



Grażyna Woźny¹

Generał brygady pilot Bolesław Feliks Stachoń (1897–1941). Przyczynek do badań biograficznych oficera i lotnika

Streszczenie

W 2021 r. minie 80 lat od śmierci Bolesława Stachonia, polskiego pilota i oficera łącznikowego Królewskich Sił Powietrznych (RAF). Jego wkład w rozwój polskiego lotnictwa i praca komendanta obozu zbornego w Eastchurch (XII 1939 – VIII 1940) i lotniska Swinderby (VII 1940 – VII 1941 r.), z którego wykonywał loty bojowe, ciągle pozostają nieznane. Wykształcenie, doświadczenie wojenne oraz znajomość języków obcych predestynowały Stachonia do pełnienia wysokich funkcji wojskach. Był m.in. komendantem parku w 11. Pułku Lotniczym w Lidzie, Szkoły Pilotów w Centrum Wyszkożenia Podoficerów Lotnictwa oraz komendantem Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu. Prowadził działalność redakcyjną i publikował teksty w „Przeglądzie Lotniczym...”, a także wydawał książki z zakresu pilotażu. Przed wybuchem II wojny światowej pełnił funkcję dyplomatyczną w Moskwie. Był pierwszym Polakiem posiadającym licencję pilota wiatrakowca, dzięki czemu sprowadził statek powietrzny C-30 do Warszawy. We wrześniu 1939 r. dowodził jednostkami lotniczymi, które strąciły ponad 20 samolotów niemieckich. Na rozkaz gen. Józefa Zajęca udał się z misją wojskową do Rumunii, gdzie zajmował się ewakuacją polskich lotników do Francji. Stamtąd okrężną drogą trafił do Anglii, gdzie był dowódcą Ośrodka Wyszkożenia Ochotniczej Rezerwy RAF. Na emigracji kontynuował działalność redakcyjną; współtworzył czasopismo „Wiadomości ze Świata: Codzienny biuletyn Centrum Lotnictwa Polskiego w Anglii”; wydał „Jednodniówkę Lotnictwa Polskiego w Anglii”. Bolesław Stachoń to ikona polskiego lotnictwa międzywojennego i pilot najwyższej klasy. Zginął podczas trzeciego lotu bombowego 4 lipca 1941 r.

Słowa kluczowe: II Rzeczpospolita, Ropczyce, Bitwa Warszawska, Polskie Siły Powietrzne w Anglii, Royal Air Force, gen. Stanisław Ujejski, naloty bombowe, prasa lotnicza, szkoła pilotażu, samoloty myśliwskie

¹ Dr Grażyna Woźny, Miejska i Powiatowa Biblioteka Publiczna w Ropczycach, ul. Grunwaldzka 19, 39-100 Ropczyce, e-mail: wozyngrazyna@gmail.com, nr ORCID: 0000-0002-2565-9245.

Wstęp

11 czerwca 1940 r. polski rząd na uchodźstwie podpisał z rządem brytyjskim porozumienie w sprawie utworzenia Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii. Trzon tych sił stanowili polscy lotnicy, którzy po klęsce wrześniowej 1939 r. przedostali się do Francji, a później do Anglii. Wśród tych lotników znalazł się Bolesław Stachon.

Mimo upływu lat i wielu przedsięwzięć naukowych, w tym badań biograficznych Wojska Polskiego, temat przedwojennych oficerów walczących podczas II wojny światowej w lotnictwie alianckim nie doczekał się jeszcze kompleksowej monografii². Wieloletnie poszukiwania materiałów w archiwach polskich i zagranicznych umożliwiły przygotowanie jedynie częściowego opracowania na temat życia i działalności polskiego pilota Bolesława Stachonia z Królewskich Sił Powietrznych (RAF).



Celem artykułu jest:

- prezentacja sylwetki Bolesława Stachonia – pierwszego polskiego pilota wiatrakowca, architekta nowej organizacji Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu,
- wprowadzenie do obiegu naukowego źródeł, które poszerzają, uściślają i korygują dotychczasową wiedzę o przedwojennym oficerze, legendarnym pilocie i autorze publikacji instruktażowych z zakresu pilotażu statków powietrznych.

Niestety artykuł nie jest wolny od braków i luk badawczych, gdyż w wielu kwestiach zagraniczne archiwa milczą lub nie dają wyczerpujących odpowiedzi³. Niemniej na podstawie zgromadzonych materiałów

² Do dziś nie ukazała się zwarta publikacja poświęcona gen. Bolesławowi Stachonowi. Podobny problem badawczy dotyczy sylwetki gen. Stanisława Ujejskiego z Ropczyc, który był w bliskich relacjach ze Stachonem i wpłynął na rozwój jego kariery w lotnictwie (Bałda 2013: 87–91).

³ Wydaje się, że pogłębione badania i rozległe kwerendy w archiwach angielskich dałyby pewien rzetelny obraz całości. Jest to jednak wyzwanie dla badacza, którego celem będzie publikacja monograficzna, a nie artykuł naukowy.

udało się w ograniczonym zakresie dokonać rekonstrukcji losów Bolesława Stachonia oraz przybliżyć etos i sylwetkę żołnierza i pilota walczącego w trzech wojnach, w tym w dwóch światowych.

1. Młodość

1.1. Dom rodzinny

Bolesław Stachoń urodził się 18 maja 1897 r. w majątku Kądzielnia we wsi Wola Wadowska w zaborze austriackim⁴. Był trzecim z pięciorga dzieci Wojciecha i Honoraty z Dobrowolskich. Bolesław podstawową wiedzę katechetyczną i szkolną otrzymał w domu rodzinnym. Pierwszymi jego nauczycielami byli rodzice, którzy mieli odpowiednie przygotowanie pedagogiczne⁵. Ojciec, Wojciech Stachoń, posiadał majątek w Smykowie, a ponadto był zarządcą posiadłości dworskich hr. Pieniżka. Rodzina prowadziła uporządkowane i spokojne życie do 1911 r. W tym bowiem roku majątek Stachoniów wskutek niezawinionych perturbacji finansowych zlicytowano (Chodor 1998: 15). W krytycznym okresie rodzina Stachoniów zamieszkała w Ropczycach. Tu otrzymała finansową pomoc od brata Honoraty – ks. Władysława Dobrowolskiego, proboszcza w Nowym Rybniku, i Jakuba Dobrowolskiego, burmistrza Ropczyc w latach 1891–1894. Ojciec Honoraty, wspomniany Jakub Dobrowolski, zatrudnił zięcia – Wojciecha Stachonia – na stanowisku ekonoma w Żyrakowie (*Szematyzm Królestwa...*, 1892: 314; tamże, 1894: 314; Woźny 2019: 145).

1.2. Szkoła

W 1907 r. dziesięcioletni Bolesław rozpoczął naukę w gimnazjum klasycznym im. Władysława Jagiełły w Dębicy. Od początku wyróżniał się na tle klasy. Był zdolny, inteligentny i systematyczny; działał w dębickiej Drużynie Strzeleckiej. Naukę w gimnazjum zakończył maturą w 1915 r. Solidne wykształcenie oraz znajomość języków obcych (francuskiego, niemieckiego i angielskiego) miały istotne znaczenie dla rozwoju kariery wojskowej Bolesława. Po maturze Stachoń kontynuował

⁴ Współcześnie to gmina Wadowice Górne, pow. mielecki, woj. podkarpackie.

⁵ Rodzeństwo to: Stefania (1894–?), Karolina (1895–1987) – łączniczka Szarych Szeregów i więźniarka obozów koncentracyjnych, Władysław (1902–1977) i Maria (1918–1922). Zob. Dobrowolski 2009: 3.

naukę na Wydziale Budowy Maszyn Politechniki Lwowskiej. Studia niestety musiał przerwać, gdyż został powołany do służby wojskowej (Kolekcja Akt Personalnych i Odznaczeniowych I. 480.498: k. 53–54; *Klasyfikacja uczniów*, 1908: 61; *Klasyfikacja...* 1909: 46; *Klasyfikacja...* 1910: 56; *Klasyfikacja...* 1911: 56; *Klasyfikacja...* 1912: 56; *Klasyfikacja...* 1913: 69; *Klasyfikacja...* 1914: 66).

2. W mundurze wojskowym (1915–1929)

2.1. W wojsku austriackim

Służbę wojskową rozpoczął, mając 18 lat, a dokładnie 15 października 1915 r. Na podstawie powszechnej mobilizacji trafił do armii austro-węgierskiej w randze kaprała w 17. Pułku Strzelców. Pod koniec 1915 r. Stachoń rozpoczął naukę w szkole podoficerskiej piechoty w Lubaczowie, którą ukończył w marcu 1916 r. Od kwietnia 1916 r. aż do końca wojny walczył z 33. Pułkiem Strzelców na froncie włoskim w stopniu kaprała, a później chorążego. Kilka miesięcy przed zakończeniem I wojny światowej trafił na kurs karabinów maszynowych w Trebinie. Po ukończeniu kursu otrzymał nominację na podporucznika (Kolekcja Akt Personalnych i Odznaczeniowych I. 480.498: k. 2; *Pamiętnik zakładu...* 1916: 9).

2.2. W wojsku polskim

Po ogłoszeniu niepodległości Królestwa Polskiego Stachoń powrócił do rodzinnej miejscowości. Od 8 listopada 1918 r. dowodził kompanią Karabinów Maszynowych Baonu Zapasowego „Ziemi Ropczyckiej”. Od grudnia 1918 do maja 1919 r. walczył na froncie ukraińskim w grupie gen. Zygmunta Zielińskiego. Był wówczas dowódcą kompanii w 37. Pułku Piechoty „Ziemi Łęczyckiej”. Z tą jednostką walczył pod Przemyślem, we Lwowie, na Wołyniu i w ofensywie kijowskiej (Bartosz 1999: 6). W lutym 1920 r. Bolesław Stachoń otrzymał awans na porucznika i w tej randze od sierpnia 1920 r. walczył w obronie Warszawy, gdzie podczas bitwy pod Płońskiem w miejscowości Boguszevicz został ciężko ranny. Od 18 sierpnia do 20 września 1920 r. przebywał w Szpitalu Ewangelickim w Warszawie. Po zakończeniu leczenia otrzymał roczny urlop, w trakcie którego kontynuował studia na Politechnice Lwowskiej. Jako żołnierz zawodowy wrócił do wojska na wła-

sną prośbę 1 lipca 1921 r. Otrzymał wówczas przydział do Głównego Centrum Wyszkożenia Piechoty w Rembertowie. Kurs przeszkolenia dowódców baonów zakończył 27 października 1921 r. (Woźny 2019: 146). Wydarzenie to było przełomowe w życiu Stachonia, gdyż dzięki niemu zafascynował się lotnictwem i tej pasji pozostał wierny do końca, w myśl maksymy pilotów „Gdy już posmakowałeś lotu, zawsze będziesz chodzić po ziemi z oczami utkwionymi w niebo, bo tam właśnie byłeś i tam zawsze będziesz pragnął powrócić” (*Cztery eseje o naturze światła...* 2002: 4).

3. Z piechoty do lotnictwa (1921–1932)

3.1. Szkoła pilotów w Bydgoszczy

Pod koniec 1921 r. Bolesław Stachoń rozpoczął doskonalenie zawodowe w Niższej Szkole Pilotów w Bydgoszczy jako uczeń-pilot. Podczas rocznego kursu nauczył się nie tylko pilotować samoloty, ale opanował także wiadomości z zakresu budowy silników i płatowców, aeronawigacji, terenoznawstwa, kartografii, meteorologii, radiołączności oraz taktyki lotnictwa. Pilnie uczył się pilotażu na maszynach francuskich typu: Caudron G.III, Nieuport 23m, Nieuport 18m, Morane Saulnier MS-30E1 oraz niemieckich typu: Brandenburg C.I i Albatros B. II. Po ukończeniu kursu w Bydgoszczy trafił na szkolenie do Wyższej Szkoły Pilotów w Grudziądzu (od 1 do 14 października 1922 r.). W październiku 1922 r. otrzymał awans na kapitana i trafił do Korpusu Oficerów Lotnictwa z przydziałem do 2. Pułku Lotniczego w Krakowie, gdzie w styczniu 1923 r. objął dowództwo nad 6. Eskadrą Wywiadowczą (Prauss 1996: 524). Tutaj przeżył pierwszy wypadek lotniczy, pilotując Ansaldo A-300. Po rekonwalescencji przeszedł do służby w Ministerstwie Spraw Wojskowych w Warszawie. Kilka miesięcy później, tj. w sierpniu 1924 r., objął kierownictwo sekcji treningowej. Równocześnie pełnił funkcję oblatywacza samolotów francuskich w Centralnych Zakładach Lotniczych (Kolekcja Akt... I.480.498: 4; Chodor 1998: 16–17; Glass 2002: 317).

3.2. W lotnictwie francuskim

Bolesław Stachoń cieszył się nieposzlakowaną opinią znakomitego pilota, dlatego ten wybitny lotnik trafił na kurs kontrolerów fabrycznych we Francji, który ukończył 25 sierpnia 1925 r. Już następnego dnia jako

pilot oblatywacz został zatrudniony w Polskiej Misji Wojskowej Zakupów w Paryżu. Tutaj w maju 1926 r. ustanowił rekord świata, wznosząc się samolotem myśliwskim Spad 61 na wysokość 6 tysięcy metrów w ciągu 14 minut 38 sekund na lotnisku Le Buc (Zabierek 2017: 283). Po tym spektakularnym sukcesie wrócił na Kresy Wschodnie, gdzie od 17 grudnia 1926 do 23 maja 1927 r. był komendantem parku w 11. Pułku Lotniczym w Lidzie oraz 6. Pułku Lotniczego we Lwowie. W tym też roku (1927) otrzymał awans na majora, a także nominację na szefa pilotażu w Centralnej Szkole Podoficerów Lotnictwa w Bydgoszczy (4 października 1927 – 18 listopada 1928). Był także komendantem tamtejszej szkoły pilotów w Centrum Wyszkożenia Podoficerów Lotnictwa (*Ku czci poległych lotników...* 1933: 252, 263; Kędziński 1981: 109; Budziński, Otremba 2003: 61).

3.3. Lotnicza Szkoła Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu

W latach 1929–1932 Bolesław Stachoń pełnił funkcję komendanta Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu (dalej LSSiB). W tym czasie – od 7 stycznia do 8 kwietnia 1930 r. – przeszedł kurs oficerów sztabowych przy Wyższej Szkole Wojennej w Warszawie. W okresie 1 września – 11 listopada 1930 r. był komendantem kursu pilotażu myśliwskiego przy 2. Pułku Lotników w Krakowie. W następnym roku odbył kurs szybowcowy, który ukończył w październiku 1931 r. (Bartel, Koliński 1978: 175; Glass 2002: 319).

Major Stachoń, pełniąc obowiązki komendanta w grudziądzkiej uczelni, wydatnie przyczynił się do wzrostu poziomu szkolenia pilotów myśliwskich. Zorganizował kursy: wyższego pilotażu strzelania myśliwskiego i pilotażu bez widoczności, strzelania i bombardowania dla strzelców samolotowych oraz kursy pilotażu podstawowego dla szeregowców (*Kolekcja Akt Personalnych...* I.480.498: 5). Nowy komendant formę organizacyjną LSSiB ustalił ostatecznie w maju 1929 r. Podjął wówczas decyzję dotyczącą ćwiczebnych lotów nocnych. Z jego inicjatywy w 1930 r. przeprowadzono szkolenia pilotów liniowych, których celem było poszerzenie umiejętności obronnych i manewrów obronnych. Decyzją komendanta szkolny personel i uczniowie musieli dbać o dobrą kondycję fizyczną. W tym celu powołał Stachoń cztery sekcje sportowe: lekkoatletyczną, piłki nożnej, bokserską i tenisową (Bartel, Koliński 1978: 175; Prauss 1996: 524).

W latach 1929–1932 jednostka wyszkoliła na kursach strzelców pokładowych, rusznikarskich i pilotów liniowych dostateczną liczbę osób –

kadr dobrze przygotowanych do przekazania fachowej wiedzy w macierzystych jednostkach. W LSSiB Stachoń zwiększył nacisk na naukę pilotów myśliwskich, na kursach wyższego pilotażu. Podczas tych szkoleń wykorzystywano samolot PWS 14, który umożliwiał pełne powietrzne akrobacje. Kursanci szkolili się także na maszynach Avia BH 33, Vimbault 70, PWS 10, a pod koniec latali na PZL-P7a. O poziomie nauki świadczył fakt, że to właśnie w Grudziądzu przygotowywano się do zawodów Challenge de Tourisme Internationale, które odbyły się w roku 1934 (*Wręczenie nagród...* 1934: 3; Krzyżan 1988: 143–147). Polska ekipa w czasie szkolenia obok zajęć praktycznych ćwiczyła loty w zamkniętej kabinie, na tzw. „ślepaku”, w samolocie Lublin XIII T oraz skoki przez bramkę. Ponadto piloci uczestniczyli w wielu wykładach teoretycznych wygłoszonych przez ppłk. Józefa Krzyczkowskiego i inż. Szczepana Grzeszczyka. Nad całością szkolenia czuwał osobiście komendant szkoły – Bolesław Stachoń (Wagner 2003: 78; Ruciński 2001: 160; Zawadzki 2014: 115–123; Żabierek 2017: 280).

Szkolenie pilotów myśliwskich związane było z ryzykiem wypadków, do których dochodziło również w grudziądzkiej szkole. Pod względem liczby przeszkolonych pilotów oraz wylatanych godzin grudziądzka szkoła pod komendą Bolesława Stachonia górowała nad innymi jednostkami. Tutaj od 1930 do 1932 r. doszło do siedmiu śmiertelnych wypadków. Z tej liczby należy wyłączyć 4 zabitych w wyniku katastrofy na samolocie Fokker, który nie był na wyposażeniu szkoły i rozbił się w locie pozaszkolonym. W tym kontekście warto odnotować, że w ciągu dwóch lat w tej szkole wylatano kilkanaście tysięcy godzin oraz wykonano kilkadziesiąt tysięcy startów w trudnych warunkach atmosferycznych (*Katastrofa lotnicza...* 1930: 2; *Straszna katastrofa lotnicza* 1931a: 1; *Straszna katastrofa...* 1931b: 1; Mechliński 1982: 4; Zawadzki 2014: 115–123).

W LSSiB komendant Stachoń chętnie organizował ogólnopolskie zawody myśliwskie w strzelaniu powietrznym. Już wówczas można było podziwiać przyszłych asów przestworzy spod biało-czerwonej szachownicy. W pokazach niezawodnie uczestniczył Stachoń w roli komisarza zawodów, a nawet zasiadał za sterami myśliwca i stawał w powietrzne szranki z instruktorami i uczniami. Zamiłowanie do szybownictwa przyniosło majorowi dwa spektakularne sukcesy we wrześniu 1932 r. na samolocie „Czajka”. Pierwszy rekord osiągnął w wysokości lotu – 470 m, a drugi uzyskując najlepszy wynik w kraju w odległości lotu – 16 km (Mechliński 1982: 4; Ruciński 2001: 159; Budziński, Otremba 2003: 81–82; Żabierek 2017: 280).

Warto również przypomnieć, że to właśnie Bolesław Stachoń zainicjował budowę pierwszych w Polsce szybowców typu „Komar”, które

powstawały w grudziądzkim kole Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. W grupie zajmującej się realizacją tego projektu znaleźli się Marceli Kosidowski i Władysław Janica (Janica 1970: 7, Prauss 1996: 386, 524).

4. Rozwój kariery lotniczej (1932–1939)

4.1. Wojskowe misje zagraniczne

Po zakończeniu kadencji w grudziądzkiej szkole skierowano majora do służby dyplomatycznej w Moskwie, gdzie był szefem polskiej misji lotniczej w latach 1932–1936. Był to czas wyteżonej pracy w zakresie rozpoznania radzieckiego lotnictwa wojskowego. Major systematycznie organizował przeloty polskich lotników w celach szkoleniowych i wywiadowczych. Pełniąc obowiązki dyplomatyczne, zdobył wiedzę na temat sowieckiego lotnictwa, a przy tym okazał niezwykły talent dyplomatyczny i wojskowy, za to został awansowany do stopnia podpułkownika (Kędziński 1959: 12).

We wrześniu 1932 r. Stachoń uzyskał kategorię C pilota szybowcowego w Bezmiechowej. Aktywnie uczestniczył w tworzeniu szybownictwa w Polsce; współorganizował Wojskowy Obóz Szybowcowy w Ustjanowej i pełnił tam funkcję komendanta I Kursu Szybowcowego (czerwiec 1934). Po koniec roku, na zlecenie Ministerstwa Komunikacji, przeprowadził z powodzeniem misję sprowadzenia z Londynu do Warszawy (ok. 2000 km) wiatrakowca C-30. Przelot zakończył się 10 grudnia 1934 r. o godzinie 16.20 na lotnisku Okęcie. Za sterami autożyra zasiadał ppłk pil. Bolesław Stachoń – pierwszy Polak posiadający licencję pilota wiatrakowca.

Samolot stał się własnością Ministerstwa Komunikacji, otrzymał znak SP-ANN i wpisany był do Rejestru Cywilnych Statków Powietrznych pod nr 280 (Morgała 1972: 85, 494–497; Prauss 1996: 386).

4.2. Pułk w Toruniu

Kolejnym krokiem w karierze lotniczej ppłk Stachonia był awans na dowódcę 4. Pułku Lotnictwa w Toruniu w maju 1936 r. W jednostce tej ppłk Stachoń, przewidując zbliżającą się wojnę, utworzył ekstremalną Eskadrę Wiroplątów, która na wypadek wojny miała wspierać Armię „Pomorze”, tak jak zresztą cały Pułk Toruński złożony z eskadr myśliwskich i rozpoznawczych. W marcu 1939 r. otrzymał nominację na puł-

kownika i w tym stopniu, pod fałszywym nazwiskiem, został wysłany z misją wywiadowczą do Niemiec. Niestety, rozpoznany na granicy, musiał zawrócić (Cumft, Kujawa 1989: 486; Pawlak 1989: 165, 267). Kolejne niebezpieczne zadanie powierzył płk. Stachoniowi dowódca Armii „Pomorze” gen. Władysław Bortnowski w lipcu 1939 r., a więc tuż przed wybuchem II wojny światowej. Na rozkaz generała Stachoń odbył tajny lot zwiadowczy nad Niemcami samolotem PZL P-23 „Karaś” z porucznikiem obs. Czesławem Malinowskim i podchorążym obserwatorem Janem Klockiem. Załoga w sposób profesjonalny dokonała rozpoznania umocnień i zgrupowań sił niemieckich w rejonach Gdańska i Prus Wschodnich. Płk Bolesław Stachoń pełnił obowiązki dowódcy 4. Pułku Lotniczego do mobilizacji w sierpniu 1939 r. Wówczas 4. Pułk Lotniczy rozwiązano (Pawlak 1989: 165, 267; 1998: 54; Stawecki 2010: 162).

4.3. Armia „Pomorze”

W sierpniu 1939 r. Bolesław Stachoń otrzymał nominację na dowódcę lotnictwa i obrony przeciwlotniczej Armii „Pomorze”, w skład której wchodziły: 141. i 142. Eskadra Myśliwska, 42. Eskadra Rozpoznawcza, 43. i 46. Eskadra Obserwacyjna, Plutony 7. i 8. Samolotów Łącznikowych i 1. Kompania Balonów Obserwacyjnych. W tym czasie lotnictwo Armii „Pomorze” liczyło 52 samoloty i rozlokowane było na lotniskach w regionie Toruń-Bydgoszcz. Wówczas pod rozkazami Stachonia służyli tacy znakomici lotnicy, jak: Stanisław Skalski, Stanisław Skarzyński, Tadeusz Rolski, Marian Pisarek czy Mieczysław Lewandowski (*Dowódca Lotnictwa Armii Pomorze Bolesław Stachoń...* LOT.A.II.15/1a: 107; Cumft, Kujawa 1989: 486).

5. Na frontach II wojny światowej (1939–1941)

5.1. Wrzesień 1939 r.

W polskiej wojnie obronnej 1939 r. Bolesław Stachoń dowodził jednostkami lotniczymi, które strąciły ponad 20 samolotów niemieckich, choć nie obyło się bez strat własnych. Szczególnie tragiczny okazał się drugi dzień września. Podczas ataku szturmowego na niemiecką kolumnę pancerną zginęło trzech polskich lotników, w tym dowódca III./4. Dywizjonu Myśliwskiego kpt. pil. Florian Laskowski. Do dziś trwa spór

na temat tego, kto wydał rozkaz i kto ponosi odpowiedzialność za tzw. wymiatanie jednostek niemieckich w rejonie miejscowości Gruta na Pomorzu samolotami PZL P-11c, które nie były przystosowane do tego typu zadań. Według niektórych historyków odpowiedzialność spada na gen. Bortnowskiego i płk. Stachonia, który przed poderwaniem samolotów do lotu przeprowadził z generałem dramatyczną rozmowę, podczas której wyraził sprzeciw wobec takiego rozkazu. Niemniej jednak trudny do zinterpretowania rozkaz i podjęta wówczas decyzja pozostają skazą na biografii Stachonia (Dobrowolski 2009: 9; *Boje polskie...* 2009: 68; Jędrzejewski 2014: 589–592).

5.2. Emigracja

Po wrześniowej klęsce na rozkaz dowódcy lotnictwa polskiego gen. Józefa Zająca płk Bolesław Stachoń udał się do Rumunii w celu przejścia francuskich myśliwców „Morane-Saulnier MS-406” i angielskich bombowców „Battle Mk I”. Z zamówionych przez Polskę 150 samolotów pierwszy dwadzieścia wysłano drogą morską. Ponieważ wybuchła wojna, statek został skierowany do Konstancy, skąd tranzytem przez Rumunię samoloty miały być dostarczone do Polski. Władze Rumunii nie zgodziły się jednak na wyładunek i statek z myśliwcami i bombowcem odpłynął z powrotem. Samoloty przeznaczone dla Polski ostatecznie trafiły do Turcji. Wskutek tych zawirowań Stachoniowi nie udało się wykonać rozkazu (Dobrowolski 2009: 9; Woźny 2019: 152).

W dniu 17 września 1939 r. Naczelnny Dowódca Lotnictwa wydał rozkaz o ewakuacji do Rumunii. Płk Stachoń i kilka tysięcy innych żołnierzy personelu latającego i naziemnego trafiło do tego kraju, który ogłosił wobec Polski *neutralité bienveillante*. Wówczas Stachoń znalazł się w ambasadzie RP w Bukareszcie, gdzie kierował akcją przerzutu polskich lotników do Francji. Po wykonaniu tego rozkazu w grudniu 1939 r. przedostał się do Paryża, a następnie do Anglii. Gen. Józef Zając zamianował go starszym polskim oficerem na terenie tego kraju (Karpiński 1976: 185–190; Biegański 1990: 13,15; Dubicki 1994: 12 i 204; 1996: 290; Prauss 1996: 342).

Na Wyspach płk Stachoń utrzymał stopień funkcyjny 25 grudnia 1939 r. i został polskim dowódcą Ośrodka Wyszkolenia Ochotniczej Rezerwy Royal Air Force (RAF VR). W tym czasie polskich lotników z bazy RAF w Eastchurch przeniesiono do Centrum Wyszkolenia Naziemnego Polskich Sił Powietrznych w Blackpool nad Morzem Ir-

landzkim. Baza sprzętu lotniczego tej stacji RAF-u zlokalizowana była natomiast na lotnisku Bramcote pod Birmingham. Polskim komendantem bazy został płk Bolesław Stachoń, który *de facto* podlegał wówczas pułkownikowi Davidsonowi (*Walki formacji...* 1981: 413; Król 1990: 15).

Bolesław Stachoń był doświadczonym pilotem i dobrze orientował się w zmianach zachodzący na arenie politycznej oraz w wojskowym lotnictwie. Zdawał sobie sprawę z rzeczywistej kondycji polskich sił powietrznych. Miał świadomość zbliżającej się katastrofy, w obliczu której nie pozostał bierny. Miał wówczas 43 lata i ze względu na wiek nie został zakwalifikowany do lotów bojowych. Usilnie zabiegał u przełożonych o przydział bojowy. Na własną prośbę odbył przeszkolenia w Polskiej Szkole Pilotażu w Hucknall oraz na samolotach bombowych „Wellington” w Ośrodku Doskonalenia Załóg nr 18 w Bramcote. Dzięki determinacji uzyskał zgodę władz brytyjskich na wykonywanie lotów, ale tylko jako drugi pilot. Po zakończonych szkoleniach objął 18 lipca 1940 r. stanowisko komendanta stacji (lotniska) Swinderby. W tym czasie była to baza polskich dywizjonów bombowych 300. i 301. oraz 304. i 305. skompletowanych z polskich lotników przybyłych z Francji. Załogi szkolono w dwóch grupach, tj. pilotów na lotnisku Redhill, a obserwatorów i strzelców w Eastchurch (Król 1982: 41, 89–91; Pawlak 1998: 54, 204).

O polskich lotnikach, w tym i o podkomendnych płk pil. Bolesława Stachonia, pochlebnie wyrażał się komendant RAF płk Pendred, który w piśmie z dn. 28 czerwca 1941 r. skierowanym do marszałka W. Szolto Douglasa pisał: „każdy członek polskiej załogi bombowej indywidualnie jest równie wartościowym mężczyzną, jak jego brytyjski odpowiednik (...). Polskie załogi wyróżniają się nadzwyczaj starannym wykonywaniem przepisu »Przygotowanie do operacji«. Są niezawodni, punktualni na odprawach niezwykle uważni w czasie ich trwania (...), są jako materiał pierwszej klasy” (Cumft, Kujawa 1989: 70–71).

5.3. Ostatni lot

Płk Bolesław Stachoń w trzeci, ostatni lot bojowy wystartował bombowcem typu Vickers „Wellington” GR-M o nr R-1492 w nocy z 3 na 4 lipca 1941 r. jako drugi pilot samolotu z 301. Dywizjonu Bombowego „Ziemi Pomorskiej” (Hodyra 2016: 126, 156, 162). Angielski samolot, którym leciał Stachoń, zestrzelił płk Luftwaffe Helmut Lent z 4./ NJG 1,

pilotujący Messerschmitta-110⁶. Samolot rozbił się 18 km na północny wschód od Emmen, w Holandii (Hinchliffe 2003: 108, 295). W nalocie na Bremę z pięciosobowej załogi zginął tylko płk pil. Bolesław Stachoń. Pochowano go na cmentarzu Exloermond Odoorn Prenthe. W 1962 r. prochy pułkownika spoczęły na cmentarzu wojskowym w Bredzie w Holandii (Jonkiel 1968: 8, 9; Kalinowski 1969: 142; Kisielewski 1970: 52; Cumft, Kujawa 1989: 486; Król 1990: 171).

Członkowie załogi: kpt. Butkiewicz, por. Pałka, sierż. Dziegiel, chor. Dydo i chor. Idzikowski trafili do niewoli (Pawlak 1998: 204; Mroczkowski, Olejko 2011: 114–115). Po wojnie pierwszy pilot – ppor. pil. Waław Butkiewicz na łamach czasopisma „Skrzydła. Wiadomości ze Świata” wspomniał: „Leciałem z obcą załogą. Pogoda była bardzo zła. Padał drobny deszcz. Niskie chmury. Widoczność słaba. Przebijałiśmy chmury nad morzem. Nad Holandią zostaliśmy zaatakowani przez niemieckiego myśliwca. Od jego pierwszej serii nasz samolot stanął w płomieniach. Zobaczywszy pociski smugowe nieprzyjaciela, krzychałem do naszych strzelców: «strzelać!». W tym samym momencie usłyszałem głos załogi, że palimy się. Z tablicy rozdzielczej przyrządów pokładowych posypało się szkło. Samolot przechylił się na prawy płat. Nie mogłem opanować samolotu. Przypuszczam, że linki sterowe zostały uszkodzone. Wypuściłem bomby, chcąc ratować sytuację. Samolot nie odzyskał jednak równowagi. Dałem załodze rozkaz do skoku na spadochronie (...). W momencie, gdy samolot już się palił, pułkownik Stachoń wypuścił strzelca pokładowego z tylnej wieżyczki. Gdy w pewnej chwili zapytałem, czy został jeszcze ktoś w samolocie, nie usłyszałem żadnej odpowiedzi. Drzwi, którymi wyskoczyła – jak mi się zdaje – cała załoga, były otwarte. Po krótkiej chwili sam z wielką trudnością wyskoczyłem z samolotu. Ponieważ zaatakowano nas w momencie, gdy miałem się zmienić z drugim pilotem, spadochron mój nie był zapięty jak należy, stąd też nie mogłem znaleźć uchwytu, który trzeba było pociągnąć, aby spowodować otwarcie się spadochronu. Nie wiedziałem, że byłem ranny w lewe ramię. Po opuszczeniu płonącego samolotu koziółkowałem jakiś czas (...). Wreszcie odnalazłem uchwyt i pociągnąłem. Co było dalej, nie pamiętam. Przytomność odzyskałem dopiero po jakichś dwóch tygodniach w szpitalu niemieckim” (Butkiewicz 1958: 17).

⁶ Płk Helmut Lent ((1918–1944) zestrzelił 111 alianckich bombowców; płk pil. Stachoń był jego 13. ofiarą. Do ostatniego lotu Stachoń nie zabrał „nieśmiertelnika”, wskutek tego był problem z identyfikacją zwłok przez Międzynarodowy Czerwony Krzyż w Genewie (Hinchliffe 2003: 108, 295).

6. Spuścizna pisarska Bolesława Stachonia

6.1. Tłumacz i redaktor tekstów instruktażowych

Bolesław Stachoń był nie tylko legendarnym pilotem, ale i publicystą, tłumaczem oraz autorem książek. Pozycja i uznanie, które zyskał Stachoń wśród angielskich i polskich lotników, wynikała z jego wzorowej postawy, osiągnięć i odwagi. Doświadczenie żołnierskie i służba w siłach powietrznych sprawiły, że chętnie przelewał na papier wiadomości, z których czerpać mogły młode kadry pilotów, by rozwijać lotniczą pasję i pogłębiać wiedzę z zakresu pilotażu. Choć jego dorobek pisarski nie jest zbyt obszerny, to jednak był ogromnie ważny dla podniesienia i profesjonalnego szkolenia kadr polskich lotników w międzywojniu. W latach 1932–1941 Stachoń opublikował na łamach fachowych czasopism lotniczych 7 tekstów. Początkowo były to artykuły instruktażowe z zakresu pilotażu oraz tłumaczenia z języka niemieckiego i francuskiego (BOS, 1932a: 596–604).

6.2. „Przegląd Lotniczy: organ lotnictwa wojskowego”

W okresie międzywojennym Bolesław Stachoń był współtwórcą i członkiem komitetu redakcyjnego „Przeglądu Lotniczego...” wydawanego w latach 1928–1939. Na łamach tego miesięcznika debiutował w 1932 r. pod pseudonimem BOS (BOS 1932a: 596–604; BOS 1933b: 82). Pierwszy tekst w tłum. Bolesława Stachonia nosił tytuł *Akrobacja powietrzna* i był to artykuł Jacquesa Lecarme – francuskiego pilota wydrukowany w „Revue des Forces Aériennes” w 1932 r., w nr 38. W następnym roku (1933) ten tekst uzupełniony komentarzem Stachonia ukazał się w postaci książki (BOS 1933a: 1–24). W późniejszym okresie Stachoń pod własnym nazwiskiem opublikował na łamach „Przeglądu Lotniczego...” cykl materiałów instruktażowych do pilotowania samolotów w trudnych warunkach atmosferycznych (Stachoń 1934: 538–544; 1935a: 115–121; 1935b: 489–497; 1938a: 382–393; 1938b: 527–531). Niejako w rewanżu redakcja „Organu Lotnictwa Wojskowego” chętnie pisała o pilocie Bolesławie Stachoniu, jego wojskowych misjach zagranicznych, udziale w zawodach lotniczych krajowych i międzynarodowych oraz o rekordach, które zdobywał w sporcie szybowcowym na polskim i obcym niebie. W relacjach prasowych przedstawiany był jako pierwszy wśród najlepszych pilotów szybowcowych w Polsce (*Na mar-*

ginesie lotu Małej Ententy i Polski, 1928: 62–63; A.W. 1932a: 271–272; A.W. 1932b: 449; Szczekawski 1933: 547–554).

Doświadczenia nabyte w wojsku austriackim i polskimi, umiejętności w zakresie pilotażu opanowane na lotniskach polskich i zagranicznych oraz solidne merytoryczne wykształcenie i dobra znajomość języka niemieckiego predestynowały Bolesława Stachonia do pracy nad tłumaczeniem *Praktycznego podręcznika pilota szybowcowego* Eryka Bache-ma – długoletniego instruktora pilotażu szybowcowego. Dzięki Stachoniowi w 1933 r. pojawił się na rynku wydawniczym pierwszy w języku polskim podręcznik dla „pilotów, którzy myślą o wyczynach, a nie mają możliwości korzystać z obcych źródeł” (Stachoń 1933: 4). Książka w tłumaczeniu Bolesław Stachonia spełniała rolę dobrego kompendium wiedzy o szybownictwie dla ówczesnych kadr lotniczych. Płk pil. Stachoń na miarę posiadanych możliwości dążył do rozszerzenia widnokręgu wiadomości fachowych z zakresu lotnictwa (Stachoń 1939b: 4). Dla instruktorów szkół lotniczych napisał i wydał w latach 1933–1939 cztery podręczniki: *Akrobacja powietrzna*, *Wirowiec*, *Wirowiec i sterowiec*, *Latanie podług przyrządów: ich opis i sposób stosowania*, dzięki czemu mógł zapewnić uczestnikom szkół i kursów lotniczych profesjonalną wiedzę. Chętnie też wspierał merytorycznie innych autorów podejmujących tę tematykę (BOS 1933a; Stachoń 1935c; 1935d; 1939a).

6.3. „Wiadomości ze Świata:

codzienny biuletyn Centrum Lotnictwa Polskiego w Anglii”

W grudniu 1939 r. Bolesław Stachoń znalazł się na Wyspach i również tam rozwijał lotniczą pasję, której przejawem stała się działalność publicystyczna dotycząca tej dziedziny. Jego artykuły i felietony ukazywały się na łamach czasopisma „Wiadomości ze Świata: codzienny biuletyn Centrum Lotnictwa Polskiego w Anglii”, którego był współtwórcą i redaktorem, co, niestety, nie zostało odnotowane w polskich bibliografiach (*Rocznik Bibliograficzny...* 1942; 19). Pierwszy numer „Wiadomości ze Świata...” ukazał się 16 marca 1940 r. w Obozie RAF w postaci maszynopisu. Dziennik, z podtytułem „Pierwsze pismo codzienne Żołnierzy Centrum Wyszkozenia Lotnictwa”, powielany był ręcznie w formacie 20 x 33 cm. Periodyk finansowany ze składek żołnierzy Polskich Sił Powietrznych bezpłatnie kolportowano do polskich jednostek bojowych i szkoleniowych na terenie Anglii. Pod koniec maja 1940 r. pismo redagowano w Blackpool i już wówczas stało się oficjalnym organem Centrum Wyszkozenia Ziennego Lotnictwa. Czasopismo poświęcone

było zagadnieniom lotniczym, zawierało reportaże z walk, gawędy z życia załóg bombowych i myśliwskich. Autorami tekstów byli piloci, którzy mieli za sobą liczne powietrzne walki. W czerwcu 1941 r. redakcję „Wiadomości ze Świata...” objął Andrzej Płodowski. We wrześniu 1941 r. zmienił się tytuł na „Skrzydła: wiadomości ze świata: pierwsze pismo żołnierzy Polskich Sił Powietrznych” i periodyczność – z dziennika na dwutygodnik – w języku polskim i angielskim. Czasopismo zyskało także nową szatę graficzną. Redaktorem był nadal Andrzej Płodowski, a od 18 listopada 1941 r. Alojzy Kisielnicki. Wydawcą niezmiennie pozostawał Wydział Kultury Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie (*Rocznik Bibliograficzny...* 1942: 19,20).

6.4. „Jednodniówka Lotnictwa Polskiego w Anglii”

Kolejną cenną inicjatywą Bolesława Stachonia, o której również milczą bibliografowie i historycy, była „Jednodniówka Lotnictwa Polskiego w Anglii” wydana w 1941 r. We wstępie do aperiodycznej publikacji Bolesław Stachoń przedstawił genezę i cele „Jednodniówki...”. Powstała ona dla upamiętnienia wizyty dowódcy Polskich Sił Powietrznych gen. Józef Zająca w Centrum Lotnictwa Polskiego (20 lutego 1940 r.) oraz by „dać wyraz pewnym myślom i uczuciom, które nam są w tej chwili wspólne” (Stachoń 1941: 3). Ponadto, jak pisze redaktor, dzięki temu wydawnictwu polscy lotnicy z Centrum Lotnictwa Polskiego mogli wyrazić swoją wdzięczność wobec Alexandra Davidsona, który „grupę pierwszych oficerów i żołnierzy przybyłych na teren Anglii powitał osobście chlebem, solą i serdecznymi słowami i nadal z niegasnącym zapalem i sentymentem usuwa wszelkie przeszkody i walczy o jak najlepsze warunki naszego pobytu, szkolenia i pracy” (Stachoń 1941: 3–4).

Tematyka „Jednodniówki...” była zróżnicowana; zawierała relacje lotników z pierwszych dni pobytu w Anglii; wspomnienia z kampanii wrześniowej oraz noty o zmarłych lotnikach (B. 1941: 16, 17; S.S. 1941: 27–29; M.A.W 1941: 30–34; T.K. 1941: 35–37; M. de M. 1941: 55). Na jej treść składały się również teksty krzepiące ducha; podnoszące morale polskich żołnierzy-tułaczy oraz nakłaniające do przemyśleń i refleksji. Taką rolę spełniały wiersze np. Jana Kasprowicza oraz utwory pisane prozą. Szczególnie przejmującym tekstem zamieszczonym w „Jednodniówce...” jest *Nasze Credo*, sygnowane pseudonimem C.T. Utwór nie tylko otwierał „Jednodniówkę...”, ale był swego rodzaju przesłaniem adresowanym do polskich pilotów. Był wyrazem tęsknoty za Ojczyzną, manifestacją przywiązania do wiary ojców i zachętą do walki o wolność

Polski (C.T. 1941: 6). Dwustronicowy utwór kończy apel do żołnierzy, w którym autor w patetycznych słowach podrywa do walki i zachowania nadziei w zwycięstwo: „wrócisz Żołnierzu-Tułacz, wrócisz nie jako marnotrawny syn, wrócisz, nie z łaski zwycięzców, bo sam jeden z nich będziesz (...) pracą zbudujesz mur, twierdzę Polski jutra, a w niej postawisz świątynię Żołnierza Tułacza i świątynię żołnierskiego ducha, co kazał iść, walczyć do tchu ostatka – do zwycięstwa. Tak nam dopomóż Bóg” (C.T. 1941: 6).

Reasumując, można stwierdzić, że działalność publicystyczna Bolesława Stachonia oraz inicjatywy wydawnicze zapoczątkowane w międzywojniu i kontynuowane podczas pobytu na emigracji (grudzień 1939 – lipiec 1941) w postaci własnego, polskiego periodyku „Wiadomości ze Świata...” zyskały uznanie w środowisku lotników, a jego teksty cieszyły się rosnącą poczytnością. Ważniejsze artykuły Stachonia ukazywały się także w języku angielskim. Redagowana przez Bolesława Stachonia „Jednodniówka...” stanowi zbiór cennych źródeł o pilotach i wydarzeniach z pierwszych dni wojny, o których próżno szukać informacji w archiwach polskich i zagranicznych. Można zatem „Jednodniówkę...” traktować jako dokument prymarny, napisany przez świadków i uczestników tamtych wydarzeń.

7. Wkład Bolesława Stachonia w kształcenie kadr lotniczych

Bolesław Stachoń żył zaledwie 44 lata. Dzięki olbrzymiej pracowitości i zaangażowaniu położył liczne zasługi dla rozwoju lotnictwa myśliwskiego i polskiego szybownictwa. Ten wybitny pilot sportowy, myśliwski i śmigłowcowy był aktywny na wielu polach związanych z lotnictwem. Jego zasługą jest to, że:

- przetłumaczył na język polski podręcznik dla pilotów oraz artykuły fachowe z prasy zagranicznej (Malczewski 1945: 6);
- podniósł poziom nauczania w grudziądzkiej szkole lotniczej i na kursach pilotów (Jarina 1932: 54–55);
- pisał artykuły instruktażowe do ogólnopolskich czasopism specjalistycznych (*Sprawozdanie...*, 1935: 3);
- współorganizował Wojskowy Obóz Szybowcowy w Ustjanowej i pełnił tam funkcję komendanta I Kursu Szybowcowego w VI 1934 r. (Stachoń 1935b: 489–497; Kędziński 1981: 50);
- organizował krajowe zawody lotnicze i kierował III Krajowymi Zawodami Szybowcowymi w Ustianowej (Stachoń 1935b: 489–497; Kędziński 1981: 50);

- działał w Aeroklubie RP (Stachoń 1935b: 489–497; Wojtyga 1935: 7);
- odbył misję do Anglii w celu dokonania zakupu nowoczesnego wiatrakowca (autozyra) „Cierva C-30A Rota” (Prauss 1996: 386; Bartosz 1999: 6; Glass 2002: 317–319);
- pierwszy w Polsce posiadał licencję pilota wiatrakowców, czym zasłużył sobie na miano pilota legendy (*Co, gdzie...* 1935: 3; *Dialogi meetingowe* 1935: 12);
- pilotował wiatrakowiec w „ślیمaczym wyścigu” z samolotem „RWD-9” podczas mityngu lotniczego w Warszawie, z okazji otwarcia Międzynarodowych Zawodów Balonowych Gordon-Bennetta (Malczewski 1945: 6–12; Dobrowolski 2009: 17);
- wysunął propozycję użycia samolotów PZL P-23 „Karaś” i PZL P-11 do atakowania broni pancernej z lotu nurkowego i doprowadził do przetestowania ich przez Instytut Techniczny Lotnictwa (Glass 2002: 318);
- opracował projekt utworzenia Eskadry Obrony Wybrzeża (Chodor 1998: 20, 26);
- podniósł poziom szkolenia eskadr myśliwskich w 4. Pułku Lotnictwa w Toruniu (Chodor 1998: 26; Dobrowolski 2009: 7);
- współorganizował Ogólnopolski Zlot Lotnictwa Sportowego w Toruniu w czerwcu 1938 r. (Glass 2002: 319; Dobrowolski 2009: 7; Juško 2010: 238; Woźny 2019: 148–149).

Podsumowanie i wnioski

Bolesław Stachoń to interesująca postać w historii lotnictwa II Rzeczypospolitej. Pokażna lista odznaczeń uzyskanych w latach 1918–1921 – Krzyż Srebrny Orderu Wojskowego „Virtuti Militari”; Krzyż Walecznych (czterokrotnie), Order „Polonia Restituta” – wskazuje, że był gotów do znacznych poświęceń dla sprawy polskiej. Należał do ścisłej czołówki pionierów lotnictwa wojskowego. Po rozkładzie armii austrowęgierskiej wstąpił do Wojska Polskiego. W mundurze polskim przebył długi szlak bojowy; walczył w kampanii ukraińskiej i w wojnie z bolszewikami. W Bitwie Warszawskiej był ciężko ranny. W 1921 r. został przeniesiony do lotnictwa. Ma na swym koncie liczne sukcesy sportowe i szkoleniowe. Kształcił polskich lotników w szkołach w Bydgoszczy, Toruniu i Grudziądzu. Pod komendą Bolesława Stachonia Lotnicza Szkoła Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu weszła w szczytowy okres rozwoju, dzięki czemu polskie lotnictwo w przededniu II wojny światowej posiadało świadomych i zahartowanych pilotów, którzy zdobyli umiejęt-

ności i wiedzę na grudziądzkim niebie. Z tej szkoły wyszły takie asy przestworzy jak: Stanisław Skalski i Witold Urbanowicz, których kształcił komendant Bolesław Stachon (Bartel 1978: 175; Urbanowicz 2016: 8; Żabierek 2017: 280).

Pilot Bolesław Stachon poświęcił całe życie służbie wojskowej. Był ikoną polskiego lotnictwa międzywojennego. Na tę pozycję zapracował, kształcąc młodych lotników, a także wykonując brawurowe akcje. Był świetnym organizatorem, przewidującym strategiem i wymagającym dowódcą, o czym przekonał się pilot Stanisław Skalski, który po „non-szalanckim” locie otrzymał surową reprimendę od płk Stachonia: „Musi pan w sobie wyrobić silną wolę, by nie przekraczać tego minimum, które stanowi granicę bezpieczeństwa” (Skalski 1971: 18–19).

Płk Stachon był nieszablonową postacią. Jako lotnik odznaczał się świetnym opanowaniem pilotażu, odwagą, zdeterminowaniem, dyscypliną i niestety – brawurą. Odważył się być wolnym, płacąc za to najwyższą cenę. Jego motorem działania stała się dewiza wypisana na lotniczym sztandarze (*Miłość żąda ofiary*), który wręczono Polskim Siłom Powietrznym na „jego” lotnisku Swinderby 16 lipca 1941 r., a więc kilkanaście dni po śmierci pilota Stachonia. W tej uroczystości uczestniczył Inspektor Polskich Sił Powietrznych gen. bryg. obs. Stanisław Ujejski (z Ropczyc), który w imieniu całego lotnictwa ślubował na sztandar, a następnie przekazał go na ręce dowódcy 300. Dywizjonu Bombowego „Ziemi Mazowieckiej” (Król 1982: 14; Zagożdżon 2020: 1).

Nietuzinkowa osobowość, osiągnięcia sportowe i dorobek pisarski Bolesława Stachonia po kilkudziesięciu latach od jego śmierci (lipiec 1941 r.) nadal pozostają nieznanne. We współczesnej refleksji naukowo-badawczej podkarpackich historyków próżno szukać chociażby szerszej noty biograficznej czy wzmianki o wybitnym pilocie, który w historii polskiego lotnictwa zapisał się licznymi zasługami, co zresztą potwierdził gen. Władysław Anders, awansując Bolesława Stachonia na stopień generała brygady w 1964 r. (Glass 2002: 319; Getler 2017: 61–76; *Studia z dziejów Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie...* 2019).

Literatura

Źródła archiwalne

CAW, Kolekcja Akt Personalnych i Odznaczeniowych, sygn. I. 480.498.

CAW, Teczka personalna mjr Bolesława Stachonia, sygn. KZ-25/45.

CAW, Teczka personalna mjr Bolesława Stachonia, sygn. VM 1-53.

Centralne Archiwum Wojskowe w Warszawie (CAW), Teczka personalna mjra Bolesława Stachonia, sygn. AP 14652.

Dobrowolski W., 2009, *Gen. bryg. pil. Bolesław Feliks Stachoń*, Szczucin (kps, w zbiorach autorki).

Instytut Polski i Muzeum gen. Sikorskiego w Londynie, Dowódca Lotnictwa Armii Pomorze Bolesław Stachoń, *Wykaz odniesionych zwycięstw w powietrzu przez Dywizjon Myśliwski III/4 sporządzony 1 IX 1939 r.* sygn. LOT.A.II.15/1a.

Źródła drukowane

B., 1941, *Wizyta Dowódcy Polskich Sił Powietrznych Generała J. Zajęca w Centrum Lotnictwa Polskiego w Anglii*.

BOS, 1932a, *Akrobacja powietrzna*, „Przegląd Lotniczy: organ lotnictwa wojskowego”, nr 11–12.

BOS, 1933a, *Akrobacja powietrzna*, Biblioteka Lotnicza, Warszawa.

BOS, 1933b, *Organizacja treningu pilotów rezerwy*, „Przegląd Lotniczy: organ lotnictwa wojskowego”, nr 1–2.

Butkiewicz W., 1958, *Wspomnienia*, „Skrzydła. Wiadomości ze Świata”, nr 79.

C.T., 1941, *Nasze Credo*, „Jednodniówka Lotnictwa Polskiego w Anglii”.

Cumft O., Kujawa H.K., 1989, *Księga lotników polskich: poległych, zmarłych i zaginionych 1939–1946*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa.

Hinchliffe P., 2003, *The Lent Papers. Helmut Lent*, Bristol.

Janica W., 1970, *Wspomnienia*, „Skrzydłata Polska”, nr 18.

Katastrofa lotnicza pod Grudziądzem, 1930, „Słowo Pomorskie”, nr 92.

Klasyfikacja uczniów, 1908, „Sprawozdanie Dyrekcji C.K. Gimnazjum w Dębicy 1907/8”, druk J. Styrna, Tarnów.

Klasyfikacja uczniów, 1909, „Sprawozdanie Dyrekcji C.K. Gimnazjum w Dębicy 1908/9”, druk J. Styrna, Tarnów.

Klasyfikacja uczniów, 1910, „Sprawozdanie Dyrekcji C.K. Gimnazjum w Dębicy 1909/10”, druk J. Styrna, Tarnów.

Klasyfikacja uczniów, 1911, „Sprawozdanie Dyrekcji C.K. Gimnazjum w Dębicy 1910/11”, druk J. Styrna, Tarnów.

Klasyfikacja uczniów, 1912, „Sprawozdanie Dyrekcji C.K. Gimnazjum w Dębicy 1911/12”, druk J. Styrna, Tarnów.

Klasyfikacja uczniów, 1913, „Sprawozdanie Dyrekcji C.K. Gimnazjum w Dębicy 1912/13”, druk J. Styrna, Tarnów.

Klasyfikacja uczniów, 1914, „Sprawozdanie Dyrekcji C.K. Gimnazjum w Dębicy 1913/14”, druk J. Styrna, Tarnów.

Kleczyński B., 1938, *1 XI 1928–1 XI 1938 Dziesięciolecie „Przegląd u Lotniczego”*, „Przegląd Lotniczy”, nr 11.

Ku czci poległych lotników: księga pamiątkowa, praca zbiorowa, 1933, red M. Romeyko, nakł. L. Złotnickiego, Warszawa.

M. de M., 1941, *Pierwszy dzień pobytu w Anglii*, „Jednodniówka Lotnictwa Polskiego w Anglii”.

M.A.W., 1941, *Kartki z pamiętnika. 3 września 1939 lotnisko polowe Białobrzegi*, „Jednodniówka Lotnictwa Polskiego w Anglii”.

Marsz Lotników, 1934, „Przegląd Lotniczy: organ lotnictwa wojskowego”, nr 10.

Pamiętnik zakładu z roku 1914/1915, 1916, „Sprawozdanie Dyrekcji C.K. Gimnazjum w Dębicy 1915/16”, druk J. Styrna, Tarnów.

Podniesienie flagi, 1941, „Jednodniówka Lotnictwa Polskiego w Anglii”.

- Rocznik Bibliograficzny druków w języku polskim oraz językach obcych o Polsce wydawanych poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej 1 IX 1939 – 31 XII 1941 r.*, 1942, oprac. T. Sawicki, Tweeddale Court, London–Edynburg.
- S.S., 1941, *„Ś.P. KPT pil. Mirosław Leśniewski. Dowódca 142 eskadry myśliwskiej, „Jednodniówka Lotnictwa Polskiego w Anglii”*.
- Skalski S., 1971, *Czarne skrzydła nad Polską*, Warszawa.
- Stachoń B., 1933, *Od tłumacza [w:] E. Bachem, Praktyczny podręcznik pilota szybowcowego*, Główna Księgarnia Wojskowa, Warszawa.
- Stachoń B., 1934, *Autożyro C. 30*, „Przegląd Lotniczy: organ lotnictwa wojskowego”, nr 12.
- Stachoń B., 1935a, *Przyrządy do lotu bez widoczności*, „Przegląd Lotniczy: organ lotnictwa wojskowego”, nr 3.
- Stachoń B., 1935b, *Zawody szybowcowe w Ustjanowej*, „Przegląd Lotniczy: organ lotnictwa wojskowego”, nr 11.
- Stachoń B., 1935c, *Wirowiec i sterowiec*, Zarząd Główny Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, Warszawa.
- Stachoń B., 1935d, *Wirowiec*, Zarząd Główny Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, Warszawa.
- Stachoń B., 1938a, *Oblodzenie samolotu*, „Przegląd Lotniczy: organ lotnictwa wojskowego”, nr 3.
- Stachoń B., 1938b, *Pogoda w nocy*, „Przegląd Lotniczy: organ lotnictwa wojskowego”, nr 3.
- Stachoń B., 1939a, *Latanie podług przyrządów: ich opis i sposób stosowania*, Wojskowy Instytut Naukowo-Oświatowy, Warszawa.
- Stachoń B., 1939b, *Przedmowa [w:] Zasady szkolenia szybowcowego (podręcznik instruktora i pilota szyb)*, Zarząd Główny Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, Warszawa.
- Stachoń B., 1941, *W imieniu Żołnierzy*, „Jednodniówka Lotnictwa Polskiego w Anglii”.
- Szematyzm Królestwa Galicji i Lodomeryi z Wielkim Księstwem Krakowskim na rok 1892*, 1892, nakładem CK Namiestnictwa, Lwów.
- Szematyzm Królestwa Galicji i Lodomeryi z Wielkim Księstwem Krakowskim na rok 1894*, 1894, nakładem CK Namiestnictwa, Lwów.
- T.K., 1941, *Wspomnienie*, „Jednodniówka Lotnictwa Polskiego w Anglii”.
- Wręczenie nagród zwycięzcom Challenge’u*, 1934, „Ilustrowana Republika”, nr 345.

Opracowania drukowane

- Bałda W., 2013, *I stąd, i tu. Wielcy synowie ziemi ropczycko-sędziszowskiej*, Agencja Wydawnicza „Jota”, Rzeszów.
- Bartel R., Koliński I., 1978, *Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918–1939*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa.
- Bednarowicz J., Werner S., 1965, *Żołnierska rzecz: zbiór pieśni wojskowych*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa.
- Biegański W., 1990, *Polskie Siły Zbrojne na Zachodzie 1939–1945*, Krajowa Agencja Wydawnicza, Warszawa.
- Boje polskie 1939–1945 : przewodnik encyklopedyczny*, 2009, red. K. Komorowski, Bellona: Oficyna Wydawnicza Rytm, Warszawa.
- Budziński R., Otremba Z., 2003, *Z Grudziądza nad Anglię*, Regnum, Gdańsk.
- Chodor W., 1998, *Bohaterom chwala*, Wydawnictwo Redemptorystów, Dębica.

- Dubicki T., 1994, *Wojsko Polskie w Rumunii*, Warszawska Oficyna Wydawnicza "Gryf", Warszawa.
- Dubicki T., 1996, *Żołnierze polscy internowani w Rumunii w latach 1939–1941*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Getler A., 2017, *Droga do polskiej szachownicy wiodła spod skrzydeł habsburskiego orła*, „Rocznik Muzeum Regionalnego w Dębicy”, t. II.
- Glass A., 2002, *Stachoń Bolesław Feliks (1897–1941)* [w:] *Polski Słownik Biograficzny*, red. H. Markiewicz, t. XLI, z. 2; PAN, Warszawa–Kraków.
- Hodyra P., 2016, *301 Dywizjon Bombowy 1940–1943*, Oficyna Wydawnicza Alma-Press, Warszawa.
- Jarina T., 1932, *Na marginesie metod szkolenia w pilotażu*, „Przegląd Lotniczy: organ lotnictwa wojskowego”, nr 1–2.
- Jędrzejewski J., 2014, *Bolesław Feliks Stachoń* [w:] tenże, *Polscy piloci doświadczalni*, Wydawnictwa Naukowe Instytutu Lotnictwa, Warszawa.
- Jonkiel J., 1968, *Udział Polaków w bitwie o Anglię*, PAX, Warszawa.
- Kalinowski F., 1969, *Lotnictwo polskie w Wielkiej Brytanii: 1940–1945*, Instytut Literacki, Paryż.
- Karpiński S., 1976, *Na skrzydłach huraganu*, t. II, Veritas, Londyn.
- Kędziński J., 1981, *Z kabiny obserwatora*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa.
- Kisielewski W., 1970, *Żywe torpedy*, Nasz Księgarnia, Warszawa.
- Kozłowski E., 1964, *Wojsko Polskie 1936–1939. Próby modernizacji i rozbudowy*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa.
- Król W., 1982, *Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa.
- Król W., 1985, *Polskie skrzydła na zachodnioeuropejskim froncie*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa.
- Król W., 1990, *Zarys działań polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii 1940–1945*, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Krzyżan M., 1988, *Międzynarodowe turnieje lotnicze 1929–1934*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Mechliński R., 1982, *Tradycje szkolnictwa lotniczego w Grudziądzu 1920–1939*, Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze Oddział Grudziądz.
- Morgała A., 1972, *Polskie samoloty wojskowe 1918–1939*, Wydawnictwa Ministerstwa Obrony Narodowej.
- Mroczkowski K., Olejko A., 2011, *Nocnych lotów świadectwa. Polskie dywizjony bombowe w latach drugiej wojny światowej we wspomnieniach*, Muzeum Lotnictwa Polskiego, Kraków.
- Pawlak J., 1989, *Polskie eskadry w latach 1918–1939*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Pawlak J., 1998, *Pamięci lotników polskich 1918–1945*, „Bellona”, Warszawa.
- Prauss S.P., 1996, *Z Zakopanego na Stag Lane: wspomnienia konstruktora lotniczego i pilota, lata 1910–1970*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław.
- Stawecki P., 2010, *Generałowie polscy. Zarys portretu zbiorowego 1776–1945*, Bellona, Warszawa.
- Studia z dziejów Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie (1939–1947)*, 2019, red. P. Chmielowiec, K.A. Tochmana, IPN Rzeszów–Warszawa.

- Urbanowicz W., 2016, *As: wspomnienia legendarnego dowódcy Dywizjonu 303*, Wydawnictwo Znak, Kraków.
- Walki formacji polskich na Zachodzie 1939–1945*, 1981, red. W. Biegański, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa.
- Woźny G., 2019, *Pilot legenda*, „Rocznik Muzeum Regionalnego w Dębicy”, t. 4.
- Zawadzki Z., 2014, *Zginęli śmiercią pilota* [w:] *Kalendarz Grudziądzki 2015*, Grudziądzkie Towarzystwo Kultury, Grudziądz.
- Zieliński J., 2015, *Dowódcy pułków lotnictwa polskiego 1921–2000*, Bellona, Warszawa.

Prasa

- A.W., 1932a, *Udział Polski w międzynarodowych zawodach lotniczych*, „Przegląd Lotniczy: organ lotnictwa wojskowego”, nr 5–6.
- A.W., 1932b, *Centralne zawody strzeleckie lotnictwa myśliwskiego*, „Przegląd Lotniczy: miesięcznik wraz z dodatkiem bezpłatnym «Wiadomości Techniczne Lotnictwa»”, nr 9–10.
- Bartosz W., 1999, *Oni walczyli o Polskę*, „Ziemia Ropczycka”, nr 7/8.
- Challenge 1934 w pełni przygotowań*, 1934, „Słowo Pomorskie”, nr 8.
- Co, gdzie i kiedy?*, 1935, „Lot i Obrona Przeciwlotniczo-Gazowa Polski”, nr 3.
- Cztery eseje o naturze światła: Leonardo da Vinci*, 2002, „Twórczość”, nr 5/6.
- Dialogi meetingowe*, 1935, „Lot i Obrona Przeciwlotniczo-Gazowa Polski”, nr 16.
- Juško E., 2010, *Gen. bryg. pil. Bolesław Feliks Stachoń (1897–1941)*, „Szkice Tarnowskie”, nr 1.
- Kędziński J., 1959, *Bolesław Stachoń*, „Skrzydłata Polska”, nr 40.
- Malczewski R., 1945, *Lotnictwo myśliwskie wkład i udział*, „Skrzydła – wiadomości ze świata”, nr 10–12.
- Na marginesie lotu Malej Ententy i Polski*, 1928, „Przegląd Lotniczy: organ lotnictwa wojskowego”, nr 1.
- Ruciński, T., 2001, *Z dziejów wojskowych szkół lotniczych w Grudziądzu*, „Rocznik Grudziądzki”, t. 14.
- Sprawozdanie L. O. P. P. za rok 1934, 1935*, „Lot i Obrona Przeciwlotniczo-Gazowa Polski”, nr 6.
- Straszna katastrofa lotnicza*, 1931a, „Słowo Pomorskie”, nr 110.
- Straszna katastrofa lotnicza na Pomorzu*, 1931b, „Słowo Pomorskie”, nr 190.
- Szajerka M., 1994, *Grudziądzki akcent międzynarodowych zawodów lotniczych IV Challenge 1934 (O Janie Balcerze)*, „Rocznik Grudziądzki”, z. XI.
- Szczekawski S., 1933, *U naszych sąsiadów*, „Przegląd Lotniczy”, nr 12.
- Wagner K., 2003, *Szkolenie pilotów w Grudziądzu oraz specjalistów lotniczych w świecie w latach międzywojennych*, „Rocznik Grudziądzki”, t. XV.
- Wojtyga A., 1935, *Tryumf aeronautyki Polskiej*, „Lot i Obrona Przeciwlotniczo-Gazowa Polski”, nr 17.
- Żabierek K., 2017, *Lotnicza Szkoła Bombardowania i Strzelania w Grudziądzu – kuźnia polskich przestworzy w II Rzeczypospolitej*, „Rocznik Grudziądzki”, t. XXV.

Netografia

- Zagożdżon J., *Relikwia – sztandar polskich sił powietrznych na zachodzie powrócił do Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie*, <https://muzeumsp.pl/wydarzenia/relikwia-sztandar-polskich-sil-powietrznych-na-zachodzie-powrocil-do-muzeum-sil-powietrznych-w-deblinie> (dostęp: 10.02.2020).

**Brigade General Pilot Bolesław Feliks Stachoń (1897–1941).
Contribution for biographical studies of an officer and aviator**

Abstract

In 2021, 80 years will have passed since the death of Bolesław Stachoń, the Polish pilot and a Royal Air Force (RAF) liaison officer. His contribution to the development of Polish aviation and his activity as the commander of the congregation camp in Eastchurch (December 1939 – July 1940) and later Swinderby Airport (VII 1940 – VII 1941 r.), from which he flew combat missions, remain unknown. His education, war experience and knowledge of foreign languages predetermined Stachoń to perform high functions in the army. He was, among other things, park commander in the 11th Aviation Regiment in Lida, the Pilot School in the NCO Aviation Training Center and the commander of the Aviation Shooting and Bombing School in Grudziądz. He ran an editing business and published articles in "Przegląd Lotniczy...", and also he published books in the field of aviation. Before the Second World War world he held a diplomatic function in Moscow. He was the first Pole to gain a gyroplane pilot's license, thanks to which he brought the C-30 airship to Warsaw. In September 1939, he commanded units that brought down over 20 German planes. On the orders of General Józef Zając he undertook a military mission to Romania, where he oversaw the evacuation of Polish airmen to France. From there he made a detour to England, where he was in command of the RAF Volunteer Reserve Training Center. In exile, he continued his editorial work; cofounding the magazine "News from the World: the daily newsletter of the Center Polish Aviation in England"; published "One-day Polish Aviation in England". Bolesław Stachoń was an icon of interwar Polish aviation and first-class pilot. He died during his third bomber flight on July 4 1941.

Key words: Polish Second Republic, Ropczyce, Battle of Warsaw, Polish Air Force in England, Royal Air Force, gen. Stanisław Ujejski, air raids, aviation press, flight school, fighters