

AN-2 „WIEDEŃCZYK” - LOT PO WOLNOŚĆ I POWRÓT DO SŁUŻBY

Popularny „Antek” już jest legendą, choć jeszcze sporo maszyn tego typu lata na całym świecie. Ta unikatowa i dobrze zaprojektowana konstrukcja cieszy się dużym uznaniem wśród pilotów i personelu naziemnego, a także sympatią u szerokiego grona miłośników lotnictwa. Wiele modeli An-2 to również znani lub mniej znani bohaterowie różnych wydarzeń. Ten artykuł poświęcony będzie jednemu z nich – słynnemu w naszym kraju „Wiedeńczykowi”.

Samolot wielozadaniowy An-2 to jedna z najbardziej znanych konstrukcji na świecie. W PZL Mielec w latach 1960-2002 powstało prawie 12 tys. egzemplarzy tej maszyny, z czego zdecydowana większość trafiła do dawnego ZSRR. Do 1963 roku w Zakładzie nr 473 w Kijowie wykonano ponad 3 tys. An-2. W Chinach An-2 produkowano pod oznaczeniem Y-5 w zakładach w Nanchang i Shijiazhuang (odpowiednio powstało w nich 788 i 215 egzemplarzy). Ten tani, uniwersalny i bardzo popularny samolot powstawał w wersjach rolniczej, transportowo-pasażerskiej, transportowo-desantowej, pasażerskiej, morskiej (w tym na pływakach), transportowej, fotogrametrycznej czy innych. W ZSRR opracowano również na jego bazie takie nietypowe konstrukcje jak samolot obserwacji pola walki i korygowania ognia artylerii NRK, wysokościowy samolot myśliwski do niszczenia aerostatów An-3 czy samolot do naukowych badań atmosfery An-6 (An-2ZA).

W Chinach powstawała luksusowa salonka dla Ho Chi Minha, modele Y5B i Y-5C z cyfrowymi radiostacjami, odbiornikami GPS i zmodernizowaną awioniką czy specjalistyczna odmiana radioelektroniczna wyposażona w aparaturę do rozpoznania radioelektronicznego. An-2 służył praktycznie do wszystkiego. Obok oficjalnych zadań wykorzystywano go w ZSRR do transportu ludzi z kołchozów do miast na zakupy, lotów dyspozycyjnych czy jako improwizowanych sanitarek. Wówczas przewoziły wszystko – meble, sprzęt RTV i AGD a często pilotowali je piloci niedoświadczeni lub pod wpływem alkoholu. Były traktowane jako „powietrzne dostawczaki”. Paliwa było przecież pod dostatkiem a, co ciekawe to z samolotu bardzo dobrze nadawało się do zasilania użytkowanych wówczas samochodów. W nieco innej rzeczywistości, w ubiegłorocznym konflikcie w Górskim Karabachu zbudowane na ich bazie bezzałogowce z powodzeniem służyły jako „wabik” dla armeńskiej obrony powietrznej, którą następnie niszczyły uderzeniowe bezzałogowce.

Czytaj też: [Górski Karabach: Rakiety przeciwlotnicze kontra Antonowy-pułapki \[WIDEO\]](#)

An-2

Ten wielozadaniowy, jednosilnikowy dwupłat napędzany jest pojedynczym silnikiem gwiazdowym ASz-62IR o maksymalnej mocy 1000 KM. Jego podstawowe wymiary to – długość 12 400 mm, wysokość 4013 mm, rozpiętość górnego płata 18 176 mm a dolnego 14 236 mm. Masa własna 3445 kg (dopuszczalna 5500 kg). Prędkość maksymalna na wysokości 1600 metrów wynosi 253 km/h,

pułap praktyczny 4160 metrów a zasięg maksymalny 1390 km. Kadłub o konstrukcji półskorupowej jest całkowicie metalowy i skonstruowany z 28 wręg i podłużnic. Podwójny metalowy płat związany jest pojedynczymi stójkami i usztywniającymi stalowymi taśmami. Zastosowano sloty na prawie całej rozpiętości skrzydła a ponadto szczelinowe klapy do lądowania. Usterzenie metalowe z ksenonem krytym blachą duralową a pozostałe elementy płótnem.

Podwozie stałe, koła główne balonowe z dwustronnymi hamulcami a kółko ogonowe amortyzowane z ograniczonym samopowrotem w położenie neutralne po wychyleniu o kąt większy od 30° w lewo lub w prawo. Samolot można wyposażyć w pływak ze sterem na końcu lub w podwozie płozowe. Klimatyzowana, izolowana dźwiękowo i ciepłnie kabina załogi zapewnia dość dobre warunki pracy pilotom. Zakrywa ją bogato oszklona kopułka zapewniająca doskonałą widoczność na zewnątrz. Zastosowano w nim osprzęt, który umożliwi loty w każdych warunkach atmosferycznych, nawet podczas gęstej mgły i w nocy. Samolot odznaczał się krótkim rozbiegiem (170 metrów) i dobiegiem (215 metrów) oraz tym, że nie wymagał specjalnie przygotowanych lotnisk i pasów startowych. W wersji z pływakami potrzebował zbiornika wodnego o rozmiarach 850x80 metrów i głębokości min. 900 mm.

Zostań dowódcą Sił Zbrojnych RP!



Reklama

Służba w Wojsku Polskim

Pierwsze z dziewięciu (inne dane mówią o 17, ale chodzi tu zapewne o maszyny pozyskane też do celów już cywilnych) An-2 wojsko odebrało pod koniec 1951 roku. Łącznie w służbie było ich 139 (w tym 130 z krajowych zakładów). Najwięcej jednocześnie egzemplarzy wykorzystywano w 1975 roku, bo aż 115. Pierwsze An-2 trafił do 36. Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego z Okęcia (3. i 4. eskadry), kolejne do 10. (3), 11. i 24. Samodzielnych Eskadr Lotnictwa Łącznikowego oraz najwięcej do 13. (wcześniej 55.) pułku Lotnictwa Transportowego z Krakowa (2. a następnie 3. eskadra lotnicza). Zadaniem tej ostatniej jednostki miało być oprócz wykonywania typowych zadań transportowych zabezpieczenie szkolenia spadochronowego dla 6. Pomorskiej Dywizji Powietrznodesantowej. An-2 wchodziły też w skład niemal każdego pułku lotniczego oraz lotnictwa Marynarki Wojennej, Wojsk Ochrony Pogranicza i Korpusu Bezpieczeństwa Wewnętrznego. Ostatnie samoloty tego typu służyły

w Wojsku Polskim do końca 2012 roku. Jak informował kpt. Grzegorz Grabarczuk, oficer prasowy oficer prasowy 4. Skrzydła Lotnictwa Szkolnego, z dniem wycofania An-2 miano najstarszego samolotu transportowego w NATO przejęły C-130 Hercules.



Fot. oficer prasowy 4. SLSz / kpt Grzegorz Grabarczuk

Niezwykły wyczyn 7447

Samolot będący przedmiotem niniejszego artykułu wyprodukowano w 1966 roku w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu w wersji transportowo-desantowej. W roku następnym trafił do pułku w Krakowie. W Balicach służył do wykonywania typowych lotów transportowych lub desantowania skoczków spadochronowych. Numer 7447 (1G174-47) otrzymał w 1981 roku podczas prowadzonych na nim prac konserwacyjnych. 1 kwietnia 1982 roku jak setki razy wcześniej jego załoga (dwóch pilotów – chorążowie Andrzej Malec (I pilot) i Jerzy Czerwiński (II pilot) oraz technik sierż. Bolesław Wrona) wykonywała loty na desantowanie „czerwonych беретów”. Po nich poinformowano kontrolerów lotniczych o wykonaniu kolejnego zadania, jakim miał być lot szkolny do strefy. Jednak rzeczywiste plany były zupełnie inne. Dwaj piloci sterroryzowali bronią technika i rozpoczęli ucieczkę na Zachód.

Jej elementem miało być jeszcze lądowanie w okolicach Czernichowa nad Wisłą, skąd zabrano rodziny (dwie kobiety i czworo dzieci) i emerytowanego lotnika chor. Krzysztofa Wasilewskiego z córką. Kolejny krok to lot do Austrii. Odbывał się on bardzo blisko ziemi, by maszyna nie została wykryta przez radiolokatory. O tym, że był to naprawdę niski lot, niech świadczy fakt, że z relacji świadków wynika, iż kadłub był cały odrapany, a w podłogę i skrzydła powbijane były gałęzie choinek. Za nie potwierdzoną informację należy uznać fakt, że Czesi przechwycili „antka”, ale wiedząc, że na jego pokładzie są kobiety i dzieci, nie zdecydowali się na zestrzelenie. Ostatnim akordem kilkugodzinnej ucieczki było lądowanie na lotnisku Schwechat w Wiedniu.

Czytaj też: [Koniec służby An-2 w Siłach Powietrznych](#)

Jak wspominali żołnierze służący wówczas na Balicach, nikt nawet nie przypuszczał, że może dojść do ucieczki z wykorzystaniem An-2. Jej sprawcy trzymali wszystko do końca w głębokiej tajemnicy. A przecież wówczas w Polsce trwał stan wojenny, co sprawiło, że komplet uciekinierów bez problemu uzyskał azyl polityczny i szybko znalazł się w USA. Do kraju wrócił tylko niewtajemniczony mechanik, bo w Polsce zostały jego żona i dzieci. Co również ciekawe, to przyszłego „Wiedeńczyka” przyprowadziła do kraju załoga korzystająca z paliwa dostarczonego drogą lądową, w ilości odliczonej na lot z Wiednia do Krakowa. Władza ludowa straciła bowiem zaufanie do krakowskich pilotów i obawiała się powtórzenia ucieczki.

Ostatnim akordem ucieczki było skazanie w 1985 roku trójki mundurowych przez Sąd Wojskowy w Warszawie na 15 lat więzienia, zdegradowanie i pozbawienie praw publicznych. Oczywiście wykonanie wyroku nie było możliwe ze względu na brak oskarżonych. W 1992 roku prezydent Lech Wałęsa ułaskawił tych lotników. Słynny „Wiedeńczyk” powrócił do dalszej służby. Z czasem przystosowano go do holowania rękawa RSS-5C. Wówczas sporo czasu spędzał na poligonie morskim, gdzie przelatował ok. 4 mil od brzegu na wysokości 400 metrów, holując rękaw na 600-metrowej linii. Może w ten sposób władza starała się „utemperować” niesfornego weterana „zagranicznych wycieczek”. Z drugiej strony w pewnym momencie był to jedyny holowniczy An-2 wykorzystywany na rzecz Wojsk Lądowych, a w 2007 roku otrzymał bardzo charakterystyczne tzw. smocze barwy dla uczczenia 40 lat służby An-2 w wojsku.

Legenda nadal więc miała się dobrze, a udział na zlotach i festynach zaskarbił mu sympatię wielu miłośników lotnictwa. Gdy nadszedł czas na zakończenie eksploatacji „antków” w Siłach Zbrojnych RP, grono ludzi zabiegało, by „Wiedeńczyk” nie został skasowany. Ostatni lot w „mundurze” wykonał on w 2012 roku (był to ostatni rok lotów An-2 w WP). Spędził w powietrzu ponad 7 000 godzin, wykonując ponad 15 tys. startów i lądowań. Dzięki specjalnie założonej w 2013 roku fundacji „Wiedeńczyk” maszynę wyremontowano, dokonano przeglądu i przywrócono do lotów już w cywilu. Pierwszy oficjalny wykonała ona w czerwcu 2014 roku na X Małopolskim Pikniku Lotniczym z numerem rejestracyjnym SP-MLP. Obecnie samolot należy do Muzeum Lotnictwa Polskiego z Krakowa, choć o jego utrzymanie w stanie lotnym dba wspomniana już wyżej fundacja. An-2 najprawdopodobniej osiągnie 100 lat służby dla wojska lub w zastosowaniach czysto cywilnych. Obecnie lata ich na świecie nadal bardzo dużo a w naszym kraju jest przynajmniej kilkadziesiąt (najwięcej w aeroklubach). Ciekawe czy któryś z nich jeszcze zapisze się głośno w historii lotnictwa.

Czytaj też: [Rosjanie szukają następcę An-2](#)