

Instytut Pamięci Narodowej

<https://ipn.gov.pl/pl/historia-z-ipn/216923,Jan-Zumbach-dowodca-slynnego-Dywizjonu-303.html>
26.02.2026, 23:58

Jan Zumbach – dowódca słynnego Dywizjonu 303

Jan Zumbach, polski as myśliwski II wojny światowej, był postacią bardzo barwną i zdecydowanie wyróżniającą się „gawędziarstwem” spośród innych polskich lotników. Urodził się 14 kwietnia 1915 roku w Ursynowie, wówczas podwarszawskiej wsi.

[Lotnictwo](#)

14.04

W wieku 7 lat wraz z rodziną przeprowadził się do Bobrowa, gdzie rozpoczęła się jego edukacja. Miłość do samolotów obudziła się w nim podczas pokazów lotnictwa odbywających się w 1928 r. w Brodnicy, wtedy też Jan podjął decyzję o karierze pilota. Jako 21-letni mężczyzna sfalszował zgodę matki i ochotniczo wstąpił do wojska. Po ukończeniu służby w piechocie w 1936 r., jeszcze tego samego roku rozpoczął naukę w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, kończąc ją w 1938 r. ze stopniem podporucznika. Przed wybuchem II wojny światowej, będąc członkiem załogi 111. Eskadry Myśliwskiej, uległ wypadkowi samochodowemu, przez co trafił do ośrodka rehabilitacyjnego w Zaleszczykach. Po wybuchu II wojny światowej Zumbach rozpoczął poszukiwania swojej eskadry, jednak na próżno. 17 września 1939 r. udał się do Rumunii, gdzie nie był mile widziany, przez co musiał uciekać do Bejrutu, a następnie do Francji. Po bezpiecznym dotarciu na miejsce, wysłano go do Centrum Wyszukolenia Lotnictwa Polskiego. W maju 1940 r. został przydzielony do polskiej jednostki lotniczej o nazwie I Klucz Kominowy, podporządkowanej francuskim siłom lotniczym. Nie odniósł tam większych sukcesów. Latem 1940 r. ewakuował się na statku „Kmicic” do Wielkiej Brytanii, gdzie 2 sierpnia został wcielony do Dywizjonu 303 im. Tadeusza Kościuszki, stacjonującego w Norholt. Pierwszym samolotem Kaczora Donalda, bo tak Zumbacha nazywali koledzy, był Hawker Hurricane Mk.I. Pilotując ten myśliwiec podczas Bitwy o Anglię, Jan wykazał się wielką odwagą, niepozobawioną brawury. Od sierpnia 1944 r. do 30 stycznia 1945 r. dowodził 133 Polskim Skrzydłem Myśliwskim.

Potwierdzono, że podczas II wojny światowej Jan Zumbach zestrzelił 13 samolotów, przy czym prawdopodobnie liczba zestrzeleń osiągnęła 18 sztuk. Oprócz Krzyża Srebrnego Orderu Virtuti Militari został odznaczony czterokrotnie Krzyżem Walecznym, dwukrotnie Medalem Lotniczym, Polowym Znakiem Pilota oraz dwukrotnie brytyjskim Zaszczytnym Krzyżem Lotniczym.

Jan Zumbach – bohater Bitwy o Anglię

Przeszedł długi szlak bojowy, latał pod niebem Francji i Wielkiej Brytanii. Po wojnie brał udział w Afryce w działaniach lotnictwa Katangi i Biafry. W jego karcie bojowej brak jest tylko lotów podczas kampanii wrześniowej. Dlaczego?

On sam barwnie opisał to w swoich wspomnieniach. Wg. jego wersji, jako młody pilot, wspólnie z kolegami bawił się zbyt hucznie podczas szkoły ognia zorganizowanej w maju 1939 roku w Brześciu nad Bugiem. Ich dowódca postanowił ich ukarać, nakazując powrót 26 maja do Warszawy w bardzo ciasnym szyku - właściwie skrzydło przy skrzydle. Aby uniemożliwić im lot z zachowaniem większej odległości związał końcówki skrzydeł ich samolotów liną.

Zumbach wspominał, że pokonali tę trasę (liczącą 200 km) w dużym napięciu nerwowym, ale nie zrywając łączących ich lin. Dopiero przy podejściu do lądowania na Okęciu o godz. 11.50

nastąpiła katastrofa. Przed samolotem Zumbacha pojawił się samochód pracownika lotniska, który rozstawiał światła do lotów nocnych. PZL P.11a uderzył w niego podwoziem i rozbił się. Zumbach ze złamaną nogą trafił do szpitala, kuracja uniemożliwiła mu dołączenie do macierzystej jednostki przed 1 września.

Tyle wiemy z barwnej autobiografii naszego bohatera. Jednak pojawiają się pewne wątpliwości. Zumbach podaje zupełnie inną datę zdarzenia (10 maja), nie wymienia nawet nazwiska tego srogiego dowódcy, prowadzący formację kpt. Gustaw Sidorowicz zezwolił na lot z narażeniem życia pilotów, dlaczego światła do lotów nocnych rozstawiano w południe oraz dlaczego rozbity samochód jest własnością cywilną?

Zachowane dokumenty 111 eskadry myśliwskiej nie zawierają informacji o pociągnięciu kogokolwiek do odpowiedzialności za ten wypadek. Jedynie w rozkazie nr 123 z dn. 31 maja dowódca 1. pułku lotniczego zabronił wykorzystywania terenu pułku jako drogi dojazdowej do cywilnej części lotniska Okęcie.

Konkluzja jest jedna - Zumbach zdecydowanie ubarwił całą historię. Pechowy lot był zwykłym, nudnym lotem pomiędzy dwoma lotniskami, a samochód pojawił się przypadkowo w miejscu, gdzie nie powinno go być. Zabrakło przysłowiowego łutu szczęścia i jednego metra wysokości, a całe zdarzenie nie miałoby miejsca.

Opracowanie tekstu: Wiesław Kaczmarczyk

Polecamy:

- [Andrzej Olejniczak: Polacy w secesji Katangi i wojnie w Kongo 1960-1967](#)
- [Gra „Lotnicy - wojna w przestworzach”](#)
- [„Lotnicy - wojna w przestworzach” na portalu Biura Nowych Technologii](#)

[Poprzedni Strona](#)

[Następny Strona](#)

II wojna światowa, Lotnictwo

Artykuł



