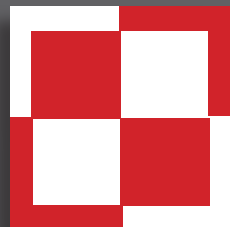


Wojciech Krajewski



GENERAŁ BRYGADY PILOT
STANISŁAW SKALSKI
AS POLSKIEGO LOTNICTWA



MUZEUM WOJSKA POLSKIEGO
Warszawa 2007

Komisarz wystawy, autor informatora - **Wojciech Krajewski**

Projekt plastyczny wystawy i informatora - **Monika Bielecka**

Współpraca:

- Dział Zbiorów Głównych pod kierunkiem **Romana Matuszewskiego**:

Iwonna Sobierajska, Izabela Prokopczuk-Runowska, Ewa Wartalska, Paweł Żurkowski, Jarosław Pych, Piotr Dąbrowski, Wojciech Potrzebnicki, Ewa Wasilewska

- Dział Zbiorów Specjalnych pod kierunkiem **Heleny Piórkowskiej-Sulej**:

Alina Jurkiewicz-Zejdowska, Andrzej Cichał, Tomasz Szymko, Świętłana Jonkowa-Trzapałko, Aleksander Juźwik

oraz :

Michał Olton – kustosz ekspozycji „Polskie Lotnictwo Wojskowe 1917-2000”,

Andrzej Szczepanowski – kustosz ekspozycji „Wojsko Polskie II Rzeczypospolitej 1918-1939”,

Marcin Ochman - Dział Historii Wojskowości

Wystawa zrealizowana przez pracownie pod kierunkiem **Macieja Ciunowicza**:

- Pracownia Konserwacji Drewna pod kierunkiem **Stanisława Aniszewskiego**
- Pracownia Konserwacji Metalu pod kierunkiem **Jerzego Dominika**
- Pracownia Konserwacji Tkanin pod kierunkiem **Jadwigi Kozłowskiej**
- Pracownia Konserwacji Skór - **Katarzyna Kowalska**
- Pracownia Konserwacji Malarstwa - **Urszula Trojan-Zawrzykraj, Aldona Kamińska**
- Pracownia Introligatorska - **Kamila Bartmańska**
- Pracownia Graficzno Edytorska pod kierunkiem **Moniki Bieleckiej**
- Pracownia Fotograficzna:
Robert Mączyński, Maciej Skoczeń, Grażyna Policewicz
- Dział Promocji - **Marcin Skrzypek, Dawid Dziama**

Nadzór plastyczny nad realizacją wystawy - **Paweł Rosolek**

Skład informatora - **Monika Bielecka, Przemysław Radziszewski**

Podziękowania:

Dziękuję wszystkim osobom, które przyczyniły się do powstania tej wystawy. Za szczególnie duży wkład pracy dziękuję **p. Kamili Bartmańskiej**.

Specjalne podziękowania kieruję do **p. Franciszka Grabowskiego**, który udostępnił zgromadzone przez siebie materiały poświęcone gen. bryg. pil. Stanisławowi Skalskiemu przed ich publikacją, czym znacznie ułatwił prace nad przygotowaniem wystawy. Podobnie wysoko cenię pomoc **p. Wojtki Matusiaka**, który udostępnił materiały o kluczowym znaczeniu. Dziękuję również **p. Katarzynie Ochabskiej**, autorce książki o Stanisławie Skalskim, która udostępniła szereg niezbędnych fotografii archiwalnych.



Stanisław Skalski był jednym z najwybitniejszych polskich pilotów myśliwskich II wojny światowej. Zapisał się na trwałe w historii polskich skrzydeł. Przedwojenna Polska dobrze przygotowała go do zawodu pilota myśliwskiego. Gdy nadszedł czas próby nie zawiódł jako człowiek, pilot i dowódca. Odznaczał się nieprzeciętnymi cechami charakteru, determinacją, obowiązkowością i gorącym umiłowaniem Ojczyzny. Walczył z wiarą w zwycięstwo. Okazał się nie tylko znakomitym pilotem myśliwskim i strzelcem, ale również doskonałym dowódcą klucza, eskadry, dywizjonu i skrzydła. Swą postawą zyskał szacunek i przyjaźń kolegów oraz przełożonych, Polaków i Sprzymierzonych, a także dawnych przeciwników. On sam mówił o sobie - „Byłem tylko żołnierzem. Latałem i walczyłem najlepiej jak umiałem. Przeżyłem”. Wskazywał wielokrotnie na postacie kolegów-pilotów, od których sam dużo się nauczył. Wielu z nich, jak przypominał, zapłaciło w walce o Polskę najwyższą cenę. Często zapomniano już ich nazwiska i czyny, nad czym ubolewał. Był gorącym patriotą, dla którego sprawy Polski i Narodu Polskiego były zawsze i w każdych okolicznościach dobrem najwyższym. Jego postać może być w naszych czasach przykładem do naśladowania dla każdego bez względu na wiek, zawód i pozycję społeczną.



Wotum Lotników Polskich ofiarowane sanktuarium Matki Boskiej Częstochowskiej na Jasnej Górze w Częstochowie, 10 września 1978 r.

MŁODOŚĆ I DROGA DO LOTNICTWA



Stanisław Skalski urodził się 27 listopada 1915 r. w Kodymie, 100 km na północ od Odessy, na Ukrainie. Był jedynym dzieckiem Józefy i Szymona Skalskich. Skalscy szczęśliwie przetrwali zawieruchę I wojny światowej i wojny polsko-bolszewickiej. Opuścili Kodymę i osiedli w miasteczku Dubno na Wołyniu. Tam, na dalekich kresach wschodnich, Stanisław Skalski spędził dzieciństwo i młodość. Wyrastał w okresie odzyskiwania przez Polskę niepodległości. Wielki wpływ na ukształtowanie jego charakteru i osobowości miało wychowanie rodzinne, a następnie szkoła. W Dubnie ukończył szkołę powszechną, a następnie w latach 1925-1933 Gimnazjum Realne im. Stanisława Konarskiego. To stamtąd wyniósł szlachetne wartości moralne i patriotyczne.

Uczył się chętnie i dobrze. Dużo czytał. Ale czas poświęcał nie tylko nauce. Od wczesnej młodości uprawiał sport - grał w piłkę nożną, tenisa, jeździł na nartach i pływał.

Czas młodości Skalskiego to okres szybkiego rozwoju lotnictwa światowego i spektakularnych sukcesów, dopiero tworzącego się, lotnictwa polskiego. Z zainteresowaniem obserwował te wydarzenia. Zaprağnął tak jak setki jego rówieśników pójść śladem słynnych polskich lotników - Orlińskiego, Żwirki, Wigury, Skarżyńskiego, Bajana i innych. Jego droga do lotnictwa nie była łatwa. Zaczął od modelarstwa lotniczego. W wieku 12-13 lat był już silnie emocjonalnie związany z lotnictwem i niebawem zdecydował, że będzie lotnikiem.

W 1933 r. po zdaniu matury próbował dostać się Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Dęblinie, ale był zbyt młody i nie przyjęto go. W tej sytuacji przygotowywał się do podjęcia studiów na Politechnice Warszawskiej, ale w końcu rozpoczął studia w prywatnej Szkole Nauk Politycznych w Warszawie, przygotowującej do pracy w dyplomacji. Znając od dzieciństwa biegle język rosyjski, uczył się dodatkowo również języka angielskiego i francuskiego, których znajomość okazała się niezmiernie przydatna już niedługo w czasie wojny.

Równocześnie zafascynowany lotnictwem zapisał się do Aeroklubu Warszawskiego. Tak się zaczęło. Niebawem odbył teoretyczne i praktyczne szkolenie



Stanisław Skalski,
1934 r.

szybowcowe w Polichnie w Górach Świętokrzyskich. W 1934 r. uzyskał kategorię szybowcową „A” i „B”, a na wiosnę 1935 r., po ukończeniu kursu pilotażu samolotów silnikowych, w wieku 20 lat uzyskał uprawnienia pilota samolotowego na Lotniczym Przysposobieniu Wojskowym w Łucku.

Po ukończeniu pierwszego roku przerwał studia. Zdecydował, że będzie pilotem wojskowym. Jesienią 1935 r. rozpoczął szkolenie unitarne w Szkole Podchorążych Rezerwy Piechoty w Zambrowie, a na początku stycznia 1936 r. był już w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Tam na 3 roku szkolenia, kandydatów do lotnictwa poddawano testom pozwalającym „wyłować” spośród nich ludzi energicznych, zaczepnych i walecznych – tylko tacy nadawali się na pilotów myśliwskich. Pozostali, o bardziej spokojnym usposobieniu, byli szkoleni na pilotów bombowych i na obserwatorów. Selekcji tej służyły m.in. zajęcia sportowe: szermierka i boks. Skalski właśnie taki był – zadziorny i skory do walki. Został zaklasyfikowany na pilota myśliwskiego. Wiosną 1938 r. skierowano go na kurs w Wyższej Szkole Pilotażu w Grudziądzu.

Już w tych wczesnych latach pokazał swą rogatą duszę myśliwca, skłonność do ryzyka, odwagę. Wzorowym podchorążym nie był. Nazywano go „Cywil”, ponieważ trudno mu było zmieścić się w sztywnych ramach wojskowego regulaminu, za co czasami bywał karany i przez to wolniej awansował.

15 października 1938 r. został wraz ze swym rocznikiem promowany przez Prezydenta RP Ignacego Mościckiego na stopień podporucznika pilota. Uroczystość odbyła się w Alejach Ujazdowskich w Warszawie. Wieczorem Prezydent gościł młodych oficerów na Zamku Królewskim. Było to dla Skalskiego wielkie i niezapomniane przeżycie.



Stanisław Skalski z kolegami podczas lotniczego szkolenia, Dęblin 1936 r.



W 4. PUŁKU LOTNICZYM

Każdy z nowo promowanych miał prawo wyboru pułku w którym chciałby służyć. Skalski wybrał najlepszy 4. Pułk Lotniczy w Toruniu. Tam został przydzielony do 142. Eskadry Myśliwskiej dowodzonej przez por. pil. Mirosława Leśniewskiego. W eskadrze dalej doskonalili swe umiejętności. Młodzi podchorążowie dużo latali, ćwiczyli rozpoznanie, orientację w terenie, strzelanie do celów w powietrzu i na ziemi, walkę i akrobację powietrzną. Była to tzw. „szkoła toruńska”. Skalski wielokrotnie wspominał potem jej twórcę – dowódcę III/4. Dywizjonu Myśliwskiego kpt. pil. Floriana Laskowskiego, który jako pierwszy przewidział



Legitymacja wojskowa
ppor. Stanisława Skalskiego.

na czym będzie polegała walka samolotów w nadchodzącej wojnie. Wprowadził on system szkolenia, polegający na organizowaniu symulowanych walk powietrznych pojedynczych samolotów i zespołów samolotów przeciwko sobie. Było to niebezpieczne, ale przygotowało wszechstronnie i oswoiło do walki powietrznej takich właśnie młodych pilotów jak Skalski. Dzięki temu w 1940 r. było im łatwiej poradzić sobie w Bitwie o Anglię, gdzie starcia dużych zespołów samolotów były codziennością. Mieli większe szanse na osiąganie sukcesów i przeżycie powietrznych walk.

Tymczasem zbliżała się wojna. Już od wiosny 1939 r. piloci eskadr myśliwskich startowali w celu przechwytywania niemieckich samolotów rozpoznawczych, naruszających polską przestrzeń powietrzną. Bez rezultatu. Zbyt powolne i w 1939 r. już przestarzałe polskie myśliwce PZL P.11c nie były w stanie dogonić samolotów wroga. Było to powodem pierwszych frustracji i rodzącego się poczucia bezsilności wśród młodych pilotów, w tym także u Skalskiego.

30 sierpnia 1939 r. 142. Eskadra Myśliwska III/4. Dywizjonu Myśliwskiego przeniosła się na podtoruńskie lotnisko polowe Lipie koło wioski Markowo. Miała walczyć w ramach Armii „Pomorze”. Skalski był dowódcą klucza alarmowego.

PILOT WRZEŚNIA 1939 R.



Ppor. S. Skalski w kabynie myśliwca PZL P.7a, 1938 r.

Od 1 września 1939 r. ppor. Stanisław Skalski uczestniczył w wojnie powietrznej jako jeden z 248 pilotów myśliwskich, którzy stanęli do obrony polskiego nieba. Początki były raczej niefortunne. Startował na przechwycenie bombowców Dornier Do 17. Bez rezultatu. Polskie myśliwce nie były w stanie zbliżyć się do nich na odległość skutecznego strzału. Sukcesem mógł zakończyć się jedynie atak z zaskoczenia, z przewagi wysokości, ale

wymagało to wielkiego szczęścia, by być akurat w powietrzu tam, gdzie przelatywały niemieckie samoloty, a o taki zbieg okoliczności było trudno.

Ale jeszcze tego samego dnia 1 września, los się do niego uśmiechnął. Przypadek ten stał się słynny i przeszedł do historii lotnictwa polskiego. Skalski wraz z trzema innymi pilotami zdołał skutecznie ostrzelać i uszkodzić samolot rozpoznawczy Henschel Hs 126. Niemiecka maszyna lądując przymusowo na ornym polu rozbiła się. Skalski niewiele myśląc wylądował w pobliżu, odnalazł kontuzjowanych lotników niemieckich, udzielił im pierwszej pomocy medycznej, obronił przed gniewem miejscowej ludności i kazał sprowadzić sanitarkę, która zawiozła ich do szpitala. Takie postępowanie nie miało sobie podobnych na przestrzeni całej II wojny światowej.

Skalski przeżył też ciężkie chwile. 4 września, po tym jak zestrzelił Junkersa Ju 87, został zaatakowany przez 3 Messerschmitty z jego osłony. Stoczył z nimi długą walkę sam będąc zupełnie bezbronnym. Z tej beznadziejnej sytuacji, mimo przewagi nieprzyjaciela, wyszedł obroną ręką dzięki mistrzostwu pilotażu, własnej determinacji, zwrotności samolotu i stosowanym unikom wykonywanym tuż nad ziemią. Skalskiemu wydało się, że niemieccy lotnicy zrezygnowali zniechęceni bezskutecznymi atakami. Jednak z najnowszych badań historyków wynika, że uznali oni swego przeciwnika za zestrzelonego i nawet zgłosili to w raporcie. Tymczasem mimo licznych trafień polski samolot wyszedł z tej walki cało, a jego pilot – ppor. S. Skalski – nawet nie drażnięty powrócił bez problemów na własne lotnisko.



Eskadra Skalskiego we wrześniu 1939 r. wykonywała loty patrolowe na przechwytywanie samolotów wroga, osłaniała mosty toruńskie przed atakami z powietrza i rozpoznawała ruchy wojsk nieprzyjaciela. Podczas wykonywania tych zadań dochodziło do walk powietrznych. Niestety przewaga techniczna i ilościowa Luftwaffe sprawiła, że mimo odnoszonych sukcesów, poświęcenia i bohaterstwa polskich lotników, końcowy wynik walki był z góry przesadzony. Polscy myśliwcy nie mogli liczyć na uzupełnienia w ludziach i sprzęcie, który stopniowo się wykruszał. Łączność nie istniała. Do tego dochodziła konieczność ciągłej zmiany lotnisk polowych, by wymknąć się pracującym naprzód wojskom niemieckim. Skalski wspominał, że przypominało to „powietrzną partyzantkę”. Po wojnie mówił: „żaden pilot myśliwski w żadnej wojnie nie walczył w tak trudnych i skomplikowanych warunkach, w jakich latali i zwyciężali piloci polscy we wrześniu 1939 r.”

Po 7 września eskadrę Skalskiego wycofano wraz z resztką dywizjonu do centralnej Polski na wsparcie Brygady Pościgowej broniącej Warszawy, a następnie dalej w kierunku południowo-wschodnim w rejon Lublina i Łucka. W tym czasie, 13 września 1939 r. korzystając z okazji Skalski, po raz ostatni przed opuszczeniem kraju, odwiedził rodziców w Dubnie. Jego ojciec Szymon tymi słowami pożegnał syna idącego na wojnę: „Stachu, pamiętaj, postępuj tak, żebym się Ciebie nie wstydził”. Słowa te zapamiętał na długo i był im wierny.

17 września wraz z grupą pilotów i mechaników został skierowany do Rumunii. Tam w porcie Konstanca miały rzekomo czekać na odbiór, zakupione przez rząd polski przed wybuchem wojny, nowoczesne myśliwce brytyjskie i francuskie. W drodze ku granicy napotkali oddziały radzieckie, które jako sojusznicy Niemiec, właśnie wkraczały na polskie tereny wschodnie. Skalski i jego koledzy zdołali szczęśliwie uniknąć niewoli i przekroczyli granicę polsko-rumuńską.

W walkach nad Polską ppor. S. Skalski wykonał 30 lotów w których indywidualnie zestrzelił 4 samoloty niemieckie i jeden wspólnie z innymi pilotami. Okazał się najskuteczniejszym wśród polskich pilotów myśliwskich września 1939 r. Był rekomendowany do Srebrnego Krzyża Virtuti Militari. Odznaczenie to przyznano mu jednak później za sukcesy odniesione w Bitwie o Anglię 1940 r.



Wrak P.11c w którym zginął kpt. pil.
F. Laskowski - twórca „szkoły toruńskiej”.

W DRODZE DO FRANCJI

Na granicy rumuńskiej Skalski i jego koledzy zostali rozbrojeni. Uniknęli internowania i szczęśliwie dotarli do ambasady polskiej w Bukareszcie, która zdołała już zorganizować sprawnie działający system przerzutu lotników do Francji. Skalski, by wyglądać na cywila zapaścił brodę i wasy. Miał udawać kolejarza jadącego do pracy w Turcji. Przebrany w cywilne ubranie i zaopatrzony w fałszywy paszport, wyruszył drogą morską przez Bejrut i dotarł szczęśliwie do Marsylii (1.11.1939). We Francji początkowo skoszarowano polskich lotników w Salon, potem przewieziono ich do ośrodka szkoleniowego w Lyon-Bron.

Skalski mimo, że był pilotem myśliwskim i to z zestrzeleniami na koncie, został wyznaczony do ewakuacji do Wielkiej Brytanii, gdzie miały być formowane polskie dywizjony bombowe. Był zaskoczony, że jako myśliwiec nie zostaje we Francji, by uczestniczyć w walkach. Mimo chęci pozostania, poddał się losowi i wraz z innymi wyjechał do Wielkiej Brytanii (19.01.1940).

W BITWIE O ANGLIĘ

Na Wyspach Brytyjskich Skalski znalazł się w końcu stycznia 1940 r. w jednej z pierwszych grup polskich lotników. Otrzymał przydział jako RAF Voluntary Reserve, czyli ochotnik rezerwy RAF i numer ewidencyjny 76710.

Tymczasem Francja zaatakowana 10 maja 1940 r. skapitulowała 22 czerwca. Niemcy stanęli nad Kanałem La Manche i rozpoczęli przygotowania do inwazji Wysp Brytyjskich. Jednak by dokonać desantu, musieli najpierw pokonać lotnictwo myśliwskie RAF-u i zdobyć panowanie w powietrzu. Dopiero wtedy możliwe było zniszczenie silnej brytyjskiej floty wojennej, uniemożliwiającej przeprowadzenie operacji desantowej.

W lipcu 1940 r. rozpoczęła się powietrzna Battle of Britain - Bitwa o Anglię, która miała zadecydować o powodzeniu lub klęsce niemieckich planów inwazyjnych. W tym momencie wszystko zależało od rzucanych do walki pilotów myśliwskich.

Początkowo Brytyjczycy nie darzyli zaufaniem pilotów obcych narodowości, w tym i Polaków. Sądziło się, że po dwóch klęskach poniesionych w Polsce i Francji, nie zdołają oni po raz kolejny stawić czoła niepokonanemu dotąd przeciwnikowi. Jednak poważne straty ponoszone przez RAF w walce z Luftwaffe, zmusiły dowództwo brytyjskie do wykorzystania garnących się do walki Polaków i innych obcokrajowców. Polscy



Ppor. S. Skalski w kabinie myśliwca Hurricane 501. Dywizjonu Myśliwskiego RAF w czasie Bitwy o Anglię 1940 r.



piloci byli szczególnie cenni. Nie byli „żółtodziobami”, którzy dopiero co opuścili szkoły lotnicze. Mieli doświadczenie bojowe, a każdy pilot z doświadczeniem był na wagę złota. Takim właśnie był Skalski i jego koledzy – weterani Września 1939 i walk nad Francją 1940 r.

Skalski po przeszkoleniu został skierowany w początku sierpnia 1940 r. do 302. Dywizjonu Myśliwskiego „Poznańskiego”, który dopiero przygotowywał się do wejścia do walki. Miał być instruktorem i szkolić innych, ale to mu nie odpowiadało. Chciał latać i walczyć. Dlatego w końcu sierpnia otrzymał nowy przydział do będącego już od dawna w akcji brytyjskiego 501. Dywizjonu Myśliwskiego „County of Gloucester”, latającego na myśliwcach Hawker Hurricane. Był jednym z kilkudziesięciu polskich pilotów przydzielonych do dywizjonów brytyjskich, które po ponoszonych w walce stratach potrzebowały szybkich uzupełnień personelu latającego. Skalski został dowódcą klucza. Nazywany przez Anglików „Stanley” szybko zyskał ich sympatię. Spostrzegawczość w powietrzu, zyskała mu wkrótce przydomek „Polish Hawk-Eye”, czyli „Polskie Sokole Oko”.

Dywizjon 501. startował do walki kilka razy dziennie. W końcu sierpnia Skalski otworzył na nowo konto swoich zwycięstw zestrzeliwując Heinkla He 111. W kolejnych lotach odniósł dalsze sukcesy. Procentowała tu „szkoła toruńska” odbyta w 4. Pułku Lotniczym pod okiem kpt. pil. Floriana Laskowskiego.

Skalski przeżył także i dramatyczne chwile. 2 września 1940 r. po zestrzeleniu dwóch Messerschmittów, musiał przymusowo lądować uszkodzonym w walce Hurricane’em w przygodnym terenie. Niewiele brakowało, a to lądowanie „na brzuchu” zakończyłoby się tragicznie. Samolot sunący z dużą prędkością po polu zatrzymał się tuż przed murem z kamieni.

Jednak w prawdziwym niebezpieczeństwie znalazł się kilka dni później. 5 września 1940 r., kiedy to dopiero co po odniesionym zwycięstwie nad Me 109 zbyt długo i niepotrzebnie wypatrywał miejsca jego upadku, niespodziewanie został zaatakowany przez innego Messerschmitta. Został ranny w nogę odłamkami pocisku z działka, a jego Hurricane trafiony w zbiornik paliwa stanął w płomieniach, które ogarnęły natychmiast kabinę pilota. Samolot nurkował ku ziemi. Skalski zaczął się żywcem palić. Wciśnięty siłą dośrodkową w fotel pilota, nie był w stanie unieść się z niego i wyskoczyć. W końcu z olbrzymim wysiłkiem wychylił się z kabiny płonącego jak pochodnia samolotu – reszty dokonał pęd powietrza, który szczęśliwie „wyciągnął” go na zewnątrz. Lecąc w powietrzu odniósł jeszcze dodatkową kontuzję zderzając się z usterzeniem samolotu. Dopiero



Ppor. S. Skalski i grupa pilotów 501. Dywizjonu Myśliwskiego RAF pozują ze sterem zestrzelonego Me 109.

gdy płomień na jego mundurze stłumił pęd powietrza, podświadomym odruchem otworzył spadochron i szczęśliwie opadł na pole. Był poważnie poparzony. Na sobie miał strzępy spalonego munduru i resztki kamizelki ratunkowej (potem przez 2 lata przechowywał je na pamiątkę). Szybko odnalazł go patrol policji angielskiej, który samochodem poszukiwał w terenie zestrzelonych lotników. Po identyfikacji zawieziono Skalskiego do szpitala. Miał poparzenia II stopnia. Leczono go przez kilka tygodni m.in. w specjalistycznym szpitalu dla poparzonych lotników. Gdy tylko zaleczył rany i odzyskał sprawność ruchową, pod pretekstem odebrania nowego munduru z macierzystego dywizjonu, 16 października opuścił szpital o lasce i... już do niego nie powrócił. Stawił się w swoim 501. Dywizjonie, by znów latać. Jednak by móc walczyć konieczna była nie tylko sprawność fizyczna, ale także przezwyciężenie lęku przed ogniem, z którego niemal cudem ocalał. Początkowo bariera strachu była bardzo silna. Przełamał ją dopiero po odniesionym kolejnym zwycięstwie nad samolotem wroga. Odzyskał w ten sposób wiarę w siebie i zdolność do walki.

W 501. Dywizjonie RAF w Bitwie o Anglię Skalski wykonał 54 loty, w których indywidualnie zestrzelił 4 samoloty niemieckie, 1 wspólnie z innymi pilotami, 1 prawdopodobnie, a 2 dalsze uszkodził.

W październiku 1940 r. Bitwa o Anglię dobiegła końca. Luftwaffe nie zdołała pokonać lotnictwa myśliwskiego RAF-u. Wyspy Brytyjskie były uratowane, a Niemcy musieli zrezygnować z planów inwazji. Niemalą była w tym zasługa polskich pilotów.

Skalski został awansowany na porucznika i 21 grudnia 1940 r. odznaczony przez Naczelnego Wodza gen. Władysława Sikorskiego Srebrnym Krzyżem Virtuti Militari przyznany za zestrzelenie 8 samolotów nieprzyjaciela, czyli za osiągnięcia w walce nad Polską w 1939 r. i w Bitwie o Anglię 1940 r.

W POLSKICH DYWIZJONACH 306, 316 I 317



*Dowódca eskadry Dywizjonu 306.
S. Skalski i T. Czerwiński, zima 1942 r.*

Lata 1941-1942 to okres ofensywy powietrznej RAF-u, w tym także dywizjonów Polskich Sił Powietrznych, nad kraje okupowane: Francję, Belgię i Holandię. Głównym jej celem było systematyczne niszczenie niemieckiego lotnictwa. Wykonywano loty na tzw. „wymiatanie” podczas których starano się wciągać do walki myśliwce Luftwaffe i zestrzeliwać je. Atakowano cele ziemne i eskortowano wyprawy własnych bombowców. Początkowo RAF ponosił duże



straty. Jednak w 1942 r. zdołał wywalczyć stan równowagi sił, by następnie uzyskać nad Luftwaffe przewagę. Uczestniczyły w tych działaniach również polskie dywizjony odnosząc zarówno straty, jak i znaczące sukcesy.

W okresie tym, od końca lutego 1941 r. do listopada 1942 r. Skalski, po przeszkoleniu na samolotach Spitfire, latał aż w 3 polskich dywizjonach myśliwskich: 306. „Toruńskim”, 316. „Warszawskim” i 317. „Wileńskim”. Stopniowo obejmował dowództwo klucza, eskadry, a w końcu dowództwo całego 317. Dywizjonu. We wrześniu 1941 r. awansował na kapitana.

19 sierpnia 1942 r., gdy ruszyła próbna operacja desantowa aliantów pod Dieppe, 317. Dywizjon Myśliwski „Wileński” dowodzony przez Skalskiego osłaniał ją z powietrza. Udało się sprowokować Luftwaffe do walki i osiągnąć w niej sukcesy. Piloci Skalskiego zestrzelili wtedy 7 samolotów wroga.

Podczas służby w polskich dywizjonach Skalski wykonał 110 lotów w których zestrzelił 5 samolotów na pewno, 2 prawdopodobnie a 2 uszkodził.

Skalski i jego piloci, wymieniając wzajemnie doświadczenia ze stoczonych walk, wypracowali z czasem nowe, lepsze od brytyjskich i bardziej praktyczne w walce szyki samolotów. Tak powstał tzw. „szyk czterech palców” oparty na formacji 4 maszyn. Pozwoliło to podnieść sprawność bojową dywizjonów i uniknąć strat w ludziach i sprzęcie.

Za wykonane loty bojowe i uzyskane zestrzelenia w latach 1941-1942 r., Skalski był odznaczony Krzyżem Walecznych przyznany mu czterokrotnie przez prezydenta RP Władysława Raczkiewicza (4.09.1942).

W lutym 1942 r. otrzymał ponadto brytyjskie odznaczenie Zaszczytny Krzyż Lotniczy (Distinguished Flying Cross - DFC). W listopadzie 1942 r. otrzymał to odznaczenie po raz drugi m.in. za wzorowe dowodzenie dywizjonem nad Dieppe.

W początkach listopada 1942 r., wobec przysługującego mu odpoczynku, Skalski przeniesiony został na stanowisko instruktora do jednostki szkoleniowej 58. OTU w Ballado Bridge w Szkocji. Zajęcie to było jednak zbyt nużące dla tak aktywnego pilota. Dlatego, gdy tylko w końcu 1942 r. rozeszła się wieść o formowaniu nowej polskiej jednostki myśliwskiej złożonej z doświadczonych pilotów-ochotników, która miała być wysłana do Afryki Północnej, zgłosił swą kandydaturę. Chętnych było 68. Wybrano 15 pilotów. Wśród nich był kpt. S. Skalski, który miał być dowódcą zespołu.



S. Skalski i lotnicy eskadry „B” Dywizjonu 306 po locie nad Brest, luty 1942 r.

W CYRKU SKALSKIEGO



*Kpt. S. Skalski z grupą pilotów
Polskiego Zespołu Walczącego, Tunezja,
lotnisko Bu Grara, 1943 r.*

i lekceważeniem. Jednak swymi umiejętnościami szybko zyskali zaufanie i podziw. Anglicy zaczęli mówić, że Polacy latają jak diabły, jak cyrkowcy – w ten sposób powstała nazwa pod jaką przeszli do historii – Skalski's Circus, czyli Cyrk Skalskiego. Zwalczali samoloty niemieckie w powietrzu i osłaniali własne myśliwce i bombowce. Wykonywali nawet 4 loty bojowe dziennie. Walki trwały do połowy maja 1943 r. kiedy to kampania tunezyjska dobiegła końca. Afrika Korps skapitulował.

Polski Zespół Walczący został rozwiązany. W ciągu 2 miesięcy Polacy zestrzelili na pewno 25 samolotów, 3 prawdopodobnie a 9 uszkodzili, przy stracie 1 pilota, który dostał się do niewoli. Był to doskonały wynik, jakim nie mógł poszczycić się żaden brytyjski dywizjon w kampanii afrykańskiej.

W Afryce Skalski wykonał 41 lotów, w których zestrzelił 3 samoloty wroga na pewno, a 1 uszkodził.

W 601. DYWIZJONIE RAF

Po rozwiązaniu Polskiego Zespołu Walczącego, Anglicy doceniając umiejętności jego pilotów, zaproponowali im stanowiska dowódcze w brytyjskich dywizjonach myśliwskich walczących w basenie Morza Śródziemnego. Propozycję tę przyjęło 3 pilotów: Skalski, Horbaczewski i Drecki. Pozostali powrócili do Wielkiej Brytanii.

Skalski objął w początku lipca 1943 r. dowództwo słynnego 601. Dywizjonu Myśliwskiego RAF „County of London” stacjonującego na Malcie. Było to duże wyróżnienie. Stał się jednym z najlepszych i najpopularniejszych dowódców w RAF. Wraz z dywizjonem wziął udział w inwazji Sycylii i Włoch. Dywizjon osłaniał z powietrza własne wojska i atakował cele naziemne przeciwnika. Odnosił duże sukcesy przy minimalnych stratach własnych.

Polski Zespół Walczący, czyli Polish Fighting Team (PFT), został powołany do życia w początkach lutego 1943 r. Polacy dotarli do Tunezji w połowie marca 1943 r. Wcielono ich do 145. Dywizjonu Myśliwskiego RAF, w którym tworzyli Eskadrę „C” dowodzoną przez Skalskiego. Dywizjon 145. walczył w składzie Western Desert Air Force – Lotnictwa Zachodniej Pustyni, wspierającego 8. Armie Brytyjska marszałka Montgomery'ego.

Początkowo Polacy traktowani byli przez wielonarodowy personel dywizjonu z nieufnością

z nieufnością i lekceważeniem. Jednak swymi umiejętnościami szybko zyskali zaufanie i podziw. Anglicy zaczęli mówić, że Polacy latają jak diabły, jak cyrkowcy – w ten sposób powstała nazwa pod jaką przeszli do historii – Skalski's Circus, czyli Cyrk Skalskiego. Zwalczali samoloty niemieckie w powietrzu i osłaniali własne myśliwce i bombowce. Wykonywali nawet 4 loty bojowe dziennie. Walki trwały do połowy maja 1943 r. kiedy to kampania tunezyjska dobiegła końca. Afrika Korps skapitulował.

Polski Zespół Walczący został rozwiązany. W ciągu 2 miesięcy Polacy zestrzelili na pewno 25 samolotów, 3 prawdopodobnie a 9 uszkodzili, przy stracie 1 pilota, który dostał się do niewoli. Był to doskonały wynik, jakim nie mógł poszczycić się żaden brytyjski dywizjon w kampanii afrykańskiej.

W Afryce Skalski wykonał 41 lotów, w których zestrzelił 3 samoloty wroga na pewno, a 1 uszkodził.

W 601. DYWIZJONIE RAF

Po rozwiązaniu Polskiego Zespołu Walczącego, Anglicy doceniając umiejętności jego pilotów, zaproponowali im stanowiska dowódcze w brytyjskich dywizjonach myśliwskich walczących w basenie Morza Śródziemnego. Propozycję tę przyjęło 3 pilotów: Skalski, Horbaczewski i Drecki. Pozostali powrócili do Wielkiej Brytanii.

Skalski objął w początku lipca 1943 r. dowództwo słynnego 601. Dywizjonu Myśliwskiego RAF „County of London” stacjonującego na Malcie. Było to duże wyróżnienie. Stał się jednym z najlepszych i najpopularniejszych dowódców w RAF. Wraz z dywizjonem wziął udział w inwazji Sycylii i Włoch. Dywizjon osłaniał z powietrza własne wojska i atakował cele naziemne przeciwnika. Odnosił duże sukcesy przy minimalnych stratach własnych.



Skalski w 601. Dywizjonie wykonał 51 lotów bojowych, tym razem bez zwycięstw powietrznych.

W lipcu 1943 r. otrzymał brytyjski Zaszczytny Krzyż Lotniczy (DFC) po raz trzeci – był jedynym Polakiem trzykrotnie odznaczonym DFC. We wrześniu 1943 r. awansował na stopień majora. W końcu października 1943 r. zdał dowództwo i w listopadzie powrócił do Anglii.

DOWÓDCA 131. I 133. SKRZYDŁA MYŚLIWSKIEGO

W połowie grudnia 1943 r. Skalski objął dowództwo 131. Skrzydła Myśliwskiego (wówczas dywizjony 302, 308 i 317). Polacy latając na samolotach Spitfire, osłaniali wyprawę amerykańskich bombowców atakujących cele w głębi Niemiec oraz atakowali samodzielnie cele naziemne we Francji. W 131. Skrzydle Skalski wykonał 12 lotów.

W tym czasie, wykorzystując własne doświadczenia bojowe spisał „15 przykazań pilota myśliwskiego”, ku nauce i przestrodze dla młodych, jeszcze niedoświadczonych pilotów. Czytamy w nich:

1. Trzymaj się formacji, nie odłączaj.
2. Bądź czujny, patrz uważnie wokoło.
3. Trzymaj w ryzach swój niepokój lub podniecenie, bądź spokojny w ostrzeżeniach o samolotach nieprzyjaciela.
4. Pamiętaj, że z chwilą kiedy widzisz jeden samolot nieprzyjaciela, bądź pewien, że jest ich więcej w pobliżu.
5. Szukaj Niemca w słońcu.
6. Bądź przygotowany do walki w każdej chwili.
7. Staraj się zawsze zaskoczyć przeciwnika.
8. Naucz się dokładnie oceniać odległość, nie strzelaj z dużej odległości, jedna celna seria wystarczy do zestrzelenia Niemca.
9. Przedwczesny strzał jest ostrzeżeniem dla przeciwnika.
10. Przed oddaniem strzału upewnij się, że nikt ci nie siedzi na ogonie.
11. Strzelaj dwoma rękoma, strzał jest pewny i celny.
12. Nie idź za zestrzelonym, szukaj drugiego, a na pewno go znajdziesz na ogonie.
13. Chwiejność decyzji oraz niepewność grozi śmiercią.
14. Pilota myśliwskiego powinien cechować jak największy spokój, szybka decyzja, determinacja oraz wybór najlepszego manewru w walce.
15. TRZYMAJ SIĘ FORMACJI.

Northolt, 1 stycznia 1944 r.
Dowódca Wing'u Northolt
Skalski, mjr pil.



■ Mjr S. Skalski w kabinie Mustanga.



Mjr S. Skalski w swoim Mustangu, czerwiec 1944 r.

brytyjski), które latały wówczas na samolotach P-51 Mustang. Skrzydło osłaniało przeważnie wyprawy amerykańskich samolotów bombowych nad Niemcami, zapuszczając się aż po Berlin, Szczecin i Norwegię. Atakowano też cele naziemne w północnej Francji.

26 maja 1944 r. Skalski został odznaczony Złotym Krzyżem Virtuti Militari przyznany za dowodzenie Polskim Zespołem Walczącym w Afryce, udział w walkach nad Sycylią, Włochami i za loty nad Francję. Dekoracji dokonał Wódz Naczelny gen. Kazimierz Sosnkowski.

Gdy 6 czerwca 1944 r. wojska anglo-amerykańskie wylądowały w Normandii otwierając tzw. drugi front, 133. Skrzydło dowodzone przez Skalskiego wielokrotnie osłaniało walczące oddziały alianckie i atakowało cele na tyłach wojsk niemieckich. Osiągnięto dobre wyniki pod względem uzyskanych zestrzeleń przy poniesionych minimalnych stratach własnych.

Nad Normandią Skalski odniósł swoje 2 ostatnie zwycięstwa powietrzne. Okoliczności tego zestrzelenia były szczególne. Gdy polskie myśliwce zaatakowały dużą formację Messerschmittów, Skalski wybrał za cel parę samolotów lecących bardzo blisko siebie. Nie zdążył jeszcze otworzyć ognia, gdy jeden z niemieckich pilotów zauważył atakującego Mustanga, wykonał nieostrożny unik, w rezultacie którego zderzył się z lecącym obok Messerschmittem. Oba samoloty niemieckie rozbiły się. Skalskiemu przyznano zniszczenie obu tych maszyn - były to ostatnie zwycięstwa powietrzne jakie uzyskał i to bez otwierania ognia.

Był też krótki epizod w lipcu 1944 r., kiedy to 133. Skrzydło zostało skierowane do zwalczania pocisków V-1 wystrzeliwanych przez Niemców na Londyn. Skalski nie lubił tego zadania - walka z samolotem-pociskiem sterowanym przez mechanizm, a nie przez człowieka, nie pociągała go.

W połowie lipca 1944 r. przekazał dowództwo 133. Skrzydła mjr. Janowi Zumbachowi. Ogółem wykonał w 133. Skrzydle 24 loty, w których uzyskał 2 zestrzelenia.

Tekst ten stawiano potem za wzór innym piszącym instrukcje dla pilotów i nakazano jego rozpowszechnianie wśród personelu latającego. Zalecenia Skalskiego pozwoliły wielu młodym pilotom odnosić sukcesy w walce i unikając błędów, przeżyć wojnę.

W początkach kwietnia 1944 r. przeniesiony został na dowódcę 133. Skrzydła Myśliwskiego (dywizjony polskie 306, 315 i 129. Dywizjon



STUDIA W USA

W październiku 1944 r. Skalski został skierowany na szkolenie dla oficerów sztabowych w Wyższej Szkole Wojennej (Command and General Staff College) w Fort Leavenworth w Stanach Zjednoczonych. Kurs ten trwał od października 1944 r. do stycznia 1945 r.

W czasie pobytu w USA, Skalski był nie tylko słuchaczem wykładów, ale i sam wygłosił wykład dla wyższych oficerów lotnictwa w dowództwie 3. Armii Powietrznej w Tampa na Florydzie na temat rozwoju taktyki lotnictwa myśliwskiego w czasie wojny. Poproszono go, by rozpoczął od omówienia metod szkolenia lotniczego jakie przed wojną wprowadzono w 4. Pułku Lotniczym w Toruniu. Skalski był zaskoczony, że informacje o „szkole toruńskiej” dotarły aż za ocean.

Amerykanie na koniec zaproponowali Skalskiemu pozostanie w USA. Miał wówczas 29 lat i było to dla niego duże wyróżnienie, które wróżyło dalszą karierę wojskową. Podziękował za propozycję, ale odmówił. Liczył bardziej na to, że do skutku dojdzie jego służba w lotnictwie amerykańskim nad Pacyfikiem i udział w walkach o Okinawę. W końcu i z tych planów nic nie wyszło, gdyż został odwołany przez dowództwo do Wielkiej Brytanii.

KONIEC WOJNY W EUROPIE

Po powrocie na Wyspy Brytyjskie, od końca lutego 1945 r. do końca działań wojennych, Skalski był oficerem operacyjnym w Dowództwie 11. Grupy Myśliwskiej RAF w Uxbridge, gdzie zajmował się planowaniem osłony myśliwskiej dla amerykańskich wypraw bombowych atakujących cele w głębi Niemiec. Powierzenie mu tego odpowiedzialnego stanowiska świadczyło o tym, jak wysoko oceniali go Anglicy.

4 kwietnia 1945 r. został odznaczony brytyjskim Zaszczytnym Orderem Zasługi (Distinguished Service Order - DSO) przyznanym za dowodzenie 133. Skrzydłem Myśliwskim.

Po zakończeniu działań wojennych, od 1 lutego 1946 r. Skalski był oficerem operacyjnym w dowództwie Brytyjskich Okupacyjnych Sił Powietrznych (British Air Force of Occupation - BAFO) w Bad Eilsen w Niemczech, aż do rozwiązania Polskich Sił Powietrznych w końcu tego roku.



█ Dekoracja DSO, 4 kwietnia 1945 r.

POWRÓT DO POLSKI

Po zakończeniu wojny Skalski stanął, tak jak wielu innych, przed podjęciem decyzji, czy wracać do Polski czy zostać na Zachodzie. Z Polski komunistycznej pozostającej w strefie wpływów radzieckich dochodziły niepokojące wiadomości. Jednak jako zasłużony w walce z Niemcami hitlerowskimi, nie przypuszczał, że mogą go spotkać represje ze strony nowych władz. Do kraju gnała go wielka tęsknota za niewidzianymi od 8 lat rodzicami. Nie wiedział nawet czy żyją. Podjął decyzję o powrocie, mimo kuszących propozycji pozostania w lotnictwie brytyjskim czy amerykańskim, zmiany obywatelstwa i osiedlenia się na stałe w Wielkiej Brytanii lub USA.

Zakończył swą służbę w Polskich Siłach Powietrznych jako major i angielski Wing Commander. W grudniu 1946 r. wstąpił do Polskiego Korpusu Przysposobienia i Rozmieszczenia. W kwietniu 1947 r. został zdemobilizowany, a w czerwcu wraz z kilkuset polskimi żołnierzami i kolegami-lotnikami wyruszył statkiem z Edynburga, którym po czterech dniach, 8 czerwca 1947 r., dotarł do Gdańska.



Zaświadczenie wystawione S. Skalskiemu po zejściu na ląd w Gdańsku.

WIEZIENIE URZĘDU BEZPIECZEŃSTWA

Zaraz po powrocie do kraju Skalski odwiedził w Kwidzynie rodziców nie widzianych od września 1939 r. Zamieszkał w Warszawie.

Władzom wojskowym zgłosił chęć wstąpienia do lotnictwa wojskowego. Jako jeden z nielicznych pilotów powracających z Zachodu, został przyjęty do wojska w stopniu majora i od czerwca 1947 r. był Inspektorem Techniki Pilotażu w Wydziale Wyszkożenia Bojowego Dowództwa Wojsk Lotniczych.

Niespodziewanie, 4 czerwca 1948 r. został zatrzymany w Warszawie przez funkcjonariuszy UB w „kotle” założonym w mieszkaniu Władysława Śliwińskiego, swego kolegi-lotnika z Anglii. Śliwiński był aresztowany pod zarzutem prowadzenia działalności szpiegowskiej jako rezydent wywiadu brytyjskiego. Skalski – major lotnictwa służby czynnej, przybyły z Zachodu, znający aresztowanego i utrzymujący z nim kontakty towarzyskie, automatycznie został zaliczony do kręgu osób tworzących siatkę wywiadowczą działającą na szkodę Polski Ludowej. Uwięziono go i rozpoczęto śledztwo, którego celem było zdobycie dowodów i zeznań potwierdzających działania Skalskiego na rzecz obcego wywiadu. Był torturowany i bity, znęcano się nad nim fizycznie i psychicznie. Nie mogąc wytrzymać tortur, by uniknąć cierpień



podpisywał podsuwane mu sfabrykowane protokoły przesłuchań, dokonując tym samym samooskarżenia.

Ostatecznie 7 kwietnia 1950 r. Skalski na podstawie wymuszonych torturami sfabrykowanych zeznań, został skazany na karę śmierci, utratę praw publicznych oraz przepadek całego mienia na rzecz państwa. Nie pomogły zapewnienia głównego oskarżonego Władysława Śliwińskiego, że Skalski jest niewinny i nie był członkiem żadnej szpiegowskiej siatki. Śliwiński otrzymał wyrok śmierci, który szybko wykonano. Skalski zaś, na wykonanie wyroku czekał w ciągłej niepewności w więzieniu. W tym czasie jego owdowiała matka chcąc ratować jedynego syna, pisała liczne prośby o jego ułaskawienie do sądów, Rady Państwa i Prezydenta Bolesława Bieruta. Kilkadziesiąt takich listów było po kolei odrzucanych.

W końcu, 7 kwietnia 1951 r. decyzją Prezydenta Bieruta, Skalskiemu zamieniono karę śmierci na karę dożywotniego więzienia. Jego samego o tym nie poinformowano, narażając na życie w ciągłej niepewności co do terminu wykonania spodziewanego wyroku. Równocześnie w październiku 1951 r. rozkazem Ministra Obrony Narodowej został wykreślony z Korpusu Oficerskiego.

Skalskiego przewieziono do ciężkiego więzienia w Rawiczu, gdzie był celowo szykanowany i karany, morzony głodem i zimnem. Był wyniszczony zdrowotnie, ważył 48 kg. Po śmierci Stalina w 1953 r. warunki traktowania więźniów nieco się poprawiły. W więzieniu, specjalnie o to proszony przez współwięźniów, opowiadał im o swoich wojennych przeżyciach. O takie opowieści dopominali się także strażnicy.

Od grudnia 1953 r. więziono Skalskiego we Wronkach. W 1955 r. podjął tam nawet strajk głodowy domagając się skierowania do jakiejś pracy, co pomagało znieść więzienną bezczynność. W 1953 r. w więzieniu w ciągu kilku tygodni napisał książkę „Czarne krzyże nad Polską”, poświęconą przeżyciom z września 1939 r. Rękopisy mu niebawem skonfiskowano i dopiero wychodząc z więzienia z wielkim trudem zdołał je odzyskać.

W rezultacie politycznej „odwilży” w Polsce, Skalski został zrehabilitowany, a wyrok unieważniono decyzją Zgromadzenia Sędziów Najwyższego Sądu Wojskowego z 11 kwietnia 1956 r. Odzyskał wolność 20 kwietnia 1956 r.

Po wyjściu z więzienia otrzymał propozycję służby w lotnictwie wojskowym, ale odmówił. Po tym co przeżył miał dość wojska - zamierzał zająć się rzemiosłem. Został w stopniu majora przeniesiony do rezerwy, zaś okres spędzony w więzieniu zaliczono mu jako służbę wojskową.



Zdjęcie mjr. S. Skalskiego wykonane po aresztowaniu przez UB.

W LUDOWYM LOTNICTWIE



Stanisław Skalski (w środku) przy Lim'ie, Krzesiny pod Poznaniem.

Jednak w listopadzie 1956 r. został powołany do wojska wraz z kilkoma kolegami z którymi służył w lotnictwie polskim na Zachodzie. Pełnił funkcje kierownicze w różnych wydziałach Dowództwa Wojsk Lotniczych. Był też inspektorem techniki pilotażu (luty 1957). W związku z tym odbył kurs teoretyczny w Oficerskiej Szkole Lotniczej w Radomiu, a następnie ukończył szkolenie praktyczne na samolotach odrzutowych w 62. Pułku Szkolno Bojowym w Krzesinach pod Poznaniem (marzec-czerwiec 1957). Szkolił się tam razem

z dawnymi kolegami z lat wojny: Witoldem Łokuciewskim, Wacławem Królem i Ignacym Olszewskim.

8 października 1957 r. został awansowany na podpułkownika i mianowany inspektorem szkolenia bojowego.

W tym okresie próbował również ułożyć sobie życie osobiste. W 1959 r. wstąpił w związek małżeński z Marią Janiną Sobiczewską. Małżeństwo to przetrwało 11 lat.

Po reorganizacji lotnictwa wojskowego w 1962 r. został przeniesiony do Inspektoratu Lotnictwa, gdzie pełnił różne funkcje kierownicze. 28 września 1965 r. awansowano go na pułkownika. W 1968 r. zakończył służbę wojskową.

W AEROKLUBIE

W maju 1968 r. został przeniesiony z wojska na stanowisko cywilne w Aeroklubie PRL. Był jego sekretarzem generalnym (1968-1970), a następnie wiceprezesem (1970-1974). Podejmował działania zmierzające do odbudowy pozycji polskiego lotnictwa sportowego. Odwiedzał aerokluby, obozy szkoleniowe, imprezy lotnicze. Spotykał się z lotniczą młodzieżą.

SPOŁECZNIK I POPULARYZATOR LOTNICTWA

W kwietniu 1972 r. Stanisław Skalski przeszedł na emeryturę. Starał się popularyzować lotnictwo polskie i jego historię. Był często zapraszany do szkół, gdzie chętnie uczestniczył w spotkaniach z harcerzami i młodzieżą - uważał ją za przyszłość narodu. Spotkania te sprawiły, że dzieci przyznały mu jedyne międzynarodowe odznaczenie nadawane właśnie przez dzieci, czyli Order Uśmiechu.

Skalski był również gościem w jednostkach lotniczych, gdzie opowiadał o swoich wojennych przeżyciach młodym lotnikom.



Stanisław Skalski składa dedykację podczas spotkania z młodzieżą.

Prowadził bardzo aktywny tryb życia, był wręcz rozchwytywany i żył w ciągłym ruchu.

Nie był obojętny politycznie. Po tym co przeżył w więzieniach, zachował duży dystans do systemu politycznego PRL. Nigdy nie wstąpił do PZPR, nawet gdy był oficerem, co nie było dobrze widziane w wojsku. Partia ułatwiała karierę, ale Skalski nie dbał o to. W 1975/1976 r. podpisał tzw. „List 59” („List pięćdziesięciu dziewięciu”) intelektualistów polskich do władz PRL, którego sygnatariusze

protestowali przeciwko zmianom w Konstytucji PRL, zwłaszcza wpisaniu do niej sformułowań o „kierowniczej roli PZPR” i „wieczystym sojuszu z ZSRR”. Było to pierwsze tak liczne wystąpienie polskiej inteligencji przeciw polityce partii.

W 1957 r. ukazało się pierwsze wydanie jego książki „Czarne krzyże nad Polską” zawierającej wspomnienia z września 1939 r. Książka najpierw drukowana była w odcinkach w czasopiśmie „Kierunki”. Doczekała się ona wielokrotnych wznowień (ostatnie w 2006 r.). Za każdym razem szybko znikała z księgarń. Skalski planował też spisanie swoich wspomnień z lat 1940–1945. Jeszcze w 1953 r. podczas pobytu w więzieniu zaczął pisać dwie kolejne książki „Miłość żąda ofiary” i „Na podniebnym szlaku”. Nie zostały one niestety nigdy ukończone.

Skalski publikował też artykuły wspomnieniowe o tematyce wojennej w czasopiśmie: „Skrzydłata Polska”, „Przekrój”, „Kierunki”, „Przegląd Lotniczy”, „WTK” i w innych.

Udzielał również licznych wywiadów dziennikarzom. Wiele z nich często publikowano na łamach czasopisma „Skrzydłata Polska” – miało to znaczący wpływ na popularyzację historii lotnictwa polskiego wśród młodzieży, z której wyrosło z czasem wielu młodych historyków lotniczych. W tym czasie również Telewizja Polska zarejestrowała wiele programów z jego udziałem.

Swą wiedzą i doświadczeniem służył jako konsultant kilku filmów fabularnych o tematyce lotniczej („Spotkania” – 1957 r.; „Oblatywacze” – 1959 r.; „Bitwa o Anglię” – 1967 r.; „Czarne krzyże” – 1969 r.; „Pomiędzy wilki” – 1989 r.).



Stanisław Skalski i Jan Zumbach wspominają, Warszawa lata 70-te.



Stanisław Skalski w gronie aktorów jako konsultant filmu „Historia jednego myśliwca”.

Ale najbardziej znany był film „Historia jednego myśliwca” wyreżyserowany przez Huberta Drapellę, opowiadający o losach fikcyjnej postaci pilota 306. Dywizjonu Myśliwskiego por. Stefana Zaremby. W filmie tym zagrało wielu znanych aktorów polskich. Skalski był nie tylko jego konsultantem, ale także współautorem scenariusza. Premiera miała miejsce 19 sierpnia 1958 r.

Stanisław Skalski był członkiem Stowarzyszenia Pilotów Bitwy o Anglię - „The Battle of Britain Fighter Association” - zrzeszającego byłych pilotów myśliwskich-uczestników tej bitwy. Spotkania weteranów odbywały się co roku w Stanmore pod Londynem. Skalski brał w nich wielokrotnie udział, choć początkowo nie było to łatwe. Gdy w 1965 r. wybierał się wraz z gronem kolegów do Wielkiej Brytanii na obchody 25-tej rocznicy bitwy, zgody na wyjazd nie dostał. Podobnie było w 1966 r. Dopiero w 1967 r. otwarto przed nim możliwości wyjazdu na Zachód. Był wtedy po raz pierwszy od zakończenia wojny w Wielkiej Brytanii. Potem jeździł tam wielokrotnie. W lipcu 1980 r. uczestniczył w uroczystym spotkaniu ponad 250 weteranów bitwy z Elżbietą, Królową Matką. Został przedstawiony królowej wraz z grupą byłych pilotów 501. Dywizjonu RAF, w którym wówczas walczył. Był jednym z 15 przybyłych z różnych stron świata Polaków i jedynym przybyłym z Polski. W 1990 r. brał udział w obchodach 50-tej rocznicy Bitwy o Anglię. Podobnie w 2000 r. uczestniczył wraz z gronem weteranów 501. Dywizjonu w obchodach 60-tej rocznicy bitwy.

W 1968 i 1969 r. był polskim delegatem na Międzynarodową Konferencję Aeronautyczną w Londynie i Helsinkach.

15 września 1969 r. uczestniczył w Londynie w „Dominion Theatre” w uroczystej premierze, nakręconego z wielkim rozmachem filmu „Battle of Britain” reżyserowanego przez Guy’a Hamilton’a. Spotkał tam, wśród 360 lotników-weteranów Bitwy o Anglię, wielu kolegów, których nie widział od końca wojny. Premiera filmu była dla niego niezwykłym przeżyciem. Cieszył się, że w sposób rzetelny pokazano udział polskich pilotów w bitwie. Przy tej okazji poznał jednego ze słynnych asów Luftwaffe, emerytowanego gen. Adolfa Gallanda, konsultanta filmu ze strony niemieckiej. Premiera stała się wydarzeniem, a film przeszedł do historii kina.

W początku lat 70-tych odnalazł go w Warszawie Franz Kohl, weteran Luftwaffe - członek załogi Junkersa Ju 88, którego Skalski zestrzelił w 1943 r. nad Afryką. Niemiec dziękował mu za ocalenie, gdyż uważał, że precyzyjne trafienie przez Skalskiego w silnik jego samolotu, pozwoliło mu szczęśliwie wylądować po brytyjskiej stronie linii frontu. Dzięki temu resztę wojny spędził w obozie jenieckim, bezpiecznie doczekując jej końca.



Był to również okres wielu spotkań z kolegami z lat wojny zamieszkałymi w kraju i za granicą. Stałym miejscem takich cotygodniowych spotkań w Warszawie była kawiarnia hotelu „Victoria”. Wspominano na nich tych co już nie żyją i tych, którzy mieszkają daleko.

Skalski wielokrotnie uczestniczył w organizowanych co 2 lata Złotach Lotników Polskich w Wielkiej Brytanii, Kanadzie i USA. W 1988 r. był przewodniczącym Zlotu Lotników Polskich w Dęblinie. W czerwcu 1994 r. uczestniczył w odsłonięciu pomnika upamiętniającego 133. Skrzydło Myśliwskie, którym dowodził w czasie wojny, na dawnym lotnisku w Coolham w Wielkiej Brytanii.

Przez wiele lat prowadził ożywioną korespondencję z miłośnikami lotnictwa, w tym szczególnie z młodzieżą, na listy której niezwłocznie odpowiadał. Właśnie dla niezamożnej, a zdolnej młodzieży bardzo pragnął utworzyć fundację, by umożliwić jej kształcenie w kierunku lotniczym. Z braku środków i możliwości niestety nie doszło do jej powstania.

Za pośrednictwem dziennikarzy rozpoczął poszukiwania w Niemczech dwóch byłych lotników Luftwaffe – członków załogi zestrzelonego w 1939 r. samolotu rozpoznawczego Henschel, którym udzielił pierwszej pomocy medycznej i bezpiecznych przekazał polskiemu wojsku do niewoli. Pamiętał nazwiska obu lotników. Był ciekaw ich losów. Udało się ich odnaleźć w marcu 1990 r. Okazało się, że obaj przeżyli wojnę. Na zaproszenie strony niemieckiej Skalski pojechał do Niemiec, gdzie w Bonn spotkał się z Fridrichem Wimmerem, byłym pilotem zestrzelonego samolotu, i z bratem nieżyjącego już wówczas obserwatora Siegfrieda von Heymanna – drugiego członka jego załogi. Niemcy po raz kolejny gorąco podziękowali Skalskiemu za udzieloną wówczas pomoc i uratowanie im życia. Przy tej okazji doszło również do ponownego spotkania Skalskiego z asem Luftwaffe, emerytowanym gen. Adolfem Gallandem, z którego pułkiem dywizjon Skalskiego walczył w 1942-1943 r. nad Francją. O wizycie Skalskiego w Niemczech i tym spotkaniu po latach, szeroko rozpisywały się niemieckie gazety, mówiło o tym niemieckie radio i telewizja. W 1993 r. Skalski pojechał ponownie z prywatną wizytą do Niemiec i odwiedził Fridricha Wimmera w jego domu w Bawarii. Telewizja Polska nakręciła o tym spotkaniu program telewizyjny.

W wolnych chwilach Stanisław Skalski zawsze chętnie uprawiał sport – pływał i grał w ulubionego tenisa. Wiadomo, że był też zamiłowanym filatelistą i posiadał imponującą kolekcję znaczków pocztowych. Był zapalonym kierowcą samochodowym i lubił szybką jazdę, jak na byłego myśliwca przystało. Z biegiem lat zainteresował się malarstwem i zaczął kolekcjonować obrazy. Była to jego kolejna, ostatnia pasja, której pozostał wierny do końca życia.



Spotkanie dawnych przeciwników z września 1939 r. Stanisława Skalskiego i Fridricha Wimmerera

NOMINACJA GENERALSKA

15 września 1988 r. uchwałą Rady Państwa Stanisław Skalski został awansowany do stopnia generała brygady. Był zaskoczony i zdziwiony tą nominacją. Jednak przyjął ją z rąk gen. Wojciecha Jaruzelskiego. Wiele środowisk emigracyjnych krytykowało ten krok. Słowa krytyki Skalski odrzucał twierdząc, że jako generał więcej może zrobić dla sprawy polskiej, niż jako pułkownik. Było w tym wiele racji.



*Generał brygady pilot
Stanisław Skalski w pełnej
gali orderowej.*

OSTATNIE LATA

Po upadku komunizmu i przemianach jakie zachodziły w Polsce po 1989 r., Stanisław Skalski jako człowiek czynu, chciał koniecznie dalej robić coś pożytecznego dla kraju. Wierzył, że będzie mógł włączyć się w budowę nowej Polski o którą przecież zawsze walczył. Zainteresował się polityką, od której jako pilot zawsze stronił i dwukrotnie kandydował do sejmu w 1991 r. i w 1993 r. Mandatu poselskiego jednak nie uzyskał. Z uwagą zatem obserwował wydarzenia życia politycznego i społecznego w Polsce na przestrzeni lat 90-tych. Surowo i krytycznie oceniał postępowanie niektórych środowisk, które doszły do władzy po 1989 r. Jako pilot myślny był przyzwyczajony do szybkich rozstrzygnięć jak w walce dwóch samolotów, gdy zwycięża lepszy. Niestety w demokracji czasów pokoju nie było to możliwe. Musiał ograniczyć się do obserwacji życia i co najwyżej jego komentowania. Upominał zatem i nawoływał do powrotu do dawnych polskich wartości, patriotyzmu,

tradycyjnego modelu rodziny, zasad moralnych, właściwego wychowania młodzieży i podjęcia uczciwej pracy dla Polski i Narodu. Ubolewał, że młodzi Polacy wyjeżdżają z kraju za pracą, by już nigdy nie powrócić. Twierdził, że walka o prawdziwą Polskę jeszcze się nie skończyła. Był to dla niego trudny okres. Życie nie szczydziło mu rozczarowań.

W 1991 r. był przyjęty na prywatnej audyencji i rozmawiał z papieżem Janem Pawłem II na Jasnej Górze w Częstochowie.



*Grób Stanisława Skalskiego na warszawskich
Powązkach, projektu Czesława Dźwigaja,
profesora krakowskiej ASP.*



Z czasem Generał wycofał się z życia publicznego. Żył samotnie i starał się liczyć tylko na siebie, czego nauczyło go życie. Wraz z upływem lat, dał znać o sobie pogarszający się stan zdrowia i dawne wojenne kontuzje. Słabościom wieku sędziwy Stanisław Skalski starał się nie poddawać. Wierzył, że jego choroby to stan przejściowy, który minie. Wciąż miał wiele planów i spraw do załatwienia.

Zmarł w piątek 12 listopada 2004 r. w Warszawie w wieku 89 lat.

19 listopada odbyła się msza święta pogrzebowa w wypełnionej wiernymi Katedrze Polowej Wojska Polskiego przy ul. Długiej w Warszawie. Generał pochowany został z pełnym ceremoniałem wojskowym w Alei Zasłużonych Cmentarza Wojskowego na warszawskich Powązkach.

PAMIĘĆ

Stanisław Skalski nie był nigdy zapomnianym weteranem wojennym. Jego nazwisko było znane już w czasie wojny, choć w prasie tamtego czasu ukrywano je często pod inicjałami „S.S.”, by nie narażać na represje rodziny w okupowanym kraju. Stronę tytułową „Skrzydeł” – pisma żołnierzy Polskich Sił Powietrznych z 1 czerwca 1943 r. ilustrowało zdjęcie z dekoracji Skalskiego Krzyżem Walecznych przez Prezydenta RP Władysława Raczkiewicza. „Skrzydła” z 15 czerwca 1944 r. zdobyło natomiast słynne dziś zdjęcie Skalskiego w kabinie Mustanga. Okładkę „Skrzydeł” z 15 kwietnia 1945 r. ilustrowało zdjęcie z dekoracji Skalskiego brytyjskim odznaczeniem DSO. Dziennikarze wojenni napisali kilka artykułów na temat walk w Afryce słynnego Cyrku Skalskiego i wiele krótszych tekstów na temat jego dowódcy.

W Polsce wiele osób wie doskonale, kto był autorem książki „Czarne krzyże nad Polską”. Ten tytuł stał się symbolem. Wiadomo, że jak „Czarne krzyże nad Polską” – to nikt inny tylko Stanisław Skalski. Książka ta miała wiele wznowień i zawsze szybko znikiała z księgarskich półek. Nazwisko Skalskiego znalazło się w kolejnych wydaniach encyklopedii. W latach 60-70-tych skrętnie jednak pomijano wszelkie informacje o jego aresztowaniu i uwięzieniu, bo było to niewygodne dla władz państwowych. Obszerny biogram o jego osobie zamieszczono w informatorze biograficznym „Kto jest kim w Polsce 1984”. Był bohaterem kilku filmów („Cyrk Skalskiego” – 1986 r.; „Lotnicy” – 1993 r.; „Stanisław Skalski” – 1998 r.; „Album Skalskiego” – 2004 r.; „Spętany anioł” – 2005 r.).



Tablica pamiątkowa na ścianie budynku w którym mieszkał Stanisław Skalski.

O tym, że Stanisława Skalskiego znano i o nim pamiętano, świadczyła w dniu jego pogrzebu zapełniona do ostatniego wolnego miejsca Katedra Polowa Wojska Polskiego. Wiele osób, całkowicie z własnej i nieprzymuszonej woli, ale i z potrzeby serca brało udział w ostatniej drodze Generała na Cmentarzu Powązkowskim, mimo niesprzyjającej aury i zapadającego zmierzchu. W wielu gazetach polskich i zagranicznych pojawiły się artykuły na jego temat i komunikaty o jego śmierci. To smutne zdarzenie zauważyło również Radio Watykańskie.

Imię Stanisława Skalskiego nadano ulicom w miastach: Będzinie, Łodzi i Pruszczu Gdańskim. Nosi je też 32. Ośrodek Dowodzenia i Naprowadzania Sił Powietrznych w Krakowie oraz Aeroklub Pomorski w Toruniu.

Stanisław Skalski znany jest też młodemu pokoleniu, szczególnie młodzieży interesującej się historią II wojny światowej i lotnictwa polskiego. Modelarze lotniczy budują modele redukcyjne samolotów w barwach maszyn pilotowanych przez Skalskiego. To też dowód pamięci i zainteresowania.

Nazwisko Stanisława Skalskiego można odnaleźć na wielu stronach internetowych poświęconych historii lotnictwa polskiego. Powstają też ostatnio i są publikowane nowe książki i artykuły poświęcone jego osobie i jego dokonaniom.

POWIETRZNE ZWYCIĘSTWA STANISŁAWA SKALSKIEGO



„Wrzesień 1939. Polski myśliwiec”,
mal. J. Grabiński, tech. olejna.

Stanisław Skalski był najlepszym polskim pilotem myśliwskim i jednym z najpopularniejszych dowódców w RAF w czasie II wojny światowej. Wykonał 321 lotów bojowych podczas których spędził w powietrzu ponad 445 godzin. Jak sam twierdził, podczas walk powietrznych w których brał udział „kilkakrotnie czuł bliski powiew śmierci”. Ratowały go nie tylko wysokie umiejętności pilota wojskowego, ale i wielkie szczęście, które pozwoliło mu przeżyć niebezpieczne sytuacje w jakich się znajdował.

Do dzisiejszego dnia trwa spór o liczbę zestrzelonych przez niego samolotów wroga. Najnowsze badania historyków pozwalają przyjąć, że od 1 września 1939 r. do 8 maja 1945 r. zestrzelił 18 samolotów na pewno, kilka prawdopodobnie i kilka uszkodził. On sam nigdy nie przywiązywał wagi do tej statystyki.



Oto wykaz jego zestrzeleń ustalonych z całą pewnością przez historyków:

Data	Typ samolotu	Jednostka	Zestrzelenie			Uszkodzenie
			Indywidualne	Zespołowe	Prawdopodobne	
Wrzesień 1939 r.						
1.09.1939	PZL P.11c	142. Esk. Myśl.		1/4 x Hs 126		
2.09.1939	PZL P.11c	142. Esk. Myśl.	2 x Me 110			
3.09.1939	PZL P.11c	142. Esk. Myśl.	1 x Hs 126	1/4 x Hs 126		
4.09.1939	PZL P.11c	142. Esk. Myśl.	1 x Ju 87			1/3 x Do 17
Bitwa o Anglię 1940 r.						
30.08.1940	Hurricane	501. Dyw. Myśl.	1 x He 111			1 x He 111
31.08.1940	Hurricane	501. Dyw. Myśl.	1 x Me 109			
1.09.1940	Hurricane	501. Dyw. Myśl.				1 x Me 110
2.09.1940	Hurricane	501. Dyw. Myśl.	2 x Me 109			
5.09.1940	Hurricane	501. Dyw. Myśl.			1 x Me 109	
8.11.1940	Hurricane	501. Dyw. Myśl.		2/3 x Me 109		
W 306, 316, 317 Dywizjonie 1941-1942 r.						
24.07.1941	Spitfire	306. Dyw. Myśl.	1 x Me 109			
19.08.1941	Spitfire	306. Dyw. Myśl.	1 x Me 109			
21.08.1941	Spitfire	306. Dyw. Myśl.			1 x Me 109	
17.09.1941	Spitfire	306. Dyw. Myśl.	2 x Me 109			
10.04.1942	Spitfire	316. Dyw. Myśl.	1 x FW 190			
25.04.1942	Spitfire	316. Dyw. Myśl.				1 x Me 109
3.05.1942	Spitfire	316. Dyw. Myśl.			1 x FW 190	
Polski Zespół Walczący 1943 r.						
28.03.1943	Spitfire	PFT	1 x Ju 88			
2.04.1943	Spitfire	PFT	1 x Me 109			
4.04.1943	Spitfire	PFT	1 x Me 109			
6.05.1943	Spitfire	PFT				1 x Me 109
131 i 133. Skrzydło Myśliwskie 1944 r.						
24.06.1944	Mustang	133 Skrzydło	2 x Me 109			
Razem			18	3	3	5

ODZNACZENIA STANISŁAWA SKALSKIEGO

Za wybitne osiągnięcia nadano mu wiele odznaczeń polskich i obcych. Najwyżej cenił 3 polskie odznaczenia bojowe:

- Srebrny Krzyż Virtuti Militari (nr 8996), który nadał mu Naczelny Wódz gen. Władysław Sikorski po zakończeniu Bitwy o Anglię, 21 grudnia 1940 r.
- Krzyż Walecznych, który nadany czterokrotnie otrzymał z rąk prezydenta RP Władysława Raczkiewicza 4 września 1942 r.
- Złoty Krzyż Virtuti Militari (nr 00032), którym odznaczył go Naczelny Wódz gen. Kazimierz Sosnkowski w dniu 26 maja 1944 r., na krótko przed lądowaniem Aliantów w Normandii. Złoty Krzyż Virtuti Militari nadano tylko 8 lotnikom polskim. Skalski był 7 odznaczonym.

Oprócz tych 3 najważniejszych polskich odznaczeń bojowych otrzymał wiele innych. Wśród nich na pewno ważne były 2 odznaczenia brytyjskie: Zaszczytny Order Zasługi (Distinguished Service Order - DSO) nadany 4 kwietnia 1945 r. i Zaszczytny Krzyż Lotniczy (Distinguished Flying Cross - DFC) nadany mu trzykrotnie w latach 1942-1944, którym 3 razy odznaczono tylko 9 pilotów (8 Brytyjczyków i Skalskiego, jako jedynego obcokrajowca).

Za rany jakie odniósł 5 września 1940 r. w Bitwie o Anglię otrzymał Oznakę za Rany i Kontuzje w Służbie Ojczyzny.

W Polsce po wojnie otrzymał Krzyż Grunwaldu III klasy, najwyższe odznaczenie Polski Ludowej za zasługi bojowe oraz Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski. Przyznano mu także amerykański Krzyż Zasługi (Distinguished Cross), francuski Krzyż Kombatancki (Croix Combattant) i wiele innych odznaczeń polskich i obcych nadanych w latach powojennych.

Był też kawalerem Orderu Uśmiechu - jedynego międzynarodowego odznaczenia nadawanego przez dzieci.



Dyplom Krzyża Złotego
Virtuti Militari
mjr. S. Skalskiego.



Odznaczenia, odznaki i naszywki po Stanisławie Skalskim (wybór ze zb. MWP).



PAMIĄTKI PO STANISŁAWIE SKALSKIM

Stanisław Skalski wracając z wojny do Polski, przywiózł ze sobą worek wojskowy wypełniony rzeczami osobistymi oraz... angielskie wojskowe łóżko polowe, które pozostało mu jeszcze z walk w Afryce. Ponadto pocztą dyplomatyczną przesłał z Londynu ok. 60 kg fachowej literatury lotniczej. Książki te miały mu służyć w kraju. Według niektórych relacji, przesyłka ta została skonfiskowana i przepadła bez śladu.

W Toruniu, w którym przed wojną stacjonował jego macierzysty 4. Pułk Lotniczy, czekały na niego pamiątki osobiste m.in. albumy fotograficzne i zdjęcia, jakie pozostawił w 1939 r. u zaprzyjaźnionej osoby. Tam też szczęśliwie przetrwała okupację jego pamiątkowa walizka promocyjna podchorążego z 1938 r.

Po aresztowaniu przez UB w 1948 r. jego majątek został skonfiskowany, lecz wszystko wskazuje na to, że większość pamiątek osobistych szczęśliwie ocalała. Po odzyskaniu wolności, wraz z mijającymi kolejnymi latami życia, ich ilość naturalną koleją rzeczy systematycznie się zwiększała.

Mieszkanie Stanisława Skalskiego w Alei Wyzwolenia 10 w Warszawie przypominało nieco muzeum. Na ścianach wisiały liczne obrazy, rysunki, zdjęcia, dyplomy itp. Na półkach stały otrzymane przy różnych okazjach upominki. Wśród rozlicznych pamiątek, w gabinecie zawieszona była słynna, i chyba najważniejsza, plansza z odznaczeniami w ozdobnej ramie. Wiele innych przedmiotów z braku miejsca, przechowywanych było w szufladach. Stanisław Skalski tak mówił o nich: „Wszystkie one są dla mnie ważne, bowiem łączą się z pewnymi wydarzeniami w moim życiu, bądź z bliskimi osobami.”

Generał wszystkie swoje zgromadzone latami pamiątki historyczno-wojskowe, zapisał testamentem dla Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie, gdzie miały być przechowywane, pokazywane na wystawach i udostępniane zainteresowanym badaczom.

Niestety, wbrew jego ostatniej woli, do zbiorów MWP trafiła tylko pewna część z nich. Albumy fotograficzne Stanisława Skalskiego z okresu przedwojennego i z lat wojny, dokumenty i inne pamiątki osobiste o dużej wartości historycznej oraz bogaty księgozbiór, uległy niestety w znacznym stopniu rozproszeniu.

Najpierw, jeszcze za życia Generała, ktoś wykorzystując jego osłabiony wiekiem wzrok i gorszą orientację, dokonał podmiiany Złotego Krzyża Virtuti Militari na inny taki krzyż. Wybity na nim numer spiłowano, by uniemożliwić wykrycie fałszerstwa. Podobny los



Stanisław Skalski w swoim mieszkaniu.

spotkał dyplom nadania tego wysokiego odznaczenia, podpisany przez Naczelnego Wodza gen. Kazimierza Sosnkowskiego z datą 25 maja 1944 r. Zastąpiono go zwykłą kopią. W niewyjaśnionych okolicznościach zaginęło bez śladu również wysokie brytyjskie odznaczenie DSO. Poważne zastrzeżenia muzealników co do autentyczności budzą pozostałe odznaczenia Generała m.in.: Srebrny Krzyż Virtuti Militari i odznaczenia brytyjskie, w tym nadane Skalskiemu trzykrotnie DFC, które prawdopodobnie również podmieniono. Przepadła unikatowa, jedna z 20 wykonanych, odznaka Polskiego Zespołu Walczącego w Afryce. Zaginął też jeden z dwóch znaczków identyfikacyjnych tzw. „nieśmiertelników”. Do zbiorów MWP nie dotarła również książka lotów Skalskiego - tzw. Log Book z okresu służby w Polskich Siłach Powietrznych na Zachodzie. Przepadły bez śladu wszystkie miniaturki odznaczeń noszone przez Generała na zlotach lotników-weteranów oraz pamiątkowy, ręcznie malowany, powojenny ołtarzyk.

Podsumowując należy stwierdzić, że pewna liczba pamiątek o dużej wartości historycznej i materialnej, które Generał zapisał testamentem do zbiorów narodowych Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie, pozostaje do dziś, wbrew jego ostatniej woli, w rękach zupełnie nieuprawnionych do tego osób. Intencji Generała, co do losów jego własnej spuścizny, niestety nie uszanowano. Zachodzi obawa, że część z zaginionych pamiątek została wywieziona z Polski i obecnie znajduje się w prywatnych kolekcjach w USA lub w Europie Zachodniej.

Czy przedmioty te znajdą się kiedyś w zbiorach Muzeum Wojska Polskiego, by służyć społeczeństwu polskiemu, pokaże czas.

ZAKOŃCZENIE

Generał Ludomił Rayski, Dowódca Lotnictwa w latach 1926-1939, powiedział w 1936 r.:

„Lotnictwo jest silne wtedy kiedy ma dobre maszyny i dobrze wyszkolonych pilotów. Potęgą jest wtedy, gdy oprócz tego, ma własne legendy”.

Wypowiadając te słowa na kilka lat przed wybuchem wojny, miał na myśli słynnych lotników polskich czasów pokoju, autorów lotniczych wyczynów i zwycięzców międzynarodowych zawodów lotniczych: Orlińskiego, Bajana, Skarżyńskiego, Żwirkę i Wigurę. Stanowili oni wzór dla młodego pokolenia garnącego się do lotnictwa - wśród nich dla młodego podporucznika pilota Stanisława Skalskiego.

Dziś, patrząc z perspektywy na wydarzenia II wojny światowej, możemy do tych kilku nazwisk wybitnych lotników polskich okresu międzywojennego, dopisać wielu innych, którzy walczyli i często ginęli za wolną Polskę na niebie wszystkich frontów tej wojny.

Pierwsze miejsce wśród nich zajmuje generał brygady pilot Stanisław Skalski, który wszedł do panteonu wybitnych lotników polskich. Przez całe życie był wierny Polsce i Narodowi Polskiemu i jeszcze za życia stał się legendą.



Mjr Stanisław Skalski po zakończeniu wojny.

Wykorzystana literatura:

- Cynk J.B., Polskie lotnictwo myśliwskie w boju wrześniowym, Gdańsk 2000
- Cynk J.B., Polskie Siły Powietrzne w wojnie 1939-1945, t. I-II, Gdańsk 2001-2002
- Emmerlich M., Luftwaffe nad Polską. Cz. I - Jagdflieger. Cz. II - Kampfflieger. Cz. III - Stukaflieger, Gdynia 2002-2005-2006
- Grabowski F., Gen. bryg. pil. Stanisław Skalski (materiał przed publikacją)
- Kutzner J., Zwycięstwa pilotów myśliwskich Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie 1940-1945, Warszawa-Halinów 2007
- Ochabska K., Stanisław Skalski, Gliwice 2007
- Wiciejowski K., Kołodziej E., Piech E., Aleja Gwiazd Lotnictwa Polskiego, Toruń 2005

Artykuły i wywiady ze Stanisławem Skalskim z gazet, magazynów i biuletynów:

„Dziennik Pojezierza”, „Expres Wieczorny”, „Głos żołnierza”, „Gromada-Rolnik Polski”, „Historyczny Biuletyn Lotniczy Klubu Miłośników Lotnictwa Polskiego w Łodzi”, „Horyzont”, „Kierunki”, „Kurier Polski”, „Militaria i Fakty”, „Nasz Dziennik”, „Pilot Wojenny”, „Przekrój”, „Rodzinny Tygodnik Katolików. Zorza”, „Skrzydłata Polska”, „Słowo”, „Słowo powszechne”, „Skrzydłate losy. Biuletyn lotniczy Stanisława Błasiaka”, „Stolica”, „Zorza”, „Żołnierz Wolności”.



Egzemplarze pisma żołnierzy Polskich Sił Powietrznych „Skrzydła” ze zdjęciami Stanisława Skalskiego na okładkach.