003 **Nazwisko** ORLIŃSKI **Imiona** Bolesław **lat życia**

004 **Pseudonim**

006 **z domu** **Rodzice**

008 **Data urodzenia** 13.4.1899 **Miejscowość** Kamieniec Podolski

010 **Data śmierci** 28.2.1992 **Miejscowość** Toronto, Kanada

012 ~~**Pogrzeb**~~/**Spopielenie** prochy w grobie rodzinnym we Wrocławiu **Adres Cmentarza**

**Nr. grobu**

026 **Źródła**: **Nekrolog** Dziennik Polski 6.3.1992

**Ankieta**

**Lista Stowarzyszenia**

**Grodziska**

**Suchecitz**

**Inne** Dziennik Polski 6.3.1992 - wspomnienie

029 **Wyznanie** .....

030 **Jednostka wojskowa** ..... PSP, Dyw. 305

032 **Rodzaj wojska** ..... lotnictwo

033 **Stopień wojskowy** ..... pułkownik

034 **Odznaczenie** ..... Virtuti Militari, Krzyż Walecznych 3-tnie, ZłotyKrzyż Zasługi, D.F.C., Legia Honorowa, Order Wschodzącego Słońca, Order Korony Rumunii

036 **Zawód** .....

038 **Tytuły naukowe** .....

042 **Instytucje** .....

044 **Obozy** .....

046 **Słowo kluczowe** .....

Karta Rejestracyjna Archiwum Osobowe Emigracji. Biblioteka Polska w Londynie.

P. P. 6.3.92 Ś. † P.

# BOLESŁAW ORLIŃSKI

**pułkownik Polskich Sił Powietrznych, pilot wojskowy, doświadczalny i akrobacyjny, bohater przelotu Warszawa — Tokio — Warszawa w 1926 r., b. dowódca 305 Dywizjonu, Kawaler Orderu Virtuti Militari. Odznaczony trzykrotnie Krzyżem Walecznych, Złotym Krzyżem Zasługi oraz brytyjskim D.F.C., Kawaler Legii Honorowej i Orderu Wschodzącego Słońca. Oficer Orderu Korony Rumunii, odznaczony medalami polskimi i brytyjskimi, urodzony 13 kwietnia 1899 r. w Kamieńcu Podolskim, zmarł 28 lutego 1992 r. w Toronto, Kanada. Prochy Jego spoczną w grobie rodzinnym we Wrocławiu.**

**Cześć Jego pamięci!**

**STOWARZYSZENIE LOTNIKÓW POLSKICH W WIELKIEJ BRYTANII**

7155/1/31

# Ś. † P.
# BOLESŁAW ORLIŃSKI

**kawaler Virtuti Militari, jako kapitan 1 Pułku Lotniczego w Warszawie w roku 1926 wsławił się bezprecedensowym lotem Warszawa-Tokio Tokio-Warszawa, za co otrzymał najwyższe odznaczenie japoński Order Wschodzącego Słońca. W 1931 r. brał udział w międzynarodowych zawodach lotnictwa myśliwskiego w Cleveland, Ohio, wygrywając te zawody na samolocie myśliwskim produkcji polskiej P-1. W czasie II wojny światowej był dowódcą Dywizjonu 305; otrzymał wiele odznaczeń polskich i angielskich.**

**Zmarły był honorowym członkiem SLP Skrzydło Warszawa w Toronto. Lotnicy ze Stanów Zjednoczonych składają mu hołd. Cześć Jego pamięci!**

*Stowarzyszenie Lotników Polskich*
*Rada Skrzydeł w USA*
*i Skrzydło Nowy Jork*

Nowy Dziennik
Nes Jork
3.5.1992

W. Orliński

# Czytając nekrologi



*Z tego ganku zobaczyłem wraz z rodzicami przelot Orlińskiego*

D. P. 6.3.92 Ś. † P.

# BOLESŁAW ORLIŃSKI

**pułkownik Polskich Sił Powietrznych, pilot wojskowy, doświadczalny i akrobacyjny, bohater przelotu Warszawa — Tokio — Warszawa w 1926 r., b. dowódca 305 Dywizjonu, Kawaler Orderu Virtuti Militari. Odznaczony trzykrotnie Krzyżem Walecznych, Złotym Krzyżem Zasługi oraz brytyjskim D.F.C., Kawaler Legii Honorowej i Orderu Wschodzącego Słońca. Oficer Orderu Korony Rumunii, odznaczony medalami polskimi i brytyjskimi, urodzony 13 kwietnia 1899 r. w Kamieńcu Podolskim, zmarł 28 lutego 1992 r. w Toronto, Kanada. Prochy Jego spoczną w grobie rodzinnym we Wrocławiu.**

**Cześć Jego pamięci!**

**STOWARZYSZENIE LOTNIKÓW POLSKICH W WIELKIEJ BRYTANII**

7155/1/31

# Ś. † P. BOLESŁAW ORLIŃSKI

**kawaler Virtuti Militari, jako kapitan 1 Pułku Lotniczego w Warszawie w roku 1926 wsławił się bezprecedensowym lotem Warszawa-Tokio Tokio-Warszawa, za co otrzymał najwyższe odznaczenie japoński Order Wschodzącego Słońca. W 1931 r. brał udział w międzynarodowych zawodach lotnictwa myśliwskiego w Cleveland, Ohio, wygrywając te zawody na samolocie myśliwskim produkcji polskiej P-1. W czasie II wojny światowej był dowódcą Dywizjonu 305; otrzymał wiele odznaczeń polskich i angielskich.**

**Zmarły był honorowym członkiem SLP Skrzydło Warszawa w Toronto. Lotnicy ze Stanów Zjednoczonych składają mu hołd. Cześć Jego pamięci!**

***Stowarzyszenie Lotników Polskich***
***Rada Skrzydeł w USA***
***i Skrzydło Nowy Jork***

Nowy Dziennik
Nej Jork
3.5.1992

W. Orliński

# Czytając nekrologi



***Z tego ganku zobaczyłem wraz z rodzicami przelot Orlińskiego***

Nekrolog, to też i wspomnienie. — Dowiaduję się z Dziennika — 6 marca 1992 r. — a konkretnie mówiąc, z nekrologu, że zmarł daleko w Kanadzie pułkownik Polskich Sił Powietrznych, bohater przelotu Warszawa — Tokio, Bolesław Orliński. Nie tak dawno zmarł też i pułkownik Bajan. Obydwaj rozpoczęli ten swój lotniczy zawód w 1. Pułku w Lidze, w województwie Nowogródzkim.

Miałem sześć lat, kiedy pan wojewoda, a przypadkowo mój ojciec, wybierał się „bykiem" — takeśmy go nazywali — to znaczy amerykańskim samochodem marki „Buick" do majątku Ździęciół w kierunku Baranowicz, gdzie miał przywitać odwiedzającą go eskadrę tych pierwszych polskich lotników, m. in. Bajana i Orlińskiego. Nazwiska właściciela prawdopodobnie nigdy nie znałem, natomiast pamiętam doskonale rozległe pola Ździęcioła i lądujące na nich samoloty i te tak wyraźne w pamięci biało-czerwone szachownice.

Przyjęcie było oczywiście jak się patrzy, tradycyjnie po polsku obfite i... opite i bal potem chyba aż do rana, bo położony o wiele wcześniej do łóżka nie od razu zasnąłem nadsłuchując, co też ci starsi tam na dole taki hałas czynią? — Wiele, wiele lat potem, już tu w Londynie przychodzi płk Bajan z wizytą do mego ojca. Pierwszy raz go widzę, pierwszy raz od wielu lat? — 20-tu? To nie dużo ktoś powie, ale od małego szkraba nic nie wiedzącego, po jego dobrze dorosłe lata i „gdzie Rzym a gdzie Krym", to okres ten wydał mi się chyba dziesięciokrotnie dłuższy, tym bardziej, że płk Bajan podszedł do mnie pierwszy i powiedział: „A czy wie pan panie poruczniku, że ja pana w Nowogródku swego czasu na rękach trzymałem?"

Pułkownika Orlińskiego „poznałem" chyba jeszcze przed Ździęciołem, bo gdzieś latem 1924-5 roku, kiedy to ni z tego ni z owego przyfrunął nad Nowogródek z życzeniami dla mego ojca szczęśliwego otwarcia nowego mostu drogowego nad Niemnem, czy czegoś w tym rodzaju. Otóż frunął i nad naszym — wojewódzkim niestety tylko — ogrodem. Szybując bardzo nisko tuż nad samymi wierzchołkami okalających ogród drzew, przymknął silnik i krzyknął: „Powodzenia", czy coś w tym guście. I zniknął tak, jak się nagle zjawił.

Od nekrologu zacząłem, więc i na nim skończę. A więc pamiętam z grubo wczesnych lat, że Orliński kochał się ponoć w mojej ciotce, znanej swego czasu londyńskiej społeczności Józefie Januszajtis-Ittarowej — pisarce. Nic z tego nie wyszło — ich tajemnica — a dzisiaj obydwoje św. pamięci w innym świecie te tak bardzo już stare czasy może razem wspominają?

**Jerzy Z. Żegota-Januszajtis**

D. P. Nr. 68 20.3.92

Głos Szkoły 24/9/76

# Warszawa — Tokio — Warszawa

## Wierny, poczciwy Breguet

*(część dziewiąta)*

Pobyt B.Orlińskiego w Tokio zbliżał się powoli ku końcowi. Gościnność Japończyków - tak władz jak przeciętnego obywatela uwidoczniała się na każdym kroku.

Przyjęcia i dekoracje najwyższymi odznaczeniami wojskowymi były na porządku dnia. Rekordowy wyczyn jaki polscy lotnicy dokonali został odpowiednio oceniony przez naród zawsze Polsce życzliwy. Tak B.Orliński, jak i L.Kubiak zostali dekorowani orderem wschodzącego słońca.

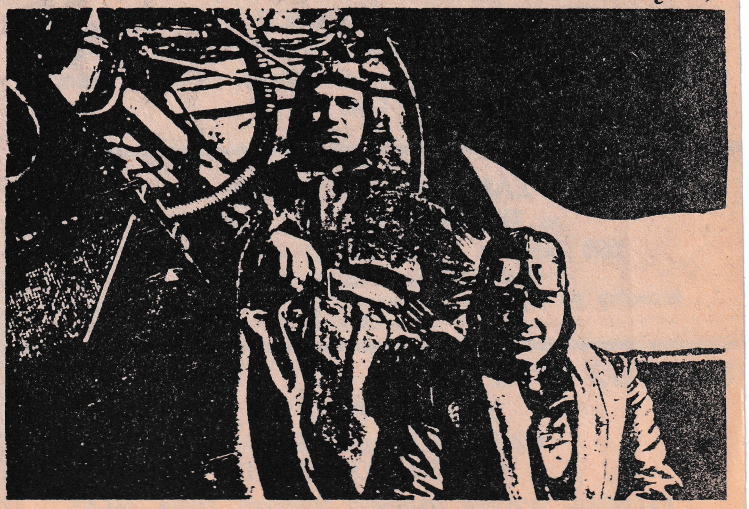
Powiada Orliński -"Było dla nas duże wyróżnienie otrzymując 6-tą i 7-mą klasę tego orderu, ja otrzymałem będąc porucznikiem klasę nadawaną oficerom sztabowym od majora wzwyż. Kubiak natomiast, jako sierżant, otrzymał klasę nadawaną oficerom od porucznika wzwyż".-

Nadał ją bohaterom dnia ówczesnego minister spraw wojskowych generał UGAKI.

Nie mniej jednak - mentalnie i psychicznie polscy awiatorzy musieli się powoli przestawiać na drugą część trasy - to jest powrotu do Warszawy.

Nie zdawali sobie wówczas sprawy ile ich jeszcze przygód, trudności i przeciwności napotka.

Samolot nasz był na ogół w stanie zadawalającym. Śmigło, które nosiło skazę zauważoną jeszcze w Moskwie zostało wymienione na nowe. Silnik był w takim stanie, że Kubiak postanowił nawet świec nie zmieniać. W przeddzień startu przenieśliśmy się razem z Kubiakiem z "Impe-



*Przykrywa silnika w miarę zbliżania się do Warszawy częściami łamała się i spadała.*

rach - opowiada. Ciemno tam było na dole i bardzo ponuro. A jednak postanowiłem zejść do ziemi, ażeby uchwycić "fiksa". Powoli zacząłem tracić wysokość i zobaczywszy przerwę, bardzo ostrożnie zeszedłem pod chmury. Z prawej strony mieliśmy skalisty brzeg morza. Znalazłem wreszcie na mapie dokładne miejsce, gdzie jesteśmy. Zdecydowałem, że czas już na zmianę kursu na północno-wschodni, żeby nie natknąć się na Tsushime, która była w strefie zabronionej dla przelotów. Rozstawszy się z brzegiem Japonii, zadowolony byłem chwilowo, że nad wodą będę mógł lecieć nisko bez obawy zaczepienia się o jakąś przeszkodę ziemną, których tak dużo było na wyspie. Niedługo jednak było mi sądzone poddać się tym "sielsko-anielskim" rozmyślaniom. W pewnej chwili spostrzegłem przed nami ciemną siną masę. Lecienisko do morza, że uważając, ażeby nie zaczepić skrzydłem o fale wycofałem się z tego mokrego piekła. Trzy godziny minęły od chwili opuszczenia brzegów Japonii. Zawróciliśmy!. Byliśmy znów nad brzegiem Japonii. Po ponownym zorientowaniu się, gdzie jesteśmy wziąłem kurs na miasto Kobe spodziewając się tam znaleźć jakieś lądowisko. W końcu przymierzyłem się dość ostrożnie do niedużego skrawka równego terenu na peryferiach miasta. Wylądowałem! Podkołowałem do drogi biegnącej wzdłuż lądowiska i wyłączyłem motory. Nadbiegło parę ludzi. Jeden z nich, mówiący po niemiecku poinformował mnie, że tu w Kobe lotniska nie ma i z zaopatrzeniem będą trudności. Za to w Osaka, które jest tylko o 50 km. na zachód jest dobre i duże lotnisko. Podziękowałem! Silnik zaskoczył za dotknięciem

Nadał ją bohaterom dnia ówczesnego minister spraw wojskowych generał UGAKI.

Nie mniej jednak - mentalnie i psychicznie polscy awiatorzy musieli się powoli przestawiać na drugą część trasy - to jest powrotu do Warszawy.

Nie zdawali sobie wówczas sprawy ile ich jeszcze przygód, trudności i przeciwności napotka.

Samolot nasz był na ogół w stanie zadawa...jącym. Śmigło, które nosiło skazę zauważoną jeszcze w Moskwie zostało wymienione na nowe. Silnik był w takim stanie, że Kubiak postanowił nawet świec nie zmieniać. W przeddzień startu przenieśliśmy się razem z Kubiakiem z "Imperialu" do Tokorozawy zamieszkując przez kilka następnych godzin - ja w kasynie oficerskim, a Kubiak w sierżanckiej. Meteorolodzy co parę godzin przysyłali nam komunikaty. Nic dobrego nam to nie wróżyło. Lotnicy japońscy pytani o radę kiwali głowami nie patrząc mi w oczy sentencjonalnie mówiąc, że w tym okresie na ogół unika się lotów do Korei. W podobnych warunkach atmosferycznych było szereg wypadków, że załogi ginęły w przesmyku cuszyńskim bez śladu. Ale - jeżeli nieodwołalnie chcę lecieć, to żebym nie zwlekał, gdyż może być dużo gorzej!"-

Wczesnym rankiem jedenastego września, na który to dzień wyznaczono odlot z Japonii w drodze powrotnej do Warszawy, pogoda była beznadziejna. Lecz raz wyznaczoną datę i termin startu - por. Orliński zadecydował dłużej nie odkładać. "Wyszedłem na zewnątrz - opowiada. Zobaczyłem nasz samolot oświetlony ze wszystkich stron reflektorami. Wyglądał fantastycznie. Zupełnie jakby miał lecieć wprost do nieba. Poczciwy nasz wierny Breguet.

O 5-tej rano przybyli na lotnisko, żeby się z nami pożegnać generał, wiceminister spraw wojskowych, gen. dowódca szkoły lotniczej, prezydent miasta Tokorozawa oraz szereg innych dygnitarzy z którymi miałem okazję zetknięcia się podczas dla mnie pamiętnej i miłej wizyty. Fotografowie i reporterzy oślepiali nas swoją magnezją w sposób bezlitosny skacząc dookoła nas i maszyny w sposób zabawny."

Po starcie Orliński leciał przez pewien czas wzdłuż lądu ponad chmurami zmuszony ciężkimi warunami ponadziemnymi. ostrożnie zeszedłem pod chmury. Z prawej strony mieliśmy skalisty brzeg morza. Znalazłem wreszcie na mapie dokładne miejsce, gdzie jesteśmy. Zdecydowałem, że czas już na zmianę kursu na północno-wschodni, żeby nie natknąć się na Tsushime, która była w strefie zabronionej dla przelotów. Rozstawszy się z brzegiem Japonii, zadowolony byłem chwilowo, że nad wodą będę mógł lecieć nisko bez obawy zaczepienia się o jakąś przeszkodę ziemną, których tak dużo było na wyspie. Niedługo jednak było mi sądzone poddać się tym "sielsko-anielskim" rozmyślaniom. W pewnej chwili spostrzegłem przed nami ciemną siną masę. Lecieliśmy wprost w paszczę wielkiej burzy. Obliczałem, żeśmy się już oddalili od Japonii o jakieś 100 km. Postanowiłem lecieć przed siebie. Byliśmy już na wpół drogi przesmyku czuszymskiego. A uciec od tego cośmy mieli przed sobą - nie było dokąd. Chyba do tyłu!. Tego nie chciałem robić. Muszę się przebić - pomyślałem. Siwe postrzępione chmury dotykające prawie białych grzebieni wzburzonego morza, sunęły szybko w kierunku prostopadłym do naszego kursu. Raptem uderzyliśmy o mur wody. Ulewa tyła tak gęsta, że nie można było rozróżnić smug deszczu od morza. Ostrym skrętem na lewo wyszedłem z ulewy i lecąc wzdłuż niej starałem s ię znaleźć jakieś okno w kierunku północnym. Kilkakrotnie zdawało mi się, że zdołamy się przedostać, lecz za każdym razem chmury z ulewą przyciskały nas tak liśmy znów nad brzegiem Japonii. Po ponownym zorientowaniu się, gdzie jesteśmy wziąłem kurs na miasto Kobe spodziewając się tam znaleźć jakieś lądowisko. W końcu przymierzyłem się dość ostrożnie do niedużego skrawka równego terenu na peryferiach miasta. Wylądowałem! Podkołowałem do drogi biegnącej wzdłuż lądowiska i wyłączyłem motory. Nadbiegło parę ludzi. Jeden z nich, mówiący po niemiecku poinformował mnie, że tu w Kobe lotniska nie ma i z zaopatrzeniem będą trudności. Za to w Osaka, które jest tylko o 50 km. na zachód jest dobre i duże lotnisko. Podziękowałem! Silnik zaskoczył za dotknięciem korbki rozrusznika i podkołowaliśmy w koniec pólka. Wystartowałem! Muszę przyznać, że nad drutami wysokiego napięcia przeszliśmy bardzo nisko. O jakimkolwiek starcie na obciążonej maszynie z tego pola nie byłoby mowy. Za pół godziny wylądowaliśmy w Osaka. W japońskiej Łodzi. Grono wojskowych lotników otoczyło nas po dokołowaniu do drewnianego hangaru. Wyskoczyliśmy z naszych gniazd.

Ze zdumieniem spostrzegłem jednego z nich, którego spotkałem w Tokio. -"Niech się pan nie dziwi poruczniku, że widzi mnie pan tutaj - powiedział - po francusku. Ze względu na warunki atmosferyczne dowódca pułku wysłał mnie tu, by w razie potrzeby czy przymusowego lądowania służyć panu pomocą."

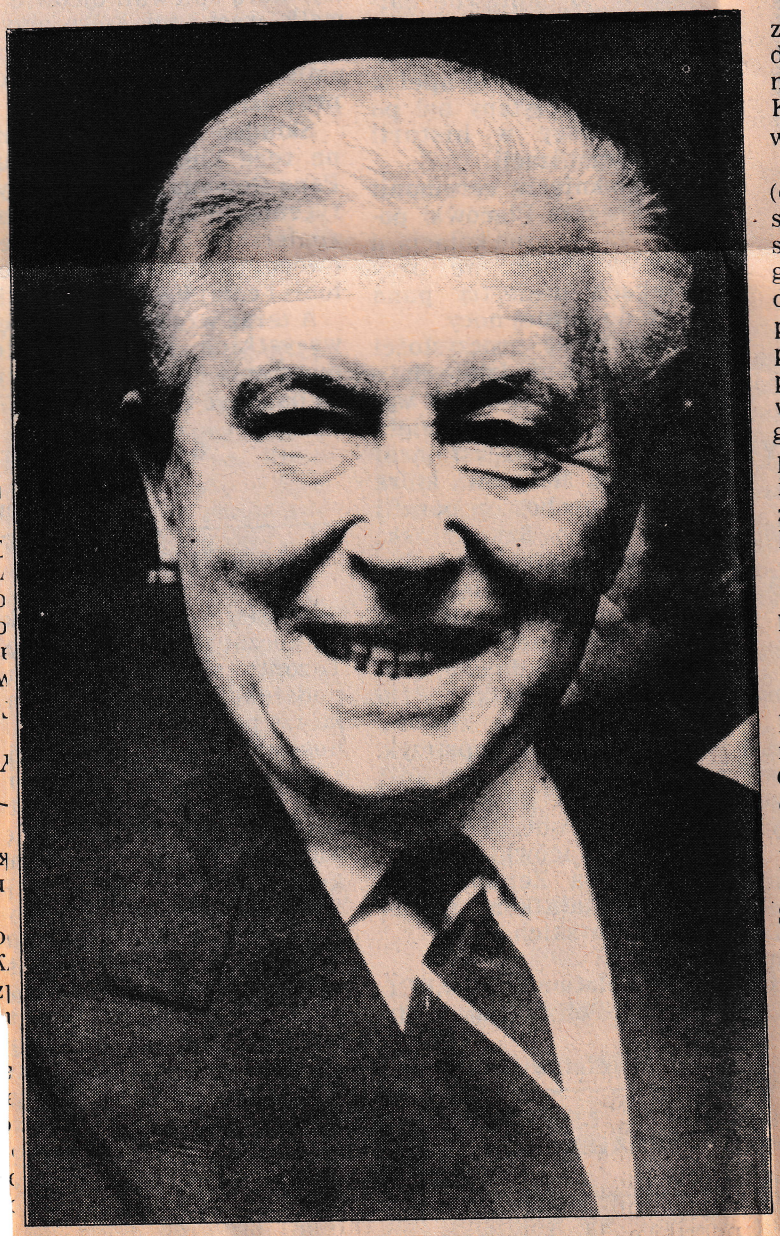
Bohdan Ejbich

(ciąg dalszy nastąpi)

# 50-TA ROCZNICA LOTU: WARSZAWA — TOKIO — WARSZAWA

W lecie bieżącego roku upłynęło 50 lat od dni, w których odbyli porucznik - pilot B.Orliński i sierżant - mechanik L. Kubiak swój brawurowy, znakomity pod każdym względem i rekordowy w swoim czasie lot na trasie: Warszawa - Tokio- Warszawa.

Pułkownik (obecnie) - pilot Bolesław Orliński żyje teraz w Kanadzie i dodajmy od razu - cieszy się dobrym zdrowiem, a także wielkim uznaniem i szacunkiem kolegów-lotników za swoje czyny bojowe i koleżeństwo. Nic też dziwnego



iż Skrzydło Lotników "War-

Pierwszy mowca kol. Bohdan Ejbich nakreślił sylwetkę oraz życiorys pułk.Orlińskiego. Historia osobista Bolesława Orlińskiego jest bogata, piękna wielce urozmaicona. Ur. w roku 1899 w Kamieńcu Podolskim, tym legendarnym mieście; twierdzy kresowej. Już w 1915 r. rozpoczął służbę wojskową, początkowo z konieczności, w armii rosyjskiej. Rychło otrzymuje stopień podporucznika kawalerii. W roku 1917 przechodzi do I Korpusu Polskiego (Gen.Dowbora Muśnickiego) i służy w konnym zwiadzie Legii Oficerskiej. Po rozwiązaniu

w czasie lotu powrotnego do Warszawy.

W latach 1929 - 1939 pełni odpowiedzialną i niebezpieczną funkcję oblatywacza samolotów w Państwowych Zakładach Lotniczych. W roku 1940 przybywa do Anglii i reaktywuje się w służbie lotnictwa wojskowego. Początkowo w szkole pilotów, następnie przechodzi do linii. Turę bojową kończy w dywizjonie 305 (lekkiego bombardowania na aparatach "Moskito") jako jego dowódca. Posiada odznaczenia polskie Virtuti Militari i Krzyż Walecznych oraz angielski DFC.

Po zdemobilizowaniu pozostał na emigracji osiedlając się najpierw w południowej Afryce, a później w Kanadzie. Mieszka obecnie w Toronto.

Jako drugi przemawiał (dodać należy, iż całkowicie samorzutnie poprosił o wpisanie na listę mówców) Anglik Harry Moody, były dowódca dywizjonu RAF-u, przyjaciel Polaków i osobisty pułk.Orlińskiego. W przemówieniu swoim (oczywiście wygłoszonym po angielsku) Sq.leader Moody powiedział m.in. "przykro mi iż mój własny rząd nie zezwolił na budowę pomnika katyńskiego w bardziej reprezentacyjnym miejscu niż cmentarz" oraz że " są przywódcy "głośni" i przywódcy "cisi". Do drugich należy pułk. Orliński."

Kol.Zbucki (z Ham.) odczytał listy jakie nadeszły na jego ręce z gratulacjami dla pułk. Orlińskiego. Kol. Babijczuk odczytał list od Gen. Stanisława Ujejskiego b. d-cy Polskiego Lotnictwa oraz depesze gratulacyjne, a kol. Szadkowski list od gen. Aleksandra Gabszewicza, prezesa Stowarzyszenia Lotników Polskich w Londynie (Anglia).

Jubilatowi wręczono dary: od Skrzydła "Warszawa" - plakietę upamiętniającą lot Warszawa- Tokio- Warszawa (projektu kol.Ejbicha, wyk. przez kol. Dziemiańczuka) oraz indywidualnie od kol. Jerzego Rozwadowskiego - model aparatu Breguet 19 własnoręcznie zrobiony



iż Skrzydło Lotników "Warszawa" (w Toronto) postanowiło uczcić tą złotą rocznicę głośnego lotu i jego bohatera w możliwie godny sposób. Uroczystość ta, w formie koleżeńskiego wieczoru, odbyła się 31 października br. w domu Koła Nr. 20 SPK (206 Bewerley St.) i zgromadziła około 150 kolegów - lotników i nie - lotników. Wziąłem osobiście w tym wieczorze udział z wielką przyjemnością i teraz pragnę o nim napisać. Czynię to przyznaję ze zwłoką spowodowaną złośliwą grypą. Ale w myśl przysłowia "lepiej późno niż wcale".

Miejsca przy stole honorowym zajęli: pułk.pilot Orliński; przewodniczący Rady Skrzydeł Stowarzyszenia Lotników Polskich w Kanadzie - kol.Tadeusz Szadkowski; Prezes Skrzydła "Kraków" (Hamilton); kol. Jerzy Popławski; długoletni prezes ::Skrzydła Warszawa" (Toronto); kol.Eugeniusz Arciuszkiewicz i obecny prezes tego Skrzydła kol. Wł.Babijczuk.

konnym zwiadzie Legii Oficerskiej. Po rozwiązaniu korpusu wraca do rodzinnego Kamieńca, aby po krótkim okresie opuścić go na zawsze, tym razem już dla szeregów odradzającego się wojska Rzeczypospolitej. Służbę rozpoczyna w oddziele kawalerii pod Chełmem (Lubelskim) jako szeregowiec, później otrzymuje awans na kaprala. W początku 1920 r. składa podanie o przydział do lotnictwa. Otrzymuje przydział do 19-ej eskadry i jest na froncie jako szofer-mechanik. Po ukończeniu działań wojennych odchodzi do szkoły pilotażu podstawowego w Bydgoszczy a później do szkoły pilotażu zaawansowanego w Grudziądzu. W roku 1921 zostaje podporucznikiem-pilotem, po sześciu miesiącach awans do stopnia porucznika.

W lecie 1926 odbywa swój głośny lot Warszawa - Tokio - Warszawa na seryjnym aparacie wojskowym typu Breguet XIX B2 (model francuski). Za lot otrzymuje awans na kapitana, pięknym gestem władz przełożonych już w powietrzu mianowicie

dlając się najpierw w południowej Afryce, a później w Kanadzie. Mieszka obecnie w Toronto.

Jako drugi przemawiał (dodać należy, iż całkowicie samorzutnie poprosił o wpisanie na listę mówców) Anglik Harry Moody, były dowódca dywizjonu RAF-u, przyjaciel Polaków i osobisty pułk.Orlińskiego. W przemówieniu swoim (oczywiście wygłoszonym po angielsku) Sq.leader Moody powiedział m.in. "przykro mi iż mój własny rząd nie zezwolił na budowę pomnika katyńskiego w bardziej reprezentacyjnym miejscu niż cmentarz" oraz że " są przywódcy "głośni" i przywódcy "cisi". Do drugich należy pułk. Orliński."

Kol.Zbucki (z Ham.) odczytał listy jakie nadeszły na jego ręce z gratulacjami dla pułk. Orlińskiego. Kol. Babijczuk odczytał list od Gen. Stanisława Ujejskiego b. d-cy Polskiego Lotnictwa oraz depesze gratulacyjne, a kol. Szadkowski list od gen. Aleksandra Gabszewicza, prezesa Stowarzyszenia Lotników Polskich w Londynie (Anglia).

Jubilatowi wręczono dary: od Skrzydła "Warszawa" - plakietę upamiętniającą lot Warszawa- Tokio- Warszawa (projektu kol.Ejbicha, wyk. przez kol. Dziemiańczuka) oraz indywidualnie od kol. Jerzego Rozwadowskiego - model aparatu Breguet 19 własnoręcznie zrobiony przez ofiarodawcę.

Wieczór był urozmaicony występem kol. Jana Ochmalskiego (popularnie nazywanego "Ochmalem", kapit.pil. w okresie wojny, a dzisiaj doktora weterynarza). Na ten występ złożyły się dwie piosenki: dywizjonu 307, Lwowskiego "Nocnych Puchaczy" i dywizjonu 304 "Śląskiego" (obrony wybrzeża) oraz monolog Wyrwicza pt. "Pogrzeb Lotnika".

Słowem wieczór wypadł bardzo dobrze pod każdym względem, wspominkowym, towarzyskim i rozrywkowym. A ile razy zrobiliśmy pułk. Orlińskiemu owacje, ile razy musiał pozować ( z różnymi grupami osób) do zdjęć, ile autografów złożył, tego nie podejmuję się zliczyć.

**Antoni Malatyński**

**THE**

**HIS**

Głos Polski 22.7.76

# Warszawa — Tokio — Warszawa

## Ognie Kazania

*( Część czwarta )*

Po wystartowaniu 27 września 26 roku o 6 rano z Mokotowa por. Orliński kończył 10 godzin i 35 minut lotu, dolatując do Kazania odległego o 1900 km. od Warszawy. Przed nim leżał Omsk, Krasnojarsk, Czyta i Charbin, Mukden, Heidzio na Korei i wreszcie Tokio oddalone od stolicy Polski o pełne 10.000 km. — w linii programowanego przelotu. A potem droga powrotna.

Pionierski wyczyn w jakim partycypował, nie dla siebie, lecz Polski, w której barwach jak każdy inny olympijczyk występował, leży poza możliwościami jakiegokolwiek przejaskrawienia.

Zresztą po co?! Nagrałem go częściowo na taśmę magnetyczną. — Więc niech dalej sam opowiada: —

— " Według mapy i opisu lotnisko Kazań powinno było być na południe od miasta — Tuż na jego peryferiach. Tam go też zacząłem szukać. Wiatr był silny z zachodu. Pułap nie przekraczał 200 metrów. Deszcz i poszarpane płachty niskich stratusów ograniczały widzialność do minimum. Zacząłem zataczać koła w prawo, by przeciwstawić się wznoszeniu.

Szukałem, a raczej czekałem na jakiś znak z ziemi w postaci rakiety czy ogniska. Napróżno! Krążyłem uparcie. Przecież dalej na południowy - szczególności słowa powita-



*L.Kubiak oraz B.Orliński na tle Bregueta przed startem do Tokio. ( Ze zbiorów J.Rozwadowskiego.)*

dratami jak te, to takiego nam dali bobu, że my konie połapać nie mogli i uciekalimy gdzie kto mogł. Tam potem w plen popadł i siedział 6 miesięcy. Krzywdy nie było, ale troska za młodą żonką spać nie dawała . Aż mir podpisali i wrócił ja do domu — opowiadał".

Okazało się z dalszej rozmowy, że były kawalerzysta, a dziś gorliwy lotnik z pod czerwonej gwiazdy czekał na nas ze swoją ekipą od bez mała dwóch tygodni. Codziennie nas wypatrywał. Na telefoniczne awizo z Moskwy zapatrywał się sceptycznie. Twierdził, że w dniu w którym przylecimy, telefoniczne połączenie z Moskwą może nie działać.

Wystawił więc specjalne posterunki podsłuchowe wypatrujące nas od rana do nocy.

Dziś ze względu na pogodę i zapadającą ciemność już nie myśleli że przylecimy. Kiedy raptem usłyszeli zbliżający się to oddalający się dźwięk motoru.

Doszedłwszy do przekonania, że słyszy z zupełną pewnością motor samolotu, sierżant kazał podpalić trzy specjalnie przygotowane ogniska podsycane benzyną z oliwą — recepta własna — ułożone w kształcie wyciągniętego na zachód

partycypował, nie dla siebie, lecz Polski, w której barwach jak każdy inny olympijczyk występował, leży poza możliwościami jakiegokolwiek przejaskrawienia.

Zresztą po co?! Nagrałem go częściowo na taśmę magnetyczną. — Więc niech dalej sam opowiada: —

— " Według mapy i opisu lotnisko Kazań powinno było być na południe od miasta — Tuż na jego peryferiach. Tam go też zacząłem szukać. Wiatr był silny z zachodu. Pułap nie przekraczał 200 metrów. Deszcz i poszarpane płachty niskich stratusów ograniczały widzialność do minimum. Zacząłem zataczać koła w prawo, by przeciwstawić się wznoszeniu.

Szukałem, a raczej czekałem na jakiś znak z ziemi w postaci rakiety czy ogniska. Naprożno! Krążyłem uparcie. Rzucało nami niesamowicie i tam właśnie parokrotnie odczułem trudności wyprowadzenia maszyny z prawego skrętu. Natychmiast przymykałem gaz zmniejszając szybkość. To pomagało. Doświadczenia z lotu próbnego w Warszawie jednak się przydały.

W pewnej chwili o kilka kilometrów w kierunku południowym błysnął pomarańczowo — czerwony refleks na niskich strzępach chmur. Na ziemi wybuchły prawie jednocześnie trzy ognie. Było to jakieś 4 do 5 km. od nas. Ze względu na małą wysokość widzieliśmy te ogniska w perspektywie panoramicznej — poziomej. Paliły się silnie barwiąc niskie chmury. Wyrównałem maszynę i podążyłem w kierunku ogni. Po chwili znaleźliśmy się nad wydłużonym w linii zachodu — trójkątem ogni. A jednak wierzenia w rozbite lusterko to głupi zabobon.

Okrążyłem ten trójkąt kilkakrotnie , by się przekonać czy nie padliśmy ofiarami halucynacji. Ognie wybuchały wysokimi płomieniami podsycanymi troskliwą ręką ludzką. Za trzecim razem odszedłem trochę dalej na południowy wschód i trzymając maszynę na zredukowanym do ćwierć mocy gazie, podszedłem do lądowania od wschodu celując w czubek trójkąta. Za chwilę jechaliśmy sobie jak gdyby nigdy nic po mokrym lotnisku. Na prawo kilka światełek wskazywało punkt do którego mamy przycumować.



*L.Kubiak oraz B.Orliński na tle Bregueta przed startem do Tokio. ( Ze zbiorów J.Rozwadowskiego.)*

Zatrzymaliśmy się przed dużym hangarem brezentowym słabo oświetlonym kilkoma żarówkami elektrycznymi. Przed hangarem stała grupa lotników wojskowych. Wyłączyłem silnik.

Wyskoczyliśmy z samolotu. Podszedł do mnie niewielki szczupły blondyn w uniformie sierżanta lotnictwa . Czy mogę się przedstawić? Sierżant wyciągnął następnie do mnie i Kubiaka rękę. Jestem kierownikiem tego lotniska , które jest bardzo rzadko odwiedzane przez przelatujące samoloty wojskowe. O waszym przylocie zawiadomiono mnie z Moskwy telefonicznie choć od paru tygodni byłem uprzedzony o przybyciu polskiego samolotu w drodze do Omska. Benzyna i oliwa jest przygotowana na wasz użytek. Witam was w imieniu lotnictwa sowieckiego.

Wszystko to, a w szczególności słowa powitania były powiedziane z pompą zaiste godną Szekspira. Teraz już subalterni towarzysza Pastuszkowa postawili ogon Bregueta na wózek i zaczęli go wciągać do hangaru. My weszliśmy z bardzo uprzejmym lecz pełnym dotychczas oficjalnej rezerwy gospodarzem. Mechanicy natychmiast zaciągnęli obie połowy frontowej płachty drzwi hangaru.

Zrobiło się zaciszniej i przyjemniej. Pod jedną ze ścian hangaru zauważyłem kilka beczek oraz blaszanek. To wasza benzyna i oliwa przygotowana już od tygodnia. Wszystko według recepty — oświadczył sierżant Przyszło z Moskwy koleją z głównych magazynów. Podszedł bliżej do maszyny. Popatrzył na szachownice na skrzydłach.

" Proklatyje kwadraty" — powiedział poważnie ( przeklęte kwadraty ) — ale bez złości. Spojrzałem na niego pytająco. " Ja byłem u Budiennego — w kawalerii w 20 roku i latem.

Byli my pod miastem Zamościem. Taki tam zamek na górze stoi. To jak jednego ranka kiedy my jeszcze spali pod laskiem przylecieli 3 czy 4 czorty na małych maszynach z takimi samymi kwa-

czekał na nas ze swoją eki
od bez mała dwóch tygodn
Codziennie nas wypatrywa
Na telefoniczne awizo
Moskwy zapatrywał się sce
tycznie. Twierdził, że w dn
w którym przylecimy, telef
niczne połączenie z Moskv
może nie działać.

Wystawił więc specjaln
posterunki podsłuchow
wypatrujące nas od rana d
nocy.

Dziś ze względu na pogod
i zapadającą ciemność ju
nie myśleli że przylecim
Kiedy raptem usłysze
zbliżający się to oddalając
się dźwięk motoru.

Doszedłwszy do przekon
nia, że słyszy z zupełn
pewnością motor samolot
sierżant kazał podpalić tr
specjalnie przygotowan
ogniska podsycane benzyną
oliwą — recepta własna
ułożone w kształci
wyciągniętego na zachó
trójkąta.

Ale wy " małodcy " jestes
cie — powiedział — że w tak
pogodę przylecieliście. Oc
powiedziałem, że nie mie
liśmy innego wyboru. Tylk
pchać się naprzód. Ale on
jego podkomendni są na
prawdę prawdziwi " młodc
" dlatego, że na nas cierpl
wie czekali i że nas spro
wadzili swoimi ogniami d
portu.

Atmosfera dobrej woli
zaufania dała się odczuć
płóciennej budzie i w Kaza
niu starym grodzie Tataró
Tymczasem szaruga n
zewnątrz szalała.

Start do Omska zosta
wyznaczony na szóstą ran
dnia następnego. Tera
trzeba było pomyśleć o umy
ciu się, zjedzeniu czegoś
kilku dobrych godzinac
snu. Kubiak postanowi
zostać na lotnisku.

A zrobił to z dwóc
przyczyn. Chciał być przy na
lewaniu benzyny przepro
wadzając jednocześnie in
spekcję motoru, a po drugi
— Pastuszkow nastawał ab
Kubiak po skończonej robo
cie odwiedził go — zjadł
nim kolację i u niego przeno
cował".

Bohdan Ejbich

c.d.n

Nota:

Przypisy:

odzn. fr. L.H. 5 kl., jap. orderem Wsch.Słonca 6 kl., rum. Korona Rumunii 4 klasy

Źródła i bibliografia:

S. Łoza "Czy wiesz kto to jest" - nota biograf.

Ro34-rezerw

znak rozpoznawczy

1o5.