Jan Malinowski



Official Number	782106
Rank	polski: chor.pil./317 DM/ brytyjski: W/O
Date of birth	1915-01-07
Date of death	1986-12-21
Cemetery	Wrocław, Bujwida - Cmentarz parafialny **Wsp.** 51.117428, 17.067888
Grave	Pole 1; Rodzinny
Photo of grave	
Country	Polska
Period	Okres powojenny

Source

"Polskie Siły Powietrzne..." T.J. i Anna Krzystek
Informacja: własna.

~~Urodził się 7 stycznia 1915 r. w Salzburgu. Pochodził z wielodzietnej rodziny~~

osiadłej we Lwowie. W domu było dwanaścioro dzieci. Rodzina żywiła ogromne przywiązanie do polskości. Dwóch braci Jana zginęło podczas obrony Lwowa w 1919 r., a jeden w wojnie polsko-bolszewickiej w 1920 r.
Państwo Malinowscy starali się o dobre wykształcenie swoich pociech. Jan ukończył w 1928 r. szkołę powszechną i rozpoczął naukę w Państwowej Szkole Technicznej na kierunku mechanicznym. Wiedziony przykładem starszego brata Bronisława, który w wieku 17 zgłosił się na ochotnika do lotnictwa, Jan zdobywał kolejne kategorie szybowcowe w Czerwonym Kamieniu i Ustianowej. W 1933 r. zdał egzaminy na Wydział Mechaniczny Politechniki Lwowskiej. Rodzice musieli pilnie przyglądać się młodszemu z zafascynowanych lotnictwem braci, mieli bowiem doświadczenie ze starszym synem: Bronisław, jeszcze niepełnoletni, by dostać się do lotnictwa potrzebował zgody ojca, a obawiając się odmowy, prosił najstarszego z braci, by podpisał zezwalający na to dokument. Rok później Jan przeszedł kurs motorowy w Łucku i to na pewno był gwóźdź do trumny kariery inżyniera. Zrezygnował z nauki i zgłosił się do 6 Pułku Lotniczego we Lwowie. Jak wieść gminna głosi za głowę rodziny podpis złożył... Bronisław.
Sprawy wyszkolenia młodego lotnika poszły w jednostce gładko. W 1937 r. Jan ukończył podstawowy kurs pilotażu. Wykazał wystarczający talent, by dostać się na elitarny Kurs Wyższego Pilotażu w Grudziądzu. W 1938 r. wrócił do macierzystego pułku we Lwowie, jako kapral nadterminowy pilot. Przydzielono go do 162 Eskadry Myśliwskiej. Eskadra, w której przyszło walczyć z Niemcami Janowi, latała na samolotach rodzimej konstrukcji PZL P.7. Gdy wprowadzano je do służby kilka lat wcześniej był dumą polskiego lotnictwa i jednym z najlepszych samolotów myśliwskich w Europie. Niebywały postęp techniczny ostatnich przedwojennych lat spowodował, że te groźne samoloty swoimi osiągami ustępowały nie tylko niemieckim odpowiednikom, ale i bombowcom. 162 eskadra została z końcem sierpnia 1939 r. włączona do lotnictwa Armii "Łódź".
1 września Jan patrolował z kolegami teren na zachód o Wielunia zbierając informacje o nieprzyjacielu dla dowództwa Armii. 2 września doszło do bitwy powietrzne pomiędzy polskimi i niemieckimi myśliwcami. Zmagania pilotów odbywały się niemal nad głowami mechaników lwowskiego dywizjonu. Lecący na swoim *pezetelu* Jan Malinowski zobaczył, że jego kolega Jan Dzwonek, po opuszczeniu samolotu ze spadochronem został zaatakowany przez niemieckiego pilota. Nie zwlekając ruszył koledze na ratunek. Oglądający z ziemi koledzy widzieli poświęcenie młodego pilota, jeden z nich tak wspominał te chwile: *kpr. pil. Malinowski zaatakował Messerschmitta z najbliższej odległości. Pierwsza seria uszkodziła mu prawy silnik i prawdopodobnie zabiła strzelca. Niemiec zawrócił do ucieczki, lecz Malinowski posyłał za nim serię za serią, aż uderzył w las i zapalił się.* Mimo mocnych poparzeń Jan Dzwonek, dzięki szybkiej pomocy kolegi z jednostki, przeżył atak Niemca.
Ofiarna obrona polskich ziem załamała się całkowicie, gdy 17 września 1939 r. Sowieci wbili Polakom nóż w plecy. Rozpoczęła się ewakuacja polskiej armii w stronę rumuńskiej granicy. Jan Malinowski był jednym z niewielu pilotów, którzy opuszczali kraj swoim samolotem.
19 września przeleciał wraz z Franciszkiem Prętkiewiczem i Tadeuszem Kocem ze Śniatynia do rumuńskich Czerniowiec. Kolejny etap to Jassy i Galati. Tam Polacy musieli rozstać się ze swoimi samolotami i zostali internowani. Na miejscu doszło do przepychanek, jak opisał to Krzysztof Coriolan: *Tu Jan Malinowski po raz pierwszy naraził się Rumunom, gdyż zażądał pisemnego zaświadczenia o przekazaniu samolotów wraz z wyposażeniem i pełnym*

uzbrojeniem Po długiej awanturze zaświadczenie otrzymał, ale za to zamiast do hotelu powędrował na noc do aresztu. Z kolegami spotkał się nazajutrz, już w pociągu, którym zostali przewiezieni do Fokszany, a potem razem z tysiącami żołnierzy polskich, już pod strażą, do Galafat, gdzie w koszarach po kawalerii zorganizowano obóz dla internowanych. Pierwsza próba ucieczki zakończyła się w areszcie, do którego Jan trafił wraz z kolegami. Następna była już skuteczna. Uciekli przez dziurę w ścianie celi, którą wydłubali bagnetem. Maskowali ją przez kilka dni obrazkiem lokomotywy. Szczęśliwie dotarli do ambasady w Bukareszcie. Tam zostali zaopatrzeni w dokumenty i wkrótce przemykali w małych grupach do portu w Balcicu. W połowie grudnia zabrał ich, przepełniony do granic bezpieczeństwa, pływający pod maltańską banderą, ale należący do Greków statek "Patris".
Szczęśliwie przybili do brzegów Marsylii, a stamtąd udali się do Lyonu, gdzie mieściła się baza polskiego lotnictwa. Jan czekał, jak większość lotników, na przydział do jednostki. Wg wspomnień lotnika opublikowanych we wrocławskiej "Odrze": *Jan Malinowski, latając we francuskiej eskadrze myśliwskiej nr 2/10 na nowoczesnych moranach 406, zdołał wykonać zaledwie kilka lotów bojowych, ani razu jednak nie doszło do bezpośrednich spotkań z wrogiem, Po upadku Francji, w końcu czerwca, przedostaje się - zgodnie z rozkazami Naczelnego Wodza gen. Władysława Sikorskiego - do Anglii, która jest wówczas ostatnią nadzieją!*
Po przeszkoleniu w 58 OTU (Jednostka Wyszkolenia Bojowego) w Grangemouth w Szkocji Jan otrzymał w marcu 1941 r. przydział do jednostki bojowej - 317 Dywizjonu Myśliwskiego, który stacjonował wtedy w północnej Anglii, w Acklington. Był to czas, gdy rozpoczynała się lotnicza ofensywa RAF (Królewskie Siły Powietrzne) nad kontynentem europejskim. Nie była właściwie dnia, by lotnictwo nie wykonywało jakiegoś zadania nad Francją. 10 lipca 317 dywizjon eskortował bombowce lecące na bombardowanie Havru. W trakcie lotu doszło do walk z niemieckimi myśliwcami, które przeciwdziałały akcji. W trakcie zwrotu dywizjonu Jan Malinowski dostrzegł Messerschmitta109 atakującego dowódcę, Henryka Szczęsnego, ostrzegł go przez radio, a sam zaatakował Niemca. Tym manewrem uratował przełożonego i uszkodził samolot wroga, z którego buchnął czarny dym. 15 lutego 1942 r. doszło do incydentu, po którym Malinowski ze swoim kolegą z dywizjonu, Stanisławem Brzeskim, mało nie wylądowali w więzieniu. O godz. 8:10 Polacy wystartowali na przechwycenie intruza i wkrótce zostali naprowadzeni przez kontrolera lotów na wrogi samolot, który rozpoznali jako niemiecki FW200 Condor. Po krótkiej walce zestrzelili maszynę do morza. Po powrocie do bazy okazało się, że był to brytyjski Liberator z British Overseas Airways Corporation lecący z Kairu. Taka jest oficjalna wersja. Jak się okazało, Polacy rozpoznali właściwie samolot, ale dostali wyraźny rozkaz zestrzelenia go. Szybko przeprowadzone śledztwo wykazało, że piloci byli niewinni. Miesiąc po tym wydarzeniu, podczas powrotu z kolejnego lotu bojowego na osłonę bombowców, doszło do wypadku: Jan rozbił samolot lądując w fatalnych warunkach pogodowych. Samolot poszedł do kasacji, a pilot do szpitala.
Turę bojową nasz bohater zakończył w lipcu 1943 r. Należał mu się odpoczynek. Zszargane nerwy nie pomagały podczas lotów. Skierowano go do Szkocji, do Grangemouth, by szkolił nowych pilotów. Po półrocznej pracy wrócił do lotów bojowych. Tym razem skierowano go do 308 Dywizjonu Myśliwskiego. W tej jednostce przeżył piękne chwile lądowania Sprzymierzonych w Normandii. Ale tutaj też dowiedział się o zdradzie sojuszników i tego, że jego kochany Lwów, to będzie zagranica. Po zakończeniu, w grudniu 1944 r.

kolejnej tury bojowej, Jan postanowił skończyć podchorążówkę. Mimo ciągłej walki, odznaczeń, wciąż był podoficerem.
Wojnę zakończył w dywizjonie, w którym rozpoczynał walkę nad Wyspami Brytyjskimi. W tym czasie jednostka stacjonowała na kontynencie europejskim. Pewnego dnia lotnicy odwiedzili obóz, w którym przebywały Polki deportowane po zakończeniu Powstania Warszawskiego. Właśnie tam Jan poznał Irenę Zaleską, z którą wkrótce się zaręczył. Początkowo nie zamierzał wracać do kraju. Szukał pracy jako mechanik lub ślusarz. Jego starszy brat, Bronisław postanowił, że pozostanie na emigracji.
Krzysztof Coriolan, napisał: *Powrócił w październiku 1947 i zdecydował się osiedlić we Wrocławiu. Nastał niełatwy okres w jego życiu i dlatego o tym okresie Jan Malinowski mówi lakonicznie i niechętnie.*
Było, minęło - powiedział - nie warto do tego wracać. I na tym poprzestajemy, ale wtedy boleśnie musiał odczuć, że w ojczyźnie, do której wracał wśród tylu poświęceń i z takim trudem, aby służyć jej bogatym doświadczeniem lotniczym i instruktorskim, nie skorzystano z jego umiejętności. Przykre to było tym bardziej, że od 17 roku życia, kiedy to zaczął latać na szybowcach, życie jego nierozerwalnie splotło się z samolotem.
Musiał na nowo nauczyć się żyć. Dzięki przypadkowi dostał pracę w Zakładach Gazownictwa Okręgu Wrocławskiego, ponieważ kierownik, który przyjmował go do pracy, jako chłopiec 2 września 1939 r. był świadkiem walki polskich pilotów w okolicach Widzewa. Jan pracował społecznie w aeroklubie, ale w 1950 r. okazał się niegodny, by latać, czy uczyć tego pięknego zawodu. W tym samym czasie służba bezpieczeństwa rozpoczęła rozpracowanie operacyjne pod kryptonimem "Mewa". Jego celem była inwigilacja "Rafowców", czyli powracających do Polski lotników, którzy służyli w Polskich Siłach Powietrznych na Zachodzie. Jan trafił do takiej ewidencji, ale szczęście mu sprzyjało i UB dało mu spokój.
W 1956 r. przyszła odwilż "gomółkowska". Ludzie, chociaż na chwilę mogli odetchnąć od stalinowskiego terroru. Jesienią tego roku, kiedy Tadeusz Więckowski - późniejszy dyrektor Lotnictwa Sanitarnego - przystąpił do organizowania stacji pogotowia lotniczego na terenie kraju, zdawał sobie sprawę, że tylko ludzie energiczni, przyzwyczajeni do podejmowania ryzyka, a przy tym wytrawni piloci, będą mogli sprostać początkowym trudnościom organizacyjnym. Wierzył, że cechy, jakie musieli posiadać piloci myśliwscy, aby wśród niewielu wybranych zasłużyć sobie na zaszczytne miano asów, i tu okażą się cenne - można przeczytać w "Odrze". Jan Malinowski został przyjęty do Zespołu Lotnictwa Sanitarnego we Wrocławiu. W marcu 1959 r. objął stanowisko kierownika ZLS. W 1977 r. przeszedł na emeryturę. Był członkiem ZBoWiD, a także Rady Seniorów Lotnictwa. Zmarł 21 grudnia 1986 r. i został pochowany na cmentarzu przy Bujwida, pole nr 1. Podczas wojny wykonał 534 loty bojowe, zaliczono mu zniszczenie 1 zestrzelenia pewne, 1 uszkodzony samoloty, 38 pojazdów mechanicznych. Odznaczenia: czterokrotnie Krzyż Walecznych, czterokrotnie Medal Lotniczy, Distinguished Flying Cross (DFC), 1939/45 Star, Aircrew Europe Star.