

Samoloty zakupione z demobilu USAAF po II wojnie światowej stanowiły sprzęt potrzebny i oczekiwany. Przydatne, dobrze się przysłużyły swoim użytkownikom.

Najliczniejszą grupę tworzyły łącznikowo-obszaryjne Piper L-4 Grasshopper. Nazwano je u nas ich cywilnym mianem Cub, stosowanym również w RAF. Wykorzystywano je z pożytkiem w aeroklubach regionalnych do szkolenia i treningu pilotów sportowych, aż do ich masowej kasacji w pierwszej połowie lat 50. Drugą grupę stanowiły samoloty transportowe, w większości Douglas C-47 Dakota pochodzące z demobilu i częściowo z dostaw Lend Lease dla ZSRR. Wszystkie miały za sobą frontową przeszłość. Byli to zarówno weterani z D-Day 6 czerwca 1944 r., operacji Market-Garden z września 1944 r. i operacji Varsity - desantu na prawym brzegu Renu w marcu 1945 r. Wszystkie wymagały remontu i prac adaptacyjnych. Zapewnił to zniszczony i odbudowywany polski przemysł lotniczy. Mało znany jest fakt, że samolotem flagowym tzw. „prezydenckim z numerem 1 był właśnie C-47A wyremontowany i przebudowany w PZL Mielec. Dakoty latały przez wiele lat na dalekich zagranicznych trasach, tam gdzie nie wystarczał zasięg Li-2. Ostatnie sprzedano zagranicę do tzw. strefy dolarowej. Do transportowych należały również Cessna UC-78 Bobcat nadające się do małej komunikacji i dla szkolenia załóg. Nie okazały się jednak zbyt praktyczne, czy też nie potrafiono ich właściwie wykorzystać i przedwcześnie wycofano z eksploatacji. Były jeszcze pojedyncze egzemplarze innych maszyn o czym dalej.

Samoloty z demobilu stanowiły właściwie temat przemilczany. Ciesząc się wśród lotników dobrą opinią nie były przez władze zbyt eksponowane. W epoce dominacji sprzętu pochodzącego z ZSRR i zrusyfikowanego dowództwa pomniejszono ich wartość użytkową. Pomimo oficjalnie wyrażanych, tendencyjnie przesadzonych zdań o niskich walorach tego sprzętu środowisko lotnicze uważało go za wartościowy i pewny w użyciu, pod warunkiem prawidłowej obsługi i zachowania reżimów eksploatacyjnych. Zachowały się w dobrej pamięci tych, którzy mieli możliwość latania na Cubach, Dakotach i Bobcatach w okresie powojennym.

Dopiero po upływie wielu dekad i zmianach na scenie politycznej stało się możliwym pełne przedstawienie dziejów tych samolotów w lotnictwie polskim

## Piper L-4 Grasshopper

Jednym z najbardziej popularnych samolotów świata był mały górnopłat J-3 produkowany przez amerykańską wytwórnię Piper Aircraft Company Ltd. O jego wartości świadczyły zarówno dobre własności lotno-pilotażowe co prostota konstrukcji jak i przystępna cena oraz niskie koszty eksploatacji. Samolot miał estetyczny wygląd o dobrze dobranych proporcjach i właściwych kształtach. Podobał się, był lubiany przez użytkowników. Istniało duże zapotrzebowanie na taki sprzęt i pomimo istnienia znacznej konkurencji Piper J-3 Cub zdobył na wiele lat dominującą pozycję w tej klasie maszyn.

Początki konstrukcji sięgają roku 1929 kiedy amerykański przemysłowiec i entuzjasta lotnictwa William Thomas Piper odkupił upadającą małą wytwórnię samolotów Taylorcraft Aircraft Corporation. Na stanowisku głównego konstruktora pozostał były właściciel Gilbert Taylor. Podstawowym produktem był wówczas górnopłat sportowy E-2. Po odejściu Taylora w 1936 r., jego miejsce zajął młody technik, syn francuskiego emigranta - Walter Corey Jamoneau, który przedstawił projekt nowej konstrukcji: Piper J-2, protoplastę rodziny Cubów. Był to górnopłat zastrzałowy o konstrukcji mieszanej, z przewagą metalu,

pokryty płótnem, napędzany silnikiem o mocy 65 KM, przeznaczony do szkolenia w pilotażu i uprawiania turystyki lotniczej. Wkrótce powstała ulepszona wersja J-3 Cub, która zdobyła dużą popularność. Do grudnia 1941 r. kiedy Stany przystąpiły do II wojny światowej wyprodukowano 8673 Cuby w różnych wersjach i odmianach, przeważnie dla odbiorców cywilnych.

W styczniu 1941 r. J-3 wygrał konkurs na samolot obserwacyjno-łącznikowy dla USAAF rozpoczynając nową, wojskową karierę. Dla prób zakupiono cztery cywilne J-3, nadając im wojskowe oznaczenie YO-59. Zamówione następnie dla USAAF były budowane w dużych seriach. Oznaczenie początkowo jako O-59 (O=Observation), zostały w kwietniu 1942 r. przemianowane na L-4 (L=Liaison). Produkowano je w wersjach rozwojowych od A do J, różniących się szczegółami konstrukcji, wyposażeniem, silnikami i śmigłami. Produkcję dla wojska zakończono w 1945 r. dostarczając 5548 egzemplarzy L-4. Po wojnie budowano nadal wersję cywilną J-3 i warianty rozwojowe. Ostatnie samoloty oddano w 1950 r. wypuszczając do tego czasu 23512 sztuk we wszystkich wersjach i odmianach ziemnych i wodnych, cywilnych i wojskowych. Piper Cub/Grasshopper był zatem jednym z najliczniej budowanych samolotów świata.

W służbie USAAF L-4 stosowano jako wielozadaniowy: łącznikowy, obserwacyjny - dla korygowania celności ognia artylerii, sanitarny do transportu rannych, pomocniczy-universalny np. do przeciągania linii telefonicznych, zadymiania przedpoja, przechwytywania rozkazów, zrztu meldunków, wykonywania zdjęć itd. Używane były na wszystkich teatrach działań wojennych. Początek przypadł na listopad 1942 r. podczas operacji Torch - lądowania sił alianckich w Afryce Północnej. Później kolejno: na Półwyspie Apenińskim, we Francji i dalej na kontynencie, na Pacyfiku, w Azji Płd. Wschodniej, na Aleutach itd. Nazwę Grasshopper - konik polny L-4 otrzymał wspólnie z innymi samolotami tej klasy: Taylorcraft L-2 i Aeronca L-3. Piper pomimo wielu zalet miał swoje narowy i ograniczenia. Były to jednak drobnostki łatwe do opanowania nawet przez początkujących pilotów. Zdobywał uznanie wszędzie tam gdzie się pojawił, a jego popularność sprawiła, że do dzisiaj w świecie jest doceniany. Obecnie w użyciu znajduje się nadal pokaźna liczba, w tym wiele wyprodukowanych przed 1945.

Jednostki USAAF stacjonujące w Wielkiej Brytanii otrzymały, poczynając od 1942 r. - 2312 L-4 w wersjach: A, B, H i J. Większość została przemieszczona po inwazji, z jednostkami na kontynent. W samym RAF nie było zbyt wiele tych maszyn. W sumie zaledwie 30 sztuk J-3 i L-4, którym pozostawiono cywilną nazwę Cub. Najwięcej bo 21 pochodziło z rekwizycji samolotów cywilnych J-3: 15 brytyjskich, 1 płd. afrykański, 1 irlandzki i 4 indyjskie. W ramach Lend Lease Act dostarczono na Wyspę 4 L-4, a 5 przejęto we Włoszech bezpośrednio od USAAF. Nawiasem mówiąc stanowiły one wyposażenie utworzonej ad hoc polskiej eskadry obserwacyjnej działającej z polsko-brytyjskimi załogami w maju i czerwcu 1944 r. na rzecz artylerii 2 Polskiego Korpusu gen. Andersa (przed sformowaniem regularnego 663 Dywizjonu Samolotów Artylerii - 663 DSA). To od ich nazwy Cub = Kub powstała później spolszczona nazwa „Kubuś” przyjęta nieoficjalnie dla Austerów użytkowanych przez 663 AOP Sq.

Po zakończeniu działań wojennych w Europie pozostało ponad 2000 L-4. Zakupiono je w anglo-amerykańskiej strefie okupacyjnej Niemiec w tzw. Bizonii na nieczynnych lotniskach Luftwaffe zamianionych w składnice sprzętu pochodzącego z demobilu. Wystawione na sprzedaż były wycenione zależnie od stanu technicznego od 150 do 550 USD. Transakcje prowadzono od grudnia 1945 r. do listopada 1947 r.

Nabywcami były: Belgia, Czechosłowacja, Dania, Francja, Holandia, Luksemburg, Norwegia, Szwecja, Szwajcaria, Wielka Brytania i Włochy. W połowie 1946 r. samolotami tymi zainteresował się nasz Departament Lotnictwa Cywilnego w Ministerstwie Komunikacji. Istniało duże zapotrzebowanie w aeroklubach regionalnych na samoloty przydatne do nauki pilotażu. Oczekiwano, że Pipery wypełnią tę lukę. DLC/MK zamówił 300 sztuk L-4 oraz 50 nieco większych Stinson L-5 Sentinel. Sprawy formalno-prawne, finansowe i transport załatwiał polskie biuro handlowe w Paryżu występujące pod nazwą: Biuro Odbioru i Transportu Demobilu Amerykańskiego dla Polski. Instytucja ta nabyła wówczas dla kraju znaczne ilości sprzętu jak: samochody ciężarowe, terenowe, specjalistyczne, motocykle, tabor kolejowy, statki Liberty, żurawie portowe etc. Na zakup Piperów zdecydowano się stosunkowo późno kiedy zapasy były mocno przetrzebione. Zdążono już wykupić większość samolotów znajdujących się w najlepszym stanie, nadających się do natychmiastowego użycia. Wybór samolotów i ich odbiór techniczny zapewniał zespół specjalistów powołany przez DLC we wrześniu 1946 r. składający się z 11 osób pod kierownictwem majora M. Zabłockiego. Znajdowały się tu postacie znane w świecie lotniczym m.in.: inż. Kazimierz Dzwonkowski, inż. Witold Leja, inż. Roman Weigl, Antoni Matheus, Władysław Janica i Władysław Zielniewicz. Pod koniec września 1946 r. zespół wyjechał do amerykańskiej strefy okupacyjnej Niemiec gdzie został skierowany do bazy demobilu lotniczego USAAF nr 2 na lotnisku położonym koło Goeppingen (40 km od Stuttgartu). Zespół przystąpił do oglądu samolotów 3 października 1946 r. Pracę zakończył po prawie 6 miesiącach: 23 marca 1947 r. Ostatecznie wyselekcjonowano wg jednych źródeł 130, według drugich 142, samoloty L-4 w wersjach: A,B,H i J, w tym jeden Taylorcraft L-2A. Ze Stinsonów L-5 zrezygnowano.

Pierwszy Piper L-4H przybył do Polski drogą powietrzną w połowie stycznia 1947 r. Panowała wówczas ostra zima i lotniska były pokryte śniegiem. Większy transport kolejowy z 64 Piperami dotarł do Słupska w drugiej połowie stycznia, a drugi z kolejnymi 66 samolotami w pierwszym połowie marca 1947 r. Dla ochrony przed wpływami atmosferycznymi i dalszą dewastacją zmagazynowano je w przestronnej hali sterowcowej znanej m.in. z pobytu sterowca ITALLIA z gen. pil. Umberto Nobile; podczas przelotu do bieżąca północnego w 1928 r.

Według orzeczenia komisji odbioru żaden z dostarczonych samolotów nie nadawał się do natychmiastowego użycia. Wszystkie wymagały dokładnego przeglądu, przy czym jedne potrzebowały niewielkich napraw inne wykonania większego zakresu prac, łącznie z nowym opłótnieniem. Pierwsze partie samolotów skierowano do kilku zakładów: Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych w Łodzi, Okręgowych Warsztatów Lotniczych w Bydgoszczy, Gdańsku, Poznaniu i w Warszawie. Remontowano je również w PZL WSK Mielec i Świdnik oraz w Szybowcowych Zakładach Doświadczalnych w Bielsku. W drugiej połowie marca 1947 r. oblatano pierwsze wyremontowane L-4, z LWD na lotnisku Łódź-Lublink, a z OWL Bydgoszcz na lotnisku Fordon. Pierwszy L-4H został zarejestrowany 25 marca 1947 r. v otrzymując znaki SP-AFX. Użytkownikiem był Inspektorat Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych w Bydgoszczy. Kolejne Pipery otrzymały instytucje i przedsiębiorstwa lotnicze: Zarząd Główny Ligi Lotniczej, Lotnicze Warsztaty Doświadczalne, Redakcja Czasopism Lotniczych, Komenda Główna Powszechnej Organizacji SEUŻBA POLSCE i wszystkie istniejące wówczas aerokluby regionalne. Jeden z ostatnich L-4 trafił do wojska. Oddany

## Polish Wings

do dyspozycji kpt. pil. inż. Eugeniusza Stankiewicza służył do lotów służbowych pomiędzy Warszawą, Mielcem, a Bielskiem w okresie budowy jego samolotów Kania. Pipery zademonstrowano po raz pierwszy publicznie podczas pokazów 17 września 1947 r. na lotnisku Mokotowskim. Dziewięć samolotów przeleciało wówczas w szyku klucz. Prowadzącym był znany lotnik kpt. pil. rez. Michał Goszczyński (ex RAF-PSP) z Aeroklubu Warszawskiego. W następnym roku - 22 lipca, L-4B SP-AIZ z Aeroklubu Wrocławskiego, toczony po jezdnii, wziął udział w paradzie z okazji zlotu młodzieży we Wrocławiu. W tym czasie Pipery stały się znane z uczestnictwa w pokazach i defiladach lotniczych. L-4H SP-AGM był pierwszym prywatnym samolotem należącym do Władysława Zielniewicza, zarejestrowanym w Polsce po wojnie. Kilka lat później jeszcze w PRL, dołączyły do niego prywatne: SP-AMH, SP-AKR, SP-AMB. W grudniu 1949 r. 10 L-4 odsprzedano do Bułgarii. W Polsce remontowane Pipery były stopniowo oddawane do użytku, zdecydowana większość do końca 1949 r. i reszta pojedynczych w 1950 r. Ostatni L-4H SP-AMC dla aeroklubu regionalnego został zarejestrowany 14 sierpnia 1950 r. W tym samym roku oddano jeden nierzejestrowany L-4A do dyspozycji wojska. Ostatnim samolotem, z tej partii zakupów przeznaczonym do użytku był Taylorcraft L-2A SP-ALW.

Ograniczenia narzucone po oględzinach technicznych sprawiły, że Pipery zostały zdyskwalifikowane jako sprzęt aeroklubowy przeznaczony do nauki pilotażu podstawowego. W aeroklubach regionalnych wykorzystywano je do lotów nawigacyjnych po trasie i do szkolenia w pilotażu bez widoczności horyzontu czyli tzw. lotów ślepych. W instytucjach używane były do służbowych lotów łącznikowych. Pomimo pośpiesznej wojennej produkcji i przeznaczenia mającego cechy produktu jednorazowego użytku, a w praktyce frontowej, krótkotrwałej eksploatacji w warunkach bojowych i przebywania cały czas na otwartej przestrzeni, Pipery okazały się nad wyraz wytrzymałe. Oficjalnie starano się nadać im cechy sprzętu niepełnosprawnego, ale u użytkowników cieszyły się pełnym uznaniem. Samotekcyjnie były zaskądziwająco proste. Tak jak każdy samolot miały swoje słabe strony. Otwierało się tu pole do działania dla wynalazców i racjonalizatorów wprowadzających poprawki do konstrukcji płatowca. Wobec tego, że wyeksploatowane silniki nie dawały pełnej mocy wprowadzono limity dla masy użytecznej zabieranej na pokład samolotu. Nie będąc pewnym ukrytej korozji zastosowano zakaz wykonywania głębokich zakrętów, gwałtownych ewolucji i lotu nurkowego powyżej 140 km/h. Niewielka pojemność zbiorników paliwa ograniczała zasięg do 250 km. Co do właściwości eksploatacyjnych - należało kategorycznie przestrzegać włączania pogrzewacza gaźnika w locie ze zniżaniem. Silnik Continental A-65-8 był w tym względzie kapryśny i przy przechłodzeniu zatrzymywał się bez możliwości uruchomienia w locie. Pozostawało wówczas przymusowe lądowanie w terenie przygodnym. Innym ograniczeniem był obowiązek oszczędnego używania hamulców kół. Bardzo efektywne, widocznie zbyt energiczne, poza groźbą kapotażu powodowały przesunięcie ogumienia na obręczy doprowadzając do naruszenia lub ścięcia wentyla. Przy braku części zamiennych groziło to unieruchomieniem samolotu.

Pipery były poddawane licznym przeróbkom modernizacyjnym. Pilnym działaniem jakie podjęto były drobne poprawki konstrukcyjne zmierzające do przedłużenia czasu lotu. Pierwszymi, który wprowadził w 1947 r. stałe zmiany w instalacji paliwowej był wspomniany Władysław Zielniewicz z Aeroklubu Łódzkiego. We własnym SP-AGM zabudował dodatkowe zbiorniki w skrzydłach połączone ze zbiornikiem głównym

w kadłubie. Kpt. pil. Eugeniusz Stankiewicz w swoim dyspozycyjnym L-4A 43-29161 zabudował w tyle kabiny kanister 20 l, z którego paliwo było przepompowywane do zbiornika głównego za pomocą ręcznej pompy. Czynność tę można było wykonać zarówno w locie jak i podczas postoju na ziemi. W Aeroklubie Warszawskim przedsięwzięto koncepcję przebudowy posiadanych Piperów według pomysłu mistrzów: Mieczysława Kuligowskiego - kierownika technicznego AW na Gocławiu i Franciszka Chądzińskiego mechanika-racjonalizatora. W kadłubach montowano na stałe dwa kanistry o łącznej pojemności 45 l połączone przewodami i pompą paliwową (zabudowaną u nasady lewego skrzydła) ze zbiornikiem głównym. Podwojenie zapasu paliwa pozwoliło na przedłużenie czasu trwania lotu do 5 h i zasięgu do 550 km. Oprócz modernizacji instalacji paliwowej, wprowadzono na innych egzemplarzach ulepszony system odprowadzania spalin i nowy układ ogrzewania kabin, a ponadto - na wszystkich sposób oznaczenia białą kreską opony przy piąście dla ostrzeżenia o ewentualnym przesunięciu ogumienia względem obręczy. W wielu Piperach w miejsce zużytych kółek ogonowych zastosowano płożę z metalową rolką z samolotu Junak-2. Do drobnych, ale istotnych przeróbek należało zastosowanie w SP-AGX remontowanym w SZD Bielsko, szybowcowej rurki Pitota, zamocowanej w miejsce zagubionej oryginalnej rurki aerodynamicznej mającej proporcje ołówka przymocowanej na lewym przednim przeciwzatrzaśle skrzydła. Obawa przed ukrytą korozją rur nie była płonna. Pierwszym takim przypadkiem był incydent z SP-AGE z Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie, kiedy 28 czerwca 1948 r. samolot uległ wypadkowi przy lądowaniu w Tegoborzu. Przyczyną było pęknięcie skorodowanej od środka rurki łącznikowej podwozia. Po tym wypadku polecono wymianę tych elementów na nowe wykonane w warsztatach aeroklubowych. Na L-4A SP-AGD z Aeroklubu Warszawskiego mającym, większość, z wymienionych zmian modernizacyjnych przeprowadzono, poczynając od 15 lipca 1949 r., w Głównym Instytucie Lotnictwa, próby zdatności i użytkowania. Pilotem był Wiktor Pełka. Samolot oceniono pozytywnie, rekomendując zastosowanie tych zmian w pozostałych L-4.

W warsztatach aeroklubów regionalnych zastosowano kilka Piperów do nauki pilotażu bez widoczności horyzontu. Zestaw przyrządów pokładowych uzupełniono o sztuczny horyzont i chyłomierz-skrotomierz. Dyszę Venturi potrzebną do napędu przyrządów montowano zazwyczaj na lewej burcie, tam gdzie nie było drzwiczek do kabiny. Oszklenie kabiny w miejscu przedniego fotela było zasłanianie od wewnątrz nieprzezroczystymi białymi firankami ze skasowanych czas spadochronowych. Było kilka znanych L-4 w tej wersji m.in.: SP-AFP, SP-AGF, SP-AGX, SP-AKR, SP-ALD i SP-AML. Podczas remontów kilka egzemplarzy zostało pozbawionych tylnej zaskrzydłowej partii oszklwienia, a kabinę zamieniono w wygodną dwuosobową limuzynę. Był to m.in.: SP-AGE, SP-AHW, SP-AHX, SP-ALD, SP-ALF, SP-ALT, SP-AMB (ten miał tylne owalne oienka w stylu J-3), SP-AML, SP-AML, SP-ANZ, SP-AOA, SP-AOB, SP-AOC, SP-ARF, SP-BAL. Nieliczne otrzymały owiewki na kołach: SP-AHW, SP-AHX, SP-AGF.

Oprócz tych w zasadzie drobnych zmian Pipery L-4 czekały się w Polsce kompleksowo opracowanych wersji specjalistycznych: sanitarnej, rolniczej i wodnej. Przede wszystkim jednak wypróbowano dla nich nowe silniki zastępcze: Walter Mikron III, WN-1 (PZL A-65) i Praga D. Wobec znacznego stopnia zużycia silników Continental najważniejszym zadaniem stało się pozyskanie innych jednostek napędowych. W 1949 r. na L-4J SP-ALA zabudowano silnik rzędowy Walter Mikron III

o mocy 60 KM. Przeróbki dokonano w warszawskich OWL na Gocławiu. Sylwetka samolotu wyszlachetniała - stała się ładniejsza niż w standartowych L-4. Egzemplarz potraktowany jako doświadczalny został oddany do prób w Głównym Instytucie Lotnictwa. Pierwszy lot odnotowano 10 czerwca 1949 r. Pilotem był kpt. pil. Jerzy Szymankiewicz (ex RAF-PSP). Próby wypadły pozytywnie, ale wobec zaniechania dalszych zakupów tego silnika nie podjęto przeróbek innych egzemplarzy. SP-ALA był później użytkowany w Aeroklubie Warszawskim do grudnia 1951 r., czyli początku wielkiej kasacji Piperów.

W 1949 przeszedł próby na hamowni w PZL nowy czterocylindrowy silnik w układzie płaskim WN-1 (PZL A-65) o mocy 65 KM opracowany przez mgr inż. Witolda Narkiewicza. W warsztatach CSS zamontowano go na L-4H SP-AOA, który oddano do badań w GIL. Pierwszy lot został wykonany 12 lipca 1950 r. przez kpt. pil. Włodzimierza Giedymina. Silnik był udany, ale przemysł nie podjął seryjnej produkcji. SP-AOA latał z WN-1 do grudnia 1950 r. kiedy zastąpiono go importowanym czeskosłowackim płaskim Praga D o mocy 75 KM. Wersja ta wymagała większych zmian w konstrukcji płatowca. Projekt adaptacji opracowano w 1950 r. w Wydzielonej Grupie Konstrukcyjnej CSS we Wrocławiu pod kierunkiem prof. dr inż. Jerzego Teisseyre. Łoże silnika spawane z rur stalowych wykonano w CSS w Warszawie, a montaż całości w warsztatach GIL na Okęciu. L-4H SP-AOA z silnikiem Praga D został oblatany w GIL 11 stycznia 1951 r. przez kpt. pil. Wiktora Pełkę. Próby w locie wykazały znaczną zawodność silnika z winy wad fabrycznych. Dotyczyło to szczególnie łożysk tocznych wału korbowego. W efekcie dano silnikowi ograniczoną rekomendację z zaleceniem dokonania zmian modernizacyjnych. Dysponujący większą mocą Praga D wypróbowano z zamiarem zastosowania go na dokonywanej seryjnie adaptacji L-4 na samolot sanitarny. W 1950 r. inż. Tadeusz Chyliński opracował w Głównym Instytucie Lotnictwa projekt przeróbki Pipera na wersję przeznaczoną do transportu chorego umieszczonego na noszach. Leżysko dla noszy usytuowano na górnej kracie kadłuba za kabiną pilota. Nowe profilowanie grzbietu kadłuba zostało wykonane jako pokrywa o szkieletcie metalowym z kształtowników duralowych pokryty płótnem. Silnik Praga D miał ręczny rozrusznik. Na piastę śmigła nałożono kołpak. Obręcze kół wyposażono w dodatkowy hamulec ręczny, którym można było blokować koła podczas postoju na pochyłym polu. Prototyp tej wersji L-4A SP-ARF wykonał pierwszy lot w połowie lipca 1951 r. Pilotem był inż. Andrzej Abłamowicz. Próby w locie wykonano latem tego roku w Instytucie Lotnictwa. Z kolei OWL nr 4 w Gdańsku podjęły seryjną przebudowę 14 egzemplarzy wziętych z aeroklubów w tym: SP-ADH, SP-AFU, SP-AIZ, SP-AKC, SP-AMD, SP-AOE etc. Wszystkie otrzymały silniki Praga D. W połowie listopada 1951 r. przekazano pierwszą partię 6 egzemplarzy seryjnych i wkrótce pozostałe. Skierowano je do służby w większych ośrodkach miejskich. Dwa otrzymała Łódź, a po jednym: Białyсток, Bydgoszcz, Częstochowa, Gdańsk, Kielce, Kraków, Lublin, Olsztyn, Poznań, Rzeszów, Szczecin, Warszawa i Wrocław. Z eksploatacji wycofano je w 1955 r.

Kolejną odmianą specjalistyczną była wersja rolnicza przeznaczona do zwalczania szkodników upraw rolnych. Inicjatywie tej patronowały Polskie Linie Lotnicze LOT mające w swoim programie świadczenie usług dla gospodarki rolnej i leśnej. Projekt przeróbki zlecono do Instytutu Lotnictwa gdzie opracowanie wykonał inż. Zygmunt Toczek. Przeróbka została wykonana w warsztatach PLL LOT na Okęciu na 14 Piperach przejętych od aeroklubów. Zmiana polegała

na wstawieniu do kabiny (w miejsce II fotela) zbiornika na 120 kg sproszkowanych środków owadobójczych i montażu pod spodem urządzenia rozpylającego. Prototyp SP-AGC wypróbowano w Instytucie Lotnictwa w czerwcu 1952. Przebudowane samoloty miały znaki: SP-AGC, SP-AGM, SP-AGZ, SP-AHB, SP-AHI, SP-AHN, SP-AIE, SP-AIH, SP-AIT, SP-AKR, SP-AMB, SP-ANY, SP-ANZ, SP-AOF. Rolnicze Pipery wykorzystano latem 1952 na Pomorzu Zachodnim w wielkiej akcji zwalczania stonki ziemniaczanej. Rozpylono wówczas 16,6 ton proszków na powierzchni 5669 ha. Akcję powtórzono następnego lata. Wszystkie L-4 w wersji rolniczej wycofano w grudniu 1953 r. Do czasów współczesnych przetrwały dwa egzemplarze: SP-AKR i SP-AMB zakupione przez osoby prywatne i przywrócone do pierwotnej postaci L-4. Utracono je w katastrofach 30 września 1983 r. i 30 marca 2002 r..

Przewidując konieczność szkolenia pilotów wodnosamolotów przed ich planowanym wprowadzeniem do użytku w lotnictwie polskim, Wydział Lotniczy Zarządu Głównego Ligi Przyjaciół Żołnierza, zlecił Oddziałowi CSS we Wrocławiu opracowanie projektu przeróbki Pipera na wodnosamolot pływakowy. Autorami adaptacji byli: prof. dr inż. Jerzy Teisseyre i mgr inż. Stanisław Mosica, którzy zaprojektowali oryginalne podłozie na drewnianych pływakach. Samolot L-4H SP-AFY poddano przeróbce w Instytucie Lotnictwa. Napęd stanowił nowy silnik Praga D. Pierwszy lot został wykonany 10 października 1954 r. Pilotem był mgr inż. Andrzej Ablałowicz z Instytutu Lotnictwa. Bazę wodnosamolotu stanowiła nowa przystań LPZ na Wiśle przy Wale Miedzyszynskim nieopodal Gościłowa. SP-AFY wykonał następnie przelot do Mrągowa, gdzie zrealizowano program prób w locie i na wodzie startując z powierzchni tamtejszych jezior. Loty trwały do 23 października. W tym czasie wykonano 66 startów. Wyniki były obiecujące. Start, lot i wodowanie przebiegały prawidłowo. Samolot nadawał się do szkolenia pilotów. Konstrukcję oceniono jako udaną. Piper SP-AFY w wersji wodnej na pływakach był pierwszym samolotem w tym układzie zrealizowanym w Polsce po zakończeniu II wojny światowej. Ku zaskoczeniu realizatorów sprawa nie miała dalszego ciągu. Nie było wiadomo pod wpływem jakich czynników zrezygnowano z koncepcji. Samolot został odstawiony do hangaru i skasowany w rejestrze KCSP. Dopiero w 1963 r. przekazano go w formie daru dla pilota seniora Pawła Żołotowa. Zdemontowane wówczas zostały pływaki z goleniami i przywrócono silnik Continental A-65-8. Samolot zmienił właścicieli. Obecnie lata nadal z tradycyjną rejestracją SP-AFY i barwną kolorystycznie szatą w stylu USAAF D-Day.

Ze 130 (142?) dostarczonych do Polski Grasshopperów uruchomiono i oddano do użytku 125 egzemplarzy, a zatem zdecydowaną większość, a nie znikomą część jak wieściła propaganda. Pozostałe przeznaczone na części zamienne. Od 1951 r. rozpoczęto systematyczną akcję kasacji Piperów. Wycofywano nawet płatowce dopiero co po wykonanym remoncie. Oficjalnie wysuwano jakieś niedorzeczne argumenty, ale wszyscy wiedzieli, że to co najbardziej przeszkadzało ówczesnym decydentom, to była zachodnia proweniencja konstrukcji. Ocalały tylko nieliczne egzemplarze. W ostatnich latach egzystowało u nas siedem sztuk L-4/J-3. Dwa zostały zniszczone w wypadkach, jeden jest eksponatem muzealnym, cztery pozostają w stanie nadającym się do lotu. Z tego dwa pochodzą z partii sprowadzonej w 1947 r., a dwa z ostatnich zakupów zagranicą. W mniemaniu powojennego środowiska lotniczego Piper L-4 w porównaniu np. z Po-2, oprócz wspomnianych drobnych niedogodności stanowił wzór cech wszelakich i dawał nową jakość latania. Wielu chciało by mieć taki samolot do użytku własnego, zdolny

do startu i lądowania nawet z małego skrawka ziemi. Pomimo upływu kilku dekad jest wspomniany ciepło i sentymentem. W Polsce, podobnie w świecie, Piper Cub jak inne kultowe pojazdy zdobyły stałą pozycję. Ma swoich zagorzałych zwolenników, którzy przywracają do życia beznadziejnie zrujnowane płatowce, budują ich repliki, albo Cubopodobne samoloty. Swoją obecnością na różnych imprezach świadczą o niegasnącej popularności tego nader udanego w swej prostocie, małego samolotu dla wszystkich.

## Douglas C-47 Skytrain, Dakota

Jeśli jakkolwiek samolot zasłużył na miano legendy i to za swojego istnienia, był nim niewątpliwie transportowy DC-3/C-47. Trafnie rozwiązana konstrukcja stanowiła produkt zakładów Douglas Aircraft Co w Oklahoma City i Long Beach. Poza oficjalnymi nazwami Skytrain w USAAF i Dakota w RAF miał wiele nieoficjalnych przydomków od żołnierzy: Flying Work Horse do familiarnych: Grand Old Lady. Pozycję w historii lotnictwa zawdzięczał nie tylko dużej liczbie wyprodukowanych płatowców, ale znaczeniu i przydatności na polu walki. Według oficjalnie wyrażanych opinii C-47 należał do pierwszej dziesiątki typów uzbrojenia, które walnie przyczyniły się do wygrania II wojny światowej.

Nowoczesny DC-3 (Douglas Commercial) będący następcą DC-1 i DC-2 wykonał pierwszy lot w grudniu 1935 r. Samolot przeszedł długą drogę rozwoju początkowo jako pasażerski z silnikami Wright Cyclone poprzez różne wersje, z bombowymi włącznie, po najbardziej rozpoznanym transportowym C-47 z silnikami w układzie podwójnej gwiazdy Pratt-Whitney R-1820-92 Twin Wasp. Oblatany w 1941 r. mógł zabrać na pokład 4,5 tony ładunku, dysponując zasięgiem ponad 2000 km, a zatem bardzo dużo, jak na ówczesne standardy dla samolotów tej klasy. Na C-47 istniało duże zapotrzebowanie, był sprzętem, na który oczekiwały jednostki lotnictwa transportowego jak i oddziały wojsk powietrzno-desantowych. W 1941 r. uruchomiono pośpiesznie produkcję seryjną budując płatowce w dużej liczbie aż do 1945 r. Najbardziej liczną wersję C-47A dostarczano również w ramach porozumienia Lend-Lease Act do Wielkiej Brytanii, gdzie w RAF otrzymała nazwę Dakota i do ZSRR jako Si-47. Z licencji budowano je w ZSRR pod oznaczeniem PS-84 i później jako Li-2, a ponadto w Japonii jako Showa L2D (oznaczony „Tabby” w alianckim kodzie rozpoznawania samolotów japońskich). Łącznie wyprodukowano około 13000 w różnych wersjach i odmianach licencyjnych, z tego 10655 samych C-47. Poza tym zaistniał w postaci szeregu wersji rozwojowych i specjalistycznych: C-39, C-41, C-42, C-48, C-49, C-50, C-51, C-53, C-68 i C-117. Należał zatem do grupy najliczniej budowanych samolotów II wojny światowej. W klasie samolotów transportowych C-47 stał się rozwiązaniem problemu. Był zaprzeczeniem dotychczas wyznawanej doktryny wykorzystywania wycofanych z użytku starych bombowców o ciasnym wnętrzu, do celów transportu lotniczego. W RAF były to np. Harrow czy Bombay, a w Polsce Fokker F-VII/3mW. Konkurencją dla DC-3 samoloty komunikacyjne jak np. Boeing 247, w pościgu za zwiększeniem prędkości lotu otrzymały kadłuby o małym przekroju poprzecznym, mieszczącym dwa rzędy foteli z wąskim przejściem, poważnie ograniczające możliwość wykorzystania w wersji cargo. C-47 dla odmiany miał przestronny i pakowny kadłub, odpowiednio szeroki i wysoki na ponad 180 cm, zapewniający swobodne poruszanie się skoczków w pozycji wyprostowanej. Duże wrota umieszczone na lewej burcie ułatwiały załadunek samochodów terenowych Jeep nie wspominając o motocyklach. Dysponując znaczną nadwyżką mocy

zespołu napędowego C-47 miał możliwość holowania szybowców transportowych, to też fabrycznie wyposażono je w zaczep umieszczony w ogonie. Holowanymi były przeważnie amerykańskie. WACO Hadrian i brytyjskie Airspeed Horsa. Samolot Douglasa był pierwszym transportowcem odznaczającym się takimi walorami użytkowymi. Czyniło to go niezwykle przydatnym w swojej roli, przede wszystkim w transporcie ładunków i desantowaniu z powietrza wojsk spadochronowych.

Po wojnie w lotnictwie polskim flota C-47 stanowiła pokaźną grupę 26 samolotów pochodzących w większości z zakupów sprzętu zdemobilizowanego i kilku z Lend Lease via ZSRR, nota bene były to pierwsze C-47 przekazane lotnictwu polskiemu w 1944 r. Partię 20 z demobilu USAAF zakupiono w 1946 r. Płatowce pochodziły z wczesnych serii produkcyjnych zamówionych w 1942. Jedynie dwa były z 1943 r. Wszystkie miały za sobą przeszłość frontową. Większą część: 11, otrzymało wojsko, a 9 - Polskie Linie Lotnicze LOT. Sprowadzono je w kwietniu 1946 r. Kilka pierwszych znajdujących się w najlepszym stanie dopuszczono do lotu już w maju tego roku. Transportowce były pilnie potrzebne i przekazano je do użytku w malowaniu maskującym z czasu wojny z siedzeniami dla pasażerów umocowanymi po bokach na burtach kabiny. Później po remontach prowadzonych od 1946 r. w PZL Mielec większość doprowadzono do standardu komunikacyjnych DC-3. Dotyczyło to zwłaszcza samolotów cywilnych. Kabiny dla pasażerów zostały wyposażone w izolację dźwiękochłonną, ogrzewanie, bufet, przedział bagażowy i toaletę. Początkowo montowano tam fotele dla 21 pasażerów, a później dodatkowe 3 fotele i następnie jeszcze 2, Wstawiono również jeszcze jedno siódme okienko koło drzwi. Wymieniono także wyposażenie radiowo-nawigacyjne i usunięto z grzbietu kadłuba zbędną kopułkę dla astronawigacji. W PLL LOT C-47 były wykorzystywane na trasach zagranicznych. Dla wojska pierwszym, wyposażonym w wersji salonka był flagowy C-47A oznaczony liczbą „1” będący samolotem dyspozycyjnym Prezydenta RP. Gabinetowy wystrój wnętrza przedstawiony jest na ilustracji. Podobnie, choć mniej wyszukanie zostały wyposażone samoloty z numerami „2” i „3” przeznaczone dla premiera i naczelnego dowódcy WP. Reszta wojskowych C-47A miała pozostawione pierwotne wyposażenie kabiny ładunkowej ze składanymi siedzeniami wzdłuż burt i uchwytami do mocowania ładunków na pokładzie. Pod sufitem znajdowała się stalowa lina do zawieszania karabińczyków linek samowyczechu czas spadochronowych. W ogonie pozostawał nadal zaczep dla liny holowniczej szybowców. Jeden C-47A przydzielony do OSL w Dęblinie został przystosowany do szkolenia nawigatorów oraz dla przyuczenia pilotów myśliwskich w sprowadzaniu i zejściach do lądowania w warunkach ograniczonej widoczności. W kabynie pasażerskiej urządzono 8 stanowisk radiowo-nawigacyjnych. W każdym z nich zabudowano podstawowe przyrządy nawigacyjne: busole, wysokościomierz, prędkościomierz i chronometr. Na poszczególnych pulpach znajdowały się na przemian: automatyczny radiokompas ARK-1, radiopółkompas RPK-2 lub RPK-10, radiostacja RSJ-6K oraz celownik bombowy optyczny OPB-1R.

Poprawna nazwa samolotów zakupionych z demobilu USAAF brzmiała: Douglas C-47A Skytrain. W Polsce przyjęto jako bardziej chwytliwą: Dakota nadaną w brytyjskim RAF. Dało to niewłaściwą zbitkę nazw. W odróżnieniu od frontowych Li-2 mających na grzbiecie ruchomą wieżyczkę z k.m., C-47A nie był uzbrojony. Jedynie w okienkach kabiny ładunkowej znajdowały się okrągłe otwory, zasłaniające kłapką, umożliwiające prowadzenie ognia z broni ręcznej lub automatycznej przez żołnierzy znajdujących się

## Polish Wings

na pokładzie samolotu. C-47 w porównaniu z Li-2 dysponował zespołem napędowym o większej mocy co znacznie polepszało własności samolotu w locie. Według opinii pilotów, Dakota jak na ciężki dwusilnikowy samolot transportowy była wyjątkowo łatwa w prowadzeniu. Poprawna w pilotażu, nie zbaczająca z kierunku przy rozbiegu, stateczna w locie nie miała narowów jak inne samoloty tej klasy. W tym okresie była to wyjątkowo udana i pożyteczna maszyna. Na początku sierpnia 1944 r. dostarczono do na pół cywilnej Samodzielnej Eskadry Lotnictwa PKWN. Pierwszą polską wojskową jednostką lotniczą wyposażoną w C-47A (vel Si-47) w listopadzie 1944 r., była 2. Samodzielna Eskadra Sztabowa podlegająca bezpośrednio Dowództwu Lotnictwa WP. Samoloty pochodziły z dostaw Lend-Lease Act dla ZSRR. Nieco później: od 25 lutego do 10 marca 1945 r. sformowano pierwszą jednostkę lotnictwa transportowego mającą w wyposażeniu trzy C-47A (Si-47A), była to 6. Samodzielna Eskadra Transportowa Specjalnego Przeznaczenia tzw. „Poselska”. Jednostka pozostawała wówczas w dyspozycji Sztabu Generalnego WP, bazą było lotnisko na Okęciu. Loty były wykonywane na zlecenie Rządu Tymczasowego RP i Naczelnego Dowództwa WP. Jednostkę zreorganizowano w 1946 r. przemianowując na Rządową Eskadrę Transportową (RET) mającą w wyposażeniu Douglasy pochodzące z ZSRR jak również zakupione z demobilu USAAF. Etat był określony na 20 samolotów, ale najwyższy zanotowany stan wynosił 16, w tym: 11 z demobilu USAAF i 5 z Lend-Lease via ZSRR. W 1947 r. rozwiązano RET tworząc w jej miejsce Specjalny Pułk Lotniczy - SPL, składający się z trzech eskadr. C-47A w liczbie 13 stanowiły wyposażenie I. Eskadry SPL. W latach 1947-1948 dwa C-47A znajdowały się w wyposażeniu 9. Samodzielnej Mieszanej Eskadry Łącznikowo Transportowej podporządkowanej organizacyjnie Korpusowi Bezpieczeństwa Wewnętrznego. Wspomniani wcześniej pojedynczy C-47A służył w latach 1952-1953 w dęblińskiej Oficerskiej Szkole Lotniczej. Wycofano go wskutek wyczerpania pełnego rezerwu eksploatacji płatowca.

W lotnictwie wojskowym Dakoty były wykorzystywane zarówno do przewozu osób w lotach służbowych jak również cennych ładunków oraz do wywożenia skoczków spadochronowych. Ponadto brały udział w operacjach specjalnych jak np. wykonywanie pomiarów aerologicznych i pobieranie próbek zanieczyszczeń powietrza z kropel chmur na różnych wysokościach. W lotach zagranicę pasażerami byli dyplomaci i inne ważne osobistości ze świata polityki i kultury. Przewożono również kompletne delegacje: rządową na konferencję pokojową w Poczdamie w maju 1945 r., czy reprezentację świata kultury na Kongres Pokoju w Paryżu w 1946 r. W październiku 1945 r. marszałek Polski Michał Rola Żymierski podróżował Dakotą do Frankfurtu n/M gdzie spotkał się z gen. Dwight Eisenhowerem - dowódcą alianckich wojsk okupacyjnych na Zachodzie Europy. Do kraju przewożono z okupowanych Niemiec zbrodniarzy wojennych wydanych przez Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości do dyspozycji polskich sądów. Transportowano również rewindykowane zabytkowe dzieła sztuki zrabowane przez okupanta, wywiezione i ukryte w głębi Niemiec. C-47A były używane do szybkiego przetrzutu pilnie poszukiwanych leków i wyposażenia szpitali. Wykorzystywano je także do zrzutu ulotek i gazet jednodniowych przed referendum w czerwcu 1946 r. Wiosną 1947 r. Dakoty były zaangażowane do zakrojonej na szeroką skalę akcji zrzutu zaopatrzenia dla powodzian znajdujących się na skrawkach ładu odciętych od świata w dorzeczu Wisły. W dniu 15 lipca 1947 r. Dakota z szachownicami brała udział

w sekretnym przewozie złota i preciozów, (z ewakuowanego w 1939 r. Funduszu Obrony Narodowej) z Wielkiej Brytanii do Polski. Postanowiono wówczas, że zostanie to dokonane tajnie przy okazji eksportacji szczątków gen. Lucjana Żeligowskiego zmarłego na emigracji. Złoty skarb FON vel Depozyt 43 ukryto w skrzyniach po ciskach artyleryjskich, z których utworzono katafalk na pokładzie samolotu. Według innej wersji zdarzenia skarb FON został przewieziony na pokładzie drugiej Dakoty jako poczta dyplomatyczna, eskortowana przez kurierów, w rolę których wcielili się oficerowie z II Oddziału Sztabu Generalnego czyli wywiadu wojskowego. Kilka tygodni później we wrześniu 1947 r. dwa C-47A ze Specjalnego Pułku Lotniczego wykonały rejs z Bukaresztu do Warszawy z transportem 3 ton złota. Sztaby kruszcu stanowiące depozyt rządu RP spoczywały w skarbcu Narodowego Banku Rumuńskiego od września 1939 r. Dowódcami samolotów byli: mjr pil. Tomasz Żyźniewski i ppor. pil. Kazimierz Pieniążek. Lot nad Karpatami miał miejsce w skrajnie niekorzystnych warunkach atmosferycznych: w burzy, zachmurzeniu sięgającym powierzchni ziemi, silnej turbulencji i wyładowaniach atmosferycznych. Dzięki wysokim umiejętnościom załóg eskapada miała pomyślne zakończenie, a samoloty choć z opóźnieniem, ale cało dotarły na Okęcie. Innym pamiętnym ładunkiem również z Bukaresztu była kompletna radiostacja służąca do radiokomunikacji poselstwa RP. Całość mieściła się w kilku skrzyniach. Problemem było umieszczenie na pokładzie kratownicowego masztu z trudem ulokowanego po przekątnej w kabine ładunkowej. Jedną z ostatnich większych akcji przy użyciu polskich Dakot w październiku 1956 r. było wsparcie dostawami leków i żywności mieszkańców Budapesztu zmagającym się z sowiecką interwencją. Lądowano na lotnisku znajdującym się pod obstrzałem. Była to wówczas jedyna pomoc dla Węgrów z zagranicy. W trakcie eksploatacji Dakoty wykazywały się. Kilka skasowano po wypadkach inne wycofano z użytku wskutek wypracowania pełnego rezerwu płatowca. Największy ubytek nastąpił w 1958 r. kiedy 8 C-47A (4 wojskowe i 4 cywilne) sprzedano formalnie do Iranu. Przemalowane samoloty wojskowe otrzymały nową kolorystykę i rejestrację cywilną. Z całej powierzchni płatowca zmyto barwy maskujące pozostawiając naturalny kolor duralu z czarnymi napisami i flagą narodową na usterzeniu pionowym. Rok ten był ostatnim w eksploatacji Dakot w PLL LOT. W wojsku prawdopodobnie pozostało kilka najbardziej użytych, które wycofano na początku lat 60. Grand Old Lady pozostała po sobie wśród polskich załóg, tak jak gdzie indziej, jak najlepszą pamięć. Łatwa w pilotażu, mocna i wytrzymała, a ponadto ekonomiczna, była samolotem ponadczasowym stanowiącym milowy krok w rozwoju konstrukcji lotniczych.

### Cessna UC-78 Bobcat

Zgrabny dwusilnikowy dolnopłat z wytwórni Cessna Aircraft Company Incorporated w Wichita, Kansas, został zbudowany z myślą o zastosowaniu w lokalnej komunikacji lotniczej. Oblatany w marcu 1939 r. zrobił jednak większą karierę jako wojskowy samolot szkolny i lekki transportowy przeznaczony do przewozu 4 pasażerów. Pomimo nowoczesnej formy wolnonośnego dolnopłata z chowanym podwoziem mechanizacją płata i nastawnymi śmigłami, zachował strukturę płatowca z minionej epoki: drewniany płat nośny i kratownicową konstrukcję kadłuba spawaną z rur stalowych. Napęd stanowiły dwa silniki gwiazdowe Jacobs R-775-9, każdy o mocy 245 KM. Lotnictwo wojskowe zainteresowało się samolotem w 1940 r. Pierwszym zamawiającym były kanadyjskie siły powietrzne RCAF, które zapotrzebowały w ramach

Lend-Lease 550 egzemplarzy nazwanych tam Crane Mk.IA. Kolejnymi zamawiającym był amerykański US Army Air Corps, dla którego budowano wersje przejściowe AT-8 i AT-17 przeznaczone dla szkolenia pilotów na samoloty dwusilnikowe. Dla USAAF zamówieniami objęto wersję transportową C-78 Bobcat przemianowaną w 1942 r. na UC-78. Przeznaczono je do przewozu małych grup pilotów Ferry powracających do baz macierzystych po dostarczeniu samolotów z wytwórni i składnic do dywizjonów bojowych. Lotnictwo morskie zamówiło podobną wersję oznaczoną JRC-1. Do końca wojny zbudowano ogółem 5402 Cessny tego typu we wszystkich wersjach i odmianach. Po zakończeniu wojny uznano Bobcaty za sprzęt nadwyżkowy przeznaczony do zbytu po cenach przystępnych dla nabywców. Znajdujące się w wyposażeniu USAAF w Europie zdemobilizowane UC-78 również wystawiono na sprzedaż. Pod koniec 1946 polskie Ministerstwo Komunikacji zakupiło z demobilu amerykańskiego drugą po Douglasach C-47A partię 21 samolotów UC-78 Bobcat. Płatowce pochodziły z wczesnych serii zamówionych w 1941 i 1943 r. Do kraju sprowadzono je koleją z amerykańskiej strefy okupacyjnej Niemiec. Przebywające od lat pod gołym niebem wymagały niezwłocznego remontu. Prace wykonano w PZL Mielec. Do stanu pełnej sprawności doprowadzono 14 samolotów, pozostałych 7 przeznaczono na części zamienne. Wyremontowane płatowce otrzymały monotonną srebrno-szarą kolorystykę z czarnymi napisami i znakami rejestracyjnymi. Pierwszy UC-78 SP-LEC został zarejestrowany i dopuszczony do eksploatacji 5 maja 1947 r., ostatni SP-LEJ 16 października tego samego roku. Wszystkie zostały oddane do dyspozycji PLL LOT z przeznaczeniem do lokalnej komunikacji na krótkich trasach jak np. Kraków-Rzeszów, Szczecin-Koszalin, czy Gdańsk-Koszalin. Do osobliwości konstrukcji należały drzwi wejściowe do kabiny pasażerskiej znajdującej się na lewej burcie i mające charakterystyczne przejście w partię stropową kadłuba. Uczyniono to dla większej wygody podróżnych - powiększając w ten sposób otwór drzwiowy dla uniknięcia zbyteńnego schylania przy wejściu na pokład samolotu. Egzemplarze wyposażone w dwuster np.: SP-LEA, SP-LED, SP-LEH były wykorzystywane do szkolenia pilotów. Jeden: SP-LEE przebudowano na aerofotogrametryczny do wykonywania zdjęć lotniczych terenu dla potrzeb kartografii wojskowej. Inny, prawdopodobnie SP-LEN, wyposażono w aparaturę radiogoniometryczną dla kalibrowania naziemnych radiostacji. Bobcat odznaczał się dobrymi własnościami był jednak zbyt kosztowny w eksploatacji. Od połowy 1948 r. zaczęto je stopniowo wycofywać z użytku. Kasację w rejestrze KCSP przeprowadzono nieco później - od stycznia do sierpnia 1950 r. przekazując je do rozbiórki. Kilka przetrwało. SP-LEO został oddany Wydziałowi Lotniczemu Szkoły Inżynierskiej im. Wawelberga i Rotwanda, a po jej połączeniu z Politechniką Warszawską tamtejszemu Wydziałowi Lotniczemu - Katedrze Budowy Samolotów. SP-LEM przejął Instytut Lotnictwa, gdzie po przebudowie zarejestrowano go powtórnie nadając nowe znaki SP-GLC. Dla podtrzymania egzystencji maszyny Instytut otrzymał drugi skasowany egzemplarz UC-78. W 1954 przekazano tam trzeci UC-78 stacjonujący na lotnisku w Gliwicach i później oddany w depozyt do Technikum Mechaniczno-Elektrycznego w Bytomiu. Na SP-GLC namalowano paszczę rekina w związku z kanibalistycznym sposobem przedłużenia istnienia samolotu. Bobcat w Instytucie służył do lotów służbowych przewożąc zarówno pasażerów jak i niewielkie ładunki. Wyposażono go również w ściągarkę do zwijania liny holowniczej przeobrażając w holownik celów latających badanych w locie w Instytucie, a w 1956 r. do holowania prototypu Bocian Puls,

## Taylorcraft L-2A Grasshopper

Wśród plejady zakupionych w 1947 Piperów L-4 znalazł się pojedynczy samolot klasy Grasshopper: Taylorcraft L-2A z numerem seryjnym USAAF: 43-25754. Taylorcrafty nie zdobyły takiej popularności jak Pipery, niemniej jednak miały swój udział w wojnie w Zachodniej Europie i na Półwyspie Apenińskim. Egzemplarz sprowadzony do Polski na początku 1947 r. przeleżał w składnicy cztery lata. Był konstrukcją nietypową, a ponadto wymagał większego remontu. Należał do końcowej grupy oddanych do użytku. Pierwsze oględziny techniczne dla oceny stanu konstrukcji miały miejsce dopiero 29 sierpnia 1949 r., drugie: 15 czerwca 1950 r. Po gruntownym remoncie samolot został zarejestrowany 27 grudnia 1950 r. otrzymując znaki SP-ALW. Był ostatnim dopuszczonym do lotu z partii pochodzącej z zakupów demobilu USAAF w 1947 r. Oddany do dyspozycji Zarządu Głównego Ligi Lotniczej był użytkowany przez 5 lat w roli samolotu dyspozycyjnego do lotów służbowych w kraju i zagranicą, lotniskiem macierzystym był Gołców. Wycofano go w maju 1955 r.

pierwszego polskiego motoszybowca o napędzie odrzutowym. Bobcat wykorzystano również do innych prac eksperymentalnych, m.in. w 1953 do wywiezienia skoczków na dużą wysokość dla ustalenia nowych rekordów spadochronowych. SP-GLC latał do wyczerpania rezerwy po czym w sierpniu 1962 został skreślony z rejestru statków powietrznych. Po pięciu latach, w 1967 r. przechowany samolot przekazano do Muzeum Lotnictwa w Krakowie. Oprócz funkcji wystawienniczej w ekspozycji statycznej grał jako rekwizyt w filmie fabularnym „Czerwony Jaguar”. Przemalowany łatwo zmywalną farbą otrzymał fikcyjną austriacką rejestrację A-10 i napis: Österr(eische) Luftwehhrs A.G. Bobcat pozował do zdjęć przed hangarem muzeum z napisem Wien-Aspern pełniąc rolę austriackiego samolotu komunikacyjnego z okresu międzywojennego dwudziestolecia. UC-78 SP-GLC z paszczą rekina, nadal jest cennym eksponatem muzeum będąc jednym z nielicznych istniejących egzemplarzy tego typu w świecie.

### Stinson L-5 Sentinel

Zamawiając w 1946 r. Pipery w Biurze Zbytu Demobilu USAAF we Frankfurcie n/Menam złożono również zapotrzebowanie na 50 nieco większych i cięższych samolotów Stinson L-5 Sentinel. Zamówienie nie

zostało zrealizowane. Jedynie wśród zbioru eksponatów Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie znajduje się sam kadłub L-5 nr seryjny USAAF 42-98643. Jaką drogą Stinson znalazł się w Polsce, nie wiadomo? Istnieje kilka hipotez pozostających w sferze przypuszczeń. Wysoce prawdopodobne jest, że stanowił zdobycz niemiecką jeszcze z czasów wojny. Inna głosi, że pochodzi z rekwizycji po 1945 r., wskutek przymusowego lądowania w miejscu przygodnym na terenie Polski etc, etc. Wiele przemawia jednak za pierwszą wersją ponieważ L-5 był wymieniany we wczesnych spisach samolotów znalezionych w składnicy w Czarnkowie przed przewiezieniem do Okręgowej Składnicy Lotniczej DLC w Gądkach k. Poznania. Znając numer seryjny płatowca można się podjąć próby ustalenia drogi jaką wcześniej przebył samolot zanim znalazł się na terytorium Polski. Sentinel został przywieziony do Krakowa z Wrocławia pod koniec 1963 r. z pierwszym transportem eksponatów-wraków składających się z samych kadłubów historycznych samolotów. Kratownica została wówczas dodatkowo zniekształcona przez przecięcie na pół dla ułatwienia pomieszczenia w wagonie kolejowym. Kadłub obecnie ponownie zespolony znajduje się w ekspozycji muzeum oczekując na prace rewaloryzacyjne.

### Samolot Piper L-4 Grasshopper, J-3 Cub w lotnictwie polskim

L.p.		Znaki rejestracyjne	Wersja samolotu	Numer seryjny USAAF Inne numery	Data: Wpisu, skreślenia	Użytkownik, inne informacje.
Alfabetycznie	Chronologicznie					
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
1	3	SP-AFP	L-4A	43-29233 nr fabr. 10524	<u>03.06.47</u> 28.03.64	Pozycja rejestru KCSP: 144. LWD Łódź, Aeroklub Łódzki, APRL, Szkoła Szybowcowa Żar. Od 07.08.1964 eksponat w Muzeum Lotnictwa Kraków. Obecnie przemalowany w barwy USAAF z numerem: 329233.
2	8	SP-AFR	L-4A	42-36714	<u>27.06.47</u> 29.12.51	Poz. rej. KCSP: 151. Aeroklub Warszawski.
3	9	SP-AFS	L-4J	44-80013	<u>1947</u> 1951	Aeroklub Warszawski.
4	12	SP-AFT	L-4J	44-80292	<u>1947</u> 1951	Aeroklub Kujawski, Inowrocław.
5	4	SP-AFU	L-4H	44-79741	<u>06.06.47</u> 30.05.59	Poz. rej. KCSP: 146. Aeroklub Bydgoski. W 1951 r. przebudowany na wersję sanitarną z silnikiem Praga D.
6	36	SP-AFW	L-4B	43-1099	<u>1947</u> ....	Aeroklub Gdański.
7	1	SP-AFX	L-4H	43-30414	<u>25.03.47</u> 26.08.50	Poz. rej. KCSP: 139 - Pierwszy L-4 dostarczony lotem do Polski i wpisany do rejestru. Samolot służbowy MK-DLC-KCSP.
8	13	SP-AFY  (SP-FPA) SP-AFY	L-4H	44-79889 nr fabr.: 12185	<u>1947</u> 1955 <u>30.10.63</u> 10.05.86 <u>23.12.02</u> ....	Aeroklub Warszawski. Wodnopłat od 10.10. 1954 r. z silnikiem Praga D. 1963 r. dar dla P. Zołotowa (jego drugi L-4) za replikę Farmana F-IV. Przywrócony do wersji lądowej z C-A65-8. Znaki SP-AMH ponownie użyte (patrz nr 09). W 1963 r. do RKS Motor, później Aeroklub Lubelski i Szczeciński. Od 23.12.2002 r. jako SP-FPA, zmieniony na SP-AFY. Użytkownik: Antoni Nowak.
9	2	SP-AFZ	L-4H	44-79898	<u>31.05.47</u> 27.05.53	Poz. rej. KCSP: 143. MK- DLC, Z.G. Ligi Lotniczej Bydgoszcz p. Warszawa. Przekazany jako pomoc do Technikum.
10	5	SP-AGB	L-4A	43-29132	<u>20.06.47</u> 30.05.52	Poz. rej KCSP: 148, Redakcja Czasopism Lotniczych w Warszawie, APRL, Szkoła Szybowcowa Żar. Nazwa: Simolotek (od skrótu SiM = Skrzydła i Motor – tygodnik lotniczy).
11	14	SP-AGC	L-4A	42-36560	<u>1947</u> 1953	Aeroklub Ostrowski - Ostrów Wlkp. Prototyp wersji rolniczej nadal z silnikiem C-A65-8, przebudowany w 1952 r. i poddany badaniom w IL.
12	10	SP-AGD	L-4A	42-36706	<u>1947</u> 1950	Aeroklub Warszawski. Samolot zmodernizowany próby w GIL lipiec 1949 r.
13	31	SP-AGE	L-4B	43-781	<u>1947</u> 1948	Aeroklub Podkarpacki, Krosno. Rozbity w Tęgorborzu 28.06.1948 r.
14	6	SP-AGF	L-4J	44-80285	<u>20.06.47</u> 31.12.53	Poz. rej. KCSP: 149. Aeroklub Bielsko -Bialski. Przystosowany do ślepego pilotażu.
15	45	SP-AGG	L-4A	43-933	<u>14.08.47</u> ....	Aeroklub Śląski, Katowice.
16	40	SP-AGH	L-4A	42-36684	<u>1947</u> ....	Aeroklub Częstochowski.

## Polish Wings

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
17	60	SP-AGI	L-4A	42-36478	<u>1948</u> ....	Aeroklub Krakowski.
18	17	SP-AGM	L-4H	44-80132	<u>1947</u> 27.03.53	Pierwszy polski prywatny samolot po 1945 r., zakupiony z diet przez Władysława Zielniewicza - członka polskiej ekipy w Goepingen. Bazował na lotnisku Lublinek w Łodzi. W 1952 r. przebudowany na rolniczy. Rozbity przy lądowaniu w marcu 1953 r.
19	11	SP-AGT	L-4J	44-80498	<u>1947</u> <u>1951</u>	Aeroklub Grudziądzki. Szkoła Szybowcowa Lisie Kąty.
20	7	SP-AGW	L-4B	43-1162	<u>24.06.47</u> <u>29.12.51</u>	Poz. rej KCSP: 150., PLL LOT, od 14.08.1948 r. Aeroklub Śląski, Katowice.
21	26	SP-AGX	L-4B	43-907	<u>1947</u> ....	Aeroklub Bielsko-Bialski. Poddany modernizacji z udziałem SZD. Ślępak.
22	37	SP-AGY	L-4J	44-80527	<u>1947</u> ....	Aeroklub Szczeciński.
23	19	SP-AGZ	L-4H	43-29845	<u>1947</u> <u>1953</u>	Aeroklub Poznański. Przebudowany na rolniczy 1952 r.
24	15	SP-AHA	L-4J	44-8474	<u>1947</u> <u>1954</u>	Aeroklub Ostrowski. Ostrów Wlkp.
25	20	SP-AHB	L-4J	44-80110 Nr fabr.: 12234	<u>1947</u> <u>1955</u>	Aeroklub Lubelski. Przebudowany na rolniczy 1952 r. Zwrócony do APRL 1955 r.
26	32	SP-AHC	L-4B	43-1146	<u>1947</u> ....	Aeroklub Pomorski, Toruń.
27	16	SP-AHD	L-4B	43-982	<u>1947</u> <u>1955</u>	Aeroklub Rzeszowski. Przebudowany w 1951 r. na sanitarny z silnikiem Praga D w warsztatach PLL LOT.
28	44	SP-AHE	L-4B	43-763	<u>1947</u> ....	Aeroklub Mielecki.
29	25	SP-AHF	L-4J	44-80579	<u>1947</u> ....	Aeroklub Radomski.
30	21	SP-AHG	L-4A	42-36652	<u>1947</u> <u>1953</u>	Aeroklub Warszawski.
31	29	SP-AHH	L-4B	43-1153	<u>1947</u> ....	Aeroklub Bydgoski.
32	28	SP-AHI	L-4J	44-80200	<u>1947</u> <u>1952</u>	Aeroklub Wrocławski. Przebudowany na rolniczy 1952 r. Rozbity w 1952 r.
33	52	SP-AHK	L-4B	43-782	<u>1948</u> ....	Aeroklub Krakowski.
34	30	SP-AHL	L-4A	42-15186	<u>1947</u> ....	Aeroklub Podkarpacki, Krosno.
35	43	SP-AHM	L-4B	43-1154	<u>1947</u> ....	Aeroklub Poznański.
36	22	SP-AHN	L-4H	43-30096	<u>1947</u> <u>1955</u>	Aeroklub Warszawski. Przebudowany na rolniczy w 1952 r.
37	35	SP-AHO	L-4A	43-29183	<u>20.08.47</u> <u>06.12.47</u>	Aeroklub Śląski. Katowice. Utopiony w Dolinie Trzech Stawów.
38	24	SP-AHP	L-4J	44-80116	<u>1947</u> ....	Aeroklub Łódzki.
39	23	SP-AHR	L-4A	43-29191	<u>1947</u> ....	Aeroklub Warszawski.
40	27	SP-AHS	L-4A	42-36351	<u>1947</u> ....	Aeroklub Słupski.
41	46	SP-AHT	L-4B	43-785	<u>1947</u> ....	Cywilna Szkoła Pilotów i Mechaników MK-DLC, Ligotka Dolna.
42	47	SP-AHU	L-4A	42-15329	<u>1947</u> ....	Cywilna Szkoła Pilotów i Mechaników MK-DLC, Ligotka Dolna.
43	18	SP-AHW	L-4A	42-38391	<u>1947</u> <u>1951</u>	Aeroklub Mielecki.
44	38	SP-AHX	L-4A	42-36517	<u>1947</u> ....	Aeroklub Mielecki.
45	41	SP-AIC	L-4H	44-79666	<u>1947</u> ....	Aeroklub Gdański.
46	42	SP-AID	L-4J	45-4486	<u>1947</u> ....	Aeroklub Gdański. Poz. Rej. KCSP: 225.
47	33	SP-AIE	L-4B	43-804	<u>1947</u> <u>1952</u>	Aeroklub Olsztyński. Przebudowany na rolniczy w 1952 r. Rozbity w 1952 r.
48	34	SP-AIF	L-4A	42-36718	<u>1947</u> ....	Aeroklub Białostocki.
49	66	SP-AIG	L-4A	42-36543	<u>1948</u> ....	Aeroklub Rzeszowski.
50	51	SP-AIH	L-4A	42-36747	<u>1948</u> <u>1953</u>	Aeroklub Radomski. Od 1952 r. wersja rolnicza.
51	64	SP-AII	L-4J	44-80446	<u>1948</u> ....	Aeroklub Krakowski.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
52	65	SP-AIK	L-4B	43-1343	<u>15.04.48</u> ....	Aeroklub Śląski, Katowice.
53	62	SP-AIL	L-4B	43-613	<u>1948</u> ....	Aeroklub Jeleniogórski.
54	53	SP-AIM	L-4A	42-36633	<u>1948</u> ....	Aeroklub Bielsko-Bialski.
55	67	SP-AIN	L-4B	43-915	<u>1948</u> ....	Aeroklub Lubelski.
56	39	SP-AIP	L-4B	43-270	<u>1947</u> ....	Aeroklub Częstochowski.
57	49	SP-AIR	L-4J	44-80376	<u>1948</u> ....	Aeroklub Warszawski.
58	63	SP-AIS	L-4B	43-975	<u>24.4.1948</u> <u>30.5.1955</u>	Komenda Główna Powszechnej Organizacji SŁUŻBA POLSCE. Poz. rej. KCSP: 236.
59	50	SP-AIT	L-4J	44-80472	<u>1948</u> <u>1953</u>	Aeroklub Warszawski. Od 1952 r. wersja rolnicza.
60	56	SP-AIU	L-4A	43-29217	<u>1948</u> ....	Aeroklub Gdański.
61	61	SP-AIW	L-4A	42-36439	<u>1948</u> ....	Aeroklub Łódzki.
62	68	SP-AIX	L-4A	43-29213	<u>1948</u> ....	Aeroklub Pomorski, Toruń.
63	69	SP-AIY	L-4B	43-895	<u>1948</u> ....	Aeroklub regionalny Ligi Lotniczej.
64	58	SP-AIZ	L-4B	43-1261	<u>1948</u> <u>1952</u>	Aeroklub Wrocławski.
65	48	SP-AKA	L-4J	44-80331	<u>1948</u> ....	Aeroklub Warszawski.
66	59	SP-AKB	L-4A	42-36669	<u>1948</u> ....	ARP, sprzedany do Bułgarii 31.12.1949 r.
67	54	SP-AKC	L-4H	44-79863	<u>1948</u> <u>1955</u>	Aeroklub Warszawski. Sanitarny od 1951 r.
68	55	SP-AKD	L-4H	43-29988	<u>1948</u> ....	Aeroklub Warszawski.
69	57	SP-AKE	L-4J	44-80163	<u>1948</u> ....	Aeroklub Gdański.
70	75	SP-AKK	L-4B	43-946	<u>1949</u> ....	Aeroklub regionalny Ligi Lotniczej.
71	71	SP-AKM	L-4H	43-29965	<u>1949</u> ....	Aeroklub Białostocki.
72	76	SP-AKN	L-4J	44-80338	<u>1949</u> ....	Aeroklub regionalny Ligi Lotniczej.
73	91	SP-AKO	L-4B	43-632	<u>1949</u> ....	Aeroklub regionalny Ligi Lotniczej.
74	73	SP-AKP	L-4B	43-1042	<u>1949</u> ....	Aeroklub regionalny Ligi Lotniczej. Od tej pozycji (w kolejności chronologicznej) nie podawano nazw aeroklubów regionalnych.
75	77	SP-AKR	L-4J	44-80139	<u>1949</u> <u>1983</u>	Aeroklub regionalny LL 1949-1952. Wersja rolnicza 1952-1955. Przekazany do APRL. Skreślony 9.11.1967 r. Nowy właściciel: Tadeusz Kamiński. Ponownie dopuszczony do lotu: 3.9.1982 r. Rozbitny 30.9.1983 r.
76	74	SP-AKS	L-4J	44-80278	<u>1949</u> <u>1949</u>	Aeroklub regionalny LL. Sprzedany do Bułgarii 31.12.1949 r.
77	70	SP-AKT	L-4H	44-79663	<u>1949</u> <u>1955</u>	Aeroklub Olsztyński. Zarejestrowany powtórnie 20.03.1953 r. Skreślony 30.05.1955 r.
78	72	SP-AKU	L-4A	42-38434	<u>1949</u> ....	Aeroklub Białostocki.
79	105	SP-ALA	L-4J	44-80589	<u>1949</u> <u>1951</u>	Aeroklub Warszawski. Egzemplarz doświadczalny z silnikiem Walter Mikron III. Oblot w GIL 10.06.1949 r. Nadal w AW do 31.12.1951 r.
80	78	SP-ALB	L-4B	43-956	<u>1949</u> <u>1949</u>	Aeroklub regionalny LL. Sprzedany do Bułgarii 31.12.1949 r.
81	79	SP-ALC	L-4H	43-29782	<u>1949</u>	Jak wyżej.
82	80	SP-ALD SP-BAL SP-MAM	L-4H	43-30515 nr fabr: 11806	<u>1949</u> ....	Aeroklub Bielsko-Bialski, przystosowany do ślepego pilotażu: 02.09.49-31.05.50. ZSLS-WSK Poznań, później Aeroklub Robotniczy Świdnik (SP-BAL) 24.08.58 - 20.03.76. Muzeum Lotnictwa Kraków od 30.07.76. Remont, nowa rejestracja SP-MAM 02.07.2003. Użytkownik: Marek Śliwiński.
83	81	SP-ALE	L-4A	43-29228	<u>1949</u>	Aeroklub regionalny LL. Sprzedany do Bułgarii 31.12.1949 r.
84	92	SP-ALF	L-4J	44-80613	<u>1949</u> <u>1952</u>	Aeroklub regionalny LL.
85	82	SP-ALG	L-4H	44-79564	<u>1949</u>	Sprzedany do Bułgarii 31.12.1949 r.
86	83	SP-ALH	L-4H	43-30069	<u>1949</u>	Sprzedany do Bułgarii 31.12.1949 r.
87	85	SP-ALI	L-4H	43-30474	<u>1949</u>	Aeroklub regionalny LL.
88	84	SP-ALK	L-4H	43-29744	<u>1949</u>	Sprzedany do Bułgarii 31.12.1949 r.

## Polish Wings

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
89	88	SP-ALL	L-4H	43-30294	1949	Aeroklub regionalny LL.
90	86	SP-ALM	L-4B	43-639	1949	Sprzedany do Bułgarii 31.12.1949 r.
91	90	SP-ALN	L-4H	44-79725	1949	Sprzedany do Bułgarii 31.12.1949 r.
92	98	SP-ALO	L-4A	43-650	<u>1949</u> 1951	Aeroklub regionalny LL.
93	97	SP-ALP	L-4J	44-80347	<u>1949</u> 1952	Aeroklub regionalny LL.
94	94	SP-ALR	L-4A	42-15168	<u>1949</u> ....	Aeroklub regionalny LL.
95	95	SP-ALS	L-4J	44-80497	<u>1949</u> ....	Aeroklub regionalny LL.
96	87	SP-ALT	L-4A	42-36769	<u>1949</u> ....	Aeroklub regionalny LL.
97	96	SP-ALU	L-4J	44-80610	<u>1949</u> ....	Aeroklub regionalny LL.
98	120	SP-ALW	L-2A	43-25754	<u>27.12.50</u> <u>30.05.55</u>	Taylorcraft poz. rej. KCSP: 350. Ogłędziny wstępne: 29.08.1949 r. Powtórne: 15.06.1950 r. Remont, rejestracja. Zarząd Główny Ligi Lotniczej Warszawa, lotnisko: Gocław.
99	93	SP-ALX	L-4A	43-29243	<u>1949</u> ....	Aeroklub regionalny LL.
100	99	SP-ALY	L-4A	43-30341	<u>1949</u> ....	Aeroklub regionalny LL.
101	100	SP-ALZ	L-4A	43-36330	<u>1949</u> ....	Aeroklub regionalny LL.
102	101	SP-AMA	L-4J	43-30381	<u>1949</u> ....	Aeroklub regionalny LL.
103	89	SP-AMB	L-4H	43-29416 nr fabr: 10707	<u>1949</u> 2002	Aeroklub regionalny LL, samolot przystosowany do ślepego pilotażu: 1949-1952. Wersja rolnicza 1952-1956. Zwrocony do APRL. Dar dla Pawła Zolotowa w 50 lecie służby lotnictwu. Remont. Ponowna rejestracja: 16.04. 1961 r. W 1962 r. nowy właściciel: Antoni Zukowski-senior z AW. Przebudowany do wersji J-3C65. W 1999 r. powrót do postaci L-4H i barw USAAF. Rozbity wskutek zderzenia z przeszkodą: 30.03.2002 r.
104	124	SP-AMC	L-4H	43-29537	<u>14.08.50</u> <u>30.03.55</u>	Aeroklub regionalny LL. Ostatni Piper L-4 oddany aeroklubom.
105	102	SP-AMD	L-4J	44-80264	<u>1949</u> 1955	Aeroklub regionalny LL 1949-1950 r. Wersja sanitarna 1951-1955 r.
106	118	SP-AME	L-4J	44-80392	<u>1950</u> ....	Aeroklub regionalny LL.
107	103	SP-AMF	L-4J	44-80478	<u>1949</u> ....	Aeroklub regionalny LL.
108	119	SP-AMG	L-4H	43-29669	<u>1950</u> ....	Aeroklub regionalny LL.
109	112	SP-AMH	L-4H	43-29564	<u>1950</u> ....	Aeroklub Częstochowski. Patrz poz.8.
110	113	SP-AMI	L-4B	43-668	<u>1950</u> ....	Aeroklub regionalny LL.
111	104	SP-AML	L-4H	44-79884	<u>22.07.49</u> ....	Remont w Warszawskich Warsztatach Lotniczych. Aeroklub Warszawski, ślepek.
112	116	SP-AMM	L-4H	44-79675	<u>1950</u> 1956	Aeroklub Kielecki. Kasacja w lutym 1956 r.
113	108	SP-AMN	L-4B	43-622	<u>1950</u> ...	Aeroklub regionalny LL.
114	117	SP-ANW	L-4B	43-760	<u>1950</u> ...	Aeroklub regionalny LL.
115	106	SP-ANX	L-4A	42-38405	<u>1950</u> ...	Aeroklub regionalny LL.
116	107	SP-ANY	L-4H	44-80038	<u>1950</u> 1953	Aeroklub regionalny do 1952 r. Wersja rolnicza: 1952-1953 r.
117	115	SP-ANZ	L-4B	43-646	<u>1950</u> 1953	Aeroklub Gdański do 1952 r. Wersja rolnicza 1952-1953 r.
118	121	SP-AOA	L-4H	43-30215	<u>1950</u> 1955	Samolot doświadczalny z silnikiem WN-1 (PZL A-65) . Oblot w GIL 12.07. 1950 r. Wymiana silnika na Praga D. Pierwszy lot: 11.01.1951 r. Później przebudowany na sanitarny w 1951 r.
119	109	SP-AOB	L-4A	42-36553	<u>1950</u> ....	Aeroklub regionalny LL.
120	110	SP-AOC	L-4B	43-612	<u>1950</u> ....	Aeroklub regionalny LL.
121	111	SP-AOD	L-4A	42-36480	<u>1950</u> ....	Aeroklub regionalny LL.
122	114	SP-AOE	L-4B	43-701	<u>1950</u> 1955	Aeroklub regionalny LL do 1951 r. Wersja sanitarna 1951-1955 r.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
123	122	SP-AOF	L-4B	43-711	11.08.50 12.12.57	Aeroklub regionalny LL do 1952 r. Wersja rolnicza 1952-1957 r.
124	123	SP-ARF	L-4B	43-640	12.08.50 31.12.55	Prototyp wersji sanitarnej badany w 1951 r. w GIL z silnikiem Praga D. Użytkowany do 1955 r.
125	125	.....	L-4A	43-29161	1950 1952	Nie rejestrowany. Pierwsze oględziny: 16.10.47 r., Drugie: 7.04.48 r. Przekazany wojsku i oddany do dyspozycji kpt. pil. inż. Eugeniusza Stankiewicza, konstruktora samolotów Kania. Latał przeważnie pomiędzy Warszawą- Mielcem, a Bielskiem-Aleksandrowicami.
Nowo rejestrowane Piper Cub						
126	001	SP-AWP	J-3C	10123 (1-1948)	30.12.03 ....	Aeroklub Warszawski, lotnisko Bemowo. Właściciel: Marek Masalski.
127	002	SP-KUB SP-CUB	J-3 C85	11295 (16842)	13.01.05 ....	Zakupiony w Stanach, ex N92380. Użytkownik: Robert Biernat.

**Samoloty Douglas C-47A Dakota (Skytrain) w lotnictwie polskim**  
A. Lotnictwo wojskowe

Lp.	Numer seryjny USAAF	Numery na ogonie	Lata eksploatacji		Inne Informacje
			od	do	
1	42-23395		1946		Był na stanie Specjalnego Pułku Lotniczego w dniu 3.09.1949 r.
2	42-24036	„7”	1945	1948	9. SELÉ-T KBW.
3	42-92701	„5”, „9”	1946		Był w SPL 3.09.1949 r.
4	42-92857	„857”, „4”	1944	1958	SET PKWN od 1.08.1944 r. W SPL od 3.09.1949 r. Sprzedany do Iranu w 1959 r. jako SP-LCB.
5	42-92920	„920”, „6”	1944	1959	Był w SPL 3.09.1949. Sprzedany do Iranu w 1959 r. jako SP-LCG.
6	42-92921	„921”	1944	1945	SET PKWN od 1.08.1944 do 15.02.1945 r.
7	42-92922	„922”, „1”	1944	-	SET PKWN 1944-1945, później lotnictwo MW.
8	42-92997	„997”	1944	1945	2. Samodzielna Eskadra Sztabowa Dowództwa Lotnictwa i 6. Samodzielna Eskadra Transportowa Specjalnego Przeznaczenia Sztabu Generalnego WP od 1.11.1944 r. do 31.10.1945 r.
9	42-93253		1946	....	Był w SPL 3.09.1949 r.
10	42-93255	„9”	1946	1949	SPL, uszkodzony w Bydgoszczy w 1949 r.
11	42-93319		1946	....	Był w SPL 3.09.1949 r.
12	42-93437		1946	....	Był w SPL 3.09.1949 r.
13	42-93620		1946	1959	Był w SPL 3.09.1949 r. Sprzedany do Iranu w 1959 r. jako SP-LCH.
14	42-100824	„12”	1946	....	OSL Dęblin 1951-1953 r.
15	42-108950		1946	1959	SPL 3.09.1949 r. Sprzedany do Iranu w 1959 r. jako SP-LCC.
16	43-15059		1946	....	SPL 3.09.1949 r.
17	43-15114		1946	....	SPL 3.09.1949 r.

Źródła dostaw C-47A: Demobil USAAF-11szt; Lend Lease Act via ZSRR 6 szt.

**Samoloty Douglas C-47A Dakota (Skytrain) w lotnictwie polskim**  
B. Lotnictwo cywilne (PLL LOT)

Lp.	Numer seryjny USAAF	Znaki rejestracyjne	PLL LOT, data:		Inne informacje
			Przyjęcia	Skreślenia	
1	41-3552	SP-LCH	22.10.47	13.03.53	Kasacja po wypadku w Katowicach.
2	41-9499	SP-LCD	20.10.47	5.02.59	Sprzedany do Iranu.
3	42-23303	SP-LCG	25.04.47	15.12.51	Skasowany po wypadku w 1951 r.
4	42-23939	SP-LCJ	24.02.48	15.12.57	Spisany ze stanu posiadania.
5	42-24041	SP-LCC	16.06.46	28.03.50	Wypadek, skasowany w rejestrze.
6	42-24076	SP-LCF	13.12.46	12.01.59	Sprzedany do Iranu.
7	42-24182	SP-LCB	15.09.46	25.05.48	Kraksa w Sztokholmie. Kasacja.
8	42-5673	SP-LCA	16.05.46	28.07.58	Sprzedany do Iranu.
9	42-100826	SP-LCE	29.09.46	22.04.58	Sprzedany do Iranu.
Rejestracja powtórnie użyta					
10	42-108950	SP-LCC	6.03.58	5.02.59	Z wojska. Sprzedany do Iranu.
11	42-92857	SP-LCB	14.10.58	5.02.59	Z wojska. Sprzedany do Iranu. Aktualnie używany w RPA.
12	42-92920	SP-LCG	7.01.59	5.02.59	Z wojska. Sprzedany do Iranu.
13	42-93620	SP-LCH	26.01.59	5.02.59	Z wojska. Sprzedany do Iranu.

**Samoloty Cessna UC-78 Bobcat w lotnictwie polskim**

Lp.	Znaki rejestracyjne	Numer seryjny USAAF	Daty w rejestrze KCSP		Inne informacje
			Wpisu	Kasacji	
1	SP-LEA	43-32097	1.07.47	1.09.47	Kasacja uszkodzonego w wypadku
2	SP-LEB	43-32078	15.05.47	15.05.50	Eksploatację w PLL LOT zakończono 31.12.1949 r.
3	SP-LEC	43-7847	5.05.47	18.05.50	Eksploatację w PLL LOT zakończono 31.12.1949 r.
4	SP-LED	43-31812	27.05.47	7.07.50	Eksploatację w PLL LOT zakończono 31.12.1949 r.
5	SP-LEE	43-31813	25.05.47	15.05.50	Wersja aerofotogrametryczna

# Polish Wings

6	SP-LEF	41-12688	1.07.47	3.06.50	Eksploatację w PLL LOT zakończono 31.12.1949 r.
7	SP-LEG	41-12567	15.07.47	14.05.50	Eksploatację w PLL LOT zakończono 31.12.1949 r.
8	SP-LEH	41-12864	22.09.47	6.07.50	Eksploatację w PLL LOT zakończono 31.12.1949 r.
9	SP-LEJ	41-11823	16.10.47	15.05.50	Eksploatację w PLL LOT zakończono 31.12.1949 r.
10	SP-LEK	41-12578	18.08.47	7.07.50	Eksploatację w PLL LOT zakończono 31.12.1949 r.
11	SP-LEL	41-12801	8.09.47	29.08.50	Eksploatację w PLL LOT zakończono 31.12.1949 r.
12	SP-LEM	41-12793	12.09.47	29.08.50	Eksploatację w PLL LOT zakończono 31.12.1949 r.
12a	SP-GLC	41-12793	1.09.50	30.08.62	Instytut Lotnictwa. Przekazany do Muzeum Lotnictwa w 1967 r.
13	SP-LEN	41-91901	25.09.47	29.08.50	Wycofany z PLL LOT 31.12.1949 r.
14	SP-LEO	41-12880	29.09.47	29.08.50	Wycofany z PLL LOT 31.12.1949 r. Przekazany do Szkoły Inżynierskiej IM. Wawelberga i Rotwanda, później do Politechniki Warszawskiej na Wydział Lotniczy.
15 - 21	7 samolotów nie zarejestrowanych, pozostawionych w rezerwie z przeznaczeniem na części zamienne				

## SPIS ILUSTRACJI

str	OPIS
2	Piper Cub SP-AFY - Kraków. Air Picnic- 2008 r.
3	Pierwszy L-4H Cub dostarczony lotem z Goepingen do Słupska w styczniu 1947 r.
4	Odlot pierwszego L-4H ze Słupska do Warszawy. Widoczne są słabo zamalowane znaki rozpoznawcze USAAF pod prawym skrzydłem i na kadłubie. Pierwszy dostarczony do Polski L-4H. Pasażer zajmuje miejsce w L-4H. Na przodzie kadłuba widocznynapis: HAWKEYE, A-50, DEMOBIL. L-4H SP-AFX, zarejestrowany jako pierwszy samolot tego typu w Polsce. Pierwszy zarejestrowany 25 marca 1947 r. L-4H SP-AFX będący samolotem dyspozycyjnym IKCSP w Bydgoszczy.
5	Trzeci zarejestrowany L-4A SP-AFP, fabryczny samolot służbowy LWD w Łodzi, 3 czerwca 1947 r. L-4A SP-AFP, samolot dyspozycyjny wytwórni LWD, Łódź-Lublinek 1947 r. L-4A SP-AFP, Żar 1956 r. Ten sam egzemplarz sfotografowany 8 września 1988 r. w Muzeum Lotnictwa w Krakowie. L-4A SP-AGC. Prototyp wersji agrolotniczej, 1952 r.
6	Remont L-4 w LWD. Prace w trakcie opłótnienia kadłuba. Kadłub z nowym pokryciem. W głębi seryjny LWD Żak-3.
7	L-4A SP-AGC z Aeroklubu Ostrowskiego przebudowany w 1952 na prototyp wersji rolniczej. L-4H, SP-AFU w Aeroklubie Bydgoskim. Na przodzie kadłuba SP-AFU zachowano napis HAWKEYE. Samolot ma nietypowe, zastępcze ogumienie kół z protektorem na bieżniku. Kabina załogi SP-AFU.
8	L-4A, SP-AGG, Aeroklub Śląski – Katowice Muchowiec. L-4A, SP-AGG. Pierwszy Piper w Aeroklubie Śląskim na Muchowcu. Ten sam SP-AGG. w CSPiM na lotnisku Ligotka Dolna. L-4A, SP-AHS Aeroklub Słupski. L-4A, SP-AHS Aeroklub Słupski.
9	L-4A, SP-AHW (nr 42-38391) „1” Aeroklub Mielecki. L-4A SP-AHW „1” wyremontowany w PZL Mielec. Aeroklub Mielecki. L-4A, SP-AHX (nr 42-36517) „2” Aeroklub Mielecki. L-4A SP-AHX „2” również po remoncie w PZL Mielec. Aeroklub Mielecki.
10	L-4J, SP-AGF, Aeroklub Bielsko-Bialski. Mistrz Franciszek Chądzyński z Aeroklubu Warszawskiego-członek polskiej ekipy w Goepingen, najbardziej doświadczony specjalista w zakresie obsługi samolotów sportowych. Autor wielu ulepszeń zastosowanych na Piperach.
11	Święto Lotnictwa 17 września 1947 r. Przelot klucza Piperów nad lotniskiem Mokotowskim-Forty. SP-AIZ toczony po jezdni podczas pochodu na Placu Grunwaldzkim we Wrocławiu 22 lipca 1948 r. Inne ujęcie klucza Piperów 17.IX.1947 r.
12	L-4A SP-AIF, Aeroklub Białostocki, lotnisko Krywlany. SP-AIF z odsłoniętym silnikiem. SP-AIF, widok z przodu.
13	L-4A SP-AIF, Aeroklub Białostocki, lotnisko Krywlany. L-4A SP-AIF, Aeroklub Białostocki, lotnisko Krywlany. SP-AIF podczas uroczystości otwarcia sezonu w Aeroklubie Białostockim.
14	L-4J, SP-AGT, Aeroklub Grudziądzki. Kabina SP-AGT z trzema osobami na pokładzie. L-4J, SP-AGX, Aeroklub Bielsko-Bialski. Kabina załogi SP-AGX.
15	L-4B SP-AHC z Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu. Zdjęcie dosyć nieudolnie przeretusowane na SP-AIX inny L-4 w tym samym aeroklubie. L-4H SP-AKC, Aeroklub Warszawski. Zdjęcie wykonano na szczycie góry Żar obok budynku stacji meteorologicznej w 1948 r.
16	L-4H SP-AKC, Lotnictwo Sanitarne, Gocław. L-4B SP-ARF przebudowany w 1951 r. do postaci prototypu wersji sanitarnej z silnikiem Praga D. Za nim SP-AKC. L-4H SP-AKD, Aeroklub Warszawski. Lotnisko Gocław.
17	L-4J SP-AKE, Aeroklub Gdański, Wrzeszcz. L-4J SP-AKE, Aeroklub Gdański, Wrzeszcz. L-4J SP-ALA Główny Instytut Lotnictwa, Warszawa-Okęcie 1949 r. L-4J SP-ALA, samolot doświadczalny z silnikiem rzędowym Walter Mikron III.
18	L-4A, SP-AHG z Aeroklubu Warszawskiego nad lotniskiem Gocław. L-4B SP-AHT Cywilna Szkoła Pilotów i Mechaników Lotniczych, Ligotka Dolna. L-4A SP-AHU, drugi Piper z CSPiM, Ligotka Dolna.

19	L-4J, SP-AHP Aeroklub Łódzki. L-4A SP-AIM, Aeroklub Bielsko-Bialski, lotnisko Aleksandrowice. L-4B SP-AIK, Aeroklub Śląski, Katowice Muchowiec, 30 czerwca 1948 r. SP-AIK podczas pokazów w locie. L-4B SP-AIZ, Aeroklub Wrocławski.
20	L-4H, SP-AMH, Aeroklub Częstochowski. Samolot ma zadaszoną tylną część oszkleńcia. Inny L-4H, ex SP-AFY, z powtórnie użytą rejestracją SP-AMH i emblematem PZ - Paweł Zołotow (jego drugi Piper), lotnisko Dęblin 1963 r. L-4H SP-AMH ex SP-AFY należący do Pawła Zołotowa 1963 r.
21	L-4H SP-AMB w aeroklubie regionalnym LL, 1949 r. Drugi cywilny Piper L-4H SP-AMB. Dar APRL dla Pawła Zołotowa, 1961 r. Prywatny SP-AMB na lotnisku w Dęblinie 1962 r. SP-AMB właściciel – Antoni Zukowski, Aeroklub Warszawski, 1967 r.
22	L-4B SP-AGX z Aeroklubu Bielsko Bialskiego z zastosowanymi zmianami modernizacyjnymi. Zamiast brakującej oryginalnej rurki aerodynamicznej US Pioneer Aetube zastosowano w SZD rurkę Pitot przeniesioną z szybowca i dyszę Venturi dla napędu przyrządów pokładowych. L-4J SP-AKA, Aeroklub Warszawski.
23	Jeden nie rejestrowany L-4A przekazany wojsku do dyspozycji kpt.pil. inż. Eugeniusza Stankiewicza. Pierwszy prywatny Piper L-4H SP-AGM. Zdjęcie wykonane na terenie LWD w 1951 r. Na pierwszym planie jedna z budowanych tam seryjnie IS-2 Mucha ter SP-1203.
24	L-4B SP-ARF, prototyp wersji sanitarnej, 15 lipca 1951 r. L-4B SP-ARF, przedostatni 123 Piper oddany do użytku w lotnictwie sportowym 12 sierpnia 1950 r.
25	Ten sam SP-ARF przebudowany w 1951 r. na prototyp wersji sanitarnej z silnikiem Praga D.
26	L-4B SP-AGE z Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie, rozbity w Tegoborzu 28 czerwca 1948 r. L-4A SP-AKB, jeden z partii sprzedanej do Bułgarii w 1949 r.
27	L-4A SP-AGD zmodernizowany w Aeroklubie Warszawskim i poddany próbom kwalifikacyjnym w GIL, 1949 r. Wzbogacona tablica przyrządów pokładowych w L-4J SP-AKR. Oryginalna, skromnie wyposażona tablica przyrządów pokładowych w L-4H SP-AKD. Tablica przyrządów pokładowych w L-4A SP-AFP.
28	L-4H SP-AML, Aeroklub Warszawski 1949 r. L-4H SP-AML z Aeroklubu Warszawskiego, przystosowany do ślepego pilotażu. Samolot ma napis okolicznościowy z datą 22 lipca 1949 r. L-4H SP-BAL (ex-SP-ALD) Zakłady Sprzętu Lotnictwa Sportowego -ZSLS WSK Poznań SP-BAL (ex SP-ALD) samolot dyspozycyjny Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego - WSK Poznań. Ten sam SP-BAL z Aeroklubu Robotniczego Świdnik na lotnisku Gdańsk-Wrzeszcz.
29	Silnik płaski Praga D w samolocie Piper L-4. L-4H SP-AOA. Samolot doświadczalny z silnikiem płaskim Praga D podczas prób w locie. W kabynie Oton Kłos z Aeroklubu Gliwickiego. L-4H SP-AOA (silnik Praga D) Aeroklub Gliwicki . SP-BAL w MLA: 8.V.1987 r. L-4H SP-MAM (ex SP-ALD, ex SP-BAL) będący w swoim czasie statycznym eksponatem MLA, został wyremontowany i dopuszczony do lotu 2 lipca 2003 r.
30	L-4H SP-AFY w wersji lądowej, lipiec 1947 r. L-4H SP-AFY z Aeroklubu Warszawskiego podczas pokazów 15.08.1949 r. Ten sam SP-AFY przebudowany na wodnosamolot w 1954. Oblot wodnosamolotu SP-AFY 10 października 1954.
31	Dokumentacja fotograficzna z prób w locie SP-AFY na jeziorach koło Mrągowa na Mazurach, 11-23 października 1954 r. Poszczególne fazy startu i wodowania.
32	L-4H SP-AFY, 11 października 1954 r., Mrągowo. Pierwszy lot SP-AFY w dniu 11 października 1954 r. z jeziora w okolicach Mrągowa.
33	L-4H SP-AFY, 10 października 1954 r. Zdjęcie wykonano na Wiśle.
36	L-4J SP-AKR w aeroklubie regionalnym LL, później samolot prywatny Tadeusza Kamińskiego. Pipery L-4 ze zlikwidowanym oszkleńciem kabiny w partii pozaskrzydłowej. Patrz również strony 46 i 47. Piper L-4J SP-AKR, właściciel Tadeusz Kamiński, 1982 r. Kolejny prywatny L-4J SP-AKR, wykupiony po kasacji i wyremontowany przez Tadeusza Kamińskiego. Lotnisko Turbia, Aeroklub Stalowowolski, 1982 r.
37	Piper L-4J SP-AKR, właściciel Tadeusz Kamiński, 1982 r.
40	L-4H SP-AMB początkowo w aeroklubie regionalnym, później dar APRL dla Pawła Zołotowa, który odstąpił samolot Antoniemu Żukowskiemu z AW. W 1999 r. inny właściciel samolot wyremontował nadając mu pierwotne barwy USAAF w stylu D-Day. Rozbity 30 marca 2002 r. koło Ostrołęki.
41	L-4H SP-AFY (ex SP-AFY, SP-AMH, SP-FPA). Wyremontowany i przywrócony do stanu zdatości do lotu w 2002 r. Przemalowany w stylu USAAF D-Day. Bazuje przeważnie na lotniskach Żar i Aleksandrowice.
42	L-4J SP-AGF, Aeroklub Bielsko-Bialski. Samolot przystosowany do lotów bez widoczności horyzontu.
43	L-4H Aeroklub Bielsko-Bialski. Pipery L-4 ze zlikwidowanym oszkleńciem kabiny w partii pozaskrzydłowej. Patrz również strony 46 i 47. L-4J SP-ALF z Aeroklubu regionalnego LL, 1949 r.
44	Otwierający listę polskich Piperów (w porządku alfabetycznym) L-4A SP-AFP był najpierw w 1947 r. fabrycznym samolotem służbowym LWD w Łodzi. Na zdjęciu jego pilot Wacław Zarudzki. L-4A SP-AFP w szkole szybowcowej Żar na kursie nauki ślepego pilotażu dla pilotów szybowcowych, 1956 r. Ten sam SP-AFP w służbie aeroklubu na lotnisku Żar 1956 r. SP-AFP po kasacji w rejestrze był pokazany na wystawie samolotów historycznych w Ośrodku Ekspozycji Lotniczej na lotnisku Kraków Rakowice, sierpień 1964 r.
45	SP-AFP w krakowskim Muzeum Lotnictwa 6.09.1988 r. Ten sam samolot przywrócony w ostatnich latach do pierwotnej postaci USAAF w Europie.
46	L-4H SP-AMH z Aeroklubu Częstochowskiego miał zadaszoną zaskrzydłową partię oszkleńcia kabiny. L-4B SP-ANZ z Aeroklubu Gdańskiego. L-4A SP-ALT. Aeroklub regionalny LL, 1949 r.
47	L-4A SP-AOB. Aeroklub regionalny LL, 1950 r. L-4B SP-AOC z aeroklubu regionalnego LL. Widoczne są oznaczniki przesunięcia ogumienia kół, 1950 r. L-4A SP-AGC z Aeroklubu Ostrowskiego przebudowany w 1952 r. na prototyp wersji rolniczej.
48	J-3C65 SP-AWP wyprodukowany po wojnie w 1948 r. Zakupiony zagranicą i zarejestrowany 30 grudnia 2003 r. J-3C65 SP-AWP w trakcie pokazów na Pikniku Lotniczym w Krakowie w 2008 r.

## Polish Wings

49	Sprowadzony ze Stanów J-3C85H SP-CUB (SP-KUB) został zarejestrowany 13 stycznia 2005 r. SP-CUB na lotnisku Zielona Góra –Przylep.
50	Zakupione z demobilu USAAF Douglasy C-47A.
51	C-47A Salonka. Samolot nr 1 - Prezydencki. Samolot flagowy polskiego lotnictwa wojskowego w 1947 r. Gabinetowe wnętrze Salonki. Odbiór końcowy C-47A nr 1 w PZL Mielec. Stoją od lewej: 2. inż. Marian Suszycki - dyrektor naczelny, 4. Bolesław Szymborski PZL.W drzwiach: 1. Kazimierz Tyrlik PZL.
52	Douglas C-47A Dakota „922” + „1” (c/n 42-92922) Samodzielną Eskadra Transportowa (SET)PKWN, 1944 – 1945. Jeden z pierwszych C-47A (vel Si-47) nr 922 „1” pochodzący z dostaw Lend Lease dla ZSRR. Drugi C-47A nr 42-24036 „7” z 9 SELŁ-T/KBW. Samolot jest pokryty kamuflażem z okresu wojny.
53	Douglas C-47A Dakota „7” (c/n 42-24036) 9 Samodzielną Eskadra Lotnictwa Łącznikowo-Transportowego (9 SELŁ-T ) KBW, 1945 - 1948. Douglas C-47A Dakota mała biała „8” (c/n 42-24036) prawdopodobnie 9 Samodzielną Eskadra Lotnictwa Łącznikowo-Transportowego (9 SELŁ-T) KBW, 1945 - 1948.
54	C-47A „3” samolot dyspozycyjny marszałka Michała Roli-Zymierskiego. Samolot był obsługiwany przez Samodzielną Eskadrę Transportową (SET) przy rządzie PKWN. Warszawa-Okęcie 1948 r. Marszałek Michał Rola-Zymierski wchodzi na pokład C-47A „3”. Zwraca uwagę kotara zamocowana w otworze drzwi.
55	SP-LCB, zarejestrowany 15 września 1946 r. Zdjęcie okolicznościowe 20 października 1947 r. przed C-47A SP-LCD, który był drugim cywilnym Douglasem i 25 samolotem wyremontowanym przez PZL Mielec dla PLL LOT.
56	Douglas C-47A Dakota SP-LCB (c/n 42-24182) PLL LOT, 1946-1948. Douglas C-47A Dakota SP-LCB (c/n 42-24182) PLL LOT. Dakota SP-LCB w nowym, efektownym malowaniu ze stylizowaną strzałą zakończoną głową żurawia na nosie samolotu.
57	W 1959 r. drugi ex-wojskowy SP-LCB (42-92857) został formalnie sprzedany do Iranu. Jednak nigdy tam nie trafił. Poprzez Danię (jako OK-AIC), Francję (jako 92857), Jugosławię (jako 71241 i YU-ABU) Dakota znalazła nabywcę w USA. Samolot został zarejestrowany jako N8071X pozostając cały czas w Europie. Na zdjęciu z początku lat 80 samolot na austriackim lotnisku w Grazu. Później samolot otrzymał fikcyjne znaki Konga (TN-ADS) w celu przebazowania do RPA (kraj ten objęty był embargiem na dostawy broni i formalnie nie mógł dokonywać zakupów). Ostatecznie samolot trafił we wrześniu 1981 r. do RPA, gdzie otrzymał numer taktyczny „6887”. W latach 90 samolot przebudowano do wersji Turbo Dak. Samolot trafił następnie do 44. eskadry transportowej SAAF w Waterkloof, a następnie latał w 35. eskadrze transportowej SAAF w Ysterplaat (na zdjęciu poniżej). W służbie pozostaje do dzisiaj. (Heinz & Gert Rosmann/ Michał Petrykowski).
58	Dakota i jej załoga ze Specjalnego PL. Samolot ma jeszcze oryginalne barwy z czasów II wojny światowej z zatartym malunkiem w stylu „nose art”. C-47A nr 42-92920 „6” na kursie spadochronowym w Inowrocławiu. W środku instruktor por. Tadeusz Litwiński, 1946 r. Szkolny C-47A przebudowany w OSL Dęblin na latającą salę ćwiczeń. dla nawigatorów, lata 1952-1953. Grupa 10 skoczków spadochronowych podczas załadunku na pokład C-47A nr 42-93319. Lotnisko Warszawa-Okęcie.
59	SP-LCA zarejestrowana 16 maja 1946 r. Odlot Dakoty SP-LCD z polską delegacją na Kongres Pokoju w Paryżu.
60	Douglas C-47A Dakota SP-LCA (c/n 42-5673) PLL LOT, 1946 r. Douglas C-47A Dakota SP-LCA (c/n 42-5673 „22 Lipca” PLL LOT, 1952 r.
61	Douglas C-47A Dakota SP-LCD (c/n 41-9499) PLL LOT, 1950 r. Odlot Dakoty SP-LCD z polską delegacją na Kongres Pokoju w Paryżu.
62	SP-LCD zarejestrowany 20 października 1947 r. oraz SP-LCH zarejestrowany 22 października 1947 r. Oba samoloty zostały przemalowane w zakładach PZL Mielec jesienią 1947 r.
63	Dwa zdjęcia przedstawiające Dakotę SP-LCJ zarejestrowaną 28 lutego 1948 r. Zdjęcie dolne stanowi retusz fotografii górnej po zmianie znaków, wykonany na potrzeby rejestru KCSP. C-47A na wystawie samolotów, Okęcie 5 września 1948 r.
64	Douglas C-47A Dakota SP-LCC (c/n 42-24041) PLL LOT, 1946 r. SP-LCC zarejestrowany 16 czerwca 1946 r., samolot ciągle w malowaniu z okresu wojennego.
65	Douglas C-47A Dakota SP-LCC (c/n 42-108950) przed fikcyjną sprzedażą do Iranu, przemalowany z tamtej okazji w barwy PLL LOT, 1959 r. Były wojskowy C-47A przemalowany w 1959 r. w barwy cywilne przed fikcyjną sprzedażą do Iranu.
66	C-47A „03” należący do 9 SELŁ-T na lotnisku Mokotów-Forty. Wojskowe Dakoty brały udział w lotach z pomocą dla Węgrów, w 1956 r.
67	Były wojskowe C-47A przemalowane w barwy cywilne (SP-LCG i SP-LCH) przed fikcyjną sprzedażą do Iranu. C-47A (po prawej) i Li-2 (po lewej) ze Spec Pułku prezentowane na święcie lotnictwa w Katowicach-Muchowcu.
68	Douglas C-47A Dakota SP-LCE (c/n 42-100826), jesień 1946 r. SP-LCE zarejestrowany 29 września 1946 r.
69	Douglas C-47A Dakota SP-LCF (c/n 42-24076) koniec 1946 r., samolot w malowaniu z okresu wojennego. SP-LCF, 13 grudnia 1946 r.
70	UC-78 SP-LEJ, ostatni 14 Bobcat dopuszczony do lotu 17 października 1947 r.
71	Wyposażone w dwuster szkolne UC-78: SP-LEA, SP-LED, SP-LEH .
72	Cessna UC-78 Bobcat SP-GLC (c/n 41-12793) Instytut Lotnictwa, 1956 r. SP-GLC (ex SP-LEM) w roli holownika w Instytucie Lotnictwa, 1956 r.
73	Cessna UC-78 Bobcat SP-GLC (c/n 41-12793) Instytut Lotnictwa, 1962 r. SP-GLC z namalowaną paszczą rekina.
74	SP-LEN przebudowany na kontrolny radiogoniometryczny . Bobcat na dziedzińcu Technikum w Bytomiu, 1953 r.
75	UC-78 w krakowskim Muzeum Lotnictwa Polskiego.
76	Cessna UC-78 Bobcat SP-LEE (c/n 43-31813)PLL LOT, 1948 r. UC-78 SP-LEE na wystawie samolotów. Okęcie 5 września 1948 r. Bobcat w roli rekwizytu w filmie „Czerwony jaguar”.
77	Cessna UC-78 Bobcat SP-GLC (c/n 41-12793) Muzeum Lotnictwa Polskiego, statyczny rekwizyt użyty w filmie „Czerwony Jaguar” z fikcyjną rejestracją austriacką A-10 i napisem Österr(eische) Luftwerkehrs A.G.
78	Kadłub L-5 nr 42-98643 z magazynu Muzeum Lotnictwa (ostatnio w ekspozycji). Stan z 27 listopada 1986 r. oraz 2010 r. Widok z przodu jedynego polskiego Taylorcrafta L-2A.
79	Polski Taylorcraft L-2A po głównym remoncie w Okręgowych Warsztatach Lotniczych. Gdańsk-Wrzeszcz, jesień 1950 r. Taylorcraft L-2A SP-AIW. Samolot dyspozycyjny Zarządu Głównego Ligi Lotniczej.
80	Taylorcraft L-2A Grasshopper SP-AIW (c/n 42-25754), ZG LL Warszawa, lotnisko Goław, 1950 r. Stinson L-5 Sentinel (c/n 42-98643) zdobycz wojenna, Okręgowa Składnica Lotnicza 1945 r.