

# Bolesław Korpowski



<b>Official Number</b>	P-0982
<b>Rank</b>	polski: kpt.pil./305 DB/ brytyjski: F/Lt
<b>Date of birth</b>	1910-12-28
<b>Date of death</b>	1983-06-24
<b>Cemetery</b>	Rookwood, Barnet Avenue - Catholic Cemetery Necropolis Rookwood <b>Wsp.</b> -33.874674, 151.058127
<b>Grave</b>	Pojedyńczy
<b>Photo of grave</b>	
<b>Country</b>	Australia
<b>Period</b>	Okres powojenny

**Source**

Informacja i zdjęcie lotnika: Jacek Tomaszewski

Zdjęcia nagrobka: Zdjęcie nagrobka z książki "Śmigłem i piórem" wydanej w 1989 roku przez Polska Fundację Artystyczną Melbourne via Jacek Tomaszewski.

Urodził się 28 grudnia 1910 r. w miejscowości Młyny, pow. Wieluń; syn Piotra i Janiny z domu Lankamer. Późniejsze miejsce zamieszkania to Niwka k/Sosnowca. Tam uczęszczał do Szkoły Powszechnej, a w 1930 r. zdał maturę w Gimnazjum im. St. Staszica w Sosnowcu. Po roku studiów (Wydział Filozofii Uniwersytetu Jagiellońskiego) skierowany do służby wojskowej. Od sierpnia do listopada 1931 r. przydzielony do Szkoły Podchorążych Rezerwy Piechoty w Zambrowie, a od 02 grudnia 1931 r. do 31 czerwca 1932 r. do plutonu Podchorążych Rezerwy przy I Batalionie Balonowym w Toruniu. Jako plutonowy podchorąży rezerwy postanawia pozostać w wojsku, a konkretnie w "prawdziwym" lotnictwie. Od 01 października 1932 r. zostaje przyjęty do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie zrywając ostatecznie z "nadymaną konkurencją" balonową. Ukończywszy dęblińską szkołę zostaje 15 sierpnia 1934 r. mianowany podporucznikiem obserwatorem z jednoczesnym przydziałem do 22. Eskadry Liniowej w Krakowie. Pragnienia pozostania pilotem jest tak silne, że natychmiast odbywa jednomiesięczny kurs szybowcowy w Ustianowej i już we wrześniu rozpoczyna kurs pilotażu podstawowego w Dęblinie. Rozpoczyna i... nie kończy (nie sposób ustalić przyczyny po tylu latach). Powraca do 22. Eskadry. A w następnym roku (od kwietnia do lipca) tym razem bez przeszkód kończy kurs pilotażu w CWOL-Dęblin. Teraz jako pilot wraca do macierzystej 22. Esk. Lin. i lata w niej blisko rok. Lata zbyt brawurowo i na ziemi także trudno go okiełznać. Nie mieści się w pedantycznie zaprogramowanym trybie pracy maszyny wojskowej. Tak wspomina go Jan Konikowski - kolega z SPL-u i 2. Pułku Lotniczego w Krakowie:

"Bolek był często w kłopotach z zawodowymi wojskowymi głównie z racji swej mało wojskowej postawy jak i tzw. niewyparzonego języka. Trudno uwierzyć, że tego rodzaju człowiek, który nie miał w sobie ani odrobiny tzw. cech wojskowości, zdecydował się poświęcić karierze lotnika wojskowego. Jeżeli się dobrze orientuję to do lotnictwa nie ciągnęła go żadna chęć zrobienia kariery, a sam, że tak powiem, "romans latania". Pasjonował się nim, bo dla tej rogatej duszy latanie stanowiło poczucie swobody i samodzielności".

Trudno jest odtworzyć zdarzenia z lata 1936 r. i tło konfliktu z przełożonymi. Znany jest jedynie rezultat zatargu: ppor. B. Korpowski zostaje zawieszony w służbie na okres 6 miesięcy!

Od 29 listopada 1936 r. jest ponownie w składzie 22. Eskadry, ale nie może latać jako - jest "tylko" obserwatorem. Taki stan jest trudny do zniesienia dla wszystkich zainteresowanych. Po dwóch miesiącach, 31 stycznia 1937 r. krnąbrny obserwator musiał pożegnać się z pułkiem krakowskim i został odkomenderowany do 5. Pułku Lotniczego z przydziałem do III plutonu 56. Eskadry Towarzyszącej w Lidzie. Latał jako obserwator ale (szczególnie podczas manewrów) było mnóstwo okazji, aby (mimo zakazu) usiąść wreszcie w pierwszej kabinie w fotelu pilota. Jeden z takich "dzikich lotów kończy się tragedią.

21 lipca 1937 r. podczas lądowania na lotnisku LOPP w Baranowiczach, usiłując rozpedzić znajdującą się na lotnisku publiczność uderzył podwoziem i

zabił na miejscu ułana z Nowogródzkiej Brygady Kawalerii. Wyrok sądu wojskowego: 11 miesięcy twierdzy w Brześciu nad Bugiem.

Od 22 czerwca 1938 r. przydzielony do 51. Eskadry Liniowej w Lidzie (obserwator), uzbrojonej w samoloty P-23 "Karaś". Ale to był już powolny koniec jego kariery lotniczej. Po trzech miesiącach przeniesiony do Parku Lotniczego w Lidzie na stanowisko administracyjne, a 31 maja 1939 r. z ulgą przyjął decyzję o przeniesieniu do rezerwy.

Wrócił do Krakowa, tam zamieszkał i oddał się bez reszty drugiej swojej pasji - dziennikarstwu. Zaczął tę przygodę jeszcze w gimnazjum, wygrywając literacki konkurs na nowelę w "Dzienniku Zachodnim". Studiując, zamieszczał krytyki teatralne w krakowskim "Ilustrowanym Kurierze Codziennym". W czasach podchorążackich pisał do "Polski Zbrojnej", a będąc w rezerwie regularnie drukował felietony w tygodniku "Wróble na dachu". Rozpoczął też współpracę z redakcją słynnej "Szopki Krakowskiej".

W obliczu zagrożenia wojną ppor. B. Korpowski został zmobilizowany o 5. P.L. i we wrześniu 1939 r. był oficerem Eskadry Szkoleniowej Bazy Nr 5. 18 września 1939 r. wraz z por. pil. Bronisławem Mickiewiczem po starcie z lotniska polowego Białą Waka wylądował w Dyneburgu (Łotwa). Kolejna przerwa w lataniu to "tylko" trzy miesiące internowania. Brał udział w nieudanej próbie ucieczki 61 oficerów z łotewskiego obozu Liepaja 220 października 1939 r. Ostatecznie udało mu się odlecieć z Rygi do Sztokholmu, potem 19 grudnia 1939 r. do Londynu. Stamtąd przybywa do Paryża i 19 stycznia 1940 r. zostaje oficerem Polskich Sił Powietrznych we Francji. Po jej kapitulacji przedostaje się przez Gibraltar, drogą morską do Liverpoolu, aby 05 sierpnia 1940 r. rozpocząć służbę w PSP w Anglii (otrzymał numer ewidencyjny P-0982). I znowu nie można ustalić czy zawiniła zła opinia o nim sprzed 1939 r., czy też Korpowski otworzył sobie "nowe konto" już w Anglii. Faktem jest, że od 20 września 1940 r. przebywa w obozie odosobnienia w Rothesay ("Wyspa Wężów") zaliczając tam 8 miesięcy przerwy w lataniu. Od czerwca 1941 r. skierowany do 25. /P/E.F.T.S. (pilotaż początkowy) w Hucknall a od sierpnia w 16. /P/S.F.T.S. w Newton (pilotaż podstawowy). Od 16 lutego 1942 r. w 18. O.T.U. (oddział wyszkolenia bojowego), gdzie odbywał się proces zgrywania sześciuosobowych załóg bombowców "Wellington".

Przydzielony do 305. Dywizjonu Bombowego w dniu 09 sierpnia 1942 r. W jego książce lotów pojawiły się kolejno miejscowości - cele: Borkum, Lorient, Kassel, Saarbrücken. Pierwszą turę lotów bojowych zakończył nad Hamburgiem 03 marca 1943 r., a już 11 marca rozpoczął drugą turę lotów w 138. Dywizjonie RAF, wyposażonym w czterosilnikowe samoloty typu "Halifax".

Przeszkolenie na nowy typ maszyny odbywało się metodą skróconą - między lotami operacyjnymi. Por. pil. B. Korpowski tak to wspomina:

"Już 14 marca wyznaczono nas na lot do Polski, ponad 13 godzin tam i z powrotem. Jeszcze nie miałem czasu przejść przez próby nocnych startów i lądowań więc dodano nam pierwszego pilota z doświadczeniem - sierż. Waszaka (sierż. pil. Józef Waszak). 'Mońkowi' (por. obs. Jan Iżycki był kolegą Korpowskiego z SPL i 5 P.L.) miał służyć radą sam 'Cesarz' (kpt. obs. Stanisław Król, także kolega z SPL)."

12 kwietnia 1943 r., w szóstym locie operacyjnym drugiej tury, nad Francją Halifax BB340 Korpowskiego został trafiony ogniem artylerii przeciwlotniczej. Po latach wspominał: "Jak nie grzmotnie! Jak nie targnie maszyną! Łoskot wytrąconego z rytmu motoru, czerwone żądła pocisków, z lewego skrzydła bucha kaskada ognia, wzrok nie przenika krwawego odbłasku w perspeksie. Już całe skrzydło w płomieniach, już ogniste języki liżą kadłub. Tak o to na nas

przyszła pora. Spadamy czterysta stóp na minutę, ledwie trzydzieści sekund do ziemi. Nieraz patrzyłem śmierci w oczy, ale w rękach miałem ster posłuszny swojej woli. Teraz mogłem go puścić i rznąć w ziemię aby nie bolało... Ojciec nasz... nie puszczam... głośno skanduję słowa pacierza... wyłączam rozwalony silnik... śmigło w chorągiewkę... gaśnica... klapy! stopniowo!... dziesięć sekund... Święta Maryja... ściągaj ster! na siebie! zaprzyj nogi!... w godzinę śmierci naszej... Halifax przytarł brzuchem do ziemi - zgaś silnik!... i szorował gwałtownie hamując. Nie pęka! Nie łamie się! Nie rozpala się! Z rozprutych zbiorników bluznęła benzyna i ze zwłok, przed minutą pysznie uskrzydłonej maszyny, legł rozkrzyżowany na pastwę ogarniającej go pożogi".

Korpowski poparzony wydostał się z samolotu i przy pomocy francuskiego ruchu oporu dostał się do Hiszpani i powtórnie "odwiedziwszy" Gibraltar odleciał do Anglii 01 czerwca 1943 r. Ta przerwa w lataniu była wyjątkowo krótkai trwała zaledwie 7 tygodni. Natomiast z siedmioosobowej załogi zginął na miejscu plutonowy radiotelegrafista Jan Leśniewicz. Pozostała piątka znalazła się w niemieckiej niewoli.

Za ten wyczyn dowództwo zaliczyło Korpowskiemu całą drugą turę lotów operacyjnych. Po odpoczynku zostałyby pewnie skierowany na tyły, do szkolenia personelu. Stałoby się tak, gdyby chodziło o innego lotnika. Korpowski 16 października 1943 r. zameldował się w swojej Eskadrze "C" 138. Dywizjonu, wkrótce przemianowanej na Eskadrę 1586 i rozpoczął trzecią już turę lotów. Latał bardzo intensywnie. Wykonał wiele lotów nad okupowaną Polskę. 15 kwietnia 1944 r. wykonał lot w ramach operacji "Most I".

Trzecią turę lotów bojowych zakończył mocnym akcentem: loty do Polski 21 i 25 lipca 1944 r. Łącznie 69 lotów bojowych w czasie 579 godzin i 40 minut. Po tym okresie w jego książce lotów przybyło jeszcze wiele godzin lotów dziennych i nocnych m.in. w 100 T.U., w 304. i 301. Dyw. Bomb. (loty transportowe) oraz w 246. i 242. Dyw. Trans. RAF. Służbę w lotnictwie zakończył 17 marca 1947 roku.

Odnaczony był Srebrnym Krzyżem Orderu Virtuti Militari nr 08300, 4-krotnie Krzyżem Walecznych, Srebrnym Krzyżem Zasługi z Mieczami, 4-krotnie Medalem Lotniczym i Honorową Odznaką za Rany (odniesione w czasie wojny), a także brytyjskim D.F.C. (Distinguished Flying Cross). Bardzo sobie ceniał przyznany po wojnie Krzyż Armii Krajowej.

A po wojnie - tułaczka. Osiedlił się w Australii i bez reszty oddał dziennikarstwu. Publikował w prasie polonijnej: "Tygodniku Polskim", "Wiadomościach Polskich", "Tygodniku Katolickim", "Forum". Działał w stowarzyszeniu Polskich Kombatantów, był pierwszym prezesem Stowarzyszenia Lotników Polskich w Nowej Południowej Walii, przewodził Kołu Lotników 5. Pułku Lotniczego w Australii. Żywo interesował się losami kraju, szczególnie mocno u schyłku życia, gdy wybuchła "Solidarność".

Powszechnie lubiany, dusza towarzystwa, a jednocześnie samotnik. Zmarł w Sydney 24 czerwca 1983 roku.

źródło: **Zbigniew Charytoniuk**, "Lotnik niepokorny", "Lotnictwo z Szachownicą" nr 9, Wyd. Sanko, dzięki uprzejmości autora.