

# Andrzej Wilhelm Balcarek



<b>Official Number</b>	780000
<b>Rank</b>	<p>polski: sierż.mech.pokł./1586 ESP/  brytyjski: Sgt.</p>
<b>Date of birth</b>	1915-02-04
<b>Date of death</b>	1944-08-28
<b>Cemetery</b>	Kraków, Prandoty - cmentarz brytyjski <b>Wsp.</b> 50.078666, 19.953851
<b>Grave</b>	
<b>Photo of grave</b>	
<b>Country</b>	Polska
<b>Period</b>	II Wojna Światowa

## Source

Informacja i zdjęcia: Kelvin Youngs, [www.aircrewremembered.com](http://www.aircrewremembered.com)  
Zdjęcie i opracowanie Aleksander Gucwa

Wilhelm, Andrzej, Jerzy Balcarek urodził się 4 lutego 1915 roku w Jankowicach, powiat pszczyński na Śląsku, syn Pawła i Franciszki z domu Gawlik. Nie pamiętał ojca, który jako niemiecki żołnierz zginął w czasie I wojny światowej, gdzieś na francuskim froncie 11 listopada 1915 r. Służył w 11 Pułku Rezerwy Piechoty w 12 kompani. Pochowany został w stopniu Unteroffiziera czyli kaprała na Cmentarzu Wojennym w Saint-Laurent-Blangy ( płn. Francja, niedaleko granicy z Belgią)

Po ukończeniu jankowickiej szkoły powszechnej matka zaprowadziła go na naukę zawodu do pszczyńskiego kupca Madaja. Nie taka jednak kariera śniła się młodemu Wilusiowi. Kiedyś był świadkiem wylądowania na jankowickich polach samolotu i od tego czasu zaczęły się jego marzenia o lotnictwie. Nic więc dziwnego, że pewnego dnia porzucił nudnawe dla niego zajęcie w sklepie Madaja. Wyjechał do Bydgoszczy i po trzech latach 1932 - 1935 został absolwentem Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich (SPLdM), uzyskał tam patent mechanika samolotowego. Wkrótce też zaczął służyć w 21 eskadrze liniowej, słynnego 2 Pułku Lotnictwa w Krakowie.

Przełomowym momentem w jego lotniczej karierze był hitlerowski najazd na Polskę. Brał czynny udział w kampanii wrześniowej w 1939 roku w składzie 21 Eskadry Bombowej, która wchodziła w skład II Dywizjonu Bombowego Lekkiego. Jednostka posiadała 10 samolotów PZL.23B Karaś, 1 samolot Fokker F.VIIB/3m i 1 samolot RWD-8. 17 września został ewakuowany do Rumunii ( od 17 września do 10 października 1939 r. był internowany) kiedy to na nasze wschodnie kresy najechała Armia Czerwona. Stąd po wielu perypetiach wraz z innymi lotnikami przez Morze Czarne oraz Bejrut i Syrię dotarł do Francji.

30 października 1939 r. przybył do Marsylii i połączył się z Polskim Wojskiem, z polskimi siłami powietrznymi pod francuskim dowództwem. Jednym z pierwszych transportów, 8 grudnia 1939 r. udał się do Wielkiej Brytanii i zapisał się na listę z własnej woli, wstępując dobrowolnie do Ochotniczej Rezerwy Królewskich Sił Powietrznych a w dniu 6 sierpnia 1940 r. został przeniesiony do Polskich Sił Powietrznych. Różnorodność stosowanych wówczas maszyn bojowych powodowała, że kolejno przechodził różne przeszkolenia. Po przeszkoleniu w bazie Blackpool, służył w 304 DB od początku jego sformowania w jednostkach bojowych i pomocniczych. Następnie służył w 300 DB i 301 DB. Ochotniczo zgłosił się do służby w personelu latającym i 9 lutego 1944 roku rozpoczął kurs w Szkole Technicznej w 4 STT (School of Technical Training) gdzie ukończył kurs mechaników pokładowych. Ostatnie szkolenie ukończył 2 czerwca 1944 r. z certyfikatem mechanika pokładowego, specjalność bombowce typu Halifax i powrócił do bazy w Blackpool. Dnia 12 czerwca został wcielony do 300 dywizjonu bombowego i skierowano go do 11 Base na przeszkolenie na samolotach czterosilnikowych w 1662 HCU. Niedługo potem, 2 lipca 1944 r. był odkomenderowany do 1586 Eskadry Specjalnego Przeznaczenia we Włoszech.

10 sierpnia 1944 r. siódemka lotników przybyła na lotnisko Campo Casale koło Brindisi w południowo-wschodnich Włoszech. Wykonali cztery loty bojowe niosąc pomoc powstańcom Warszawy. Do piątego zadania wystartowali wieczorem 27 sierpnia 1944 r. Po pięciu godzinach lotu samolot miał dotrzeć nad powstańczą Warszawę. Samolot należał do Polskiej Samodzielnej 1586 Eskadry do Zadań Specjalnych, którą korespondenci wojenni ochrzczili mianem eskadry straceńców. Jedną z przygotowywanych do lotu maszyn był potężny HP Halifax II FS-P oznaczony numerem JP 295, który został wypożyczony ze 148 Sqn RAF (awaria jednego z silników) Był to ciężki bombowiec przystosowany do dokonywania zrzutów na dalekich tyłach wroga. Załoga jak zwykle bardzo starannie przygotowywała się do wykonania stojącego przed nim zadania. Nad całością przygotowań czuwał kpt. Franciszek Omylak. Doglądał każdego szczegółu. Z kolei ppor. Konstanty Dunin- Horkawicz zajmował się ładunkiem, który miał zrzucić nad Warszawą. To on, po godzinach niebezpiecznego lotu, pociągnie za dźwignię i uwolni zasobniki, które na spadochronach opadną na powstańcze zrzutowiska. W kokpicie sprawdzał urządzenia ppor. Kazimierz Widacki - pilot tej potężnej maszyny. Ostatniego przeglądu karabinów maszynowych, Vickersów, dokonywali ppor. Tadeusz Mroczo i kapral Józef Skorczyk. Jako strzelcy pokładowi odpowiadali za obronę samolotu. Najbardziej odpowiedzialną robotę miał jednak mechanik pokładowy, sierżant Wilhelm Balcarek. Na nim spoczywała odpowiedzialność za silniki, stery i wszystko to co pozwalało wznieść się w przestworza, przelecieć kilka tysięcy kilometrów i szczęśliwie powrócić na lotnisko Campo Casale.

Z tej wyprawy, do bazy w Brindisi nie wróciła polska załoga. Została zestrzelona 28 sierpnia 1944 r. w Banicy, dziś Krzywa (powiat gorlicki) przez niemiecki myśliwiec. Wcześniej sądzono, iż Halifax został zestrzelony w drodze powrotnej nad Adriatykiem i tam zatonął, a w Banicy rozbił się Liberator VI GR-R (EW275), lecz znalezione szczątki samolotu w latach 1994 - 2006 w Olszynchach i w Banicy, a następnie konsultacje z Muzeum RAF w Hendon, potwierdziły, iż załoga kapitana Franciszka Omylaka, zestrzelona została właśnie w Beskidzie Niskim (Gmina Sękowa).

Za wybitne zasługi został odznaczony trzykrotnie Medalem Sił Powietrznych.