

Andrzej Chytkowski



LOTNICY Z PROKOCIMIA

Podgórska
Biblioteka Publiczna



2020-012510-00

12510

06 PAZ. 2004

BIBLIOTEKA KRAKÓW

FILIA nr 43

2006-02-21

30-815 Kraków,

2008-03-10

ul. Gen. J. Jasińskiego 32

2007-02-20

2007-06-05

2009-03-17

2015, 03, 2015

2 6. 06. 2017

2 6. 05. 2020

LOTNICY Z PROKOCIMIA

ANDRZEJ
CHYTKOWSKI

Copyright © by Andrzej Chytkowski
& Wydawnictwo „Dom Książki”

Opracowanie redakcyjne: Władysław E. Piekarski
Okładka według obrazu Piotra Górki
Typografia i łamanie: Marcin Paruzel

Miejsca pochodzenia zdjęć
wyszczególniono w bibliografii



Procedura

Wydawca:

Wydawnictwo „Dom Książki”
Częstochowa, ul. Wilsona 8
tel. (34) 324 97 79, 324 27 80
<http://www.domksiazki.icz.com.pl>
e-mail: domksiazki@icz.com.pl

12510 S

ISBN 83-89108-32-1

Wydanie pierwsze

Printed in Poland

410/104 1)

Gapa

*Skrzydlate niebo,
szeroko rozpostarte
strzała tułowia*

do ziemi mknie.

W dziobie laur,

splątanej pasji,

odwagi i nadziei,

polskich Ikarów cel.

SPIS TREŚCI

Od Autora	7
-----------------	---

ŻYCIORYSY

St.sierż.pil. BUJAK Adam	12
Ppłk pil. CHAŁUPA Stanisław	14
Sierż.pil. FLANEK Leopold	24
Kpt.pil. GORZULA Mieczysław	42
Por.pil. GRZECH Jan	47
Por.pil. HABELA Adam	52
Kpr.pil. JANUS Mieczysław	59
Plut.pil. JANUS Roman	63
Mjr pil. JANUS Stefan	67
Plut.pil. KOREPTA Jan	76
Mjr naw. KRÓL Stanisław	82
St.sierż.pil. MURZYN Józef Franciszek	96
Sierż.pil. OPRYCH Franciszek	99
St.szer. POPRAWSKI Józef	102
STĘPIEŃ Eugeniusz	104
Por.pil. STĘPIEŃ Józef	106
Ppłk pil. ŻUREK Stanisław	118

GODŁA ESKADR, SKRZYDEŁ, DYWIZJONÓW W KTÓRYCH LATALI LOTNICY Z PROKOCIMIA	121
--	-----

WSPOMNIENIA

TRAGICZNA WALKA 123 ESKADRY	136
SZPITAL	140
ROZPOCZYNAM MOJĄ WOJNĘ	145
OSTATNI KRĄG NAD WARSZAWĄ	147
JAK CZĘSTO STARTOWAŁEM I NA SZCZĘŚCIE TYLKO SAMO RAZY LĄDOWAŁEM - NA PRZYKŁADZIE JEDNEGO DNIA	149
TRZYNASTKA	152
SAMOTNY LOT	154
INTERNOWANIE	156
PIERWSZY KONTAKT Z LYON-BRON	159
WIGILIA	162
SZKOLENIE W MONTPELLIER	165
NAD FRANCJĄ	169
PRZYMUSOWE LĄDOWANIE	172
WYPŁATA	174
PECHOWA KAMIZELKA	176
OSTATNI RAZ	178
Z MOICH WSPOMNIEŃ	180
ÓSMY KAWALER ORDERU DSO	183
 Postłowie	 193
Bibliografia	196



Andrzej Chytkowski w kabinie samolotu P11c

Od Autora

Jest ewenementem na skalę naszego kraju (a może świata), że tylu młodych chłopców z Prokocimia znalazło się w szeregach lotnictwa. Moim zdaniem powodem tego było specyficzne środowisko kolejarские, w którym dzieci wychowywano w duchu patriotyzmu. Wzorem patriotyzmu byli sami rodzice, którzy w roku 1918 brali czynny udział w odzyskaniu niepodległości państwa polskiego. Dużą rolę odegrało umiejętne przekazanie pozytywnych

wzorców przez pedagogów, którzy w świadomości młodych ludzi rozbudzali umiłowanie do ojczyzny oraz zamiłowanie do techniki, której rozwój obserwowano na kolei. Niewątpliwy wpływ na to też miało bezrobocie okresu międzywojennego zmuszające do szukania pracy poza miejscem zamieszkania i spojrzenia ku niebu, na którym od czasu do czasu pojawiał się aparat powietrzny pobudzając wyobraźnię młodych chłopców. Ponadto możliwość wstąpienia do formacji lotniczej, która jako nowy rodzaj wojsk cierpiała na brak personelu. I wreszcie ludzkie odczucia takie jak : chęć wykazania się samodzielnością, przezwyciężenia strachu i zaimponowania w środowisku – zwłaszcza płci pięknej. Dodałbym jeszcze romantyzm...

W świadomości tych młodych ludzi zapewne nigdy nie powstała myśl, że w przyszłości będą tworzyć historię, że tak bardzo będą potrzebni ojczyźnie, a ich nazwiska znać będą nie tylko najbliżsi sąsiedzi.

Można śmiało stwierdzić, że piloci z Prokocimia rozpoczęli i kończyli drugą wojnę światową zwycięstwami powietrznymi.

W dniu 1 września 1939r. sierż.pilot Leopold Flanek zestrzelił jeden z pierwszych samolotów Luftwaffe, a kpt.pil. Mieczysław Gorzula jeden z ostatnich, w dniu 9 kwietnia 1945r.

Na podstawie moich obliczeń prokocimscy piloci zestrzelili dziewiętnaście samolotów wroga, trzy prawdopodobnie i jeden uszkodzili. Sukcesy te odnieśli: mjr pil. Stanisław Chałupa, sierż.pil. Leopold Flanek, kpt.pil. Mieczysław Gorzula, ppor.pil.Adam Habela, mjr pil.Stefan Janus. Do tej liczby można jeszcze dodać dwa samoloty zniszczone przez mjr Stefana Janusa na ziemi.

W uznaniu zasług stanowiska dowódcze powierzono: kpt.pil. Mieczysławowi Gorzuli dowodzenie Eskadrą „B” w 309 Dywizjonie Współpracy z Wojskiem; mjr pil. Stefanowi Janusowi dowodzenie 315 Dywizjonem Myśliwski, a następnie 1 Polskim Skrzydłem Myśliwskim; mjr nam. Stanisławowi Królowi dowodzenie II Plutonem w 26 Eskadrze Obserwacyjnej (Polska 1939), a następnie Eskadrą „C” w 138 Dywizjonie RAF i Polską Eskadrą 1586 do zadań specjalnych; ppłk pil. Stanisławowi Żurkowi dowodzenie 304 Dywizjonem Bombowym.

Spośród pilotów, których biografię zamieszczam prawie 50% zginęło.

Taką cenę przyszło im zapłacić za wolność ojczyzny i umiłowanie do skrzydeł.

Andrzej Chytkowski

ŻYCIORYSY

St.sierż.pil. BUJAK Adam



Pilot 23 Eskadry Obserwacyjnej wchodzącej w skład 2 Pułku Lotniczego w Krakowie. 31 sierpnia 1939r. przelatuje wraz z eskadrą na lotnisko położone w Palczowicach.

1 września zostaje wyznaczony do pierwszego zadania jakie ma wykonać eskadra. Startuje o godz. 11.15 wraz z por.obs. Radomirem Walczakiem, rozpoczynając szlak bojowy Jednostki. Celem jest roz-

poznanie osi Cieszyn - Fryderyki, rejonu 30 km na zachód od miejscowości Frydek oraz drogi na osi Zebrzydowice - Karwina - Morawska Ostrawa. Na trasie samolot jest ostrzeliwany przez artylerię przeciwlotniczą. Pociski tną poszyciekadłuba i skrzydeł, raniąc pilota w nogę. Poczucie obowiązku jest tak silne, że pilot przezwycięża strach i ból, kontynuując lot. Po powrocie na lotnisko rana zostaje opatrzona, a pilot ma zostać odesłany do szpitala. W młodym sercu budzi się sprzeciw. Odejść w pierwszym dniu wojny? W chwili gdy ojczyzna mnie potrzebuje? Nigdy! Upór zwycięża. Pozostaje w eskadrze. Pomimo rany nadal wykonuje loty obserwacyjne i łącznikowe, działając na korzyść Armii „Kra-ków”, „Karpaty” i Grupy Armii „Małopolska”.

17 września po południu, wraz z eskadrą, przekracza granicę rumuńską w Czerniowcach. Po przedostaniu się do Wielkiej Brytanii od 1941 r. lata w nr 2 CFS Ferry Pool, a następnie od 1942 r. do zakończenia wojny w 22, 44 i 48 MU (jednostki dokonujące remonty i dostaw sprzętu).

Ppłk pil. CHAŁUPA Stanisław

*Wdzięczy za pamięć o
dawnych lotnikach
Chałupa*



Urodził się 14 stycznia 1915r. w miejscowości Zalas. W 1935 r. zdaje egzamin dojrzałości w IX Państwowym Gimnazjum im. Hoene-Wrońskiego w Krakowie.

Zgłasza się ochotniczo do wojska i 20 września rozpoczyna służbę w Szkole Podchorążych Rezerwy Artylerii we Włodzimierz Wołyńskim. Tam wspólnie z kolegą Janem Grzechem, postanawiają

przenieść się do lotnictwa, formacji, która jest ich marzeniem.

3 stycznia 1936r. zostaje słuchaczem Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Naukę pilotażu podstawowego kończy na samolotach RWD-8 i PWS-26, a następnie wyższego pilotażu w Grudziądzu na PZL P-7.

15 października 1938r. mianowany zostaje podporucznikiem pilotem (XI promocja, 25 lokata).

Otrzymuje przydział do 123 Eskadry Myśliwskiej wchodzącej w skład 2 Pułku Lotniczego w Krakowie. Z końcem czerwca 1939r. zostaje skierowany na kurs radiołączności w Warszawie, na którym przebywa do chwili mobilizacji. Po powrocie do pułku zostaje wyznaczony na dowódcę rzutu ziemnego 123 Eskadry, którą włączono do Brygady Pościgowej. Wyjeżdża transportem kolejowym do Piaszeczna, a stamtąd na lotnisko polowe w Poniato-
wie, oznaczone kryptonimem „Żyto”. Tam przygotowano stanowiska dla samolotów, które przylatują 1 września przed godz. 6.00. W tym dniu, w popołudniowej walce, eskadra ponosi poważne straty. Z dziesięciu samolotów połowa zostaje zestrzelona przez wroga.

3 września zmiana lotniska. Samoloty lądują w Radzikowie, na lotnisku polowym o kryptonimie „Olszynki”. Następnego dnia ppor. Chałupa około

godz. 12.00 wystartował w rejon Żyrardowa. Samolotów Luftwaffe nie napotkano.

Pod wieczór ponownie startuje jako dowódca klucza. Podczas lotu, poniżej polskich myśliwców pojawiło się siedem Junkersów Ju-87 lecących na północ. Polacy zaatakowali wroga ale z uwagi na zacięcia karabinów maszynowych w przestarzałych PZL P-7 nie uzyskali zestrzeleń.

5 września leci w składzie klucza prowadzonego przez ppor. Kawnika. Napotkano samoloty Messerschmitt Me-110. Wywiązała się walka w czasie której pociski wystrzelone przez pilotów klucza trafiają w kadłub jednego z Messerschmittów. Pojawia się czarny dym. Maszyna załamuje lot i spada na ziemię.

Po południu ponownie leci na wymiatanie w kierunku frontu, ale niemieckich samolotów nie zauważono.

Szóstego po południu eskadra przenosi się na lotnisko w Lublinie. Jest ono zatłoczone samolotami, co zmusza pilotów do kolejnej zmiany lądowiska. Z braku obsługi naziemnej piloci sami maskują maszyny.

Następnego dnia przybywa obsługa naziemna. Ppor. Chałupa wspólnie z pchor. Tadeuszem Kratke wykonuje lot patrolowy w rejon Lublina. W pobliżu miasta spotykają siedem bombowców niemieckich.

kich. Nie zauważyli jednak, że są one osłaniane przez cztery Messerschmitty Me-110, które zaatakowały Polaków. Na szczęście pociski ich są niecelne.

Wkrótce po wylądowaniu niemieckie bomby spadają na pole wzlotów. Zmusza to eskadrę do przelotu na lotnisko w Łucku, a następnie dalej w rejon Młynowa.

12 września eskadra ponownie wraca pod Lublin, na lotnisko Łuszczów. Po przymusowe lądowaniu w przygodnym terenie kpr. Henryka Flamme, Stanisław Chałupa leci na RWD-8 udzielić mu pomocy. Po powrocie dowiaduje się, że eskadra została przetrzucona do Młynowa. Z powodu ciemności zmuszony jest lądować koło Hrubieszowa. Do jednostki dociera w dniu następnym.

W związku ze zbliżaniem się czołgów wroga, eskadra przeniesiona zostaje do Brzeżan. W czasie startu ppor. Chałupa uszkodził statecznik w swojej „siódemce”.

Wylądował szczęśliwie, ale samolotu nie można było naprawić w warunkach polowych i został zniszczony.

16 września wykonuje lot do Sztabu Lotnictwa. Siedemnastego nad lotniskiem pojawiły się samoloty radzieckie, które wykonały okrążenie i odleciały na wschód.



Ppor. Chałupa ponownie leci do sztabu z meldunkiem. Tam otrzymuje rozkaz od gen. bryg. pil. Józefa Zająca, przekroczenia przez eskadrę granicy rumuńskiej.

Kiedy powraca na lotnisko okazuje się, że polskie samoloty już odleciały do Rumunii. Samotnie, na RWD-8, wzdłuż Dniestru dociera do Czerniowiec. Po wylądowaniu w Czerniowcach polecono mu lecieć do Jassy, gdzie zdaje samolot i broń. Samochodem udaje się do obozu dla internowanych w Baile Govora.

28 października otrzymuje paszport, z którym jedzie do Balcic. Tam w dniu 31 października wsiaada na statek „Patris”, który wieczorem odbija od nabrzeża. Płynąc przez Konstantynopol i Maltę 12 listopada wpływa do portu w Marsylii. Następnego dnia ppor. Stanisław Chałupa jest już w bazie polskiego lotnictwa w Lyon-Bron.

Zostaje umieszczony na liście dziewiętnastu pilotów, którzy będą się szkolić na sprzęcie francuskim i utworzą polską eskadrę. Wszyscy zostają skierowani do Centre d'Instruction d'Aviation Montpellier. Od tej pory nazywani są grupą „Montpellier”. W lutym 1940r. eskadra kończy szkolenie na samolotach Morane MS-406. Podzielono ją na sześć kluczy. Ppor. Stanisław Chałupa skierowany zostaje do klucza nr 5.

Skład klucza : por. pil. Józef Brzeziński, ppor. pil. Stanisław Chałupa i plut. pil. Antoni Będa.

W dniu 27 marca, po uroczystym pożegnaniu, przez Naczelnego Wodza gen. Władysława Sikorskiego oraz zebranych kolegów i gości klucz odleciał na lotnisko Xaffevillers. Tam stacjonowała Grupa de Chasse 1/2, do której został przydzielony klucz. Lotnisko to usytuowane jest w północno-wschodniej Francji około 40 km od granicy niemieckiej. Piloci klucza wykonują loty zapoznawcze z rejonem działania a następnie patrolują wyznaczone rejony nadgraniczne i ostrzegają samoloty rozpoznawcze.

10 maja 1940r., o świcie, lotnisko zostaje zbombardowane. Dywizjon zostaje przeniesiony do Toul Oche. Rozpoczyna się walka na śmierć i życie.

W dniu 11 maja Dywizjon 1/2, a w jego składzie ppor. Stanisław Chałupa, toczy zacięte walki z niemieckimi bombowcami. Stanisław Chałupa uzyskuje prawdopodobne zestrzelenie Junkersa Ju-88.

14 maja Dywizjon 1/2 przeniesiono na lotnisko w Damblain, celem obrony przygranicznej strefy od Colmaru po Bazyleję i dalej wzdłuż granicy szwajcarskiej.

2 czerwca polski klucz wystartował na alarm i został naprowadzony nad Alpami na niemieckie bombowce lecące bombardować Lyon-Bron. Sta-

niśław Chałupa zestrzelił Heinkla He-111.

W dniu 8 czerwca Dywizjon 1/2 przeniesiono na lotnisko oddalone o 40 km od Paryża. Tego też dnia wykonano kilka lotów bojowych. Ppor. Chałupa startuje dwukrotnie. W pierwszym locie w okolicach Paryża zestrzelił Messerschmitta Me-109, a w drugim dwa Junkersy Ju-87.

W następnych dniach klucz wraz z Dywizjonem 1/2 zmienia lotniska i wykonuje loty bojowe.

Po ustaniu działań wojennych Dywizjon zostaje przeniesiony na lotnisko Monteilier gdzie pożegnano Polaków udających się do portu w Marsylii.

W Wielkiej Brytanii ppor. Stanisław Chałupa, zostaje przydzielony 23 lipca 1940r. do 302 Dywizjonu Myśliwskiego, stacjonującego w Leconfield. Lata na samolocie Hawker „Hurricane”.

15 sierpnia 302 Dywizjon osiąga gotowość bojową i wchodzi w skład 12 Grupy Myśliwskiej, której zadaniem jest obrona rejonu wschodniej Anglii od Grimsby na południu po Scarborough na północy.

20 sierpnia klucz w składzie: Riley, Chałupa, Paterek wykonuje lot patrolowy w rejonie Hull. W pewnej chwili ppor. Chałupa zauważył lecący w znacznej odległości od klucza samolot. Pomachał skrzydłami i skierował się ku niemu. Po stwierdzeniu, że jest to Junkers Ju-88, zaatakował go i zestrzelił. W meldunku z tego lotu Stanisław Chałupa na-

pisał : „Podczas patrolowania zauważyłem samolot lecący z nad morza w stronę Anglii w odległości około jednego kilometra ode mnie. Pomachałem skrzydłami i skierowałem się do zauważonego samolotu. Nie mogłem ustalić, co to za samolot, bo jak raz miałem słońce na kierunku lotu. Po zbliżeniu się do niego na odległość 200 metrów stwierdziłem, że jest to Ju-88. Zaatakowałem go i poczęstowałem trzema seriami karabinów maszynowych z odległości około 150 metrów. Zauważyłem jakieś przedmioty wylatujące z niego, a następnie dużą czarną smugę dymu za jego lewym silnikiem. Niemiec zwałił się w dół i wpadł w chmury. Ze względu na to, że silnik mojego „Hurricane” zaczął nawalać – spod maski jego zaczął wydobywać się biały dym – przymknąłem nieco manetkę gazu i skierowałem się w stronę lądu, stale tracąc na wysokości. Do lotniska jednak nie zdążyłem dolecieć, bo na wysokości 2000 stóp silnik trząsł się jak w febrze. Wylądowałem w polu ze schowanym podwoziem”.

W dniu 13 września 302 Dywizjon przeniesiono na lotnisko w Duxford.

15 września w walce z myśliwcami i bombowcami ppor. Chałupa zestrzelił na pewno Dorniera Do-17 i prawdopodobnie Dorniera Do-215. Lecąc wówczas jako dowódca klucza zielonego, zaatakował drugi klucz Dornierów. Do pierwszego bombowca

oddął serię strzałów po której samolot ogarnęły płomienie i dym, a następnie poszedł w pionowym nurkowaniu do ziemi. Natychmiast atakuje drugi bombowiec zapalając jego prawy silnik. I ten samolot runął w dół.

25 września 302 Dywizjon powraca na lotnisko w Leconfield, a 11 października przenosi się do Northolt.

Pod koniec grudnia nadchodzi rozkaz gen. Władysława Sikorskiego (nr 184/G.M.40 z 21 grudnia 1940r.) o nadaniu Stanisławowi Chałupie Srebrnego Krzyża Orderu Virtuti Militari.

20 marca 1941r. awansuje na porucznika. Następny rozkaz inspektora Polskich Sił Powietrznych nadaje por. Stanisławowi Chałupie Polową Odznakę Pilota nr. 315. Na wiosnę 1941r. w wyniku kontuzji odniesionych przy lądowaniu przeniesiony zostaje na stanowisko dowodzenia w sektorze Kenley. Pełni również obowiązki instruktora pilotażu.

Słowa, że nigdy tak wielu, nie zawdzięczało tak wiele, tak nielicznym, w pełni odnoszą się do Stanisława Chałupy, uczestnika bitwy o Anglię.

O sukcesach Stanisława Chałupy w czasie wojny, nie zapomniano. 13 października 2000r. Attache Wojskowy, pułkownik Gallet, odznaczył Stanisława Chałupę, francuskim Krzyżem Wojennym 1939-45. Uroczystość odbyła się w Konsulacie Generalnym

Francji w Krakowie. Wzięli w niej udział przedstawiciele władz, wojska i policji, jak również Krakowskiego Klubu Seniorów Lotnictwa i Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie.

W tym też roku Stanisław Chałupa został awansowany do stopnia podpułkownika.



Mjr Stanisław Chałupa po otrzymaniu odznaczenia

Sierż.pil. FLANEK Leopold



Urodził się 13 grudnia 1909r. w Bieżanowie. 21 października 1929r. zostaje powołany do wojska, do 1 kompani szkolnej w 2 Pułku Lotniczym w Krakowie. Marząc o lataniu, 1 maja 1930r. rozpoczyna kurs pilotażu w Bydgoszczy, po ukończeniu, którego powraca do pułku i zostaje pilotem 21 Eskadry Liniowej. 15 maja 1931r. awansuje na kaprała. W tym też roku, w okresie od 30 lipca do 30 września

przebywa na kursie wyższego pilotażu w Grudziądzu, po którym zostaje przeniesiony do 121 Eskadry Myśliwskiej.

W 1935r. kończy kurs instruktorów szybowcowych w Ustianowej. W marcu 1936r. awansuje na plutonowego.

W okresie międzywojennym lata w trójceakrobacyjnej 121 Eskadry, która jest konkurencją dla słynnej „trójki Bajana”.

Jako doskonały pilot myśliwski reprezentuje Kraków na zawodach rozgrywanych pomiędzy pułkami, zajmując tam czołowe miejsca i zdobywając nagrody. Bierze również udział w podobnych zawodach poza granicami kraju gdzie też jest jednym z najlepszych. Leopold Flanek znany jest także jako sportowiec. 19 marca 1937r. zostaje odznaczony Brązowym Krzyżem Zasługi i awansuje na sierżanta.

Penetracja polskiego terytorium przez wrogie samoloty zwiadowcze, jest powodem podjęcia przez dowództwo lotnictwa organizacji zasadzek. Ze 121 Eskadry zostaje wysłany do Aleksandrowic koło Białej. Klucz w składzie: ppor.pil. Wacław Król, pchor.pil. Władysław Chciuk, sierż.pil. Leopold Flanek, st.szer.pil. Paweł Kowala. Jednak z uwagi na to, że wrogie samoloty latają na dużej wysokości i z prędkością przekraczającą możliwości dojścia ich

przez nasze myśliwce – do spotkań nie dochodzi.

Tuż przed wybuchem wojny sierż. Leopold Flanek otrzymuje pensję za miesiąc wrzesień. Ale jemu pieniądze nie są tak potrzebne jak najbliższej rodzinie. Nie może pozostawić ukochanej żony Józefy oraz córeczek Izabeli i Zosi, bez środków do życia. Przyszłość jest taka niepewna. Żołnierski obowiązek dla ojczyzny zakłócają uczucia miłości i tęsknoty. Z braku innej możliwości leci samolotem nad rodzinny dom i tam na spadochroniku, zrzuca wypłatę wraz z kartą uposażenia. To wszystko co w tej chwili może zrobić dla najbliższych. Nie przypuszcza, że jest to jego ostatnie spojrzenie na znajomą okolicę, na rodzinny dom, który w swych ścianach skrywa najukochańszych. Nie myśli, że Ci najdrożsi dopiero po wielu latach odnajdą jego grób i z tym samym uczuciem miłości, która nie przemieniała ukłęką nad jego prochami.

1 września 1939r. piloci klucza wykonali około 30 lotów. W starciu z niemieckimi samolotami sierż. Flanek, w rejonie Kęt, zestrzelił 1 bombowiec Heinkel He-111. Tego dnia wieczorem klucz dołączył do Eskadry, która stacjonuje na lotnisku polowym.

2 września sierż. Flanek i ppor. Król patrolują rejon Krakowa. W pobliżu miasta napotyka bombowce Luftwaffe. Te jednak nie podejmują walki i wykorzystując większą szybkość od naszych PZL P-

11c, uciekają, wyrzucając bomby na podmiejskie pola.

3 września o godz. 7.15 start na przechwycenie wyprawy bombowej. Sierż. Flanek i ppor. Nowa atakują bombowce. Wynik - zestrzelony Heinkel He-111. Tego też dnia Eskadra została przeniesiona na lotnisko Podlódów. W dniu następnym przelot do Kraczewic. Tutaj 121 Eskadra przebywa cztery dni, wykonując loty patrolowe. 9 września rano startuje klucz w składzie: ppor. Gnyś, sierż. Flanek i st.szer. Arabski. W ataku na niemieckie bombowce Flanek zestrzelił Heinkla He-111. Ale i jego samolot został postrzelony, tak że pilot z trudem wylądował na lotnisko. Około godz. 15.00 jednostka zostaje przeniesiona do Strzelc. 11 września sierż. Flanek i ppor. Gnyś rozpoznają obszar Góra Kalwaria - Dęblin.

18 września o godz. 700, na rozkaz dowódcy transportu samochodowego ppor.pil. Ryszarda Koczora, sierż. Flanek przekracza granicę rumuńską. Do 1 października przebywa w Bukareszcie, a następnie w obozie dla internowanych w Baile Govora.

29 października otrzymuje paszport i natychmiast wyjeżdża do Balcic, skąd 5 listopada odpływa na Maltę. 20 listopada dociera do Marsylii.

We Francji Leopold Flanek zostaje umieszczony na liście dziewiętnastu pilotów wyznaczonych na

szkolenie w Centre d« Instruction d« Aviation de Chasse w Montpellier.

Wyjazd do Montpellier następuje 7 stycznia 1940r. Tam odbywa loty na Moranie MS-406.

Sierż. Flanek nie ma problemów z opanowaniem samolotu, przecież już przed wybuchem wojny uważany był za znakomitego pilota myśliwskiego. Jego doskonałość obrazuje relacja Wacław Króla, który pisze: „Tuż przed zakończeniem lotów w powietrzu był sierż. Flanek. Właśnie zameldował przez radio, że lot zakończył i zbliża się do lotniska. Kierownik lotów potwierdził odbiór depeszy Flanka i zezwolił mu na wejście w krąg nadlotniskowy. Lecz Flanek, zamiast łagodnie obniżyć wysokość, ostro znurkował na dużej prędkości na sam środek lotniska i z wysokości może 50 metrów podciągnął samolot do góry, by wykonać pętlę, po tym zawrót i wywrót, beczkę powolną na wznoszeniu w lewą stronę, beczkę powolną w prawą stronę, następnie zawrót, po którym spokojnie zajął miejsce w kręgu na wysokości 500 metrów. Flanek znany był jako wytrawny myśliwiec i akrobata, ale jego odwaga, połączona z wyraźnym niezdyscyplinowaniem, zadziwiła wszystkich. Figury akrobatyczne wykonał poprawnie, więc kierownik lotów nie interweniował, podziwiał Flanka razem z nami. Nie miał do Flanka pretensji – od, poniosło go, dawno nie latał,

chciał pokazać, co umie i pokazał to doskonale. Pogratiłował mu tak doskonalego opanowania samolotu, na którym wykonał pierwszy lot. Innego zdania był nasz polski dowódca Eskadry, kpt. Łaskiewicz, który skarcił ostro wybryk Flanka. Ale szybko mu przebaczył, bo Flanka znał dobrze, latał z nim razem w myśliwskim dywizjonie krakowskim, kiedy dowodził 121 Eskadrą”.

Jak z kolei wspomina mjr pil. Stanisław Chałupa : „To właśnie Flanek przyczynił się do szybszego zakończenia kursu pilotażu. Swoimi popisami udowodnił Francuzom, że Polakom wystarczy krótki czas dla opanowania każdego typu samolotu”.

Po zakończeniu szkolenia Eskadrę „Montpellier” podzielono na sześć kluczy. Sierż. Leopold Flanek został przydzielony do klucza nr 1, w skład którego weszli: kpt. pil. Stefan Łaskiewicz, por.pil. Stefan Zentara, sierż.pil. Leopold Flanek. Klucz włączono do Groupe de Chasse 3/2 i w dniu 29 marca przelatywał on na lotnisko Cambrai, gdzie stacjonuje wymieniony dywizjon. Lotnisko Cambrai znajduje się 35 kilometrów od granicy belgijskiej.

Początkowo piloci klucza wykonują loty treningowe, a następnie patrolowe w wyznaczonych rejonach. 10 maja po wschodzie słońca, lotnisko zostało zbombardowane. Zniszczeniu uległa znaczna część samolotów, zabudowań i urządzeń. Z polskie-

go klucza tylko samolot Flanka odniósł niewielkie uszkodzenie.

13 maja Polacy, w składzie 3/2 Dywizjonu, toczą walkę z niemieckimi bombowcami. W walce tej sierż. Flanek zestrzelił Heinkla He-111. Tak wspomina ją por.pil. Stefan Zentara : „*Odbyła się na oczach całego dywizjonu i przypominała raczej pokazowy lot treningowy, a nie walkę o życie*”.

16 maja dywizjon a wraz z nim Polacy, walczy w rejonie Laon-Virnigs nad Belgią. Niemieckie bombowce osłaniane są przez myśliwce. Przewaga liczebna jest po stronie wroga. Sierż. Flanek zestrzelił kolejny bombowiec Heinkel He-111. W zamieszaniu jakie powstało, każdy pilot walczył indywidualnie. Z walki nie powrócił pilot francuski i nie powrócił Leopold Flanek. W samotnych pojedynkach nikt nie zauważył co się stało z polskim lotnikiem. Uznano go za zaginionego.

Dopiero po wojnie ustalono, że sierż. Leopold Flanek zginął 16 maja 1940r. podczas przymusowego lądowania w Ardenach, na terenie Belgii. Został pochowany na cmentarzu komunalnym w Neuville-aux-Tourniers. 1963r. prochy jego zostały ekshumowane i przeniesione na czeski cmentarz w Neuville Saint Vaast we Francji, grób nr 150.

Żyją jeszcze osoby, które pamiętają Leopolda Flanka. Kpr.pil. Aleksander Rudkowski powiedział : „Był

to zacny człowiek, wysoki, dobrze zbudowany, uśmiechnięty i radosny, zawsze gotowy pomagać innym. Dobry pilot i świetny myśliwiec, który na strzelaniach lotniczych zdobywał najwyższe lokaty. Doskonały sportowiec. Pamiętam jak w wolnych chwilach piloci bombowców grali w siatkówkę, przeciwko pilotom myśliwskim. Wystarczyło, że w myśliwcach grała dwójka, Flanek i Karol Pniak, a przegrana bombowców była pewna. Musieliśmy za przegraną kupować blok czekolady”.

Podobnie wspomina Flanka pan Tadeusz Siudut, który jako dziecko mieszkał w pobliżu lotniska Rakowice i często przebywał wśród pilotów. Wacław Król napisał : „Sierż.pil. Leopold Flanek należał do znanych akrobatów w myśliwskim lotnictwie przedwojennym, był przy tym doskonałym strzelcem, zdobywał liczne nagrody na międzynarodowych zawodach lotniczych”.

Pośmiertnie odznaczony Krzyżem Walecznych (rozkaz nr 4009/V/40 z dnia 11 czerwca 1949r.), Polową Odznaką Pilota (rozkaz nr 3/41) ora z 20 listopada 1990r. Krzyżem Czynu Bojowego Polskich Sił Zbrojnych Na Zachodzie.



*Leopold Flanek
w 2 pułku - na lotnisku*



... przed samolotem P7



Przed lotem szkoleniowym





*Na kursie instruktorów szybowcowych w Ustjanowej
- Flanek na górnym zdjęciu stoi pierwszy z prawej*



2 Pułk Lotniczy Kraków.

KARTA UPOSAŻENIA

L. p.

8.

Dla p. *Flanka Leopolda*

za miesiąc

listopada

NABIEŻYTOSĆ	KWOTA	
	zl.	gr.
Uposaż. sam. utrzym. rod.	244	-
Podatek służbowy	25	-
rechner. utrzym.	152	-
rechner. utrzym.		
Razem należność	423	-

POTRĄCENIA:	zl.	gr.
Podatek specjalny	29	61
Podatek dochodowy		
Zaliczka zwrotna		
Ubezpieczenia społeczne chorob.		
emeryt.		
wypadk.		
Fundusz pracy		
Świadc.		
Opol.	11	-
Pomoc zimowa		
Fundusz reprez.		
Obr. Narod.		
Dobrowolne potrącenia 3%		
Woda		
Szpital		
Wierzytelności skarbowe		
Wierzytelności ryczałtowe		
Wierzytelności osób fizycznych		
Czynsz mieszk. skarbowy		
F. K. W.		
Gminne		
<i>POP</i>	43	21
Razem potrącenia	63	82

pozostaje do wypłaty *359 18 zł.*

Za zgodność: Oficer-płatnik.

Spółka

to czytać

Karta uposażenia zrzucana wraz z pensją na spadochronie przez Leopolda Flanka



Podczas zajęć sportowych



Podczas wypoczynku



Przed hangarem 121 eskadry



Flanek trzeci od lewej

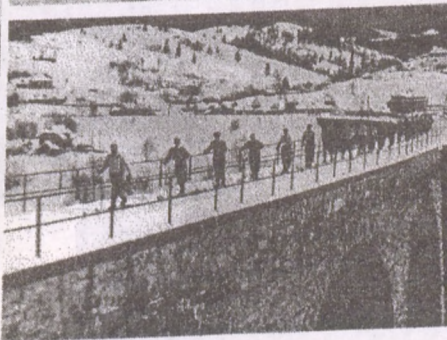


Na zajęciach z wyszkolenia narciarskiego (Worochta)





Flanek narciarz



Francja 1940 rok



Zdjęcia z albumu Leopolda Flanka opisane jako „Francja 1940”

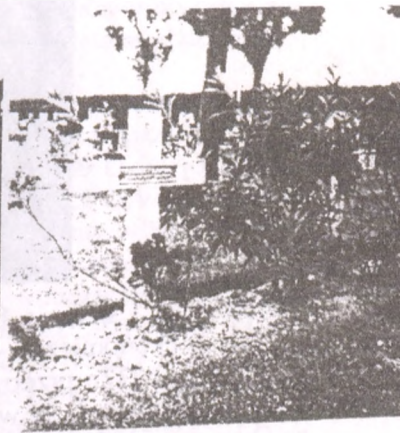




Leopold Flanek z żoną



*Cmentarz
w Neuville Saint Vaast
we Francji*



*Grób
sierż. pil.
Leopolda Flanka*

Kpt.pil. GORZULA Mieczysław



Urodził się 1 sierpnia 1919r. w Krakowie. Kończy szkołę Ekonomiczno – Handlową w Krakowie. W wakacje 1937r. przebywa na kursie szybowcowym w Ustianowej. 22 września zostaje powołany na Dywizyjny Kurs Podchorążych Rezerwy przy 20 p.p. w Krakowie. Zamiłowanie do latania sprawia, że stara się o przeniesienie do lotnictwa.

30 grudnia marzenia jego spełniają się i jest słuchaczem Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Radomiu, a następnie w Dęblinie. Kończy ją 15 października 1938r. w stopniu kaprała podchorążego. Zdobywa zawód instruktora pilotażu na PWS-26 i otrzymuje przydział do 2

Pułku Lotniczego w Krakowie, jako pilot rezerwy. 30 sierpnia 1939r. zostaje zmobilizowany i wcielony do Eskadry Zapasowej. 17 września 1939r. przekracza granicę rumuńską. 21 września otrzymuje paszport wystawiony przez Konsulat RP w Bukareszcie. Jedzie do Eforie, skąd 13 października udaje się do Balcic. 15 odpływa do Syrii, a stamtąd do Marsylii.

Na początku 1940r. dociera do Wielkiej Brytanii gdzie przechodzi przeszkolenie na sprzęcie brytyjskim. Od września walczy w 229 Dywizjonie Myśliwskim RAF, a następnie w 615 Dywizjonie Myśliwskim noszącym nazwę „County of Surrey”. Wacław Król pisząc o polskich pilotach w 229 Dywizjonie, tak charakteryzuje Mieczysława Gorzulę: *„Był wysokiego wzrostu, bardzo przystojny, wzbudzał zainteresowanie angielskie. Włosy miał koloru złotawego, trochę przerzedzone, ale kręjące się. Znał dosyć dobrze język angielski, gdyż przed przydzieleniem do dywizjonów brytyjskich przebywał w bazie lotniczej w Eastchurch i Blackpool”.*

16 maja 1941r. zostaje przeniesiony do polskiego 302 Dywizjonu Myśliwskiego, w którym wykonuje loty bojowe do 3 listopada. Po krótkim odpoczynku 16 marca 1942r. powraca do lotów bojowych w 302 Dywizjonie. Od 23 kwietnia 1943r. lata w 58 OTU (Jednostka Szkolenia Operacyjnego). To jednak nie zadawała młodego pilota i 10 listopada ponownie wraca do jednostki bojowej, 315 Dywizjonu Myśliwskiego. W ramach odpoczynku, 8 maja 1944r. przechodzi do 84 GSU, gdzie zajmuje się odbiorem maszyn i dostarczaniem ich na lotniska frontowe. Od 31 lipca do 22 września lata bojowo w 306 Dywizjonie Myśliwskim. 21 listopada otrzymuje przydział do 309 Dywizjonu Ziemi Czerwińskiej. Tutaj, w stopniu kapitana, dowodzi Eskadrą „B”. W locie bojowym, 9 kwietnia 1945r. dowodzi dywizjonem, który osłania bombowce „Lancaster”, lecące bombardować Hamburg. W drodze powrotnej bombowce zostały zaatakowane przez osiem niemieckich myśliwców odrzutowych Messerschmitt Me-262. Doszło do walki powietrznej, w której Polacy zestrzelili cztery samoloty wroga, bez własnych strat. Jeden z samolotów został zestrzelony przez kpt. Mieczysława Gorzulę. Była to ostatnia bitwa powietrzna polskich myśliwców z samolotami Luftwaffe w drugiej wojnie światowej na froncie zachodnim. Po locie tym Gorzula napisał w mel-

dunku: „W locie tym dowodziłem dywizjonem na czele pierwszego klucza. Wkrótce po opuszczeniu celu przez bombowce, usłyszałem przez radio dowódcę grupy bombowej – kilka odrzutowców atakuje nas! Jednocześnie bombowcy zaczęli strzelać zielone rakiety. Natychmiast moim kluczem skręciłem do grupki bombowców, które były atakowane przez dwa Me-262, lecz bez widocznego rezultatu. Nie mogłem ich atakować, gdyż na dużej prędkości znurkowały przez strumień „Lancasterów”. W dwie minuty później dwa inne Me-262 zaatakowały środek bombowców z grupy prowadzącej – jeden „Lancaster” został zestrzelony. Byłem wtedy z lewej strony bombowców na wysokości 6000 metrów. Po ataku obu Me-262 skręciłem w lewą stronę, lekko się obniżając. Znalazłem się w dogodnej pozycji, aby ugodzić celnie jednego z nich. Otworzyłem do niego ogień z odległości 450 metrów i puściłem w niego trzy serie z karabinów maszynowych. Widziałem jak pociski smugowe wpadały w kadłub i zobaczyłem ciemny dym za jego ogonem. Mój pilot boczny, plut. Kulecki, zaobserwował, że od niemieckiego myśliwca urwało się skrzydło, samolot zakręcił się, nastąpił wybuch, który rozerwał go w kawałki”

Mieczysław Gorzula wykonał 118 lotów operacyjnych, w czasie 151 godzin i 30 minut, oraz 89

lotów bojowych w czasie 192 godzin i 10 minut. Za swą działalność, jeszcze w czasie działań wojennych został, odznaczony: 12 lipca 1941r. Polową Odznaką Pilotą, 25 czerwca 1942r. Krzyżem Walecznych po raz pierwszy, 29 maja 1943r. po raz drugi i 27 września 1945r. po raz trzeci.

Po zakończeniu wojny Mieczysław Gorzula pozostaje w Anglii. W 1950r. wyjeżdża do Pakistanu, gdzie szkoli pilotów tego kraju. Rok później rezygnuje z tej pracy i udaje się do Australii gdzie zamieszkuje do chwili obecnej.



*Mieczysław Gorzula (w środku) z rodziną.
Prokocim 1977r.*

Por.pil. GRZECH Jan



Urodził się 21 czerwca 1915r. w Prokocimiu. Absolwent IX Państwowego Gimnazjum im. Hoene-Wrońskiego w Krakowie. 20 września 1935r. zostajpowołany do wojska i skierowany do Szkoły Podchorąży Rezerwy Artylerii we Włodzimierzu Wołyńskim. Jego prawdziwym marzeniem jest jednak służba w lotnictwie. Ma szczęście, w szkole pojawia się oficer werbujący do tej formacji. Wspólnie z kolegą - Stanisławem Chałupą - podejmują

decyzję - lotnictwo. Marzenia spełniają się 1 stycznia 1936r. gdy zostaje przeniesiony do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. 15 października 1938r. otrzymuje stopień podporucznika pilota (XI promocja, 68 lokata) i przydział do 5 Pułku Lotniczego w Wilnie, do Eskadry Myśliwskiej. Tam pełni obowiązki dowódcy klucza 24 sierpnia 1939r. w ramach mobilizacji, eskadra zostaje przesunięta na lotnisko w Jaszunach, a 31 na lotnisko polowe w miejscowości Biel, wchodząc w skład Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Narew”. 1 września ppor. Grzech wraz z por. Wesołowskim i kpr. Cichoniem, bierze udział w pierwszym locie rozpoczynającym szlak bojowy eskadry. Zadaniem jest ubezpieczenie samolotu rozpoznawczego. Kiedy ląduje o godz. 15.00, w jego maszynie widoczne są przestrzeliny. Zawód sprawiają zacinające się karabiny maszynowe w ich PZL P-7, co jest powodem bezskutecznych ataków i braku możliwości obrony przed wrogiem. Do 5 września Jan Grzech wykonał trzy loty bojowe.

Piątego dowodził kluczem, którego celem były bombowce w rejonie Ostrołęki i Małkini. Do spotkania z nieprzyjacielem nie doszło. Od 5 do 7 września eskadra stacjonuje na lotnisku Cerańów. W tym czasie Grzech wykonuje jeden lot bojowy. 7 września przelot do Brześcia nad Bugiem, gdzie piloci

przechodzą pod rozkazy Sztabu Naczelnego Dowódcy Lotnictwa.

Z powodu nieprzydatności samolotów P-7 w walce, wykorzystywane są głównie do lotów rozpoznawczych. W czasie pobytu na tym lotnisku (do 12 września), ppor. Grzech wykonał trzy loty. Między innymi 9 września z pchor. Bondarem usiłował atakować samoloty Luftwaffe bombardujące twierdzę Brześć i lotnisko Małaszewicze. 12 września przelot na lotnisko Litiatyn, a 17 z uwagi na zagrożenie ze strony Armii Czerwonej do Śniatynia.

18 września na rozkaz dowódcy eskadry cztery ostatnie samoloty przelatują do Rumunii. Jednym z nich leci ppor. Jan Grzech. Ląduje w Czerniowcach, gdzie po uzupełnieniu paliwa kontynuuje lot do Jassy i dalej do Golocza. Tam zdaje „siódemkę”.

Następnego dnia trafia do obozu dla internowanych w Focsani. Po kilku dniach zostaje przeniesiony do obozu w Drogoszoni. 29 września otrzymuje paszport nr 03710 wydany przez Konsulat R.P. w Bukareszcie. Przez Belgrad, Ateny, Pireus przedostaje się do Francji.

W piśmie dotyczącym ppor. Jana Grzecha, sporządzonym 21 listopada 1939r. w Paryżu i podpisanym przez dowódcę eskadry por.pil. Józefa Brzezińskiego, można przeczytać: „Charakterystyka pilota : Pilot bardzo dobry. Orientacja bardzo dobra.

Spokojny, opanowany, w ruchach zacięty. Wniosek : Za loty bojowe, rozpoznawcze na samolocie P-7 z Vickersami wz. 18... Proponowane odznaczenie Virtuti Militari".

W Anglii Jan Grzech otrzymuje przydział do 315 Dywizjonu Myśliwskiego.

W jego składzie 23 listopada 1941 r. startuje z lotniska Northolt, na samolocie „Spitfire” nr AB 934. Zadaniem jest osłona „Hurricane’ów” bombardujących z małej wysokości Bourbourg. W rejonie celu napotkano silny ogień artylerii przeciwlotniczej. W samolot por. Grzecha trafia pocisk. Maszyna wraz z pilotem wpada do morza.

Po wyłowieniu por. pil. Jan Grzech został pochowany na cmentarzu komunalnym w Dunkierce, grób nr 48, rząd 2, działka brytyjska. Odznaczony Krzyżem Walecznych i Polową Odznaką Pilota.



Legitymacja osobista ppor. pil. Jana Grzecha

RYSOPIS - SIGNALEMENTS

FOTOGRAFIE - PHOTOGRAPHIES

1915
 Date de naissance
 Mijscé urodzenia
 Kraków
 Linia de miestas
 Stan
 Ety civil
 wolny celibataire
 Zawód
 mechanik - mécanicien
 Profession
 Wzrost
 średni - moyenne
 Taille
 Waga
 pociegi - allongé
 Włosy
 ciemne - bruns
 Oczy
 ciemne - bruns
 Znak szczególne
 Signes particuliers

Żona - Femme



Podpis posiadacza
 Signature du porteur

DZIECI - ENFANTS

Imię Nom	Wiek Âge	Płeć Sex

Paszport Jana Grzecha wystawiony we Francji

PARIS

22 JANV 40 TR

• P.L.M. •

Paryż, dn. 22.1.1940

Armée Polonaise
 Commandement de la Place
 Paris
 Komenda Place W.P.
 w Paryżu.

PRZEPUSTKA

• LAISSEZ - PASSER •

Uważam
 J'autorise par le présent

do udania się do
 de se rendre à

wraz z rodziną
 valable jusqu'à

24.1.40

Komendant Place
 Commandant de la Place

Przepustka Jana Grzecha wystawiona we Francji.

Por.pil. HABELA Adam



Urodził się 18 listopada 1916r. w Prokocimiu. Po ukończeniu szkoły średniej, podejmuje dalszą edukację na Uniwersytecie Jagiellońskim. Interesując się lotnictwem, 3 Stycznia 1938r. wstępuje do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Dęblinie. Kończy ją 12 września otrzymując stopień kaprała podchorążego rezerwy. W szkole wykonał na RWD-8

119 lotów w czasie 22 godzin i 57 minut. Otrzymuje przydział do 2 Pułku Lotniczego w Krakowie, jako pilot rezerwy. Od 22 maja do 1 lipca 1939r. przebywa na ćwiczeniach. Po zakończeniu kampanii wrześniowej i przedostaniu się do Anglii, od 31 maja do 12 lipca 1941r. przebywa w 15 EFTS (Szkola Pilotazu Początkowego) w Carlisle. Następnie w Blackpool, w Polish Depot (13-25 lipiec 1942 r. Zostaje skierowany do 8 SFTS (Szkola Pilotazu Podstawowego) w Montrose. Po jej ukończeniu lata w 3 AGS (Szkola Strzelców Pokładowych) w Castle, a potem w 7 AGS w Stormy Down. 6 maja 1942r. przeniesiony do 58 OTU (Jednostka Szkolenia Operacyjnego), skąd 7 lipca otrzymuje przydział do 308 Dywizjonu Myśliwskiego.

Na podstawie raportu sporządzonego przez Adama Habelę z walki powietrznej w czasie której uzyskał prawdopodobne zestrzelenie niemieckiego samolotu przebieg jej wyglądał następująco: 24 lipca 1942r. o godz. 1800, dwa polskie samoloty wystartowały z lotniska Hutton Cranswick. Obrwały kurs południowo-wschodni. Po kilku minutach napotkano „Beaufightera” z dywizjonu RAF, lecącego w przeciwnym kierunku. O godz. 18. 30 w odległości 60 mil od lotniska, Polacy zauważyli samotny samolot, lecący na wysokości 13000 stóp. Znajdował się około 3 mil od „Spitfire”. Piloci przyspieszyli i wkrót-

ce znaleźli się w pobliżu „samotnika”. Był to niemiecki Junkers Ju-88. Porucznik Habela skręcił w prawo i znalazł się powyżej samolotu wroga, od strony słońca. Widział jak kolega oddał dwie serie do nieprzyjaciela. Strzelec bombowca nie był dłużny i również strzelał, zmuszając myśliwca do odskoczenia. Habela zaatakował z góry, z prawej strony. Jego pociski wchodziły w bok i skrzydło Niemca. Z prawego silnika zaczął wydobywać się czarny dym. Ponownie naciska na spust, ale karabiny milczą, skończyła się amunicja. Junkers ślizgając się na lewym skrzydle wszedł w chmurę.

Polskie samoloty zawróciły do bazy.

12 listopada Habela zostaje skierowany na kurs wyszkolenia ogniowego w Cosfort, po którym, 10 grudnia wraca do 308 Dywizjonu.

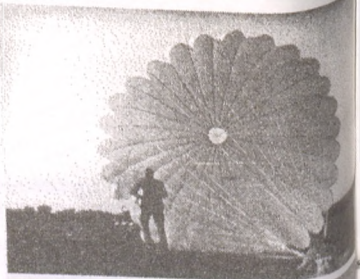
14 maja 1943r. wykonuje lot treningowy w zespole czterech samolotów. Jego „Spitfire” nr 3774 zderzył się z samolotem sierż.pil. Osoby, a następnie rozbił koło miejscowości Tadcaster. Pilot zginął i został pochowany na cmentarzu w Northwood, grób nr 385.

Odznaczony Krzyżem Walecznych i Polową Odznaką Pilota.

*Adam Habela zaczął wojskową edukację
od przeszkolenia w piechocie*



*Potem była szkoła lotnica
w Łucku na Wołyniu*



...wyszkolenie spadochronowe



...i zajęcia z pilotażu



Habela przy samolocie P7



Samolot szkolny RWD-8



Czerwiec 1942r. 58 OTU Grangemouth. W pierwszym rządzie drugi od lewej siedzi por.pil.Adam Habela.



Northolt lipiec 1942r. Por.pil.Habela drugi z lewej.



*Pogrzeb por.pil. Adama Habeli w dniu 20 maja 1943r.
w Northwood.*



*Msza żałobna odprawiona
przez kapelana P.S.P.
ks. Nowackiego.*



Cmentarz w Northwood



Grób por.pil. Adama Habeli

Kpr.pil. JANUS Mieczysław



Urodzony 18 czerwca 1915r. w Prokocimiu. Po ukończeniu szkoły zgłasza się ochotniczo do służby wojskowej, prosząc o przydział do lotnictwa. Wcielony do 2 Pułku Lotniczego w Krakowie, po okresie rekruckim kończy kurs pilotażu, powraca do pułku, awansując na kaprała. W 1937r. kończy kurs wyższego pilotażu w Lotniczej Szkole Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu. Jest pilotem 123 Eskadry Myśliwskiej. Doskonalc swoje umiejętności wykonuje wiele lotów.

Z zapałem realizuje program szkolenia.

30 grudnia 1938r. około godz. 10.00 w czasie lotu ćwiczebnego odrywa się od grupy samolotów i kieruje nad ulicę Bieżanowską. Lecąc blisko dachów budynków zawadził o komin jednego z nich, uszkodzając samolot. Z trudem powraca na lotnisko. Wykonując okrąg maszyna runęła na ziemię i pilot zginął.

Pan Tadeusz Kruk tak opisywał to zdarzenie, usłyszane od naocznego świadka : *„Mieczysław Janus zamieszkiwał wraz z braćmi w domu państwa K. przy ul. Bieżanowskiej. Na budynku pomiędzy kominami rozciągnięta była antena radiowa. Był on kolegą braci K. - Tadeusza, Mieczysława i Kazimierza. Sympatyzował z ich kuzynką Marią Ś. Trudno dziś ustalić, czy chęć zaimponowania, czy też brawura, spowodowały, że powstał zakład iż Mieczysław Janus zerwie samolotem rozciągniętą pomiędzy kominami antenę. W dniu 30 grudnia 1938r. około godz. 10.00, w powietrzu krążył samolot ciągnący „rękaw”, a za nim leciały inne samoloty. W pewnej chwili jeden z samolotów oderwał się od grupy i stromo spikował w kierunku ul. Bieżanowskiej. Naoczny świadek obserwował zajście z odległości 300m. I samego domu państwa K. nie widział. Na moment sylwetka samolotu zniknęła pomiędzy budynkami, a następnie zauważył go odlatującego.*

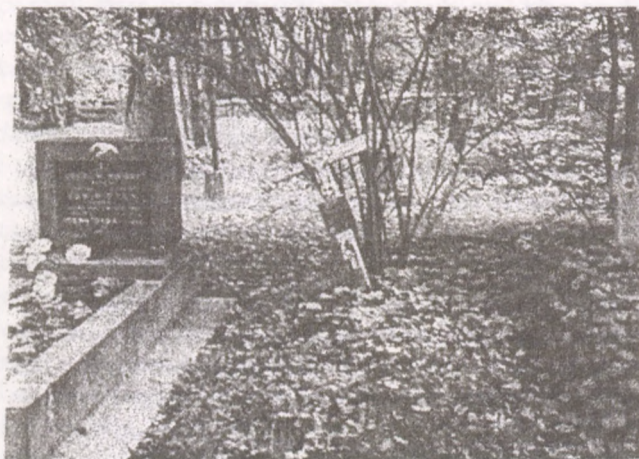
Jak się okazało samolot zawadził ogonem o komin budynku”.

Kpr.pil. Aleksander Rudkowski tak z kolei wspomina : *Przebywałem w tym czasie na lotnisku. Nagle usłyszałem warkot silnika.Samolot nadleciał z nietypowego kierunku, z nad hangaru. Nikt nie podchodził do lądowania od tej strony. Silnik wyraźnie tracił obroty, a pilot zwiększając je, starał się utrzymać maszynę. Widać było, że maszyna jest uszkodzona. Powinien od razu lądować i sądzę, że to by mu się udało. Ale lotnik chcąc jeszcze wykonać okrąg nad lotniskiem, stracił panowanie nad sterami, zawadził o drzewo i runął na ziemię”.*

Pan Tadeusz Siudut : *„Była to zima i jeździłem na nartach z góry, na Prądniku. Nagle zobaczyłem jak samolot obniża lot i spada na ziemię. Udałem się w tamtym kierunku. Gdy dojechałem, zauważyłem, że jacyś ludzie wyciągają z kabiny pilota i kładą obok rozbitej maszyny. Ciężko oddychał - chciał coś powiedzieć. Z rozbitej głowy spływała krew. Pamiętam, że miał na ręce bransoletę z gapą lotniczą. Zaczęto rozpinąć mundur, ale ktoś zawołał by tego nie robić, bo może mieć przy sobie tajne dokumenty. Nadjechała karetka pogotowia i zabrała nieszczęśnika. Zmarł w drodze do szpitala”.*

Pogrzeb kpr.pil. Mieczysława Janusa odbył się 7 stycznia 1939r. na Wojskowym Cmentarzu Rako-

wickim w Krakowie. Spoczywa w kwaterze lotniczej 4-1-3.



*Grób kpr.pil Mieczysława Janusa
- Kraków, cmentarz wojskowy przy ul. Prandoty.*

Plut.pil. JANUS Roman



Urodzony 16 kwietnia 1912r. w Prokocimiu. Po ukończeniu szkoły powszechnej zostaje powołany do odbycia zasadniczej służby wojskowej. Otrzymuje przydział do 2 Pułku Lotniczego w Krakowie. W pułku zgłasza się ochotniczo na kurs pilotażu i zostaje skierowany do Szkoły Podoficerów Pilotów. Po ukończeniu szkolenia powraca do macierzystej jednostki. Następnie odbywa kurs wyższego pilotażu w Lotniczej Szkole Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu. Po kursie zostaje pilotem

21 Eskadry Liniowej, początkowo jako podoficer służby nadterminowej, a następnie zawodowej. Wkrótce awansuje na plutonowego. Z chwilą wycofywania z eskadry samolotów Breguet XIX, plut. Roman Janus wyjeżdża do 1 Pułku Lotniczego w Warszawie, w celu przeszkolenia na nowo wprowadzonych do służby samolotach PZL-23 „Karaś”. Po powrocie jest instruktorem w Pułkowej Szkole Pilotażu.

28 lipca 1937r. Janus wykonał trzy loty, gdy podszedł dowódca eskadry kpt.pil. Bolesław Sadowski i powiedział :

- Romciu, mam „Karasia” po remoncie, oblatasz go? Chyba, że jesteś zmęczony to znajdę kogoś innego.

- Oczywiście, że mogę - odparł pilot.

- Świetnie Romciu, załogę będą stanowić dwaj mechanicy kpr. Stanisław Jarguz i kpr. Jan Koza.

Przed startem do Janusa zbliżył się radiotelegrafista st.szer. Bolesław Ufir :

- Panie plutonowy nigdy nie leciałem samolotem, niech mnie pan zabierze.

Po krótkim namyśle pilot odparł :

- Dobrze, zbieraj się, zaraz startujemy.

Po starcie kpr. Jarguz zwrócił się do pilota :

- Romek, mam czekoladę przymocowaną do

spadochroniku. Leć nad Liszki, tam mieszka moja narzeczona, zrzuć jej prezent.

Roman Janus nadleciał nad wskazany dom na małej wysokości i mechanik wyrzucił spadochronik. Z zabudowań wybiegli domownicy. W tej jednak chwili pilot prawdopodobnie zagapił się i w ostatnim momencie dostrzegł przed samolotem rząd topoli. Ściągnięciem drążka zdołał przeskoczyć nad drzewami, ale wytracił prędkość. Pomimo przyciśnięcia stery nie zareagowały.

Samolot uderzył o ziemię. Była godz. 11.20 gdy w poskręcanych szczątkach „Karasia” nr 44-76 poniosły śmierć cztery osoby.

Kpr.pil. Aleksander Rudkowski wspomina : *„Romka znałem bardzo dobrze. Dobry kolega i świetny pilot. Ale z lotnictwem jest tak, że trzeba mieć też szczęście. Pamiętam ten wypadek w Liszkach. W szczątkach „Karasia” znajdowały się zwłoki czterech ludzi. Pasy, którymi byli przypięci wgniotły się w ich ciała. Byłem na pogrzebie Romka”.*

Plut.pil. Roman Janus został pochowany na Woj-skowym Cmentarzu Rakowickim w Krakowie, w kwaterze lotniczej 4-3-1.



*Pogrzeb plut.pil. Romana Janusa.
Od lewej: Stefan Janus, Mieczysław Janus.*



Grób plut.pil. Romana Janusa

Mjr pil. JANUS Stefan



Urodzony 22 marca 1910r. w Prokocimiu. 10 sierpnia 1931r. zostaje powołany do służby wojskowej w artylerii. Od 30 czerwca 1932r. pełni służbę w 7 Pułku Artylerii Lekkiej. Postanawia zostać oficerem zawodowym i 16 września. Wstępuje do Szkoły Podchorążych Artylerii. 10 sierpnia 1934r. zostaje mianowany podporucznikiem. Marzy jednak o lotnictwie i zgłasza chęć wstąpienia do tej formacji. Od 10 sierpnia 1934r. do 30 sierpnia 1935r. odbywa kurs aplikacyjny pilotów w Centrum

Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie. Zostaje przydzielony do 2 Pułku Lotniczego w Krakowie, do 22 Eskadry Liniowej (31 sierpień 1935 - 20 kwiecień 1936). W okresie 21 kwietnia - 15 lipca 1936r. przebywa na kursie wyższego pilotażu, po którym powraca do macierzystego pułku. 16 września zostaje przeniesiony do korpusu oficerów lotnictwa i jednocześnie do 122 Eskadry Myśliwskiej, w której służy do 20 maja 1938r. 19 marca 1938r. awansuje na porucznika. Od 21 maja do 30 września pełni obowiązki oficera technicznego bazy 2 Pułku. 1 października powraca do 122 Eskadry, by 12 listopada zostać przeniesiony do Centrum Wyszkolenia Lotnictwa nr 1 w Dęblinie, na dowódcę plutonu szkolnego w pierwszej eskadrze. 19 września 1939r. o godz. 0.30 wraz z eskadrą przekracza granicę węgierską na Przełęczy Tatarskiej.

Od 25 września przebywa w obozie dla internowanych, w Nagykata. 16 października otrzymuje paszport wystawiony przez Konsulat RP w Budapeszcie.

26 października ucieka z obozu i przez Jugosławię, Grecję, a następnie na statku pasażersko - drobnicowym „Warszawa”, przez Morze Śródziemne dociera do Marsylii w dniu 21 listopada. W następnym dniu kolejną, udaje się do bazy w Lyon Bron. Radość z możliwości dalszego latania miesza się z

uczuciem tęsknoty za żoną Jadwigą, która pozostała na Węgrzech.

Przedostaje się do Anglii i 12 września 1940r. zostaje przydzielony do 308 Dywizjonu Myśliwskiego, w którym od czerwca 1941r. pełni obowiązki dowódcy Eskadry „A”.

22 lipca 1941r. bierze udział w wyprawie dywizjonu nad Francję. Celem jest atak na węzeł lotnisk w rejonie St.Omer. Eskadra atakuje lotnisko w pobliżu Guines. Por. Janus strzela w naziemne punkty obrony i hangary. W pewnej chwili zauważył dwa samoloty Messerschmitt Me-109 ukryte pomiędzy drzewami. Zawrócił i ostrzelał je z działka pokładowego. Od kadłubów zaczęły odpadać jakieś części, a po chwili obie maszyny stanęły w płomieniach. Kurs - Anglia. Nad kanałem w słuchawkach rozległ się głos por.pil. Władysława Bożka. „Atakuje mnie niemiecki myśliwiec, jestem ranny, wzywam ratownictwo powietrzno - wodne”. Por. Janus rozgląda się i widzi jak trzy Me-109 atakują „Spitfire” z literą „E” (por.pil. Jan Kremski). Jeden z nich dochodzi do polskiego samolotu od strony wschodniej. Pełny gaz i Janus zbliża się do kolegi. Kolega przechylił samolot w lewo, a następnie wznosi, pozostawiając Janusowi pole ostrzału. Z odległości 100 jardów oddaje salwę z całej swej broni. Jest godz. 13.50. Z silnika Masserschmitta wydobywa się gęsty dym. Sa-

molot wroga płasko siada na powierzchni kanału i do chwili zatonięcia spowity jest kłębamii czarnego dymu.

29 sierpnia 1941r. kolejna wyprawa dywizjonu i kolejne walki. Przed dolotem do celu pojawia się osiem Me-109. Janus wykonuje skręt w lewo i dostrzega inną grupę czterech Me-109, które przygotowują się do ataku. Dwa z nich zaatakowały jednego ze Spitfire. Janus rusza na pomoc koledze. Niemcy zajęci atakiem nie zauważyli Polaka, który z odległości 80 jardów oddał krótką serię. Pociski odrywają kawałki lewej burty Messerschmitta. Nie ma jednak czasu na ponowny atak, czy obserwację trafionego samolotu, gdyż jest atakowany z tyłu przez trzy inne Me-109. Dzięki doskonałemu opanowaniu pilotażu udaje mu się wymanewrować nieprzyjaciela, a następnie zgubić w pobliżu francuskiego wybrzeża.

21 września 1941r. dywizjon uczestniczy w „wymiataniu” nad Francją. W rejonie Le Touquet napotkano osiem Me-109 lecących na wysokości około 29000 stóp, w kierunku dywizjonu. W tym czasie kilka innych Messerschmittów zaatakowało od strony słońca. Szyk dywizjonu rozerwał się i każdy pilot toczy indywidualną walkę. Manewrując samolotem, w celowniku por. Janusa ukazała się sylwetka Me-109. Jest godz. 14.12. Z odległości 300 jar-

dów oddaje krótką serię, po której z samolotu nieprzyjaciela wydobywa się dym. Niemiec wznosi się w górę i wolno skręca w lewo. Umożliwia to naszemu pilotowi dojść na odległość 80 jardów i oddać kolejną serię. Pociski trafiają w kabinę i silnik. Messerschmitt spada, ciągnąc za sobą smugę czarnego dymu. Spitfire Janusa zostaje zaatakowany z tyłu przez niemieckiego myśliwca. Pilot manewruje i unika trafienia. Piką podąża za poprzednio trafionym Niemcem. Dochodzi do niego i oddaje kolejną serię, po której samolot staje w płomieniach i rozbija w lesie.

24 października 1941 r. Janus pełni obowiązki dowódcy dywizjonu, w wyprawie nad Francję. W pobliżu Gap Gris Nez zauważył poniżej osiem Me-109. Klucz prowadzony przez Janusa natychmiast zaatakował nieprzyjaciela. Atakując z góry umieścił w celowniku jeden z samolotów. Z odległości 150 jardów oddał dwie krótkie serie, by przed maszyną wroga wyskoczyć w górę i ponownie pójść za nią w dół. Kolejna seria i samolot ciągnie smugę dymu, opleciony językami ognia pikuje w dół. Niemiec nie wyprowadza maszyny, która eksploduje po zetknięciu z powierzchnią morza. Po walce lotnik nie dostrzega na niebie samolotów dywizjonu i postanawia wracać do Anglii. Wznosi samolot i leci poniżej chmur, na wysokości 10.000 stóp. Nagle z

chmur wynurza się Messerschmitt. Niemiec wykonuje zwroty, obserwując teren. Nie dostrzegł Polaka, który podszedł do niego od dołu i oddał serię z odległości 70 jardów. Messerschmitt zrobił zwrot w prawo i stanął pionowo w powietrzu, na ogonie. Wyraźnie widać, że pilot nie panuje nad sterami, prawdopodobnie został trafiony pociskami. Jeszcze jedna seria i z samolotu wydobywają się kłęby dymu, a fragmenty kadłuba fruwią we wszystkich kierunkach. Messerschmitt przechylił się na jedną stronę i zaczął ześlizgiwać w dół, wyraźnie bez kontroli, gubiąc w dalszym ciągu fragmenty kadłuba. Janus pikuje za nieprzyjacielem i ponownie włącza przycisk uruchamiający karabiny maszynowe. Te jednak milczą. Nagle wokół Spitfire pojawiają się smugi pocisków, wystrzelone z dwóch Me-109, znajdujących się za ogonem. Ostry skręt i pionowe wznoszenie pozwala schronić się w chmurach, a następnie szczęśliwie powrócić na lotnisko.

18 listopada 1941r. w stopniu majora, Stefan Janus zostaje dowódcą 315 Dywizjonu Myśliwskiego. Nie ogranicza lotów bojowych. 23 listopada powraca z lotu na mocno postrzelanej maszynie. W tym locie zginął jego kolega z Prokocimia por.pil. Jan Grzech. 8 grudnia 1941r. prowadzi eskadrę do lotu patrolowego. Po pięciu minutach od chwili startu zauważył dwa Me-109, które zaatakowały od stro-

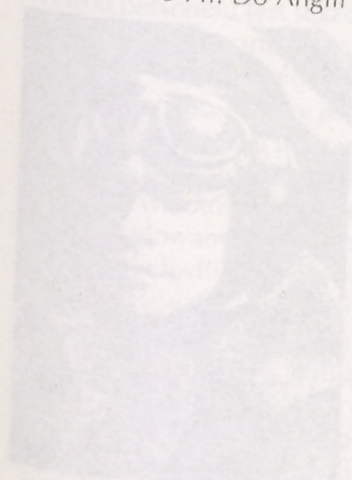
ny słońca. Zawrót i Spitfire Janusa zbliża się do napastników. Niemcy zorientowali się, że zostali zauważeni i skierowali maszyny w stronę Francji. Dowódca powrócił do eskadry i dalej kontynuowano patrol. Nagle jeden z polskich samolotów został trafiony przez Messerschmitta, który nadleciał od strony słońca. Pilot wyskoczył ze spadochronem, a samolot wpadł do morza. Pechowiec ulokował się w łódce ratunkowej. Po napastniku nie było śladu. Wykonano kilka okrążeń nad dingi i eskadra zawróciła do Anglii. W drodze powrotnej samoloty zostały zaatakowane z tyłu od góry, przez dwa Me-109. Mjr Janus wykonuje zwrot i widzi jak jeden z niemieckich pilotów przeszedł w lot nurkowy. Poszedł za nim i wystrzelił krótką serię z działka, która jednak ominęła kadłub. Następna seria była celna i za ogonem pojawił się czarny dym. Jeszcze jedna seria i przeciwnik poszedł stromo w dół, do morza. Teraz maszyna Janusa została zaatakowana z boku przez drugiego Me-109. Na szczęście pociski nie były celne i doświadczony pilot z łatwością wymanewrował niemieckiego lotnika. Odlatując w kierunku wybrzeża Anglii, widział na powierzchni morza dużą plamę oleju.

6 maja 1942r. mjr Stefan Janus zostaje dowódcą 1 Polskiego Skrzydła Myśliwskiego, w skład którego wchodziły Dywizjony 303, 306 i 308.

26 lipca 1942r. bierze udział w locie bojowym skrzydła. Eskadry usytuowane są na różnych wysokościach. W okolicy Calais pojawiły się cztery Focke-Wulfy FW-190, przyjmujące dogodną pozycję do ataku. Wydaje polecenie by eskadry znajdujące się wyżej osłaniały skrzydło, a te, które są poniżej, podjęły walkę z nieprzyjacielem. FW-190 ruszyły do ataku. Jeden z nich nie strzelając zbliża się do Spitfire mjr Janusa, który również rusza w jego kierunku. Niemiec wykonuje zwrot w lewo i podrywa się do góry. Polak oddaje serie z odległości 300 jardów, trafiając w lewy bok samolotu. W kabinie pojawiają się iskry, a z silnika wydobywa biały dym. FW-190 przewrócił się na bok i w tej pozycji runął pionowo w dół. Niemiecki pilot wyskoczył ze spadochronem.

26 stycznia 1943r. leci na wymiatanie nad Francją. W drodze powrotnej, sześć mil od brzegu francuskiego, pomiędzy Calais a Dunkierką, o godz. 13.45, jego samolot zderzył się z samolotem st.sierż.pil. Wawrzyńca Jasińskiego, z 306 Dywizjonu. Obie maszyny wpadły do morza. Mjr Janus wyskoczył ze spadochronem i wylądował w Kanaale La Manche. Został wyłowiony przez rybaków i oddany Niemcom. Zostaje osadzony w obozie Stalag Luft 3 w Żaganiu. Przebywa w baraku nr 107. 15 sierpnia 1943r. podejmuje nieudaną próbę

ucieczki. Przewodzi komitetowi przygotowującemu słynną ucieczkę „Pięćdziesięciu pilotów”, która ma miejsce w 1944r. Do Anglii powraca 9 maja 1945r.



Plut.pil. KOREPTA Jan



Urodzony 13 czerwca 1916r. Pilot 23 Eskadry Obserwacyjnej, wchodzącej w skład 2 Pułku Lotniczego w Krakowie. 31 sierpnia 1939r. eskadra zostaje przeniesiona na lotnisko w Palczowicach. 1 września o godz. 6.00 dowódca powiadamia personel o wybuchu wojny. Eskadra wykonuje loty rozpoznawcze. 3 września przelot na lotnisko Balice, a po południu do Pobiednika. Czwartego kolejna zmiana lotniska - Kszczonów. O godz. 14.00, w dniu 7 września, rozkaz przenosi eskadrę do Weryni.

W Kszczonowie pozostają dwa samoloty dla dalszej współpracy ze sztabem „Armii Kraków”. Wśród personelu jest st.szer.pil. Jan Korepta i jego kolega z Prokocimia Kpr.pil. Adam Bujak. Wykonano trzy loty i samoloty przesunięto do Szczucina, skąd wykonano jeszcze jeden lot. Około godz.18.00 w pobliżu lotniska pojawiły się niemieckie czołgi. Sytuacja stała się poważna. Potęguje ją brak paliwa. Pole wzlotów jest ostrzeliwane. Pociski przelatują nad głowami pilotów, szczęśliwie ich omijając. W każdej chwili Niemcy mogą zdobyć lotnisko. Polacy przelewają część paliwa z jednego samolotu do drugiego i startują w ogniu karabinów maszynowych. Obie „Czaple” lądują bez uszkodzeń w Mielcu, a następnego dnia lecą do Medyki. 10 września przelot do Słowity, a dwunastego na lotnisko w Markowcach. Tego dnia, po obiedzie, Jan Korepta wykonał lot na poszukiwanie terenów pod kolejne lotniska. 15 września z por.obs. Sablikiem wykonuje lot rozpoznawczy w rejon Lasów Janowskich, z jednoczesnym odszukaniem sztabu gen. Sosnkowskiego. 17 września o godz. 17.00 samoloty eskadry przelatują do Czerniowiec w Rumunii.

Przez Rumunię i Francję przedostaje się do Anglii. Tam od 26 kwietnia do 17 maja 1941r. przebywa w Szkole Pilotażu w Hucknall. Następnie jest pilotem w 8 BGS (Szkola Strzelania i Bombardowa-

nia), w Evanton. (24 maj - 6 sierpień). Ale nie loty w szkolnictwie, lecz walka z wrogiem jest jego pragnieniem. Chce kontynuować walkę, którą rozpoczął 1 września. 7 sierpnia zostaje przeniesiony do 18 OTU (Jednostka Szkolenia Operacyjnego) w Bramcote, gdzie przebywa do 30 października. 31 października, w stopniu plutonowego, otrzymuje przydział do 305 Dywizjonu Bombowego. Wykonuje wiele lotów nad terytorium wroga.

28 sierpnia 1942r. po południu, na lotnisku Hemswell, plut. Korepta uczestniczy w odprawie załóg. Wyznaczono cel bombardowania. Jest nim Saarbrücken. Omówiono trasę przelotu, a oficer wywiadu lotniczego przestrzega przed nocnymi myśliwcami i stanowiskami artylerii przeciwlotniczej. Jeszcze informacje oficera meteorologa i odprawa jest skończona. Gdy ciemności nocy spowiły okolicę, załoga zostaje przewieziona w pobliże samolotu "Wellington" nr. Z 1281. Maszyna gotowa do startu. Następuje on przed północą. Samolot nabiera wysokości. Ciemność rozświetlają gwiazdy rozsypane wokół księżyca. Ich blask załamuje się na powierzchni morza, przyskając błyskami na grzbietach unoszących się morskich fal. Samolot spokojnie mija linię brzegu. Sunie nad obszarem Belgii. W rejonie Tengeren w ciemności, nad którą migają światełka gwiazd, ukazuje się sylwetka nocnego myśliwca.

Szybko zbliża się do bombowca. W kierunku „Wellingtona” mkną jaskrawe punkciki. Strzelcy odpowiadają ogniem karabinów maszynowych. Punkciki wchodzą w skrzydła i kadłub polskiego samolotu. Nagle warkot silników przerywa ogromny huk, a ciemność rozświetla błysk eksplozji. Polski bombowiec rozpada się, a jego szczątki spadają na ziemię w miejscowości Wihogne. Ginie cała załoga.

Prochy plut.pil. Jana Korepty, który zginął 29 sierpnia 1942r. oraz pozostałych członków załogi : por.pil. Stanisława Turskiego, por.naw. Jana Klocka, sierż.r/op.strz. Czesława Poniatowskiego i plut.r/op.strz. Kazimierza Górnego, znajdują się obecnie na brytyjskim cmentarzu wojskowym w Louvain, w Belgii. Grób nr 2-6 działka 9.

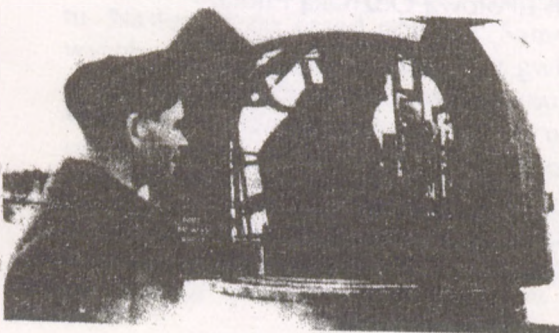
Plut.pil. Jan Korepta odznaczony był Krzyżem Srebrnym Orderu Virtuti Militari, trzykrotnie Krzyżem Walecznych i Polową Odznaką Pilota.



Czwarty od lewej plut.pil. Jan Korepta



*Na lotnisku.
Drugi od lewej
plut.pil.
Jan Korepta
(stoi bokiem).*



*Przy stanowisku
strzelca pokłado-
wego. Pierwszy
od lewej plut.pil.
Jan Korepta.*



Grób załogi, w której zginął plut.pil. Jan Korepta. Tekst na odwrocie zdjęcia: „Pogrzeb odbył Dnia 3 września 1942r. z honorami wojskowymi w St.Trond (Belgia)...”



*Grób załogi
„Wellingtona”
nr Z 1281*

Mjr naw. KRÓL Stanisław



Urodził się 6 sierpnia 1912r. w miejscowości Lesko. W roku 1930 zdaje maturę w gimnazjum, w Dąbrowie koło Tarnowa. 11 sierpnia 1931r. wstępuje do Szkoły Podchorążych Rezerwy Artylerii we Włodzimierzu Wołyńskim, gdzie przebywa do 11 sierpnia 1932r. Ponieważ marzy o lotnictwie, 1 października podejmuje naukę w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. 11 sierpnia 1934r. zostaje mianowany podporucznikiem obserwatorem (VIII promocja 32 lokata). Przydzielony do 2 Puł-

ku Lotniczego w Krakowie, wchodzi w skład personelu 21 Eskadry Liniowej. 20 września tego roku kończy kurs szybowcowy kategorii „A” i „B”, a 20 listopada kurs pilotażu na RWD 8.

20 listopada 1936r. przechodzi do 26 Eskadry Towarzyszącej, która tuż przed wybuchem wojny zostaje przemianowana na 26 Eskadrę Obserwacyjną. 19 listopada 1937r. Stanisław Król obejmuje dowództwo drugiego plutonu. W okresie od 26 września do 12 grudnia 1938r. pluton uczestniczy w działaniach Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Śląsk” (Sprawa „Zaolzia”).

22 sierpnia 1939r. o godz. 9.00 eskadra rozpoczęła mobilizację. W dwa dni później rzut kołowy skierowano na lotnisko polowe w Biechanowie.

Z uwagi na brak możliwości maskowania, rzut drugiego plutonu pod dowództwem ppor. Mieczysława Łapy przerzucono do Sosnowca. Tam 31 sierpnia wylądowały samoloty. W dniu 1 września o godz. 5.15 nad Sosnowcem pojawiły się samoloty z czarnymi krzyżami, zrzucając bomby. Stanisław Król natychmiast zadzwonił do Dowództwa Armii, meldując o powyższym fakcie. O godz. 6.40 dzwoni telefon, pptk obs. Felicjan Sterba krzyczy do słuchawki: „Wojna! Meldować się u pana gen. Sadowskiego i robić co można”. Stanisław Król udaje się samochodem do miejsca postoju generała w Kato-

wicach i po otrzymaniu rozkazów, wraca na lotnisko. Tego dnia o godz. 14.50 z kpr.pil. Józefem Tagłą startuje do lotu rozpoznawczego. Gdy maszyna znalazła się 3 km za frontem, nad jednostką pancerną nieprzyjaciela, została ostrzelana przez artylerię przeciwlotniczą.

Dnia 2 września (z tym samym pilotem) wykonuje lot na współpracę z artylerią. Po drodze ma zrzucić meldunek na wyznaczoną placówkę. Na trasie od lotniska do placówki, samolot jest ostrzeliwany przez własne oddziały. W wyniku tego uszkodzone zostają przewody olejowe, zmuszając załogę do powrotu. Wieczorem por. Król przenosi pluton na Pasternik, a następnego dnia do Pobiednika. 4 września wykonuje lot na rozpoznanie. O godz. 15.00 nadchodzi rozkaz przesunięcia na lotnisko Kszczonów. W dniu 6 września por. Król leci na dozоровanie 4 Dywizji Lekkiej w rejonie Chmielnika. Meldunek z tego lotu zrzucił na płachtę w Koszycach. Dnia 7 września przesunięcie na lotnisko w Szczuście. W godzinach wieczornych por. Król wykonuje lot z mjr pil. Stanisławem Pawluciem, oficerem operacyjnym Dowództwa Lotnictwa Armii „Kraków”. W sprawozdaniu z działalności drugiego plutonu 26 Eskadry, sporządzonym we Francji, Król tak wspomina ten lot : „....rozpoznałem kolumnę zmotoryzowaną nieprzyjaciela długości 60 km masze-

rującą w kierunku na Szczucin. W czasie powrotu z lotu stwierdziłem już osiem czołgów na przyczółku mostowym po lewej stronie rzeki Wisły i rozpoczął walkę z naszym ubezpieczeniem mostu”.

Mjr Pawluć wydaje rozkazy odlotu w kierunku Mielca. Król pisze : „...był zmrok i benzyny w zbiornikach było po 40 litrów. Załogi doleciały na lotnisko w Mielcu. Tutaj w P.Z.L. otrzymaliśmy benzyny do uzupełnienia, co uczyniły załogi w nocy i o świcie przeleciały z plutonem na lotnisko Werynia, gdzie miał być rzut kołowy. Jednak rzutu kołowego nie było, ponieważ odjechał do Przemyśla wraz z rzutem kołowym 1/26, który się wydostał spod Częstochowy i 23 Eskadrą”.

8 września wykonuje lot rozprowoga rozciągającą się od zachodniej strony Kolbuszowej po Mielec. Po wylądowaniu wydaje rozkaz przelotu do Przemyśla. W sprawozdaniu pisze : „W Przemyślu po przylocie zaraz zostaliśmy ostrzelani przez własną artylerię przeciwlotniczą. Wszystkie trzy maszyny, za mną, poszył piką do ziemi i wylądowaliśmy niedaleko od Przemyśla. Tutaj połączyłem się telefonicznie z Medyką, gdzie miał być rzut kołowy. Po dowiedzeniu się, że stoi w majątku, pojechałem samochodem gdzie zastałem swój cały rzut kołowy i dowódcę eskadry kpt. Rzepę z rzutem kołowym 1/26”. Dziesiątego eskadra przenosi się do miejscowo-

ści Podhorce. 12 września wieczorem oddziały niemieckie dotarły do rogatek Lwowa, zmuszając naszych lotników do natychmiastowego odlotu do Brzeżan. Czternastego przelot na lądowisko Zagwódz.

Szesnastego po południu Stanisław Król rozpoznał rejon Przemyśla, po którym meldunek przekazano do sztabu. W następnym dniu wykonuje lot rozpoznawczy w rejon Lwowa, a następnie lot łącznikowy z rozkazem przekroczenia granicy przez jednostki lotnicze znajdujące się w okolicach Brzeżan. Ten ostatni lot nad obszarem Polski w 1939r. tak opisuje por. Król : „W czasie powrotu z tego lotu omijałem burzę. Potem zostałem zaatakowany przez klucz myśliwski nieprzyjaciela, co zmusiło mnie do nadłożenia trasy lotu. W wyniku tego wylądowałem przymusowo w Ołtyni. Stąd połączyłem się telefonicznie z dowódcą eskadry kpt. Rzepą, z prośbą o pomoc. Otrzymałem rozkaz spalenia samolotu RWD 8 i na własną rękę przedostania do Kut...Na szosie w Ołtyni wraz z pilotem wsiadłem do samochodu należącego do M. S. Wojsk. I odjechałem w stronę granicy...”.

18 września o godz. 5.15 przekracza granicę rumuńską w Kutach. Już 27 otrzymuje paszport nr 03765 wystawiony przez Konsulat R.P. w Bukareszcie. 16 października na greckim statku dociera do

Marsylii. Osiemnastego melduje się u płk Romana Rutkowskiego na punkcie zbornym w Paryżu.

W wielkiej Brytanii od 12 sierpnia 1940r. do 15 września 1941r. lata w 301 Dywizjonie Bombowym. Z tego okresu na karcie „loty i godziny” widnieje adnotacja: „Dnia 2 lipca 1941r. podczas akcji bojowej nad Francją - dostał się do niewoli”. 30 października 1941r. wchodzi w skład polskiej załogi przy 138 Dywizjonie RAF. 7 listopada wykonuje pierwszy lot nad Polskę ze zrzutem skoczków i ładunku. W drodze powrotnej samolot z braku paliwa, ląduje w Szwecji, gdzie piloci zostają internowani. Stanisław Król powraca do Anglii 29 stycznia 1942r. Nadal wykonuje loty nad Polskę i inne okupowane kraje. Poniżej wymienione loty do kraju:

- 27 lutego 1942r. lot na placówkę „Granat” w składzie brytyjskiej załogi. Zadania nie wykonano z uwagi na niski pułap chmur i oblodzenie samolotu nad celem.

- 3 marca lot na placówkę „Pole” położoną w okolicy Wyszkowa, z ekipą skoczków „Maka”.

- 8 kwietnia lot na placówkę „Łąka” koło Łowicza, z grupą skoczków „Wikinga”. W drodze powrotnej, w rejonie Szczecina, samolot został niecelnie ostrzelany przez artylerię przeciwlotniczą.

- 1 września lot na placówkę „Ugór” w okolicy Łowicza. Z uwagi na nie odnalezienie miejsc zrzutu

tu, zadania nie wykonano.

- 3 września ponowny lot na placówkę „Ugór” i zrzut grupy skoczków „lasa”.

- 1 października lot na placówkę „Zamek” w pobliżu Dębina i zrzut grupy skoczków „Tamy”.

- 29 października lot na bombardowanie budynków Gestapo przy ul. Szucha 25 w Warszawie. Z obawy przed rażeniem Polaków, mieszkańców Warszawy, bomby zrzucono na lotnisko Okęcie. W drodze powrotnej, samolot został zaatakowany nad Danią, przez Junkersa Ju-88i poważnie uszkodzony. Pilot lądował na Morzu Północnym. Po dziewięćdziesięciu minutach załoga została wyłowiona, a samolot przyholowany do brzegu Anglii.

- 25 stycznia 1943r. lot na placówkę „Chmiel” koło Białobrzegów. Zrzut ekipy skoczków „Rudego”.

- 14 marca lot na placówkę „Bat” koło Grodziska. Zrzut zasobników i skoczków grupy „Chomika”. W drodze powrotnej nad Bałtykiem, samolot został uszkodzony przez artylerię przeciwlotniczą. Pilotowi udało się dociągnąć do lotniska w Cottam i szczęśliwie wylądować.

Od 1 kwietnia 1943r. do 15 czerwca 1944r. jest dowódcą Polskiej Eskadry „C” w 138 Dywizjonie RAF, a następnie Polskiej Eskadry 1586 Specjalnego Przeznaczenia. Nadal wykonuje loty. Poniżej te

które wykonał nad Polskę:

- 9 września 1943r. lot na placówkę „Solnica” koło Grodziska Mazowieckiego, ze zrzutem zasobników i grupy skoczków „Kryształ”. Przed dołotem do celu, nad Danią, samolot był ostrzeliwany przez artylerię przeciwlotniczą, a w drodze powrotnej atakowany przez Messerschmitty Me-109 i Me-110.

- 14 października lot na placówkę „Klamka” koło Skierniewic.

- 20 października najdłuższy lot eskadry, trwający 16 godzin i 30 minut. Zrzut na zapasową placówkę „Chochla”.

- 15 grudnia lot na placówkę „Topola” koło Tyńca.

- 18 grudnia lot na placówkę „Topola”.

- 5 stycznia 1944r. lot na placówkę „Zenon” koło Brańska. Z uwagi na burzliwą pogodę samolot zawrócił z nad Polski. W drodze powrotnej został niecelnie ostrzelany przez artylerię przeciwlotniczą w okolicy Grazu w Austrii.

- 17 marca lot na placówkę „Siodło” w okolicy wsi Derewnia. Zadania nie wykonano z uwagi na defekt pompy benzynowej.

- 3 kwietnia lot na placówkę „Balia” koło stacji kolejowej Mordy.

- 8 kwietnia lot na placówkę „Zydel” koło wsi Kobylany Górne.

- 9 kwietnia lot na placówkę „Wisła” koło wsi Przyłęcz. Zadania nie wykonano z uwagi na złe warunki atmosferyczne i duże zużycie paliwa. Samolot zawrócił do bazy nad Cieszynem.

- 12 kwietnia lot na placówkę „Wacław”. Z powodu choroby jednego z członków załogi, samolot powrócił do bazy po godzinie i trzydziestu minutach lotu.

- 14 kwietnia lot na placówkę „Polana” koło wsi Władynopol.

- 23 kwietnia lot na placówkę „Hipopotam”.

- 27 kwietnia lot na placówkę „Koza” w pobliżu wsi Bystrzyca i zrzut grupy skoczków „Kadłuba”.

- 4 maja zrzut na zapasową placówkę „Osika” koło Częstochowy.

- 10 maja lot na placówkę „Konopie” koło wsi Bród.

- 12 maja lot na placówkę „Hipopotam”.

- 19 maja zrzut na zapasową placówkę „Hipopotam”.

- 24 maja zrzut na placówkę „Palma Dwa” koło Osieka.

Od 1 lipca 1944r. do 25 marca 1945r. jest oficerem łącznikowym w Sztabie Okupacyjnych Brytyj-

skich Sił Powietrznych (BAFO). Po wojnie kończy Wyższą Szkołę Lotniczą. Wykonał 29 lotów nad Polskę oraz wiele nad okupowane kraje Europy. Za swą działalność udekorowany został licznymi odznaczeniami polskim i zagranicznymi, w tym

Orderem Złotym Krzyża Virtuti Militari. Zmarł 7 maja 1987r. w Toronto.



Stanisław Król w 2 pułku:

- budowa Kopca Piłsudskiego (powyżej)

- w towarzystwie kolegów (poniżej, siedzi w środku)



ODZNAKA 2 PUŁKU LOTNICZEGO



2 P. L.

LEGITYMACJA

Legitymacja ppor. obs. Stanisława Króla

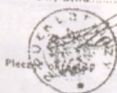
DOWÓDZTWO 2 PUŁKU LOTNICZEGO

Nr. 25/69

Por. obs. Król
Stanisław.

Upoważniony jest
do noszenia odznaki pamiątkowej
2 PUŁKU LOTNICZEGO

Kraków, dnia 15. V. 1937.



podpis

WYCIĄG Z REGULAMINU ODZNAKI

UTRATA ODZNAKI — PAR. 6.

Prawo do noszenia odznaki tracą:

- oficerowie wykluczeni z korpusu oficerskiego prawomocnym orzeczeniem oficerskiego Sądu Honorowego,
- szeregowi karani sądowo lub dyscyplinarnie za dezercję lub samowolne oddalenie się,
- szeregowi karani sądowo za czyny hańbiące,
- inne osoby fizyczne i prawne wymienione w pkt 4 na podstawie uchwały ogólnego zebrania oficerskiego pułku zatwierdzonej przez Dowódcę Korpusu Nr. V., orzekającej pozbawienie tych osób prawa noszenia i posiadania odznaki.

NOSZENIE ODZNAKI — PAR. 10.

Na mundurze nosi się odznakę umocowaną na drubce na lewej piersi:

- oficerowie 4 cm. poniżej guzika kieszni (górno),
- szeregowi na wysokości 3 guzika kurtki.

Noszenie odznaki na wstążce jest niedozwolone.

LEGITYMACJA

Kiedy uprawniony do posiadania i noszenia odznaki musi posiadać legitymację uprawniającą do noszenia względnie posiadania pułkowej odznaki pamiątkowej, wydanej przez Dowódcę 2 pułku lotniczego.



*Stanisław Król brał udział
w przejmowaniu Zaolzia.*





Kraksa w górach. Stach wyszedł cało.



*Eskadra d/z Specjalnych. Podpis na odwrocie zdjęcia:
„Stach po ciężkich lotach odpoczywa”.*

St.sierż.pil.

MURZYN Józef Franciszek



Urodził się 10 września 1919r. w Prokocimiu. Szkołę powszechną i gimnazjum ukończył w Biechanowie. W roku 1936 wstąpił do Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich w Bydgoszczy. Kończy ją w Krośnie, w roku 1939 jako pilot liniowy. Otrzymuje przydział do 1 Pułku Lotniczego w Warszawie, do eskadry treningowej. W czasie kampanii wrześniowej bierze udział w ewakuacji samo-

lotów z lotniska mokotowskiego na lotnisko polowe. Dzielać los tysięcy lotników, dociera do Francji, gdzie już w listopadzie 1939r. zgłasza chęć wyjazdu do Wielkiej Brytanii. 7 lutego 1940r. dociera do Anglii. Rozpoczyna loty w jednostce szkolenia operacyjnego, 60 Operation Training Unit (60 OTU), a następnie w 54 OTU. W dniu 21 kwietnia 1941r. podczas treningowego przelotu nawigacyjnego do Church Fenton, ulega wypadkowi przy lądowaniu na samolocie „Defiant” Mk-I. 25 sierpnia otrzymuje przydział do 307 Nocnego Dywizjonu Myśliwskiego Lwowskiego, który w tym czasie stacjonuje na lotnisku Exeter.

Dywizjon lata na samolotach Bristol „Beaufighter” Mk-II. W dniu 27 grudnia zostaje przeniesiony do 1 Szkoły Radiotelegrafistów w Cranwell, gdzie pełni obowiązki pilota, a 24 września 1942r. do 2 Szkoły Instruktorów Pilotażu w Montrose. Sam kończy kurs instruktorów w 16 Szkole Pilotażu Podstawowego (16 SFTS) i pozostaje w niej jako instruktor, do września 1944r. 16 września odchodzi do dowództwa 70 Grupy na stanowisko pilota sztabowego. 23 stycznia 1945r. jest w 61 Jednostce Szkolenia Operacyjnego, po której 18 kwietnia 1945r. zostaje wcielony do 316 Dywizjonu Myśliwskiego Warszawskiego. Wówczas dywizjon stacjonuje na lotnisku w Anrews Field i lata na samolotach North

American Mustang" Mk-III. 25 kwietnia dywizjon bierze udział w osłonie bombowców bombardujących siedzibę Hitlera w Berchtesgaden.

Po rozformowaniu jednostek polskich, wstąpił do Królewskich Sił Powietrznych (RAF), skąd odszedł na emeryturę w stopniu kapitana lotnictwa brytyjskiego.

Został udekorowany wieloma odznaczeniami polskimi i brytyjskimi.

Sierż.pil. OPRYCH Franciszek



Urodzony 17 września 1917r. w Prokocimiu. W roku 1937 zostaje powołany do służby wojskowej w 6 Pułku Lotniczym we Lwowie. Tam na lotnisku w Brzeżanach, w Eskadrze Szkolnej, rozpoczyna kurs pilotażu. Wybuch wojny na pewien czas przerywa naukę. 17 września 1939r. przekracza granicę rumuńską. W Rumunii zostaje osadzony w obozie dla internowanych. Myśli o ucieczce i dalszej wal-

ce z wrogiem. Okazja nadarza się po otrzymaniu paszportu. Przedostaje się do Jugosławii i tam w Splicie, wsiada na statek, który dociera do Francji.

W grudniu 1939r. jest już w Wielkiej Brytanii. Rozpoczyna loty w 16 SFTS (Szkoła Pilotażu Podstawowego). W trakcie jednego z lotów szkolnych, w samolocie pękły przewody olejowe. Brak smarowania silnika, powoduje zapalenie go. Franciszek Oprych nie myśli o skoku ze spadochronem, chce uratować maszynę.

Płonący samolot ląduje na murawie lotniska i zatrzymuje na środku pola wzlotów. Młody pilot nie ma już siły wyjść z kabiny. Płomienie wdarły się do jej wnętrza i ogarniają mundur. Z pomocą przychodzi koleddy, którym udaje się wyrwać nieszczęśnika z objęć śmierci.

Franciszek Oprych natychmiast zostaje przewieziony do szpitala. Jest nieprzytomny, a oparzenia twarzy, rąk i nóg – poważne. Długo pozostaje w szpitalu. Lekarze wykonują przeszczepy skóry. Przez pewien czas nie może chodzić i porusza się na wózku. W tym trudnym okresie nie opuszczają go koleddy. Ciągłe ktoś wpada na pogawędkę, wzmacniając duchowo chorego. Ale najwięcej radości daje mu kontakt z żoną Norah, która przez cały czas jego pobytu w szpitalu, opiekuje się nim i towarzyszy w najtrudniejszych chwilach.

Po wyjściu ze szpitala i rekonwalescencji, przez pewien czas jest instruktorem pilotażu. Po wojnie, pozostał w Anglii i zamieszkał w Nottingham, wraz z żoną i czwórką dzieci. Zmarł nagle 22 września 1975r. Jest pochowany na cmentarzu w Nottingham.



*6 Pułk Lotniczy.
Franciszek Oprych
maszeruje z eskadrą.*



*Franciszek Oprych
jako trener boksu
(stoi po lewej).*

St.szer. POPRAWSKI Józef

*Grób st.szer.
Józefa Poprawskiego
w Nagykata*



Żołnierz 6 Pułku Lotniczego we Lwowie. We wrześniu 1939r. zostaje internowany i osadzony w obozie w Nagykata, na Węgrzech. Ginie tragicznie 9 października 1939r. - miał wówczas 35 lat. Pochowany na cmentarzu w Nagykata.

Józefa Poprawskiego wspomina Gallai Istvanne : „W 1939 roku miałam dwanaście lat. Znałam lotnika, który spoczywa na miejscowym cmentarzu. Wiem, że miał żonę i dwoje dzieci. Lubiłam słu-

chać jak gra na skrzypcach. Tak pięknie grał. Kiedy zginął urządzono mu uroczysty pogrzeb, na który przyszło bardzo dużo ludzi. Od tamtej chwili, po dzień dzisiejszy opiekuję się jego grobem. Posprzątam, położę świeże kwiaty, zapalę świeczkę. To już tyle lat biedak tak sam tutaj leży, z dala od bliskich”.

STĘPIEŃ Eugeniusz



Pilot szybowcowy. Urodził się 17 grudnia 1920r. w miejscowości Łużna. 28 lipca 1939r. kończy kurs szybowcowy kategorii „B” w Ustianowej.

Po wybuchu wojny podejmuje pracę jako przetokowy na stacji kolejowej Prokocim. Ginie w 1944r. zastrzelony przez Niemców na torach kolejowych w Prokocimiu.



Legitymacja Eugeniusza Stępnia.



Por.pil. STĘPIEŃ Józef



Urodził się 28 stycznia 1915r. w miejscowości Łużna. Jest absolwentem Szkoły Technicznej im. Stanisława Staszica w Krakowie. Kończy ją 14 czerwca 1934r. Jeszcze w trakcie nauki odbywa praktyczne przeszkolenie P. W. Lotnicze w Łucku. (6 lipiec - 11 wrzesień 1933r.) Jest bardzo zdolny, zna trzy języki obce : niemiecki, rosyjski i bułgarski. 19 września 1934r. zostaje powołany do wojska i skierowany, do Szkoły Podchorążych Rezerwy Piechoty w Zambrowie. Na własną prośbę, 11

grudnia zostaje przeniesiony do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Dęblinie. Po zakończeniu szkolenia 10 września 1935r. w stopniu plut.pchor.rez. jest skierowany na przeszkolenie w 2 Pułku Lotniczym w Krakowie, w Eskadrze Treninowej. Szkolenie kończy 16 września i zostaje przeniesiony do rezerwy. Ćwiczenia rezerwy odbywa w okresie od 1 lipca do 15 sierpnia 1936r. w 24 Eskadrze Liniowej. Kolejne ćwiczenia od 1 do 28 lipca 1937r. w 26 Eskadrze Towarzyszącej. Przed ukończeniem ćwiczeń, 27 lipca awansuje na sierż. pchor.rez. Podporucznikiem zostaje 1 stycznia 1938r. Od 1 lutego do 31 marca przebywa na kursie instruktorów lotnictwa w Sadkowie, po zakończeniu, którego zdobywa zawód instruktora pilotażu. Od 1 maja 1938r. do 30 sierpnia 1939r. jest instruktorem w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie.

1 września 1939r. zostaje ponownie przydzielony do 2 Pułku Lotniczego gdzie przebywa w Eskadrze Zapasowej, stacjonującej w Bieńczycach. Z uwagi na szybkie zbliżanie się nieprzyjaciela do granic Krakowa, 7 września eskadra zostaje ewakuowana do Lwowa.

8 września zostaje przydzielony do Eskadry Łącznikowej Dowództwa Obrony Lwowa. Dowodzi nią kpt.pil. Roman Czerniawski. Eskadra stacjonuje na

lotnisku Nawarja. W tym też dniu ppor. Stępień wykonuje lot na rozpoznanie. 10 września eskadra przenosi się na nowe lotnisko w Otyni, a 14 na lotnisko Dżurów. 16 września wykonuje lot na rozpoznanie. 17 września o godz. 1500, na rozkaz kpt. Czerniawskiego, ppor. Stępień odlatuje do Rumunii.

Już 23 września dociera do Marsylii.

Po przybyciu do Anglii Józef Stępień zostaje skierowany do 55 OTU (Jednostka Szkolenia Operacyjnego) w Aston Down. 20 września 1940r. wykonuje lot szkolny na samolocie Miles „Master” nr N 7987. W czasie lotu samolot rozpada się w powietrzu nad miejscowością Cherrington i pilot ginie. Przyczyny wypadku nie ustalono. Pogrzeb odbył się

24 września na cmentarzu w Woodchester - grób nr E 59.



42. r. 936 r.

Przed budynkiem dowództwa 2 pułku lotniczego



Józef (po prawej) i Eugeniusz Stępień z matką.



Legitymacja por.pil. Józefa Stępień

*Lotnicy w Dęblinie
potrafili się także bawić.
W 1933r. Józef Stepień
dostał takie piękne
zaproszenie na bankiet.*



DEBLIN 1933.

ZARZĄD KASyna
OFICERSKIEGO
CENTRUM WYBOKOLENIA
OFICERÓW LOTNICTWA

J.W.P. *Stepień*

DANCING

KONTY GNARODZIE SIĘ W KASYNIE
OFICERSKIM W DĘBLINIE
LOTNICTWA

Zaproszenie wydane przez Zarząd Kasyna Oficerskiego w Dęblinie
Leczenie w dniu 31 lipca 1933 roku.

Zaświadczenie

Stwierdzam iż p. Stępień Józef wykonał
jako instruktor ślepego pilotażu w Szkole
Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Sankarach
w okresie od dn. 10. II. 38 do 26. II. 38 r. lotów
- 137 w czasie 49 godzin 53 min.

Sankarach dn. 25. II. 1938 r.



Komendant
Szkół Podchorążych Rezerwy Lotnictwa
W. BOKARD
BESLUK
p. p.

Zaświadczenia Józefa Stępnia z Polski i z Anglii

KOMENDA CENTRUM L.P.
R.A.F. POLISH DEPOT BLACKPOOL

Blackpool, dnia 1. IV. 1940

L.dz. 21.

Zaświadczam, że P.O. Stępień Józef
I certify herewith, that

Nr. P.0531 został przydzielony do School of T.T.R.A.F. POLISH
DEPOT is attached



h. Bokard
KOMENDANT CENTRUM
SENIOR POLISH OFFICER

OBÓZ P. W. LOTNICZEGO W ŁUCKU

ŚWIADECTWO

Nr. 44



Imię i nazwisko

Józef Stępień

Data i miejsce urodzenia

28.7.1915. Ł. Łuzna

P. K. U.

Pracownik poczty

Przynależność do Aeroklubu

Łódzkiego

Data wstąpienia do szkoły

6 lipca 1933

Data ukończenia szkoły

11 września 1933

Ukończył praktyczne szkolenie w pilotażu na l-ym typie samolotu szkolnego z następującym wynikiem: *bardzo dobrze*

PRZEBIEG SZKOLENIA

RODZAJ LOTU	IŁOŚĆ	CZAS
Lotów z instruktorem	<i>213</i>	<i>1600'</i>
samodzielnych	<i>20</i>	<i>125'</i>

LOTY WARUNKOWE

RODZAJ LOTU	Z INSTRUKTOREM		SAMODZ.	
	IŁOŚĆ	CZAS	IŁOŚĆ	CZAS
Skobienie	<i>1</i>	<i>10'</i>	<i>8</i>	<i>90'</i>
Łądowanie na sygnał			<i>2</i>	<i>20'</i>
polowe			<i>2</i>	<i>10'</i>
Spinalne			<i>2</i>	<i>30'</i>
Lot na wysokość			<i>1</i>	<i>15'</i>
Przelot				



11 września 1933

Komendant Obozu P. W.:

Stefan

MASSAŁSKI STEFAN
kapitan pilot.

Świadectwa zdobytych uprawnień

CENTRUM WYSZKOLENIA OFICERÓW LOTNICTWA
SZKOŁA PILOTÓW

SWIADECTWO

Tyt. plut. s. cens.

STĘPIEŃ - 162ef.

URODZONY DNIA 28 stycznia 1915 r. W Łańcu, pow. Gorlice.

UKOŃCZYŁ

KURS PILOTAŻU

W CZASIE OD 1 maja 1935r. DO 12 września 1935r.

PRZYCZEM WYKONAŁ WSZYSTKIE WARUNKI PRZEWIDZIANE
PROGRAMEM WYSZKOLENIA PODSTAWOWEGO PILOTA

NA NASTĘPUJĄCYCH SAMOLOTACH:

B.W.D.01, P.W.B.13, Potez XVII.

KOMENDANT ✱ S. PIL.

Selezjak
SESELIJAK
PIL. PI.



KOMENDANT C.W.D.L.

Gatlin
INŻ. WIEDEN
PPULK. PILOT

DEBLIN, DNIA 12 września 1935. R.

CENTRUM WYSZKOLENIA LOTNICTWA Nr. 1.

ŚWIADECTWO

Pan **STĘPIEŃ JÓZEF**

urodzony dnia **25.1.1915r.** w **ŁUŻNIE POW. GORLICE**

ukończył dnia 30-go kwietnia 1938 roku w Centrum Wyszkołenia Lotnictwa Nr. 1

3 MIESIĘCZNY KURS INSTRUKTORÓW PILOTAŻU

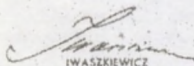
DLA PILOTÓW REZERWY

z wynikiem **POMYŚLNYM**

Dąblin, dn. 30 kwietnia 1938 r.

KOMENDANT

Centrum Wyszkołenia Lotnictwa Nr. 1


IWASZKIEWICZ

PATENT OFICERSKI



Na wniosek Ministra Spraw Wojskowych stwierdzający, iż
Pan

STĘPIEŃ JÓZEF FRANCISZEK

urodzony dnia 26 STYCZNIA 1915 R.

posiada przygotowanie wojskowe i zalety właściwe powołaniu oficera,
oraz mając przeświadczenie, że wyędzie i zawsze okaże się godnym
stopnia oficerskiego i gotów będzie wszystko poświęcić

KU DOBRU I CHWALE OJCZYZNY

mianuje go podporucznikiem rezerwy

w korpusie OFICERÓW LOTNICTWA ze starszeństwem
od dnia 1 STYCZNIA 1936 R. z kolejnością 24.

Warszawa, dnia 22 WRZEŚNIA 1936 R.

Minister Spraw Wojskowych

Kommissar

Prezydent Rzeczypospolitej

Mościcki

Szef Biura Personalnego
Ministerstwa Spraw Wojskowych

[Signature]

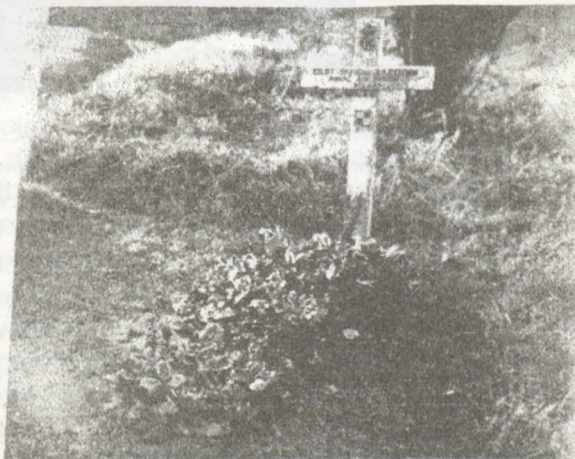
Komenda Umunduńców Wojska,
Wydział Metrykalny,
(Najmiej. Urzędu Duszpasterstwa)

METRYKA ZGONU

Lot. Tom V. str. 18. poz. 71.

Nazwisko i imię: STĘPIEN	Dzień, miesiąc, rok i miejsce śmierci		Nazwisko i imię kapłana wykonującego powyższe pogrzeby
Stopień: Józef Franciszek	śmierci	pogrzebu	
Stopień: PPOR. P/O	20 września 1940. 24 września 1940		
Stopień ewid. 55 OTU	Aston Down Woodchester,		
Nr. służby lotniczej: P-0631	Anglia		Nazwisko, imię, stopień lekarza
Data i rok urodzenia: 26. 1. 1915.			
Miejsce (gmina): Zuzna			
Powiat: /			
Województwo: /			
Imiona rodziców i matki: panieństwo	Przyczyna śmierci: zginął w wypadku lotniczym		
Stan (kawaler, żonaty, wdowiec): Kawaler	Świadek (nazwisko, imię, przyznanie): Podstawa, Kom. Likw. PSP		Nr. grobu:
Wzrost: 182. Kat.	Ref: 15023/3/Pers/48		Dominican Priory
Zawód cywilny: Ra. Kat.	z dnia 16.11.48.		Churchyard
Czy amput. w. kończyn:			Grave 59.E.
Witley dnia 23 listopada 1948			
<i>W. m. p. H. m. p. A. m. p.</i>			
podpis kapłana			

Grób por. pil.
Józefa Stępnia.
Powyżej metry-
ka zgonu.



Ppłk pil. ŻUREK Stanisław

*Stanisław
Żurek stoi
po prawej*



Urodził się 3 maja 1911r. w Krakowie. W gimnazjum, bierze udział w zajęciach P.W. piechoty, zakończonych obozem w Nowym Sączu. Żywo zainteresowany lotnictwem działa w P.W. Lotniczym, w sekcji modelarstwa. Następnie kończy lotniczy kurs teoretyczny. W 1932r. podejmuje naukę w Państwowej Szkole Przemysłowej im. Stanisława Staszica w Krakowie, na wydziale melioracji. W 1934r. odbywa kurs praktyczny pilotażu motorowego w Łucku, po którym lata w Aeroklubie Krakowskim na

samolotach Hanriot H-28.

19 września 1934r. zostaje powołany do wojska i skierowany na Dywizyjny Kurs Podchorążych Rezerwy Piechoty przy 48 Pułku Piechoty w Stanisławowie. Na własną prośbę 4 stycznia 1935r. zostaje przeniesiony do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa. Podczas nauki myśli o pozostaniu oficerem zawodowym i prośbę w tej sprawie, kieruje do Komendanta Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie, pisząc : „Pragnąc poświęcić się zawodowej służbie wojskowej w lotnictwie, proszę o przyjęcie mnie do Szkoły Podchorążych Zawodowych Lotnictwa – grupy pilotów. Prośbę swą motywuję wielkim zainteresowaniem do zawodowej służby wojskowej w formacji lotniczej”.

11 września 1935r. kończy naukę w szkole podchorążych, w stopniu plutonowy podchorąży rezerwy, w specjalności pilot liniowy, z 22 lokatą na 53 słuchaczy. Od 13 września do 1 października odbywa przeszkolenie w Eskadrze Treningowej, 2 Pułku Lotniczego w Krakowie, a następnie zostaje przeniesiony do rezerwy. Powołany na ćwiczenia rezerwistów od 21 lipca do 30 sierpnia 1936r. lata w 24 Eskadrze Liniowej. Kolejne ćwiczenia od 3 do 29 lipca 1937r. kończy awansem na sierżanta podchorążego rezerwy.

W tym też roku zdaje egzamin jurysty kolejowe-

go otrzymując zawód geometry. Zawiera związek małżeński z Marią B. Ze związku tego, 6 maja 1939r. przychodzi na świat syn Andrzej. Awans na podporucznika rezerwy otrzymuje 11 listopada 1938r. (ze starszeństwem od 1 stycznia 1938). Ostatnie ćwiczenia rezerwy odbywa od 22 maja do 1 lipca 1939r. w Eskadrze Treningowej.

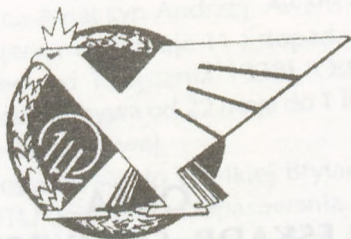
Po przedostaniu się do Wielkiej Brytanii lata w 3 OTU i 6 OTU (Jednostka Dopasowania i Doskonalenia Bojowego), a następnie w 304 Dywizjonie Bombowym. W nocy z 11 na 12 stycznia 1945r. załoga kpt. Żurka zaatakowała na Atlantyku U-bot-ta.

Stanisław Żurek od 3 stycznia 1945r. do 18 grudnia 1946r. dowodzi 304 Dywizjonem Bombowym. Jest ostatnim dowódcą tej jednostki przed jej reformowaniem.

Zmarł 11 lipca 1979r. w Runcorn.

**GODŁA
ESKADR, SKRZYDEŁ,
DYWIZJONÓW
W KTÓRYCH LATALI
LOTNICY
Z PROKOCIMIA**

1 Pułk Lotniczy w Warszawie



2 Pułk Lotniczy w Krakowie



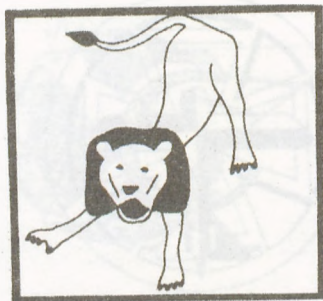
5 Pułk Lotniczy w Wilnie



6 Pułk Lotniczy we Lwowie



21 Eskadra Liniowa (Bombowa) „Lew”



22 Eskadra Liniowa (Bombowa) „Smok”



23 Eskadra Obserwacyjna „Szerszeń”



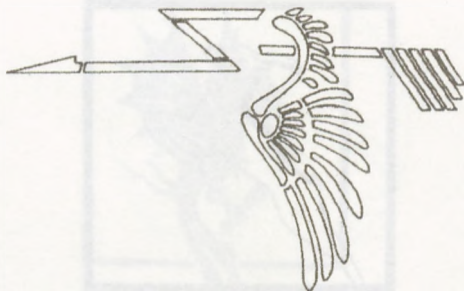
24 Eskadra Liniowa (Rozpoznawcza) „Kozica”



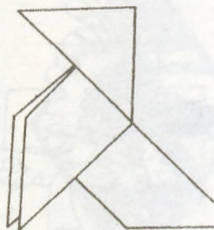
26 Eskadra Towarzysząca (Obserwacyjna) „Osa”



121 Eskadra Myśliwska „Uskrzydłony grot”



122 Eskadra Myśliwska „Papierowy konik”



123 Eskadra Myśliwska „Mewa”



151 Eskadra Myśliwska „Kondor”



WIELKA BRYTANIA

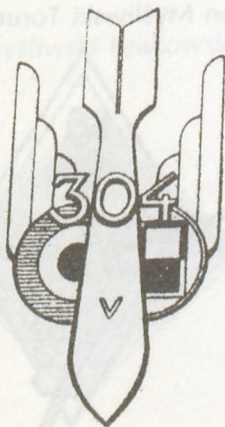
301 Dywizjon Bombowy Ziemi Pomorskiej



302 Dywizjon Myśliwski Poznański



304 Dywizjon Bombowy Ziemi Śląskiej



305 Dywizjon Bombowy Ziemi Wielkopolskiej



306 Dywizjon Myśliwski Toruński



307 Nocny Dywizjon Myśliwski Lwowski



308 Dywizjon Myśliwski Krakowski



309 Dywizjon Współpracy z Wojskiem
Ziemi Czerwińskiej



315 Dywizjon Myśliwski Dębliński



316 Dywizjon Myśliwski Warszawski



WSPOMNIENIA

WSPOMNIENIA

TRAGICZNA WALKA 123 ESKADRY

Opracowałem na podstawie wspomnień ppłk pil. Stanisława Chałupy, pana Jerzego Danka, odostępnej literatury.

W składzie 2 Pułku Lotniczego znajdowały się trzy Eskadry Myśliwskie: 121, 122 i 123. Dwie pierwsze wyposażone były w samoloty PZL P-11c. Natomiast 123 Eskadra posiadała samoloty PZL P-7a, zupełnie przestarzałe w roku 1939.

24 sierpnia 1939r. zostaje ogłoszona mobilizacja. Na dzień przed wybuchem wojny 123 Eskadra przelatuje na lotnisko Balice. Tutaj, o godz. 14.00 jej dowódca kpt.pil. Mieczysław Olszewski otrzymuje rozkaz dalszego przelotu do Warszawy, celem włączenia jednostki do składu Brygady Pościgowej.

Z uwagi na późną porę personel pozostaje na noc, na Okęciu.

Pierwszego września o świcie, piloci docierają na lotnisko polowe w Poniatowie, gdzie oczekuje ich przybyły wcześniej pod dowództwem ppor.pil. Stanisława Chałupy, rzut ziemny.

O godz. 6.50 Brygada Pościgowa zostaje podezwana w powietrze.

Wiedząc o małej przydatności bojowej samolotów PZL P-7a kpt.pil. Kowalczyk, chcąc sprawdzić

ich możliwości, wysyła tylko jeden klucz ze 123 Eskadry.

Dochodzi do walki z niemieckimi bombowcami w czasie, której jeden z pilotów klucza uzyskuje 1/2 zestrzelenia „Heinkla” He-111.

Uznając debiut klucza za udany, podjęto decyzję o wysłaniu eskadry do walki z formacjami Luftwaffe.

O godz. 16.00 eskadra pod dowództwem kpt.pil. Olszewskiego, wystartowała w składzie brygady na zwalczanie niemieckich bombowców.

Do walki doszło nad obszarem od Płońska, Pułtyska i Wyszkowa po Warszawę. Polacy atakują bombowce i osłaniające je myśliwce. Ogromne zamieszanie i kottłowanina, każdy walczy indywidualnie.

Pierwszy pociskami z „Messerschmitta” trafiony zostaje samolot dowódcy. Pocięły one kadłub i ciężko ranią znajdującego się w kabinie kpt.pil. Mieczysława Olszewskiego.

„Siódemka” schodzi w dół. Pilot na przemian to tracąc, to odzyskując przytomność, nadludzkim wysiłkiem ląduje na polach we wsi Choszczówka. Do maszyny podbiegają mieszkańcy i wyciągają z kabiny nieprzytomnego pilota. Ktoś rozpina jego mundur chcąc udzielić pomocy, ale jest już za późno. Rany postrzałowe okazują się śmiertelne. Zwłoki jego zostają przewiezione do Szpitala Ujazdow-

skiego w Warszawie, gdzie stwierdzono zgon (karta przyjęcia nr 5062).

Następny zostaje trafiony samolot ppor.pil. Feliksa Szyszki. Częściowo rozerwany kadłub ogarniają płomienie. Pilot ranny i poparzony wypada z kabiny i otwiera spadochron. W tym momencie zostaje ostrzelany przez wroga. Na szczęście pociski nie uszkodziły czaszy spadochronu. Nieprzytomny opada na piasek, nad Wisłą, gdzie odnajduje go miejscowa ludność. Zostaje przewieziony do szpitala w Warszawie, lekarz naliczył czternaście ran od kul.

W innym kwartale nieba walkę toczy pchor.pil. Antoni Danek. Dochodzi do grupy bombowców i umieszcza jednego z nich w celowniku. Jego serie prują poszycie skrzydła. Z silnika wydobywa się czarny dym i „Dornier” Do-17 odchodzi w bok, ściągany przez młodego pilota. W tej chwili „siódemka” zostaje trafiona przez nieprzyjacielski myśliwiec, a pilot otrzymuje postrzał w plecy. Z trudem wysuwa się z kabiny i po otwarciu spadochronu ląduje na polu koło Radzymina. Do leżącego podbiegają chłopci, którzy początkowo sądzą, że jest Niemcem. Antoni Danek wyjmuje z kieszeni munduru wizytówkę i pokazując ją mówi: „jestem polskim lotnikiem”. Chłopci układają go na czaszy spadochronu i niosą na drogę. Tam zatrzymują samochód, który

odwozi go do szpitala.

Kolejny dramat. Trafiony zostaje samolot pchor.pil. Stanisława Czternastka. Pilot wyskakuje ze spadochronem i szczęśliwie ląduje koło Nowego Dworu Mazowieckiego. Następnego dnia przygodnym transportem dociera do Poniatowa.

Na uszkodzonych samolotach lądują przymusowo koło Zakroczymia ppor.pil. Erwin Kawnik i kpr.pil. Henryk Flamme. Obaj, jeszcze tego samego dnia wracają na lotnisko polowe w Poniatowie.

Popołudniowa walka w pierwszym dniu wojny zdziesiątkowała 123 Eskadrę, ale nie wyłączyła jednostki z dalszych działań. Do 17 września piloci atakują bombowce i myśliwce Luftwaffe. Mimo, że posiadają samoloty, które w zasadzie nie nadają się do bezpośrednich starć, walczą bo jest to ich obowiązek.

SZPITAL

*Opracowałem na podstawie wspomnień
ppłk pil. Stanisława Chałupy oraz dostępnej literatury.*

Trzeciego września 1939r. udałem się na motocyklu do Warszawy. Jadąc ulicami stolicy mijałem zagubionych w swych myślach przechodniów. Wpadł mi do głowy pomysł udania się do szpitala. Napotkani studenci wskazali mi drogę do szpitala im. Józefa Piłsudskiego. Po przekroczeniu bramy wejściowej zauważyłem lekarza i zapytałem czy są tutaj ranni lotnicy. Zaprowadził mnie do sali na drugim piętrze, gdzie leżeli ranni i poparzeni ppłk pil. Leopold Pamuła, ppor.pil. Feliks Szyszka. I trzeci pilot, którego nazwiska nie pamiętam. Jak wówczas usłyszałem ppłk Pamuła, w dniu pierwszego września przebywał na lotnisku 113 Eskadry Myśliwskiej. Kiedy ogłoszono alarm bojowy, podpułkownik podszedł do samolotu, którym miał wystartować jeden z młodych pilotów i zajął jego miejsce w kabinie.

W rejonie Warszawy napotkano wroga. Podpułkownik zestrzelił jeden myśliwiec, ale jego maszyna została trafiona i zapaliła się, zmuszając lotnika do skoku ze spadochronem.

Z relacji ppłk pil. Leopolda Pamuły, w sprawozdaniu dowódcy IV/1 Dywizjonu: „...Ponieważ łączność drutowa z obu dyonami została przerwana

przez przypadkowe bombardowanie npla w rejonie Zegrza, pojechałem samochodem z Zielonki do Poniatowa celem nawiązania łączności. O godz. 16.45 odbył się start dyonu na npla, po 10 minutach powrócił podoficer – pilot na lotnisko meldując, że zgubił okulary w walce. Wystartowałem w rejon walki na płn. od Warszawy, gdzie dołączyłem do grupy walczących – trzech Niemców na dwóch naszych. Walka odbywała się na wysokości około 3000 m. bez rezultatu. Nieprzyjaciel unikał starcia, a posiadając lepsze właściwości sprzętu - umknął.

Potem skierowałem się na Jabłonnę.

Na wysokości 3000 m zauważyłem 10 bombowców, obok których leciały niżej dwa Me-109. Z tyłu za mną podążała trójka własnych pilotów. Licząc się z tym, że obserwacyjna npla będzie skierowana na trójkę Polaków, będąc z przodu i z dołu npla, zdołałem podejść do jednego, by go zestrzelić, związać się z drugim i z pomocą trójki zestrzelić go. W trakcie ostrzelania pierwszego z dołu, drugi Me-109 oddał strzały w moim kierunku. Przestrzelił mi zbiornik benzynowy, w następstwie czego powstała eksplozja i pożar. Znurkowałem natychmiast, kierując się do swoich. Po pewnym czasie wyskakując, zauważyłem podchodzenie pilotów npla do mnie. Moi piloci broniąc mnie zmusili npla do odejścia....”

Podpułkownik ranny i poparzony wylądował na

spadochronie. Znajdujący się w pobliżu oddział wojskowy uchronił go przed agresją miejscowej ludności, która uznała go za dywersanta. Następnie został odwieziony do Warszawy i umieszczony w szpitalu.

Podpułkownik Leopold Pamuła, urodził się 15 listopada 1898r. Służbę rozpoczął w 2 Pułku Lotnictwa w Krakowie. Po otworzeniu w roku 1925 11 Pułku Myśliwskiego w Lidzie, wchodzi w jego skład. Pełni między innymi obowiązki instruktora pilotażu dla oficerów innych broni. W lipcu 1928r. w wyniku zmian organizacyjnych pułk rozformowano. Kapitan Pamuła obejmuje dowództwo 141 Eskadry Myśliwskiej w 4 Pułku Lotniczym w Toruniu.

W listopadzie tego roku zostaje dowódcą Dywizjonu Myśliwskiego III/4. Od 26 lipca 1937r. dowodzi Zgrupowaniem Myśliwskim w 1 Pułku Lotniczym w Warszawie.

Zagrożenie wybuchem wojny sprawia, że w maju 1939 przystąpiono do organizacji Brygady Pościgowej. Zastępcą dowódcy został ppłk Pamuła. Po przybyciu do Francji, był współorganizatorem Dywizjonu Myśliwskiego I/145 „Warszawskiego”. Następnie organizował i dowodził III Dywizjonem Myśliwskim, który w okresie maj – czerwiec 1940r. znajdował się w fazie daleko zaawansowanego szkolenia i oczekiwania na sprzęt. W Wielkiej Brytanii

przebywa w bazie Polskich Sił Powietrznych w Blackpool. W wyniku zakażenia krwi umiera w szpitalu w Nocton Hall 9 sierpnia 1940r.

Ppor. Pil. Feliks Szyszka był pilotem w mojej 123 Eskadrze Myśliwskiej. W czasie walki z niemieckimi samolotami, w dniu pierwszego września, jego „siódemka” (PZL P-7a) została zestrzelona, a wiszący na spadochronie lotnik ostrzelany przez Messerschmitta.

Ze wspomnień oficera taktycznego IV/1 Dywizjonu por.pil. Aleksandra Gapszewicza: „...Między torem a lasem stoi grupka ludzi i samochód sanitarny. Podchodzę. Na rozłożonej skórze lotniczej leży człowiek – ręce czarne wydają się zwęglone, twarz też czarna, zostały tylko białe ślady od okularów. Mundur skrwawiony. Podobno żyje. Pytam się kto to? - Felek Szyszka zestrzelony w płomieniach. Wyskoczył, a Niemiec obrabiał go w powietrzu, gdzie wisi na spadochronie. Czternaście ran...”

Kapitan Feliks Szyszka urodził się 1 czerwca 1916r. Po ukończeniu 15 października 1938r. SPL w Dęblinie, został przydzielony do 2 Pułku Lotniczego w Krakowie. Służył w 123 Eskadrze Myśliwskiej. Po brawurowej ucieczce ze szpitala, przedostał się do Anglii, gdzie walczył w 308 Dywizjonie Myśliwskim. Dowodził eskadrą, a od 6 maja 1942r. tym dywizjonem. Zginął 17 maja 1942r. na samolocie „Spit-

fire", wykonując lot treningowy.

Było mi smutno po tym co zobaczyłem. Cierpienia kolegów i ich strata jako czynnych pilotów, nie pozwala być optymistą. Powracam na lotnisko pochłonięty czarnymi myślami o przyszłości, o dalszym przebiegu wojny, o własnym losie. Nie przypuszczałem, że kolegów tych widziałem ostatni raz w swoim życiu.

ROZPOCZYNAM MOJĄ WOJNĘ

Opracowałem na podstawie wspomnień

płk pil. Stanisława Chałupy.

Wojna tworzy w ludzkim umyśle stan niepewności. Pobudza lęk o własne życie i życie najbliższych, do których tak bardzo się tęskni. Wzmaga napięcie i zadaje pytania: Jak będzie wyglądało pierwsze spotkanie z wrogiem?

Czwartego września 1939r. pod wieczór wystartowałem jako dowódca klucza. Celem naszym są niemieckie bombowce lecące w osłonie myśliwców.

Na wysokości tysiąca metrów zauważyłem siedem Junkersów Ju-87, kierujących się na północ. Natychmiast wykonałem zwrot i z przewagi wysokości - zaatakowałem. W celowniku rośnie sylwetka wrogiej maszyny. Naciskam spust lecz karabiny nie strzelają, nie są przeładowane. To samo spotyka moich kolegów. Szybkie przeładowanie karabinów, które związane jest z utratą szybkości, niweczy zaskoczenie i odsuwa nas od sukcesu. Niemcy spokojnie oddalają się ze znaczną szybkością, co uniemożliwia kolejny atak. Moje pierwsze strzały w tej wojnie są nieskuteczne. Opanowuje mnie smutek porażki.

Ale wojna to też zawziętość. Potrzeba ukazania swej siły, swoich możliwości i swojej wyższości.

Piątego września lecę w kluczu dowodzonym przez ppor.pil. Erwina Kawnika. Trzecim pilotem jest pchor. Tadeusz Kratke. Zostaliśmy zaatakowani z góry przez Messerschmitty Me-110. Smugi pocisków przelatują nad naszymi głowami. To cud, że nas omijają. Jesteśmy zaskoczeni tym nagłym atakiem. Niemieckie myśliwce spikowały w dół. Zauważyłem jak jeden z nich wyrównał lot i leci poniżej, tym samym kursem co my.

Teraz nasza kolej na atak. Całym kluczem strzelamy do Messerschmitta. Nasze pociski trafiają w jego kadłub i skrzydła. Widzę jak z prawego silnika wydobywa się czarny dym i maszyna niekontrolowanym lotem idzie w dół i spada na ziemię. Odczuwam ogromną radość z udziału w zwycięstwie, w moim pierwszym zwycięstwie.

Takie były pierwsze dni mojej wojny. Płatanina rozczarowań i radosnej dumy. Wojny, którą dopiero poznawałem.

OSTATNI KRĄG NAD WARSZAWĄ

*Opracowałem na podstawie wspomnień
ppłk pil. Stanisława Chałupy.*

Szóstego września 1939r. nadszedł rozkaz zmiany lotniska. 123 Eskadra Myśliwska, w której służę, ma przenieść się w rejon Lublina. Trwają przygotowania do przelotu. Obsługa naziemna sprawdza samoloty i ładuje na samochody niezbędny do dalszych działań sprzęt.

Po południu następuje start. Wzbijamy się w powietrze i bierzemy kurs na Warszawę. Po chwili z kabiny mojego samolotu widzę stolicę. Nie pomyślałem wówczas, że widzę ją ostatni raz. Obniżam lot i wykonuję okrążenie, ostatni krąg nad Warszawą.

Jestem przygnębiony widokiem pustych ulic, które sprawiają wrażenie, że stolica jest wymarła. Gdzie są ci uśmiechnięci, radośni i pełni życia ludzie, którzy nie wierzyli w wybuch wojny, a jeśli już miała być, to w nasze szybkie zwycięstwo.

Widziałem ich, rozmawiałem z nimi, kiedy byłem tutaj na kursie radiołączności, tuż przed wybuchem wojny. Dopiero w rejonie dworca kolejowego dostrzegam oddział wojskowy.

Następny kierunek lotu, to Dęblin. Serce bije mocniej. Tutaj w latach 1936-38 spędziłem najpiękniej-

sze chwile mojego życia, jako słuchacz Szkoły Podchorążych Lotnictwa. Jak teraz wygląda miejsce, z którym wiązę tyle pięknych wspomnień? Już rozpoznaję tak dobrze znany mi krajobraz. Jest lotnisko. Ale jak strasznie zmienione!

Wyraźnie widzę zniszczenia jakie spowodowały niemieckie bombardowania. Pole wzlotów jest pełne dziur, znaczących miejsca upadku śmiertelnych bomb. Nad hangarami unosi się jeszcze dym, a zabudowania szkoły leżą w gruzach. Nie ma już tego widoku, który tak pięknie wpisałem w swoją pamięć.

Ale czy mogę teraz żyć wspomnieniami?

Po przylocie na lotnisko pod Lublinem, okazuje się, że są tutaj zgromadzone samoloty RWD-8, które ewakuowano z Dębłina. Z uwagi na zagęszczenie udajemy się na inne lotnisko polowe, oddalone od tego o cztery kilometry.

Tutaj w swej pamięci jeszcze raz odtwarzam to co zobaczyłem i co pozostało ponurym wspomnieniem po dzień dzisiejszy.

JAK CZĘSTO STARTOWAŁEM I NA SZCZĘŚCIE TYLE SAMO RAZY LĄDOWAŁEM - NA PRZYKŁADZIE JEDNEGO DNIA

Opracowałem na podstawie wspomnień

ppłk pil. Stanisława Chałupy.

W dniu 12 września 1939r. dowództwo naszej 123 Eskadry Myśliwskiej, otrzymuje wiadomość, że sytuacja na froncie poprawiła się na naszą korzyść, co bardzo nas ucieszyło.

Jednocześnie nadszedł rozkaz powrotu jednostki w okolice Lublina. Wyznaczono nam lotnisko polowe w miejscowości Łuszczów. Natychmiast nastąpił start.

Po wylądowaniu okazało się, że przebywa tam już 24 Eskadra Rozpoznawcza, z naszego 2 Pułku Lotniczego w Krakowie. Radość ogromna. Znajome twarze. Nawzajem opowiadamy sobie o dotychczasowych przeżyciach.

Nareszcie otrzymujemy dostateczną ilość paliwa, którego tak ostatnio brakowało.

Nagle zostaję wezwany do dowódcy. Poleca mi wziąć RWD 8 i lecieć na miejsce, oddalone 15 km od lotniska, gdzie przymusowo, z braku paliwa, lądował kpr.pil. Henryk Flamme. Jednocześnie wysła-

ny zostaje samochód z beczką benzyny. Wylądowałem szczęśliwie na podmokłej łące obok pechowca. Sprawdziliśmy jego „siódemkę” (PZL P-7a), wszystko było w porządku. Po jakimś czasie nadjechał samochód i mechanicy napełnili puste zbiorniki.

Postanowiłem, że kolega poleci na moim erwudziaku, a ja wezmę jego maszynę.

Silnik zaskoczył i wystartowałem. Nabieram wysokości i wykonuję krąg, obserwując jednocześnie ziemię. Widzę jak kpr. Flamme wsiada do samolotu i startuje. Wznosząc się zawadza skrzydłem o drzewo i spada na ziemię. Prawdziwy pechowiec. Podbiega do niego obsługa samochodu, a ja obieram kurs na Łuszczów.

Po wylądowaniu dowiaduję się, że eskadra odleciała na nowe lotnisko w Młynowie.

Startuję w ślad za nią. Jest wieczór i z uwagi na szybko zapadające ciemności, podejmuję decyzję wylądowania i odnalezienia jednostki w dniu następnym. Najbliżej znajdowało się lotnisko koło Hrubieszowa i tam usiadłem. W związku z zagrożeniem ze strony Ukraińców, będący tam żołnierze, przez całą noc trzymają wartę przy moim samolocie.

Następnego dnia pole wzlotów przykrywa gęsta mgła, uniemożliwiając mi start.

Dopiero około godziny dziesiątej, gdy mgła opa-
dła, odleciałem na miejsce postoju eskadry.

TRZYNASTKA

*Opracowałem na podstawie wspomnień
płtk pil. Stanisława Chałupy.*

Trzynaście, magiczna cyfra, o której jedni mówią, że przynosi szczęście, a inni na odwrót, że pecha.

Trzynastego września 1939r. moja 123 Eskadra Myśliwska stacjonowała na lotnisku polowym w Młynowie. Ktoś uznał, że nasze staruszki (PZL P-7a) nie nadają się do wykonywania typowo myśliwskich zadań. W związku z tym wyznaczono nam zadania rozpoznawcze nad frontem.

Po takim locie, jeden z pilotów zameldował, że w rejonie Sokala zauważył niemieckie czołgi. Wiadomość ta spowodowała przeniesienie eskadry w rejon Brzeżan. Start miał nastąpić natychmiast.

Wskoczyłem do kabiny mojej „siódemki”. Rozpoczynając start, nie zauważyłem, że pionowy statecznik zaczepiony jest o gałąź i uszkodziłem go. Że coś jest nie tak, spostrzegłem dopiero w powietrzu. Opanowały mnie czarne myśli. Czy uda mi się wylądować? Czy nie jest to moje ostatnie spojrzenie na świat? Czy muszę stracić życie w głupiej kraksie? Skakać, czy nie skakać ze spadochronem? Kotłowało się to wszystko we mnie, a maszyna leciała sobie spokojnie, by dotrzeć do miejsca przeznaczenia.

Po szczęśliwym wylądowaniu, natychmiast wyskoczyłem z kabiny i podszedłem do „ogona”. Statecznik trzymał się tylko na dwóch zastrzałach. Mechanicy orzekli, że w warunkach polowych nie są w stanie naprawić go. Przelano paliwo do innego samolotu, a moją maszynę zniszczono.

Tak więc trzynastka była dla mnie nieszczęśliwa, bo straciłem samolot, ale i szczęśliwa bo ocaliłem życie.

SAMOTNY LOT

*Opracowałem na podstawie wspomnień
ppłk pil. Stanisława Chałupy.*

16 września 1939r. na RWD 8 poleciałem do Sztabu Lotnictwa. Tam otrzymałem informację, że w Rumunii znajdują się angielskie samoloty, które mamy przejąć i na których będziemy walczyć z niemiecką Luftwaffe. Z tą wiadomością powróciłem do mojej 123 Eskadry Myśliwskiej. Radość jaka ogarnęła wszystkich jest nie do opisanania.

Rozmowy na temat wymyślanych planów dalszej walki trwały przez całą noc. Entuzjazm był tak wielki, że nikt nie dopuszczał myśli o przegraniu wojny. Wszyscy oczami wyobraźni widzieli pokonanych Niemców. Marzyli o wspaniących zwycięstwach powietrznych.

Następnego dnia ponownie udałem się do Sztabu Lotnictwa z wiadomością, że Armia Radziecka przekroczyła naszą granicę. Było to dla nas całkowitym zaskoczeniem i rozwiało wczorajsze radości i nadzieje.

Nim zdążyłem wystartować nad lotniskiem pojawiło się siedem maszyn z czerwonymi gwiazdami. Nie atakując nas, wykonały krąg i odleciały na wschód. W sztabie otrzymałem rozkaz Dowódcy Lotnictwa o przelocie do Rumunii. Po powrocie na

lotnisko nie zastałem już eskadry, która wykonała ten rozkaz, przekazany jej przez radio. Jeszcze tylko na końcu pola wzlotów widać było ostatnie samochody rzutu ziemnego, znikające w niewielkim zagajniku.

Na szczęście nie wyłączyłem silnika w moim „erwudziaku” i ponownie wystartowałem. To był okropny lot. Samotnie, wzdłuż Dniestru kierowałem się do Czerniowiec. Nad mostem w Czerniowcach wykonując okrążenie, ogarnęła mnie potworna myśl. Lecieć dalej przez granicę, czy zawrócić? Przed oczami przetaczały się twarze bliskich mi osób. Widziałem krajobrazy mojego dzieciństwa i mojej młodości, które wydały się teraz takie piękne. Co wybrać, obcą mi niepewność, czy niepewność, tyle, że wśród swoich? Ale rozkaz był jednoznaczny - przekroczyć granicę. Jako żołnierz miałem obowiązek wykonać ten rozkaz. I wykonałem go. Wylądowałem w Czerniowcach.

INTERNOWANIE

*Opracowałem na podstawie wspomnień
ppłk pil. Stanisława Chałupy.*

17 września 1939r. wykonując rozkaz Dowódcy Lotnictwa (o przekroczeniu granicy), wylądowałem na moim RWD 8 w Czerniowcach, w Rumunii.

Na lotnisku znajdowało się już wiele naszych samolotów różnych typów. Ogarnął mnie smutek, gdy patrzyłem na znajome sylwetki maszyn stojące na obcej ziemi i markotne twarze kolegów.

Rumunii obawiając się niemieckiego nalotu na Czerniowce, polecieli nam lecieć dalej na zachód. Ponownie usadowiłem się w kabinie „erwudziaka” i po wystartowaniu obrałem kurs na stare wojskowe lotnisko w Jassy.

Po wylądowaniu, do mojej maszyny podeszli żołnierze. Jednemu z nich oddałem broń i przekazałem samolot. Żołnierze byli uprzejmi i zaprosili mnie do kasyna na obiad.

Mój Boże, pierwszy prawdziwy obiad od siedemnastu dni. Z przyjemnością skorzystałem z zaproszenia. Chęć spałaszowania gorącego posiłku była tak silna, że przez chwilę zapomniałem o wszystkim.

Już pojezdzony uświadomiłem sobie, że poza chałbom, okularami, wiatrówką, nie mam nic.

Mój bagaż, w którym były dokumenty, mundur wyjściowy, bielizna, kordzik i przybory toaletowe, gdzieś zginął na drogach bombardowanej Polski.

Poczułem się bezradny, nie miałem rumuńskiej waluty na dokonanie podstawowych zakupów.

Nieciekawe myśli przerwała wiadomość, że mam się udać do obozu dla internowanych w Baile Govora.

Pojechałem z kolegą, z pułku, jego samochodem. Jadąc przez Fokszany zauważyliśmy przed bankiem długą kolejkę. Znajdowali się w niej cywile i żołnierze w polskich mundurach. Kolega zatrzymał samochód.

Okazało się, że w banku można wymienić do 200 zł. na leje. Dołączyliśmy do kolejki. Za wymienne pieniądze kupiłem żywność i bieliznę. Po zakupach, przez Bukareszt, dotarliśmy do miejsca przeznaczenia.

Obóz w Baile Govore nie zrobił na mnie przygnębiającego wrażenia. Teren wokół nie był ogrodzony, a nieliczni wartownicy pojawiali się tylko od czasu do czasu w zasięgu wzroku. Jedynie na drogach do śródmieścia widać było patrole żandarmarii i policji, które z łatwością można było ominąć.

W obozie oczekiwaliśmy na paszporty, które wystawiała Ambasada Polska w Bukareszcie. Ich dostarczaniem zajmowali się wyznaczeni oficerowie

łącznikowi i kobiety współpracujące z ambasadą.

Któregoś dnia i ja otrzymałem tak upragniony paszport i informację, że uciekać z obozu mogę tylko na wyraźne polecenie, gdy będzie przygotowany transport do przerzucenia nas za granicę.

Jak strasznie dłużył się teraz czas. Bezczyenne oczekiwanie połączone z myślami o bliskich, to wewnętrzne tortury.

Wreszcie 31 października 1939r. opuściłem Baile Govore. Przez Bukareszt dotarłem do małej nadmorskiej miejscowości Balcic.

Była to miejscowość turystyczna z niewielkim portem. Po krótkim oczekiwaniu do portu wpłynął statek o dźwięcznej nazwie „Patris”. Na jego pokładzie umieszczono zebranych w Balcic polskich żołnierzy.

Rozpocząłem kolejny, wojenny szlak.

PIERWSZY KONTAKT Z LYON BRON

*Opracowałem na podstawie wspomnień
ppłk pil. Stanisława Chałupy.*

Późnym wieczorem 31 października 1939r. przeładowany statek „Patris” odbił od nabrzeża, w małej turystycznej miejscowości Balcic w Rumunii. Burzliwe morze uświadomiło nas, że ta podróż nie będzie należała do przyjemnych. Również pracujące łopaty śruby okrętowej, wolno pchały naszego dobroczyńcę po wysoko unoszących się falach.

Przez Cieśninę Dardanele, Morze Egejskie, Morze Śródziemne, dotarliśmy szczęśliwie na Maltę.

Tutaj pozwolono personelowi latającemu wybrać miejsce przeznaczenia. W grę wchodziła Anglia lub Francja. Tych, którzy wybrali Wielką Brytanię, przeniesiono na okręty Jej Królewskiej Mości.

Ja i znaczna większość, pozostała na „Patrisie”, który 12 listopada wypłynął do portu w Marsylii.

Z Marsylii, wraz z towarzyszami niedoli - koleją, a następnie wojskowym autobusem, dojechałem do lotniska w Lyon-Bron. Było około godz. 24.00 i tak naprawdę nikt nie był przygotowany na przyjęcie takiej ilości ludzi. Na resztę nocy zostaliśmy ulokowani w hangarze. Trudno mówić o właściwym wy-

poczynku w takich warunkach.

Drzemałem, przebudzałem się i znowu drzemałem, a czas do świtu włókł się złośliwie.

W następnym dniu, w okolicy lotniska wypatrzyłem szopę, wypełnioną słomą. Wtedy obiekt ten wydał mi się wspaniałym miejscem na noclegi. Jak cudownie będzie się zagrzebać w stercie słomy i oddać w objęcia wypoczynku, po trudach dnia codziennego. Liczyłem również na to, że zbawcze zagrzebanie uchroni mnie przed marznąciem. Przecież z Rumunii przyjechałem w ubraniu, które określałem jako „wiatrem podszyte”. I faktycznie w szopie było ciepło i wygodnie.

Polskim dowódcą w Lyon-Bron był płk pil. Stefan Pawlikowski, dowódca Brygady Pościgowej w kampanii wrześniowej.

Przeprowadzono spis personelu latającego i ziemnego, oraz jego weryfikację. Przygotowano plany dalszych działań.

Początki zazwyczaj są biurokratyczne, nieciekawe i niegodne wielkich słów, opowieści i zapamiętania.

Ale to już jest warte wspomnienia. Po pięciu nocach spędzonych w szopie, otrzymałem zaliczkę. Wraz z dwoma kolegami wynająłem pokój w małym domku, w połowie drogi pomiędzy miastem Lyon, a lotniskiem Lyon-Bron. W porównaniu do

cudownej szopy, to był już przecudowny apartament.

Takie były moje pierwsze dni we Francji. Dni, które rozpoczynały lotniczą karierę moją i moich kolegów na obcej ziemi.

WIGILIA

*Opracowałem na podstawie wspomnień
ppłk pil. Stanisława Chałupy.*

Grudzień - miesiąc, który kojarzy się z mrozem i szybko zapadającą nocą - ze śniegiem, utrudniającym poruszanie się. W takim okresie człowiek dąży do przebywania w zacisznych, ogrzewanych domach, pogrążony w myślach, które pesymistycznie barwi perspektywa odległego końca zimy.

Ale w tym szarym i smutnym okresie grudnia, jest jeden dzień, zupełnie inny niż pozostałe. Dzień, w którym serce tak mocno rozgrzewa emocje, że przepada gdzieś szarość, a smutek ustępuje miejsca radości. Dzień, który wydaje się być najbardziej wzruszającym, uroczystym, rodzinnym świętem. Wewnętrzna energia aż się rwie by wybuchnąć słowami kolędy:

„Bóg się rodzi, moc truchleje...”

Wigilia Bożego Narodzenia jest tym innym, tym pogodnym, rozgrzewającym wewnątrz dniem.

24 grudnia 1939r. W tym wspaniałym dniu, otrzymałem list z domu. Byłem tak bardzo szczęśliwy i wzruszony, że gdy trzymałem kopertę w dłoni, palce lekko drżały.

Błyskawicznie przemykały myśli na temat treści ukrytej wewnątrz koperty. Ostrożnie wyjąłem kart-

kę, jakby to był delikatny przedmiot, z którym należy się obchodzić wyjątkowo ostrożnie.

Wiadomość była krótka, ale sprawiła mi tyle radości, że właśnie tą wigilię wspominam jako najcudowniejszą w moim życiu. Dowiedziałem się, że rodzina jest cała i zdrowa. I powróciła do domu. To znaczyło dla mnie tak dużo. Odczułem silny przypływ energii. Byłem gotów sam stanąć do walki z całym światem. Kiedy już ochłonąłem po pierwszych wzruszeniach, usiadłem, zamknąłem oczy i rozmyślałem.

Znalazłem się w Polsce mojego dzieciństwa i mojej młodości. Za oknem śnieg i mróz, a w domu, w piecu, wesoło podskakuje ogień, rozrzucając fale radosnego ciepła. Mama krząta się przy kuchni, przygotowując potrawy wigilijne. Ja i moje rodzeństwo jesteśmy niecierpliwi, nie możemy się doczekać wieczoru, by dostrzec pierwszą gwiazdę i usiąść do stołu. A stół jest już nakryty białym obrusem, pod którym tata ułożył garść siana. Już ustawione są naczynia dla wszystkich domowników i jedno dodatkowo dla samotnej, zabłąkanej osoby, która ewentualnie zjawi się w ten jedyny wieczór. Rozpoczyna się kolacja. Zniecierpliwieni oczekiwaniem siadamy przy stole. Wspólna modlitwa, łamanie się opłatkiem i składanie życzeń. Tak pięknie pachną podane przez mamę potrawy.

Nagle wspomnienia gdzieś uciekają, powracam
do rzeczywistości. I tylko usta poruszają się - cicho
nucąc:

„Cicha noc, święta noc
pokój niesie ludziom wszem ...”

SZKOLENIE W MONTEPELLIER

*Opracowałem na podstawie wspomnień
płtk pil. Stanisława Chałupy.*

W połowie grudnia 1939r. moje nazwisko znalazło się na liście dziewiętnastu pilotów, wyznaczonych do przeszkolenia na samolotach Morane-Saulnier MS-406. Miało się ono odbyć we francuskiej szkole myśliwskiej w Montpellier. Byłem szczęśliwy i dumny, że jestem wśród wybrańców. To tak wiele znaczyło dla żołnierza tułacz, otrzymać broń i móc znowu podjąć walkę z wrogiem.

Trwały pertraktacje i przygotowania. W tym czasie dla naszej grupy uszyte zostały mundury, nieco ciemniejsze od mundurów lotników francuskich.

Pozwolono nam zachować czapki i co najważniejsze, tak drogi symbol ojczyzny i naszego lotnictwa - czyli orła i gapę.

Z błyskiem w oczach poruszaliśmy się w nowiutkim umundurowaniu, obserwowani zazdrośnie przez pozostałych kolegów.

Na początku stycznia 1940r. cała grupa została przewieziona do Montpellier nad Morzem Śródziemnym. Poinformowano nas, że szkolenie potrwa około trzech miesięcy.

Początek pobytu był pechowy. Z powodu złych warunków atmosferycznych wszystkie loty były

wstrzymane. Dopiero 20 stycznia pogoda poprawiła się na tyle, że mogliśmy rozpocząć edukację.

Pierwsze dwa loty, wykonane zostały z instruktorem, a następne cztery samodzielnie, na samolocie szkolnym Morane MS-250.

Kolejnym etapem były loty na starym jednomiejscowym samolocie myśliwskim, pamiętającym jeszcze pierwszą wojnę światową.

Dopiero w miesiącu marcu zasiedliśmy w kabinach nowoczesnych Moranów MS-406. Tylko zasiedli, w pełnym tego słowa znaczeniu, gdyż przed pierwszym startem, należało zapoznać się ze wszystkimi przyrządami pokładowymi. Nowością było tutaj chowane podwozie, co nie istniało w naszych PZL P-7a i PZL P-11c, jak również zmienny kąt śmigła, który należało nastawiać do startu i lądowania.

Nareszcie można było się wyżyć. Na starcie panował ruch jak w przysłowiowym ulu.

Kiedy wylądował samolot, natychmiast startował następny. Koledzy, którzy znajdowali się na ziemi obserwowali tych w powietrzu, głośno komentując start i podchodzenie do lądowania.

Czynności te zostały opanowane szybko i bez problemów. Kolejny etap to loty w szykach, akrobacja powietrzna i symulowana walka. Procentowały umiejętności zdobyte przed wojną, w naszych szkołach lotniczych, w Polsce i na zajęciach w pułkach.

Jak bardzo prawdziwe okazuje się powiedzenie, że tylko ciągłe ćwiczenia czynią mistrza.

Kapryśna pogoda nie była w stanie przedłużyć szkolenia. Wręcz nawet zakończyło się ono wcześniej niż planowano.

Przedwczesny koniec spowodował znakomity pilot sierż. Leopold Flanek. Lecąc nad lotniskiem, na wysokości około 50 metrów wykonał powolną beczkę. Obserwował to między innymi komendant szkoły mjr pil. Albert Japy, który uznał, że jesteśmy już wystarczająco przeszkoleni i kurs należy zakończyć.

Po dwóch tygodniach urlopu, powróciliśmy do Lyon-Bron. W tym czasie trenował tam Dywizjon Myśliwski I/145, który miał być przeznaczony do działań (jak wówczas mówiono) w Norwegii lub Finlandii.

Po uzgodnieniach z władzami francuskimi, które sprzeciwiały się tworzeniu całkowicie polskich jednostek, naszą eskadrę podzielono na klucze. Ja otrzymałem przydział do klucza nr 5 w skład, którego weszli również : por.pil. Józef Brzeziński i sierż.pil. Antoni Będa. Klucz skierowano do Groupe de Chasse 1/2 na lotnisko w Xaffevillers.

27 marca 1940r. na lotnisko w Lyon-Bron przyjechał gen. Władysław Sikorski w towarzystwie generała francuskiego, płk Pawlikowskiego i wyższych oficerów.

Po uroczystym nabożeństwie, przeglądzie samolotów i pilotów oraz defiladzie, nastąpił odlot kluczy do wyznaczonych dywizjonów francuskich. Klucze prowadzili dowódcy tych dywizjonów. Po wylądowaniu w miejscu przeznaczenia, zostaliśmy zaproszeni do kasyna na uroczystą kolację, gdzie nas przedstawiono personelowi eskadr.

Rozpoczęły się dnia wspólnych ćwiczeń z francuskimi towarzyszami broni.

NAD FRANCJĄ

*Opracowałem na podstawie wspomnień
płtk pil. Stanisława Chałupy.*

Dywizjon Myśliwski 1/2 stacjonował na lotnisku Xaffevillers, położonym 40 km od granicy niemieckiej. Początkowo wykonujemy loty zapoznawcze z rejonem działania.

W dniu 1 kwietnia 1940r. w składzie eskadry poleciałem nad obszar Niemiec, osłaniając samolot rozpoznawczy Potez 63. Na granicy zostaliśmy silnie ostrzelani przez artylerię przeciwlotniczą. Na szczęście pociski były niecelne i spokojnie kontynuowaliśmy dalszy lot.

W pobliżu celu, na niebie, pojawiły się Messerschmitty Me-109 i Me-110, które jednak nie zaatakowały naszej eskadry.

Mniej szczęścia miała druga eskadra, w której zestrzelony został jej dowódca, a jeden z pilotów odniósł rany.

Po dwóch czy trzech lotach w osłonie samolotów rozpoznawczych, dowódca naszego klucza por.pil. Józef Brzeziński rozchorował się i został odwieziony do szpitala. Z Polaków, w eskadrze pozostał sierż.pil. Antoni Będa i ja. Nie znaliśmy języka francuskiego, co utrudniało nam współpracę z kolegami w dywizjonie, a co gorsze uniemożliwiało spo-

rzządzanie meldunków z lotów bojowych. W związku z tym, Francuzi dali mi „wolną rękę” i mogłem startować samodzielnie, względnie w asyście bocznego, na loty patrolowe.

10 maja 1940r. o świcie lotnisko zostało zbombardowane. Zniszczonych zostało kilkanaście samolotów, a urządzenia lotniskowe zdewastowane. Dywizjon zostaje przeniesiony na lotnisko Toul Ochev.

Rozpoczęła się moja nowa wojna.

Następnego dnia udało mi się dopaść Junkersa Ju-88 i uzyskać jego prawdopodobne zestrzelenie.

14 maja zostajemy przeniesieni na lotnisko w Damblain, w celu obrony przygranicznej strefy od Colmaru po Bazyleję i dalej wzdłuż granicy szwajcarskiej.

2 czerwca eskadra przechwyciła nad Alpami niemiecką wyprawę bombową, podążającą wzdłuż granicy szwajcarskiej, z zamiarem bombardowania lotniska Lyon-Bron.

Wywiązała się zacięta walka. Szyki Heinkli He-111 rozluźniły się. W moim celowniku pojawił się czarny krzyż wymalowany na skrzydle jednego z bombowców. Oddałem serię, po której nieprzyjaciel poszedł w dół ciągnąc czarną smugę dymu i rozbił się o ziemię.

W tej walce eskadra zestrzeliła pięć wrogich maszyn.

8 czerwca dywizjon został przeniesiony na lądowisko oddalone 40 km od Paryża. W tym dniu wykonałem dwa loty bojowe. W pierwszym poderwano nas do osłony stolicy Francji, nad którą pojawiły się niemieckie bombowce. W drodze natrafiliśmy na Messerschmitty Me-109. Wywiązała się walka, w której zestrzeliłem jednego z nich.

W sumie eskadra odniosła trzy zwycięstwa.

W drugim locie dopadliśmy Junkersy Ju-87.

I tym razem pełny sukces. Kilka maszyn wroga zestrzelonych, a w tym dwie prze ziemie.

Od tej pory rozpoczęły się częste zmiany lotnisk: Nantes, Dijon, Chalous, Lyon-Bron, Awinion i wreszcie Montpellier. Los sprawił, że w Montpellier rozpoczynałem swoją karierę lotniczą we Francji i w Montpellier ją kończyłem.

Żegnani przez francuską brać lotniczą, pociągiem ewakuacyjnym, udaliśmy się w kierunku Zatoki Biskajskiej.

Przez dwa dni oczekiwaliśmy na statek, który zabierze nas do Anglii. Tutaj dopadł mnie pech. Doznałem jakiegoś zapalenia mięśni, tak że nie mogłem chodzić. Kiedy wyczekiwany statek przybił do nabrzeża, koledzy musieli mnie wnieść na jego pokład. Przez cały czas podróży, leżałem w kabinie nie mogąc się podnieść. Po czterech dniach wpłynęliśmy do portu w Liverpool.

PRZYMUSOWE LĄDOWANIE

*Opracowałem na podstawie wspomnień
ppłk pil. Stanisława Chałupy.*

Szczęście powinno być nieodłącznym przyjacielem żołnierza. Biada tym, których opuści, bo los ich należy uznać za przesądzony. Szczęście potrafi wszczepić w nas poczucie wiary, nadziei i przekonania o słuszności postępowania, co jest tak ważne dla wojska, stojącego naprzeciwko wroga. Muszę tu schylić głowę przed szczęściem, które towarzyszyło mi w dniach okrutnej wojny.

Opowiem o dwóch zdarzeniach, które mogły skończyć się dla mnie śmiercią, ale właśnie dzięki szczęściu, stało się inaczej.

Gdy zawierucha wojenna ogarnęła Francję, nasi lotnicy stanęli do walki. Jednym z nich byłem ja. 19 maja 1940r. wykonywałem na Moranie MS-406 lot bojowy. Nie wiem czy w wyniku awarii, czy od ognia nieprzyjaciela z ziemi, samolot mój nawalił. Silnik zaczął przerywać, a oliwa zalała owiewkę kabiny. Przeraziłem się, ale zaraz zapanowałem nad roztrzęsionymi nerwami. Muszę ratować życie, a do tego potrzebny jest spokój i trzeźwe myślenie. Postanowiłem lądować przymusowo. Wybrałem teren, który wydał mi się najlepszy do osiągnięcia celu. Maszyna zniżyła lot, by wreszcie usiąść twardo na

ziemi. Podczas siadania uderzyłem głową o tablicę pokładową, rozbijając czoło. To było jedyne obrażenie jakiego doznałem. Z ulgą spojrzałem ku niebu i w myślach dziękowałem szczęściu, że mnie nie opuściło w tej tragicznej chwili.

W Wielkiej Brytanii znalazłem się w składzie 302 Dywizjonu Myśliwskiego. 20 sierpnia 1940r. wykonywałem lot patrolowy w rejonie Hull. W pewnej chwili dostrzegłem samolot lecący od morza, w kierunku Anglii. Skierowałem „Hurricana” w jego kierunku i po stwierdzeniu, że jest to Junkers Ju-88 - zaatakowałem. Po krótkiej walce Niemiec został zestrzelony. Wracając do bazy, silnik maszyny zaczął przerywać. Podobna sytuacja do tej, która przydarzyła mi się we Francji. Spod maski wydobywał się biały dym. Stale traciłem wysokość i nie było już mowy o lądowaniu na lotnisku. Na koniec silnik zaczął się trząść, sprawiając wrażenie, że za chwilę oderwie się od reszty samolotu. Wylądowałem na polu ze schowanym podwoziem.

Kolejny raz uciekłem śmierci i kolejny raz wypadało dziękować szczęściu.

WYPŁATA

*Opracowałem na podstawie wspomnień
pana Bogdana Kucharskiego.*

Początek września 1939 roku. Ciemności wojny ogarnęły Polskę. Świat z przerażeniem spogląda na rozwój wydarzeń.

W tych pierwszych dniach wojny, nad domem Flanków w Wieliczce, pojawił się samolot. Silnik PZL P-11c równo pracuje. Za sterem znajduje się sierżant pilot Leopold Flanek. Wykonuje dwa okrążenia. Warkot motoru wyciąga domowników na zewnątrz budynku. Ogarnia ich ogromna radość. Machają w kierunku samolotu, chcąc dać znać, iż zdają sobie sprawę kto siedzi w kabinie. Pilot obniża lot i z małej wysokości wyrzuca spadochronik, do którego przymocowana jest paczuszka.

Następnie odlatuje w kierunku Krakowa, kotysząc na pożegnanie skrzydłami.

Spadochronik wolno opada. Kiedy już znajduje się na ziemi, podchodzi do niego sąsiad Flanków z zamiarem zabrania go. Podbiega rodzina pilota i siłą odbiera przesyłkę. Jest w niej karta uposażenia sierż. Leopolda Flanka za miesiąc wrzesień wraz z wypłatą.

W chwilach zawieruchy wojennej, stanowi ona ogromne wsparcie dla żony lotnika pani Józefy i jej

dwóch córek Izabeli i Zosi. Można powiedzieć, że jest niezbędna dla życia w tym trudnym okresie.

To był ostatni kontakt znakomitego pilota sierż. Leopolda Flanka z rodziną. Zginął 16 maja 1940r. broniąc francuskiego nieba przed agresywnymi atakami niemieckiego najeźdźcy.

PECHOWA KAMIZELKA

*Opracowałem na podstawie wspomnień
pana Stefana Gorzuli przekazanych panu Tadeuszowi Krukowi.*

Śmierć zagląda w oczy lotników nie tylko w chwili spotkania z wrogiem, ale i w chwilach najmniej oczekiwanych. W chwilach kiedy wydaje się, że wszystko jest w porządku i właściwie nic nadzwyczajnego nie może się wydarzyć. W zasadzie każdy lotnik powinien liczyć się z niespodziankami by w odpowiednim momencie zapanować nad sobą i okpić zbliżającą się śmierć.

Mój brat Mieczysław Gorzula w marcu 1942r. powrócił po krótkim odpoczynku do lotów w 302 Dywizjonie Myśliwskim. Pewnego majowego dnia, wraz z kolegami, pełnił dyżur bojowy. Maszyny przygotowane do natychmiastowego startu, ustawione na zielonej murawie lotniska. Promienie słońca leniwie rozgrzewają myśli pilotów oczekujących na sygnał do startu. Ciepło sprawia, że wspomnienia są przyjemne.

Nagle sygnał do startu przerywa te miłe chwile. Piloci zajmują miejsca w kabinach i natychmiast startują. Celem jest przechwycenie wrogiego samolotu, który pojawił się nad południowym brzegiem Anglii. „Spitfire” brata nabiera wysokości: 3000 metrów, 4000 metrów, 5000 metrów. W tym momen-

cie zaczyna się dziać coś dziwnego. Odczuwa ucisk na całym ciele. Zdążył jeszcze powiadomić o tym punkt dowodzenia i przerwał łączność.

Z trudem oddycha, tracąc chwilami świadomość. Nie sterowana maszyna łagodnie obniża lot.

W słuchawkach monotonny głos kontrolera wołuje pilota. Na szczęście, na wysokości

3000 metrów świadomość powraca i brat znowu panuje nad sterami. Ponownie nawiązuje łączność i otrzymuje polecenie powrotu do bazy.

Na lotnisku okazało się, że kamizelka ratunkowa, używana w przypadku wodowania, samoczynnie wypełniła się tlenem, co omal nie doprowadziło do nieszczęścia. Właśnie takie nieoczekiwane przypadki w lotnictwie rozgraniczają życie od śmierci.

OSTATNI RAZ

*Opracowałem na podstawie wspomnień
państwa Wójcików i pani Marii Tojgreber.*

Czasami człowiek spotykając drugiego człowieka, nie uświadamia sobie, że jest to być może ostatnie spotkanie. Myśl taka nasuwa się dopiero po czasie, wówczas gdy jest już za późno na zmianę swego zachowania w ostatnim kontakcie. Czasu cofnąć nie można.

Nasza mama wspominała, że przed wojną, nad naszym domem przy ulicy Biezanowskiej, usłyszała warkot silnika samolotu. W tym czasie gotowała obiad i nie wiadomo dlaczego opanowała ją przerażająca myśl, że będzie bombardowany „przetok”.

Wybiegła z domu i zauważyła, jak samolot obniżył lot i zaczął wykonywać okrążenia na małej wysokości. Wtedy uświadomiła sobie, że to jej syn (Jan Grzech) znajduje się w powietrzu. W pierwszej chwili nie wiedziała jak dać znać Jasiowi, że wie o nim. Chwyciła stojącą obok drzwi miotłę i tą miotłą wymachiwała. Samolot jeszcze bardziej obniżył lot i nalatując nad dom machał skrzydłami, przechylając się to na prawą, to na lewą stronę.

Następnie wykonał jeszcze dwa okrążenia i odleciał.

Nikt nie przypuszczał, że jest to ostatni kontakt

brata z rodzinnym domem. Że już wkrótce znajdzie się na obcej angielskiej ziemi i właśnie tam odda swe życie za wolność umiłowanej ojczyzny. Mimo, że matkę i syna dzieliła kilkunastometrowa odległość i nie mieli możliwości rozmawiać, to myśli ich były blisko siebie, a serca biły uczuciem miłości matki do syna i syna do matki.

Z MOICH WSPOMNIENÍ

Opracowałem na podstawie wspomnień pana Leszka Króla.

Przed wojną w naszym mieszkaniu odbywały się spotkania brydżowe. Zaczynały się wieczorem i trwały do późnych godzin nocnych. Mama przygotowywała posiłki. Pokój wypełniały kłęby dymu z papierosów, które prawie wszyscy palili, pochłonięci grą. Z osób, które przychodziły do brata Stanisława Króla zapamiętałem: kpt. Jerzego Kranca, por. Lipińskiego, kpt. Mieczysława Medveckiego, kpt. Stefana Albertiego.

Kiedy wybuchła wojna w dniu 1 września 1939r. rozeszła się wieść, że Niemcy będą mordować rodziny lotników. Drugiego dnia wojny pod nasz dom na ul. Brodowicza 2 podjechały dwa samochody. Jeden brata, a drugi jego kolegi. Tymi samochodami moja matka, ja z bratem, ciotka i jej syn, oraz matka ppor.pil. Bolesława Własnowolskiego z córką i narzeczona ppor.obs. Mieczysława Łapy, udaliśmy się ulicą Mogiłską „trasą”, którą określam miejscami postoju 2 Pułku Lotniczego. Ulica Mogiłska była przepiętna uciekinierami opuszczającym miasto Kraków. Pierwszym miejscem postoju był Kszczonów, następnie Dzików koło Tarnobrzegu, kolejnym Łańcut. Wszędzie tam odwiedzał nas brat, który dosłownie wpadał na chwilę niewyspany i

zmęczony po trudach lotów. W Łańcucie, w majątku Potockich, dorośli poszli spać na siano w stodo-
le, a ja z bratem pozostałem w samochodzie gdzie
strasznie zmarzłem, gdyż noc była wyjątkowo zim-
na. Następnego dnia udaliśmy się w kierunku Prze-
myśla. Do Przemyśla przyjechaliśmy tuż po bom-
bardowaniu.

Pobocze drogi zalegały rozbite tabory i martwe
konie. Udaliśmy się do Medyki, która miała być
kolejnym miejscem naszego postoju. Akurat w tym
czasie nastąpiło bombardowanie węzła kolejowe-
go. Ze strachem obserwowałem wybuchające w po-
bliżu bomby i przelatujące odłamki. Na szczęście
nic się nikomu nie stało. Gdy się wszystko uspokoi-
ło, wraz z kuzynem zbierałem rozrzucone odłam-
ki. Na nasze nieszczęście jeden z samochodów uległ
awarii i zmuszeni zostaliśmy do przeniesienia się
na ciężarówkę należącą do 2 Pułku. Wreszcie do-
tarliśmy do celu naszej podróży, którym była miej-
scowość Rudki. Tam przez dwa miesiące przeby-
waliśmy u mojej ciotki. Określam tą miejscowość
jako cel naszej podróży, gdyż właśnie tam mój brat
Stanisław stwierdził, że oni (wojsko) nadal się cofa-
ją na wschód i nie ma sensu jechać dalej za nimi.
Pożegnał się i odjechał. Wtedy widziałem go po raz
ostatni w 1939r.

Do Krakowa powróciliśmy w miesiącu listopadzie.

W okresie okupacji docierały do nas skąpe wiadomości o moim bracie Stanisławie.

Nadeszło kilka paczek żywnościowych z Portugalii i to wszystko. Dopiero po zakończeniu wojny zaczęła regularnie napływać korespondencja. Po jakimś czasie i ona się urwała. Teraz listy od czasu do czasu pisała żona brata. Sprawa wyjaśniła się znacznie później. Okazało się, że brat będąc jeszcze w służbie czynnej działał na terenie Grecji. Następnie powrócił do Anglii, by po jakimś czasie wyemigrować do Stanów Zjednoczonych, a następnie do Kanady.

Brata spotkałem dopiero w 1976r. gdy udałem się do Kanady i przebywałem tam przez dwa miesiące. Spędziliśmy wiele czasu na rozmowach, wspominając dawne czasy. W tym okresie brat był już chory - dały znać o sobie trudy wojny. Jeszcze pracował jako kierownik administracji na uniwersytecie w Toronto.

Wojna rozdzieliła mnie z moim bratem. Uciekło nam tyle lat, tyle wspólnych chwil, tyle wspólnych przeżyć. Jestem dumny z działalności mojego brata i jego postawy.



ÓSMY KAWALER ORDERU DSO*

Michał Ślizowski

Każdy młody człowiek marzy o tym, kim chciałby zostać w dorosłym życiu - policjantem, strażakiem, marynarzem itd. - a ja marzyłem o tym aby zostać pilotem. Skąd u mnie takie marzenie? Czy to wpływ opowiadanej przez ojca w czasach „wczesnego Gomułki” legendy o pilocie, który po klęsce wrześniowej dotarł do Anglii, aby dalej walczyć z wrogiem; legendy jaką w moim domu była postać majora pilota Stefana Władysława Janusa - lotnika walczącego w szeregach Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii, znajdującego się na liście polskich „asów”¹ lotnictwa myśliwskiego - przez żonę

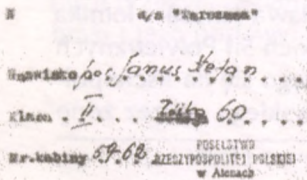
* *Distinguished Service Order* - Order za Zaszczytną Służbę, nadawany przez Króla Anglii.

Jadwigę blisko spokrewnionego ze mną, lotnika który otrzymał jedno z najwyższych odznaczeń wojennych przewidzianych „Za zaszczytną służbę”.

Ale nie tylko opowiadania ojca wpłynęły na moją wyobraźnię. Moje pokolenie miało w swych lekturach opowieści Meisnera i Arcta; nie wszyscy mieli dostęp do „Skrzydlatej Polski”, a tylko nieliczni do docierających z za „żelaznej kurtyny”, „Skrzydeł - wiadomości ze świata”². Miałem też i to szczęście, iż w okazałej bibliotece domowej znajdowały się właściwie wszystkie pozycje książkowe z jak wówczas najświeższej historii. Zamiast przykładać się do nauki, często przy latarce pod kołdrą poznawałem świat w którym walczył i zwyciężał Skalski, Król, Urbanowicz, Arct, Wyszkowski - co mówią te nazwiska współczesnemu młodemu pokoleniu, czemu pozy-

cje książkowe zawierające ich wspomnienia nie są wznawiane od nastu lat?

Z czasem jako dorosły już mężczyzna dostałem w „spadku” dokumenty wojenne po Stefanie Janusie. Przez całe lata



Bilet na statek s/s „Warszawa” wydany przez Poselstwo RP w Atenach

nie wiedziałem jak je wykorzystać, aż w końcu wpadłem na pomysł aby je opublikować i tym samym przypomnieć Jego historię.

W dokumentach, które odziedziczyłem, jest wiele takich, których nie oglądał dotychczas nikt poza bliską rodziną, oraz pracownikami i współpracownikami Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, których zainteresowałem historią jednego z ośmiu, najmniej znanego kawalera Distinguished Service Order - majora pilota, dowódcy 315 Dywizjonu Dęblińskiego, a następnie 1 Polskiego Skrzydła Myśliwskiego, przedwojennego oficera 2 Pułku Lotniczego

123 eskadry myśliwskiej w Krakowie, wychowawcy młodego pokolenia lotników w Centrum Wyszkożenia Lotniczego w Dęblinie, jeńca hitlerowskich obozów, odznaczonego Krzyżem Virtutii Militarii V klasy, czterokrotnie Krzyżem Walecznych oraz angielskimi: DSO i Distinguished Flyihg Cross (186 żołnierzy PSP w latach 1940-1945 otrzymało ten krzyż).

Historia Stefana Janusa rozpoczęła się także od marzeń o lataniu. Tyle, że jego marzenia się spełniły. Bo jak nie mogły się speł-



stycznia 1942
ment dekoracji Krzyżem
tutti Militari V klasy



*Polski dywizjon myśliwski
w szyku defiladowym*

nić dla młodego człowieka urodzonego w Prokocimiu, kolejarskiej dzielnicy Krakowa. Jak twierdzi Pan Andrzej Chytkowski³ jest ewenementem na skalę naszego kraju (a może świata), że tylu młodych chłopców z Prokocimia znalazło się w szeregach lotnictwa. Stefan Janus stał się przykładem i przetarł drogę do sterów samolotu swoim młodszymi braćmi: Romanowi i Mieczysławowi, a potem czuwał nad ich karierą póki nie zginęli śmiercią lotnika przed wybuchem drugiej wojny światowej.

Stefan Władysław Janus urodził się 22 marca 1910 roku w Krakowie, w rodzinie o głęboko zakorzenionych tradycjach patriotycznych i z zamiłowaniem do wojska.

Dorastał zresztą w Rzeczypospolitej, która po latach niewoli i nie istnienia na mapie Europy wybiła się „na niepodległość”, jak mawiał marszałek Józef Piłsudski. Po ukoń-



*Wizyta księcia Kentu
w I Polskim Skrzydle
Myśliwskim*

*Ze Stanisławem Skalskim
(obecnie generał WP w stanie
spoczynku) - wówczas dowódcą
317. Dywizjonu Wileńskiego
w 1 Polskim Skrzydle My-
śliwskim, dowodzonym przez
Stefana Janusa*



czeniu szkoły, w 1932 roku rozpoczął służbę w 7 Pułku Artylerii Lekkiej, skąd po Szkole Podchorążych zgłosił chęć wstąpienia do lotnictwa. Odbił kurs pilotażu i został lotnikiem-oficerem 2. Pułku Lotniczego a następnie sam zaczął szkolić pilotów w dęblińskiej „szkole orląt”. 19 wrześniu 1939 roku przekroczył na Przełęcz Tatarskiej granicę z Węgrami i był internowany wraz z grupą swoich podchorążych w obozie w Nagykata, skąd uciekł przez Jugosławię, Grecję a następnie Morze Śródziemne (statkiem „Warszawa”) aby dotrzeć do Marsylii. Przez jakiś czas przebywał w bazie Lyon Bron, potem został przeniesiony do Algieru gdzie szkolił pilotów. Po upadku Francji uciekł do Tangeru skąd przedostał się do Gibraltaru. Wreszcie dotarł do Anglii. Początkowo został skierowany do Bazy w Blackpool (1940 r.) skąd uzyskał przydział do dywizjonu angielskiego, a następnie do 308 Dywizjonu Kra-



*Po locie bojowym
- wymiana refleksji
między dowódcami*

kowskiego PSP. Latając w dywizjonie 308, w dniu 26 czerwca 1941 r otrzymał awans na kapitana pilota. Przez jakiś czas latał w dywizjonie 315, aby 13 listopada 1941 roku zostać jego dowódcą, otrzymując angielski stopień S/Ldr (Squadron Leader) - odpowiednik polskiego majora.

6 maja 1942 roku w stopniu W/Cdr (Wing Commander) - odpowiednik polskiego podpułkownika,

został dowódcą 1. Polskiego Skrzydła Myśliwskiego w skład którego weszły Dywizjony 303, 306 i 308. 26 stycznia 1943 roku nie wrócił z lotu nad Francją

- w drodze powrotnej, sześć mil od brzegu Francji o godz. 13.45, jego samolot zderza się z samolotem st. sierż. pil. Wawrzyńca Jasińskiego z 306 Dywizjonu. Obie maszyny wpadły do morza. Mjr Janus wyskoczył ze spadochro-



*W czasie pobytu
w obozie jenieckim*

nem i wylądował w Kanale La Manche, skąd został wyłowiony przez rybaków i oddany Niemcom.⁴

Został osadzony w obozie Stalag Luft 3 w Żaganiu, skąd 15 sierpnia 1943 roku podjął nieudaną próbę ucieczki. Przewodził komitetowi przygotowującemu słynną ucieczkę „pięćdziesięciu”, która miała miejsce w 1944 roku. Z niewoli wrócił do Anglii 9 maja 1945 roku.

Do czasu wypadku nad Francją wylatał 488 godzin i 50 minut. Odbył 108 lotów bojowych. Zestrzelił sześć samolotów niemieckich (5 Messerschmittów Me-109 i 1 Focke-Wulf Fw-190) a jednego Me-109 uszkodził. Do tych liczb należy dodać dwa samoloty zniszczone na ziemi.⁵ Po wojnie służył nadal w Polskich Siłach Powietrznych, a po ich rozwiązaniu w RAF-ie.⁶

Karierę wojskową zakończył w 1965 roku po chorobie, która dopadła Go na Cyprze i ataku serca. Zmarł w Anglii, w Maidstone (hrabstwo Kent) 11 listopada 1978 roku w wieku 68 lat.

2 maja 1979 roku prochy Jego spoczęły w grobie rodzinnym na cmentarzu Rakowieckim w Krakowie.

25 maja bieżącego roku w Krakowie został odsłonięty pomnik poświęcony „Lotnikom z Prokocimia”.

(tekst Michała Ślizowskiego drukowany w regionalnym informatorze społeczno-kulturalnym „GALERIA”, Częstochowa 2002)

Przypisy

¹ Podczas pierwszej wojny światowej w lotnictwie francuskim wprowadzono zwyczaj, że po zestrzeleniu piątego samolotu nieprzyjacielskiego pilot otrzymywał honorowy tytuł myśliwskiego „asa”. Zwyczaj ten przejęto podczas drugiej wojny światowej w lotnictwie amerykańskim, a także (choć nieoficjalnie) w lotnictwie polskim na Zachodzie.

² Pismo, które jako dwutygodnik wydawane było przez Wydział Kultury i Oświaty Dowództwa Polskich Sił Powietrznych od 1940 roku, po wojnie jako pismo Stowarzyszenia Lotników Polskich w Wielkiej Brytanii z dopiskiem w tytule „nasz cel - powrót do wolnej Polski”

³ Andrzej Chytkowski - autor publikacji „Lotnicy z Prokocimia” człowiek oddany całym sercem sprawie upamiętnienia czynów lotników pochodzących z Krakowa

⁴ Lotnicy z Prokocimia - Andrzej Chytkowski str. 30

⁵ wg Książki Lotów, która prawdopodobnie znajduje się w Instytucie im. Generała Władysława Sikorskiego w Londynie

⁶ Royal Air Force - Królewskie Siły Powietrzne



Order za Wybitną Służbę

Wielka Brytania

Ustanowiony w listopadzie 1886 roku. Przyznawany oficerom marynarki i wojsk lądowych „za wyróżniającą się służbę pod ogniem lub w warunkach jednakowych ze służbą w czasie walki z wrogiem”. W 1918 roku odznaczeniem tym objęto oficerów RAF, Home Guard w 1942 roku, a marynarki Handlowej pod dowództwem Royal Nawy w 1943 roku.

W czasie drugiej wojny światowej przyznano 4880 tych odznaczeń. Otrzymać je mogła osoba, która poprzednio nagrodzona była Pochwałą w Rozkazie.

Odnaka: Krzyż początkowo złoty, później ze złoczonego srebra, z zaokrąglonymi ramionami, pokrytymi białą emalią.
Awers: korona królewska w wieńcu laurowym.
Rewers: monogram królewski z wieńczony koroną w wieńcu laurowym z wypełnieniem czerwoną emalią.
Od 1939 roku na rewersie zawieszki umieszczano rok przyznania odznaczenia.

Wstążka Czerwona z granatowymi brzegami.



Autor przy samolocie Spitfire - Muzeum Lotnictwa w Krakowie

Postłowie

Rozpoczynając zbieranie materiałów do powyższego opracowania znalazłem nazwiska dwunastu pilotów. Już ten fakt był pewnego rodzaju sensacją, tylu lotników wyszło na wojnę z Prokocimia, niosąc zaszczyt środowisku, z którego się wywodzili. Z czasem ilość nazwisk wzrosła do dziewiętnastu. Nie udało mi się przygotować jedynie życiorysu pana Tadeusza Niemczyka. Mam jednak nadzieję, że uzupełnię opracowanie o tę brakującą informację.

Pracę swoją oparłem na dokumentach otrzymanych z Instytutu im. Gen. Sikorskiego w Londynie, dostępnej literaturze oraz pamiątkach, wspomnieniach i zdjęciach, do których udało mi się dotrzeć.

Za pomoc pragnę gorąco podziękować ppłk pil. Stanisławowi Chałupie, Panu Bogdanowi Kuchar-skiemu, Janowi Gorzuli, Państwu Wójcikom i Pani Marii Tojgreber, Barbarze Turaczyk, Józefie Korep-cie, Panu Leszkowi Królowi, Pani Janinie Ratyńskiej, Panu Włodzimierzowi Olszewskiemu, Wiesławowi Zimowskiemu, Jerzemu Danek, kpr.pil. Aleksandro-wi Rudkowskiemu i Tadeuszowi Siudut.

Z zebranych materiałów, dzięki wydatnej pomo-cy prezesa Ryszarda Kucharskiego w Krakowskim Klubie Kolekcjonerów, zorganizowana została wy-stawa w styczniu 1998r. pt. „Lotnicy z Prokocimia”. O jej przebiegu informowała prasa i Telewizja Kra-ków. Następnie została przeniesiona do Prokocimia i zaprezentowana w Szkole Podstawowej nr 61.

Wreszcie dzięki uprzejmości dyr.mgr Krzysztofa Radwana zaprezentowana została w Muzeum Lot-nictwa Polskiego w Krakowie. Tutaj ciekawą i orgi-nalną „oprawę” dla niej wykonali plastycy Panowie Piotr Łopalewski i Marek Radomski.

Lotnicy z Prokocimia wnieśli duży wkład w dzia-łalność polskiego lotnictwa. Co do tego chyba nikt nie może mieć wątpliwości. Poświęcenie własnego

życia, odwaga, umiłowanie Ojczyzny, to było normalność dla tych ludzi. Zasłużyli na wieczną chwałę, a jej symbolem jest odsłonięty 25 maja 2002r. Pomnik „Lotników z Prokocimia”. Stanął w miejscu gdzie się wychowywali i spotykali. Gdzie żyli swoimi problemami, pierwszymi miłościami.

Gdzie ziemia ocierała się o ich stopy.

Mam nadzieję, że moje opracowanie poszerzy wiedzę na temat polskiego lotnictwa w okresie drugiej wojny światowej, a mieszkańcom tej części Krakowa wiadomości o swojej Dzielnicy.

AUTOR



BIBLIOGRAFIA

DOKUMENTY Z INSTYTUTU IM. GEN. SIKORSKIEGO W LONDYNIE, DOTYCZĄCE:

- st.sierż.pil. Bujaka Adama
- ppłk pil. Chałupy Stanisława
- sierż.pil. Flanka Leopolda
- kpt.pil. Gorzuli Mieczysława
- por.pil. Grzecha Jana
- por.pil. Habeli Adama
- mjr pil. Janusa Stefana
- plut. Pil.Korepty Jana
- mjr naw. Króla Stanisława
- sierż.pil. Oprycha Franciszka
- por.pil. Stępień Józefa
- ppłk pil. Żuraka Stanisława

PAMIĄTKI, WSPOMNIENIA I ZDJĘCIA

- ppłk pil. Chałupy Stanisława
- Pana Bogdana Kucharskiego, kpr.pil. Aleksandra Rudkowskiego (o sierż.pil. Leopoldzie Flanku)
- Pana Jana i Stefana Gorzuli, Tadeusza Kruka (o kpt.pil. Mieczysławie Gorzuli)
- Państwa Wójcików, Marii Tojgreber (o por.pil. Janie Grzechu)
- Pani Barbary Turaczyk (o por.pil. Adamie Habeli)
- kpr.pil. Aleksandra Rudkowskiego, Tadeusza Siuduta (o kpr.pil. Mieczysławie Janusie)
- kpr.pil. Aleksandra Rudkowskiego (o plut.pil. Romanie Janusie)

- Pani Józefy Korepty (o plut.pil. Janie Korepcie)
- Pana Leszka Króla (o mjr naw. Stanisławie Królu)
- Pani Janina Ratyńskiej (o st.sierż.pil. Józefie Franciszku Murzynie)
- Pana Włodzimierza Olszewskiego (o sierż.pil. Franciszku Oprychu)
- Pana Jana Banasia, Gallai Istvanne (o st.szer. Józefie Poprawskim)
- Pana Wiesława Zimowskiego (o Eugeniuszu Stępieniu i por.pil. Józefie Stępieniu)

LITERATURA

- Olgierd Cumft, Hubert Kazimierz Kujawa „KSIĘGA LOTNIKÓW POLSKICH POLEGŁYCH ZMARŁYCH I ZAGINIONYCH 1939-1946”
- Tadeusz Królikiewicz „POLSKI SAMOŁOT I BARWA”
- Adam Popiel „PAMIĘCI POLEGŁYCH LOTNIKÓW 1933-1939”
- Jerzy Pawlak „POLSKIE ESKADRY W WOJNIE OBRONNEJ WRZESIEŃ 1939”
- Wacław Król „ZARYS DZIAŁAŃ POLSKIEGO LOTNICTWA WE FRANCJI 1940”
- Wacław Król „POLSKIE DYWIZJONY LOTNICZE W WIELKIEJ BRYTANII 1940-1945”
- Wacław Król „POLACY W BITWIE O ATLANTYK”
- Wacław Król „WALCZYŁEM POD NIEBEM LONDYNU”
- Wacław Król „WIELKA BRYTANIA 1940”
- Kajetan Bieniecki „LOTNICZE WSPARCIE ARMII KRAJOWEJ”

W 100-lecie lotnictwa i 85-lecie polskiego lotnictwa wojkowego



Biblioteka Kraków



6000125964



ISBN 83-89108-32



9 788389 10832