

Nazwisko CWYNAR

Imiona MICHAŁ Pseudonim

Z domu

Data urodzenia 14-11-1915 Miejscowość, kraj Orechówka, woj. Lwowski

Data śmierci 26-05-2008 Miejscowość, kraj Dumfries, Szkocja

Lat życia

Adres cmentarza

Źródła: Dz. Polski, Londyn, 2-6-2008

Zawód Tytuły naukowe
Rodzaj wojska Stopień wojskowy *Podpułkownik-pilot*
Odznaczenia *Virtuti Militari, 4 x Krzyż Walecznych, Distinguished Flying*
Cross, Croix de Guerre

Śp. Płk. pilot Michał Cwynar. Były dowódca 316
Dywizjonu Myśliwskiego, urodzony 14 listopada 1915 roku
w Orzechówce koło Lwowa, zmarł 26 maja 2008 w Dumfries
Szkocja, odznaczony Orderem Virtuti Militari, czterokrotnie
Krzyżem Walecznych i brytyjskim Distinguish Flying Cross,
francuskim: Croix de Guerra. *Lwów i Kresy Biuletyn*
Cześć Jego Pamięci! *Grudden 2008 Nr 104,*

D.P. 2.6.08

Ś.†P.

MICHAŁ CWYNAR

Płk. pil.

Wielce zasłużony pilot myśliwski, były dowódca
316 Dywizjonu Myśliwskiego „Warszawa”.

Kawaler Orderu Wojennego Virtuti Militari,
odznaczony czterokrotnie Krzyżem Walecznych,
brytyjskim Distinguished Flying Cross
i francuskim Croix de Guerre.

Urodzony 14 listopada 1915 r. w Orzechówce, woj. lwowskie,
zmarł 26 maja 2008 r. w Dumfries, Szkocja.

Msza św. pogrzebowa zostanie odprawiona
w kościele St. Adrew, Shakespeare Street, Dumfries,
we wtorek 3 czerwca 2008 r. o godz. 10.00.

CZEŚĆ JEGO PAMIĘCI!
FUNDACJA STOWARZYSZENIA LOTNIKÓW POLSKICH
W WIELKIEJ BRYTANII



- :: Polska 1939
- :: Francja 1939-40
- :: Wielka Brytania 1940-46
- :: Związek Radziecki, Bliski Wschód i Włochy 1941-46
- :: US Army Air Forces 1943-45
- :: Front wschodni 1943-45
- :: Wojenne relacje lotników
- :: Życiorysy lotników polskich
- :: Loty bojowe i operacyjne
- :: Cmentarze wojenne
- :: Szkoła Podchorążych Lotnictwa 1928-39
- :: „Lista Bajana”
- :: „Lista Krzystka”
- :: Pozostałe artykuły i galerie
- :: Podziękowania i źródła
- :: Księga gości (dopisz się!)
- :: O stronie/kontakt
- :: Linki



Michał Cwynar

Michał Cwynar urodził się 14 listopada 1915 r. w Orzechówce niedaleko Krosna (rodzice Jan i Maria - rolnicy). W rodzinnej miejscowości uczęszczał do szkoły powszechnej, a następnie w pobliskim Brzozowie do gimnazjum. Po ukończeniu czterech klas w 1933 r. wstąpił do Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małolatków w Bydgoszczy. Wyszkolony został na mechanika samolotowego, ale dzięki ukończonym kursom zdobył także kwalifikacje pilota (na RWD-8 ukończył w Sadowie pilotaż podstawowy). Po ukończeniu SPLdM w czerwcu 1936 r. przydzielony został do 1 pułku lotniczego w Warszawie, do eskadry treningowej, gdzie doskonalił swe umiejętności. W maju 1937 r. został skierowany na przeszkolenie myśliwskie do Wyższej Szkoły Pilotażu w Grudziądzu. Po jego zakończeniu i powrocie do Warszawy trafił do 114 eskadry myśliwskiej, wyposażonej w samoloty P.11.

6 maja 1938 r. Cwynar został włączony do grupy siedmiu pilotów (dowódca kpt. Władysław Szczepiński), która została wysłana do Sam na wschodzie Polski jako klucz myśliwski KOP. Zadaniem lotników była osłona z powietrza budowanych między Pińskiem a Krzemieniem umocnień - chodziło o zwalczanie radzieckich samolotów, które co jakiś czas dokonywały rozpoznania budowanych przez Polaków obiektów. Do zadań pilotów należały starty alarmowe i patrole nad granicą, czasem - nielegalnie - zapędzano się nad terenem ZSRR. Do Warszawy Cwynar wrócił 6 grudnia 1938 r., trafiając tym razem do 113 eskadry myśliwskiej. Służył w niej do wybuchu wojny, a w lipcu 1939 r. był pilotem zasadzki w Osowcu koło granicy Prus Wschodnich - startował stamtąd przeciwko niemieckim bombowcom

naruszającym przestrzeń powietrzną Polski.

Na krótko przed uderzeniem Niemiec na Polskę, 29 sierpnia 1939 r., 113 eskadra została przeniesiona z całym IV/1 Dywizjonem Myśliwskim na połowie lotnisko Poniatów koło Jabłonn (potem dołączyła tam jeszcze 123 eskadra z Krakowa). 1 września Cwynar dwukrotnie brał udział w lotach bojowych, za drugim razem zestrzeliwując indywidualnie Ju 87 i walcząc z Messerschmittem Bf 110. W ciągu kolejnych dni także latał bojowo, m.in. 2 i 3 września walczył z Bf 110 (podczas jednej z tych walk celnie ostrzelał nieprzyjaciela). 3 września zaliczono mu zestrzelenie Heinkla 111. 6 września uczestniczył w locie rozpoznawczym. Potem z dywizjonem wycofywał się na południowy wschód, a po agresji radzieckiej na Polskę 17 września z rzutem kołowym eskadry w Śniatynie przekroczył granicę Rumunii. Razem z kolegami z dywizjonu trafił do miejscowości Urziceni, skąd wkrótce uciekł i dostał się przez Bukareszt nad Morze Czarne. W połowie października 1939 r. odpłynął do Bejrutu, a po krótkim pobycie na Bliskim Wschodzie wyruszył do Marsylii na pokładzie statku "Ville de Strasbourg". Do Francji dotarł 29 października 1939 r.

Skierowany został z innymi podoficerami do koszar lotnictwa w Istres, później przeniesiono go do stacji zbiorczej Lyon-Foire (lotników skoszarowano w pawilonach powystawowych). W lutym 1940 r. przeniesiony został do Centrum Wyszkołenia Lotnictwa w Lyon-Bron, gdzie rozpoczął szkolenie na francuskim sprzęcie: Caudronach CR-714 oraz Morane-Saulnierach MS-406. Niecały miesiąc po uderzeniu Niemców na Europę Zachodnią, 8 czerwca 1940 r. Cwynar w kluczu pod dowództwem por. Wierczyńskiego Barańskiego (trzeci pilotem był por. Jan Borowski) został przydzielony do francuskiej Groupe de Chasse III/6 na lotnisko Le Luc, gdzie już wcześniej przebywał inny polski klucz dowodzony przez kpt. Mieczysława Sulerzyckiego. Brał udział w lotach na MS-406, potem na nowocześniejszym Dewoitine D-520 (patrole nad Tulonem). 15 czerwca z resztą Polaków i całym francuskim dywizjonem odleciał do Perpignan u podnóża Pirenejów. 19 czerwca 1940 r. ewakuował się z Francji przelatując na swym Dewoitine do Algieru. Stamtąd pociągiem wyjechał do Casablanki, gdzie w dużej grupie polskich lotników wsiadł na statek, którym przez Gibraltar dotarł do Liverpoolu; w Wielkiej Brytanii znalazł się 17 lipca 1940 r.

Cwynar trafił początkowo do Blackpool, skąd 5 października 1940 r. przeniesiony został do szkoły pilotażu początkowego 15 EFTS w Carlisle na kurs odświeżający na Magistrach i Battle'ach. Wkrótce w ramach praktyki trafił do szkoły strzelców 10 BGS w Dumfries. Latał za sterami Battle'ów i zajmował się ciągnięciem rękawów, do których w ramach treningu wstrzeliwali się uczniowie-strzelcy samolotowi. Na początku marca 1941 r. dostał postępną na przeszkolenie myśliwskie do 55 OTU w Usworth (zapoznał się z Hurricane'ami), po którym 15 kwietnia 1941 r. przydzielony został do 315 Dywizjonu Myśliwskiego "Dęblińskiego". Początkowo za sterami Hurricane'ów i latał na patrolach nad konwoje na Morzu Irlandzkim, potem - po przebrojeniu jednostki na Spitfire'y II i V i przeniesieniu jej do Northolt - głównie nad okupowaną Francję. Swoje pierwsze zwycięstwo na Spitfire'ze zanotował 14 sierpnia 1941 r., gdy lecał w osłonie bombowców nad Andres zestrzelił jednego Messerschmitta Bf 109. Kolejnego Bf 109 stracił podczas wymiatania nad St. Omer 16 września 1941 r. W tym okresie przeżył też bez uszczerbku na zdrowiu dwa naziemne wypadki, zaistniałe podczas kołowania. Pierwszym z nich było "posiekanie" śmigłem Spitfire'a sierż. Tadeusza Nawrockiego ogona kołującego samolotu Cwynara, drugim natomiast - groźniejszym - kolizja w której por. Józef Gil i Cwynar swymi Spitfire'ami najechali na siebie, uszkadzając oba samoloty, ale wychodząc z wypadku bez obrażeń.

1 czerwca 1942 r. Cwynar otrzymał promocję na stopień podporucznika. Kolejne zestrzelenie w 315 dywizjonie odnotował 3 lutego 1943 r. (już na Spitfire IX), gdy koło Calais zestrzelił Focke-Wulfa Fw 190. Po wylataniu tury lotów bojowych 5 maja 1943 r. został przeniesiony na odpoczynek do 58 OTU w Balado Bridge i został tam instruktorem dla przyszłych pilotów myśliwskich. W październiku 1943 r. został przeniesiony w podobnym charakterze do 61 OTU w Rednal. Do "Dęblińskich" powrócił 20 listopada 1943 r. Od kwietnia 1944 r. po przebrojeniu dywizjonu latał na Mustangach III, a od 7 czerwca 1944 r. pełnił stanowisko dowódcy eskadry "B". 8 czerwca wystartował jako prowadzący czterosamolotowy klucz Mustangów na lot typu armed recce w rejon Caen. Podczas dołotu do celu został trafiony ogniem obrony przeciwlotniczej i na poważnie uszkodzonym samolocie zawrócił w stronę alianckiej przyczółka w Normandii. Dociągnął do swoich linii, jednak przy lądowaniu w polu rozbił samolot o słup przeciwnawazyny. Nie odniósł obrażeń, zaś dzięki pomocy brytyjskiego kaprala ominął otaczające go pole minowe i dostał się do zaimprovizowanego portu na jednej z plaż, skąd nocą tego samego dnia został do Anglii zabrany motorówka.

Po powrocie na własne lotnisko Ford kontynuował udział w lotach bojowych nad Francję, a potem także w patrolowych lotach przeciwko latającym bombom V-1 nad południową Anglią. W 1944 r. ogółem na jego koncie zapisano 3 zestrzelenie bomb (jedna indywidualnie i cztery "połówki" - dzielone z innym pilotem). Niezależnie od zwalczania V-1 wykonywał też akcje nad terenem nieprzyjaciela. 30 lipca 1944 r. brał udział w jednym z najsłynniejszych lotów polskich myśliwców na wojnie, eskortie Beaufightersów ze squadronu RCAF nad Norwegię. Po starcie z Coltishall i dolocie do celu Polacy stoczyli nad fiordem koło Lister walkę z Messerschmittami Bf 109, z których Cwynar zestrzelił jednego samodzielnie, a drugiego wspólnie z ppor. Gwidonem Świstunem. Były to zwycięstwa ustalające jego konto zestrzeleń na 5 i 1/2, czyli dające mu honorowy tytuł asa myśliwskiego. 5 września 1944 r. prowadząc 315 dywizjon do ataku na niemiecką bazę lotniczą na wschód od Kolonii został ranny w szyję od pocisku małokalibrowego działka przeciwlotniczego. Miał szczęście, gdyż kula drasnęła skórę, powodując jedynie krwawienie, dzięki czemu zdołał bezpiecznie wrócić na swe lotnisko.

Niedługo potem, po wylataniu kolejnej tury bojowej, 22 września 1944 r. został przydzielony do bazy w Blackpool. Na własną prośbę 23 stycznia 1945 r. został przeniesiony do polskiej szkoły pilotażu podstawowego 16 SFTS w Newton (jego brat ppłk pil. Stanisław Cwynar był komendantem szkoły). Po krótkim przeszkoleniu pomagał w trenowaniu polskich pilotów na jednosilnikowych Harvardach - latano z satelickiego lotniska Tollerton. 19 maja 1945 r. powrócił do 315 dywizjonu, a 3 lipca 1945 r. objął dowództwo 316 Dywizjonu Myśliwskiego "Warszawskiego". 11 października 1945 r. zdał je kpt. Pawłowi Niemcowi, samemu otrzymując przydział na adiutanta III Skrzydła Myśliwskiego. W tym charakterze na stacji Hethel doznał rozwiązania Polskich Sił Powietrznych.

Michał Cwynar zakończył służbę w polskim lotnictwie w polskim stopniu kapitana i brytyjskim Flight Lieutenanta (wcześniej jako dowódca dywizjonu miał stopień Acting Squadron Leader). Odnaczony został Krzyżem Srebrnym Orderu Wojennego Virtuti Militari (nr 8594), czterokrotnie Krzyżem Walecznych, Srebrnym Krzyżem Zasługi z Mieczami oraz brytyjskim Distinguished Flying Cross. Wstąpił do Polskiego Korpusu Przysposobienia i Rozmieszczenia i przez dwa lata służył na różnych stacjach RAF. Ostatecznie zdemobilizował się w grudniu 1948 r. Osiedlił się w Dumfries w Szkocji, wziął pożyczkę, którą zainwestował w zakup i remont budynku, w którym otworzył własną firmę - zakład tapicerki samochodowej "EMSEE Upholsterers & Coach Trimmers". Przedsiębiorstwo to stanowiło

źródło jego utrzymania do emerytury.
Podpułkownik Michał Cwynar był autorem artykułów publikowanych w "Skrzydłach", a także książki "Wspomnienia wojenne".
Zmarł 26 maja 2008 r. w Dumfries w wieku 92 lat.

Data	Samolot	Jednostka	Zniszczony na pewno	Zniszczony prawdopodobnie	Uszkodzony
01.09.1939	P.11	113 eskadra	Ju 87		
03.09.1939	P.11	113 eskadra		He 111	
14.08.1941	Spitfire II, PK-Z (P7613)	315 dywizjon	Bf 109		
16.09.1941	Spitfire V, PK-Z (AB914)	315 dywizjon	Bf 109		
03.02.1943	Spitfire IX, PK-T (EN123)	315 dywizjon	Fw 190		
30.07.1944	Mustang III, PK-Z	315 dywizjon	Bf 109		
30.07.1944	Mustang III, PK-Z	315 dywizjon	1/2 x Bf 109		
		Razem	5 i 1/2	1	0

Wojciech Zmyślony

Źródła:

fotografia ze zbiorów Lady Jersey (dzięki uprzejmości pana Daniela Wysockiego)
dokumenty z Instytutu Polskiego i Muzeum Sikorskiego w Londynie
Belcarz B., Polskie lotnictwo we Francji 1940, Stratus, Sandomierz 2002
Cwynar M., Wspomnienia wojenne, Warszawa 2004
Pawlak J., Polskie eskadry w wojnie obronnej, WKiŁ, Warszawa 1991

[wstecz](#)