

Andrzej Olejko



NIEZNANY EPIZOD Z WALK UKRAIŃSKIEJ POWSTAŃCZEJ ARMII (UPA) W LATACH 1946–1947. DZIAŁANIA LOTNICTWA POLSKIEGO I CZECHOSŁOWACKIEGO W OPERACJACH PRZECIWKO UPA

У статті автор висвітлює невідомий епізод в боротьбі Української повстанської армії (УПА) у 1946–1947 рр. Аналізуються дії польської і чехословацької авіації під час операцій проти УПА.

Ключові слова: Українська повстанська армія, польська і чехословацька авіація, Комітет національної безпеки, “Акція В”.

Po zakończeniu II wojny światowej wiosną 1946 r. decyzją Państwowego Komitetu Bezpieczeństwa (PKB) w celu lepszego skoordynowania wysiłków jednostek ludowego Wojska Polskiego (WP) działających na terenie województwa rzeszowskiego przeciwko sotniom i kureniom UPA, utworzono Grupę Operacyjną (GO) “Rzeszów”. W marcu 1946 r. Dowództwo Lotnictwa (DL) poleciło przydzielić do niej ze składu 2 Samodzielnego Mieszanego Pułku Lotniczego (2 SMPL) dowodzonego przez płk. A. Tarasowa stacjonującego na warszawskim lotnisku na Polu Mokotowskim wydzieloną Eskadrę lotniczą. Pułk wyposażony był min. w dwupłatowe samoloty wielozadaniowe typu Polikarpow Po-2, o mieszanej konstrukcji sklejkowo-drewnianej – popularne pociaki bądź kukuruźniki. Do sił GO “Rzeszów” przydzielono początkowo sześć takich maszyn, nieco później jeszcze trzy kolejne. W ten sposób powstał specjalny pododdział lotniczy skierowany do walk głównie z oddziałami UPA na terenie Pogórza Dynowsko-Przemyskiego, Bieszczadów Zachodnich i Beskidu Niskiego. Na dowódcę w/w Eskadry dowodzący 2 SMPL wyznaczył por. pil. Józefa Dembowskiego, który przed 1939 r. zdobywając pierwsze lotnicze doświadczenie szkolił się w lataniu nad górami na terenie Wojskowego Ośrodka Szybowcowego (WOS) 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: Stanisław Olearczyk, Pawłowicz, Szabliński (Szablicki?), Smajkiewicz, Królikiewicz i plut. Bogdanow. Wytyczne do działań bojowych dowódca Eskadry otrzymał od dowódcy GO “Rzeszów”. Bazą polową Eskadry miało być pole wzlotów-ładowisko w Sanoku usytuowane przy sztabie 8 Dywizji Piechoty (DP) zaś trzy samoloty ww typu miały bazować w Przemyślu przy sztabie 9 DP [1, s. 120].

Po kilku dniach od podjętej decyzji o utworzeniu Eskadry, do Sanoka przyleciało pięć samolotów typu Po-2 lądując na lądowisku położonym w zakolu Sanu na jego lewym brzegu. Personel latający zamieszkał w kwaterach prywatnych w pobliżu lądowiska, zaś personel techniczny – mechanicy będący jednocześnie strzelcami pokładowymi, gdyż w Eskadrze brakowało obserwatorów-nawigatorów – zamieszkał w namiotach na lądowisku [na obecnym lotnisku sanitarnym w Sanoku-Białej Górze rozbito także kilka namiotów z wyposażeniem technicznym – przyp. A.O.]. Samoloty wielozadaniowe typu Po-2 uzbrojone były w broń pokładową – km-y lotnicze typu “Szkas” bądź w montowane rkm-y piechoty typu “Diegtiariew” obsługiwane przez strzelca z drugiej kabiny. Pod dolnymi płacami samoloty posiadały także zamontowane wyrzutniki dla lekkich bomb, lecz głównym uzbrojeniem załóg były granaty wyrzucane przez obserwatora z drugiej kabiny pojedynczo bądź w wiązkach. Od momentu przebazowania do Sanoka załogi Eskadry rozpoczęły na rzecz dowództwa GO “Rzeszów” loty rozpoznawcze i szturmowe nad nowym dla personelu latającego terenem, jakże ciężkim terenem górskim (z sanockiego lądowiska samoloty startowały w kierunku na most na Sanie, z tego też kierunku podchodziły też do lądowania). Jeden ze swych lotów tak wspominał dowódca Eskadry: (...) Najbardziej na południowy-wschód wysunięty rejon Bieszczadów, w okolicy Ustrzyk Górnych i wzgórza Halicz, nazywano popularnie “wyrostkiem robaczkowym” [bądź “ślepą kiszką”]. “Wyrostek” wymagał

zdecydowanej operacji. Przypuszczano, że w tym niedostępnym, dzikim terenie znajduje się ośrodek dyspozycyjny UPA. Jako nawigatora zabrałem ze sobą ppor. Aleksandra Danielaka. [Por. A. – w podstawowym zestawieniu personelu latającego Eskadry nawigator ten nie figuruję, najprawdopodobniej dołączył do jednostki w okresie późniejszym – przyp. A. O.] Danielak był bardzo cennym oficerem dla Eskadry. W czasie wojny latał na “pociakach” [Po-2] w 2 PNB “Kraków” [2. Pułk Nocnych Bombowców], 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 [Zachodnich] 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 [określenie stosowane w odniesieniu do sotni UPA występujące w literaturze wspomnieniowej i w dalszej części tekstu – 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 opisania. Przelatujemy nad szczytem górskim porośniętym wiekowymi świerkami. Teren gwałtownie ucieka w dół – 100 – 200 – 300 m. W dolinie wije się górski strumień. Oddaję drążek sterowy i nurkuję w dół. Tarcza słoneczna ginie za pasmem górskim. Zbocze jest pokryte cieniem. Gdzieniedzie nad drzewami unoszą się poranne opary. Wyrównuję samolot. Kosiakiem [lot koszący na małej wysokości] 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” [Po-2] 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. Przelatuję nad krowami i wykonuję krąg. Domniemani pasterze rozbiegają się, wyciągają ukrytą broń i walą do naszego “pociaka” [Po-2]. Jasne więc, z kim mamy do czynienia. [Por. A.] Danielak chwyta szybko granaty i kaem, a ja wykonuję nalot od słońca, aby było im trudniej celować. Nadlatujemy. Padają granaty. Karabin ujada: ta, ta, ta. Dosyć? – pytam się. Jeszcze raz – woła nawigator. Skręt i następne zejście. Widzę mknących do lasu upowców. Ściga ich zajadły ogień naszego “szkasa”. Bandziory nie pozostają dłużni. Spod lasu odpowiadają ogniem. Pociski biją po kadłubie i silniku. Obrywa rurka, w efekcie nie działa prędkościomierz. Głupstwo. Dam radę. Nawigator tymczasem ustala dokładnie miejsce rozlokowania bandy. 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. Potem lecimy na Baligród. Tu [ppor. A.] Danielak zrzuca meldunek [ciężarkowy] na stanowisko oddziału KB. [W] [Korpus Bezpieczeństwa Wewnętrznego]. Naturalnie nie tylko [ppor. A.] Danielak dopisywał loty bojowe. Codziennie latali wszyscy piloci i strzelcy Eskadry. Codziennie rozpoznawano ruchy band, ostrzeliwano je z powietrza, wspierano własną piechotę. Oto statystyka wykonywanych przez Eskadrę zadań bojowych:

□jedna załoga wsparła ogniem z powietrza pluton żołnierzy z 8 DP, który pomiędzy Grabownicą Starzeńską a Pakoszówką wpadł w zasadzkę polskiego oddziału Narodowych Sił Zbrojnych (NSZ – batalion “Zuch”) mjr. “Żubryda”.

□pomiędzy 12 a 15 IV 1946 r. załogi wsparły oddziały 8 DP, które przeprowadzały operacje przeciwko sotni UPA “Chromenki”.

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

□w dniach 20–24 IV 1946 r. załogi wspierały akcje przeciwko sotniom UPA “Smereka” i “Bira”.

□w dniach 25–28 IV 1946 r. dwie załogi wspierały oddziały 8 DP patrolując teren nad lasami gdzie ukrywały się sotnie UPA z kurenia “Rena”.

□w okresie 25–29 IV 1946 r. jedna załoga zlokalizowała oddział “Wołynianka” pomagając tym samym w jego likwidacji w rejonie Wola Różanicka – Moszczanica

□7 V 1946 r. meldunek jednej z załóg dopomógł w likwidacji oddziału UPA w rejonie Bereźnicy Wyznej.

□18 V 1946 r. dwie załogi zaatakowały ogniem broni pokładowej na szosie Sanok – Zagórz polski oddział NSZ (batalion “Zuch”) mjr. “Żubryda”, zmuszając go do odwrotu i ukrycia się w lesie.

□w rejonie Huzeli jedna z załóg celnym zrzutem ładunków wybuchowych zniszczyła bunkier UPA bezskutecznie atakowany przez żołnierzy 33 pułku piechoty (pp).

□28 VI 1946 r. dwie załogi dzięki obserwacji z powietrza, w rejonie wsi Roszuszki wykryły ściganą grupę z sotni UPA “Burlaki” i przeprowadziły atak z powietrza [1, s. 120–121; 2, s. 237–238; 3, s. 403–405].

Dnia 29 V 1946 r. bataliony 34 i 36 pp, w ramach działań przeciwko UPA próbowały wyprzeć siły przeciwnika z rubieży Liszna-Wujskie u podnóża Gór Słonnych. W walkach w okolicy Mrzygłodu, Sanoka i Jurowiec użyto klucza trzech maszyn wielozadaniowych typu Po-2 dowodzonego przez dowódcę Eskadry por. pil. J. Dembowskiego, który tak wspominał: (...) Wystartowaliśmy w trzy samoloty o godz. 4.00. Po zbiórce nad uspionym Sanokiem uformowaliśmy szyk “schody w prawo”. Ja prowadzę klucz, lecąc z [st. sierż. S.] Olearczykiem a [por. T.] Pytel i [chor.] Smuk z Królikiewiczem i Szablickim. Czas naszego ataku na umocnienia bandy “Kryłacza” 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. Bandyci nie wytrzymywali tej ogniowej nawałnicy. W tym wypadku mieliśmy bowiem zdecydowaną przewagę. Banda 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 i nadal atakować. I wówczas to porucznik [T.] 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 [por. pil. T.] Pytla. Do lądowania przymierzył się [chor.] 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 wystrzelaniu amunicji wróciliśmy do Sanoka [2, s. 232–234]. Po wspomnianej akcji, zaraz po wylądowaniu dowódca Eskadry otrzymał nowy rozkaz: załoga w składzie por. pil. J. Dembowski i st. sierż. S. Olearczyk miała polecieć w rejon Cisnej celem dostarczenia meldunku ciężarkowego od dowódcy 8 DP oraz nawiązania kontaktu z własnymi oddziałami pomiędzy Cisną a Ustrzykami Górnymi (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 samolot został zestrzelony na wysokości szczytów Wysokiego Berda i Smereka ogniem broni maszynowej sotni UPA. Ogień uszkodził silnik i samolot z wieloma przestrzelinami na skrzydłach i w kadłubie przymusowo lądowała na niewielkiej podmokłej łączce

w okolicy Smereka gdzie obecnie znajduje się rezerwat Olszyny Łęgowej ulegając rozbięciu [4]. Wysłany na poszukiwania lotników pododdział piechoty z 34 pp ppłk. Jana Gerharda uratował zestrzeloną załogę co tak relacjonował pilot: Por. pil. J. Dembowski tak opisywał dalszy ciąg wydarzeń: (...) Od strony lasu zaterkotała pepesza. Raz, drugi... Dało się słyszeć jakieś dalekie głosy, pokrzykiwania. Niechybnie banderowcy! [St. sierż. S.] Olearczyk skierował w tamtą stronę lufę karabinu maszynowego. Mocno ścisnąłem tetetkę [pistolet produkcji ZSRR – przyp. A.O.] w dłoni. Kiedyż wreszcie to wszystko się zacznie? – niecierpliwiłem 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. [St. sierż. S.] Olearczyk puścił w ich stronę krótką serię. Nastąpiła niepokojąca cisza. Tylko odgłosy strzałów naszego [rkm] “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 zasłyszonym 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. [St. sierż. S.] Olearczyk przez cały czas trzymał ich na muszce [rkm] “diegtiariewa”, a ja zażądałem od nich okazania dokumentów. Nie budziły zastrzeżeń. Byliśmy uratowani. W tym rejonie działał właśnie, dążąc do likwidacji bandy “Rizuna”, batalion żołnierzy dowodzony przez podpułkownika Jana Gerharda, późniejszego autora powieści “Łuny w Bieszczadach”. Z przeciwległego zbocza żołnierze [ppłk. J.] Gerharda obserwowali nasze zestrzelenie i wiedząc, że gdzieś w najbliższej okolicy znajduje się banda UPA, natychmiast pośpieszyli nam na ratunek. Zdążyli na czas. Mieliśmy okazję zapoznać się z pułkownikiem [J.] Gerhardem, który był dowódcą 34. Pułku [piechoty]. 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 oblaliśmy benzyną i podpalili. Dla niego już nie było ratunku. Z batalionem żołnierzy przez Cisną dotarliśmy do Baligrodu – nie bez przygód zresztą, ale to opowieść niemająca związku z działaniami lotników – a stąd do Sanoka było już blisko. Znowu znaleźliśmy się na naszym lądowisku [5, s. 189]. Po tym zdarzeniu por. pil. J. Dembowski powrócił do swego macierzystego 2 SMPL a dowództwo Eskadry w Sanoku objął por. pil. Tadeusz Pytel (zniszczony samolot skasowano ze stanu Eskadry) [6, s. 53–58]. Załogi Eskadry stacjonującej w Sanoku często wykonywały loty łącznikowe utrzymując przepływ informacji pomiędzy Naczelnym Dowództwem Wojska Polskiego (NDWP) i dowództwem V Okręgu Wojskowego (V OW) przewożąc meldunki, kurierów itp. W jednym z takich lotów załoga samolotu wielozadaniowego typu Po-2 w składzie chor. pil. Z. Danyłow i kpt. Butkiewicz ze sztabu 8 DP. w beskidzkim rejonie Królika Polskiego wykryła oddział UPA, który zaatakowano z powietrza. Działania Eskadry lotniczej GO “Wisła” trwały do 9 X 1946 r. gdy uległa ona rozwiązaniu, po czym samoloty wielozadaniowe typu Po-2 wraz z załogami oraz personel naziemny powróciły do macierzystego 2 SMPL w Warszawie. Do dyspozycji dowództwa 8 i 9 DP pozostawiono jednak na miejscu po dwa samoloty (samoloty przydzielone do 8 DP jesienią 1946 r. prawdopodobnie bazowały nadal na lotnisku w Sanoku).

W 1946 r. nie tylko WP użyło lotnictwa do działań przeciwko UPA. Użyto go również w działaniach armii czechosłowackiej przeciwko siłom UPA. Teren głównie wschodniej Słowacji oraz Morawy wzięty był pod uwagę przez dowództwo czechosłowackiego lotnictwa jako teren bazowania wydzielonych sił lotniczych mających za zadanie głównie rozpoznanie z powietrza sił UPA operujących na pograniczu polsko-czechosłowackim, bądź przemieszczających się w głąb państwa czechosłowackiego. W okresie od kwietnia do września 1946 r. jedna Eskadra dolnopłatów

o konstrukcji metalowej, samolotów szturmowych typu Iliuszyn Il-2 m 3 z 30 Pułku Lotnictwa Szturmowego (30 PLSz) została po przebazowaniu na lotnisko w Kościcach zaangażowana do wykonywania powietrznego rozpoznania. Do 21 IV 1946 r. jako część sił Grupy "Ocel" złożonej z oddziałów 3 i 4 (dowództwo stacjonowało w Prešove) załogi 30 PLSz wykonywały loty w wschodniej części Republiki Czechosłowackiej (10 IV 1946 r. powietrzne rozpoznanie wykryło oddział UPA w rejonie Humennego gdzie doszło do starcia z oddziałem czechosłowackiej armii). Na lotnisko w Kościcach ponadto detaszowano kilka maszyn myśliwskich, dolnopłatów o konstrukcji mieszanej typu Ławoczkin Ła-5 FN i Ła-7 z 1 Pułku Myśliwskiego (1 PM), pod dowództwem dowódcy pułku mjr. pil. Ludovita Kozy, pod którego rozkazami znaleźli się piloci: K. Geletko, K. Farsky, Š. Konvalinka, R. Palaticky, A. Matoušek, L. Dobrovodsky, J. Škorvanek, L. Koza, L. Šolar i O. Bunta) [2, s. 232–234; 7, s. 22].

Aktywność oddziałów UPA w okresie zimy 1946/1947 r. zmalała i obie strony zaktywizowały swoje działania dopiero wiosną 1947 r. po śmierci 28 III 1947 r. pod Bieszczadzskimi Jabłonkami gen. broni Karola Świerczewskiego. Jego ostatnia droga na Podkarpacie wiodła 27 III 1947 z Krakowa via Rzeszów, gdzie na lotnisku w podrzeszowskiej Jasionce został przetransportowany wraz z otoczeniem przez trzy samolotowy klucz wielozadaniowych samolotów typu Po-2 z 2 SMPL z Warszawy w wersji limuzyna-salonka [8, s. 282]. Jego przylot z lotniska Jasionka do Krosna tego samego dnia miał miejsce bądź na pokładzie samolotu transportowego, dolnopłata konstrukcji metalowej typu DC-3 "Dakota", bądź w salonce-limuzynie typu Po-2. Po starciu z sotnią UPA "Hrynia" w Jabłonkach, ciało zastrzelonego gen. broni K. Świerczewskiego przetransportowano do Sanoka samochodem, zaś z tamtejszego lądowiska polowego samolotem sanitarnym (wg relacji świadka zdarzenia Mariana Kurka wielozadaniowy samolot typu Po-2 miał specjalną komorę na nosze – przyp. A.O.) do Krosna. Odlot z Krosna trumny ze zwłokami gen. broni K. Świerczewskiego miał miejsce na pokładzie samolotu transportowego typu DC-3 "Dakota" pilotowanego przez por. pil. J. Dembowskiego (wg relacji świadka zdarzenia Mariana Beresia trumnę ze zwłokami gen. broni K. Świerczewskiego lotem przetransportowano z podrzeszowskiego lotniska Jasionka gdzie mógł ją ww samolotem dostarczyć z Krosna por. pil. Józef Dembowski – przyp. A.O.). Wydarzenie to spowodowało, że wiosną 1947 r. w działaniach stworzonej do działań przeciwko UPA z zadaniem ostatecznej likwidacji sił UPA na terenie Polski południowo-wschodniej (Akcja "Wisła") GO "Wisła" przeciw siłom UPA, WP użyło zarówno jednostek piechoty, artylerii oraz sił pancernych. W ramach ww sił w walkach nad Bieszczadami Zachodnimi, Pogórzem Dynowsko-Przemyskim oraz Beskidem Niskim ponownie użyto także sił lotniczych – samoloty wielozadaniowe typu Po-2 użyto do lotów bojowych (loty rozpoznawcze, ewakuacyjne, szturmowe i łącznikowe). 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 GO "Wisła", zorganizowano ponownie lotniczą Eskadrę, która składała się z dziewięciu samolotów wielozadaniowych typu Po-2 i jednego samolotu transportowego typu DC-3 "Dakota", zaś nieco później do Eskadry włączono klucz czterech samolotów szturmowych typu Il-2 m 3 z 6 PLSz (jego obsługę tworzyło 27 członków personelu naziemnego). Personel latający Eskadry Po-2 tworzyli doświadczeni piloci-instruktorzy i nawigatorzy z Oficerskiej Szkoły Lotniczej (OSL) w Dęblinie oraz piloci z kluczy łącznikowych, istniejących przy dowództwach OW WP. Dowódcą Eskadry został por. pil. Dionizy Maciążek, który loty bojowe zaczynał nad Bieszczadami Zachodnimi w 1946 r. (Eskadra miała wykonywać nad terenem obszaru "S" jak "Sanok"). Personel latający Eskadry tworzyli: ppor. Jerzy Figarski, ppor. Bogdan Pauczak, por. Kazimierz Oleński (instruktorzy – piloci z OSL) oraz ppor. Jakub Połczyński, ppor. Zbigniew Dereń, ppor. Jan Dzieńkowski, ppor. Ignacy Kirkszer i ppor. Marian Wojewódzki – obserwatorzy. Pozostali piloci pochodzili z kluczy łącznikowych OW 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). Załogę samolotu transportowego typu DC-3 "Dakota" stanowili kpt. pil. Włodzimierz Paliwoda oraz ppor. Zygmunt Danyłow, zaś załogi samolotów

szturmowych typu Il-2 m 3 tworzyli: piloci – por. Burow, por. Władysław Czubkowski, por. Konstanty Licewicz, ppor. Władysław Faściuk i strzelcy pokładowi: sierż. Bogdan Trzebuchowski i sierż. Franciszek Tarnawski [1, s. 120–121; 3, s. 403–405].

Dnia 21 IV 1947 r. Eskadra lotnicza przebazowana została z warszawskiego lotniska na Polu Mokotowskim lotem na podrzeszowskie lotnisko Jasionka i weszła na listę zaopatrzeniową 8 DP otrzymując do swojej dyspozycji terenowy samochód osobowy i ciężarówkę. Jednostka znalazła się w gotowości bojowej z możliwością działań zaraz po otrzymaniu rozkazu lotu bojowego (sztab Eskadry mieścił się w kwaterze dowódcy wyposażonej w telefon). Po zapoznaniu się z terenem Polski południowo-wschodniej piloci Eskadry rozpoczęli loty nad obszarem na południe od Rzeszowa aż po rejon granicy Rzeczypospolitej z Republiką Czechosłowacką – Bieszczady Zachodnie i Beskid Niski – sporadycznie zaś w rejony Biłgoraja i Hrubieszowa – Roztocze – na pograniczu z ZSRR. Ponownie wybrano do działań bojowych wielozadaniowe samoloty typu Po-2, które były maszynami uniwersalnymi. Mogły lądować w terenie przypadkowym, a mając stosunkowo małą prędkość doskonale nadawały się do prowadzenia obserwacji w terenie górzystym beskidzko-bieszczadzkiem pokrytym licznymi zaroślami na południe od linii kolejowej Jasło-Ustrzyki Dolne, gdzie znajdowały się kurenie i sotnie UPA. Najważniejszym zadaniem jakie postawiono przed lotnikami było prowadzenie rozpoznania ugrupowań UPA w terenie górskim, co było nie łatwe, gdyż przeciwnik prowadził aktywne działania manewrowe. Trasy przemarszu oddziałów WP i Korpusu Bezpieczeństwa Publicznego (KBW) krzyżowały się wielokrotnie z trasami przemarszów sotni UPA stąd też sytuacja zmieniała się niekiedy z godziny na godzinę. Samoloty wielozadaniowe typu Po-2 nie posiadały pokładowych radiostacji co utrudniało łączność z ziemią. W chwili dostrzeżenia sił UPA lotnicy przekazywali wiadomość o tym za pomocą zrzucanego meldunku ciężarkowego na ziemię, wystrzeliwując rakiety w kierunku ściganego przeciwnika, lub też lądując w pobliżu własnych oddziałów. Z uwagi na to, że działania prowadzone były w terenie pofałdowanym, pokrytym licznymi zaroślami i lasami wykrycie przeciwnika nie było łatwe tym bardziej, że sotnie UPA wielokrotnie używały zdobycznego polskiego umundurowania. W związku z tym obserwację prowadzono z reguły pojedynczymi maszynami i z bardzo niskiej wysokości. Gen. dyw. Stefan Mossor, dowódca GO “Wisła” nakazał aby w powietrzu bez przerwy znajdowały się przynajmniej dwa samoloty z załogami patrolującymi rejony objęte walkami, wychodząc z słusznego założenia, że jeśli nawet ich załogi nic nie wykryją to i tak samo ich przewencyjne 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. Początkowo rozpoznanie z powietrza prowadzono dwa razy dziennie – rano i wieczorem – zaś w miarę rozwoju walk załogi Eskadry wykonywały rozpoznanie przez cały dzień. Z pod rzeszowskiej Jasionki wykonano głównie loty rozpoznawcze i rzadko szturmowe nad bieszczadzkim obszarem Lesko-Baligród-Cisna-Przysłop-Wetlina wykrywając i atakując wykryte grupy UPA z sotni “Bira”. Nowe rozkazy dowódcy GO “Wisła” spowodowały, że Eskadra zaczęła prowadzić loty rozpoznawcze także nocą. Wykonywano je głównie z lotniska Jasionka gdyż lądowisko sanockie nie nadawało się do tego rodzaju lotów. Do Eskadry przybył rosyjski pilot st. lejtnant 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 ćwicząco co noc na trasie Sanok-Jasionka. Ppor. pil. H. Kulesza wspominał: Mechanik sierż. Marian Pawłowicz zameldował, że silnik został wypróbowany, a maszyna gotowa jest do lotu. [Ppor. pil. H.] Kulesza wsiadł do pierwszej kabiny, ppor. [pil.] Ignacy Krikszer do drugiej. Warknął silnik. [Ppor. pil. H.] 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” [Po-2] 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 jęzory płomieni. Po nabraniu 1000 m, [ppor. pil. H.] 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 więc, czy nie zabyłśnie gdzieś jakieś światło lub ognisko. Ale wszędzie panowała ciemność, tylko przed sobą mieli anemiczną lunę – to paliły się elektryczne światła Sanoka. Kiedy przelatywali nad miastem, z północnego krańca wystrzeliły w niebo trzy rakiety – sygnał, że na lądowisku służba dyżurna czuwa, że znaki lądowania są wyłożone. [Ppor. pil. H.] 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 wzbłyły się pod niebo rakiety. W odpowiedzi podporucznik [pil. H.] 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 “Hrynia” i “Bira”. W każdej chwili należało się spodziewać, że palące się ogniska zdradzą miejsce biwakowania banderowców. 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 [ppor. pil. I.] Krikszera – pomyślał [ppor. pil. H.] 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 krzatali się przy sporządzaniu posiłków. Samolot znajdował się nad Wetliną. [Ppor. pil. H.] Kulesza raptownie zrobił zakręt w lewo i przymykając gaz, skierował się w stronę najbliższego z ognisk. W tym czasie ppor. [pil. J.] 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. Upłynęły trzy minuty lotu pełnego napięcia i maszyna znalazła się nad miejscem, w którym dogorywało ognisko. [Ppor. pil. J.] Krikszer wychylił się przez lewą 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. [Ppor. pil. J.] Krikszer mocno przydusił do ramienia kolbę [km] “Diegtiariewa” i długimi seriami ostrzelał polanę. Banderowcy 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 kraterze. – 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 – to byłby koniec. Ale załoga miała ten przysłowiowy łut szczęścia i z ciężkiej opresji, jak na razie, wyszła bez szwanku. Pilot zrobił prawy nawrót bojowy. W ten sposób wydostał się z pola rażenia karabinów maszynowych. Nawigator szybko zaznaczył na mapie miejsce, w którym wykryli bandę, 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? – [Ppor. pil. J.] 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. Poczuliby 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 Łańcut. 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 [ppor. pil. H.] Kulesza. Samolot zaczął robić płytkie półósemki. Była godzina 1.40. Za godzinę powinien być świt – pomyślał [ppor. pil. H.] 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 poczekać. 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 atramentowej barwy zaczęło stopniowo przybierać spopielałą, potem coraz bardziej stałową, by w końcu pokryć się bladymi smugami pierwszych blasków porannej zorzy. [Ppor. pil. H.] Kulesza skierował samolot znowu na lotnisko. Tym razem nad Jasionką, pośród strzępów mgły, wyraźnie migwały światła lamp stajennych, ustawionych na znakach startowych. Po chwili pilot i nawigator wysiedli z maszyny. Podporucznik [pil. J.] Krikszer wręczył łącznikowi z dywizji mapę, na której było zaznaczone miejsce wykrycia bandy UPA. Jeszcze jedno zadanie zostało wykonane. Mimo nocy i mgły [9, s. 133–140].

Od 23 IV 1947 r. Eskadra przebazowana została na lądowisko w Sanoku w miejscu gdzie stacjonowała jej poprzedniczka w 1946 r. skąd od razu rozpoczęto systematyczne loty rozpoznawcze nad Bieszczadami Zachodnimi i Beskidem Niskim. Zasada była następująca: dwa samoloty wielozadaniowe typu Po-2 utrzymywano w powietrzu, zaś na lotnisku następne dwa samoloty znajdowały się w gotowości startowej. Samoloty pozbawione były broni pokładowej oraz ładunków bombowych. Był to świadomy rozkaz dowódcy GO “Wisła”, który uważał że ze względu na to, że obydwie strony używały mundurów WP trudno było rozróżnić z powietrza czyje oddziały ma się pod sobą. Unikano w ten sposób omyłkowego ostrzelania własnych oddziałów. Jednak pomimo to załogi dla własnego bezpieczeństwa zabierały na loty granaty ręczne oraz uzbrojenie osobiste (pistolety typu TT oraz rkm-y piechoty typu “Diegtiariew”). W jednym z lotów pilot ppor. Bolesław Balwirczak dostrzegł kolumnę wychodzącą z lasu, która nie wystrzeliła rakiet rozpoznawczych i pilot przekonany, że ma przed sobą oddział UPA polecił obserwatorowi zaatakować oddział granatami. Dopiero gdy pilot ponownie wykonywał nawrót oddział wystrzelił raketę rozpoznawczą – atak przerwano w ostatnim momencie. 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 oddziałom WP przebywającym w okolicy i po godzinnej walce oddział ten został okrążony przez oddziały WP i zlikwidowany. Pomoc ze strony lotnictwa na rzecz jednostek WP i KBW była duża, np. w dniach 12 i 13 V 1947 r. załogi Eskadry dostarczyły meldunki do sztabu GO “Wisła” w Baligrodzie o walkach przeciwko kureniami UPA “Rena” w masywie Chryszczatej. Aby mieć bezpośredni wgląd w sytuację w górach, na rozkaz dowódcy GO “Wisła” klucz samolotów wielozadaniowych typu Po-2 wydzielony z Eskadry przebazowany został na lądowisko w Baligrodzie (jedna załoga była w gotowości, a druga w powietrzu). 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 – dzięki temu wyjątkowo szybko 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 ponownie zostały przebazowane z lądowisk w Sanoku i Baligrodzie na podrzeszowskie lotnisko Jasionka położone w pobliżu rejonu operowania sotni UPA “Burlaki”, “Kryłacza” i “Łastiwki” na terenie Pogórza Dynowsko-Przemyskiego. Z tego lotniska 5 VI 1947 r. załogi wspierały akcje przeciw siłom UPA okrążonym

pod Birczą, Wola Korzeniecką i Leszczawą Górną (w rejonie Kwaszeniny załogi trzech samolotów typu Po-2 z podwieszonymi pojemnikami dla rannych niosły pomoc transportując rannych żołnierzy do szpitala w Rzeszowie). Systematycznie także prowadzono loty propagandowe zrzucając ulotki dla ludności ukraińskiej (średnio w jednym takim locie zrzucono ok. 10 tys. ulotek) [1; 3; 10, s. 153–166]. Dnia 17 VI 1947 r. dowódca Eskadry otrzymał rozkaz przebazowania na lądowisko do Sanoka klucza łącznikowego złożonego z dwóch samolotów wielozadaniowych typu Po-2 (na samolotach tego typu wykonywał loty min. celem spotkań z dowódcami radzieckimi i czechosłowackimi płk. Juliusz Hibner, z-ca GO “Wisła” d/s KBW). Loty rozpoznawcze z lądowiska w Sanoku rozpoczęto już następnego dnia, w efekcie czego pod Baligrodem i Komańczę wykryto dwa zgrupowania UPA, które dzięki lokalizacji lotniczej zostały zlikwidowane przez oddziały WP i KBW. Większość pilotów Eskadry stanowili młodzi lotnicy którzy nad Bieszczadami Zachodnimi po raz pierwszy zetknęli się z warunkami bojowymi. Dramatycznie zakończył się lot bojowy z 19 VI 1947 r. w czasie którego załoga w składzie: chor. pil. B. Świątkowski i por. nawig. J. Dzieńkowski rozpoznając masywy leśne pomiędzy Baligrodem a Komańczę gdzie operowała sotnia UPA “Burlaki”, wpadła w ogień opl. UPA w którym poległ nawigator [1, s. 124–126]. Na osobisty rozkaz GO “Wisła” załoga innego samolotu wielozadaniowego typu Po-2 w składzie: ppor. pil. Jerzy Figarski i ppor. nawig. Ignacy Krikszer przechwyciła rozpoznany przez por. J. Dzieńkowskiego oddział UPA, liczący około 100 ludzi i naprowadziła na niego oddział WP. Dnia 27 VI 1947 r. ok. godz. 8. 00 do akcji w okolicach Turzańska, Duszatyna i Chryszczatej użyto klucza trzech samolotów szturmowych typu Ił-2 m 3 z 6 PLSz. W pierwszym locie użyto maszyn pod dowództwem por. pil. Kazimierza Czubkowskiego stacjonujących na wspomnianym lotnisku w Jasionce, jedynym oprócz lotniska w Krośnie pozwalającym na użycie maszyn szturmowych typu Ił-2 m 3, zaś niebawem w rejonie Turzańska, pojawiły się ponownie dwa szturmowce na cel naprowadzone raketami z samolotu typu 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 Iłów we współdziałaniu z wami. Zgodnie z poleceniem samolot łącznikowy ppor. [pil. J.] 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. [pil. J.] Krikszer – nawigator samolotu Po-2 – zaczął wystrzeliwać rakiety. W odpowiednim momencie Iły [-2 m 3] przeszły do lotu nurkowego, a spod skrzydeł oderwały się bomby. Tym razem piloci ze szturmowców wykonali zadanie [9, s. 127–138] (zgrupowanie UPA nie zostało jednak rozbite opuszczając wcześniej rejon Chryszczatej i jeziorok Duszyńskich). Dnia 8 VII 1946 r. doszło w Eskadrze do wypadku lotniczego, gdyż chor. Kozłowski nie będący pilotem Eskadry zaś myśliwcem chciał się przelecieć na wielozadaniowym Po-2, uprosił kolegów, otrzymał zgodę na lot i ... rozbił samolot. W tym też miesiącu wraz z stopniowym osłabnięciem tempa walk loty nad Bieszczadami Zachodnimi liczba lotów bojowych zmniejszyła się. Por. pil. T. Małecki tak wspominał jeden z lotów: (...) Wylecieliśmy z Jasionki pod Rzeszowem. Lotem koszącym tuż nad ziemią. Taka wysokość była najbezpieczniejsza; duża prędkość kątowna stwarzała banderowcom 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. Obleciawszy kawałek lasu, skierowałem samolot ponownie nad polanę. [Ppor. pil. D.] 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. Pionowy i poziomy statecznik były podziurawione ich kulami.

Wypadało poderwać maszynę do góry, a następnie przyspikować, żeby sprawdzić, czy działają. Na szczęście działały, można było lecieć dalej [11; 12, s. 6].

W składzie GO "Wisła" znajdowała się oprócz dywizji WP także dywizja KBW sformowana 16 IV 1947 r., której wsparcie lotnicze zapewniał klucz czterech (trzech ?) samolotów wielozadaniowych typu Po-2 wydzielony ze składu 9 Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Łącznikowego KBW (SEŁ – 9 Samodzielna Eskadra Łączności KBW ?) stacjonującej w Warszawie na lotnisku na Polu Mokotowskim (kontynuatorem jej tradycji został 103 Pułk Lotnictwa Nadwiślańskich Jednostek Wojskowych Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z Warszawy-Bemowa). 9 SEŁ powstała z przeformowanej 103 Samodzielnej Eskadry Łącznikowej, mającej jeszcze frontową historię, a jej piloci pierwsze loty nad Rzeszowszczyzną wykonywali już w 1946 r. 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 lądowisk w Sanoku i w Baligrodzie załogi samolotów typu Po-2 szybko docierały do rejonów operowania sotni UPA. Załogi operowały z lądowisk w Baligrodzie (główna baza), Rzeszowie i Sanoku, zrezygnowano ze stałego wykorzystania lotniska w Krośnie [13, s. 97–100]. Lotnisko w Baligrodzie wykorzystywano bojowo podczas walk z siłami UPA w masywie leśnym Chryszczatej 11–13 V 1947 r. samoloty Po – 2 lądowały opodal stanowiska dowodzenia gen. dyw. Stefana Mossora w Baligrodzie i załogi tym samym informowały na gorąco o przebiegu walk. Kilkakrotnie dowódca GO "Wisła" jako pasażer wykonywał loty obserwując pole walki z powietrza i z pokładu samolotu wielozadaniowego typu Po-2 przekazując rozkazy podległym mu dowódcom jednostek. Dzięki wsparciu klucza lotniczego w dniach 21 IV–15 V 1947 r. dywizja KBW na 43 przeprowadzone przy udziale lotnictwa akcje w 32 osiągnęła pozytywne rezultaty bojowe. Oprócz lotów łącznikowych, do Sanoka okazjonalnie przylatywały inne maszyny ww typu z 9 SEŁ – np. 19 V 1947 r. z Warszawy do Sanoka przyleciał szef sztabu dywizji KBW kpt. Feliks Sikorski. Klucz lotniczy KBW realizował zadania patrolowe, rozpoznawcze i propagandowe jak i transportowe (przewożono rannych do szpitali w Krakowie i Warszawie – w dniach 25–26 VI 1947 r. ppor. pil. Sławomir Kapeluszný odbył lot na trasie Warszawa-Radom-Rzeszów-Baligród-Krosno-Warszawa po rannego żołnierza). Przynajmniej raz na terenie lotniska w Sanoku pojawił się zdobyczny polniemiecki samolot łącznikowy, górnopłat typu Fiesler Fi-156 "Storch" nie ujmowany w statystykach 9 SEŁ (maszyna ta mogła nie figurować w etacie Eskadry ale być używana jako powietrzna taksówka). W 1947 r. na lądowisku w Sanoku pojawił się także samolot typu Fiesler Fi-156 "Storch" (czeskosłowackie oznakowanie C-5 "Čap") lotnictwa Czechosłowacji, którym przylecieli przedstawiciele dowództwa czechosłowackiego by omówić z dowództwem GO "Wisła" wspólne działania przeciw oddziałom UPA z dywizją KBW. Maszyna w barwach czechosłowackiego lotnictwa stacjonowała krótko nad Sanem, natomiast lotnicy z Eskadry GO "Wisła" i z klucza lotniczego KBW 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). 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 wielozadaniowych samolotów typu Po-2 kursowały niemal w całym obszarze objętym walkami. Efektem działań załóg 9 SEŁ KBW było wykonanie w okresie wiosenno-letnim 1947 r. 387 lotów w czasie 892 godzin [13, s. 97–100; 1; 3].

W końcu lipca 1947 r. GO "Wisła" zakończyła operację przeciwko siłom UPA i 30 VII 1947 r. rozwiązano GO "Wisła" oraz wspierającą ją lotniczą Eskadrę. Zanim to jednak nastąpiło 6 VII 1947 r. gen. dyw. Stefan Mossor na podrzeszowskim lotnisku Jasionka za loty bojowe nad Polską południowo-wschodnią odznaczył: chor. pil. B. Świątkowskiego Krzyżem Grunwaldu III Klasy; por. pil. D. Maciążka, por. nawig. I. Krikszera, por. nawig. Z. Derenia i chor. pil. B. Balwierczaka Krzyżem Walecznych; chor. F. Sokoła Srebrnym Medalem Zasłużony na polu chwały; dowódcę klucza szturmowego z 6 PLSz por. pil. Burowa – Krzyżem Walecznych. W okresie prowadzonych walk od 21 IV-30 VII 1947 r. lotnicza Eskadra GO "Wisła" wylatała nad Pogórzem Dynowsko-Przemyskim, Bieszczadami Zachodnimi i Beskidem Niskim ponad 1500 godzin dysponując siłą

zaledwie 10 samolotów Po-2 !!! Wynik ten był imponujący, zaś straty jednostki zamknęły się liczbami: jeden poległy lotnik i dwa rozbite samoloty wielozadaniowe typu Po-2. Po rozwiązaniu GO "Wisła" na terenie Polski południowo-wschodniej 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 wielozadaniowych 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 pociąki opuściły lądowisko w Sanoku (obecnie na byłym lotnisku polowym znajdują się obiekty sportowo-rekreacyjne) [7, s. 23].

W działaniach przeciwko UPA w 1947 r. ponownie wzięło udział lotnictwo czechosłowackie w ramach tzw. "Akcji B". Terytorium Republiki Czechosłowackiej było głównym obszarem poprzez który prowadziły nie tylko trasy kurierskie UPA wiodące do strefy amerykańskiej w okupowanych Niemczech lecz głównie drogi ewakuacji rozbitych na terenie polskim przez oddziały WP i KBW kureni i sotni UPA. Prawdopodobnie jednak pierwsze akcje z udziałem lotnictwa miały miejsce jeszcze przez "Akcją B" – już w początkach 1947 r. na terenie wschodniej Słowacji pojawiła się lotnicza jednostka o kryptonimie "Juraj", operująca w ww rejonie do 30 IV 1947 r. Intensyfikacja pracy operacyjnej lotnictwa czechosłowackiego nastąpiła w chwili zakończenia głównych walk z UPA na terenie polskim wraz z odwrotem ocalałych grup poprzez terytorium czechosłowackie na zachód. W okresie 8 VII-29 IX 1947 r. na terenie wschodniej Słowacji znalazły się po przebazowaniu z lotniska Tri Duby pod Zvolenem samoloty z 1 Pułku Myśliwskiego i 30 PLSz z 4 Dywizji Lotniczej (DL) typów Ła-5 FN, Ła-7 i Po-2. Do grona tych maszyn niebawem dołączyły samoloty z Pułku Lotnictwa Transportowego. Załogi ich głównie wykonywały loty rozpoznawcze w rejonie masywu górskiego Małej Fatry, raketami zaznaczając rejony przemieszczania się rozpoznanych ugrupowań UPA. W związku z pojawieniem się w tym rejonie sporej liczby turystów, załogom zakazano atakowania z powietrza bronią pokładową i bombami wykrytych grup, celem uniknięcia zranienia przypadkowych cywilów. Od połowy lipca 1947 r. nasiliła się akcja przemieszczania rozbitych na polskim terenie mniejszych bądź większych sił UPA na teren państwa czechosłowackiego (w tym gronie szczególnie silne okazały się sotnie UPA "Chromenki" i "Burlaka"). Celem rozpoznania z powietrza ww sił zaktywizowano akcje czechosłowackiego lotnictwa. Od 27 VII 1947 r. na lotnisku w Košicach stacjonował kolejny detaszowany tu oddział lotniczy, którego dowódcą został škpt. Pšorn, w sile Eskadry wydzielonej z 41 Pułku Lotniczego (PL) składający się z pięciu maszyn łącznikowych typu C-5 "Čap" (niemiecka nazwa Fi-156 C "Storch"), jednego samolotu transportowego typu Aero C-3 A (niemiecka nazwa Siebel Si-204 D) oraz trzech maszyn typu Aero C-3 B (maszyny te wydzielono z Dowództwa Lotnictwa 1 OW, oraz z 6 Warsztatów Lotniczych 2 OW). Działalność operacyjną miano prowadzić z lotniska Kamenica n./Cirochą gdzie maszyny miano przebazować 30 VII 1947 r. Eskadra pod względem taktycznym podporządkowana została dowódcy 10 DP i miała współpracować też z oddziałem pułku Sboru Narodnej Bezpečnosti (SNB) "Slovensko" (Czechosłowackie Wojska Wewnętrzne, odpowiednik polskiego KBW) dowodzonego przez npor. Cypricha (dwa samoloty myśliwskie, trzy łącznikowe od 1 VII 1947 r. przebazowane na lotnisko w Košicach). 15 VII 1947 r. na koszyckim lotnisku stworzono lotniczy oddział SNB [14].

Głównymi zadaniami załóg czechosłowackiego lotnictwa było rozpoznanie z powietrza rejonów gdzie mogły operować siły UPA, oraz zapewnienie łączności z oddziałami armii czechosłowackiej operującymi w rejonie rozpoznania lotniczego. W związku z koniecznością rozpoznania obozowisk grup UPA przemieszczających się przez wschodni obszar Republiki Czechosłowacji, głównie wykonywano loty nocne, podczas których szukano ognisk obozowisk. Z chwilą wykrycia obozowisk do akcji zamierzano wprowadzić samoloty typu C-2, które bronią pokładową oraz bombami miały atakować wykryte obozowiska. Ostatecznie do takich operacji nie doszło. Nie planowano używania do akcji niszczycielskich maszyn łącznikowych typu C-5 "Čap" nie posiadających uzbrojenia, gdyż zanotowano podczas lotów rozpoznawczych kilka przypadków ich ostrzału z ziemi. W lipcu 1947 r. część ww pododdziału – samoloty typu C-5 "Čap" została przebazowana na lotnisko Tri Duby. Wg raportu škpt. Pšorna w okresie 3–9 VIII 1947 r. z tego

lotniska wykonano 24 loty operacyjne w czasie 37 godzin i 25 minut w rejonie Niskich Tatr, góry Choč, Małej Fatry i Oravskej Magury. W tym też czasie pododdział wzmocniono do ośmiu maszyn typu C-5 "Čap" samolotami dostarczonymi z 43 PL. Jedynym efektem opisywanych lotów było znalezienie na wzgórzu Magura (kota 1316) koło Ružomberku sześciu martwych i dwóch rannych żołnierzy, o których dowództwo GO "Teplice" w Banskej Bystricy nie miało żadnych wiadomości. Broni pokładowej nie używano wobec wykrytych sił UPA ale w wyniku porozumienia z polskim dowództwem, uzyskano pozwolenie na wykonywanie lotów rozpoznawczych również nad terytorium RP lecz bez możliwości użycia broni pokładowej i bomb (zimą 1947 r. planowano wykonywanie ich przeciwko oddziałom polskiego antykomunistycznego podziemia – zgrupowanie mjr J. Kurasia ps. "Ogień" – przekraczających na Spiszu granicę z Republiką Czechosłowacką) [7, s. 24]. Pozostała część maszyn ww jednostki – pięć maszyn typu Aero C-3 B – pozostała na lotnisku w Košicach, gdzie miano zgromadzić 200 bomb typu SD 70 niemieckiego typu o wadze 70 kg każda i amunicję bojową dla 10 samolotów. Na okres trzech dni do Košic przysłany został npor. Konopický celem przeszkolenia personelu jednostki w użyciu bomb – ostatecznie nie użyto ich. Dużym kłopotem dla załóg lotnictwa czechosłowackiego były loty nocne, w których załogi maszyn typu C-5 "Čap" nie były przeszkolone. Aby wybrnąć z tego problemu utworzono 14 VII 1947 r. w Košicach kolejny detaszowany pododdział lotniczy podległy škpt. Pšornovi z załogami mającymi doświadczenie w lotach nocnych (dwa samoloty transportowe konstrukcji metalowej typu D-47 z załogami (czechosłowackie oznakowanie amerykańskich samolotów transportowych typu C-47 "Skytrain", wersja brytyjska DC-3 "Dakota", wersja rosyjska Lisunow Li-2) oraz ośmiu obserwatorów ze szkół lotniczych), operujący w pasie działania 10 DP oraz GO "Teplice". Jeszcze tego samego dnia – 14 VII 1947 r. – w godzinach 21.45–04.20 miał miejsce pierwszy nocny lot rozpoznawczy, zaś podczas kolejnego lotu następnej nocy zanotowano kłopoty z łącznością radiową na linii samolot-oddziały lądowe (meldunek z lotu nadano do punktu szyfrowego w Prešove ale na lotnisku w Košicach obsłudze współpracującej z samolotem radiostacji nie udało się go odebrać). Podczas lotu z 18 VII 1947 r. przekazano na ziemię cztery meldunki, z lotniska dalej je przekazano ale obsługa radiostacji sztabowej 10 DP... spała i tym sposobem rozpoznanie poszło na marne. Podobne problemy z łącznością pojawiły się podczas lotów 21 i 24 VII 1947 r. – wskutek problemów z łącznością meldunki do sztabu 10 DP przekazano dopiero po wylądowaniu maszyny na lotnisku. Szwankowało zaopatrzenie samolotów – 26 VII 1947 r. podczas tankowania jednej z maszyn do gaźników dostał się piasek i samolot przez cztery dni był unieruchomiony. Po tym wypadku maszyny odesłano z powrotem na macierzyste lotnisko oraz odwołano pogotowie alarmowe załóg maszyn typu Aero C-3 B bazowanych w Košicach. Odwołano też rozkaz o atakowaniu sił UPA bombami. Dwa samoloty ww typu 1 VIII 1947 r. odesłano do bazy lotniczej Malačky a trzeci do 44 PL. Na wypadek konieczności bojowej w gotowości utrzymano załogi trzech maszyn typu Aero C-3 B w Malačkach. Celem uzupełnień detaszowany pododdział stacjonujący na lotnisku Tri Duby został uzupełniony trzema maszynami typu C-5 "Čap" z 43 PL, który miał z dniem 23 VIII 1947 r. przejąć działalność bojową od 41 PL. Utrzymanie pięciogodzinnej gotowości maszyn na lotnisku w Malačkach okazało się jednak problematyczne (w tym czasie używano dwóch maszyn typu ściągniętych z lotniska Košice 1 VIII 1947 r. – oba od 16 IX 1947 r. były technicznie niesprawne) [7]. We wrześniu 1947 r. oddziały UPA zaczęto meldować jako pojawiające się na Morawach – głównie z sotni UPA "Chromenki" oraz "Romana – Brodcyza". Wytworzona sytuacja zmusiła dowództwo 3 OW do użycia przeciwko nim lotnictwa i w tym celu z 43 PL wydzielono pododdział lotniczy przebazowując go na lotnisko w Prerove (dowódcą jego był od 23 IX 1947 r. škpt. Teodor Fukala). Z lotniska Tri Duby przejęto trzy samoloty łącznikowe typu K-65 (było to wprowadzone od sierpnia 1947 r. nowe oznaczenie maszyn typu C-5 "Čap"), ponadto wprowadzono pogotowie bojowe wśród załóg maszyn typu Aero C-3 B na lotnisku w Malačkach. Ten nowy pododdział o kryptonimie "Orel" wykonał od 24 IX do 9 XI 1947 r. co najmniej sześć lotów łącznikowych (głównie w okresie 12–20 X 1947 r.) na trasie Prerov-Brno i 10 lotów operacyjnych. Na przełomie września i października 1947 r. loty operacyjne wykonywano na pograniczu słowacko-morawskim – przykładowo 22 i 23 X 1947 r. w rejonie Šumperka wykryto z powietrza oddział 20 osób uznanych za banderowców. Rozpoznawano też

rejon Jihlava-Trešt-Štonarov i okolice Svatoslavi (pododdział špkt. Teodora Fukali liczył wówczas trzy maszyny typu K-65 w akcji oraz jeden w rezerwie) [7].

Działalność lotnictwa czechosłowackiego w “Akcji B” została zakończona 19 XI 1947 r. kiedy zlikwidowano wszystkie pododdziały lotnicze działające przeciw UPA (wg stanu z 17 XI 1947 r. stan osobowy ww jednostek wynosił 8044 żołnierzy, 1960 partyzantów i 5458 żołnierzy SNB). Od 10 VII do 12 XI 1947 r. straty UPA zadane min. przy udziale lotnictwa na obszarze Republiki Czechosłowackiej wyniosły: 61 poległych, 260 w niewoli i 29 dobrowolnie oddających się w ręce czechosłowackie. Jedynie niewielkim grupkom UPA udało się przedrzeć w stronę granicy austriackiej i węgierskiej poprzez rejon Nova Bystrica-Dolni Dvorište.

Źródła wykorzystane

1. *Krzemiński Cz.* Lotnictwo polskie w pierwszych latach powojennych. – Warszawa, 1981. 2. *Dembowski J.* Finał wojny we wspomnieniach lotników. – Warszawa, 1972. 3. *Koliński I.* Lotnictwo Polski Ludowej 1944–1947. – Warszawa, 1987. 4. *Woźniak J.* Loty nad “ślepą kiszka” – kopia w zbiorach autora. 5. *Gerhard J.* Łuny w Bieszczadach. – Warszawa, 1968. 6. *Olejko A.* Z lotów nad Bieszczadami, Lotnictwo Wojskowe 2002. – Nr 6. – S. 53–58. 7. *Irra M.* Letectvo v akcii B, Letectvi+Kosmonavtika 2001. – Nr 5. – S. 22. 8. *Motyka G.* Tak było w Bieszczadach. – Warszawa, 1999. 9. *Dalecki T.* Opowieści spod skrzydeł. – Rzeszów, 1984. 10. *Olejko A.* Działania powietrzne w pasie karpackim na terenie Beskidu Niskiego, Bieszczadów i Pogórza Przemyskiego w okresie 1941–1947 // Lotnicza historia, archeologia, tradycja miejsca. Red. K. Wielgus, R. Kowalski. – Nowy Targ, 2002. – S. 153–166. 11. *Dane z prywatnego archiwum M. Wawrzyńskiego.* 12. *Baraniecki B.* Samolot kompletnie się roztrzaskał // Gazeta Bieszczadzka. – 2004. – Nr 9. – S. 6. 13. *Sikorski F.* Kabewiaczy w Akcji Wisła. – Warszawa, 1988. 14. *Dane z prywatnego archiwum dr J. Śtaigla.*

Андрей Олейко

НЕИЗВЕСТНЫЙ ЭПИЗОД С ВОЙНЫ УКРАИНСКОЙ ПОВСТАНЧЕСКОЙ АРМИИ (УПА) В 1946–1947 ГГ. ДЕЙСТВИЯ ПОЛЬСКОЙ И ЧЕХОСЛОВАЦКОЙ АВИАЦИИ В ОПЕРАЦИЯХ ПРОТИВ УПА

В статье автор освещает неизвестный эпизод в борьбе Украинской повстанческой армии (УПА) в 1946–1947 гг. Анализируются действия польской и чехословацкой авиации во время операций против УПА.

Ключевые слова: Украинская повстанческая армия, польская и чехословацкая авиация, Комитет национальной безопасности, “Акция В”.

Andrzej Olejko

UNKNOWN EPISODE WITH WALK UKRAINIAN INSURRECTIONAL ARMY (UPA) IN THE YEARS 1946–1947. THE ACTIVITIES POLISH AND CZECHOSLOVAK AVIATION IN THE OPERATIONS AGAINST THE UPA

In the article the author highlights an unknown episode in the struggle of the Ukrainian Insurrectional Army (UPA) in 1946–1947. Of the Polish and Czechoslovak aircraft during operations against the UPA are analyzed.

Key words: Ukrainian Insurrectional Army, Polish and Czechoslovak aviation, National security committee, “In Action B”.