

# Henryk Kwiatkowski



<b>Official Number</b>	P-2471
<b>Rank</b>	polski: por.pil./301 DB/ brytyjski: F/Lt
<b>Date of birth</b>	1918-02-20
<b>Date of death</b>	1990-12-13
<b>Cemetery</b>	Bielsko-Biała, Karpacka - cmentarz komunalny (Kamienica) <b>Wsp.</b> 49.799508, 19.016066
<b>Grave</b>	sektor B; kwatera 4, rząd 7, miejsce 1
<b>Photo of grave</b>	<p>A photograph of a dark grey gravestone in a cemetery. The stone features a white cross on the left side. The inscription is in gold and reads: 'S.P. HENRYK KWIATKOWSKI Kapitan pilot RAF KAWALER ORDERU WIRTUJI MILITARI I IN żył lat 72 † 13.12.1990 DANIELA KWIATKOWSKA † 13.5.1921 † 29.7.2007'. There are some flowers and a small blue object at the base of the stone.</p>
<b>Country</b>	Polska
<b>Period</b>	Okres powojenny

## Source

"Polskie Siły Powietrzne..." T.J. i Anna Krzystek  
"Bomby poszły" H. Kwiatkowski

Informacja: [polski-cmentarz.com/bielsko-biala/grobonet/start.php](http://polski-cmentarz.com/bielsko-biala/grobonet/start.php)  
[www.polishairforce.pl/kwiatkowski.html](http://www.polishairforce.pl/kwiatkowski.html)

Henryk Kwiatkowski urodził się 20 lutego 1918 r. w Rosji. Do Polski państwo Kwiatkowsky wrócili tego samego roku. Zamieszkali w Zamościu. Tu ich syn ukończył naukę w szkole powszechnej. Dalszą edukację pobierał w Brześciu nad Bugiem. Po jej zakończeniu rozpoczął pracę zawodową w "rodzinnym" Zamościu.

Zarażony bakcylem latania, latał na szybowcach. Był posiadaczem licencji pilota szybowcowego w trzech kategoriach ( "A", "B" i "C" ). Na rok przed wybuchem II wojny światowej ukończył kurs pilotażu samolotowego.

Nie było mu sądzone walczyć w obronie nieba nad Polską w 1939 r. Nim zdecydował się na walkę z okupantem wrócił do pracy zawodowej. Pracy którą wykonywał przed 1 września 1939 r. Na początku marca za bronią przez Węgry udał się Francji. Nie dotarł do niej od razu. Przy przekraczaniu Karpat odmroził stopy. To odmrożenie spowodowało "wędrówkę". Po wyzdrowieniu podjął swój marsz za bronią. Dotarł do Jugosławii a z niej drogą morską dopłynął do Francji. Wyokrętował się w Marsylii. Tu na gościnnej francuskiej ziemi trafił do stacji zbórnych znajdujących się w: Camp de Carpiagne, Bressuire i Lyonie. Gdy potomkowie Napoleona poddali się Niemcom ewakuował się na Wyspę Ostatniej Nadziei. Popłynął do Liverpoolu. Do brzegu dobił w ostatnich dniach czerwca.

Będąc na Wyspie został skierowany do Blackpool. 1 sierpnia 1941 r. otrzymał skierowanie na kurs pilotażu podstawowego do 15 EFTS. 15 września 1941 r. został wysłany na szkolenie w pilotażu do 3 SFTS. Po tej dawce wiedzy otrzymał skierowanie do poznanego wcześniej Blackpool. Nie posiedział w nim długo. Wyruszył z niego do 18 OTU w Bramcote. Przeszedł przeszkolenie w lotach na Wellingtonach. Skompletował swoją przyszłą załogę. We wrześniu 1942 r. znalazł się w składzie polskiego dywizjonu bombowego. Tym był 305 Dywizjonu Bombowego "Ziemi Wielkopolskiej". Swój pierwszy lot bojowy nie jako dowódca a drugi pilot wykonał nocą z 2 na 3 października 1942 r. Następnie odbył dwa loty bojowe nocą z 5 na 6 i z 6 na 7 października. Nocą z 10 na 11 października poleciał ze swoją załogą na minowanie portu Brest. Do lata 1943 r. latał na bombardowania między innymi Stuttgartu, Essen, Duisburga, Düsseldorfu, i Hamburga. Miał też za sobą loty na minowanie portów.

Po zakończeniu kolejki lotów Henryk odbył trzytygodniowy kurs dla podchorążych. W tym czasie awansował na stopień podporucznika. Ochotniczo zgłosił się do wykonywania lotów okupowanych krajów. Na początku lutego 1944 r. w 138 squadronie rozpoczął przeszkolenie w lotach na Halifaksach. W kwietniu 1944 r. znalazł się na lotnisku Brindisi we Włoszech. Z tego będąc w składzie 1586 Eskadry do Zadań Specjalnych rozpoczął loty nad okupowane kraje. Latał nad Włochami, Jugosławią i Polską.

1 września 1944 r. wrócił do Wielkiej Brytanii. Otworzył tym samym kolejny rozdział swojego życia. Rozpoczął loty jako pilot komunikacyjny. Podniósł również poprzeczkę swojej edukacji lotniczej. Wstąpił do szkoły w Crosby of Eden. Latał na samolotach DC - 3. Po zakończeniu kursu uzyskał przydział do 11 Ferry Unit. Kolejnym miejscem przydziału był polski 301 Dywizjonu "Ziemi Pomorskiej". W październiku 1945 r. został przeniesiony do transportowego 52 squadronu. Ten stacjonował w Indiach. Pozostał w nich do końca 1946 r. Z początkiem 1947 r. znów wrócił do Wielkiej Brytanii. W lutym tego roku podpisał zgodę na wyjazd do Polski. W lipcu 1947 r. znalazł się w wyzwolonej

powojennej Polsce.

Rozpoczął pracę w Instytucie Szybownictwa w Bielsku - Białej. W 1948 r. został instruktorem w Cywilnej Szkole Pilotów i Mechaników mieszczącej się w Ligotce Dolnej. Na skutek represji stalinowskich wobec tych którzy wrócili z Zachodu odebrano mu licencję pilota. W styczniu 1950 r. będąc poza lotnictwem rozpoczął pracę w Bielsku - Białej w Inżynieryjno-Budowlanej Spółdzielni Pracy. Chciał wrócić do lotnictwa. Składał stosowne podania. Te odrzucano. Zdesperowany postanowił uciec z Polski. Wieczorem 21 czerwca 1951 r. razem z kolegą uprowadził samolot z lotniska. Polecieli do Niemiec. Jako emigrant trafił do Kanady. Zamieszkał i pracował w Toronto. Po uzyskaniu licencji pilota znalazł nową pracę w północnym Quebecu. Latał jako pilot samolotów z turystami na pokładzie. 1 września 1957 r. rozpoczął pracę jako technik - kreślarz i pilot w Toronto. Był technikiem ? kreślarzem w firmie poszukującej kopalin.

Mając obywatelstwo Kanady odwiedził Polskę. Jednocześnie poczynił starania o powrót do Polski, którą opuścił nielegalnie. Zabiegi zakończyły się sukcesem. W grudniu 1960 r. był znów w Polsce. Niestety nie wrócił do latania. Nie znalazł również zatrudnienia w podobnej branży jaką poznał przed powrotem. Zdany na siebie pracował we własnym biznesie. W między czasie spisał swoje wspomnienia. Na półki księgarń i bibliotek trafiła jego książka "Bomby poszły". Zmarł 13 grudnia 1990 r. w Bielsku - Białej. Tam też został pochowany.  
Konrad RYDOŁOWSKI