

# Franciszek Kazimierz Omylak



<b>Official Number</b>	P-2043
<b>Rank</b>	<p>polski: kpt.nawig./1586 ESP/  brytyjski: F.Lt</p>
<b>Date of birth</b>	1907-09-14
<b>Date of death</b>	1944-08-28
<b>Cemetery</b>	Kraków, Prandoty - Cmentarz Brytyjski <b>Wsp.</b> 50.078666, 19.953851
<b>Grave</b>	
<b>Photo of grave</b>	A photograph of a white, arched gravestone in a cemetery. The stone is inscribed with the following text: <p>1586 FLIGHT  27TH-28TH AUGUST 1944  POLISH FORCES  KPT.  E OMYLAK  PPOR.  K. WIDACKI  PPOR.  K. DUNIN-HORKAWICZ  PPOR.  T. MROCZKO  SIERZ.  J. OZGA  SIERZ.  W. BALCAREK  SIERZ.  J. STORZYK</p>
<b>Country</b>	Polska
<b>Period</b>	II Wojna Światowa

**Source**

Informacja i zdjęcia: Kelvin Youngs, [www.aircrewremembered.com](http://www.aircrewremembered.com)

Zdjęcie lotnika: via Aleksander Gucwa, [www.sekowa.info](http://www.sekowa.info)

Franciszek Kazimierz Omylak urodził się we Lwowie 14 września 1907 r. Egzamin dojrzałości zdał w 1926 r. Mając świadectwo maturalne w kieszeni postanowił dalsze swoje życie związać z wojskiem. Zaczął swoją przygodę z mundurem od Szkoły Podchorążych Piechoty w Ostrowi Mazowieckiej. Po jej ukończeniu otrzymał stopień podporucznika. Został przydzielony do pułku piechoty stacjonującego w Przemyślu. Objął tam dowództwo plutonu piechoty. Dowodził nim cztery lata. Pod koniec 1933 r. zdecydował się na zmianę rodzaju broni. Wybrał służbę w lotnictwie. 1 grudnia rozpoczął ją od kursu obserwatorów lotniczych w Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa ( Dęblin ). Po jego ukończeniu trafił do 3. Pułku Lotniczego stacjonującego w Poznaniu. W 3. Pułku znalazł się wśród obserwatorów 31. Eskadry Liniowej. W połowie czerwca 1935 r. został przesunięty do 33. Eskadry Towarzyszącej. W 1936 r. po ukończeniu kursu Przysposobienia Wojskowego Lotniczego uzyskał uprawnienia pilota sportowego.

Na początku listopada 1936 r. został przeniesiony do 1. Pułku Lotniczego w Warszawie. Trafił do 211. Eskadry Bombowej. Po dwóch latach spędzonych w syrenim grodzie od połowy października 1938 r. był pełniącym obowiązki dowódcy 211. Eskadry. Następnie , a od marca 1939 r. jej dowódcą. Razem ze swoją eskadrą wszedł do składu X Dywizjonu Bombowego. Ten zaś został włączona do Brygady Bombowej, jednostki dyspozycyjnej Naczelnego Wodza. Wynikało to z wykonywania rozkazów mobilizacyjnych z racji zbliżającej się wojny. Do końca sierpnia eskadra została przesunięta na lotnisko Ułęż w okolicach Dęblina. Tu zastał go wybuch wojny. W kampanii wrześniowej latał bojowo. 4 września przeprowadzał nalot swojej eskadry na kolumnę pancerną wroga na szosie Wieluń - Sieradz. Tydzień później atakował czołgi między Przeworskiem a Jarosławiem. Od 14 września 1939 r. nie latał. Eskadra została przesunięta na północ od Łucka. 16 września znalazł się na lądowisku w pobliżu granicy z Rumunią. 17 września w godzinach wieczornych wykonał rozkaz dowódcy Brygady Bombowej. Przeleciał do Rumunii do Czerniowiec. Razem z nim przeleciały wszystkie polskie sprawne bombowe "Łosie". Następnie przeleciał do Jassy a stąd do Bukaresztu. Nie od razu ruszył za bronią do Francji. Próbował przedostać się do Stanisławowa. Został aresztowany na granicy rumuńsko - radzieckiej. Zwłoka w dostaniu się do Francji miała podłoże osobiste. Aresztowanie miało miejsce po stronie radzieckiej. Trafił do więzienia w Kołomyi i w Stanisławowie. Z nich trafił do obozu w Starobielsku. Tu usłyszał wyrok. Sąd skazywał go za nielegalne przekroczenie granicy na 5 lat robót. Bliżej końca stycznia 1941 r. został przewieziony do obozu w Charkowie. Z tego został wysłany na miejsce zsyłki. Znalazł się w miejscowości Uchta. Pracował w cegielni i przy wycinie drzew. Skorzystał z amnestii, która była wynikiem podpisanego odpisania układu Sikorski - Majski. Po porzuceniu pracy wyruszył w drogę za bronią. Nie zawędrował daleko. Doznał odmrożeń ( palce nóg ). Znalazł się w szpitalu. Po trzydziestu dniach leczenia dołączył do grupy rodaków którzy mieli wyjechać do polskich oddziałów. 22 stycznia 1942 r. dotarł do polskiej stacji rozdzielczej w Orenburgu. Jako przedwojenny lotnik 6 marca 1942 r. został przeniesiony do Ośrodka Lotnictwa i Marynarki w Kermine. Tu objął dowództwo 6. eskadry. Z

chwila ewakuacji armii generała Andersa do Persji wyjechał z ośrodkiem do Krasnowodska. Następnie na pokładzie statku dopłynął do Pahlewi. Na początku kwietnia zachorował i znalazł się w szpitalu. Po wyzdrowieniu został przydzielony do lotniczej Eskadry Łącznikowej Armii Polskiej na Wschodzie. W maju z eskadrą wyruszył drogą morską do Palestyny. Razem z nią rozpoczął szkolenie na lotnisku RAF Llyda. Z tego miejsca pod koniec września odpłynął do Suez i dalej do Wielkiej Brytanii. Ostatniego dnia października 1942 r. wyokrętował się z innymi "podróżnikami" w Glasgow. W listopadzie Franek został skierowany do Blackpool. Przeszedł badania lotniczo - lekarskie i poprawił znajomość języka gospodarzy. Teraz na Wyspie Ostatniej Nadziei 18 lutego 1943 r. trafił do ośrodka wyszkolenia personelu latającego Air Crew Training Centre w Hucknall. Od 10 kwietnia 1943 r. kontynuował naukę nawigacji w 13 ITW w Torquay. Po ukończeniu tej z początkiem lipca 1943 r. znów był w poznanym wcześniej Blackpool. Został wytypowany do szkolenia w Kanadzie. Pod koniec lipca tego samego roku odpłynął za ocean. Z rozdzielczej bazy w Moncton został przeniesiony do szkoły obserwatorów 1 Air Observer School w Malton. Po przejściu kursu, w lutym 1944 r. wrócił do Moncton. Już jako wyszkolony nawigator wrócił do Wielkiej Brytanii.

28 marca 1944 r. przydzielony został do jednostki wyszkolenia bojowego 18 Operational Training Unit. Teraz przeszedł kurs zgrywania załóg. W sierpniu 1944 r. odszedł do ośrodka 1662 Heavy Conversion Unit. Tu zapoznał się z wykonywaniem zadań na czteromotorowych Halifaksach. 10 sierpnia 1944 r. razem ze swoją załogą znalazł się we Włoszech na lotnisku Campo Casale w okolicach Brindisi. Polacy weszli w skład polskiej 1586 Eskadrze do Zadań Specjalnych. Eskadra latała amerykańskimi Liberatorami i brytyjskimi i Halifaksami. Dostarczała z powietrza zaopatrzenie między innymi dla walczących powstańców warszawskich.

Do pierwszego lotu wystartował nocą z 16 na 17 sierpnia. Lot nie doszedł do skutku. Noc później poleciał nad Polskę. Miejscem zrzutu była placówka w Lesie Kabackim. Niestety z powodu trudności w znalezieniu miejsca zrzutu przesyłkę zrzucono w okolicy Nowego Sącza. Dalsze nocne loty wykonał pomyślnie: z 21 na 22, z 23 na 24 i z 25 na 26 sierpnia. Nocą z 27 sierpnia na 28 sierpnia 1944 r. wystartował do piątego lotu. Nie wiedział, że do ostatniego. Zrzut miał być odebrany nie w Puszczy Kampinowskiej a w centrum Warszawy. Z tego lotu nie wrócił. Samolot się rozbił w okolicy Banicy w Beskidzie Niskim. Z powodu błędów popełnionych podczas ekshumacji zwłok oraz na skutek mylnej identyfikacji załóg 1586 Eskadry przez wiele lat przyjmowano, że zaginął w Morzu Adriatyckim. W 2006 r. po przeprowadzeniu badań archeologicznych w miejscu upadku samolotu ustalono że zginął w Banicy. W 2013 r. na Brytyjskim Cmentarzu Wojennym w Krakowie postawiono tablicę nagrobną z jego nazwiskiem.

Konrad RYDOŁOWSKI