



3.

DYUJ-musíL

JUJ-

LOT. V. 55/~~47~~ 47/I

LOT. V. 55/47 I

Kronika

317 Wileńskiego Dywizjonu Myśliwskiego

Część 1



Matka Boska Ostrobramska



Лейтенант 317 Авиацион.
Саперовский 2 ма.
Береговской
Красногвардей.

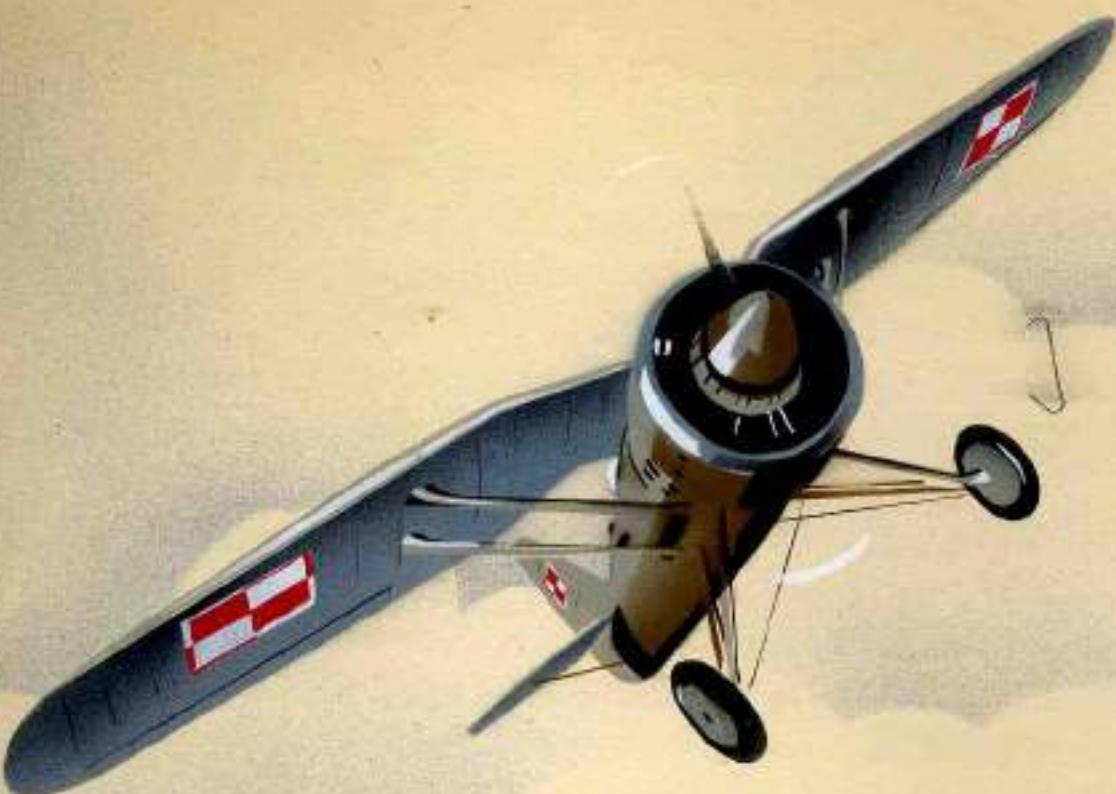
Киев 15.5.43.

П.И.Н.А.Г.В.С.

W imie Boże

i dla Ciebie

Polsko



Jak wielka rzeczą jest tradycja?

Wiemy wszyscy, że bardzo wielka - by jednak wyrazić jej ogrom i siłę dobrze jest przytoczyć: tradycja ma ogrom i siłę brytyjskiego imperium, cóż bowiem w Anglii nie jest tradycja?

Ozumimy i my potrzebę tradycji w chwili założenia dyonu. Nie wyślarczał nam numer 317, który miał się stać naszym imieniem lataj na angielskiej ziemi - trzeba nam było czegoś więcej, uzasadnienia naszego lataj imienia, łączności z tym co mamy, o co walczymy.

Trzeba nam było zaczerpnąć z bogatej skarbnicy naszej tradycji. Bo przecież ich ideały to nasze ideały - ich krew przelana - to nasza gotowość wypełnienia obowiązku względem Ojczyzny.....

Przyjelismy tradycję Wileńskiego Dywizjonu.

27 października 1937 r. 143 eskadra zostaje przeniesiona z Torunia do Wilna - piloci wybierani z Toruńskiego Dywizjonu - ochotnicy mile widziani. Eskadra 143 daje początek dywizjonowi Wileńskiemu eskadrom: 151 /siódemek i 152 /jedenastek/.

Łatanie rozpoczyna się po Bożym Narodzeniu. Trudności natury klimatycznej /śniegi/ przeszkadzają jednak normalnej pracy. Z wiosną przechodzą nowi, młodzi piloci, praca zaczyna się „na dobre”.

Wyniki tej pracy nie dają na sieć czekać długo.

Na ogólnopolskich zawodach w Toruniu ekipa Wileńskiego Dywizjonu w składzie i.p. ppok. Piotrowski, i.p. por. Kinel i sierż. Brzeski zdobywają ogólne pierwsze miejsce, są najlepsi w strzelaniu i w walce powietrznej.

Lipiec 1938 r. 151 eskadra na szkoleniu artylerii w Brześciu nad Bugiem, od 20 września do 15 listopada dywizjon wystawia zasadzki na granicy bolszewickiej w związku z niepokojem na południowej granicy Polski.

Zima 1938/39 dywizjon otrzymuje narły, praca więc nie ustaje.

Na wiosnę 1939 r. pierwszy nieszczęśliwy wypadek - przy rozjściu się nad lotniskiem zderzyli się por. Gruba i sierż. Zdziłowiecki, dywizjon traci dwie wartościowe jednostki.....

Lato 1939 r. tempo pracy w dywizjonie wzrasta - tak wiele młodych pilotów przybywa, że słusznie wydaje się powiedzieć: „dywizjon się odmładza”.

Nastroje w całym kraju wróżą wielkie wydarzenia. Życie staje się coraz bardziej nerwowe. Czyżby wojna?.....

Jakoż dnia 14 sierpnia 1939 r. następuje odwołanie ułopów. Skomplikowany

węzeł Gordyjski politycznych wydarzeń zacieśnia się coraz bardziej - już tylko szabla potrafi go rozplotać.

Dywizjon zostaje zmobilizowany dnia 24 sierpnia i przeniesiony na lotnisko zapasowe. Już 25 sierpnia eskadry zajmują lotnisko operacyjne - 151 lotnisko Biel koło Ostrów Maz. 152 zaś lotnisko Płoniątka koło Modlina.

Wielki pamiętny dzień 1 września, a po tym połoczyły się następne ciężkie dni.....

151 eskadra /7-ek/ próbuje szczęścia w spotkaniach z hitlerowską izarańczą - karabin jednak starego wzoru /09/18/ nie strzelają. Eskadra zostaje użyta do rozpoznania na korzyść grupy operacyjnej Armii „Narew”.

Dnia 4 września w walce z Me 110 kpr. pil. Kawatkowski Tadeusz ratuje się na spadochronie.....

Minęło kilka pierwszych dni i oto rozpoczyna się tak dobrze znana nam wędrówka z lotniska na lotnisko. Linia frontu zmienia się - wywiad niemiecki i rozpoznanie tropią nasze lotnictwo jak psy gończe - niżej każdego podejrzaneściernisko, pala slogi.....

Pierwszy etapem 151 eskadry jest lotnisko Czerow /ptd. Matkinia/, już następnego dnia Brześć /Bugiem /Adamków/.

Dnia 11 września rozpoczętym już teraz na korzyść N.D. zostają zestrzeleni ogniem opt. nieprzyjaciela ppor. pil. Andruszko Michał i por. Kinel. Andruszko wraca do Eskadry wieczorem przepłynąwszy w pławie rzeki Bug. Por. Kinel ranny pozostałe w szpitalu w Pruzanach, /z końcem wojny w Polsce udaje mu się uciec na Litwę, a z tą przedostaje się do Anglii, gdzie zginął śmiercią lotnika/.

Bezwzględnie szczęśliwym był los 152 eskadry. Przydzielona do Armii Modlin jako lotnictwo pola walki, rozporządza lepszym sprzętem, który pozwala jej spełnić swoje zadania. Duch wśród personelu jest jak najlepszy.

Chrzest bojowy otrzymuje eskadra już 1 września w walce między Modlinem a W-wą z przeważającą ilością myśliwców ubezpieczających wyprawę bombową. Jest kilka zestrzeleń i kilka maszyn npla uszkodzonych. Straty własne: ppor. pil. Piotrowski wyskakuje z zapalonej maszyny. Jest on pierwszym lotnikiem polskim zestrzelonym w tej wojnie i pierwszą ofiarą Me 109 - zabity na spadochronie.

„Ppor. Piotrowski - czytamy w pamiętniku jednego z jego kolegów pilotów - pozostanie na zawsze w pamięci kolegów - to wzór pilota myśliwskiego i człowieka o wielkich i godnych naśladowania zaletach charakteru”.

W tej walce kilka własnych maszyn uszkodzonych, jedna nie zdolna do walki.

Dnia 2 września eskadra wykonuje patrole obronne nad frontem: Me 109, Ju 87, Do 17 zestrzelone - dwie maszyny własne niezdolne do dalszych działań.

Dnia 3 września zadanie zestrzelenia balonu obserwacyjnego npla - wykonane. Już tylko 6 samolotów w eskadrze.

6 września ubezpieczenie wyprawy „Korasi”. Nie spotkano jednak nieprzyjaciela, w powrotnej drodze obydwa klucze sfakuja nieprzyjaciela. 1 samolot własny zestrzelony, lecz pilot wraca do eskadry. Tego samego dnia eskadra zmienia lotnisko dwa razy.

Dnia 7 września ponowny rozkaz zmiany lotniska z Ożarowa /pod W-wą/ do Bełżyc /koło Lublina/. Tuż nastąpuje połączenie z resztami innych dywizjonów.

Dnia 8 września patrolowanie obronne między Dęblinem a Góra Kalwarią oraz nad Lublinem. W tym czasie 2H zestrzelone. Lecz smutny koniec naszego lotnictwa zbliża się coraz bardziej, zbliża się widocznie brakiem sprzętu choć serce polskiego lotnika rwie się do walki.

10 września 1939 - .. Jesteśmy w piątkę koło Warszawy", pisze w swym pamiętniku pilot eskadry - „z czego dwie maszyny nie zdolne do walki. Ubezpieczamy przemarsz jednostki piechoty z Rembertowa do stolicy. W następnych dniach maszyny się „wykańczają" jesteśmy w Brzesku i koło Łucka na „gratach”.

Dnia 13 września 39. na lotnisku Likiatyn społykają się obie Eskadry Dywizjonu Wilenskiego. Ta smuła pozostępstwo dywizjonu kilka mocno „sfałygowanych” maszyn - i cały ogrom odwagi, bohaterstwa, gniewu i poświęcenia pozostaje garstki pilotów - walczą dalej: od 13 do 17 września 1939 r. Dywizjon wylewia zasadzki w rejonie Stanisławowa.

„18.9. Kołomyja - Kuły” - czytamy w pamiętniku pilota - „Wiedomosc jak pion druzgocąca: wkroczenie bolszewików - otrzymujemy rozkaz przekroczenia granicy...”

Nie tu jednak koniec bohaterńskiej historji - to początek raczej to zaledwie pierwsza części historii Dywizjonu Wilenskiego. Dalej to cierpienia wszystkich jego członków w obozach Rumunii - to epopea wędrówki najrozniejszymi drogami do Francji z pustką w kieszeni, lecz jakże pełnym sercem - miłość utraconej Ojczyzny nienawiść dla wroga i organizacja i walka we Francji.

Wróćcie nowa kartka to my 317 Myśliwski Dywizjon Wilenski.



INSIDE INFORMATION

Soviet circles in London have complained to the Kremlin about the naming of the new Polish air detachment formed here as "the Vilna Squadron."



* * *
As the Polish Government considers itself at war with Russia, this squadron (under a British C.O.) should not bear the name of the capital of Soviet Lithuania. Protest from Kremlin expected. Name may be changed.
* * *

EVENING CHRONICLE, Mon., March 24, 1941

POLES FORM NEW AIR SQUADRON Ready to Defend Britain

AT dawn to-day another Polish squadron took the air to defend Britain as part of the Fighter Command of the R.A.F. For the last few weeks this big squadron has been preparing.

Scarcely one pilot has less than 1,000 flying hours' experience and seven have between 2,000 and 3,000 hours in their log books.

Apart from the British commanding officer and two British flight-commanders all the personnel are Polish.

Battles with the "Huns" will be fought now in individual pilots of this squadron, states the Air Ministry News Service.

What is D.F.C. commanding officer to the youngest pilot almost all have been in a number of air fights.

Several of the Poles fought for Britain during the August and September combats of last year and between them they have already shot down 25 German planes in the defence of Britain.

The D.F.M. was awarded to one sergeant-pilot of the squadron less than a week ago.

Holds Polish V.C.

The Polish squadron leader has three Germans to his credit and shares a fourth. He holds the Polish V.C. He was shot down last summer when the squadron with which he was then flying attacked a large formation of enemy bombers and fighters over Kent.

He had to bale out of his burning aircraft but not before he had seen a brother Pole shoot down two Doorniks.

Another Polish pilot in the squadron holds the D.F.C. His log of confirmed victories is six, and he has a number of "probable destroyed" and "damaged" German aircraft to his credit.

The average age of the pilots in the squadron is 23 and the British commanding officer is delighted with his men.

"Vilna" is to be the name of the squadron.

Wycinek z gazety omawiający protest władz sowieckich odnoszący się do nazwy dyonu „Wilenski”.

Jednak nazwa nic została zmieniona.

Katyniec do sprawowania na miejscu narodów.

STAN PIŁOTÓW 327 DLA LUDZIOMU MĘŻCZĘZIĘ

Dowódca
Kpt.pil. BRZESZNA Stanisław Nr. 70703 oper. dzienny.

FLIGHT "A"

- ✓ Kpt.pil. WOŚNIAK Antoni Nr. 14119 oper. dzienny.
- ✓ Pod.pil. WIŚNIĘWSKI Jan Nr. P 0688 oper. dzienny i nocny
- ✓ Por.pil. TRĘBICKI Marian Nr. P 1250 nieoperacyjny
- ✓ Ppor.pil. SOŁAK Jerzy Nr. 70705 oper. dzienny
- ✓ Ppor.pil. KUMIEGA Tadeusz Nr. 70700 oper. dzienny
- ✓ Ppor.pil. MARTEŁ Izydor Nr. 70613 oper. dzienny
- ✓ Ppor.pil. KRĄTKE Tadeusz Nr. P 0571 nieoperacyjny / 56 G.T.U. /
- ✓ Ppor.pil. BOGUSIAK Stanisław Nr. P 0561 "
- ✓ Ppor.pil. JUSZCZAK Stanisław Nr. P 0586 "
- ✓ Ppor. pil. SIKORSKI Marian Nr. P 1098 nieoperacyjny
- ✓ Ppor.pil. WOJCIK Karol Nr. P 1101 "
- St. aser.pil. BIEL Józef Nr. 700576 oper. dzienny.
- ✓ Kapr.pil. MAGIEROWSKI Michał Nr. 700486 oper. dzienny.

FLIGHT "B"

- ✓ Por.pil. SZCZĘSNY Henryk Nr. 6761 oper. dzienny
- ✓ Por.pil. BIRMIĘG Paweł Nr. 70748 oper. dzienny
- ✓ Ppor.pil. KOC Tadeusz Nr. P 0686 opr. dzienny i nocny
- ✓ Ppor.pil. MALAROWSKI Andrzej Nr. P 0537 oper. dzienny i nocny
- ✓ Ppor.pil. STABROWSKI Tadeusz Nr. P 0709 oper. dzienny
- ✓ Ppor.pil. DRĘCZI Zbigniew Nr. P 0213 nieoperacyjny / 56 G.T.U. /
- ✓ Ppor.pil. SZUMOWSKI Tadeusz Nr. P 0686 "
- ✓ Ppor.pil. CZARNICKI Stanisław Nr. P 0241 "
- ✓ Ppor.pil. ŁUKASZEWSKI Stanisław Nr. P 0510 nieoperacyjny
- Flot.pil. BRZESKI Stanisław Nr. 702107 operacyjny dzienny
- Flot.pil. KOŚCIK Bronisław Nr. 702180 operacyjny dzienny i nocny
- Flot.pil. HALIWOWSKI Leon Nr. 700469 nieoperacyjny.

OPERATION ROOM

Kpt.pil. KOWALCZYK Adam Nr. P 0194 oper. dzienny
Por.pil. OSTATZEWSKI Piotr Nr. 70741 oper. dzienny.

Dowódca 517 Wywiadu Męskiego

Addington, dnia 2 kwietnia 1941 r.

Murphy
BRZESZNA kpt.pil.

Wycinek z gazety omawiający przysłanie dyonu do pracy operacyjnej.



**F/LDR. MOUNT M.
„MICKY”**

Pierwszy angielski dowódca
317-th Wileńskiego Dywizjonu Myśliwskiego
od dnia, 11.3.1941 do 21.4.41.



KPT. PJL. BRZEZJNA S.

Pierwszy polski dowódca
317-th Wileńskiego Dywizjonu Myśliwskiego
od dnia, 19.2.1940 do 21.8.41.



Życiorys]

Urodziłem się dnia, 5 marca 1904 roku, w Łodzi. Lata przedszkolne i szkolne spędziłem w Wilnie. Wychowując się wśród Wilianów przyjmuję ich zwyczaje i ich sposób bycia. Wpływ Wilna okazuje się tak duży, że całkowicie staje się Wilnianinem, przywiązyając zalety, no i wady „Kresowca”.

W roku 1919 ochotniczo wstąpuję w szeregi Wojska Polskiego. Jako 15 letni chłopiec w kwietniu 1919 r. pomagam naszym żołnierzom przy zajmowaniu Wilna. Po utworzeniu Litwy Środkowej biorę czynny udział jako członek Związku Obrony Kraju.

W roku 1920 zwalniam się z wojska celem ukończenia szkół. W roku 1924 wstąpuję do Szkoły Podchorążych w Warszawie, a w 1925 do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Grudziądzku. Szkołę lotniczą kończę w 1927 r. w sześć miesięcy później otrzymuję stopień oficerski.

Pierwsze swoje kroki myśliwskie stawiam w Poznańskim Dywizjonie Myśliwskim. W roku 1931 zostaję przeniesiony jako instruktor do Szkoły Pilotażu w Dęblinie, gdzie kontynuuję pracę instruktorską i wychowawczą w S.P.L.u. do roku 1935. W międzyczasie żywiołowo interesuję się sprawami polskiego szybowictwa. Jakiś czas jestem Komendantem Obozu Szybowcowego w Ustianowej. Biorę udział w kilku Krajowych Zawodach Szybowcowych i raz w międzynarodowych w Niemczech.

W roku 1935 wracam do pracy w linii do Toruńskiego Dywizjonu Myśliwskiego, gdzie obejmuję dowództwo ekipady. W roku 1938 jestem wyznaczony jako szef pilotażu w Szkole Myśliwskiej w Grudziądzku. W czasie Kampanii w 1939 r. dostaję się do niewoli Rosyjskiej, skąd po 4-dniowym pobycie uciekam i przez Rumunię dostaję się do Francji. W roku 1940 jadę do Anglii. Biorę czynny udział jako pilot w angielskim dywizjonie myśliwskim /Nr. 74/ w walkach nad Anglią.

W roku 1941 w lutym otrzymuję rozkaz zorganizowania Wilenskiego Dywizjonu Myśliwskiego Nr 317 w Acklington, którym dowodzę do sierpnia. W sierpniu tegoż roku obejmuję dowództwo 2-go Skrzydła Myśliwskiego w Exeterze, a w grudniu jestem przeniesiony do Sztabu Oficera Łącznikowego przy Fighter Command jako zastępca Oficera Łącznikowego. Od listopada 1942 roku jestem Polskim Komendantem Stacji R.A.F. Heston.

Zyciorys]

Ukończył S.P.L. w 1929 r. - pilotaż w 1932 r. Od r. 1932 do 1938 pracuje jako pilot w III dyonie Myśliwskim w Krakowie. Od 1.1. do 31.8. 1939 r. jest d-ca eskadry S.P.L. w Dęblinie. Tam stacza pierwsze walki powietrzne z nieprzyjacielem we wrześniu 1939 r. We Francji zostaje w marcu 1940 r. dowódcą 1 eskadry Dyonu Finlandzkiego w którym bierze udział w walkach nad Ruen, Paryżem i Orleanem. W czerwcu zostaje przeniesiony do dyonu francuskiego 1/8.

Od sierpnia 1940 r. lata w 302 Dyonie Myśliwskim od marca 1941 r. w 317 Wileńskim Dywizjonie Myśliwskim jako d-ca „A” Fl.

kpt. pil. Wczelik A.





kpt. pil. Szczęsny H.

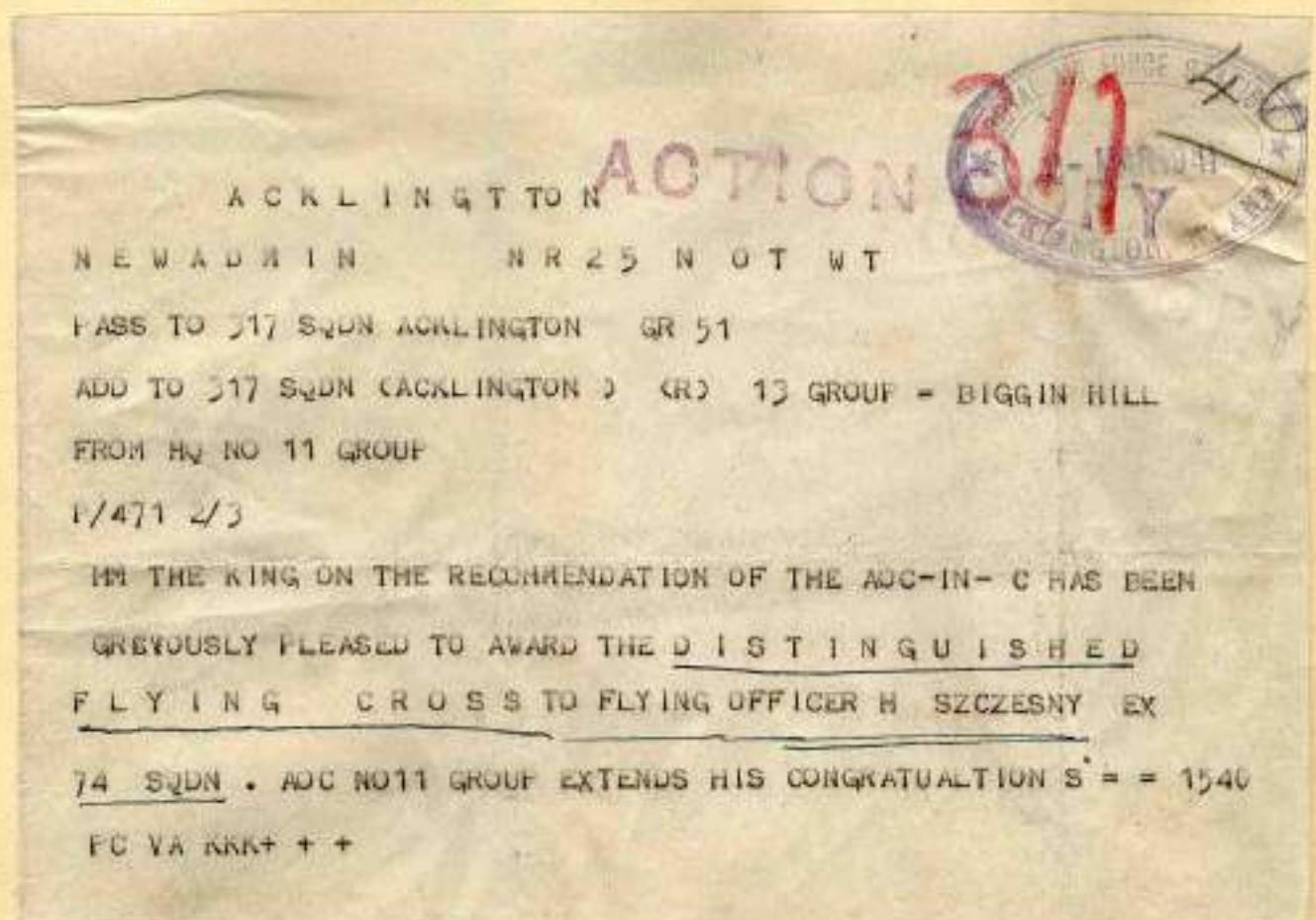
Życiorys

Urodziłem się dnia 27.3.1910 r. w Ciechanowie.
1.2.1930 r. poszedłem na Kurs Uniwersytecki Szkoły Podchorążych Piechoty. Po ukończeniu kursu wstąpiłem do S.P.L.. Po ukończeniu szkoły przydzielano mnie do 3-ego p. lot.

Wojna w Polsce zasłania mnie w szkole pilotażu myśliwskiego w Ułężu. Tam staczą pierwsze walki, a następnie wraz z eskadrą przeciązam granice rumuńskie.

W Anglii po przeszkołeniu się na nowym i przecięcie zostaję przydzielony do 74 sq. Biorę czynny udział w walkach zestrzelując 3 Me 109, 1 Me 110 i 1 Do 215.

Z chwilą utworzenia 317 dyonu zostaję do niego przydzielony jako d-ca „B” flight'u.



Życiorys



kpt. pil. Niemiec P.

Urodziłem się dn. 25.11.1913 r. w Cieszynie. Gimnazjum mat. przyr. ukończył w Cieszynie 1933. Kurs unitarny S.P. Rożan 1934 r. We wrześniu w tym roku skończony J.P.L. Dęblin. Przydział Poznań 152 esk. myśliwski. 1937 we wrześniu zawody lotnicze w Toruniu - wynik ogólny średni, ale pierwszy w pilotażu. Po dniu znowu Dęblin S.P.L. - ale jako instruktor i wychowawca podchorążych. Wojna tam mnie zasłapała. Ewakuowałem się w myśl rozkazu z podchorążymi i przekroczyłem granicę Rumuńską 18 września 1939 r. 9-th października przybyłem do Francji. - 3 miesiące pięknego życia w Paryżu - 28 stycznia 1940 r. przybyłem do Anglii - 1 października 1940 r. przydzielony do 17 Fighter Squadron - byłem z nimi w Debden, Martlesham i Croydon - 22-nd lutego przydzielony do 317 Polskiego Dyw. Myil. m. Wilna w Acklington.





por.pil. Wisniewski J.



por. pil. Trzebiński M.



Życiorys

Urodziłem się 31 marca 1913 roku w Sosnowcu. 1939 r. ukończyłem kurs pil. szybowcowego w Polichnie z kat. B. W 1933 ukończył poświatowe seminarium nauczycielskie w Kielcach. W sierpniu 1933 r. ukończyłem kurs przygotowania lotniczego w Łucku. W 1934 r. wstąpiłem do S.P.L. rezerwy w Dęblinie. Po skończeniu kursu jako podch. rezerwy zgłosiłem się do szkoły zawodowej, którą ukończyłem w 1936 roku, promowany na podporucznika. Po ukończeniu szkoły dostałem przydział do 3 P.Lot. w Poznaniu, do 133 eskadry myśl. W 1937 roku zostałem przeniesiony do nowo tworzącego się dywizjonu myśl. w 6 p. lot. do 161 eskadry w której przebywałem aż do zakończenia kampanii polskiej. Dnia 18 września 1939 r. przekroczyłem granicę rumuńską. 3 października 1939 r. przejechałem do Francji. Od 18 maja 1940 roku do 26 czerwca 1940 r. byłem jako pilot w francuskim dywizjonie myśl. 2/1.

7 lipca 1940 roku dostałem się do Anglii. 28-2-1941 roku dostałem przydział do 317 Sq.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
RÉPUBLIQUE DE POLOGNE

ARMIA POLSKA
ARMÉE POLONAISE



WOJSKA LOTNICZE
FORCES AÉRIENNES



DOWÓD OSOBISTY
CARTE D'IDENTITÉ

1250

ARMÉE DE L'AIR

UNITÉS D'AVIATION POLONAISE — POLSKIE JEDNOSTKI LOTNICZE



EMPRUNT DES DOCUMENTS	
Index gauche	Index droit
Paire de lunettes	
Lentilles	Prismes
SIGNATURE DU TITULAIRE	
Podpis właściwego dowódcy	
<i>Marian Trzebiński</i>	

Nom : Trzebiński
 Prénom : Marian
 Ime :
 Grade : Lieutenant
 Stopień :
 Né le 31/3/1913 à Sosnowiec (Bogucino)
 Ur. de :
 Résidant à Sathon (Rhône)
 Profession : pilote
 Zawód :
 Fils de Jan et de Wiktoria Linguchowska
 Durée de service : déclara
 Léonard : n.
 Situation de famille : Célibataire, Veuf, Marié
 Etat : Kawaler, Widower, Sonatry
 Nombre d'enfants :
 Date de naissance :
 Taille : 1 mètre 63 centimètres
 Poids : 1 mètre centimètres
 Marques particulières :
 Znaki szczególnego :
 Fait à Bron, le 18 Mai 1940
 Wystawiono w :
 do

ATTESTATION DE L'OFFICIER
 SUPÉRIEUR POLONAIS DÉLÉGUÉ
 Zastępca komendanta skupiska polskiego
 na tym obowiązaniu :

Marian Trzebiński
Holy

Le COLONEL COMMANDEANT DU DÉPÔT D'INSTRUCTION
 DE L'AVIATION POLONAISE

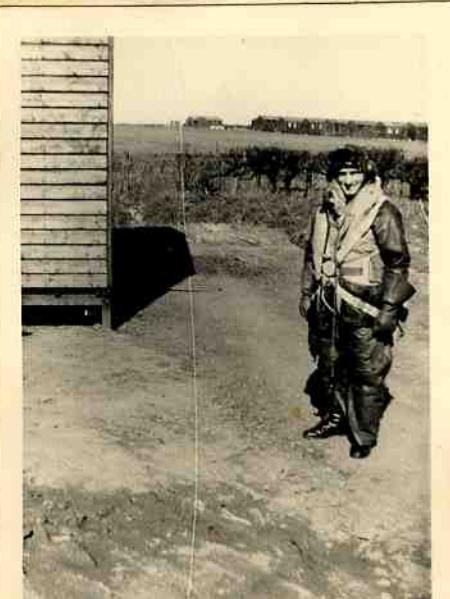
Pułkownik dowódca sztabu wydziału
 lotniczych polskich :

C. Kubas

Życiorus



por. pil. Koc T.



Urodziłem się dn. 9. sierpnia 1913 roku w m. Grabanów koło Białej-Podlaskiej. 28 czerwca 1934 r. ukończył szkołę średnią gim. hum. im. J.J. Kraszewskiego w Białej-Podlaskiej. Miesiąc lipiec i sierpień 1934 ukończenie kursu pilotażu P.I.W. w Lublinku pod Łodzią. Do wojska wstąpiłem we wrześniu 1934, gdzie po przejściu 4-go miesięcznego kursu Dyw. przy 82 p.p. w Brześciu nad Bugiem zostałem przeniesiony do Dęblina S.P.R.L. Po rocznym pobycie w S.P.R.L. przyjęty zostałem do S.P.L., którą ukończył w k. 1937 - promocją na podporucznika z przydziałem 161 esk. myśl. Lwów 6 p. lotn.

Kampanię lotniczą w Polsce 1939 przebyłem wraz z dywizjonem biorąc udział w kilkunastu walkach (zestrzelony 1. Me. 110 i 1. sam. rozp. rosyjski). Po przybyciu do Francji udział w obronie Lyonu rok 1940.

28 czerwca 1940. przyjazd do Anglii gdzie wstąpiłem do 307 dyonu - Defiaty, po tym przeniesienie do 245 dyonu myśl. ang. Irlandia pół. na huricany. Dnia 13 marca 1941 przydział do 317 sqn. myśl. - czynny udział w walkach. 6 czerwca 1942 przeniesienie do 308 sqn. myśl. na stanowisko D-cy Flightu gdzie do dzisiaj pozostaję.





317

Wileński Dywizjon Myśliwski



B flight

Zdjęcie wykonane dn. 19. IV. 41 na lotnisku Acklington w czasie dekorowania
por. pil. Szczęsnego D.F.C.



'B' flight

'A' flight



Życiorys

Urodziłem się dnia 30 września 1913 r. w Warszawie. Matkę otrzymałem w roku 1934 w gimnazjum pod wezwaniem św. Kazimierza w Warszawie. Dn. 28. sierpnia rozpoczęłem służbę zawodową żołnierza w szkole Podchorążych Piechoty. Przyięęte żołnierską złośćem dn. 29. listopada 1934 r. Po przebyciu dobrej szkoły w Różanie, Pułku Manewrowym 35 r., oraz Batalionie Manewrowym „Rembertów” zostałem przyjęty 30 września 1935 r. do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Kurs zybawcowy ukończył w Ustianowej w sierpniu 35 r. Pilotaż rozpoczęłem 1 maja 1936 r.

Promocje oficerską otrzymałem w dniu X-lecia I.P.L. Przydzielony do 1. p. Lot. Warszawa, początkowo latałem jako pilot 19 esk. tow., następnie byłem instruktorem esk. treningowej tegoż pułku a potem

dowódcą III plut. Szkoły Podoficerskiej. W sierpniu 1939 r. przydzielony zostałem do 114 esk. myśl. jako pilot of. lech. Kampanię polską przebyłem wraz z całą eskadrą. We Francji wraz z reszkami eskadry i dowódcą dyonu próbowaliśmy latać. Po przybyciu do Anglii, początkowo zostałem uznany za niezdolnego do latania i 8 mies. spędziłem w Blackpool. Od dn. 23. III. 41. do dnia 1. II. 42. byłem pilotem 317 Dyonu. 1. II. 42 do dn. 26. VIII. 42 pilotem 316 Dyonu. Po 17-miesięcznym operacyjnym lataniu odkomenderowany zostałem do szkolnictwa. Jestem pewien że mimo wszystko, powróczę znowu do jednostki bojowej.



Życiorys

Urodziłem się dnia 16-V-1917, za co bardzo przeprażam, aczkolwiek w zdarzeniu tym osobistie nie zawiñtem. Przykry ten fakt zdarzył się nad Donem w miejscowości Lubinówka, zaś bezpośrednimi sprawcami byli Władysław i Felicja z domu Józka Stabrowscy. Szczeciece lata, -gimnazjum Jana Zamoyskiego w Warszawie. Pierwsza miłość - ulata niewinności bez następstw. Druga miłość z następstwami. Brak zamłowania do procy. Szkoła Podh. Rez. Lot. 1935-6. Polibuda Gdańsk (budowa okrętów), w międzyczasie „Torunki Towarzyjskie z SS”. Do D... z shippingiem, niech żyje „spirytus”! Wstąpiłem na Chemicę. Do D... z chemią, zostałem instruktorem pilotażu, niech żyje „spirytus”! Niech żyje piękno i natura! Występowało mnie z Akad. Sztuk Pięknych za.... pornografie. Ciężko żyć bez pieniędzy więc wstąpiłem na Akad. Handl. w Poznaniu, gdzie wyszkolilem się na pilota myśliwskiego w 132 Fik.-(Wojciech Mümler). Dosyć żartów, zostałem posadz pilotem w JTL-u i jednocześnie przygotowywałem się do kariery dyplomatycznej w Szkole Nauk Politycznych w Warszawie. Niestety konkurent mój Adolf uprzedził mnie i pojechałem 1-go września na 6-cio tygodniowe ćwiczenia. Ćwiczę do tej pory. Doćwiczyłem się jednej żony i jednego, niesły w charakterze podobnego autopilotu, który mam nadzieję skończy razem ze mną powyższe 6-cio tygodniowe ćwiczenia.

por.pil. Stabrowski T.



Zyciorus

Urodzony 22.8.1910 w koto Mielca. Do gimnazjum chodziłem we Lwowie gdzie też w czerwcu 1928 zdałem maturę, poczem zapisałem się na wydział Inżynierii lądowej i wodnej Politechniki Lwowskiej. W roku 1930 ukończył obóz P.W. Lotniczego w Łodzi a w roku 1931 uzyskałem międzynarodową licencję Pilota Sportowego.

Studja przerwałem w roku 1934-35 dla odbycia służby wojskowej w Szkoła Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Po ukończeniu S.P.L.Rez. zostałem przydzielony do 6 P. Lot. Lwów - najpierw do eskadry Breguetów, potem R XIII, a we wrześniu 1939 r do Dyonu Myśliwskiego we Lwowie.

W tym też czasie brałem udział w szeregu krajowych i zagranicznych zawodach Lotniczych zdobytymi naogół wynikami. Dyplom inżyniera hydrotechniki uzyskałem w czerwcu 1937 r. Pporucznikiem rezerwy zostałem mianowany z dniem 1 stycznia 1937 r.

Po zmobilizowaniu w sierpniu 1939 z braku maszyn w dywizjonie zostałem przydzielony jako instruktor do Ośrodku P.W. Lotniczego w Brzezanicach, granicą Polską przekroczyłem latem 17-go września w rejonie Zaleszczyk.

Po przybyciu do Francji przydzielony zostaje do grupy udającej się do Anglii. W czasie Battle of Britain jestem przez cały czas w Sq. angielskim, skąd w chwili tworzenia 317 dyonu zostałem zawieszany. W dyonie tym byłem do dn.



121
ISUMIECH KUMELA[?] KUMIEGA[?]
TADEUSZ pov. mil.



Zyciorys

Urodziłem się 5 marca 1919 r. w Piotrkowie. W roku 1936 ukończył kurs szybowcowy w Ujjanowej z kat. B. 1937 roku skończyłem Państwową Szkołę Techniczno-Przemysłową w Łodzi, wydział przedzalniczy. Tego samego roku ukończył Państwowe Latające w Łodzi i zgłosiłem się na ochotnika do wojska. Kurs uniwersytecki piechoty ukończył w 28 p.s. Kaniowskich, a następnie zostałem przydzielony do 1.P.R. Lotnictwa w Dęblinie, którą ukończył 1938 r. i zostałem przydzielony do 3. P.L. Poznań gdzie odbywałem loty ochoźnicze. W roku 1939 zostałem powołany na sześciu tygodniowe ćwiczenia rezerwy, które ukończyłem na P. 11^a a następnie zostałem przydzielony do dyw. myil. 3. P. Lot. Poznań. Po ukończeniu ćwiczeń rezerwy wróciłem do pracy w P.Z. Lotniczych w Mielcu.

W wojnie polskiej udziału nie brałem, granicę rumuńską przekroczyłem 17 września. Po ucieczce z obozu w Rumunii 29 września udaje się do Jugosławii i po trzydniowym pobycie w Belgradzie przez Włochy udaje się do Francji, gdzie 9 października melduję się w Paryżu.

1 listopada 1939 r. otrzymuję promocję na p.porucznika. 29 marca 1940 roku przypływanie do brzegów Anglii. W lipcu 1940 roku rozpoczynam latać; po tygodniowym kursie w Old Sarum idę do O.T.U. i po ukończeniu zostaję przydzielony do 54 Sq. z kąd zostaję przeniesiony do 603 Sq. pod Londyn z którym biorę udział w obronie "Battue of Britain". 18 marca 1941 roku zostaję przeniesiony do nowo tworzącego się 317 dywizjonu. W dywizjonie tym jestem do chwili obecnej z siedmiomiesięczną przerwą, gdyż w tym czasie byłem instruktorem pilotażu w polskim O.T.U. w Grangemouth.





Zyciorys

Urodziłem się 11 lutego 1911 r. w Łodzi. Wkrótce po opuszczeniu szkół, ukończył kurs pilotażu przy Łódzkim Kl. Lotniczym mając instruktora i.p. kpt. pil. Zwirke. Wstąpiwszy w 1930 r. do lotnictwa mając 19 lat byłem kolejno :

- 1931 r. - 131 esk. myśliwska - Poznań
- 1931 r. - kurs pilotażu - Bydgoszcz - Grudziądz
- 1931 - 1933 r. - 34 esk. linjowa - Poznań
- 1933 r. - kurs myśliwski - Grudziądz
- 1933 - 1935 r. - 131 esk. myśliwska - Poznań
- 1935 - 1936 r. - Inst. Techn. Lot. - Warszawa
- 1936 - 1938 r. - Szkoła Podchor. Piech. - Bydgoszcz
- 1938 - 1939 r. - " " " Lot. - Dęblin
- 1939 - instruktorski kurs myśliwski - Ułęż
- 1939 r. - 161 esk. myśliwska - Lwów

Przez okres kampanii wrześniowej brałem czynny udział jako pilot 161 esk. myśl. pod Łodzią, - ranny w rzyje.

Po przekroczeniu granicy rumuńskiej we wrześniu 1939 r. przedostałem się przez Rumunię - Jugosławię - Włochy

do Francji gdzie przez okres trzech miesięcy w 1940 r. byłem instruktorem w Ecole de Pilotage №1. w Etampes pod Paryżem a następnie w boowej esk. myśliwskiej.

Po kapitulacji Francji i po przybyciu do Anglii zaczałem latać 1940 r., kolejno w dziennych myśliwskich 307 /polski/, 303 /polski/, 43 /angielski/ i od chwili utworzenia 317 sqdn., przez 7 miesięcy do września 1941 r., z którą to chwilą począłem latać w nocy, w 87 sqdn. "United Province" i 533 night fighters stacjonujących na "Hurricane".



Życiorys

Urodził się dnia, 14.11.1915 roku w Warszawie. Szkołę wstępna i gimnazjum ukończył w Warszawie. W 1939 roku wstąpił do szkoły Podchorążych Lotnictwa, którąkończył w sierpniu 1939 roku. Przydzielony do esk. linowej, w której bierze udział w kampanii wrześniowej. Pod koniec wojny, pieczę przedzierza się do oblężonej Warszawy, skąd tuż przed kapitulacją startuje na R.W.D.5 z lotniska na Mokotowie, które było już częściowo zajęte przez Niemców. Przez Węgry, Jugosławię, Włochy przedzierza się do Francji o żąd do Anglii.

W 317 dyonie jest od chwili założenia.

Ginie w wypadku lotniczym w czasie startu na operację na Brest

Pochowany na cmentarzu w Exeter, Anglia.

por.pil. Sikorski M.





Życiorus

Życiorus napisany po insygnii
na podstawie wspomnień kole-
gów i p. kpt. pil. Ozyry P.

Urodził się w 1913 r. w Puławach, gdzie kończy szkołę początkową następnie wstępnie do Korpusu Kadetów. W 1931 r. zostaje przyjęty do S.P.L.. Kończy 10.8.1933 r. jako ppok. obs. i zostaje przeniesiony do 5 p. lot. w Lidzie. W 1933 skończył kurs łączbowcowy w Uszianowej kat. „A-B”. W 1934 r. kończy w Dęblinie wstępny kurs pilotażu. W jesieni 1934 r. zostaje przeniesiony do 2 p. lotn. w Krakowie. W 1935 r. kończy wyższy kurs pilotażu w Grudziądzu i zostaje przydzielony do 122 esk. myil. w Krakowie. W 1938 r. - przydzielony do Grudziądzia jako instruktor o połym w 1939 r. do Ułęża.

Po kampanii wrześniowej przedzierając się do Anglii, gdzie początkowo jako doświadczony pilot jest instruktorem, a z chwilą utworzenia 317 dyonu przydzielony zostaje jako pilot, następnie zostaje dowódcą flightu „A”

Dnia, 29.4.1942 r. zostaje zestrzelony nad Boulogne. Po miesięcznym braku wiadomości Międzynarodowy Czerwony Krzyż zawiadomił Air Ministry, że po 5-ciu dniach ciało i.p. kpt. pil. Ozyry zostało wyrzucone na brzeg. Pochowany został na cmentarzu wschodnim w Boulogne.



kpt. pil. Ozyra
przed swoim Hurricane'm



kpt. pil. Ozyra, kpt. pil. Niemiec
przed kasynem w Duxton.

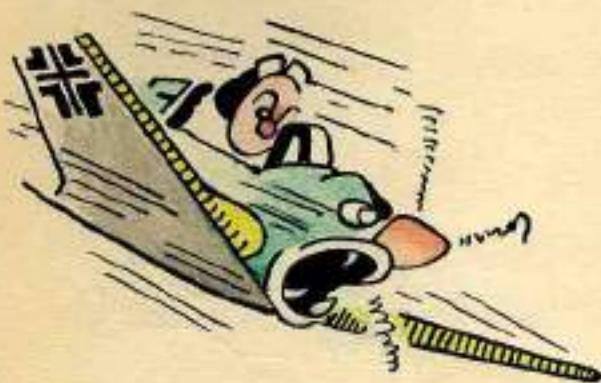


...Pilot zdaje sprawozdanie z walki...

kpt. pil. Ozyra po powrocie
z wyprawy na Brest 30.12.1941.



por.pil. Kratke T.





por. pil. Drecki W.





Życiorus

Urodził się dnia 27.9.1918 roku w Przesowie. Konczył Korpus Kadetów jako jeden z pierwszych. W 1937 roku wstępuję do Szkoły Podchorążych Lotnictwa, którą kończy przed wojną.

Po kampanii wrześniowej, którą odbywa ze szkołą, przedzierża się do Grecji, a z lądu do Francji, gdzie lata w Bordeaux. Po upadku Francji dostaje się do Anglii.

W 317 dyonie był od początku jednak bardzo krótki okres.

Przeniesiony do 303 ginie w wypadku lotniczym.

por.pil. Juszczak S.

W każdej śmierci jest obok powagi i dostojeństwa które zniewala nas do pochylenia i obnażającejcych natury przymusza do powagi, do skupienia i do refleksji. - I pochylaja się na nas cęgi. - Każda śmierć przygnębia i wzrusza, lecz jakże nierównie więcej taka śmierć, która przy-

Oto odchodzi od nas na zawsze młode życie, zapowiadające się tak pięknie, tak pełne zapasów reszty naszej Najświętszej Sprawie. - Życie, które zdolne było jeszcze dokonać tak wiele.

Służąc w lotnictwie przywykliśmy do tych wydarzeń. Gdzież bowiem bardziej niż w lotnictwie i niespodziewanie, zmieniając młode życia w pośród najlepszych z młodzieży, w pośród naj-

Znaczy swój szlak lotnictwo w swoim pochodzie ciężką ofiarą krvawej hekałombii. Sze życie z oddali, wydaje się tak okrutnie tragiczną, tak żałosną, bardziej od każdej innej, dociany dorobek swego życia, tak bez reszty, jak nigdzie indziej, chyba w żadnym zawsze dumni przynależnością do niego i to tym bardziej im głębiej się w nie wzywamy, nie ba-

Zegnaj nam Kolego!

Nie pozostawimy Cię dłucho na tym, czy na tamtym świecie. A ci z nas, co do Ojczyzny Przyjdą tu po Ciebie, by stąd zabrac i oddać tej Ziemi, która Cię wypadała, a której

Życiorys



Urodził się 14.12.1916 roku w miejscowości Opoczno.
Gimnazjum kończy w Sochaczewie i kandyduje do Łodzi
gdzie kończy szkołę Elektro-Techniczną.

Do Szkoły Podchorążych Lotnictwa wstępuję w 1937 roku,
które kończy tuż przed wybuchem wojny.

Wraz ze szkołą S.P.L. ewakuujesz a następnie przekracza
granicę Rumunii. Przez Syrię udaje się do Francji a z ład po pobycie w L'Armes de l'Oir do Anglii.

W 317 lqd. jest od chwili założenia dywizjonu.

Ginie w locie operacyjnym w pościgu za samolotem nieprzyjacielskim dnia, 19.11.41.

Pochowany na cmentarzu w Exeter, Anglia

por. pil. Wójcik K.



zenia głowy, jakiś pierwiastek grozy i tajemniczości. - Owe prastare „Memento Mori”. - Ono to nawet najgłowy nie tylko przed dołożeniem łz wej grozy lecz i przed majestatem tajemniczych wyroków Wszechmogącego, przekinając parmo lat młodzieńczych. Tu i nieprzebranej energii. - Ciche, skromne i izlachelne. - Życie młodego myśliwca. - Życie poświęcone

żwie, zarówno w pokoju jak i na wojnie, „Kostucha” zbierała obfitoże zniwo, kosząc zazwyczaj na lepszych z wybranych. Odchodziły tak stale i odchodzą, i wielki Boże, odchodzić będą tak stale. Może dlatego przywykliśmy już do tej śmierci lotniczej, która dla innych, patrzących na nas. Każdy z nas wnosi w to życie lotnicze najlepiej ze swe chęci, najlepsze siły i zdolności, cały mfo- dźcie. - J może to sprawia, że tak bardzo kochamy, to lotnictwo i tak bardzo stajemy się z oza- cząc, że los wciąż swój haracz pobiera.

wróć, nie zapomnij o Tobie, spoczywającym w angielskiej ziemi.
Służyłeś do ostatniej chwili swego młodego żywota tak bez rezyty.



por. pil.
Łukaszewicz S.

Urodziłem się w Liżnej pow. Biała - Podlaska - 31.V. 1915 r. Ukończył gimnazjum typu humanistycznego w Brześciu 7/8 w 1937 r. Pierwszy kurs szybowcowy ukończył w 36 r., drugi w 37 r. po którym zostałem przyjęty do Szkoły Podchorążych Lotu po przejściu Kursu Dyw. Piechoty przy 77 p.p. w Lidzie. Przed wybuchem wojny ukończył kurs myśliwski w Ułężu. W walkach w Polsce udziału nie brałem ewakuując się razem ze S.P.L. Granicę przekroczyłem 17. 9. 39 r. godz. 17.30. Z obozu w Stadnie uciekłem do Efforska do Balciku - i transportem przez Syrię do Francji. Po 3 miesięcznym pobycie w Jalon de Prowance zostałem przeniesiony do Lgonu skąd do Myśliwskiej Szkoły w Etampes. Po ukończeniu jej latałem w obronie okręgu Marsylji. W czerwcu zostałem przeniesiony do Clermont-Ferrande do obwony ośrodka przemysłowego. Po upadku Francji: przez Rodez - Perpignan - St. Jean de Louise okrętem Arandora Star dostałem się do Anglii pod koniec czerwca. We wrześniu po krótkim przerzkoleniu zostałem przydzielony do szkolenia strzelców w Penhros. W lutym O.T.U. w Aston Down awansu zostałem przydzielony do 317 dyw. myśliwskiego gdzie jestem do dziś.

Życiorys



Zyciorys

Urodziłem się 5 grudnia 1919 r. w Mińsku - Mazowieckim. Gimnazjum skończyłem w 1937 roku w Sosnowcu, po czym zacząłem starać się do Szkoły Podh. Lotn. w Dęblinie. W tym samym roku skończyłem kurs sztabowy i 24 września 1937 roku zostałem powołany do wojska jako ochotnik na Dywizyjny Kurs Podchorążych Piechoty Rezerwy w Kielcach a po trzymiesięcznym przeszkoledniu przeniesiony zostałem do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. W 1939 r. tu przed wybuchem wojny kończąc kurs myśliwski w Ułężu. W czasie walk w Polsce udziału nie brałem. Granicę rumuńską przekroczyłem ze Szkołą podh. Tam zostaliśmy internowani w obozie w Sealinie, skąd uciekliśmy do rumuńskiego portu czarnomorskiego, a z tą transportem przez Syrię do Francji. We Francji latałem we Francuskiej szkole obserwatorów. Po upodku Francji udajemy się do Bordeaux, a stąd statkiem do Anglii. W Anglii po kilkumiesięcznym oczekiwaniu zostaję powołany na krótkie przeszkołenie, a następnie zostaję przydzielony do nowotworzonego się 317 Dywizjonu 24.3.1941 r. W dywizjonie tym jestem do tej pory.



por. pil. Bochniak J.



Życiorys



Ppor.pil. Brzeski S.

Urodziłem się 21-go kwietnia 1918-^{go} roku w m. Lipnik powiatu sandomierskiego. Do roku 1932 r. mieszkałem z rodziną w Sandomierzu, gdzie ojciec mój był urzędnikiem państwowym. Po ukończeniu szk. pow. w k. 1932 wstąpiłem do Szkoły Podoficerskiej dla Małolatnich w Nisku. Po jej ukończeniu w roku 1935 zostałem przydzielony do 77 p.p. w Lidzie. W roku 1936 wstąpiłem do lotnictwa. Kurs szybowcowy ukończył w Ustianowej, podstawowy pilotaż w 5 p.l. i wyższy kurs pilotażu w Grudziądzu w roku 1937. Przydział otrzymałem do nowo utworzonego dyw. myśl. w Wilnie, gdzie do roku 1939 latałem jako pilot myśl. W roku 1938 brałem udział w zawodach lotnictwa myśl., w których zespół mego dyw. zajął pierwsze miejsce. W wolnych chwilach uczęszczałem na kurs maturalny w Wilnie, którego nie ukończyłem na skutek wojny. W kampanii wrześniowej brałem udział w 152 esk. myśl.,

należącej do Armii „Modlin”. Granicę Rumuńską przekroczyłem wraz z eskadra 19 września. Do Francji przyplynąłem dn. 19 listopada 1939 r. Udział w operacjach brałem od 20-^{go} maja do 22-^{ego} czerwca we francuskiej esk. myśl., poczynając przez Afrykę Północną przyplynąłem do Plymouth. Jako pil. operacyjny rozpoczęłem służbę w listopadzie 1940 r. w esk. angielskiej gdzie pozostałem do czasu utworzenia 317 Dyw. Myśl.

Do najmilszych wspomnień z czasu pobytu na obczyźnie zaliczam czas spędzony w 317 Wil. Dyw. Myśl.



Życiorys



Urodziłem się dnia 29. X. 1913 r. w Gródku Jagiellońskim.
6 klas gim. zdałem jako eksternista w Rzeszowie w gim. im. J. Sobieskiego. Zostałem powołany do odbycia służby wojskowej do 40 p.p.
W 1935 r. zgłosiłem się jako ochotnik na pilotaż do 6 p. lot.

Do Anglii przypłyłem 2. II 1940 r. Po skończeniu D.T.U.
latałem na operacje w 249-ym angielskim sqodronie w Northwille. 2. III. 1941 zostałem przydzielony do 317 dyonu myśliwskiego.

Ppor. pil. Maciejowski M.



Pilot polscy z dywizjonu Wileńskiego, którzy udekorowani zostali wysokim oznaczeniem brytyjskim D.F.C. (Distinguished Flying Cross).



sierż.pil.
Malinowski J.

Życiorus

Urodziłem się dnia 7 stycznia 1915 r. w Salzburgu (Austria). W roku 1934 - 35 byłem pilotem sztabowcowym. Do wojska wstąpiłem jako poborowy w 1936 r. do 6 p.l. we Lwowie. Kurs pilotarza myśliwskiego ukończył w 1938 r. w Grudziądzku, i od tej chwili byłem pilotem myśliwskim we Lwowie. Wojna Polsko-Niemiecka przeszedłem w Dyonie. Granicę polską przekroczyłem 18. IX. 39. Z Rumunji przez Syrię dosiąłem się do Francji w styczniu 1940 roku tam ukończyłem przeszkolenie na maszynach myśliwskich. Po kompanii francuskiej przyjechałem do Anglii gdzie znowu zacząłem latać w październiku 1940 roku na jednej ze stacji angielskiej. Do 317 Dyonu myśliwskiego zostałem przydzielony 26 marca 1941 roku i tu pozostaję do chwili obecnej.



Zyciorzy napisany na podstawie relacji złożonych przez kolegów hierz.pil. Baranowskiego.

Zyciorzy



**tierz.pil.
Baranowski T.**

Urodził się dnia 1914 roku. Z lotnictwem nawiązał kontakt w 1933 r. wstępując do P.W. Lot. w Lucku. W 1934 r. jako ochotnik wstępuję do wojska polskiego, do 6 p. lotn. we Lwowie. 1935 r. kończy kurs lotniczy mysl. w Grudziądzku. Po kurse jest w 64 esk. linowej we Lwowie. Bierze czynny udział w kampanii wrześniowej jako pilot, bombardując kolonie niemieckie w zadaniach tych specjalnie się wyróżniając.

Przedostał się do Anglii gdzie w 317 dyonie mysl. jest od początku założenia dyonu.

Zostało zastrzelony dnia 30.12.1941 r. nad Brestem w czasie największego dziennego nalotu bombowego Aliantów na tą bazę. Po 16 godzinach pobytu w łódce komowej został wyciągnięty przez patrolujący hydroplan niemiecki i wzięty do niewoli.



Kriegsgefangenenlager

Datum 6-1-1942

Dear Lottie and all friends, I had the bad luck to crash in mid air with a Me. and descended by parachute for a very cold swim of 18 hours when a German seaplane picked me up. I was a bit cut and bruised but doing fine. A few days ago I arrived at the hospital where I found Henry and many good chaps. Here we have a better time than I expected under the circumstances. Hoping to hear from all of you soon and often. Best wishes from Henry & me - Yours, Teddy



Życiorus napisany po mu-
cie sierż pil. Kościka na pod-
stawie relacji złożonych przez
kolegów.

Życiorus

Urodzony dnia 26.8.1919 r. Do wojska wstą-
pił w 1936 r. do Szkoły Młodzieżowej, gdzie kończy pi-
lotaż i dostaje przydział do grupy pilotów myśliw-
skich. W 1939 r. kończy kurs myśliwski w Ułężu.

Przydzielony do 152 esk. myśliwskiej w Poru-
banku. W jednostce tej odbywa Kampanię w Polsce.
Po kampanii wrześniowej przedzierza się do Francji
a następnie do Anglii. Tuż najpierw jest w eskadrze
angielskiej, a następnie od 13.3.1941 r. w 317 dywi-
zjonie myśliwskim, gdzie w lotach bojowych odno-
si kilka zwycięstw.

Zginął 7.3.42 r. wracając z lotu operacyj-
nego wskutek defektu silnika. S.p. sierż. Kościk sta-
rał się doprowadzić samolot do lotniska, niestety
nie udało mu się.

Za czynny bojowe dekorowany Krzyżem
Walecznych.



Życiorus

Urodziłem się w m. Grajewo dnia, 3.11.1915 r. Lata dziecięcine spędziłem przy boku rodziców. W roku 1930 wstąpiłem do szkoły Podof dla Młodzieżowych, którą ukończył w roku 1935. W roku 1936 zgłosiłem się na kurs pilotażu. W roku 1937 ukończyłem wyższy kurs pilotażu w Grudziądzku z przydziałem 113 esk. mysl. Wojna Polsk-Niemiecka zasłania mnie jako starego pilota eskadry z którą wyruszyłem na front północny rejon Płock-Zegrze. Po kampanii polskiej przez Rumunie Syrię przybyłem do Francji dnia, 31 października. Wiosną 1940 roku przeszedłszy przeszkolenie na sprzęt francuskim zostałem przydzielony do dywizjonu 2/10 póln. Foncja w którym przebywałem do dn 25.VI. Po upadku Francji poleciłem do Afryki skąd przybyłem do Anglii dnia, 17 lipca 1940 r. W Anglii rozpoczęłem lotanie dnia 27 września.

**st. sierż. pil.
Sztramko K.**



Nasz Maskotki



...honorowy
Wing Commandor
„Lipa” bez numeru...



... „Lipa” zmęczyła się...



... „Lipa”
była ulubieńcem
wszystkich...

Trudno nam sobie wyobrazić jak ważną rzeczą w eskadrze jest maskotka! Oddawna wiedziałem, że maskotka to nie było co - bo o ile bohaterstwo jest częścią tzw. rzeczywistości wojennej - to znowu osobieniem tego rzeczywistości jest maskotka.

Maskotki dzielą się na żyjące i nie żyjące. - Doprawdy nie wiem dlaczego te pierwsze zdobyły sobie wśród pilotów już nie tylko pierwszeństwo, ale poproszę pożądanie. Oczywiście najlepiej mieć maskotkę zawieszającą przy sobie - znam Australijczyka, który na wszystkie swoje loty woził w kieszeni ni mniej ni więcej tylko... wąża! - Stylizatorem o Czechu, który nie rozmawiał się z małym kotkiem... Tak więc w eskadrze gotowało się poproszenie od maskotkowej gorączki.

Izukano maskotki i to naturalnie żywą. Wreszcie sukcesem pochwalił się flight A - znaleziono i zabrano prosto od piersi piosenki momu cudne szczenię o radosnych „rysach pyska” i pięknej bródce z czarnego puchu na mordzie.

Naturalnie nie było końca zachwytem we flightie A, o o względach jakie pierwotnie pojada - wydarza jeśli wspomnie, że został wpisany na tablicy flightowej jako honorowy „wing commandor Lipa” bez numeru". Więc „Lipa” było jej imię / może temu, że jest pociągiem dla mniejszych zwierząt jeszcze większe względy?/

Tak więc jakimś rzekomym flight „A” był dumny i zachwycony - pełen rzeczywistości, które już teraz nie ulegały wątpliwości. Jedynie flight „B” pomrukiwał-bo i coż to jest pierwotnie samej rzeczy - nic oryginalnego, a przy tym suka to kłopot z tym tylko niepotrzebny. - Kupiono więc b a r a n a

Baran jednak okazał się mało inteligentnym i niepraktycznym, że względem na brud jaki lubił za sobą zostawić. Wyryzucono go więc najpierw z pokoju pilotów, a po tym i z serca. Tymbardziej gdy się okazało, że baran jest bardzo niemrawy o nawet jakby sparalizowany na tylnie nogi.

Głód maskotki wzmogł się jeszcze bardziej we flightie „B”. Był to już jakby ciężki wyrzuł sumienia, który gnębił pilotów nie tylko w dispersalu i na lotnisku, ale nawet podczas chwil wolnych spędzonych zazwyczaj wesoło gdzieś poza lotniskiem. Pewnego dnia pękła bomba.....

Flight „B” ma kaczkę..... Chodzili dumni ze swojej maskotki. A jeszcze bardziej, gdy w związku ze swoją maskotką znaleźli się w sądzie.

Historia tego prosta.... Kaczka była obecna i ku ironii losu własnością policjanta. Gdy jednak przedstawiciel sympatycznych „Bobby” dowiedział się, że zostało ono zabronione nie w celu spożycia, ale na maskotkę darował winowajcom. Sprawa jednak musiała zakończyć się oficjalnie. Zapadł wyrok skazujący wielbicieli maskotki na grzywnę, którą zapłacić..... sądzie wydający wyrok. Całą sprawę zajęła się prosto angielska z właściwym jej humorem.

NEWS CHRONICLE - Wednesday, June 4, 1941

Pole's Mascot Was P.C.'s Duck

At an airport "somewhere in England" was a pool of water. On the pool swam a fat Aylesbury duck.

Turning a casual eye on this rural scene a policeman gave a sudden start for he recognised the duck as his own.

A penitent Polish airman stood facing the magistrates. He knew no English, and an officer of his unit interpreted for him.

When charged he had told the policeman that he took the duck "for a bit of fun," and had the pool specially constructed for it.

The policeman said, "I don't think he wanted the duck as food, and I believe he really took it away as a mascot."

The pole's officer supported this opinion, and said Polish airmen were very superstitious.

The atmosphere of the court changed when the magistrates were told that the penitent Pole's air record was by no means a duck. He had recently shot down a German plane.

His fondness for ducks as mascots was overlooked and the case dismissed on payment of £5. costs.

And one of the magistrates beamingly remarked: "In view of the fact that he shot down a German plane I will pay the costs."



ppor. Brzeski
z "Felusiem"



Tak więc słynna kaczątka wróciła do właściciela tracąc z wyraźną niechęcią wspólny basen pływacki, jaki jej w ogrodzie przed dispersalem wybudowano

Nareszcie jednak doszło do uzgodnienia poglądów na temat maskotki pomiędzy flight'ami /bo przecież kaczątka należało czemś zastąpić./

Flight „B” postarał się o psa i na pamiątkę starej stacji nazwanego „Pigmejem”.



...kupiono więc
barana.....



"Pigmej".....



Pierwsze zwycięstwo

3/6/41. No. 28.

Air Ministry Bulletin No. 4056.

Air Ministry News Service.

FOLISH FIGHTER SQUADRON'S FIRST BLOODY VICTORY

With the shooting down recently of an enemy raider off the north-east coast, a newly-formed Polish fighter squadron scored its first victory against the enemy. The raider, a Ju 88 was intercepted and shot down into the sea by a Polish flying officer and a sergeant, both flying Hurricanes, and the news that the squadron had been "blooded" spread around the aerodrome while the two pilots were still in the air on their way home.

The moment they landed the two pilots were hauled out of their cockpits and carried shoulder high into their hut. For several minutes, as cheer after cheer rang through the hut, a casual onlooker might have imagined that the war had suddenly been won. It was only one more bomber to add to the great total destroyed by fighter command, but to this new Polish squadron it was the bomber and the reward for weeks of patient practising and waiting.

It was the sergeant pilot's first fighter combat. His companion, with whom he shared the victory, had already destroyed two German aircraft while serving with an English squadron.

**RAIDER'S DIVE TO DEATH
Destroyed By Two Polish Pilots
GUIDED BY RUNNING COMMENTARY**

TWO Hurricane pilots of a Polish squadron were able to shoot down and destroy a Ju 88 off the north-east coast just before dark last night because a running commentary on their movements, as they twisted and turned in thick cloud after their quarry, was kept up by a chain of Royal Observer Corps posts spread out along the high Northumberland cliffs, states the Air Ministry news service.

R.A.F. Form 96
S 575 (Naval)

MESSAGE FORM.

Office Serial No. 26

Call IN and :-	Yester 10-45	Office Data Stamp. SIGNAL P.M. 4 JUN 1941										
Preface OUT	CR.	(Above this line is for Signals use only)										
TO*	Polish Squadron RAF Duxford											
FROM*	Yester	Originator's Number Date Your/my										
	them											
	hard -											
		TWASZKIE WICZ										
This message must be sent AS WRITTEN and may be sent by W/T. Signature			This message must be set IN CYPHER and may be sent by W/T. Signature	Originator's Instructions.* Degree of Priority.* (Below this line is for Signals use only)			Time of Origin.					
* Originator to insert "NOT" if message is not to go by W/T over any part of the route.						T.O.R.						
System in	Time in	Reader	Sender	System out	Time out	Reader	Sender	System out	Time out	Reader	Sender	T.H.L.
7th 1325	1325	les	kp0	H.								10 to 12

* The Signal Department is responsible that these details are transmitted to the appropriate portion of the message form and that all possibility of compromising distinguishing signals, etc., by omitting their significance from the address, etc., is avoided. Before delivery of the message these details are to be re-entered in P/L.

Jak do tego doszło, - „easy”. Wiem, że cały dzień byłem w dobrym humorze i ciągle sobie powtarzałem, „wiem, że kogoś dziś zerżnę... tylko jeszcze nie wiem kogo?”. - Zdawało się, że sprawa będzie jasna bo po kolacji godz 20²² „Op” dzwoni, - „B” flight do 30-minut. Upłynęło 5 minut a cały „A” flight startuje i w tym samym czasie dzwonok, - „B” flight do głowaoci.

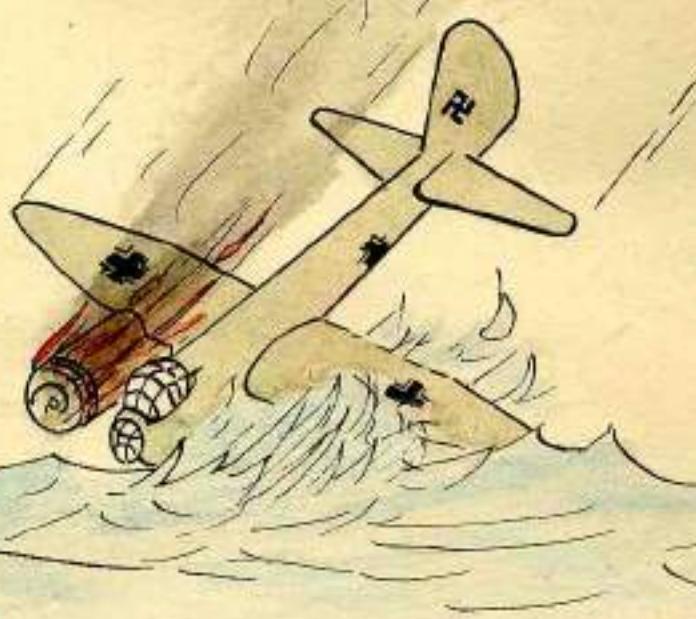
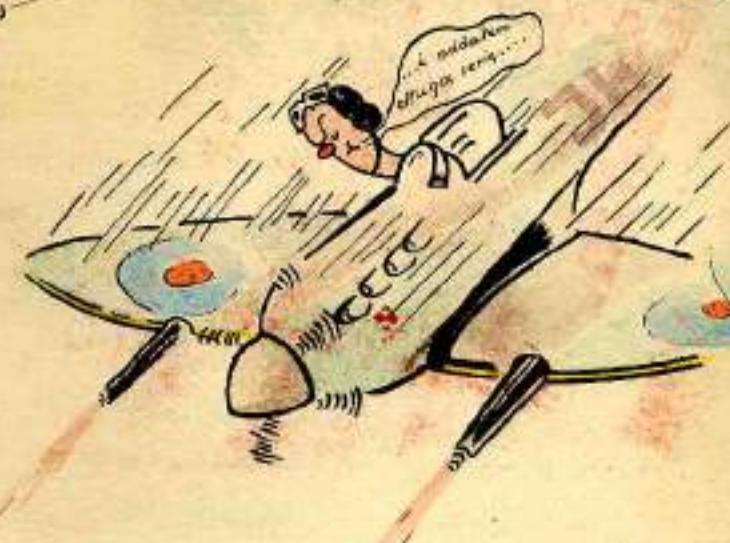
J znowu byłem w kłopocie, - ale wejść wierzyłem i głośno powtarzałem, - czuję, że kogoś zerżnę! Telefon... „black section scramble”...

Gazujemy z „Baranem” prosto na morze. Pogoda marna - ciemno, chmury niskie.

„A” flight ląduje. - Zapomniałem oczywiście o mojem przeznaczeniu - i pewnie byłbym zapomniał gdyby nie głos Ju 88, - który po 20-min. skradania się na okrąty - wyszedł z chmur tylko na chwileczkę. - Tu się za - czeło „rżnięcie”!!!

Kapnął się naprawdę Ju 88 w stonie, zimnej wodzie, a mnie też było miło i przyjemnie....

Niewinność Iquadrionu pękła...



Dnia, 2.6.41.
polecieliśmy na patrol na Ujście Tajng. W czasie patrolowania nad konwojem otrzymaliśmy wiadomość przez radio, że szwab jest w pobliżu. Po chwili zauważylem czarne dymki od artylerii. Zorientowałem się, że musi tam być szwab. Po dodaniu busla i pełnego gazu udało się z D-ca w tym kierunku. W tym czasie zauważylem duży czarny samolot wychodzący z chmur z czarnymi krzyżami, był to Ju 88. Nie namyslając się wiele w odpowiedniej pozycji ołówczykiem ogień, zbliżając się stopniowo do niego. Gdy mnie zauważyl, dodał gazu i starł się uciec w chmurę zarazem strzelec próbował bez przerwy, ale po trzeciej mojej serii umilkła lewy silnik zaczął kopcieć. Zblizyłem się do niego na 30-mi oddaleniami długą serią w prawy silnik, który momentalnie stanął w płomieniach i zaczęły z niego lecieć kawałki, w tym czasie maszyna się zachwiała i zaczęła schodzić w dół, ja musiałem wyrwać maszynę gdyż w przeciwnym razie byłbym się w niego wpakować.

Następnie widziałem go jak wodował na morze i w paru sekundach zatonął, tak że nikt z załogi nie zdążył się uratować.

BLACK SECTION TOOK OFF OUTSTON 2200 HOURS TO PATROL CONVOY 377 IN HARTLEPOOL AND TINE, BUT WERE VECTORED ACROSS TYNE GUN ZONE TO RAID 625 WHICH HAD ENTERED SECTOR FROM TIES AND WAS FLYING ALONG COAST REPORTED AT 2000 FEET. SECTION CROSSED 7 MILES SECTION CROSSED COAST S OF TYNEMOUTH AND WERE VECTORED AFTER RAID AND ABOUT 7 MILES BEHIND. NEAR BLYTH E/A TURNED S AND BLACK SECTION WERE VECTORED 180 AT GATE. AT SEAHAM E/A TURNED N AND SECTION FOLLOWED SIGHTING E/A AT 2226 HOURS OFF TINE.

THROUGHOUT THIS APPROACH R.O.S. PROVIDED A COMMENTARY ON RELATIVE POSITIONS WHICH GREATLY ASSISTED CONTROLLER.

SECTION APPROACHED IN LINE ASTERN BELOW AND CLIMBED ABOVE, BLACK 1 ATTACKING FROM PORT ABOVE AND ASTERN AND BLACK 2 FROM STARBOARD ABOVE AND ASTERN. FIRE FROM UPPER REAR POSITION EXPERIENCED WHICH CEASED DURING ATTACK BY BLACK 2 E/A.

THEN BEGAN TO LOSE HEIGHT AND SMOKE APPEARED FROM BOTH MOTORS. BLACK 1 ATTACHED AGAIN TO MAKE SURE AND E/A PLUNGED INTO THE SEA NEAR A SHIP OFF TINE. A/C TRIED TO ESCAPE CLIMBING TO CLOUD BUT ALTHOUGH MOMENTARILY LOST BY BLACK 1 WAS ENGAGED BY BLACK 2 CASUALTY CONFIRMED BY 72 BLW, SOME SEARCHLIGHT SITES AND POLICE WHO SAW E/A ENTER SEA.

E/A WAS A JU.88 CAMOUFLAGED DARK GREEN, LIGHT BLUISH GREEN UNDERSURFACES. AT FIRST E/A APPEARED TO BE FOUR ENGINED BECAUSE OF BOMB RACK BLISTERS UNDER WINGS.

WEATHER CLOUD BASE 1000 FEET TO 2000 FEET. 6 to 10TENTHS VARYING IN THICKNESS. VISIBILITY 1 to 3 MILES.

BLACK 1 F/O. NIEMIC (POLISH)
BLACK 2 SGT. BARANOWSKI (POLISH)

CC/N1/N/A+ CC WA AT 2000. :- SECTION CROSSED COAST S OF,
TAA B+, CC WA BLACK 1 :- F/O. NIEMIC (POLISH),
TAA B+, CUSTOM INTEL RO 149/J/B ISM KMK ***

Dnia, 29.4.1941r. żegnamy się z naszym lotniskiem. Żyliśmy się z naszymi kolegami angielskimi, skoda odchodzi z Acklington. Przechodzimy na poblisko Bilton. Lotnisko nieurządzone, warunki będą ciężkie.

6.5.1941r.

Nasi angielscy przełożeni chcąc uprzyjemnić nam pobyt na stacji urządzili nam party. Nasi niemieccy przyjaciele również postarali się o urozmaicenie i urządzili.... bombardowanie lotniska. Jeden hangar został zbombardowany, kilka samolotów zaczęło się palić. Czterech szeregowców odznaczyło się ratując samoloty

Jch nazwiska:

plut. Borkowski B. kpr. Baliga S.
plut. Zubrzycki J. sier. Adziński W.

26.6.1941r.

Druga zmiana lotniska. Przenosimy się do Colerne, a następnie do Fairwood Common. Po drodze lądujemy w Juinderby odwiedzając nasze dyony bombowe. Zostałismy przyjęci niezwykle serdecznie.

27.6.1941r.

Lotnisko w Fairwood Common, całkowicie nieurządzone, warunki bardzo prymitywne.

317 Squadron "A" Flight
Ouston 7.V 1941

Dowódca 317 Squadron
w roczniku

Melduje się dnia 6.V 6.r. godz 20th został zbombardowany hangar. Niestety损傷 z naruszeniem iglicy uciążowej z powodu położycie się samolotów w hangarze 2 samoloty, Hurricane' nie bacząc na to, iż samol. spala ostrzelawat hangar i zapalił jeszcze jeden samolot, oraz nie bacząc na wybuch amunicji zpalacyjce się samolotów. Dzięki opatrunkowi i pospieszniem id 2 samoloty zostały uratowane.

Nobec powyższego proszę o umieszczenie ich oraz podanie w morsku oznaczenie iżs. Krycia Halecznych.

Plt. 784870 Borkowski Br.

Plt. 792485 Zubrzycki J.

Kpr. 792682 Baliga St

sier. 784214 Adziński Fr.

Zatwierdza 1.

D-ca, A" Flight
Kpt. pil. Hrusik Antoni

Pierwsza wyprawa nad Francję

Inteligentny oficer jakby zwarzował.... Chodzi, uśmiecha się, po tym szuka map, zagląda w jakieś papiery z napisem „most secret” - Co to ma znaczyć.

W końcu kazali nam obudzić się bardzo wcześnie. Wsłajemy zimno, ciemno i ta ciekawość co ma być. Na lotnisku dowiadujemy się. Lecimy na „sweep”. Dokąd?... Dowiemy się po tym. Norazie lecimy na wschód tuż nad kanał La Manche. 12 pilotów z dyonu opatruje swoje maszyny, mechanicy zwijają się „jak muchy w ukropie”, wszystko musi być lepiej niż w porządku.

Wreszcie start do przelotu na wypadowe lotnisko. - Przylajemy tam, lotnisko, a raczej pole do lądowania tuż nad kanałem, lądujemy. Jest już tam 316 dyon, nasz brotni dyon.

Otrzymujemy dokładne informacje. 12 Blenheim bombarduje port Le Havre, my jesteśmy osłoną tuż nad nimi. Nad nami dyon 316 i 504 dyon angielski. Zadanie ma być wykonane lotem niskim. My mamy czekać przed portem na powracające Blenheim'y.

Ładna robota. 90 mil nad wodą, a ona wygląda tak zimno. W oznaczonym czasie start.... Każdy zemocjonowany, bo to przecież nasz pierwszy „sweep”. Niektórzy mają inne kłopoty. Por. Ozyra martwi się, bo nie ma skarpetek i jak go Niemcy wezmą do niewoli, to mu będzie wstydu.

Społykamy Blenheim'y i bierzemy kurs Le Havre. Lecimy, lecimy, no i nareszcie stabs zarysy lądu, pogoda raczej mgliasta. Zaczynamy rozrzuścić port. Nasz dowódca odchodzi od Blenheimów i wrzynamy kałeczko w którym czujemy się najbezpieczniej.

Kräzymy - kräzymy. Naraż okrzyk w radio „Messerschmidty”.

Się okazuje się, że jest ich kilka chce nas zaatakować, a nawet i robią to. Zaczyna się kołowanie, tym dziwniejsze, że tuż nad wodą.

Jeden z Niemców widocznie jakiś wyga wkradł się do kółka. Stara się zestrzelić Hurricane/okazało się ppor. Bochniaka/. Ten jak usłyszał strzały armatki zrobił gwałtowny skręt do środka, przez co Me był jak na dloni w celowniku kpt. pil. Szczęsnego i sierż. Brzeskiego. Nieroztropny Niemiec „został się leżeć”. - Kręcimy się stale....

Mija 10, 15, 20, 25 minut, a my kręcimy się, wreszcie jakiś głos krzyczy „Stasiu / mjr. Brzezina / wracamy”. Por. Solak odpowiada: „a może Stasia nie ma”. Nato kpt. Szczęsny wola: „Kupam cię panowie, wracamy do domu”.

Sam bierze kurs na Angię, my zaś kręcimy się wobecie zaśkoczenia. Liczę maszyny..... Jedenaście. Kogoś nie ma, - no tak mjr. Brzeziny.

Szczęśliwie wyszliśmy na lotnisko, lądujemy. Wszystkie dyony już wróciły, my jesteśmy ostatni. Mjr. Brzezina już jest, okazuje się, że odłączył za 1 Me pomagając mu „oddać życie za Führera”.

Napewno gesi na Kapitoliu takiego krzyku nie zrobiły jak my opowiadając wrażenia.

Przecież to nasz pierwszy sweep, a wynik jego bardzo ładny, nic nie straciliśmy, a zestrzeliliśmy: 2 Me 109 zestrzelone 1 Me 109 prawdopodobny; 1 Me 109 uszkodzony.

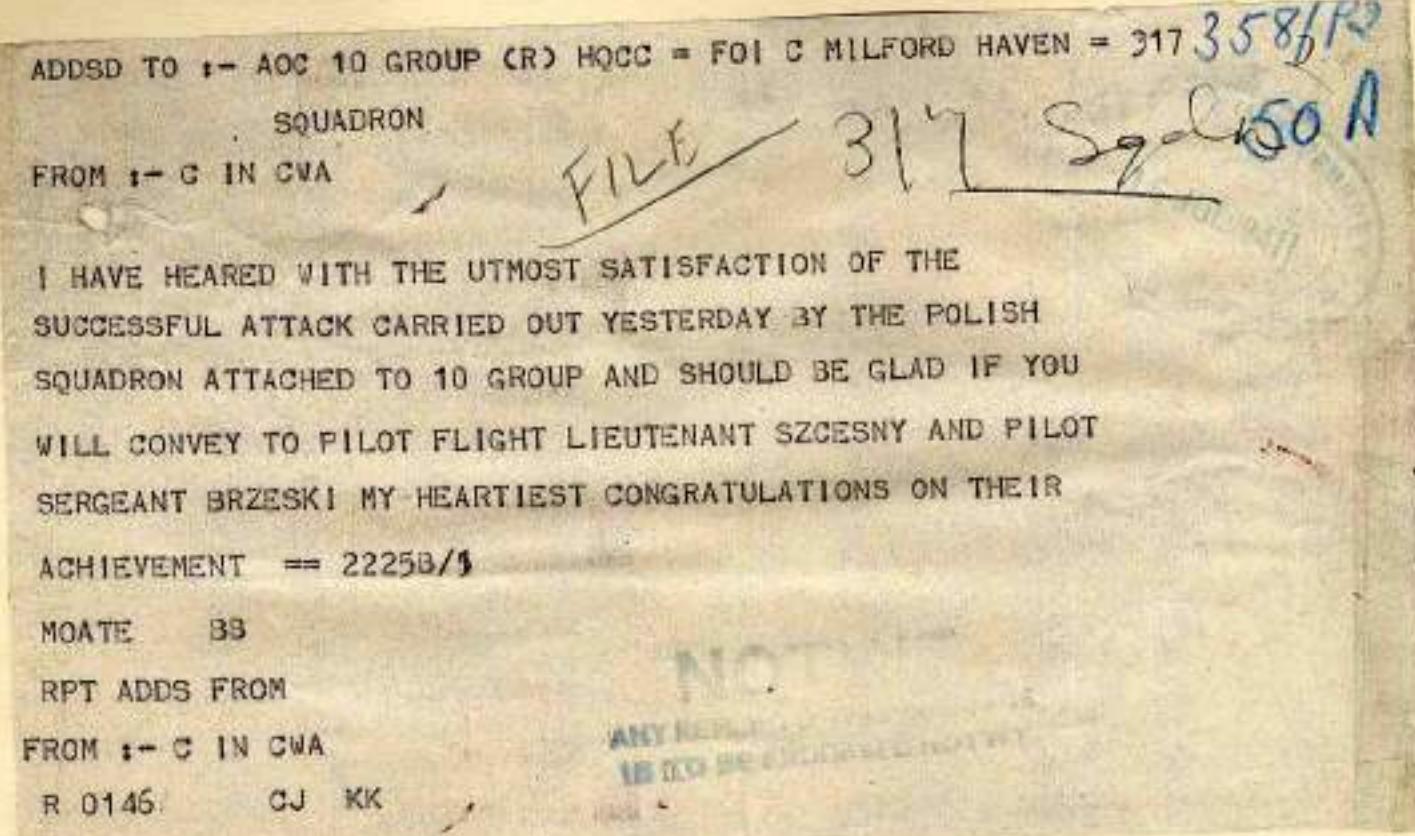
Pozostałe dyony nie miały spotkania.

14.7.41.

Druga wyprawa za Kanat.....

Dywizjon brał udział w ostatnie wyprawy bombowej na Le Havre. Spotkania z nieprzyjacielem nie było.

Po powrocie na lotnisko, jedna sekcja kpt. Szczęsnego i sierż. Brzeskiego zostało wysłane na patrol w pobliżu konwoju. W czasie patrolowania zobaczyli Ju 88, który zbliżył się w celu zaatakowania statków. Zaatakowali natychmiast nieprzyjaciela. Ju 88 po uprzednim wyrzuceniu bomb w pobliżu konwoju powiększył liczbę zestrzelonych samolotów przez nasz dywizjon do dwóch.



21.7.41.

Dywizjon przenosi się do Exeter. Lotnisko bardzo ładne, warunki pracy dogodne. Na lotnisku stoi 307 Polski Dywizjon Myśliwski nocny.

Zawierajemy bardzo serdeczne stosunki koleżeńskie z „Puchaczami” /307 Dywizjon/. Praca w Exeter składa się z latania na konwoje. Latamy bardzo dużo.

24.7.41.

Udział dywizjonu w pierwszej dziennej wyprawie bombowej na Breit. Dywizjon osiągnął bombowe.

Spotkania z nieprzyjacielem nie było. Widziano pojedyncze Messerschmitty, lecz bardzo daleko.



pchor. pil. Karaszewski



kpt. pil.
Brzeziński J.



Życiorys



Urodziłem się w maju 1914 r. Nowa Wieś pow. radzyminski. Ukończył gim. humanistyczne im. Jana Zamoyskiego w Warszawie i Wydział Inżynierii w Warszawie.

Szkołę Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Dęblinie ukończył 1936 r.

W chwili wybuchu wojny zostałem zmobilizowany. Do Anglii przybyłem przez Rumunię i Francję.

W Anglii od 20 sierpnia 1940 r. uczyłem nawigacji. 1 sierpnia 1941 r. zostałem przydzielony do 317 Sqdn.

**por.pil.
Kieżopolski L.**



FROM "D"
/B/ Date: 16/8/41. /C/ To: MIDDLE WALLOP /D/ 10G/10
COLEUR, EXETER.
FORTREATH H.Q.F.C.

/E/ Information:

1. An offensive sweep will be carried out by No. 10 Group Fighters in the CHERBOURG area on 17th. August 1941r.

INTENTION.

2. To engage and tire out the German Fighter Units on the CHERBOURG PENINSULAR.

EXECUTION.

2 Sections of 265 Squadron:

3. are to take off from IBBLEY and climb to be at 15,000 feet over MAUPERTUS Aerodrome at Zero Hour, when they are to return to WARMWELL and land and refuel and return to Base.

4. 265 Squadron's role is to act as bait and they are to return to WARMWELL at high speed and are not to engage the enemy unless attacked.

316 and 317 Squadron / 317 Squadron Leading /

5. are to take off from EXETER and fly to the CHERBOURG PENINSULAR passing South of the ISLAND OF ALDERNEY crossing the French Coast at the Cap De FLAMANVILLE / AB 5179 " at 20,000 feet at Zero plus 75 minutes and sweep to PT. DE BARFLEUR / AB 9597 " and then return to WARMWELL, land and refuel and then return to Base.

17.8.41.

W dniu dzisiejszym "Wing" wykonał wymiotanie nad Francją, na południe od Cherbourga na wysokości 20 000 stop.

Udział brały 316 i 317 Sq.

Prowadził major Brzezina.

Spotkania z nieprzyjacielem nie było.



20.8.41.

W dniu tym odbyło się przekazanie dywizjonu przez mjr. pil. Brzeziny kpt. pil. Szczęsnemu.

26.8.41.

O godzinie 12:45 dywizjon startuje na sweep nad Francję. Celem jest Cherbourg. Lecimy razem z 302 dywizjonem myśliwskim. Nieprzyjaciela nad celom nie spotkano.

1.9.41.

Male zmiany w dywizjonie.

Kpt. pil. Wczelik odchodzi na dowódcę 306 dywizjonu myśliwskiego. Dowódcami flightów zostają:
„A” flight - kpt. pil. Brzeziński Józef.
„B” flight - por. pil. Ozyra Piotr.

4.9.41.

Sweep nad Cherbourg. Stoczono kilka walk z nieprzyjacielem dla naszego dywizjonu niesłody bez rezultatu. Niemcy tym razem zbyt dobrze uciekali.

8.9.41.

Sweep nad wyspą Jersey koło Cherbourga, udział brał 302 - 317 Sqdn.



dostajemy nowy sprzęt
samoloty typu Spitfire...

...każda nowa maszyna
przechodzi próbę silnika...



...mechanicy zapoznają się
z nowym sprzętem...

...piloci też nie przenoszą -
latają - trenują szyki ...



W tym okresie dostajemy nowy sprzęt: samoloty typu Spitfire. Obecnie nie ustępujemy Niemcom w sprzęcie, a jeżeli chodzi o duch to napewno ich przewyższamy.

W Dyonie praca wie. Mechanicy zapoznają się z nowym sprzętem, a nawet udoskonalażą go swoimi wynalazkami. Piloci też nie przenoszą. Latają - trenują szyki, wogółka każdy „ze skory wyłazi” aby być w jak najlepszej formie na nowych maszynach.

Praca nie każe czekać długo na rezultaty. Dywizjon staje się operacyjnym na nowym sprzęcie w rekordowo krótkim czasie.

Nadol latamy na konwoje, a w wolnych chwilach od pracy operacyjnej trenujemy młodych pilotów, których coraz więcej przybywa do dyonu.

„Wilnianie rosną”.....



pchor. pil.
Kuryłowicz P.

Życiorys

Urodziłem się dnia, 3.1.1920 roku w górach Altaj pld. Syberji (200 km od miasta Siemiepałatyńsk). W 1922 roku przyjechałem do Polski. Do lat 8-miu mieszkałem w Grodnie, a następnie w Suwałkach.

W 1930 r. wstąpiłem do gimnazjum mat. przyr im. hr. K. Brzostowskiego, które ukończył w 1938 roku.

Po kursie sztabowcowym w Ustianowej i obecnie pracy zameldowałem się na dywizyjny kurs piechoty przy 76 p.p. w Grodnie. 3 stycznia 1936 roku zameldowałem się w Deblinie. (Młodości dajcie mi skrzynię).

We wrześniu 1939 uciekłem do Rumunii, następnie do Francji i 1940 roku w lutym dostalem się do Anglii.

Z dniem 4 sierpnia 1941 roku zostałem przydzielony do 317 dyw.

Życiorys



**ppor.pil.
Domański M.**

czorem po pracy. W 1930 r. zostaję powołany do wojska. Przydziął, Bal. Lot. w Poznaniu z kąd w w 1931 r odchodzę do C. W. L. w Bydgoszczy. Po ukończonym kursie, przydziął do 6. p. lot. Lwów. W 1933 r kończę Wyższy Kurs Pilotazu w Grudziądzku, zdając lokatę. W 1934 r przeniesiony do Dyonu Myil. 132 esk. w Poznaniu. D-ca ówczesny kpt. pil. Mümler. W 1936 r. zostaję instruktorem w Dęblinie, gdzie szkołę do marca 1939 roku, poczynym przeniesiony zostaję do 6 p. lot. 161 esk. myil. we Lwowie. Tego roku 28 sierpnia odlatujemy na front pod Łodzią. Wykonuję około 15 lotów bojowych, w jednym z nich zostaję zestrzelony przez Me 110, lecz szczęśliwie ląduję. Po kilkunastu dniach kończę wojnę w Polsce i przeraczam granicę drogą powietrzną na rozkaz. W Rumunii, jak dla wielkości, bardzo ciężko. Odpływanie z Rumunii uchodzi na statek, w przeddzień Wigilii. Następnie Aleksandria, Beirut i z powrotem: Beirut, Haifa, Alexandria, Malta, Alger, Marsylja i tu kończy się moja podróż morska. We Francji gdzie przybyłem w lipcu 1940 r. zostaję prawie, że już wszystkich zorganizowanych w Dyonie. Zapisałem się na kilka list a także do Anglii. Do Anglii przyjechałem w marcu 1940 r. Przez trzy miesiące odpoczywałem i odżywiałem się „jamem”. Pod koniec czerwca tego roku wyjeżdża, jedna z pierwszych grup pil. myil. na przeszkołenie i ja między nimi. Po krótkim przeszkołeniu rozjezdżamy się po Sq. angielskich. Ja i por. Stabrowski do 238 Sq.

Po dziesięciu dniach ciężkich walk Sq. odchodzi na wypoczynek i uzupełnienie. Zginął por. Stabrowski, ja mam 4 zwycięstwa. Wkrótce odchodzę do szpitala, na przeciąg 6-ciu miesięcy. Po opuszczeniu szpitala, powrót do 238 Sq. skąd dnia 1 maja 1941 roku melduję się w 302 dyonie. W 302 nieszczególnie się powodziło. W jednym z lotów zostałem zestrzelony i tylko cudem uniknąłem śmierci. Na własną prośbę zostaję przeniesiony do 317 dyonu. Służba w 317 dyonie, była moim najlepszym okresem za granicą. Z żalem odchodzę na wypoczynek dnia, 1.1.1942 r. Dnia 1 czerwca dostaję awans na ppoczennika.

Przez osiem miesięcy szkolilem młodych myśliwców. Obecnie jestem na kursie pilotazu dla instruktorów.

Urodziłem się dnia, 23.3.1907 roku w Lublinie. Lata moje dziecięce przeszły w szczęściu dosłownego rodinnego życia.

W rodzinie różnie wróżono moją przyszłość. Matka, widziała we mnie kiedza, przyjaciele i dobrzy znajomi świętego, a siostry, łobuzę.

Wyrosłem w atmosferze zaboru rosyjskiego. Wiele rzeczy nie rozumiałem, a także i tą, gdy moj ojciec zamknął oczy na zawsze. Już jako chłopiec, próbowałem się z życiem. W 1917 r. omal że nie umarłem śmiercią głodową. W 1918 r oddaje pierwsze strzały z karabinu do Austriaków, jako jeden przy Gwardi Czerwonej". Późniejsze lata to borykanie się z życiem. W 1927 r. pracuję w Wytwórni Sam. w Lublinie. W tym czasie zawiązuje się Klub Lotn. w którym ja jeden z pierwszych rozpoczynam loty szkolne. Z braku czasu, latałem rano przed i wie-

Zyciorys



por.pil. Stomski Z.

Francja. Bezcenny miesiąc siedzenia w Paryżu. Potem 2 miesiące w Lyon.

W marcu 1940 r dostaje przydział jako instruktor w szkole obserwatorów gdzie pozostała aż do upadku Francji. Ucieczka z Bordeaux na polskim węglowcu Robur III do Anglii.

5.5.41 r. wyjazd do Hacknall na dwa tygodnie, następnie do Penthos, Blenheim, i Battle wożenie strzelców. Sierpień, O.T.U. w Usworth.

Wrzesień, przydział do 317 dyw. Exeter. W Exeter latały przeważnie na konwoj, czasem scramble. 1.4.42 dywizjon przenosi się do Northott. Sweeps, patrole, konwoje i scramble to nasza codzienna praca. 1/2 F.W. 190 destroyed, 1 prawdopodobnie strzelony, tyle do chwili obecnej.

Urodziłem się dn. 18.10.1914 r. na Litwie. Ukończył polskie gimn. humanistyczne w Poniewieżu, w 1934 r. i zostałem wcielony do obowiązkowej służby wojskowej w wojsku litewskim /broń pancerna/

W 1936 r po ukończeniu tejże, latem uciekła do Polski. Jesienią wsiąpuje do S.P.L.. W maju 1939 przydział do 151 esk. myśl. Wilno w stopniu st.sierż. pchor.

28 sierpnia odłot na wojnę. Przydział: grupa operacyjna „Narew” d-ca lotnictwa grupy op. p.płk. Mazurkiewicz. Loty rozpoznawcze nad granicą Prus wsch. do 8-go września 1939 r. Później loty w pojedynkę z Brześciem N/B na rozpoznanie na korzyść nacz. wojska i sztabu.

17-go na rozkaz d-cy. bryg. wyjazd pociągiem do Rumunii, następnie Jugosławia - Włochy -



Pilot Officer Zygmunt Stomski
Units Polish Air Force.

Życiorus



Urodziłem się dnia, 19.4.1915 r. w Grojcu woj. Warsz.
Po ukończeniu gimnazjum wstąpiłem do S.P.L. w Dęblinie.

Dnia, 1.9.39 zostałem mianowany na ppor.

Po kampanii wrześniowej i opuszczeniu Polski przybywam do Francji następnie do Anglii.

W Anglii latałem początkowo nieoperacyjnie następnie w 271 sqdn.

Po ukończeniu 55 O.T.U. zostałem przydzielony do 317 dyw. myśl.

Dnia, 1.10.1941 r. zacząłem latać jako pilot operacyjny.

por. pil. Pucek L.



Życiorys



por.pil. Hrycak R.

Urodziłem się w Brzeżnicy pow. Radomsk 28.12.1918
Studja gimnazjalne rozpoczęłem i zakończyłem w Rawie
Ruskiej, mieszkając tam również. Po zdaniu matury zosta-
łem przyjęty do S.P.R. Piechoty w Stanisławowie, skąd po
trzech miesiącach odszedłem do S.P.R. Lotnictwa w Ra-
domiu, 1.1.1938. Po rocznym pobycie i ukończeniu całkowi-
tego kursu pilotażu zostałem przyjęty na drugi rocznik
S.P.L. w Dęblinie. Na trzy miesiące przed wybuchem woj-
ny rozpoczęłem kurs myśliwski na P.Z.L. 7 na Ułężu.

Po wybuchu wojny zostałem przydzielony jako
pilot do eskadry myśliwskiej złożonej wyłącznie z wy-
chowanków kurju, która została przydzielona do
obrony dywizjonu Łosi. Granicę przeleciałem na
„siodemce” 18.9.42, którą zdałem władzom rumun-
skim w Talačz. Obóz internowanych w Baile-Govara
Syria, przybycie do Francji 2.2.1940 r. i czekanie w

Paraju na wylaz do Anglii. W maju rozpoczęcie lotania koło Ljonus, cofanie się na „spokojniejsze” lotniska i wreszcie wylaz do Anglii.

Po krótkim pobycie w Blackpoolu wylaz na przeszkolenie do Carlisle. W październiku 1940 r. przydział na ciąganie rękałów w Dumfries przez przecięg 9 miesięcy.

Kurs w 55 O.T.U. w Usworth i przydział w październiku 1941 r. do 317 lądn. mysl. „B”
flight gdzie pozostaje do tej pory.



8. 11. 1941

Sweep nad Francję. Zadanie: osłona wyprawy bombowej lecącej na Lille. Udział w operacji brał, 302 Squadron, 316 Sqdn., i 317. W naszym Sqdn. udział brało 12 maszyn. Lot odbył się na wysokości 16 - 11000 feet. Zestrzelone były w walce powietrznej: por. Koc - 1 Me 109 F - prawdopodobnie sierż. Brzeski - 1 Me 199 F - pewny. sierż. Brzeski - FW 190 - uszkodzony.

EXETER
10FGP

TO:- EXETER

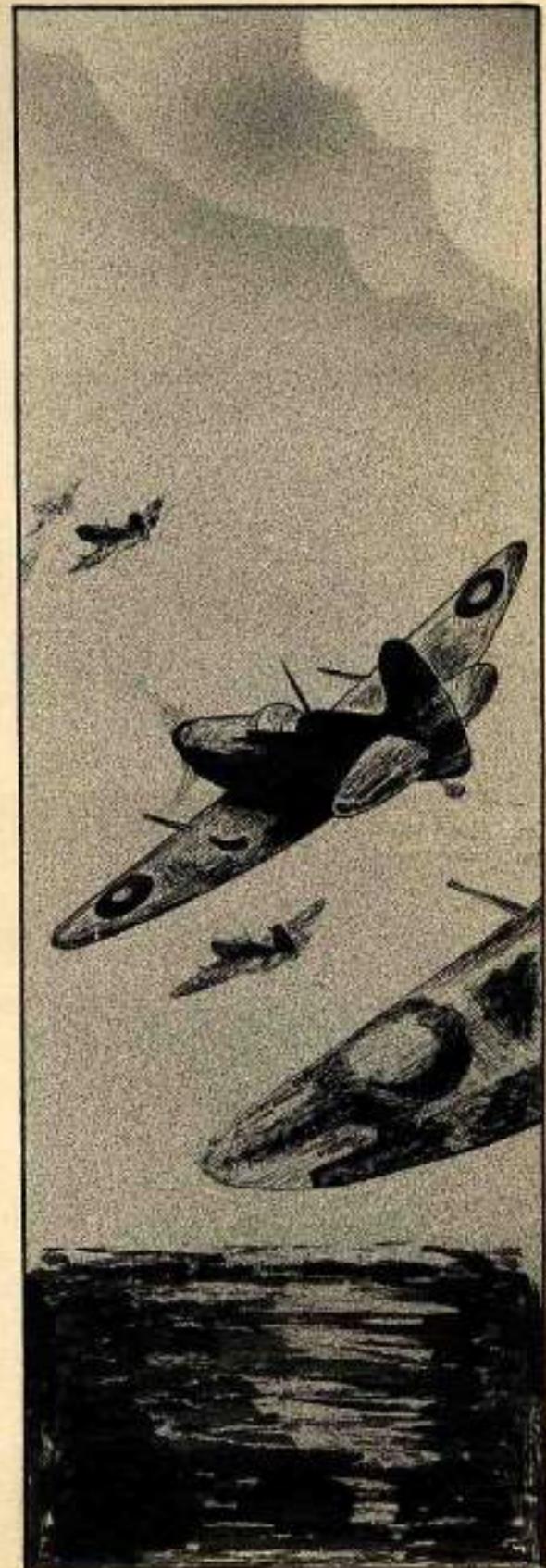
FROM:- 10 GROUP

SERIAL NUMBER:- 485/8/11/41
FOR THE INTELLIGENCE OFFICER ONLY.

COMPOSITE COMBAT REPORT CIRCUS (110)

=====

12 Spitfires VB 302 Squadron 12 Spitfires VB 316 Sqdn. 11 Spitfires VB 317 Squadron plus Wing Commander Brzeszina leading the Wing (Polish) left Redhill 10.55 on 8/11. Wing to act as escort cover on Circus 110. Rendezvous was made with bombers over Manston 11.30 and French coast crossed five miles east of Dunkirk. 317 Squadron at 17,000 feet 302 Squadron at 18,000 feet and 316 Squadron to 20,000 feet. Proceeded to Lille where bombs were seen to fall on factory buildings in target area between target and French coast on way home a number of E/A were seen and many combats took place. Four FW 190's were seen together and 1 Pilot reported seeing FW 190's flying singly. Sgt. KOSCOV attacked a FW 190 at 80 yards range. On firing two bursts of 3 and 4 seconds E/A dived straight down smoking and went straight into the ground. This E/A had square tipped wing and tail plane. Sgt. Brzeski saw an ME 109 attacking a Spitfire, he came up behind without being observed and fired 2 bursts at 250 and 150 yards range. Following E/A down from 15,000 to 7,000 feet he saw E/A catch fire and go down in flames. Between St. Omer and Hazelbrouck as he broke away he saw an FW 190 quite close he gave a short burst from 200 yds. and saw E/A dive steeply with white smoke coming from it. He was then attacked from behind by another SH OP so broke away F/O Koc soon after leaving the target area saw a Spitfire chasing an ME 109 and being itself chased by 2 ME 109F's. He turned on the last one and gave it a short burst followed by a longer burst after which the E/A went down out of control pouring out black smoke. W/Cdr. Brzeszina saw several Me 109's and was attacked by 2 of them. He turned towards them and the three A/C flew in circles for some minutes. One of these E/A was seen to spin down towards the ground without however having been fired at. The W/Cdr. fired at the other A/C but he makes no claim. Weather over France was clear visibility about 10 miles all three squadrons landed to refuel at Manston 302 and 317 SQDNs then returned to Redhill 11 A/C 317 SQDN landed 14.50 W/Cdr. Brzeszina landed 15.40 10 A/C 302 SQDN landed 14.45 1 A/C 302 SQDN landed at Manston owing to faulty undercarriage. E/WA (317 SQDN) 1 FW 190 destroyed by Sgt. Koscik 1 Me 109F destroyed by Sgt. Brzeski and Me 109F probably destroyed by F/O Koc 1 FW 190 damaged by Sgt. Brzeski 302 SQDN NIL OUR CASUALTIES 317 SQDN. NIL 302 SQDN. P/O GUTOWSKI Not yet returned - 17.30.



obyczaj

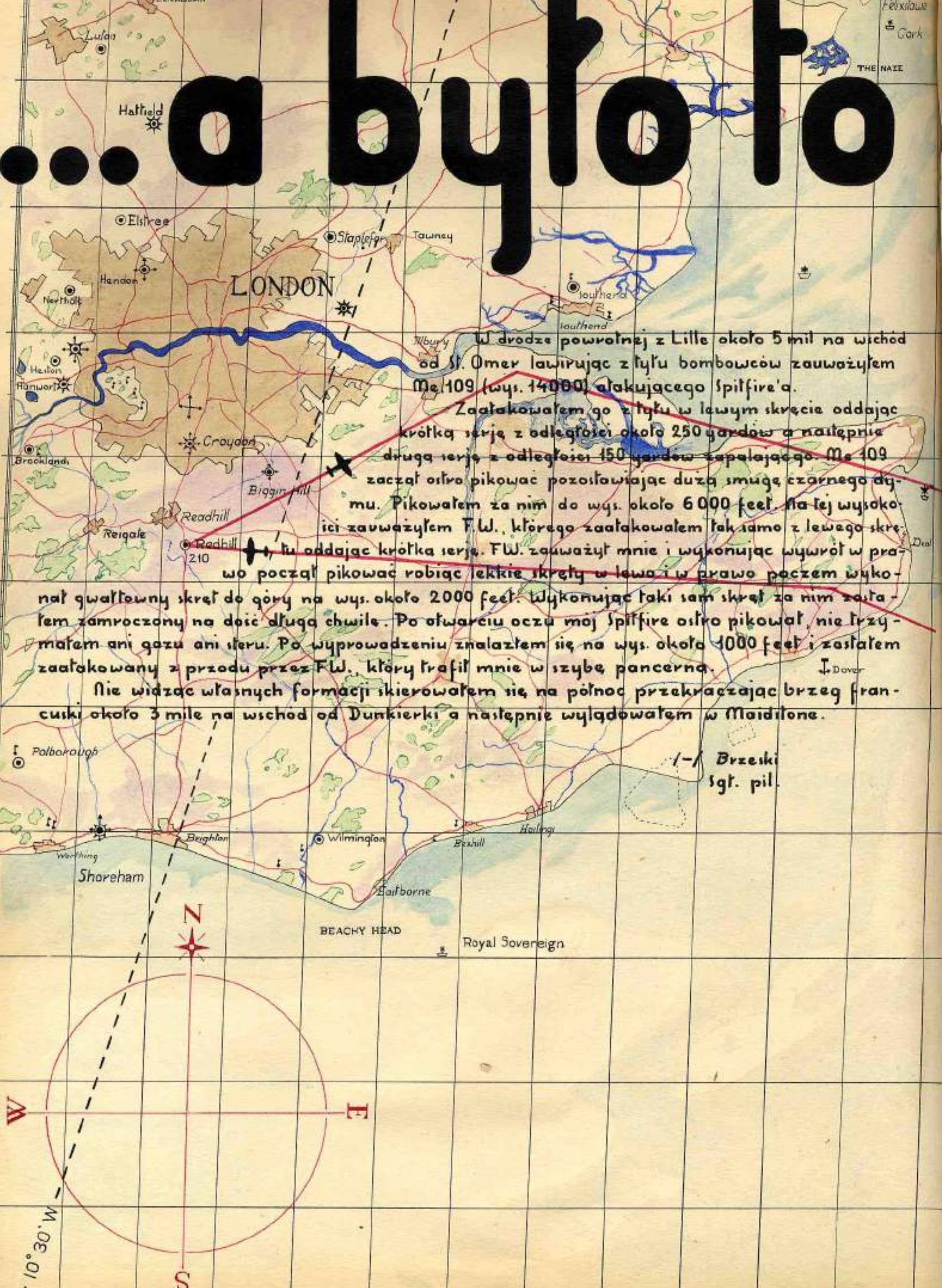
w drodze powrotnej z Lille około 5 mil na wschód od St. Omer lawirując z tyłu bombowców zauważylem Me 109 (wys. 14000) atakującego Spitfire'a.

Zatałkowałem go z tyłu w lewym skręcie oddając krótką serię z odległości około 250 yardów a następnie drugą serię z odległości 150 yardów zapalającego Me 109 zaczął ostro pikować pozostawiając dużą smugę czarnego dymu. Pikowałem za nim do wys. około 6 000 feet na tej wysokości zauważylem F.W., którego zatałkowałem tak samo z lewego skrętu oddając krótką serię. F.W. zauważyl mnie i wykonując wywróć w prawo począł pikować robiąc lekkie skręty w lewo i w prawo poczem wykonał gwałtowny skręt do góry na wys. około 2000 feet. Wykonując taki sam skręt za nim zostałem zamroczony na dość długą chwilę. Po ośwarciu oczu moj Spitfire ostro pikował, nie trzymałem ani gazu ani steru. Po wyprowadzeniu znalazłem się na wys. około 1000 feet i zostałem zatałkowany z przodu przez F.W., który trafił mnie w szybe pancerną.

J. Dover

Nie widząc własnych formacji skierowałem się na północ przekraczając brzeg francuski około 3 mile na wschód od Dunkierki a następnie wylądowałem w Maidstone.

/-/- Brzeski
Sgt. pil.



nad Lille

Podczas jednego wylotu za miedzą usiłałem pierwszego Adolfa w moim życiu. A także to była praca całego Polskiego lotnictwa, które to się spotkało w eskortie bombowców nad Francją.

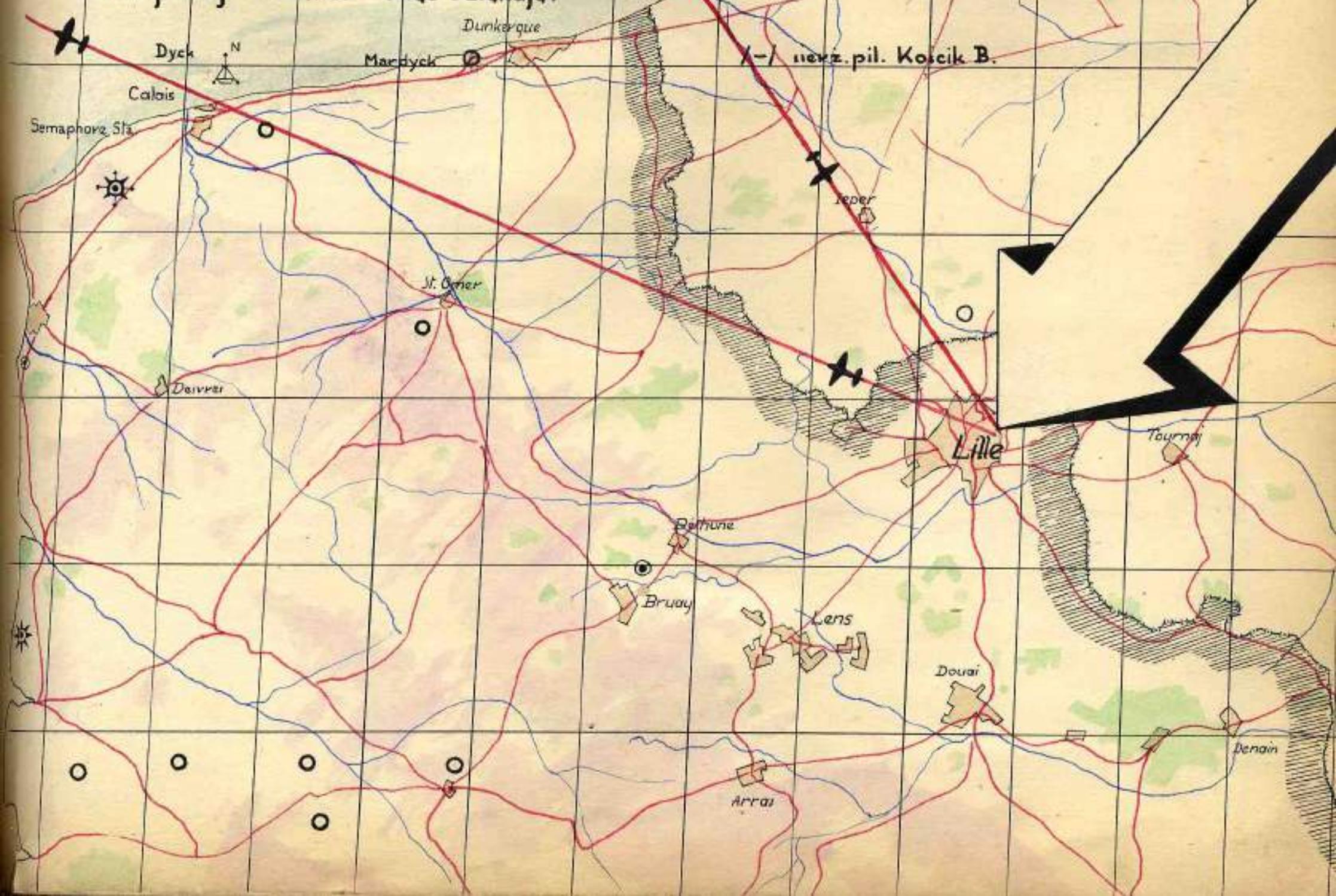
Cel był Lille. Ja też znalazłem się w tej ferajni. Był to jeden z większych moich wypadów nad Francją, bo już przedtem bywałem tam, ale szczęście było zawsze z daleka.

Dziś po przekroczeniu brzegów czułem się bardzo dziwnie bezpiecznie, może dla tego że byliśmy razem - Polacy.

Do Lille nic ciekawego gdyż ani ognia artylerii ani Adolków. Po skrecie nad Lille zostałem zepchnięty na dół całego ugrupowania. Artylerja zaczynała grzać.

Po kilku minutach lotu i palżenia jak się rwały pociski, usiłując - Me 109, z przodu z dołu. Zrobiłem skręt i zobaczyłem dość nieznana mi maszynę, która zbliżała się do szuków. Zrobiłem skręt do niej lecz w pierwszej chwili nie mogłem się zdecydować co do strzału gdyż nie znałem tej maszyny. Wahanie moje przerwał czarny krzyż który zobaczyłem na płacie. Dalej ognia i po chwili Adolf zaczyna pikować, a ja za nim i drugą serią, zaczął rosiąć za sobą piękny dym - ja w dalszym ciągu paląc co się stanę - ziemia - las, gdzie wybrał sobie parczę wśród drzew i świeże go jodłowego powietrza.

Gdy robota była skończona, ja gaz i do domu gdyż cykorja nie licha, no i do bombowców a ich odprowadza artylerja no i zamkną grzać ale szczęśliwie zobaczyłem po chwili brzegi Anglii i domek - więc dziękuję.





W dniu 11 listopada 1941 r. po raz pierwszy P. Prez. Rzeczypospolitej Polskiej Władysław Raczkiewicz odwiedził nasz dywizjon dokonując dekoracji pilotów.

Virtuti Militari V kl.:

kpt. pil. Szczęsny Henryk

Krzyżem Walecznych poraz pierwszy, drugi, trzeci i czwarty:

kpt. pil. Szczęsny Henryk

Krzyżem Walecznych poraz pierwszy, drugi, i trzeci:
sierż. pil. Maciejowski Michał

Krzyżem Walecznych poraz pierwszy i drugi:

kpt. pil. Brzeziński Józef

por. pil. Niemiec Paweł

sierż. pil. Brzeski Stanisław

por. pil. Trzebiński Marjan

Krzyżem Walecznych poraz pierwszy:

ppor. pil. Martel Ludwik

por. pil. Olszański Piotr

por. pil. Solak Jerzy

sierż. pil. Baranowski Tadeusz

sierż. pil. Malinowski Jan

sierż. pil. Szlagramko Kazimierz

sierż. pil. Trybułec Henryk



11 September 1941.

Obyvatele plesnáku žádají:
Vladimír Šlinc a Tomáš
ob Záluží.

Brásek



PPDR PIL. BORVSIENIEZ Z.



por. pil. Bobola T

32

Urodziłem się dnia, 9.5.1916 r. w Gorlicach. Matura w V. Gimnazjum Państw w Krakowie w 1936 roku. Po ukończeniu gimnazjum zapisuję się na U. J.

W 1937 r. wstępuję do S.P.L. Dęblin. Po pierwszym roku przeniesiony zostaję do rezerwy. Czerwiec, lipiec 39 r ćwiczenia w 2. P.L. Kraków. Evakuowany z kompanią zapasową tegoż pułku we wrześniu przelatuję granicą rumuńską z por. Ślusarczykiem na RWD 8. Z Rumunii 15.10.1939 r. przez Bejrut do Marcylii.

W styczniu 1940 r. Lyon - Foire do czasu ewakuacji Lyonu. Z portu Vendres przez Gibraltar do Liverpool'u, 7.7. 1940 roku. W grudniu 1940 wyjazd z Blackpool'u do H.Q. S.F.P.P. - Kemble, gdzie przezedłem wstępny pilotaż. W czerwcu 1941 r. 550.T.U. Usworth. 28.7.39 r. do marca 1942 r. w 317 Sqdn.

Przez następne dziesięć miesięcy w 286/A.A.Coop/i 19 Squadron ang.. 21.1. 1943. z powrotem w 317. Dyw. Myil..

Przykrości okien wyznaczony przez Fighter Command dla naszego dywizjonu na rygnowanie atakowania celów ziemiańskich i odrzucania przez Niemców Francji.

Dla nietajemniczych okien „hubarów” nie mieściło się, dla nas było to wstępnie nasze tycie okietanie. Polegało to na dolicie do celu lotem możliwie niskim, zaatakowanie go ogniem kb. i okietek, no i powrót. Cela wybiera się zwykle zatoczą do zapalenia. Także wyciągająca się zatokowa many dostała się skutkiem. Loty: wykonywanie na lot, leci scenie kolegiów, leci parom, mnie mosty tam nie ma. Tendencja, jest naszej kolegiów, mi warazem trzeba co zadanie, mym razem przyjście moje kolegi wykonywani kolejny przygotowywają się, kiedy się my na panię, gdyż tendencja będzie patrzeć na mapę i mówić lotu konnego. Przyglądam się i ja temu, mi i wzywam....

Ponieważ dzisiaj to okien Szw. Mikołaja, przykrości wykonywana podlegała do wykonywania zadania chwytu niskie, kota 2.000 stop, krótkie dorośle. Poza tym... okietek.

W ostatnich dniach eskadroki postradały wykonywanie zasługujące loty, lecz wyciąg i je. Tykam postronnie myśląc dane jakieś many o celu. Post to col. Nr 203, dostała mnia, bandes tendencja do awalanczenia, były wykonywane maleńkie pana Anglików, mieli mi nie mówiąć, a były stacjami po naszej stronie. Spłoty i my, zabierając co z tego lotów. Startującym lotem z Exeter na średnie lotnisko, gdzie po wprowadzeniu maszyn na tą oddziałową zasadzkę start. Wszystko gry, piknik. Kawa i mojego pionoska, frak gwasana reklamami naszych mechaników.

Na lotnisku w Warmwell, gdzie zasadzamy celu na nas obyczaj, wprowadzając nas naszymy bandes mylko, a my w tym czasie dostajemy informacje co do celu. Nie da one skutku nasze. Okarata by, że spędzi w tamtej okolicy G-ów lotów.

Okazywało się jednak startu. Jeden z nich postradał, co objawiło się nieprzydatność mierników rozstępujących i klimatu. Naseniu start leciny trema parom, kawa mi troszka col. Janek han, lecz co do położenia Chelmsforda nasem i tam by robić, jedna para odrona od bandes Anglia Biene swój Kierunku i leci same. W dalszej kolejce lecący razem leci: por. pil. Kuniga i pil. Rusek, por. pil. Kratka, mi i ja. W kolejnej kolejce samodzielnie leci cpt. pil. Ogrz i por. pil. Zielonolski. To bandes krótkim czasie jadącym nad Kanałem. Leciny, leciny i jeszcze raz leciny. Lekcja, to możliwość najmniej nad wodą, aby nas minieście start po dalszych mi etapów. Leć dalej by uniknąć. Czarni smutki, aby, to były jadącą rybkę, leć lot nad pustynią wschód jest najbliżej pary. Leczą myślą anglistów, wykonywanie obie celę historycznego cypla, co a fundacyjne - myślki pieszego, co i my co mówią mym niesie nienawiść mi stalo się okietek. Kija otulę, o jaka dłuższa dla myślów 20 min.

Naseniu jadącym lot z francją strong. To lotem Chelmsforda, jadącym wschód nad wodą niewielkie do brzegu amerykańskie myślki, gdzie postradał nasz stanowisko broni przeciwlotniczej Niemiec. Tak skończyły do mniejsza gdzie nasza dniańska miasta postradałyśmy. Tendencja (por. Kuniga) jui odległość by od nas bić postradałyśmy francuski w innym miejscu. Postradałyśmy francuski.

Leć trudno ze Tadzikiem (por. Kratka) możliwe nisko nad wodą. Nasze wokoło lecieć masy okien, wiele puszczek, Niemcy strzelają śmiech, amerykańscy. Leć jadącym w strefie ogniów wiele puszczek, śmiech bić jadącym, teraz to jui nafalls, Kong. Także żołnierze, wykominowani to narządzają naszych „najmniejszych” tak nisko mi postradałytem. Nie zastanawiamy się jednak nad pustynią i dakiem śmiech, ale daje pełny gaz, aby tylko wydostać się z strofą okien. Naseniu skończyły bić. Leciny wodzie taki. Skończyły bić z nienawiścią okienek po okolicy. Po pierwsze punktach odbi, no a pierwszy tego postradałytem nad terenem zajętym przez niemieckie, staramy bić zaatakowanej myślki. Tymczasem mi całkowity, lecz bić kiedy taki taki w Anglii, a raczej jak u nas w Polsce, to to pierwsza Europa, kontynent, a mi myślki. Postradałytem kota jadącą lotnisko, unikając myślko spadać bić z mapą spisane wiele kościlius - myślników, które bić Francję i postradały. Z francją strong postradałytem nad placem półki naszej, a następnie nad... emantarem...

... mazisa minni tu pugke mygti - minni tutaj, maset tashni wyglada... Sutkany tg de stylarne, houma byc gatki tu blisko. Wygladan tg jek maz... ne. Prestatyng nad jekot duiz formu, wieks eri duis transformatoris, mi adesystem jednak jene honiech Tadeikor i ty, qdly byc jeqo glos puer radio... Stale atatulowy to to 'To aduro si de formu nad ktoru bireccilowy. Tadeik saki cierny skut o 180°, mi myg tu min nadzyci, robi uje skut trosky daty, no i jek tg okazato mygti tu minna da dobr. Tadeik byc za blisko celu i mi 2dzyt addas sejci. Ja man obycz cram na wyrkojenie manyng i myslomani. Nasiskan skut, strzelacze re mystki. Celuje w brodek zbrojowani, biurze ta cel mygby broniacy, ktory zgodnie z instrukcja amfaien byc najwazniejszy. Biurze adwyki minn po nadezwach kiel, uszcz faworki gnia i okres i dach. Wyzwanie fund budowlami i pustakami a lung Strong. Gwiazdun Tadeik atakuje i dzwigni strong, strela... i mata... tu fund jago dyjsem do budynku wieks duiz step equia i mybush. No' taimy iki dosta'i mygby saki i troska lung; stralam w brodek posiar. Wycofajec nad celu spotnosam znowu codzienne agniki - strzelaj i ziem. Taki ten uceny i minne czesci. O ole na pocztku wiekiem skuplity, no - to Francja... i.t.d' to teraz jester pacun, si to skoda nie. wieki, bo minny Niemcy mi dawali obawy polscy. Grajan tg same duiz co przestaly, Tadeik wie wieks. Taki tg do ziem, to zmijta renes trojanie min. Byc qdly Tadeika, ktory jek jui nad wiekiem, wie minni, kielu mazat. Dziedzic w public mona i... maz tu same historie... wylkawicy gatki a emu andre agniki, otaczajc maz Samobit, maje 'Hala' (tak nazwanego spotfice ma francuskie formy, mazt, istotki w Police) na teraz dwie toczonego ognikow jek com wiecy. Taki tylek kiel... wie minni co to jest, zdejz min si, i franki wszelki tg tui fund ryle. Zarywan traci ciaplicowic, jui franki skoncyc strzelac. Narencie komis equia... jester jui obycz dekki w morn, lecz wedlug biur, znowu omijam mygby, ongi respekt fund artylerii. Wolaam Tadeika, edziora da min, i jek zdejz tg postrelany, tel tenu fel ia. Obszaryz regury, bo taki man coi postrelane tu mazam do Francji. O myskiem i manyng w maz defektu wiecie myg byc lecs za risko. Lepiej probowac roznica w mazce a Francji: maz plynac w kanale. Schutk plynac edzak bandes mazce, postanowitem razem mazce. Hali' i mazam do dom. Po lung strzelic zesta-wian pustakow Cherkasy, jester jui na plynac kanale, po dwudziestu spotkam Tadeika, ktory wieczore biurz i wieces legazmiany dyna i kuro, skuplany tg nad wazipage mi zapoznajec jidzal i wieciosci fagan. Kure duiz step qdly tg, skuplany saki i troska fuji radio. Wypratujec wieciosci plynne lung angieliskego, narencie wieciny coi co okazato tg byc ladan. Tren swany, swajdujmy tadas wlewe postrelanie zazymam thienec. Kure, kielu hale agai? Lecim nad ladan, oddycham jui plynne plesie, maset qdly tlenku mazobit, to tylek jui kompletny ladan narencie myglom mazie saki tnan. Postrelany nad lotuskim. Kogdym... Tadeik postrelski ole lodowaniem, postrelski: ja. Narencie dolgkam kolbami ziem, koljce fund, watki offre', mytka maz strzel, myglom i kieling. Wykrytie sekrej tg jui na ziem, retiny kielu mytka mazt na kapitulu. Repartujec o certytce oficjalni i INTELLIGENCE SERVICE. Ten jui maz, i zapoznajec zel. Olea. maz tg, i kpt. Osga mazajec i nad mygby. cele wieciny step equia i dyn w wieciosci gatki byc man zel. Ide do mojej manyng skarci i jek postrelana. Wyglada, i dostałem od Karabina mazgwozdy i drutek. Many teraz mazci do tress, dzedydziny tg z Tadeikiem (ktory mi manyng postrelana tui) leci, tyle postreliscy. to i to postreliscy. Po myglowanem w domu mechanicy stopietyz tg o reagity, mazj wiecante fawors: wiec mazajec w skupnec i ammijo franki i okietka wieciosci. Lecimy i ammijo, swajdujtki wieciosci franki, mi mazce mi zapalit iki, to tylek pugko...
Tak tg skoncyla mazna mygby.

Po kilku dniach INTELLIGENCE SERVICE dzieniost w reprez i Francji: o emisarzu celu N° 203 i o spaleniu dwu stocia alkoholu. Kilku kolegów mazci iki do uzs, wiec i iki mojce i wiec mytka alkohol pije, ale stocci i pati to priej -
Jeli jui informacjatem, to mytka okietek tg w okien Ss. Mikołaj, zadchorzalicy i wiec, i jekli i wiec tg obycz politycni, to Ss. Mikołaj jekli wie jek i obie franki, to jui mazce i obec franki.

Życiorujs



por. pil. Janicki Z.

Urodzony dnia, 5.2.1917 r - Kursk-Rosja.
W 1935 r. ukończył gim. hum.- przyrodnicze
Tow. Ziemi Mazowieckiej w Warszawie. W lecie te-
goż roku skończył kurs szybowcowy w Bezmie-
chowej kat. C.

Na moją prośbę do S.P.L. Rezerwy Lotnic-
twa w Dęblinie odpowiedziano mi powołaniem do S.P.
Rez. Piechoty w Stomisie. Po ukończeniu służby w
Podchorążówce Piechoty moje nowe podanie do
S.P.L.-u zostało przyjęte i po kursie Unitarnym w
Rożanach 1936 r. 1-9° stycznia 1937 r znalazłem się
w murach S.P.L.-u.

W czasie szkolenia kończę kurs myśliw-
ski na Ułazu i latem 1939 r. dostaję przydział jako
pchor. do III esk. myil. w Warszawie.

W czasie wojny jako pilot tej eskadry biorę
czynny udział w obronie Warszawy do 7-go września 1939 r. Po tym czasie i powodu wypadku na
drodze i potłuczenia głowy, bojowo przeistaję latać, tylko przesuwam się z eskadra do granicy
rumuńskiej. Koło m. Kopyczyniec dostaję się do niewoli bolszewickiej z której po tygodniu ucie-
kam. Dostaję się szczęśliwie do Zalejczyka skąd nocą przechodzę granicę rumuńską.

W Czerniowcach na lotnisku udaje mi się dostać P.W.S.-26 i dalej lęce do Bukaresztu. Po-
tem czekanie w Constancy - morzem do Bejrutu i dalej do Marsylji. Obóz w Salon, potem Lyon
i wreszcie styczeń 1940 r. wjazd do Anglii. Tu zaczynam latać w lecie tegoż roku w Carlisle.
Po tem O.T.U. Aston-Down i pierwszy przydział do angielskiego sqdn. Hurricane - październik
1940 r. Po prawie 8-mio miesięcznym pobycie w angielskich jednostkach dostaję się do polskie-
go dyonu myśliwskiego 302 w maju 1941 r. W grudniu 1941 r dostaję przydział do 317 Sqdn.
w Exeter, w którym to Sqdn. pozostaję do dzisiaj.



Życiorys



ppor. pil. Zbrożek]

Urodzony w Warszawie w 1913 r. Po dobrowolnej jednokrotnej zmianie szkoły, ukończył gimnazjum Giezyckiego w Warszawie w roku pańskim 1931 - po czym wstąpiłem na Politechnikę. W 1934 roku ukończył kurs P.W. Lot. w Łucku.

W roku 1936 ważne posunięcia regulują tryb mego życia - żenie się i zaczynam pracować w P.Z.L. Okęcie - rysując różne lotnicze obrazki. W 1937 r. uzyskuję dyplom inżyniera i zaścielone stanowisko Asystenta Katedry Budowy Płotowców

Chegę nabrac jakiego takiego pojęcia o lotaniu, dając się powołać w 1938 roku do wojska - i po kursie rekruckim w 15 p.p. Dęblin, konczę S.P.R.L. Sadków, skąd w bohater-skim popłochu, wygodnie bo samolotem, ewakuuję się do Rumunii, skąd przez Syrię do Francji.

Odbywam kwarantannę podchorążych na Bronie i zwiewam do Anglii, bieżąc w lipcu 1940 roku.

Karierę lotniczą w Anglii zaczynam jako mechanik w 303 Sq., skąd idę na szkolenie i od grudnia 1941 jestem oficerem w 317 Sq.

18.12.1941 r.

Odprowa pilotów w związku z akcją nad Francją.
Przelot do Bolt Head i sweep nad Brest w wyniku czego kpt. Brzeziński - prawdopodobnie zniszczył 1 samolot nepla Me 109, por. Kumiega zniszczył 1 Me 109
por. Janicki 1 --- + Me 109
Wszyscy piloci powrócili z wyprawy, uszkodzeń w sprzecie nie było.

30.12.1941 r.

Lot nad Brest doszedł do skutku. 317 i 306 polecieli jako Cover Wing. Doszło do ciękiej walki, w czasie której bardzo dobrze ostatecznie bombowce typu Halifax.

Sgt. pil. Maciejowski zestrzelił 2 Me 109
kpt. pil. Ozura zestrzelił 1 Me 109,
kpt. pil. Szczęsnego prawdopodobnie zestrzelił 1 Me 109 i por. Martel prawdopodobnie zestrzelił 1 Me 109

317 dywizjon stracił, Sgt. pil. Baranowskiego Tadeusza, który prawdopodobnie wykoczył na spadochronie.

Dywizjon wywiązał się bardzo dobrze z zadania.

Wyciąg z księgi dowódcy dywizjonu.

91/2 prot. 2.
1. 12. 1941 roku.
godz. 16.45
w Gdr. Witorszno
w MONTAHL.
W związku z wspaniałym wynikiem stoczonej wczoraj walki powietrznej, przesyłam Panu Majorowi i Dyonom Skrzydła, serdeczne gratulacje i słowa szacującego uznania.

Insp. Sił Powietrznych
(-) Ujejski - general.

fonogram - kopia

r. 801.
dnia 31.12.1941 roku.
godz. 16.45

91/4 prot. 1.
w Gdr. Witorszno

w MONTAHL.

Serdecznie gratuluje naszym Dywizjonom Myśliwskim ich wczorajszego zwycięstwa, które uwianęły świetne ich wysiłki w konczącym się roku.

Zycze na rok nadchodzący długiego szeregu zwycięstw, bliżej Polski i nad siemka własna.

My żołnierze ladowi zaprosimy Was, ze walesyjcie, podśivamy jak umiedzis walesyce.

w/z Wodza Naczelnego
(-) Kukiel - gen. dyw.

Poles got 7 Me's in 5 minutes

A Polish Spitfire wing, part of the fighter escort for yesterday's daylight attack on Brest, destroyed seven Me 109s in a five-minute dog-fight.

Covering the withdrawal of Halifax bombers, the Poles waited for the enemy and dived on them from 10,000 ft. Two squadrons shared six of the "bag."

"The bombers were coming out when I saw about twenty-five Me's preparing to attack them," said the Wing-Commander. "It was a big mix-up, but so was the German formation when we had finished with it!"

Strongly supported by fighters, Halifax bombers attacked the Brest naval base. They reached their objectives in spite of fierce opposition. Two Halifaxes and three Spitfires were lost.

BIG DAY RAID ON BREST

IN daylight yesterday Halifax bombers, strongly supported by squadrons of fighters, again attacked the naval base at Brest. Their reports are not yet available, but it is known that seven enemy fighters were destroyed by the escort. Two Halifaxes and three Spitfires were lost.

Wycinki z gazet angielskich omawiające wyprawę na Brest, w której nasz dywizjon brał udział.

C O P Y.

Reference:
SASO/D0.

Headquarters No.4 Group,
Royal Air Force,
YORK.

31st December, 1941.

Dear Rowley,

The Halifax crews who returned from Brest yesterday all speak very highly of the fighter escort they received from your Squadrons in No. 10 Group. It appears that the Halifax air gunners seldom had a chance to open fire and that the spitfires were always there to chase away any Hun's that tried to approach. The withdrawal in particular was covered very effectively. The Squadron Commanders have asked me to have their appreciation conveyed to the proper quarter, and I will be grateful if you will do this for me.

The flak seems to have been heavier and more accurate than on the 18th December. We got some reasonably good photos which show all three ships still at Brest, but it is difficult to say from these photos where the bombs fell.

As you will have heard one of our crews was picked up. We had one definitely shot down by flak and one other missing.

Yours sincerely,

/Signed/ A. Mac. Gregor.

Group Captain H.V. Rowley,
No. 10 Group, R.A.F.,
Rudloe Manor,
Chippenham, Wilts.

Jeden z naszych pilotów sierż. pil. Maciejewski oprócz zestrzelenia dwóch Me 109 przyczynił się do uratowania załogi Halifaxa, która musiała wodować.

Sierż Maciejewski zauważył Halifaxa idącego do wody, pilnował go czekając aż załoga wejdzie do łódki gumowej, a następnie dał znac do stacji ziemnej umożliwiając ustalenia położenia. Po kilku godzinach załoga została wyciągnięta przez Air Sea Rescue.

EXE
GPJ NR KWT 403/17
PASS TO 317SQDN GR 35

52

317

ADDSD TO 10GROUP -REPEAT -317SQ

FROM AIR MINISTRY KINGSWAY P4

P3557 17/1 A TELEGRAM FROM INTERNATIONAL RED CROSS SOCIETY QUOTING BERLIN INFORMATION STATES THAT 780443 SGT T BARANOWSKI IS A PRISONER OF WAR . NO CAMP STATED=====1600

Q F C
AT BBB++
GPJ.

R 2238 JS VA KK+

Wiadomość podana dywizjonowi przez Air Ministry zawiadamiająca, że sierż. pil. Baranowski jest jeńcem wojennym w rękach niemieckich.

Jak się później dowiedzieliśmy z listu sierż. Baranowskiego, że został znaleziony następnego dnia przez niemiecki hydroplan po 16-hu godzinach pobytu na wodzie.

nasz



por.tech Henryk
MALINOWSKI



perso





nei



TASS STANISLAW

ziemny



Boże

Narodzenie

Życiorys



por.pil. Łanowski W.

-tris" przypływanie do Marsyliji, we Francji 12 listopada.

Po kilku miesiącach czekania w Lyon dostaję przydział do t.z. Dyonu Finlandzkiego 15. II. 1940 r. Ponieważ Finlandia i Norwegia upada zostajemy we Francji. Stojmy w obronie Lyonu a potem Paryża. W całej Kampanii Francuskiej nie biorę udziału bo 29.V. 1940 r. zostaję aresztowany w Paryżu a potem w Lyonie.

Uciekam 24.VI. i z Marsyliji na statku angielskim przypływanie do Liverpool'u, 12.VII. 1940. Czekam dość dugo bo 9 miesięcy w Blackpool'u, wrzesień zaczynam się szkolić. Koniec podstawowej szkoły, potem holuję i bombarduję w szkole i koniec OTU. 5.X. 1941.

Dnia 1.I. 1941 dostaję przydział do 317 Dywizjonu Wilenskiego.



Kapitan Ozyra Piotr i por. Łukaszewicz Stanisław podczas konwojowania okrętu wojennego /krążownika/ wypływającego z Plymouth'u zauważyli Ju 88 latacę na wysokości 500 feet z wyraźnym zamarem zaatakowania okrętu. Obaj piloci zaatakowali intrusa. O godzinie 13:00 Ju 88 został zestrzelony nie ponosząc żadnych strat ze swojej strony. Za względ़u na to, że wymienieni nie byli naprawadzeni przez operatörów i wykazali męstwo i waleczność wystąpiono z wnioskiem na odznaczenie ich Krzyżem Walecznych.

. 464. Tuesday, 13 January, 1942

Pościg polskich Spitfirów

O nowym bohaterskim czynie lotników polskich donosi biuletyn informacyjny Brytyjskiego Ministerstwa Lotnictwa.

Dwaj polscy piloci Spitfirów stoczyli w niedzielę bitwę z bombowcem niemieckim Ju. 88 na tak dużej wysokości ponad Kanałem, że w pewnej chwili kula strzała oponowę maszyny niemieckiej podskaknęła rakietyem w powietrzu, odbijając się o wodę.

Obaj ci piloci eskortowali konwój, kiedy zauważyli jak niemiecki samolot przygotowuje się do ataku z niewielkiej wysokości. Obaj zwróciłi, aby natrwać na Niemca, który szybko pożegnał się z kierunkiem wybrzeża francuskiego. Polacy puścili się w pościg i dopiero po przebyciu około 50 mil zbliżyli się na tyle do Ju. 88, iż mogli go ostrzeliwać. Wypuścili kilka serii strzałek w Niemca, mimo ogień jego tylnego strzelca. Działo to się wszystko tuż nad powierzchnią morza. Niemiecki bombowiec po kilku nastąpiących sekundach zwał się do wody.

Zaden ze Spitfirów nie został uszkodzony, a obaj Polacy wróciły do swego patrolu, upewniając się przedtem, że sztuki Jantaka płyną po wodzie.

317 WILEŃSKI DYWIZJON MYSŁIWSKI
L.dz. 1060/Tjn.
Dnia, 13.1.1942r.

RAPORT BOJOWY Nr. 5. z dnia 11.1.42.

I. Zadanie bojowe w ciągu dnia: a/ Osłona konwoju.

II. Wykonanie zadania: Niebieska sekcja wystartowała o godz. 12.20 celem osłony krążownika, który wypływał z Plymouth w kierunku pół-zach. Podczas patrolowania na wysokości 500 feet około godz. 13.00 w odległości około 15 mil na południ-zach. od Plymouth No. 2. zauważyl samolot z prawej strony w odległości około 1.1/2 mil od niego, który leciał lotem koszącym w kierunku półn. Zawia domił przez radio D-ca sekcji i skręcił w kierunku samolotu celem rozpoznania go. W tym momencie No. 1. skręcił również w prawo. W czasie kiedy sekcja zawróciła, samolot ten zrobił skręt w lewo do tyłu udając się w kierunku półn. Obaj piloci włączyli pełny gaz i po chwili No. 2. dosiągając go rozpoznał że jest to Ju. 88 i oddał pierwszy krótką serię, na co otrzymał ogień od tylnego strzelca. Wyrwał samolot w prawo a w tym czasie podszedł No. 1. oddając dwie krótkie serię z odległości około 300 - 200 yardów.

Po wyciągnięciu samolotu w lewo złożył się do ataku No. 2. oddając krótką serię, ataki powtarzały się na zmianę przez około 8 razy z odległości 150-300 yardów. Po pewnym czasie szybkość npa zmniejszała się w odległości około 30 - 40 mil na półd. od Plymouth samolot uderzył w wodę i zatonął. D-ca Sekcji zawrócił w prawo celem wzięcia dogodnej pozycji do wykonania zdjęcia foto i zauważyl jak samolot tonął widząc tylko zgięte skrzydło wystające z wody.

Poczym zwrócił i udał się w kierunku do okrętu, gdzie połączył się z No. 2. i po chwili powrócił do bazy - lądując o godz. 13.35.

III. Szczegółowy wynik walki:

a/ Straty npa w samolotach: pewnych 1. Ju. 88.

kpt. OZYRA 1/2.

por. ŁUKASZEWCZ 1/2.

b/ Straty własne /personel i sprzęt/-

CONVOY RAIDER SHOT DOWN

50 MILES' CHASE

Two Polish pilots of Fighter Command flying Spitfires shot down a Ju 88 bomber off the South-west Coast yesterday afternoon, the Air Ministry announced, last evening. They were on escort duty in the Channel and chased the raider for nearly 50 miles.

When raiders were over a south-east coast district early last night A.A. guns put up a fierce barrage.

Życiorus

Urodziłem się dn. 14.XII 1912 roku, właściwie w niejakim Karolinie pow. Warszawskiego, a nie w Kobyłkowie, jak mnie wszędzie piszą - omyłka księdza, który też ponoć był na chrzciach. Stało się to w domu rodziców. Dlaczego? - Chyba by urozmaicić Święta Bożego Narodzenia tegoż roku, lub dla tego że świat potrzebuje ofiar. Już się tak jakś stało, jak zwykle z pierworodnymi i jedynymi przedstawicielami tej plemię - bo oprócz mnie w późniejszym okresie, przybyły jeszcze dwie przedstawicielki plemi odmiennej - że przysparzają rodzicom dużo „rozkoszy”. Nie zwiadłem i ja, i tak im uprzyjemniłem czas, że już w 6^{-ym} roku życia, wyszali mnie do ochronki, gdzie spędzałem czas na stanu w kącie i patrzeniu na spuchnięte ręce od otrzymanych łap. Wkrótce zabrano mnie stamtąd spowrotem do domu, gdzie po gruntownym przygotowaniu i niebywałe inteligencji mego korepetytora, w tej chwili nie pamiętam którego z kolei, który naprawdę potrafił się uczyć ze mną, zdałem do gimnazjum. Lecz i tak z tego nie wiele wyszło, bo choroby przeszkadzały uczęszczaniu do niego i zacząłem wreszcie uczyć się do 7 klasowej szkoły powszechniej, po ukończeniu której w roku

1927 ojciec umieścił mnie w Korpusie Kadetów Nr 2 w Chełmnie na Pomorzu, który ukończył w roku 1932 r. następnie wbrew woli rodziców i innych ludzi wstąpiłem do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, którą ukończył w stopniu ppor. w roku 1934 i zostałem przydzielony do 6^{-ego} Pułku Lot. we Lwowie. Po ukończeniu podstawowego i wyższego Kursu Pilotu zostałem przeniesiony do III/3 Pułku Lot. w Poznaniu, by znów po rocznym tam pobycie być przeniesionym do Lwowa z nowo powstającym dyonem myśl. na stanowisko Z-cy. D-cy 162 esk myil. Jesienią 1938 r. zostaje przeniesiony do Grudziądz na stanowisko instruktora w szkole pilotażu, która z wiosną 1939 roku zostaje przerzucona do Ułęża i tu zostaje mnie wojna. Po ciągłym przenoszeniu się z miejsca na miejsce w dniu 17.IX. 1939 r. przekraczam granice Rumuńską, by następnie przez Jugosławię, Włochy, dostać się do Francji. Tu dostaję przydział do grupy wyjeżdżającej do Anglii, i w dniu 27.I. 1940 r. stanąłem na ziemi angielskiej.

Po przejściu kwarantanny i różnego rodzaju przeszkoły 18.VIII zameldowałem się w 213 Sqdn. w Exeter, który 12.IX.40 r. zwalnia 601 sę. w Tangmere i tu przebywam do 1.III.41 r. w międzyczasie do 302 Sqdn. Polskiego. W styczniu 1942 r. dostaję przydział do 317 Dyonu, z którego 1.6., zostaję przeniesiony do 52 O.T.U. a 20 czerwca tegoż roku powołany zostaję do Wyższej Szkoły Wojennej.

Życiorys



Urodziłem się 6. IV. 1918 roku w Poddębicach pow. Łęczyca, a wychowałem się w Łodzi, gdzie ukończył Państwową Szkołę Techniczno-Przemysłową.

W roku 1936 wstąpiłem ochotniczo do wojska i po kursie dywizyjnym w piechocie wstąpiłem do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Dęblinie, która ukończyłem jako pilot. W roku później odbyłem ćwiczenia wojskowe w 3 p.l. w czasie których zostałem przydzielony do 132 eskadry myśliwskiej, w której po odbyciu ćwiczeń latam na lotach ochotniczych. W styczniu 1939 r. wstąpiłem na kurs instruktorski pilotażu, po ukończeniu którego szkolitem w Dęblinie aż do wybuchu wojny.

W czasie kampanii wrześniowej przydzielony zostałem do dywizjonu myśliwskiego kpt. Orzechowskiego, lecz nie latalem ze względu na brak maszyn. Z tymże dywizjonem przekroczyłem granice Polski udając się do Francji przez Jugosławię i Grecję. We Francji latalem w szkole strzelców samolotowych.

Po przyjeździe do Anglii i pobycie w Blackpool, przydzielony zostałem do Ferry Poolu, gdzie miałem kraksa, w której pękł mi kręgosłup i miednica. Po czteromiesięcznym pobycie w szpitalu wróciłem do lotnictwa i w krótkim czasie ukończył O.T.U. myśliwskie.

W styczniu 1942 roku, byłem na praktyce w 308 dywizjonie z którego dostatem przydzielat do 317 Wileńskiego Dywizjonu Myśliwskiego. W Dywizjonie tym jałem od 1. II. 1942 roku

SMASHED-UP PILOT

He Flies Again

A Polish ferry pilot was lifted from the wreckage of a crashed twin-engined plane with a broken spine, a broken thigh, and serious head injuries. He thought his flying days were over. But (says the Air Ministry News Service) he has made such a remarkable recovery that he has been allowed to transfer from ferry piloting to a crack Polish fighter squadron in Britain's front line. A few days ago he damaged an F.W. 190.

Headquarters,
No. 11 Group,
Royal Air Force,
Uxbridge.

28th May, 1942.



Dear Raimey,

Here for the Squadron's records is a copy of the story Air Ministry sent out and a paragraph taken from the "Evening News", as it was published. It also appeared in one or two other papers. Many thanks for your help.

Yours sincerely,

Frederick Robinson P/LT.
Public Relations Officer.

F/O. Raimey,
Intelligence Officer,
317 Squadron,
R.A.F. Station, Northolt.

My. 30 MAY 1942
Odmówić do F/O Mencel J.
A.

20. II.

1942

święto Wileńskiego Dywizjonu Myśliwskiego

Szary poranek spowity w zimne angielskie mgły zastał Dywizjon wyrownany przed han-garem z otarzem polowym. Za chwilę rozpoczęcie się uroczystą Msza Święta Święta Rocznicy Dywizjonu.

W czasie 2-ch i pół lat wojennej zawieruchy poprzez chrzty ogniowe pod niebem Polski i Francji, poprzez wędrówki, rozsypane i tyle roczarowań Dywizjon odrodził się znów i od roku rzecznego pracą przyparza sławy Polskim Skrzydłom.

Pada gromki głos komendy D-cy Dywizjonu. Nadjeżdżają zaproszeni goście z gen. L. Żeligowskim na czele. D-ca zdaje raport Generałowi, po czym odczytuje długą listę pilotów Dywizjonu, którzy ofiarą życia w bju spełnili już swój obowiązek.

Następnie wszyscy udają się na mszę świętą. Po mszy następuje defilada przed Generałem i gościem w powietrzu i na ziemi. Na wystrzał rakiety zawiązują wszystkie smigła i w parę minut cały Dywizjon poderwał się w powietrze. Na ziemi sprężystym krokiem przechodzili w linię szeregi gdy zwarte trójki przepłynęły w powietrzu nad zebranymi z zadziwiającą sprawnością. Po defiladzie goście, oraz Dyon udali się na obiad żołnierski.

Tu przemówił D-ca Dywizjonu w taki sposób:

Panie Generale Żeligowski, panowie oficerowie, żołnierze !!!

W imieniu swoim i całego Dywizjonu składam najserdeczniejsze i najszczersze podziękowanie za przybycie i zaszczycenie naszego skromnego iwięta swoją obecnością.

Dzień 20 lutego, jako dzień pierwszej rocznicy założenia 317 Wileńskiego dywizjonu Myśliwskiego na ziemi angielskiej, jest zarazem dniem historycznym, dniem w którym przeszło 20 lat temu obecny wśród nas Pan General Zeligowski zbrojną ręką wywalczył wolność i przynależność do Macierzy tych prostyzych Ziemi Polskich.

Nosząc miano Dywizjonu Wileńskiego jesteśmy najbardziej związanymi z tym miastem z pośród pozostałych dywizjonów myśliwskich na terenie Anglii.

„Poprzysięgajmy sobie wszyscy krewawą ziemię nad Niemcami, którzy bezczeszczą i plugawia, Wiara, Ojcow naszych i wszystko to, co nam drogie.”

Rozpoczniemy walkę na na śmierć i życie i doprowadzimy ją do końca - do zwycięstwa.

Oby 317 Dywizjon Myśliwski był tym szczęsnym Dywizjonem, który pierwszy przyznał się do uwolnienia Wilna z rąk wroga i pozostało w nim na zawsze - na wieki zachowując wszystkie tradycje, które zrodziły się i powstały z chwilą odtworzenia naszego Dywizjonu.

Zołnierze odwagi i męstwa! Hartu ducha i poświęcenia, pracy i silnych nerwów, żądam od Was maksimum wysiłku a osiągniemy swój cel wytknięty, wróćmy do potężnej i mocarstwowej Polski i do ukochanego Wilna.

„Tak nam Dopotuz Bóg i Jego Sprawa Święta i Ty co w Ostrej Świeccie Bramie”.

Dziękuję za przybycie na nasze święto panu pułkownikowi Jwaszkiewiczowi Z-cy Inspektora Polskich Sił Powietrznych, panu pułkownikowi Pawlikowskiemu D-cy Lotnictwa Myśliwskiego, panu Grup Capitanowi Edwards-Jones, panu majorowi Bzzezinie pierwszemu D-cy 317 Wil. Dyw. Myśl., panu majorowi Witorzeńcowi, oraz wszystkim delegacjom.

W odpowiedzi Pan Generał nawiązał do swoich wspomnień z r. 1917 - 1920, mówiąc, że: w tym kraju, jako i w całym świecie akt wejścia Wileńskiego do Polski w 1920 r. dzięki wrociej propagandzie Niemieckiej, był uważany za czyn gwałtu ze strony Polskiej. W owym to czasie stał się jeden z największych fałszów historycznych. Wskutek perfidii Niemieckiej powstał tak zwany Rząd Kowalewski można by go w czasach obecnych nazwać piątą kolumną niemiecką, który mianował się spadkobiercą całego dziedzictwa Wielkiego Księstwa Litewskiego, oraz, który miał w przyszłości osadzić na tronie Wileńskim Hohenzolerna - faski i woli niemieckiej.

Teraz dopiero, czasów wojny obecnej świat poczyta rozumieć, że akt wyżej wspomniany był niczym innym, jak wyłepieniem zła w zarodku, zniszczeniem, zamiarów niemieckich. Dowodem jaskrawym o miłości ziemi Wileńskiej do Polski jest Sztandar Wasz utkany rękami kobiet Wileńskich już podczas wrociej okupacji i poświęcony w Ostrzej Bramie, który poprzez niewystawione przeszkoły z narażeniem życia został przywieziony Wam, byście Go kiedyś zanieili na chyżych skrzyniach do wolnego Wilna.

Generał zakończył życząc Dywizjonowi sławy i ryczącego powrotu do Wolnej Ojczyzny.

Następnie D-ca Dywizjonu odczytał depeszę do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Polski i do Wodza Naczelnego, treści następującej:

Do Pana Prezydenta:

W dniu rocznicy odźwiorzenia 317 Wileńskiego Dywizjonu Myśliwskiego przesyła Panu Prezydentowi wyrazu żołnierskiej miłości - baż nam Przewodnikiem w tej dalekiej i trudnej drodze.

Do Wodza Naczelnego:

W dniu rocznicy odźwiorzenia 317 Wileńskiego Dywizjonu Myśliwskiego przesyła Panu Generalowi zapewnienia o stałej gotowości bojowej.

Prowadź nas do Wolnej Ojczyzny nie szczędząc naszych ofiar ni trudów.

/-/ Dowódca i żołnierze

317 Wileńskiego Dywizjonu Myśliwskiego.

O godzinie 16⁰⁰ gościnny występ Wesołej Lwowskiej Fali, specjalnie zaproszonej na ta uroczystość, odniósł wspaniały sukces, tak że nie chciano puścić kochanych „batiarów” ze sceny. Część pierwsza programu była poważna, utrzymana w tonie nastrojów łatwo zrozumiałych dla Wileńczyków. Część druga ta kadowana dowcipem i wyrafinowanym humorem, że braci lotnicza pozrywała całkiem gardła i płuca od szczerego śmiechu.

Uroczystości dnia zostały zakończone „party” w mieście, która została uświetniona obecnością dwóch marszałków R.A.F. zaproszonych przez D-ca Dywizjonu.

Jeśli zredukować wrażenia i korzyści natury duchowej jakie wynoszą z takowych imprez nasz lotnicy, to można by powiedzieć, że są one bardzo cenne.

W każdej duszy bojowej zostawiają one gąrioć wspomnień i refleksji szlachetnych i najdroższych bo czysto Polskich, które są zachęta do wytrwania i ostrogi na twardy tryb dnia codziennego w życiu rodziny lotniczej.

Dezynie. 70/11, № 504
18.2.1942
**Święto Dywizjonu
Wilenskiego**
W miejscowości postoju wilenskiego dywizjonu myśliwskiego odbyła się uroczystość obchodu pierwszej rocznicy powstania tego dywizjonu na ziemiach brytyjskich.
Święto dywizjonu zaszczycał swą obecnością generał broni Lucjan Żeligowski. Po przeprowadzeniu aktu poległych przemówił do obecnych dowódca dywizjonu, przekazując kawałki żołnierzy dywizjonu z Wilem, z ziemią wilenską, oraz ich wole walki o sprawiedliwość, a następnie podziękował generał Żeligowski podkreślit w swej mowie odwagę polskiego Wileńczyka.
Uroczystą część świętą zakończono wysłaniem depeszy do Pana Prezydenta R.P. i Wodza Naczelnego.
Następnie odbiły się wieczór artystyczny z wojewodzistwem Lwowskim.



20. lutego 1942 r.

Niech żyje Wilno i Dymitrów Milewski!

L. Feligowson...

~~Milwakow Jank.~~
Milwakow Jank.
Jankowski
Jankowski

Spartakusowem Twardygi i Lisi N. Kuszy
życiu Party, Ludowemu i Fajerańskiego
Szczawnie w Pionkach!

N. Kuszyński

Pozd. John Jewell RAO 20/2/42

Von Kochanowski mit Gajewski

V. Gajewski,

Piosenka o dwóch miastach.

Rifren:

Wilno i Lwów
Brak piaseci ulic
Stuchaj: nie ma co waskie ulice
z Antokolu i z Rosoy
Jakieś niosą się głosy...
Lwów katedryne Lwowa...
ot piosenki tylówka:

Bo tu i tam
Glast jest tensam
z historią tyel miast prawdziwa silna
Nied mówi, kto wie...
I niesie pisanie, jak else
My wróćimy do Lwowa i Wilna!

Mira Grelichowska
Rapacki
Mariusz Kłosowski (ukazał)

Władysław Gajewski
Hansiuszki
Ludwik Rajewski

TONKA.

C O P Y

From:- Headquarters No.10 Group.

To:- Officers Commanding, R.A.F. Stations, PORTREATH, MIDDLE WALLOP, FAIRWOOD COMMON, EXETER.

Date:- 11th February, 1942.

Ref:- 10G/C 4507/P.1.

The following is a copy of a letter dated 10th February, 1942, received from the Air Officer Commanding-in-Chief:-

"I wish to express my appreciation of the work of the Squadrons of this Command which took part in the Operations "Sunrise", "Veracity" and "Veracity II" in connection with the attacks on the German Naval Cruisers at Brest.

2. The following is an extract from a letter recently written to the Chief of the Air Staff by the Chief of the Naval Staff.

"Immobilization of these vessels has been of the greatest value to us and I think it is an achievement of which the Royal Air Force may be justly proud. Will you please tell the Commands concerned how much we admire the enterprise and gallantry of their recent attacks on Brest."

3. The Squadrons of your Group which were involved and which are still in your Group are Nos. 130, 234, 118, 501, 615, 66, 302, 317, 306, and I should be glad if you would convey the contents of this letter to them."

(Sgd) W. S. Douglas.
Air Marshal,
Air Officer Commanding-in-Chief,
Fighter Command, Royal Air Force.

2. In passing on this appreciation of their efforts to those of your Squadrons mentioned I should like you to add my congratulations to them.

(Signed) A. H. Orlebar, A.Y.M.
Air Officer Commanding,
No.10 Group. R.A.F. P.D.

Podziękowanie nadane przez Air Marshal dla 317 Dyw. oraz wszystkich dywizjonów myśliwskich które brały udział w okonie wyprawy bombowej na Brest.

13.2.1942.
EK/1410/P.1.

W załączniku przesyłam kopię listu z dnia 11.2.42 ref:10G/C.4507/P.1., otrzymanego od Air Officer Commanding, Headquarters No 10 Group.
2. Pragnalbym również pogratulować trzem polskim Dywizjonom, które odegraly tak ważną rolę w operacjach.

Komendant Stacji.

11.2.1942.
10G/C.4507/P.1.

Nieżej podajemy kopię listu z dnia 10.2.42 od Air Officer Commanding-in-Chief:

"Pragnę wyrazić swoje uznanie wszystkim Dywizjom niniejszego Command, które brały udział w operacjach: "Sunrise", "Veracity" i "Veracity II" w związku z atakami na niemieckie krasowniki w Brest.

2. Przytaczamy poniżej wyjatek z listu niedawno otrzymanego przez Szefa Sztabu Lotnictwa od Szefa Sztabu Marynarki.

"Unieruchomienie tych statków posiadało dla nas olbrzymią wagę i uważam, że to jest osiągnięciem z którego R.A.F. może być słusznie dumne".

"Proszę o wyrażenie wszystkim Commands, biorącym udział w tych operacjach, nasz podziw i uznanie jaki mamy dla ich dzielności i uporczywości wykazanej w atakach na Brest".

"Następujące Dywizjony Waszej Grupy i które ciągle do Was należą brały udział w tych operacjach: 130, 234, 118, 501, 615, 66, 302, 317, 306. Bede bardzo wdzięczny, jeżeli treść niniejszego listu zostanie podana do ich wiadomości".

Podpisal
W.S. DOUGLAS.
Air Marshal.

Życiorys



por. pil. Elmerych S.



Urodziłem się w Garwolinie 23 - VII - 1912 r. W 17-ym roku życia wstąpiłem do Szkoły Podoficerów Lot. dla Mł. w Bydgoszczy. Po ukończeniu tejże szkoły zostałem przydzielony do 1-go P. L. jako mechanik samolotowy.

1938 r. zdałem egzamin dojrzałości jako externista po czym egzamin do Szkoły Podchorążych lotnictwa w Dęblinie. 1-szy rocznik S.P.L. ukończyłem 1939 r. w sierpniu.

Po wybuchu wojny z Niemcami ewakuowałem się ze Szkoły, internowany zostałem w obozie na Wągrzechach.

Do Francji przybyłem przez Grecję i Morze Śródziemne.

Latacie rozpoczęłem w Anglii w styczniu 1941 r. Po ukończeniu kursów przeszkołeniowych oraz dłuższym treningu w Szkocji zostałem przydzielony do 317 Dywizjonu Myśliwskiego w lutym 1942 r.

Życiorys

Wojciech Grobelny
1919 - 1942
Sierżant pilot
317 dywizjonu
1942 r.
Wojciech Grobelny
1919 - 1942

sierż. pil.
Grobelny W.

Urodziłem się 21 maja 1919 roku w miejscowości Krotoszyn - Nowy - Folwark.

Wstąpiłem do gimnazjum i przed ukończeniem zgłosiłem się do szkoły Młodzieżowych Lotnictwa w roku 1937. Ukończył pilotaż podstawowy i wyjechałem do szkoły myśliwskiej Uleż w lecie 1938 roku. Z tej szkoły nie miałem już możliwości wstąpienia do eskadry ponieważ przeszkodziła wojna.

Przeszedłem przez Węgry, Jugosławię, Grecję, Francję i obecnie jestem w Anglii. Tużaj znowu przeszadem pilotaż, który ukończył w lipcu 1941 r.

Współpracowałem z artylerią poczem ukończył O.T.U. w Grangemouth i dnia 18 lutego 1942 r dostaję przydział do 317 dyw. myśliwskiego.



Życiorys



Urodziłem się 5-6-1915 r. w
Po wystąpieniu z siódmej klasy gimnazjum w Płocku pracowałem w Skarbowości państwowej.

W 1935 roku zostałem powołany do odbycia służby wojskowej. Dostatkiem przydzielony do 1 P. Lot. Warszawa.

Pilotaż ukończył w 1938 roku. Po wybuchu wojny przekraczałem granice - 18 września 39 r. Do Francji przybyłem 1 listopada 39 r. a po upadku Francji wyruszałem do Anglii.

Łańcuch rozpoczęłem w styczniu 1941 r. Długi czas przebywam na stacji angielskiej aż dopiero w lutym 1942 r. zostaję przydzielony do 317 Sqdn.

st. sierż. pil.

Kolczyński A.



Życiorys



por. pil. Sadowski P.

Urodziłem się 6.4. 1912 r. w Włocławku. Ukończył gimnazjum Mat. Przyr w Mińsku Mazowieckim. W 1929 r. wstąpiłem na politechnikę Warszawską - wydział mechaniczny.

W czasie pobytu w S.P.R. Piechoty - Zambrów starałem się dostać do S.P.L. - Dąblin.

Od 1926 r. należałem do Koła Lotniczego, Start gdzie postawiłem pierwsze kroki lotnicze jako pilot szybowcowy.

Podanie które złożyłem do S.P.L. nie było rozpatrywane i pozostało mi jedynie szansę wstąpienia do S.P.L. grupa Tech. w Bydgoszczy, która ukończyła w Warszawie w 1936 r.

Po ukończeniu dostałem przydział do 152 esk. mysl. III/5. P. Lot na Porubanku, gdzie byłem aż do końca.

Międzyczasie latam w Wilnie na wyczynkach sportowych samolotach oraz szybowcach. Kampanię Polską przeszedłem razem z 152 esk. Wraz z eskadra ewakuowałem się do Rumunii a następnie przez Jugosławię do Grecji. Z Grecji (Pireus) przyprzyjętem do Marsylji. We Francji byłem przez cały czas w Paryżu gdzie byłem wyznaczony do wyjazdu do Anglii.

Do Anglii przyjechałem 28.2.1940. Po roku oczekiwania zostałem wysłany na kurs pilotażu do Carlisle, po ukończeniu, którego zostałem wysłany do Montrose, gdzie uzyskałem dyplom pilota. Po kuriiie zostałem wysłany na trening na Defianty do Daleross.

W grudniu 1941 pojechałem do O.T.U. w Grangemouth, a dnia 3.3.1942 dostałem przydział do mego starego wileńskiego dyonu myśliwskiego 317 flight, B".



Życiorys



Urodziłem się 30. III. 1915 r. w Blanowicach pow. Zawiercie. W roku 1932 ukończył 6 kl. gim. Kazimierza Wielkiego w Olkuszu. W roku 1936 średnią szkołę techniczną dział mechaniczny w Katowicach. W roku 1934 ukończył kurs szybowcowy i P.W. lotnicze w Łodzi.

1937 r. ukończył Szkołę Podchorążych Rez. Lot. w Radomiu z przydziałem do 2 P. Lot. Kraków i odbywał dwa razy ćwiczenia.

Od roku 1937 pracowałem jako technik w ciezkim przemyśle na Śląsku w hucie „Florian i Zgoda” w Wspólnocie Interesów.

W roku 1939 zgłosiłem się na kurs instruktorów pilotażu w Radomiu po ukończeniu, którego przydzielony zostałem jako instruktor do Szkoły Pilotażu w Małkowicach.

W czasie wojny byłem przydzielony do tej szkoły z którą przekroczyłem granicę rumuńską.

Z Rumunii po kilku tygodniach odpływam do Syrii następnie do Francji. Po długim oczekiwaniu w Lyonie zostałem przydzielony do szkoły pilotów i kilka dni przed Kapitulacją Francji otrzymałem przydział do francuskiej eskadry myśliwskiej.

Po przyjeździe do Anglii i dłuższym oczekiwaniu otrzymałem przydział na stację angielską gdzie rozpoczęłem loty treningowe, następnie ukończyłem O.T.U. w Grangemouth i 10.III.42 otrzymałem przydział do 317 sq. Exeter.

por. pil. Cholewka M.



Życiorys



por. pil. Walawski J.

1940 roku otrzymuję wszystkie wizy i wyjeżdzam do Rygi skąd lęczę do Sztokholmu. W Sztokholmie dostaję się do organizującego się dywizjonu finlandzkiego, który czekał na sprzęt.

Po zawarciu pokoju fińsko-rosyjskiego, drogą lotniczą przez Danję, Holandię i Belgię dążę się do Francji. Tu przez dwa miesiące „gniję” w Lyonie. Po upadku Francji razem z całym lotnictwem przedostaję się do Anglii. Tu dopiero zaczynam latać i w marcu 1942 roku otrzymuję przydział do 317 Wileńskiego Dyonu Myśliwskiego.



Urodziłem się 25. II. 1917 w Elborusie na Kaukazie. 1926 roku przyjechałem do Polski i wychowywałem się w majątku Hamarnia na Wołyńiu.

W roku 1938 zdałem maturę w gimnazjum Państwowym w Łukowie. W tym też roku byłem przez 3 miesiące na kursie dywizyjnym piechoty 9 Dywizji w Siedlcach. W styczniu 1939 roku zostałem przyjęty do S.P.L. Dęblin, gdzie otrzymałem podstawowe wyszkolenie pilotażu.

Z chwilą wybuchu wojny ewakuowałem się do dnia 9 września ze szkoły a następnie zdobyłem Czapkę i otrzymałem przydział jako tacznik do 21 Dywizji Piechoty.

17 września bolszewicy zajmują Tarnopol, w którym pozostaję do 20.9.. Staram się na samolocie przelecieć granicę rumuńską lecz w okolicy Tarnobwli zostałem zestrzelony przez bolszewicką kolumnę pancerną.

Trzy dni byłem w niewoli, 23 uciekam z myślą przedostania się za granicę, nie udaje mi się przekroczyć granicy rumuńskiej więc idę na północ - na Litwę. 15 listopada dostaję się na Litwę, 10 stycznia

Czarny dzień Dywizjonu.

Dzień 15 marca 1942 roku był dniem czarnym, ponurym i grobowym Dywizjonu. Rano, zaraz po mszy świętej otrzymano z 10 Grupy rozkaz operacyjny eskortowania pięciu bombowców Bostonów. Pogoda była bardzo zła: mgła, śliczna, angielska, "lovely day - isn't it?". Chmury gęste, czarne u góry, a mgła nadchodziła od morza. Z mgły tej siadały na lotnisko nasze trzy eskadry: jeden polski 306 i dwa angielskie.

Na lotnisku kupa maszyn, które uzupełniały nasi mechanicy w paliwo. Ruch, wrzawa, szum i ryk maszyn. Piękny widok na dispersal. Tyle maszyn czeka na lot operacyjny! Ześmy te mieli w Polsce tyle squadronów Spitfajerów? nasuwa się niechoć myśl Radość egramna ... Piloci poważni, skupieni, - mieli odprawę. Lecą na operację. Wszyscy patrzą na nich dumni, bo lecą nad Francję nad Niemcy. Będzie robota.

Nadleciało pięć Bostonów. Zdążyły zebrać trzy rundy nad lotniskiem a 306 już w górze nad niemi, potem nasz 317. AngliCY zostali... Śliczny start i piękny po raz drugi widok. Lot operacyjny inaczej wygląda niż zwykły lot grupowy. Polecieli... Chwila napięcia i czekania na wyniki operacji. Mgła straszna... Nic w górze nie widać nieba. Pocieszamy się, że tam musi być dobrze bo polecieli. O 18.10 przylataje jeden jedyny pilot por.pil. KOC Tadeusz. O 19.00 godzinie przychodzi pierwsza ponura wiadomość z Operations: - trzech zabitych: kpt.pil. ERZEZINSKI Józef, por.pil. XIEZOPOLSKI Lech, i jeszcze któryś z 306. O innych niema żadnych wiadomości - są "missing". O 20.00 trochę więcej szczegółów: czterech zabitych, reszta ranni. O 23.00 jeszcze więcej szczegółów: Paweł NIEMIEC, KRATKE i PUCEK w szpitalu, reszta na polach Belthead'u. O północy szczegółów dalszych: samolotów rozbitych dziesięć na proszek. Piloci ranni i pozbijani. Niema 317 Dywizjonu. Poprostu trzeba go wykreślić z listy. Nastrój ponury, grobowy. Nikt z nikim nie rozmawia. AngliCY podchodzą do nas i "Awfully sorry" słysząc. W kasynie siedzą wszyscy i czekają, bo może jeszcze który przyjedzie. Następnego dnia, raniutko o piątej przyjechał drugi z kolei pil.por. XIEZOPOLSKI.

NIEMIEC Paweł nie wytrzymał nerwowo w szpitalu, bo mu chcieli żeby powiedział, jakże się ruszały i uciekły z tamtą i przyjechał do Messy. Położył się do łóżka. Jest ranny: Pozysywana twarz, mówi do rzeczy ale innym głosem, nie może się śmiać, a chce mu się. Opowiada zabawne historie swojego lotu. Powiada, że nigdy jeszcze tak nie tańczył jak wczoraj. - Siadał na stroną skalę, obsuwając się do podnóża na kadłubie. Nie miał kropelki benzyny, więc się nie spalił.

Przyjechał por.pil. LUKASZEWICZ. Emiserniały, wymęczony, blady, - powiada że już nigdy nie będzie siadał bez petroliki: "trzeba mieć zawsze jakieś szanse". W ostatniej chwili siadał byle gdzie na polu bez kropli benzyny, w odległości 28 mil od naszego lotniska.

Pytamy się por. XIEZOPOLSKIEGO jak mu się latał? Odpowiada spokojnie "Rozbiłem samolot dokładnie. Ryke całkiem ładnie i wesoło: Miałem prawdziwą emocję sportową. Leciałem razem tylko dlatego, by nie pomyśleli, że nie wytrzymałem nerwowo. Nie jadem "tea", bo Paweł NIEMIEC cały był we krwi".

MENCZEL /por.pil./ do kpr.pil. GROBELNEGO: "AngliCY pytali się mnie gdzie jest drugi samolot" / GROBELNY siadał dosłownie na maszynie MENCLĄ /.

Kpr.pil. GROBELNY do por.pil. DRECKIEGO powiedział: "Widziałem, że ląduje jakiś samolot więc usiadłem aby było wesołe."

Por.pil. KOC Tadeusz powiedział: "Jak widziałem co się stanie, to poleciałem do domu. Do dupy taka robota".

Por.pil. MENCZEL Jerzy - : "Trzymałem się do końca. Było kłujojwo. Na lotnisku wszyscy ludzie wyrywali, bo maszyny padały jak gruszki. Nie wiadomo było, kiedy i gdzie kto usiądzie. Angielka bandażując mi lekcie plakala i trzęsła się, bo miałem w uszach, w nosie, w oczach, i na twarzy pełno blota i ziemi. Wróciłem do ziemi.

Okłamałem na trzy galony bo lepiej "zyczer" ; na wskazniku miałem 17 jak mnie pytał dowódca... Zawsze trzeba mieć trochę w zapasie".

DRECKI: "Staruszka Angielka ze sto razy pytała się czy jestem cały i czy mnie coś nie boli.

Sierż.pil. MALINOWSKI Jan: "Jak usiadłem to radio jeszcze działało. Mówię do Operations, że wylądowałem przymusowo, a oni mi odpowiadają: "Vector Homming . Call on button A ". Czem tu lecieć? - Na busoli?"

Watch Office: zapytywała się wszystkich pilotów lądujących przymusowo a raportujących im, że wylądowali o takim i takim czasie, czy maszyny zdąrne są do lotu. Nic się nie pytali o życie pilota.

Por.pil. BOBOLA Tadeusz powiedział: "Oglądarki kraks na Beltheadzie było fantastyczną nauką jak robiąc Spitfajery żeby się nie zabić i co Spitfajer wytrzyma".

Por.techn.inż. MALINOWSKI Henryk orzekł: "Na Spitfajerze można usiąść bardzo krótko bez podwozia". /Por. MALINOWSKI, raniutko z por.pil. BOBOLA, świętym zwanem wyjechał na pim psie pole Beltheadem zwane by zobaczyć co się z maszynami stało/

Por.pil. KRATKE Tadeusz jest w szpitalu i pozostań tam dłużej. Mówi się o nim, że "Tadziu KRATKE jest cały w kratce". Nigdy nie był specjalnie przystojny, a teraz jest śliczny. Czoło ma teraz bardzo myślące: dłuża, pionowa brózda cięcia na czole jakimś strzępem samolotu; oczodoły wielkie, doskonale miejsce na oczy, których prawie nie widać. Nie widzi bidak chwilowo bo mu spuchły właśnie oczodoły i powieki. Nikt go nie może poznać. Wygląda jak sam porucznik pilot PUCEK Władysław, który uchodził kiedyś za nieboszczyka w Dywizjonie, bo mógł się na Spitfajerze i nie było co zbierać, a teraz jest śliczny. Jak tak dalej pójdziesz, to inni piloci zaczną robić sobie sztuczne cięcia na twarzy by wyglądać więcej bojowo.

Tadziu KRATKE prosi o spodnie. Podczas rozbierania go po kraksie, żeby się lepiej można było do niego dobrać i popatrzyć na obalone członki porucznika no wszelki królewski materiał spodniami zwany i opatrzone ciało jak należy.

Por.pil. HRYCAK Roman jest również w szpitalu. Będzie miał ogromne powodzenie u kobiet: to, co się nazywało nosem jest poszatkowane. Jakieś chrząstki nosowe pomiażdżone i pocięte, jak powiada lekarz Dywizjonu dr.pil. KNAPPE Stefan wygląda marszowo jak dyktator i bardzo interesująco. Posiedzi w szpitalu dłużej.

Dnia, 19.3.1942 r. odbył się na cmentarzu w Exeter, pogrzeb byłego Dowódcy Dywizjonu i.p. kpt. pil. Brzezińskiego Józefa.

i.p. kpt. pil. Brzeziński Józef zginął w czasie powrotu z operacji rozbijając się o skały.

Życiorys

Urodziłem się dnia, 20. XII. 1918 r. Czempiniń woj. poznańskie. W roku 1937 ukończył Państwową Szkołę Budowniczą w Poznaniu i tegoż samego roku wstąpiłem jako ochotnik do wojska. Otrzymałem przydział do 3.P.R.P. 29 p.p. gdzie przebywałem przez 3 miesiące a w 1938 r przeniosłem się do 3.P.R.L. którą ukończyłem tegoż samego roku w październiku z przydziałem do 5 p.l.

Dnia 20 października 1938 r. zostałem przeniesiony do rezerwy. Przez jeden rok pobytu w rezerwie pracowałem na lotnisku w Sadkowie, skąd 25. VIII. zmobilizowano mnie do 3 p.l. w którym to pułku przebywałem do dnia 18 IX. i w tym dniu przekroczyłem granicę rumuńską. Do Francji przyjechałem dnia 31. X. 39 przez czas pobytu we Francji byłem pilotem w szkole strzelców w Gou, do dnia 22. VI. 40 r.

Dnia 13. VII przyjechałem do Anglii. początkowo otrzymałem przydział do 309 P.D. W gdzie przebywałem do 1 lipca 41. Wkrótce po tym otrzymałem przydział do 316 D. M. skąd w dniu 12. IV. otrzymałem przydział do 317 D.M.



por. pil.
Szymankiewicz Teofil

Życiorys



por.pil. Martini F.

Życiorus

Urodziłem się w Lubelszczyźnie 17. 3. 1918 roku i przebywałem tam do 1926 r. następnie wychowałem się na Pomorzu.

Od 1936 do 1938 roku byłem w szkole Młodzieżowej, następnie przydzielony zostałem do 151 ełk. myśl. w Pęrubanku.

W czasie wojny przebywałem razem z eskadrą koło Ostrowa Mazowieckiego, a następnie w Brześciu. Dnia 17-go września przekroczyłem granicę Rumunii.

20 grudnia opuściłem Rumunię, udając się do Syrii a zatem do Francji. We Francji lotałem w kluczu myśl. na obronę fabryki "Bloch" Châleroux.

18-go czerwca opuściłem Francję, udając się do Anglii. Po miesięcznym pobycie w Blackpoolu zostałem przydzielony do 307 Dyw. Podziesięciu miesiącach odizadłem do angielskiej jednostki na wypoczynek, zatem do O.T.U. i 4 maja 42 r. przybyłem do tego dywizjonu gdzie przebywam do chwili obecnej.



sierż.pil. Lewczyński R.

Życiorys



sierż.pil.
Hanzelka T.

Urodziłem się dnia, 18. II. 1919 r. Rybie - Czechosłowacja. Do 17-go roku życia mieszkałem w Krakowie gdzie uczęszczałem też do szkoły.

Będąc uczniem szkolnym, ukończył kurs szybowcowy i motorowy. Ponieważ chciałem latać przerwał nauki i 7. XI. wstąpiłem jako ochotnik do wojska.

Ukończył P.W.S. - 26 we Lwowie pocztem wyjechałem na kurs pilotazu Mysliwskiego do Dęblina. Wybuch wojny nie pozwalał mi na ukończenie kursu.

Opuszcwszy Kraj, udaje mi się dostać do Anglii gdzie znów zaczynam latać. Niestety szkolenie zaczynam od początku co było dla mnie bardzo przykrem gdyż jak najszybciej chciałem dostać się do jednostki bojowej.

Po ukończeniu O.T.U. innym słowem - tego uniwersytetu lotniczego, dnia 5.5.42 r otrzymałem przydział do 317 lgn.

[81002] W.L.33014/302 250/000 4/42 A. & W. Ltd. Gp.698

Army Form C. 381.
(Revised 1942)

1. MY ADDRESS IS: —

*Hanzelka
Militery wyrażam z dumą i honoru.*

2. I AM NOT PERMITTED TO RECEIVE CLOTHES, MONEY, CIGARETTES OR ANY OTHER ARTICLES, WHILST AT THE ABOVE ADDRESS.

*DOUNFIELD
DUNDEE*

Przez por. Leśniewski

Proszę do Pana życzę
wodziego żołnierza Panu
nie zapominać o nas
także prosię Panu, aby
Punkpt. Leśniewski jutro
wypracował moje żałobne
tutaj albo wojenne żałobne
pamiętnik jest mi
ciążąco dla tej, oczekuj
także coż kiedy powró
- oblici o tym Fikt skoro
- żałobni.



Flight-Sergeant T. Hanzelka (21), a member of the Polish Squadron, who has been killed on active service. In November, 1941, he married Miss Joan Carter, daughter of Mrs. and the late Mr. A. S. Carter, of 128, Palmswick Road, Gloucester.

FUNERAL OF FLT.-SGT. T. HANZELKA

The funeral took place at Gloucester Cemetery of Flt-Sgt. T. Hanzelka, of the Polish Squadron, who was killed on active service in November. The service was conducted by the R.A.F. Chaplain, and members of the R.A.F. and Polish Squadron acted as bearers.

The principal bearers were: Mrs. T. Radzka (widow); Mrs. S. K. Carter (sister-in-law); Messrs. Jack and Alan Carter (brothers-in-law); the Misses Anna, Vera and Connie Carter (sisters-in-law); Mrs. Mortimer, Mrs. Poole and Miss Warkman (aunties); Mrs. E. Pease, Mrs. Walker and Mrs. Welles (cousins); Mr. P. Mortimer (son-in-law); Miss G. Palmer; Miss Jack; Miss Bowan and Mr. Pendleton; Flt-Sgt. J. Malinowski and Pilot Officer G. Walasiewicz (friends in Squadron); L.A.C. and Mrs. Ogden.

Anologies for stability to stand received from Mr. and Mrs. J. Carter and Captain Pease.

Floral tributes were sent by: Dennis May; Miss Agnes Michal; Brothers and sisters-in-law: Annie Elm, Uncle Fred and Auntie Annie; Alice, Uncle Vic, Marie and Eddie; Auntie Elm and all at 30, Barron Street; Auntie Annie, Ethel and Mrs. Weaver; Mr. and Mrs. H. Walker and Alice; Kenneth and Jean; Mr. and Mrs. Bradford and children; Mr. and Mrs. Banks and Gladys; Mrs. Walker, Winnie and Frank; G.O. Polish Squadron; Warrant Officer and Senior N.C.O.'s Officers, Polish Squadron; Mr. and Mrs. Dave Poole; Bob, Jim and David Little; Pat John, Bernard and Rita; George and Phyllis; Frances Flaming; G.S.C.; Few close friends; sons and daughters from friends and neighbours; Palmswick Road; Miss and Mr. Ruttin; Jean, Cheltenham.

It is regretted that information regarding a change in the place of burial was received too late to notify friends.

Życiorys

Urodziłem się dnia 6 sierpnia 1916 r. w Turbowicach, lecz mieszkałem i wychowałem się na Wołyniu. 1930 r. ukończył szkołę powszechną w Kowlu, następnie przez dwa lata uczęszczałem do Śred. Szkoły Technicznej w Brzesciu. Po dwóch latach z braku pieniędzy na dalsze kształcenie musiałem wyłapać. Zapisałem się na wieczorowe kursy maturalne. Po ukończeniu sześciu klas starego typu zacząłem pracować.

W roku 1937, ukończył P.W.Lot. w Stanisławowie i powołany zostałem do t-ego P.L. Warszawa gdzie ukończył pilotaż w roku 1939 r. skąd zostałem wysłany na kurs myśliwski do C.W.L. Dęblin.

20.9.1939 r. wraz ze szkołą przekroczyłem granicę rumuńską. Po przez Rumunię, Syrię dostaję się do Francji.

Z chwilą upadku Francji wyjeżdżam do Anglii. 1941 r. zaczynam latać. Po przeszkoleniu się, przechodzę do 58-go O.T.U. w Grangemouth skąd 16 czerwca 1942 r. dostaję przydział do 317-go Wileńskiego Dyonu Myśliwskiego.



sierż.pil.

Pawłowski W.



Życiorys



Urodziłem się 27. XI. 1919. w Kadymie /Rosja/. Gimnazjum koedukacyjne ukończył w Dubnie w roku 1933. W roku 1933-4 byłem w Wizyjnej Szkole Nauk Politycznych w Warszawie.

W 1935 roku ukończył P.W. Lot. w Łucku. Tego samego roku wstąpiłem do wojska, jako ochotnik. 1-go stycznia 1936 roku zostałem przyjęty do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, którą ukończył w 1938, po czem zostałem przydzielony do 4 p.l.

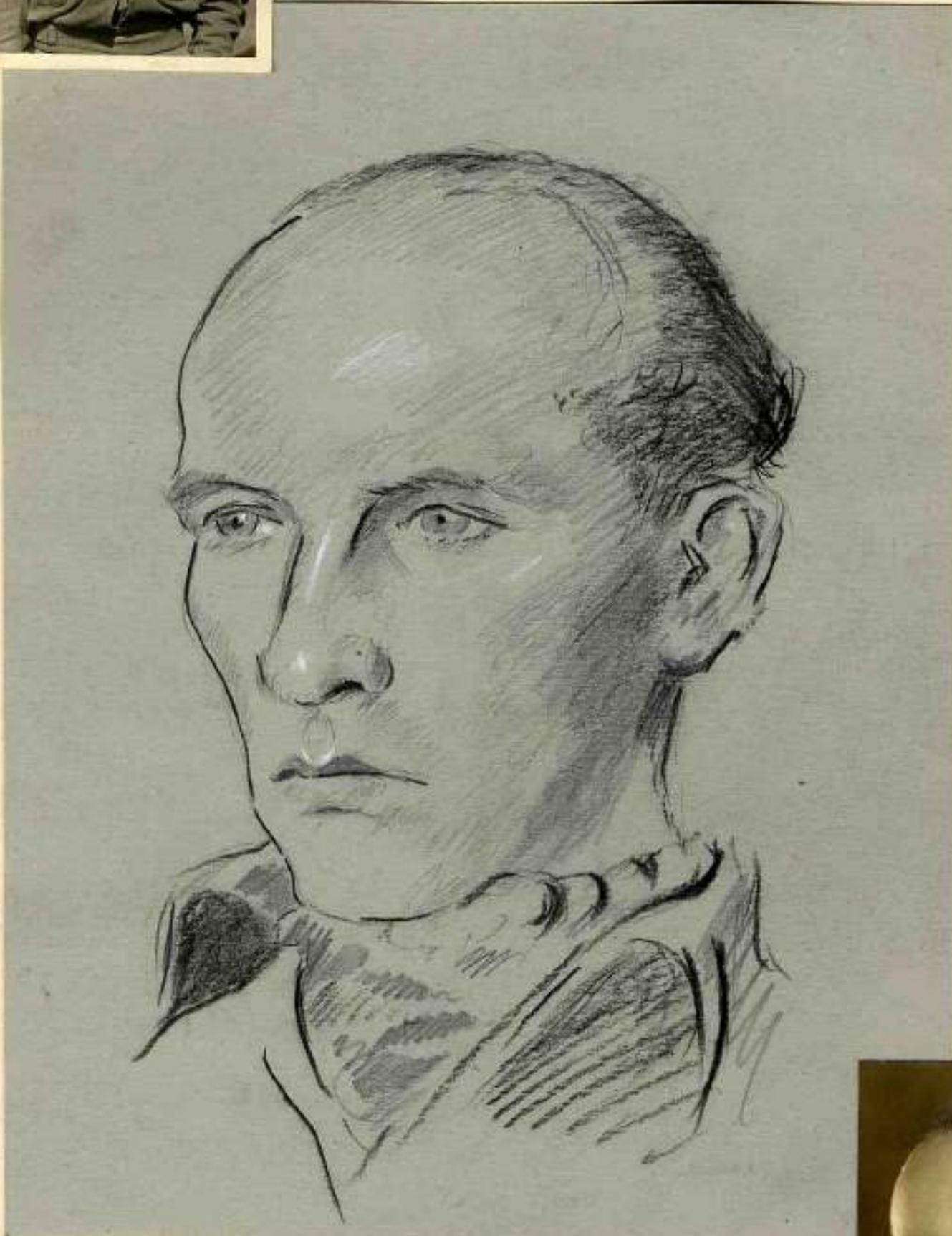
w Toruniu do 142 esk. myśliwskiej. Wojna z Niemcami zasłapała mnie w Dyonie. Całą Kampanię Polską przeszedłem w Dyonie. Granicę rumuńską przekroczyłem 18.IX. 1939 r.

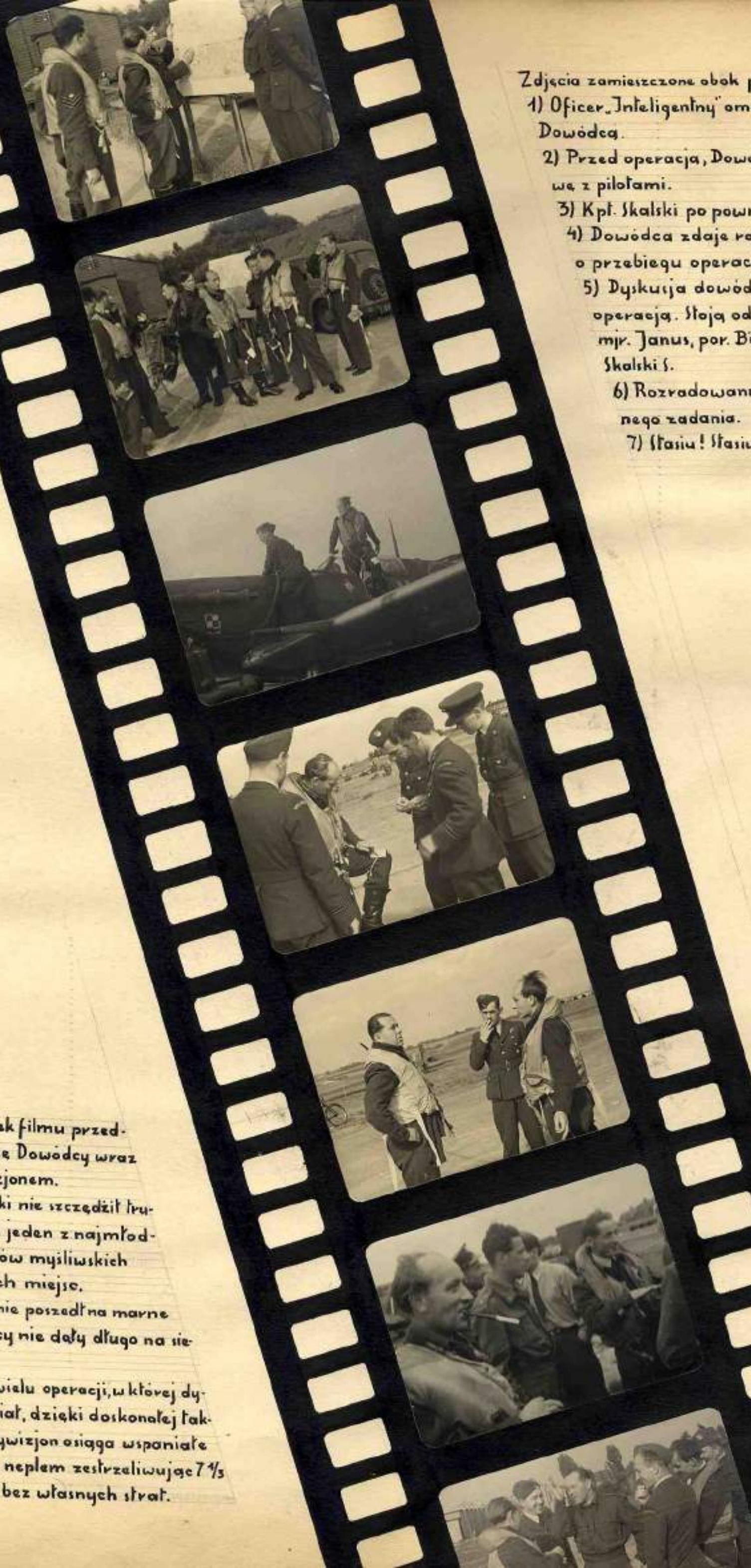
Z Rumunii drogą morską przez Bejrut /Syrja/ do Marsylji w ciągu 2 tygodni.

Dnia 27 stycznia 1940 roku zostałem przydzielony do R.A.F. V. 2.

Kolejno byłem w dywizjonach myśliwskich: 302, 501 /angielski/, 306, 316.

Dnia 6.5. 1942 roku zostałem przeniesiony na stanowisko dowódcy 317-go Dywizjonu Myśliwskiego Wilenskiego.





Zdjęcia zamieszczone obok przedstawiają:

- 1) Oficer Inteligentny omawia zadania z Dowódcą.
- 2) Przed operacją, Dowódca robi odprawę z pilotami.
- 3) kpt. Skalski po powrocie z operacji.
- 4) Dowódca zdaje raport Inteligentowi o przebiegu operacji.
- 5) Dyskusja dowódców nad odbyłą operacją. Stoją od lewej do prawej: mjr. Janus, por. Biernowski Z., kpt. Skalski S.
- 6) Rozbradowany z dobrze spełnionego zadania.
- 7) Stasiu! Stasiu! Co ty narobił!?

Oto urywek filmu przedstawiający pracę Dowódcy wraz ze swym Dywizjonem.

Kpt. Skalski nie szczędził trudu by postawić jeden z najmłodszych dywizjonów myśliwskich wśród członowych miejsc.

Trud jego nie poszedł na marne a rezultaty pracy nie dały dłucho na siebie czekać.

W jednej z wielu operacji, w której dywizjon brał udział, dzięki doskonałej taktyce Dowódcy Dywizjon osiąga wspomniane zwycięstwo nad neplem zestrzeliwując 7 1/3 samolotów n-pla, bez własnych strat.

Życiorus



**por. pil.
Felc T.**

Urodzony dnia, 10 kwietnia 1919 r. w Warszawie. Matura gimn. hum. Jm. A. Mickiewicza w Warszawie. W maju 1938 r 3 miesięczny kurs podch. rez. piechoty w Brześciu n/B. Wstąpiłem do S.P.L.-u.

2-9^{go} stycznia 1939 r ukonczyłem kurs R.W.D. i P.W.S. 26. Po wybuchu wojny przekroczyliśmy granice Rumunii według rozkazu, dnia 19-go września 1939 r.

Do Francji przybyłem 21 października 39 r. Dnia 28 lutego 1940 r. przybywam do Anglii. Kończę F.T.S. w Carlisle na Magistrach i przechodzę do S.F.S. na wyższe typy po ukończeniu których zostaję przydzielony do 289 Sq. współpracy z artylerią.

Dnia 12 marca 1942 roku zostaje przeniesiony do 611 Sq. angielskiego Spitfirów w Dremie, a 24.6.42 zostaje przydzielony do 317 Sqdn.



Życiorus

Urodziłem się w 1918 roku w Opolu. Gimnazjum (typu mat.-przyr.) ukończyłem w Katowicach. W roku 1936 zapisałem się na wydział chemiczny Politechniki Lwowskiej.

Wojna zasłapała mnie we Lwowie. Granicę polsko-rumuńską przekroczyłem 18 września 1939 r. Z Rumunii udaje się do Francji, gdzie wstąpiłem do lotnictwa, (w Polsce latałem w aero-klubie śląskim i lwowskim).

W czasie wojny we Francji wstąpiłem do brygady gen. Maczka, z którą przybyłem do Anglii, gdzie z powrotem zostałem wcielony do lotnictwa. Po przeszkoleniu, dnia 14 lipca 1942 r. otrzymałem przydział do 317 dywizjonu.

Życioruś



Urodziłem się w Lelowicach pow. Miechowski w 1920 roku. Do 1936 r. chodziłem do szkoły. W 1937 r. wstąpiłem do Szkoły Lotnictwa dla Małoletnich gdzie ukończyłem pilotaż.

Granice rumuńską przekroczyłem 18.9.1939 Z Rumunii przez Syrię dostałem się do Francji w październiku 1939. Po upadku Francji przybyłem do Anglii. Tużaj po ukończeniu pilotażu zostałem przydzielony do 317 dyonu.

sierż. pil.
Frączek W.

Życiorus



por. pil.
Rutkowski K.

Urodziłem się 24 maja 1914 roku w Lisznie woj. Lubelskie. Gimnazjum kończyłem w Chełmnie - luteckim.

Będąc w P.W. Lotniczym latałem na szybowcach i R.W.D.8. Z poboru poszedłem do Baonu Sz. Piech w Zambrówie po czym przeniosłem się do S.P.L. następnie zostałem przydzielony do 132 Esk. Myśl. Przed wrześniem 1939r byłem instruktorem w Esk. Tren. w Poznaniu, a na czas wojny zostałem przydzielony do 36 Esk.

Po kampanii wrześniowej przez Rumunię Jugosławię, Grecję i m. Śródziemne do Francji gdzie byłem w esk. myśl. mjr Rolskiego. Po przybyciu do Anglii byłem od początku organizacji 306 dyonu do 1-go 6. 1942, od tej daty jestem w 317 dyonie.