

# Stanisław Cyprian Jensen



<b>Official Number</b>	780044
<b>Rank</b>	polski: chor.pil./138 Sqn. RAF/ brytyjski: W/O
<b>Date of birth</b>	1906-09-26
<b>Date of death</b>	1984-02-17
<b>Cemetery</b>	Warszawa, Wóycickiego - Cmentarz Północny <b>Wsp.</b> 52.298664, 20.900753
<b>Grave</b>	Kwatera: W-II-8 Rząd: 2, Grób: 3
<b>Photo of grave</b>	A color photograph of the grave of Stanisław Cyprian Jensen. The grave is a rectangular stone monument with a large, light-colored stone slab. In front of the slab, there is a bouquet of pink and white flowers, two small brown ceramic pots, and a small white object. The grave is set in a cemetery with other graves visible in the background.
<b>Country</b>	Polska
<b>Period</b>	Okres powojenny

## Source

Informacja: ZCK-Warszawa  
Zdjęcie: Piotr Hodyra.

Urodził się 26 września 1906 r. w Mińsku Mazowieckim jako syn Władysława i  
Niebieska Eskadra (c)

Heleny z Zieleniewskich. Jego ojciec pracował jako traser w fabryce K. Rudzki i S-ka w Mińsku Mazowieckim. W niej to, po ukończeniu czterech klas Gimnazjum Matematyczno-Przyrodniczego w 1923 r. - rozpoczął pracę jako praktykant traserski. W czasie praktyki (1923-1926) ukończył wieczorowe kursy techniczne i rozpoczął pracę w Biurze Konstrukcyjnym tejże fabryki.

W 1927 r. został powołany do wojska, do 1 Pułku Lotniczego w Warszawie, gdzie ukończył szkołę podoficerską i szkołę mechaników. Od maja do listopada 1928 r. przebywał w Centralnej Szkole Podoficerów Pilotów w Bydgoszczy, którą ukończył jako st. szeregowy. Do 1 Pułku Lotniczego powrócił jako pilot liniowy 11. Eskadry. W 1929 r. po zwolnieniu z wojska do rezerwy w stopniu kaprała pilota, wrócił do poprzedniego miejsca pracy jako traser. Po kilku miesiącach powołano go na ćwiczenia rezerwy do 1. Pułku Lotniczego. Po powrocie z ćwiczeń i braku pracy w fabryce Rudzkiego został bezrobotnym. Czasowo zatrudniony był przy budowie mostu średnicowego w Warszawie. W 1930 r. ponownie powołano go na ćwiczenia rezerwy 1. Pułku Lotniczego w Warszawie, w którym złożył podanie o przyjęcie do służby w charakterze pilota zawodowego. Podanie przyjęto i od 1 kwietnia 1931 r. przeniesiono go do 64. Eskadry 6. Pułku Lotniczego we Lwowie. Początkowo latał jako pilot liniowy, następnie był instruktorem na samolotach Breguet XIX, a także w lotach bez widoczności oraz lotach nocnych. W 1934 r. został przeniesiony do 212. Eskadry Nocnego Bombardowania 1. Pułku Lotniczego w Warszawie, gdzie jednocześnie obsługiwał wojskowy samolot sanitarny.

Od 1938 r. był oblatywaczem samolotów bombowych PZL-37 Łoś oraz Fokker, z także instruktorem w szkoleniu pilotów w lotach bez widoczności oraz lądowaniu na ZZ. Praca oblatywacza polegała na sprawdzaniu prawidłowości działania zamienionych (zutytych lub uszkodzonych) części płatowca, zmienionego silnika, stateczników itp. W czasie Wojny Obronnej Polski 1939 r. jako pilot samolotu bombowego PZL-37 Łoś brał udział w 7 lotach bojowych. Walczył w 12 Eskadrze X Dywizjonu Brygady Bombowej (do wybuchu wojny eskadra ta nosiła nr 212). 4 września 1939 r. uczestniczył w atakowaniu kolumny niemieckiego korpusu pancernego w rejonie Radomska, podążającego szosą Sieradz-Wieluń. W pierwszym bojowym locie był zastępcą dowódcy klucza, a po uszkodzeniu samolotu dowódcy, w drugim i trzecim locie bojowym jego dowódcą.

Po otrzymaniu informacji, że Niemcy saperzy zbudowali most pontonowy na Warcie (po którym przepłynęła się większa grupa czołgów), otrzymał rozkaz zniszczenia go za wszelką cenę. Trzy samoloty PZL-37 Łoś jego klucza, wykonały kolejno nalot na most (z wysokości 300 m., gdyż niżej bomby mogły nie wybuchnąć ze względu na określone zapalniki). Zadanie zostało wykonane pomyślnie bez własnych strat - most z jadącymi po nim czołgami wyleciał w powietrze. Po zakończeniu nalotu na most, klucz obniżając wysokość, w locie koszącym wzdłuż szosy rażąco skutecznie nieprzyjaciela ze wszystkich stanowisk ogniowych. Po lądowaniu na lotnisku w Kucinach mechanicy naliczyli w jego samolocie 38 różnego rodzaju dziur, a wywinęta na zewnątrz blacha wyglądała jakby ją ktoś pociął nożyczkami. Przestrzelone też były m.in. zbiorniki opadowe. Łoś nie nadawał się do dalszych lotów. Na tak zniszczonym samolocie lądował tylko raz w życiu, właśnie wtedy - 4 września. 13 września przydzielono mu nowego Łosia - bez uzbrojenia (spośród kilkunastu tego typu samolotów ukrytych w lesie w rejonie Łucka). Z lotniska Gnojno wykonał kilka lotów, w tym rozpoznanie ruchów wojsk nieprzyjaciela, oraz rozpoznanie dróg Włodzimierz Wołyński-Hrubieszów-Chełm, Lubartów-Zamość. Warunki tego lotu były ciężkie ze względu na mgłę. W powrotnym locie pogarszające się

warunki atmosferyczne zmusiły go do lądowania w zupełnie nieznanym terenie, jednak manewr ten przeprowadził bez najmniejszego uszkodzenia samolotu. Po ustąpieniu mgły wystartował do Gnojna.

17 września wieczorem X dywizjon otrzymał rozkaz ewakuacji do Czerniowiec (Rumunia) jednak piloci lecąc przez Jassy wylądowali w Bukareszcie, gdzie Rumuni zarekwirowali im wszystkie łoża.

Dzięki dobrze zorganizowanej pomocy polskich władz dyplomatycznych w Rumunii, otrzymał paszport, cywilne ubranie i odpłynął statkiem grackim (z portu w Balcic) do Syrii (Bejrut), skąd okrętem francuskim przybył do Marsylii. 19 października 1939 r. został wcielony do lotnictwa polskiego przy lotnictwie francuskim (lotnisko Istres). Z kolei przeniesiono go do Paryża, a następnie wypłynął z portu Cherbourg do Anglii, gdzie przybył 16 grudnia. Po krótkim przeszkoleniu na samolotach angielskich (lotnisko Ischeset), wcielono go do 301. Dywizjonu Bombowego "Ziemi Pomorskiej" w charakterze pilota bombowego, a także instruktora do szkolenia załóg nocnych na lotnisku Swinderby. Stamtąd wykonał 28 lotów bojowych na bombardowanie nocne, m.in. obiektów strategicznych (Berlin, Brema, Kolonia, Frankfurt i Hamburg). (Był jednym z trzech pilotów bombowców Fairey Battle, które wzięły udział w pierwszym locie operacyjnym 301. Dywizjonu, 14 września 1940 r., na bombardowanie barek inwazyjnych zgrupowanych w porcie Boulogne. przyp. PH).

W 1941 r. prowadził (w ramach odpoczynku) szkolenie młodych załóg w nocnym bombardowaniu na lotnisku Newton (18. OTU). Tego samego roku przeniesiono go do angielskiego dywizjonu (138. Squadron Special Duties) do zadań specjalnych. Podczas jednego z lotów bojowych (w nocy 8 stycznia 1942 r. w wyniku walki z niemieckim myśliwcem został ciężko ranny, tak iż drugi pilot przyprowadził samolot na lotnisko wyjściowe. Po 7-tygodniowym pobycie w kanadyjskim szpitalu, powrócił do angielskiego Dywizjonu 138. Podczas dalszej służby w tym dywizjonie wykonał loty nad Polskę (5 lotów, zrzuty), Francję, Czechosłowację, Norwegię, a także przeloty na lotniska w Kairze, na Malcie i w Gibraltarze (latał na 4-silnikowym samolocie Handley Page Halifax).

W czasie przeprowadzania 67 lotu bojowego (12 marca 1943 r.) w rejonie Caen (Francja) w wyniku ostrzału artylerii przeciwlotniczej zapalił się samolot. Ze względu na małą wysokość lotu (ok. 300 m), lądował w nocy na palącym się samolocie. W czasie lądowania doznał poparzeń twarzy i obu rąk. Wspólnie z nawigatorem, por. Lzyckim, który z ogromnym poświęceniem (Jensen przez pewien czas nic nie widział) kierował ucieczką, przez dwa dni i dwie noce uciekali przed pogonią. W końcu patrole niemieckie osaczyły obydwu lotników i wzięły do niewoli.

Przewieziono go do Paryża, a następnie do szpitala dla jeńców wojennych we Frankfurcie n. Menem. Potem wysłano go do innego szpitala, gdzie przesłuchiwało go gestapo. Po odmowie udzielenia zeznań, wtrącono go do więzienia śledczego, gdzie w czasie przesłuchań katowano go do utraty przytomności. Trwało to dwa miesiące. Z kolei przeniesiono go (wraz z por. Lzyckim) do obozu koncentracyjnego w Sechsenhausen k. Berlina. W obozie tym przebywał do marca 1945 r. Następnie przekazano go do obozu koncentracyjnego Flossenbürg, potem Dachau, dalej przez Zineburg, Bremę i Pas do Tyrolu. W obozie tym przebywał wraz z oficerami radzieckimi (m.in. z generałami: Pawłowiczem, Prywałowem, Peżonowem) oraz z "nieprawo-myślnymi" generałami niemieckimi. W maju 1945 r. obóz przejęła 5 armia amerykańska, przewożąc jeńców samochodami do Włoch.

Ze względu na bezwład palców prawej ręki, niezwłocznie przewieziono go samolotem do Londynu, gdzie w szpitalu przeszedł dwukrotnie operację ręki. Po dłuższym leczeniu przybył ponownie do 301. Dywizjonu polskiego, w którym odbywał służbę do jego rozformowania tj. do 18 grudnia 1946 r.

Wojnę ukończył w stopniu chorążego-pilota. Wykonał 67 lotów bojowych. Do 1947 r. na 41 typach samolotów wylatał 4303 godziny, w tym 1916 godzin w nocy.

W 1947 r. wrócił do kraju, do Krakowa, gdzie został zatrudniony w Fabryce Sygnałów Kolejowych, jako technik konstruktor wag, a następnie kierownik Działu Konstrukcji Wagowej. W 1948 r. przeniesiono go do Zarządu Przemysłu Wytwarzania Blaszanych w Krakowie, na stanowisko naczelnika Wydziału Kontroli Technicznej. Z kolei w 1952 r. został skierowany służbowo do Warszawy, do Departamentu techniki ministerstwa Przemysłu Drobno- i Rzemiosła, a w 1954 r. otrzymał pracę w Centralnym Zarządzie Przemysłu Terenowego w Warszawie.

Od powrotu do Polski usilnie poszukiwał pracy w lotnictwie. Jego zabiegi o zatrudnienie w PLL LOT (nawet w dziale szkolenia) kończyły się niepowodzeniem. Dopiero na podstawie decyzji dyrektora Lotnictwa Sanitarnego, instr. pil. Tadeusza Więckowskiego, rozpoczął 1 października 1956 r. pracę jako pilot Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Kielcach.

9 marca 1957 r. szpital we Włoszczowej zażądał od Pogotowia Ratunkowego w Kielcach dostarczenia krwi dla ciężko chorej Janiny S., zamieszkałej w Buganowie k. Włoszczowej. Pogotowie Ratunkowe dostarczenie krwi zleciło Zespołowi Lotnictwa Sanitarnego w Kielcach. Ponieważ we Włoszczowej nie było odpowiedniego terenu do lądowania samolotu, pilot S. Jensen podjął decyzję startu do chorej ze skoczkiem spadochronowym. We Włoszczowej, na wysokości 400 m. skoczek Stanisław Sójka (z aeroklubu Kieleckiego) opuścił samolot i lądował w sąsiedztwie szpitala. Dostarczona przez skoczka krew w butlach uratowała życie chorej. Był to pierwszy przypadek udzielenia pomocy choremu przy użyciu do tego celu spadochronu.

Latem 1957 r. Jensena oddelegowano do pomiarów geodezyjnych. Od 22 sierpnia do 8 września brał udział w obozie przygotowawczym i Centralnych Pokazach Lotniczych, organizowanych w Warszawie z okazji Święta Lotnictwa. 1 października 1957 r. przeniesiono go do Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Warszawie, gdzie był pilotem sanitarnym, zastępcą kierownika wyszkolenia, kierownikiem wydziału szkolenia, a także instruktorem pilotem. 28 lutego 1967 r. ze względu na przekroczony 60 rok życia, przeszedł na emeryturę. W okresie 10-letniej pracy w lotnictwie sanitarnym wylatał 3835 godzin, wykonując ponad 2000 lotów (w tym kilkadziesiąt w trudnych warunkach atmosferycznych).

Ogółem wylatał 8138 godzin na 52 typach samolotów (do czterosilnikowych włącznie), w tym 1984 godziny w nocy. Członek Aeroklubu Warszawskiego oraz Klubu Seniorów Lotnictwa w Warszawie.

Odznaczenia: Order Virtuti Militari V kl., Krzyż Walecznych (czterokrotnie), Medal Lotniczy (czterokrotnie), Zaszczytny Medal Lotniczy (DFM- angielski) oraz wiele innych.

Zmarł 17 lutego 1984 r. w Warszawie. Pochowany 24 lutego na Cmentarzu Komunalnym Północnym w Warszawie.

źródło: **Jerzy R. Konieczny, Tadeusz Malinowski** "Mała encyklopedia lotników polskich" tomik II. WKiŁ, 1988