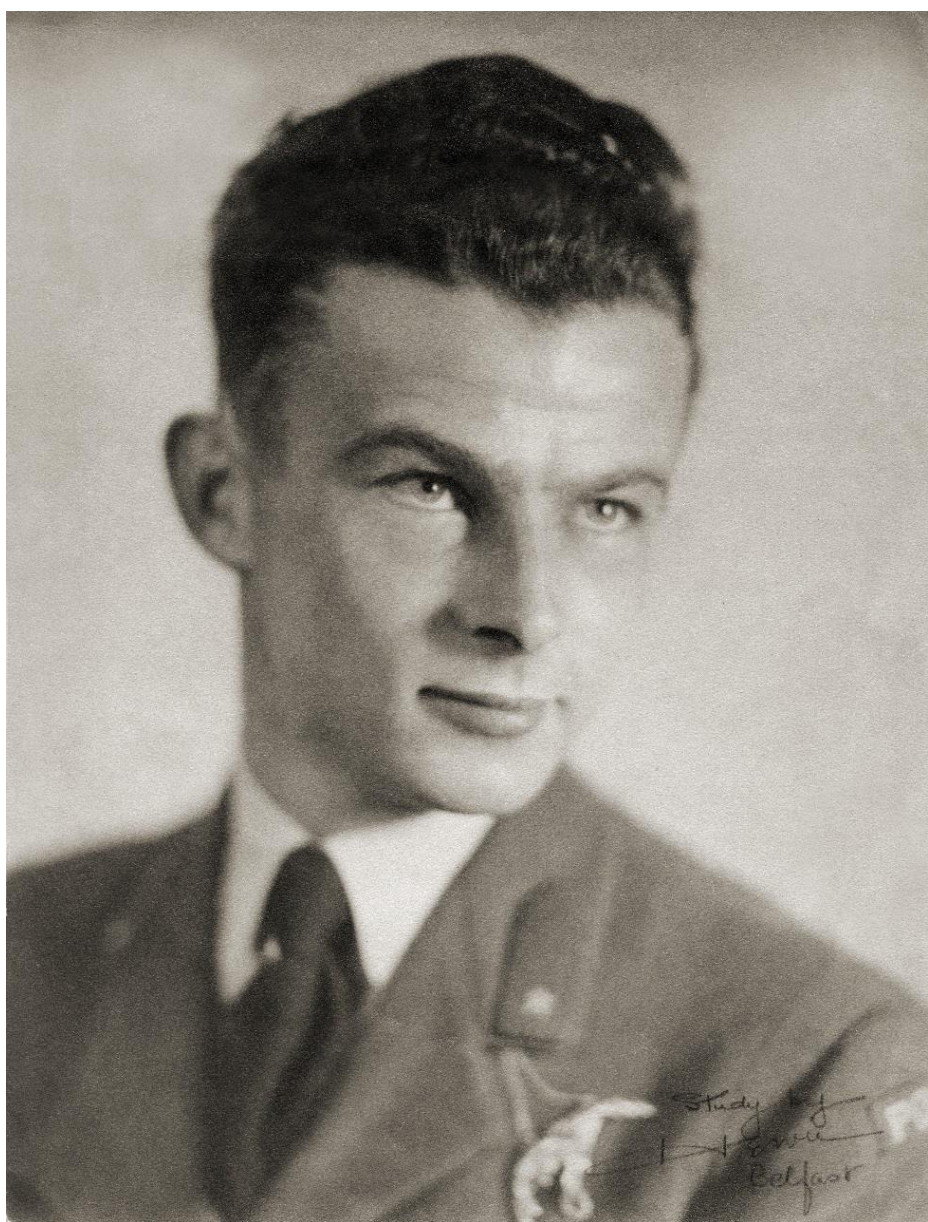




2024

Stanisław Caliński



Biografia napisana przez Jacka Calińskiego, bratanka pilota Stanisława Calińskiego.

Tłumaczenie Justyna Depierre, Sekretarz Generalny Stowarzyszenia Francusko-Polskiego

« Oise-Elbląg-Malbork » z Compiègne



Biografia ppor. / Flying Officer Stanisława Calińskiego Zestrzelony podczas misji bojowej i rozbił się na południowym zboczu Mont Rucourt, Gmina Longueil-Sainte-Marie.

Stanisław Caliński urodził się 9 stycznia 1922 r. w Złoczowie na terenie ówczesnego województwa tarnopolskiego (obecnie na Ukrainie). Początkowo nosił nazwisko Stanisław Cap, które jednak zmienił w późniejszych latach. Z tego powodu można spotkać w literaturze jego personalia w nieprawidłowym brzmieniu: Stanisław Cap-Caliński lub Stanisław Caliński-Cap.

Stanisław Caliński był najstarszym dzieckiem Stefana i Katarzyny z domu Hudyma. Ojciec Stefan był żołnierzem Legionów Marszałka Józefa Piłsudskiego.

Młodsze rodzeństwo Stanisława, Emil i siostra Stafania byli w czasie wojny żołnierzami Armii Krajowej okręg Lwów (Podziemna Armia podlegała Polskiemu Rządowi na uchodźctwie w Londynie i była największą armią podziemną w Europie) i najmłodszy brat Tadeusz, w chwili wybuchu II Wojny Światowej miał trzy lata.

Stanisław Caliński w rodzinnym mieście ukończył szkołę powszechną, a następnie Państwowe Gimnazjum Męskie im. Króla Jana Sobieskiego, gdzie w 1938 r. zdał tzw. "małą maturę".



Rodzinne zdjęcie : Stanisław Caliński po lewej stronie w białym ubraniu

W wieku 16 lat, 16 sierpnia 1938 r. wstąpił do Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich (SPLdM). Głównym garnizonem szkoły była Bydgoszcz, jednak w tym roku kursanci pierwszego rocznika szkolili się w Świeciu nad Wisłą. Jesienią 1938 r. SPLdM została przeniesiona do Krosna, dokąd rocznik Calińskiego trafił dopiero w czerwcu 1939 r. On sam trafił do grupy szkolonej na pilotów i pierwsze loty odbył 20 czerwca 1939 r. W pierwszych tygodniach lata 1939 r. uczestniczył w zorganizowanym dla nich kursie szybowcowym w Wojskowym Ośrodku Szybowcowym w Ustianowej w Bieszczadach. Latał szybowcami Wrona i Salamandra.



1938-1939 : szkoła lotów szybowcowych

Po ukończeniu kursu szybowcowego wyjechał ze swoim rocznikiem na obóz wypoczynkowy w Uhercach Mineralnych, także w Bieszczadach. Z tego okresu datowane są ostatnie pocztówki wysłane przez niego do domu z Polski: pozdrowienia z dworca kolejowego we Lwowie oraz życzenia imieninowe dla ojca.

Do szkoły w Krośnie wrócił w połowie sierpnia 1939 r., by wznowić szkolenie na drugim roku nauki. Grupa uczniów pilotów, w skład której wchodził, została skierowana na lotnisko zapasowe w Moderówce, gdzie prowadzono szkolenie w pilotażu silnikowym na samolotach RWD-8. Wybuch wojny zastał Stanisława Calińskiego na tym lotnisku.



Moderówka 1939, szkoła latania na RWD-8 (Stanisław Caliński Trzeci rząd po lewej, siódmy po lewej),

Już pierwszego dnia o godz. 6:00 przeżył nalot lotnictwa niemieckiego – Luftwaffe. W ocalałych fragmentach zapisków wspominał o tragicznych skutkach nalotu: 6 poległych oraz 14 rannych kolegach, a także o zniszczonych 17 samolotach RWD-8. Straty byłyby zapewne wyższe, gdyby na wieść o zaatakowaniu Polski nie została odwołana poranna gimnastyka.



To RWD-8, samolot do ćwiczeń silowych polerowanie lotnicze

5 września 1939 r. rozpoczęła się ewakuacja SPLdM w kierunku na Rudnik (obecnie Rudnik nad Sanem). W trakcie ewakuacji szkoły kolejną następował kolejny nalot lotnictwa niemieckiego. Dalszą drogę przez Puszcze Białgorajską odbyto pieszo, a następnie ponownie kolejną, z tym, że skład pociągu został podzielony i skierowany w różnych kierunkach. Roczniczek Calińskiego dotarł do Łucka, gdzie ponownie miał miejsce zmasowany atak lotniczy. W celu zmniejszenia potencjalnych strat, personel szkoły został rozproszony po okolicznych wsiach.



Dnia 15 września 1939 r. nadeszły dalsze rozkazy o ewakuacji szkoły kolejną w kierunku na Krzemieniec, gdzie dwa dni później, po wkroczeniu Armii Czerwonej do Polski, część kadry i słuchaczy szkoły dostała się do niewoli sowieckiej. Stanisław Caliński miał dużo szczęścia i wraz z ocalałą częścią rocznika przedostał się w kierunku Śniatynia, a następnie przekroczył granicę z Rumunią. Kolejne zapiski wspomnień z 26 września 1939 r. mówią o pobycie w obozie internowania w miejscowości Stalina, gdzie wśród internowanych zaczęła szerzyć się malaria. W trakcie pobytu w obozie dochodziło do zatargów z rumuńskimi strażnikami. Na wieść o wizytach Niemców u komendanta obozu Stanisław Caliński przybrał tymczasowo nazwisko Małuszko.

4 grudnia 1939 r. udało mu się uciec z obozu i dotrzeć do portu Balcic nad Morzem Czarnym. Stamtąd wysłał ostatnią pocztówkę do Polski ze znamieną treścią: „POZDROWIENIA Z WYWCZASÓW NAD MORZEM CZARNYM”. Pocztówka szczęśliwym trafem dotarła po kilku miesiącach do rodzinnego domu, ale była to niestety ostatnia wiadomość, jaka trafiła do jego rodziny.



W ramach zorganizowanej przez polskie władze wojskowe akcji, 25 grudnia 1939 r. wyjechał z Balciku do portu w Konstancy, skąd odpłynął statkiem „Dacia” do Syrii. 1 stycznia 1940 r. dopłynął do portu w Bejrucie i w grupie polskich żołnierzy trafił do zorganizowanego pod miastem obozu przejściowego. Tam obchodził swoje 18 urodziny.

16 stycznia 1940 r. dostał rozkaz odpłynięcia na pokładzie francuskiego statku „Explorateur Grandidier” do Marsylii 22 stycznia 1940 r. Następnego dnia wyjechał do obozu wojskowego Camp de Carpiagne pod Marsylią, a 14 marca 1940 r. do Centrum Wyszkożenia Lotnictwa w Lyonie-Bron.

W owym czasie panujące wśród polskich żołnierzy nastroje były złe. Żołnierze byli przybici klęską Polski, zmęczeni drogą, którą musieli przejść, aby dotrzeć do Francji i rozczarowani: na miejscu spotkali się z brakiem organizacji i opieszałością w organizacji polskich jednostek.

23 kwietnia 1940 r. w bazie lotniczej w Lyonie odbyła się przysięga żołnierzy przed ppłk. pil. Stefanem Berezowskim, którą złożył także Stanisław Caliński. Ale poza musztrą i ciągłymi apelami, dla większości żołnierzy szkolenie stricte lotnicze wciąż się nie rozpoczęło.

10 maja 1940 r. III Rzesza uderzyła na Europę Zachodnią, a lotnictwo niemieckie zbombardowało lyońskie lotnisko Bron.

W wyniku niekorzystnej sytuacji na froncie zakończonej złożoną przez Francję propozycją rozejmu z Niemcami, polskie Centrum Wyszkożenia Lotnictwa w Lyonie zostało ewakuowane koleją na południowy zachód. Także Stanisław Caliński 17 czerwca 1940 r. otrzymał rozkaz ewakuacji. Po trwających tydzień perypetiach i kolejnych przemieszczeniach, 24 czerwca zaokrętował się w atlantyckim porcie Saint-Jean-de-Luz, położonym u podnóża Pirenejów, na brytyjski statek „Arandora Star”. 27 czerwca 1940 r. dotarł nim do Liverpoolu.

W Wielkiej Brytanii trafił początkowo do obozu dla polskich lotników w Innsworth koło Gloucester. Zaczął tam chorować na malarię, której nabawił się zapewne jeszcze w Rumunii. Trafił do szpitala, a po zakończonym leczeniu, 10 listopada 1940 r. został przeniesiony do Bazy Sił Powietrznych w Blackpool. Tam został wciągnięty na ewidencję Polskich Sił Powietrznych z numerem ewidencyjnym 793234.



Mimo że był przedwojennym uczniem-pilotem, musiał odczekać swoje, nim rozpoczął naukę na brytyjskim sprzęcie: przed nim w kolejce byli bardziej doświadczeni, w pełni wyszkoleni polscy piloci. Wreszcie, 31 kwietnia 1941 r. rozpoczął kurs teoretyczny w Centrum Wyszkożenia Ziemnego, który trwał do 5 lipca 1941 r. 19 lipca 1941 r. otrzymał awans na brytyjski stopień Leading Aircraftman (kapral RAF). 21 lipca 1941 r. otrzymał przydział do bazy RAF Leconfield (na praktykę na lotnisku operacyjnym), a 11 sierpnia 1941 r. do ośrodka naboru dla załóg latających Aircrew Reception Centre koło Regent's Park w Londynie.

30 sierpnia 1941 r. został przeniesiony do polskiej 25 Szkoły Pilotażu Początkowego (25 (Polish) Elementary Flying Training School) w Hucknall, gdzie 1 września 1941 r. rozpoczął loty na samolocie szkolnym de Havilland Tiger Moth. Po pomyślnym przejściu tego etapu praktycznego szkolenia, 3 listopada 1941 r. został przeniesiony do polskiej 16 Szkoły Pilotażu Podstawowego (16 (Polish) Service Flying Training School) w Newton. Przeszedł tam przeszkolenie na maszynach Miles Magister oraz na Fairey Battle. Z dniem 27 listopada 1941 r. otrzymał awans na stopień starszego szeregowca. Kurs, w którym uczestniczył miał numer 7 i zakończył się egzaminami 2 lutego 1942 r. Caliński zdał je pomyślnie, zdobywając polski tytuł i znak pilota, a także brytyjski stopień Sergeanta (sierżanta RAF), przysługujący wszystkim absolwentom szkolenia na tym poziomie.



14 maja 1942 r. został przeniesiony do Bazy Sił Powietrznych w Blackpool, skąd 25 maja 1942 r. otrzymał kolejne przeniesienie: tym razem na kurs do Polskiej Szkoły Myśliwskiej, działającej przy brytyjskiej jednostce wyszkolenia bojowego 58 Operational Training Unit w Grangemouth w Szkocji. Wyszkołił się tam na pilota myśliwskiego, latając samolotami Supermarine Spitfire.



Dnia 17 sierpnia 1942 r. Caliński otrzymał przydział do 315 Dywizjonu Myśliwskiego "Dęblińskiego", bazującego w owym czasie na tyłach, w bazie RAF Woodwale. Krótco potem, 5 września 1942 r. przebazował się wraz z Dywizjonem do sławnej bazy RAF Northolt pod Londynem, w której przez większą część wojny stacjonowało polskie I Skrzydło Myśliwskie. W dniu 22 września 1942 r. został zatwierdzony jako pilot operacyjny, a 21 października 1942 r. wykonał pierwszy lot bojowy nad Francję: "Circus 228", czyli osłonę 12 amerykańskich bombowców Boeing B-17 Latająca Forteca, powracających z nalotu na Cherbourg.



W ciągu kolejnych tygodni wykonał dalszych kilka lotów, ale wkrótce kariera pilota bojowego została na krótko wstrzymana. Jako posiadacz przedwojennej „małej matury” został wyznaczony do wzięcia udziału w kursie podchorążych, który odbył się w dniach od 9 stycznia do 26 marca 1943 r. w Szkole Podchorążych Piechoty i Kawalerii Zmotoryzowanej w Auchtermuchty w Szkocji. Pomiędzy marcem a majem 1943 r. przebywał na urlopie, z formalnym przydziałem do Bazy Sił Powietrznych w Blackpool. W tym czasie stawiał się również przed komisjami lekarskimi – prawdopodobnie wiązały się z przebyta wcześniej malarią.



Z dniem 15 kwietnia 1943 r. otrzymał promocję oficerską, otrzymując stopień podporucznika oraz nowy numer służbowy – P-2198. 10 maja 1943 r. otrzymał ponownie przydział do 315 Dywizjonu. 23 czerwca 1943 r. został oddelegowany na kurs do szkoły oficerskiej RAF Officers School Cosford. 26 lipca 1943 r. powrócił do dywizjonu, który tymczasem przeniesiony został na lotnisko Ballyhalbert w Irlandii Północnej. 13 listopada 1943 r. przebazował się wraz z całym dywizjonem do bazy RAF Heston pod Londynem. 10 stycznia 1944 r. awansował na stopień brytyjski Flying Officer (porucznika RAF). Został dowódcą klucza w eskadrze A Dywizjonu 315.



W czasie swojej służby w 315 Dywizjonie Myśliwskim, Stanisław Caliński poznał swoją sympatię i przyjaciółkę Margaret „Peggy” Scott. Peggy, bo tak ją nazywali polscy piloci, była w stopniu L.A.C.W. w szeregach WAAF. Była kierowcą samochodu, którym rozwoziła pilotów do ich samolotów przed lotami i zabierała ich po lotach do sekcji wywiadu w celu złożenia meldunków. Nauczyła się polskich tradycyjnych tańców i występowała w zespole tanecznym, który działał przy 315 Dywizjonie. Jej dwóch braci wcześniej zginęło w lotnictwie bombowym – RAF VR. Peggy Scott była PIN-UP GIRL 315 Dywizjonu Myśliwskiego. Po zakończeniu wojny wyszła za mąż za Patrik Thomas Lynch, oficera Royal Navy, który w czasie wojny pływał w konwojach śródziemnomorskich w czasie Bitwy o Maltę, a później patrolował Atlantyk.



W marcu 1944 r. 315 Dywizjon wraz z polskim 306 Dywizjonem i 129 Dywizjonem RAF tworzącymi odtąd 133 Skrzydło Myśliwskie zaczął wymieniać swoje wysłużone Spitfire'y Mk. V na nowoczesne samoloty North American P-51 Mustang III. Dywizjon osiągnął gotowość operacyjną na tym typie 1 maja 1944 r. i z miejsca rozpoczął loty bojowe nad Francją.



20 maja 1944 r. Stanisław Caliński wystartował o godz. 9:50 w składzie 315 Dywizjonu za sterami samolotu Mustang III, numer seryjny w ewidencji RAF- FB179, oznaczenie kodowe PK-C. Celem operacji miało być zbombardowanie z lotu nurkowego węzła kolejowego w Verberie we Francji. Bombardowanie rozpoczęło się około godz. 10:50. Samolot Stanisława Calińskiego z niewyjaśnionych do dzisiaj powodów rozbił się w rejonie celu. Oficer latający Stanisława Calińskiego został trafiony, jego samolot uszkodzony, samolot na bardzo małej wysokości i rozbił się na południowym stoku Mont Rucourt, gmina Longueil-Sainte-Marie



Cel nalotu był silnie broniony przez artylerię przeciwlotniczą, zranienie pilota lub uszkodzenie samolotu przez artylerię przeciwlotniczą, było najbardziej prawdopodobną przyczyną śmierci.



W anglojęzycznej księdze działań bojowych 315 Dywizjonu lot ten opisano następująco: "12 samolotów w tym Wing Commander Wiórkiewicz wystartowało na zadanie bojowe RAMROD 898. Cel zbombardowano z 8000 stóp, z 35 stopni od zachodu na wschód. Zaobserwowano 3 albo 4 bezpośrednie trafienia. F/O S. Caliński rozbił się w rejonie celu, prawdopodobnie zabity. Pogoda, zamglenie do 10000 stóp. Widoczność ze słońcem 15 mil, pod słońce 7 mil".



Podporucznik pilot (Flying Officer) Stanisław Caliński do chwili śmierci wykonał łącznie 47 lotów bojowych w czasie 80:00 godzin. Zginął w trakcie 48 lotu bojowego.

Był odznaczony został Krzyżem Walecznych oraz trzykrotnie Medalem Lotniczym.

Pochowany został na cmentarzu Creil w departamencie Oise we Francji, w grobie noszącym współcześnie oznaczenie nr 346 w działce 2.



Zginął w wieku 22 lat, oddał życie „ZA NASZĄ I WASZĄ WOLNOŚĆ” – dewiza, która przyświeca żołnierzom Wojska Polskiego.



Biografia podpisana: Jacek Caliński, bratanek Stanisław Caliński

Korekta i uzupełnienia Wojciech Zmyślony.

ARMÉE DE L'AIR
UNITÉS D'AVIATION POLONAISE — POLSKIE JEDNOSTKI LOTNICZE

Nom : BALINSKI
Nazwisko

Prénoms : STANISŁAW
Imiona

Grade : Soldat
Stopień

Né le 9.1.1922 à Włocławek Pologne
Ur. dn.

Résident à BRON. (Rhône)
Zamiesz. w.

Profession : Élève Pilote
Zawód

Fils de Stefan et de Katarzyna Kudyma
Syn

Domacités à Włocławek Pologne
Zamiesz. w.

Situation de famille : Célibataire, Veuf, Marié.
Stan: Kawaler, Wdowiec, Zonaty.

Nombre d'enfants :
Ilość dzieci

Taille : 1 mètre 67 centimètres
Wzrost : 1 metr centymetrow

Marques particulières :
Znaki szczególne

Fait à Bron, le 27.5 1940.
Wystawiono w : dn :

EMPREINTES DIGITALES
Index gauche Index droit
Pалеc wskazujący
Lévy Pravy

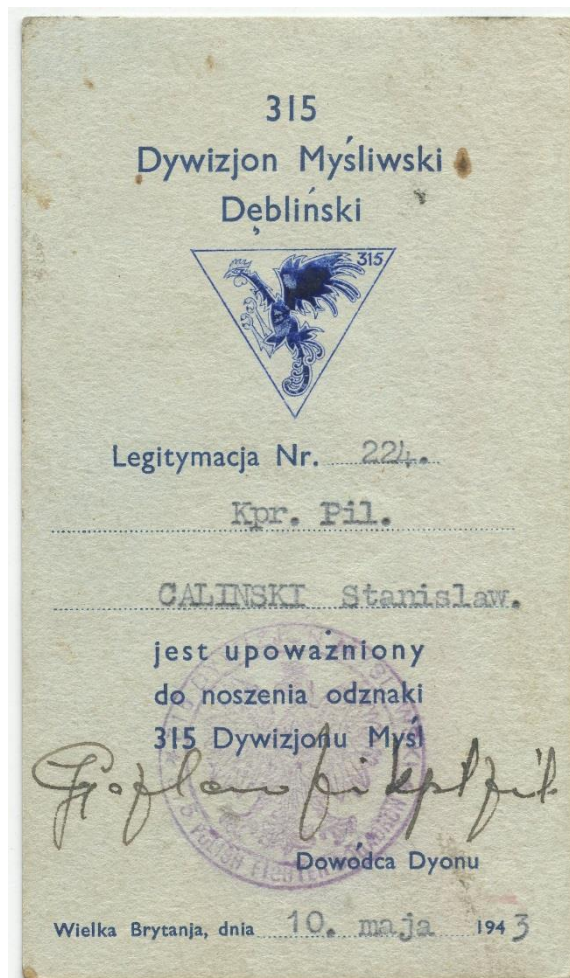
SIGNATURE DU TITULAIRE :
Podpis właściciela dowodu
Stanisław

ATTESTATION DE L'OFFICIER SUPÉRIEUR POLONAIS DÉLÉGUÉ.
Zaswiadczenie starszego polskiego oficera delegowanego :
Stanisław

LE COLONEL COMMANDANT DU DÉPÔT D'INSTRUCTION DE L'AVIATION POLONAISE :
Pułkownik dowódca centrum wyszkolenia lotnictwa polskiego :
Christy

793234





Podporucznik - F/O Stanisław Caliński – loty bojowe :

1. 21. X. 1942. – Circus 228 – Spitfire Mk. VB – AD 451
2. 08. XI. 1942. – Circus 235 – Spitfire Mk. VB – AD 451
3. 10. XI. 1942. – Circus 237 – Spitfire Mk. VB – AD 451
4. 16. XI. 1942. – PRM * - Spitfire Mk. VB – AD 451
5. 30. XI. 1942. – Patrol Shoreham-Beachy Head – Spitfire Mk. IX – EN 173
6. 01. XII. 1942. – Sweep – Spitfire Mk. IX – EN 173
7. 14. XII. 1942. – Rodeo – Spitfire Mk. IX – BS 408
8. 20. XII. 1942. – Circus 244 – Spitfire Mk. IX – BS 513
9. 30. XII. 1942. – PRM * - Spitfire MK. IX – BS 554
10. 15. V. 1943. – PRM * - Spitfire Mk. VB – EN 788
11. 16. V. 1943. – Start alarmowy – Spitfire Mk. IX EN 123
12. 17. V. 1943. – Start alarmowy – Spitfire Mk. IX – EN 184
13. 20. V. 1943. – Rodeo 222 – Spitfire Mk. IX – EN 184
14. 23. V. 1943. – Circus 303 – Spitfire Mk. IX – BS 506
15. 31. V. 1943. – Circus 308 – Spitfire Mk. IX – EN 123
16. 12. VI. 1943. – Ramrod 91 – Spitfire Mk. VA – W 3937
17. 11. VIII. 1943. – Osłona konwoju – Spitfire Mk. VB – BL 993
18. 25. VIII. 1943. – Osłona konwoju – Spitfire Mk. VB – BL 970
19. 26. VIII. 1943. – Osłona konwoju – Spitfire Mk. VB – AR 338
20. 27. VIII. 1943. – Osłona konwoju – Spitfire Mk. VB – BM 531
21. 27. VIII. 1943. – Osłona konwoju – Spitfire Mk. VB – BM 531
22. 07. IX. 1943. – Osłona konwoju - Spitfire Mk. VB – BM 512
23. 12. IX. 1943. – Osłona konwoju – Spitfire Mk. VB – nn **
24. 03. X. 1943. – Osłona konwoju – Spitfire Mk. VB – AD 352
25. 24. X. 1943. – Osłona konwoju – Spitfire Mk. VB – AD 352
26. 27. X. 1943. – Osłona konwoju – Spitfire Mk. VB – AB 866
27. 11. XI. 1943. – Osłona konwoju – Spitfire Mk. VB – BM 537
28. 25. XI. 1943. – Ramrod 330 – Spitfire Mk. VB – EP 133
29. 26. XI. 1943. – Ramrod 336 – Spitfire Mk. V – nn **
30. 21. I. 1944. – Ramrod 467 – Spitfire Mk. VB – BM 192
31. 23. I. 1944. – Ramrod 472 – Spitfire Mk. VB – AR 452
32. 29. I. 1944. – Ramrod 493 – Spitfire Mk. VB – EP 133
33. 30. I. 1944. – Ramrod 497 – Spitfire Mk. VB – AB 790
34. 03. II. 1944. – Ramrod 505 – Spitfire Mk. VC – EE 643
35. 14. II. 1944. – Ramrod 552 – Spitfire Mk. VB – AD 419
36. 15. II. 1944. – Ramrod 556 – Spitfire Mk. VB – AD 419
37. 15. II. 1944. – Ramrod 560 – Spitfire Mk. VB – AD 419

38. 20. II. 1944. – Ramrod 569 – Spitfire Mk. VB – AD 419
39. 25. II. 1944. – Ramrod 589 – Spitfire Mk. VB – AR 452
40. 28. II. 1944. – Ramrod 597 – Spitfire Mk. VB – AR 452
41. 02. III. 1944. – Ramrod 612 – Spitfire Mk. VB – AR 452
42. 20. III. 1944. – Osłona konwoju – Spitfire Mk. V – nn **
43. 20. III. 1944. – Osłona konwoju – Spitfire Mk. VB – AB 490
44. 20. III. 1944. – Osłona konwoju – Spitfire Mk. VB – AB 490
45. 04. V. 1944. – Fabius II, III, IV – P-51 Mustang Mk. III – PK-B
46. 06. V. 1944. – Ramrod 834 - P-51 Mustang Mk. III – PK-C – FB179
47. 07. V. 1944. – Ramrod 840 – P-51 Mustang Mk. III – PK-C – FB179
48. 20. V. 1944. – Ramrod 898 – P-51 Mustang Mk. III – PK-C – FB179

*- PRM – Patrol ratownictwa morskiego.

** - nn – numer seryjny nieznany.

<http://www.sgmminitaria.pl/index.php/okruchy-historii/59-ppor-pil-f-o-stanislaw-calinski>