

W oparciu o fakty

„Historia jednej fotografii”

mogła wyglądać tak:

- **W Poznaniu,** opuszczam jeden z zakładów fotograficznych. W damskiej torebce przenoszą mnie na ul. Kopernika 4 m.10, na odwrocie drżąca ręka młodej kobiety pisze dedykację: „Kochanej mamie i babci. Izia. Poznań”.
- **Stanisławów.** Dwoje starszych już ludzi ogląda mnie ze wszystkich stron. Gładzi dłońmi dedykację. Oczy wilgotne od łez wkładają mnie do kartonowego pudełka. Odbywam długą podróż w sąsiedztwie odzieży i żywności.

- **Uchta.** (Republika Komi). Wychudzona dłoń młodego mężczyzny tuli mnie, zbliża do ust. Całuje. Odtąd jestem jego wiernym towarzyszem na dobre i złe w długiej wędrówce.

- **Republika Komi**, oczekujemy na transport. Kapitan pracuje 2 miesiące w lesie. 10 listopada 1941 roku porzucił pracę i wyruszamy na południe do formowanej Armii gen. W. Andersa. Z powodu licznych odmrożeń mojego Pana 27 listopada trafiamy do szpitala w miejscowości Obiaczewo (Republika Komi). Po miesiącu opuszczamy szpital dołączamy do większej grupy zmierzającej do polskich oddziałów.

- **Orenburg.** To jedno z miejsc formowania polskiej armii gen. W. Andersa. Docieramy tu 22 stycznia 1942 roku.
- W **Guzarze** 30 stycznia 1942 roku wcielają nas do polskiej armii.
- W **Kerminie** (Uzbekistan) jesteśmy 6 marca 1942 roku. Kapitan dostał przeniesienie do Ośrodka Lotnictwa i Marynarki. Obejmuje dowództwo 6 eskadry.

- Do **Krasnowodzka** nad Morzem Kaspijskim wyjechaliśmy 22 marca 1942 roku po tym gdy zapadła decyzja o ewakuacji armii gen. Władysława Andersa z obszaru ZSRR.
- **Pahlewi** (Iran) docieramy tu statkiem 27 marca 1942 r.

- **Ahwaz**, zostaliśmy tu przeniesieni na początku kwietnia 1942 r. Kapitan zachorował poważnie na zapalenie środkowego ucha. Dwa tygodnie przebywamy w brytyjskim szpitalu wojskowym. 22 kwietnia po wyzdrowieniu Kapitana przydzieleni zostajemy do lotniczej Eskadry Łącznikowej Armii Polskiej na Wschodzie. Ja mam stale miejsce w kieszeni munduru dowódcy (klucza) plutonu .

- do **Palestyny** wyruszamy drogą morską w maju 1942 roku.
- W obozie **Bash-Hid** stacjonujemy od 23 maja 1942 r. a potem w innym, w pobliżu Gazy. Tu wraz z innymi rozpoczynamy szkolenie na lotnisku RAF- u. Jednak po pewnym czasie zdecydowano się przerzucić nas i jeszcze innych lotników do Anglii. Płyniemy ponad półtora miesiąca, z postojami w Afryce i Brazylii.

- **Glasgow** (Wielka Brytania), docieramy tu 31 października 1942r.
- **Blackpool**, listopad 1942 roku formalnie wciągnięto nas na ewidencję Polskich Sił Powietrznych. Na terenie W. Brytanii odbywamy liczne szkolenia z zakresu nawigacji. Kapitan doskonali znajomość języka angielskiego. Zostajemy wyznaczeni do dalszego szkolenia w Kanadzie. Pod koniec lipca 1943 r. z portu Greenock w Szkocji odpływamy do portu Halifax na pokładzie „Queen Elizabeth”.

- **Moncton, Malton** (prowincja Ontario) Pomyślnie przechodzimy kursy, w lutym 1944 r. wracamy do Moncton. Kapitan jako w pełni wyszkolony według standardów RAF-u nawigator odpływa z powrotem do Wielkiej Brytanii a ja wraz z nim.
- **Finningley**, 28 marca 1944 roku przydzielają nas do jednostki szkolenia operacyjnego 18 OTU.

- **Blyton**, w lipcu szkolimy się do latania na ciężkich bombowcach - 1662 HCU. Zapoznajemy się z wykonywaniem zadań na czteromotorowych Halifaxach. Nasza załoga opuszczając po kilkunastu lotach zapoznawczych Blyton, składa się z następujących lotników: ppor. pil. Kazimierz Widacki, ppor. bomb. Konstanty Dunin-Horkawicz, sierż. rtg Jan Ozga, sierż. mech. pokł. Wilhelm Balcarek, ppor. strz. Tadeusz Mroczko, sierż. strz. Józef Skorczyk no i oczywiście mój kapitan jako dowódca i ja w kieszeni jego munduru.

- **Campo Casale**, lotnisko koło Brindisi. 10 sierpnia 1944 roku. Południowo - wschodnie Włochy. Zameldowaliśmy się w polskiej 1586 Eskadrze do Zadań Specjalnych.
- Do **Polski**, pierwszy lot bojowy z Włoch. Startujemy na pokładzie Halifaxa jest noc z 16 na 17 sierpnia 1944 r. Z powodu awarii silnika samolot nasz ostatecznie nie wzbija się w powietrze.

- Do **Polski** noc z 17 na 18 sierpnia 1944 r. Poleciliśmy z zadaniem zrzutu na placówkę w Lesie Kabackim. Z powodu trudności ze znalezieniem wyznaczonego miejsca zasobniki zrzuciliśmy na placówkę AK koło Nowego Sącza (woj. Małopolskie).
- Do **Polski**. Kolejne loty pomyślnie wykonujemy nocami: z 21 na 22, z 23 na 24 oraz z 25 na 26 sierpnia 1944 r. Za każdym razem zaopatrzenie zrzucamy na placówki w Puszczy Kampinoskiej.

- **Do Polski. Wieczorem 27 sierpnia 1944 r. wystartowaliśmy na swoje piąte zadanie z Włoch. Maszyna, którą lecimy - Halifax II FS-P (JP295) - należy do brytyjskiego 148 squadronu i została przez nas jedynie wypożyczona. Tym razem naszym celem było dostarczenie zaopatrzenia powstańcom walczącym w centrum Warszawy. Wykonujemy zadanie. Wracamy. Nie możemy nadać żadnych sygnałów z powodu awarii radiostacji. Lecimy na wysokości 8000 metrów. Atakuje nas nocny myśliwiec Ju 88 pilotowany przez Obfw. Rudiego Dudinga z 1./NJG 100. Rozbijamy się ok. godz. 2.33 w rejonie Banicy (Krzywa) koło Gładyszowa, w Beskidzie Niskim.**

W katastrofie zginęli wszyscy moi Przyjaciele. Mój Kapitan podejmuje próbę skoku ze spadochronem. Skaczemy. Niestety jest zbyt nisko. Spadochron się nie otwiera. Spadamy. Leżymy na ziemi, nie obcej ziemi. Jak daleko stąd do Poznania? Około 600 kilometrów. Jak daleko stąd do Stanisławowa (Iwano-Frankiwnsk na zachodniej Ukrainie)? Około 440 km. Kapitan nie daje znaku życia. Obca ręka wyjmuję mnie z kieszeni jego munduru i podaje innej obcej ręce. Rozdzielają nas na zawsze.

Zdjęcie wyjęte z kieszeni munduru Kapitana Franciszka Omylaka w dniu katastrofy 28.08.1944 r. po latach pomogło ustalić jego tożsamość oraz tożsamość członków załogi Halifaxa.

**Dzień 28 sierpnia w kalendarzu
jest uroczystym**

Świętem Lotnictwa Polskiego.