

JANOTA BZOWSKI JERZY (1906-1941)

Autor: Grzegorz Dąbrowski, Adam Malicki



Ziemia Włoszczowska ma wielu bohaterów o których pamięć warto podtrzymywać i upowszechniać wśród kolejnych pokoleń. Jedną z takich postaci jest Jerzy Janota Bzowski, kapitan polskiego lotnictwa, który w pamiętniku zapisał bardzo wymowne zdanie skierowane do swoich dzieci:

Zostawiłem Was maleńkich, bezbronnych, a mogłem Was zostawić tylko dla jednej rzeczy – dla Ojczyzny.

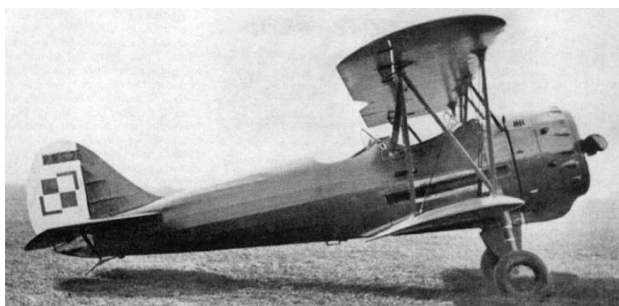
Był synem Józefa Antoniego Janoty Bzowskiego i Wandy z Kozieł-Poklewskich. Urodził się 19 października 1906 r. w Pasztawej Woli w powiecie lipskim, dorastał zaś w Bobrownikach nad Pilicą, niewielkiej miejscowości w gminie Kluczewsko, w powiecie włoszczowskim. Kilkusethektarowy majątek Bobrowniki wraz z osiemnastowiecznym dworem został kupiony przez rodziców Jerzego i Wandę w 1910 r. Miał sześcioro rodzeństwa: Konstantego (1902-1903), Jana Bożydara (1903-1978), Tadeusza Tomasza (1904-1983), Antoniego (1908-1982), Marię Annę (1910-1999, wyszła za mąż za Edwarda Fitkau, a ich córką jest aktorka Agnieszka Fitkau-Perepeczko) i Teresę (1914-1996). Jerzy ożenił się z Zofią, miał córkę Alicję i syna Marka.



Naukę rozpoczął w Kielcach, następnie przeniósł się do Warszawy, gdzie ukończył gimnazjum im. Jana Zamojskiego, po czym wstąpił do Korpus Kadetów nr 2 w Modlinie (w 1926 r. szkoła została przeniesiona do Chełmna), który ukończył w 1927 r. razem ze swoim młodszym bratem Antonim. Zwieńczeniem jego nauki było ukończenie oficerskiej „Szkoły Orłąt” w Dęblinie, a potem służba w stopniu podporucznika w 4 pułku lotniczym w Toruniu (był równocześnie pilotem turystycznym). Kochał lotnictwo, latając czuł się spełnionym, zdarzało mu się latać nad rodzinnymi Bobrownikami – kiedyś nawet wylądował na okolicznej łące ku wielkiemu zdziwieniu rodziny, a jeszcze większemu okolicznych włościan.

Wraz z wybuchem II wojny światowej otrzymał kartę mobilizacyjną z rozkazem stawienia się w Łodzi, lecz po przybyciu na miejsce, już następnego dnia obsługa lotniska otrzymała rozkaz ewakuacji, dlatego 5 września znalazł się w Warszawie, gdzie otrzymał rozkaz odstawienia samolotu PWS do Łucka. W kampanii wrześniowej latał na samolotach PWS i Czapla przewożąc rozkazy m.in. do Lwowa.

Samolot PWS-26 to dwuosobowy polski samolot szkolno-treningowy o konstrukcji mieszanej, produkowany przez Podlaską Wytwórnię Samolotów, dane techniczne: rozpiętość 9,00 m, długość 7,03 m, wysokość 2,87 m, prędkość maks. 201 km/h, pułap 4200 m, zasięg 460 km, mógł być wyposażony w 1 karabin maszynowy kaliber 7,7 mm. Zaś samolot RWD-14 Czapla to dwumiejscowy górnopłat produkowany przez Lubelską Wytwórnię Samolotów, dane techniczne: rozpiętość 11,9 m, długość 9 m, wysokość 3 m, prędkość maks. 247 km/h, pułap 5100 m, zasięg 675 km, wyposażony w karabin 7,92 mm i karabin maszynowy 7,7 mm.

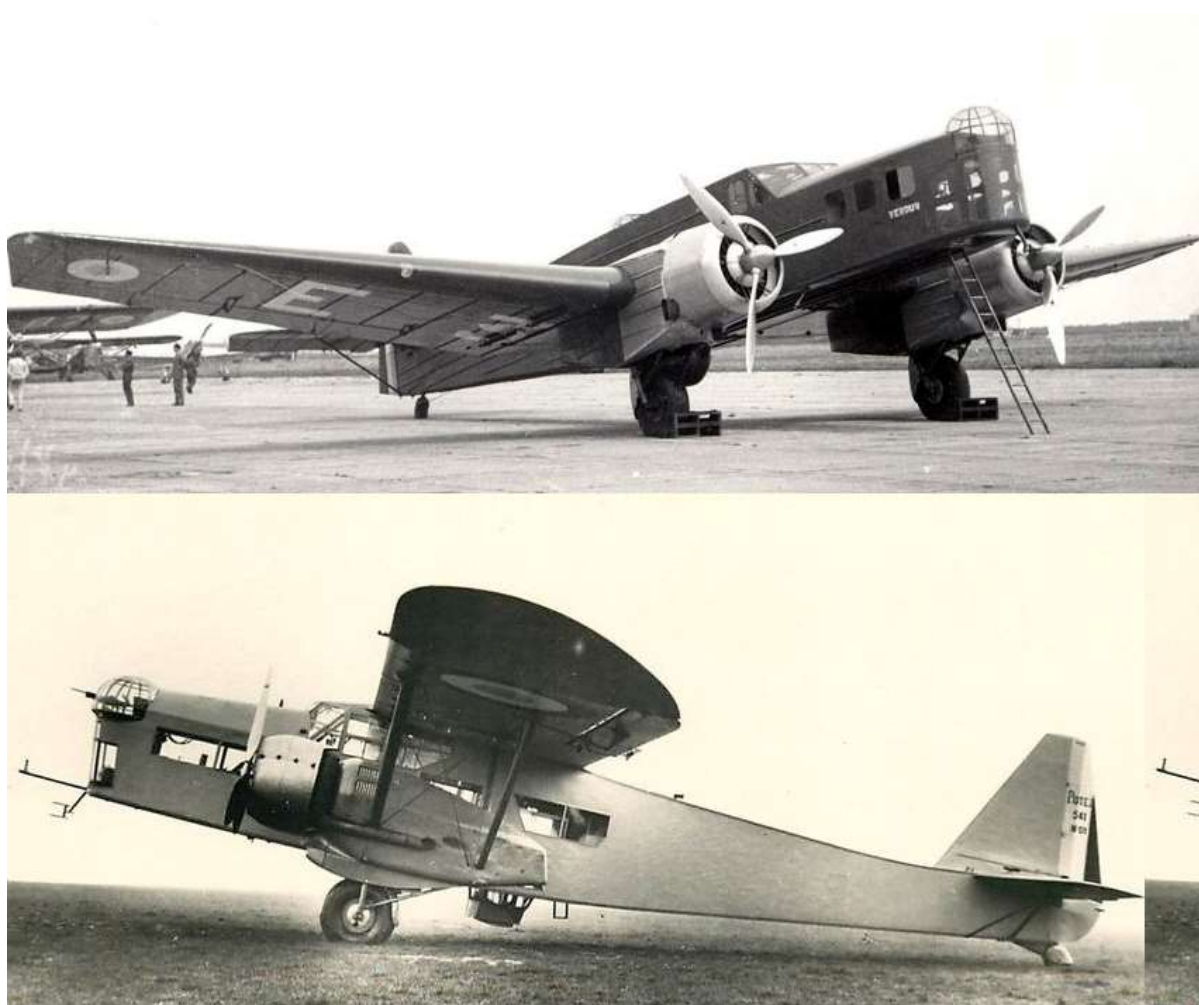


Jerzy Janota Bzowski, jak sam pisał w pamiętniku, jedyny lot bojowy odbył na ochotnika sprawdzając stan przepraw na Wiśle w miejscowości Zawichost i Annopol. Ze wspomnień Jana Hryniewicza dowiadujemy się, że Jerzy wykonał też samobójczy nalot na kolumnę niemiecką maszerującą w stronę Warszawy:

Szczególnie utkwiał mi w pamięci jeden bojowy lot Jurka w czasie kampanii wrześniowej w Polsce. Otóż w pierwszych dniach wojny na zwyczajnym powolnym samolocie łącznikowo – obserwacyjnym zaatakował on zmotoryzowaną kolumnę Wehrmachtu maszerującą na Warszawę. Podczas tego brawurowego lotu porucznik Bzowski obrzucił nieprzyjaciela ręcznymi granatami, których dwie skrzynki zabrał do samolotu. Ponieważ maszyna leciała bardzo nisko, zaskoczenie Niemców było spore. Ten wręcz samobójczy atak zakończył się dla załogi samolotu paroma przestrzelinami w skrzydłach.

Jednakże większych walk z Niemcami nie stoczył, przez co czuł ogromną niemoc i żal. W obliczu nieuchronnej klęski otrzymał rozkaz przedostania się do Rumunii poprzez Knut i Śniatyn wraz z kadrami Szkoły Podchorążych Lotnictwa. Trafił do obozu internowanych w Statinie w Rumuni. Tam zdjął dystynkcje, gdyż oficerów oddzielano od reszty żołnierzy, dzięki czemu udało mu się uciec do Bukaresztu. Następnie greckim statkiem dotarł przez Konstantynopol, Lesbos, Rodos, Cypr do Bejrutu, gdzie wsiadł na francuski okręt i razem z 700 polskimi żołnierzami dopłynął 29 października do Marsylii we Francji.

Późną jesienią 1939 r. znalazł się na lotnisku Lyon-Brawn, które było punktem zbornym, gdzie spotkał znajomego ze szkoły w Modlinie Jana Hryniewicza – jednego z niewielu przyjaciół jakich miał na obczyźnie. W jednej z baz lotniczych środkowej Francji podporucznik Janota Bzowski przeszedł przeszkolenie lotnicze na bombowcach, opanowując pilotaż „Blochów” i „Potezów”. Dwusilnikowy samolot bombowy Bloch MB.210 produkowany przez Société des Avions Marcel Bloch był podstawowym bombowcem lotnictwa francuskiego w 1940 roku, załogę stanowiło 5 osób. Dane techniczne: rozpiętość 22,81 m, długość 18,90 m, wysokość 6,15 m, prędkość maks. 334 km/h, pułap 9850 m, zasięg 1000 km, uzbrojenie stanowiły 3 karabiny maszynowe wz. MAC 1934 kaliber 7,5 mm, mógł przenieść 1600 kg bomb. Załogę dwusilnikowego bombowca Potez 541 stanowiło od 4 do 7 osób, dane techniczne: długość 16,2 m, rozpiętość 22,1 m, wysokość 3,88 m, maksymalna prędkość 310 km/h, pułap 3962 m, zasięg 1250 km, uzbrojenie stanowiły 3 lub 5 karabinów maszynowych MAC 1934 kaliber 7,5 mm, mógł przenieść 4 bomby po 225 kg lub 10 bomb po 55 kg.



We Francji Janota Bzowski wykonał kilka lotów obserwacyjnych w rejonie Linii Maginota. Stacjonował na lotnisku w Tours, skąd pod koniec kampanii francuskiej latał po polskich lotników do Angoulême i Bordeaux, ewakuował strąconych angielskich pilotów do Nantes. Miał wiele szczęścia w trakcie bombardowania lotniska przez niemieckie bombowce, a w trakcie jednego z lotów ewakuacyjnych jego samolot został ostrzelany przez artylerię wroga. Kampania we Francji nie trwała długo, a po podpisaniu układu z hitlerowcami przez marszałka Petaina, Polacy chcąc prowadzić dalszą walkę, musieli uciekać do Wielkiej Brytanii. Lecz problemem było to, że podpisanie paktu zastało Janotę Bzowskiego na francuskim lotnisku. Dlatego w dniu 18 czerwca 1940 r. Jerzy wraz z kilkoma innymi polskimi i francuskimi lotnikami zorganizował ucieczkę. W tym celu obezwładnili ochronę hangaru, wytoczyli z niego bombowiec typu „Potez”, zatankowali zbiorniki maszyny do pełna i wystartowali. Samolot wziął kurs na Casablankę. W przestarzałym bombowcu znajdowała się sześciuosobowa polsko – francuska grupa żołnierzy: trzech pilotów, dwóch mechaników i nawigator.

Sam Janota Bzowski tak opisał ten lot ku wolności: *Zdecydowałem się lecieć w nocy, ze względu na bazy lotnicze na Balearach. Pogoda była fatalna, z burzami i błyskawicami, no i 700 km nad morzem. Jako załogę miałem 2 oficerów polskich – ppor. Szanajew i ppor. Hohne, 2 mechaników polskich i francuskich. Razem – 6 z bagażami. Wszyscy byli zdecydowani lecieć, mimo tego, że nie znali mnie dobrze jako pilota. Przed lotem byłem zmęczony jak dzik, więc od 12 do 1 w nocy położyłem się trochę, bez snu, żeby odpocząć. Jak mnie zaczął morzyć sen, trzeba było wstawać i lecieć. Co innego zupełnie latać w nocy u nas, a co innego nad morzem i w morzu chmur. Start przeszedł ciężko, ale dobrze, ale czeluść – czarna kompletnie. Na tym typie maszyn latałem, ale tej właśnie nie znałem, ani pewności jej motorów. Lot – kompletnie na przyrządy. Gdybym nie wytrzymał nerwowo i choć przez chwilę pozwolił wyjść maszynie z położenia normalnego, to już koniec z nami, gdyż wyprowadzić z korkociągu lub innej ewolucji – bez widzenia jest niemożliwe. Gdyby któryś motor nawalił – to koniec. Nie mieliśmy ani korków, ani radia – nic... 3 godziny leciałem, nie widząc nic prócz zegarów – ani wody, ani nic. Szedłem coraz wyżej – do 2000 metrów. Powrotu już też nie było. Cokolwiek by było – trzeba było lecieć. Poza tym widać było księżyc i zwały chmur pod nami, czasem nad nami, z boków, lub w ogóle w chmurze. Wtedy były wspaniałe i groźne widoki. Po pierwszej godzinie lotu koledzy podawali mi zapalonego papierosa i potem już ciągle. Gdy się rozwidniło pozwoliłem poprowadzić trochę tamtym dwom kolegom. Gdy zszedłem z siedzenia do kadłuba, dopiero zobaczyłem jak byłem zmęczony. Oni zmienili kurs trochę i nie wyszliśmy na Algier, lecz na wschód. Usiadłem na lotnisku w Philippeville nad morzem, tam czekaliśmy na benzynę dwa dni. Następnie odlecieliśmy do Algeru, a po jednym dniu – do Oranu. Tam musieliśmy zostawić maszynę i kolejną przyjechaliśmy do Cassablanki, nad Atlantykiem. Dn. wypłynęliśmy okrętem angielskim do Gibraltaru – bez przygód, bez wygód.*

Z Gibraltaru Bzowski wypłynął 2 lipca w konwoju dwudziestu okrętów i przybył 12 lipca 1940 r. do Liverpoolu, gdzie w końcu mógł zacząć spełniać swoje największe marzenie, czyli walczyć z Niemcami. Przeszedł szkolenie na brytyjskich bombowcach w bazie RAF w Benson, znajdującej się między Reading a Oksfordem na zachód od Londynu. W kwietniu 1941 r. został awansowany na porucznika i trafił do [305 Wielkopolskiego Dywizjonu Bombowego](#).

W tym czasie podstawowym samolotem na wyposażeniu dywizjonu był [Wellington IC produkowany przez zakłady Vickers-Armstrong](#). Był to dwusilnikowy, średni bombowiec dalekiego zasięgu, przeznaczony do lotów nocnych, o wymiarach rozpiętość skrzydeł 26.26m, długość 19.68 m, długość kadłuba 18.59 m, wysokość 5.33 m, zabierał na pokład ponad 2 tony bomb (2041 kg – 18 sztuk po 113,4 kg), był uzbrojony w 8 karabinów maszynowych Browning kal. 7,7 mm, osiągał prędkość maks. 378 km/h, mógł wznieść się na pułap 5486 m, a jego zasięg wynosił 2904 km lub 4103 km z dodatkowymi zbiornikami.





Pierwszy lot bojowy Bzowski odbył 25 kwietnia 1941 r., a tak go wspominał: *Przedwczoraj miałem pierwszy lot bojowy w nocy do Holandii. Długo na to musieliśmy czekać. W Polsce prawie nic, we Francji też prawie nic, dopiero teraz zaczyna się krwawa robota. Nareszcie radość zabijania, tak jak nas zabijali... Tym samym zupełnie będę płacił. Jak najwięcej chcę zabijać, być wykonującą ręką sprawiedliwości i nie ma winnych i niewinnych dla nas. Dziecko nawet – mile, niewinne dzisiaj, dziecko niemieckie – może zabić kiedyś moje dziecko... Bomby z naszych Polskich rąk powinny zabijać stokrotnie więcej. Latamy po sześciu ludzi w załodze. Na ten lot nie poleciałem ze swoją załogą, ale na prośbę dowódcy dywizjonu (mjr. Kleczyński), poleciałem z jego załogą jako pilot. Startowałem o 20.30 wieczorem. Startowało, co 10 minut, pięć naszych maszyn z dwóch dywizjonów. Niejako inauguracja. Wszyscy byli tego dnia dla nas specjalnie mili – i Anglicy i Polacy. Żegnały nas liczne gromadki przy maszynach, wzruszeni jakoś niezwykle. Wszystko w maszynie po próbie było w porządku i bomby po 500 ft. i zapalające. Wystartowałem pięknie – jako trzecia maszyna z kolei. Jeszcze nie było kompletnie ciemno, lecz powoli zapadała bezksiężycowa noc. Na razie lecieliśmy nad Anglią, ok. 6000 st. 2000 m. Dużo świateł rozpoznawczych na ziemi; potem weszliśmy nad morze. Coraz to nabierałem wysokości... 8000 ... 10.000 ... 13.000 st. Ciemność już była zupełna. Już z daleka przed sobą widzieliśmy światła i strzały artylerii pl. niemieckiej. Jeszcze nie dolatując do celu widziałem dwa skupienia reflektorów i strzały artylerii. Któregoś z naszych mocno ostrzeliwali. Kule po kuli z artylerii małokalibrowej wydawały się być w sznurach o pół metra jedna od drugiej, ale te strzały nie donosiły. Ja przyszedłem na 13. tys. st. i zamknąłem prawie motory i zszedłem do 9 tys. (ok. 3000 m.). Cel udało nam się znaleźć szybko – był dość wyraźny. Za drugim nalotem bombardier wyrzucił bomby, które podobno trafiły w sam cel. Już zszedłem z celu w kierunku domu, a tymczasem nawigator mój mówi, że z jednego wyrzutnika bomby nie wyleciały. Trzeba było wrócić jeszcze raz i wyrzucić je. Szczęśliwie i wtedy nie złapali nas reflektorami. Uczuć specjalnych nie miałem, chciałem zadanie wykonać dobrze. Fakt jest, że nie jest to praca lekka. Cała załoga wykonała pracę, tę pierwszą próbę, bardzo dobrze. Teraz znów polecimy, i znów, i znów. Praca i zadanie ciężkie i wymagające wiele rzeczy, których ludziom nie latającym zrozumieć trudno*

Jerzy Janota Bzowski wykonał siedemnaście lotów bojowych między 26 kwietnia a 14 lipca 1941r., m.in. 13 czerwca zbombardował niemiecki pancernik „Scharnhorst”, stacjonujący w porcie w Breście. Został odznaczony orderem Virtuti Militari V klasy, czterokrotnie Krzyżem Walecznych i Medalem Lotniczym.

Trzynasty lot samolotu „ELŻUNIA”, który odbył się 7 lipca, zaczął się pechowo, ale skończył szczęśliwie, tak go opisał Janota Bzowski w pamiętniku: *Gdy dolatywałem do brzegów Belgii, nawalił mi zupełnie lewy motor. Miałem zbombardować Kolonię. Żeby nie wyrzucić bomb do morza, doleciałem jeszcze do Dunkierki, zbombardowaliśmy pięknie same doki w Dunkierce i zawróciłem do Anglii, stale tracąc wysokość... Tam powinienem kazać załodze wyskoczyć, ale z wielkimi trudnościami wylądowałem na polu, które okazało się lotniskiem polowym. Tam ukradli mi później Matkę Boską z maszyny, czego im nie daruję. „ELŻUNIA” tam jeszcze stoi nieuszkodzona, tylko silnik się zmienia. Był to jej trzynasty lot.*

Pełna lista lotów bojowych wykonanych przez Jerzego Janotę Bzowskiego na samolotach Wellington IC w 305 Dywizjonie:

1. 26.04.1941 – drugi pilot, bombardowanie HELLEVOESLUIS
2. 04.05.1941 – do MILDENHALL, nierozpoznany teren z powodu chmur, zaciemnienia
3. 12.05.1941 – pierwszy pilot, MINNHEIM
4. 17.05.1941 – pierwszy pilot, BOLONIA
5. 02.06.1941 – pierwszy pilot, DUISBURG
6. 12.06.1941 – pierwszy pilot, krążenie blisko Osnabruck
7. 13.06.1941 – drugi pilot, pancernik BREST
8. 16.06.1941 – pierwszy pilot, DUISBURG
9. 18.06.1941 – pierwszy pilot, BREMA
10. 21.06.1941 – pierwszy pilot, KOLONIA
11. 24.06.1941 – pierwszy pilot, KOLONIA
12. 27.06.1941 – pierwszy pilot, BREMA
13. 02.07.1941 – pierwszy pilot, BREMA
14. 04.07.1941 – pierwszy pilot, łódzie podwodne LORIENT
15. 06.07.1941 – pierwszy pilot, pancerniki BREST
16. 07.07.1941 – pierwszy pilot, COLOGNE – zbombardowano Dunkierkę z powodu defektu silnika
17. 14.07.1941 – pierwszy pilot, BREMA, samolot WELLINGTON nr rejestr. 5726 – nie wrócił (did not return)

Jan Hryniewicz tymi słowami opisał swojego przyjaciela: *Kapitan Janota Bzowski albo był wielki szczęściarzem albo prawdziwym pechowcem. Z akcji bojowych prawie zawsze powracał na postrzelanym samolocie. Kilkakrotnie jego Wellington lądował tylko na jednym pracującym silniku. Jurek latał bardzo brawurowo, może nawet za bardzo ryzykownie i koledzy przepowiadali mu żartem, że kiedyś razem z całym gratem spadnie na nieprzyjaciela. Bardzo tęsknił za rodziną pozostawioną w Polsce. Na tablicy przyrządów pokładowych swojej Elżuni (tak został nazwany ich bombowiec, którego matką chrzestną była autorka marszu lotników polskich Aleksandra Zasuszanka-Dobrowolska) wlepił fotografię żony i małych wtedy dzieci.*

Kiedy 305 Dywizjon ponosił w 1941 roku tak wielkie straty w ludziach i sprzęcie, kapitan Bzowski jakby przysnął i stracił swój wspaniały humor... Niby żartem, powiedział kiedyś mnie i porucznikowi Żeligowskiemu, że gdyby został pogrzebany na obcej ziemi – my musimy sprowadzić jego prochy do Ojczyzny. Obracaliśmy to wszystko w żart, mówiąc jak w trójkę spotkamy się po wojnie w wolnej Polsce, musimy oblać należycie takie spotkanie. Stało się jednak inaczej ...

Polski 305 Dywizjon Wielkopolski wykonał w ciągu pierwszych trzech miesięcy swojej działalności około pięćdziesięciu lotów, ale stracił w nich niestety aż siedemdziesięciu lotników co stanowiło 60% składu dywizjonu ([starty dywizjonu 305 w całym okresie jego walki są prezentowane na stronie poświęconej polskim siłom powietrznym](#)). Wśród nich znajdowała się cała załoga bombowca pieszczołliwie nazywanego „Elżunia” (od pierwszej litery numeru seryjnego), który na swój ostatni lot wyruszył 14 lipca 1941 roku z bazy w Syerston koło Nottigham, lub jak wspomina Hryniewicz z bazy w Bramcote na północ od Coventry (tam stacjonował dywizjon od sierpnia do listopada 1940 roku): *14 lipca 1941 roku wieczorem obladowany „Wellington” startuje z bazy w Bramcote. Cel wyprawy – atak bombowy na wyznaczone w Bremen cele. Po wielogodzinnym locie „Wellington” porucznika Janoty Bzowskiego znalazł się nad celem. Był już 15 lipca 1941r. nad ranem. Miasto płonęło, okładane bombami przez samoloty z innych dywizjonów angielskich i polskich. Obrona przeciwlotnicza Bremen była jeszcze w tym czasie bardzo silna i wiele maszyn zostało strąconych. Celna seria z hitlerowskiego „flaku” dosięgła również maszyny Janoty Bzowskiego. Wkrótce po zrzuconiu bomb zapalił się prawy silnik i część skrzydła „Wellingtona”. W kilkanaście sekund ogień przerzucił się na cały samolot. Było już blisko do ziemi i spadochrony lotników nie otworzyłyby się na tej wysokości. Wszyscy zostali w płonącym kadłubie. Bombowiec z całym impetem zwałił się na ulicę, zapalając ciąg domów. Następnego dnia rano Radio Genewa opublikowało listę załóg, które poniosły śmierć lub dostały się do niewoli hitlerowskiej. Wymieniono tam również nazwisko porucznika Janoty Bzowskiego i jego pięcioosobową załogę... .*

Gdy ogłoszono, że Jerzy wraz ze swoją załogą zginął, jego współtowarzysze, kapitan pilot Jan Hryniewicz i porucznik pilot Tadeusz Żeligowski (syn gen. Lucjana Żeligowskiego), otworzyli zaadresowany do nich list, w którym Jerzy spisał niejako swój testament:

W razie mojej śmierci albo zaginięcia proszę Was o zajęcie się moimi prywatnymi rzeczami. Jakieś nieważne graty z ubrania itp. oddajcie komu chcecie ... pieniądze należności można złożyć do banku do odebrania, rzeczy drobniejsze schowajcie do mojej walizki i postarajcie się, żeby kiedyś bezwzględnie dotarły do Rodziny. Adres mojej żony, Zofii – woj. Kieleckie, poczta Włoszczowa, miejscowość Bobrowniki (nad Pilicą). Proszę Was również o powiedzenie i przekazanie Żonie mojej, synowi Mareczkowi i córce Alicji, że byli zawsze, przez cały czas moimi i najdroższymi istotami; mimo iż listów nie mogłem z obawy o nich pisać, to całym sercem, byłem zawsze z nim, a cierpienia moje i ich ofiarowałam za Polskę, spełniając normalny obowiązek. Powiedzcie im i całej Rodzinie, że wstydu nie przyniosłem – to chyba ich cały spadek, który im mogłem zastawić. Mój spadek, który zabiorę – to troska o nich i o całą Polskę. Proszę Was jeszcze o pomoc w zaopatrzeniu dla mojej Rodziny z racji mojej wojskowej służby i bądźcie – zawsze ich przyjaciółmi, jak byliście zawsze moimi. Przekażcie im moje myśli i słowa. Was, Janek i Tadek, żegnam i dziękuję za wszystko. Wszystkich kolegów również pożegnajcie.

Jerzy 11.06.1941r.

P.S. Aha, gdybym był „missing”, to wiedźcie, że zrobię wszystko, co się da, nawet wtedy, gdybym sam był przekonany, że się nie da. Zabierzcie wszystkie fotografie. J.”

Apt. pól. Hryniewicz J. i pól. pól. Kiliński J.
 W czasie mojej służby, jako inżynier,
 pracowałem bardzo o zajęciu się moimi
 przyjacielami i rodzinami. Jakies nieważne
 sprawy z ubraniami itp. oddajcie komuś
 szefowi, całą firmę i wszystkie rzeczy
 stoją do końca do adreśtu, - rzeczy dobiegają
 do matki i rodziny i posłaniec
 się ich kiedyś dowiedzą. Dotarły do rodziny
 Hryniewicz i rodziny Kilińskiego - woj. Kiliński
 pisał do Hryniewicza wuj. Józefowi (u. J. Kiliński).
 Pracowałem bardzo o porządku i prze-
 karanie Łowic i woj. synowi i rodzinie
 i całej rodzinie, że byli w domu, przez całą



Major Hryniewicz w czerwcu 1946 roku wyruszył na poszukiwanie grobu przyjaciela, odnalazł go na niewielkim cmentarzu na peryferiach Bremy. Znajdowały się tam też groby czterech członków jego załogi, ciała szóstego uczestnika tragicznego lotu nie odnaleziono (przy przenosinach na cmentarz Becklingen postawiono mu symboliczny nagrobek). W latach siedemdziesiątych ich groby zostały przeniesione na brytyjski cmentarz wojenny w Becklingen w Dolnej Saksonii, położony w trójkącie między Bremą, Hamburgiem i Hanowerem. Szczątki [kapitana pilota Jerzego Janoty Bzowskiego](#) spoczywają w strefie 26, w rzędzie F w grobie nr 3, a obok niego leżą członkowie załogi bombowca którego był dowódcą: [plutonowy strzelec pokładowy Czesław Kaczalski](#) lat 21 (strefa XXVI, rząd F grób 2), [porucznik nawigator Antoni Zenon Lisiński](#) lat 27 (strefa XXVI rząd F, grób 1), [plutonowy radiooperator Stanisław Aleksander Mitkowski](#) lat 28 (strefa XXVI, rząd E, grób 14), [kapral strzelec pokładowy Antoni Burak](#) lat 23 (strefa XXVI, rząd E, grób 13), [podporucznik pilot Jan Ostrowski](#) lat 27 (strefa XXVI, rząd E, grób 12).





Widoczne na grobach polskich lotników biało-czerwone wstęgi to zasługa Grzegorza Dąbrowskiego, dla którego ogromny „szacun” za pamięć o Polakach leżących „w obcej ziemi”.

[Bardzo osobiste i emocjonalne zapiski Jerzego Janoty Bzowskiego, z których bije tęsknota za żoną i dziećmi oraz obowiązek walki za Ojczyznę, są dostępne w pamiętniku jaki nasz bohater pozostawił dla żony, a publikowane w osobnym wpisie.](#)

Przy opracowaniu biogramu Jerzego Janoty Bzowskiego wykorzystano „Wspomnienie o Jerzym Janocie Bzowskim”, dostępnym na portalu [Małopolskiego Towarzystwa Genealogicznego](#) oraz na [Docplayer](#), zaś zdjęcie w mundurze lotniczym pochodzi z portalu [MojaPaojczyzna](#).

Skorzystano także z artykułu Andrzeja Macko „Ostatni lot kapitana Janoty-Bzowskiego” opublikowanego w „Skrzydlatej Polsce” numer 42 z 20.10.1974, s.12-13 (podziękowania dla Michała Staniaszka za udostępnienie).