

Bolesław Orliński



Official Number	76602
Rank	polski: płk pil./305 DB/ brytyjski: S/Ldr
Date of birth	1899-04-13
Date of death	1992-02-28
Cemetery	Wrocław, Smętna - Cmentarz parafii św. Rodziny Wsp. 51.110457, 17.110658
Grave	Rodzinny; Pole 18 Rząd 29 Nr1
Photo of grave	A color photograph of a grave. It features a tall, rectangular stone monument with a circular emblem at the top. The grave is surrounded by greenery, including evergreen trees and bushes. There are some flowers and a small red container at the base of the monument. The ground is paved with dark stones.
Country	Polska
Period	Okres powojenny

Source

Zdjęcia: Wojtek Zmyślony

Bolesław Orliński urodził się 13 kwietnia 1899 r. w okolicach Kamieńca Podolskiego. Jako siedemnastolatek rozpoczął swoją przygodę z wojskiem. Zaczął ją od służby w armii rosyjskiej. W 1918 r. wstąpił do formowanego w Mińsku I Korpusu Polskiego. Z chwilą odzyskania przez Polskę niepodległości po 123 letniej niewoli początkowo służył w kawalerii. Z niej odszedł w marcu 1920 r. do lotnictwa. Nie od razu został lotnikiem. Początkowo był - kierowcą w 19 eskadrze myśliwskiej. Ale już na jesieni 1920 r. został używając dzisiejszego nazewnictwa słuchaczem Niższej Szkoły Pilotów. Szkoła miała swoją siedzibę w Bydgoszczy. Z miasta nad Brdą po dalszą edukację udał się do Grudziądza. Tu nad Wisłą mieściła się Wyższa Szkoła Pilotów. Po jej ukończeniu w stopniu podporucznika rozpoczął służbę początkowo w 16 eskadrze wywiadowczej 1 Pułku Lotniczego w Warszawie. Ze stolicy został przeniesiony do 18 eskadry myśliwskiej w Dęblinie. W czerwcu 1923 r. powrócił do Grudziądza. W jej murach nie tak dawny uczeń teraz jako instruktor dzielił się z innymi swoją wiedzą lotniczą. Na rok zdjął wojskowy mundur. Odszedł z wojska. W lata 1924 - 1925 latał jako cywilny pilot komunikacyjny. Nie czuł się za dobrze jako cywil. Powtórnie założył wojskowy mundur. Otrzymał nowy przydział do nowego 11 Pułku Lotniczego. Stacjonował z nim w Lidzie. W czasie pełnienia służby nie był zdyscyplinowanym pilotem. Dlaczego. Był mistrzem akrobacji lotniczej. Tę wykonywał wiele razy na pograniczu życia i śmierci. Więc za bardzo nie mógł liczyć na akceptację ze strony swoich przełożonych.

Być może to niezdyscyplinowanie doprowadziło Bolka w maja 1926 r. przed oblicze Szefa Departamentu Lotnictwa. Szef Departamentu Lotnictwa w osobie pułkownika pilota Ludomiła Rayskiego potrzebował swojego zastępcy w locie Warszawa - Tokio - Warszawa. Nie mógł sam lecieć. Zajmowała go praca sztabowa. Kto mógłby się nadawać do wykonania rozkazu. Uznał, że najlepszym byłby 27 letni Bolesław Orliński z 11 Pułku Lotniczego.

Pozostawał jeszcze wybrać odpowiedni samolot i mechanika do tego lotu. Z tym w zasadzie nie było kłopotów. Polska była odbiorcą prawie wszystkich samolotów produkowanych we Francji. Z Francją, która pokonała Niemcy w I wojnie światowej łączył sojusz wojskowy. Trzeba było tylko wybrać właściwe zakłady lotnicze. Żaden problem, dostawcą była wytwórnia Poteza. To ona zaopatrywała nasze lotnictwo. Kiedy chodzi o mechanika dla Bolesława Orlińskiego, Rayski rekomendował na tego swojego z czasu kiedy sam poleciał do lotu nad Morzem Śródziemnym. Był nim Leonard Kubiak. Kubiak miał również patrzeć na ręce Francuzom od Poteza.

Rzecz jasna konstrukcja dwupłata różniła się zdecydowanie od wcześniej wytwarzanych i zamawianych. Otrzymała między innymi dodatkowe zbiorniki paliwa. Został zamontowany inny silnik. Potez XXV otrzymał ten od Renault` a o mocy 480 KM. Dlaczego ? Zwykle były montowane sprawdzone te od Lorraine - Dietrich o mocy 450 KM. Odpowiedzi można się domyślać. Na efekty nie trzeba było długo czekać. W trakcie sprowadzania płatowca do Polski w czasie lotu dwukrotnie nastąpiły poważne kłopoty. Za pierwszym razem Orliński wylądował szczęśliwie na jednym z lotnisk jeszcze we Francji. Drugim razem bliżej Polski w Czechach nie miał tego szczęścia. Maszyna mimo wysiłków lotnika nie doleciała do lotniska. W czasie przymusowego lądowania uległa rozbiciu. Pilot ze swoim mechanikiem dalszą podróż odbyli koleją.

Powołana komisja do zbadania przyczyn wypadku znalazła winowajcę. Była nim woda w filtrze gaźnika.

Decyzja o tym czy lot Warszawa - Tokio - Warszawa dojdzie do skutku należała do pilota. Orliński nie zamierzał się poddać. Jeżeli wcześniej wynegocjował u Szefa Departamentu Lotnictwa start nie z Paryża a Warszawy. Szef na to przystał. To dlaczego miałyby teraz zrezygnować z takiego powodu. Zaproponował Rayskiemu, że polecą ale korzystając z jego samolotu. Tego którym ten w 1925 r. posłużył do lotu nad Morzem Śródziemnym. 7 500 km niezawodnej pracy silnika. Szef przystał na to. Polscy mechanicy i wspierający ich technicy otrzymali stosowne rozkazy. Leonard Kubiak podobnie jak w Paryżu nie sypiał. Doglądał prac. Czuł się odpowiedzialny wobec swojego starego i nowego przełożonego za przygotowanie Breguet'a. Tak, Breguet zastąpił Poteza. Dopilnował bardzo starannie aby maszyna do tego lotu otrzymała silnik Lorraine - Dietrich o mocy 450 KM. Breguet nie zapewniał komfortu podróżowania. Kabina była otwarta kabina i osłonięta owiewkami.

Wysiętek włożony w Breguet niebawem pozwolił na zameldowanie o gotowości do lotów "odkurzonej" konstrukcji i przygotowanej załogi. Start miał mieć miejsce z lotniska na Polu Mokotowskim w Warszawie 27 sierpnia 1926 r. Po przygodę dwaj rodacy wystartowali rano w godzinach rannych. Pogoda za bardzo nie zachęcała do lotu. Nad miastem stała mgła. Siąpił deszcz. 5 września tego samego roku samolot z polską załogą i znakami polskiego lotnictwa wojskowego wylądował w Tokio. Miał za sobą trasę liczącą osiem etapów to jest 10 120 km. Najdłuższy z etapów liczył bagatela 1 900 km. Śmiałkowicie aby nie obciążać konstrukcji zabrali do lotu niezbędne wyposażenie. Co wydaje się igraniem z losem, było czymś normalnym. Nie mieli ze sobą spadochronów. Zrezygnowali z kamizelek ratunkowych. 25 września byli znów w Warszawie. W blisko 121 godzin pokonali całą trasę to jest 20 150 km. Błędem byłoby sądzić, że lot Warszawa - Tokio - Warszawa przebiegał spokojnie. Nie zabrakło w nim chwil dramatycznych. Takich które skończyłyby się tragicznie dla pilota i mechanika. Dzięki przytomności umysłu Orlińskiego i pracowitości Kubiaka skończyło się tylko na strachu.

W trakcie lotu nad Morzem Japońskim samolot dostał boczny wiatr. Ten oddalił go brzegu. Pilotowi udało się na ostatnich kroplach wrócić na stały ląd. Lądował na oparach. Tak było kiedy cel lotu był na wyciągnięcie ręki. Natomiast gdy po jego osiągnięciu wracali do Ojczyzny nie tak wiele brakowało aby przerwali swoją przygodę w pasie granicznym radziecko - chińskim. Gwałtownie spadło ciśnienie oleju. Koniecznością stało się natychmiastowe lądowanie. Bolek aby nie zatrzcć silnika posadził maszynę w okolicy miejscowości o nazwie Byrka. Leonard zdiagnozował i naprawił uszkodzenie (pęknięty przewód). Wtedy pojawił się nowy poważny problem. Brak zapasu oleju. Co gorsza, mechanik wyłowił z filtra olejowego metalowe opiłki. Stało się jasne. Silnik nie jest w stanie pracować całą mocą. Co gorsza ta będzie z każdą chwilą malała. Jak więc dolecieć do Warszawy. O ile udało się otrzymać olej. Bagatela z najbliższej jednostki lotniczej, która znajdowała się 260 km od miejsca przymusowego lądowania. To nie było możliwości otrzymania nowego silnika. Trzeba było na spokojnie podjąć decyzje zostać - przerwać lot czy ryzykować i lecieć do domu. W czasie kotwiczenia samolotu (aby nie porwał go wiatr) nagły podmuch rzucił płatowcem o okalający lądowisko płot. Breguet został okaleczony, ucierpiało śmigło i końcówka dolnego lewego płata. Sytuacja w jakiej się znalazła załoga zdawać się mogło jest patowa. I w tym momencie niepierwszy raz wykazał swój talent Kubiak. Naprawił domowym sposobem śmigło. Potraktował to klejem i drutem. Przy

pomocy mechaników radzieckich odciął zniszczoną część skrzydła. Dla równowagi usunął część płótna z prawego płata. Dzięki zaangażowaniu miejscowych kobiet rozdarty materiał został zszyty. Teraz pozostał do rozstrzygnięcia problem - zostajemy czy lecimy. Ponieważ Orliński lubił ryzyko, podjął się tego. Lecą dalej do Warszawy. Dolecieli.

Władze II Rzeczypospolitej uhonorowały swojego bohaterskiego lotnika. Został przyjęty przez prezydenta i odznaczony. Awansował do stopnia kapitana. Cesarz Japonii odznaczył Polaka Orderem Wschodzącego Słońca i Złotym Medalem Cesarskiego Towarzystwa Lotniczego. II Rzeczpospolita i Japonia nie zapomniała o Kubiaku, został również odpowiednio uhonorowany. Po odbyciu tak długiego przelotu kapitan pilot Bolesław Orliński pełnił dalej służbę wojskową. Podnosił swoje umiejętności w Dęblinie. Dwa lata po historycznym locie zdecydował się zdjąć mundur. Przeszedł do pracy w Warszawie. Został zatrudniony jako pilot oblatywacz PZL. To jemu przypadł zaszczyt pokazania polskich konstrukcji lotniczych inżyniera Pułaskiego za granicami Polski. Brał udział w licznych konkursach i zawodach lotniczych.

Z chwilą wybuchu II wojny światowej zakłada mundur. Otrzymuje rozkaz odebrania brytyjskich samolotów transportowanych do Polski w jednym z portów morskich Rumunii. Opuszcza Polskę. Z chwilą przegranej w pamiętnym wrześniu 1939 r. za bronią udaje się tułaczym szlakiem przez Jugosławię, Włochy do Francji. U boku francuskiego sojusznika nie zagrzewa długo miejsca. Francja kapituluje. Ale Bolesław Orliński jest już w Wielkiej Brytanii. Tu na Wyspie Ostatniej Nadziei zostaje instruktorem w ośrodku szkolenia pilotów samolotów bombowych. Nie chce być belfrem. Chce latać bojowo. Na przeszkodzie stoi wiek. Tylko że zdobywca ma upór. Upór, który doprowadza go do otrzymania przydziału w 305 Dywizjonie Bombowym Ziemi Wielkopolskiej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego. Lata z nim jako pilot bojowy, dowódca eskadry i dowódca Dywizjonu.

Nie zaniedbuje życia prywatnego. W drugiej połowie maja 1940 r. żeni się. Pani Stanisława aby być bliżej męża podejmuje pracę w wojsku. Po wojnie małżeństwo Orlińskich nie wraca do nowej, wyzwolonej Polski. Dwa lata spędzają w Wielkiej Brytanii. Następne pięć w Południowej Afryce. Ostatecznie przenoszą się do Kanady. Tu do emerytury znajduje zatrudnienie w przemyśle lotniczym. Pracuje w Toronto w zakładach de Havilland. Blisko 90 letni pułkownik Bolesław Orliński zostaje wdowcem. W między czasie awansował od majora do pułkownika. Bolesław Orliński zmarł 28 lutego 1992 r. poza Polską. Prochy jego i żony zostały sprowadzone do Polski. Z zachowaniem ceremoniału wojskowego spoczęły na cmentarzu Kościoła Świętej Rodziny we Wrocławiu. Bolesław Orliński patronuje Aeroklubowi Wrocławskiemu. Użyczył swojego nazwiska rozformowanemu 11 Pułkowi Lotnictwa Myśliwskiego z Wrocławia.

Opracowanie:Konrad RYDOŁOWSKI