

Instytut Pamięci Narodowej

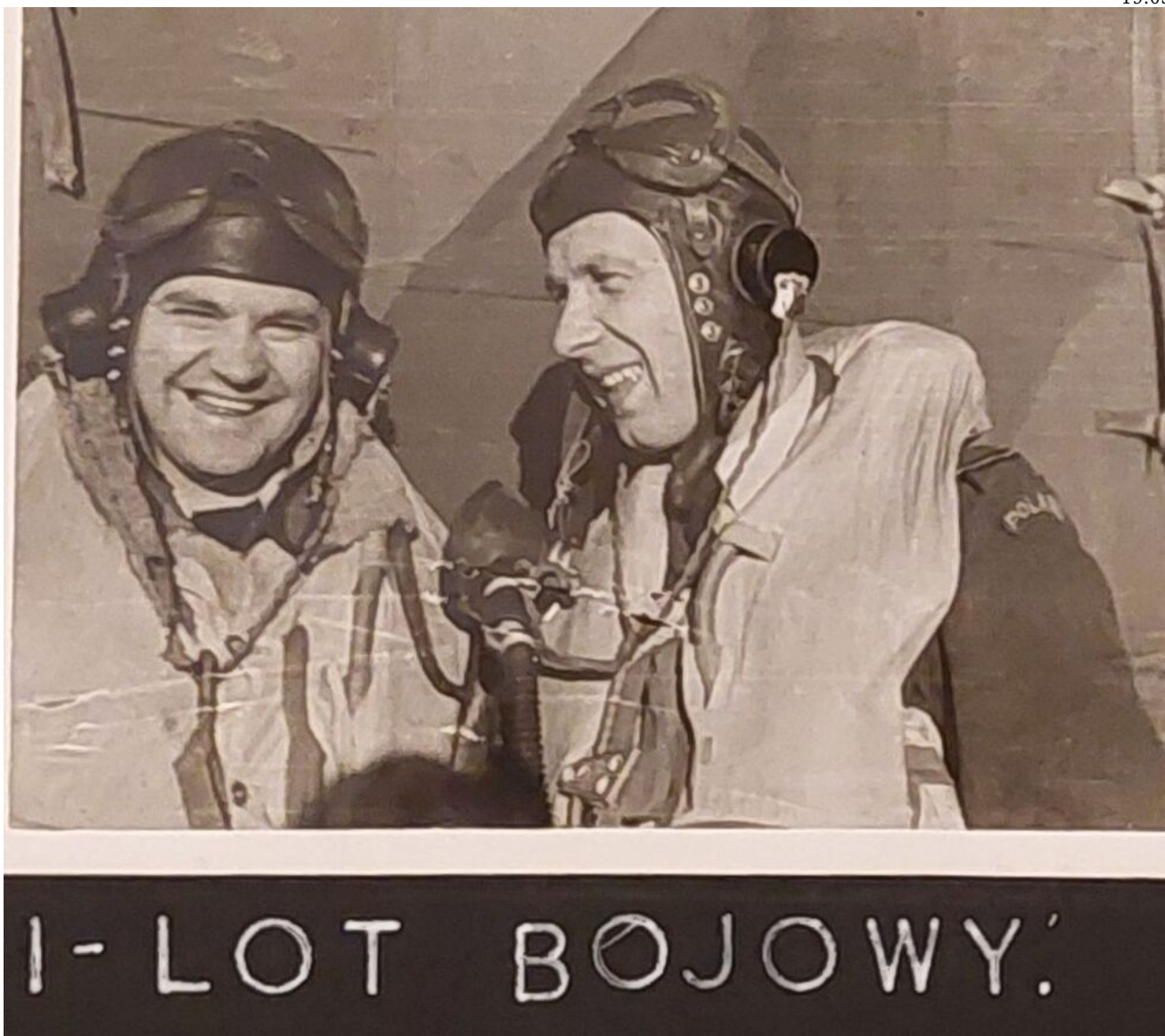
<https://ipn.gov.pl/pl/historia-z-ipn/215718,Stanislaw-Sawicki-Losy-pilota-losy-zolnierza.html>
26.02.2026, 23:59

Stanisław Sawicki. Losy pilota, losy żołnierza

To co piękne i to co straszne przychodzi czasem w tym samym dniu roku. 19 marca 1944 r. urodziła mu się córka. Rok później, 19 marca 1945 r., zginął w rozbitym samolocie. Ale to nie koniec tej historii...

[Lotnictwo Polskie Siły Zbrojne poza krajem Polskie wojsko](#)

19.03



Pamiątkowe zdjęcie Stanisława Sawickiego (po prawej) po pierwszym locie bojowym. Kopia w zbiorach M. Kapusty

Wojna zbliżała się ku końcowi. Był ranek 19 marca 1945 r., uszkodzony Mustang III FX 860 z 309 Dywizjonu Myśliwskiego „Ziemi Czerwieńskiej” rozbił się, lądując awaryjnie na terenie Broomfield, niedaleko bazy RAF Andrews Field. Świadkowie wspominali, że leciał na wysokości około 100 metrów, dymił. Prawdopodobnie starał się wylądować. Będąc już nisko nad ziemią, w pewnym momencie wykonał ostry skręt w lewo, chcąc ominąć budynek szpitala, chwilę później zahaczył skrzydłem o ziemię. Samolot stanął w płomieniach. Ciężko poparzony, ranny pilot por. (F/Lt) Stanisław Sawicki został wyciągnięty z wraku. Przetransportowano go do szpitala. Obrażenia były bardzo ciężkie, zmarł około 10 godzin później. Tylko tyle o jego tragicznej śmierci wiemy z dokumentów.

Według przekazu znanego rodzinie samolot miał lecieć z pełnymi zbiornikami paliwa, więc jego uderzenie w budynki mieszkalne mogłoby spowodować straszne zniszczenia. Prawdopodobnie mając to na względzie pilot nie zdecydował się na odrzucenie zapasowych zbiorników paliwa. Ryzykując dalszy lot uszkodzoną maszyną, szukał dogodnego miejsca do awaryjnego lądowania. Nie zdołał jednak bezpiecznie przyziemić.

Kilka dni później, 23 marca odbyła się ceremonia pogrzebowa. Porucznik pil. Stanisław Sawicki został pochowany na cmentarzu North Weald Bassett (St. Andrew), w hrabstwie Essex. Pośmiertnie odznaczono go Krzyżem Walecznych oraz Medalem Lotniczym trzykrotnie. Był doświadczonym żołnierzem, mającym za sobą wiele lotów bojowych. Już w sierpniu 1943 r. otrzymał prawo noszenia Polowej Odznaki Pilotów.

Staraniem kolegów z dywizjonu w prasie ukazał się skromny nekrolog. W Wielkiej Brytanii zostawił żonę Elżbietę i małą córeczkę, która w dniu jego śmierci obchodziła pierwsze urodziny. Rodzice, którzy byli w Polsce, o śmierci syna dowiedzieli się dopiero po wojnie.

Kim był pilot polskiego dywizjonu

Urodził się w Odessie 7 maja 1913 r. Nie wiemy, kiedy rodzice z małym synkiem wrócili do ojczyzny. Czy było to jeszcze przed odzyskaniem niepodległości, a może – co bardziej prawdopodobne – jesienią roku 1918? W roku 1920 jego ojciec ochotniczo wstąpił do Wojska Polskiego, do jednostki lotniczej. Tata małego Stanisława do domu wrócił w roku 1921. W tym okresie mieszkali w powiecie opatowskim. Rok później wyjechali na Pomorze i zamieszkali w Tczewie. Tam w 1924 r. Stanisław rozpoczął naukę w gimnazjum humanistycznym. Po ukończeniu tego etapu edukacji kontynuował ją, kończąc najpierw Polską Szkołę Handlową, a w 1936 r. Polską Wyższą Szkołę Handlową w Gdańsku.

W roku 1933 odbył pierwszy etap przeszkolenia wojskowego, a rok później odbywał szkolenie w pilotażu w ramach Obozu Przysposobienia Wojskowego Lotniczego w Łasku. Rozpoczął je 14 kwietnia, a ukończył 18 czerwca, otrzymując świadectwo Ośrodka Przysposobienia Wojskowego Lotniczego. Nie wiemy, co wpłynęło na jego decyzję o wyborze, w ramach przysposobienia wojskowego, służby w lotnictwie. Nowy, bliżej nieznany rodzaj wojska? Doznania i emocje wiążące się z lataniem? A może przykład ojca, który w czasie wojny polsko-bolszewickiej służył w jednostce lotniczej? Na to pytanie prawdopodobnie nie znajdziemy odpowiedzi. Pewne jest, że ten pierwszy bliski kontakt z lataniem miał wpływ na jego dalszą karierę wojskową. Z pewnością, aby przejść przeszkolenie lotnicze, musiał się także wykazywać odpowiednimi predyspozycjami psychofizycznymi, zaliczyć stosowne badania.

Od września 1937 r. odbywał służbę wojskową w 62 Pułku Piechoty w Bydgoszczy, w ramach Dywizyjnego Kursu Podchorążych Rezerwy 15 DP. Kursantem miał być do 2 stycznia 1938 r. To, że znalazł się w gronie szkolonych w ramach tego kursu nie było przypadkiem. Warto zasygnalizować, że w okresie II RP absolwenci szkół średnich lub studiów – określane jako poborowi z cenzusem – zasadniczo byli powoływani właśnie do szkół podchorążych rezerwy.

Był to krótki okres, w którym jego służba łączyła się z wojskami lądowymi. 3 stycznia 1938 r. trafił do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Dęblinie, a następnie, w okresie od 15 maja do 13 (lub 15) września 1938 r. był w Szkole Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Sadkowie (Radomiu – Sadkowie). Po ukończeniu szkolenia, w połowie września 1938 r., na krótko miał trafić do 4 Pułku Lotniczego w Toruniu. Następnie przeniesiony został do rezerwy. W okresie od lutego do kwietnia 1939 r. ukończył kurs instruktorów pilotażu dla pilotów rezerwy.

Kolejny etap służby wojskowej, decydujący zarazem o jego dalszych losach, nastąpił w ostatniej dekadzie sierpnia 1939 r. 21 sierpnia został zmobilizowany do eskadry treningowej 4 Pułku Lotniczego w Toruniu jako pilot - instruktor.

Warto wspomnieć, że pułk ten był jednostką powstałą w roku 1924. Utworzenie go miało na celu zwiększenie potencjału lotnictwa wojskowego naszego kraju. W ramach tej jednostki w latach 30. powołano także bazę lotniczą oznaczoną tym samym numerem. Na wypadek wojny zakładano przekształcenie pułku w Bazę Lotniczą nr 4. Miała ona pełnić funkcję zaplecza dla jednostek walczących na froncie. Tak stało się w przeddzień wybuchu II wojny światowej.

Baza, którą kierował mjr Adam Sheybal, a której lokalizacja była dobrze znana, została przez Niemców zbombardowana już pierwszego dnia wojny. Dowództwo 3 września zdecydowało o jej ewakuacji w kierunku południowo-wschodnim. W tej operacji uczestniczył Stanisław Sawicki, który na początku września odbył przelot samolotem RWD 13S do Małaszewicz w woj. lubelskim. Znajdowała się tutaj duża i nowoczesna baza lotnicza, pełniąca funkcje m.in. składnicy paliwowej i miejsca stacjonowania samolotów PZL-37 „Łoś”.

Jadąc transportem kolejowym przeżył bombardowanie 9 września pod Łowiczem. W dalszą drogę ruszył pieszo i korzystając z przygodnych środków transportu dwa dni później przybył do Warszawy, gdzie udał się do punktu zbornego. W Warszawie znajdowała się spora grupa żołnierzy 4 Bazy, którzy zostali rozproszeni, przemieszczając się w kierunku południowo-wschodnim. 12 września, zgodnie z rozkazem kpt. Żurkowskiego, opuścił Warszawę i wyruszył do Brześcia, a następnie do Kowla, celem dołączenia do bazy.

Droga żołnierza

17 września, zgodnie z rozkazem przełożonego, tak jak wielu innych żołnierzy, przekroczył przez Serafińce (ówcześnie woj. stanisławowskie, aktualnie Серафинці na Ukrainie) granicę rumuńską. Znalazł się w Czerniowcach, a następnie 24 września dotarł do miejscowości Tulcea (Tulcza w okręgu Dobrudża). Przebywał tam prawdopodobnie do końca miesiąca. Następnie udał się do Calafat. W obozie zlokalizowanym w tej miejscowości pełnił obowiązki dowódcy III plutonu 7 kompanii. Zajmował się wysyłką żołnierzy do Bukaresztu. W tym okresie spotkało go wyróżnienie, albowiem 3 października mianowany został na pierwszy stopień oficerski - podporucznika pilota.

Na początku grudnia został przeniesiony do Târgu Jiu, a 20 grudnia, na rozkaz przełożonego, udał się do Bukaresztu. Z początkiem nowego roku - 8 stycznia 1940 r. wyjechał z tego miasta, posługując się „legalizacyjnymi” dokumentami na nazwisko Stanisław Gierszewski i przez Jugosławię oraz Grecję przedostał się do Francji. Jeszcze w styczniu dotarł do Marsylii, skąd przez pobliską bazę wojskową Camp de Carpiagne w pierwszych dniach lutego przybył do Stałej Lotniczej Stacji Zbornej w Septfonds. Nie dysponuję bliższymi danymi dotyczącymi jego służby we Francji, tak samo jak i informacją, kiedy dokładnie znalazł się w Wielkiej Brytanii.

Prawdopodobnie w sierpniu 1940 r. był już w bazie Kirkham. Został pilotem 309 Dywizjonu Wsparcia „Ziemi Czerwieńskiej” (Dywizjonu Współpracy). Była to jednostka współpracy z armią (oddziałami lądowymi). Jak podaje Jerzy B. Cynk formowano ją w Renfrew w okolicach Glasgow (baza Abbotsinch). Na jej wyposażeniu znalazły się samoloty Westland Lysander. Następnie jednostka została przekształcona w dywizjon rozpoznania taktycznego. W 1942 r. Stanisław Sawicki odbył pierwszy lot bojowy. Po wprowadzeniu do służby w dywizjonie nowych samolotów - Mustangów I, bardzo różniących się od dotychczas używanych, znalazł się w grupie sześciu pilotów odesłanych do 41 Operational Training Unit, celem zaawansowanego szkolenia na tym

typie samolotu. Umiejętności doskonalił w 26 Squadron RAF.

Na początku 1943 r. wraz z jednostką stacjonował w Findo Gask. Następnie została ona przeniesiona do Kirknewton. W tym okresie nastąpiła zmiana dowódcy dywizjonu.

20 maja w kościele polskim w Londynie Stanisław Sawicki zawarł związek małżeński z Elżbietą Danek, która pochodziła z Krakowa. Wybranka serca po ukończeniu szkoły hotelarskiej wyjechała w 1937 r. do Wielkiej Brytanii na kurs prowadzony przez Zgromadzenie Sióstr Nazaretanek. Po ukończeniu kursu wróciła do Polski. Ponownie wyjechała wiosną 1939 r. na praktykę biurową w Londynie. Tam zastał ją wybuch wojny. W późniejszym okresie pracowała w polskim konsulacie.

W rodzinnym archiwum zachowała się kartka z życzeniami, które nowożeńcy dostali od przyjaciół Stanisława, polskich pilotów – por. Eugeniusza Rajewskiego i por. Romana Jaremy. Jeden z nich – Eugeniusz Rajewski – zginął niedługo później, podczas pozorowanej walki 27 grudnia 1943 r.

Wiosną i latem 1944 r. Stanisław Sawicki, tak jak inni piloci dywizjonu, wykonywał loty patrolowe i osłonowe. Służba była raczej monotonna, ze względu na charakter wykonywanych zadań. 19 marca na świat przyszła jego córka, której szczęśliwi rodzice nadali imię Katarzyna.

W drugiej połowie roku nastąpiła kolejna zmiana charakteru jednostki, w której służył Stanisław Sawicki. Z dywizjonu myśliwsko-rozpoznawczego stał się on dywizjonem myśliwskim i wszedł w skład 133. Polskiego Skrzydła Myśliwskiego. Z końcem grudnia piloci wykonywali zadania bojowe jako eskorta bombowców. Podobnie w pierwszych miesiącach ostatniego roku wojny. 19 marca 1945 r. podczas operacji „Ramrod 1504” zginął doświadczony pilot, który w sumie spędził w powietrzu 922 godziny. Zginął, lecąc samolotem uważanym za jedną z najlepszych, a może najlepszą maszynę myśliwską tamtych czasów. Był ostatnim poległym pilotem 309 Dywizjonu podczas II wojny światowej. Jednym z tych, którzy walcząc o wolną Polskę pod znakiem białoczerwonej szachownicy zapłacili za to najwyższą cenę.

Pamięć

Po śmierci Stanisława żona otrzymała duże wsparcie ze strony Angielki – Marie Therese Dubras, która była matką chrzestną Katarzyny. Wdowę wspierali także koledzy męża. Ostatecznie zdecydowała się ona na powrót do rodzinnego Krakowa, do którego przybyła w lipcu 1947 r. Odwiedzić grób męża mogła dopiero po październiku 1956 r. Córka dorastała, działała w drużynie harcerskiej, została instruktorką, drużynową 18 KDH. Ukończyła studia, wyszła za mąż, rozpoczęła pracę naukową, urodziła syna Piotra Kapustę.

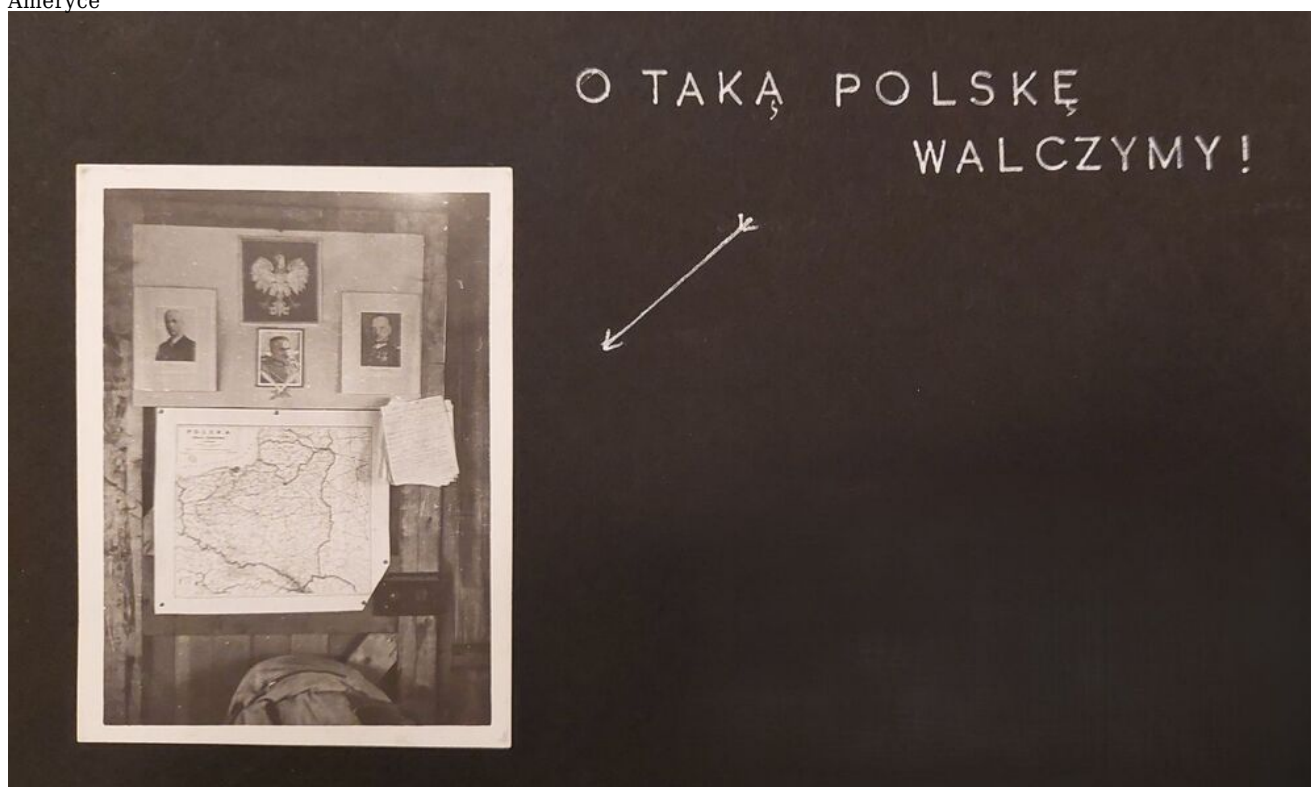
Mimo że wnuk znał dziadka tylko z nielicznych zdjęć oraz opowiadań babci i mamy, postać Stanisława Sawickiego wpłynęła mocno na jego zainteresowanie historią Wojska Polskiego, Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie, dziejami dywizjonów walczących w ramach RAF, losami pilotów. Historia Stanisława Sawickiego oddziaływała nie tylko na niego, ale także na mnie. Był jednym z tych, którzy oddali życie za Ojczyznę, a jego tragiczna śmierć pod sam koniec wojny, kilka tygodni po konferencji jałtańskiej, jest jakże wymowną ilustracją dramatycznych losów wielu obrońców Polski. Pamięć o Stanisławie trwa, a historia jego służby i męstwa w walce jest wzorem; wierzę, że również dla młodych pokoleń.

Tekst Marcin Kapusta

Materiał ikonograficzny ze zbiorów rodzinnych, kopie w posiadaniu autora.



Polscy piloci przy mustangu. Kopia w zasobie IPN, oryginał w zbiorach Stowarzyszenia Weteranów Armii Polskiej w Ameryce



O taką Polskę walczyliśmy. Mapa RP, baza 309 Dywizjonu. Kopia w zbiorach M. Kapusty



ELŻUNI-

NA PAMIĄTKĘ

RADOSNYCH CHWIL

POŚWIĘCA-

LONDYN, W MAJU 1943.

Stach.

Pamiątka przygotowana dla małżonki, maj 1943. Kopia w zbiorach M. Kapusty

DROGIEMU STĄSKOWI

I JEGO NADOBNEJ MAŁŻONCE

w dniu ślubu najlepsze życzenia szczęścia
osobistego, wszelkiej pomyślności i błogosławie-
nieństwa Bożego składają

szczerze oddani

E. Rajewski
R. Jarema

N.b. Ośmielamy się załączyć skromny prezent
wojenny

London, 20. 5. 1943.



Ślub Elżbiety i Stanisława. Kopia w zbiorach M. Kapusty



Odznaka Stanisława Sawickiego z okresu służby w 4 Pułku Lotniczym. Kopia w zbiorach M. Kapusty

[Poprzedni Strona](#)

[Następny Strona](#)

Polskie Siły Zbrojne poza krajem, Polskie wojsko

Artykuł