

# Pilot Mieczysław Łapa - biografia

Autor: Administrator  
01.04.2012.  
Zmieniony 01.04.2012.

Ppor. obs. rez. Mieczysław Łapa.

Urodził się 30 marca 1907 r. w Wieliczce. Syn Wiktora i Kornelii z d. Ambor. W rodzinnym mieście ukończył szkołę powszechną a następnie w 1926 r. ośmioletnie Państwowe Gimnazjum o profilu matematyczno-przyrodniczym. Po zdaniu matury, od 1 września 1926 r. rozpoczął naukę na rocznym kursie unitarnym w Oficerskiej Szkole Piechoty w Warszawie.

Po ukończeniu praktyki (od 15 lipca do 31 października 1927 r.) w 4 pułku strzelców podhalańskich w Cieszynie i uzyskaniu stopnia kaprała podchorążego, od 1 listopada szkolił się na obserwatora w Oficerskiej Szkole Lotnictwa w Dęblinie, przemianowanej w następnym roku na Szkołę Podchorążych Lotnictwa. 15 lipca 1929 r. został przeniesiony z SPL do 2 Pułku Lotniczego w Krakowie a z dniem 15 stycznia 1930 r. do rezerwy w stopniu sierżanta podchorążego obserwatora. Po powrocie do Wieliczki pracował jako rymarz w prowadzonym przez ojca zakładzie rymarsko-garbarskim. W okresie od 30 czerwca do 12 sierpnia 1931 r. odbył ćwiczenia rezerwy w 2 p.lotn. i z dniem 1 stycznia 1932 r. został mianowany podporucznikiem rezerwy lotnictwa z lokatą 33 i z przydziałem do 2 p.lotn. W 1933r. odbył pięcioletniogodniowe szkolenie rezerwy w 21 Eskadrze Liniowej 2 p.lotn. Od 1 kwietnia 1934 r., za namową ojca, podjął pracę Sekretarza Zarządu w Urzędzie Gminy Liszki, ukończył sześciomiesięczny Kurs Administracji Samorządowej. Pracując zawodowo odbywał kolejne ćwiczenia rezerwy, w 1934 r. sześciotygodniowe w 21 Eskadrze Liniowej, a w roku następnym czterotygodniowe.

16 sierpnia 1938 r. rozpoczął sześciotygodniowe ćwiczenia w 23 eskadrze towarzyszącej, które zostały przedłużone do 15 października w związku z zajęciem Zaolzia. W początkowej fazie ćwiczeń uległ niegroźnemu wypadkowi lotniczemu.

23 sierpnia 1939 r. został zmobilizowany do 26 Eskadry Obserwacyjnej, przydzielonej do Armii "Kraków", otrzymując przydział do II plutonu, którego d-cą był por.obs. Stanisław Król. 31 sierpnia pluton przeniósł się z lotniska Rakowice na polowe lotnisko Klimontów na przedmieściach Sosnowca, pozostając w dyspozycji dowódcy Grupy Operacyjnej "Śląsk".

W kampanii wrześniowej jego szlak wiódł od Klimontowa przez polowe lotniska w Krzczonowie, Szczucinie i Medyce. Wykonał czternaście lotów bojowych, dwukrotnie został zestrzelony, 1 września podczas rozpoznawania obrony przeciwlotniczej w Gliwicach oraz 12 września na zachód od Przemyśla przy rozwożeniu rozkazów dowództwa Armii "Małopolska".

19 września 1939 r. o godz. 1:30 na polecenie d-cy eskadry kpt.obs. Stanisława Rzepy przekroczył granicę rumuńska w Kutach. Przejechał z eskadrą do Bukaresztu celem zdania sprzętu i 30 września został internowany w miejscowości Bile Gavora na północnym-zachodzie od Bukaresztu. 22 października uciekł z obozu i dotarł do małego portu Balcic skąd 5 listopada odpłynął na Maltę, dotarł tam po pięciu dniach. 15 listopada rozpoczął ostatni etap podróży morskiej do tworzonoego we Francji wojska, do Marsylii przyplłynął 19 listopada i następnego dnia zameldował się w polskiej bazie lotniczej Lyon-Bron. 18 stycznia 1940 r. został przeniesiony do Paryża na lotnisko Le Bourget i skierowany do komisji wysyłającej lotników do Anglii. Nie widząc szans na szybkie powstanie we Francji dywizjonów bombowych sam zgłosił chęć wyjazdu do Anglii. 22 lutego 1940 r. przybył do portu Southampton skąd został skierowany do Centrum Wyszczolenia Lotnictwa w Eastchurch, tam przeszedł podstawowe przeszkolenie i oczekiwał na przydział do szkoły nawigatorów. 11 maja 1940 r. rozpoczął szkolenie na nawigatora w 1 AONS (Air Observer Navigation School), w Prestwick, po jego ukończeniu został skierowany do 18 OTU w Bramcote na kurs zgrzywania załóg. 19 sierpnia 1940 r. został przydzielony do 301 Dywizjonu Bombowego. Pierwsze dwa loty bojowe odbył na samolocie Battle z pilotem Teofilem Pożyczką i strzelcem radiotelegrafistą Ryszardem Tydmanem. Po przebrojeniu dywizjonu na Wellingtony i przeszkoleniu załóg latał ze Stanisławem Kłosowskim na bombardowania Berestu, Kilonii, Bremy, Kolonii, Mannheim, Hamburga. W drodze powrotnej z bombardowania Dusseldorfu w nocy z 11 na 12 czerwca 1941 r., samolot został zaatakowany przez nocnego myśliwca. Pierwszym pilotem był P/O Zenon Kurzempa, drugim Sgt Kłosowski.

Samolot został silnie uszkodzony pociskami armatki i karabinów maszynowych. Wieżyczka tylna została rozbita przez pocisk armatni, raniąc Sgt Langerę. Kadłub został również uszkodzony, opona lewego koła została przestrzelona. Ster wysokościowy został po stronie prawej rozbity tak, że jedynie działał ster wysokościowy po lewej stronie. Pilot wykazał nadzwyczajną umiejętność pilotażu, gdyż samolot przyprowadził do bazy, wylądował nie uszkadzając dalej samolotu, reszta załogi wyszła cało.[1] Ostatnich pięć lotów odbył z pilotem Witoldem Piotrowskim. Ogółem wykonał 21 lotów bojowych na cele w Niemczech i okupowanej Francji.

Od 2 do 20 sierpnia 1941 r. przebywał na praktyce w Inspektoracie Lotnictwa DSP, skąd powrócił na kilka dni do dywizjonu i z dniem 1 września 1941 r. został przeniesiony do Inspektoratu Lotnictwa na stanowisko oficera ewidencyjno-personalnego.

---

28 listopada 1944 r. został skierowany do Transport Command i tam oczekiwał na przydział. 10 stycznia 1945 r. zameldował się w jednostce szkolnej nawigatorów 3 (O)AFU w Halfpenny Green, a 25 kwietnia 1945 r. w 301 db jako nawigator.

Służbę w Polskich Siłach Powietrznych zakończył w stopniu kapitana, brytyjskim Flight Lieutenanta. Odznaczony min. Orderem Wojennym Virtuti Militari kl.V Nr 9047, zarządzeniem Naczelnego Wodza L.dz. 307/GM/41 z dnia 13 czerwca 1941 r. oraz czterokrotnie Krzyżem Walecznych.

Po wojnie pozostał w Wielkiej Brytanii, osiedlił się w Leeds, pracował jako magazynier działu metalurgicznego w Kirkstall Forge, w wyniku nieodpowiednich warunków pracy nabawił się artretyzmu i reumatyzmu. Pomimo ciężkich warunków życia wysyłał co tydzień do Krakowa paczki owdowiałej siostrze i jej nieletnim dzieciom. Po przejściu na emeryturę przebywał w domu starców, a na jesieni 1981 r. został umieszczony w Chapel Allerton Hospital, gdzie zmarł 23 grudnia, spopielyony w Lawswood krematorium. W jego pogrzebie, oprócz licznie zgromadzonych kolegów, przedstawicieli Polonii w Leeds, wziął udział m.in. Lord Mayor Leeds i jego trzech poprzedników wraz z grupą Radnych Miasta, szef policji hrabstwa Yorkshire, komendant RAF Station Church - Fenton, a w lokalnej gazecie "Yorkshire Evening Post" ukazało się pośmiertne wspomnienie. Ostatnią wolą M. Łapy było, żeby jego prochy spoczęły w Krakowie, w grobie młodszego brata zamęzonego przez gestapo.Przypisy:

1. Piotr Hodyra "301 Dywizjon Bombowy 1940-1943" maszynopis str. 27Źródła:

Instytut Polski i Muzeum im.gen. Sikorskiego w Londynie; Ewidencja Krzyża Orderu Wojennego Virtuti Militari. A.XII.77/5; Ministerstwo Spraw Wojskowych. Spis Kawalerów Orderu Wojennego Virtuti Militari. Oprac. Płk.dypl. Władysław Łapiński , Szef Gabinetu Ministra Spraw Wojskowych i Lucyna Helena Głowacka. Londyn 1988r. A.XII.77/127; Wniosek o odznaczenie Orderem Wojennym Virtuti Militari. A.XII.85/175/110;

Rocznik Oficerski Rezerw 1934;

Tadeusz Krzystek, "Polskie Siły Powietrzne w Wielkiej Brytanii w latach 1940-1947 łącznie z Pomocniczą Lotniczą Służbą Kobiet (PLSK-WAAF)". Warszawa 2007;

Jerzy Pawlak , "Polskie eskadry w wojnie obronnej". WKiŁ, Warszawa 1991;

"Skrzydła. Wiadomości ze świata". Nr 126/612. Maj 1982.

Artykuł przygotował zaprzyjaźniony ze stroną o Klimontowie pasjonat tematyki lotniczej &ndash; p. Zenon Dudek. Dziękujemy!