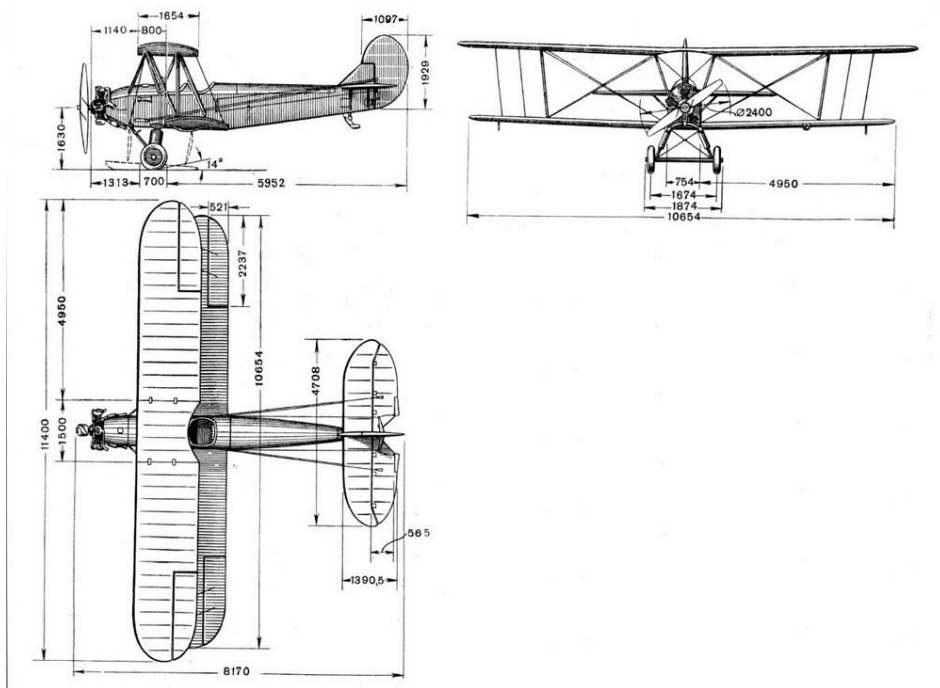


Polikarpow U-2/Po-2/Mule/Kukuruźnik/Pociak/Papaj





Narodziny

Jeden z najpopularniejszych samolotów produkcji radzieckiej narodził się w 1926 r., a jego twórcą był N. N. Polikarpow. Swoją karierę rozpoczął jeszcze przed I wojną światową w 1911 roku, u boku samego Igora Sikorskiego (słynne dzisiejsze amerykańskie śmigłowce bojowe UH – 60 Blackhawk to prawnuki jego pierwszych konstrukcji). W 1918 roku Polikarpow stanął na czele Biura Konstrukcyjnego, które już dla nowej władzy (radzieckiej) produkowało francuskie samoloty SPAD VI. Warto przy tym wspomnieć, że ten konstruktor miał na swoim koncie również inne konstrukcje. Już w 1924 roku opracował nowatorską konstrukcję dolnopłata I – 1. W 1928 roku zbudował, tym razem w układzie dwupłata samolot rozpoznawczy Polikarpow R – 5.



Polikarpow R - 5

Nikołaj Nikołajewicz na tym nie poprzestał. Powrócił do układu dolnopłata. Za jedną lepszych konstrukcji początku lat trzydziestych uznawano dzieło Polikarpowa z 1932 roku, szybki (ok. 470 km/h) myśliwiec z silnikiem gwiazdowym I – 16 (I to skrót od słowa istriebitel, czyli myśliwiec właśnie):



Polikarpow I - 16

Jednak powstawaniu Po – 2 towarzyszyły inne okoliczności. W zamierzeniu miał być maszyną treningową dla początkujących pilotów, dlatego też jego drewniana, częściowo kryta płótnem dwupłatowa konstrukcja była bardzo prosta. Miał zastąpić samolot produkcji angielskiej o nazwie **U-1**. Po usunięciu chorób wieku dziecięcego, samolot został oblatany 7 stycznia 1928 r. i otrzymał oficjalną nazwę **U-2** (uczebnij), chociaż powszechnie nazywano go **Kukuruźnikiem**, co w języku rosyjskim oznacza piętrowy pomost, na którym suszono kukurydzę. W tym samym roku nowy samolot zaszczylił swoją obecnością Wystawę Lotniczą I.L.A. a następnie skierowany został do produkcji seryjnej, w zakładzie KrasnyjLiotczik(Czerwony Pilot) niedaleko Moskwy. Technologia produkcji nie przysparzała problemów, a prostota obsługi, samodzielne wychodzenie z korkociągu, krótki rozbieg i dobieg, mała prędkość lądowania w każdym terenie oraz łatwość napraw uczyniły go bardzo popularnym samolotem wśród pilotów i mechaników.

Przed wojną

Użytkowanie samolotu wskazało, że może być wykorzystany nie tylko do szkolenia. W 1930 r. powstała wersja rolnicza, a samolot wyposażono w zbiornik do rozrzucania chemikaliów. W tym samym roku i następnych latach zbudowano kilkadziesiąt samolotów z różnymi rodzajami pływaków i dokonano próbnych startów i lądowań na rzece Moskwie. Próby kontynuowano w czasie wojny. Powstał także egzemplarz dla dwóch pasażerów, lecących, podobnie jak pilot, w odkrytych kabinach. Inna wersja pasażerska oferowała kabinę pasażerów przykrytą celuloide. Od 1932 r. eksperymentowano z maszynami do przewozu rannych. W zależności od wersji mogły przewozić od 1 do 5 poszkodowanych. Ilość produkowanych sanitarnych **U-2** znacząco wzrosła po wybuchu wojny radziecko-fińskiej w listopadzie 1939 r. z powodu dużych strat ponoszonych przez Armię

Czerwoną. Do ataku niemieckiego na ZSRR w czerwcu 1941 r. wyprodukowano 13 500 samolotów różnych wersji. Samolot używany był także do bicia rekordów sportowych. Od 27 stycznia do 11 marca 1931 r. jedna z maszyn tego typu przebyła prawie 5000 km nad zimową Syberią. Okrężną trasę 5500 kilometrów przeleciało kilka grup **U-2** we wrześniu 1935 roku.

Wielka Ojczyźniana

W czasie wojny **U-2** powiększył ilość wykonywanych zadań o loty łącznikowe, ale sławę wojenną przyniosła mu rola... samolotu bombowego. Ponoć pierwszy i od razu udany atak przeprowadzono pod Odessą w wrześniu 1941 r. Wyrzucane ręcznie bomby miały zniszczyć baterię niemieckiej artylerii. W kolejnych dniach samoloty wyposażano w wyrzutniki bomb i uzbrojono w karabin maszynowy obsługiwany przez nawigatora. Pomimo tego samolot nie miał żadnych szans w konfrontacji z niemieckimi myśliwcami, bowiem prędkość **U-2** w najszybszej wersji nie przekraczała 150 km/h. Z tego powodu przekwalifikowano kukuruźnika do roli nocnego bombowca i w tej misji **U-2** spisywał się najlepiej.

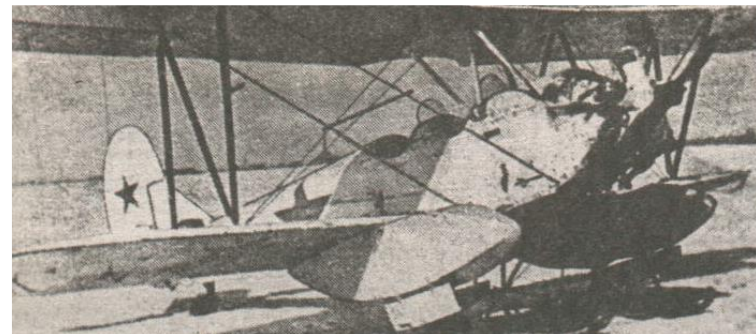


Opracowano specjalny system bombardowań. W nocnych atakach brało udział kilkanaście maszyn. Podczas nich wykorzystywano nietypową cechę samolotów: piloci mogli w czasie lotu wyłączyć silnik i cichym lotem

ślizgowym nadlecieć nad pozycje przeciwnika. Uruchamiano je ponownie po zrzuceniu bomb, aby powrócić na lotnisko. Charakterystyczny terkot motoru spowodował nadanie U-2 niemieckiej nazwy: **maszyna do szycia** lub **rosyjska dykta**. Pierwsze działania bojowe na większą skalę przeprowadzono na przełomie 1941/1942 r. podczas bitwy stalingradzkiej, w której wzięła udział 272 Dywizja Nocnych Bombowców. Nietypową jednostką był 46 pułk tamański **nocnych wiedz** złożony z samych kobiet. Nocne bombowce brały udział m.in. w walkach o Orzeł, Charków i Korsuń. Oryginalnym osiągnięciem 97 pułku lotniczego było przewiezienie 2500 dzieci z terenów okupowanych przez Niemców poza linię frontu. Samoloty startowały z leśnych polan opanowanych przez radzieckich partyzantów. Po śmierci Polikarpowa w 1944 r., w uznaniu zasług, jego konstrukcja zyskała nowe miano: **Po-2**. Mimo technicznego zestarzenia się, kontynuowano ich wytwarzanie. Do końca wojny z wytwórni lotniczych wyszło ponad 20 000 samolotów. Swego rodzaju przypieczętowaniem wojennych działań **Pociaków** (bo tak je nazywano) był atak 209 maszyn z 271 dywizji przeprowadzony 16 kwietnia 1945 r. na pozycje niemieckie w oblężonym Berlinie. Choć ich udział w wojnie nie był decydujący, to na pewno miały swój wkład w ostateczne zwycięstwo nad Niemcami.

Po wojnie

Zakończenie działań wojennych oznaczało powrót **Po-2** do niektórych zadań wykonywanych przed 1941 r., czyli do lotów w służbie rolnictwa, pasażerskich (pełnił rolę „taksówki powietrznej” na terenach o słabej gęstości dróg) i sanitarnych.



Samolot **Po-2** w wersji sanitarnej z podwieszanymi gondolami dla chorych pod dolnym płatem

Niewielka ilość maszyn wyprodukowana została po wojnie, osiągając w sumie imponującą liczbę 33 000 egzemplarzy. Pocziwego **Kukuruźnika** wykorzystywano do lat 70 XX wieku, co oznaczało, że produkowano go przez 30 lat, a latał przez pół wieku. Latał także w lotnictwie rumuńskim, węgierskim, czechosłowackim i jugosłowiańskim. Korea Północna wykorzystywała **Po-2** jako samoloty bojowe (!) jeszcze w czasie wojny koreańskiej w latach 1950-1953. W kodzie NATO jednak traktowano go jako samolot szkolny, którego ochrzczono kryptonimem **Mule (Muf)**.

Kukuruźnik w polskiej służbie

Pierwszym Polakiem, który doświadczył lotu na **Po-2** jako jego pasażer, był gen. Zygmunt Berling, od marca 1944 r. dowódca 1 Armii Wojska Polskiego. **Pociak** nie zaliczał się do maszyn najbardziej nowoczesnych. Jeden z instruktorów szkoląc polskich pilotów tak im objaśnił wnętrze kabiny: „Chłopaki, w tej kabinie to nic nie ma. Knypel (drążek) trzy zegary i coś tam z elektryczności – to ostatnie dotyczyło włącznika zapłonu i iskrownika rozruchowego. A tak w ogóle to w kabinie dla was najważniejsze jest ucho. „Ucho” to było wkładane do pilotki zakończenie gumowego przewodu, przez który instruktor z tylnej kabiny przekazywał uczniowi w locie swoje polecenia

i uwagi”. Organizowanie polskich jednostek lotniczych na bazie **Pociaków** rozpoczęło się w kwietniu 1944 r. na lotnisku w Grigoriewskoje. Wiosną 1944 r. wojska radzieckie i LWP przekroczyły kresy II RP. Wraz z rozbudową 1 Korpusu Polskiego, zdecydowano się wzmocnić jego komponent lotniczy, składający się do tej pory z 1 PLM „Warszawa”. 1 kwietnia rozkazem dowódcy Armii Polskiej w ZSRR, Zygmunta Berlinga utworzono 2 Pułk Nocnych Bombowców „Kraków”. W tym samym czasie zdecydowano o sformowaniu 103 eskadry łącznikowej. Obie formacje zostały wyposażone w samoloty Po-2. Tak narodził się 2 Pułk Nocnych Bombowców „Kraków” wyposażony w 32 samoloty. Dowódcą 2 PNB został Polak, pułkownik Józef Smaga. Chętnych do służby było wielu, ale nie wszyscy mogli sprostać wymaganiom stawianym przed kandydatami na pilotów, nawigatorów, czy też mechaników lotniczych. Oznaczało to, że nawet podczas wojny sito eliminujące kandydatów było gęste. Chodziło o wyrobienie umiejętności koniecznych podczas przymusowego opuszczenia płatowca. Do skoków służył m. in. Po-2:

„Pewnego październikowego przedpołudnia objuczony ekwipunkiem spadochroniarza zająłem miejsce w drugiej kabinie samolotu. [...] Choć nas uczono, że spadochrony są niezawodne, gdy samolot odrywał się od ziemi, pomyślałem, że wolalbym razem z pilotem wrócić na lotnisko. Pilot odszedł w rejon pozalotniskowy, by nie przeszkadzać skaczącym przede mną, i ciągnął w górę. Gdy osiągnął 1000 metrów wysokości, zawrócił w stronę lotniska. [...] Przed skrajem lotniska pilot zredukował, utrzymując samolot na minimalnej prędkości. – No, Edziu, wysiadaj i popisuj się! – Muszę się przyznać, że w tym momencie doznawałem uczucia lęku przemieszanego z uczuciem ciekawości. [...] Wygramoliłem się z kabiny i skoczyłem przed siebie głową w dół.



Na zdjęciu skok z samolotu Po-2 w barwach lotnictwa Jugosławii

Samolot pozostał nade mną przesuwając się do przodu. Leciałem bezwładnie w powietrzu, które stawało się coraz bardziej wyczuwalne – świadczyło to, że nabieram pędu. Pomny pouczeń instruktora, odczekałem trzy sekundy i pociągnąłem za metalowy uchwyt. Usłyszałem za plecami szum otwierającego się spadochronu, a po sekundzie odczułem gwałtowne szarpnięcie. Ustal pęd powietrza, zmieniłem położenie. Wisiałem pionowo w przestrzeni, zawieszony pod białą czaszą spadochronu. Spojrzałem w górę: wszystko było w porządku, linki nie poprzekęcane, czasza nie uszkodzona. Poprawiłem się w szelkach rozglądając się na wszystkie strony. W tej sytuacji w powietrzu byłem po raz pierwszy. Pod nogami nie miałem podłogi kabiny, a odległość od ziemi wynosiła ponad 800 metrów. W powietrzu panowała cisza. Dla pilota rzecz niecodzienna. Pilot jest bowiem przyzwyczajony do jednostajnego hałasu wytwarzanego przez silnik, co jest dowodem, że pracuje on niezawodnie. Druga niecodziennność, to brak ruchu. Wisiałem w

powietrzu, ale się nie przesuwalem. Szybkość opadania była bowiem ta mała, że nie wyczuwa się jej na wysokości 800 metrów. [...] Byłem w powietrzu sam, utrzymując się w nim za pomocą kawałka jedwabnej tkaniny rozpostartej nade mną. [...] Żalowałem, że nie mogę w tej chwili dłużej znajdować się w powietrzu. Nieubłagane prawo aerodynamiki ściągało mnie na ziemię z szybkością 5 m/sek. Na lotnisku znajdowało się duże białe koło, obok którego mieliśmy wylądować. Pilot wyrzucił mnie bardzo celnie. [...] Uległem złudzeniu, że szybkość opadania zwiększa się. Ziemia jest już tak blisko, że za chwilę będę lądował. Sprawdziłem klamrę szelek spadochronu i trzymając się obu rękami linek, podkurczyłem nogi. Jeszcze 2- 3 sekundy i dotknąłem nogami ziemi. Przewróciłem się na bok, ciągnąc linki celem „zgaszenia czasu”. Wszystko odbyło się zgodnie z instrukcją. Czasza opadła lekko na ziemię, a ja wyzwoliłem się z szelek.”¹



Na głowie lotnika charakterystyczna „pilotka”, o której mowa w tekście

¹ E. Chromy, op. cit.

2 PNB „Kraków” przystąpił do akcji z 12 na 13 września 1944 roku.. Bomby spadły na niemieckie pozycje w rejonie Nowego Bródna w Warszawie. Niemcy odpowiedzieli ogniem plot, ale strat nie poniesiono. To była pierwsza akcja polskich pilotów wspierająca walczących powstańców. Kolejna miała miejsce następnej nocy. Podczas 31 lotów zrzucono ponad 3 tony zaopatrzenia i 12 skrzyń z bronią i amunicją. Zrzutów dokonywano z najniższej wysokości, czyli bez użycia spadochronów. Uszkodzone konserwy można było otworzyć i zjeść ich zawartość, gorzej z pogiętą amunicją lub bronią... W nocy z 14/15 września pułk zbombardował niemieckie stanowiska w Parku Ujazdowskim, Ogrodzie Botanicznym i Łazienkach. W ten sposób wsparł nie tylko powstańców, ale przerzucanych im na pomoc przez Wisłę żołnierzy z 9 pp 3 DP (Czerniaków) oraz 6 pp z 2 DP w rejonie Żoliborza. Były to niewielkie tereny graniczące z Wisłą blokowane licznymi oddziałami niemieckimi i stanowiskami artylerii w Śródmieściu, na Polu Mokotowskim, w Parku Ujazdowskim, Ogrodzie Botanicznym, Łazienkach, Czerniakowie i Powiślu. Pociągi do końca Powstania zrzuciły 33 tony żywności. Działając razem z Polakami radziecka dywizja nocnych bombowców zaopatrzyła powstańców w 139 ton żywności. Ponadto obie jednostki lotnicze dostarczyły powstańcom 156 moździerzy, 505 rusznic ppanc, 1189 karabinów i 1487 pistoletów maszynowych². Od połowy października 1944 roku 2 PNB bombarduje niemieckie pozycje na linii Jabłonna – Dąbrówka – Choszczówka – Nowy Dwór Mazowiecki, zadając straty m.in. niemieckim kolumnom pancernym.

W następnych miesiącach wspierał działania 1 Armii Wojska Polskiego na Wale Pomorskim, a następnie w operacji berlińskiej. Ostatnim lotniskiem, z którego operowali w czasie wojny Polacy było Möthlow niedaleko Berlina. Pomimo aktywnego udziału w walkach, pułk nie poniósł żadnych strat! Ostatni lot bojowy kukuruźnika miał miejsce 1 maja 1945. Tak go wspomina

² Encyklopedia II Wojny Światowej, Wyd. MON, Warszawa 1975.

jego uczestnik, pilot - Jerzy Nieciengiewicz: „[Nawigator] "Danielak po krótkiej odprawie wraca do samolotu. Przy świetle latarki pokazuje mi na mapie trasę rozpoznania. - Po bombardowaniu w rejonie Rhinow mamy rozpoznać szosę Rhinow – Strothdehne, dalej przeprawy na Haweli, do jeziora Guelper, następnie szosę Guelper – Spaatz - Rathenow i stamtąd smarujemy do chaty. Jasne?- Jasne! - odpowiadam - ciekawe, co z sześciuset metrów zobaczysz na drogach.- Przekonam się. Nie ma czasu na dyskusje i rozmowy. Pakujemy się do kabin. Mechanik podnosi kciuk w górę, kiwam w podziękę głową i ruszam na start. Po chwili miniaturowy bombowiec był już w powietrzu, a po 30 minutach znów dolatywaliśmy do Rhinow. Trochę tu w ciągu godziny zmieniło się. Widać więcej pożarów i liczne dymy ścielące się nad ziemią. Ziemia w dalszym ciągu milczy. A noc jest jasna. Naturalny satelita Ziemi wygląda zza chmur, oświetlając Ziemię i nasz samolot. Nie trzeba nawet celować, wystarczy sygnąć bombami w środek pożarów. Tak też i robi nawigator. Wychylam się z kabiny, obserwując sunące do ziemi pięćdziesięcio-kilogramowe piguły. Po kilku sekundach giną w ciemnościach. Żegnam je, jakby wyczuwając, że to są ostatnie bomby rzucone przez naszą załogę na hitlerowskie wojska. Na ziemi ukazują się wybuchy. To nasze bomby. Wysokość 600 metrów. Dodaję gazu i nie skręcając lecimy dalej na zachód w stronę widocznej Haweli.

Z prawej strony trasy mamy szosę. Danielak wychylony z kabiny wpatruje się w teren. Ponieważ nie mamy radiostacji, meldunek z rozpoznania musi być pisemny. Co pewien czas nawigator chowa głowę w kabinie i coś starannie pisze w bloku meldunkowym, przy małym świetle pokładowej żaróweczki. Nie zazdroszczę mu tej biurokracji. Wolę już swoje czynności. Obserwacja przyrządów pokładowych, trzymanie kursu i wysokości. Dzięki dobremu oświetleniu wyraźnie widać, co się dzieje na szosie. Jest ona zapchana kolumnami. Czy są to czołgi, piechota lub wozy uciekinierów, to już pozostaje

tajemnicą Danielaka. Dolatujemy do Haweli. Z lewej strony mamy teraz jezioro Guelper. Skręcam o 90° w lewo, biorąc kurs południowy. Lecimy wzdłuż rzeki. Po rzece kursują promy czy też pontony lub barki. Nie ma wątpliwości, że Niemcy gorączkowo przeprowadzają się na zachodni brzeg Haweli. Czy czynią tam przygotowania do obrony - nie jesteśmy w stanie stwierdzić. Rano rozpoznają to myśliwcy. Dolatujemy do miejscowości Guelper i dalej lecimy szosą przez Hohennamen do Rataenow. I tu szosa zapchana jest kolumnami. Hohennamen pali się. Pod Rathenow usiłuje wymacać nas artyleria. Jej ogień prowadzony na ślepo jest zupełnie nieskuteczny. Danielak trąca mnie dłonią w bark i pokazuje na wschód. - Rozumiem - kiwam głową - lecimy do chaty. Na ziemi z zaciekawieniem oglądam meldunki Danielaka. - Idę na stanowisko dowodzenia - mówi Olek. Powinni być zadowoleni z naszej pracy. To był ostatni lot bojowy Naszej załogi i 2 PNB.³

2 PNB był najbardziej znaną polską jednostką lotniczą użytkującą **Po-2** w czasie wojny. Prócz niej kukuruźniki latały w barwach 13 i 17 samodzielnego pułku transportowego, 12 pułku lotnictwa sanitarnego, eskadr rozpoznawczych i łącznikowych. Ogółem polskie lotnictwo wojskowe wykorzystywało 215 samolotów **Po-2**.

Po wojnie

Samoloty **Po-2** były pierwszymi powojennymi samolotami na wyposażeniu Polskiej Marynarki Wojennej. Od grudnia 1946 roku znalazły się na wyposażeniu bazującego w Pucku klucza łącznikowego rozbudowanego następnie do Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Marynarki Wojennej, która

³ Cyt. Za: http://yoyosims.pl/FS2004_Po-2.html

jesienią 1948 roku posiadała 8 samolotów łącznikowych w Wicku Morskim. Oprócz **Pociaków** eskadra dysponowała samolotami bombowymi **Petlakow Pe-2**, szturmowymi **Iłami-2** (również w wersji szkolnej), a od 1949 roku także myśliwskimi **Jakami-9M** i **9P**. Lotnictwa Marynarki wojennej szybko się rozrastało. Samodzielna Eskadra stała się zaczynem, na którym urósł 25 marca 1950 roku 30 Pułk Lotnictwa MW, a w nim znalazło się 7 **Pociaków**. Po spadnięciu śniegu wyposażano je w narty, a starty i lądowania nie różniły się zbyt od tych z podwoziem kołowym, były trochę dłuższe i samoloty nie podskakiwały przy lądowaniu. Eskadra myśliwska tego pułku 29 stycznia 1952 roku rozrosła się do 34 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego Marynarki Wojennej stacjonującym w Gdyni Babich-Dołach. W tym pułku służyły 3 sztuki **Po-2** w wersji łącznikowej. Używano je także szkolenia, ale nie tylko. **Pociak** spisywał się też dobrze w nietypowej roli holownika celów. To znaczy, w takiej roli był już znany, ale wtedy do ciągniętego za samolotem rękawa strzelały samoloty. Tymczasem „marynarski” Po-2 wylatywał nad morze, a do ciągniętego przezeń celu strzelały działa okrętowe! Cel stanowiła płócienna rura przed rozwinięciem umieszczona w stanie złożonym w zasobniku podskrzydłowym. Podczas lotu pilot uwalniał rękaw połączony z samolotem stalową linką długości kilkuset metrów, która nawinięta była na kołowrotek z mechanicznym hamulcem zamontowany w drugiej kabinie.. Ostatnie maszyny Po-2 i ich polska odmiana CSS-13 w Lotnictwie Marynarki Wojennej służyły do 1957 roku.



Kukuruznik w wersji holownika celu.

Nie wszystkie **Pociaki** użytkowane po wojnie nie od razu zażyły służby pokojowej. W drugiej połowie lat czterdziestych XX wieku mocno aktywne było podziemie niepodległościowe, przeciwko któremu kierowano niekiedy jednostki lotnicze. Nie gasły łuny w Bieszczadach wzniecane przez Ukraińską Powstańczą Armię i walczące z nią jednostki LWP. 23 marca 1947 roku przyleciał do Krakowa (prawdopodobnie samolotem DC – 3) generał broni Karol Świerczewski „Walter”, wówczas wiceminister Obrony Narodowej. Celem jego wizyty była inspekcja jednostek wojskowych w ówczesnych województwach krakowskim i rzeszowskim. 27 marca przeleciał (prawdopodobnie Pociakiem) do Krosna, a stamtąd samochodem do Sanoka. Wizytował oddziały stacjonujące w Lesku i Baligrodzie. 28 marca ruszył na inspekcję do Cisnej, w okolicach której trwały jeszcze walki z UPA. Tuż za Baligrodem niewielka kolumna samochodów generała wpadła zasadzkę sotni Chrynia i Stacha. W wymianie ognia zginął generał, do 1991 roku patron Lotniczych Zakładów Naukowych. Jego śmierć przyspieszyła likwidację oddziałów UPA. W Bieszczady skierowane kolejne

jednostki, w tym samoloty. W ramach operacji „Wisła” w 1947 r. skierowanej przeciwko banderowcom⁴ działającym w Bieszczadach użyto 13 Pociaków.. Samoloty ostrzeliwały wykryte cele, wykonywały też zadania rozpoznawcze i transportowe. Bardzo często akcje odbywały się w dramatycznych warunkach. Jeden z pilotów wspominał: „ *Na dużej polanie gromada ludzi krzątała się wokół ogniska. Jedni byli w koszulach, drudzy w ubraniach cywilnych, jeszcze inni w mundurach. Nagle pojawienie się samolotu spowodowało wśród nich zamieszanie. Nie ulegało wątpliwości – banderowcy. [...] Gdy samolot znalazł się nad skrajem polany [...] potężny wybuch był dowodem, że (zrzucone) granaty eksplodowały. Ale i nas dosięgnął ogień banderowców. Pionowy i poziomy statecznik były podziurawione. [...] Na szczęście działały, można było lecieć dalej*”. W walkach utracono 2 maszyny. I nie tylko maszyny. Oto opis jednej z takich akcji:

*„19 czerwca 1947 roku w walkach z sotniami Ukraińskiej Powstańczej Armii zginął nasz porucznik nawigator Jan Dzieńkowski. Wystartował do lotu rozpoznawczego na Po-2 z chorążym pilotem Świątkowskim z lądowiska w Sanoku. Sonię dopadł, gdy wycofywała się z Komańczy i maszerowała w kierunku Przełęczy Łupkowskiej. Upowcy otworzyli ogień i zasypali samolot gradem pocisków z broni maszynowej, raniąc śmiertelnie obserwatora. Gdy samolot powrócił na lotnisko – Dzieńkowski nie żył. Odznaczono go pośmiertnie Krzyżem Grunwaldu III klasy. Do walki z nacjonalistami ukraińskimi Szkoła nasza [Oficerska Szkoła Lotnicza w Dęblinie istniejąca od 1945 roku – przyp. mój W.W.] wysłała klucz samolotów Po-2, który działał w składzie eskadry lotniczej GO „Wisła” tropiąc bandy i ostrzeliwując je z broni maszynowej”.*⁵ Jak to kilkadziesiąt lat wcześniej

napisał H. Sienkiewicz w „Ogniem i mieczem”? „Nienawiść zatrula krew pobratymczą.”.



Kukuruznik po polsku w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie

Wnioski wyciągane z dotychczasowego użytkowania Po-2 skłoniły w 1948 roku polskie władze wojskowe do zbudowania jego następcy. I tak narodził się LWD (Lotnicze Warsztaty Doświadczalne) Żuraw. Konstruktorem był znakomity polski inżynier, Tadeusz Sołtyk. Maszyna miała powstać w kilku wersjach, w tym także bombowej, którą zamierzano wykorzystać do walk z UPA. Zbudowano prototyp, który jednak poza prototyp nie wyszedł, m. in. z powodu zapoczątkowania licencyjnej produkcji radzieckiego samolotu Jak-12. Po wielu perypetiach jedyny egzemplarz trafił do Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie. Po renowacji, jest w nim eksponowany od 29 września 2017 roku.

⁴ Stepan Bandera (1909-1959) – jeden z przywódców Organizacji Ukraińskich Nacjonalistów (UPA) była jej zbrojnym ramieniem), inicjator rzezi wołyńskiej w latach 1943-1945. Jego zwolenników nazywano banderowcami.

⁵ S. Polak, Wspomnienia nawigatora, W. MON, Warszawa 1976



LWD Żuraw w krakowskim muzeum

Po-2 sukcesywnie wycofywano z jednostek bojowych wykorzystując do celów szkoleniowych. Ośrodkiem polskiego szkolenia dla potrzeb lotnictwa wojskowego pozostał Dęblin. Warunki, które zastali pierwsi wojenni jeszcze adepci lotnictwa nie były zachęcające. *W gruzach leżały nie tylko hangary, lecz również większość budynków mieszkalnych i szkolnych. Ale już kręciły się grupy remontowe, wywożono gruz, tu i ówdzie czerwieniły się mury.*” Pomimo trudności od 13 kwietnia 1945 roku działała Wojskowa Szkoła Pilotów (od 1946 r. Oficerska Szkoła Lotnicza), na której czele stał znany polskim pilotom gen. dywizji Józef Smaga. Podobne powyższemu opisy lotniska dęblńskiego możemy spotkać we wspomnieniach innych pilotów tamtego czasu. Stanisław Polak, który do szkolnego dywizjonu zapasowego w Dęblinie został przydzielony w lipcu 1945 roku, tak wspomina: „*W drodze*

n lotnisko mijaliśmy zniszczone zabudowania. Większość budynków leżała w gruzach, dookoła sterczały wypalone kikuty murów i pogieęte stalowe konstrukcje. [...] Zakwaterowano nas na dwóch piętrach w budynku służącym dawniej za magazyn, który był jednym z niewielu zachowanych w całości. Warunki mieszkaniowe dalekie były od komfortowych. Do drzwi wejściowych dochodził tor kolejowy. W sali ciągnęło zimnem i wilgocią od betonowych posadzek, a zakratowane okna przepuszczały niewiele światła; miejsce wybitych szyb zajmowały kawałki dykty lub zwyczajnej tekstury. Spaliśmy na piętrowych pryczach ustawionych ciasno wśród ścian, mając za całe przykrycie po jednym wytartym, przepuszczającym chłód, kocu. Nierzadko w słotny czas ubieraliśmy się rano w zupełnie jeszcze mokre drelichowe mundury złożone na noc w przepisowe „kosteczki”. Wilgotne rogiatyki opadały na oczy. Ale nikt z nas, wychowany w trudnych wojennych warunkach, nie zwracał na to wszystko uwagi. To naprawdę były drobiazgi. [...] I oto teraz, pomimo ogromnych spustoszeń, przed ocalałymi fragmentami hangarów, naprzeciw baraku, w którym mieścił się Dział Nauk, panował ożywiony ruch, podjeżdżały cysterny z benzyną, mechanicy pracowali przy samolotach. Pierwszy raz w życiu zobaczyłem z bliska dwusilnikowe bombowce P-2 zwane przez nas potnij „Peszkami”. Z uczuciem dumy patrzyłem na białe-czerwone szachownice wymalowane na kadłubach i statecznikach.”⁶

Zanim jednak piloci i nawigatorzy przesiedli się na dwusilnikowe bombowce, musieli zapoznać się z pocziwym **Pociakiem**. Choć cykl szkolenia zaczynał od innego samolotu. Pierwszą maszyną, jaką poznali i w której zaczęli uczyć się podstaw nawigacji, był transportowy Szcz2, który jednak nigdy nie był eksponowany w LZN. Wyglądał tak:

⁶ S. Polak, op. cit.



Szcze-2 przed kolejnym lotem

Następnym etapem szkolenia był znacznie mniejszy, ale nieco szybszy (o całe 20 km/h) Po-2. Przyszli nawigatorzy początkowo wcielali się w bombardierów, rolę dobrze znaną z właśnie zakończonej wojny. Podczas lotów treningowych nawigator musiał odnaleźć i nanieść na mapę cele obserwacyjne, obliczyć prędkość samolotu, wyznaczać kurs, który podawało się pilotowi, naprowadzić samolot na cel, który był częstowany podczas kolejnych nalotów dziesięciokilogramowymi bombami i naprowadzić pilota na kurs powrotny. Bomby, choć niewielkie, były prawdziwe, a zamki, które je przytrzymywały, nie zawsze sprawne. Toteż zdarzało się, że samolot lądował z niewyczepionym ładunkiem, podnosząc adrenalinę zarówno załodze maszyny, jak i czekającym na ziemi kolegom. Zapalniki uderzeniowe były uzbrojone i podczas lotu nie można było ich już zabezpieczyć. Każde dotknięcie mogło więc w sposób tyleż efektowny, co tragiczny, zakończyć lot. Emocje sięgały zaś zenitu, kiedy bomby wyczepiały się i uderzały o ziemię, podczas gdy nosiciel znajdował się tuż nad nią!

⁷ wykonujących lot koszący czyli na wysokości do 30 metrów nad ziemią, z dużą szybkością w celu utrudnienia obserwacji przeciwnikowi i zaskoczenia go. W opisywanej sytuacji atak był oczywiście pozorowany dla zabawy.

Przypomnę, że „Pociak” był konstrukcji drewnianej, a jego załoga nie miała opancerzonej kabiny. Nie mniej emocjonujące dla nawigatora było strzelanie z ruchomego karabinu maszynowego umieszczonego w jego kabinie. Kiedy cel w postaci płóciennego rękawa ciągniętego przez inny samolot znajdował się z przodu, trzeba było uważać, aby nie podziurawić skrzydeł własnej maszyny. Jeszcze ciekawiej było podczas strzelania do celu lecącego z boku. Ciasnota kabiny powodowała, że nawigator (nieregulaminowo) przywiązywał się pasem bezpieczeństwa do pasa munduru, przekładał jedną nogę na zewnątrz i w pozycji półwiszącej oddawał serię wystrzałów! Warto dodać, że szkolący się adepci latania i nawigatorzy nie nosili wówczas stalowych lotniczych mundurów, tylko zwykłe, piechociarskie. Przemundurowanie nastąpiło latem 1947 roku.

Kiedy piloci przenieśli się do poznańskiej Ławicy, zmienili samoloty na bombowce Pe-2. Ale „Pociaki” nadal były w użyciu. Ćwiczone na nich loty po wyznaczonych trasach. Jeśli przebiegały one daleko od macierzystego lotniska, lotnicy korzystając z możliwości urwania kilku minut z planowanego lotu, umawiali się w kilka załóg latając nad wybraną chałupą lub też polem, na którym pracowali rolnicy. *„Tu lataliśmy jeszcze niżej, zaledwie kilka metrów nad ziemią. Lot był atrakcyjny i zabawa dla obu stron znamienita. Gnane podmuchem śmigieł, leciały w górę nakrycia głów, niekiedy wyżej od koszących⁷ samolotów, furkotały dziewczęce spódnice, ale najgłośniej bawiliśmy się, kiedy starsze niewiasty przysiadły ze strachu na ziemi i nakrywały głowy szerokimi kolorowymi zapaskami.”* Jeden z lotów omal nie zakończył się tragicznie Lecący nad Wartą „Pociak” przemknął tuż nad rzeczonym promem przewożącym ludzi na drugi brzeg. Leciał tak nisko, że uderzył o stalową linę rozpiętą nad wodą. Lina przerwała taśmę łączącą płat górny z dolnym i pocięła stalowe rozpórki podtrzymujące górny

centropląt. Cud, że skrzydła się nie złożyły, a śmigło uchroniło załogę przed obcięciem im głów. Samolot z trudem dociągnął na lotnisko, a piloci dostali po pięć dni koszarniaka. Lotów koszących już im się odechciało.⁸

W kolejnych latach samoloty służyły do szkolenia, udzielania pomocy powodzianom, akcjach propagandowych przed referendum w 1946 r. i wyborami do Sejmu Ustawodawczego w 1947. W miarę upływu lat sukcesywnie przekazywano je aeroklubom, wprowadzając do użytku nowy sprzęt. Ostatnie **Po-2** wycofano z lotnictwa wojskowego w 1950 r. Dwa egzemplarze tych maszyn znajdują się w zbiorach Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, jeden z nich w malowaniu samolot ze zbiorów obowiązującym w 2 PLM „Kraków”.

Po zakończeniu wojny w Polsce odczuwano potrzebę posiadania lekkich samolotów przydatnych wojsku i aeroklubom. Eksploatowane **Po-2** kończyły swój żywot, czasami w mocno spektakularny sposób, jak jeden z **Pociaków**, który podczas pokazów w Częstochowie zwyczajnie rozleciał się w powietrzu. Potrzebne były nowe samoloty. W 1947 r. podjęto decyzję o zakupieniu licencji **Po-2** z ZSRR. Na jej podstawie zespół pod przewodnictwem inż. S. Lassoty inżyniera z przedwojennych zakładów PWS⁹, opracował konstrukcję pod nazwą **CSS-13** (CSS to skrót nazwy od Centralnego Studium Samolotów mającego swoją siedzibę w Warszawie). Dokonane zmiany nie były wielkie, ale podnosiły sprawność maszyny. Pozwalały one także na wprowadzenie ich na oryginalnych Po-2, dlatego nie zawsze można było odróżnić radziecką maszynę od jej polskiej wersji. Wyprodukowano w sumie 550 sztuk w zakładach lotniczych w Mielcu i na warszawskim Okęciu. Silniki M11D powstawały natomiast w Rzeszowie, **Wrocławiu** i Świdniku. W 1950 r. opracowano wersję rolniczą ze zbiornikiem na chemikalia. Powstało kilkanaście maszyn tej wersji, i chociaż aparatura opryskowa często ulegała uszkodzeniom, to pozwalała naprawiać

się domowymi sposobami. Co ciekawe, jeden ze sposobów montowania 250 litrowych zbiorników na chemikalia wykorzystany został w latach siedemdziesiątych XX wieku przy konstruowaniu samolotu rolniczego **M-15Belfegor**, zresztą też dwupłatowca, ale z napędem odrzutowym. Powstała także wersja bombowa CSS13B, podobna do tej znanej z **Po-2**, ale jej osiągi i możliwości bojowe nie były zadowalające. W 1953 r. pod kierunkiem naszego wybitnego konstruktora lotniczego Tadeusza Sołtyka opracowano wariant sanitarny nazwany **CSS-13**. Nosze dla chorego umieszczono w tylnej części samolotu osłoniętej od góry szklaną kopułą. Osłaniała ona miejsce pilota, lekarza i oczywiście nosze. Takie usytuowanie kabiny głównie z powodu trudności z wyważeniem powodowało, że samolot był niestateczny i wymagał uwagi podczas pilotowania. Wyprodukowano 55 egzemplarzy, a 40 **CSS-13** i **Po-2** przerobiono na nową wersję i użytkowano w jednostkach Wojska Polskiego do roku 1965, po czym przekazano je aeroklubom i Lotniczemu Pogotowiu Ratunkowemu. W Aeroklubie Wrocławskim na **Papajach** szkolił się absolwent LZN z roku 1974 roku, Leszek Horbaczewski.



⁸ S. Polak, op. cit.

⁹ PWS – Podlaska Wytwórnia Samolotów

CSS-13 w wersji sanitarnej



W aeroklubach służyły do szkolenia pilotów, holowania celów i wynoszenia skoczków spadochronowych. Zdarzało się jednak, że sami piloci wprowadzali innowacje nie przewidziane regulaminem. Jeden przy pomocy swojej maszyny zrzucał worki z węglem na swoje podwórko, inny przetransportował... szafę, przywiązując ją do burty swojej *Perkawki*. CSS-13 razem z *Pociakami* tworzyły flotę 250 samolotów. Wykorzystywano je do lat 1974-1975, kiedy ostatecznie odeszły na zasłużoną emeryturę. W LPR służyły natomiast zgodnie ze swoim pierwotnym przeznaczeniem – jako maszyny sanitarne. Przestano ich używać w tym samym czasie, kiedy skreślono je ze stanu aeroklubów. Zachowało się kilka egzemplarzy: wojskowy i rolniczy CSS-13 w Muzeum Lotnictwa w Krakowie, jeden w Muzeum Wojska Polskiego w Kołobrzegu oraz jeden w Wojskowym Muzeum Lotnictwa w czeskiej Pradze. W latach 90 tych XX wieku odżyło zainteresowanie zarówno **Po-2**, jak i **CSS13**. Zaowocowało to wyprodukowaniem kilku egzemplarzy dla prywatnych klientów, m.in. z Belgii i Grecji.



Pociak na dziedzińcu LZN w obstawie męskiej i damskiej



Bibliografia:

<http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2138/126/Polikarpow-Po-2-U-22>

<http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2136/126/Polikarpow-I-16>

https://www.google.pl/search?q=samolot+%C5%BBuraw&ie=utf-8&oe=utf-8&client=firefox-b&gfe_rd=cr&dcr=0&ei=klhrWsLlBcmv8weug4GwAw

<http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2139/126/Polikarpow-R-5-R-Z2>

http://yoyosims.pl/FS2004_Po-2.html

http://www.polot.net/7_pulk_lotniczy_mw_30_pulk_lotniczy_mw_1944r_1_995r_

<http://www.polishairforce.pl/menuzsrr.html>

http://www.smil.org.pl/ptl/wyklady/28_Polskie_modyfikacje_PO-2_i_CSS-13.pdf

W. Szewczyk, Samolot Wielozadaniowy Po-2, seria Typy Broni i Uzbrojenia, zeszyt 74, Wyd. MON, Warszawa 1981,

V. Nemecek, Samoloty, Wyd. Sport i Turystyka, Warszawa 1988

W.J. Boyne, Skrzydła wojny, Drukarnia Wydawnicza im. W.L. Anczyca Kraków

E. Chromy, Szachownice nad Berlinem, Wyd. MON, Warszawa 1967

Encyklopedia II wojny światowej, Wyd. MON, Warszawa 1975

M. Konieczny, Lot do Polski, Wyd. KAW, Warszawa 1974,

S. Polak, Wspomnienia nawigatora, W. MON, Warszawa 1976

K. Sławiński, Bój o Oranienburg, KAW RSW, Warszawa 1976

K. Sławiński, Spod znaku szachownicy, Wyd. MON, Warszawa 1982

K. Wierzbicki, Rosły nam skrzydła, Wyd. MON, Warszawa 1977.