

**Agata Żabierek**

**Krzysztof Żabierek**

**Biografia wojskowa Leona Michalskiego (1915-1979) nawigatora  
dywizjonu 307 Lwowskich Puhaczy<sup>1</sup>**

**Military biography of Leon Michalski (1915-1979) navigator of the  
307 squadron Lwowskich Puchaczy**

**Abstrakt:**

Artykuł porusza wojskową historię życia mieszkańca Wielkopolski Leona Michalskiego. W czasie II wojny światowej udało mu się przekroczyć granicę węgierską dzięki czemu znalazł się we Francji a następnie w Wielkiej Brytanii. W czasie wykonywania swoich żołnierskich czynności znalazł się w jedynym polskim nocnym dywizjonie myśliwskim 307. Jego wojskowa droga ukazuje determinację polskiego lotnika, który pomimo klęski w kraju kontynuował bój o wolną Polskę.

**Słowa kluczowe:** 307 dywizjon myśliwski, Strzałkowo, internowanie, kampania polska 1939 r, Wielka Brytania.

**Abstract:**

The article touches upon the military history of the life of the Wielkopolska inhabitant, Leon Michalski. During World War II, he managed to cross the Hungarian border, thanks to which he found himself in France and then in Great Britain. During his military operations he found himself in the only Polish 307 fighter squadron. His military path shows the determination of the Polish airman, who despite the defeat in the country continued to fight for free Poland.

**Keywords:** 307 fighter squadron, Strzałkowo, internment, Polish campaign 1939, Great Britain.

Ostatnie stulecie dotkliwie doświadczyło naród Polski, szczególnie tragicznym okazał się okres II wojny światowej i walk tzw. II konspiracji z sowieckim okupantem. W walkach tych na karty historii Polski trafiło wiele wspaniałych bohaterów o których wie prawie każdy z nas jak choćby generałowie Stanisław Maczek czy Władysław Anders. Jednak siłę polskiego wojska w tym okresie, tak jak i w każdym, stanowili żołnierze narażający swoje życie na pierwszej linii ognia, o których współczesna historiografia milczy. Niniejszy artykuł

---

<sup>1</sup> Puhacz według wielu ornitologów, nie pochodzi od słowa „puchu” jako upierzenia ptaka, lecz od wydawanego w nocy dźwięku „Puuu! Huu-Huuu!” Taka pisownia została świadomie przyjęta i stosowana w nazwie 307 Lwowskiego Dywizjonu Myśliwskiego Nocnego.

ma na celu przywrócenie pamięci o bohaterze urodzonym w Strzałkowie (powiat Września), walczącym w Polskich Siłach Powietrznych na Zachodzie.

Leon Michalski urodził się 10 kwietnia 1915 roku w Strzałkowie. Jego rodzice – Wincenty i Stanisława z domu Drwęcka byli właścicielami lokalnego sklepu kolonialnego<sup>2</sup>. Młody Leon po skończeniu nauki w szkole powszechnej w Strzałkowie kontynuował naukę w Korpusie Kadetów nr 3 w Rawiczu<sup>3</sup>. Korpusy kadetów stanowiły odrębną grupę szkół wojskowych. Ich zadaniem było przygotowanie dla wojska kandydatów do szkół oficerskich. W okresie 1918-1939 były trzy Korpusy Kadeckie (Lwów, Chełmno, Rawicz). Młody Leon w murach szkoły poddany był wysokiemu poziomowi nauki. Naukę przedmiotów ogólnych łączono w miarę możliwości z dyscyplinami wojskowymi; przykładowo w czasie nauki geografii wykładano terenoznawstwo, a z chemią wiadomości o materiałach wybuchowych i gazach bojowych<sup>4</sup>. Nauka w Rawiczu trwała 5 lat (od 1 września 1930 do 1 czerwca 1935 r.) i zakończyła się zdobyciem matury<sup>5</sup>. W momencie rozpoczęcia nauki w Szkole Kadetów doszło do zmiany na stanowisku kierownika Korpusu. Odchodzący ppłk Konstanty Witold Czachowski<sup>6</sup> przekazał w rozkazie pożegnalnym dla kadetów swoiste zasady jakimi powinni kierować się jego podopieczni: „*Pamiętajcie zawsze, by lata przebyte w Korpusie nie były przez was zmarnowane. Czeka was w przyszłości ciężka i odpowiedzialna służba – dla jasnej przyszłości Ojczyzny. Do służby tej trzeba przyjść przygotowanym, tak pod względem naukowym, jak i moralnym. Taką szkołą przygotowawczą jest dla was Korpus Kadetów*”<sup>7</sup>. Po maturze dwudziestoltni Leon wstąpił do Szkoły Podchorążych Piechoty w Ostrowi Mazowieckiej<sup>8</sup>, którą ukończył na 153 lokacie 15 października 1937 roku<sup>9</sup>.

Wraz z ukończeniem Szkoły Podchorążych Leon Michalski otrzymał stopień podporucznika i został skierowany do 17 Pułku Piechoty stacjonującego w Rzeszowie<sup>10</sup>.

<sup>2</sup> <http://www.polishairforce.pl/michalski.html>, aktualizacja 4.11.2017.

<sup>3</sup> Dziennik Rozkazów Ministerstwa Spraw Wojskowych Nr 25 z 25 lipca 1925 roku, poz. 268.

<sup>4</sup> S. Rutkowski, *Zarys dziejów polskiego szkolnictwa wojskowego*, Warszawa 1970, s. 112-114.

<sup>5</sup> Instytut Polski i Muzeum im. gen. Władysława Sikorskiego w Londynie, Zeszyt ewidencyjny Leona Michalskiego, (dalej IPMS).

<sup>6</sup> Konstanty Witold Czachowski (1885-1933) służył w Legionach Polskich, w roku 1917 internowany w Benjaminowie, uczestniczył w wojnie polsko-sowieckiej, po wojnie służył w 86 pp., odznaczony *Virtuti Militari* 5 klasy, czterokrotnie Krzyżem Walecznych [w:] <http://wykaz.muzeumpilsudski.pl/wykaz-legionistow/wykaz/legionista/33841-czachowski> aktualizacja 2.12.2017

<sup>7</sup> W. Lisowski, *Polskie Korpusy Kadetów 1765-1956*, Warszawa 1982, s. 222.

<sup>8</sup> Szkoła podchorążych Piechoty [w:] <http://www.wbc.poznan.pl/dlibra/docmetadata?id=120896> aktualizacja 4.12.2017 r.

<sup>9</sup> IPMS, Zeszyt ewidencyjny Leona Michalskiego.

<sup>10</sup> J. Majka, *Zarys historii wojennej pułków polskich w kampanii wrzesniowej. 17 Pułk Piechoty*, Pruszków 1992.

Przez rok (październik 1937- październik 1938) pełnił obowiązki dowódcy plutonu, następnie do 3 czerwca 1939 roku był dowódcą oddziału zwiadowczego<sup>11</sup>.

Z początkiem czerwca 1939 roku rozpoczął on swoją przygodę z lotnictwem. Do 25 sierpnia uczestniczył w 7 aplikacyjnym kursie dla oficerów lotnictwa (obserwacyjnym) w Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa nr 1 w Dęblinie. Dęblin, stanowiący wówczas centrum życia lotniczego w Polsce, dawał możliwość rozwinięcia w szybkim okresie umiejętności lotniczych wśród młodych pasjonatów lotnictwa<sup>12</sup>. Uczestnictwo w kursie Leona Michalskiego zostało jednak przerwane w wyniku zagrożenia agresją niemiecką na Polskę. Dnia 25 sierpnia 1939 roku Michalski został skierowany do Krakowa do 2 Pułku Lotniczego na doszkolenie obserwatorskie. W zeszycie ewidencyjnym pilota odnaleźć można informację, że okres ten trwał do 10 września 1939 roku, po którym pełnił obowiązki dowódcy plutonu 1 kompanii wartowniczej Bazy Lotniczej nr 2 w Krakowie<sup>13</sup>. Leon Michalski kampanię polską w roku 1939 odbył w składzie Armii „Kraków”. Do jej zadań obronnych w wypadku agresji niemieckiej na Polskę należała obrona rejonu przemysłowego Górnego Śląska, osłanianie kierunku na Kraków od południowego zachodu, opóźnienie i rozpoznanie działających tu sił nieprzyjaciela, zabezpieczenia jak najdłużej odcinka linii kolejowej Żąbkówice-Częstochowa<sup>14</sup>.

W momencie wycofywania się Armii „Kraków” młody adept lotnictwa rozpoczął ewakuację na wschód. W dniu 22 września trafił do niewoli sowieckiej, z której udało mu się uciec trzy dni później<sup>15</sup>. 16 października 1939 roku w grupie cywilnej przekroczył granicę węgierską. Tym samym rozpoczął swoją tułaczkę wojskową w czasie II wojny światowej<sup>16</sup>.

### Przez Węgry do Francji

<sup>11</sup> IPMS, Zeszyt ewidencyjny Leona Michalskiego.

<sup>12</sup> W latach 1927-1939 szkoła dostarczyła lotnictwu polskiemu blisko 1000 oficerów, z tego ponad 700 obserwatorów i prawie 300 pilotów. W roku 1938 lotnictwo polskie miało nie mniej jak 425 pilotów wyszkolonych w Dęblinie. Można więc przyjąć, że polskie eskadry lotnicze we wrześniu 1939 roku składały się niemal w 100% z wychowanków dęblńskiej szkoły [w:] J. Celek, *Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza im. Jana Krasickiego*, Warszawa 1979, s. 80-82.

<sup>13</sup> IPMS, Zeszyt ewidencyjny Leona Michalskiego.

<sup>14</sup> W. Steblik, *Armia Kraków 1939*, Warszawa 1989, s. 15-16.

<sup>15</sup> Okoliczności w jakich Leon Michalski trafił do niewoli są nieznane. Na podstawie analizy działań Armii „Kraków” można przyjąć, że Leon Michalski został wzięty do niewoli w wyniku działań 36 Bpanc. sowieckiej w rejonie Włodzimierza, która w dniach 19-22 września pochwyliła około 12 tys. żołnierzy i 1500 oficerów. Możliwe też że trafił do niewoli po walkach jakie w okolicach Krzemieńca, jakie prowadziła 44 Dywizja Strzelcecka sowiecka, która w tych dniach wzięła do niewoli 600 podoficerów i szeregowych. [w:] Cz.K. Grzelak, *Kresy w czerwieni 1939*, s. 397.

<sup>16</sup> Ministry of Defence (dalej MoD), Dokumenty Leona Michalskiego.

Kapitulacja Wojska Polskiego w czasie walk obronnych w 1939 roku nie zakończyła uczestnictwa wojsk polskich w działaniach w czasie II wojny światowej. Pomimo zobowiązań międzynarodowych, jakie wypełnić miały kraje do których udawali się polscy żołnierze, sytuacja na Węgrzech była pomyślna dla Polaków<sup>17</sup>. Nie posiadamy żadnych wspomnień podróży Michalskiego przez Węgry. W publikacji „*Jednodniówka Lotnictwa Polskiego w Anglii*” wydanej w roku 1941 znalazło się wspomnienie polskiego pilota, który przekroczył granicę węgierską w tym samym okresie co Michalski wraz z kolegami po fachu. Możliwe jest, że w grupie tej mógł być Leon<sup>18</sup>.

Pierwszą czynnością, jaką przyszło zrobić ukrywającym się lotnikom, było dokładne przygotowanie maskowania: „*od fikcyjnych legitymacji i zaświadczeń, stwierdzających rzekomy cel wyjazdu do miejscowości przygranicznych, aż do główek kapusty i kalafiorów, wiezionych dla domu i zabawek dla oczekujących jakoby dzieci, okazało się przydatne na kontrolach*”. Następnie lotnicy udali się piechotą, w nocy, na górskie ścieżki w celu uniknięcia ludzkich osiedli: „*Tu idziemy nieco swobodniej, stale jednak zachowując ciszę i bacznie nad słuchując*”. W nocy z 16 na 17 października opisana grupka lotników doszła do granicy, przez którą biegły ogrodzenia z drutu kolczastego: „*nietrudne do przejścia. Przekroczywszy je schodzimy połoniną w dół i w kilka minut jesteśmy w lesie, w którym po omacku wyszukujemy drogę*<sup>19</sup>”. Leon Michalski 4 listopada dotarł do Budapesztu, gdzie udało mu się uzyskać dokumenty pozwalające na podróż do Francji. Dokumenty takie można było uzyskać w biurze ewakuacyjnym „Ewa”, które mieściło się przy ul. Vaci 37 usytuowanej ukośnie naprzeciw konsulatu polskiego, gdzie wydawano paszparty. Z początkiem listopada 1939 roku wymagano, aby opuszczający Węgry mieli nie tylko paszport wystawiony z datą sprzed 1 września 1939 roku, ale również wizę węgierską, jugosłowiańską i włoską. Oficjalną wersją podawaną przez biuro „Ewa” był werbunek cywilów polskich do prac polowych we Francji, za co każdy chętny dostawał 10 pango i 2 dolary na drogę<sup>20</sup>. Drogę do Francji Leon Michalski odbył przez Jugosławię i Włochy. Udana podróż była zasługą m.in. polskiego

<sup>17</sup> Na podstawie przepisów prawa międzynarodowego przekraczający granicę polscy żołnierze podlegali szczególnie V konwencji haskiej, mówiącej o prawach i obowiązkach mocarstw i osób neutralnych w razie wojny lądowej. Na jej podstawie Węgry uznać należało za teren, przez który strona wojująca (Polska) nie mogła przeprowadzić wojsk lub taborów z amunicją czy z aprowizacją (artykuł 2) [https://www.mswia.gov.pl/ftp/OCK/dokumenty\\_Prawo\\_MPH/1907\\_18\\_X\\_V\\_konwencja\\_haska.pdf](https://www.mswia.gov.pl/ftp/OCK/dokumenty_Prawo_MPH/1907_18_X_V_konwencja_haska.pdf) aktualizacja 29.11.2017.

<sup>18</sup> Według informacji podanych przez anonimowego autora wspomnień wydanych w 1941 roku podróż przez Węgry rozpoczęła się 14 października 1939 r. ze Lwowa, skąd grupa śmiałków dojechała w pobliże granicy pociągiem, aby następnie korzystając z górskich ścieżek przekroczyć przedwojenną granicę polsko-węgierską 16 października, tego samego dnia na podstawie informacji zawartych w dokumentach wojskowych Leon Michalski przekroczył w stroju cywilnym tę granicę. [w:] MoD, Dokumenty Leona Michalskiego.

<sup>19</sup> J.Z.B., *Przez zieloną granicę*, [w:] *Jednodniówka Lotnictwa Polskiego w Anglii*, Londyn 1941, s. 42-51.

<sup>20</sup> Z. Antoniewicz, *Rozbitkowie na Węgrzech, Wspomnienia z lat 1939-1946*, Warszawa 1987, s. 17-20.

ambasadora we Włoszech generała Bolesława Wieniawy-Długoszowskiego, którego zabiegi u władz włoskich pozwoliły na bezpieczny przerzut do Francji<sup>21</sup>.

6 listopada 1939 roku Leon dotarł do punktu granicznego w Modenie. Przekroczenie granicznej stacji odcisnąć musiało na polskim żołnierzu ogromne wrażenie. Nie posiadając bezpośrednich wspomnień Michalskiego warto przybliżyć wrażenia pierwszych chwil na francuskiej ziemi, jakie wyłaniają się z opisów zachowanych przez „turystów Sikorskiego” przekraczających granicę francusko-włoską w Modenie: „(...) *Stacja nieduża, po bokach widać było zbocza górskie pokryte śniegiem i lasiem o wyglądzie kosodrzewiny. Na peronie czekał na nas podoficer w niebieskim mundurze francuskim z białą-czerwoną opaską na ramieniu i polskim orzelkiem na furażerce. Poprowadził całą grupę przez peron do zabudowań prawie pustej stacji. Weszliśmy do biura gdzie za kilkoma stolami siedzieli żołnierze i podoficerowie w mundurach francuskich z dystynkcjami polskimi (...) Podchodząc podawaliśmy nasze personalia, jedni z siedzących za stołem zapisywali je, inni sprawdzali w swoich wykazach<sup>22</sup>*”. Po wstępnym przeprowadzeniu wiarygodności zeznań, Leon udał się do Lyonu, gdzie tworzone były polskie siły lotnicze we Francji. Jeszcze przed przybyciem do Francji Leona Michalskiego doszło do podpisania polsko-francusko-brytyjskiego porozumienia w sprawie organizacji polskiego lotnictwa. W wyniku porozumienia zawartego 25 października 1939 roku w siedzibie sztabu lotnictwa francuskiego w Paryżu uzgodniono, że strona brytyjska przyjmie kontyngent polskiego lotnictwa w sile 2000 osób personelu technicznego i pomocniczego we Francji, reszta polskiego personelu lotniczego miała pozostać we Francji<sup>23</sup>.

Warunki bytowania dla polskich pilotów były niegodziwe. Jak wspominał Mieczysław Wyszowski<sup>24</sup> listopad 1939 roku utrwalił się jako miesiąc, w którym „(...) *nadal nic się nie dzieje. Pieniądzy wypłacają tylko tyle, że starcza za ledwie na papierosy (...) nawet oficerowie cierpią na brak gotówki, ponieważ otrzymują tylko niewielkie zaliczki. Warunki bytowe są tu mizerne. Śpimy na siennikach, pościeli żadnej, jeden koc. Noce stają się coraz chłodniejsze. (...) Mimo to bractwo zaczęło się stopniowo zagospodarowywać. Ze skrzynek po pomarańczach urządzono sobie legowiska, kradzione beczki po winie czy też po piwie służyły za stoły<sup>25</sup>*”. W tym okresie Leon Michalski od 20 listopada 1939 roku odbywał szkolenie w

<sup>21</sup> K. Żabierek, *Bolesław Wieniawa Długoszowski – ofiara wojny polsko-polskiej*, Militaria, 2016, nr 4, s. 22-25.

<sup>22</sup> A. Majewski, *Wojna, ludzie i medycyna*, T.1, Lublin 1960, s. 60.

<sup>23</sup> W. Król, *Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii 1940-1945*, Warszawa 1976, s. 35.

<sup>24</sup> Mieczysław Wyszowski (1918-1976) Urodził się w Nowym Sączu. Walczył w 303 i 316 dywizjonie myśliwskim. Odznaczony VM V klasy, czterokrotnie Krzyżem Walecznym. Pochowany został na cmentarzu Powązkowskim [w:] <http://listakrzystka.pl/?p=327020> aktualizacja 23.11.2017.

<sup>25</sup> M. Wyszowski, *Pod obcym niebem*, Warszawa 2009, s. 58-59.

szkole obserwatorów w Dinard<sup>26</sup>. Kurs jaki Leon rozpoczął w Dinard zakończył się według informacji, jakie można znaleźć w dokumentach pilota szybko, gdyż już 26 listopada 1939 roku podana została informacja o przydzieleniu go do Lotniczej Służby w Lyonie<sup>27</sup>. W sprawie reszty okresu pobytu Leona Michalskiego we Francji nie posiadamy żadnych informacji. Najprawdopodobniej jego pobyt przedstawiał się podobnie do większości polskich lotników w tym okresie, jak wspominał późniejszy jego kolega z dywizjonu 307 Jerzy Damsz<sup>28</sup>: *„Kilka razy w tygodniu urządzano nam zbiórki na lotnisku – ot, takie wypełnianie czasu niczym. Sami organizowaliśmy sobie zajęcia: odczyty, wykłady, wzajemną wymianę doświadczeń, a pozostały czas wypełnialiśmy grą w brydża i gadaniem. Doszło do tego, że zakazaliśmy sobie samym rozmów na temat defetyzmu Francuzów oraz sytuacji w polskich władzach wojskowych<sup>29</sup>”*.

Z początkiem grudnia 1939 roku na południu Francji temperatura spadła poniżej zera, a w pomieszczeniach w jakich przebywali polscy lotnicy brakowało opału<sup>30</sup>. Jednak nie temperatura była największym problemem dla polskich żołnierzy. Grudzień, a z nim pierwsze święta Bożego Narodzenia na obczyźnie mocno dotknęły każdego żołnierza. Jak wspomina jeden z polskich pilotów: *„Zdawaliśmy sobie z tego sprawę, że tak długo, dopóki koła naszych samolotów nie dotkną wolnej polskiej ziemi, musimy być żołnierzami o twardych hartownych duszach; specjalnie teraz nie możemy pozwolić sobie na najmniejszy chociażby odruch słabości, równocześnie jednak uwydatniło się charakterystyczne znamię duszy polskiego żołnierza. Żołnierz polski, napewno nie załamie się słysząc huk pękających wokół siebie szrapneli, lecz trzeba, mu wielkiego wysiłku woli, aby się nie załamał, gdy usłyszy szelest łamanego na obczyźnie opłatka<sup>31</sup>”*.

Po kapitulacji Francji w roku 1940 Leon Michalski ewakuował się na Wyspę Ostatniej Nadziei (Wielka Brytania), do której trafił przed 23 czerwca 1940 roku. Droga ucieczki z Francji mogła prowadzić przez port La Rochelle lub Rochefort, do których dotarło w tych dniach około 7200 żołnierzy polskich, w tym 2200 lotników<sup>32</sup>.

Od tego momentu rozpoczął się ostatni etap jego wojskowego szlaku. Otrzymał on numer ewidencyjny P.0547. Pobyt w Wielkiej Brytanii został dokładniej ukazany, dzięki

<sup>26</sup> MoD, Dokumenty Leona Michalskiego.

<sup>27</sup> MoD, Dokumenty Leona Michalskiego,

<sup>28</sup> Jerzy Damsz (1911-1987) Pochodził z Łodzi. W czasie II wojny światowej walczył m.in. 307 dywizjonie myśliwskim nocnym. Odznaczony VM V klasy, trzykrotnie Krzyżem Walecznym. Zmarł w Sopocie. [w:] <http://listakrzystka.pl/?p=46540> aktualizacja 23.11.2017.

<sup>29</sup> J. Damsz, *Lwowskie Puchacze. Wspomnienia lotnika*, Kraków 1990, s. 65-66.

<sup>30</sup> W. Król, *Zarys działań polskiego lotnictwa we Francji*, Warszawa 1988, s. 21.

<sup>31</sup> AL.IR, *Refleksje wigilijne* [w:] Jednodniówka lotnictwa polskiego w Anglii, Londyn 1941, s. 18.

<sup>32</sup> J.Zuziak, *Wojsko Polskie we Francji 1939-1940*, Warszawa 2013, s. 305.

zachowanym w instytutach brytyjskich dokumentom dotyczącym osoby Michalskiego oraz dostępnym kronikom dywizjonu.

Po przybyciu do Wielkiej Brytanii podporucznik Leon Michalski otrzymał jednorazową zapomogę w wysokości jednego funta (ze względu na stopień oficerski). Tygodniowe wyposażenie podporucznika Michalskiego<sup>33</sup> wynosiło w tym okresie 2 szylingi i 6 pensów. Dnia 3 sierpnia 1940 roku Leon Michalski trafił do polskiej bazy w Blackpool. Tutaj przeszedł badanie lekarskie otrzymując kategorię A3B<sup>34</sup>. W czasie tego badania, jak wspominał późniejszy pilot 318 Dywizjonu Myśliwskiego: „(...) określano grupę krwi na wypadek konieczności transfuzji oraz wydano 2 żetony: azbestowy – ognioodporny i ebonitowy – wodoodporny, na których wytłoczono mój numer ewidencyjny i grupę krwi. Żetony były zawieszane podczas lotów na sztycy na sznurku azbestowym<sup>35</sup>”. Po przejściu badań Michalski został skierowany w październiku 1940 roku na stację w Bramcote, gdzie mieścił się Ośrodek Szkolenia Załóg Bombowych, a 14 listopada 1940 roku do ośrodka Hucknall, gdzie z kolei znajdowała się 15 Flying Training School (Szkoła Wstępnego Pilotażu)<sup>36</sup>. Jakie emocje mogły targać młodym pilotem najlepiej chyba przedstawić może fragment z pamiętnika Mieczysława Galickiego<sup>37</sup>, który przechodził podobne szkolenie: „(...) Pierwszy lot odbywam na dwumiejscowym szkolnym samolocie Tiger-Moth z instruktorem. Szczerze mówiąc, to naprawdę zapomniałem, jak się lata - od dóch lat nie trzymałem w ręku drążka sterowego. Instruktor mnie kontroluje i nic nie mów, ja również nie pytam, jak mu się podoba moje latanie<sup>38</sup>”. 8 lutego 1941 r. trafił do szkoły nawigacji 6 Air Observer Navigation School w Staverton (tj. Szkoła nawigacji dla Obserwatorów Lotniczych)<sup>39</sup>. Opis szkolenia w Staverton zostawił na kartach swojego pamiętnika brytyjski pilot: „Pierwszy lot odbyłem dzień po przyjeździe, czując się trochę głupio chodząc w ubraniu lotniczym i z uprzężą spadochronową oraz dziwnym uczuciem w brzuchu. Wszedłem na pokład samolotu, zastanawiając się czy nie popełniłem błędu, chcąc latać. Wszystko czego byłem świadomy to okropny zapach mieszanki spalonej gumy, spalin i benzyny (wszystkie samoloty RAFu, na które się natknąłem miały ten zapach). Samolot Anson wystartował i pomimo obaw z powodu

<sup>33</sup> P. Hodyra, G. Sojda, G. Śliżewski, *Ci cholerni Polacy !, Polskie Siły Powietrzne w Bitwie o Anglię*, Warszawa 2016, s. 81.

<sup>34</sup> MoD, Dokumenty Leona Michalskiego.

<sup>35</sup> M. Galicki, *Wspomnienia z 318 Dywizjonu Myśliwsko-Rozpoznawczego „Gdańskiego”*, Poznań 1996, s. 71.

<sup>36</sup> MoD, Dokumenty Leona Michalskiego.

<sup>37</sup> Mieczysław Galicki (1909-2003) Pochodził z Wołkowyska. W czasie II wojny światowej latał 318 Dywizjonie Myśliwsko-Rozpoznawczym „Gdańskim”. Odznaczony trzykrotnie Krzyżem Walecznym. Zmarł w Warszawie. [w:] <http://listakrzystka.pl/?p=68900> aktualizacja 23.11.2017.

<sup>38</sup> M. Galicki, *Wspomnienia z 318 Dywizjonu Myśliwsko-Rozpoznawczego*, s. 72.

<sup>39</sup> ORB 6 Air Observer Navigation School w Staverton.

hałasu i wibracji, które sprawiły, że poczułem trochę obaw, zaraz potem rozkoszowałem się widokiem i tym co działo się poniżej oraz próbowałem odnaleźć się na mapie<sup>40</sup>.

Dnia 20 marca 1941 roku, Leon Michalski awansował na stopień porucznika w Polskich Siłach Powietrznych. Po ukończeniu kursu 5 maja 1941 r., już z gapą na piersi, powrócił do Blackpool, skąd po dwóch tygodniach przeniesiono go do jednostki wyszkolenia bojowego 54 Operational Training Unit w Church Fenton na kurs obsługi radaru pokładowego. Kurs ten ukończył 9 czerwca 1941 roku, co zostało potwierdzone nadaniem mu Polowego znaku Radiooperatora<sup>41</sup>. Po jego ukończeniu dnia 9 czerwca 1941 r. przydzielony został do 85 Dywizjonu Myśliwskiego Nocnego RAF (85 Squadron) w Hunsdon na północ od Londynu. W jednostce tej latał jako radioobserwator na ciężkich myśliwcach typu Havoc I z trzyosobową załogą. 23 lipca 1941 roku został przeniesiony do 1454 Eskadry Myśliwskiej Nocnej RAF (1454 Flight) w Colerne (potem w Charny Down), wyposażonej w Havoki i Bostony. We wrześniu 1942 roku eskadrę rozbudowano i przemianowano na 533 Dywizjon RAF (533 Squadron). Dnia 1 września 1942 roku otrzymał angielski stopień Flying-lieutenant<sup>42</sup>.

22 października 1942 roku Leon Michalski trafił do jedyne polskiego dywizjonu nocnego 307 Lwowskich Puhaczy. Dywizjon ten powstał 24 sierpnia 1940 roku w Blackpool. Personel stanowili początkowo piloci z 5 i 6 pułku lotniczego. Swoje pierwsze zwycięstwo dywizjon odniósł w nocy z 11 na 12 kwietnia 1941 roku. Wówczas to załoga w składzie sierż. pil. Kazimierz Jankowiak<sup>43</sup> i sierż. strzel. Józef Lipiński<sup>44</sup> zestrzeliła niemiecki bombowiec He-111<sup>45</sup>. W momencie przejścia Leona Michalskiego do Dywizjonu rozpoczęło się przygotowywanie do zmian maszyn na jakich latali piloci. Przed dywizjonem stanęło również nowe zadanie, jakim miało być loty tzw. Intruder Operation, polegające na utrudnieniu pracy niemieckim nocnym myśliwcom. W tym rodzaju zadania wielka rola przypadła nawigatorom:

<sup>40</sup><https://translate.google.pl/translate?hl=pl&sl=en&tl=pl&u=http%3A%2F%2Fwww.nightfighternavigator.com%2Fchapters%2Faonsandradioschool.php&anno=2> aktualizacja 30.11.17 r.

<sup>41</sup> Postagram to Polish Recors Officer in Blackpool, [w:] MoD, Dokumenty Leona Michalskiego

<sup>42</sup> Polscy lotnicy otrzymywali w zależności od pełnionych funkcji stopnie wojskowe obowiązujące w RAF. Stopnie te były niezależne od stopnia wojskowego polskiego. Otrzymany przez Michalskiego stopień F/L odpowiadał polskiemu stopniowi kapitana, który otrzymał w Polskich Siłach Powietrznych dopiero 1 września 1944 roku. [w:] E. Banaszczak, *W Bitwie a Anglię*, Warszawa 1979, s. 52.

<sup>43</sup> Kazimierz Jankowiak (1919-1944) Pochodził z Poznania. W czasie II wojny światowej walczył w 307 dywizjonie myśliwskim nocnym i 300 dywizjonie bombowym. Zginął nad Niemcami.[w:] <http://listakrzystka.pl/?p=98480> aktualizacja 23.11.2017.

<sup>44</sup> Józef Stanisław Lipiński (1920-1973) Urodził się w Krakowie. Zmarł w Wielkiej Brytanii. Odznaczony Krzyżem Walecznych. [w:] <http://listakrzystka.pl/?p=162600> aktualizacja 23.11.2017.

<sup>45</sup> W. Król, *Polskie Dywizjony Lotnicze w Wielkiej Brytanii*, s. 208-209.



„którzy w lotach na małej wysokości, aby nie dać się wykryć przez niemiecki radar oraz móc atakować z zaskoczenia<sup>46</sup>” musieli nauczyć się znajdować cel za pierwszym razem.

Na początku stycznia 1944 roku powstała propozycja przeprowadzenia patrolu wzdłuż wybrzeża norweskiego. Za zgodą władz wojskowych dywizjon wystawił cztery załogi do tego zadania, wśród nich załogę w składzie kpt. pil. Zwoliński<sup>47</sup> z nawigatorem por. Michalskim. Dwie z wysłanych załóg nie spotkały wrogich obiektów, jednak wspomniana załoga wraz z załogą st. sierż. Wiathal ze st. sierż. nawigatorem Woźnym<sup>48</sup>: „(...) zaatakowali lotnisko i bazę hydroplanów w Stavanger. Kpt. Zwoliński zestrzelił nad lotniskiem samolot transportowy Ju 52 i ostrzelał na wodzie trzysilnikowy wodnopłatowiec Blom-Voss 138, z których jeden na pewno zniszczył, a drugi prawdopodobnie (...) Z atakowanego lotniska zdołało wystartować kilka maszyn myśliwskich F.W. 190, które nie dogoniły naszych Mosquito i do spotkania nie doszło<sup>49</sup>”. Wspominając po latach o tym locie Jerzy Damsz zanotował, że: „(...) w tej wariackiej, brawurowej wyprawie wszystko skończyło się dobrze nie tylko dzięki odwadze czy opanowaniutechniki latania, ale także dzięki szczęściu<sup>50</sup>”.

Po udanym locie bojowym nad zatokę Stavanger do miejsca postoju 307 Dywizjonu Myśliwskiego zaczęły napływać gratulacje z okazji tego wydarzenia. Jedną z najważniejszych osób, która pospieszyła z wyrazami uznania dla dzielnych pilotów (wśród których był Michalski) był Naczelny Wódz generał Kazimierz Sosnkowski. W wysłanym telegramie pisał: „(...) Stoczona walka najlepiej obrazuje polskiego ducha. Polskie mocne nerwy i polską determinację w walce z wrogiem. Jest również najlepszą odpowiedzią dla tych wszystkich którzy Polskę krzywdzą<sup>51</sup>”.

Michalski służył w Dywizjonie do końca marca 1944 r. Zazwyczaj latał ze ppor. pil. Janem Pacholczykiem<sup>52</sup> oraz Zwolińskim<sup>53</sup> Pojedyncze zadania wykonywał też z innymi pilotami - m.in. mjr. Jerzym Orzechowskim<sup>54</sup> (m.in lot z dnia 17 maja 1943 roku)<sup>55</sup>. Na

<sup>46</sup> J. Damsz, *op. cit.*, s. 179.

<sup>47</sup> Ryszard Zwoliński (1909-1944) Pochodził z Radomska. Służył w 307 dywizjonie myśliwskim. Zginął w locie bojowym nad Holandią. Trzykrotnie odznaczony Krzyżem Walecznych. [w:] <http://listakrzystka.pl/?p=337060> aktualizacja 23.11.2017.

<sup>48</sup> Jan Woźny (1915-1944) Urodził się w miejscowości Żarnówka w powiecie Sucha Beskidzka. Odznaczony VM 5 klasy, czterokrotnie Krzyżem Walecznych. [w:] <http://listakrzystka.pl/?p=323980> aktualizacja 23.11.2017.

<sup>49</sup> Kronika Dywizjonu 307, [http://polishinstitute.com/lot/51\\_59\\_6.pdf](http://polishinstitute.com/lot/51_59_6.pdf)

<sup>50</sup> J. Damsz, *op. cit.*, s. 262.

<sup>51</sup> Telegram od Naczelnego Wodza generała Sosnkowskiego, MoD, Dokumenty Leona Michalskiego.

<sup>52</sup> Jan Pacholczyk (1917-1979) Pochodził z miejscowości Grotowice w powiecie Tomaszów Mazowiecki. W czasie wojny odznaczony VM klasy V, trzykrotnie Krzyżem Walecznych. [w:] <http://listakrzystka.pl/?p=211060> aktualizacja 21.11.2017.

<sup>53</sup> MoD, Dokumenty Leona Michalskiego: Logbook Leona Michalskiego.

<sup>54</sup> Jerzy Orzechowski (1905-1988) Urodził się w miejscowości Jermolińka. Początkowo dowódca 308 dywizjonu Myśliwskiego następnie 307 dywizjonu myśliwskiego nocnego. Odznaczony VM 5 klasy, trzykrotnie Krzyżem

podstawie wydanego 5 czerwca 1944 roku oświadczenia możemy prześledzić ilość godzin, które Leon Michalski spędził w powietrzu. Według danych, jakie poświadczył ppłk. pilot Jerzy Bajan<sup>56</sup> nawigator z Wrześni, miał na swoim koncie 144 godzin i 40 minut wylatanych bojowo, co przy okresie przebywania w dywizjonie przez 34 ½ miesiąca sprawiało, że do ukończenia drugiej tury brakowało mu 1 ½ miesiąca lub wylatania 55 godzin (w lotnictwie myśliwskim nocnym limit jednej tury wynosił 100 godzin bojowych lub 18 miesięcy przebywania w dywizjonie)<sup>57</sup>.

Pamięć o obserwatorze Michalskim została upamiętniona w kronice dywizjonu z okazji Mikołajek w roku 1943. Postać nawigatora została podana przez współkolegów wnikliwej analizie, w której uznano:

*„Tak strasznie stargane są nerwy Pana,  
Wciąż porucznika, zamiast kapitana.  
Ostatnie spotkanie – co za cholera! –  
Zamiast Junkersa – spotkałeś pokera!”<sup>58</sup>*

3 kwietnia 1944 roku Michalski rozpoczął studia na Wyższej Szkole Lotniczej w Weston-super-Mare<sup>59</sup>. Po ich ukończeniu 28 listopada 1944 roku dostał przydział jako oficer sztabowy do Wydziału Studiów, a następnie do Wydziału Planowania i Wydziału Demobilizacyjnego Dowództwa Sił Powietrznych. W sierpniu 1946 roku zgłosił się na wyjazd do Argentyny. 7 października 1946 roku został zdemobilizowany z Polskich Sił Powietrznych z polskim stopniem kapitana i brytyjskim stopniem Flight Lieutenanta (na podstawie zarządzenia z dnia 12 sierpnia 1946 r.)<sup>60</sup>.

Leon Michalski po demobilizacji osiedlił się w Argentynie, a następnie w roku 1955 przeniósł się na Kostarykę. W roku 1978 postanowił powrócić do Polski, jednak w czasie załatwiania formalności związanych z zamknięciem wszystkich spraw w Kostaryce zmarł na

---

Walecznych. Zmarł po wojnie w Toronto (Kanada) [w:] <http://listakrzystka.pl/?p=208180> aktualizacja 21.11.2017.

<sup>55</sup> A.R. Janczak, *Przez ciemnię nocy. Dzieje 307 Nocnego Dywizjonu Myśliwskiego Lwowskiego 1940-1947*, Poznań 1997, s. 174.

<sup>56</sup> Jerzy Bajan (1901-1967) Urodził się we Lwowie. W zawodach Challenge 1934 roku zajął wraz mechanikiem Gustawem Pokrzywką pierwsze miejsce. Odznaczony dwukrotnie Krzyżem Walecznych. [w:] <http://listakrzystka.pl/?p=6440> aktualizacja 21.11.2017.

<sup>57</sup> Pismo Inspektoratu Lotnictwa nt. ilości ukończonych tur przez pilota nawigatora Leona Michalskiego, MoD, Dokumenty Leona Michalskiego.

<sup>58</sup> Mikołajki w roku 1943 w Dywizjonie 307 [http://polishinstitute.com/lot/51\\_59\\_6.pdf](http://polishinstitute.com/lot/51_59_6.pdf)

<sup>59</sup> <http://www.lotnictwopolskie.org.pl/nasze.artykuly.PSP.WM.05.html>

<sup>60</sup> MoD, Dokumenty Leona Michalskiego

atak serca 22 czerwca 1979 roku. Został pochowany na Cmentarzu Wojskowym na Powązkach<sup>61</sup>.

---

<sup>61</sup> <http://www.polishairforce.pl/michalski.html>