

## V. PATRONI SZKOŁY PODSTAWOWEJ NR 2 W BIAŁEJ PODLASKIEJ

W swojej stuletniej już historii Szkoła Podstawowa nr 2 w Białej Podlaskiej nosiła imię dwojga patronów. Pierwszym, w latach 1922–1950, była Królowa Jadwiga. Obecną nazwę – Bohaterskich Lotników Podlasia – nadano Szkole 22 października 1983 roku, w nawiązaniu do tradycji lotniczych naszego miasta i regionu. Myślę, że te dwa patronaty uzupełniają się i mogą być wzorami dla współczesnej młodzieży. Świadczy o tym choćby fakt, że o królowej Jadwidze, mimo jej długiej nieobecności, społeczność szkolna nie zapomniała. W 1995 roku została patronką naszej biblioteki, a utworzona w roku 1988 Szkoła Podstawowa nr 9, do której przeniesiono część uczniów i nauczycieli z naszej placówki, otrzymała jej imię.

Nasza pierwsza patronka urodziła się w 1373 lub 1374 roku, zmarła w roku 1399. Była córką króla Polski i Węgier Ludwika Andegaweńskiego. Jej babką była Elżbieta, córka Władysława Łokietka, siostra Kazimierza Wielkiego. Pochodziła z rodziny o międzynarodowych koneksjach, związanej z kulturą francuską. Przybyła do Polski jako jedenastoletnia dziewczynka i została koronowana w katedrze wawelskiej, co jak na owe czasy było wydarzeniem wyjątkowym, ponieważ do tej pory na tronie polskim zasiadali wyłącznie mężczyźni.

Realną władzę na początku panowania Jadwigi sprawowała rada złożona z wielmożów małopolskich, która zdecydowała o jej małżeństwie z pogańskim księciem Litwy, Jagiełłą, zrywając wcześniejsze zaręczyny z Wilhelmem z dynastii Habsburgów.

Akceptacja tego małżeństwa skutkowałą zawarciem unii w Krewie w 1385 roku. Na jej mocy Jagiełło miał przyjąć chrzest i ożenić się z Jadwigą. Akt ten otworzył nową epokę w dziejach nie tylko Polski, ale i całej Europy Środkowej i Wschodniej.

Legenda przypisuje Jadwidze anielską delikatność. Tymczasem podobno była wysoka, dobrze jeździła konno i posługiwała się bronią. Starannie wykształcona, znała kilka języków, zgromadziła wokół siebie elitę umysłową ówczesnej Polski, a mądrością i roztropnością dorównywała dojrzałym mężom. Zleciła tłumaczenie na język polski Księgi Psalmów, która zachowała się jako Psalterz floriański. W testamencie przekazała swoje klejnoty na odnowienie Akademii Krakowskiej. Osobiście stanęła na czele zbrojnej wyprawy na Ruś Halicką, przyłączoną do Polski przez Kazimierza Wielkiego i zajętą później przez Węgrów. Miała nadzieję, że

załogi węgierskie nie będą stawiać oporu armii dowodzonej przez córkę Ludwika Andegawena. Nie myliła się, a Ruś wróciła do Polski. Królowa w czasie swoich rządów starała się utrzymać pokojowe stosunki z Zakonem Krzyżackim. Nie chciała dopuścić do wojny między chrześcijanami. Jadwiga odznaczała się wielką pobożnością i miłosierdziem. Zachowały się przekazy o jej wspaniałomyślności i dobroci względem poddanych. Ufundowała wiele kościołów i opiekowała się szpitalami. Zmarła po urodzeniu córki – dziecko przeżyło trzy tygodnie. Królowa Jadwiga Andegaweńska pozostawiła po sobie wspomnienie osoby głęboko wierzącej, mądrej i szlachetnej. W 1997 roku została ogłoszona świętą przez Papieża Jana Pawła II.



Aleksander Augustynowicz Królowa Jadwiga Andegaweńska

Drugie imię naszej szkoły – Bohaterskich Lotników Podlasia – nawiązuje do bogatej tradycji lotniczych naszego miasta i regionu. Już pod koniec XIX wieku Czesław Tański, malarz, konstruktor i pasjonat latania, dokonywał pierwszych lotów na łąkach w okolicach Janowa Podlaskiego, na skonstruowanej przez siebie lotni. W 1923 roku właściciel Cieleśnicy, hrabia Stanisław Różycki de Rosenwerth, założył w Białej Podlaskiej Podlaską Wytwórnę Samolotów, przy której powstał Klub Lotniczy, szkolący przyszłych pilotów.

Wytwórnia zgromadziła wybitnych polskich inżynierów, konstruktorów i technologów. Stworzyli oni jeden z najważniejszych ośrodków produkcji samolotów w przedwojennej Polsce. W PWS powstawały rodzimej konstrukcji samoloty wojskowe, sportowe, komunikacyjne, a także szybowce.

Piloci z Klubu Lotniczego PWS zdawali egzamin bojowy w kampanii wrześniowej 1939 roku, startując z lotnisk polowych na Podlasiu oraz z największej polskiej bazy lotniczej w Małaszewiczach. Po wrześniu polscy piloci ewakuowali się przez Rumunię i Węgry na Zachód, do Francji, a po jej kapitulacji, do Wielkiej Brytanii. Tam, po przeszkoleniu, walczyli w bitwie powietrznej o Wielką Brytanię i w innych walkach na frontach II wojny światowej. Wielu z nich pochodziło z naszego miasta i regionu. Ich krótkie biogramy, ułożone w porządku alfabetycznym, znajdują się w następnej części niniejszej książki.

Po II wojnie światowej tradycje podlaskich skrzydeł podtrzymywali piloci 5 i 6 Eskadry Szkolnej z Białej Podlaskiej, zaś od końca lat 50', do 2000 roku, piloci samolotów odrzutowych 59 i 61 Lotniczych Pułków Szkolno-Bojowych Dęblińskiej „Szkoły Orłąt” z Białej Podlaskiej.



## Bohaterscy Lotnicy Podlasia



### **Kapitan pilot ZDZISŁAW BARTOSZUK**

Urodził się 16 kwietnia 1915 roku we wsi Werchliś koło Janowa Podlaskiego. Szkołę powszechną ukończył w Janowie, a następnie przez trzy lata uczył się w Technikum Mechanicznym w Kozienicach. Naukę przerwał z powodu trudnej sytuacji rodzinnej. Zdobył zawód stolarza. W 1937 roku służył w 34 Pułku Piechoty w Białej Podlaskiej, potem w 5 Pułku Lotniczym w Lidzie jako pomocnik mechanika. Po ukończeniu kursu pilotażu w 1938 roku uzyskał dyplom pilota i latał w 5 Pułku Lotniczym.

Podczas kampanii wrześniowej latał jako pilot samolotu Karaś w 55 samodzielnej eskadrze bombowej. 17 września przekroczył granicę polsko-rumuńską. Internowany, zbiegł z obozu i przez Syrię dostał się do Francji. Po jej kapitulacji wysłany został do Wielkiej Brytanii. Po przeszkoleniu walczył w dywizjonach brytyjskich. W 1941 roku, podczas jednego z lotów bojowych, został ranny. W 1944 roku na własną prośbę przeniesiono go do polskiego dywizjonu myśliwskiego 303. Latał w nim do 11 września, pod koniec służby pod dowództwem innego Podlasiaka, kapitana pilota Tadeusza Koca.

Sukcesem ppor. pilota Zdzisława Bartoszuka było wykrycie, wspólnie z kolegami, wyrzutni pocisków V-2 usytuowanych wokół Hagi. Po zakończeniu wojny przeniesiony został na stanowisko instruktora w Ośrodku Szkoleniowym w Cammaningtam, a następnie służył w Royal Air Force na Dalekim Wschodzie. Zginął śmiercią pilota 7 sierpnia 1951 roku w locie szkolnym z uczniem w pobliżu Pembroke w Wielkiej Brytanii.



### **Sierżant strzelec pokładowy STANISŁAW DOROSZ**

Urodzony 5 września 1908 roku w Białej Podlaskiej. Po ukończeniu szkoły powszechnej wstąpił do Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich w Bydgoszczy. W czasie kampanii wrześniowej służył w pułku lotniczym, prawdopodobnie jako mechanik. Po klęsce wrześniowej, przez Rumunię, dotarł do Francji, a następnie do Wielkiej Brytanii, gdzie w lipcu 1941 roku został przyjęty do polskich Sił Powietrznych. Najpierw odbył kurs łączności, potem szkolenie strzelca pokładowego. Po awansie na sierżanta w 1942 roku rozpoczął

służbę w 305 dywizjonie bombowym imienia Ziemi Wielkopolskiej.

Dywizjon wykonywał loty bojowe polegające na bombardowaniu obiektów przemysłowych na terenie Niemiec, a w okresie późniejszym wykorzystywany był do minowania wód przybrzeżnych Francji. Po jednej z takich operacji, 12 stycznia 1943 roku, Stanisław Dorosz nie doleciał z powrotem do bazy. Jego samolot rozbił się o drzewo w rejonie miejscowości Barrowby. Nikt z pięcioosobowej załogi nie przeżył.



### **Porucznik pilot JÓZEF JAKUB GÓRSKI**

Urodził się 24 lipca 1912 roku w Białej Podlaskiej, gdzie ukończył szkołę powszechną. Naukę kontynuował w Państwowej Szkole Technicznej w Brześciu, uzyskując świadectwo dojrzałości. Od 1932 roku pracował jako technik w Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Wcielony do wojska, otrzymał skierowanie do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, którą ukończył z wysoką, drugą lokatą. Służył w 142 eskadrze myśliwskiej 4 Pułku Lotniczego w Toruniu, następnie w 114 eskadrze myśliwskiej w Warszawie i eskadrze

Ochrony Pogranicza w Sarnach. Wybuch wojny zastał go w Ułężu, gdzie pełnił



rolę instruktora. Na początku wojny otrzymał zadanie obrony Dęblińskiej Szkoły Orłat.

Przekroczył granicę z Rumunią, następnie przez Grecję i Jugosławię przedostał się do Francji. Tam, po przeszkoleniu, walczył w jednym z kluczy myśliwskich ochraniających węzły przemysłowej komunikacyjnej.

Po kapitulacji Francji ewakuowany do Wielkiej Brytanii, do marca 1941 roku służył w polskim dywizjonie 303 stacjonującym w Northolt. Następnie został przeniesiony do 316 dywizjonu myśliwskiego, gdzie został dowódcą eskadry „A”. 28 lutego 1942 roku dywizjon wziął udział w operacji Ramrod 13. Polegała ona na osłonie bombowców wykonujących nalot na urządzenia portowe belgijskiego miasta Ostenda. Podczas walki Spitfire pilotowany przez Józefa Górskiego został zestrzelony. Jego ciała nigdy nie odnaleziono.



### **Podporucznik pilot JAN GROM**

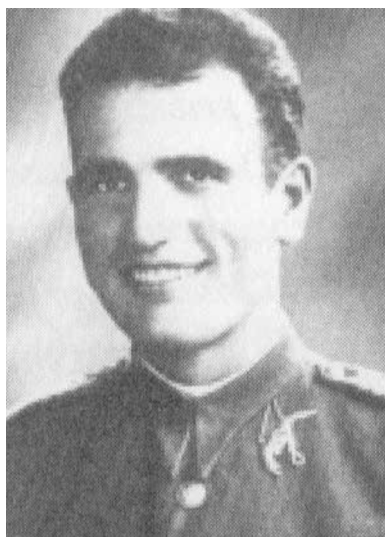
Urodził się 24 lipca najprawdopodobniej w 1909 roku w Białej Podlaskiej. Pierwotnie nazwisko brzmiało Gromadzki i zostało zmienione około 1910 roku. Uczęszczał w Siedlcach do szkoły zawodowej ucząc się ślusarstwa. Jako ślusarz w 1925 roku rozpoczął pracę w Podlaskiej Wytwórni Samolotów. W Klubie Lotniczym PWS ukończył kurs pilotażu samolotowego i startował w zawodach lotniczych. Wybuch wojny zastał go w Brześciu, w drodze do bazy lotniczej w Małaszewiczach, która została zniszczona w pierwszym bombardowaniu. Jan Grom spisał swoje wspomnienia. Oto fragment opisu jego niezwykłych przygód wojennych:

...Z bombardowanego w wrześniu 1939 r. Brześcia wyjechałem na rowerze i moloźnie pedałując dotarłem na nim aż nad Morze Czarne. Potem przez Węgry, Jugosławię, Grecję i Egipt przywędrowałem do Francji. Tam zostałem zatrudniony jako robotnik w fabryce lotniczej. Po kapitulacyjnych machinacjach Petaina, próbowałem przez Marsylię wydostać się do Afryki, ale wyluskano mnie na statku i internowano...

Dalsza droga też nie była prosta. Przed przymusowymi robotami w Niemczech uratowały go obrażenia głowy (odniesione przed wojną w wypadku lotniczym w Katowicach). Przeszedł przez Pireneje do Hiszpanii, gdzie ponownie

został internowany i osadzony w karnym obozie na dziewięć miesięcy. Uciekł z niego i przedostał się do Portugalii, a następnie do Kanady. Dopiero pod koniec wojny udało mu się trafić do polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii.

Nie ma wystarczających danych na temat służby Jana Groma w polskich Siłach Powietrznych w Wielkiej Brytanii. Sprawę komplikuje fakt, że w podobnych okolicznościach i miejscach pojawia się, również latający w PSP, jego młodszy brat, Piotr Paweł. Na rodzinnym grobowcu w Białej Podlaskiej widnieje rok 2006 jako data śmierci podporucznika Jana Groma, pilota dywizjonu 304.



### **Porucznik pilot PIOTR PAWEŁ GROM**

Urodził się 29 czerwca 1914r. w Białej Podlaskiej, gdzie uczęszczał do szkoły powszechnej i gimnazjum. Od 1927 roku aktywnie działał w Lotniczej Drużynie Harcerskiej przy PWS. Następnie ukończył Szkołę Podoficerów Piechoty dla Małoletnich. Przeniesiony do Centralnej Szkoły Podoficerów Pilotów w Bydgoszczy, po jej ukończeniu pozostał tam na stanowisku instruktora. Po napadzie Niemiec na Polskę zajmował się przebazowaniem samolotów do Małaszewicz i na lotnisko w Adamkowie koło Brześcia. Po 17

września wraz z innymi pilotami dostał się do Rumunii, gdzie został internowany. Zbiegł z obozu i przez Jugosławię i Włochy przedostał się do Francji. Po kapitulacji Francji, ewakuowany do Wielkiej Brytanii, walczył w 304 Dywizjonie Bombowym im. Ziemi Śląskiej. Następnie służył w brytyjskiej Szkole Lotniczej w Szkocji. Zdemobilizowany w 1947 roku, podjął studia na Wydziale Architektury w Glasgow. Pozostał na emigracji. Zmarł podczas pobytu w Niemokach w 1980 roku. Pochowany został na cmentarzu przy ul. Janowskiej w Białej Podlaskiej.





### **Sierżant pilot LUCJUSZ HRYNIEWICZ**

Urodził się 19 lutego w Łomazach. Po ukończeniu szkoły w rodzinnej miejscowości uczył się w Szkole Zawodowej w Białej Podlaskiej. Od 1934 roku pracował jako monter w Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Był członkiem Klubu Lotniczego. W 1936 roku został skierowany do Wojskowego Ośrodka Szybowcowego, gdzie zdobył kategorię B pilota szybowcowego. Ukończył też szkolenie na samolotach turystycznych i wojskowych. Uzyskał także uprawnienia nawigatorów lotniczych. Zmobilizowany we wrześniu 1939 roku, wziął udział w ewakuacji pionu wojskowego PWS. Po ataku ZSRS na Polskę 17 września 1939 roku został internowany na Łotwie. Po zajęciu Łotwy przez Sowiec, wywieziony do łagru w głąb ZSRS. Zwolniony na mocy układu Sikorski-Majski, przedostał się przez Szwecję i Norwegię do Wielkiej Brytanii. Służył jako pilot-instruktor w jednym z brytyjskich dywizjonów. Zginął 19 czerwca 1944 roku na obrzeżu lotniska w czasie lotu treningowego, kiedy podczas wyprawiania samolotu z lotu nurkowego prawe skrzydło odpadło od kadłuba.



### **Major pilot BOLESŁAW JEDLICZKO**

Urodził się 16 listopada 1918 roku w Sławacinku Starym k. Białej Podlaskiej. Po szkole powszechnej kontynuował naukę w Państwowym Gimnazjum Męskim im. Józefa Ignacego Kraszewskiego. Następnie ukończył kurs pilotażu w Szkole Pilotów w ramach Przystosobienia Wojskowego Lotniczego w Szkole Pilotów przy PWS i zdobył kategorię B pilota szybowcowego. Uprawnienia pilota turystycznego otrzymał w Cywilnej Szkole Pilotów w Świdniku.

Zmobilizowany w 1939 roku, wziął udział w wojnie obronnej Polski. Po 17 września ewakuowany do Rumunii, przedostał się do Francji, a następnie do Wielkiej Bryta-

nii. Od lipca 1940 roku służył w polskich Siłach Powietrznych w pionie sztabowym. Na własną prośbę został skierowany na kursy pilotażu myśliwskiego. Po ich ukończeniu latał w 308 Dywizjonie Myśliwskim. Wykonał 151 lotów bojowych. Zdemobilizowany w 1947 roku w stopniu majora wrócił do Polski. Wraz z Władysławem Śliwińskim, byłym pilotem 302 Dywizjonu Myśliwskiego, oskarżony przez władze komunistyczne o kontakty z wywiadem brytyjskim i skazany na śmierć. Porucznik Śliwiński został stracony w 1951 roku. Bolesławowi Jedliczce wyrok śmierci zamieniono na dożywocie. Dziewięć lat spędził w więzieniach w Rawiczu i Wronkach. Wyszedł na wolność w 1956 roku. Zamieszkał w Warszawie, gdzie zmarł w 2000 roku.



### **Sierżant pilot STANISŁAW KARUBIN**

Urodził się 29 października 1915 roku w Woźnikach k. Łosic. Ukończył szkołę powszechną w Warszawie. Naukę kontynuował w Łosicach. Odbił szkolenie z zakresu obsługi samolotów w Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie, ukończył również Podoficerską Szkołę Pilotów w Bydgoszczy. Został skierowany do dowodzonego przez mjr pilota Zdzisława Krasnodębskiego III Dywizjonu I Pułku Lotniczego w Warszawie. Przed wybuchem

wojny eskadrę przeniesiono z Okęcia na polowe lotnisko w Zielonce. Już 3 września 1939 roku plutonowy Karubin zestrzelił niemiecki myśliwiec ME-110, odnosząc swoje pierwsze powietrzne zwycięstwo. Do ewakuacji 17 września odbył 25 lotów bojowych. Przez Rumunię i Grecję dotarł na początku 1940 roku do Francji, gdzie odbył przeszkolenie i został przydzielony do klucza myśliwskiego swojego dowódcy majora Krasnodębskiego. Broniąc Paryża, zestrzelił niemiecki samolot Dornier Do-215. Po kapitulacji Francji ewakuował się do Wielkiej Brytanii. Na początku sierpnia, jako jeden z pierwszych, został przydzielony do eskadry A 303 dywizjonu myśliwskiego. 31 sierpnia Stanisław Karubin zestrzelił pierwszego Me-109, dając początek późniejszym sukcesom sławnego polskiego dywizjonu. Za swoje zasługi w walce został odznaczony przez Naczelnego Wodza gen. Władysława Sikorskiego Krzyżem Srebrnym Orderu Virtuti Militari. Uzyskał tytuł Asa Myśliwskiego, mając w sumie siedem zniszczonych samolotów

wroga. Po zakończeniu pełnej tury lotów bojowych, w marcu 1941 roku został skierowany na wypoczynek do ośrodka szkoleniowego w Usworth, gdzie pełnił funkcję instruktora pilotażu. Zginął 12 sierpnia 1941 roku uderzając w zbocze góry podczas lotu treningowego.



### **Pułkownik pilot TADEUSZ KOC**

Urodził się 9 sierpnia 1913 roku w Grabanowie. Ukończył szkołę powszechną. Później kształcił się w Gimnazjum im. Józefa Ignacego Kraszewskiego w Białej Podlaskiej. Uczęszczał też na kurs szybowcowy w Klubie Lotniczym Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Po maturze rozpoczął kurs pilotażu i wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. W stopniu podporucznika służył w 161 eskadrze myśliwskiej 6 Pułku Lotniczego w Lwowie.

We wrześniu 1939 roku walczył w obronie polskiego nieba w składzie III/6 dywizjonu myśliwskiego Armii Łódź. Zestrzelił niemiecki bombowiec nad Łodzią i jeszcze tego samego dnia, myśliwiec Me-110 nad Pabianicami. Po wycofaniu i dyslokacji na południowy wschód Polski, 16 września, zestrzelił radziecki samolot zwiadowczy R-5.

Evakuował się samolotem do Czerniowiec w Rumunii. Po ucieczce z obozu internowania, przez Jugosławię i Grecję, dotarł do Francji, a następnie do Wielkiej Brytanii, gdzie dołączył do polskiego 303 Dywizjonu Myśliwskiego. Latał następnie w 245 Dywizjonie Brytyjskim i 317 Dywizjonie Myśliwskim. Zestrzelił w tym czasie kilka myśliwców wroga. W 1942 roku został dowódcą eskadry w 308 Dywizjonie Myśliwskim. W lutym 1942 roku jego samolot został zestrzelony w czasie powrotu z lotu osłonowego i pilot musiał ratować się skokiem ze spadochronem. Wylądował w pobliżu niemieckiego lotniska, ale dzięki pomocy Francuzów uniknął niemieckiej niewoli. Francuski Ruch oporu umożliwił mu dotarcie do Paryża, a stamtąd, samodzielnie, przez Pireneje i Madryt, dotarł do Gibraltaru. W trzy tygodnie od zestrzelenia był z powrotem w Anglii.

Od listopada 1943 roku do września 1944 roku dowodził polskim dywizjonem 303, po czym odszedł na studia do Wyższej Szkoły Lotniczej w Weston-super-Mare, którą ukończył we wrześniu 1945 roku. Do uznania go za Asa my-

śliwskiego zabrakło mu 2/3 zniszczonego samolotu. Za swoje dokonania został odznaczony Krzyżem Srebrnym Orderu Virtuti Militari i wysokim odznaczeniem brytyjskim. Po wojnie zmienił pisownię nazwiska na Kotz. Zdemobilizowany w 1948 roku, wyemigrował do Kanady, gdzie zmarł w 2008 r.



## **Pułkownik pilot ZDZISŁAW KRASNODEBSKI**

Urodził się 10 lipca 1904 roku w Woli Osowińskiej. Kształcił się w szkołach w Siedlcach, Łomży i Warszawie. Jako ochotnik wziął udział w wojnie polsko-bolszewickiej 1920 roku. Po wojnie znalazł się w Korpusie Kadetów we Lwowie i zdał maturę. Od 1925 roku uczył się w Oficerskiej Szkole Lotniczej w Grudziądzu. Po jej przemianowaniu na Szkołę Podchorążych Lotnictwa i przeniesieniu do Dębina, ukończył ją w stopniu podporucznika obserwatora.

Służąc w 1 Pułku Lotniczym w Warszawie, ukończył kursy pilotażu i wyższego pilotażu myśliwskiego w Dęblinie i Krakowie. Szybko awansował, przechodząc kolejne stopnie dowodzenia, od zastępcy dowódcy eskadry, do dowódcy dywizjonu myśliwskiego. Od 1936 roku eskadra dowodzona przez Krasnodębskiego stacjonowała w Sarnach i zajmowała się patrolowaniem wschodniej granicy. Tuż przed wybuchem wojny została przeniesiona do Zielonki pod Warszawą.

W trzecim dniu wojny samolot Krasnodębskiego, ostrzelany w walce, zapalił się, a porażony pilot ratował się na spadochronie. Po ewakuacji przez Rumunię kapitan walczył w obronie Paryża. Po kapitulacji Francji został ewakuowany do Wielkiej Brytanii.

W lipcu 1940 roku kapitan Krasnodębski otrzymał rozkaz zorganizowania dywizjonu myśliwskiego w oparciu o personel z jego przedwojennej formacji. W ten sposób na lotnisku w Northolt powstał słynny polski Dywizjon 303 im. Tadeusza Kościuszki. Pierwszym angielskim dowódcą dywizjonu został Ronald Kellet, a polskim Zdzisław Krasnodębski. Na kadłubach samolotów umieszczono godło Kosynierów. Dywizjon wszedł do walki 30 sierpnia w czasie lotu treningowego dwóch kluczy samolotów Hurricane – wówczas porucznik pilot Ludwik Paszkiewicz przechwycił samotnie lecącego niemieckiego Dorniera i go zestrzelił. To zdarzenie spowodowało, że angielskie dowództwo uznało dywi-

zjon za zdolny do walki i już następnego dnia włączono go do działań w bitwie o Wielką Brytanię. W czasie lotu bojowego 6 września major Krasnodębski został ostrzelany i musiał ratować się z płonącego samolotu skokiem z spadochronem. Kiedy poważnie poparzony pozostawał w szpitalu, gen. Władysław Sikorski udekorował go Krzyżem Srebrnym Orderu Virtuti Militari. Po wyleczeniu przebywał przez pewien czas w USA i Kanadzie. Po powrocie do Anglii studiował w Wyższej Szkole Lotniczej i dowodził stacją myśliwską w Heston. Przed inwazją w Normandii organizował 131 Polskie Skrzydło Myśliwskie i kierował Polską Szkołą Pilotów w Newton. Trzy lata po zakończeniu wojny wyemigrował z rodziną do Republiki Południowej Afryki, gdzie pracował jako taksówkarz. W 1951 roku przeniósł się do Kanady. Zmarł 3 sierpnia 1980 roku w Toronto.



### **Kapitan pilot LUDWIK KRASZEWSKI**

Urodził się 6 sierpnia 1916 roku we wsi Zaliszcze. Szkołę powszechną ukończył w Jabłoni, a następnie uczył się w Państwowym Gimnazjum Męskim im. Józefa Ignacego Kraszewskiego w Białej Podlaskiej, gdzie w 1938 roku otrzymał świadectwo dojrzałości. W trakcie edukacji był członkiem sekcji szybowcowej działającego przy PWS Aeroklubu Podlasko-Poleskiego. Po maturze podjął naukę w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Warszawie, którą przerwał wybuch wojny. Tak jak większość polskich żołnierzy, wyruszył

na szlak ewakuacji na Zachód przez Rumunię. Po ucieczce z obozu internowania, przez Bułgarię i Liban, dotarł do bazy lotnictwa francuskiego w Lyon-Bron. Francja jednak skapitulowała zanim zdążył podjąć walkę. W czerwcu 1940 roku wylądował w Liverpoolu w Wielkiej Brytanii.

14 września 1942 roku skierowany został do polskiego Dywizjonu 303, którym dowodził słynny już wtedy kapitan pilot Jan Zumbach, potocznie zwany Kaczorem Donaldem. Kraszewski latał w osłonie wypraw bombowców, brał udział w bitwie o Atlantyk, osłaniał konwoje statków zaopatrujących Wielką Brytanię.

W czasie swoich lotów bojowych przeżył dwa niezwykle ocalenia. Gdy podczas wyprawy nad Calais, zgasł mu silnik, zdołał lotem ślizgowym nad kanałem La Manche dotrzeć do brytyjskiej plaży. Za drugim razem, w czasie lotu nad



kontynentem, kiedy został ranny i tracił przytomność, ostatkiem sił wylądował na ziemi niczyjej pomiędzy pozycjami niemieckimi a kanadyjskimi. Korzystając z przerwy w niemieckim ostrzale, Kanadyjczycy wyciągnęli go z samolotu i zawieźli do szpitala. Po wyleczeniu służył w Dywizjonie 302 do września 1945 roku, kiedy odszedł do rezerwy. Po wojnie studiował w Royal Technical College w Glasgow, gdzie uzyskał tytuł inżyniera, po czym wyemigrował do Kanady. Zmarł w 2012 roku w Oakville.



### **Kapitan pilot LEON KUŁAKOWSKI**

Urodził się 19 grudnia 1909 roku w Białej Podlaskiej. Po ukończeniu szkoły powszechnej uczył się w Państwowym Gimnazjum im. Józefa Ignacego Kraszewskiego, gdzie zdał maturę. Następnie naukę kontynuował w Szkole Technicznej im. Hipolita Wawelberga i Stanisława Rotwanda w Warszawie. Powołany do służby wojskowej, dostał skierowanie do Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie. Ukończył tam Szkołę Podchorążych Rezerwy Lotnictwa. W drugiej połowie lat trzydziestych pracował jako technik

w Podlaskiej Wytwórni Samolotów i latał w Aeroklubie Podlasko-Poleskim.

Zmobilizowany w 1939 roku, wziął udział w wojnie obronnej Polski, a następnie przez Rumunię i Francję dostał się do Wielkiej Brytanii. Po przeszkoleniu na sprzęcie brytyjskim, od 1941 roku, służył w Polskich Siłach Powietrznych w Wielkiej Brytanii. Za służbę został odznaczony Krzyżem Walcznych i Medalem Lotniczym. Po zdemobilizowaniu pozostał na emigracji i pracował w administracji. Zmarł w Wielkiej Brytanii w 1982 r.





## **Kapral pilot FELIKS KUNKA**

Urodzony 1 października 1920 roku w Woli Dubowskiej. W 1927 roku jego rodzina wyemigrowała do Kanady. Osiedliła się w miejscowości Banked Sask, gdzie w 1934 roku Feliks ukończył szkołę i zaczął pracować na farmie rolnej. Po rozpoczęciu II wojny światowej powołano go do armii z udziałem do lotniczej szkoły podoficerskiej.

W odpowiedzi na apel Naczelnego Wodza gen. Władysława Sikorskiego do Polaków na emigracji, 26 czerwca 1941 roku zgłosił się do Ochotniczego Ośrodka Rekrutacyjnego Wojska

Polskiego. Niedługo później został skierowany do Ośrodka Szkoleniowego im. Tadeusza Kościuszki w prowincji Ontario, gdzie zdobył stopień starszego szeregowego i specjalność strzelca pokładowego. Przebazowany w październiku 1941 roku do Wielkiej Brytanii, odbywał kolejne kursy i szkolenia. W 1942 roku awansowany na stopień kaprala, zdobył specjalność bombardiera i odznakę obserwatora. W październiku Feliksa Kunkę skierowano na kurs przygotowania bojowego i zgrywania załóg samolotów bombowych do Jednostki Szkolenia Operacyjnego w Bramcote. Kurs ten stanowił ostatni etap przygotowania personelu latającego.

23 maja 1943 roku, wraz z czterema innymi członkami załogi samolotu bombowego Wellington, wystartował do rutynowego lotu ćwiczebnego. W czasie lotu samolot rozpadł się w powietrzu. Wszyscy członkowie załogi zginęli.



## **Sierżant strzelec pokładowy JAN LASKOWSKI**

Urodził się 9 lipca 1917 roku w Białej Podlaskiej. Po szkole powszechnej uczył się zawodu ślusarza-mechanika. Po ukończeniu kursu strzelców pokładowych, w stopniu starszego szeregowego, został wcielony do 65 eskadry bombowej 6 Pułku Lotniczego we Lwowie.

W ostatnich dniach sierpnia 1939 roku jego eskadrę bojową przebazowano na lotnisko po-

lowe do Nosowa. Wraz z garstką ocalałych lotników, 18 września przekroczył granicę polsko-rumuńską.

Po dotarciu do Wielkiej Brytanii i odbyciu kursu, został przydzielony do 305 dywizjonu bombowego. Znalazł się w jednej załodze z innym strzelcem pochodzącym z Białej Podlaskiej, Stanisławem Doroszem.

Obaj bialczanie wyruszyli w swój ostatni lot 12 stycznia 1943 roku na Wellingtonie oznaczonym symbolami SM-N, zwanym Naną. Mieli za zadanie stawianie min na wodach przybrzeżnych w okolicach Brestu. Po wykonaniu zadania załoga wracała przez kanał La Manche w niskim locie nad wybrzeżem brytyjskim. Przy podchodzeniu do lądowania samolot rozbił się o niewidoczne w ciemności drzewo w pobliżu Barrowby. Nikt z załogi nie przeżył.



### **Porucznik pilot STANISŁAW ŁUKASZEWICZ**

Urodził się 31 maja 1915 roku w Lisznej. Po ukończeniu szkoły powszechnej kontynuował naukę w gimnazjum w Brześciu, gdzie w 1937 zdał maturę. Będąc uczniem gimnazjum, uczestniczył w kursach szybowcowych, a następnie odbył kurs unitarny w 77 Pułku Piechoty w Lidzie. W 1938 roku został przyjęty do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie z przydziałem do grupy pilotów myśliwskich. Przed wybuchem wojny ukończył kurs wyższego pilotażu na lotnisku w Ułężu. Nie brał udziału w walce. Wraz z innymi został ewakuowany do Rumunii i osadzony w obozie internowania. Po wydostaniu się z niewoli dotarł przez Bejrut do Francji, gdzie wysłano go do szkoły pilotażu. Po klęsce Francji ewakuował się do Wielkiej Brytanii i odbył szkolenie na sprzeczce brytyjskim. Na początku szkoleny na strzelca pokładowego, dopiero w 1941 roku przeszedł szkolenie myśliwskie i dostał przydział do właśnie formowanego polskiego Dywizjonu 317. Brał udział w lotach patrolowych osłaniających konwoje morskie. W czasie walk zestrzelił jeden samolot wroga, a dwa uszkodził. W lutym 1943 roku Stanisława Łukaszewicza przeniesiono do 315 Dywizjonu, w którym dowodził eskadrą A.

Zginął 4 kwietnia 1943 roku, gdy w walce powietrznej z Niemcami nad okolicami Rouen, jego samolot zderzył się ze Spitfir'em, pilotowanym przez innego Polaka, Przemysława Panka.



## Sierżant pilot CZESŁAW MATEUSZUK

Urodził się 1 kwietnia 1912 roku w Białej Podlaskiej. Po ukończeniu szkoły powszechnej kształcił się w zawodzie blacharza w Szkole Zawodowej przy Podlaskiej Wytwórni Samolotów, gdzie został zatrudniony. Aktywnie pracował przy utworzeniu przy Wytwórni Klubu Lotniczego. Będąc członkiem klubu, jako jeden z pierwszych ukończył kurs pilotażu i w czasie święta klubowego otrzymał herb pilota. Ukończył również kurs pilota szybowcowego.

Powołany do służby wojskowej, został skierowany na kurs pilotażu w Ośrodku Przysposobienia Wojskowego Lotniczego w Lublinku k. Łodzi, potem doskonalił umiejętności w Szkole Pilotów w Bydgoszczy. Po jej ukończeniu, w stopniu podoficera, służył w 3 Pułku Lotniczym w Poznaniu w eskadrze myśliwskiej i liniowej, a następnie w eskadrze bombowej 1 Pułku Lotniczego w Warszawie. W czasie kampanii wrześniowej walczył w Brygadzie Bombowej na samolotach PZL-Łoś. Przekroczył granicę polsko-rumuńską 17 września. Po trzech miesiącach dotarł do Francji, a następnie do Wielkiej Brytanii. Tam odbył szkolenie i otrzymał przydział do dywizjonu bombowego w Bramcote. Latał jako pilot szkolący bombardierów i strzelców pokładowych. 5 marca 1941 roku wystartował do lotu ćwiczebnego na samolocie Armstrong Whitworth Whitley II. Na pokładzie był, też pochodzący z Białej Podlaskiej, kapral strzelec Leopold Friedel oraz sześciu brytyjskich szkolonych kaprali. W drodze powrotnej, przy podchodzeniu do lądowania w silnej śnieżycy i oblodzeniu, samolot rozbił się i zapalił. W wypadku zginął kapral Friedel. Następnego dnia zmarł od poparzeń sierżant pilot Czesław Mateuszuk. Brytyjscy kadeci zostali lekko ranni.



### **Sierżant pilot LUDWIK MIROŃCZUK**

Urodził się 25 marca 1918 roku w Białej Podlaskiej, gdzie ukończył szkołę powszechną, a następnie uczył się w szkole zawodowej. Przed powołaniem do wojska pracował w prywatnym zakładzie rzemieślniczym jako mechanik. W wojsku, po okresie szkolenia unitarnego, został skierowany do 5 Pułku Lotniczego w Lidzie, w którym ukończył kurs pilotażu. Później uczył się w Bydgoszczy w Szkole Podoficerów Lotnictwa. W stopniu kaprała pilota służył w 55 eskadrze liniowej wyposażonej w samoloty PZL-23 Karaś. W ostatnich dniach sierpnia 1939 roku jego eskadra została przebazowana na lotnisko polowe Marynin k. Radzyna Podlaskiego. Przekroczyli granicę rumuńską 17 września 1939 roku. Dalsza droga pilota Mirończuka przebiegała przez Francję do Wielkiej Brytanii, gdzie został przydzielony do 307 nocnego dywizjonu myśliwskiego. Jako sierżant pilot etatowy, szkolił oficerów w lotach nawigacyjnych w 8 Bomber and Gunner School i 10 Air Operation School.

27 października 1941 roku wystartował na dwusilnikowym samolocie Blackburn Botha z dwoma czechosłowackimi oficerami, uczniami kursu nawigacyjnego. Chwilę po starcie utracono łączność z załogą. Nigdy nie udało się ustalić okoliczności i przyczyn zaginięcia samolotu.



### **Kapral, strzelec pokładowy, pilot MARIAN MODRZEWSKI**

Urodził się 24 kwietnia 1916 roku w Białej Podlaskiej. Edukację po szkole powszechnej kontynuował w Szkole Zawodowej przy PWS, gdzie zdobył zawód ślusarza-mechanika. Pracując w Wytworni, ukończył kurs pilotażu szybowcowego. Powołany do odbycia służby wojskowej, podjął starania o przeniesienie do jednostki lotniczej i wstąpił do stałej służby w lotnictwie wojskowym. Wziął udział w wojnie obronnej Polski

we wrześniu 1939 roku. Przez Rumunię i Francję dostał się do Wielkiej Brytanii. Tam został przeszkolony i zmienił specjalność z pilota na strzelca pokładowego. W sierpniu 1941 roku trafił do 304 Dywizjonu Bombowego. Dywizjon w czasie bitwy o Atlantyk zajmował się zwalczaniem niemieckich U-bootów, m.in. w Zatoce Biskajskiej. W nocy z 11 na 12 sierpnia 1942 roku polska załoga Wellingtona 304 dywizjonu wystartowała nad Biskaje z ładunkiem bomb głębinowych. Panowały wówczas bardzo trudne warunki pogodowe. Wiał porywisty, boczny wiatr. To prawdopodobnie on przyczynił się do wypadku. Tak opisał go jeden z pilotów tego dywizjonu: Wellington o ciężale oderwał się od ziemi. Był w powietrzu! Nagle ...znaczące jego drogę światła gwałtownie uskokczyły w dół! Potem jakby zgasły i po paru sekundach znów ukazały się na czarnym tle nieba. A więc jednak leciał! W pewnym momencie światła bardzo wyraźnie ześliznęły się w prawo w dół, do końca pasa i ...ponownie zniknęły. W huku wichru do naszych uszu dotarł przytłumiony głuchy grzmot, jakby ktoś uderzył w bęben. Upłynęło kilka sekund i zaraz ciemność przedświt rozerwał żółto-zielony błysk eksplozji. A na koniec do naszych uszu dotarł przerażający odgłos detonacji.

Tak zginęło sześciu polskich członków załogi, w tym kawaler Orderu Virtuti Militari, kapral strzelec pokładowy Marian Modrzewski.



### **Sierżant, mechanik pokładowy JÓZEF PIAŁUCHA**

Urodził się 15 stycznia 1916 roku we wsi Stare Szpaki k. Białej Podlaskiej. Po ukończeniu szkoły powszechnej uczył się w trzyletniej Państwowej Szkole Rzemieślniczo-Przemysłowej w Brześciu. W 1935 roku na ochotnika wstąpił do wojska. Służył w 5 Pułku Lotniczego w Lidzie. W 1938 roku został skierowany na kurs mechaników lotniczych do Torunia, po czym otrzymał przydział do 53 eskadry obserwacyjnej.

Po wybuchu wojny przeszedł szlak bojowy z Armią Modlin i 20 września przekroczył granicę węgierską. Po wydostaniu się z obozu internowania, przez Budapeszt i Zagrzeb, dotarł do Splitu i stamtąd statkiem do Marsylii. Po krótkim pobycie we Francji, w marcu został przetransportowany do Wielkiej Brytanii. Odbił tam szkolenie bojowe, kurs pilotażu i kurs mechaników pokładowych, które ukończył w styczniu 1944 roku. Został przy-



dzielony do polskiego Dywizjonu Bombowego 300. Zadaniem dywizjonu było bombardowanie urządzeń portowych na francuskim wybrzeżu. Podczas jednego z takich lotów, 18 lipca 1944 roku, jeden z niemieckich pocisków uszkodził uszkodziłylną wieżyczkę bombowca. Podmuch eksplozji wyrzucił strzelca sierżanta Franciszka Żentare. Wypadając bez spadochronu, zaczepił nogą o element konstrukcji maszyny. Piałucha wraz z kolegą usiłował wciągnąć go na pokład, a gdy to się nie udało, zaryzykował maksymalne wychylenie się na zewnątrz i omotanie wiszącego liną, którą został przywiązany do samolotu. Załoga szczęśliwie wróciła do Anglii.

Pod koniec sierpnia 1944 roku sierżant Piałucha został przeniesiony do bazującej we włoskiej Brindisi, polskiej eskadry nr 1586 specjalnego przeznaczenia. Stąd 1 września wystartował w swój pierwszy lot z zaopatrzeniem dla walczącej Warszawy. W drodze powrotnej samolot został ostrzelany na pograniczu węgiersko-serbskim. Uratował się tylko starszy sierżant Tadeusz Jawor. Sierżant Józef Piałucha i pozostali członkowie załogi spoczęli na cmentarzu w Belgradzie.



## **Podpułkownik pilot ZYGMUNT POPŁAWSKI**

Urodził się 24 grudnia 1912 roku w Białej Podlaskiej. Przez lata szkolne udzielał się w harcerstwie. W 1933 roku ukończył Państwową Szkołę Zawodową w Brześciu i jako tokarz pracował w Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Z zakładu został wysłany na kurs pilotażu w Cywilnej Szkole Pilotażu w Lublinku k. Łodzi. Mając licencję pilota sportowego, odbywał służbę wojskową w 5 Pułku Lotniczym w Lidzie. Kiedy podjął decyzję o pozostaniu w wojsku, został skierowany do Szkoły Podchorążych Lotnictwa

w Sadkowie. Po jej ukończeniu otrzymał przydział do eskadry treningowej, a następnie 55 eskadry liniowej w Wilnie. Po ukończeniu kursu wyższego pilotażu w Grudziądzu zaczął latać jako instruktor na Karasiach w 55 eskadrze liniowej.

18 września odleciał szkolnym samolotem do Dźwińska na Łotwę, gdzie został internowany. Po tygodniu uciekł do Rygi. Tam, w czynnej jeszcze polskiej ambasadzie, otrzymał dokumenty i pieniądze. Wraz z siedmioma uciekinierami wynajął szalupę i wypłynął w morze. Zostali doholowani do Szwecji przez statek



handlowy. 1 listopada, przez Oslo, Popławski dotarł do Newcastle w Anglii.

Po kursie językowym i przeszkoleniu na sprzęcie brytyjskim został w stopniu sierżanta skierowany jako pilot do 301 polskiego dywizjonu bombowego. Swoją pierwszy lot wykonał 25 września 1940 roku, bombardując francuski port Boulogne.

W czerwcu 1941 roku, w czasie powrotu z bombardowania Bremy, w samolocie Popławskiego zapalił się silnik i odpadło śmigło. Załoga musiała awaryjnie lądować. Maszyna uderzyła w drzewo. Zginęło dwóch członków załogi, a czterech zostało rannych. Kiedy Zygmunt Popławski doszedł do zdrowia po wypadku, otrzymał osobiście z rąk gen. Władysława Sikorskiego Krzyż Srebrny Orderu Virtuti Militari i awans na podporucznika. Służył w dywizjonie 301 do jego rozformowania w 1946 roku. W 1948 wyemigrował do Kanady, skąd w 2003 r., wraz z żoną, powrócił do Anglii. Zmarł w 2009 roku w Dartmouth (Nowa Szkocja).



### **Podporucznik pilot STANISŁAW SIERPIŃSKI**

Urodził się 8 maja 1915 roku w Białej Podlaskiej (niektóre źródła podają, że 5 maja w Szczepieszynie). Ukończył szkołę powszechną i dalej kształcił się w Państwowym Seminarium Nauczycielskim im. Mieczysława Brzezińskiego w Leśnej Podlaskiej. Po maturze i powołaniu do wojska wystąpił o skierowanie do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Promocję otrzymał w ostatnim dniu sierpnia 1939 roku. Eskadra 211 bombowa 1 Pułku Lotniczego w Warszawie, w której służył, wyposażona była w najnowocześniejsze wówczas

samoloty polskiego lotnictwa, dwusilnikowe PZL-37 Łoś.

Do 3 września 1939 roku samoloty eskadry znajdowały się na lotnisku w Ułężu. Tego dnia przyszedł rozkaz przebazowania na lotnisko połowe Kuciny k. Aleksandrowa Kujawskiego. Podczas przelotu, mimo wyraźnego oznakowania, załogi zostały ostrzelane przez polską obronę przeciwlotniczą, niemal w ostatniej chwili został wstrzymany atak na nie polskich myśliwców. Po tygodniu wojny eskadra podporucznika Sierpińskiego została przeniesiona za Bug, na lotnisko Gnojno-Owadno. 12 września 1939 roku, podczas bombardowania niemieckiej

kolumny pancerno–motorowej na szosie Radymno–Krakowiec, została zaatakowana przez myśliwce wroga Me–109. Maszyna Sierpińskiego po nieudanej próbie awaryjnego lądowania na polach wsi Mięksiz Stary, uległa rozbiciu. Załoga zginęła. Podporucznik Stanisław Sierpiński wraz z kolegami został pochowany na cmentarzu w Charytanach.



### **Plutonowy pilot CZESŁAW WINKLER**

Urodził się 3 lipca 1911 roku we wsi Białka k. Białej Podlaskiej. Od najmłodszych lat interesował się lotnictwem. Po ukończeniu szkoły powszechnej uczył się zawodu mechanika. Po powołaniu do wojska skierowany został do Podoficerskiej Szkoły Pilotów w Bydgoszczy, którą ukończył w 1933 roku w stopniu kaprała. Wstąpił do służby nadterminowej i jako plutonowy został instruktorem pilotażu w 213 eskadrze ćwiczebno–bombowej 1 Pułku Lotniczego w Warszawie. Z końcem sierpnia odleciał z eskadrą do

bazy lotnictwa bombowego w Małaszewiczach. Baza ta, budowana od 1936 roku, spełniała wszystkie funkcje nowoczesnego centrum lotnictwa wojskowego. Na lotnisku w Małaszewiczach znajdowało się wówczas: 31 samolotów PZL–Łoś, do których w pierwszych dniach września dołączyło jeszcze 8, oraz 5 bombowców LWS–4 Żubr i około 30 mniejszych samolotów. 1 września 1939, od godziny 5:40, niemiecka Luftwaffe rozpoczęła naloty bombowe na bazę. W czterech nalotach tego dnia zginęło około czterdziestu osób z personelu, a znaczna ilość sprzętu została zniszczona. Pod koniec dnia zdołano zamaskować i rozproszyć dwadzieścia pięć ocalałych samolotów, kilka przeleciało na lotniska zapasowe w Koroszczyńcu i Zalesiu. Drugiego dnia wojny ostatnie zdolne do lotu dwadzieścia dwa Łosie ewakuowano do Żabczyc koło Pińska. Podczas kolejnego bombardowania, 3 września 1939 roku, zginął plutonowy pilot Czesław Winkler. Został pochowany w zbiorowej mogile żołnierskiej na terenie Twierdzy Brzeskiej. Na cmentarzu przy ul. Janowskiej, na grobie jego rodziców znajduje się poświęcona mu pamiątkowa tablica.



## **Porucznik pilot ZBIGNIEW WOCH**

Urodzony 19 listopada 1914 roku w Sworach (według innych źródeł w Huszlewie). Ukończył szkołę powszechną i kontynuował naukę w Państwowym Seminarium Nauczycielskim im. Mieczysława Brzezińskiego w Leśnej Podlaskiej. W czasie edukacji interesował się lotnictwem i modelarstwem. Po maturze nie podjął pracy w zawodzie nauczyciela – wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Uzyskał promocję na podporucznika obserwatora i otrzymał skierowanie do eskadry, w której walczył w 1939 roku. Po 17 września przekroczył granicę polsko-litewską, a następnie przedostał się na Łotwę, gdzie został internowany.

Po wkroczeniu na te tereny Armii Czerwonej został wywieziony w głąb Rosji, do łagru. Po ataku Niemiec na ZSRR, gdy w wyniku układu Sikorski-Majski, zaczęto zwalniać polskich obywateli, podporucznik Zbigniew Woch przedostał się do punktu zbornego powstającej Armii gen. Andersa. Jako podoficera z kwalifikacjami lotniczymi, odesłanego do Wielkiej Brytanii. Tam przeszedł standardowe szkolenie językowe i nawigacyjne. W lipcu 1943 roku został przeniesiony do jednostki szkolenia operacyjnego i zgrywania załóg samolotów bombowych, skąd trafił do polskiego dywizjonu bombowego 300.

W swój ostatni lot wyruszył 24 kwietnia 1944 roku. Celem było bombardowanie obiektów przemysłowych w Karlsruhe. Załoga wykonała zadanie, mimo ostrzału artylerii wroga. Nie udało się ustalić dlaczego samolot nie wrócił do bazy. Niektóre źródła podają, że zestrzelony lub uszkodzony, wpadł do morza.



## **Kapitan pilot ZBIGNIEW ŻMIGRODZKI**

Urodził się w 1910 roku w Białej Podlaskiej. Ukończył szkołę powszechną i dalej kształcił się w Państwowym Gimnazjum Męskim im. Józefa Ignacego Kraszewskiego. Zdał maturę w 1934 roku. Jako gimnazjalista osiągał sukcesy w strzelectwie sportowym. Powołany do wojska, służył w 34 Pułku Piechoty, a następnie został skierowany do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa. Wziął udział w wojnie obronnej Polski w 1939 roku w stopniu podporucznika pilota w składzie 56 Eskadry Obserwacyjnej, będącej częścią Armii Karpaty. Po 17 września przekroczył granicę polsko-rumuńską. Następnie przedostał się do Francji, gdzie przeszedł szkolenie, ale nie zdążył wziąć udziału w walce. Ewakuował się do Wielkiej Brytanii, gdzie do 1941 roku latał jako instruktor. Później służył w 306 Dywizjonie Myśliwskim i 285 Dywizjonie Myśliwskim RAF. Przeszedł następnie do 303 Dywizjonu im. Tadeusza Kościuszki. W jego szeregach walczył do września 1944 roku. Do końca wojny, już w stopniu kapitana, latał w 317 Dywizjonie Myśliwskim Wileńskim. Odznaczony dwukrotnie Krzyżem Walecznych i Medalem Lotniczym. Zdemobilizowany, pozostał w Wielkiej Brytanii i pracował jako urzędnik. Zmarł w 1977 roku w Londynie.