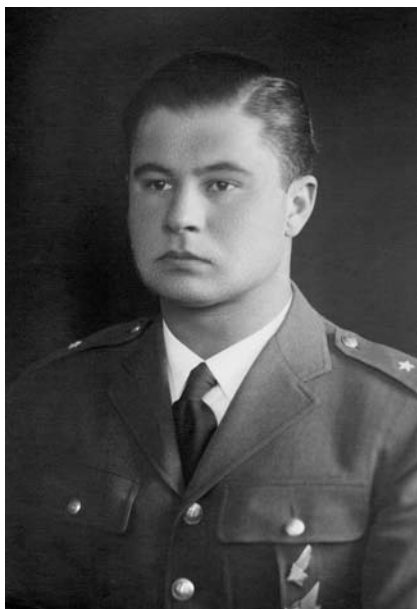


# PIERWSZY POLAK – DOWÓDCA JEDNOSTKI RAF

**JERZY JANKIEWICZ (1913–1942)**

**Na pytanie o nazwisko pierwszego polskiego lotnika, który został dowódcą jednostki brytyjskiego lotnictwa, większość historyków, nawet tych szczególnie interesujących się lotnictwem, wskazuje na sławnego asa Stanisława Skalskiego, który w lipcu 1943 r. objął dowództwo Dywizjonu 601. Tymczasem już w maju 1942 r. inny Polak dostał pod swoją komendę brytyjski dywizjon. Niestety, na niewiele dni. Poległ w locie bojowym, prowadząc do walki swój dywizjon i całe skrzydło RAF. To przykre, że dziś mało kto o nim pamięta.**



Ppor. Jerzy Jankiewicz w okresie służby w 1. Pułku Lotniczym w Warszawie (fot. ze zbiorów autora)

Jerzy Stanisław Jankiewicz urodził się 15 lipca 1913 r. (taką datę podał we własnoręcznym sporządzonym życiorysie; w większości dokumentów widnieje 14 lipca tego samego roku) w Kijowie na Ukrainie, jako syn Stanisława Andrzeja i Elżbiety. W 1932 r. zdał maturę w Korpusie Kadetów nr 3 w Rawiczu. W owym czasie korpusy kadetów były szkołami średnimi, dającymi wykształcenie na poziomie maturalnym, z jednoczesnym szkoleniem wojskowym. Jako absolwent takiej szkoły, po przejściu badań lekarskich i zgłoszeniu do egzaminów do Szkoły Podchorążych Lotnictwa (SPL) w Dęblinie, z dniem 12 lipca tego roku został awansowany na stopień kaprała podchorążego (maturzyści po szkołach cywilnych zaczynali podchorążacką karierę od stopnia szeregowego).

W tym okresie SPL kształciła wyłącznie obserwatorów (nawigatorów), a dopiero po promocji można było się ubiegać o przeszkolenie w pilotażu i zmianę specjalności. Studia w dęblińskiej „Szko-le Orląt” Jankiewicz zaczął 29 września 1932 r. Niespełna pół roku później, 16 marca 1933 r., został awansowany na plutonowego podchorążego,

a 9 sierpnia tegoż roku – na sierżanta podchorążego. SPL ukończył w sierpniu 1934 r., z szesnastą lokatą w VIII promocji. W jego ankiecie personalnej odnotowano znajomość języka rosyjskiego i francuskiego oraz uprawianie licznych sportów: narciarstwa, łyżwiarstwa, sportów wodnych, boks, jazdy konnej oraz „gier sportowych”.

Promowany na podporucznika obserwatora 11 sierpnia 1934 r., dostał przydział do eskadry treningowej 1. Pułku Lotniczego (1 PLoT) w Warszawie. Dziewięć dni później został

skierowany na kurs szybowcowy do Wojskowego Ośrodka Szybowcowego w Ustianowej w Bieszczadach, a 17 września – przeniesiony na kurs pilotażu (teoretyczny) w Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa (CWOL) w Dęblinie. Równy dwa miesiące później powrócił do 1 PLot, z przydziałem do 13. Eskadry Towarzyszącej (13 ET) jako obserwator. W tym czasie jednostka była wyposażona w samoloty Lublin R-XIII, wyprodukowane przez lubelską fabrykę Plage i Laśkiewicz.

Trzymiesięczny praktyczny kurs pilotażu podstawowego rozpoczął w dęblńskim CWOL 1 kwietnia 1935 r. Po jego ukończeniu wrócił do 13 ET. Niespełna pięć miesięcy później, 26 listopada 1935 r., został przeniesiony do 11 Eskadry Liniowej (11 EL) w 1 PLot. Eskadry liniowe warszawskiego pułku ówczesznie wciąż jeszcze latały na przestarzałych francuskich dwupłatach Breguet XIX. 16 marca 1936 r. ponownie przydzielono go do eskadry treningowej, po czym 20 kwietnia skierowano na kurs wyższego pilotażu w Lotniczej Szkole Strzelania i Bombardowania (LSSiB) w Grudziądzu. Podczas tego szkolenia, 8 lipca 1936 r., miał wypadek na samolocie myśliwskim PZL P.7 spowodowany awarią silnika. Podczas lądowania przymusowego jego maszyna uległa poważnym uszkodzeniom, ale pilot wyszedł bez szwanku.

Po ukończeniu kursu, 17 lipca, wrócił do 1 PLot, a równo dwa miesiące później został przesunięty, już jako pilot myśliwski, do 113 Eskadry Myśliwskiej (113 EM). Od 1 lipca 1937 r. do końca tego roku pełnił obowiązki zastępcy dowódcy eskadry, z przerwą między 1 a 24 sierpnia 1937 r., kiedy to pełnił obowiązki dowódcy 114. EM. Obie te eskadry tworzyły IV/1. Dywizjon (IV/1. Dyon) w 1 PLot. Jerzy Jankiewicz awansował na stopień porucznika 19 marca 1938 r. Od 1 czerwca 1938 r. do końca tego roku był urlopowany z wojska. Z początkiem 1939 r. powrócił do 1 PLot na stanowisko dowódcy plutonu obsługi samolotów eskadry szkolnej, a 9 marca 1939 r. objął funkcję oficera taktycznego IV/1 Dyonu 1 PLot. Ciekawostką jest, że dopiero w maju 1939 r. (cztery lata po kursie pilotażu!) zdał egzamin kierowcy samochodowego i uzyskał wojskowe prawo jazdy.

Porucznik Jankiewicz znał już trzy języki obce: rosyjski, francuski i angielski. O ile znajomość dwóch pierwszych była dość powszechna wśród naszej kadry oficerskiej, o tyle angielskim władali bardzo nieliczni polscy wojskowi. Latem 1939 r. Jankiewicz znalazł się wśród wybranych na wyjazd do Wielkiej Brytanii (wraz z ppor. pil. Michałem Liniewskim i werkmistrzem Feliksem Świątkiem). Swoją pułk opuścili 29 lipca 1939 r. – wtedy przewidywano, że na okres około jednego miesiąca... W lipcu i sierpniu 1939 r. odbył praktykę w pilotażu samolotów myśliwskich Hawker Hurricane, zamówionych w tym czasie przez Polskę w ramach brytyjskiej pożyczki na cele wojenne. Na pamiątkę tego kursu uzyskał od brytyjskich kolegów po fachu odznakę pilota RAF. Do kraju wrócił tuż przed wybuchem wojny.

Od drugiego dnia wojny był w dyspozycji Dowódcy Lotnictwa, przewidywany na stanowisko instruktora pilotażu samolotów Hurricane mających przybyć z Wielkiej Brytanii. Kiedy stało się jasne, że te morskie transporty mogą nadejść tylko przez porty rumuńskie nad Morzem Czarnym, 11 września udał się do Rumunii z zespołem mającym odebrać spodziewane dostawy samolotów w Konstancy. Po fiasku tego planu przez Jugosławię udał się do Grecji, skąd 18 października wypłynął na polskim statku „Pułaski” i 23 października 1939 r. dotarł do Francji. Cztery dni później zameldował się w polskiej stacji zbornej lotnictwa w Lyonie, a po miesiącu skierowano go do lotniczej stacji zbornej w Le Bourget pod Paryżem.

Na przełomie 1939/1940 r. zaczęto wysyłać polskich lotników do Wielkiej Brytanii z zamiarem formowania tam polskich dywizjonów. Początkowo ich głównym zajęciem była

nauka angielskiego i regulaminów RAF. Wkrótce również Jankiewicz znalazł się na Wyspach Brytyjskich, ale w zupełnie innym charakterze. Od 4 lutego 1940 r. nadzorował przeciągającą się sprawę przeróbki należącego do PLL Lot samolotu pasażerskiego Lockheed 14 (który w 1939 r. dotarł do Anglii) z myślą o lotach kurierskich do okupowanego kraju. Niestety, upadek Francji spowodował znaczne wydłużenie trasy takich ewentualnych lotów – a co za tym idzie, zmianę wymagań w odniesieniu do samolotów mających je wykonywać – i projekt ten zarzucono.

Dopiero po klęsce Francji, kiedy sytuacja RAF w walce z Luftwaffe stawała się coraz trudniejsza, por. Jankiewicz dostał przydział do lotnictwa myśliwskiego. Główny ośrodek zborny polskiego personelu lotniczego (Centrum Lotnictwa Polskiego) w Wielkiej Brytanii mieścił się wówczas w Blackpool (nieдалeko Liverpoolu).



Gen. Władysław Sikorski dekoruje 28 października 1941 r. kpt. Jerzego Jankiewicza Srebrnym Krzyżem Orderu Wojennego Virtuti Militari (fot. ze zbiorów autora)

Jankiewicz został tam przydzielony do III Dywizjonu i w czerwcu 1940 r. wszedł w skład Ochotniczej Rezerwy RAF. Był ostatnim Polakiem, który formalnie wstąpił do RAF przed powstaniem niezależnych Polskich Sił Powietrznych (co nastąpiło na mocy polsko-brytyjskiej umowy lotniczej z 5 sierpnia 1940 r.). Dostał nr służbowy 83698 i już 26 czerwca został skierowany na przeszkolenie teoretyczne w Blackpool, po czym 17 lipca wyjechał do 15. Szkoły Pilotażu Początkowego RAF (15 Elementary Flying Training School, 15 EFTS) w Carlisle. Przeszedł tam przeszkolenie wznowiające w polskiej Eskadrze Kwalifikacyjno-Egzaminacyjnej (Polish Grading and Testing Flight). Stamtąd 1 sierpnia skierowano go do 6. Oddziału Wyszkożenia Bojowego RAF (6 Operational Training Unit, 6 OTU), gdzie przeszkolił się w praktycznym wykorzystaniu samolotów myśliwskich w brytyjskim systemie obrony powietrznej.

Swoj pierwszy przydział bojowy dostał 17 sierpnia. Trafił do 601. Dywizjonu Myśliwskiego RAF (601 Squadron), właśnie przenoszącego się z bazy RAF Tangmere do Debden. Równy dwa tygodnie później, 31 sierpnia ok. 8.40 rano odniósł swoje pierwsze zwycięstwo powietrzne – zaliczono mu uszkodzenie niemieckiego Messerschmitta 109. Wraz z całą jednostką przeniósł się 2 września z Debden z powrotem do Tangmere, a dwa dni później ok. 14 został ranny w walce z niemieckimi samolotami, w której zaliczono mu prawdopodobne zestrzelenie ciężkiego myśliwca Me 110. Trzy dni później Dywizjon 601 przebazowano do Exeteru, a trzy tygodnie później, 25 września w samo południe Jankiewicz uzyskał potwierdzone zestrzelenie Me 110 koło Yeovil. Co ciekawe, sam pilot nie był pewien

zwycięstwa i zgłosił je w kategorii „prawdopodobne”, ale brytyjskie dowództwo dokonało weryfikacji, przyznając mu to zestrzelenie jako pewne. Kolejnego Messerschmitta 110 uszkodził 7 października ok. 14.30.

W niektórych dokumentach można znaleźć informację o przeniesieniu Jankiewicza w październiku 1940 r. z 601. do 213. lub 238. Dywizjonu RAF, ale jest ona błędna. Ostatni lot w 601. Dywizjonie wykonał 22 października, a następnego dnia dostał przydział do 303 Dywizjonu Myśliwskiego im. T. Kościuszki, wówczas przebywającego na odpoczynku od latania bojowego na lotnisku Leconfield. Na początku 1941 r. wraz z całym Dywizjonem 303 przeniósł się do podlondyńskiego Northolt, gdzie wkrótce jednostka przesiadła się z Hurricane’ów na najnowocześniejsze myśliwce brytyjskie, Supermarine Spitfire. Krzyżem Walecznych, od razu dwukrotnie, odznaczono go 1 lutego 1941 r., a 20 lutego – Polową Odznaką Pilota (tzw. „Gapą z zielonym wiankiem” wyróżniającą pilotów latających bojowo, od zwykłej odznaki pilota różniącą się zielonym kolorem wieńca w dziobie stylizowanego orła). Już następnego dnia, 21 lutego 1941 r., po ukończeniu tury lotów bojowych, przeszedł na naziemne stanowisko dowodzenia dywizjonu. Miesiąc później, 20 marca, awansowała na stopień kapitana.

Do latania bojowego wrócił w święta Wielkiej Nocy. W Wielką Sobotę 12 kwietnia 1941 r. poległ w locie bojowym dotychczasowy dowódca Dywizjonu 303, kpt. Zdzisław Henneberg, a w samą Wielkanoc został ranny w walce powietrznej kpt. Waław Łąpkowski, wyznaczony na jego następcę. Komendę nad dywizjonem czasowo przejął dowódca eskadry A, kpt. Tadeusz Arentowicz, Jankiewicz zaś objął jego dotychczasowe stanowisko. Łąpkowski powrócił ze szpitala 5 maja, Arentowicz wrócił na stanowisko dowódcy eskadry A, a Jankiewicz zaczął pełnić równorzędną funkcję w eskadrze B.

Najważniejsze w swojej karierze zwycięstwo powietrzne odniósł 15 maja 1941 r. ok. 12.45. Wspólnie z sierż. Waławem Giermerem zestrzelił samolot Junkers Ju 52 z eskadry transportowej I Korpusu Lotniczego (I Fliegerkorps) Luftwaffe, w którego szczątkach zginął dowódca tego korpusu gen. Ulrich Grauert wraz ze swym sztabem. W ciągu całej II wojny światowej na palcach jednej ręki można policzyć przypadki, kiedy polscy żołnierze wyeliminowali (zabijając bądź biorąc do niewoli) niemieckich generałów, w dodatku wraz z oficerami ich sztabu.

Kolejne potwierdzone zestrzelenie – Messerschmitta 109 – zaliczono mu w walce stoczonyj 22 czerwca ok. 16.00. W tym samym locie zaliczono mu także uszkodzenie stojącego na lotnisku Calais-Marck samolotu tego typu. Dwa dni później nadano mu Krzyż Walecznych po raz trzeci, a 5 lipca – Odznakę Honorową za Rany i Kontuzje w Obronie Ojczyzny. Kolejne – i jak się miało okazać, ostatnie – zwycięstwo odniósł 6 lipca: zaliczono mu udział (wspólnie z ppor. Bolesławem Drobińskim i sierż. Stanisławem Belżą) w prawdopodobnym zestrzeleniu Me 109.

Po śmierci kolejnych dwóch dowódców 303. Dywizjonu Myśliwskiego: Łąpkowskiego (2 lipca) i Arentowicza (8 lipca), 9 lipca 1941 r. na stanowisko to mianowano kpt. Jankiewicza. Kilka dni później, po okresie bardzo intensywnych działań, jednostka odeszła z Northolt na odpoczynek. Od połowy lipca Dywizjon 303 stacjonował na lotnisku Speke nieopodal Liverpoolu, prowadząc trening operacyjny pilotów przybywających z jednostek szkolnych. Działania bojowe ograniczały się do patroli nad konwojami płynącymi do i z Liverpoolu. Jankiewicz awansował na stopień majora 1 września 1941 r., a cztery dni później został kawalerem Orderu Wojennego Virtuti Militari klasy piątej (Srebrnym Krzyżem tego orderu, związanym z nadaną godnością, udekorował go uroczystie w Northolt gen. Władysław

Sikorski 28 października 1941 r.). Dowódca 9. Grupy Myśliwskiej RAF, Air Vice Marshal (gen. RAF) Wilfred Ashton McCloughry, 19 września udekorował Jankiewicza najwyższym brytyjskim odznaczeniem lotniczym: Zaszczytnym Krzyżem Lotniczym (Distinguished Flying Cross, DFC).

Dywizjon 303 wrócił do Northolt 7 października i ponownie podjął loty bojowe nad okupowaną Europą. Jankiewicz ukończył kolejną turę bojową 19 listopada i został skierowany na odpoczynek operacyjny. Po odejściu z Dywizjonu 303 służył jako oficer do spraw wyszkolenia myśliwskiego w sztabie płk. Stefana Pawlikowskiego, który był polskim oficerem łącznikowym przy Dowództwie Lotnictwa Myśliwskiego RAF (czyli *de facto* dowódcą polskich dywizjonów myśliwskich w Wielkiej Brytanii). Po zakończeniu przepisowego odpoczynku, 6 maja 1942 r. Jankiewicz został przydzielony na praktykę do 124. Dywizjonu Myśliwskiego RAF bazującego w Gravesend. Wykonał w nim kilka lotów bojowych, pełniąc funkcję dowódcy klucza. Dwa tygodnie później objął dowództwo 222. Dywizjonu Myśliwskiego RAF w bazie North Weald. W ten sposób został pierwszym Polakiem na stanowisku dowódcy brytyjskiego dywizjonu.

Na czele swojego dywizjonu w składzie brytyjskiego Skrzydła North Weald wystartował 25 maja 1942 r. na przedpołudniowy lot bojowy o kryptonimie „Rodeo 51” (było to tzw. swobodne polowanie dużą formacją myśliwską). Po starcie dowódca skrzydła musiał zawrócić do bazy z powodu usterki technicznej samolotu i przekazał dowodzenie całością Polakowi. Na zachód od Dunkierki wywiązała się walka powietrzna z myśliwcami Luftwaffe, w której



Samolot Supermarine Spitfire VB nr AD 233 z 222 Dywizjonu Myśliwskiego RAF, w którym kpt. Jankiewicz poległ w locie bojowym 25 maja 1942 r. (fot. ze zbiorów autora)

strącono dwa samoloty 222 Dywizjonu. Major Jerzy Jankiewicz poległ, zestrzelony do morza, a Brytyjczyk P/O (ppor.) George F. Morgan trafił do niewoli.

Jankiewicz, jak wielu polskich lotników, nie ma grobu. Jego nazwisko zostało upamiętnione na Pomniku Lotników Polskich w Northolt pod Londynem oraz na Pomniku ku Czcii

Lotników Polskich Poległych w II Wojnie Światowej na Polu Mokotowskim w Warszawie. Według dostępnych danych ([www.polishairforce.pl/imienia.html](http://www.polishairforce.pl/imienia.html)) jego imienia nie nosi żadna ulica, szkoła ani inny obiekt publiczny w Polsce.

*Za pomoc w zebraniu materiałów do tego artykułu dziękuję panom: Remigiuszowi Gadaczowi, Robertowi Gretzynie, Piotrowi Hodyrze, Tomaszowi Kopańskiemu, Piotrowi Sikorze, Grzegorzowi Sojdzie i Grzegorzowi Śliżewskiemu oraz pracownikom archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie.*