

Polikarpow Po-2LNB

Samolot rozpoznawczy-bombowy Polikarpow Po-2LNB

Ekspонат muzealny





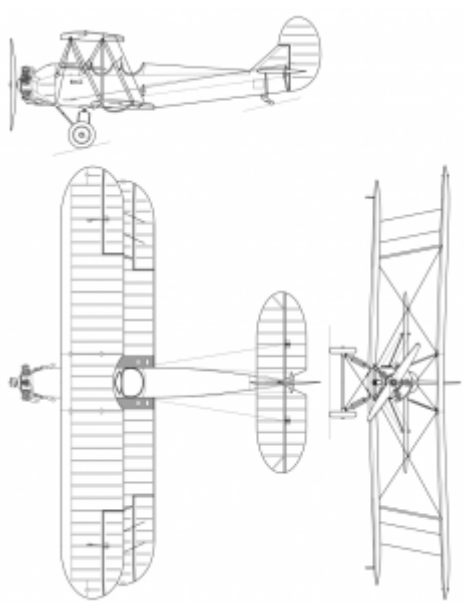




Prezentowany w Muzeum egzemplarz o numerze fabrycznym 641-646 został wyprodukowany w 1944 roku i pod koniec wojny latał w składzie 2. Pułku Nocnych Bombowców „Kraków”. Po skasowaniu trafił do zbiorów Muzeum Komunikacji, skąd w roku 1963 został przekazany krakowskiemu Muzeum Lotnictwa. Ten Po-2 w wersji bombowej jest unikatem na skalę światową.

Historia konstrukcji

Samolot został skonstruowany w 1927 roku przez radzieckiego konstruktora Nikołaja Nikołajewicza Polikarpowa i oblatany 7.01.1928 roku pod oznaczeniem U-2. Produkcję seryjną uruchomiono w 1928 roku. Samolot był przeznaczony w zasadzie do szkolenia pilotów, jednak kilkadziesiąt lat jego eksploatacji potwierdziło przydatność Po-2 jako samolotu wielozadaniowego w wielu dziedzinach lotnictwa. Prototyp wystawiono w 1928 roku na wystawie lotniczej I.L.A. w Berlinie. Rok po oblataniu samolot dopuszczono do produkcji seryjnej w zakładach Krasnyj Lotozik pod Moskwą. Samolot nazywany był "Kukuruźnik", natomiast w kodzie NATO otrzymał oznaczenie "Mule".



Samolot ten wkrótce stał się podstawowym sprzętem szkoleniowym w całym Związku Radzieckim. Maszyna posiadała wiele zalet, głównie nieskomplikowaną technologię produkcji, prostą obsługę, krótką drogę startu i lądowania oraz możliwość latania w każdych warunkach atmosferycznych. W przypadku awarii naprawa nie przysparzała większych problemów. W miarę eksploatacji samolotu, jeszcze przed wybuchem II Wojny Światowej, powstały bez żadnych poważniejszych przeróbek wersje: łącznikowa dla wojska i pasażerska, a po drobnych uzupełnieniach konstrukcji wersja sanitarna. W czasie II Wojny

Światowej samolot U-2, po śmierci Polikarpowa w 1944 roku przemianowany na Po-2, był wykorzystywany jako samolot łącznikowy, sanitarny, transportowy, dyspozycyjny, propagandowy, do obserwacji oraz do kierowania ogniem artylerii. Największą sławę zyskał jednak jako samolot przystosowany do nocnego bombardowania, wykonując tysiące zadań bojowych w tej roli i bombardując nocami pierwsze linie wroga. Po zakończeniu wojny Po-2 stał się ponownie samolotem używanym do szkolenia pilotów, chociaż dalej używano go też jako sportowy, sanitarny i rolniczy. Należące do Korei Północnej samoloty Po-2 były wykorzystywane bojowo na początku lat 1950-tych podczas wojny koreańskiej. Od 1928 roku do czerwca 1941 r. zbudowano ponad 13500 samolotów Po-2. W okresie wojny powstało prawie 20000 egz. Po wojnie kontynuowano produkcję jeszcze przez pewien krótki okres. Później po zaprzestaniu produkcji w zakładach przemysłowych budowano Po-2 w niewielkich ilościach w warsztatach i bazach remontowych Aerofłotu. Łącznie zbudowano w Związku Radzieckim ok. 33000 egzemplarzy. Po-2 zasłynął z tego, że był nieprzerwanie eksploatowany przez 35 lat.

Wersje samolotu

- U-2 – podstawowa wersja produkcyjna budowana od 1930 roku w wielu odmianach wojskowych i cywilnych. Używany głównie jako lekka maszyna transportowa, rozpoznawcza i szkolna. Napęd stanowił tłokowy silnik gwiazdowy M-11 o mocy 74 kW (100 KM), a w późniejszych wersjach o mocy 110 kW (150 KM). Niektóre z maszyn posiadały zakrytą kabinę, narty lub pływaki
- U-2P- wodnosamolot budowany w niewielkich ilościach
- U-2WS (Po-2WS)- samolot łącznikowy uzbrojony w ruchomy kaem SzKAS, zamocowany na stojaku za drugą kabiną. Opracowany na początku lat 1930-tych. W 1945 roku w służbie znajdowało się ponad 9000 egzemplarzy
- U-2S1- wersja sanitarna, produkowana seryjnie od 1932 roku.

Przystosowana do przewozu chorego w pozycji leżącej (na wstawianych noszach do kadłuba) oraz dla dwóch osób załogi

– U-2S2- wersja sanitarna, produkowana seryjnie od 1939 roku, różniąca się od poprzedniej mocniejszym silnikiem M-11D o mocy 92 kW (125 KM). W 1941 roku wznowiono produkcję zmodyfikowanej wersji U-2S2, w której zabierano dwóch chorych w pozycji siedzącej do osłoniętej kabiny w kadłubie i dwóch w pozycji leżącej na noszach w podwieszanych gondolach Szczerbakowa



– U-2S3- wersja sanitarna, produkowana seryjnie od 1940 roku. Posiadała dwie gondole podwieszane pod dolnym płatem konstrukcji A. J. Szczerbakowa, w które wsuwano nosze z chorymi

– Po-2S4 (S-2)- wersja sanitarna, produkowana seryjnie od 1944 roku. Zabierała dwóch chorych w nowych gondolach konstrukcji G. I. Bakszajewa nakładanych na dolnym płacie, wygodniejszych w obsłudze i nie stwarzających zagrożenia przy lądowaniu. Maszyny w tej wersji, nazywane również S-2, były najczęściej stosowane przez lotnictwo sanitarne pod koniec Wielkiej Wojny Narodowej

– E-23- samolot doświadczalny zbudowany w 1934 roku do testów w locie odwróconym

– U-2SSz- samolot łącznikowy z kabiną dla pilota i 4 pasażerów, po dwie osoby obok siebie w poszerzonej kratownicy kadłuba

- Po-2PS- wersja pasażerska i transportowa. Kabina dla dwóch pasażerów była całkowicie zasłonięta. Zamiast osób, można było po zdemontowaniu foteli przewozić ładunki. Istniały również Po-2 transportowe z gondolami Bakszajewa, do których zamiast noszy z rannymi załadowywano pojemniki lub skrzynie z zaopatrzeniem bojowym
- U-2A- jednomiejscowa wersja ze zbiornikiem na 200 kg środków chemicznych i urządzeniem rozpylającym
- U-2AP- samolot agrolotniczy z zamontowanym zbiornikiem i urządzeniem rozpylającym
- U-2L (Po-2L)- wersja pasażerska, kabinowa z dwoma miejscami pasażerskimi, stosowana na liniach Aerofłotu. Ich modyfikacje mogły przewieźć nawet do 6 osób
- U-2LSz (Po-2LSz, Po-2WOM-1)- lekki samolot szturmowy uzbrojony w karabin maszynowy SzKAS kal. 7,62 mm, dwie bomby po 120 kg pod skrzydłami oraz pociski rakietowe RS-82. Po kilku próbach zaniechano jednak jej stosowania
- U-2LNB (Po-2WS/LNB)- lekki nocny bombowiec, produkowany od początku 1941 roku. Po raz pierwszy wykorzystano U-2LNB w bojach na froncie stalingradzkim. Była to najczęściej stosowana w warunkach bojowych wersja samolotu Po-2
- Po-2GN- z silnym wzmacniaczem i megafonem latał w nocy nad pozycjami nieprzyjaciela, nadając audycje i apele Radia Moskwa w języku niemieckim
- Po-2NAK- wersja wyposażona w silny tłumik pracy silnika i radiostację pokładową dla przekazywania obserwacji i korygowania ognia artylerii



Samolot Po-2 uszkodzony podczas walk z bandami UPA w Hleszczynach

Samoloty Po-2 były używane w również w Chińskiej Republice Ludowej, Jugosławii, NRD, Rumunii i na Węgrzech.

W Polsce

Samoloty Polikarpow Po-2 były używane również w lotnictwie polskim. Pierwsze egzemplarze otrzymało Wojsko Polskie już w czasie wojny w 1943 roku Lotnictwo wojskowe użytkowało 5 wariantów samolotu Po-2: łącznikowy Po-2WS, lekki bombowiec nocny Po-2LNB, sanitarny Po-2S, szkolny Po-2UT, oraz komunikacyjny Po-2PS.

Pierwszym samolotem łącznikowym w Wojsku Polskim był trzyosobowy Po-2S2 oddany do dyspozycji dowódcy 1. Dywizji Piechoty im. Tadeusza Kościuszki, gen. Zygmunta Berlinga. Maszyna została przydzielona jednostce na przełomie czerwca i lipca 1943 roku. Po uformowaniu 1. PLM w sierpniu 1943 roku jednostka otrzymała na lotnisku Grigoriewskoje 3 łącznikowe Po-2WS, które były przeznaczone do lotów służbowych. W październiku 1943 r. poprzednio opisany Po-2S2 został również przejęty przez 1. PLM. Wszystkie Po-2 tworzyły w 1. PLM klucz łącznikowy, który istniał do końca maja 1944 roku. W 1944 roku powstały następne jednostki lotnictwa łącznikowego wyposażone w samoloty Po-2:

– 103. Samodzielna Eskadra łącznikowa w dyspozycji Sztabu 1. Armii Wojska Polskiego. Sformowana w kwietniu 1944 roku. Posiadała 10-12 samolotów Po-2WS. W październiku 1945 roku przemianowana na 9. Samodzielną Eskadrę łącznikową Korpusu

Bezpieczeństwa Wewnętrznego



- Klucz łącznikowy Oddziału Lotniczego przy Sztapie 1. Armii Wojska Polskiego. Sformowany w czerwcu 1944 roku, rozformowany w listopadzie 1944 roku. Posiadał 3 samoloty Po-2WS
- 2. Samodzielna Sztabowa Eskadra Lotnicza Dowództwa Lotnictwa Wojska Polskiego. Sformowana w listopadzie 1944 roku, rozformowana w lutym 1946 roku. Posiadała 3 samoloty Po-2WS
- 2. Eskadra łącznikowa Dowództwa 1. Mieszanego Korpusu Lotniczego. Sformowana we wrześniu 1944 roku, rozformowana w lipcu 1945 roku. Posiadała 14 samolotów Po-2WS
- 3. Saska Eskadra łącznikowa Dowództwa 2. Armii Wojska Polskiego. Sformowana w sierpniu 1944 roku, rozformowana w styczniu 1946 roku. Posiadała 10 samolotów Po-2WS
- 4. Eskadra łącznikowa Szefostwa łączności Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego. Sformowana w sierpniu 1944 roku, rozformowana we wrześniu 1945 roku. Posiadała 10 samolotów Po-2WS
- 5. Eskadra łącznikowa Szefostwa łączności Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego. Sformowana w sierpniu 1944 roku, rozformowana we wrześniu 1945 roku. Posiadała 10 samolotów Po-2WS

- Samodzielna Eskadra Transportowa Szefostwa łączności Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego. Sformowana w sierpniu 1944 roku. Posiadała 1 samolot Po-2L oddany do dyspozycji Przewodniczącego Krajowej Rady Narodowej
- 8. Samodzielna Eskadra łącznikowa Korpusu Bezpieczeństwa Wewnętrznego. Sformowana w kwietniu 1945 roku. Posiadała 10 samolotów Po-2WS



- 17. Samodzielny Pułk Lotnictwa łącznikowego Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego. Sformowany, na bazie radzieckiego 223. pułku łącznikowego, w listopadzie 1944 roku. We wrześniu 1945 roku przemianowany na 2. Mieszany Pułk Lotniczy Posiadał 32 samoloty Po-2WS
- Klucz łącznikowy 7. Rejonu Baz Lotniczych. Sformowany w grudniu 1944 roku, rozformowany w maju 1945 roku. Posiadał 3 samoloty Po-2WS
- Klucz łącznikowy Korpusu Pancernego Wojska Polskiego. Sformowany w październiku 1944 roku, rozformowany we wrześniu 1945 roku. Posiadał 3 samoloty Po-2WS
- Klucz łącznikowy 15. Samodzielnego Zapasowego Pułku Lotniczego. Sformowany w listopadzie 1944 roku, rozformowany we wrześniu 1945 roku. Posiadał 3 samoloty Po-2WS
- Klucz łącznikowy 1. Dywizji Lotnictwa Bombowego. Sformowany we wrześniu 1944 roku, rozformowany w lutym 1946 roku. Posiadał 4 samoloty Po-2WS

- Klucz łącznikowy 2. Dywizji Lotnictwa Szturmowego. Sformowany we wrześniu 1944 roku, rozformowany w lutym 1946 roku. Posiadał 3 samoloty Po-2WS
- Klucz łącznikowy 3. Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego. Sformowany we wrześniu 1944 roku, rozformowany w lutym 1946 roku. Posiadał 2 samoloty Po-2WS
- Klucz łącznikowy Mieszanej Dywizji Lotniczej. Sformowany w sierpniu 1944 roku, rozformowany w lutym 1946 roku. Posiadał 3 samoloty Po-2WS
- Klucz łącznikowy Sztabu 3. Armii Wojska Polskiego (wydzielony z 5. Eskadry łącznikowej). Sformowany w październiku 1944 roku, rozformowany w listopadzie 1944 roku. Posiadał 3 samoloty Po-2WS

Ponadto szereg pojedynczych maszyn Po-2 oddano do dyspozycji dowódców i sztabów różnych pułków lotniczych oraz dywizji i brygad wojsk lądowych. Stan samolotów Po-2WS w poszczególnych jednostkach zmieniał się w miarę naturalnych ubytków, strat wojennych, zmiany etatów lub innych przedsięwzięć organizacyjnych. Samoloty Po-2WS polskich jednostek lotniczych wkroczyły w bezpośrednie działania wojenne w drugim półroczu 1944 roku w czasie lotów na rozpoznanie rejonu Powstania Warszawskiego. Łączna liczba samolotów łącznikowych Po-2 w ostatnich dniach wojny wynosiła 114 maszyn. Po zakończeniu działań wojennych jednostki lotnictwa łącznikowego przebywały jeszcze przez pewien czas na terenie Niemiec, a później stopniowo zostały wycofane do kraju. Łącznikowe samoloty Po-2WS były używane w lotnictwie wojskowym jeszcze przez kilka lat po wojnie. Znajdowały się na wyposażeniu kluczy łącznikowych w 1. PLM "Warszawa", 2. PLM, 3. PLM, 9. PLM, 4. SzPL, 5. SzPL, 6. SzPL, 7. PLSz, 8. PLSz, 7. SPB Nurkujących, Specjalnego Pułku Lotniczego, Samodzielnej Eskadry Lotniczej Marynarki Wojennej oraz eskadrze łącznikowej 2. Mieszanego Pułku Lotniczego i 9. Samodzielnej Eskadry łącznikowej Korpusu Bezpieczeństwa Wewnętrznego. Po-2 brały również udział

w działaniach bojowych Grupy Operacyjnej "Wisła", zwalczającej oddziały UPA. W kwietniu 1947 r. sformowano eskadrę lotniczą składającą się z 9 samolotów Po-2 i 1 Lisunow Li-2. Oprócz tego wydzielono ze składu 9. SEŁ klucz składający się z 4 Po-2, który wspierał działanie dywizji KBW wchodzącej w skład Grupy Operacyjnej "Wisła". W dniu 30.07.1947 roku po wykonaniu zadań rozformowano G.O. "Wisła", a wraz z nią eskadrę lotniczą. Klucz KBW pozostawiono do 14.11.1947 roku, brał udział w zwalczaniu niedobitków UPA. Od 1949 roku zaczęto Po-2WS stopniowo wycofywać zastępując je licencyjnymi maszynami CSS-13 oraz nieco później Jakowlew Jak-12. W drugiej połowie 1949 roku na wyposażeniu jednostek znajdowało się 71 samolotów Po-2.

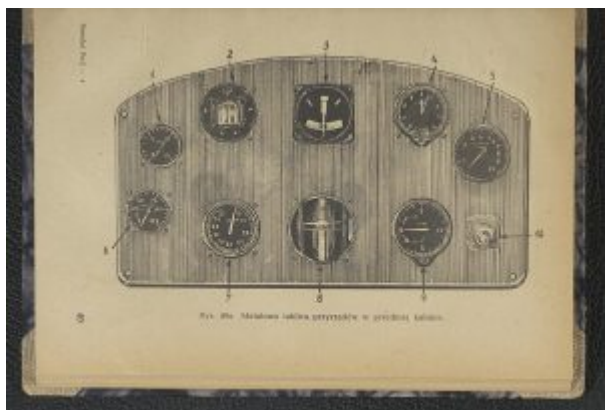


W kwietniu 1944 r. powstał 2. Pułk Nocnych Bombowców "Kraków", wyposażony całkowicie w samoloty Po-2LNB (etatowo 32 egzemplarze). Pułk ten od września 1944 roku przeszedł długi szlak bojowy, w czasie walk o prawobrzeżny Warszawę, poprzez zrzuty dla powstańców warszawskich, w czasie walk o Kołobrzeg i walk na Wale Pomorskim. Pułk "Kraków" wykonywał również zadania bojowe w operacji berlińskiej, toczącej zmagania wojenne. Ostatnie bombardowania pułk przeprowadzał w nocy z 30.04/1.05.1945 roku, atakując wycofujące się na zachód wojska niemieckie. W dniu 1.05.1945 roku na stanie pułku znajdowało się 39 samolotów Po-2LNB, 8.05.1945 roku pułk został

przebazowany do Bydgoszczy. W lipcu 1945 roku został zreorganizowany i przemianowany na 2. Pułk Lotnictwa Szturmowego, wyposażony w samoloty Iljuszyn Ił-2m3.

Pierwszy samolot sanitarny Po-2S2, oznaczony jako S-2, otrzymał 1. PLM w październiku 1943 roku. W sierpniu 1944 roku odebrano samolot Po-2S4 z gondolami Bakszajewa, został przydzielony do Samodzielnej Eskadry Transportowej, podległej Naczelnemu Dowództwu WP. W listopadzie 1944 roku utworzono na bazie 141. Sanitarnego PL polski 12. Samodzielny Pułk Lotnictwa Sanitarnego, który miał posiadać 32 sanitarne Po-2S. Pułk został oddany do dyspozycji Szefa Służby Zdrowia WP z przeznaczeniem do ewakuacji rannych oraz przewozu leków i sprzętu medycznego. Pułk uczestniczył w działaniach podczas operacji warszawskiej, berlińskiej i saksońskiej. W dniu 1.05.1945 roku sanitarne Po-2S znajdowały się w następujących jednostkach:

- 2. Samodzielna Eskadra Sztabowa, 3 egzemplarzy
- 12. Samodzielny Pułk Lotnictwa Sanitarnego, 7 egzemplarzy
- 13. Samodzielny Pułk Lotnictwa Transportowego, 2 egzemplarzy



Po zakończeniu działań bojowych jednostki dyslokowano do kraju, gdzie w lipcu 1945 roku został rozformowany 12. SPL Sanitarnego, a pozostałe po rozwiązaniu 6 Po-2S przydzielono do 2. Samodzielnego Specjalnego PL. Dwa inne egzemplarze tych maszyn pozostawały nadal na stanie 2. Samodzielnej Eskadry Sztabowej. W 1946 roku wszystkie Po-2S zostały przekazane

lotnictwu cywilnemu. Maszyny rozdzielono pomiędzy różne instytucje, przedsiębiorstwa i aerokluby, np. oddano do dyspozycji PLL LOT, Instytutu Szybownictwa w Bielsku, Aeroklubu Łódzkiego, Aeroklubu Szczecińskiego itd. W 1949 roku maszyny zostały poddane remontowi w Zakładach Sprzętu Lotnictwa Cywilnego nr 3 w Poznaniu. Przeznaczono je później dla Wojewódzkich Zarządów PCK w Katowicach, Rzeszowie, Wrocławiu, Bydgoszczy. Po-2S były pierwszymi samolotami sanitarnymi, stosowanymi u nas po wojnie do przewozu chorych przez lotnictwo cywilne.

Polskie jednostki lotnictwa transportowego użytkujące samoloty Po-2

– Samodzielna Eskadra Transportowa w sierpniu 1944 roku otrzymała 5 samolotów Po-2. Eskadra działała na terenach wyzwolonych. We wrześniu 1944 roku eskadra otrzymała jeden samolot w wersji pasażerskiej Po-2L (w Polsce oznaczany jako Po-2P). Samolot ten stanowił dar Józefa Stalina dla Przewodniczącego KRN Bolesława Bieruta

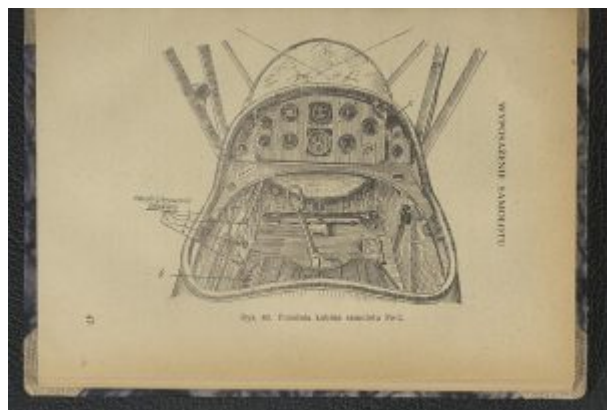
– 13. Samodzielny Pułk Lotnictwa Transportowego sformowany w listopadzie 1944 roku na bazie 713. Transportowego PL. Jednostka była wyposażona w 32 łącznikowe Po-2 z kadłubami przystosowanymi do przewozu ładunków. Kilka samolotów miało na skrzydłach gondole Bakszajewa, wykorzystane tutaj jako komory ładunkowe. Jednostka rozpoczęła loty transportowe w grudniu 1944 roku. Wykonywała loty transportowe podczas operacji warszawskiej i berlińskiej. W dniu 1.05.1945 roku posiadała 30 Po-2, w tym 2 S-2. Jednostka po zakończeniu działań wojennych została dyslokowana do kraju i rozwiązana w miesiącu lipcu 1945 roku – 18. Samodzielny Pułk Lotnictwa Transportowego sformowany w Związku Radzieckim w lutym 1945 roku. Wyposażony był w 57 samolotów Po-2. Jednostka przybyła do Polski 26.03.1945 roku i została włączona w skład Wojska Polskiego

– 19. Samodzielny Pułk Lotnictwa Transportowego powstał w tym

samym czasie co 18. Samodzielny PLT. Posiadał na stanie 48 Po-2. Pułk przybył do Polski 14.04.1945 roku. Obydwa pułki przeznaczono do obsługi linii kuriersko-pocztowych w poszczególnych województwach

– 8 Samodzielna Transportowa Eskadra Lotnicza-formowana w końcu kwietnia 1945 roku na lotnisku Mokotów. Posiadała 10 samolotów Po-2 przystosowane do przewozu osób i ładunków. Eskadra została oddana do dyspozycji Ministerstwa Bezpieczeństwa

Jednostki transportowe, tzn. 18. i 19. SPLT oraz 8. SELT były podporządkowane Oddziałowi Lotnictwa Cywilnego przy Dowództwie Lotnictwa WP. Oddział L.C./D.L. współpracował z Departamentem Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji i był odpowiedzialny za obsługę linii powietrznych. W dniu 1.05.1945 roku. Oddział L.C./D.L. dysponował 115 samolotami Po-2. Maszyny te zapewniły w pierwszym trudnym okresie komunikację powietrzną w kraju. W grudniu 1945 roku rozformowano pułki 18. i 19., a 100 samolotów Po-2 przekazano Departamentowi Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji dla celów szkolenia w aeroklubach. Pozostałe 5 maszyn oddano PLL LOT, z tego w 1947 r. 4 przekazano do dyspozycji aeroklubów. W sumie polskie lotnictwo sportowe otrzymało zatem 104 eks-wojskowe Po-2. Maszyny te w okresie powojennym stały się podstawowym sprzętem szkolnym w aeroklubach PRL.



W lutym 1945 roku, zorganizowano w ZSRR 14. Pułk Rozpoznania Lotniczego i Korygowania Ognia Artylerii. W wyposażeniu

jednostki znajdowało się m.in. 5 Po-2NAK. Samoloty były przystosowane do nocnej obserwacji skuteczności ognia artylerii oraz korygowania celności strzałów. Pułk przybył do Polski na początku kwietnia 1945 roku. Poczynania organizacyjne nie zostały zakończone do kapitulacji Niemiec i 14. Pułk R.L. i K.O.A. nie wszedł do walk. Wkrótce po wojnie pułk zreorganizowano i przemianowano na 1 Samodzielną Eskadrę Rozpoznania Lotniczego i Korygowania Ognia Artylerii. We wrześniu 1945 r. eskadra została rozformowana, a samoloty przekazane do innych jednostek.

Połscy uczniowie szkolili się od 1944 roku na samolotach szkolnych Po-2UT w radzieckich szkołach lotniczych

- 9. Wojskowa Szkoła Lotnicza Pilotażu Podstawowego w m. Bugurusłan
- 10. Wojskowa Szkoła Lotnicza Pilotażu Podstawowego w Seroczyńsku nad Samarą
- 2. Wojskowa Szkoła Lotnicza Nawigatorów w Czkałowie
- 87. Wojskowa Szkoła Lotnicza Strzelców Pokładowych w Greczówce k/Kujbyszewa
- 2. Wojskowa Szkoła Mechaników Lotniczych w Wolsku nad Wołgą
- 14. Wojskowa Szkoła Lotnicza w Jegoriewsku pod Moskwą

W polskiej Wojskowej Szkole Pilotażu znajdowało się początkowo 5-6 szkolnych Po-2, a wg projektu etatów z grudnia 1945 roku w OSL Dęblin przewidywano potrzebę posiadania 9 Po-2. Później ilość maszyn szkolnych znacznie wzrosła, sięgając liczby 24 egzemplarzy. W drugiej połowie 1949 roku, w przededniu wymiany sprzętu, na stanie OSL znajdowało się 16 szkolnych Po-2. W pierwszych latach powojennych poza OSL prowadzono naukę pilotażu na Po-2 również w 15. Samodzielnym Zapasowym PL,

przemianowanym we wrześniu 1945 roku na 1. Samodzielny Szkolno-Treningowy Mieszany PL, w którym pod koniec 1945 roku znajdowały się 23 Po-2. Od 1946 roku na samolotach Po-2 prowadzono szkolenie również w aeroklubach i szkołach cywilnych, podlegających Departamentowi Lotnictwa Cywilnego M.K., a później w ośrodkach szkolnych Powszechna Organizacja "Służba Polsce" i w szkołach Ligi Lotniczej. Od 1949 roku Po-2 zaczęto wycofywać ze szkolnictwa i aeroklubów, wprowadzając w ich miejsce samoloty CSS-13.

Po wojnie zakupiono w Związek Radziecki jeden samolot Po-2L, był przez kilka lat używany przez lotnictwo wojskowe. W 1957 roku maszyna została przekazana lotnictwu cywilnemu i oddana do remontu w OWL Poznań. W dniu 28.04.1958 roku samolot zarejestrowano jako Po-2P. Właścicielem był APRL, który używał go aż do 8.08.1964 roku. W lutym 1947 roku na bazie Rządowej Eskadry Transportowej oraz jednej eskadry z rozwiązanego 2. Samodzielnego Mieszanego Pułku Lotniczego sformowano Specjalny Pułk Lotniczy na Okęciu. Wyposażony był m.in. w 10 samolotów Po-2. Wycofane zostały w 1950 roku.

W 1947 r. polskie lotnictwo wojskowe zamówiło w naszym przemyśle licencyjne samoloty Po-2. Budowane były pod oznaczeniem CSS-13.

Konstrukcja



Dwumiejscowy dwupłat o konstrukcji drewnianej. Komora płatów składała się z dwóch par demontowanych skrzydeł usztywnionych rozporkami oraz ścięgnami z taśm i linek stalowych. Lotki znajdowały się na dolnym i górnym płacie. Pierwsze seryjne U-2 miały rozporki wykonane z rur stalowych, oprofilowanych na owal drewnem. Egzemplarze z ostatnich serii miały rozporki wykonane z rur duralowych o przekroju kropłowym. W wersji LNB na prawym dolnym płacie znajdował się przy kadłubie prostokątny oszklony wykrój służący do namierzania celownikiem bombowym.

Kadłub- kratownica przestrzenna wykonana z drewna, usztywniona wewnątrz ścięgnami. Pokrycie przedniej części wykonane było ze sklejki. Tylna część kadłuba po bokach i od spodu pokryta była płótnem, pokrycie oprofilowanego grzbietu wykonane było ze sklejki.

Usterzenie i konstrukcja drewniana, pokryta płótnem. Statecznik poziomy podparty parą równoległych zastrzałów. Podwozie klasyczne stałe.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne

Rozpiętość – 11,4 m

Długość – 8,17 m

Masa startowa – 1368 kg

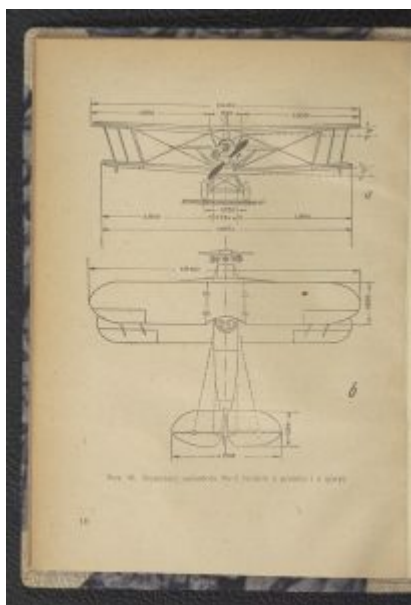
Maksymalna prędkość – 130 km/h

Pułap – 1300 m

Zasięg – 350 km

Uzbrojenie – karabin maszynowy SzKAS kał. 7,62 mm, 300 kg bomb

Silnik – 5-cylindrowy, gwiazdowy, chłodzony powietrzem M-11D o mocy 125 KM (92 kW)



Autor – Dawid Kałka

Bibliografia

1. Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie
2. https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Polikarpov_Po-2
3. <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2138/126/Polikarpow-Po-2-U-22>
4. <https://www.samoloty.pl/encyklopedia-samolotobby-309/zagraniczne-hobby-257/inne-hobby-593/rosja-zsrr-hobby-615/polikarpow-po-2-u-2-hobby-616>