

Wojciech Sankowski
Wojciech Zmysłony

Jak-1

Historia użycia przez Polaków myśliwców zaprojektowanych przez biuro konstrukcyjne Jakowlewa związana jest wyłącznie z ludowym Wojskiem Polskim. Była to armia, której formowanie rozpoczęto wiosną 1943 r. z inspiracji Stalina, który wykorzystał lojalnych mu polskich komunistów do utworzenia własnej polskiej armii, mającej być przeciwwagą dla Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie, podległych legalnemu rządowi polskiemu w Londynie. Niezależnie od pobudek, które kierowały jego dowódcami, dla dziesiątek tysięcy Polaków nowe wojsko oznaczało nadzieję na wyrwanie się z ZSRR i powrót do ojczyzny: po agresji dokonanej wspólnie z Niemcami w 1939 r., w latach 1939–1941 Sowietci prowadzili czystkę na zajętych przez siebie terytorium, dokonując m.in. masowych wywózek polskich obywateli w głąb ZSRR.

Oczywiście, zarówno ze względów politycznych, jak i z racji braku doświadczonych kadr, dużą część lotnictwa ludowego Wojska Polskiego stanowili obywatele sowieccy, często o polskich korzeniach. Wspomniany brak kadry był wynikiem głównie zbrodni katyńskiej: jeszcze pod koniec 1939 r. w sowieckiej niewoli znajdowało się kilkuset lotników, z których niemal wszystkich, razem z kilkunastoma tysiącami oficerów innych broni, zamordowano w 1940 r. na polecenie sowieckich przywódców. Większość tych, którzy przeżyli, opuściło ZSRR, z armią gen. Władysława Andersa w 1942 r.

Aż do czerwca 1945 r. ludowe Wojsko Polskie było w ogólnosiwiatowej polityce nieuznawane oficjalnie za armię państwa polskiego; zmieniło się to w lipcu 1945 r., gdy USA i Wielka Brytania przeniosły swoje uznanie z rządu londyńskiego na władzę lojalną wobec Sowietów.

Pierwszym Jakiem w lotnictwie ludowego Wojska Polskiego był Jak-1b. Od początku 1942 r. konstruktorzy pilnie szukali sposobów ulepszenia samolotu Jak-1 i poprawy jego zdolności bojowych w obliczu pojawienia się nad polem walki nowych Bf 109F. Wydawało się, że tylko zastosowanie mocniejszego napędu będzie rozwiązaniem skutecznym, a taką szansę dawało zabudowanie na myśliwcu nowego silnika M-105PF produkowanego od maja 1942 r. Wyposażane w nie Jaki-1 wykazywały większą prędkość i lepsze wznoszenie. Drugim istotnym elementem była konieczność poprawy oporu aerodynamicznego płatowca. Radzono sobie z tym stopniowo wprowadzając różne modyfikacje w kolejnych seriach produkcyjnych polegające głównie na podniesieniu jakości wykończenia pokrycia i detali, użycia lepszych lakierów itp. Poza tego rodzaju kosmetyką zdecydowano się też na bardziej radykalne zmiany projektowe. Kadłub za kabiną obniżono, a ją samą przykryto kropłową owiewką z pleksiglasu. Ulepszono instalację chłodzenia, zastosowano nowe śmigło i chowane kółko ogonowe. Zmieniono także uzbrojenie: dwa karabiny SzKAS kal. 7,62 mm zastąpił jeden kaem UBS kal. 12,7 mm (działko SzWAK kal. 20 mm pozostało bez zmian). Zmiany zaistniały też w obrębie kokpitu, pilot otrzymał osłonę w postaci szyb pancernych, nowy drążek sterowy i celownik. Zniknęły natomiast radiopółkompas i wariometr, a ze skrzydła usunięto reflektor.

W swojej ostatecznej zaawansowanej postaci Jak-1b był produkowany od października 1942 r. Hale montażowe kilku wytwórni opuściło łącznie prawie 4500 egzemplarzy i Wojenno-

Wozdusznyje Siły otrzymało wartościowy myśliwiec frontowy przeznaczony do działań na małej i średniej wysokości, odznaczający się dobrymi własnościami pilotażowymi i przyzwoitymi osiąganiami, mogący nawiązać równorzędną walkę ze swoim głównym przeciwnikiem, jakim był wówczas Bf 109F.

Historia Jaków-1b w służbie polskiego lotnictwa związana jest przede wszystkim z 1 Pułkiem Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, powstałym w lipcu 1943 r. na lotnisku Grigoriewskoje, pomiędzy Moskwą a Riazaniem. Początkowa praca jednostki polegała na szkoleniu od podstaw zarówno personelu latającego (na dwusterach UT-2 i Jak-7), jak i naziemnego. Pierwsze „jedynki” do pułku dostarczono we wrześniu 1943 r. i były to maszyny używane uprzednio w Wojenno-Wozdusznych Siłach. W październiku 1943 r. oraz lutym i marcu 1945 r. do pułku trafiły kolejne samoloty, tym razem prosto z fabryki: zostały wyprodukowane w Wytwórni nr 292 (Завод № 292) w Saratowie. Pomiędzy kwietniem a czerwcem 1944 r. liczba samolotów w pułku wynosiła 43-45. Niektóre publikacje podają, że w 1 PLM służyły także pojedyncze Jaki-1 z wczesnych serii produkcyjnych (z wysokim tyłem kadłuba), jednak brak dokumentacji fotograficznej nie pozwala na jednoznaczne potwierdzenie tego. W czerwcu 1944 r. 1 PLM przeniesiono z Rosji na lotnisko Gostomel koło Kijowa. Tam jednostka otrzymała kolejne fabrycznie nowe samoloty, a stare zdano. Wedle dostępnych źródeł, do końca wojny pułk nie otrzymywał uzupełnień w postaci Jaków-1b. Biorąc pod uwagę cały okres szkolenia i służby frontowej, łącznie przez 1 PLM przewinęło się około 60 sztuk maszyn tego typu.

W sierpniu 1944 r. trzy eskadry 1 PLM wraz z kluczem dowództwa wyruszyły z Gostomla na front w etatowej liczbie 38 samolotów. Po międzyrządowaniach we Włodzimierzcu na Wołyniu i Dysie pod Lublinem, 19 sierpnia 1944 r. pułk dotarł na lotnisko Zadybie Stare koło Garwolina, na południowy wschód od Warszawy. W Gostomlu pozostała 4 eskadra szkolna, wciąż jeszcze kończąca program nauki pilotażu się na starych Jakach-1b. Po ukończeniu szkolenia grupa pilotów wyjechała do Zadybia Starego, a samoloty zdano lotnictwu sowieckiemu.

23 sierpnia 1944 r. 1 PLM wykonał pierwsze zadanie bojowe w swej historii, polegające na eskorcie Hów-2 atakujących cele w rejonie Warki. Brał udział w zdobywaniu przyczółków w rejonie miasta, zdobywaniu Pragi w 1944 r. oraz zajmowaniu lewobrzeżnej części miasta w styczniu 1945 r. Później pułk uczestniczył w walkach na Pomorzu i bitwie o Kołobrzeg w marcu 1945 r., działaniach nad wybrzeżem Bałtyku na przełomie marca i kwietnia 1945 r., a wreszcie w operacji berlińskiej w kwietniu i maju 1945 r. Do wykonywanych przez pilotów zadań należały eskorty samolotów szturmowych Il-2, ataki na cele naziemne, loty rozpoznawcze oraz przechwytywanie samolotów nieprzyjaciela. Począwszy 19 stycznia 1945 r. aż do końca wojny 1 PLM operował zarówno na wybieranych chętniej Jakach-9, jak i Jakach-1b (na których wykonano w tym okresie jedną trzecią zadań). Ostatnie loty bojowe na Jakach-1b 1 PLM wykonał 3 maja 1945 r. Podczas wojny pułk (wraz z 2 Pułkiem Nocnych Bombowców „Kraków” i 611 – przenumerowanym potem na 3 – Pułkiem Lotnictwa Szturmowego) wchodził w skład 1 Dywizji Lotniczej, przemianowanej w listopadzie 1944 r. na 4 Mieszaną Dywizję Lotniczą.

Podczas działań bojowych na Jakach-1b piloci 1 PLM „Warszawa” nie odnieśli zwycięstw powietrznych (spotkania z *Luftwaffe* należały zresztą do rzadkości i zwykle kończyły

się bezskuteczną pogonią lub odpędzeniem nieprzyjaciela). Ich łupem wielokrotnie padły za to cele naziemne: pojazdy, pociągi oraz kolumny wojsk. Bezwrotnie utracono pięć samolotów – wszystkie podczas działań w rejonie Warszawy jesienią 1944 r. oraz podczas zajmowania lewego brzegu miasta w połowie stycznia 1945 r. Jeden z pilotów trafił do niewoli (mjr Tadeusz Wicherkiewicz – 24 września 1944 r.), pozostałym nie stała się krzywda. Ponadto, w okresie szkolenia na Jakach-1b w Związku Radzieckim zginął sowiecki instruktor przydzielony do pułku (st. lejt. Andriej Gawryłow – 17 maja 1944 r.) oraz jeden z polskich uczniów pilotów (chor. Jan Grabarz – 25 lipca 1944 r.). W lipcu 1945 r. do 1 PLM dotarła duża dostawa Jaków-9 i Jaki-1b jako maszyny starsze i o gorszych osiągnięciach ustąpiły im miejsca. Większość „jedynek” odesłano w czerwcu celem remontu do warsztatów w Dęblinie, skąd do pułku do końca października 1945 r. powróciło zaledwie kilka. Wszystkie zniknęły z ewidencji do lutego 1946 r. Jeden z nich, Jak-1b nr 107 (nr fabryczny 01189) został przekazany 24 stycznia 1946 r. jako eksponat do Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie. Niestety, samolot ten nie przetrwał do naszych czasów. Po dwóch, trzech latach stojący na zewnętrznej ekspozycji samolot, wykonany m.in. z drewna, sklejk i płótna, zaczął się rozpadać. Podjęto decyzję, by złomować go i zastąpić go metalowym, ale pozbawionym przeszłości bojowej Jakiem-9P (którego przekazanie do muzeum nastąpiło 10 sierpnia 1950 r.).

Jesienią 1944 r. do polskiego lotnictwa wcielono trzy sowieckie pułki myśliwskie, które przemianowano odpowiednio na 9, 10 i 11 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego. Te trzy jednostki utworzyły razem 3 Dywizję Lotnictwa Myśliwskiego. Dwa pierwsze na wyposażeniu posiadały początkowo Jaki-1b, które jeszcze w październiku 1944 r. zastąpiono Jakami-9.

Inne jednostki posiadały pojedyncze egzemplarze „jedynek”. Na przełomie lat 1944–1945 jeden egzemplarz znajdował się na ewidencji 1 Mieszanego Korpusu Lotniczego (skupiającego 3 DLM oraz dwie dywizje: lotnictwa bombowego i szturmowego). Po wojnie samoloty te posiadała także Oficerska Szkoła Lotnicza w Dęblinie, Techniczna Szkoła Lotnicza Wojska Polskiego w Warszawie-Boernerowie (w każdej z tych jednostek służył przynajmniej jeden Jak-1 wczesnoseryjny, tj. z wysokim tyłem kadłuba) i 15 Szkolny Pułk Lotniczy.

Jak-3

Jak-3 był rozwojową wersją Jaka-1, produkowaną od października 1943 r. Poprzez szereg zmian w konstrukcji, zmniejszających opór aerodynamiczny i zmniejszających masę płatowca, a także zastosowaniu nowego silnika WK-105PF2 zdołano znacznie poprawić osiągi samolotu, przy równoczesnym wzmocnieniu uzbrojenia o jeden karabin UBS kal. 12.7 mm.

„Trójki” w lotnictwie ludowego Wojska Polskiego w czasie II wojny światowej były maszynami zdecydowanie najrzadszymi z całej rodziny myśliwców Jakowlewa. Wynikało to niewątpliwie z przeznaczenia jednostek, tj. 1, 3, 9, 10 i 11 PLM, które prowadziły działania lotnictwa taktycznego i wykonywały przede wszystkim eskorty Ilów-2, ataki na cele naziemne oraz rozpoznania. Do takich zadań dobrze nadawały się Jaki-1b i Jaki-9. Jaki-3 były myśliwcami przeznaczonymi typowo do przechwytywania i walki powietrznej.

Pierwszy z Jaków-3 polskiego lotnictwa trafił do 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” przed końcem września 1944 r. Do 1 maja 1945 r. na stanie pułku był tylko jeden

egzemplarz, później ich ilość wzrosła do kilku i taki stan utrzymał się przez ponad rok. 4 września 1946 r. z ewidencji pułku skreślono cztery ostatnie maszyny tego typu. Na froncie jedyny Jak-3 nie był wykorzystywany bojowo, a po wojnie latali na samolotach tego typu bardziej doświadczeni piloci, trenując i popisując się przed młodszymi kolegami akrobacją lotniczą („trójka” miała lepszą zwrotność niż Jaki-1 i Jaki-9).

W pułkach 3 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego w okresie szkolenia (tj. od października do początku kwietnia 1945 r.) były dwa samoloty tego typu (po jednym w 10 i 11 PLM). W kwietniu 1945 r., gdy dywizja przemieściła się na front i brała udział w operacji berlińskiej, otrzymała kolejne „trójki”. 1 maja 1945 r. na stanie dowództwa były dwa Jaki-3, a każdy z pułków (9, 10 i 11 PLM) miał po cztery samoloty. Brały udział w działaniach bojowych, jednak z uwagi na niejednoznaczne wpisy (nierozróżniające Jaków-3 i Jaków-9) w dostępnej dokumentacji nie da się omówić strat czy zwycięstw powietrznych na „trójkach”. Wiadomo na pewno, że na Jaku-3 poległ jeden z sowieckich pilotów. Był to dowódca 1 eskadry 11 PLM, as myśliwski narodowości gruzińskiej, kpt. Szota Grdzelszwili. 27 kwietnia 1945 r. podczas powrotu z lotu bojowego w rejonie Berlina odłączył się od formacji swojego pułku i nie powrócił na własne lotnisko. Został uznany za zaginionego, prawdopodobnie poległego.

Po wojnie pojedyncze egzemplarze służyły także jako maszyny sztabowe w Dowództwie Wojsk Lotniczych i 1 Mieszanym Korpusie Lotniczym. W związku z ujednolicaniem uzbrojenia pułków lotnictwa myśliwskiego „trójki” trafiały na krótko do jednostek zaplecza (m.in. do 1 Mieszanego Szkolno-Treningowego Pułku Lotniczego, 2 Samodzielnej Sztabowej Eskadry Lotniczej, Oficerskiej Szkoły Lotniczej oraz w charakterze pomocy naukowej do Technicznej Szkoły Lotniczej Wojska Polskiego w Warszawie-Boernerowie). W sumie, na przełomie lat 1945–1946 w polskim lotnictwie równocześnie służyło nie więcej niż 20 Jaków-3.

Niestety, skromna ikonografia nie pozwala na obszerne przedstawienie egzemplarzy tego typu w służbie polskiego lotnictwa. Najlepiej udokumentowane są dwa Jaki-3 z 10 PLM. Podczas pokazów z okazji Święta Lotnictwa na Polu Mokotowskim 2 września 1945 r. samoloty te popisały się przed tłumami widzów akrobacją i zostały uwiecznione na taśmie kroniki filmowej.

Jak-7

Samolot zaprojektowano równocześnie z myśliwcem Jak-1 jako dwumiejscową wersję szkolno-treningową Jak-7UTI. Wybuch wojny niemiecko-sowieckiej w 1941 r. zweryfikował potrzeby i postanowiono dostosować samolot dla potrzeb frontu. Przy niewielkim nakładzie sił opracowano myśliwską wersję jednomiejscową Jak-7A, która wiosną 1942 r. pojawiła się na froncie. Zmiany konstrukcyjne były niewielkie, usunięto wyposażenie drugiej kabiny i zastosowano jej osłonę za sklejki. Uzbrojony w działko SzWAK kal. 20 mm i dwa karabiny maszynowe SzKAS kal. 7,62 mm Jak-7A okazał się groźnym przeciwnikiem w walce powietrznej. Po zastosowaniu mocniejszego silnika i zmniejszeniu oporu aerodynamicznego udoskonaloną maszyną produkowaną pod oznaczeniem Jak-7B z chowanym podwoziem głównym i ogonowym. Ostatnie maszyny tej wersji miały obniżony grzbiet kadłuba za kabiną pilota. Wraz z nasyceniem się jednostek frontowych nowszym sprzętem powrócono do pomysłu produkcji wersji szkolno-treningowej, oznaczonej teraz Jak-7W, ze stałym podwoziem i nieuzbrojonej (zbudowano 597

nowych i przebudowano 87 z Jak-7B). Niektóre egzemplarze, po niezbędnym doposażeniu, znalazły zastosowanie jako samoloty rozpoznawcze i kurierskie.

Jaki-7 pod względem ilości zajmowały trzecie miejsce wśród myśliwców lotnictwa ludowego Wojska Polskiego w latach 1943–1945. Żaden z nich nie został jednak wykorzystany w działalności bojowej. Pierwsze egzemplarze trafiły do 1 PLM „Warszawa” we wrześniu 1943 r. – były to dwa Jaki-7W oraz jeden Jak-7B. Pułk w tym okresie był de facto szkołą lotniczą, która prowadziła od podstaw naukę pilotażu podstawowego, a następnie kurs myśliwski. Jaki-7 wykorzystywane były jako samoloty przejściowe pomiędzy UT-2 a Jak-1b. W grudniu 1943 r. 1 PLM dysponował aż pięcioma Jakami-7 (w tym czterema wersji 7W), a w kwietniu 1944 r. – trzema (w tym jednym 7W). Po ukończeniu przez pułk szkolenia latem 1944 r. dwumiejscowe samoloty szkolne stały się zbędne i począwszy od sierpnia 1944 r., gdy 1 PLM odszedł na front, aż do końca wojny w jednostce służył tylko jeden Jak-7W. Był on wykorzystywany jako maszyna do lotów kontrolnych, w których dywizyjny inspektor ds. techniki pilotażu sprawdzał zdolności pilotów pułku. Co ciekawe, jak wynika ze zdjęć, przynajmniej jeden z Jaków-7B z 1 PLM był wersją dwumiejscową przebudowaną z wariantu jednomiejscowego. Już po zakończeniu wojny, pod koniec lata 1945 r., do 1 PLM trafiło jeszcze kilka Jaków-7B i 7W, jednak po znaczącej redukcji liczby personelu w październiku 1945 r. uznano je za nieprzydatne i spisano ze stanu na początku 1946 r.

To właśnie w 1 PLM wydarzył się jedyny śmiertelny wypadek na „siódemkach” w polskim lotnictwie. 5 maja 1944 r. w Żytowie podczas lotu kontrolnego w Jaku-7 (nr fabryczny 0479), z załogą: uczeń st. szer. pchor. Jerzy Czerny i instruktor st. lejt. Wsiewołod Anikin, w maszynie zapalił się silnik. Samolot poprawnie wylądował, jednak ciężkich poparzeń doznali obaj członkowie załogi. Czerny zmarł w szpitalu dwa dni później.

W październiku 1944 r. rozkazem Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego powołano do życia Centralną Szkołę Lotniczą Wojska Polskiego. Formowana była w Zamościu na bazie sowieckiej Czkałowskiej Wojskowej Szkoły Pilotów (Чкаловская военная авиационная школа пилотов). Natomiast sowiecki 16 Szkolno-Treningowy Pułk Lotniczy (16-й отдельный учебно-тренировочный авиационный полк) w Kluczewce miał się stać podstawą tworzenia 15 Samodzielnego Zapasowego Pułku Lotniczego. Sprzęt i środki obu jednostek przybyły do Polski pod koniec listopada i rozmieściły się na lotnisku Mokre koło Zamościa. Etatowe wyposażenie miało stanowić 91 samolotów różnych typów, w tej liczbie dziewięć Jaków-7 wersji B i W. W pierwszym rzucie na miejsce dotarła jednak zaledwie trzecia część sprzętu, głównie szkolno-treningowe UT-2. „Siódemki” zaczęły docierać dopiero miesiąc później i kierowane były do 15 SZPL.

Po przeprowadzonej w marcu 1945 r. reorganizacji szkoły w Zamościu i częściowej dyslokacji do Dębina już jako Wojskowa Szkoła Pilotów Wojska Polskiego, utworzono w niej 1 Eskadrę Myśliwską, mająca zadanie szkolenia pilotów na samoloty bojowe. Szkolenie praktyczne w powietrzu rozpoczęła na samolotach Jak-7 dopiero we wrześniu na lotnisku Kroczewo lecz ostra zima przerwała jej działalność. Wznowiona została w marcu 1946 r. wraz z napływem do eskadry samolotów Jak-9W i wtedy szybko pozbywano się „siódemek”. Ostatnie i już nieliczne Jak-7 skreślono ze stanu jednostki z końcem 1946 r.

15 Samodzielną Zapasowy Pułk Lotniczy (później na przestrzeni blisko roku trzykrotnie zmieniał nazwę, kolejno na: 15 Szkolny Pułk Lotniczy, 15 Mieszany Szkolno-Treningowy Pułk Lotniczy i wreszcie 1 Samodzielną Szkolno-Treningowy Mieszany Pułk Lotniczy; rozformowany w lutym 1946 r.) obok samolotów Jak-9 używał kilku egzemplarzy Jak-7 wersji B i W. Jednostka ta rozpoczęła działalność szkoleniową już w grudniu 1944 r. od doszkolenia kilku pilotów z 1 PLM. Od marca 1945 r. tempo szkolenia wzrosło, do pułku kierowano przedwojennych podoficerów lotnictwa a pod koniec czerwca przyjęto grupę 30 podchorążych pierwszej powojennej promocji Wojskowej Szkoły Pilotów WP z Dębina do przeszkolenia na samoloty myśliwskie. 15 SZPL działał początkowo z lotniska Mokre pod Zamościem, a w marcu 1945 r. został przesunięty na lotnisko Radom-Sadków. Sporadycznie użytkował także lotniska Grójec (Ogrodzienice) i Szczepieszyn. Ta pożyteczna jednostka szkolna w ciągu 13 miesięcy funkcjonowania wyszkoliła 79 pilotów i kilkuset specjalistów lotniczych innych specjalności.

Jeszcze podczas trwania działań wojennych, z końcem 1944 r., grupa 68 Polaków posiadających lotnicze wykształcenie podstawowe została skierowana do Kaczyńskiej Wojskowej Szkoły Pilotów (Качинская военная авиационная школа пилотов) w Krasnym Kucie celem opanowania pilotażu samolotów myśliwskich. W kwietniu 1945 r. rozpoczęli oni loty na szkolno-treningowych Jakach-7W, a na bojowych Jakach-1 już po zakończeniu wojny. 58 z nich ukończyło pełny program szkolenia, do Polski udali się w pierwszych miesiącach 1946 r., zasilając personel pułków myśliwskich lub kontynuując szkolenie w Wojskowej Szkole Pilotów (przemianowanej w maju 1946 r. na Oficerską Szkołę Lotniczą).

O ile fakt użytkowania podczas działań wojennych samolotów Jak-7 przez 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” jest sprawdzony i potwierdzony, to nie można tego samego stwierdzić odnośnie do występowania „siódemek” w trzech pułkach (tj. 9, 10, 11 PLM) 3 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego, walczącej od 24 kwietnia 1945 r. podczas operacji berlińskiej. Niektóre publikacje krajowe podają fakt posiadania przez każdy z tych pułków po dwa samoloty Jak-7W, ale miało to miejsce znacznie wcześniej, w ostatnich miesiącach 1944 r., czyli w trakcie formowania na terytorium ZSRR 1 Polskiego Mieszanego Korpusu Lotniczego. Samoloty te służyły zapewne do szkolenia i lotów kurierskich. Istniejące dokumenty wskazują jednoznacznie, że po przybyciu do kraju jednostek korpusu w marcu 1945 r. nie było w nich już ani jednego samolotu Jak-7.

Jak-9D/M/T

Myśliwiec Jak-9 był zasadniczym rozwinięciem Jaka-7B (prototyp oznaczono jako Jak-7DI). Wprowadzenie do konstrukcji skrzydła duralowych dźwigarów pozwoliło zwiększyć zapas paliwa. Obniżona jeszcze bardziej tylna część kadłuba i zmieniony kształt osłony kabiny znacznie polepszyły opór aerodynamiczny. Silnik i uzbrojenie było takie samo jak w Jaku-1b, tj. działko SzWAK kal. 20 mm i karabin UBS kal. 12,7 mm. Produkowane wielkoseryjnie od lata 1942 r. myśliwce Jak-9 zdominowały wyposażenie sowieckich pułków myśliwskich i podniosły ich wartość bojową. Z biegiem czasu konstrukcja ewoluowała, a kolejne wersje oznaczano różnymi literami. Odmiana Jak-9D, również wytwarzana masowo, dla zwiększenia zasięgu wyposażona została w cztery zbiorniki paliwa w skrzy-

dłach (zamiast standardowych dwóch). Wykorzystywana była do rozpoznania fotograficznego dalekich tyłów nieprzyjaciela.

Kolejny wariant, Jak-9T, oblatany w 1943 r. przeznaczony był do zwalczania obiektów naziemnych i w tym celu uzbrojony został w potężne działko NS-37 kal. 37 mm. Z uwagi na konieczność zmieszczenia uzbrojenia, miał cofniętą o ok. 40 cm kabinę. Jego modyfikacją (łączyła także pewne elementy Jaka-9D: konstrukcję skrzydeł i dodatkowe zbiorniki paliwa) była z kolei wersja 9M: była najliczniej produkowaną i najbardziej klasyczną odmianą „dziewiątek”, służącą jako zwyczajny myśliwiec (działko 37 mm zastąpiono sprawdzonym SzWAK-iem kal. 20 mm). Od maja 1944 r. do czerwca 1946 r. zbudowano ponad 4200 egzemplarzy tych rasowych myśliwców.

W czasie II wojny światowej Jaki-9 tych trzech wersji były obok Jaków-1b podstawowym wyposażeniem pułków myśliwskich lotnictwie ludowego Wojska Polskiego. Do maja 1945 r. korzystano z wariantów Jak-9D (tylko w 1 PLM), 9M oraz 9T (w 1, 9, 10 i 11 PLM). Według niepotwierdzonych danych, pierwszą (pierwsze dwie?) maszynę tego typu otrzymał 1 PLM w celach zapoznawczych w kwietniu 1944 r., jeszcze w okresie szkolenia. Były używane zapewne do połowy sierpnia 1944 r. Pierwsze egzemplarze przeznaczone do wykorzystania na froncie dostarczono do 1 PLM w grudniu 1944 r. – były to cztery Jaki-9D. Inauguracyjny lot bojowy wykonał kpt. Oleg Matwiejew 28 grudnia 1944 r. 18 stycznia 1945 r. do pułku nadeszła kolejna dostawa Jaków-9, a następna – i ostatnia w czasie wojny – 26 stycznia 1945 r. Pochodziły z Wytwórni nr 153 (Завод № 153) w Nowosybirsku. Łącznie na froncie 1 PLM używał 25 Jaków-9, na których latano regularnie od 19 stycznia 1945 r. Samolot ten był rzecz jasna preferowany: w okresie równoczesnego wykorzystania „jedynek” i „dziewiątek” liczba lotów bojowych na Jakach-9 była mniej więcej dwukrotnie większa niż lotów na Jakach-1b.

Na „dziewiątkach” piloci 1 PLM odnieśli wszystkie swoje zwycięstwa powietrzne. Wielkim dniem pułku okazał się być 19 kwietnia 1945 r. W czasie całodziennych lotów nad Brandenburgią aż pięciu pilotom zaliczono zestrzelenie Fw 190. Byli to: ppor. Wiktor Kalinowski (maszyna nr 87), ppor. Wsiewołod „Wiesław” Bobrowski (nr 68), kpt. Władimir Bajow (nr 32), ppor. Julij Kozak (nr 93) oraz por. Anatolij Szyrokun (nr 4, nr fabryczny 4115304). Nazajutrz, 20 kwietnia, w walce powietrznej kolejnego Focke-Wulfie uszkodził chor. Stefan Łazar, lecąc na Jaku-9 nr 58.

Kolejnym pełnym sukcesów dniem był 25 kwietnia. Zestrzelenie trzech Focke-Wulfów 190 zameldowali: ppor. Nikołaj Chaustowicz (Jak-9 nr 100), ppor. Wiktor Kalinowski (nr 87) oraz chor. Juliusz Szwarz (nr 101). Ostatnim pilotem 1 PLM, któremu zaliczono zwycięstwo powietrzne, był por. Aleksandr Wierbicki, który 1 maja 1945 r. zgłosił Messerschmitta 109 (na Jaku-9 nr 68; tym samym samolot ten stał się najbardziej utytułowaną maszyną ludowego lotnictwa, mając na koncie dwa zestrzelenia powietrzne i połowę samolotu zniszczonego na ziemi). Oprócz tych zestrzeleń na konto pułku zapisano zniszczenie na ziemi zaparkowanego na polowym lądowisku koło Piły Junkersa 52, czego dokonać mieli 14 lutego 1945 r. kpt. Oleg Matwiejew (nr 86, nr fabryczny 3215386) oraz por. Witold Gabis (nr 68). Według najnowszej wiedzy był to samolot zapewne niesprawny już wcześniej, świadomie porzucony przez Niemców.

Na „dziewiątkach” 1 PLM poniósł też niestety wszystkie straty bojowe obejmujące poległych pilotów. Pierwszym z nich był ppor. Josif Gostiuminski (vel Gościumiński), zestrzelony 13 lutego 1945 r. w walce z Messerschmittami 109 nad wsią Ogorzeliny koło Chojnic. Pilotował Jaka-9 nr 53 (nr fabryczny 3715353). 15 marca 1945 r. podczas patrolu nad Kołobrzegiem zginął, i jak się potem okazało, poległ chor. Aleksander Broch (pilotował Jaka nr 81, nr fabryczny 3315381). 16 marca w rejonie Połczyna-Zdroju podczas eskorty Ilów-2 zginął w katastrofie ppłk Iwan Tałdykin, dowódca 1 PLM. Przyczyną wypadku był błąd pilota, który przy złej widoczności zszedł za nisko nad ziemię i zderzył się z nią. Pilotowana przez niego maszyna miała nr 15 (nr fabryczny 3415315).

19 kwietnia 1945 r. przy starcie do lotu bojowego z lotniska Barnówko poległ chor. Roman Wierzchnicki, który uderzył samolotem o rosnące w pobliżu pasa startowego drzewo, wykonując zbyt wcześnie skręt. Pilotował Jaka-9 nr 80 (nr fabryczny 3915380). Trzy dni później w Barnówku rozegrała się kolejna tragedia. Po powrocie z lotu rozpoznawczego zginął tam por. Anatolij Szyrokun, lecący na Jaku-9 nr 4 (nr fabryczny 4115304). Nad lotniskiem na wysokości 400 metrów wykonał półboczke i opuszczając przód samolotu uderzył w ziemię. Maszyna stanęła w ogniu i doszczętnie się spaliła. Badanie wraku wykazało zerwanie się linek sterowych. Oprócz wypadków śmiertelnych w pułku zdarzały się także mniej groźne kraksy, z których pilot wychodził cało – czy to na skutek działań nieprzyjaciela, czy też na skutek awarii.

Już po zakończeniu wojny, w lipcu 1945 r. nastąpiło kolejne zasilenie 1 PLM Jakami-9. W ten sposób pierwsza jednostka lotnictwa ludowego Wojska Polskiego wreszcie w pełni przebroiła się na „dziewiątki”.

Pozostałe pułki używające tego typu samolotu, tj. 9, 10 i 11 PLM wchodziły w skład 3 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego, która na front przybyła dopiero 24 kwietnia 1945 r., a nazajutrz wzięła udział w pierwszych lotach bojowych w ramach operacji berlińskiej. Już 25 kwietnia trzech pilotów odnieśli pierwsze zwycięstwa, gdy Jaki 10 PLM starły się z dwunastoma Fw 190, eskortującymi sześć Ju 88. Zestrzelenia dwóch Focke-Wulfów zaliczono kpt. Aleksandrowi Kuzniecowskiemu i por. Wańkowskiemu, a prawdopodobne zestrzelenie – kpt. Wasilijowi Bystrowowi. 29 kwietnia w czasie walk powietrznych zestrzelenia uzyskali piloci 10 PLM – ppor. Smirnowowi oraz chor. Panowowi, którym zaliczono po jednym Focke-Wulfie 190. 2 maja 1945 r. konto zestrzeleń 3 DLM ustalili dwaj piloci 11 PLM. Chor. Michaił Ponomariow zestrzelił Fieselera 156, a jego boczny, chor. Aleksander Krasucki, Henschla 126.

Za sterami Jaków polegli: chor. Skibin z 11 PLM (25 kwietnia 1945 r. z nieznanych przyczyn rozbił się w pobliżu własnego lotniska Białęgi) oraz chor. Borys Carew (30 kwietnia 1945 r. został zestrzelony przez artylerię przeciwlotniczą i rozbił się niedaleko Nauen). Kilka innych Jaków utracono na skutek awarii i działań nieprzyjaciela, jednak piloci przeżyli. Jak wspomniano w rozdziale poświęconym Jakom-3, nie we wszystkich przypadkach da się jednoznacznie ustalić, które ze zwycięstw odniesiono na „trójkach”, a które na „dziewiątkach” (to samo dotyczy także strat).

Inną używającą „dziewiątek” jednostką bojową był 14 Samodzielny Pułk Rozpoznania i Korygowania Ognia Artylerii został utworzony w kwietniu 1945 r. i podlegał Dowództwu Artylerii Wojska Polskiego. W ostatnich dniach wojny do jednostki skierowano siedmiu pilotów Polaków.

Gotowość operacyjną pułk osiągnął już po wojnie, a wyposażony był w samoloty Jak-9M, T i W. We wrześniu 1945 r. został przeorganizowany w 1 Samodzielną Eskadrę Korekcji i Zwiadu, stacjonującą na lotnisku w Toruniu. Jednostkę rozwiązano ostatecznie w grudniu 1945 r.

Poza frontowymi jednostkami w czasie II wojny światowej użytkownikami Jaków-9 była Wojskowa Szkoła Pilotów, 15 Szkolny Pułk Lotniczy oraz 2 Samodzielną Sztabowa Eskadra Lotnicza. W tych jednostkach niestety także dochodziło do wypadków. W najtragiczniejszym życiu stracił por. Robert Janota, który zginął 27 kwietnia 1945 r. w 15 SzPL w Radomiu.

Pod koniec wojny (według spisu z 24 kwietnia 1945 r.) polskie lotnictwo dysponowało 130 maszynami tego typu. Zakończenie działań wojennych i kapitulacja Niemiec 8 maja 1945 r. spowodowały przemieszczenie jednostek lotniczych Wojska Polskiego na wyznaczone lotniska położone w kraju. Najwcześniej stało się tak z Jakami-9 z 1 PLM. Pułk ten trzema eskadrami przebazował się na lotnisko w Bydgoszczy już 9 maja. W okresie od 10 do 19 maja dyslokowano na węzeł lotniskowy Kutno-Ozorów trzy pułki myśliwskie 3 DLM (9., 10. i 11.), a do końca maja wszystkie trzy znalazły się ostatecznie w Łęczycy. Na nowych miejscach postoju przystąpiono do odtworzenia gotowości bojowej i rozpoczęto pokojowe szkolenie.

Pokojowy plan organizacji ludowego Wojska Polskiego, opracowany wiosną 1945 r., przewidywał trzyetapową demobilizację do wiosny 1947 r., co oznaczało przemieszczenie na nowe miejsca stacjonowania jednostek, redukcję ich stanów oraz rozwiązywanie niektórych z nich. 1 PLM w lipcu 1945 r. udał się na lotnisko w Kroczewie (docelowe lotnisko w Modlinie było wciąż zbyt zniszczone), natomiast jesienią wszystkie trzy pułki 3 DLM skierowano na Rakowice-Czyżyny w Krakowie, gdzie rozbudowane przez Niemców lotnisko było przygotowane na przyjęcie dużej liczby samolotów. Na nowych lotniskach kontynuowano szkolenie lotnicze naziemne i w powietrzu. Najbardziej wyeksploatowane płatowce Jak-9 skreślano ze stanów, zastępowali je maszyny nowe fabrycznie z dostaw z ZSRR.

Według spisu z 1 października 1945 r. w jednostkach lotniczych było ich 182. Myśliwce Jakowlewa można było podziwiać na wszystkich tuż powojennych pokazach lotniczych. Największe i najbardziej imponujące były te przeprowadzone nad lotniskiem mokotowskim w Warszawie 2 września 1945 r. z okazji Święta Lotnictwa. Nad głowami publiczność przeleciało wtedy między innymi kilkadziesiąt bojowych Jaków-9 z wszystkich czterech pułków myśliwskich oraz – o czym już wspomniano – dwa Jaki-3.

W styczniu 1946 r. w ramach prowadzonej reorganizacji lotnictwa ludowego Wojska Polskiego i przechodzenia na etaty czasu pokojowego rozformowano 3 Dywizję Lotnictwa Myśliwskiego i likwidacji uległ 9 PLM. Jego personel i sprzęt rozdysponowano głównie pomiędzy dwa pozostałe pułki, które zmieniły jednocześnie swoją numerację: 10 PLM na 2 PLM, a 11 PLM na 3 PLM; razem z 1 PLM weszły w skład 1 Brandenburskiej Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego. Każdy pułk zreformowanej dywizji miał odtąd po 4 eskadry bojowe plus klucz sztabowy, a stan maszyn bojowych w pułku wynosił 52 samoloty. Wszystkie jednostki w 1946 r. prowadziły normalny tok szkolenia na posiadanych samolotach Jak-9, a w lutym tego roku 1 PLM został przeniesiony na lotnisko w Modlinie. Sporym problemem eksploatacyjnym Jaków okazało się naturalne starzenie sprzętu. Drobne naprawy prowadzono własnymi

siłami, poważniejsze remonty prowadziły wyspecjalizowane jednostki naprawcze. Niewiele to zmieniało, odsetek niesprawnych samolotów w eskadrach rósł. Na początku 1947 r. w pułkach z Krakowa była to prawie trzecia część posiadanego sprzętu. Ta i inne okoliczności sprawiły, że w latach 1946–1948 w wypadkach myśliwskich „dziewiątek” zginęło ośmiu pilotów. Dodatkowo, dwie maszyny uobyły z Polski w wyniku dezercji.

Latem 1947 r. 3 PLM przebazowano na położone na wybrzeżu lotnisko Babie Doły koło Oksywia. Wkrótce piloci Jaków mieli okazję zapoznać się ze specyfiką lotów nad morzem. Szkolenie w tym zakresie trwało do końca roku. W maju 1948 r. wprowadzono w pułku dyżury bojowe w dzień. Powodem było zaostrzenie się sytuacji międzynarodowej i przypadki naruszenia granicy państwowej przez obce samoloty. W październiku 1948 r. swoją działalność nad morzem rozpoczęła też Eskadra Lotnicza Marynarki Wojennej, a w jej składzie klucz myśliwski wyposażony w trzy Jaki-9M, a stacjonujący w Wicku Morskim. Od połowy roku do 3 PLM rozpoczęto dostarczanie pierwszych nowoczesnych Jaków-9P, które docelowo zastąpić miały starsze wersje. W połowie listopada 1950 r. pułk został przeniesiony na nowe lotnisko we Wrocławiu. Z końcem roku posiadał na stanie już tylko pięć Jaków-9M. Podobnie sytuacja wyglądała w 2 PLM. Na krakowskim lotnisku w latach 1947–1950 używano wszystkich trzech wersji „dziewiątek” do doskonalenia wyszkolenia bojowego pilotów, aż do chwili zastąpienia ich przez Jaki-9P.

W 1 PLM proces zastępowania wysłużonych Jaków-9D, M i T trwał od końca lipca 1947 r. wraz z dostarczeniem do jednostki pierwszych Jaków-9P. Ostatniego, chyba już symbolicznego Jak-9M, spisano ze stanu pułku w połowie 1951 r.

W szkolnictwie wojskowym Jaki-9 były obecne od wiosny 1945 r. w 15 Samodzielnym Zapasowym Pułku Lotniczym w Zamościu, gdzie pojedyncze sztuki, obok Jaków-7, służyły do szkolenia pilotów myśliwskich. Liczba tych maszyn w szkolnictwie znacznie wzrosła po rozwiązaniu w styczniu 1946 r. 3 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego. Nadwyżki sprzętu trafiły wówczas m.in. do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Od 1947 r. Jaki-9 stanowiły obok dwusterów podstawowe wyposażenie 1 Eskadry Szkolno-Bojowej OSŁ (złożonej z Oddziału Myśliwskiego i Oddziału Szturmowego) na lotnisku w Radomiu. Stały się bardzo potrzebnym i pożądanym narzędziem w edukacji rosnącej z roku na rok liczby kursantów szkolonych w pilotażu myśliwskim.

W maju 1951 r. powstająca Oficerska Szkoła Lotnicza nr 5 w Radomiu przejęła na siebie ciężar kompleksowego szkolenia pilotów myśliwskich. Dęblińska szkoła przekazała jej wszystkie posiadane „dziewiątki”. Przez krótki czas stanowiły wyposażenie czterech eskadr myśliwskich radomskiej szkoły, lecz ta, zasilana sprzętowo przez nowsze Jaki-9P, szybko zrezygnowała z usług wysłużonych wojennych poprzedników. Ostatnie Jaki-9 starszych wersji przetrwały tam do 1952 r.

Jak wspomniano, mocno wysłużone już myśliwce wymagały remontów. Te proste i najpilniejsze prowadzone były przez warsztaty w Radomiu. Kompleksowe remonty prowadzono w jednostkach podległych Dowództwu Lotnictwa. Były to: Lotnicze Warsztaty Remontowe nr 1 w Łodzi, Lotnicze Warsztaty Remontowe nr 2 w Bydgoszczy i Lotnicze Warsztaty Remontowe nr 3 w Dęblinie. Te ostatnie, na potrzeby dęblińskiej OSŁ, przebudowały około 60 sztuk Jaków-9 do wersji dwumiejscowej Jak-9W.

Nie bez znaczenia był też udział Jaków-9 w szkoleniu personelu technicznego. Wycofane z jednostek liniowych egzemplarze przekazywano do Technicznej Szkoły Lotniczej w Warszawie-Boernerowie (która w 1950 r. została przeniesiona do Zamościa jako Techniczna Szkoła Wojsk Lotniczych), gdzie jako pomoc naukowa służyły wychowaniu kolejnych promocji techników i inżynierów lotniczych. Ostatni w tej roli egzemplarz Jaka-9 przetrwał do początku lat 60. XX wieku w Technicznej Oficerskiej Szkole Wojsk Lotniczych w Oleśnicy koło Wrocławia. Ostatnie namacalne ślady bytności w Polsce myśliwców Jakowlewa to przekazane przez wojsko do cywilnych szkół technicznych silniki WK-105PF. Można je było spotkać jako pomoc dydaktyczną tu i ówdzie jeszcze na początku lat 90. XX wieku.

Jak-9W

Jak-9W był wersją szkolno-treningową, zaprojektowana w połowie 1945 r. w oparciu o wersję myśliwską Jak-9T, i podobnie jak ona wyposażona w silnik WK-105PF2, ale z uzbrojeniem zredukowanym do działka SzWAK. Od wcześniejszych szkolnych Jak-7W różnił się chowanym podwoziem i bogatszym wyposażeniem. Piloci mieli do dyspozycji radiostację, radiopółkompas, fotokarabin i interkom do komunikacji między sobą. Jak-9W charakteryzował się parametrami maszyny bojowej, zachowując doskonałą stateczność i sterowność w pełnym zakresie prędkości. Ceniony był przez pilotów za łatwy i bezpieczny pilotaż. Ten bardzo udany samolot szkolny wyprodukowano w latach 1945–1947 w ilości 450 egzemplarzy. Dalszych 340 sztuk powstało jako przeróbka wersji jednomiejscowej M i T.

Samoloty Jak-9W zakupione w ZSRR w ilości około 25 egzemplarzy zaczęły docierać do Polski w styczniu 1946 r. W procesie szkolenia zastępowały jedno i dwumiejscowe Jaki-7. Z powodzeniem były też wykorzystywane w lotach patrolowych, kurierskich i dyspozycyjnych. Po kilka sztuk rozdzielono je między trzy pułki myśliwskie (1, 2, 3 PLM), a pozostałe trafiły do jednostek szkoleniowych w Dęblinie i Radomiu. W marcu 1946 r. 1 Eskadra Myśliwska Wojskowej Szkoły Pilotów na lotnisku Kroczewo rozpoczęła intensywne szkolenie podchorążych i to do niej trafiły wszystkie dęblińskie Jak-9W. Kilka maszyn zostało przekazanych do 15 Szkolnego Pułku Lotniczego, gdzie intensywne szkolenie pilotów myśliwskich trwało już od wiosny 1945 r. W dęblińskiej szkole dwustery te były od marca 1947 r. do maja 1951 r. zgrupowane w Oddziale Myśliwskim 1 Eskadry Szkolno-Bojowej OSŁ stacjonującej w Radomiu i czasowo w Krakowie.

W latach 1947–1954 trzy egzemplarze Jak-9W były na stanie Specjalnego Pułku Lotniczego, służąc do lotów szkolnych i kurierskich. Pojedyncze egzemplarze znajdowały się też na stanach samodzielnych eskadr i kluczy sztabowych oraz w 30 Pułku Lotnictwa Marynarki Wojennej i 11 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego. W 3 PLM (Wrocław-Strachowice) i 11 PLM (Poznań-Ławica; była to jednostka w żaden sposób niezwiązana z wojennym 11 PLM) wiosną i latem 1951 r. zgrupowano łącznie 10 maszyn Jak-9W celem szkolenia dwóch grup (po 29 uczniów) podchorążych. Od tej pory lubiane przez pilotów „szparki” były stopniowo zastępowane przez nowsze maszyny Jak-11, napływające do Polski z fabryk w ZSRR i Czechosłowacji (pod oznaczeniem C-11). Ostatnie, nieliczne już egzemplarze Jak-9W wycofano z pułków bojowych na początku 1953 r.

W latach 1947–51 Lotnicze Warsztaty Remontowe nr 3 w Dęblinie dokonały przebudowy około 60 sztuk jednomiej-

scowych Jak-9 (wersji M i T) na wersję szkolno-treningową Jak-9W na potrzeby Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Większość z nich trafiło do powstałej w maju 1951 r. OSŁ nr 5 w Radomiu i w liczbie kilkudziesięciu egzemplarzy zasilają cztery eskadry pilotażu myśliwskiego tej szkoły. Największą przeszkodą w bezpiecznym użytkowaniu samolotów Jak-9 były częste przypadki odklejania się poszycia płatów (sklejka oklejona płótnem). Po katastrofie z 17 sierpnia 1951 r. (zginęli ppor. Edward Kiebzak i chor. Rafał Kubica), gdy samolot wręcz rozszarpał się w powietrzu, Dowódca Wojsk Lotniczych zalecił ograniczenie prędkości lotu do 500 km/h, a na wielu maszynach wprowadzono zakaz lotów na akrobację. Problem próbowano doraźnie rozwiązać montując na dwusterach metalowe skrzydła z kasowanymi egzemplarzami Jak-9P.

Popularne „szparki” w jednostkach lotnictwa wojskowego przetrwały aż do wymiany w nich sprzętu na samoloty nowej generacji na przełomie lat 1954–1955 i były najdłużej używaną w Polsce odmianą myśliwców Jakowlewa napędzanych silnikiem tłokowym. Ostatni latający egzemplarz można było podziwiać na wystawie Wrocławski Salon Lotniczy we wrześniu 1959 r. na lotnisku Wrocław-Gądów.

Jak-9P

Jak-9P był wersją finalną rodziny myśliwców Jakowlewa z silnikiem tłokowym, kończąca całą historię rozwoju „dziewiątek”. Zaprojektowany został w połowie 1946 r. jako myśliwiec o konstrukcji całkowicie metalowej wyposażony w silnik wysokościowy WK-107A. W porównaniu z poprzednikami otrzymał wyposażenie radionawigacyjne, tj. radiopółkompas RPKO-10M. Pilota chroniła dodatkowo szyba pancerna w tylnej części kabiny. Dopracowana aerodynamicznie sylwetka, duża prędkość, świetne właściwości pilotażowe, wszystko to sprawiało, że ten piękny myśliwiec pieczołtliwie nazwany został przez polskich lotników „panienką”. Era silnika odrzutowego zaczęła się w ZSRR tak szybko, że produkowany od marca 1947 r. seryjnie Jak-9P nie mógł zainteresować już „Sokołów Stalina” i nie znalazł tam szerokiego zastosowania. Nadwyżki z wyprodukowanych 800 egzemplarzy tej wersji trafiły do „sojuszników”: Albanii, Jugosławii, Węgier, Chin, Korei i do Polski oczywiście.

Pod koniec lipca 1947 r. w ramach realizacji umów obustronnych zawartych między Polską a ZSRR 1 PLM otrzymał pierwszą partię 10 fabrycznie nowych Jak-9P. Samoloty wpisano na stan 1 eskadry i rozpoczęto przeszkolenie personelu latającego i technicznego. Kolejna partia 12 nowych maszyn trafiła na stan warszawskiego pułku dopiero w styczniu 1949 r. i otrzymała je 2 eskadra. Tak długa przerwa w dostawach nowej techniki dla tej uchodzącej za elitarną jednostki spowodowana była faktem oczekiwania dwóch pozostałych pułków myśliwskich na nowy sprzęt. Całkowite przebrojenie 1 PLM w samoloty wersji P miało miejsce dopiero w marcu 1950 r., kiedy na stan 3 eskadry wpisano ostatnie długo oczekiwane 11 maszyn.

Nieregularne dostawy do Polski maszyn Jak-9P pozwoliły też na rozpoczęcie planowej wymiany sprzętu bojowego 2 i 3 PLM. Zmęczone służbą Jak-9M i T od końca 1947 r. zaczęto zastępować nowymi „panienkami”, jednak skromne dostawy z ZSRR wystarczały jedynie na zaspokojenie niepełnych potrzeb zaledwie jednej eskadry w pułku. Stan taki utrzymał się zresztą w tych pułkach myśliwskich aż do chwili przebrojenia się na odrzutowe Jaki-23, i choć w latach 1949–1951 nasycenie

maszynami Jak-9P było już duże, to zawsze dzieliły pole startów z pozostającymi jeszcze w służbie pocziwymi poprzednikami wersji M/T i W. Sytuacji tej nie zmienił nawet okazyjny zakup w październiku 1949 r. wycofywanych z jednostek rosyjskich 30 maszyn Jak-9P, część których skierowano do szkolenia lotniczego.

Ogółem do końca 1949 r. do Polski trafiły 123 maszyny Jak-9P. Stały się podstawowym wyposażeniem trzech pułków myśliwskich, a pojedyncze egzemplarze trafiły na stan Samodzielnej Eskadry Lotniczej Marynarki Wojennej, Oficerskiej Szkoły Lotniczej i Specjalnego Pułku Lotniczego.

W lotnictwie Marynarki Wojennej służbę nowe myśliwce rozpoczęły w styczniu 1949 r., gdy do klucza myśliwskiego Eskadry Lotniczej MW stacjonującego w Wicku Morskim piloci 3 PLM dostarczyli dwie maszyny Jak-9P. Na bazie Eskadry Lotniczej MW powołano w listopadzie 1949 r. do życia 30 Pułk Lotnictwa MW z 1 Eskadrą Myśliwską w składzie, która w maju 1950 r. otrzymała uzupełnienie w postaci czterech kolejnych Jaków-9P.

Na fali rozbudowy i reorganizacji lotnictwa wojskowego w pierwszych dwóch miesiącach 1952 r. sformowano 34 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego MW na lotnisku Babie Doły. Dwie eskadry pułku wyposażono w samoloty Jak-9P, trzecia sformowana później na uzbrojenie przyjęła już nowoczesne odrzutowe Limy-1. Samoloty i załogi pełniły dyżury bojowe w systemie obrony wybrzeża morskiego. Myśliwce Jakowlewa pozostawały w lotnictwie Marynarki Wojennej do wiosny 1954 r., kiedy nie liczne już pozostałe oddano do baz konserwacyjnych, a jeden przekazano do ekspozycji w Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni.

Od początku lat 50. XX wieku rozpoczęto realizację sześciolatniego planu rozbudowy lotnictwa wojskowego, ściśle związanego z wprowadzeniem na uzbrojenie lotnictwa samolotów o napędzie odrzutowym. W ramach rozbudowy struktur rozdziły się nowe jednostki lotnictwa myśliwskiego. Jedną z nich był 11 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego, który powstał w Poznaniu na Ławicy w grudniu 1950 r. na bazie trzech pułków (1, 2 i 3 PLM) z 5 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego, rozpoczynających niebawem przebrojenie na odrzutowe myśliwce Jak-23. Nadwyżki sprzętu z tych trzech pułków w postaci kilkudziesięciu myśliwców Jak-9P (oraz 10 Jaków-9M i Jaków-9W) przekazywane od kwietnia 1951 r. pozwoliły w krótkim czasie zaspokoić potrzeby dwóch eskadr pułku z Ławicy. W początkowym okresie istnienia pułk był jednostką samodzielną, bezpośrednio podporządkowaną Dowództwu Wojsk Lotniczych, którego głównym zadaniem było przeszkalanie absolwentów Oficerskiej Szkoły Lotniczej na samoloty myśliwskie. W grudniu 1952 r. 11 PLM przeniesiono do Krzesin, gdzie w lutym 1953 r. rozpoczął proces przeobrażania na odrzutowe Jaki-23. Eksploatowane dotąd Jaki-9P sukcesywnie przekazywał do składnic materiałowych, do Oficerskiej Szkoły Lotniczej nr 5 w Radomiu i do 21 Pułku Lotnictwa Zwiadowczego na Ławicy (ostatnie siedem sztuk skreślono ze stanu jednostki do 30 kwietnia 1953 r.). Ta ostatnia jednostka powstała wiosną 1951 r. w oparciu o istniejącą od grudnia 1950 r. Eskadrę Pułku Lotnictwa Zwiadu, wydzieloną ze składu 7 Pułku Lotnictwa Bombowego. Początkowo stacjonowała na Ławicy w Poznaniu i była uzbrojona w bombowce Pe-2, ale w 1953 r. otrzymała osiem maszyn Jak-9P, które przydzielono do Eskadry Bliskiego Rozpoznania tego pułku. Rok później, po przebazowaniu do Sochaczewa, personel przeszkolił się na odrzutowych Hach-28, a niepotrzebne już myśliwce skreślono ze stanu jednostki. Ostatnim już użytkownikiem myśliw-

ców Jak-9P, przez krótką chwilę, była 10 Dywizja Lotnictwa Myśliwskiego OPL w Słupsku (złożona z 25 i 28 PLM), która w latach 1952–1953 dysponowała kluczem tych myśliwców.

Wycofywanie w latach 1950–1953 w dużych ilościach z pierwszej linii myśliwców Jak-9P, prócz perspektywy napędu odrzutowego, wiązało się z brakiem nowych silników do nich. Tylko w latach 1951–1952 skasowano z tego powodu 49 maszyn. Niektóre zespoły płatowców (np. skrzydła) montowano do szkolnych Jaków-9W, a niepotrzebne już kadłuby wykorzystywano jako pomoce dydaktyczne w szkolnictwie.

Wobec przewidywanego wielkiego zapotrzebowania na pilotów myśliwskich na początku lat 50. XX wieku Dowództwo Wojsk Lotniczych postanowiło utworzyć drugą oficerską szkołę lotniczą. Wykorzystując struktury 1 Eskadry Szkolno-Bojowej (posiadającej Oddział Myśliwski i Oddział Szturmowy) Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie, w maju 1951 r. rozpoczęła działalność Oficerska Szkoła Lotnicza nr 5 w Radomiu, specjalizująca się wyłącznie w szkoleniu pilotów samolotów myśliwskich. Z chwilą powstania, prócz 52 Jaków szkolnych przejętych z dęblińskiej eskadry, miała sześć Jaków-9P i ten stan posiadania powiększała w miarę dostaw maszyn wycofywanych z pułków myśliwskich. Szkoła rozwijała się dynamicznie i do lipca 1951 r. dysponowała już czterema w pełni wyposażonymi eskadrami eksploatującymi myśliwce Jak różnych wersji, w tej liczbie około 25 samolotów Jak-9P. Eskadry dyslokowano na miejsca stałego bazowania latem 1951 r. Były to: Nowy Glinnik koło Tomaszowa Mazowieckiego, Grójec i Radom. Po przebrojeniu eskadr na samoloty odrzutowe oraz szkolne Jak-18, Jak-11 i Junak-3, w połowie 1955 r. ostatnie tak lubiane przez pilotów „panienki” zakończyły ośmioletnią służbę w polskim lotnictwie.

Jakfire

Kilka polskich myśliwców Jakowlewa ocalałych przed złowianiem w połowie lat 50. XX wieku miało okazję zagrać jeszcze ostatnią swoją rolę w fabularnym filmie wojennym „Historia jednego myśliwca” zrealizowanym w 1958 r. przez Zespół Filmowy Studio z Łodzi przy współpracy Dowództwa Wojsk Lotniczych. Reżyserowany przez Huberta Drapellę obraz w zamysle miał przedstawiać dramat wojennych losów por. Stefana Zaremby, polskiego pilota Dywizjonu 306 w Anglii, choć wyszła z tego raczej płytka bajka o wojnie i miłości.

Mocną stroną filmu jest obsada i z całą pewnością scenografia. Dla potrzeb scen lotniczych kręconych na lotnisku Łódź-Lublinek wykorzystano dwa samoloty Jak-9P i dwa Jak-9W pieczołowicie i z pomysłem upodabniając te pierwsze do brytyjskich maszyn Spitfire, a dwumiejscowe „szparki” – do jednomiejscowych Hurricane’ów. Zadbano o stosowny kamuflaż i brytyjskie oznakowanie. Samoloty ozdobiły fantazyjne godła osobiste (FZ-L – „Czarny Kot”, FZ-D – „Dziewczyna”, TL-C – „Kaczor Donald”). Zmieniono geometrię płatowców przez dodanie grzbietów za kabiną i drzwiczek dla pilota. Skrzydła uzbrojono w makiety działek i pracowicie odwrócono kierunek składania się podwozia, aby wyglądało jak w prawdziwych Spitfire’ach. Zagadką pozostanie tylko, dlaczego filmowcy nie użyli prawidłowego oznaczenia kodowego „UZ” 306 Dywizjonu Myśliwskiego „Toruńskiego”, którego nazwa pojawia się w filmie, a zastąpili je kodem „FZ”. Podobnie uczynili w wypadku drugiego polskiego dywizjonu – historycznymi literami kodowymi 308 Dywizjonu Myśliwskiego „Krakowskiego” były „ZF” pod-

czas gdy na planie filmowym przerobione z Jaków Hurricane'y mają na kadłubach namalowane litery „TL”. Trudno rzucić to na brak wiedzy, skoro współautorem scenariusza i głównym konsultantem był sam ppłk Stanisław Skalski, były dowódca eskadry 306 Dywizjonu...

„Jakfire'y” w filmie zagrały rolę raczej statyczną, są tłem drugiego planu i dla samych aktorów, sceny kołowania są krótkie.

Opisy zdjęć

Jak-1

- [1] Jak-1b z 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, sfotografowany w sierpniu-wrześniu 1944 r. na pierwszym lotnisku frontowym Zadybie Stare. Numer boczny samolotu oraz szczegóły oznakowania są nieznane, przysłonięte gałęziami, użytymi do maskowania maszyny. O przynależności do 3 eskadry świadczy końcówka kołpaka, pomalowana na kolor ciemnoniebieski (nasada pomalowana jest tak jak przednia część kadłuba). Na pierwszym planie piloci 3 eskadry z dowódcą mjr. pil. Tadeuszem Wicherkiewiczem (pierwszy z lewej).
- [2] Jaki-1b z 3 eskadry 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” z zapuszczonymi silnikami szykują się do startu, naprowadzane podczas kołowania przez oficera startowego. Wszystkie samoloty mają standardowy kamuflaż w kolorach AMT-11, AMT-12 i AMT-7, sowieckie gwiazdy w podwójnej obwódce (szerokiej srebrnej i wąskiej czerwonej) oraz polskie szachownice. Końcówki kołpaków śmigieł pomalowane są w barwie 3 eskadry, tj. na ciemnoniebiesko, a od nasady kołpaka oddziela je dodatkowo wąski biały pas. Jako drugi i trzeci od prawej widoczne są samoloty odpowiednio nr 35 i nr 22.
- [3] Kołujące Jaki-1b z 1 PLM zapewne na lotnisku Zadybie Stare jesienią 1944 r. Z lewej strony widoczna jest maszyna nr 6 (z 1 eskadry pułku), z prawej – pozbawiony szachownicy samolot, którego numer taktyczny nie zmieścił się w kadrze. Za „szóstką” dostrzec można bez trudu jasny kołpak śmigła Iła-2 z 611 Pułku Lotnictwa Szturmowego (późniejszego 3 PLSz).
- [4] Jak-1b ze zdemontowanym okapotowaniem silnika z 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”. Jednostką napędową samolotu był dwunastocylindrowy silnik widlasty M-105PF. Odprowadzanie spalin odbywało się przez osiem kolektorów spalin – po cztery z każdej strony – co dobrze widoczne jest na tym zdjęciu.
- [5] Prawa burta Jaka-1b i M-105PF widziany z drugiej strony. Samolot w standardowych barwach kamuflażu (AMT-11, AMT-12, AMT-7) nie ma szachownicy, a jego kołpak pomalowany jest ciemną farbą. Charakterystyczną cechą Jaków-1b, odróżniającą je od Jaków-9, było podwozie, którego osłony składały się z dwóch części (widocznych w lewym dolnym rogu fotografii).
- [6] Pilot chor. Czesław Bogusiewicz oraz mechanik kpr. Naftali Fajersztajn pracujący przy montażu w Jaku-1b z 1 PLM „Warszawa” karabinu maszynowego kal. 12,7 mm UBS

Najlepiej jest podziwiać je na zdjęciach fotosach z planu. Do scen walk powietrznych wykorzystano kroniki wojenne z archiwów brytyjskich. Nie wiadomo, jaki los spotkał „Jakfire'y” po nakręceniu filmu. Jedno jest pewne, na planie filmowym nie ucierpiały, gdyż do scen palących się maszyn zbudowano pełnowymiarową drewnianą makietę tylko trochę przypominającą Spitfire'a i to ona skończyła w ogniu.

(uniwersalnyj Bieriezina synchronnyj; универсальный Березина синхронный). Z prawej strony widoczna jest względnie równa, choć malowana prawdopodobnie odręcznie, szachownica – zgodna ze wzorem obowiązującym w Polsce przed wojną. Z lewej strony widoczne są gałęzie drzewa iglastego, użyte do maskowania. Zadybie Stare, jesień 1944 r.

- [7] Trzej oficerowie Wojenno-Wozdusznych Sił posiadający polskie korzenie, przeniesieni w latach 1943–1944 do 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, od lewej: ppor. Walerian Sztakhauz, por. Stanisław Łabecki oraz ppor. Nikoła Chaustowicz. Samolot ma polską szachownicę oraz sowiecką gwiazdę bez obwódki na ogonie. Na śmigle widoczny napis: „ВИШ-105св / сер 4 / Малый угол 18° / Останавливать на большом шаге” („WISz-105sw / ser.[ia] 4 / Mały kąt 18° / Zatrzymywać na dużym skoku”).
- [8] Mimo oficjalnych wytycznych, jak na samolotach myśliwskich malować sowieckie gwiazdy, praktyka pokazywała, że w latach 1943–1944 w lotnictwie ludowego Wojska Polskiego spotkać można było różne konfiguracje. Pilot 1 PLM „Warszawa” chor. Jerzy Czownicki pozujący przy Jaku-1b z szachownicą i gwiazdą widoczną na usterzeniu pionowym. Gwiazda jest czerwona, ale jej lewe ramię ma białą lub srebrną szeroką obwódkę (stosowano obie rodzaje farby, a tylko niektóre zdjęcia pozwalają na ustalenie koloru bez wątpliwości). Jest to prawdopodobnie skutkiem wymiany steru kierunku i zamontowania części z innej maszyny.
- [9] Szef strzelania powietrznego 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, kpt. Oleg Matwiejew, pozujący w stroju lotnym na skrzydle Jaka-1b, najpewniej jesienią 1944 r. na lotnisku w Zadybiu Starym. Na zdjęciu doskonale widać detale łączenia blach i montażu ich do stelażu. Samolot ma dość dobrze spasowane blachy: bez większych szczelin, widocznych wyraźnie na większości zdjęć innych maszyn. Prawa stopa lotnika (na zdjęciu z lewej strony) opiera się o wskaźnik poziomu paliwa w skrzydłowych zbiornikach. Ciekawostką jest mocno zdarty z końcówki łopaty śmigła (typu WISz-105sw) czarny lakier, ujawniający naturalną barwę metalu.
- [10] Jak-1b z 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”. Na zdjęciu wyraźnie widać wszystkie trzy kolory kamuflażu, jakim pokryty był samolot: AMT-11 i AMT-12 na górnych powierzchniach oraz AMT-7 od dołu. Widoczna na krawędzi natarcia skrzydła rozmyta granica pomiędzy barwami pokazuje natryskowy sposób nanoszenia

- farby. Polska szachownica poniżej kabiny jest mocno zabrudzona osadem ze spalin.
- [11] Jak-1b z 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” pokryty na górnych powierzchniach samolotu (w tym także na łopatach śmigła) zimowym kamuflażem wykonanym farbą MK-7. Maszyna nie ma szachownicy. Zdjęcie wykonano zimą 1943-1944 r. w Grigoriewskoje. W towarzystwie mechaników pozuje pilot chor. Dymitr Kotek (w środku).
- [12] Jak-1b z 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” w latach 1943–1944. Przy samolocie pozuje dwóch nie-rozpoznanych lotników jednostki. Maszyna nie wyróżnia się na pozór niczym szczególnym – ma standardowy kamuflaż i sowiecką gwiazdę na ogonie. Na śmigle widoczna jest mała biało-czerwona szachownica lotnicza i jest to jak dotąd jedyny udokumentowany fotograficznie przypadek dekorowania tej części samolotu w lotnictwie ludowego Wojska Polskiego.
- [13] Kolejna fotografia Jaka-1b z 1 PLM „Warszawa” w zimowej scenarii, ale już bez zimowego kamuflażu: jest to osobisty samolot dowódcy pułku ppłk. Iwana Tałdykina (trzeci od prawej w górnym rzędzie). Towarzyszą mu kursanci pułkowej „szkoły pilotażu” (w haubach i goglach) oraz personel naziemny (w uszankach). Na zdjęciu nie widać kamuflażu, jednak śmiało można przyjąć, że samolot ma malowanie fabryczne (AMT-11, AMT-12 i AMT-7). Pozbawiony jest szachownicy. Białą trójkąt nachodzący na cyfrę 2 numeru taktycznego jest zapewne ramieniem sowieckiej gwiazdy.
- [14] Jak-1b z 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” w typowym malowaniu, złożonym z barw AMT-11, AMT-12 i AMT-7, wraz z sowiecką gwiazdą w podwójnej obwódce (szerokiej srebrnej i wąskiej czerwonej) oraz szachownicą. Typowe jest niestety i kadrowanie, na którym nie ujęto numeru taktycznego samolotu. Numery taktyczne są widoczne na bardzo nielicznych zdjęciach Jaków-1b, co zubaża wiedzę, jaką można czerpać o samolotach z materiału fotograficznego. Godne uwagi jest również to, że na samolocie tym – podobnie jak i na wszystkich innych znanych ze zdjęć wojennych maszynach lotnictwa ludowego Wojska Polskiego – szachownica lotnicza namalowana jest zgodnie z obowiązującym w latach 1921–1993 wzorem (zarówno jeśli chodzi o proporcje, jak i rozmieszczenie pól). Przed samolotem pozują piloci chor. Edward Chromy (z lewej) oraz chor. Ryszard Horodecki.
- [15] Kpt. Nikołaj Bujewicz w kabinie Jaka-1b (nr taktyczny prawdopodobnie 40) z namalowaną czerwoną farbą pod kabiną napisem fundacyjnym: „от Путевого обходчика / Елизарова” („от Путiewego obchodczyka / Jelizarowa”). Ofiarodawcą samolotu był bliżej nieznany dróżnik obchodowy (technik kolejowy zajmujący się inspekcją i drobnymi naprawami torów kolejowych) nazwiskiem Jelizarow. Samolot ten do pułku dostarczony został pod koniec 1943 r.
- [16] Rekonstrukcja napisu fundacyjnego na podstawie jednego jak dotąd odnalezionego zdjęcia i wiedzy o pełnym brzmieniu napisu. Malował Wojciech Sankowski.
- [17] Jak-1b nr 11 (nr fabryczny 11150), 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, Grigoriewskoje, lato-jesień 1943 r. Samolot w barwie szaroniebieskiej (AMT-11) i ciemnoszarej (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole.
- [18] Samolot ten był jedną z pierwszych maszyn tego typu w 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”. Pozbawiony jest szachownicy, ma za to ciekawą konfigurację gwiazd. Gwiazda kadłubowa pozbawiona jest obwódki, zaś gwiazda ogonowa (z podwójną obwódką: szeroką białą lub srebrną i wąską czerwoną) ma wyraźnie za duży rozmiar (być może czerwonej gwieździe o normalnym rozmiarze domalowano potem dodatkowe obwódki). „Jedenastka” ze zdjęcia nie doczekała się bojowego lotania, pozostając maszyną do celów treningowych.
- [19] Jak-1b nr 40 (nr fabryczny nieznany), 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, Grigoriewskoje, październik 1943 r. Samolot w barwie szaroniebieskiej (AMT-11) i ciemnoszarej (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole.
- [20] Widoczny na zdjęciu Jak-1b nr 40 nosi standardowy kamuflaż i oznaczenia (gwiazdy, numer taktyczny namalowany od szablonu) nadane mu jeszcze w fabryce i niczym nie różni się od maszyn służących w Wojenno-Wozdusznych Siłach. W pułku nie zdążono jeszcze namalować na nim ani szachownicy, ani zmienić koloru kołpaka śmigła. Na lewym skrzydle samolotu stoi Wanda Wasilewska (jej twarz można dostrzec ponad masztem antenowym) – komunistka, działaczka polityczna popieranego przez Stalina tzw. Związku Patriotów Polskich, przybyła z wizytą do 1 PLM 26 października 1943 r.
- [21] Jak-1b nr 40 (nr fabryczny nieznany), 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, Grigoriewskoje, październik 1943 r.
- [22–23] Jak-1b nr 40 (nr fabryczny nieznany), 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, Grigoriewskoje, październik 1943 r. Samolot w barwie szaroniebieskiej (AMT-11) i ciemnoszarej (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole.
- [24] Jak-1b nr 13 (nr fabryczny 13163), 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, Grigoriewskoje, maj 1944 r. Samolot w barwie szaroniebieskiej (AMT-11) i ciemnoszarej (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole.
- [25–27] „Trzynastka” była jednym z trzech samolotów 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, mających wymalowany na kadłubie napis fundacyjny (o dwóch

- innych mowa na str. 8 i str. 16). Samolot został ufundowany przez Wandę Wasilewską i ofiarowany polskiej jednostce w imieniu Związku Patriotów Polskich, jednak z niejasnych powodów nosił napis przemalowany z Jaka-1b nr 48 o treści: „От польского патриота / проф. Вольф-Мессинга / польскому летчику.” („Ot polskiego patriota / prof. Wolf-Messinga / polskomu ljetcziku”). Potem dodano jeszcze polskie tłumaczenie: „Od polskiego patrioty / prof. Wolf Messinga / polskiemu lotnikowi.”. Został przekazany jako osobista maszyna chor. Jerzemu Czownickiemu (nieoficjalnemu prymusowi drugiej promocji oficerskiej w 1 PLM) podczas uroczystości jaka odbyła się 28 maja 1944 r. w Grigoriewskoje. Na lewym zdjęciu widoczny jest mjr Nikołaj Bujewicz, a na środkowym (od lewej) – kpt. Oleg Matwiejew i por. Witold Gabis.
- [29] Jak-1b nr 38 (nr fabryczny prawdopodobnie 38161), 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, Grigoriewskoje, styczeń 1944 r. Samolot w barwie szaroniebieskiej (AMT-11) i ciemnoszarej (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole. Góra pokryta dodatkowo białą zmywalną farbą MK-7.
- [29–30] Podczas śnieżnej zimy 1943-1944 r. niektóre Jaki 1 PLM „Warszawa” maskowano zmywalną białą farbą, zapewne używana w Wojenno-Wozdusznych Siłach MK-7. Składała się z kredy lub gipsu, wody, alkoholu, kazeiny oraz ultramaryny. Fabryczny kamuflaż pozostawiono na metalowych częściach obramowania oszklenia kabiny, maszcie anteny, kołpaku śmigła, łopatach śmigła oraz częściowo zdemontowanym okapotowaniu silnika. Wyraźnie widoczne są ślady pędzla, którym farbę naniesiono (stosowano także malowanie natryskowe). Dolne zdjęcie wykonano 1 stycznia 1944 r. w Grigoriewskoje podczas uroczystości przekazania jednostce sztandaru. Na fotografii z prawej strony pozuje prawdopodobnie chor. Josif Gostiuminski (drugi od prawej) w towarzystwie personelu naziemnego.
- [31] Jak-1b nr 38 (nr fabryczny prawdopodobnie 38161), 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, Grigoriewskoje, styczeń 1944 r.
- [32] Jak-1b nr 48 (nr fabryczny 48184), 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, Gostomel, lato 1944 r. Samolot w barwie szaroniebieskiej (AMT-11) i ciemnoszarej (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole.
- [33–34] Samolot na zdjęciu to osobista maszyna kpt. Medarda Koniecznego (widocznego na prawym zdjęciu w środku). Na obu fotografiach widoczny jest także mechanik tego samolotu, kpr. Józef Trzeciak (na lewym zdjęciu z lewej i na prawym – z prawej). Zdjęcia wykonano prawdopodobnie latem 1944 r. na lotnisku Gostomel koło Kijowa. Oprócz standardowego malowania sowieckich myśliwców, samolot na prawej burcie przy gwieździe ma także spory obszar pokryty szarą farbą o innym odcieniu. Wedle wiarygodnych przekazów kilku weteranów jednostki, maszyna miała namalowany napis fundacyjny (głoszący, iż ofiarodawcą samolotu dla polskich lotników jest Wolf Messing), jednakże przed odejściem na front został on zamalowany (patrz str. 13). Niewykluczone więc, że znajdował się on właśnie w tym miejscu (co byłoby dość nietypowe, bowiem w Związku Radzieckim napisy fundacyjne umieszczano standardowo na lewej burcie pod kabiną).
- [35] Kpt. Medard Konieczny w kabinie Jaka-1b nr 48 na lotnisku Gostomel latem 1944 r.
- [36] Jak-1b nr 48 (nr fabryczny 48184), 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, Gostomel, lato 1944 r. Samolot w barwie szaroniebieskiej (AMT-11) i ciemnoszarej (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole.
- [37] Jak-1b nr 12 (nr fabryczny 12181), 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, Zadybie Stare, jesień 1944 r. Samolot w barwie szaroniebieskiej (AMT-11) i ciemnoszarej (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole.
- [38–39] Dwa ujęcia przedstawiające osobisty samolot szefa strzelania powietrznego pułku, kpt. Olega Matwiejewa, sfotografowany już po jego śmierci (poległ 14 lutego 1945 r. za sterami Jaka-9) w maju 1945 r. w Bydgoszczy. W rejonie kadłubowej gwiazdy widać zmiany w tradycyjnej linii podziału barw (wykonane zapewne już poza wytwórnią po naprawie kadłuba). Przy tej okazji prawdopodobnie zamalowano także i sowiecką gwiazdę i naniesiono jeszcze raz od nowa z białymi obwódkami. Kołpak śmigła jest trójkolorowy: u nasady szaroniebieski, a na końcówce ciemny z jasnym czubkiem (być może czerwono-żółty, jak przedstawiono na sylwetce).
- [40] Jak-1b nr 15 (nr fabryczny 15175), 1 eskadra 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, Zadybie Stare, jesień 1944 r. Samolot w barwie szaroniebieskiej (AMT-11) i ciemnoszarej (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole.
- [41] Widoczny na zdjęciu Jak-1b nr 15, sfotografowany podczas startu z lotniska Zadybie Stare jesienią 1944 r. był osobistym samolotem chor. Ryszarda Horodeckiego. Został utracony 18 stycznia 1945 r. gdy pilotował ją wyjątkowo chor. Włodzimierz (Władimir) Suszek. Podczas lotu patrolowego nad Warszawą w osłonie własnych wojsk, samolot został uszkodzony przez niemiecką artylerię przeciwlotniczą i przymusowo lądował w rejonie Mińska Mazowieckiego. Maszynę skreślono ze stanu pułku. Samolot ma standardową dla Jaków-1b szachownicę oraz sowieckie gwiazdy w podwójnej obwódce (szerokiej srebrnej i wąskiej czerwonej). Żółta barwa końcówki kołpaka śmigła oznacza przynależność do 1 eskadry.
- [42] Jak-1b nr 2 (nr fabryczny nieznan), 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, prawdopodobnie Mirosławiec, marzec 1945 r. Samolot w barwie szaroniebieskiej

(AMT-11) i ciemnoszarej (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole.

[43–46] Seria zdjęć przedstawiających Jaka-1b nr 2, z których jedno umieszczono na okładce „Skrzydlatej Polski” z lipca 1946 r. Samolot ma sowieckie gwiazdy w pojedynczej białej lub srebrnej szerokiej obwódce (niewielki fragment prawego ramienia gwiazdy widoczny jest na środkowym zdjęciu) oraz małą szachownicę. Liczne odpryski lakieru świadczą o wcześniejszej intensywnej eksploatacji. Kształt szablonu użytego do namalowania numeru taktycznego jest bardzo podobny jak w przypadku Jaka-9 nr 32 (patrz str. 45), jednak jak dotąd nie udało się ustalić, czy samoloty miały to samo pochodzenie. Przy samolocie pozują pilot chor. Wiktor Poruczniczak (na lewej fotografii, na prawej fotografii z prawej strony oraz okładce „Skrzydlatej Polski”) oraz mechanik kpr. Naftali Fajersztajn.

[47] Zdjęcie przedstawiające Jaka-1b w hangarze Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie, w towarzystwie samolotów Po-2 oraz Pe-2 (w tle), około 1947 r., a zatem dwa lata po wojnie – rzadki widok, bowiem maszyny te z chwilą zakończenia wojny zostały wycofane z jednostek liniowych do szkolnictwa, gdzie je z biegiem czasu złomowane. Co ciekawe, samolot wygląda, jakby był w standardowym kamuflażu z lat wojny (malowanie farbami AMT-11, AMT-12 i AMT-7), jednak pod skrzydłami nie widać ani sowieckich gwiazd, ani szachownic – a zatem najprawdopodobniej został przemalowany.

[48] Niezwykle intrygujące zdjęcie, przedstawiające mszę odprawianą na lotnisku z okazji trzeciej promocji oficerskiej Technicznej Szkoły Lotniczej Wojska Polskiego w Warszawie-Boernerowie 16 maja 1946 r. Otoczenie ołtarza stanowią dwa myśliwce Jakowlewa. Obie maszyny na górnych powierzchniach mają jednolite jasne malowanie. Z prawej strony widoczny jest Jak-1 z pierwszych serii produkcyjnych, z wysokim tyłem kadłuba za kabiną pilota. Samolot z lewej strony to Jak-3 z dodanymi elementami pochodzącymi z innych płatowców (więcej na ten temat na str. 24).

[49–50] Jak-1b nr 107 (nr fabryczny 01189), eksponat Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie, sfotografowany w styczniu lub lutym 1946 r. W czasie wojny samolot ten latał w 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, mając na kadłubie wymalowany numer taktyczny 1. Po wojnie samolot odesłano do warsztatów remontowych, a po powrocie do pułku nadano nowy nr 107. W styczniu 1946 r. trafił do muzeum. Samolot nie przetrwał do dnia dzisiejszego: drewniane i płócienne elementy maszyny pod wpływem czynników atmosferycznych ulegały powolnemu niszczeniu, aż w 1950 r. samolot zdecydowano się złomować. 10 sierpnia 1950 r. na jego miejsce do MWP trafił inny samolot z 1 PLM, Jak-9P (więcej na ten temat na str. 84). Samolot na górnych powierzchniach pomalowany jest jednolicie. Po wojnie w Polsce przynajmniej część Jaków przechodzących gruntowne remonty przemalowywano od góry na jed-

nolity kolor, którym – wedle trudnej do zweryfikowania informacji – był oliwkowozielony. Jak dotąd autorom nie udało się znaleźć uzasadnienia takiego malowania w rozkazach dotyczących całości lotnictwa.

[51] W dniu otwarcia MWP, 20 stycznia 1946 r., na lotniczej wystawie towarzyszyły mu Po-2 z 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków”, UT-2 (niewidoczne na tym zdjęciu) oraz Il-2 nr 21 z 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego. Pod koniec 1946 r. dołączyły dwa Spitfire’y XVI QH-Z (TB292) z 302 Dywizjonu Myśliwskiego „Poznańskiego” i JH-Q (TB581) z 317 Dywizjonu Myśliwskiego „Wileńskiego” Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie.

Jak-3

[52–57] Sześć klatek z kroniki filmowej, na której uwieczniono pokaz akrobacji, jaki dały dwa Jaki-3 z 10 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego nad Polem Mokotowskim 2 września 1945 r., z okazji Święta Lotnictwa. Pierwszy z samolotów (ujęcia na górze) miał wymalowane szachownice pod skrzydłami, na nosie, kadłubie i stateczniku pionowym. Drugi (ujęcia na dole) – tylko pod skrzydłami, na kadłubie i stateczniku. Na górnych powierzchniach skrzydeł samolotu widać bardzo wyraźnie kamuflaż (na rozświetlonym słońcem kadłubie – nie). Dodatkowo, dostrzec można zarys dużego numeru taktycznego (prawdopodobnie 32) namalowanego na kadłubie pomiędzy szachownicą a kabiną.

[58–60] Ciekawe ujęcia przedstawiające fragmenty jednego wojennego Jaka-3 z 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”. Z ujęć wywnioskować można, że samolot nosił na górnych powierzchniach standardowy kamuflaż (AMT-11 i AMT-12), miał namalowane sowieckie gwiazdy (w podwójnej obwódce: szerokiej srebrnej i wąskiej czerwonej) oraz numer taktyczny 4 (lub zaczynający się od cyfry 4). Charakterystycznymi cechami, pozwalającymi na rozpoznanie, że to Jak-3, są: brak masztu antenowego za kabiną i jednoczęściowy wiatrochron. Od lewej: chor. Iwan Gołubicki, kpt. Władimir Bajow i por. Witold Gabis.

[61] Jak-3 remontowany w Państwowych Zakładach Lotniczych w Mielcu w 1948 r. Na skrzydle stoi cywilny pracownik PZL, Bogusław Działowski.

[62] Jak-3 z Technicznej Szkoły Lotniczej Wojska Polskiego w Warszawie-Boernerowie jesienią 1946 r. (zobacz także str. 21). Samolotowi (zapewne w powodu braku oryginalnej części) pod silnikiem zamontowano blachę z wlotem powietrza do chłodnicy oleju (prawdopodobnie z Jaka-1b), przez co na pierwszy rzut oka w ogóle nie przypomina on „trójki”.

[63] Kadłub tego samego Jaka-3 służący jako pomoc dydaktyczna w Technicznej Szkole Lotnicza Wojska Polskiego w Warszawie-Boernerowie. Samolot ma kadłub przemalowany na jednolity jasny kolor, zdemontowane blachy okapotowania silnika oraz nieoryginalny kołpak śmigła. Przy maszynie prowadzone były m.in. zajęcia z uzbro-

- jenia lotniczego dla uczniów szkoły: na zdjęciu widać odsłonięty karabin maszynowy UBS kal 12,7 mm.
- [64] Jak-3 bez numeru taktycznego (nr fabryczny nieznany), 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, Modlin, lato 1945 r. Samolot w barwie szaroniebieskiej (AMT-11) i ciemnoszarej (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole.
- [65–66] Dwaj doświadczeni piloci 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, ze stażem w Wojenno-Woźdusznym Siłach, przed tym samym Jakiem-3 na trawiastym lotnisku w Modlinie: z lewej mjr Wasilij Gaszyn (dowódca 1 PLM), a z prawej por. Witold Gabis. Według przekazów weteranów jednostki, należeli oni do nielicznej grupy latającej w pułku na „trójkach”.
- Jak-7**
- [67] Jak-7W z 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” na fotografii wykonanej w 1943 r. w Grigoriewskoje. Samolot ma standardowe malowanie, złożone z barw AMT-11, AMT-12 i AMT-7. Na zdjęciu widać sowieckie gwiazdy na stateczniku pionowym (która to jest nieco zbyt duża; z podwójną obwódką: szeroką białą lub srebrną i wąską czerwoną) oraz pod skrzydłem (czerwoną bez obwódki). Dobrze widoczny jest łukowaty osad ze spalin pod kabiną pilota. Na trawie leżą klocki blokujące koła samolotu.
- [68] Jak-7W z 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” w Grigoriewskoje w latach 1943–1944. Na krawędzi natarcia skrzydła dobrze widoczne są linie podziału barw AMT-11 i AMT-12 na górnej powierzchni oraz AMT-7 na dolnej. Na ogonie widoczny jest zarys zbyt dużej sowieckiej gwiazdy w podwójnej obwódce: szerokiej białej lub srebrnej i wąskiej czerwonej. W przedniej kabinie siedzi kpt. Oleg Matwiejew: wykładowca teorii strzelania powietrznego i przedwojenny pilot turystyczny, który w 1 PLM ukończył kurs pilotażu myśliwskiego, po czym latał bojowo.
- [69] Inne ujęcie nierozpoznanych kursanta i instruktora w samolocie Jak-7W z 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” w Grigoriewskoje w latach 1943–1944. Na kadłubie pozornie jednolitego samolotu można dostrzec przebieg podziału pomiędzy plamami kamuflażu, ciągnącego się skośnie w rejonie tylnej kabiny.
- [70] Uczniowie-kursanci „szkoły pilotażu” w 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” i instruktor przy stoliku startowym na lotnisku Grigoriewskoje (lub jednym z satelickich) zimą 1943–1944. Z prawej strony w tle widoczny jest Jak-7W. Ze zdjęcia trudno jednoznacznie wywnioskować, czy samolot nosi standardowy kamuflaż myśliwców z tego okresu (AMT-11, AMT-12, AMT-7), czy też pomalowany jest jeszcze wedle obowiązującego wcześniej kamuflażu zielono-czarnego na górze (AMT-4, AMT-6, AMT-7). Ciekawostką jest widoczna z lewej polska flaga lotnicza.
- [71] Samolot 15 Szkolnego Pułku Lotniczego – najprawdopodobniej Jak-7B (świadczą o tym detale przodu kadłuba oraz częściowo zdemontowana, smukła osłona goleni podwozia; jej obecność wyklucza natomiast, że jest to Jak-7W, który miał stałe podwozie) na lotnisku Radom-Sadków wiosną 1945 r. Barwa samolotu jest zagadką: na pierwszy rzut oka Jak wydaje się być pozbawiony kamuflażu, jednak po dokładniejszym przyjrzeniu się widać trzy odcienie szarości na prawym skrzydle; może być to zarówno efekt standardowego malowania AMT-11, AMT-12 i AMT-7, jak też cień rzucony przez kadłub i skrzydło. Przy samolocie pozuje por. Alfons Kabat, weteran kampanii wrześniowej w składzie 131 Eskadry Myśliwskiej.
- [72] Grupa uczniów-pilotów 1 PLM „Warszawa” pozująca przy ciekawym wariacie Jaka-7 w Wołosowie (lądowisku satelickim Grigoriewskoje) w kwietniu 1944 r. Egzemplarz na zdjęciu jest późną wersją Jaka-7B, przebudowaną na wariant z dwiema kabinami, bez radiostacji. Świadczą o tym: obecność uzbrojenia, chowane podwozie, budowa osłony silnika oraz obniżony tył kadłuba. Kamuflaż maszyny to zapewne AMT-11, AMT-12 i AMT-7, jakkolwiek trudno na tym ujęciu wyszukać linie podziału kolorów. Spora sowiecka gwiazda ma podwójną obwódkę (szeroka srebrna i wąską czerwoną), szachownicy – jak zresztą na wszystkich znanych wojennych ujęciach Jaków-7 w lotnictwie ludowego Wojska Polskiego – brak.
- [73] Na pierwszym planie Jak-7B z 15 Mieszanego Szkolno-Treningowego Pułku Lotniczego na lotnisku Radom-Sadków latem 1945 r. W tle – Jak-7W nr 4 przedstawiony na str. 32. Przy samolocie stoi chor. Marian Banasiuk.
- [74] Jednomiejscowy Jak-7B używany do szkolenia bojowego w 15 Mieszanym Szkolno-Treningowym Pułku Lotniczym na lotnisku Radom-Sadków w lecie 1945 r. Wyraźnie widoczne jest charakterystyczne dla tej wersji sklejkowe przykrycie tylnej kabiny.
- [75] Jednomiejscowy Jak-7B z późniejszych serii produkcyjnych z 15 Szkolnego Pułku Lotniczego na lotnisku Radom-Sadków wiosną 1945 r. Maszyna ma zdemontowaną główną część osłon podwozia (pozostawiono za to wewnętrzne kłapy domykające podwozie). Wszystkie linie podziału kolorów kamuflażu są ostre, w formie łamanych linii. Z prawej strony zdjęcia widoczny jest mały fragment sowieckiej gwiazdy kadłubowej (czerwonej z podwójną obwódką, szeroką białą lub srebrną i wąską czerwoną) oraz podobnie malowana gwiazda pod skrzydłem samolotu. W tle widać prawdopodobnie przebudowanego na wersję dwumiejscową, późnego Jaka-7B, mającego taki sam schemat kamuflażu i pozbawionego numeru taktycznego na kadłubie. Kołpak samolotu jest jasny, ale nie biały. Na skrzydle maszyny na pierwszym planie siedzi ppor. Władysław Ryżko, weteran kampanii wrześniowej, latający w 1939 r. za sterami dwusilnikowych bombowców PZL-37 „Łoś”.

- [76] Jak-7W (nr fabryczny nieznany), 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, Grigoriewskie, zima 1943–1944 r. Samolot w barwie zielonej (AMT-4) i czarnej (AMT-6) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole.
- [77] Słabej jakości zdjęcie przedstawiające ppor. Michała Jakubika w Grigoriewskie zimą z 1943 na 1944 r. Na samolocie widać dobrze kamuflaż starego wzoru (z 1941 r. – wskazuje na to zarówno charakterystyczny kształt plam, jak i nieobecność pod statecznikiem poziomym jasnoniebieskiej farby AMT-7, która znajdowała się tam w wypadku stosowania na górze samolotu kamuflażu AMT-11 i AMT-12). Do malowania używano farb koloru zielonego (AMT-4) i czarnego (AMT-6). Od spodu maszyna miała niewidoczny na zdjęciu, ale zgodny z rozkazem kolor jasnoniebieski (AMT-7). Widoczna na zdjęciu na prawo od gwiazdy pionowa biała belka jest uszkodzeniem zdjęcia, a nie – jak bywa to interpretowane – numerem taktycznym 1.
- [78] Jak-7W nr 7 (nr fabryczny nieznany), 15 Mieszany Szkolno-Treningowy Pułk Lotniczy Radom-Sadków, lato 1945 r. Samolot prawdopodobnie w jednolitym malowaniu oliwkowozielonym na wszystkich powierzchniach górnych i bocznych, spód płatowca w kolorze jasnoniebieskim.
- [79] Trzy Jaki-7 (na pierwszym planie w wersji B, z tyłu – z numerem taktycznym 7 – W) przygotowywane do wykonywania zadań z grupą podchorążych pierwszej powojennej promocji Wojskowej Szkoły Pilotów z Dębina, odbywających przeszkolenie na samoloty myśliwskie w 15 Mieszanym Szkolno-Treningowy Pułku Lotniczym w Radomiu-Sadkowie latem 1945 r. Na zdjęciu tym na samolotach nie widać dwukolorowego kamuflażu, śladów po zamalowanych sowieckich gwiazdach ani jasnoniebieskiego pola pod statecznikiem poziomym. Kołpaki śmigieł być może w kolorze czerwonym.
- [80] Jak-7W nr 4 (nr fabryczny nieznany), 15 Mieszany Szkolno-Treningowy Pułk Lotniczy, Radom-Sadków, lato 1945 r. Samolot w barwie szaroniebieskiej (AMT-11) i ciemnoszarej (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole.
- [81] Widoczny na zdjęciu samolot wciąż ma standardowy wojenny układ kamuflażu, za wyjątkiem zamalowanych innym kolorem (zapewne ciemniejszym odcieniem szarości) sowieckich gwiazd, na które naniesiono polskie szachownice. Stało się to latem 1945 r., gdy rozkazem dowódcy lotnictwa z 11 lipca 1945 r. polecono namalowanie na wszystkich samolotach lotnictwa ludowego Wojska Polskiego szachownic – w terminie do 20 lipca. Niektóre publikacje przedstawiają ten samolot w malowaniu zielonym z ciemnozielonymi plamami, jednak trudno uznać takie malowanie za oparte na jakichkolwiek przesłankach.
- Jak-9D/M/T
- [82] Jedna z pierwszych „dziewiątek” 1 PLM „Warszawa” z regularnej dostawy: Jak-9D zimą 1944–1945 r. prze-taczany przez pilotów i personel naziemny. Zdjęcie wykadrowano niestety tak, że na samolocie nie widać gwiazd ani numeru taktycznego. Można za to stwierdzić, że samolot nie ma szachownicy (jak dotąd nie są znane żadne zdjęcia z przed lipca 1945 r. pokazujące jakkolwiek „dziewiątkę” z tej jednostki z małymi szachownicami i gwiazdami).
- [83–84] Jaki-9 z 14 Samodzielnego Pułku Rozpoznania i Korygowania Ognia Artylerii na lotnisku w Toruniu w lipcu 1945 r. We wrześniu jednostkę przeorganizowano w 1 Samodzielną Eskadrę Korekcji i Zwiadu. Subtelne różnice w układzie plam kamuflażu pozwalają stwierdzić, że są to dwie różne maszyny. Zwraça uwagę nietypowa wielkość i położenie gwiazdy na stateczniku pionowym. Na lewym zdjęciu pozuje por. Władysław Ryżko, a na prawym (od lewej): por. Władysław Snacki, por. Władysław Ryżko, por. Alfons Kabat, chor. Ryszard Zgórski, ppor. Stanisław Łozowski i ppor. Antoni Kryza.
- [85–86] Dwie fotografie przedstawiające Jaka-9M (lub 9T) z 1 PLM „Warszawa” na lotnisku w Modlinie latem 1945 r. Na podstawie widocznych fragmentów numeru taktycznego można ustalić, że był to 105. Trzycyfrowe numery (w czasie wojny stosowano numery jedno lub dwucyfrowe) wprowadzono dopiero po wojnie i malowano charakterystycznym szablonem już w jednostce (inne przykłady użycia tego szablonu przedstawiono na str. 22 i 50-51). Na prawym zdjęciu dobrze widoczna jest linia podziału między kolorami szaroniebieskim a ciemnoszarym. Na lewym zdjęciu widoczni są (od lewej): chor. Iwan Gołubicki oraz kpt. Georgij Biełozierow, a na prawym (od lewej): chor. Siergiej Danowski, chor. Iwan Gołubicki, ppor. Wiktor Kalinowski i ppor. Julij Kozak.
- [87–88] Dwie „dziewiątki” z 1 PLM „Warszawa” uległy rozbiciu na własnym lotnisku Barnówko na oczach niemal całego personelu jednostki. Zdjęcia powyżej i z prawej przedstawiają wrak Jaka-9 nr 80 (nr fabryczny 3915380), rozbitego 20 kwietnia 1945 r. podczas startu do zadania bojowego. Samolot zderzył się z drzewem i doszczętnie roztrzaskał się o ziemię. Zabitym pilotem był chor. Roman Wierzchnicki.
- [89–91] Drugi z tragicznych wypadków wydarzył się 23 kwietnia 1945 r. Po powrocie z lotu bojowego por. Anatolij Szyrokun, przelatując nad lotniskiem wykonał półboczkę i w odwróconym locie zderzył się z ziemią. Za przyczynę wypadku uznano zerwanie się linek sterowych. Rozbitym samolotem był Jak-9D nr 4 (4115304). Fragment tego samolotu z numerem taktycznym widoczny jest na str. 47.
- [92] Nierozpoznany pilot lotnictwa ludowego Wojska Polskiego pozuje w kabinie Jaka-9M (lub T). Z tej perspektywy doskonale widoczne są detale masztu antenowego i samej

- anteny, a także ułożenie rur wydechowych kolektorów spalin.
- [93] Jak-9M z nieznannej jednostki sfotografowany w 1946 r. Zwraca uwagę dwukolorowy kołpak (o ciemnej nasadzie i białej końcówce) oraz duża szachownica o odwróconym układzie barw. Wydaje się, że takie malowanie szachownicy było charakterystyczne dla samolotów służących wiosną 1945 r. w 3 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego, choć obecnie z uwagi na brak wystarczających materiałów źródłowych nie da się tego jednoznacznie potwierdzić.
- [94] Jak-9D z 15 Mieszanego Szkolno-Treningowego Pułku Lotniczego na lotnisku Radom-Sadków latem 1945 r. Samolot z numerem bocznym o rzadko spotykanym, ozdobnym kroju cyfry 3. Maszyna ma standardowy kamuflaż AMT-11, AMT-12 i AMT-7 oraz ciemny kołpak śmigła, który – jak się wydaje – był w tym okresie cechą charakterystyczną dla maszyn 15 Pułku (zobacz także Jaki-7 na str. 29). Przy samolocie stoi chor. Marian Banasiuk.
- [95] 3 kwietnia 1946 r. na krakowskim lotnisku Rakowice w wypadku zginął chor. Tadeusz Urbanowicz z 3 PLM. Na jego Jaka-9M, czekającego do startu, wpadła lądująca „dziewiątka” pilotowana przez chor. Edmunda Kossowskiego, który nie dostrzegł przekazywanych mu sygnałów odejścia na drugi krąg. Urbanowicz spłonął żywcem w samolocie, a Kossowski nie odniósł większych obrażeń. Oba samoloty widoczne są na zdjęciu: Kossowskiego z prawej, a Urbanowicza na pierwszym planie. Pożar uwidocznił konstrukcję płatowca: części metalowe ocalały, sklejka i płótno uległy spaleniu.
- [96] Jaki-9 z 3 eskadry 1 PLM „Warszawa” na lotnisku w Modlinie w latach 1945–1946. Dobrze widoczne są linie podziału barw na górnych powierzchniach samolotów. Na pierwszym planie pozują piloci, w tym dowódca 3 eskadry, mjr Edward Chromy (drugi od lewej).
- [97] Najskuteczniejszym pilotem lotnictwa ludowego Wojska Polskiego był ppor. Wiktor Kalinowski, któremu w 1 PLM zaliczono zestrzelenie dwóch samolotów nieprzyjaciela. Pierwsze zwycięstwa odniósł już wcześniej w Wojenno-Wozdusznych Siłach, a jego łączne konto wyniosło 6 (a wg innych źródeł nawet 12) zestrzelonych samolotów nieprzyjaciela. Według ustnej relacji Kalinowskiego, kazał on na swoim samolocie namalować jako symbol tych zestrzeleń tzw. orła piastowskiego (noszonego przez żołnierzy ludowego Wojska Polskiego na czapkach). Niestety, jak dotąd nie znalazło to potwierdzenia w zdjęciach.
- [98] Ostatnie zaliczone zestrzelenie dla 1 PLM było dziełem por. Aleksandra Wierbickiego. Podobnie jak Kalinowski, był on Rosjaninem polskiego pochodzenia. Na fotografii świetnie widoczne są detale zamalowania sowieckiej gwiazdy, i naniesienia w jej miejscu polskiej szachownicy na Jaku-9M lub 9T.
- [99] Jak-9M (lub 9T) w standardowym kamuflażu z 1 PLM latem-jesienią 1945 r. w Modlinie. Zdjęcie to (obok kilku innych znanych) jest dowodem, że małe szachownice na przedzie kadłuba znajdowały się także na niektórych „dziewiątkach” tej jednostki (jakkolwiek nieznanne są tego typu ujęcia przedstawiające małą szachownicę obok sowieckiej gwiazdy, tj. z przed lipca 1945 r.). Umieszczano je mniej więcej w tym samym miejscu, co na Jakach-1b. Przy samolocie pozuje pilot ppor. Julij Kozak (pierwszy z lewej) w towarzystwie personelu naziemnego.
- [100–101] Dwa ujęcia Jaka-9M na lotnisku Wojskowej Szkoły Pilotów Wojska Polskiego na lotnisku w Dęblinie jesienią 1945 r. Maszyny w typowym kamuflażu wojennym (AMT-11, AMT-12 oraz AMT-7) oraz z szachownicami w miejscu gwiazd. Zwraca uwagę niezwykle duża szachownica ogonowa, namalowana za pomocą szablonu na miejscu sowieckiej gwiazdy (widoczna pozostałość białej farby naniesionej za pomocą pistoletu natryskowego na zbyt dużą powierzchnię wokół szablonu). Małe szachownice są prawdopodobnie spuścizną po malowaniu sprzed lipca 1945 r., gdy na niektórych Jakach-9 lotnictwa ludowego Wojska Polskiego malowano obok sowieckich gwiazd szachownicę. Maszyna na górnym zdjęciu ma dwukolorowy kołpak, z jaśniejszą końcówką. Dobrze widoczny jest także wskaźnik położenia podwozia na obu skrzydłach, znajdujący się bezpośrednio nad gołeniami. Inną fotografię tej maszyny przedstawiono na stronie tytułowej. Po lewej stronie w tle widoczne są zniszczone zabudowania budynków dęblińskiej szkoły.
- [102] Na fotografii wykonanej wiosną 1949 r. przy Jak-9M nr 18 pozuje ppor. Lesław Węgrzynowski z klucza myśliwskiego Eskadry Lotniczej Marynarki Wojennej stacjonującego w Wicku Morskim. Zwraca uwagę krój czcionki numeru taktycznego w postaci dwóch identycznych kółek.
- [103] Dwa Jaki-9M z nieznannej jednostki. Na kadłubie tylnej maszyny znajduje się numer taktyczny o podobnym kroju, jak na zdjęciu powyżej. Zwracają także uwagę sporych rozmiarów szachownice kadłubowa i podskrzydłowa – być może próbowano nimi w całości zamalować sowieckie gwiazdy.
- [104–105] Pomiędzy końcem 1945 r. a 1947 r. w 1 PLM zaczęto stosować na powrót dwucyfrowe numery taktyczne, malowane innym szablonem. Kształt cyfr był kanciasty, a linia – względnie cienka. Na zdjęciu z prawej strony widoczne są Jaki-9M o numerach 30 oraz 34, a z lewej – Jak-9M nr 99 (numer na kadłubie jest zasłonięty, ale odczytać możemy go na kločku blokującym koło).
- [106–107] Kolejne dwa ujęcia przedstawiające Jaka-9M (lub 9T) z 1 PLM „Warszawa” o numerze taktycznym 8 namalowanym od „kanciastego” szablonu wykonane na lotnisku w Modlinie w latach 1946–1947. Zdjęcia zapewne przedstawiają tę samą maszynę, o czym świadczą uszkodzenie lakieru na łopacie śmigła o charakte-

rystycznym kształcie. Na prawej burcie samolotu widać prostokątny ślad po zamalowaniu inną farbą czegoś niepożądanego (być może pierwotnego miejsca malowania numeru taktycznego). Na dolnym zdjęciu pozuje ppor. Stefan Łazar, dowódca jednej z eskadr pułku.

- [108] Cały charakter myśliwca Jak-9M lotnictwa polskiego zawarte w jednej fotografii wykonanej prawdopodobnie na lotnisku w Modlinie wiosną 1947 r., co sugeruje przynależność samolotu i pilota do 1 PLM. Dla zainteresowanych dziejami polskich Jaków ujęcie to nie wnosi praktycznie nic: nie widać numeru taktycznego, a na temat kamuflażu maszyny snuć można jedynie przypuszczenia.
- [109–110] Dwa przykłady malowania dużej szachownicy na okapotowaniu silnika, poniżej kolektora spalin. Z lewej strony Jak-9M oraz chor. Juliusz Szwarc z 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, z prawej – ppłk Iwan Chłusowicz, dowódca 3 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego.
- [111] Zgrupowanie myśliwców Jak z 1 „Brandenburskiej” Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego (dawnej 3 DLM) na lotnisku w Inowrocławiu przed defiladą powietrzną nad Bydgoszczą 1 września 1946 r. Mimo słabej jakości zdjęcia można stwierdzić, że wszystkie maszyny mają kamuflaż wojenny.
- [112] Kurs obsługi Jaka-9 w Technicznej Szkole Lotniczej Wojska Polskiego w połowie 1946 r. Samolotem na drugim planie jest Jak-3 (zobacz str. 24), pod skrzydłem którego widoczna jest, co zaskakujące, sowiecka gwiazda.
- [113] Jak-9M nr 32 (nr fabryczny nieznan), 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, front wschodni, 1944–1945 r. Samolot w barwie szaroniebieskiej (AMT-11) i ciemnoszarej (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole.
- [114–115] Jak-9M (lub 9T; na sylwetce przedstawiono pierwszy z wariantów) nr 32. Samolot do 1 PLM trafił zapewne z jednostki sowieckiej, o czym świadczy wymalowany na sterze kierunku ozdobną czcionką numer taktyczny. Niewykluczone, że jest to samolot przydzielony do pułku jeszcze w 1944 r. w celach zapoznawczych. W polskiej jednostce prawdopodobnie dodano duży biały numer taktyczny (identycznego szablonu użyto do namalowania numeru taktycznego na Jaku-1b nr 2 – zobacz str. 20). Przed samolotem pozują członkowie personelu naziemnego; na prawym zdjęciu (od lewej): NN, NN, por. Edmund Szafranski, ppor. Ludwik Gorbaczewski, chor. Jan Kurażyński, NN.
- [116] Jak-9M nr 43 (nr fabryczny nieznan), 3 Dywizja Lotnictwa Myśliwskiego (?), Dęblin, 21 czerwca 1945 r. Samolot w barwie szaroniebieskiej (AMT-11) i ciemnoszarej (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole.
- [117–118] Na zdjęciu uwieczniono pierwszą po wojnie promocję absolwentów Wojskowej Szkoły Pilotów Wojska Polskiego w Dęblinie, która odbyła się przed budynkiem dowództwa szkoły 21 czerwca 1945 r. i miała wyjątkowo uroczystą oprawę, choć w tle straszły ruiny hangarów i zabudowań przedwojennej „Szkoły Orłąt”. Na płycie lotniska dostrzec można dwa Jaki-9 (9M lub 9T). Pierwszy ma nr 43, a na kadłubie widać niewyraźny napis (fundacyjny?). Druga maszyna ma nieczytelny dwucyfrowy numer taktyczny namalowany na ogonie. Trudno ocenić, czy widoczne na kadłubach obu samolotów szachownice namalowano jeszcze w pułku, czy zostały w ten sposób udekorowane dopiero w Dęblinie, by nie odbiegać oznakowaniem od tamtejszych samolotów UT-2 (widocznych na pierwszym planie z lewej). Jak się wydaje, samoloty bojowe (obok Jaków także Ił-2 oraz Pe-2) do Dęblina przyleciały z lotnisk położonych w rejonie Łodzi i pochodziły z jednostek 1 Mieszanego Korpusu Lotniczego: 1 Dywizji Lotnictwa Bombowego, 2 Dywizji Lotnictwa Szturmowego i 3 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego.
- [119] Jak-9M nr 35 (nr fabryczny nieznan), 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, Mirosławiec, marzec 1945 r. Samolot w barwie szaroniebieskiej (AMT-11) i ciemnoszarej (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole.
- [120] Piloci 1 PLM „Warszawa” przyglądają się pracy mechaników, przetaczających Jaka-9M nr 35. Końcówkę kołpaka śmigła maszyny pomalowano na żółto, co było cechą charakterystyczną maszyn 1 eskadry. Zdjęcie wykonano najprawdopodobniej w Mirosławcu, w marcu 1945 r. W tle widoczny jest Jak-9 nr 44 (zobacz str. 48) oraz maszyna o nieczytelnym numerze taktycznym, a z lewej strony w tle – Jak-9D nr 4 (zobacz str. 37). Daleko z lewej bystre oko dostrzeże także ogon Iła-2 z 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego.
- [121] Jak-9M nr 44 (nr fabryczny nieznan), 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, Modlin, lato 1945 r. Samolot w barwie szaroniebieskiej (AMT-11) i ciemnoszarej (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole.
- [122–123] Na serii powojennych zdjęć uwieczniono jedną z frontowych „dziewiątek” 1 PLM – Jaka-9M (lub 9T; na profilu przedstawiono tę pierwszą wersję) nr 44 (ta sama maszyna, wciąż w malowaniu wojennym, widoczna jest na str. 47). Samolot na swoim koncie zapisał 27 lotów bojowych. Po wojnie zamalowano na nim sowieckie gwiazdy i naniesiono szachownice. Zwraca uwagę niepospolity kształt cyfry 4. Maszyna miała prawdopodobnie żółtą końcówkę kołpaka śmigła. Na zdjęciach pozują: mjr Nikołaj Bujewicz (z lewej) oraz ppor. Nikołaj Chaustowicz.
- [124] Jak-9M nr 105 (nr fabryczny nieznan), 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, Modlin, 1945 r. Samolot w barwie szaroniebieskiej (AMT-11) i ciemnoszarej (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole.

- [125] Mimo niewidocznego numeru, z dużym prawdopodobieństwem stwierdzić można, że zdjęcie przedstawia Jaka-9M nr 105 (zobacz także str. 35). Jak się wydaje, począwszy od końca 1945 r. samoloty oznaczano trzycyfrowymi numerami taktycznymi, z których pierwsza oznaczała eskadrę. Trzymano się także zasady malowania kołpaków kolorami eskadr (w wypadku 1 eskadry – kolor żółty). Na zdjęciu wykonanym w Modlinie jesienią 1945 r. lub wiosną 1946 r. pozuje por. Edward Chromy.
- [126] Jak-9M nr 100 (nr fabryczny nieznan), 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, Modlin, 1945 r. Samolot w barwie szaroniebieskiej (AMT-11) i ciemnoszarej (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole.
- [127] Powojenne zdjęcie Jaka-9M nr 100, z widocznymi śladami po zamalowanych innym odcieniem farby sowieckich gwiazdach. Przy kolektorach spalin dobrze widoczne napisy techniczne w języku rosyjskim. Należący prawdopodobnie do 1 eskadry (numer taktyczny zaczynający się od cyfry 1) samolot ma zapewne żółtą końcówkę kołpaka śmigła.
- [128] Jak-9M nr 110 (nr fabryczny nieznan), 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, Modlin, 1945–1946 r. Samolot w barwie szaroniebieskiej (AMT-11) i ciemnoszarej (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole.
- [129] Charakterystyczny pogrubiony krój cyfr pozwala na ustalenie, że zdjęcie wykonano nie wcześniej niż kilka miesięcy po zakończeniu wojny. Jako że wszystkie inne fotografie z tego okresu przedstawiają maszyny z trzycyfrowymi numerami taktycznymi, prawdopodobnie samolot ten ma numer 110 (pierwszą jedynekę prawdopodobnie zasłania pozujący przy samolocie mechanik st. sierż. Jegor Wełtyczenko).
- [130] Jak-9M nr 8 (nr fabryczny nieznan), nieznaną jednostką, Dęblin, 1946 r. Samolot w barwie szaroniebieskiej (AMT-11) i ciemnoszarej (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole.
- [131–132] Dwa ujęcia Jak-9M z numerem bocznym 8 (wymalowanym niestarannie, prawdopodobnie odręcznie) wykonane na lotnisku w Dęblinie w 1946 r. Szkolenie w pilotażu myśliwskim prowadzone było w tym czasie na innych lotniskach, więc na dęblińskiej trawie ta „dziewiątka” pojawić się musiała w charakterze gościa. Zwraca uwagę mało czytelny układ kamuflażu, spowodowany zużyciem powłoki malarskiej i późniejszymi „podmalówkami”.
- [133] Jak-9M nr 68 (nr fabryczny nieznan), 2 lub 3 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego, Kraków, 1946 r. Samolot w barwie szaroniebieskiej (AMT-11) i ciemnoszarej (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole.
- [134–135] Jak-9M z numerem bocznym 68 jest kolejną maszyną, której dokładnej przynależności nie udało się ustalić. Wiadomo na pewno, że należał do jednego z dwóch pułków myśliwskich z Krakowa i to, że w 1946 r. trafił na remont do Państwowych Zakładów Lotniczych nr 1 w Mielcu. Na fotografiach widać samolot w zakładach i wcześniej, podczas lotu w szyku w okolicach Krakowa.
- [136] Jak-9M nr 19 (nr fabryczny nieznan), 3 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego, Kraków, jesień 1946 r. Samolot w barwie szaroniebieskiej (AMT-11) i ciemnoszarej (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole.
- [137–138] Dla jednego z krakowskich myśliwców jeden z lotów jesienią 1946 r. zakończył się zatarciem silnika i w efekcie przymusowym lądowaniem w polu ze schowanym podwoziem. Samolot występuje prawdopodobnie w standardowym wojennym malowaniu, jednak pył i błoto (dobrze widoczne na osłonie kabiny) całkowicie uniemożliwiają odróżnienie dwóch odcieni szarości i utrudniają dostrzeżenie ledwie widocznego numeru taktycznego oraz szachownicy na ogonie.
- [139] Jak-9M nr 1 (nr fabryczny nieznan), Oficerska Szkoła Lotnicza, Radom, 1949 r. Samolot w barwie oliwkowozielonej na górze i jasnoniebieskiej na dole.
- [140] Jak-9M z numerem bocznym 1 na płycie lotniska w Radomiu-Sadkowie około 1949 r. Samolot był na wyposażeniu Oddziału Myśliwskiego 1 Eskadry Szkolno-Bojowej Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Nie ulega wątpliwości, że pomalowany był od góry na kolor oliwkowozielony (taką nazwę wymieniały rozkazy wprowadzające nowy sposób malowania samolotów myśliwskich w drugiej połowie lat 40. XX wieku), od spodu na jasnoniebiesko. Kołpak samolotu jest jasny, a szachownice namalowane od szablonu.
- [141] Jak-9M nr 02 (nr fabryczny nieznan), ex 2 lub 3 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego, Mielec, 1946 r. Samolot w barwie oliwkowozielonej na górze i jasnoniebieskiej na dole.
- [142–143] Samoloty się psują. Ten egzemplarz Jak-9M z numerem bocznym 02 jednego z krakowskich pułków myśliwskich (tj. 2 lub 3 PLM) trafił na remont do Państwowych Zakładów Lotniczych nr 1 w Mielcu w 1946 r. Na zdjęciach trudno dopatrzeć się dwubarwnego kamuflażu, co może być wynikiem przemalowania samolotu na jednolity oliwkowozielony kolor na górnych powierzchniach. Nie da się też ze stuprocentową pewnością wykluczyć, że samolot wciąż ma złożony z dwóch odcieni szarości, ale mocno zużyty, kamuflaż wojenny. Na okapotowaniu silnika widoczna jest szachownica. Kołpak śmigła wydaje się mieć inny kolor niż reszta płatowca.
- [144] Jak-9M nr 14 (nr fabryczny nieznan), Eskadra Lotnicza Marynarki Wojennej, Wicko Morskie, 1949 r. Samolot

w barwie oliwkowozielonej na górze i jasnoniebieskiej na dole.

[145–146] Ten pozornie niespecjalnie ciekawy samolot z klucza myśliwskiego Eskadry Lotniczej Marynarki Wojennej zasługuje na szczególną uwagę; nosi nietypowe oznaczenie indywidualne samolotu w postaci czterech gwiazdek namalowanych na kadłubie przed kabiną. Ich znaczenie pozostaje niestety nieznanne.

[147] Jak-9M nr 9 (nr fabryczny nieznan), Oficerska Szkoła Lotnicza, Radom, czerwiec 1951 r. Samolot w barwie szaroniebieskiej (AMT-11) i ciemnoszarej (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole.

[148] Wnętrze hangaru w Radomiu sfotografowane w czerwcu 1951 r. a skrywane wyposażenie Oddziału Myśliwskiego 1 Eskadry Szkolno-Bojowej dęblińskiej Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Wśród obsługiwanych przez mechaników maszyn widoczny jest Jak-9M z numerem bocznym 9, wciąż noszący wojenny kamuflaż. Zdjęcie na stronie sąsiedniej przedstawia ten sam egzemplarz z drugiego boku przygotowany do lotów szkolnych na radomskim lotnisku.

[149] Sfotografowane w identycznym oświetleniu trzy Jaki-9W wykazują dużą różnicę w odcieniu zastosowanej farby. Samolot na pierwszym planie jest wyraźnie ciemny (zapewne oliwkowozielony), podczas gdy stojące za nim dwa kolejne są zdecydowanie jaśniejsze – jasnoszare. Jest to efekt wprowadzenia w życie zarządzenia Głównego Inżyniera Wojsk Lotniczych nakazującego przemalowanie wszystkich samolotów (za wyjątkiem nowo wyremontowanych, jak i przeznaczonych do remontu). Jako barwę obowiązującą dla Jaków-9 wszystkich wariantów wyznaczono kolor jasnoszary. Zarządzenie wydano w grudniu 1950 r., a termin realizacji wyznaczono na czerwiec 1951 r.

[150–152] Jak-9M nr 9 (nr fabryczny nieznan), Oficerska Szkoła Lotnicza, Radom, około 1950 r. Samolot w barwie szaroniebieskiej (AMT-11) i ciemnoszarej (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole.

Jak-9W

[153] Jak-9W na płycie lotniska dęblińskiej Oficerskiej Szkoły Lotniczej, przygotowywany do egzaminów praktycznych podchorążych kursantów pilotażu myśliwskiego. Dęblin, lato 1946 r. Maszyna w kamuflażu wojennym (AMT-11, AMT-12, AMT-7), w miejscu sowieckich gwiazd ma namalowane szachownice. Na dalszym planie widoczne są bombowce nurkujące Pe-2 z 4 Eskadry OSL szkolącej nawigatorów, strzelców-radiotelegrafistów i strzelców pokładowych.

[154] Jak-9W z 1 Eskadry Myśliwskiej Wojskowej Szkoły Pilotów uchwycony w locie nad lotniskiem w Kroczewie wiosną 1946 r.

[155] Przygotowania do lotów szkolnych na dwusterach Jak-9W w 1 Eskadrze Myśliwskiej Wojskowej Szkoły Pilotów. Samolot ma prawdopodobnie numer boczny 23. Zwraca uwagę sporych rozmiarów szachownica ogonowa na maszynie z prawej strony. Lotnisko Kroczewo wiosną 1946 r.

[156] Przed lotami na lotnisku w Kroczewie. Jak-9W z numerem bocznym 25 podczas obsługi technicznej silnika. Samolot ma wyraźny wojenny kamuflaż i kołpak śmigła w ciemnym kolorze. Zdjęcie wykonano na przełomie kwietnia i maja 1946 r.

[157] Jak-9W należący prawdopodobnie do 1 Eskadry Myśliwskiej Wojskowej Szkoły Pilotów sfotografowany podczas wizyty na lotnisku Podlodów wiosną 1946 r. Samolot bez numeru bocznego na kadłubie, ma bardzo słabo czytelny układ plam kamuflażu. Na pierwszym planie szkolny UT-2 z innej eskadry WSP.

[158] Jak-9W nr 22 (nr fabryczny nieznan), 1 Eskadra Myśliwska Wojskowej Szkoły Pilotów, Kroczewo, kwiecień 1946 r. Samolot w barwie szaroniebieskiej (AMT-11) i ciemnoszarej (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole.

[159] Na zdjęciu uwieczniono pierwsze dni szkolenia podchorążych na lotnisku Kroczewo na początku kwietnia 1946 r. i przygotowującego się do startu Jaka-9W z uczniem i instruktorem w kabinie. Dobrze widoczne są układ plam kamuflażu i duża szachownica na spodzie płata w całości zakrywająca gwiazdę. Pokrywa silnika jest w innym kolorze niż reszta płatowca. Statecznik pionowy pomalowany jest innym kolorem. Wycięcie na luźną kaemę świadczy o tym, że jest to egzemplarz przebudowany z jednomiejscowej wersji (prawdopodobnie M). Na drugim planie widoczna jest maszyna z numerem bocznym 22, której rekonstrukcję barwną przedstawiono na tej stronie i dwóch kolejnych.

[160] Jak-9W nr 22 (nr fabryczny nieznan), 1 Eskadra Myśliwska Wojskowej Szkoły Pilotów, Kroczewo, kwiecień 1946 r.

[161] Jak-9W nr 22 (nr fabryczny nieznan), 1 Eskadra Myśliwska Wojskowej Szkoły Pilotów, Kroczewo, kwiecień 1946 r. Samolot w barwie szaroniebieskiej (AMT-11) i ciemnoszarej (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole.

[162–163] Dwie sceny z rozpoczęcia szkolenia 1 Eskadry Myśliwskiej Wojskowej Szkoły Pilotów na lotnisku w Kroczewie w pierwszych dniach kwietnia 1946 r. Sroga zima i obfite opady śniegu w lutym i marcu nie pozwoliły na wcześniejsze loty eskadry. Na lewym zdjęciu na drugim planie widoczny jest egzemplarz z częściowo zasłoniętym numerem bocznym 22. Na samolocie z numerem 24 dokładnie widać krój cyfr, malowany odręcznie na wszystkich „szparkach” eskadry.

- [164] Jak-9W nr 26 (nr fabryczny nieznany), 1 Eskadra Myśliwska Wojskowej Szkoły Pilotów, Kroczewo, kwiecień 1946 r. Samolot w barwie szaroniebieskiej (AMT-11) i ciemnoszarej (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole.
- [165] Raport grupy szkolącej się na dwusterach w Kroczewie w kwietniu 1946 r. i widoczny na fotografii prawie cały sprzęt eskadry w postaci sześciu Jak-9W. Na widocznej maszynie numer boczny 24 naniesiono w miejscu zamalowanej sowieckiej gwiazdy na kadłubie, a szachownicę umieszczono podabiną.
- [166] Jak-9W nr 30 (nr fabryczny nieznany), Oddział Myśliwski 1 Eskadry Szkolno-Bojowej Oficerskiej Szkoły Lotniczej, Radom, maj 1950 r. Samolot w barwie oliwkowozielonej na górze i jasnoniebieskiej na dole.
- [167–168] Jak-9W z Oddziału Myśliwskiego 1 Eskadry Szkolno-Bojowej Oficerskiej Szkoły Lotniczej podczas lotów szkolnych podchorążych na lotnisku w Radomiu w maju 1950 r. Samolot na górnych powierzchniach pomalowany jest kolorem oliwkowozielonym. Numer boczny i kołpak śmigła pomalowane są na biało.
- [169] Jak-9W nr 3 (nr fabryczny nieznany), 1 Eskadra Myśliwska 30 Pułku Lotniczego Marynarki Wojennej, Babie Doły, lato 1951 r. Samolot w barwie oliwkowozielonej na górze i jasnoniebieskiej na dole.
- [170] Samoloty Jak-9 z 1 Eskadry Myśliwskiej 30 Pułku Lotniczego Marynarki Wojennej na lotnisku Babie Doły latem 1951 r. Widoczny na pierwszym planie Jak-9W ma numer boczny 3 na ciemnym polu, prawdopodobnie plamie po zamalowaniu wcześniejszego numeru. Na maszynie trudno dopatrzeć się dwubarwnego kamuflażu na górnych powierzchniach, co oznacza zapewne, że jest pomalowana jest na górnych powierzchniach jednolicie na oliwkowozielono.
- [171] Jak-9W (nr fabryczny nieznany), nieznana jednostka, Wrocław-Gądów, 1958 r. Samolot w barwie oliwkowozielonej na górze i jasnoniebieskiej na dole.
- [172–173] Jak-9W z nieznanej jednostki sfotografowany na lotnisku Wrocław-Gądów około 1958 r. Samolot nie ma numeru bocznego. Jest to zapewne ta sama maszyna, co pokazana na str. 72. Na prawej fotografii widoczny jest fragment samolotu PZL TS-8 „Bies”, a w tle przedwojenny budynek wrocławskiego portu lotniczego.
- [174] Jak-9W nr W-5 (nr fabryczny 3515338), 3 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego, Wrocław, czerwiec 1951 r. Samolot w barwie jasnoszarej na górze i jasnoniebieskiej na dole.
- [175–177] Twarde lądowanie w zbożu dwumiejscowego Jak-9W nr W-5 z 3 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego z Wrocławia. Szef sztabu 3 PLM precyzyjnie opisał na odwrocie oba zdjęcia. Dzięki niemu wiemy, że do incydentu doszło 22 czerwca 1951 r. w podwrocławskich Jarząbkowicach, samolot ma numer fabryczny 3515338, a załogę stanowili ppor. Henryk Walczak i kpr. pchor. Maurycy Piotrowski. Maszyna na górnych powierzchniach pomalowana jest jednolicie w jasnoszarym kolorze (wedle schematu malowania wcielonego w życie właśnie w czerwcu 1951 r.).
- [178–179] Dwie fotografie przedstawiające polskie Jaki-9W wykonane w nieznanych okolicznościach i czasie. Zwraca uwagę różnica i duża dowolność w miejscu umieszczania szachownicy na kadłubie. Maszyna z lewej strony na górnych powierzchniach ma wciąż oryginalny kamuflaż fabryczny (tj. AMT-11, AMT-12, AMT-7), zaś samolot z prawej pomalowany jest na górnych powierzchniach jednolicie na jasnoszaro.
- [180] Grupa uczniów 1 Eskadry Pilotażu Myśliwskiego Oficerskiej Szkoły Lotniczej nr 5 na pamiątkowej fotografii ze „swoim” Jakiem-9W na lotnisku Nowy Glinnik koło Tomaszowa Mazowieckiego we wrześniu 1952 r. Egzemplarz widoczny na zdjęciu jest pomalowany przypuszczalnie jednolicie na kolor jasnoszary, z ciemnym, być może czerwonym kołpakiem śmigła.
- [181] Jak-9W na fotografii wykonanej w połowie lat 50. XX wieku na nieustalonym lotnisku. Układ i podział blach duralowego okapotowania silnika sugerują, że jest to przebudowa którejś z wersji jednomiejscowej (Jak-9M lub Jak-9T) na wersję szkolną dwumiejscową W. Zagadkowy wydaje się być też wygląd szachownicy (a raczej miejsc, w których powinniśmy się ich spodziewać): na usterzeniu jest to biały kwadrat, zaś od spodu skrzydeł pole w kolorze czerwonym. Samolot na górnych powierzchniach w jednolitym malowaniu, prawdopodobnie jasnoszarym.
- [182] Zaprezentowany na Wrocławskim Salonie Lotniczym we wrześniu 1959 r. na lotnisku Wrocław-Gądów Jak-9W pomalowany na kolor oliwkowozielony na górnych powierzchniach i jasnoniebieski na dolnych. Wydaje się być to ostatnim publicznym występem przedstawiciela tych zasłużonych dla lotnictwa polskiego dwusterów Jakowlewa. Wkrótce samolot trafił do składnicy lotniczej, gdzie został złomowany, tak jak wszystkie poprzednie egzemplarze tego typu.
- [183] Mocno zdewastowany, pozbawiony wielu istotnych części płatowiec wersji W przebudowany z jednomiejscowego myśliwca wersji M, sfotografowany prawdopodobnie na terenie Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych w Zamościu w połowie lat 50. XX wieku. Zwraca uwagę rzadko stosowany numer boczny samolotu, składający się z litery S i cyfry, namalowane w miejscu zamalowanego poprzedniego numeru. Samolot na górnych powierzchniach jest jednolicie jasnoszary i ma ciemny kołpak śmigła.

Jak-9P

- [184] Piloci klucza myśliwców Jak-9P z 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” omawiają zadanie przed wylo-

- tem. W tle dwa Jaki-9P, które podobnie jak większość samolotów tego typu pomalowano szarą farbą A-36m.
- [185] Wizytacja najwyższych dostojników państwowych w 1 PLM „Warszawa” w 1948 r. stała się okazją dla przeglądu dwóch pełnych eskadr pułku wyposażonych w myśliwce Jak-9P. Na okapotowaniu silników, pod kolektorami spalin, widoczne są napisy eksploatacyjne malowane w kolorze czerwonym.
- [186–187] Mjr Edward Chromy, wojenny weteran 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” na pamiątkowych fotografiach wykonanych z Jakiem-9P z 1 PLM na lotnisku w Modlinie lub 2 PLM w Krakowie. Dobrze widoczna jest osłona kabiny z szybami pancernymi: przednią (w wiatrochronie) i tylną (za głową pilota). Samolot cały w kolorze szarym (A-36m). Na zdjęciach możemy podziwiać doskonale spasowanie blach, niespotykane w produkowanych w latach wojny myśliwcach Jakowlewa.
- [188] Pilot warszawskiego pułku por. Wiktor Iwoń zajmuje miejsce w kabine swojego Jak-9P nr 41. Nad szachownicą widać pleksiglasową osłonę i ukrytą pod nią antenę radiopółkompasu RPKO-10M. Na skrzydle rozłożono chodnik dla pilota. Ten samolot również w całości pomalowany jest szarą farbą A-36m.
- [189] Jak-9P z Oficerskiej Szkoły Lotniczej nr 5 w Radomiu sfotografowany na nieustalonym lotnisku około 1952 r. (szkoła korzystała z szeregu lotnisk satelickich).
- [190] Kołuje „panienka” jednej z czterech eskadr szkolnych Oficerskiej Szkoły Lotniczej nr 5 w Radomiu. Użytkowane przez nie maszyny miały charakterystyczne kroje cyfr numerów bocznych.
- [191] Bardzo ładne, wyraźne ujęcie Jaka-9P nr 2 z 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” na lotnisku w Modlinie, prawdopodobnie latem 1948 r. Samolot występuje w kamuflażu – takim samym, jak wojenne Jaki-1b i Jaki-9, a więc w kolorach szaroniebieskim (AMT-11) i ciemnoszarym (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskim (AMT-7) na dole. Krój cyfr jest identyczny jak stosowany na późnych Jakach-9M 1 PLM.
- [192] Myśliwce Jak-9P nieustalanej jednostki na nieustalonym lotnisku, sfotografowane ok. 1952 r. Na krawędzi natarcia lewego skrzydła samolotu widoczny jest wbudowany reflektor do lądowania w nocy. Charakterystycznym elementem oznakowania są biały kołpak samolotu oraz biała końcówka usterzenia pionowego (widoczna także na maszynie w tle).
- [193] Por. Stanisław Wiącek z 1 PLM „Warszawa” w kabine Jaka-9P prezentuje charakterystyczny ubiór i oprządzenie lotne pilota myśliwskiego przełomu lat 40. i 50. ubiegłego wieku.
- [194] Jak-9P nr 24 z 1 Eskadry Pilotażu Myśliwskiego Oficerskiej Szkoły Lotniczej nr 5 w Radomiu podczas zajęć podchorążych na lotnisku w Oleśnicy na Dolnym Śląsku w 1953 r. Na szarym samolocie widać typowe dla eskadr wyszkolenia myśliwskiego tej szkoły kroje cyfr, a także pomalowaną ciemniejszym kolorem końcówkę statecznika pionowego.
- [195] 5 września 1948 r. na warszawskim lotnisku Okęcie odbyła się wystawa samolotów bojowych i sprzętu lotniczego, którą zorganizowano z okazji uroczystej promocji Oficerskiej Szkoły Lotniczej z Dębłina. Z tej okazji lotnisko zostało otwarte dla szerszej publiczności. Na drugim planie stoi Jak-9P z 1 PLM „Warszawa”, noszący na górnych powierzchniach nietypowy kamuflaż, składający się ze standardowych barw (AMT-11 i AMT-12), ale w układzie plam zupełnie odmiennym od spotykanego na innych maszynach jednostki (zobacz str. 75).
- [196] Spośród wszystkich tłokowych myśliwców Jakowlewa używanych w lotnictwie ludowego Wojska Polskiego „panienki” na zachowanych archiwalnych zdjęciach wyglądają najmniej ciekawie. Na zdjęciu lotnicy 3 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego przed swoim Jakiem-9P w malowaniu szarym (A-36m) na lotnisku Wrocław-Strachowice latem 1951 r.
- [197] Identycznie pomalowana „panienka” i nierozpoznany lotnik z 34 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego Marynarki Wojennej na wspólnej fotografii na lotnisku Gdynia-Babie Doły wiosną 1952 r.
- [198] Kolejny Jak-9P z 1 Eskadry Pilotażu Myśliwskiego Oficerskiej Szkoły Lotniczej nr 5 w Radomiu podczas zajęć prowadzonych zimą 1953–1954 r. na lotnisku zapasowym w Oleśnicy na Dolnym Śląsku. Częściowo zakryty przez skrzydło numer taktyczny znajduje się także na klockach blokujących koła i – co ciekawe – namalowany jest taką samą czcionką, zapewne także od szablonu. Samolot ma ciemny kołpak śmigła i końcówkę usterzenia pionowego.
- [199] Egzemplarz Jaka-9P, przekazany w grudniu 1956 r. do Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, 50 lat temu był ulubionym tem dla pamiątkowych fotografii wycieczek odwiedzających muzeum. Do dnia dzisiejszego należy do najcenniejszych zabytków w zbiorach tej placówki. Samolot pochodził z 34 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego Marynarki Wojennej.
- [200] Jak-9P nr 311 (nr fabryczny nieznan), 3 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego, Oksywie, sierpień 1948 r. Samolot w barwie szaroniebieskiej (AMT-11) i ciemnoszarej (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole.
- [201–202] 26 sierpnia 1948 r. udanego aktu dezercji do Szwecji na Jaku-9P nr 311 dokonał ppor. Mirosław Piechociński z pełniącego na Okywiu dyżur bojowy klucza myśliwskiego 3 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego. Wykonane bezpośrednio po tej akcji fotografie dokładnie

- pokazują układ plam dwubarwnego kamuflażu na płatowcu. Końcówki metalowych łopat śmigła są wygięte na skutek nieopatrznego zetknięcia z falami.
- [203] Jak-9P nr 01 (nr fabryczny nieznany), 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, Modlin, 1948 r. Samolot w całości w barwie szarej (A-36m).
- [204] Na stronach 79 oraz 80: sesja zdjęciowa wykonana w 1948 r. w Modlinie z okazji wizytacji 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” przez ministra obrony narodowej marszałka Michała Rolę-Żymierskiego i dowódcę Wojsk Lotniczych gen. bryg. Aleksandra Romeykę. Marszałek raport przyjął od ówczesnego dowódcy 1 PLM ppłk Jana Frey-Bieleckiego. Do przeglądu stanęli wówczas piloci i ponad 20 maszyn Jak-9P w dwóch wzorach malowania (jednolite szare i w kamuflażu ciemnoszaro-szaroniebieskim). Na pierwszym planie widać samoloty o numerach bocznych 01 i 03, według niektórych publikacji należące do klucza dowództwa pułku.
- [205] Jak-9P nr 03 (nr fabryczny nieznany), 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, Modlin, 1948 r. Samolot w barwie szaroniebieskiej (AMT-11) i ciemnoszarej (AMT-12) na górnych powierzchniach i jasnoniebieskiej (AMT-7) na dole.
- [206] Dowódca 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” ppłk Jan Frey-Bielecki (pierwszy z lewej) i patrzący w jego stronę marszałek Michał Rola-Żymierski (w rogatywce) i dowódca lotnictwa gen. bryg. Aleksander Romeyko. W tle personel pułku oraz Jak-9P nr 03.
- [207] Piloci i personel naziemny 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” w czasie wizytacji jednostki przez marszałka Michała Rolę-Żymierskiego w Modlinie w 1948 r. Z lewej strony widoczny jest Jak-9P nr 03.
- [208] Jak-9P nr 03 (nr fabryczny nieznany), 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, Modlin, 1948 r.
- [209] Jak-9P nr 4 (nr fabryczny nieznany), Eskadra Lotnicza Marynarki Wojennej, Wicko Morskie, 1949 r. Samolot w całości w barwie szarej (A-36m).
- [210–211] Zdjęcie myśliwca Jak-9P z klucza myśliwskiego Eskadry Lotniczej Marynarki Wojennej stacjonującego w Wicku Morskim w 1949 r. Maszyna o numerze bocznym 4 była w całości pokryta szarą farbą (za wyjątkiem kołpaka i szczytu usterzenia, które były w kolorze czerwonym).
- [212] Jak-9P nr 27 (nr fabryczny nieznany), 3 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego, Wrocław-Strachowice, listopad 1951 r. Samolot w całości w barwie szarej (A-36m).
- [213] Sfotografowany na lotnisku Wrocław-Strachowice w listopadzie 1951 r. Jak-9P o numerze bocznym 27 wykazuje spore ubytki powłoki lakierniczej na kadłubie, ukazując prawdopodobnie naturalny kolor blachy duralowej. Na takim ujęciu dobrze widoczne jest charakterystyczne dla „panienek” głębokie cofnięcie chłodnicy wody pod kadłubem względem kabiny (w porównaniu do Jaków-9M). W samolocie pozuje ppor. Maurycy Piotrowski.
- [214–215] Wycofany z użytku i skreślony ze stanu 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” egzemplarz myśliwca Jak-9P nr 23, jako dar Dowództwa Wojsk Lotniczych trafił do Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie w sierpniu 1950 r., zastępując nadgryzionego zębem czasu Jaka-1b (zobacz str. 22). Od tamtej pory przy okazji odnawiania powłoki lakierniczej stał się obiektem wielu eksperymentów, takich jak malowanie w mniej lub bardziej fantazyjne kolory i nanoszenie nieprawidłowego oznakowania i numerów bocznych. Wszystkie te próby warszawska „panienka” zniosła jednak dzielnie i nadal zalicza się do unikatów na skalę światową.
- [216] Podobny los spotkał Jaka-9P z Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. Współczesne malowanie, niestety, nie ma nic wspólnego z oryginalnym z lat 50. XX wieku.

Jakfire

- [217] Najskuteczniejszy polski as myśliwski ppłk Stanisław Skalski i kołujący po płycie lotniska Lublinek jeden z czterech filmowych „Spitfire’ów”.
- [218] Aktor Igor Śmiałowski w filmie zagrał rolę kpt. Zawady, dowódcy 306 Dywizjonu. Na zdjęciu opiera się o śmigło Jaka-9P.
- [219] Odtwórcy głównych ról wraz z konsultantem na planie filmu „Historia jednego myśliwca” przed Jakiem-9P ucharakteryzowanym na Spitfire’a. Od lewej: Bogusz Bilewski (por. Stefan Zaremba), ppłk Stanisław Skalski, Igor Śmiałowski (kpt. Zawada), Jan Machulski (por. Stanisław Kamień) i Krystyna Iwazskiewicz (Margaret Hill).
- [220–221] Dwa ujęcia Jaka-9W w różnych stadiach charakteryzacji na Spitfire’a TL-C (KT111). Widoczne jest godło osobiste „Kaczor Donald” (nawiązujące niewątpliwie do godła osobistego słynnego asa Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie mjr. Jana Zumbacha) i namalowane na masce silnika godło 315 Dywizjonu Myśliwskiego „Dęblińskiego” – „Walczący Kogut” (różniące się od oryginału brakiem białego trójkąta w tle).
- [222] Jak-9W (nr fabryczny nieznany) jako Hurricane TL-C (KT111) na planie filmu „Historia jednego myśliwca”, lotnisko Łódź-Lublinek, lato 1958 r. Samolot w kamuflażu o barwach jasnoszarobrazowej i oliwkowozielonej na górze i jasnoniebieskiej na dole.
- [223–224] Fotosy z planu filmowego przedstawiające wszystkie cztery ucharakteryzowane Jaki. Z prawej strony obu fotografii widoczny jest Jak-9W w oznaczeniach TL-C (KT111). Zdjęcia do złudzenia przypominają dziesiątki podobnych wykonanych w Polskich Siłach Powietrznych

na Zachodzie i nawet wprawnemu oku parę chwil zajęmie rozpoznanie, że nie są to prawdziwe Hurricane'y i Spitfire'y.

[225] Jak-9P (nr fabryczny nieznany) jako Spitfire FZ-L (EM611) na planie filmu „Historia jednego myśliwca”, lotnisko Łódź-Lublinek, lato 1958 r. Samolot w kamuflażu o barwach jasnoszarobrazowej i oliwkowozielonej na górze i jasnoniebieskiej na dole.

[226–227] Widoczny na obu zdjęciach „Jakfire” FZ-L (EM611) to osobista maszyna filmowego por. Zaremby. Nosiła miała namalowane godło „Czarny Kot” pod kabiną i „Toruńską Kaczkę” na okapotowaniu silnika – godło 306 Dywizjonu Myśliwskiego „Toruńskiego”. Budzi szacunek wysiłek scenografów w dążeniu do uzyskania pożądanego efektu pozyskania brytyjskiego Spitfire'a z sowieckiego Jaka-9P.