Czas lotu wynosił od 11 do 12 godzin.

Trasa nr 4

Po wzmocnieniu obrony powietrznej nad Budapesztem loty odbywały się nad dalmatyńskimi portami morskimi i omijając od wschodu Budapeszt prowadziły do Polski na wschód od Tatr.

Trasa nr 5

Powstała w celu dokonywania zrzutów na wschodnie granice Polski i wiodła, jak poprzednie z Brindisi ponad Albanią, Serbią granicą Rumuni i Jugosławii do rejonu Lwowa.

Lot próbny

Nocą z 15 na 16 lutego 1941 samolot typu Whitley z 419 eskadry RAF Special Duty Flight pod dowództwem F/L F.J.B. Keasta dokonała zrzutu 3 skoczków w składzie rotmistrz Józef Zabielski „Zbik”, major Stanisław Krzymowski „Kostka”, bombardier Czesław Raczkowski „Włodek” (kurier). Był to dziewiczy lot tego typu nie tylko nad Polską, ale również nad okupowaną częścią Europy. Zrzutu miano dokonać na placówkę pod Włoszczową. Na skutek pomyłki w nawigacji nastąpił on 6 km na zachód od stacji kolejowej Skoczów na terytorium Rzeszy, na dziko w rejonie Słomniki – Proszowice. Mimo tego niepowodzenia uznano lot za bardzo ważny i udany. W uznaniu zasług dowódca samolotu został odznaczony krzyżem orderu Virtuti Militari. Lot Whitleyem, który okazał się niezbyt przydatny do tak dalekich wypraw spowodował przyznanie 3 samolotów typu Halifax dla 138 dywizjonu RAF. Rozpoczął się okres doświadczeń nazwany okresem próbnym.

Pierwszy lot z polską załogą z lotniska Onton on Ouse nastąpił 7 listopada 1941 roku. Czterosilnikowy samolot typu Halifax L- 9612 wystartował z ekipą 3 skoczków, czterema radiostacjami i odbiornikami radiowymi pocztą i przesyłką pieniędzy. Operacja powiodła się i dokonano zrzutu na placówkę „Ugór”.

Załogę stanowili:

F/O Tadeusz Jasiński,

Sgt. Franciszek Sobkowiak piloci,

F/O Stanisław Król – nawigator,

Sgt. Walenty Wasilewski – radio,

Sgt. Jerzy Sołtysiak – mechanik,

Sgt. Józef Chodyra Sgt. Rudolf Mol – strzelec,

W/C Roman Rudkowski – oficer łącznikowy.

Ekipa skoczków:

Kpt. Niemir Bidziński „Ziege”,

Por. Jan Piwnik „Ponury”,

Ppor. Napoleon Segieda (kurier)

W następnej akcji na ojczyściej ziemi wśród 6 skoczków wylądował jeden z głównych pomysłodawców zorganizowania pomocy lotniczej, wówczas już w stopniu majora, Maciej Kalenkiewicz „Kotwicz”.

W okresie próbnym do 9 kwietnia 1942 roku odbyło się 12 lotów w tym trzy nieudane akcje. Wylądowało 48 skoczków – wśród nich takie słynne postacie jak: kurier N.W. Tadeusz Chciuk (3 skoki z misją kurierską), słynni dowódcy oddziałów partyzanckich AK: kpt. Alfred Paczkowski „Wania”, ppor. Jan Rogowski „Czarka”, por. Stanisław Jankowski „Burek” Agaton”, ppor. Rafał Niedzielski „Mocny”, „Rafał”.

Zrzucono 19 zasobników i 13 paczek. Straty 1 samolot (Halifax L-9612). 2 skoczków (polegli w walce po zrzucie, 5 zasobników 2 paczki).

Z 38 skoczków 19 (poza 8 kurierami) przydzielono do akcji „Wachlarz”.

Okres „Intonacja” (wrzesień 1942 – kwiecień 1943)

Po doświadczeniach okresu próbnego Oddział VI Sztabu N.W. na podstawie przyznania Polsce przez Brytyjczyków 90 ton materiałów i gwarancji przerzutu 300 ludzi. przystąpił do opracowania planu na następny okres. Przewidywano w nim od 8 do 10 lotów miesięcznie. Sezon nazwany kryptonimem „Intonacja” miał się rozpocząć w sierpniu 1942 roku. Opóźnienie rozpoczęcia akcji jak również spora przerwa w lotach (Od kwietnia do sierpnia przyp. autora) powstała z wielu przyczyn. Alianci usprawiedliwiali ją przede wszystkim złą pogodą i zapewnieniem bezpieczeństwa dla załóg co nie przeszkodziło im na wysyłanie samolotów w inne rejony Europy mimo panujących tam równie złych warunków pogodowych. Główną przyczyną były aspekty polityczne. Zawieszenie nastąpiło na skutek sowieckich nacisków na Foreign Office, aby nie dopuścić do rozwijającej się polskiej dywersji prowadzonej przez „Wachlarz”¹.

Sztab polski w czerwcu w związku z małym zasięgiem samolotów typu Halifax głównie używanych do akcji zrzutowej wszczął starania w Stanach Zjednoczonych o przydział 12 Liberatorów², które miały większy zasięg.

Liberatory nie nadchodziły, a prace nad modyfikowaniem Halifaxów opóźniały się. Pierwszy lot w ramach „Intonacji” nastąpił w nocy z 1 na 2 września 1942 roku. Wystartowały trzy samoloty; dwie polskie załogi i jedna brytyjska z lotniska Tempstord w kilku minutowych odstępach. Loty trwały około 12 godzin. Jeden z samolotów nie dokonał zrzutu z powodu nie odnalezienia placówki.

W okresie operacyjnym „Intonacja” na planowanych 100 lotów wystartowały 63 samoloty; 48 z polskimi załogami, a 15 z brytyj-

¹ Organizacja utworzona przez Sztab Armii Krajowej na podstawie rozkazu N.W. „dla nasilenia akcji dywersyjnych w celu przerywania transportów niemieckich na wschód” kon. cyt.

² Znamienna jest nazwa tego samolotu – w dowolnym tłumaczeniu – „wyzwoliciel”.

skimi. W 38 samolotach było 159 skoczków oraz zaopatrzenie, w 24 samozaopatrzenie, a w jednym samolocie bomby (samolot ten bombardował niemieckie lotnisko na Okęciu). Zrzucano 116 skoczków, 48,8 ton sprzętu oraz 907 kg bomb. Przesłano znaczne kwoty pieniężne m. in. 13 022 000 dolarów i 5 158 000 marek.

Straty – 2 załogi – jedna polska i jedna brytyjska, 4 samoloty (dwa już po wykonaniu zadania), zginęło czterech spadochroniarzy, utracono 8 ton sprzętu i 4 % wysłanych walut.

Stan techniczny wysyłanych do Polski samolotów nie był najlepszy. Na 63 startujące Halifaxy 8 miało defekty. Straty w sprzęcie spowodowane defektami były ponad dwa razy większe niż zadane przez Niemców. Z tego powodu wykorzystano jedynie 63% planowanych lotów. Natomiast aparat zrzutów na terenie kraju zdał w pełni egzamin W ciągu jednej nocy w tym okresie czuwało od 4 do 33 placówek odbiorczych.

Dowódca SOE generał Gubbins w depeszy z dnia 1 maja 1943 roku wysłanej do gen. Klimeckiego¹ napisał: (...) wyrażam uznanie dla Armii Krajowej za dokonany wysiłek w ostatnim roku i zapewniam Pana, że uważamy ją za najbardziej sprawną armię podziemną w Europie.

Zasłużona pochwała na pewno nie usatysfakcjonowała Oddziału VI Sztabu N.W. Czynnikiem hamującym przerzut lotniczy były nie tylko braki sprzętowe, ale również mała ilość polskich załóg najlepiej sprawdzających się w lotach do Kraju.

Starano się – jak na razie bezskutecznie – o utworzenie czysto polskiej jednostki wyposażonej w samoloty typu Liberator o osiągnięciach umożliwiających zaopatrzenie jednostek AK działających na Kresach.

Problem ten był przedmiotem sporu między sztabem N.W. i SOE, a Szefem brytyjskiego sztabu lotniczego ACM Portalem, który uważał operacje tego typu za hazard.

¹ Wówczas Szef Sztabu Naczelnego Wodza.

Wódz Naczelny gen. Władysław Sikorski uznając wagę problemu zwrócił się listownie do prezydenta Roosevelta, który – niestety – odbił piłeczkę odsyłając pismo do władz brytyjskich. Wreszcie w pierwszej połowie września 1943 r. dostarczono do dyspozycji polskich załóg trzy Liberatory. Podany przez Brytyjczyków termin stworzenia w ramach 138 dywizjonu RAF polskiej eskadry został dotrzymany. Dowódcą eskadry „C” został S/L Stanisław Król. Etat jej wynosił 7 załóg.

Niestety zanim wznowiono loty do Polski w sezonie operacyjnym 1943/44 stracono sześć doświadczonych załóg i skąpo przydzielanych Halifaxów, które były użyte na innych terenach operacyjnych we Francji i Holandii.

Operacje SOE na tym terenie poniosły olbrzymie straty zarówno w jednostkach lotniczych jak i oddziałach dywersyjnych ze względu na zifiltrowanie sieci odbiorczych zrzutów przez Abwehrę². Z 54 zatrzymanych skoczków 47 zostało rozstrzelanych! Niemcy przejęli olbrzymie ilości sprzętu (3000 stenów, 75 radiostacji, 14 ton materiałów wybuchowych) tak oczekiwanych przez Armię Krajową.

Okres „Riposta” (sierpień 1943 – lipiec 1944)

Plan na ten sezon operacyjny był bardzo ambitny. Planowano 400 – 500 przelotów przy czym nowością były przeloty masowe całych formacji.

Na początku zakładano start do 20 samolotów z dywizjonów 138 i 161 każdej pogodnej nocy. W rezultacie latały tylko samoloty 138 dyonu, w większości z polskiej eskadry 1586 PAF. W pierwszej fazie samoloty startowały z lotnisk w Anglii. Następnie z Tunisu i wreszcie z Brindisi we Włoszech.

Kraj dokonał następnego wysiłku przygotowując placówki zrzutowe, które zostały podzielone na sprzętowe i przeznaczone

² niemiecki wywiad wojskowy.

do odbioru ludzi wyposażone w punkty kontaktowe i meliny dla skoczków. Usprawniono system łączności radiowej, zmieniono na bardziej sprawną sygnalizację świetlną, przygotowano tzw. bajory czyli lądowiska.

W okresie „Riposta” wystartowało 381 samolotów z czego 205 wykonało swoje zadania. Wskaźniki wykonania operacji wyraźnie wskazały na przewagę rozpoznania terenu przez załogi polskie. Wykonanie zadań w stosunku do ilości startów (128 z załogami polskimi) wynosił 44 % dla załóg brytyjskich i 61,5 % dla załóg polskich. Przyczyny niewykonania zadań były podobne jak w okresie: „Intonacja”.

W 36 operacjach wysłano 146 skoczków; zrzucano 265 ton sprzętu oraz znaczne sumy pieniędzy, m.in. 15 948 300 dolarów papierowych i 161 025 w złocie, 6 988 500 marek i 40 569 800 polskich „młynarek”¹.

Straty przy zrzutach były stosunkowo mniejsze niż w poprzednim okresie . Zginęło czterech skoczków, utracono 15 ton sprzętu oraz 9 % przesyłek pieniężnych.

Natomiast straty w sprzęcie lotniczym i w załogach były bardzo dotkliwe. Zginęło 14 załóg (3 polskie i 11 brytyjskich). Stracono 6 samolotów.

Równoległe do prac związanych z planowaniem operacji „Riposta” trwały .działania zmierzające do zorganizowania lotów łącznikowych z lądowaniem pod nazwą „Mostów”, a przez Anglików oznaczonych kryptonimem „Wildhorn” W grudniu 1942 roku przedstawiciel SOE mjr Perkins określił warunki przeprowadzenia pierwszego lotu. Dopiero jednak 7 miesięcy później 2 lipca 1943 roku Air Ministry wyraziło zgodę na wykonanie takiej operacji. Ustalono termin jej wykonania między 11 a 18 października 1943 roku.

¹ obowiązujące w okupowanej Polsce banknoty nazwane tak od podpisu dyrektora Banku Emisyjnego Feliksa Młynarskiego.

Operacja „Most I” – „Wildhorn I”

W rezultacie lotu dokonano w nocy z 15 na 16 kwietnia 1944. Samolot typu Dakota z dodatkowymi zbiornikami na paliwo z 267 Dywizjonu MAAF wystartował z lotniska Campo Casale z dwoma cichociemnymi na pokładzie oraz przesyłką pieniędzy i dokumentów dla legalizacji. Samolot pilotowany był przez mieszaną załogę w składzie: F/L E.J. Harrod, naw. P/O J.A. Wells, r/o P/O N. Wilcock z 267 MAAF oraz F/L Bolesław Koprowski 1586 PAF. Mimo wielu przygód – dwukrotne ostrzelanie przez artylerię przeciwlotniczą, pięciokrotne podchodzenie do lądowania, rozmokły grunt lądowiska - udało się szczęśliwie przeprowadzić bardzo trudną operację. W powrotną drogę zabrano z lotniska „BąK pod Lublinem” pięciu pasażerów, wśród których był. Gen. Stanisław Tatar I zastępca Szefa Sztabu KG AK.

„Most” II – „Widhorn II” – termin był przesunięty z 17 na 29 maja 1944. Lot samolotu Dakota KG- 477 ”V” z mieszaną załogą eskortowany przez dwa Liberatory z 1586 PAF, które leciały z zapatrzeniem na placówkę w rejonie Lwowa, odbył się dość spokojnie, nie licząc ostrzału lekkiej artylerii przeciwlotniczej w rejonie Budapesztu. Mimo dość grząskiego lądowiska samolot wylądował bez problemów. Błyskawiczny rozładunek i załadunek pozwolił na start w 6 minut (sic!) od momentu wylądowania. Na pokład zabrano trzech wysłanników i pocztę. Po 8 godzinach lotu samolot wylądował w Campo Casale

„Widhorn III” – „Trzeci Most” - 25/26 lipca 1944r. był ściśle związany ze zdobyciem przez oddziały Armii Krajowej pocisku raketowego V – 2. Celem operacji było przewiezienie głównych jego części i dokumentacji do Londynu. We wtorek 25 lipca samolot Dakota również z mieszaną załogą wystartował z Campo Casale z czterema skoczkami i paczkami o wadze 970 funtów w eskorcie Liberatora ze 1586 PAF. Lot przebiegł spokojnie, a lądowanie

sprawne za drugim podejściem. Szybki rozładunek i załadunek i... dramat. Rozmiękle po deszczach lądowisko zablokowało start.

Kilkakrotne próby startu nie dały, mimo wielu wysiłków, rezultatu. W związku z zagrożeniem ze strony Niemców (1,5 km od lotniska stacjonowały oddziały Luftwaffe w sile 100 ludzi z dwoma działkami przeciwlotniczymi) rozważano nawet spalenie maszyny. Dopiero po podłożeniu desek pod koła w czwartej próbie pilotowi z olbrzymim trudem udało się poderwać samolot. Lot powrotny odbył się bez większych problemów mimo kłopotów ze schowaniem podwozia po utracie płynu hydraulicznego i lądowaniu bez hamulców.

Następne dwa „Mosty” nie doszły do skutku z powodu zagrożenia lądowisk i trudności technicznych załóg. Operacje ograniczone do 3 lotów stanowiły wielki kontrast w porównaniu z podobnymi przeprowadzonymi we Francji czy Jugosławii, gdzie lądowały setki samolotów.