

## Skrzydła nad Wisłokiem

Lotnisko na Jasionce w latach 60. XX wieku

W szóstą dekadę dwudziestego stulecia ludzie związani z Portem Lotniczym Rzeszów-Jasionka wchodzili z pewnym niepokojem. Lotnisko co prawda od 1951 roku znów funkcjonowało i obsługiwało stałe połączenia z Warszawą, ale było nierentowne i co jakiś czas pojawiały się pomysły jego likwidacji.

Plany PLL LOT na 1960 rok zakładały - na szczęście - utrzymanie dotychczasowych sześciu linii lotniczych, a także przewiezienie ponad 148 tysięcy pasażerów (98 tys. na trasach krajowych) oraz ponad 13,5 tys. towarów. Dla porównania - w połowie lat 50. - roczna liczba pasażerów oscylowała wokół 80 tysięcy.

### Skuteczna, prasowa krytyka

Zainteresowanie lotniczymi połączeniami powoli, ale rosło. „Nowiny Rzeszowskie” pisały wręcz o modzie na powietrzne podróże, ze sporą przesadą pisząc, że stają się one konkurencją dla kolei. W trzecim kwartale 1960 roku lotnisko na Jasionce obsługiło 1400 pasażerów. Zdarzało się jednak, że ówczesne władze lotnicze podejmowały zaskakujące decyzje, które raczej upowszechnianiu transportu tej formy transportu nie służyły. Zgodnie ze zmienionym od 2 maja 1960 rozkładem lotów, jedyny samolot z Rzeszowa miał wylatywać o godz. 17.50. Zmiana godziny wylotu z porannej na wieczorną wywołała gwałtowny sprzeciw zainteresowanych, co miało przełożenie na krytyczny tekst w „Nowinach Rzeszowskich”. Gazeta pisała piórem autora podpisanego inicjałami J.W. (niewątpliwie Juliana Woźniaka):

*- Decyzja ta wydaje się nam cokolwiek dziwna. No, bo proszę dyrekcji PLL „Lot” - dla kogo ta zmiana? Kto będzie leciał do stolicy na noc? Tym bardziej, że problem otrzymania miejsca w warszawskich hotelach jest powszechnie znany! Samolot wylatywał z Rzeszowa do Warszawy rano. Był czas na załatwienie w stolicy spraw, nikt się nie musiał przez całą noc męczyć jazdą w pociągu. Ale teraz, gdy samolot będzie startował do stolicy o 17.50? Gdzie tu wygoda? Dla kogo to połączenie? Chyba nie dla tych, którzy w ciągu jak najkrótszego czasu zechcą w Warszawie połatwiać jakieś sprawy, odbyć naradę, konferencję itp. (...) W każdym bądź razie decyzja ta nie ma nic wspólnego z zasadą: „Korzystaj z usług PPL Lot, które zapewniają ci wygodę i szybką komunikację”.*

Krytyka prasowa, zapewne wsparta działaniami lokalnych „czynników”, niespodziewanie okazała się skuteczna, skoro już po kilku dniach PLL „LOT” wycofał z kontrowersyjnych zmian i przywrócił poranny rejs do Warszawy oraz popołudniowy powrót. Zamieszanie zwróciło jednak uwagę na problemy związane z połączeniami. Wspominał o tym w wywiadzie dla „Nowin Rzeszowskich” z 25 maja 1960 szef biura podróży „LOT” (notabene wcześniej szef portu w Jasionce) Jan Przybyłowski:

*- Kiedy samolot przylatuje do Rzeszowa w godzinach popołudniowych załoga samolotu musi przenocować w Rzeszowie (również przez całą niedzielą piloci zmuszeni są przebywać na lotnisku w Jasionce w oczekiwaniu na start w poniedziałek rano). Poza tym zmuszeni jesteśmy do utrzymywania w Rzeszowie całej tzw. naziemnej obsługi samolotu. (...) Najlepszym wyjściem dla nas byłoby, żeby samolot leciał rano z Warszawy do Rzeszowa i zaraz wracał z Rzeszowa do Warszawy, a po południu również startował do Rzeszowa i wieczorem wracał do stolicy. Czyli - podwójny rejs.*

Wówczas jednak takie rozwiązanie na stałe nie wchodziło w grę ze względów ekonomicznych. Nie było szans, by mieszkańcy Rzeszowszczyzny wypełnili dwa rejsy dziennie (choćby okresowo, zwłaszcza przed świętami wprowadzano dodatkowe loty). Stąd też co jakiś czas pojawiały się głosy, by w ogóle połączenie skasować. Zwłaszcza, że statystyki były w tamtym czasie dla Jasionki bezlitosne.

### Czarne chmury nad Jasionką

Jak wynikało z danych „Lotu” za 1961 rok, na 16 tysięcy miejsc w samolotach na linii Warszawa-Rzeszów-Warszawa wykorzystanych było tylko 11 tysięcy. Trasa ta przyniosła firmie około 300 tysięcy złotych strat. „Nowiny Rzeszowskie” apelowały jednak o zachowanie połączenia. I zdaje się, że nie były w tym odosobnione. Ponoć twardo o Jasionkę potrafił walczyć w Warszawie I sekretarz Komitetu Wojewódzkiego PZPR Władysław Kruczek, a osobiście zainteresowany rejsami z Warszawy do Rzeszowa był ówczesny wicepremier (później - w okresie gierkowskim - premier) Piotr Jaroszewicz. Był wszak oficjalnie posłem z okręgu krośnieńskiego. Często korzystającym z komunikacji lotniczej, która niekiedy musiała się dostosować do niego. Tak było np. na początku lat 60., gdy maszyna rejsowa dotarła do Jasionki ze sporym opóźnieniem, gdyż wicepremier zapragnął obejrzeć z okien samolotu skutki powodzi w okolicach Jasła i Gorlic.

By ocalić Jasionkę przed pokusą jej zamknięcia, trzeba było dokonywać pewnych inwestycji, podnoszących standard lotniska. W połowie 1961 roku Zarząd Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych ogłosił przetarg na remont budynku dworca lotniczego, garażu i budynku technicznego oraz drogi dojazdowej i płyty przeddworcowej.

W 1963 roku na terenie portu w Jasionce powstał Ośrodek Szkolenia Kontrolerów Ruchu Lotniczego. Było to niewątpliwie wzmocnienie roli i prestiżu rzeszowskiego lotniska. W lutym i marcu następnego roku przeprowadzono tu pierwszy kurs szkolenia praktycznego, w którym wzięli udział absolwenci szkolenia teoretycznego organizowanego w Warszawie.

Wkrótce Rzeszów doczekał się także nowego pasa startowego o wymiarach 2000 na 40 metrów, co umożliwiło obsługę większych maszyn, a także dało nadzieję na kolejne połączenia. „LOT” w tym czasie zakupił 44-miejscowe samoloty AN-24. Traf chciał, że pierwszym pilotem, który wylądował tu nową maszyną był... wychowanek Aeroklubu Rzeszowskiego, później kapitan linii transoceanicznych PLL „LOT” Tadeusz Krajewski, który tak wspominał przylot w książce Juliana Woźniaka „Jasionka”:

*- Tak się szczęśliwie złożyło, że w tym czasie w Rzeszowie zakończono budowę nowego, wspianego pasa startowego (dotychczas lądowało się na starej betonce, łataną bez przerwy cementem) i kierownictwo PLL „LOT” postanowiło wprowadzić na linię Warszawa-Rzeszów samoloty An-24, które właśnie zakupiliśmy. Byłem kapitanem pierwszego samolotu, który wylądował w Rzeszowie na nowym pasie. Odkryło się to z pełną pompą.*

*Pani Elżbieta Orłowska - ówczesna szefowa oddziału „Lotu” w Rzeszowie, wręczyła mi kwiaty, a następnie odbył się bankiet. Szczęśliwie się złożyło, bo do Rzeszowa przyleciałem w sobotę po południu, a lot powrotny do stolicy odbył się dopiero w poniedziałek rano. Był więc czas i na bankietowanie i na spotkanie z przyjaciółmi na wspominki.*

W tamtym okresie deficytowe były zresztą wszystkie krajowe linie lotnicze, zaś „LOT” odbijał sobie straty na dochodowych, stale rozwijanych trasach zagranicznych. Należy przypuszczać, że i sporo pasażerów wsiadających na pokład samolotu w Jasionce leciało dalej. Musieli tu być potencjalni klienci, skoro w „Nowinach Rzeszowskich” w latach 60. ogłaszały się... Belgijskie Linie Lotnicze „Sabena” oferujące loty do Stanów Zjednoczonych.

Prasa lokalna, jak i krajowa zachęcały co prawda do korzystania z usług „Lotu”, podkreślając ich wygodę, ale wciąż był to luksus dla wybranych. Mimo, że przeliczając poświęcony czas i ewentualne koszty noclegów, przelot do Warszawy niekoniecznie musiał być droższy (dla delegującego) odjazdy pociągiem, rzadko z tej formy transportu korzystali pracownicy udający się służbowo do stolicy. Pokutował tu archaiczny przepis z 1948 roku, zgodnie z którym prawo do wliczenia przelotu w koszty delegacji mieli tylko urzędnicy wyższego szczebla i osoby, których wyjazd jest szczególnie ważny dla przedsiębiorstwa. Było to co prawda pojęcie względne, ale dyrektorzy i kierownicy nie chcąc mieć problemów wręcz zabraniali służbowego latania samolotami.

Takich problemów nie mieli zazwyczaj ludzie kultury, których często można było spotkać na trasach krajowych. „Skrzydłata Polska” w jednym z numerów z kwietnia 1962 roku zamieściła chociażby zdjęcie znanego wówczas aktora Czesława Wołłejki, który regularnie latał do Rzeszowa, w tutejszym teatrze przez pewien czas grając w sztuce „Idiotka”.

### Krótką karierą MD-12

W 1961 roku służbę w „LOT” rozpoczęły trzy turbośmigłowce „Ił-18” mogące zabrać na pokład 84 pasażerów. Rzeszów, wówczas jeszcze nieprzygotowany do przyjmowania takich maszyn, zaczął być obsługiwany od 28 sierpnia tegoż roku przez samolot MD-12. Zabierał on na pokład 20 osób i był jedynym czterosiłnikowym samolotem polskiej produkcji, mógł lądować i startować nawet z małych lotnisk. Jego kariera była niestety bardzo krótka. Na trasie Rzeszów-Warszawa-Rzeszów latał niecałe dwa miesiące, wykonując zaledwie 120 lotów. MD-12 został skonstruowany w latach 1958-59 przez profesorów Franciszka Misztala (rodem z Lisich Jam koło Lubaczowa) i Leszka Dulębę z Instytutu Lotnictwa. Zbudowano trzy prototypy (łącznie z „rzeszowskim”). Miał dobre osiągi, nie był - w porównaniu do innych maszyn - zbyt kosztowny, ale nie wszedł do seryjnej produkcji. Miał kilka wad, z których najważniejszą, błąd w usterzeniu, doprowadziła do katastrofy. Jeden z prototypów rozbił się w czasie próbnego lotu koło Białobrzegów, 70 km od Warszawy, 17 września 1963. Zginęło pięć osób: dwóch pilotów doświadczalnych i trzech obserwatorów. Była to największa w Polsce tragedia w czasie prób w locie. Oznaczała jednocześnie koniec programu MD-12.

### Krzewy i róże na rocznicę Rewolucji Październikowej

Lata sześćdziesiąte obfitowały w liczne - odgórnie organizowane - „zebrania aktywów”, masówki i wiece, gdzie lud pracujący miał okazję wyrazić swoje - zgodne oczywiście ze zdaniem władzy - stanowisko wobec problemów nurtujących świat. I tak na przykład w połowie stycznia 1960 roku w 22 zakładach i instytucjach (w tym kołach Ligi Przyjaciół Żołnierza pod którą podlegały aerokluby i w porcie lotniczym) piętnowano stanowczo „wystąpienia byłych hitlerowców oraz rasistów, którzy organizują na terenie Niemiec zachodnich akcje wymierzone przeciwko światowemu pokojowi”.

Przyjmowano rezolucje, w których postanawiano „wzmacniać naszą czujność i konsekwentnie realizować pokojową politykę, prowadzoną przez obóz socjalizmu”. Kolejna, „spontaniczna” fala masówek miała miejsce w maju tego roku, tym razem ich ostrze wymierzone było w „amerykańskich podżegaczy wojennych”. A chodziło o głośną sprawę zestrzelenia samolotu U-2, który wykonywał misję szpiegowską nad terytorium ZSRR, co spowodowało poważny kryzys międzynarodowy.

Pracownicy Portu Lotniczego nie mogli nie brać także udziału w rozmaitych „czynach społecznych”. Jedno z takich zobowiązań wykonali np. z okazji 44 rocznicy Rewolucji Październikowej. „Nowiny Rzeszowskie” pisały z uznaniem:

*- W ramach tego czynu pracownicy Portu zasadzili 900 krzewów żywopłotu, ponad tysiąc krzewów róż, które ciągną się długim, 500-metrowym szpalerem. Plac wokół Lotniczego Portu ozdobiło również 1000 zasadzonych świerków, blisko 200 drzewek ozdobnych (lipy, dęby, modrzewie, jesiony, akacje itp.) oraz 150 sztuk drzewek owocowych. Teren Lotniczego Portu wyglądał będzie wiosną doprawdy uroczym. Tyle zieleni naraz nigdy tu jeszcze nie było. Ale też napracowała się setnie załoga Portu. Przeszło miesiąc pracownicy PL kopała twarde, lotniskowy grunt, sadzili, porządkowali plac. Wartość tego czynu wyraża się kwotą około 50 tys. zł. Za ten wysiłek dzielnej załogi rzeszowskiego Portu należą się szczególne słowa uznania.*

Ideologia odciskała mocne piętno na wielu dziedzinach życia społecznego, ale z drugiej strony nastawiona na masową skalę działalność takich organizacji jak Związek Harcerstwa Polskiego, Liga Przyjaciół Żołnierza czy Obrona Przeciwlotnicza zrzeszające tysiące członków pobudzały zainteresowanie lotnictwem. W Rzeszowie w składzie tutejszego Hufca ZHP istniała np. VIII lotnicza drużyna harcerska, niezwykle popularne były kółka modelarskie (w latach 60. tylko pod auspicjami Aeroklubu Rzeszowskiego istniało pięć modelarni). Z tych środowisk też wywodzili się późniejsi piloci. Co najmniej trzech wychowanków ARz z tego okresu było później kapitanami na transoceanicznych liniach „Lotu”. Na mocy porozumienia między resortami oświaty i obrony narodowej aerokluby zostały zobligowane do prowadzenia szkoleń z zakresu przysposobienia lotniczego, a także werbunku do... Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie, czyli słynnej „szkoły orłąt”.

I tak np. 1 lutego 1961 roku w rzeszowskim Technikum Budowlanym przedstawiciele Aeroklubu Rzeszowskiego zorganizowali spotkanie z młodzieżą sześciu miejscowych szkół średnich, gdzie zachęcano uczniów do zainteresowania się sportem lotniczym, a także do wstępowania do oficerskich szkół lotniczych. „Nowiny Rzeszowskie” pisały:

*- Nic dziwnego, że po zapoznaniu się z warunkami jakie obowiązują przy przyjęciu na szkolenie szybowcowe i spadochronowe - 250 młodych chłopców poprosiło o ankiety zgłoszeniowe. Mamy nadzieję, że nie jest to „słomiany zapal”, że wielu z nich spotkamy na obozie lotniczym w Jasionce.*

Aeroklub Rzeszowski, którego biuro znajdowało się wówczas przy placu Wolności 2, organizował wiosną 1961 roku masowy nabór na szkolenie spadochronowe i szybowcowe. W przypadku przyszłych spadochroniarzy wymagany był wiek minimum 16 lat i ukończenie co najmniej IX ówczesnych klas, w przypadku szybowników kandydaci musieli mieć do zdania matury jeszcze dwa pełne lata nauki.

W 1961 roku Aeroklub Rzeszowski, który wziął na siebie główny ciężar popularyzacji lotnictwa w regionie hucznie obchodził swoje 15-

lecie. Przypominano dokonania, chwalono się sukcesami. Wyliczano, że do tamtego czasu ARz wyszkolił ponad 60 pilotów samolotowych, 90 szybowcowych oraz 370 skoczków spadochronowych. Większość wychowanków Aeroklubu już wtedy łączyło pasję z zawodem, pracując w lotnictwie wojskowym, komunikacyjnym, gospodarczym czy sanitarnym.

Przyznać trzeba, że ówczesna prasa mocno angażowała się w popularyzację sportu lotniczego. Na łamach „Nowin Rzeszowskich” często gościła rubryka „Z notatnika lotniczego”, publikowano nowinki techniczne (oczywiście ze szczególnym uwzględnieniem dokonań radzieckich uczonych). Niestrudzonym popularyzatorem lotnictwa i stałym gościem Jasionki był szczególnie cytowany już redaktor Julian Woźniak.

Jak brakło aktualnych tematów z Jasionki to radzono sobie „ogórkowymi” hitami. Oto w sierpniu 1961 roku „Nowiny” utyskując przy okazji na skasowanie jednego rejsu do Warszawy donosiły:

*Na murawie lotniska w Jasionce obserwuje się od kilku tygodni niezwykle urodzaj na pieczarki, które z nastaniem świtu piloci zbierają i kosztami wożą do Warszawy. Podobno ich żony przed każdym lotem, oprócz sakramentalnej pożegnalnej formułki „wracaj zdrowy”, przypominają swoim mężom: „A nie zapomnij przywieźć na obiad pieczarek”. I to za darmo! W warszawskich „Delikatesach” kilogram tych smacznych grzybków kosztuje 40 złotych.*

## Powietrzne karetki

Lata 60. przyniosły znaczny rozwój lotnictwa sanitarnego, które oficjalnie powstało w Rzeszowie w listopadzie 1956. Na samym początku 1960 roku na Jasionce pojawiła się nowa „karetka powietrzna” - samolot Super-Aero produkcji czechosłowackiej, mieszczący, oprócz pilota i lekarza, dwóch leżących chorych. „Nowiny Rzeszowskie” z zachwytem relacjonowały przylot maszyny:

*Długi moment oczekiwania i wreszcie na horyzoncie pojawia się mały punkt. W miarę zbliżania się do lotniska nabiera on coraz wyraźniej zarysowanych kształtów samolotu. Ta, już nie ulega wątpliwości, to „on”, oczekiwany gość. W górę strzela rakietą - umowny znak, że można lądować. Samolot podchodzi do lądowania. Wypuścił podwozie, leci coraz niżej, niżej i wreszcie siada na białej od śniegu płycie lotniska. Koledzy i zebrani na lotnisku goście serdecznie witają wychodzącego z kabiny pilota Zdzisława Stachiewicza, z wielkim zainteresowaniem oglądają srebrzystego ptaka. Wspaniałą maszyna. Odtąd pozostanie już w Rzeszowie i służyć będzie do przewozu chorych. Rzeszów jest czwartym w Polsce pogotowiem posiadającym tego typu Super-Aero - samolot sanitarny. Można nim przewozić więcej chorych i o wiele szybciej niż dotąd.*

Wiosną 1960 roku, zespół sanitarno-lotniczy Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego w Rzeszowie, oprócz Super-Aero posiadał jeszcze cztery samoloty CSS-13 oraz helikopter. W 1962 roku piloci-ratownicy świętowali pięciolecie rzeszowskiego lotnictwa sanitarnego i wyliczali dokonania: przewieziono 1 140 chorych, wykonano 2 730 lotów, pokonano 411 tys. kilometrów.

Pięciolecie działalności było jednocześnie okazją do wylania żalów, które nawet ówczesna prasa dość ochoczo przedstawiała. Z medialną pomocą lotnikom z Jasionki pośpieszył nawet ówczesny szef wydziału zdrowia Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej doktor Czesław Petecki upominając się odważnie na łamach „Nowin Rzeszowskich” o godne warunki mieszkaniowe dla załóg „powietrznych karetek”:

*- Mieszkają kątem w budynku rzeszowskiego portu lotniczego. Ich dzieci nie mają się gdzie bawić, bo lotnisko nie jest terenem do zabawy. Bylibyśmy bardzo wdzięczni, gdyby redakcja poruszyła ten temat, gdyż nasze dotychczasowe starania nie dają żadnego efektu. Ciężko jest ryzykować życiem, nieść pomoc i ratunek innym, jeśli po powrocie do „domu” zastaje się wezwanie do opuszczenia dotychczasowych kwater, nie będących mieszkaniami, lecz dyżurkami niezbędnymi w każdej chwili do innych celów.*

## Uciec za „żelazną kurtynę”

Port Lotniczy Jasionka, podobnie jak i inne obiekty mające czy mogące mieć znaczenie militarne, były pod uważną obserwacją służb specjalnych. Kontrwywiad podejrzewał, że podrzeszowskie lotnisko może być w kręgu zainteresowania obcych wywiadów. Pomijając fakt, że w tamtych czasach panowała swego rodzaju szpiegofobia i wszędzie doszukiwano się zachodnich agentów, to jednak było coś na rzeczy. Z odtajnionych dokumentach Centralnej Agencji Wywiadowczej USA (CIA) znaleźć można raporty odnoszące się także do Jasionki. Agenci CIA docierali tu nawet w ponurych, stalinowskich latach 50.

Podrzeszowski port był jednak pod obserwacją także z innego powodu. Obawiano się, że samoloty mogą być wykorzystywane do prób ucieczek na Zachód. A takie zdarzały się w całym kraju, przez cały okres istnienia „Polski ludowej”. Środowiskiem rzeszowskich pilotów w latach 60, wstrząsnęło kilka takich przypadków, nie związanych może wprost z Jasionką, ale z regionem Polski południowo-wschodniej.

W marcu i kwietniu 1962 roku przed rzeszowskim Sądem Wojewódzkim odbył się głośny proces 36-letniego wówczas Henryka Surycza, byłego pilota i instruktora Centrum Wyszkozenia Lotniczego w Krośnie. Sprawa dotyczyła wydarzenia niemal cztery lata wcześniejszego. 25 października 1958 roku Surycz wraz z kolegą z Centrum Eugeniuszem Gołąbkim wystartowali na samolocie „Junak-2” pod pretekstem wykonania planowanego lotu do Warszawy. Ich rzeczywistym celem był Wiedeń, do którego dotarli po czterech godzinach lotu. W styczniu 1961 roku, w wyniku gier operacyjnych, polskim służbom udało się zwabić Surycza z powrotem do kraju. Najpierw stanął przed sądem w Warszawie, który za zdradę tajemnic państwowych wymierzył mu karę 8 lat więzienia. Kilka miesięcy później kolejne trzy lata „dołożył” mu sąd rzeszowski, tym razem za zagarnięcie na szkodę Centrum Wyszkozenia Lotniczego w Krośnie kwoty 2 900 złotych, nielegalne przekroczenie granicy oraz „za rozpowszechnianie za pośrednictwem radia Wolna Europa i emigracyjnej prasy polskiej nieprawdziwych informacji na temat sytuacji w naszym kraju”. Surycz wyszedł na wolność warunkowo w maju 1966 roku.

Innym głośnym przypadkiem była ucieczka majora Ryszard Obacza, który miał testować produkowany w WSK Mielec samolot TS- Bies 8. Pilotowi udało się przemycić do samolotu żonę z dwójką dzieci i zamiast - zgodnie z planem - lądować w okolicach Goleniowa, poleciał do Berlina Zachodniego. Zaocznie został skazany w PRL na karę śmierci. Funkcjonariuszom zachodnich służb tłumaczył, że jego ucieczka była protestem przeciwko odwołaniu z funkcji szefa wojsk lotniczych gen. Jana Freya-Bieleckiego, które miało nastąpić na żądanie władz ZSRR. Generał zasłynął w październiku 1956 roku rzekomym rozkazem bombardowania kolumn czołgów radzieckich, gdyby te miały zamiar zaatakować Warszawę.

## Tragiczny lot

Wśród wydarzeń z lat 60. XX wieku w pamięci wielu ludzi związanych z rzeszowskim lotnictwem zapisała się niestety wielka tragedia z 30 kwietnia 1966. W wyniku zderzenia dwóch samolotów nad osiedlem Piastów zginęły trzy osoby: dwóch pilotów i mechanik.

Ówczesny kierownik rzeszowskiego Aeroklubu Roman Przepiora tak wspominał tragiczne wydarzenie:

*Miałem wysłać dwóch pilotów do Białegostoku po dwa samoloty Junak-3. W tym samym czasie do Warszawy wyjeżdżali na egzaminy do „Lotu” - Leszek i Zdzisek (Leszek Kuciński i Zdzisław Piekarz - przyp. red.). Wyrazili chęć wydłużenia trasy i przyprowadzenia Junaków. Po odbiór techniczny maszyn wyjechał też Staszek Miazga. Uzgodniliśmy, że powrót nastąpi w przededniu pierwszomajowego święta. I tak też się stało. Około godziny trzynastej Junaki rzeczywiście pojawiły się nad lotniskiem. Ucieszyłem się, że przyleciały w samą porę, bo przygotowaliśmy się właśnie do okolicznościowej akademii, z okazji Święta Pracy, a Leszek miał do niej wygłosić referat. W hangarze kończyliśmy ostatnie przygotowania...*

W pewnej chwili z osób krzątających się po budynku administracyjnym Aeroklubu Rzeszowskiego przeraźliwie krzyknął: - Samoloty zderzyły się nad miastem! Dzwonią z milicji! Kilka osób z Jasionki natychmiast wsiadło w samochód i ruszyło w kierunku Rzeszowa. Oddajmy znów głos, nieżyjącemu już niestety, Romanowi Przepiorze:

Zobaczyłem przerażający obraz. Na podwórku małego domku przy ul. Krzywoustego, obok studni, leżały szczątki samolotu i dwa nadpalone ciała. W bliskiej odległości, między blokami, tuż obok piaskownicy, w której kilka chwil przed wypadkiem bawiły się podobno dzieci, wbito w ziemię Junak Zdziśka. Obraz nie do zatarcia. Ogromny żal po kolegach, którzy mogli przecież żyć, znajdowali się dopiero u progu swej wielkiej lotniczej kariery... (...) nie daje mi spokoju myśl: Dlaczego podpisałem im delegację do Białegostoku?! Przecież mogli pojechać inni. Może by do tego nie doszło?

Jak się później okazało, pilot jednej z maszyn chciał pozdrowić stojącą na balkonie żonę z dzieckiem. Nie zauważył drugiego samolotu przed sobą. Piloci usiłując nie dopuścić do zderzenia stracili panowanie nad sterami. Obydwa Junaki runęły na ziemię. Wszyscy zginęli na miejscu...

O tragedii huczało całe miasto, głośno było o niej w świątku lotniczym. Ówczesne władze nie nagłaśniały jej jednak. Dwa dni później w „Nowinach Rzeszowskich” ukazał się jedynie lakoniczny artykuł pod tytułem „Wstrząsający wypadek lotniczy w Rzeszowie”. Zmarli piloci zostali pochowani w Rzeszowie, a uroczystości pogrzebowe odbyły się w kaplicy przy starym cmentarzu na obecnej ulicy Targowej.

Szymon Jakubowski

Podkarpacka Historia  
nr 2-3 marzec/kwiecień 2018 r.