

Andrzej Olejko (Polska)

LOTNICTWO POLSKIE W OPERACJACH PRZECIWKO UKRAIŃSKIEJ POWSTAŃCZEJ ARMII 1946–1947 W ŚWIETLE STATYSTYK I RELACJI

Po zakończeniu II wojny światowej wiosną 1946 r. decyzją Państwowego Komitetu Bezpieczeństwa w celu lepszego skoordynowania wysiłków jednostek Ludowego Wojska Polskiego działających na terenie województwa rzeszowskiego utworzono Grupę Operacyjną (GO) „Rzeszów”, której w marcu 1946 r. Dowództwo Lotnictwa poleciło przydzielić wydzieloną Eskadrę Lotniczą ze składu 2 Samodzielnego Mieszanego Pułku Lotniczego (SMPL) dowodzonego przez płk. Tarasowa stacjonującego na warszawskim Mokotowie. Pułk min. wyposażony był w dwupłatowe samoloty typu Po - 2 a do GO „Rzeszów” przydzielono początkowo sześć takich maszyn, nieco później dodano jeszcze trzy. W ten sposób powstał specjalny pododdział lotniczy skierowany do walk głównie z oddziałami Ukraińskiej Powstańczej Armii (UPA) na terenie Pogórza i Bieszczadów. Dowódca 2 SMPL na dowódcę w/w Eskadry wyznaczył por. pil. Józefa Dembowskiego, który przed 1939 r. zdobywał pierwsze lotnicze doświadczenie zdobywał szkoląc się na terenie Wojskowego Obozu Szybowcowego w Ustianowej. W składzie pilotów ww Eskadry znaleźli się: por. Tadeusz Pytel, ppor. Zygmunt Danyłow, ppor. Henryk Kulesza, chor. Smuk, chor. Bronisław Kluczyk, chor. A. Wróbel, chor. A. Korzeniowski, a w gronie personelu technicznego znaleźli się sierżanci: Olearczyk, Pawłowicz, Szabliński (Szablicki?), Smajkiewicz, Królikiewicz i plut. Bogdanow. Wytyczne do działań bojowych dowódca Eskadry otrzymał od dowódcy GO „Rzeszów”. Lotniskiem Eskadry miało być pole wzlotów w Sanoku przy sztabie 8 Dywizji Piechoty (DP) zaś trzy samoloty miały bazować w Przemyślu przy sztabie 9 DP. Oto jak przelot do Sanoka wspominał w relacji spisanej przez Juliana Woźniaka por.pil. Józef Dembowski:

„Warunki atmosferyczne nie były jednak w tym okresie sprzyjające i w zasadzie wykluczały możliwość lotu. Mimo wszystko postanowiłem lecieć nie czekając na poprawę pogody. Nasz pułk bazował wówczas na lotnisku na Mokotowie. Pole wzlotów tonęło w wodzie, było wielkim grzęzawiskiem. W jednym z narożników lotniska znalazłem stumetrowy fragment w miarę twardego gruntu. Nie bez trudu mechanicy przetoczyli „pociąka” na ten odcinek stwarzający jaką taką szansę startu. Uruchomiłem silnik. Poczekalem aż osiągnie temperaturę ... No i ... udało się. Wyrwałem do przodu jak wystrzelony z procy i po kilkudziesięciu metrach oderwałem się od ziemi ... Przyleciałem nad Sanok. Wiedziałem, że mam lądować w zakolu Sanu, tuż przy moście od strony południowo-wschodniej ... Gdy z góry to miejsce zobaczyłem włosy zjeżyły mi się na głowie. Krótkie to to. wzięutkie, leje po bombach! Krążyłem chyba z pół godziny, przymierzałem się z różnych stron zanim zdecydowałem się lądować znad Sanu. Musiałem bardzo uważać by kołami nie zawadzić o brzeg rzeki. Jeszcze w Warszawie uprzedzano

mnie, że jest to w rejonie Sanoka jedyne miejsce na którym mogą się przyziemić. Korzystali z niego piloci radzieccy w czasie działań wojennych (był to teren błoni nad Sanem, pomiędzy zamkiem a mostem olchowieckim na Sanie – czyli teren obecnego MOSIR – przyp. A.O.). Skoro więc oni mogli to zrobić dlaczego polski pilot miałby być gorszy?! Wylądowałem szczęśliwie. Obszedłem tę łączkę wzdłuż i wszerz. Wymierzyłem. Przy lądowaniu miałem zaledwie 115 metrów. Mało, cholernie mało!” Pilot zameldował swój przylot w sztabie 8 DP skąd otrzymał pomoc przy wyrównaniu i poszerzeniu lądowiska po czym wysłał meldunek do stolicy oczekując na przylot reszty Eskadry)¹. ”

Po kilku dniach do Sanoka przyleciało pięć samolotów Po - 2 i tym samym Eskadra została przebazowana na stałe. Piloci zamieszkali w kwaterach prywatnych w pobliżu lądowiska, zaś mechanicy będący jednocześnie strzelcami pokładowymi – gdyż w Eskadrze brakowało obserwatorów – zamieszkali w namiotach na lądowisku (na obecnym lotnisku sanitarnym na Białej Górze rozbito także kilka namiotów – przyp. A.O.). Samoloty typu Po - 2 uzbrojone były w km - y „Diegtiarowa” obsługiwane przez strzelca z drugiej kabiny, pod dolnymi płatami posiadały zamontowane wyrzutniki dla lekkich bomb lecz głównym uzbrojeniem załóg były granaty wyrzucane przez obserwatora z drugiej kabiny. Od momentu przebazowania załogi Eskadry rozpoczęły się loty rozpoznawcze nad nowym dla personelu latającego terenem. Samoloty startowały w kierunku na most olchowski na Sanie, z tego też kierunku podchodziły do lądowania. Świadkowie tych lotów wspominają, że przy lądowaniu samoloty dosłownie „orały” płozami grunt. Lotnicy z Eskadry zainstalowanej w Sanoku szybko rozpoczęli pierwsze loty bojowe. Oto dane zebrane przez historyka lotnictwa płk. Czesława Krzemińskiego:

- załoga samolotu Po - 2 wsparła ogniem z powietrza pluton żołnierzy z 8 DP, który pomiędzy Grabownicą Starzeńską a Pakoszówką wpadł w zasadzkę polskiego oddziału Narodowych Sił Zbrojnych (NSZ) mjr. „Żubryda”.

- pomiędzy 12 a 15 IV 1946 r. załogi Eskadry wsparły oddziały 8 DP, które przeprowadzały operacje przeciwko oddziałom UPA „Chromenki”.

- w dniach 18 – 21 IV 1946 r. jedna prowadziła rozpoznanie na rzecz 9 DP. W rejonie lasów pomiędzy Jarosławiem a Lubaczowem, podczas pościgu za oddziałami UPA „Jara” i „Zacharki”

- w dniach 20 – 24 IV 1946 r. załogi „sanockiej” Eskadry wspierały akcje przeciwko oddziałom UPA „Smereka” i „Bira”.

- w dniach 25 – 28 IV 1946 r. dwa samoloty typu Po - 2 wspierały oddziały 8 DP patrolując teren nad lasami gdzie ukrywały się sotnie z kurenia „Rena”.

- 7 V 1946 r. meldunek załogi samolotu Po - 2 dopomógł w likwidacji oddziału UPA w rejonie Bereźnicy Wyżnej, zaś w innym locie kolejna załoga zlokalizowała oddział „Wołynianka” pomagając tym samym w jego likwidacji w okresie 25 – 29 IV 1946 r. w rejonie Wola Różanicka – Moszczanica.

- 18 V 1946 r. dwie załogi zaatakowały ogniem pokładowych km - ów na szosie Sanok – Zagórz oddział NSZ mjr. „Żubryda”, zmuszając go do odwrotu i ukrycia się w lesie

- 29 V 1946 r. trzy załogi „sanockiej” Eskadry wspierały z powietrza oddziały 8 DP w okolicy Mrzygłodu, Sanoka i Jurowiec.

- w rejonie Huzeli załoga Po - 2 celnym rzutem ładunków wybuchowych zniszczyła bunkier UPA bezskutecznie atakowany przez żołnierzy 33 pułku piechoty (pp).

• 28 VI 1946 r. załogi dwóch maszyn Po - 2 dzięki obserwacji z powietrza, w rejonie wsi Roszuszki wykryły ściganą grupę z sotni „Burlaki” i przeprowadziły atak z powietrza².

Jeden ze swych lotów nad tzw. „ślepą kiszka” wspominał por. pil. Józef Dembowski:

„Najbardziej na południowy wschód wysunięty rejon Bieszczadów, w okolicy Ustrzyk Górnych i wzgórza Halicz nazywano popularnie „wrostkiem robaczkowym” (bądź „ślepą kiszka” – przyp. A.O.). Wrostek wymagał zdecydowanej operacji. Przypuszczano, że w tym niedostępnym, dzikim terenie znajduje się ośrodek dyspozycyjny UPA ... Jako nawigatora zabrałem ze sobą ppor. Aleksandra Danielaka, nawigatora przydzielonego do naszej Eskadry. Danielak był bardzo cennym oficerem dla Eskadry. W czasie wojny latał na „pociakach” w 2 PNB „Kraków” (2 Pułk Nocnych Bombowców – przyp. A.O.), miał więc olbrzymie doświadczenie i świetnie znał pracę nawigatora na samolotach Po - 2. Postanawiamy startować skoro świt. Jak zwykle mamy kłopoty z komunikatem meteorologicznym. Eskadra nie posiada własnej stacji meteorologicznej, najbliższa znajdowała się w Krakowie. Przeważnie więc komunikaty nadchodziły z opóźnieniem i były nieaktualne. Zresztą w Bieszczadach panowała z zasady lokalna pogoda, najczęściej więc nie zważaliśmy na komunikaty, wierząc własnemu doświadczeniu. Startujemy z pełnym obciążeniem. Jak zwykle półko ledwo wystarcza. Przelatujemy San. Wysokości nabieram nad miastem. Sanok przypomina frontowe miasta. Jeszcze do niedawna na jego ulicach grasowały bandy (pisownia zgodna z brzmieniem relacji – przyp. A.O.). Od czasu, gdy zakwaterowało tu dowództwo 8 DP, panuje spokój. Po ulicach chodzą patrole wojskowe, w nocy obowiązuje godzina milicyjna. Jest czynna restauracja, którą odwiedzamy od czasu do czasu, a i okoliczni chłopci też się tu zjeżdżają na targi. Wysokościomierz wskazuje na 500 m. Biorę kurs na Baligród. Pogoda jest cudna, widoki rozpościerające się pod samolotem nie do opisanania. Przelatujemy nad szczytem górskim porośniętym wiekowymi świerkami. Teren gwałtownie ucieka w dół – 100 – 200 – 300 m. W dolinie wije się górski strumień. Oddaje drążek sterowy i nurkuje w dół. Tarcza słoneczna ginie za pasmem górskim. Zbocze jest pokryte cieniem. Gdzieś nad drzewami unoszą się poranne opary. Wyrównuję samolot. Kosiakiem sunę w stronę stromego skalistego zbocza. Danielak zdumiony patrzy na mnie pytająco: Chcesz się wmeldować w górę? Naturalnie, że nie chcę. Ale znam dobrze teren. Dolina załamuje się pod kątem w lewo. W ostatniej chwili kładę „pociaka” w głęboki zakręt. Siła odśrodkowa wgniata mnie w fotel. Znów mknę nad potokiem. Jeszcze kilka zmian kursu i nadlatuję nad zieloną, o łagodnych zboczach połoninę. Na jej stoku widać pasące się stado bydła. Wygląda to niewinnie, ale ja znam dobrze metody banderowców (pisownia zgodna z oryginałem relacji – przyp. A.O.). Przelatuję nad krowami i wykonuję krąg. Domniemani pasterze rozbiegają się, wyciągają ukrytą broń i walą do naszego pociaka. Jasne więc, z kim mamy do czynienia. Danielak szybko granaty i kaem, a ja wykonuję nalot od słońca, aby było im trudniej celować. Nadlatujemy. Padają granaty. Karabin ujada: ta, ta, ta. Dostyc? - pytam się. Jeszcze raz woła nawigator. Skręt i następne zejście. Widzę mknących do lasu upowców (pisownia zgodna z oryginałem relacji – przyp. A.O.). Ściga ich zajadły ogień naszego „szkasa”. Bandziory (pisownia zgodna z oryginałem relacji – przyp. A.O.) nie pozostają dłużni. Spod lasu odpowiadają og-

niem. Pociski biją po kadłubie i silniku. Obrywa rurka pitot, w efekcie nie działa prędkościomierz. Głupstwo. dam radę. Nawigator tymczasem ustala dokładnie miejsce rozlokowania bandy (pisownia zgodna z oryginałem relacji – przyp. A.O.). Domyślam się, że pasterze należą do sotni „Bira”, która właśnie tutaj działa. Jeszcze pół godziny kręcimy się nad okolicznymi wioskami, połoninami i lasami poszukując banderowców (pisownia zgodna z oryginałem relacji – przyp. A.O.). Potem lecimy na Baligród. Tu Danielak zrzuca meldunek na stanowisko oddziału KBW ... Naturalnie nie tylko Danielak dopisywał loty bojowe. Codziennie latali wszyscy piloci i strzelcy Eskadry. Codziennie rozpoznawano ruchy band (pisownia zgodna z oryginałem relacji – przyp. A.O.), ostrzeliwano je z powietrza, wspierano własną piechotą”³.

Załogi Eskadry stacjonującej na Błoniach w Sanoku często wykonywały także loty łącznikowe utrzymując przepływ informacji pomiędzy Naczelnym Dowództwem Wojska Polskiego i dowództwem V Okręgu Wojskowego przewożąc meldunki, kurierów itp. W jednym z takich lotów załoga samolotu Po – 2 w składzie chor. pil. Z. Danyłow i kpt. Butkiewicz ze sztabu 8 DP. w rejonie Królika Polskiego wykryła grupę UPA, którą zaatakowała z powietrza. Działania ww Eskadry trwały do 9 X 1946 r. gdy uległa ona rozwiązaniu. Samoloty Po – 2 wraz z załogami oraz personel naziemny powróciły do macierzystego 2 SMPL w Warszawie, natomiast do dyspozycji dowództwa 8 i 9 DP pozostawiono po dwa samoloty Po – 2 (samoloty przydzielone do 8 DP jesienią 1946 r. prawdopodobnie bazowały nadal na lotnisku w Sanoku).

W końcu maja 1946 r. bataliony 34 i 36 pp próbowały wyprzeć oddziały UPA z rubieży Liszna - Wujskie u podnóża Gór Słonnych. W walkach w okolicy Słonnych użyto klucza trzech „sanockich” maszyn typu Po – 2 dowodzonego przez dowódcę Eskadry por. pil. Józefa Dembowskiego. Oto jak wspominał on to wydarzenie z 29 V 1946r.:

„Wystartowaliśmy w trzy samoloty o godz. 4: 00. Po zbiórce nad uspiętym Sanokiem uformowaliśmy szyk „schody w prawo”. Ja prowadzę klucz lecąc z Olearczykiem a Pytel i Smuk z Królikiewiczem i Szablickim. Czas naszego ataku na umocnienia bandy „Krylaczka” (nazwa podana w zgodzie z brzmieniem w relacji – przyp. A.O.) został precyzyjnie ustalony, by skoordynować nasze działania z batalionami piechoty. Lecąc tuż nad umocnieniami wroga obrzuciliśmy je wiązkami granatów. W następnych nalotach ostrzelaliśmy banderowców z pokładowych karabinów maszynowych. Zaobserwowałem dużą skuteczność naszego ognia. Bandy (nazwa podana w zgodzie z brzmieniem w relacji – przyp. A.O.) nie wytrzymały tej ogniowej nawałnicy. W tym wypadku mieliśmy bowiem zdecydowaną przewagę. Banda (nazwa podana w zgodzie z brzmieniem w relacji – przyp. A.O.) bowiem oparła się na trudno dostępnych ale niezalesionych szczytach. Trudno ich było z tych umocnień wykurzyć zdobywając szczyt od dołu. Natomiast my atakowaliśmy od góry, mieliśmy ich jak na „patelni”. Toteż zdając sobie sprawę z beznadziejnej sytuacji rzucili się do panicznej ucieczki. Na ten moment czekali tylko nasi piechurzy. Ruszyli do ataku. Nam niestety kończyła się amunicja. Szkoda jednak było wracać na lotnisko i opuszczać rejon walki bo przecież z góry mogliśmy łatwo obserwować uciekających górskimi ścieżkami banderowców (nazwa podana w zgodzie z brzmieniem w relacji – przyp. A.O.) i nadal atakować. I wówczas to porucznik Pytel pomachał skrzydłami samolotu. W pierwszej chwili nie wiedziałem o co mu chodzi ale zaraz zrozumiałem jego intencje. Gwałtownie zniżył lot,

wykonał ostry zakręt i wylądował na stoku sąsiedniej góry, na którym znajdowała się spora grupka naszych żołnierzy. I całe szczęście, bowiem bez ich pomocy samolot niechybnie musiałby się stoczyć w przepaść. Tak pochyły był ten stok. Poszliśmy w ślady Pytla. Do lądowania przymierzył się Smuk, a potem ja. Podbiegli żołnierze, podtrzymywali samoloty za skrzydła i ogony a my lądowaliśmy dostarczone przez amunicyjnych taśmy z pociskami i granaty. Gdy tylko uzupełniliśmy amunicję, żołnierze obrócili samoloty silnikiem w dół zbocza i po kilkudziesięciometrowym zaledwie rozbiegu „z górki na pazurki” znów byliśmy w powietrzu aby za chwilę ponownie włączyć się do walki. Po wystrzeleniu amunicji wróciliśmy do Sanoka⁴.”

Dzień 29 V 1946 r. – był dla załogi por. pil. Józefa Dembowskiego obfitujący w wydarzenia. Po wspomnianej powyżej akcji przeciw sotniom UPA w rejonie Mrzygłodu, Sanoka i Jurowiec, zaraz po wylądowaniu w Sanoku na lotników czekał nowy rozkaz. Por. pil. Józef Dembowski i mechanik st. sierż. Stanisław Olearczyk mieli natychmiast polecieć w rejon Cisnej i zrzucić meldunek od dowódcy 8 DP oraz nawiązać kontakt z własnymi oddziałami pomiędzy Cisną a Ustrzykami Górnymi gdyż sytuacja jednego z batalionów piechoty nie była znana dowództwu. W rejonie Cisnej lotnicy zrzucili meldunek w oznaczonym miejscu lecz gdy samolot wleciał w górskie doliny pomiędzy Cisną a Ustrzykami Górnymi zaczęły się kłopoty. Samolot został zestrzelony ogniem broni maszynowej oddziału UPA – ogień uszkodził silnik i maszyna z przestrzelinami na skrzydłach przymusowo lądowała na niewielkiej podmokłej łączce w okolicy Smereka łamiąc przy lądowaniu śmigło. Oto relacja pilota z owego lotu spisana przez Juliana Woźniaka:

„Wraz z mechanikiem, starszym sierżantem Stanisławem Olearczykiem, który leciał jako strzelec pokładowy przy swym „diegtariowie”, patrolowaliśmy odcinek Cisna - Ustrzyki Górne. Zagląaliśmy do głębokich jarów, penetrowaliśmy wąwozy, czy aby tam nie dostrzeżemy banderowców (nazwa podana w zgodzie z brzmieniem w relacji – przyp. A.O.). Przelatywaliśmy nisko nad szczytami gór ... I w pewnym momencie, zupełnie nieoczekiwanie, poczułem gwałtowny wstrząs, a za moment niesamowitą palbę, charakterystyczne uderzenia pocisków o metalowe części „pociaka”. Uszkodzony silnik przestał pracować. Zdawałem sobie sprawę, że zaatakowała nas banda silną nawałnicą ognia i że natychmiast muszę się oddalić od tego miejsca. Ale jak!? Na uszkodzonym, niepracującym silniku? Odepchnąłem od siebie drążek sterowy i skręciłem w prawo, żeby lotem ślizgowym poszybować w dół stromego zbocza. Na szczęście stery działały prawidłowo. Udało mi się wydostać z pola ostrzału, ale jednocześnie uzmysłowiłem sobie, że natychmiast muszę lądować. Tylko gdzie?! W górach nie jest to dylemat łatwy do rozwiązania. Na małej wysokości minąłem jakiś skalny wyłom ... Pozostawało mi jeszcze kilka, może kilkanaście sekund lotu. Czyżbym właśnie tutaj miał zakończyć swoją wojaczkę na zawsze ... Przed lasem, w kierunku którego szybowaliśmy, nieco w skos po lewej stronie, na dnie wąskiego parowu, dostrzegłem zieloną przestrzeń... Łąka! Żeby tylko dociągnąć! Ster i tym razem zadziałał skutecznie. Żeby jeszcze tylko dolecieć, dolecieć ... Jeszcze, jeszcze ... Zbawcza łączka rośnie w oczach ... I w tym momencie - przeżalenie! To mokradło! Teraz już nic nie mogę zrobić Mam pełną świadomość tego, że koła samolotu grzęzną w błotnistej, ciężkiej mazi. Ogromna siła inercji powoduje kapotaż samolotu. Czuję przerażający ból ramion ... Gdy odzyskałem przytomność zdałem

sobie sprawę, że nadal znajduję się w kabinie leżącego na plecach samolotu i że wiszę na pasach głową w dół. Do mojej świadomości dotarło również i to, że jest przy mnie Olearczyk ... Sierżant uwolnił mnie z pasów i wyciągnął z kabiny. Postawił na nogach ... Patrzę na mechanika i jego wygląd wzbudza we mnie atak śmiechu. - Chłopie, wyglądasz jak nieboskie stworzenie! - rechoczę ze śmiechu. Okazało się bowiem, że Olearczyk nie był przypasany do siedzenia i w czasie kapotażu wyrzucony został z kabiny jak z katapulty, w efekcie czego wylądował głową w bagnie. Ten niekontrolowany wybuch śmiechu przywrócił mi nagle świadomość niebezpieczeństwa. Banderowcy, którzy nas zestrzelili, powinni się tutaj lada chwila zjawić - kalkulowałem bez emocji. Nie mogliśmy przecież zbyt daleko się oddalić od ich kryjówek na szczycie góry. Szybko, jak tylko to było możliwe, wymontowaliśmy „Diegtiariewa”, zabraliśmy ze sobą taśmy z pociskami i zajęliśmy pozycję obronną w załomie jakiejś skałki u podnóża zbocza. To stanowisko wydawało się nam najbardziej w tej chwili odpowiednie. Postanowiliśmy się bronić do ostatniego naboju. Zdawaliśmy sobie sprawę co nas czeka, gdy dostaniemy się w ręce „rycerzy tryzuba”. Lepiej zginąć godnie, na posterunku!⁵”

W międzyczasie całe zdarzenie obserwowane było przez pododdział z 34 pułku piechoty, który znajdował się w okolicy. Ppłk. Jan Gerhard, dowodzący wspomnianym batalionem zapisał:

„Jak się ten szczyt nazywa, panie kapitanie? – zapytała go miłym sopranem Irena Grodzicka, idąca obok w spodniach, z aparatem fotograficznym, przewieszonym przez ramię. Jerzy spojrzął na mapę. Wysokie Berdo, proszę Pani. Nie zareagował na jej słowa zachwytu. Od dłuższej chwili obserwował zawieszony na niebie mały samolot rozpoznawczy. Aparat brzęczał jak wałka i pracowicie zataczał koła nad lasami. Dowództwo Okręgu i Dowództwo Grupy Operacyjnej „Rzeszów”, mające od kilku miesięcy koordynować walkę przeciw bandom (pisownia zgodna z oryginałem relacji – przyp. A. O.), z uporem prowadziły tego rodzaju rozpoznanie, jakkolwiek nigdy nie uzyskiwały tą drogą żadnych rezultatów. Teoria uczyła, że tak trzeba postępować, więc realizowano ją w praktyce. Lotnik flegmatycznie odwalał swoją dzisiejszą porcję. – Takiemu to dobrze - westchnął por. Rafałowski – Dziś wieczorem pójdzie sobie z dziewczynką do kina w Krakowie! – I będzie ją jeszcze bajerował, że wykonał zadanie bojowe – śmiał się mjr Pawlikiewicz. Silnik samolotu załomotał nagle nierówno. Aparat gwałtownie zmienił kierunek. – Z nudów mu się zachciało ewolucji – powiedział Rafałowski. Samolot jednak zbliżał się coraz bardziej do kolumny pułku, systematycznie zmniejszając wysokość. Silnik umilkł. – Coś mu się jednak stało – stwierdził oficer ewidencji, por. Rapski. – Usiadł! Usiadł za lasem – wołali żołnierze. Wszyscy zobaczyli go dopiero na podmokłej łące w pobliżu Smereku. Miał strzaskane śmigło i kilka przestrzeleń w skrzydłach. Pilotowi i obserwatorowi na szczęście nic się nie stało”⁶.

Por. pil. Józef Dembowski tak opisuje ciąg dalszy wydarzeń:

„Od strony lasu zaterkotała pepesza. Raz, drugi ... Dało się słyszeć jakieś dalekie głosy, pokrzykiwania. Niechybnie banderowcy! (nazwa podana w zgodzie z brzmieniem w relacji – przyp. A.O.). Olearczyk skierował w tamtą stronę lufę karabinu maszynowego. Mocno Scisnąłem „tetetkę” w dłoni ... Kiedyż wreszcie to wszystko się zacznie? - niecierpliwiełem się. Najgorsze są chwile oczekiwania, gdy człowiek jest już przygotowany na wszystko i wie, zdaje sobie z tego sprawę, jaki może być końcowy efekt ... Żeby

tylko nie ranili, żeby tylko nie wpaść w ich ręce żywym! To było w tej chwili moje jedyne życzenie. Tymczasem głosy stawały się coraz wyraźniejsze. W naszym polu widzenia nie mogliśmy jednak nikogo dostrzec. Teren był tu pagórkowaty ... Zza załomu skały wyłoniło się kilka sylwetek. Olearczyk puścił w ich stronę krótką serię ... Nastąpiła niepokojąca cisza. Tylko odgłosy strzałów naszego „diegtiariewa” niosły się echem po okolicznych zboczach. Ale i one przebrzmiały ... I nagle usłyszeliśmy czyjś głos: – Lotnicy, nie strzelajcie! My wojsko! W tym momencie jakbym się drugi raz urodził. Wróciła nadzieja. I radość. Ale nie mogłem przecież w takiej sytuacji zawierzyć w pełni zasłyszanym słowom. Wiedziałem, że banderowcy potrafią stosować różne fortele. – Skąd wy, z jakiego pułku? – wyrzuciłem z siebie pytanie. – Z trzydziestego czwartego, z Baligrodu – usłyszałem odpowiedź. Lecz i ona nie mogła w pełni zadowolić. Jeśli to prawda, niech dwóch żołnierzy podejdzie do nas bez broni! – zawyrokowałem. – Dobrze, zaraz do was podejdą! – odpowiedział ktoś z oddali. I rzeczywiście. Podeszło do nas dwóch młodych, sympatycznych żołnierzy. Olearczyk przez cały czas trzymał ich na muszce „diegtiariewa”, a ja zażądałem od nich okazania dokumentów. Nie budziły zastrzeżeń. Byliśmy uratowani. W tym rejonie działań właśnie, dążąc do likwidacji bandy (nazwa podana w zgodzie z brzmieniem w relacji – przyp. A.O.) „Rizuna”, batalion żołnierzy dowodzony przez podpułkownika Jana Gerharda, późniejszego autora powieści „Łuny w Bieszczadach”. Z przeciwnego zbocza żołnierze Gerharda obserwowali nasze zestrzelenie i wiedząc, że gdzieś w najbliższej okolicy znajduje się banda UPA (nazwa podana w zgodzie z brzmieniem w relacji – przyp. A.O.), natychmiast pośpieszyli nam na ratunek. Zdażyli na czas. Mielśmy okazję zapoznać się z pułkownikiem Gerhardem, który był dowódcą 34 pułku. Serdecznie podziękowaliśmy mu i jego żołnierzom za ocalenie życia. Tymczasem podjechały żołnierskie podwozy. Z naszego „pociąka”, przy pomocy żołnierzy, wymontowaliśmy uszkodzony silnik i niektóre przyrządy pokładowe. Załadowaliśmy to wszystko na jedną z furmanek. Płatowiec oblał benzyną i podpalił. Dla niego już nie było ratunku. Z batalionem żołnierzy przez Cisnę dotarliśmy do Baligrodu - nie bez przygód zresztą, ale to opowieść nie mająca związku z działaniami lotników - a stąd do Sanoka było już blisko. Znów znaleźliśmy się na naszym lądowisku”⁷.

Po zestrzeleniu 29 V 1946 r. por. pil. Józef Dembowski powrócił do swego macierzystego pułku a dowództwo Eskadry objął por. pil. Tadeusz Pytel. Spalony na podmokłej łące pod Smerekiem Po – 2 skasowano ze stanu Eskadry a fotografie wykonane tego pechowego dnia przez ppłk. Jana Gerharda przedstawiające Po – 2 po zestrzeleniu i jego płonący szkielet, wówczas już ppłk. pil Józef Dembowski otrzymał na pamiątkę, po ... 18 latach, 28 V 1964 r. Por. pil. Józef Dembowski wykonał w 1946 r. z sanockiego lotniska 97 lotów bojowych⁸. Jesienią 1946 r. na błoniach nad Sanem doszło do wypadku lotniczego – Bolesław Baraniecki tak zapamiętał to wydarzenie:

„Piloci samolotów zwiadowczych często „byli przekwalifikowani” z myśliwców na te lekkie maszyny i lubili :szarżować’. Tak właśnie było jesienią 1946 r. W którąś niedzielę po południu na boisku rozgrywano mecz. Grało wojsko z – zdaje się z - Sanoczanką albo kolejarzami. Staliśmy z kolegami na trybunie. W pewnym momencie od strony Olchowiec nadleciał samolot. Prosto nad bramką i nad boiskiem, tak nisko, że gracze położyli się na ziemię. Pilot zaraz poderwał maszynę w górę., skrzył w prawo, przelatując nad domami i sadami, i zniknął nam z oczu. Po chwili rozległ się

suchy trzask i wszystko ucichło. Zaraz pobiegli tam widzowie ze stadionu. Ja także. Byłoby wszystko dobrze gdyby się nie otarł o gałęzie. Ale wśród drzew był słup linii elektrycznej. Samolot zawadził o niego skrzydłem i skapotował. Zatrzymał się na dalszych drzewach, które nieco zamortyzowały uderzenie. Mimo to samolot kompletnie się roztrzaskał. Pilot, mocno poturbowany, wyszedł z życiem. Odwieźli go do szpitala. Jakiś oficer powiedział; „... Maszyna na straty. Dobrze, że pilot przeżył”⁹.

Historia akcji „Wisła” to do dnia dzisiejszego „gorący temat”, budzący emocje. W 1947 r. w działaniach bojowych przeciw UPA użyto zarówno jednostek piechoty, artylerii jak i sił pancernych LWP, lecz mało znanym faktem jest jednak użycie w walkach nad Bieszczadami, Pogórzem Dynowskim i Przemyskim oraz Beskidem Niskim sił lotniczych. Samoloty typu Po – 2 użyte zostały wówczas ponownie do lotów bojowych i łącznikowych. Aktywność oddziałów UPA w zimie 1946–1947 r. zmalała i obie strony zaktywizowały swoje działania dopiero wiosną 1947 r. po śmierci gen. Karola Świerczewskiego 28 III 1947 r. pod Jabłonkami. Droga gen. Karola Świerczewskiego na Podkarpacie wiodła przez Rzeszów, gdzie wylądowały trzy samoloty typu Po – 2 z 2 SMPL z Warszawy. Oto relacja ppor. Z. Rawicza z lotu z „Walterem” na trasie Kraków - Rzeszów:

„Nisko wisiały chmury nad lotniskiem krakowskim. Beton bieżni startowej pokryty był warstewką marznącej wody. Okutane w kombinezony postaci lotników krzątały się koło trzech łącznikowych maszyn, stojących na skraju podjazdu. Te trzy „Kukużużniki” miały zabrać do Rzeszowa przybyłego na inspekcję południowo - wschodnich garnizonów gen. broni K. [arola] Świerczewskiego ... Była godzina 9.30, gdy z samochodów wysiedli generałowie Świerczewski i Więckowski. Podczas, gdy dowódca klucza składał meldunek, gen. Świerczewski rozglądał się po niebie - Przeciera się - rzekł krótko. Zajęliśmy miejsca w maszynach; do limuzyny (była to wersja Po 2 z całkowicie zabudowaną drugą kabiną, tzw. salonka, przystosowana do podróży wysokich osobistości – przyp. A. O.) wsiadł gen. Świerczewski. Zaterkotały puszczone w ruch motory. Maszyny kolejno ruszyły do startu miotając za sobą smugi wodnego pyłu porwanego pędem śmigła... Przez cały czas lotu widziałem, jak w sąsiedniej kabinowej maszynie gen. Świerczewski czytał gazetę”¹⁰.

Przylot z Rzeszowa do Krosna 27 III 1947 r. gen. Karola Świerczewskiego miał miejsce bądź na pokładzie transportowego typu DC – 3, bądź w w/w limuzynie Po – 2. Po zamachu w Jabłonkach ciało gen. Karola Świerczewskiego przetransportowano do sanoka samochodem, zaś z tamtejszego lotniska polowego następnie samolotem sanitarnym (wg relacji Mariana Kurka samolot miał specjalną komorę na nosze – przyp. A.O.) typu Po – 2 przebazowano do Krosna. Odlot z Krosna trumny ze zwłokami miał miejsce na pokładzie samolotu transportowego DC – 3 pilotowanego przez por. pil. Józefa Dembowskiego (wg relacji Mariana Beresia trumnę ze zwłokami gen. Karola Świerczewskiego lotem przetransportowano z lotniska Jasionka pod Rzeszowem gdzie mógł ją ww samolotem dostarczyć por. pil. Józef Dembowski – przyp. A.O.). Dowództwo 8 DP planowało wraz z nadejściem wiosny 1947 r. zaktywizowanie lotów rozpoznawczych nad obszarem gdzie siły UPA były najmocniejsze: Wola Michowa – Komańcza – Szczawne – Kulaszne – Bukowiec – Terka – Suche Rzeki.

Wiosną 1947 r. w ramach powstałej Grupy Operacyjnej „Wisła”, zorganizowano ponownie Eskadrę Lotniczą, która składała się z dziewięciu samolotów typu Po – 2 i jednego samolotu transportowego typu DC – 3, zaś nieco później do Eskadry włączono

klucz czterech samolotów szturmowych typu IŁ – 2 m 3 z 6 Pułku Lotnictwa Szturmowego (jego obsługę tworzyło 27 członków personelu naziemnego). Personel latający Eskadry tworzyli doświadczeni piloci – instruktorzy i nawigatorzy z Oficerskiej Szkoły Lotniczej (OSL) w Dęblinie oraz z Okręgów Wojskowych (OW). Dowódcą Eskadry został por. pil. Dionizy Maciążek ze specjalnego pułku lotniczego, który loty bojowe zaczynał nad Bieszczadami w 1946r. Eskadra miała wykonywać nad terenem obszaru „S” jak „Sanok”. Personel latający Eskadry tworzyli piloci - instruktorzy i nawigatorzy z OSL w Dęblinie oraz piloci z kluczy łącznikowych, istniejących przy dowództwach OW. Załogi maszyn szturmowych IŁ – 2 m 3 tworzyli: por. pil. Burow, por. pil. Władysław Czubkowski, por. pil. Konstanty Licewicz, ppor. pil. Władysław Faściuk jako piloci i: sierż. Bogdan Trzebuchowski i sierż. Franciszek Tarnawski jako strzelcy pokładowi. Na samolotach Po – 2 w Eskadrze mającej wspierać GO „Wisła” latali: ppor. Jerzy Figarski, ppor. Bogdan Pauczak, por. Kazimierz Oleński – (instruktorzy – piloci z OSL – przyp. A.O.) oraz ppor. Jakub Połczyński, ppor. Zbigniew Dereń, ppor. Jan Dzieńkowski, ppor. Ignacy Kirkszer i ppor. Marian Wojewódzki – obserwatorzy. Pozostali piloci pochodzili z kluczy łącznikowych Okręgów Wojskowych Wrocławia, Poznania, Krakowa i Lublina. W grupie tej znaleźli się: ppor. Mudry, ppor. Henryk Kulesza, chor. Bronisław Świątkowski, chor. Bolesław Balwierczak, chor. Władysław Horbaczewski, chor. Kazimierz Dziki (personel techniczny tworzyło 27 techników, których szefem był chor. Franciszek Sokół). Samolot transportowy typu DC – 3 obsadzała załoga w składzie: kpt. pil. Włodzimierz Paliwoda oraz ppor. Zygmunt Danyłow¹¹.

Dnia 21 IV 1947 r. Eskadra Lotnicza sformowana na potrzeby GO „Wisła” przebazowana została lotem na lotnisko Jasionka k./Rzeszowa, weszła na listę zaopatrzeniową 8 DP oraz otrzymała do swojej dyspozycji terenowy samochód osobowy i ciężarówkę (sztab Eskadry mieścił się w kwaterze dowódcy wyposażonej w telefon). Po zapoznaniu się z terenem piloci rozpoczęli loty nad obszarem na południe od Rzeszowa aż po rejon granicy z Czechosłowacją, sporadycznie zaś w rejony Biłgoraja i Hrubieszowa. Samoloty Po – 2 mogły bez większego trudu lądować w terenie przypadkowym a mając stosunkowo małą prędkość doskonale nadawały się do prowadzenia obserwacji w terenie górzystym i pokrytym licznymi zaroślami na południe od linii kolejowej Jasło – Ustrzyki Dolne. Najważniejszym zadaniem jakie postawiono przed lotnikami było prowadzenie rozpoznania ugrupowań UPA w terenie co było nie łatwe, gdyż te prowadziły aktywne działania manewrowe. Trasy przemarszu wojsk własnych krzyżowały się wielokrotnie z trasami przemarszów sotni UPA i sytuacja zmieniała się niekiedy z godziny na godzinę. W chwili dostrzeżenia sił UPA lotnicy przekazywali wiadomość o tym zrzucając mel-dunek ciężarkowy na ziemię, lub wystrzeliwując rakiety w kierunku ściganego przeciwnika, lub też lądując w pobliżu własnych oddziałów. Gen. dyw. Stefan Mossor, dowódca GO „Wisła” nakazał aby w powietrzu bez przerwy znajdowały się przynajmniej dwa samoloty patrolujące rejony objęte walkami, gdyż wychodził z założenia że jeśli nawet ich załogi nic nie wykryją to i tak samo ich pojawienie się paraliżować będzie siły UPA i zmuszać je do nieustannego maskowania się. Blokada z powietrza miała trwać przez całą dobę – w dzień i w nocy. Z uwagi na to, że działania prowadzone były w terenie po-fałdowanym, pokrytym licznymi zaroślami i lasami wykrycie przeciwnika nie było łatwe tym bardziej, że oddziały UPA wielokrotnie używały zdobycznego polskiego umundu-

rowania. W związku z tym obserwację prowadzono z reguły pojedynczymi maszynami i z bardzo niskiej wysokości. Z pod rzeszowskiej Jasionki wykonano pierwsze loty rozpoznawcze nad obszarem Lesko – Baligród – Cisna – Przysłop – Wetlina atakując wykryte grupy UPA z sotni „Bira”. Ppor. pil. Henryk Kulesza wspominał:

„Mechanik sierż. Marian Pawłowicz zameldował, że silnik został wypróbowany, a maszyna gotowa jest do lotu. Kulesza wsiadł do pierwszej kabiny, ppor. Ignacy Krikszer do drugiej. Warknął silnik. Kulesza jeszcze raz rzucił okiem na manometry i zegary z fosforyzowanymi strzałkami. Migając pozycyjnymi światłami poprosił o zezwolenie na wykołowanie. Mechanicy równocześnie wyciągnęli klocki spod kół i samolot kiwając się ze skrzydła na skrzydło pokołował na start. Jeszcze kilka chwil i „kukuruźnik” oderwał się od lotniska. Pilot zrobił rundę, sprawdził wskazania przyrządów i po wprowadzeniu poprawki na wiatr, wziął kurs 170 stopni. Samolot łagodnie piął się pod niebo. Silnik rytmicznie pracował, a z rur wydechowych wydostawały się czerwone jezory płomieni. Po nabraniu 1000 m, Kulesza lekko pchnął drążek sterowy „od siebie”, ustawił samolot w locie prostoliniowym i zredukował obroty śmigła do 1650 na minutę. Nawigator zwiększył jarzenie świateł w kabinie i pilnie wpatrywał się w mapę. Upewniwszy się, że poprawka na wiatr jest wniesiona prawidłowo, z przyjemnością zaczął obserwować ciemne plamy lasu, niezwykle malowniczo wyglądające z lotu ptaka. Po piętnastu minutach załśniły pod nimi wody Sanu, w których srebrzyście odbijały się gwiazdy. Mimo pracy silnika wydawało się, że wokół panuje idealna cisza, że samolot płynie po niebie, niczym łódka niesiona falą. Lecz był to tylko pozorny spokój. Właśnie pod osłoną nocy, w zagubionych w górskich ciemnościach wioskach, rozgrywały się często sceny bieszczadzkiego dramatu, pisanego ostrzem „tryzuba”. Załoga wypatrywała wiec, czy nie zabłyśnie gdzieś jakieś światło lub ognisko. Ale wszędzie panowała ciemność, tylko przed sobą mieli anemiczną lunę – to paliły się elektryczne światła Sanoka. Kiedy przelatowali nad miastem, z północnego krańca wystrzeliły w niebo trzy rakiety - sygnał, że na lądowisku służba dyżurna czuwa, że znaki lądowania są wyłożone. Kulesza zwiększył obroty i samolot zaczął znowu nabierać wysokości. Musieli osiągnąć 1500 m, gdyż przed nimi wylaniały się coraz wyższe góry. Przelecieli Oslawę i Kalniczkę - dwa potoki górskie i znaleźli się nad Baligrodem. Tu znów wzbily się pod niebo rakiety. W odpowiedzi podporucznik Kulesza kilkakrotnie nacisnął włącznik świateł pozycyjnych, które zamrugały umownie do ludzi na ziemi. Po dalszych sześciu minutach lotu nawigator polecił zrobić zakręt w lewo i stanąć na kursie 110 stopni. Właśnie minęli Cisnę i przelecieli Solinkę. Teraz samolot leciał w kierunku Ustrzyk Górnych. Był to obszar, na którym grasowały bandy (nazwa podana w zgodzie z brzmieniem w relacji – przyp. A.O.) „Hrynia” i „Bira”. W każdej chwili należało się spodziewać, że palące się ogniska zdradzą miejsce biwakowania banderowców (nazwa podana w zgodzie z brzmieniem w relacji - przyp. A.O.). Pilot i nawigator zwiększyli czujność i wyteżyli wzrok. Do kabiny zaczęło wdzierać się ciepłe powietrze. Nastąpiło zjawisko inwersji, polegające na tym, że górne warstwy atmosfery zalegają masy powietrza cieplejsze niż nad ziemią. A więc sprawdziły się przewidywania Krikszera - pomyślał Kulesza. - W rezultacie może być nad lotniskiem mgła. Nie było czasu na dalsze medytacje, gdyż z lewa rozciągała się długim pasem połonina Wetlińska, a na jej przedłużeniu połonina Caryńska. A co najważniejsze tu i ówdzie błysnęły ognie –

znak, że banderowcy (nazwa podana w zgodzie z brzmieniem w relacji – przyp. A.O.) krzatali się przy sporządzaniu posiłków. Samolot znajdował się nad Wetliną. Kulesza raptownie zrobił zakręt w lewo i przyzymkając gaz, skierował się w stronę najbliższego z ognisk. W tym czasie ppor. Krikszer położył na kolanach wiązkę granatów. Samolot nabierał coraz większej prędkości, liny wiążące płyty wydawały ostry poświszt, a skrzydła lekko wibrowały. Ognisko raptownie zaczęło przygasać, a w stronę nurkującego samolotu skierowały się białe smugi zapalających pocisków. Upłynęło trzy minuty lotu pełnego napięcia i maszyna znalazła się nad miejscem, w którym dogorywało ognisko. Krikszer wychylił się przez lawą burtę i wyrzucił najpierw jedną, a później drugą wiązkę granatów. Samolot lekko zakołysał - to podmuch, który powstał w czasie eksplozji granatów, dał znać, że maszyna była blisko, może nawet zbyt blisko, miejsca wybuchu. Krikszer mocno przydusił do ramienia kolbę Diegtiarewa i długimi seriami ostrzelał polanę. Banderowcy (nazwa podana w zgodzie z brzmieniem w relacji – przyp. A.O.) też nie próżnowali. Za samolotem biegły czerwone pasma rozświetlonych pocisków. Ich smugi były coraz wyraźniejsze i krzyżowały się coraz bliżej pod i przed samolotem. Nagle dał się słyszeć ostry gwizd. To jeden z pocisków ześlizgnął się po karterze. - Nie działa paliwomierz - poinformował kolegę pilot. Równocześnie nerwowo spojrzął na manometr ciśnienia benzyny i oliwy. Przynależ wskazywał normalne działanie instalacji paliwowej - mógł odetchnąć z ulgą. Przymusowe lądowanie w terenie górzystym, w nocy, pod ostrzałem banderowców (nazwa podana w zgodzie z brzmieniem w relacji – przyp. A.O.) – to byłby koniec. Ale załoga miała ten przysłowiowy łut szczęścia i z ciężkiej opresji, jak na razie, wyszła bez szwanku. Pilot zrobił prawy zawrót bojowy ... W ten sposób wydostał się z pola rażenia karabinów maszynowych. Nawigator szybko zaznaczył na mapie miejsce, w którym wykryli bandę (nazwa podana w zgodzie z brzmieniem w relacji – przyp. A.O.) a następnie przyjął kurs 350 stopni. Kiedy trochę odetchnęli, zauważyli, że pod samolotem ścielą się białe pasma mgły - największy nieprzyjaciel pilotów. Trzeba było jak najszybciej uciec przed nią w górę. - Jak długo jesteśmy w powietrzu? – Krikszer popatrzył na dziennik pokładowy. - Półtorej godziny. - Możemy jeszcze wisieć w powietrzu dwie i pół! Spodziewał się, że przez ten czas mgłę przegoni wiatr. – Sądzę, że tak. Tym bardziej, że wiatr zmienił kierunek i teraz wieje ze wschodu. Za godzinę powinniśmy być nad lotniskiem. Samolot kursem północnym leciał w kierunku Rzeszowa. Lot był trudny, gdyż wokół panowała głęboka noc, a pod spodem ścieliła się mgła rozświetlona księżycem. Poczuli się beznadziejnie zagubieni i samotni, gdyby nie równomierna praca silnika i miarowy rytm śmigła. Lecz mgła wisiała również nad Rzeszowem. Służba startowa wyraźnie słyszała pracę silnika, ale była bezradna. Załoga sama musiała decydować o swoich losach. – Myślę, że trzeba będzie polecieć w kierunku wschodnim, skąd wieje wiatr – powiedział nawigator - może tam nie ma tej cholernej mgły. - Dobrze - zgodził się pilot. Wzięli kurs na odległy o 17 km Łañcut. Im bardziej posuwali się na wschód, tym mgła była rzadsza. Gdy znaleźli się nad miasteczkiem, widać było światła. Lotnicy podnieśli się na duchu. - Tu trzeba będzie zaczekać - zdecydował Kulesza. Samolot zaczął robić płytkie pół ósemki. Była godzina 1.40. Za godzinę powinien być świt - pomyślał Kulesza. – Ale za godzinę skończy się benzyna. Po dziesięciu minutach byli znów nad lotniskiem. Wydawało się, że mgła rzednie, bo nad górną krawędzią pojawiły

się rakiety. To strzelała służba startowa. Jednak trzeba było jeszcze zaczekać. Wrócili nad Łańcut. Teraz co chwilę pilot i nawigator spoglądali na zegarki. Najgorsze było to, że nie mogli sprawdzić, ile jest benzyny – paliwomierz nie działał. Czas niezmiernie się dłużył, w napięciu wsłuchiwali się, czy silnik nie milknie. To było chyba najgorsze. Godzina 1.59! Na wschodniej stronie nieba zaczął się powoli rodzić świt. Niebo z atamentowej barwy zaczęło stopniowo przybierać spopielalą, potem coraz bardziej stalową, by w końcu pokryć się bladymi smugami pierwszych blasków porannej zorzy. Kulesza skierował samolot znowu na lotnisko. Tym razem nad Jasionką, pośród strzepów mgły, wyraźnie migły światła lamp stajennych, ustawionych na znakach startowych. Po chwili pilot i nawigator wysiedli z maszyny. Podporucznik Krikszer wręczył łącznikowi z dywizji mapę, na której było zaznaczone miejsce wykrycia bandy UPA (nazwa podana w zgodzie z brzmieniem w relacji – przyp. A.O.). Jeszcze jedno zadanie zostało wykonane. Mimo nocy i mgły¹².

Od 23 IV 1947 r. ponownie na sanockich błoniach pojawiły się „pociaki” z biało – czerwonymi szachownicami. Eskadra Lotnicza przebazowana została z Jasionki do Sanoka w miejscu gdzie stacjonowała jej poprzedniczka w 1946 r. – na nadszańskie błonia. Od razu rozpoczęto systematyczne loty rozpoznawcze nad Bieszczadami. Zasada lotów była następująca: dwa samoloty Po – 2 utrzymywano w powietrzu zaś na lotnisku następne dwa znajdowały się w gotowości startowej. Początkowo rozpoznanie prowadzono dwa razy dziennie – rano i wieczorem, zaś w miarę rozwoju walk załogi Eskadry wykonywały rozpoznanie przez cały dzień. Samoloty Po – 2 pozbawione były km – ów oraz ładunków bombowych – był to świadomy rozkaz dowódcy GO „Wisła”, który uważał że ze względu na to, że obydwie strony używały mundurów Wojska Polskiego trudno było rozróżnić z powietrza czyje oddziały ma się pod sobą. Unikano w ten sposób omyłkowego ostrzelania własnych oddziałów. Jednak pomimo to załogi zabierały na loty granaty oraz uzbrojenie osobiste. W jednym z lotów pilot ppor. Bolesław Balwirczak dostrzegł kolumnę wojska wychodzącą z lasu, która nie wystrzeliła rakiet rozpoznawczych. Pilot przekonany, że ma przed sobą oddział UPA polecił obserwatorowi zaatakować oddział granatami i gdy samolot ponownie wykonywał nawrót wspomniany oddział wystrzelił raketę rozpoznawczą - atak przerwano w ostatnim momencie. Ponadto samoloty Po – 2 nie posiadały pokładowych radiostacji co utrudniało łączność z ziemią. Dnia 18 VI 1947 r. załoga w składzie: chor. pil. Bronisław Świątkowski i por. nawig. Jan Dzieńkowski wykryła w okolicy Soliny oddział UPA przedzierający się na południe – lotnicy zrzucili meldunek swoim oddziałom i po godzinnej walce w okrażeniu oddział ten został przez oddziały polskie zlikwidowany. Nowe rozkazy dowódcy GO „Wisła” spowodowały, że Eskadra zaczęła prowadzić loty rozpoznawcze także nocą. Loty nocne wykonywano głównie z lotniska Jasionka gdyż lotnisko sanockie nie nadawało się do tego rodzaju lotów (do Eskadry przybył rosyjski pilot st. lejtant Wojtalianow, który przeszkolił pilotów Eskadry – którzy dotąd nie latali nocą – w lotach nocnych, które rozpoczęli min. ppor. Jerzy Figarski i ppor. Kazimierz Oleński - loty nocne ćwiczone co noc na trasie Sanok – Jasionka). Pomoc ze strony lotnictwa była duża, np. w dniach 12 i 13 V 1947 r. załogi maszyn typu Po – 2 dostarczały meldunków do sztabu GO „Wisła” w Baligrodzie o walkach przeciwko kureninowi „Rena” w masywie Chryszczatej. Klucz Po – 2 wydzielony z Eskadry prze-

bazowany został na lądowisko w Baligrodzie, jedna załoga była w gotowości, a druga w powietrzu (wykryto siły UPA wokół Rabego i Kamionki). Po kilku tygodniach walk sztab GO „Wisła” przeniesiono do Rzeszowa a 18 V (21 V ?) 1947 r. załogi Eskadry Lotniczej ponownie zostały przebazowane na lotnisko Jasionka. Z tego lotniska 5 VI 1947 r. załogi wspierały akcje przeciw sotniom UPA „Burlaki”, „Kryłacza” i „Łastiwki” okrążonym pod Birczą, Wolą Korzeniecką i Leszczawą Górną (w rejonie pod Kwaszeniną trzy Po – 2 z podwieszonymi pojemnikami dla rannych niosły pomoc transportując rannych żołnierzy do szpitala w Rzeszowie). Systematycznie też prowadzono loty propagandowe zrzucając ulotki dla ludności ukraińskiej (średnio w jednym takim locie zrzucano ok. 10 tys ulotek)¹³. Por. pil. T. Małecki wspominał:

„Wylecieliśmy z Jasionki pod Rzeszowem. Lotem koszącym tuż nad ziemią. Taka wysokość była najbezpieczniejsza; duża prędkość kątowna stwarzała banderowcom (nazwa podana w zgodzie z brzmieniem w relacji – przyp. A.O.) trudności w celowaniu. Przeszkody terenowe brało się pod skrzydło, przelatywało między drzewami, szczytami skalnymi, wyrwami. Między Leskiem i Baligrodem, gdy lecieliśmy nad rozległym kompleksem lasów, zauważyliśmy wydostającą się spomiędzy drzew błękitną smugę dymu. Po chwili byliśmy nad tym miejscem. Na dużej polanie gromada ludzi krzątała się wokół ogniska. Jedni byli w koszulach, drudzy w ubraniach cywilnych, jeszcze inni w mundurach. Nie ulegało wątpliwości – banderowcy (nazwa podana w zgodzie z brzmieniem w relacji – przyp. A.O.). Obłeciawszy kawałek lasu skierowałem samolot ponownie nad polanę. Maciążek sięgnął do skrzynki z granatami F – 1 i cztery z nich szybko nawłócił na stalowe kółko. Gdy samolot znalazł się nad skrajem polany, wyciągnął zawleczkę bezpiecznika i wyrzucił ładunek za burtę. Potężny wybuch był dowodem, że granaty eksplodowały. Ale i nas dosięgnął ogień banderowców (nazwa podana w zgodzie z brzmieniem w relacji - przyp. A.O.). Pionowy i poziomy statecznik były podziurawione ich kulami. Wypadało poderwać maszynę do góry, a następnie przypikować, żeby sprawdzić, czy działają. Na szczęście działały, można było lecieć dalej.”¹⁴

Dnia 17 VI 1947 r. dowódca Eskadry otrzymał rozkaz przebazowania do Sanoka klucza łącznikowego złożonego z dwóch samolotów typu Po – 2. Na „sanockich” Po – 2 wykonywał loty min. celem spotkań z dowódcami radzieckimi i czechosłowackimi płk. Juliusz Hibner, z – ca GO „Wisła” d/s Korpusu Bezpieczeństwa Wewnętrznego (KBW). Loty rozpoznawcze z Sanoka rozpoczęto już następnego dnia, w efekcie czego pod Baligrodem i Komańczą wykryto dwa zgrupowania UPA, które dzięki lokalizacji lotniczej zostały zlikwidowane przez oddziały wojskowe.

Większość pilotów Eskadry stanowili młodzi lotnicy którzy nad Bieszczadami po raz pierwszy zetknęli się z warunkami bojowymi. Dramatycznie zakończył się lot z dnia 19 VI 1947 r. w czasie którego załoga w składzie: chor.pil. Bronisław Świątkowski i por. nawig. Jan Dzieńkowski rozpoznawała masywy leśne pomiędzy Baligrodem a Komańczą gdzie ukrywała się sotnia „Burlaki”. Oto jak to wspominał pilot Po-2:

„Zdawaliśmy sobie sprawę, że wykryliśmy silną bandę (nazwa podana w zgodzie z brzmieniem w relacji – przyp. A.O.) idącą w kierunku wsi Turzańsk ku dolinie Oslawy. „Szkoła, że nie mamy bomb lub karabinu maszynowego” – przypomniały mi się słowa Janka wypowiedziane przed startem. Nie mieliśmy również radia aby natychmiast przekazać meldunek do sztabu grupy. Porozumiałem się z por. Dzieńkowskim. Nie wystarc-

zyło mu samo umiejscowienie bandy (nazwa podana w zgodzie z brzmieniem w relacji - przyp. A.O.) – chodziło jeszcze o dokładniejsze określenie kierunku przesuwania się i jej liczebności. Robimy skręt w lewo, aby nad lasem wyskoczyć z chmur i przejść lotem koszącym nad bandą (nazwa podana w zgodzie z brzmieniem w relacji – przyp. A.O.) w liczbie ok. 200 ludzi, która znalazła się już na polach między lasem a wioską. Bandyci (nazwa podana w zgodzie z brzmieniem w relacji – przyp. A.O.) przypuszczając, że ich atakujemy rozbiegli się i ukryli. Na skraju wsi ujrzeliśmy trzech naszych żołnierzy, prawdopodobnie jakiś patrol lub posterunek zostawiony w Turzańsku. Jeden z nich był ranny a może już nie żył. Wiedziałem dużą czerwoną plamę na białej koszuli. Koledzy czołgając się z nim wycofywali się do wioski, która robiła wrażenie całkowicie wymarłej, kilka domów było spalonych. Spojrzałem do tyłu. Janek coś zawzięcie notował na mapie i w dzienniku pokładowym. Widać, że nie zadowolili się wynikami pierwszego zejścia, gdyż dał mi znać, aby zejść jeszcze raz. Wykonujemy ponowny skręt i schodzimy wprost na bandę (nazwa podana w zgodzie z brzmieniem w relacji – przyp. A.O.), tym razem nieco wyżej, gdzieś na wysokości 100 metrów. Chcieliśmy polepszyć zasięg widzialności aby objąć wzrokiem całą bandę rozproszoną po polach. Bandyci (nazwa podana w zgodzie z brzmieniem w relacji – przyp. A.O.) zorientowali się, że jesteśmy bez broni pokładowej i nie mamy bomb, gdyż nie chowali się już, lecz otworzyli do nas silny ogień z rkm - ów. Dodałem gazu aby szybciej wyskoczyć z ognia. Por. Dzieńkowski chcąc lepiej dostrzec bandytów wychylał się bez przerwy to z lewej to z prawej strony. W pewnej chwili odwróciłem się do tyłu i ujrzałem rzecz straszną. Janek wychylony prawie do pasa zwiślał na lewej burcie kabiny! Lewa jego ręka opadała bezwładnie wzdłuż kadłuba sięgając prawie do dolnego płata. Na czole zamiast okularów lotniczych widniał czerwony otwór, cała twarz zalana była krwią. Zrozumiałem, Janek został trafiony i to prawdopodobnie śmiertelnie. W jednej chwili zapomniałem o bandzie, o ogniu, o tym co mogło mnie spotkać za chwilę. Na razie żyłem. Jak pomóc koledze, gdzie tu lądować, gdzie szukać pomocy? Uświadomiłem sobie, że nie znajdę jej nigdzie w pobliskich wsiach – tu czyha tylko śmierć. Trzeba szybko wracać na lotnisko do Sanoka. Wziąłem kurs 360 stopni. Wyduszam maksymalne obroty. Samolot drga lecz wciąż leci za wolno. Choć nie odwracam się już więcej od tyłu przed oczami wciąż mam ten przykry widok martwego kolegi. A może on żyje? Może zdążymy? Lot zdawał się nie kończyć. W pewnej chwili uświadomiłem sobie, że silny ogień bandytów mógł uszkodzić samolot, trzeba będzie przymusowo lądować. Wsluchiwałem się w pracę silnika. Pracował równomiernie. Zdawało się, że jęczy na pełnych obrotach. Sprawdzam wskazania przyrządów, wszystko w normie. Kiedy będzie Sanok? Może zablądziłem? Tysiące najróżniejszych myśli przewijało się jak w kalejdoskopie, lecz zawsze wracała jedna – czy Janek żyje? Jest wreszcie lotnisko. Dotarliśmy do bazy. Ląduję bezpośrednio z trasy. Czekają tu już na nas gaziki ze sztabu. Oficer przyjechał po meldunek. Wylączę silnik. Boję się po prostu wyjść z kabiny. Nie chcę aby potwierdził się nieodwracalny fakt – por. Dzieńkowski nie żył. Jego krew zbryzgała kadłub i skrzydło samolotu, w którym było sześć przestrzeleń. Na kolanach porucznika leżał zbryzgany krwią dziennik pokładowy i mapa na której zaznaczone było miejsce wykrycia bandy. W prawej ręce trzymał ołówek, którym do ostatniej chwili czynił zapiski tak cenne dla sztabu GO. Meldunek lotu rozpoznawczego został dostarczony za cenę życia kolegi”¹⁵.

Na osobisty rozkaz GO „Wisła” gen. dyw. Stefana Mossora załoga samolotu Po – 2 w składzie: ppor. pil. Jerzy Figarski i ppor. nawig. Ignacy Krikszer przechwyciła rozpoznany przez por. Jana Dzieńkowskiego oddział UPA, liczący około 100 ludzi i naprowadziła na niego oddział wojska. Dnia 27 VI 1947 r. ok. godz. 8. 00 do akcji w okolicach Turzańska, Duszatyna i Chryszczatej użyto klucza trzech samolotów szturmowców II – 2 m 3 z 6 Pułku Lotnictwa Szturmowego. W pierwszym locie użyto maszyn pod dowództwem por. pil. Kazimierza Czubkowskiego stacjonujących na lotnisku w Jasionce, zaś niebawem w rejonie Turzańska, pojawiły się ponownie dwa szturmowce na cel naprowadzone raketami z samolotu Po – 2 i przez ponad 20 min. wspierały ogniem piechotę KBW:

„Przed chwilą na lotnisko w Jasionce wróciły z lotu bojowego Iły, którym na skutek dużej prędkości i ograniczonego pola obserwacji nie udało się wykryć bandy pod Turzańskiem. Chcemy jeszcze raz powtórzyć nalot IIów we współdziałaniu z wami (z załogą Po – 2 – przyp. A.O.) ... Zgodnie z poleceniem samolot łącznikowy ppor. Figarskiego o 15. 27 znalazł się nad Turzańskiem ... Koszącym lotem z północy nadleciały dwa Iły. Jeden pilotował ppor. Konstanty Licewicz, w drugim siedział za sterami ppor. Władysław Faściak. Jako strzelcy pokładowi lecieli: sierż. Bogdan Trzebuchowski i sierż. Franciszek Tarnawski - ich kaemy były załadowane i gotowe w każdej chwili do akcji. Na ich widok ppor. Krikszer - nawigator samolotu Po - 2 zaczął wystrzeliwać rakiety. W odpowiednim momencie Iły przeszły do lotu nurkowego, a spod skrzydeł oderwały się bomby ... Tym razem piloci ze szturmowców wykonali zadanie¹⁶.”

Jednak zgrupowanie UPA nie zostało rozbite opuszczając wcześniej rejon Chryszczatej („II-y obrobili” rejon jezierek Dusztyńskich). Dnia 8 VII 1946 r. doszło w Eskadrze do wypadku lotniczego. Chor. Kozłowski nie będący pilotem Eskadry zaś myśliwcem chciał się przelecieć na „pociaku”, uprosił kolegów, otrzymał zgodę na lot i ... rozbił samolot nie mogąc sobie z nim poradzić. W tym też miesiącu wraz z stopniowym osłabieniem tempa walk loty nad Bieszczadami liczba lotów bojowych się zmniejszyła¹⁷.

W składzie GO „Wisła” znajdowała się dywizja KBW sformowana 16 IV 1947 r., której wsparcie lotnicze zapewniał klucz czterech (trzech?) samolotów typu Po – 2 wydzielony ze składu 9 Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Łącznikowego KBW (SELŁ – 9 Samodzielna Eskadra Łączności KBW?) stacjonującej w Warszawie na Polu Mokotowskim – kontynuatorem jej tradycji został 103 Pułk Lotnictwa Nadwiślańskich Jednostek Wojskowych Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z Warszawy - Bemowa którego śmigłowce PZL „Anakonda” w okresie 1996/1999 stacjonując w Sanoku na terenie jednostki wojskowej JW – 1404 na Olchowcach wykonywały loty dla Straży Granicznej). 9 SELŁ powstała z przeformowanej 103 Samodzielnej Eskadry Łącznikowej, mającej jeszcze „frontową” historię, a jej piloci pierwsze loty nad rzeszowszczyzną wykonywali już w 1946r. Dowódcą „bieszczadzkiego” klucza został ppor. pil. Leszkiewicz a oprócz niego w kluczu pilotami byli: ppor. pil. Jan Czwakiel i ppor. pil. Jerzy Leszek. Klucz ten zapewniał łączność pomiędzy jednostkami GO „Wisła”. Z lotnisk w Sanoku i w Baligrodzie załogi maszyn Po – 2 miały blisko do rejonów operowania sotni UPA - chodziło o to aby skrócić czas przelotu samolotów do strefy patrolowania i wydłużyć tym samym efektywny czas przebywania samolotów w powietrzu i co najważniejsze przyspieszyć czas dostarczania meldunków z

rozpoznania. Samoloty Po – 2 operowały z lądowisk w Baligrodzie (główna baza), Rzeszowie i Sanoku, zrezygnowano ze stałego wykorzystania lotniska w Krośnie¹⁸. Oto jak sprawę dyslokacji lądowiska w Baligrodzie wspominał kpt. Feliks Sikorski z Dywizji KBW GO „Wisła”:

„Obywatelu kapitanie z rana będzie u nas d-ca klucza samolotów Po-2. Ma on wybrać lądowisko. Proszę się do tego włączyć. Lądowisko powinno być jak najbliżej sztabu – poleciał mi mjr. Ostrowski ... Sprawę wyboru lądowiska załatwiliśmy szybko. Właściwie teren był już upatrzony. Znajdował się zaledwie kilkaset metrów od północnego skraju Baligrodu. Podobno było już tam kiedyś lądowisko. Ustaliliśmy sposób jego oznakowania oraz organizację łączności z d - cą klucza w Sanoku.”¹⁹

Lotnisko to już wkrótce wykorzystywano bojowo – np. podczas walk w masywie leśnym Chryszczatej 11 – 13 V 1947 r. samoloty Po – 2 lądowały opodal stanowiska dowodzenia gen. dyw. Stefana Mossora w Baligrodzie i informowano go „na gorąco” o przebiegu walk. Kilkakrotnie dowódca GO „Wisła” jako pasażer wykonywał loty obserwując pole walki z powietrza i z pokładu samolotu Po - 2 przekazywał instrukcje podległym mu dowódcom jednostek. Oprócz lotów łącznikowych, czasami do Sanoka okazjonalnie przylatywały inne maszyny ww typu z 9 SELŁ – np. 19 V 1947 r. z Warszawy do Sanoka przyleciał szef sztabu Dywizji KBW kpt. Feliks Sikorski, zaś w dniach 25 – 26 VI 1947 r. ppor. pil. Sławomir Kapeluszný odbył lot na trasie Warszawa – Radom – Rzeszów – Baligród – Krosno – Warszawa po rannego żołnierza. Klucz KBW realizował zadania patrolowe, rozpoznawcze i propagandowe – przewożono nim także rannych do szpitali w Krakowie i Warszawie. Przynajmniej raz na terenie lotniska w Sanoku pojawił się zdobyczny niemiecki samolot łącznikowy typu Fiesler Fi – 156 „Storch” nie ujmowany w statystykach 9 SELŁ – maszyna ta mogła nie figurować w etacie Eskadry ale być używana jako „powietrzna taksówka”. Lądowanie to potwierdza w swych wspomnieniach Bolesław Baraniecki:

„Niedługo po kukuruźniku na sanockich błoniach pojawił się zupełnie inny samolot. Pochodził z reparacji wojennych tzn. odszkodowań dla zwycięzców. Ten samolot także oglądaliśmy. Był to niemiecki „Storch” („Bocian”), jednopłat o wysokim podwoziu. Skrzydła miał mocowane w górnej części kadłuba, czyli był górnopłatem”²⁰

Dzięki wsparciu ww. klucza w dniach 21 IV – 15 V 1947 r. dywizja KBW na 43 przeprowadzone przy udziale lotnictwa akcje w 32 osiągnęła pozytywne rezultaty bojowe. Zapotrzebowanie na loty łącznikowe było spore ponieważ w warunkach zdeorganizowanej komunikacji na drogach, i częstych przerw w łączności telefonicznej samolot okazywał się najpewniejszym środkiem w przekazywaniu niezbędnych informacji. Zatem załogi Po – 2 kursowały niemal w całym obszarze objętym walkami. Efektem działań załóg 9 SELŁ KBW było wykonanie w okresie wiosenno - letnim 1947 r. 387 lotów w czasie 892 godzin. W 1947 r. na lądowisku w Sanoku pojawił się zdobyczny samolot produkcji niemieckiej ww typu Fiesler Fi - 156 „Storch” lotnictwa Czechosłowacji, którym przylecieli przedstawiciele dowództwa czechosłowackiego by omówić z dowództwem GO „Wisła” wspólne działania przeciw oddziałom UPA z Dywizją KBW (czechosłowacką Grupę Operacyjną „Teplice” wspierały Eskadry Lotnicze „Oblak”, „Lipa” i „Kobra” liczące łącznie 17 samolotów). „Storch” w barwach czechosłowackich stacjonował krótko nad Sanem, natomiast lotnicy z Eskadry Lotniczej GO „Wisła” i z klucza KBW

ppor. pil. Leszkiewicza mieli okazję się z nim zapoznać. Wg. ustaleń dokonanych wówczas przez obie strony samoloty mogły być używane po przeciwnej stronie granicy tylko w celach rozpoznawczych. (do 30 km w głąb terenu sąsiada).

W końcu lipca 1947 r. GO „Wisła” zakończyła operację przeciwko UPA. Dlatego też dnia 30 VII 1947 r. rozwiązano GO „Wisła” oraz wspierającą ją Eskadrę Lotniczą. Z dniem 6 VII 1947 r. gen. dyw. Stefan Mossor na lotnisku Jasionka za loty bojowe nad Polską południowo – wschodnią odznaczył: chor. pil. Bronisława Świątkowskiego Krzyżem Grunwaldu III Klasy; por. pil. Dionizego Maciążka, por. nawig. Ignacego Krikszera, por. nawig. Zbigniewa Derenia i chor. pil. Bolesława Balwierczaka – Krzyżem Walecznych; chor. Franciszka Sokoła – Srebrnym Medalem „Zasłużony na polu chwały”; dowódcę klucza szturmowego z 6 Pułku Lotnictwa Szturmowego por. pil. Burowa – Krzyżem Walecznych. W okresie walk od 21 IV – 30 VII 1947r. Eskadra lotnicza wylatała nad Pogórzem Dynowsko – Przemyśkim, Bieszczadami i Beskidem Niskim ponad 1500 godzin dysponując siłą zaledwie 10 samolotów Po – 2 !!! Wynik ten jest naprawdę imponujący. Straty jednostki zamknęły się liczbami: jeden poległy lotnik i dwa rozbite samoloty wielozadaniowe Po - 2. Po rozwiązaniu GO „Wisła” na terenie regionu do 14 XI 1947 r. pozostały jeszcze podgrupy operacyjne „Sanok” (nazwa zmieniona po dyslokacji do Gorlic na „Gorlice”) i „Lubaczów” a ich dowódcom przydzielono dwa dwu samolotowe klucze samolotów Po – 2 z 9 SELŁ KBW. Samoloty z tych kluczy bazowały na lądowiskach w Sanoku, Lubaczowie i Gliniku Mariampolskim k./Gorlic nadal wykonując loty nad terenami niedawnych walk z oddziałami UPA. Jesienią 1947 r. ostatnie Po - 2 opuściły Sanok. W ten sposób zakończyła się wojenna rola lądowiska w Sanoku gdzie obecnie są obiekty rekreacyjne MOSiR w Sanoku służące zupełnie innym celom niż pole wzlotów w latach 1944–1947²¹.

¹ Cz. Krzemiński. Lotnictwo polskie w pierwszych latach powojennych. W-wa, 1981. – S. 120–121; kopia relacji w zbiorach autora. We wspomnieniach por. pil. J. Dembowskiego zamieszczonych w jednej z prac („Finał ...”, S. 228–229) znajduje się zapis mówiący, że do Sanoka przyleciał on z innymi pilotami sześcioma samolotami Po - 2, a na miejscu byli już mechanicy, którzy ułożyli literę „T” jako znak do lądowania.

² Cz. Krzemiński. Назв. праця. – S. 120–121; I. Koliński. Lotnictwo Polski Ludowej 1944–1947. – Warszawa, 1987. – S.403–405.

³ Finał ... – S. 237–238.

⁴ Finał ... – S. 232–234.

⁵ J. Woźniak. Loty nad „ślepą kiszka”- kopia w zbiorach autora.

⁶ J. Gerhard. Łuny w Bieszczadach. – W-wa, 1968. – S. 189.

⁷ J. Woźniak. Назв. праця.; A. Olejko. Z lotów nad Bieszczadami // Lotnictwo Wojskowe. – 2002. – № 6. – S. 53–58.

⁸ Finał ... – S. 232–234.

⁹ B.Baraniecki. Samolot kompletnie się roztrzaskał // Gazeta bieszczadzka. – 2004. – №. 9. – S. 8.

¹⁰ Relacja opublikowana w 1947 r. w „Żołnierzu Polskim”- kopia w zbiorach autora. Trasę z Rzeszowa do Krosna 27 III 1947 r. gen. Karol Świerczewski pokonał transportem kołowym choć wg innej wersji miało to miejsce bądź na pokładzie samolotu transportowego DC - 3 z 2 SMPL

do Krosna bądź w limuzynie typu Po – 2 co potwierdza G. Motyka (Tak było w Bieszczadach. – W-wa, 1999. – S. 282) pisząc, że: „*chodziło o wysłanie samochodów do Krosna, skąd przybyli samolotem generalowie* (drugim był gen. Prus – Więckowski, dowódca Okręgu Wojskowego Kraków – przyp. A. O.) *mieli samochodami pojechać do Sanoka*”.

¹¹ Cz. Krzemiński. Назв. праця. – S. 120–121; I. Koliński. Назв. праця. – S. 403–405.

¹² T. Dalecki. Opowieści spod skrzydeł. – Rzeszów, 1984. – S. 133–140.

¹³ Cz. Krzemiński. Назв. праця. – S. 120–121; I. Koliński. Назв. праця. – S. 403–405; A. Olejko. Działania powietrzne w pasie karpackim na terenie Beskidu Niskiego, Bieszczadów i Pogórza Przemyskiego w okresie 1941 – 1947 // Lotnicza historia, archeologia, tradycja miejsca. – Nowy Targ, 2002. – S. 153–166.

¹⁴ Relacja ze zbiorów M. Wawrzyńskiego.

¹⁵ Cz. Krzemiński. Назв. праця. – S. 124–126. Por. obs. Jan Dzieńkowski (Zdzieniecki ?) ur. 1916 r., w 1939 r. dostał się do niewoli niemieckiej, z której uciekł, był w konspiracji AK. W Powstaniu Warszawskim był dowódcą plutonu w Kompani Lotniczej kpt. „Lawy” pod pseudonimem „Polny”. Po wyzwoleniu wstąpił do 15 Zapasowego Pułku Lotniczego w Radomiu skąd przeniesiono go do OSL w Dęblinie na stanowisko wykładowcy nawigacji. Zginął 19 VI 1947r. w locie bojowym nad Turzańskiem. Wg. relacji por. pil. Kazimierza Oleńskiego pochowano go w Dęblinie 21 VI 1947 r. - w pogrzebie wziął udział dowódca lotnictwa gen. bryg. pil. Aleksander Romeyko oraz wszyscy lotnicy i żołnierze „*Szkoły Orłąt*.” Jego imię przyjęła jedna z Eskadr Dęblińskiej „*Szkoły Orłąt*”. Został odznaczony dwukrotnie Krzyżem Walecznych, pośmiertnie Krzyżem Grunwaldu III klasy.

¹⁶ T. Dalecki. Назв. праця. – S. 127–138. Wg relacji sanockiego modelarza Juliana Rudaka w 1946/47 r. na lądowisku polowym na Białej Górze położonym na prawym brzegu Sanu w Sanoku, gdzie stało kilka namiotów z zapleczem remontowym samolotów Po - 2, miało miejsce lądowanie a potem start dwóch samolotów szturmowych Il – 2 m 3, które mogły pochodzić z klucza szturmowego z 6 Pułku Lotnictwa Szturmowego stacjonującego w Rzeszowie - Jasionce.

¹⁷ Dane ze zbiorów M. Wawrzyńskiego.

¹⁸ F. Sikorski. Kabewiaci w Akcji „*Wista*”. – W-wa, 1988. – S. 97–100. Wg. relacji ustnej por. pil. Kazimierza Oleńskiego maszyny typu Po - 2 lądowały w Sanoku podchodząc z trasy do lądowiska praktycznie tylko z jednego kierunku - z nad mostu na Sanie. Były z tym kłopoty gdyż most był za wysoki i to utrudniało pilotom lądowanie, a ponadto często zmieniał się kierunek wiatru. Wg jednej z relacji jeden samolot typu Po - 2 przy lądowaniu wpadł kołem w dziurę po wybranym żwirze i został uszkodzony przewracając się na „*plecy*” – załoga wyszła bez szwanku. Zdarzało się, że samoloty Po - 2 z klucza KBW lądowały też na lądowisku na Białej Górze.

¹⁹ Там само.

²⁰ B. Baraniecki. Pilot chodził w glorii // Gazeta Bieszczadzka. – 2004. – № 10. – S. 8.

²¹ F. Sikorski. Назв. праця. – S. 97–100; Cz. Krzemiński. Назв. праця. – S. 120–121; I. Koliński. Назв. праця. – S. 403–405. Brzozowskie Zeszyty Historyczne (nr 8/1996) podały relację mówiącą, że „*Mały samolot „Kukurużnik” (Po - 2 – przyp. A.O.) bez wyraźnych znaków rozpoznawczych zrzucający „coś” na leśną polanę w Bieszczadach opanowanych przez silne ugrupowanie banderowców (nazwa podana w zgodzie z brzmieniem w relacji - przyp. A.O.), w wyniku ostrzału polskich służb bezpieczeństwa, został zmuszony do lądowania. Przechwycony pilot stwierdził, że nic nie wiedział o istniejącym na tym terenie konflikcie zbrojnym. Miał jedynie dostarczyć małą przesyłkę z Kijowa dla przebywających na polanie żołnierzy sowieckich. Powiadomiony o tym incydencie, sprawujący nadzór nad siłami polskimi oficer NKWD w obecności oficerów LWP przygotowujących się do przesłuchania pilota, zastrzelił go uniemożliwiając polskiemu oficerowi zadanie jakichkolwiek pytań przechwyconemu lotnikowi.*”