

POWOJENNE LOSY ELITY POLSKIEGO LOTNICTWA

Lotnictwo wojskowe we wszystkich krajach od zarania słusznie uważano za elitę sił zbrojnych. Jego personel musiał mieć kwalifikacje techniczne nieznane w klasycznych rodzajach wojsk, takich jak piechota, kawaleria czy artyleria. Personel latający, oprócz wiedzy technicznej potrzebnej do obsługi aparatów latających, musiał też spełniać wyśrubowane warunki fizyczne.

Rozwój lotnictwa w Polsce międzywojennej kształtowała celowa polityka oparcia się na krajowym zapleczu. Dlatego sprzęt był własnej produkcji (początkowo licencyjny, później już polskiej konstrukcji) i cały personel lotnictwa był szkolony w Polsce. Dzięki temu nasz przemysł lotniczy dysponował kadrą wykwalifikowanych inżynierów, tworzących konstrukcje na najwyższym światowym poziomie (choć – głównie wskutek słabości budżetu – w 1939 r. zabrakło najnowszych samolotów w jednostkach wojskowych), a personel lotnictwa wojskowego (zarówno naziemny, jak i latający) był dobrze wyszkolony.

Podczas II wojny światowej polscy lotnicy zdali swój historyczny egzamin. Choć dziś rzadko o tym pamiętamy, to właśnie powietrzna bitwa o Anglię, toczona latem-jesienią 1940 r., była jedyną spośród decydujących batalii II wojny światowej, w której Polacy mieli istotny wkład w zwycięstwo. Niczego nie ujmując bohaterstwu polskich żołnierzy z innych bojów tej wojny, historia tak się potoczyła, że już żadna inna walna bitwa z udziałem Polaków nie miała bezpośredniego wpływu na to, kto tę wojnę wygra.

Co istotne, przez cały okres wojny polskie lotnictwo na Zachodzie stanowiło kompletny system, w którym oprócz jednostek bojowych były też szkoły lotnicze różnych szczebli (poczynając od naziemnego szkolenia kandydatów do lotnictwa i mechaników, przez trzy szczeble szkolenia personelu latającego, aż po Wyższą Szkołę Lotniczą, kształcąca oficerów dyplomowanych) i rozmaite służby pomocnicze. Decyzje o organizacji i wyposażeniu polskich jednostek w okresie wojny podejmowano z myślą o odbudowie lotnictwa w wyzwolonej Polsce.

Po cofnięciu uznania rządowi RP na uchodźstwie w lipcu 1945 r. i rozwiązaniu Polskich Sił Zbrojnych wszystkie te plany okazały się bezwartościowe. Walka o niepodległość ojczyzny zakończyła się niepowodzeniem. Kto inny, według innych planów przystąpił do tworzenia zupełnie nowego lotnictwa w Polsce. Kiedy rozwiały się marzenia o triumfalnym powrocie do kraju, personel Polskich Sił Powietrznych stanął przed dylematem „co dalej?”.

W kraju

Szacuje się, że spośród ponad 14 tys. ludzi, którzy w chwili zakończenia wojny pełnili służbę w PSP, do Polski wróciło ok. 3 tys. Powracając, wszyscy oni przechodzili weryfikację stopni i specjalności wojskowych. Tylko niektórzy zgłaszali chęć wstąpienia do „ludowego” Wojska Polskiego, przy czym nie wszystkich chętnych przyjęto do służby.

O ile rezerwiści powołani do służby na czas wojny przeważnie wracali do swoich cywilnych zawodów, to dla zawodowych wojskowych podjęcie służby w siłach zbrojnych było naturalnym powrotem do profesji wybranej przed wojną (z reguły nie mieli żadnych innych kwalifikacji zawodowych). Tymczasem w oczach aparatu bezpieczeństwa każdy, kto wracając z Zachodu, chciał wstąpić do wojska, był potencjalnym szpiegiem, choć początkowo władze komunistyczne godziły się na służbę „wrogów klasowych” w ludowym wojsku.

W lotnictwie

Latem 1945 r. obywatele polscy stanowili tylko ok. 10 proc. całej kadry oficerskiej polskiego lotnictwa, lecz zakładano, że do końca 1947 r. wszyscy obywatele ZSRR odejdą z lotnictwa polskiego. Dlatego w pierwszych latach powojennych potrzebni byli fachowcy, by zapewnić funkcjonowanie lotnictwa (zarówno wojskowego, jak i cywilnego). Istotnym źródłem kompetentnych kadr w tej dziedzinie było właśnie środowisko lotników wracających z Zachodu. Dzięki przyjmowaniu ich do służby, przy znacznej redukcji ogólnej liczby personelu (demobilizacja wojska w ramach przejścia ze stopy wojennej na pokojową), pod koniec 1946 r. obywatele radzieccy stanowili już tylko jedną trzecią kadry oficerskiej lotnictwa. Rok później ich odsetek obniżył się do nieco ponad 10 proc. i w tym czasie w lotnictwie wojskowym liczba oficerów polskich wyszkolonych w II RP oraz na Zachodzie zrównała się z liczbą oficerów radzieckich.

W takiej właśnie sytuacji niektórzy wyżsi oficerowie lotnictwa polskiego na Zachodzie zostali w pierwszych latach powojennych mianowani na stanowiska dowódcze. Podpułkownik Szczepan Ścibior (podczas wojny dowódca eskadry w 305. Dywizjonie Bombowym, następnie w niewoli) został dowódcą 7. Pułku Lotnictwa Bombowego, a później komendantem Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie, ppłk Zygmunt Sokołowski (latał bojowo w 304. Dywizjonie Bombowym, potem w Wyższej Szkole Lotniczej) – szefem Katedry Lotnictwa w Akademii Sztabu Generalnego, ppłk Bernard Adamecki (organizator Wydziału Lotniczego KG AK) – komendantem Technicznej Szkoły Lotniczej, ppłk Władysław Minakowski (lotnik Dywizjonu 304, później oficer sztabu PSP) – dowódcą Samodzielnej Eskadry Aerofotogrametrycznej. Do służby przyjęto też innych wyższych oficerów PSP na Zachodzie, m.in. ppłk. Mariana Duryasza (dowódcę Dywizjonu 302, przedstawiciela PSP w dowództwie brytyjskiego lotnictwa okupacyjnego w Niemczech), ppłk. Stanisława Michowskiego (nawigatora w 305. Dywizjonie, potem wykładowcę w Wyższej Szkole Lotniczej) i mjr. Stanisława Skalskiego (dowódcę 317. Dywizjonu PSP, 601. Dywizjonu RAF i 133. Skrzydła Myśliwskiego).

Zdecydowanie liczniejsze było grono lotników niezainteresowanych służbą w wojsku albo nieprzyjętych do niej. Znaleźli się wśród nich tak wybitni oficerowie, jak byli dowódcy skrzydeł: Tadeusz Rolski, Stefan Witorzeń, Tadeusz Nowierski i Wacław Król, a także byli dowódcy dywizjonów: Bohdan Arct, Witold Łokuciewski, Ignacy Olszewski i Karol Pniak. Musieli oni ułożyć sobie życie w cywilu. Niektórzy podjęli pracę w lotnictwie cywilnym, m.in. jako członkowie personelu latającego PLL „Lot” albo na stanowiskach naziemnych. Nawet ci, którzy zawodowo nie mieli już związków z lotnictwem, działali w aeroklubach.



Fot. ze zbiorów W. Matusiaka

Uroczyste opuszczenie polskiej flagi lotniczej w bazie RAF Horsham St Faith 2 stycznia 1947 r. Na przełomie grudnia 1946 r. i stycznia 1947 r. rozwiązano ostatnie polskie dywizjony w Wielkiej Brytanii

Szykany i represje

Od 1948 r. nastąpiło zaostrenie kursu politycznego we wszystkich instytucjach państwa, w tym również w lotnictwie. W ciągu następnych kilku lat stopniowo usunięto ze służby wojskowej praktycznie wszystkich oficerów wykształconych w II RP i na Zachodzie. W tym samym czasie dokonano daleko posuniętej czystki we wszystkich cywilnych instytucjach lotniczych, usuwając ludzi mających za sobą zawodową służbę wojskową w II RP, walkę w AK albo w formacjach polskich na Zachodzie. Wyrzucano ich ze wszelkich stanowisk kierowniczych; dostawali zakaz pilotowania jakichkolwiek statków powietrznych, a nawet lotów w charakterze pasażerów. Niemal wszyscy oficerowie, a także liczni podoficerowie Polskich Sił Powietrznych stali się obywatelami drugiej kategorii, mając trudności ze znalezieniem pracy i doznając różnorodnych szykan (analizując powojenne biografie lotników, można zauważyć, że stosunkowo najłagodniej władze traktowały zatrudnionych



Fot. ze zbiorów W. Matusiaka



Fot. ALPN

Zdjęcie Stanisława Skalskiego (czołowego polskiego asa myśliwskiego II wojny światowej) zrobione bezpośrednio po jego aresztowaniu w czerwcu 1948 r. Na mundurze widać baretki Złotego i Srebrnego Krzyża Virtuti Militari, a także odznakę pilota RAF

bezpośrednio przy powojennej odbudowie kraju).

W tym okresie służba w lotnictwie polskim na Zachodzie była postrzegana jako obciążający fragment życiorysu. W książeczce wojskowej Czesława Blicharskiego, weterana 300. Dywizjonu Bombowego, służbę w PSP podczas II wojny światowej skwitowano słowami „pełnił służbę w armii obcej”. Pouczająca jest lektura akt personalnych Kazimierza Wünsche, weterana Dywizjonu 303 z bitwy o Anglię, a w latach 1944–1945 dowódcy eskadry w Dywizjonie 315. Po powrocie do Polski w 1948 r. wstąpił on do lotnictwa wojskowego. Początkowo służył

6 września 1943 r. Władysław Śliwiński został autorem zestrzelenia, które okazało się dwusetnym zwycięstwem zaliczonym na konto Dywizjonu 303. Niespełna pięć lat później, w czerwcu 1948 r. został aresztowany w Warszawie pod zarzutem szpiegostwa. Stracono go w dzień Święta Wojska Polskiego – 15 sierpnia 1951 r. Wśród aresztowanych w „sprawie Śliwińskiego” było także dwóch asów polskiego lotnictwa i wybitnych dowódców jednostek myśliwskich PSP: Tadeusz Nowierski i Stanisław Skalski

Podczas wojny Zygmunt Sokołowski mógł uważać się za szczęściarza. Nocą z 26 na 27 października 1941 r. jego bombowiec Wellington z Dywizjonu 304, uszkodzony podczas nalotu na Hamburg, wodował na Morzu Północnym, ale pięciu lotników dryfujących w pontonie ratunkowym zostało po kilkunastu godzinach wyłowionych przez brytyjski okręt. Po wojnie Sokołowski wrócił do Polski, gdzie z czasem objął Katedrę Lotnictwa w Akademii Sztabu Generalnego.

W 1952 r. został aresztowany pod zarzutem szpiegostwa, stracono go 29 sierpnia 1953 r. (archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego via W. Matusiak)



w pułku myśliwskim, ale w grudniu 1948 r. dowódca jednostki wystąpił z wnioskiem o jego przeniesienie: „Nie nadaje się jako dowódca eskadry pułku myśliwskiego, może być wykorzystany w innej jednostce, na niższym stanowisku”. Wünsche został przeniesiony na stanowisko instruktora pilotażu do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. W 1950 r. odnotowano tam w jego opinii służbowej: „w czasie wojny latał w Anglii, w »Dywizjonie 303«, gdzie nabrał niezdrowych nawyków, które odbijają się ujemnie w jego pracy”. Rok później jego opinia służbowa zawierała już stwierdzenie: „jest oficerem obcym klasowo i ideologicznie. [...] Pochodzenie, przeszłość, jak i stosunek do obecnej rzeczywistości stawia go w grupie politycznie niepewnych. [...] Chwilowo z braku kadr może być na zajmowanym stanowisku wykorzystany”.

W jego sprawie 5 września 1952 r. złożono wniosek kończący się słowami: „[...] dla Ludowego WP ze względu na jego przeszłość polityczną oraz obecne wrogie oblicze w stosunku do Polski Ludowej nie przedstawia żadnej wartości. Celowym jest przeniesienie do rezerwy”. Wniosek został przyjęty, a w ślad za byłym już oficerem poszła opinia personalna: „Przeniesiony do rezerwy ze względów politycznych jako zupełnie nienadający się na pilota Ludowego Lotnictwa. W cywilu może być wykorzystany w instytucji cywilnej na niesamodzielnym stanowisku, pod stałym nadzorem politycznym”.

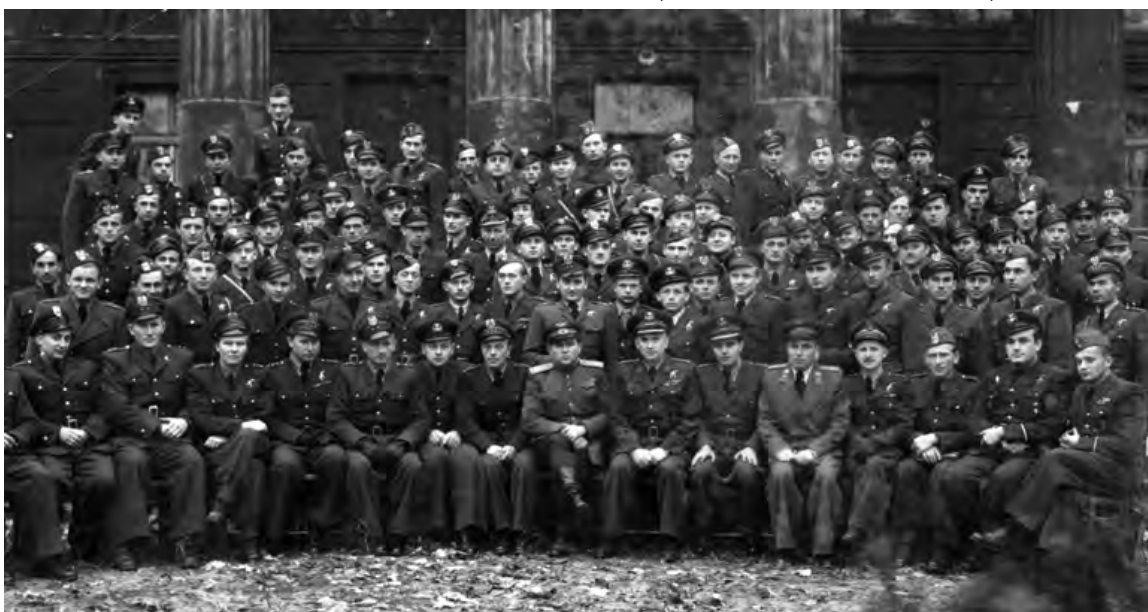
W takiej atmosferze wybitni dowódcy lotniczy zatrudniani byli na najniższych stanowiskach w przedsiębiorstwach niezwiązanych z lotnictwem. Na przykład Józef Kępiński (dowódca jedyne polskiego dywizjonu walczącego w kampanii francuskiej 1940 r., w Wielkiej Brytanii komendant polskiej szkoły pilotażu, a potem wyższy oficer sztabu PSP) pracował jako robotnik w Spółdzielni Pracy „Sprzęt Rybacki” w Warszawie, a wspomniani wcześniej Waław Król i Marian Duryasz byli zatrudnieni na stanowiskach magazynierów (ten pierwszy w zakładach Inco, drugi w Przedsiębiorstwie Robót Kolejowych).

Więzienia i egzekucje

W wielu przypadkach władze nie ograniczały się do szykan, takich jak wydalenie ze służby wojskowej albo dotychczasowego miejsca pracy. Wielu wybitnych lotników aresztowano. Bestialskimi metodami „śledczymi”, torturując ludzi fizycznie i psychicznie, wymuszano przyznanie się do zbrodni zdrady i szpiegostwa. Znana jest sprawa Stanisława Skalskiego, polskiego asa myśliwskiego II wojny światowej, który został aresztowany w czerwcu 1948 r., a w kwietniu 1950 r. skazano go na karę śmierci. Miał on szczęście, bo wyrok ten zamieniono następnie na dożywotnie więzienie. Doczekawszy „odwilży” w 1956 r., został zwolniony i zrehabilitowany. Inni oficerowie tyle szczęścia nie mieli, zgładzono m.in. wspomnianych wcześniej: Szczepana Ścibiora, Zygmunta Sokołowskiego, Bernarda Adameckiego, Stanisława Michowskiego i Władysława Minakowskiego.



Pamiątkowe zdjęcie personelu latającego Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie w 1951 r. Siedzi siódmy od prawej komendant szkoły, płk Szczepan Ścibior. 15 sierpnia tego roku został on aresztowany pod zarzutem szpiegostwa i po bestialskim śledztwie skazany na śmierć. Wyrok wykonano 7 sierpnia 1952 r. Czwarty od prawej siedzi inny weteran PSP na Zachodzie, mjr Jan Lemieszonek, a wśród stojących widać por. Kazimierza Wünsche (drugi z kolei prosto powyżej oficera radzieckiego siedzącego pośrodku). Obok fragment fotografii, poniżej całość (fot. ze zbiorów W. Matusiaka)



Obecnie w potocznym odbiorze wszystkie przypadki aresztowania, a następnie skazania przez peerelowskie sądy często traktuje się zbiorczo – jako wyroki na polityczne zamówienie, oparte na absurdalnych zarzutach i sfałszowanych dowodach. Rzeczywistość była bardziej złożona.

Porucznik pilot Władysław Śliwiński, weteran Dywizjonu 303 aresztowany w czerwcu 1948 r. i stracony 15 sierpnia 1951 r., rzeczywiście prowadził pracę wywiadowczą, przekazując na Zachód tajne informacje. Oczywiście, z dzisiejszej perspektywy trudno uznać go za szpiega działającego na szkodę Polski, niemniej jest faktem, że w PRL był on agentem obcego wywiadu. „Sprawa Śliwińskiego” stała się jednak dla Informacji Wojskowej pretekstem do aresztowania wielu lotników (niektórzy z nich, jak Skalski, byli w czynnej służbie wojskowej), bez względu na to, czy mieli cokolwiek wspólnego z jego działaniami wywiadowczymi.

Z drugiej strony, wśród skazanych na więzienie byli w tym czasie i tacy „przestępcy” jak kpt. pil. Stanisław Bochniak (podczas wojny dowódca eskadry w Dywizjonie 308). „Nakłoniony” do podjęcia współpracy z UB poinformował o tym osoby, o których miał dostarczać informacji. Wśród poinformowanych był donosiciel i Bochniak trafił do więzienia za „zdradę tajemnicy służbowej”. Część wyroku odpracował w kamieniołomach.

„Odwilż”

Prześladowania i szykany wobec wracających z Zachodu lotników trwały do „odwilży” 1956 r. W październiku tego roku dowódcą Wojsk Lotniczych mianowano gen. bryg. pil. Jana Freya-Bieleckiego. Pod jego rządami w końcu odeszli ze stanowisk dowódczych zajmujący je jeszcze oficerowie radzieccy. Warto zwrócić uwagę, że ostatnią jednostką dowodzoną przez obywatela radzieckiego (do czerwca 1957 r.) był 36. Specjalny Pułk Lotniczy (tzw. Specpułk) zajmujący się transportem najwyższych władz PRL. Na przełomie lat 1956 i 1957 gen. Frey-Bielecki osobiście zaprosił weteranów Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie do wstąpienia do Wojsk Lotniczych, co miało symbolicznie podkreślać zmianę oblicza polskiego lotnictwa wojskowego. Kilku z nich przyjęło to zaproszenie. Z czasem zajęli odpowiedzialne stanowiska w strukturze Wojsk Lotniczych, ale z punktu widzenia władz istotne było przede wszystkim propagandowe wykorzystanie sławy wojennych bohaterów do poprawienia wizerunku „ludowego” wojska.

Środowisko byłych lotników wojskowych II RP i PSP na Zachodzie, którzy odzyskali w tym okresie prawo wykonywania lotów, wniosło istotny wkład w utworzenie lotnictwa sanitarnego. Inicjatorami i organizatorami tej służby (istniejącej do dziś pod nazwą Lotniczego Pogotowia Ratunkowego)

byli m.in.: Jerzy Szymankiewicz (były dowódca Dywizjonu 302), Edward Jaworski (dowódca eskadry w Dywizjonie 308) i wspomniany już Kazimierz Wünsche.



Na obczyźnie

Po rozwiązaniu PSP w Wielkiej Brytanii i likwidacji poszczególnych jednostek na przełomie lat 1946 i 1947, zdecydowana większość ich

uczestnicy kursu nawigacji dla pilotów RAF w bazie Shrewsbury, przełom 1951 i 1952 r. Siedzi pierwszy z lewej Flight Lieutenant (kapitan RAF) Franciszek Kornicki, a stoi pierwszy z lewej Sergeant (sierżant RAF) Jan Zabłocki, który następnie zmienił nazwisko na Baxter (fot. ze zbiorów Franciszka Kornickiego)



Weterani PSP podczas szkolenia na odrzutowych myśliwcach MiG-15 w 1957 r. W kabinie mjr Ignacy Olszewski (w PSP dowódca Dywizjonu 302, a potem Dywizjonu 308), stoją od lewej: mjr Witold Łokuciewski (ostatni d-ca Dywizjonu 303), mjr Stanisław Skalski, mjr Waclaw Król (d-ca Dywizjonu 302, a później 131. Skrzydła Myśliwskiego), fot. ze zbiorów W. Matusiaka

personelu pozostała na obczyźnie. Początkowo niemal wszyscy weszli w skład Polskiego Korpusu Przysposobienia i Rozmieszczenia – wojskowej struktury mającej w ciągu paru lat przygotować ich do życia cywilnego w Wielkiej Brytanii lub innych krajach zachodnich.

W Royal Air Force

Dokładnie tak samo, jak to było wśród powracających do Polski, najcięższe decyzje musieli podjąć zawodowi wojskowi, którzy nie mieli żadnych innych kwalifikacji zawodowych. Wielu z nich zdecydowało się wstąpić do RAF. Warto podkreślić, że choć formalnie poddawano ich egzaminom i sprawdzeniom, to w tym czasie obowiązywała w RAF poufna instrukcja, nakazująca przyjmowanie do służby tych Polaków, którzy się do niej zgłoszą. Było to wynikiem wysokiej oceny naszych lotników dominującej wśród wyższych dowódców brytyjskich, a także prawdziwego braterstwa broni z czasu wojny. W ten sposób w okresie powojennym wielu weteranów PSP znalazło się w RAF, zarówno w personelu latającym, jak i w naziemnym. Ze względu na specyficzny system służby kontraktowej stosowany w lotnictwie tego kraju, niektórzy byli oficerowie PSP w okresie powojennym podjęli służbę w RAF w stopniach podoficerskich. Równocześnie nierzadkie były przypadki podoficerów PSP, którzy po wojnie w brytyjskim lotnictwie dosłużyli się stopni oficerskich.

Najświetniejszą karierę spośród Polaków w RAF zrobił Aleksander Maisner, który m.in. był komendantem bazy RAF w Singapurze, aż do jej oficjalnego zamknięcia i przekazania lokalnym władzom, a następnie zastępcą komendanta szkoły oficerskiej RAF w Cranwell, gdzie wśród jego uczniów był m.in. brytyjski następca tronu, książę Karol. Maisner zakończył służbę wojskową w stopniu Air Vice Marshalla (generała dywizji), po czym przez cztery lata był w Ministerstwie Obrony Wielkiej Brytanii dyrektorem generalnym działu personalnego RAF. Spośród polskich pilotów myśliwskich największą karierę w RAF zrobił Stanisław Wandzilak, który w 1972 r. przeszedł w stan spoczynku w stopniu Group Captaina (czyli pułkownika) i potem jeszcze wiele lat pracował w Ministerstwie Obrony. Co ciekawe, pracując w Zarządzie Bezpieczeństwa Lotów w brytyjskim Ministerstwie Lotnictwa



Group Capt. Wandzilak (right) receiving the Queen's Commendation and congratulations from Air Marshal Sir John Davis.

GROUP Capt. Stanisław Wandzilak, of 69 Cleveland Gardens, Barnes, has received the Queen's Commendation for valuable services in the air.

The award has been made to him by Air Marshal Sir John Davis, air officer commanding, Flying Training Command, Reading, Berks., where Group Capt. Wandzilak holds headquarters responsibility for the training of all pilots in the Command.

Group Capt. Wandzilak, who has lived in Barnes for the past 20 years, was commissioned in the Polish air force in 1939, and, after the fall of Poland, made his way through Roumania and Turkey to the Lebanon where he joined the French air force.

He fought in the battle for France and, on the col-

lapse of France, in answer to Churchill's call to all Poles who wanted to continue the fight against Hitlerism, made his way with 40 Polish airmen across France to a Spanish border port where he found a ship to take him to England.

One of the original members of the Polish No. 308 fighter squadron, he was in action again in September, 1940, and continued so until the end of the war, after having been shot down during the invasion of Normandy.

After the war Group Capt. Wandzilak was for a time ADC to the Polish Defence Minister in the Free Polish Government in London, but in 1948 accepted a commission in the RAF. Today he is one of the most senior ex-Polish air force officers serving with the RAF.

Wycinek z „Timesa” z 3 grudnia 1966 r. z notatką zatytułowaną *Wysokie wyróżnienie dla polskiego asa*, donoszącą o tym, że Group Captain (pułkownik RAF) Stanisław Wandzilak otrzymał Queen's Commendation (ze zbiorów rodziny Wandzilaków)

w 1958 r. był zapewne pierwszym (i jak dotąd jedynym) Polakiem mającym nieskrępowany dostęp do brytyjskiej dokumentacji katastrofy gibraltarskiej. Co jeszcze ciekawsze, jego nazwiska z reguły w ogóle nie wspominają autorzy „śledczych” publikacji dotyczących tej tragedii. Rekord długości czynnej służby wojskowej w RAF ustanowił Jerzy Kmiecik (dawny podoficer pilot PSP), który odszedł w stan spoczynku w 1981 r., w stopniu Flight Lieutenanta (kapitana). Wśród Polaków służących w RAF w początkowych latach zimnej wojny kilku latało w jednostkach rozpoznawczych (m.in. Mirosław Wojciechowski, jeden z asów Dywizjonu 303 z bitwy o Anglię). Dokumenty dotyczące ewentualnych lotów brytyjskich samolotów nad ZSRR i jego satelitami pozostają do dziś niedostępne dla historyków. Można tylko domniemywać, że jeśli rzeczywiście dochodziło do takich lotów, to w razie przymusowego lądowania lub zestrzelenia Polacy mieliby o wiele większe szanse przetrwania niż Brytyjczycy.

W siłach powietrznych innych państw

Wielka Brytania nie była jedynym krajem, w którym polscy lotnicy podjęli po wojnie służbę wojskową. Kilkudziesięciu Polaków współtworzyło siły powietrzne nowo powstałego Pakistanu. Pamięć o nich jest tam żywa do dziś, a szczególnym mirem jest otaczany Władysław Turowicz, który przez wiele lat pełnił najwyższe funkcje w lotnictwie pakistańskim. Polscy oficerowie kontraktowi z doświadczeniem bojowym z okresu II wojny światowej stanowili tam wartościową kadre, służąc zarówno jako instruktorzy w szkołach lotniczych, jak i dowódcy jednostek bojowych.

Polacy służyli też w lotnictwie wojskowym innych krajów. Antoni Głowacki (sławny as bitwy o Anglię) przez wiele lat był czynnym lotnikiem na Nowej Zelandii, gdzie najpierw służył w lotnictwie wojskowym, a następnie w urzędzie lotnictwa cywilnego.

Kilku Polaków służyło w lotnictwie krajów arabskich. Marian Jankiewicz (który w czasie II wojny światowej latał w Dywizjonie 315, a potem do lat sześćdziesiątych służył w RAF) latał jako pierwszy pilot w lotnictwie wojskowym Abu Zabi, a następnie Zjednoczonych Emiratów Arabskich aż do grudnia 1987 r.(!), ustanawiając rekord długowieczności jako czynny lotnik wojskowy.



Fot. ze zbiorów W. Matusiaka

Mieczysław Gorzula (w środku) ze swoimi uczniami-pilotami w Akademii Sił Powietrznych Pakistanu w Risalpurze w 1950 r.

Trudna do ustalenia grupa weteranów Polskich Sił Powietrznych podjęła po wojnie tajną służbę w CIA i innych amerykańskich instytucjach, wykonując zrzuty zaopatrzenia i agentów dla rozmaitych organizacji podziemnych i partyzanckich na całym świecie, głównie antykomunistycznych. Nie ma na ten temat pełnych danych, ale wiadomo o zaopatrywaniu z powietrza partyzantki antyradzieckiej w Polsce, na Ukrainie, w krajach bałtyckich i na Bałkanach, a także np. antychińskich organizacji w Tybecie. Wiadomo też, że oprócz zrzutów zaopatrzenia Polacy ci wykonywali loty *stricte* bojowe. Na przykład weterani: Józef Jeka (dowódca Dywizjonu 306) i Jan Iżycki (podczas wojny lotnik eskadry specjalnej, latającej ze zrzutami do krajów okupowanej Europy) zginęli 15 kwietnia 1958 r. w katastrofie samolotu szturmowego Douglas B-26 podczas wojny domowej w Indonezji.

Z tą ostatnią grupą zazębia się jeszcze trudniejsze do identyfikacji grono Polaków, którzy walczyli jako najemni lotnicy w konfliktach na obszarze Trzeciego Świata. Niewątpliwie najsławniejszy w tym gronie jest Jan Zumbach (dowódca Dywizjonu 303, a potem 133. Skrzydła) – współorganizator wojsk lotniczych Katangi podczas kongijskiej wojny domowej, a później twórca lotnictwa Biafry – nigeryjskiej prowincji daremnie dążącej do niepodległości. Wśród zaangażowanych w najemną wojaczkę wymienia się też m.in. Ksawerego Wyrożemskiego (podczas wojny w Dywizjonie 315), Stefana Wójcika (Dywizjon 302) i Witolda Łanowskiego (Dywizjony 317 i 302), choć są to informacje trudne do zweryfikowania.

Poza wojskiem

Oczywiście, pracę w zawodzie pilota Polacy znajdowali nie tylko w lotnictwie wojskowym. Niektórzy zostawali pilotami w liniach lotniczych i przedsiębiorstwach transportowych. Waław Makowski, przedwojenny dyrektor PLL „Lot”, pozostał po wojnie na Zachodzie i do 1965 r. pracował w ICAO (Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego) jako doradca w dziedzinie cywilnego transportu lotniczego.

Inni Polacy znaleźli zatrudnienie jako cywilni piloci doświadczalni w wytwórniach samolotów.

Zbigniew Oleński pracował w brytyjskiej firmie Avro, uczestnicząc w próbach w locie ciężkiego bombowca Vulcan.

Janusz Żurakowski, zatrudniony po wojnie w angielskiej firmie Gloster, opracował nową figurę akrobacji lotniczej nazwaną po angielsku na jego cześć „zurabatic cartwheel”, a po polsku „żurabada”. Następnie, wraz z innym polskim pilotem doświadczalnym, Władysławem Potockim, pracował w firmie Avro Canada. Na samolocie Avro CF-100 Canuck Żurakowski w locie nurkowym 18 grudnia 1952 r. przekroczył barierę dźwięku jako pierwszy Polak i pierwszy pilot w historii lotnictwa kanadyjskiego. Wraz z Potockim prowadził później próby w locie pionierskiego samolotu myśliwskiego dalekiego zasięgu CF-105 Arrow, rozwijającego dwukrotną prędkość dźwięku. Kiedy ten program anulowano z przyczyn politycznych, Żurakowski wycofał się z branży lotniczej, natomiast Potocki przeniósł się do pracy w amerykańskim przemyśle lotniczo-kosmicznym.



Janusz Żurakowski (w kabinie) i Władysław Potocki podczas ćwiczeń w symulatorze przed oblotem samolotu myśliwskiego dalekiego zasięgu Avro Canada CF-105 Arrow, rozwijającego dwukrotną prędkość dźwięku (fot. ze zbiorów rodziny Żurakowskich)

Pisząc o Polakach zatrudnionych w przemyśle lotniczym państw zachodnich, nie sposób nie wspomnieć o inżynierach lotniczych wykształconych w II RP. Wsiewołod Jakimiuk, przed wojną główny konstruktor Państwowych Zakładów Lotniczych na warszawskim Okęciu, pracował podczas wojny i po jej zakończeniu w firmie de Havilland of Canada jako naczelny konstruktor. Zaprojektował tam uniwersalny samolot roboczy Beaver, którego założenia opracowano przed końcem wojny, ale zbudowano go dopiero po jej zakończeniu (oblot w sierpniu 1947 r.). W połowie 1945 r. skonstruował samolot szkolenia podstawowego DHC-1 Chipmunk, oblatany w maju 1946 r. Zbudowano przeszło 1,2 tys. Chipmunków i prawie 2 tys. Beaverów. Chipmunk był przez następne półwiecze podstawowym samolotem szkolnym RAF, a także lotnictwa wojskowego innych krajów. W 1951 r. Jakimiuk wrócił do Europy i zatrudnił się we francuskiej firmie SNCASE (w której pracował już w 1940 r.). Zaprojektował tam odrzutowy samolot myśliwski SE-5000 Baroudeur, a następnie brał udział w konstruowaniu samolotu pasażerskiego Caravelle. Po utworzeniu francuskiego koncernu lotniczo-kosmicznego Aerospatiale pracował z jego ramienia we francusko-brytyjskim konsorcjum budującym naddźwiękowy samolot pasażerski Concorde.



Fot. W. Matusiak

De Havilland Canada Chipmunk – podstawowy samolot szkolny RAF, sfotografowany w 1996 r., czyli 50 lat od oblotu prototypu (stąd okolicznościowe oznaczenie na usterzeniu). Skonstruował go w Kanadzie Wsiewołod Jakimiuk, przed wojną główny konstruktor Państwowych Zakładów Lotniczych na warszawskim Okęciu, a po wojnie jeden z wielu polskich inżynierów pracujących w przemyśle lotniczym na Zachodzie

Tadeusz Ciastuła po wojnie związał się z przemysłem śmigłowcowym. Zaprojektował znane śmigłowce brytyjskie Saro Skeeter i Westland Wasp/Scout, a następnie rozpoczął prace projektowe nad śmigłowcem, który z czasem trafił do produkcji jako Westland Lynx – do dziś jeden z najbardziej znanych wiroplątów świata.

Stanisław Prauss, zatrudniony w 1946 r. w firmie de Havilland w Wielkiej Brytanii, pracował przy konstruowaniu pierwszego w świecie seryjnego samolotu pasażerskiego o napędzie odrzutowym – DH-106 Comet. Następnie był członkiem zespołu projektującego samoloty myśliwskie Venom i Sea Vixen. W tej samej firmie Romuald Szukiewicz pracował jako aerodynamik przy opracowaniu wersji rozwojowych samolotów Vampire, Venom i Sea Vixen. Był też inicjatorem projektu samolotu dyspozycyjnego DH-125. Piotr Kubicki w firmie English Electric uczestniczył w projektowaniu samolotu bombowego Canberra i myśliwskiego Lightning. Następnie od 1951 r. pracował w firmie Folland przy projekcie samolotu myśliwskiego Midge.

Henryk Milicer skonstruował w Australii rodzinę popularnych samolotów: Airtourer, Aircruiser i Airtrainer, których zbudowano łącznie blisko trzysta egzemplarzy. W USA spora grupa polskich inżynierów była zatrudniona w wytwórni śmigłowców Franka Piaseckiego (Amerykanina o polskich korzeniach). Pracowali tam m.in. Bolesław Solak, Zbysław Ciołkosz i Szczepan Grzeszczyk. Przy księżycowym programie Apollo pracowało kilku polskich inżynierów, m.in. dwaj byli piloci myśliwscy z okresu wojny: Werner Kirchner i Florian Martini.

Poza lotnictwem

Oczywiście, wielu polskich lotników – w tym również wybitnych dowódców – nie znalazło (bądź nie chciało znaleźć) miejsca w lotnictwie innych krajów. Układali sobie cywilne życie na obczyźnie na rozmaite sposoby. Zatrudniali się na różnych stanowiskach i w różnych branżach, zakładali własne firmy, kupowali gospodarstwa rolne.

Wojciech Kołaczkowski (dowódca Dywizjonu 303 oraz I i II Skrzydła Myśliwskiego) pracował w przedstawicielstwach handlowych znanych firm motoryzacyjnych, brał udział w wyścigach samochodowych jako kierowca, a z czasem otworzył własne przedsiębiorstwo w tej branży.

Włodzimierz Miksa (dowódca Dywizjonu 317) odniósł sukces rynkowy w branży chemicznej.

Władysław Jan Nowak (dowódca eskadry w Dywizjonie 306, a potem oficer sztabu PSP) założył sklep delikatesowy i kawiarnię w niewielkim angielskim mieście Worksop.



Przedwojenny oficer Władysław Jan Nowak, będąc latem 1941 r. dowódcą eskadry w 306. Dywizjonie Myśliwskim, został zestrzelony w walce powietrznej i odniósł poważne obrażenia. Nie wrócił już do latania bojowego, ale pełnił szereg funkcji sztabowych i oficjalnych (m.in. w latach 1942–1943 był adiutantem prezydenta RP Władysława Raczkiewicza). Po wojnie założył sklep spożywczy w miasteczku Worksop niedaleko Sheffield i prowadził go następnie przez ćwierć wieku – to zdjęcie zrobiono w 1975 r. (Krysia Michna-Nowak archive)

Michał Cwynar (dowódca Dywizjonu 316) prowadził warsztat tapicerski w Dumfries w Szkocji.

Henryk Pietrzak (dowódca Dywizjonu 309) został farmerem w Wielkiej Brytanii, Jan Falkowski (dowódca Dywizjonu 303) – w Kanadzie, a Włodzimierz Karwowski (dowódca Dywizjonu 306) – na Nowej Zelandii.

Julian Kowalski (dowódca Dywizjonu 302, a potem 131. Skrzydła) zatrudnił się w angielskim Ipswich w wytwórni maszyn rolniczo-ogrodniczych, gdzie m.in. zaprojektował kosiarkę do trawy.

Zdzisław Krasnodębski (pierwszy dowódca Dywizjonu 303, później na stanowiskach dowódczych i sztabowych) wyemigrował do Afryki Południowej, gdzie był taksówkarzem; następnie przeniósł się do Kanady i pracował jako technik radiowo-telewizyjny.

Tadeusz Koc (dowódca Dywizjonu 303) również próbował emigracji do Afryki, ale ostatecznie osiadł w Kanadzie, gdzie pracował m.in. jako kreślarz w fabryce lodówek, a potem w wytwórni szyb samochodowych.

Mieczysław Mümler (pierwszy dowódca Dywizjonu 302, później polski komendant bazy Northolt) osiadł w Anglii i został piekarzem.

Losy tych kilkunastu dowódców jednostek PSP dobrze ilustrują mozaikę powojennych karier, jakie przypadły w udziale wszystkim polskim lotnikom.

Podsumowanie

W chwili zakończenia II wojny światowej Polskie Siły Powietrzne stanowiły potencjalnie świetny załazek nowoczesnego lotnictwa, dysponując wykwalifikowaną kadrą doświadczonych specjalistów. Cały ten potencjał został zaprzepaszczony.

Wybitni oficerowie PSP, którzy wrócili do Polski, w ciągu kilku lat zostali poddani prześladowaniom i szykanom. Za szczęściarzy mogli się uważać ci z nich, którzy nie trafili do więzień. Dopiero dziesięć lat po wojnie znalazło się dla nich miejsce w wojsku i trudno się dziwić, że wielu z nich nie było już zainteresowanych służbą w mundurze.

Kiedy mówimy o stratach polskich elit w wyniku II wojny światowej, pamiętamy głównie o poległych i pomordowanych podczas wojny, a także o tych, którzy po zakończeniu wojny padli ofiarą prześladowań komunistycznych. Często natomiast zapominamy o tych wszystkich, którzy powinni stanowić elitę swojego narodu, a zostali – w swoim kraju albo w obcym – zredukowani do roli pracowników fizycznych, sklepikarzy albo magazynierów.

Lotnicy, którzy pozostali za granicą, byli zdani na własne siły i umiejętności, a także na los szczęścia. Dla niektórych życie nie było łaskawsze niż dla tych w kraju. Zwłaszcza ci, którzy nie przyjęli obcego obywatelstwa, nie godząc się z myślą o trwałości nowego podziału świata, musieli zadowolić się skromną egzystencją.

Wielu z tych, którzy w obcych krajach podjęli służbę w wojsku albo zatrudnili się w przemyśle, osiągnęło z czasem znaczące sukcesy. Czytając o ich zasługach w siłach zbrojnych i firmach z całego świata, trzeba pamiętać, że gdyby Polska nie znalazła się w 1945 r. pod komunistycznym panowaniem, to budowałiby potęgę lotnictwa polskiego, a nie obcego.

Co ciekawe, na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych w PRL to właśnie kilku weteranów Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie zajęło się organizacją w Wojskach Lotniczych nowoczesnej służby bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom oraz utworzeniem Centrum Szkolenia Lotniczego (wzorowanego na systemie zaawansowanego szkolenia personelu latającego w II RP i na Zachodzie). Najwyraźniej, mimo dziesięcioletniej przerwy w jakichkolwiek związkach z lotnictwem wojskowym, wciąż mieli kwalifikacje nie gorsze niż oficerowie wyszkoleni w powojennej Polsce. Daje to pojęcie o wkładzie, jaki mogłyby wnieść setki wysoko wykwalifikowanych oficerów z doświadczeniem bojowym, gdyby w 1945 r. dane im było przystąpić do organizacji lotnictwa wolnej Polski.