

# JEDEN Z DZIESIĘCIU

**Na blisko 1200 lotników, których podczas II wojny światowej uhonorowano najwyższym polskim odznaczeniem wojskowym, Orderem Wojennym Virtuti Militari, zaledwie dziesięciu było kawalerami Złotego Krzyża. Stanisław Kłosowski był wśród nich jedynym podoficerem.**

W uzasadnieniu nadania Kłosowskiemu Krzyża Orderu Virtuti Militari IV klasy znalazły się słowa: „Był pierwszym pilotem załogi, która rozpoczęła loty specjalne. Mimo ciężkich przejść w poprzednich lotach bojowych wykazywał stale wielką ofiarność i poświęcenie dla służby, wykonując do tej pory największą ilość zadań bojowych w lotnictwie polskim”. Ofiarnością i poświęceniem Kłosowski wyróżniał się zresztą nie tylko wśród polskich lotników. Przez Brytyjczyków został uhonorowany najwyższymi brytyjskimi odznaczeniami lotniczymi: Distinguished Flying Cross (Zaszczytnym Krzyżem Lotniczym) oraz Distinguished Flying Medal (Zaszczytnym Medalem Lotniczym)<sup>1</sup>.

Dlaczego nie został oficerem? Kłosowski odmawiał przełożonym skierowania go na kurs oficerski. Wolał latać. W niedługim czasie po ukończeniu pierwszej tury operacyjnej w dywizjonie bombowym rozpoczął loty specjalne ze zrzutami do kraju<sup>2</sup>. Po ukończeniu drugiej tury pozostał w jednostce w charakterze instruktora. Wykonywał loty treningowe z mniej doświadczonymi pilotami. Złoty Krzyż Orderu Wojennego Virtuti Militari otrzymał w marcu 1944 r. na wniosek dowódcy Polskich Sił Powietrznych. Był wówczas



Gen. Kazimierz Sosnkowski dekoruje Stanisława Kłosowskiego Krzyżem Złotym Orderu Wojennego Virtuti Militari, Brindisi, 26 marca 1944 r.  
(fot. ze zbiorów E. Koncenta-Zielińskiego)

<sup>1</sup> Distinguished Flying Cross był nadawany lotnikom, oficerom i chorążym za wyjątkowe męstwo, odwagę i poświęcenie okazane podczas działań bojowych. Distinguished Flying Medal był nadawany podoficerom.

<sup>2</sup> Zgodnie z obowiązującymi w Royal Air Force przepisami lotnikowi, który ukończył pierwszą turę operacyjną (ok. 30 lotów, nie więcej niż 200 godz. w lotach operacyjnych), przysługiwał półroczny odpoczynek przed rozpoczęciem drugiej tury. Do wykonywania lotów bojowych w ramach trzeciej tury mógł przystąpić wyłącznie ochotniczo po otrzymaniu zgody od przełożonych (w przypadku m.in. Kłosowskiego zgodę na rozpoczęcie trzeciej tury wydał Naczelny Wódz, gen. Sosnkowski). Lotów w ramach czwartej tury operacyjnej formalnie nie przewidywano.

starszym sierżantem. Do stopnia chorążego został awansowany dopiero pod koniec trzeciej tury – w maju 1944 r.<sup>3</sup>

Urodził się 11 stycznia 1913 r. w Niwce (obecnie dzielnica Sosnowca). Ukończył Szkołę Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich w Bydgoszczy i jako mechanik samolotowy z wstępnym wykształceniem w pilotażu został skierowany na kurs podstawowego pilotażu w Grudziądzu. Dalsze szkolenie, już jako pilot 2. Pułku Lotniczego w Krakowie, przeszedł na kursie wyższego pilotażu w Grudziądzu oraz na kursie pilotów bombowych na samolocie PZL-37 Łoś w 1. Pułku Lotniczym w Warszawie. Podczas kampanii wrześniowej 1939 r. wykonywał loty bojowe w ramach 216. (XVI) Eskadry Bombowej 215. (XV) Dywizjonu Brygady Bombowej (3 września Kłosowski jako jedyny z eskadry wylądował w trudnych warunkach pogodowych na docelowym lotnisku w Starej Wsi koło Węgrowa, pozostałych osiem załóg odleciało na lotnisko w Małaszewiczach i dopiero wieczorem dotarło na miejsce przeznaczenia). Z rozkazu dowódcy kapitana pilota Stanisława Cwynara, wraz z pozostałymi



Dekoracja Stanisława Kłosowskiego  
Srebrnym Krzyżem Orderu Wojennego Virtuti Militari,  
Swinderby, 27 czerwca 1941 r.  
(fot. ze zbiorów S. Dziondziaka)

mi lotnikami 216. Eskadry, Kłosowski przekroczył 17 września granicę z Rumunią, następnie przez Bukareszt i Belgrad przedostał się do Aten, skąd na pokładzie statku s/s „Pułaski” odpłynął do Francji.

W niedługim czasie po przybyciu do Centrum Wyszkożenia Lotnictwa w Lyonie zgłosił się do formowanego w Wielkiej Brytanii polskiego lotnictwa bombowego. Był jednym z pierwszych lotników, którzy już w grudniu 1939 r. przybyli do utworzonego w Eastchurch pod Londynem Centrum Lotnictwa Polskiego. Po ukończeniu obowiązkowego szkolenia naziemnego oraz po szkoleniu bojowym, które odbył w 18. Jednostce Wyszkożenia Bojo-

wego, otrzymał przydział do 301. Dywizjonu Bombowego. Pierwszy lot bojowy wykonał w nocy z 17 na 18 września 1940 r., bombardując niemieckie barki desantowe we francuskim porcie w Boulogne. W nocy z 1 na 2 stycznia 1941 r., w drodze powrotnej z operacji mającej na celu bombardowanie Bremy, był jedynym pilotem, któremu udało się wylądować na macierzystym lotnisku Swinderby. Dwie inne załogi, które przy widoczności sięgającej zaledwie kilku metrów próbowały lądować na pobliskim lotnisku Waddington, zginęły. W nocy z 11 na 12 czerwca 1941 r. w drodze powrotnej znad Düsseldorfu Wellington załogi Kłosowskiego został zaatakowany i poważnie uszkodzony przez niemiecki nocny myśliwiec. Mimo uszkodzonych klap oraz podwozia załogę udało się awaryjnie wylądować w bazie, nie odnosząc przy tym większych obrażeń. Generalny inspektor Polskich Sił Powietrznych,

<sup>3</sup> Służący w Polskich Siłach Powietrznych w Wielkiej Brytanii lotnicy mieli zarówno polskie, jak i brytyjskie stopnie wojskowe. Do stopnia Warrant Officer, który w Royal Air Force był odpowiednikiem chorążego, Kłosowski został awansowany już w lipcu 1942 r.

generał Stanisław Ujejski, 27 czerwca 1941 r. udekorował Kłosowskiego Srebrnym Krzyżem Orderu Wojennego *Virtuti Militari*.

Po ukończeniu pierwszej tury bojowej w 301. Dywizjonie Bombowym zgłosił się na ochotnika do wykonywania lotów specjalnych ze zrzutami do kraju. Pod koniec listopada 1941 r. otrzymał przydział do brytyjskiego 138. Dywizjonu Specjalnego Przeznaczenia RAF, który w tym czasie był jedyną jednostką lotnictwa niosącą pomoc dla podziemia w okupowanych krajach<sup>4</sup>.

Pierwszy lot specjalny Kłosowski wykonał jako drugi pilot, lecąc do Polski ze zrzutem cichociemnych w nocy z 27 na 28 grudnia 1941 r. W nocy z 15 na 16 kwietnia 1942 r. wziął udział w nietypowej jak na lotnictwo specjalne operacji – bombardowaniu portu w Królewcu (lot w obie strony trwał ponad 11 godzin i był jednym z najdłuższych lotów na bombardowanie, jaki polscy lotnicy wykonali podczas II wojny światowej). W nocy z 1 na 2 października 1942 r., w drodze powrotnej z kolejnej operacji z pomocą dla Armii Krajowej, był zmuszony lądować w przygodnym terenie. W dzienniku bojowym eskadry zapisano: „[...] około 500 metrów po przekroczeniu brzegu Anglii silniki stanęły z powodu braku benzyny i st. sierż. Kłosowski musiał lądować wprost przed siebie w kamienistym terenie, rozbijając samolot, ale wyratował całą załogę, która bez żadnych ran wyszła z tego wypadku. Starszy sierżant Kłosowski w tym wypadku wykazał dużo odwagi i przytomności oraz umiejętności powzięcia decyzji w trudnej sytuacji ratując całą załogę”<sup>5</sup>.

Równie dramatyczny przebieg miała próba bombardowania siedziby gestapo w Warszawie, przeprowadzona przez załogę Kłosowskiego w nocy z 29 na 30 października 1942 r. „Po zrzuconiu bomb [z powodu trudności z wykonaniem precyzyjnego bombardowania celu położonego w gęsto zamieszkałej przez ludność cywilną części miasta załoga zrezygnowała z realizacji zadania i zbombardowała cel zapasowy, lotnisko Okęcie w Warszawie – P.H.] samolot został skierowany w drogę powrotną. Nad Danią załoga została zaatakowana przez myśliwski samolot, który uszkodził bardzo poważnie stery, przestrzelił przewody od dwóch zbiorników i unieruchomił lewy wewnętrzny silnik. Starszy sierżant Kłosowski zaraz po ataku zrobił unik i lekki skręt w lewo, z którego już nie mógł wyprowadzić i samolot poszedł wprost w dół. Na wysokości około 6000 stóp [1800 m] stanął drugi silnik po tej samej stronie, ale dzięki sierż. Soltysiakowi, który z przytomnością przełączył na inny zbiornik, ten sam silnik zaczął ponownie pracować i st. sierż. Kłosowski wyprowadził samolot do lotu na wysokości około 2000 stóp [600 m]. Od tej chwili samolot to nabrał wysokości, to znowu tracił, piloci obaj pracowali, pomagając sobie nawzajem w utrzymaniu samolotu w locie. [...] Tak załoga leciała przez dwie godziny, aż do chwili kiedy wszystkie silniki stanęły i st. sierż. Kłosowski wodował na morzu i cała załoga się uratowała, będąc wzięta w 2 godz. później przez łódź motorową ratowniczą”<sup>6</sup>.

We wrześniu 1943 r. Kłosowski zgłosił się ochotniczo do wykonywania lotów w ramach trzeciej tury operacyjnej. Na początku listopada 1943 r. wraz z utworzoną w tym czasie 1586. Eskadrą Specjalnego Przeznaczenia został przeniesiony początkowo do Sidi Amor

<sup>4</sup> Kłosowski odszedł z 301. Dywizjonu Bombowego w składzie drugiej załogi przydzielonej do wykonywania lotów specjalnych ze zrzutami do kraju. W kwietniu 1943 r. z polskich załóg, które służyły w 138. Dywizjonie, została utworzona osobna, trzecia eskadra dywizjonu (Eskadra C), którą z czasem przekształcono w samodzielną 1586. Eskadrę Specjalnego Przeznaczenia.

<sup>5</sup> IPiMS, Londyn, sygn. LOT A.V. 35/10A, Dziennik bojowy 138 Eskadry i 1586 Flightu.

<sup>6</sup> *Ibidem*.

w okolicach Tunisu, następnie do Brindisi w południowych Włoszech. Podczas tragicznej dla eskadry nocy z 5 na 6 stycznia 1944 r., kiedy w bardzo złych warunkach pogodowych panujących w rejonie Brindisi zginęły dwie polskie załogi, Kłosowskiemu jako jedyne-  
mu udało się bezpiecznie wylądować w bazie. W dzienniku bojowym eskadry zapisano: „[...] st. sierż. Kłosowski jako pilot w locie tym pokazał, że nie tylko w dobrą pogodę może latać, ale i w najgorszą, która właśnie była w tę noc. Uratował on całą załogę, a tym samym samolot”.

Swój ostatni lot bojowy wykonał w nocy z 24 na 25 maja 1944 r. W sumie miał zaliczonych 108 lotów operacyjnych w czasie ok. 1000 godzin, w tym 31 lotów bojowych na bombardowanie i 61 lotów specjalnych (w tym 30 ze zrzutami do Polski)<sup>7</sup>. Po zakończeniu trzeciej tury operacyjnej chciał pozostać w eskadrze w charakterze instruktora, ale Inspektorat Lotnictwa Polskiego w Londynie prawdopodobnie nawet nie rozpatrzył jego podania<sup>8</sup>. Wrócił do Anglii, gdzie otrzymał przydział do Ośrodka Zapasowego Lotnictwa w Blackpool. Od października 1944 r. służył jako instruktor w 18. Jednostce Wyszko-  
lenia Bojowego. Nie mając przydzielonych żadnych obowiązków, Kłosowski wystąpił o przeniesienie go do lotnictwa transportowego. W lutym 1945 r. otrzymał przydział do 45. Grupy Transportowej w Kanadzie, w ramach której wykonywał loty dostawcze przez Atlantyk, na Środkowy Wschód i do Indii. Pod koniec stycznia 1946 r. został ponownie przydzielony do odtworzonego 301. Dywizjonu, który w tym czasie był już jednostką transportową (z powodu strat, które podczas ofensywy lotniczej w 1942 r. poniosły polskie załogi bombowe, 301. Dywizjon został „zredukowany do stanu samego numeru” z dniem 1 kwietnia 1943 r.). Przeniesienie to miało jednak charakter formalny, ponieważ do końca służby w Polskich Siłach Powietrznych Kłosowski nie wykonywał już więcej lotów. W grudniu 1946 r. został przeniesiony do Polskiego Korpusu Przysposobienia i Rozmieszczenia i zakończył służbę.

Po wojnie nie wrócił do kraju. Zamieszkał w Londynie. Pracował w firmie meblarskiej. Pozostał osobą samotną. Zmarł 24 września 1971 r. w szpitalu na skutek obrażeń odniesionych w wypadku drogowym.

### Wybrana literatura

Kajetan Bieniecki, *Lotnicze wsparcie Armii Krajowej*, Warszawa 2005; Kajetan Bieniecki, *Polskie załogi nad Europą 1942–1945. Polacy w operacjach specjalnych*, Warszawa 2005; Mieczysław Hasiński, *Encyklopedia. Szkoła Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich*, Poznań 1993; Piotr Hodyra, *Stanisław Kłosowski. Zapomniany wśród najdzielniejszych*, „Lotnictwo” 2010, nr 10, s. 96; Piotr Hodyra, *Pierwsze polskie Liberatory*, „Skrzydłata Polska” 2011 nr 4, s. 52; Jerzy Pawlak, *Wrzesień 1939. Polskie eskadry w Wojnie Obronnej*, Warszawa 1991; Andrzej Przemyski, *Z pomocą żołnierzom podziemia*, Warszawa 2006.

<sup>7</sup> Do lotów operacyjnych zaliczono lotnikom również loty transportowe, np. z Anglii do Gibraltaru, jeżeli ich trasa przebiegała nad terenami zajętymi przez wroga.

<sup>8</sup> Po wybuchu Powstania Warszawskiego, w sierpniu 1944 r., Inspektorat Lotnictwa Polskiego usilnie próbował ustalić miejsce pobytu Kłosowskiego, aby skierować go ponownie do służby w eskadrze. Kłosowski w tym czasie był już jednak w drodze do Anglii.

Wśród kawalerów Złotego Krzyża Orderu Wojennego Virtuti Militari (IV klasy), które zostały nadane lotnikom w okresie II wojny światowej, byli m.in. pierwszy dowódca Wydziału Lotniczego Komendy Głównej Armii Krajowej, płk Bernard Adamecki (w 1952 r. skazany na karę śmierci przez Najwyższy Sąd Wojskowy w tzw. sprawie przeciwko „grupie kierowniczej konspiracji Wojsk Lotniczych”), jego późniejszy następca, płk Roman Rudkowski (wcześniej pierwszy dowódca 301. Dywizjonu Bombowego), oraz inspektor Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii gen. Mateusz Iżycki. Ten ostatni został odznaczony Złotym Krzyżem Orderu dopiero w 1948 r. po rozpatrzeniu przez kapitułę orderu wniosków za kampanię wrześniową 1939 r. (decyzją Naczelnego Wodza, gen. Władysława Sikorskiego, wnioski o odznaczenie „za czyny bojowe” z września 1939 r. miały być rozpatrzone dopiero „po zwycięskim powrocie do kraju”). Co ciekawe, np. w przypadku kolejnego kawalera Złotego Krzyża Orderu, mjr. Stanisława Króla, o odznaczenie go orderem wnioskowano trzykrotnie. Pierwszy raz za kampanię wrześniową 1939 r. (wniosek z października 1939 r., nierozpatrzony), drugi raz „za loty bojowe”, które wykonał jako nawigator w 301. Dywizjonie Bombowym (nadany Krzyż Srebrny Orderu Virtuti Militari w czerwcu 1941 r.), trzeci raz w marcu 1944 r. „[...] za umiejętne i skuteczne dowodzenie jednostką lotniczą [1586. Eskadrą Specjalnego Przeznaczenia], która wykonała szereg zadań specjalnych o dużym znaczeniu dla Kraju” (nadany Krzyż Złoty Orderu). W 1586. Eskadrze służyli dwaj kolejni kawalerowie, bohater niniejszego artykułu st. sierż. Stanisław Kłosowski oraz kpt. Zbigniew Szostak, który order Virtuti Militari po raz drugi otrzymał pośmiertnie za swoją ofiarną służbę w okresie Powstania Warszawskiego (zginął w locie z pomocą dla walczącej Warszawy, 15 sierpnia 1944 r.). Wśród lotników myśliwskich kawalerami Krzyża IV klasy byli piloci: mjr Aleksander Gabszewicz, podczas wojny dowódca m.in. 2. Polskiego Skrzydła Myśliwskiego, kpt. Eugeniusz Horbaczewski, dowódca 315. Dywizjonu Myśliwskiego (odznaczony pośmiertnie, zginął 18 sierpnia 1944 r.), por. Marian Pisarek, dowódca m.in. 1. Polskiego Skrzydła Myśliwskiego (odznaczony pośmiertnie za kampanię wrześniową 1939 r., zginął 29 kwietnia 1942 r.), oraz mjr Stanisław Skalski, dowódca m.in. 133. Polskiego Skrzydła Myśliwskiego. Jak widać, wśród kawalerów Złotego Krzyża Orderu Virtuti Militari Stanisław Kłosowski był nie tylko jedynym podoficerem, ale również jednym z zaledwie dwóch lotników, którzy podczas wojny nie pełnili funkcji dowódczych. Był również członkiem kapituły orderu.