

*Tadek Stabrowski, kochany pijaczyna i zwariowany artysta-malarz. Na ziemi był niepokąźny, zgarbiony, zaniedbany, wiecznie mrugający okiem, lekkomyślny, niepunktualny, roztargniony i lekceważący wszystko i wszystkich. W powietrzu stawał się opanowanym, precyzyjnym i odważnym pilotem o żelaznych nerwach, jednym z najlepszych, jakich znałem.*

*Tadeusz Schiele  
pilot dywizjonu 308*

Tadeusz Stabrowski urodził się 16 maja 1917 roku w Łubinówce nad Donem, a jego rodzicami byli Władysław i Felicja z domu Iłska. Po zakończeniu I wojny światowej Stabrowscy przenieśli się do Warszawy, gdzie Tadeusz uczył się w Gimnazjum im. Jana Zamoyskiego. W 1935 r. zdał maturę i ochotniczo zgłosił się do Dębłina, by zdobywać umiejętności w Szkole Podchorążych Rezerwy Lotnictwa. Nim do tego doszło, 20 września 1935 r. trafił na kurs unitarny do Szkoły Podchorążych Rezerwy Piechoty przy 28 Pułku Piechoty. Po jego ukończeniu został 3 stycznia 1937 r. przeniesiony do Dębłina. W kwietniu odkomenderowano go na 12-dniowy kurs do Wojskowego Obozu Szybowcowego w Ustianowej, a po jego pomyślnym ukończeniu powrócił do SPRL. Kolejnym etapem szkolenia był kurs podstawowego pilotażu. 1 czerwca awansowany na starszego szeregowca, a 11 września – kaprała.

21 września 1936 r. zakończył naukę w Dęblinie i przydzielono go do 6 Pułku Lotniczego we Lwowie. Cztery dni później został przeniesiony do rezerwy.

Rozpoczął naukę na Politechnice Gdańskiej, gdzie zdobywał wiedzę z budowy okrętów. Wkrótce z tego kierunku zrezygnował i na tej samej uczelni rozpoczął studiować chemię.

9 sierpnia 1937 r. rozpoczął 6-tygodniowe ćwiczenia rezerwistów w składzie 65 Eskadry Liniowej, a po ich zakończeniu został 18 września awansowany do stopnia plutonowego. Według opinii przełożonych był „Dość inteligentny. Zdyscyplinowany, obowiązkowy i chętny do pracy. Zamiłowanie do lotnictwa duże. Fizycznie wytrzymały. Poziom wyszkolenia fachowego teoretycznego dobry. Pilot dobry, jednak wymaga dalszego szkolenia w eskadrze treningowej.”

Od 1 lutego do 1 maja 1938 r. przebywał w Radomiu na kursie instruktorów pilotażu, który ukończył pomyślnie. W tym czasie studiował w Akademii Sztuk Pięknych, z której został relegowany za – jak sam napisał – „pornografię”.

11 listopada 1938 r. był promowany (64 lokata) do stopnia oficerskiego ze starszeństwem 1 stycznia 1938 r. W tym samym dniu został przeniesiony do 4 Pułku Lotniczego w Toruniu. W

tym czasie – od 1 października 1938 r. do 1 maja 1939 r. przebywał w 3 Pułku Myśliwskim w Poznaniu, gdzie ukończył kurs pilota myśliwskiego. Jednocześnie był studentem tamtejszej Akademii Handlowej. Również tej uczelni nie ukończył, przenosząc się do warszawskiej Szkoły Nauk Politycznych. Jednocześnie pracował jako pilot w Instytucie Technicznym Lotnictwa.

Podczas mobilizacji w sierpniu 1939 r. zameldował się w 4 PL, gdzie został przydzielony do pułkowej Eskadry Treningowej. W trakcie działań wojennych został ewakuowany do Stanisławowa, a następnie w nocy z 17 na 18 września w Kutach przekroczył rumuńską granicę w rzucie kołowym pułku. Został internowany, ale szybko opuścił obóz odosobnienia i w drugiej połowie października otrzymał fałszywy paszport, który pozwolił mu opuścić Rumunię. 5 listopada zaokrętował się w porcie Bałcik na statek „Patris”, by 12 listopada dotrzeć do Marsylii. Następnego dnia zameldował się w lotniczej bazie Bron usytuowanej na przedmieściach Lyonu.

We Francji nie zdołał przeszkolić się na sprzęcie sojusznika i ponownie nie wziął udziału w walkach. W drugiej połowie czerwca 1940 r. był ewakuowany z Lyonu i na pokładzie statku dotarł do Wielkiej Brytanii.

Pod koniec października 1940 r. został skierowany na przeszkolenie na samolotach myśliwskich do 5 OTU w Aston Down. 1 listopada jednostka zmieniła nazwę na 55 OTU i tego samego dnia ppor. Tadeusz Stabrowski miał kraksę podczas lotu na myśliwcu Hurricane, lądując bez podwozia. Na szczęście wyszedł z tego wypadku bez obrażeń. Szkolenie zakończył 9 grudnia i został przydzielony do 258 Dywizjonu Myśliwskiego RAF, który stacjonował w szkockim Drem. Wraz z nim do jednostki przydzielono innego Polaka – ppor. Stefana Paderewskiego.

16 grudnia jednostka przeniosła się nieco bardziej na południe, do położonego nad Morzem Północnym Acklington. Mimo kiepskich warunków atmosferycznych większość pilotów, a wśród nich Polacy, dotarli do nowej bazy drogą powietrzną.

Pierwszy lot operacyjny Tadeusz Stabrowski wykonał późnym popołudniem 9 stycznia 1941 r., kiedy wraz z ppor. Paderewskim próbowali przechwycić nieprzyjacielski samolot. Sztuka ta im się nie udała. Podobnie było trzy dni później, kiedy wraz z sierż. McAlisterem wykonywali wieczorny patrol.

17 stycznia 1941 r. ppor. Stabrowski podczas kołowania na lotnisku w Usworth uszkodził szkolnego Magistra łamiąc śmigło i gołeń podwozia. Pilotowi nic się nie stało.

1 lutego jednostka ponownie zmieniła miejsce postoju przenosząc się do Jurby na położonej na Morzu Irlandzkim wyspie Man. 258 Dywizjon przybył na miejsce polskiego 307 Dywizjonu Myśliwskiego Nocnego, który opuścił lotnisko kilka dni wcześniej. Pobyt w 258 Dywizjonie nie trwał zbyt długo – Polacy odeszli z jednostki 17 marca: Paderewski został przeniesiony do 303 Dywizjonu, podczas gdy Stabrowski – do 317 „Wileńskiego” DM.

Ppor. Stabrowski dotarł do nowej jednostki 19 marca. Wracał na znane mu wcześniej lotnisko – do Acklington. W 317 DM nie przebywał długo – już 24 kwietnia był oddelegowany wraz z Kpr. Józefem Bielem do stacjonującego na tym samym lotnisku 72 Dywizjonu Myśliwskiego RAF. Polska jednostka przeniosła się w tym czasie kilkadziesiąt kilometrów na południe, do Ouston. Oprócz nich w tej brytyjskiej jednostce służył w tym czasie ppor. Jerzy Godlewski. Polacy często latali w jednym zespole, a ich zadania polegały przede wszystkim na patrolach w okolicy bazy oraz osłonie konwojów. Po dwóch miesiącach, w czasie których wykonał 20 lotów operacyjnych, Tadeusz Stabrowski powrócił 25 czerwca do 317 Dyonu. Wkrótce potem polska jednostka przeniosła się do Walii, na lotnisko Fairwood Common, a miesiąc później do Exeter.

Ppor. Stabrowski przebywał wśród „Wilniuków” przez trzy miesiące i w tym czasie najczęściej latał w parze z por. Tadeuszem Szumowskim, pilotem walczącym we wrześniu 1939 r. w obronie Warszawy w składzie Brygady Pościgowej, a we Francji bronił Orleanu. 14 lipca wykonał swój pierwszy lot bojowy – był w składzie pilotów osłaniających bombowce atakujących cele w Le Havre. Później jeszcze trzykrotnie znalazł się nad Francją, w rejonie Cherbourga – dwa razy było to wymiatanie, a raz osłaniał bombowce. Generalnie jednak pobyt w Exeter to były przede wszystkim loty na osłonę żeglugi odbywającej się po kanale La Manche.

W sierpniu 1941 r. duże straty poniósł 308 „Krakowski” DM, który wykonywał liczne loty nad okupowaną Francję. Dodatkowo kilku pilotów zostało wycofanych ze stanu oddziału. Nic zatem dziwnego, że kpt. Marian Pisarek, dowódca krakowiaków, starał się uzupełnić uszczuplony stan dywizjonu. Jednym z lotników, którzy zasilili tę jednostkę był Tadeusz Stabrowski – przybył do Northolt, gdzie stacjonował 308 DM, 24 września. Krakowiacy wchodzili w skład liczącego trzy dywizjony I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego, które od wiosny wykonywało przede wszystkim loty nad okupowaną Francją. Wysilek był duży, jednostki z I PSM należały w tym czasie do jednych z najskuteczniejszych w RAF.

Pierwszy lot bojowy w składzie 308 DM Tadeusz Stabrowski wykonał 2 października i było to wymiatanie nad kanałem La Manche. Pilot był wtedy w stopniu porucznika, gdyż został 1 września awansowany.

W październiku pogoda jednak nie rozpieszczała i I PSM nie zapuszczało się nad okupowaną Europę zbyt często. Stabrowski wziął udział w kilku zadaniach, a podczas wykonywania jednego z nich odniósł swój pierwszy powietrzny sukces. 8 listopada Polacy osłaniali bombowce atakujące cele w Lille. W drodze powrotnej por. Stabrowski zauważył pojedynczego Messerschmitta 109, który ostrzelał Spitfire’a. Pilot ruszył z pomocą i krótką serią odgonił Niemca od niedosłej ofiary, a kolejne strzały sprawiły, że kadłuba myśliwca ze swastyką na stateczniku wydobyła się cienka smuga czarnego dymu, samolot zanurkował gwałtownie i poleciał w kierunku ziemi. Stabrowski nie ruszył za nim w pogoń, miał zbyt mało

paliwa, by kontynuować walkę. Po powrocie do Northolt zaliczono mu uszkodzenie nieprzyjacielskiej maszyny. Było to jedno z dwóch ostatnich zwycięstw 308 DM w 1941 r., bo 12 grudnia jednostkę odesłano na tyły, na odpoczynek. Początkowo jednostka stacjonowała w Woodvale, ale 1 kwietnia przeniosła się na dobrze znane por. Stabrowskiemu lotnisko Exeter. Właśnie stacjonując w tym miejscu odniósł swoje kolejne sukcesy: 22 kwietnia lecąc z ppor. Stanisławem Madejem przechwycił samotnego Ju 88, ale mimo ostrzelania niemieckiego bombowca przez obu pilotów, przeciwnikowi udało się zbiec. Maszyna Luftwaffe została uznana za uszkodzoną. Sytuacja powtórzyła się 3 maja – tym razem por. Stabrowski uszkodził Ju 88 wspólnie ze st. sierż. Władysławem Majchrzykiem.

Kolejne zadania to przede wszystkim osłona konwojów, a także pojedyncze loty nad Francję. 18 sierpnia 1942 r., podczas desantu w Dieppe, por. Stabrowski wziął udział w dwóch lotach bojowych – eskortował bombowce wspomagające atakujących francuskie wybrzeże Kanadyjczyków, a także osłaniał powracające z akcji statki.

W drugiej połowie 1942 r. 308 DM ponownie trafił na południe Anglii – najpierw do Heston, a następnie do Northolt. Zaowocowało to częstszymi wyprawami nad okupowaną Europę.

11 marca 1943 r. por. Tadeusz Stabrowski wraz z kpr. Stanisławem Domańskim atakował cele naziemne w północnej Francji. W czasie wykonywania tej akcji samolot oficera został trafiony przez artylerię przeciwlotniczą. Mimo to por. Stabrowski zdecydował się na powrót do Anglii. Około 10 mil od brzegów Francji ze Spitfire'a zaczął się wydobywać dym i pilot zmuszony był wodować. Udało mu się wydostać z kokpitu i kpr. Domański widział, jak unosił się na powierzchni morza. Przybyły na miejsce wodnosamolot ratownictwa morskiego wprawdzie odnalazł por. Stabrowskiego, ale podczas przygotowania do lądowania na powierzchni morza załoga straciła go z oczu i nie mogła ponownie umiejscowić. Prawdopodobnie z powodu niskiej temperatury wody pilot wychłodził się i zmarł.

Jego ciało zostało odnalezione 12 kwietnia 1942 r. na plaży kilka kilometrów na północ od Le Crotoy, w miejscu zwanym La voie de Rue. Został pochowany jako bezimienny pilot na cmentarzu komunalnym St. Firmin w Le Crotoy. Dopiero przeprowadzone w 2017 roku badania genetyczne potwierdziły jego tożsamość.

Tadeusz Stabrowski ożenił się w Wielkiej Brytanii i w chwili śmierci miał półrocznego syna.

Był odznaczony dwukrotnie Krzyżem Walecznych oraz Polową Odznaką Pilotów. Podczas II wojny światowej wykonał 148 lotów operacyjnych i bojowych. Na tzw. Liście Bajana, która jest wykazem wszystkich polskich pilotów myśliwskim z odniesionymi podczas II wojny światowej zwycięstwami powietrznymi, zajmuje 406. lokatę z przyznanymi dwoma uszkodzeniami samolotów nieprzyjaciela (Messerschmitt 109 z listopada 1941 r. oraz dwa uszkodzenia Ju 88 z 1942 r. – każde z nich zostało uznane za połowę uszkodzenia, a ich zsumowanie dało pełną liczbę).