



Porucznik LUDWIK KREMPA jest jednym z ostatnich żyjących lotników, odznaczonych orderem Virtuti Militari. Jako pilot 304 Dywizjonu „Ziemi Śląskiej” zaliczył pełną turę 50 lotów bojowych. Urodził się w 1916 r. jako syn Wawrzyńca i Anny z domu Kikta. Jego ojciec zmarł po I wojnie światowej, na skutek powikłań po postrzale. Młody Ludwik do szkoły powszechnej chodził w Sanoku, a ostatnią klasę kończył w Krakowie. Tam też wstąpił do Państwowej Szkoły Przemysłowej, uzyskując tytuł technika mechanika.

Po maturze Krempe zainteresowało lotnictwo i zrobił kurs szybowcowy w Bezmiechowej. Rok później powołano go do wojska. Najpierw trafił do Szkoły Podchorążych Rezerwy Łączności w Zegrzu, potem do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Dęblinie. Naukę zakończył jako kapral podchorąży, otrzymując przydział do 6. Pułku Lotniczego we Lwowie. Wtedy też rozpoczął pracę w wyuczonym zawodzie, jako konstruktor i kreślarz w jednej z krakowskich firm. Oczywiście sanoczanin nie zapomniał o pilotażu. Stale „utrzymywał formę”, korzystając z możliwości wylatania godzin na samolotach wojskowych. W lipcu 1939 r. został powołany na ćwiczenia rezerwistów eskadry treningowej lwowskiego pułku. Z uwagi na zbliżającą się wojnę piloci utrzymywani byli w gotowości bojowej. Ludwik Krempla został przydzielony do 66. Eskadry Obserwacyjnej.

Podczas pierwszych walk, które miały miejsce w okolicach Nałęczowa, Krempla stracił kontakt ze swoją eskadrą. Dołączył więc do napotkanych lotników z krakowskiej eskadry myśliwców. Na jednym z lądowisk jej samoloty zostały zbombardowane i ostrzelane przez maszyny niemieckie. Dodatkowo sanocki pilot i jego kompan natrafili na patrol Armii Czerwonej, co zmusiło ich do ucieczki. Ludwikowi Krempie udało się dotrzeć do Lwowa, a potem do Belza, gdzie mieszkał jego brat. Stamtąd wrócił do Krakowa, a następnie do Sanoka. W 1940 r. zdołał przedostać się za granicę. Przez Węgry, Jugosławię, Grecję i Turcję dotarł aż do Izraela. Wkrótce wcielono go do Brygady Strzelców Karpackich, ale jako lotnik został skierowany do grupy oczekującej na wyjazd do Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii.

W Anglii trafił do polskiej bazy w Blackpool. Wkrótce zdobył stopień oficerski, dostając się do jednostki szkoleniowej w Bramcote. Tam dobrał sobie załogę. Podczas jednego z nocnych lotów treningowych Krempla wykazał się wielkim kunsztem. W samolocie awarii uległa hydraulika, jednak pilot potrafił wyjść cało z opresji. Mimo że z powodu gęstej mgły aż trzykrotnie podchodził do lądowania, co ostatecznie zakończyło się urwanieniem podwozia, to jednak załogę nic się nie stało. Wkrótce Krempe przydzielono do 304 Dywizjonu „Ziemi Śląskiej”. Rozpoczął udział w lotach bojowych na okręty podwodne. Już w swoim piątym locie napotkał trzy wrogie myśliwce, jednak zdołał im umknąć. W tym też czasie zaliczył bombardowanie portu w Bordeaux. Po szkoleniu dla nowo promowanych oficerów, Ludwik skompletował nową załogę, z którą latał do końca służby. Podczas jednego z patroli udało im się wykryć trzy okręty nieprzyjaciela, które śledzili przez 45 minut, podając o nich dokładne informacje. I to mimo silnego ognia ze strony nieprzyjaciela.

W czerwcu 1944 r. Krempla wykonał swój ostatni, 50. lot bojowy (latał głównie nad Oceanem Atlantyckim i Zatoką Biskajską). Za zasługi odznaczony został Krzyżem Srebrnym Virtuti Militari, dwukrotnie Krzyżem Walecznych, Polową Odznaką Pilota i Medalem Lotniczym. Przełożeni mieli o nim doskonałe zdanie. We wniosku o najcenniejsze odznaczenie mjr. Jerzy Kranc napisał: „Na każdym kroku odznaczał się nadzwyczajną zaciętością i dążnością do wykonywania zadań nawet za najwyższą cenę. Zasługuje w zupełności na odznaczenie Krzyżem Virtuti Militari”.



Dekoracja por. Ludwika Krempy Krzyżem Walecznych przez Naczelnego Wodza Polskich Sił Zbrojnych gen. Kazimierza Sosnkowskiego. 1943

Po ukończeniu lotów Krempa odszedł do Szkoły Pilotażu Podstawowego w Newton, gdzie szkolił młodych adeptów. Po wojnie powrócił do 304 Dywizjonu, przeformowanego w jednostkę transportową. W 1946 r. został przeniesiony do 301 Dywizjonu Transportowego „Ziemi Pomorskiej Obrońców Warszawy”. Latał głównie do Włoch i Grecji. Służbę zakończył w polskim stopniu porucznika i brytyjskim flight lieutenanta. Choć Krempa otrzymał ofertę od lotnictwa Pakistanu, postanowił zostać w Anglii. Wstąpił do Polskiego Korpusu Przystosobienia i Rozmieszczenia. Znalazł też zatrudnienie w firmie „Sentinel” w Shrewsbury, gdzie pracował jako kreślarz i projektant przy produkcji silników do autobusów. Po pięciu latach przeniósł się do Stone Platt Company w Crawley. Tam przez ponad ćwierć wieku projektował pompy głębinowe i systemy zasilania awaryjnego, realizując zlecenia m.in. dla Polski.

O ojczyźnie nie zapomniał – często przyjeżdżał do Polski, a w 1988 roku wrócił na stałe, zamieszkując w Krakowie. Nadal bierze udział w uroczystościach kombatanckich i patriotycznych. Jeszcze do niedawna jeździł samochodem z Krakowa do Sanoka, ale po niegroźnym wypadku, który miał pod Jastem, uznał to za znak z góry, by już nie ryzykować. Postanowił, że po śmierci chce być pochowany w Sanoku, obok rodziców.

*Na podstawie:*

*BARTOSZ BŁAŻEWICZ, Tygodnik Sanocki nr 27 (1025) z 8 lipca 2011 r.*