Nazwisko KICIŃSKI

Imiona FRANK Franciszek Pseudonim .....

Z domu .....

Data urodzenia 29.01.1914 Miejscowość, kraj Warszawa, Polska

Data śmierci 22-01-1992 Miejscowość, kraj Melbourne, Warszawa

Lat życia .....

Adres cmentarza .....

.....

Źródła: Tyg. Polski, Melbourne, 15/21-2-1992

.....

.....

Archiwum Osobowe Emigracji im. B. Jeżewskiego Biblioteka Polska POSK w Londynie.

Zawód ..... **Tytuły naukowe** .....

Rodzaj wojska ..... **Stopień wojskowy** .....

Odznaczenia .....

.....

.....

Tyg. Pol. Melbourne 15/21-2-92



śp. Frank Kiciński
były polski pilot (301 - 304 SQD LIK)
odszedł w pokoju po odważnej walce
22 stycznia 1992 r.
Zawsze kochające Pat i Suzanne



:: 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



Franciszek Kiciński

Franciszek Kiciński urodził się 29 stycznia 1914 r. w Warszawie w rodzinie Stanisława i Stanisławy z domu Domagalskiej. Ojciec był z zawodu motorniczym, matka gospodynią domową. Wychowywał się na Mokotowie, mieszkając przy ul. Puławskiej, z dwójką rodzeństwa: siostrą Władysławą i bratem Kazimierzem (poległym w 1939 r. w obronie stolicy). Edukację pobierał w Warszawie, kończąc siedmioletnią szkołę powszechną i czteroletnią szkołę o profilu fryzjerskim. W 1934 r. wstąpił do wojska. Początkowo służył w 12 dywizjonie artylerii konnej w Ostrołęce, gdzie ukończył szkołę podoficerską. Później, po kursie szybowcowym w Ustianowej, przeszedł do lotnictwa. W 1 pułku lotniczym w Warszawie przeszkolił się na pilota i służył jako kapral nadterminowy. Pod koniec 1938 r. odszedł do cywila i (zapewne za sprawą ojca) rozpoczął pracę jako urzędnik w stołecznym przedsiębiorstwie komunikacji publicznej, działającym pod nazwą Tramwaje i Autobusy Miejskie. W przededniu wojny został zmobilizowany do 1 pułku lotniczego w Warszawie. Brak bardziej szczegółowych informacji o jego losach w czasie kampanii wrześniowej. Jak się wydaje, w składzie Bazy Lotniczej nr 1 lub którejś z liniowych eskadr po 17 września przeszedł do Rumunii, a następnie wyjechał do Francji. Data przybycia na Zachód (22 stycznia 1940 r.) wskazuje, że dotarł do Marsylii drogą morską, w grupce polskich lotników, płynąc z Bejrutu na pokładzie statku "Explorateur Grandidier". Zaraz po przybyciu do kraju niezwyciężonego (jak się przynajmniej wówczas wydawało) sojusznika został przydzielony do Centrum Wyszkolenia Lotnictwa w Lyonie. Otrzymał granatowy mundur polskiego lotnictwa z dwiema belkami kaprala i odznaką pilota, jednak aż do kapitulacji Francji w połowie czerwca 1940 r. nie dostał żadnego przydziału do jednostki szkolnej ani bojowej.

Po upadku Francji w czerwcu 1940 r. drogą morską został ewakuowany do Wielkiej Brytanii. Od 26 czerwca 1940 r. przebywał w obozie zgrupowania lotniczego w Kirkham, skąd 15 listopada został przeniesiony do Bazy Sił Powietrznych w Blackpool, z formalnym przydziałem do Ośrodka Zapasowego Lotnictwa. Ponad rok spędził na ziemi, ucząc się angielskiego, brytyjskich przepisów i odświeżając wiadomości z zakresu teorii. 1 września 1941 r. rozpoczął wstępny, naziemny kurs w jednostce 12 ITW w St. Andrews w Szkocji. Po jego ukończeniu trafił do szkoły pilotażu początkowego 25 EFTS w Hucknall (gdzie uczył się od podstaw fachu pilota, za sterami Tiger Mothów), a później na prowadzony na dwusilnikowych Oxfordach kurs pilotażu podstawowego w 16 SFTS w Newton. Po ukończeniu nauki, z nadaną po raz kolejny odznaką pilota i już w brytyjskim stopniu Sergeanta (sierżanta RAF), 1 września trafił na szkocką stację RAF Castle Kennedy, z przydziałem do 3 AGS. Była to szkoła strzelców samolotowych, do której nowo wyszkoleniu piloci trafiali celem odbycia zwyczajowej praktyki, przed rozpoczęciem szkolenia bojowego. Zadania w AGS były dwa: pierwszym było "wożenie" strzelców na pokładzie samolotów na treningowe strzelania w powietrzu, drugim zaś - holowanie rękawów, będących celem dla strzelców. Dla niedoświadczonych pilotów była to cenna praktyka w postaci dziesiątek godzin wylatanych w stosunkowo komfortowych warunkach. Kiciński pilotował samoloty typu Blackburn Botha oraz Bristol Bolingbroke.

15 lipca 1943 r. został przeniesiony do jednostki 3 School of General Reconnaissance stacjonującej w Squires Gate, na lotnisku nieopodal znanego dobrze Kicińskiemu Blackpool. Jednostki typu SGR przeznaczone były dla szkolenia pilotów i nawigatorów w pracy, która czekać ich miała w dywizjonach Coastal Command - poszukiwaniu na ogromnych połaciach wody wrogich jednostek pływających, zwłaszcza łodzi podwodnych. Po ukończeniu ok. 9-tygodniowego kursu, Kiciński trafił do 6 OTU w Silloth, gdzie czekał go drugi etap szkolenia operacyjnego: kurs zgrywania załóg. Szkolenie polegało na skompletowaniu szóstki lotników (dwóch pilotów, nawigatora i trzech strzelców-radiotelegrafistów, biegłych w obsłudze pokładowych instalacji radarowych), serii lotów treningowych na dwusilnikowych Wellingtonach (w wersji specjalizowanej do patrolów morskich) i zapoznaniu się z rozwijanymi przez prawie całą wojnę urządzeniami elektronicznymi, pomagającymi namierzać U-Booty za dnia i w nocy.

29 lutego 1944 r. Kiciński zameldował się w 304 Dywizjonie Bombowym "Ziemi Śląskiej", jedynej polskiej jednostce trwale podległej Coastal Command. Dywizjon stacjonował ówcześnie na lotnisku Chivenor w południowo-zachodniej Anglii. Wyposażony był w Wellingtony GR.XIV z radarem pokładowym ASV Mk VIA oraz potężnym reflektorem Leigh Light, służącym do oświetlania celu w nocy. Resztę jego załogi stanowili: st. sierż. Mieczysław Wołągiewicz (pierwszy pilot, latający już wcześniej bojowo), por. Marian Stoma (nawigator) oraz plut. Edward Józefowicz, plut. Henryk Stadnicki oraz plut. Władysław Kawalec (radiooperatorzy).

Pierwsze zadanie bojowe Kiciński wykonał nocą z 30 na 31 marca 1944 r. Później jeszcze ośmiokrotnie latał jako drugi pilot z różnymi załogami na nocne patrole. Jako pilot z pewnym doświadczeniem bojowym, 1 sierpnia 1944 r. odszedł do 6 OTU w Silloth, aby skompletować nową załogę i tym razem prowadzić ją w dalszych misjach jako pierwszy pilot. Ponownie przeszedł kurs zgrywania załóg i 10 listopada 1944 r. powrócił do 304 dywizjonu (który tymczasem przeniósł się do bazy RAF Benbecula na szkockich Hebrydach) na czele piątki w składzie: sierż. Jan Banaś (drugi pilot), sierż. Władysław Migluś (nawigator) oraz plut. Gerard Bartnicki, kpr. Jan Okoń i kpr. Antoni Stefaniak (radiooperatorzy). Do końca wojny Kiciński latał z Benbeculi (a później z lotniska St. Eval w Anglii) mniej więcej ze stałą załogą (incydentalnie zmieniał się jeden członek załogi), ostatnie zadanie na wojnie wykonując 29 maja 1945 r. (304 dywizjon brał udział w trwających jeszcze przez jakiś czas po zakończeniu działań wojennych patrolach w poszukiwaniu jednostek Kriegsmarine, które nie chciały złożyć broni). Wcześniej, bo w lutym 1945 r. ukończył kurs lądowania przy ograniczonej widoczności w brytyjskiej eskadrze 1510 Flight RAF na lotnisku Leuchers koło St. Andrews w Szkocji. Na kursie tym szkolił się w użyciu elektronicznych odbiorników systemu BABS (Beam Approach Beacon System), nakierowujących samolot na pas startowy.

Po wojnie Dyon "Ziemi Śląskiej" przekształcono w jednostkę transportową. W lipcu 1945 r. przeniósł się do North Weald, a we wrześniu do Chedburgh, zaś wysłużone Wellingtony XIV zastąpiły transportowe Warwicki C.III, a następnie - na wiosnę 1946 r. - czteromotorowe Halifaksy C.VIII. W grudniu 1945 r. oraz styczniu i lutym 1946 r. Kiciński na Warwickach latał do Europy (Francja, Włochy, Grecja), pokonując trasy Chedburgh-Tuluza-Udine-Istres-Memsbury-Chedbourgh, Chedburgh-Istres-Pomigliano-Hassani-Pomigliano-Istres-Lyon-Chedburgh oraz Chedburgh-Istres-Pomigliano-Istres-Chedburgh. W 304 dywizjonie służył aż do jego rozwiązania w grudniu 1946 r. W 1947 r. wstąpił do Polskiego Korpusu Przysposobienia i Rozmieszczenia i podpisał kontrakt, zapewniający mu możliwość pozostania w mundurze, dopóki nie będzie w stanie stać się częścią brytyjskiego społeczeństwa jako cywil.

Franciszek Kiciński zdemobilizował się w polskim stopniu sierżanta i RAF-owskim Warrant Officera. Na wojnie wykonał 21 zadań bojowych i 3 operacyjne. Odznaczony został dwukrotnie Krzyżem Walecznych, Polową Odznaką Pilota i brytyjskimi medalami pamiątkowymi.

Kiciński postanowił pozostać na emigracji. Początkowo mieszkał w Wielkiej Brytanii, by w 1957 r. wyemigrować do Australii. Z rodziną (żoną Pat i córką Susan) osiadł w Melbourne. W Australii oddał się swej pasji z młodości - sztuce. Zajął się trudną i nietypową formą tworzenia obrazów z kory drzew. Jego prace były mozaikami zrobionymi z malutkich kawałków kory, liści i suchych kwiatów. Mozaiki wyglądały jak obrazy olejne, jednak autor nie używał do ich tworzenia sztucznych barwników. Kolorystykę uzyskiwał poprzez opalanie, drapanie kory, rozmazywanie popiołu i używanie suszonych kwiatów. Większość obrazów przedstawiała widoki i pejzaże. Wykonał także prace z serii Polskie Lotnictwo w Anglii 1939-1945. Miał kilka wystaw. Niezależnie, był też działaczem Klubu Sportowego "Polonia" w Melbeurne. Po przejściu na emeryturę przeniósł się na przedmieścia Melbourne, do Moorabbin, gdzie mieszkał do końca życia.

Sierżant Franciszek Kiciński zmarł 22 stycznia 1992 r. w Melbourne, krótko przed swoimi 78. urodzinami. Jego prochy spoczęły na nekropolii Springvale Botanical Cemetery w Melbourne.

Wojciech Zmyślony

Źródła:
fotografia ze zbiorów pani Hanny Wróblewskiej
materiały otrzymane dzięki uprzejmości pani Hanny Wróblewskiej
dokumenty z Instytutu Polskiego i Muzeum Sikorskiego w Londynie
dokumenty ze Stowarzyszenia Lotników Polskich w Londynie

:: wstecz