

Jerzy Damsz



Official Number	P-0949
Rank	polski: mjr pil./307 DMN/ brytyjski: S/Ldr
Date of birth	1911-09-06
Date of death	1987-06-22
Cemetery	Sopot, Malczewskiego - cmentarz komunalny Wsp. 54.451884, 18.54669
Grave	Sektor N4, rząd 19, grób 14
Photo of grave	A photograph of a grave in a cemetery. The grave is marked by two dark, rounded headstones. The left one is for Jerzy Damsz and the right one is for Teresa Bemiszewska. The grave is decorated with many red and green candles and flowers. The ground is covered with fallen leaves.
Country	Polska
Period	Okres powojenny

Source

Informacja: Grobonet, T.Krzystek, "Polskie Siły..."
 Link do zapalenia wirtualnego znicza:
sopot.grobonet.com/grobonet/start.php?id=detale&idg=27768&inni=0
www.polishairforce.pl/damsz.html

pl.wikipedia.org/wiki/Jerzy_Damsz

Jerzy Damsz urodził się 6 września 1911 r. w Łodzi. Edukował się w rodzinnym mieście. Po zdaniu egzaminów maturalnych rozpoczął studia na Wydziale Mechanicznym Politechniki Warszawskiej. W czasie studiów został pilotem szybowcowym Aeroklubu Warszawskiego. latem 1935 r. w ramach Przynależenia Wojskowego Lotniczego zdobywał dalsze lotnicze umiejętności. Po jego ukończeniu jako pilot samolotowy latał w Aeroklubie Warszawskim. Po ukończeniu studiów w 1936 r. zgłosił się do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa. Wcześniej odbył obowiązkowy kurs podchorążacki nie jako pilot a artylerzysta. Wiosną w 1937 r. podjął pracę w syrenim grodzie. Pracował na Politechnice Warszawskiej. Wykładał. Następnie jesienią tego samego roku rozpoczął pracę w Instytucie Technicznym Lotnictwa. 6 września 1939 r. otrzymał rozkaz ewakuacji na wschód. Przez Warszawę i Lwów przedostał do Rumunii. Po przekroczeniu granicy zdobył pozwolenie na wyjazd do Jugosławii. Tak dotarł do Zagrzebia. Aby z niego kolejną wyjechał do Aten. W stolicy Grecji zaokrętował się na statek. Dopłynął tym Francji. Wyokrętował się w Marsylii. We Francji Damsz otrzymał przydział do Centrum Wyszkozenia Lotnictwa w LyonBron. Ponieważ francuscy sojusznicy nie dostarczyli samolotów nie brał udziału w walkach powietrznych. Po kapitulacji Francji został ewakuowany na południe. Tu znów się zaokrętował. Na pokładzie angielskiego okrętu razem z kolegami dotarł do Oranu. Z tego żelaznym szlakiem podążył do Casablanki. Tam znów dostał się we władanie marynarki. Przez Gibraltar skierował się do Liverpoolu. Na Wyspie Ostatniej Nadziei przebywał w Blackpool. W połowie września został przydzielony do Air Transport Auxiliary. Miał za zadanie rozprawianie samolotów z fabryk i warsztatów naprawczych do jednostek bojowych. Wiosną 1941 r. złożył podanie o przeniesienie do Polskich Sił Powietrznych. Otrzymał przydział do 307 Dywizjonu Myśliwskiego Nocnego "Lwowskich Puchaczy". W lipcu 1941 r. otrzymał przeniesienie do 60 OTU. Do pierwszego lotu wystartował w nocy z 22 na 23 lipca. 9 września 1941 r. ukończył kurs w OTU. Po urlopie zameldował się do swoich "Puchaczy". Z końcem listopada 1941 r. mając niezbędną wiedzę wyniesioną z OTU wykonał swój pierwszy lot bojowy. Do zadań polskiego dywizjonu należały nocne patrole. Od 19 do 31 marca 1943 r. pełnił funkcję dowódcy eskadry "B". Nocą z 19 na 20 marca 1943 r. Jerzy miał okazję do spotkania się z nieprzyjacielem. Przeciwnik wykorzystał zachmurzenie i uciekł w stronę zbawczego Kanału. Kanał stanowił swoistą barierę dla działania nocnych myśliwców. Chodziło o to żeby wróg nie poznał sekretu RAF. RAF wykorzystywał radar na pokładzie. Wiosną 1943 r. dywizjon przeszedł do nocnych lotów nad Europę. 15 kwietnia utworzono eskadrę "C". Jej załogi zapoznawały się z lotami nad okupowanym kontynentem. Na dowódcę eskadry został wyznaczony Jerzy Damsz. Miesiąc później nad Francję wysłano cztery Mosquity. Kanał La Manche pokonały trzy. Nawalił silnik w samolocie dowódcy. Trzy noce później nie zawiódł. Poleciał. Brał udział w locie patrolowym nad niemieckim lotniskiem. Razem z kolegami miał ułatwić brytyjskim bombowcom atak na tamy na Renie. Od czerwca 1943 r. latał na loty patrolowe nad Atlantykiem. 10 września 1943 r. lecąc w kluczu stoczył walkę z Me 110. W jej wyniku przyznano mu prawdopodobne zwycięstwo. 25 września 1943 r. poprowadził klucz do lotu nad Zatokę Biskajską. Doszło do spotkania z wrogiem. Samoloty rozproszyły się. pojedynków. Efektem było zestrzelenie przez Jerzego jednego Ju - 88 na pewno a uszkodzenie drugiego. Od listopada 1943 r. do marca 1944 r. mniej czasu spędzał w powietrzu. W

związku z tym wystąpił z podaniem o przyjęcie do Royal Aircraft Establishment w charakterze inżyniera. Podanie zostało przyjęte.

Został specjalistą od silników lotniczych. Na tym stanowisku został wyłączony z lotów. 17 października 1945 r. wrócił do 307 Dywizjonu. Początkowo został dowódcą eskadry "A". Potem od 1 marca 1946 r. do rozwiązania Dywizjonu pełnił funkcję jego dowódcy. 14 października 1947 r. został zdemobilizowany. Do wyzwolonej Polski nie wrócił. Wyjechał do Argentyny. Z kilkoma współnikami założył firmę transportową. Gdy ta zbankrutowała zorganizował następną. W 1952 r. wyjechał do Paragwaju. Nie spędził w nim wiele lat. Wrócił do Argentyny. Aby znów ruszyć w podróż. Tym razem wybór padł na Stany Zjednoczone. Uzyskał zgodę, w 1958 r. zamieszkał w USA. Zamieszkał w okolicach Nowego Jorku. Miał zapewniony nie tylko dach nad głową ale także pracę. Poza pracą znajdował czas na działalność społeczną. Został prezesem Stowarzyszenia Inżynierów Polskich. Należał do rady nadzorczej Polskiego Stowarzyszenia Sztuki i Nauki. W listopadzie 1975 r. odszedł na emeryturę. Przyjechał do Polski. Zamieszkał w Sopocie. Przez ostatnie dwa lata życia spisywał swoje pamiętniki. Te ukazały się drukiem w 1990 r. Zmarł 22 czerwca 1987 r. w Sopocie.

Opracowanie: Konrad RYDOŁOWSKI