Przeworsk – mała ojczyzna.
Studia z dziejów miasta i regionu
ISBN 978-83-940881-1-8
t. 1/2016

Andrzej Olejko
Uniwersytet Rzeszowski

Lotnicze epizody z dziejów Podkarpacia – Chałupki, zapomniane lotnisko

„Nadeszły lata [50. XX w. – A.O.], w których i lotnictwo włączyło się czynnie do współdziałania w zakresie ratownictwa sanitarnego. Wojewódzka Stacja Pogotowia Ratunkowego otrzymała do swojej dyspozycji samoloty sanitarne, które podobnie jak karetki pogotowia ratunkowego wyjeżdżały z lotniska rzeszowskiego [Jasionka – A.O.] do akcji ratowniczej wszędzie tam, gdzie szybka pomoc i odpowiednie warunki transportu chorego tego wymagały. Pomimo, że samoloty sanitarne Pogotowia Ratunkowego [Zespołu Lotnictwa Sanitarnego – ZLS – A.O.] lądowały na pastwiskach, równych łąkach i nie wymagały dużej przestrzeni rozbiegu przy starcie, to jednak sam fakt rozwinięcia właściwego współdziałania lotnictwa sanitarnego i pogotowia ratunkowego wymagał nieco przygotowanych […] lotnisk sanitarnych. W Przeworsku na szczęście zabezpieczono teren dawnego polowego lotniska wojennego na Chałupkach obok Przeworska i przygotowano go do potrzeb lotnictwa sanitarnego. Wojewódzka Stacja Pogotowia Ratunkowego [Wojewódzka Kolumna Transportu Sanitarnego – WKTS – A.O.] w Rzeszowie przeprowadzała praktyczne ćwiczenia współdziałania tych dwu służb sanitarnych – lotnictwa sanitarnego i pogotowia ratunkowego. Opiekunem lotniska sanitarnego na Chałupkach przeworskich był Starczewski Władysław, stały pracownik Pogotowia Ratunkowego [PR – A.O.] w Przeworsku. Jego zakres czynności przewidywał troskę o należyte utrzymanie lotniska, przygotowanie tegoż do przyjęcia samolotu sanitarnego, oznakowanie lotniska [biała litera T – A.O.] oraz łączność w tym samym czasie z pogotowiem ratunkowym w Przeworsku a także szpitalem lub innymi placówkami służby zdrowia. Trzeba bez przesady stwierdzić, że opiekun lotniska wywiązywał się ze swych czynności znakomicie, wykazał przy tym olbrzymią skalę odpowiedzialności z czynności jemu powierzonych. Był człowiekiem niezawodnym, budził pełne zaufanie. Były też wypadki lądowania samolotu sanitarnego na zwykłej łące w Pantalowicach naszego powiatu, gdzie wyładowano

chorego przywiezionego ze szpitala w Lublinie”[1]. Taki zapis znajduje się w maszynopisie pt. *XXV lat pogotowia ratunkowego PCK, PRZEWORSK rok 1974*, autorstwa Leona Trybalskiego, pochodzącym ze zbiorów Muzeum w Przeworsku.

Zapis: *teren dawnego polowego lotniska wojennego na Chałupkach* z pewnością zaintrygować może każdego badacza uważnie studiującego ten tekst. Wystarczy zajrzeć do popularnego i ogólnie dostępnego źródła jakim jest Wilkipedia by przekonać się, że informacji o lotnisku w nim… nie ma.

„**Chałupki** – wieś w Polsce położona w województwie podkarpackim, w powiecie przeworskim, w gminie Przeworsk. W latach 1973–1998 miejscowość administracyjnie należała do województwa przemyskiego. W 1650 r. pastwisko miejskie koło ról gorliczyńskich zostało zamienione na rolę i na tym terenie powstała osada. W 1740 r. tereny te odpadły od miasta i przeszły pod władanie rodziny księcia Lubomirskiego. Miasto Przeworsk przez długi czas rościło sobie pretensje do rodziny Lubomirskich o to, że Chałupki i inne tereny zostały oddane w ich ręce niezgodnie z prawem. Dochodziło do długich sporów zatargów i procesów, które ciągnęły się aż do 1900 r. Obszar Chałupek nie wrócił jednak do miasta. Pochodzenie nazwy wsi można tłumaczyć tym, że na łąkach i pastwiskach pastuchy wypasający trzodę budowali małe chałupki. Tak z luźno ustawionych chałup pomiędzy Rozborzem, Ujezną, Jagiełłą a Gorliczyną powstała osada zwana Chałupki”[2].

Skoro zatem tak popularne źródło w kwestii lokalizacji owego lotniska polowego milczy, gdzie szukać śladów lotniczych tradycji tego zapomnianego terenu lotniskowego? Analizując wydarzenia z XX w. oraz archiwalia i obcojęzyczną literaturę przedmiotu, odnaleźć można aż trzykrotne związki Chałupek z historią lotnictwa polskiego, słowackiego i austro-węgierskiego. A skoro cytowane opracowanie wprowadziło to pojęcie – *teren dawnego polowego lotniska wojennego na Chałupkach* – stąd też od zapisu z 1974 r. warto rozpocząć „lotniczą wyprawę w przeszłość” w trzech odsłonach.

Odsłona I

W 1955 r. w Warszawie utworzono Centralny Zespół Lotnictwa Sanitarnego (CZLS) z inicjatywy dyrektora T. Więckowskiego, a wraz z tym powstały pierwsze ZLS na terenie całej Rzeczpospolitej (RP). W ich gronie znalazł się od 10 XI 1956 r. na terenie całej południowo-wschodniej części RP ZLS w Rzeszowie[3]. Dysponował on początkowo tylko jednym samolotem sanitarnym typu S-13 z noszami umieszczanymi w kadłubie (popularnym *papajem*), powstałym

[1] Muzeum w Przeworsku, MP-OP-164 (*XXV lat pogotowia ratunkowego PCK, PRZEWORSK rok 1974*, nr inw. 892, oprac. Leon Trybalski), s. 23-25.

[2] http://pl.wikipedia.org/wiki/Cha%C5%82upki_%28powiat_przeworski%29 – dostęp: 17 V 2015 r.

[3] A. Olejko, *Lotnicze tradycje Bieszczadów*, Krosno 2011, s. 232.

wskutek przeróbki znanych, używanych w dużej liczbie, samolotów wielozadaniowych typu CSS-13, będących sportową wersją *pociaków* czyli samolotów wielozadaniowych typu Po-2 (taki właśnie samolot SP-AXO znajduje się na dołączonej do wzmiankowanego tekstu dokumentacji fotograficznej). Jako pierwszego pilota przydzielono do rzeszowskiego ZLS Zdzisława Stachiewicza, instruktora samolotowego z Aeroklubu Rzeszowskiego (AR), który tylko do końca 1956 r. przetransportował drogą powietrzną 28 chorych, pokonując odległość 5360 km (mechanikiem pierwszego samolotu sanitarnego został Stanisław Sala, a niebawem dołączył do niego Czesław Kazior z AR). W maju 1957 r. do Rzeszowa skierowano drugiego pilota, którym był Antoni Marcinkowski, były lotnik Polskich Sił Powietrznych (PSP – Polish Air Force [PAF]) w Wielkiej Brytanii. Równocześnie powiększono stan samolotów sanitarnych o dwa kolejne typu S-13. Wskutek starań dr Czesława Peteckiego, naczelnika Wydziału Zdrowia Wojewódzkiej Rady Narodowej (WZWRN) w Rzeszowie, uzyskano odpowiednie środki pieniężne na zakup nowoczesnego dwusilnikowego samolotu sanitarnego typu Super Aero-45 (SP-LXR) produkcji przemysłu czechosłowackiego i od 1959 r. ZLS w Rzeszowie posiadał nowoczesny sprzęt latający, choć nadal mieścił się niejako „kątem" do 1960 r. na lotnisku komunikacyjnym Rzeszów Jasionka (korzystano z hangaru AR oraz z dwóch pokoi w budynku administracji)[4]. Pod względem udzielania pierwszej pomocy „z powietrza" Podkarpacie zaliczało się i nadal zalicza do trudnych regionów, ze względu na jego górzysty teren. Rolę „powietrznych karetek pogotowia" przejął od lat 50. XX w. rzeszowski ZLS, a zaangażowanie personelu latającego i technicznego było wyjątkowe (w 1965 r. w rzeszowskim ZLS zatrudnieni byli: piloci M. Rajzer, K. J. Czach i S. Czach; personel techniczny stanowili W. Gałęza, C. Kazior i S. Sala; służba zdrowia to felczer Anna Fornali pielęgniarz E. Woźniak). W okresie ponad dziesięcioletniej działalności załogi rzeszowskiego ZLS przewiozły 2637 chorych, wylatując łącznie 5968 godzin i przelatując 758 120 tys. km. (tylko w 1965 r. rzeszowski ZLS wykonał loty ratunkowe, przewożąc 412 chorych, pokonując trasy o łącznej długości 111 tys. km). Statystyki poszczególnych lat były następujące:

1956 – przetransportowano 26 chorych, przelatując 5360 km w czasie 49 godz.;
1957 − przetransportowano 190 chorych, przelatując 58 250 km w czasie 435 godz.;
1958 − przetransportowano 215 chorych, przelatując 67 100 km w czasie 421 godz.;
1959 − przetransportowano 187 chorych, przelatując 60 465 km w czasie 480 godz.;
1960 − przetransportowano 251 chorych, przelatując 84 985 km w czasie 431 godz.;
1961 − przetransportowano 376 chorych, przelatując 125 920 km w czasie 804 godz.;
1962 − przetransportowano 324 chorych, przelatując 80 100 km w czasie 675 godz.;

[4] Tamże, s. 234-235; relacje M. Beresia i K. Czach w prywatnym archiwum autora; W. Świdrak, *Pod opiekuńczymi skrzydłami*, „Konfrontacje", nr 4 (37), s. 9.

1963 − przetransportowano 306 chorych, przelatując 83 490 km w czasie 520 godz.;
1964 − przetransportowano 348 chorych, przelatując 81 630 km w czasie 714 godz.;
1965 − przetransportowano 412 chorych, pokonując 110 820 km w czasie 736 godz.[5]

Od lat 50. XX w. rzeszowski ZLS zapewniał profesjonalną pomoc medyczną na obszarze Podkarpacia (dawniej województwa rzeszowskiego w granicach sprzed 1975 r.), stopniowo wprowadzając do użycia samoloty śmigłowe jedno i dwumotorowe oraz śmigłowce sanitarne. Zastanawiające jest jednak dlaczego w maszynopisie autorstwa Trybalskiego, zapis jaki znajduje się w tytule brzmi XXV lat pogotowia ratunkowego PCK, PRZEWORSK rok 1974, skoro historia tegoż w Rzeczpospolitej doby powojennej rozpoczęła się w 1955 r.?

Odsłona II

Jeśli był to *teren dawnego polowego lotniska wojennego na Chałupkach,* to z jakim wojennym konfliktem XX w. należy połączyć to stwierdzenie? Słowak, mjr. pil. Julius Trnka dowodzący grupą słowackich lotników przebywających po ucieczkowym przelocie spod Prešova 31 VIII 1944 r. za rosyjską stronę Frontu Wschodniego, na terenie Lwowa i Przemyśla czynił starania by samoloty słowackiego lotnictwa (Slonenskych Vzdušnych Zbráni [SVZ]), które lądowały za linią frontu, zostały przerzucone na powstańcze lotnisko Tri Duby, gdzie podczas Słowackiego Powstania Narodowego (Slovenske Narodne Povstanie [SNP]) brakowało sprzętu latającego[6]. Strona rosyjska tymczasem rekwirując je, potraktowała samoloty SVZ jako zdobycz wojenną. Tym samym rosyjskie dowództwo Armii Czerwonej (ACz.) nie widziało możliwości by wszystkie załogi SVZ wraz ze swoim sprzętem latającym mogły zostać przebazowane celem wsparcia SNP na wzmiankowane powstańcze lotnisko Tri Duby i 4 IX 1944 r. podjęło decyzję o przesunięciu lotników SVZ ze Lwowa na podprzemyskie lotnisko polowe Torki. Stamtąd 8 IX 1944 r. grupę słowacką przesunięto na lotnisko polowe Stubno[7]. Dnia 15 IX 1944 r. dowódca 1. Frontu Ukraińskiego ACz. marszałek Iwan Koniew swą negatywną decyzją zażegnał projekt szybkiego odlotu, szkolącej się pod Przemyślem grupy lotników SVZ, na teren ogarnięty walkami SNP (było to możliwe jedynie po pełnym przeszkoleniu na rosyjskim

[5] A. Olejko, dz. cyt., s. 237.

[6] J. Rajlich, J. Sehnal, *Slovenšti letci 1939−45*, Kolin 1991, s. 38-40; J. Stanislav, *Letectvo v pripravach na ozbrojene vystupenie a jeho ućast v SNP,* Bratislava 1996, s. 107; *Z dejin SNP*, „Letectvi + Kosmonavtika" 1985, nr 17, s. 2-3. Kilka samolotów SVZ strona rosyjska wykorzystywała do szkolenia i służby kurierskiej.

[7] J. Rajlich, J. Sehnal, dz. cyt.; J. Stanislav, dz. cyt. Rosyjskie załogi przerzuciły do Stubna 14 IX 1944 r. lotem ze Lwowa wszystkie sprawne samoloty SVZ, zaś od dnia 11 IX 1944 r. rozpoczęło się teoretyczne szkolenie słowackich lotników przerzuconych z lotniska Torki (od 15 IX 1944 r. słowackie zgrupowanie nosiło nazwę Kombinowanego Dywizjonu w ZSRR (Kobinovana Perut v ZSRR [KP v ZSRR]).

sprzęcie latającym)[8]. 25 IX 1944 r. po konsultacjach ze stroną rosyjską, mjr pil. J. Trnka opracował wstępny plan stworzenia, w oparciu głównie o personel latający i naziemny SVZ, czterech pułków lotniczych (w składzie dwóch Eskadr każdy – dwóch pułków myśliwskich na samolotach typu Ła-5 FN, jednego pułku szturmowego na samolotach typu Ił-2 m3 i jednego pułku bombowego na dwusilnikowych samolotach typu Pe-2 FT) będących zalążkiem przyszłej czechosłowackiej dywizji lotniczej[9]. W związku z tym oczekiwano na przylot, w ramach *powietrznego mostu*, nadwyżek lotniczych z powstańczego lotniska Tri Duby (w nocy 8 X 1944 r. na pokładach samolotów transportowych 5. Orelskiego Korpusu Lotnictwa Dalekiego Zasięgu [5. OKLDZ] dostarczono w rejon Lwowa pierwszą grupę 40 lotników pod dowództwem kpt. pil. Ivana Haluzicky'ego), a przyśpieszenie tempa szkolenia lotników SVZ przyniosło szybkie efekty[10]. W wyniku osiągnięcia przez nich odpowiedniego stanu wyszkolenia na rosyjskich samolotach, w połowie października 1944 r. pojawił się zamiar przerzutu ich wraz z samolotami nad Karpatami dla SNP na owo powstańcze lotnisko Tri Duby. Szkolące się na Podkarpaciu Eskadry Myśliwska i Szturmowa, zakończywszy proces przeszkolenia na lotnisku polowym w Przemyślu-Hureczku, przeleciały na oddalone o 30 km lotnisko polowe pod Przeworskiem, ulokowane na polach wsi Chałupki. Przelot na teren walk SNP planowany na 15 X 1944 r. nie doszedł jednak do skutku a od 16 X 1944 r. lotnicy tych Eskadr (12 pilotów myśliwskich przeszkolonych na samolotach myśliwskich typu Ła-5 FN i 14 załóg dwuosobowych samolotów szturmowych typu Ił-2 m3) czekali na rozkazy[11]. Głównym problemem był brak odpowiednich lotnisk z betonowymi pasami startu i lądowania, a trawiaste lotnisko Tri Duby mocno nasycone opadami deszczu, praktycznie nie nadawało się do przyjęcia sporej liczby szturmowców i myśliwców, niemogących stąd działać bojowo. Dysponując sporym lotniczym potencjałem osobowym zgrupowanym w rejonie Stubna, Przemyśla

[8] J. Rajlich, J. Sehnal, dz. cyt., s. 41-48; J. Stanislav, dz. cyt., s. 107-109, 122-123; Z. Smoldaś, *Československi letci v boji proti fašizmu*, Bratislava 1987, s. 408-409. 20 IX 1944 r. mjr. pil. J. Trnka otrzymał od dowódcy 2. Armii Lotniczej (AL.) potwierdzenie rozpoczęcia szkolenia lotniczego a z dniem 22 IX 1944 r. KP v ZSRR został przesunięty na lotnisko polowe w Przemyślu-Hureczku i już od następnego ranka rozpoczęto szkolenie na samolotach w szkolnych wersjach maszyn typu Ił-2 m3, Ła-5 FN, Jak -1 i Jak-7 wypożyczonych z rosyjskiego 41. pułku szkolnego (psz).

[9] J. Rajlich, J. Sehnal, dz. cyt.; J. Stanislav, dz. cyt.; Z. Šmoldas, dz. cyt., s. 409-411.

[10] J. Rajlich, J. Sehnal, dz. cyt.; J. Stanislav, dz. cyt., 218 - 219; Z. Šmoldas, dz. cyt.; B. Kubica, *Letectvo v SNP*, Bratislava 1994, s. 65. Dowództwo lotnictwa SNP podjęło w trakcie walk decyzję by przerzucić na tereny zajęte przez ACz. nadwyżki osobowe (25 pilotów myśliwskich, 45 pilotów do przeszkolenia na samolotach szturmowych typu Ił-2 m3 i bombowych typu Pe-2 FT, 60 obserwatorów i strzelców pokładowych, 27 radiotelegrafistów pokładowych i 65 lotniczych techników oraz mechaników).

[11] J. Stanislav, dz. cyt.; Z. Šmoldas, dz. cyt.

i Przeworska[12], 12 X 1944r. mjr pil. J. Trnka zgłosił dowódcy 1. Czechosłowackiego Korpusu Armijnego (Československi Armadny Zbor [ČAZ]) w Barwinku, któremu podlegał, pomysł utworzenia powyżej wzmiankowanej czechosłowackiej mieszanej dywizji lotniczej (Čekoslovenska Smišena Letecka Divizia [ČSLD]). W jej skład, oprócz istniejącego już samodzielnego 1. Czechosłowackiego Myśliwskiego Pułku Lotniczego (Československi Stihači Letecky Pluk [ČSLP]) walczącego w trakcie SNP na terenie słowackim, miały wejść jeszcze trzy pułki lotnicze w liczbie 27 samolotów każdy (jeden pułk myśliwski na samolotach typu Ła-5 FN, jeden pułk szturmowy na samolotach typu Ił-2 m3 i jeden pułk bombowy na samolotach typu Pe-2 FT lub Tu-2). Jednostka ta sformowana została w całości dopiero wiosną 1945 r. nie wchodząc do walk w okresie SNP[13].

Po upadku SNP w końcu października 1944 r. i po ewakuacji lotem na tereny opanowane przez ACz. 1. ČSLP został przesunięty i ześrodkowany na lotnisku polowym Przeworsk-Chałupki[14]. Dnia 30 X 1944 r. dowódca tej jednostki, zgodnie z otrzymanym poleceniem od dowódcy 2. AL, który mianował go dowódcą wszystkich lotników, Słowaków i Czechów, zgromadzonych w Przemyślu i okolicy z poleceniem sformowania z nich dwóch lotniczych pułków myśliwskich i jednego szturmowego, przedłożył mu ramowe dane co do ich organizacji. Z dniem 1 XI 1944 r. zgodnie z wytycznymi dowództwa 2. AL została utworzona w miejsce Czechosłowackiego Ośrodka Szkoleniowego − Czechosłowacka Grupa Lotnicza (Československa Letecka Skupina [ČLS]) w ZSRR dowodzona przez ppłk. Ludvika Budina (formalnie od dnia 29 X 1944 r. przejął on dowodzenie nad wszystkimi jednostkami lotnictwa czechosłowackiego tworzonymi w ZSRR)[15]. Dzięki współpracy dowództw rosyjskiej 2. i 8. AL oraz dowództwa 1. ČAZ, proces powstawania na terenie polskiego Podkarpacia no-

[12] Z. Šmoldas, dz. cyt. Wg stanu na dzień 9 XI 1944 r. czechosłowackie zgrupowanie lotnicze znajdujące się w rejonie Przemyśla i Przeworska liczyło: 316 lotników z czego: 71 oficerów, 19 chorążych, 155 podoficerów i 71 żołnierzy – stan liczebny samolotów wynosił 35 samolotów szturmowych typu Ił-2 m3. Przemyski ośrodek szkoleniowy szybko się rozrastał czego dowodem było znajdowanie się w nim z początkowej grupy 112 pilotów i 43 strzelców pokładowych 491 czechosłowackich lotników zaś wg stanu z 18 XII 1944 r. już 570 lotników.

[13] J. Rajlich, J. Sehnal, dz. cyt.; J. Stanislav, dz. cyt.; Z. Šmoldas, dz. cyt.

[14] Z. Šmoldas, dz. cyt., s. 413-415. Elementarne wyszkolenie miało być prowadzone na lotnisku polowym w Przemyślu-Hureczku, zaś szkolenie bojowe przy 1. ČSLP w Przeworsku – Chałupkach. Dnia 28 X 1944 r. škpt. (brak odpowiednika w Wojsku Polskim) pil. František Fajtl z dowódcą Czechosłowackiego Ośrodka Szkoleniowego škpt. pil. Janem Klanem ustalili organizację pułków i obsadę personalną stanowisk dowódczych.

[15] Z. Šmoldas, dz. cyt. Dnia 7 XII 1944 r. Czechosłowacką Grupę Lotniczą w ZSRR podporządkowano dowódcy rosyjskiej 8. AL. Grupa ta była w kwestiach osobowych i materiałowych przydzielona do 1. ČAZ w ZSRR, zaś ze strony szkoleniowej, lotniczo-materiałowej i operacyjnej podlegała dowództwu 2. AL.

wych jednostek lotnictwa czechosłowackiego przebiegał sprawnie[16]. Z dniem 7 XII 1944 r. ČLS, na mocy rozkazu głównego sztabu ACz. przeszła pod dowództwo 8. AL (rozkaz dowódcy 8. AL nr. 00383 z 18 XII 1944 r. mianował dowódcą 1. ČSLD w ZSRR w/w ppłk. L. Budina, zakładając końcową jej organizację do dnia 25 I 1945 r.)[17]. 1. ČSLD była jednostką wielonarodowościową (556 Słowaków i Czechów, 297 Rosjan, 110 Ukraińców, 16 Ormian i wielu żołnierzy innych narodowości tworzących ZSRR). W okresie jej formowania, w końcu 1944 r. wszystkie tworzące ją jednostki zostały zgrupowane na następujących lotniskach polowych:

- Zvolenski ČSLP w Przemyślu-Hureczku,
- ČSLP w Przeworsku-Chałupkach,
- Czechosłowacki Pułk Szturmowy (3. ČŠLP) w Stubnie.

Dnia 25 I 1945 r. ppłk. L. Budin zameldował dowódcy 1. ČAZ gen. Ludwikowi Svobodzie, że dowodzona przez niego jednostka została w całości sformowana, podając mu jej ostateczny skład[18]. Jednak pomimo tego meldunku w rzeczywistości proces szkolenia lotniczego i organizacyjnego w Dywizji nie był jeszcze całkowicie zakończony (do pełnej obsady brakowało 147 osób, które *wypożyczono* ze składu ACz.). Do 10 II 1945 r. skład 1. ČSLD uzupełniono i od 14 II 1945 r. osiągnęła ona gotowość bojową. Wówczas też pojawiła się konieczność przesunięcia jej pododdziałów na przyfrontowe lotniska polowe bądź lotniska stałe położone w pobliżu linii frontu, gdzie miano dokończyć szkolenie bojowe i przygotować kadry do pracy sztabowo-bojowej (w okresie dwóch zimowych miesięcy pobytu w Przemyślu i okolicy

[16] Tamże. Projekt przedłożony dowództwu ACz. 28 IX 1944 r. zakładał organizację czterech lotniczych pułków w liczbie 20 samolotów każdy, ze wszystkich słowackich lotników (w tym dwóch pułków myśliwskich, jednego szturmowego i jednego bombowego. Sztab Główny ACz. wyraził zgodę na organizację w/w czechosłowackiej dywizji lotniczej w składzie trzech pułków (dwóch myśliwskich i jednego szturmowego z jednostkami wsparcia), która operacyjnie podlegać miała dowódcy 8. AL będąc częścią 1. ČAZ.

[17] Tamże, s. 415-419; J. Danko, *1 Československa smiśena letecka divizie v ZSRR*, Prag 1998, s. 40-48, 104-105; J. Rajlich, J. Sehnal, *Slovenšti letci za II svetove valky*, „HPM" 1991, nr 12, s. 20-21. Trzon dywizji stanowiło 146 lotników Słowaków i Czechów, co stanowiło 70 % wśród personelu latającego złożonego także z żołnierzy ACz. Tajnym rozkazem nr 1 z 19 XII 1944 r. dowódca 1. ČSLD w ZSRR mianował dowódcą 1. Zvolenskego ČSLP mjr. pil. F. Fajtla, dowódcą 2. ČSLP mjr. pil. I. Haluzickyego, dowódcą 3. ČŠLP mjr. pil. Mikulaša Guljaniča.

[18] J. Danko, dz. cyt., s. 40-48. 1. ČSLD wg tabeli wojennej miała następujący skład: 1. Zvolenski ČSLP (trzy Eskadry myśliwców typu Ła-5 FN, 32 pilotów, trzech oficerów sztabowych, 15 mechaników lotniczych); 2. ČSLP (trzy Eskadry myśliwców typu Ła-5 FN i Ła-7, 32 pilotów, dwóch oficerów sztabowych, 13 mechaników lotniczych); 3. ČŠLP (trzy Eskadry samolotów typu Ił-2 m3, 40 pilotów, 42 strzelców pokładowych, trzech oficerów sztabowych, 44 mechaników). Z powodu braku wystarczających własnych kadr oraz niedostarczenia przez sojuszników samolotów bombowych typu Pe-2 FT i Tu-2, nie doszło do utworzenia 4. Czechosłowackiego Pułku Bombowego (Československi Bombowy Pluk [ČBP]).

przeszkolono personel 1. ČSLD w nauce języka rosyjskiego)[19]. W planie przesunięcia jednostki na zachód brano pod uwagę dwa lotniska: leżące na Podkarpaciu polskie lotnisko polowe Krościenko-Łężany (w czeskiej i słowackiej literaturze przedmiotu występuje nazwa Iwonicz) oraz położoną na terenie Słowacji bazę lotniczą Spišską Novą Ves (obiekty lotniskowe zostały tam wysadzone w powietrze podczas wycofywania się jednostek Wehrmachtu w styczniu 1945 r.). Ostateczna decyzja mówiła, że 1. ČSLD będzie przesunięta w stronę linii frontu na lotnisko polowe Krościenko-Łężany, co rozpoczęto z dniem 20 II 1945 r. Przesunięcie jednostek było kłopotliwe z powodu złych warunków atmosferycznych, jak i z powodu braku doświadczenia ze strony załóg w lotach w strefie przyfrontowej. Cała akcja przerzutu lotem samolotów z tych lotnisk polowych i drogą lądową rzutu technicznego na linii Przemyśl-Iwonicz trwała kilka dni (pododdziały 1. ČSLD zakwaterowano w pobliżu wzmiankowanego lotniska polowego: 1. i 2. ČSLP we wsi Krościenko, sztab Dywizji i 3. ČŠLP w Haczowie)[20]. Szkolenie jednostek trwało nadal i w jego wyniku najszybciej gotowość bojową osiągnęły Pułki 1. i 3. zaś 2. ČSLP stacjonujący dotąd na lotnisku polowym w Chałupkach (trzy Eskadry myśliwców typu Ła-5 FN i Ła-7, 32 pilotów, dwóch oficerów sztabowych, 13 mechaników lotniczych) miał opóźnienie w procesie szkoleniowym[21]. Zvolenski 1. ČSLP i 3. ČŠLP gotowe do walk, miały operować nad oddziałami 1. Brygady Pancernej (Tankova Brigada [TB]) 1. ČAZ, która miała w najbliższej przyszłości wejść do walk na kierunku ostrawskim (Brama Morawska). Na mocy rozkazu dowódcy 8. AL z 6 IV 1945 r. 1. ČSLD miała być przesunięta w okolice linii frontu na stałe lotnisko w Katowicach (miano tu przerzucić 1. Zvolenski ČSLP i 3. 1 ČŠLP). 2. ČSLP mający kontynuować proces szkoleniowy zamierzano przerzucić na podkrakowskie lotnisko polowe Balice (brano pod uwagę użycie do szkolenia także lotniska Mierzęcice – dawne lotnisko stałe Luftwaffe Udetfeld). Zgodnie z tym rozkazem przesunięcie Dywizji w pobliże linii frontu odbyło się w dniach 7–11 IV 1945 r. Na miejscu okazało się jednak, że lotnisko katowickie nie jest dobrze przygotowane do stacjonowania tak dużej liczby samolotów i w dniach 12-13 IV 1945 r. dwa pułki 1. ČSLD (520 lotników i żołnierzy personelu naziemnego oraz 32 myśliwce typu Ła-5 FN i 33 samoloty szturmowe typu Ił-2 m3) przesunięto na oddalone o 18–20 km od linii frontu operacyjne lotnisko polowe Poręba (6 km na zachód od Pszczyny)[22]. Swój szlak bojowy obydwa Pułki rozpoczęły po przebazowaniu spod Przemyśla i Przeworska walkami o Bramę Morawską, a zakończyły pod Pragą. 2. ČSLP czekający na własne samoloty i nadal ćwiczący na samolotach rosyjskiego 41. psz pozostał na lotnisku w Przemyślu. Oczekiwane samoloty, którymi były

[19] Tamże.

[20] Tamże; B. Kubica, dz. cyt., s. 73-74.

[21] J. Danko, dz. cyt., s. 40-48. Część personelu latającego świeżo przybyła ze Słowacji jako rezerwa wymagała dodatkowego szkolenia.

[22] Tamże; J. Rajlich (dz. cyt., s. 47-49) podaje, że z lotnisk szkolnych Przemyśl, Przeworsk, Stubno 1. i 3. ČSLP 20 II 1945 r. przebazowano na lotniska Iwonicz i Krosno by zbliżyć jednostki do linii frontu.

myśliwce typu Ła-7 Pułk otrzymał w końcu marca 1945 r. i ostatecznie na nich nie zdążył już wejść do walk na odcinku morawskim, stacjonując w chwili zakończenia działań na lotnisku polowym Balice pod Krakowem[23].

Odsłona III

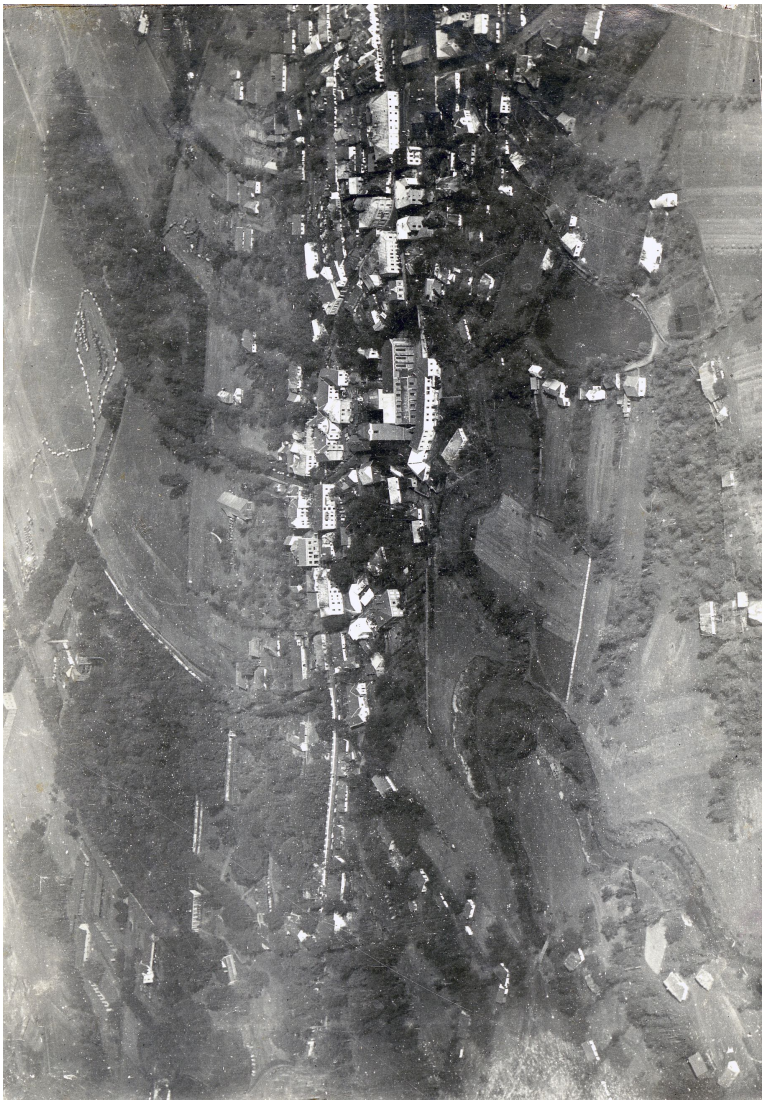
Czy opisywany epizod z II wojny światowej był jedynym *wojennym* związanym z funkcjonowaniem *dawnego polowego lotniska wojennego na Chałupkach*? W trakcie badań archiwalnych dotyczących okresu Wielkiej Wojny 1914–1918 (I wojna światowa) w Österreichisches Staatsarchiv-Kriegs Archiv (SAW-KA) w Wiedniu, uważny badacz natrafić może na kolejny ślad wojennej przeszłości lotniska polowego w Chałupkach. W pierwszym roku Wielkiej Wojny, podczas kampanii 1914 r. pod Przeworskiem stacjonowała Fliegerkompanie 8. (Flik. 8.) cesarsko-królewskiego (c. k.) lotnictwa Austro-Węgier (Kaiserliche und Königliche [K.u.K.] Luftschifferabteilung)[24]. Oto frontowa metryczka tej jednostki:

Flik. 8. przydzielona do polowej c. k. 4. Armii w Galicji(d-ca. Oblt. Czapary Jenö [Oblt. Fp. Eugen Czapary]) zmobilizowana została na lotnisku Wien-Aspern (Austria).	Na wyposażeniu jednostki znajdowały się dwa samoloty typu Lohner B „Pfeilflieger“ (o imionach własnych „Boy” i „Gerda”), dwa samoloty niemieckiej produkcji typu Aviatik B. I z ww silnikami (o imionach własnych „Elsa” i „Durch”), jeden samolot typu Lohner C „Gebirgspfeilflieger”z silnikiem typu „Hiero” o mocy 85 KM i dwa samoloty typu Lohner (brak precyzyjnego oznaczenia typu – wersja B lub C. W sierpniu 1914 r. Flik. 8. otrzymała samoloty niemieckiej produkcji typu DFW B. I (wg stanu z 28 XII 1914 r. w jednostce znajdowały się trzy samoloty niemieckiej produkcji typu Aviatik B. I i jeden typu Albatros B. I.).	W gronie personelu latającego jednostki min. znajdowali się - obserwatorzy: Oblt. Jindrich Kostrba, Oblt. Bechinie von Lazau, Lt. Emanuel Grycz, Lt. A. Hartzer; piloci: Oblt. Camillo Perini, Oblt. Rudolf Holeka, Oblt. Arthur Böhm, Oblt. F. Reischer, Oblt. inż. Rudolf Stanger, Zgsf. Robert Meltsch (po 1915 r. przebywając w niewoli zmienił nazwisko na bardziej słowiańsko brzmiące Lew Melč)[25].

[23] J. Danko, dz. cyt., s. 48 - 51. J. Rajlich, *Czechosłowackie lotnictwo wojskowe w latach 1945 - 1950*, „Lotnictwo Wojskowe” 1999, nr. 1, s. 47-49.

[24] Pierwotna nazwa sił powietrznych c. k. Austro-Węgier brzmiała K.u.K. Luftschifferabteilung, a od 8 VI 1915 r. zmieniono ją na K.u.K. Lulftfahrtruppen – por. J. Rajlich, *Na křidlech světove války*, Cheb 2014, s. 62; tenże, *Major polni pilot Otto Jindra (1886-1932)*, „HAV” 2009, nr 2, s. 8-11.

[25] A. Olejko, *Lotnicze epizody znad c. k. Tarnowa,* Tarnów 2013, s. 13. Hptm. Fp. R. Holeka tak opisywał sprzęt latający Flik. 8.: „Mieliśmy ze sobą samoloty typu Lohner B Pfleilflieger, dwupłatowce z wyposażeniem a przez to niezbyt szybkie.. Nasze dowództwo miało kłopot komu dać jaki samolot. Podczas jazdy koleją sami ustaliliśmy losowanie. Najgorszy samolot przypadł mnie, jednakże znowu latałem wszystkimi maszynami i tym się mocno nie przejąłem. Nazwałem ją sobie „Bandit”. Ledwo co rozładowaliśmy się w Żurawicy, od razu przystąpiliśmy do montowania” - por. J. Zahalka, dz. cyt. „Swój aeroplan [Oblt. M. Hesse], którym wielokrotnie przebija się przez kordon – wożąc pocztę i rozkazy do oblężonego Przemyśla i wracając z tysiącami kart pocztowych – nazwał bezczelnie „Durch” – por. K. Mroczkowski, K. Wielgus, *Fliegerkompanie 7. Krakowska kompania lotnicza na Wielkiej Wojnie*, Kraków 2014, s. 37.



Fot. Jesienią 1914 r. jedna z załóg Fliegerkompanie 8. sfotografowała Przeworsk z lotu ptaka. W górnej części fotografii, w strefie osłoniętej drzewami, spora liczba wozów konnych przeznaczonych do transportu sprzętu lotniczego każdej c.k. Fliegerkompanie, może sugerować lotnisko polowe (Fotoarchiv – Österreichisches Staatsarchiv-Kriegsarchiv Wien)

Podczas kampanii 1914 r. c. k. Flik. 8. stacjonowała na następujących lotniskach polowych i fortecznych w Galicji:

- w sierpniu 1914 r. – lotnisko forteczne Przemyśl (Żurawica) z przydziałem do polowej c. k. 4. Armii,
- 11 VIII 1914 r. – lotnisko polowe Radymno,
- 23 VIII 1914 r. – lotnisko polowe Cieszanów (Folwarki),
- 28 VIII 1914 r. – lotnisko polowe Tomaszów Lubelski,
- 5 IX 1914 r. – lotnisko polowe Narol,
- 15 IX 1914 r. – lotnisko polowe Rzeszów,
- 27 IX 1914 r. – lotnisko polowe Zakliczyn,
- **2 X 1914 r. – lotnisko polowe Przeworsk** [pogrubienie – A.O.],
- 4 X 1914 r. – lotnisko polowe Pilzno,
- 8 X 1914 r. – lotnisko polowe Dębica,
- 14 X 1914 r. – lotnisko polowe Rzeszów,
- **19 X 1914 r. – lotnisko polowe Przeworsk** [pogrubienie – A.O.],
- 31 X 1914 r. – lotnisko polowe Rzeszów,
- 4 XI 1914 r. – lotnisko polowe Dębica,
- 7 XI 1914 r. – lotnisko polowe Tarnów,
- 9 XI 1914 r. – lotnisko polowe Brzesko (Okocim, Jasień-Brzeski) – Kraków (Rakowice),
- 1 XII 1914 r. – lotnisko polowe Andrychów,
- 9 XII 1914 r. – lotnisko forteczne Kraków-Rakowice[26].

Z powyższego zestawienia wynika, że podczas kampanii 1914 r. dwukrotnie Przeworsk „gościł" lotników c. k. Austro-Węgier (pierwotnie dwa dni zaś podczas drugiego pobytu Flik. 8. w tym rejonie – 12 dni). Czy jednak było to lotnisko polowe w Chałupkach? Dokumenty archiwalne dostatecznie precyzyjnie tego nie potwierdzają, lecz analizując cykl wydarzeń z lat 1944–1945 oraz opisany wcześniej lotniczo sanitarny epizod spod Przeworska, można w poważnym stopniu uznać, że tak właśnie było.

Zatem, niby tylko zwykła łąka obecnie, a tak wiele lotniczych epizodów z nią wiek XX związał…

[26] Österreichisches Staatsarchiv-Kriegsarchiv (SAW-KA) Wien, Luftfahrtruppen, Gruppe 157 1 g, Russland II. Sommer-Herbst. Feldakten der oe.-u. Wehrmacht im Heeresarchiv Wien, Fliegerkompanie 8. 1914; SAW-KA, Die Tätigkeit der österr.-ung. Luftstreitkräfte beim Auffangen der rusischen Angriffsheere im Sommer und Herbst 1914. Bearabeitet in der "kriegswissenschaftlichen Abteilung der Luftwaffe", zweisgstelle Wien, 1942/1943 von Obst. Dr Oskar Regele, s. 2.

SUMMARY

Aerial episodes from the history of Sub-Carpathian Region.
Chałupki village – a forgotten airport

As a result of analyzing of the 20th c. history, archival sources as well as of foreign literature of the subject in question the author found as much as triple liaisons of Chałupki with the aviation history. In the course of a retrospective narration he refers to the 50s of the 20th c. and to the activity of Zespół Lotnictwa Sanitarnego [*Sanitary Aviation Group*]. Next he narrates episodes from the WWII, among the others – the emerging of the new units of Czechoslovakian Air Forces in Sub-Carpathian Region (Chałupki Airport in 1944 was the stationing place for the 1st Czechoslovakian Fighter Aviation Regiment. The earliest Chałupki records refer to the WWI, when in the course of 1914 campaign Chałupki near Przeworsk was the place of stationing of the Austro-Hungarian 8. Fliegerkompanie.