

Niektórzy twierdzą, że prawdziwe lotnictwo było wtedy, gdy samoloty miały dwa płaty... a AN-2 jest największym na świecie, produkowanym seryjnie jednosilnikowym dwupłatowcem. Wiedeńczyk to desantowo-transportowa wersja samolotu AN-2 o numerze seryjnym 1G7447. Wyprodukowany został w 1966 roku w zakładach lotniczych WSK PZL Mielec, a następnie 10 stycznia 1967 roku skierowany do służby w podkrakowskich Balicach, gdzie wykonywał zadania operacyjne na rzecz wojska. Nadano mu numer taktyczny 7447.

Przez 45 lat przyszło mu pełnić różnorakie funkcje: przewoził ładunki i ludzi, zabezpieczał szkolenie spadochronowe, a nawet pełnił dyżury ratownicze. Wyszkolił zastępy pilotów z Dęblińskiej Szkoły Orłąt.

Nazwa Wiedeńczyk związana jest z historią tego samolotu, która miała miejsce podczas stanu wojennego. Służący w 13. Pułku Lotnictwa Transportowego chor. Krzysztof Wasilewski postanowił dołączyć do swej przebywającej w USA żony. Jednak jako wojskowy pilot i z powodu wyjazdu małżonki odsunięty od latania nie miał szans na legalny wyjazd za żelazną kurtynę. Do realizacji swego pomysłu potrzebował więc pomocy innych pilotów z jednostki. Dlatego w swój plan wtajemniczył chor. pil. Andrzeja Malca i chor. pil. Jerzego Czerwińskiego. Planowanie ucieczki odbywało się podczas spotkań w mieszkaniach Andrzeja Malca i Jerzego Czerwińskiego. Należało też znaleźć sposób na zabranie na pokład Krzysztofa Wasilewskiego z córką i żon obu pilotów wraz z dziećmi. Sam moment ucieczki trzeba było zaplanować tak, by w pułku pozostał on jak najdłużej niezauważony.

Początkowo na miejsce załadunku rodzin i kolegi z pułku wraz z córką wybrali budowany wówczas odcinek autostrady z Krakowa do Chrzanowa, a pomysł na zainicjowanie dość długiego lotu, który nie powinien wzbudzić niczych podejrzeń pojawił się podczas pełnienia dyżurów ratowniczych.

Pierwotnie wybrana lokalizacja okazała się problematyczna, bowiem spora część budowanego odcinka autostrady była widoczna z wieży kontrolnej balickiego lotniska. Konieczne więc było znalezienie innego miejsca. Podczas jednego z lotów wypatrył je Andrzej Malec. Było to pole, nieopodal przeprawy promowej w Czernichowie pod Krakowem.

Szansa na realizację planu ucieczki nadarzyła się w czwartek, 1 kwietnia 1982, kiedy to Jerzy Czerwiński i Andrzej Malec oraz nic nie wiedzący o ich zamiarach mechanik pokładowy chor. Bolesław Wrona, zostali wyznaczeni do wykonywania lotów ze skoczkami spadochronowymi z WKS Wawel samolotem An-2TD o numerze taktycznym 7447. Egzemplarz ten wykorzystywano do typowych zadań realizowanych w tego rodzaju jednostce, czyli do lotów transportowych, łącznikowych i desantowych, a także do holowania rękawa strzeleckiego.

Po drugim wylocie ze skoczkami Andrzej Malec poszedł na wieżę i zadzwonił do żony prosząc ją, by wzięła córkę do lekarza, co było ustalonym hasłem oznaczającym początek realizacji planu ucieczki. Danuta Malec wraz z córką pojechała więc po Krystynę Czerwińską i jej córkę oraz syna. Zawiadomiła też Krzysztofa Wasilewskiego, po czym dwoma Fiatami 126p wszyscy ruszyli na wyznaczone miejsce zbiórki. Tymczasem Andrzej Malec i Jerzy Czerwiński wykonywali loty na skoki, wznosząc się nad południową stroną lotniska i wypatrując sygnału, jakim był biały ręcznik na dachu bordowego malucha Malców. Gdy dostrzegli samochody, po lądowaniu dyskretnie zostawili teczkę z tajnymi dokumentami i mapami w rejonie załadunku skoczków i powiedzieli im, że muszą wykonać lot treningowy, po czym wrócą na lotnisko, by kontynuować z nimi zrzuty, zaś na wieżę zgłosili, że wykonują kolejny lot ze spadochroniarzami na skoki z wysokości 2 tys. metrów. Dająca cenny czas na ucieczkę dezinformacja była możliwa, bowiem spadochroniarze nie mieli bezpośredniej łączności z wieżą.

Według relacji Andrzeja Malca i Jerzego Czerwińskiego tuż po starcie drugi z nich wyjawiał chor. Bolesławowi Wronie, że właśnie rozpoczęli ucieczkę i że może on zdecydować, czy wysiada w Czernichowie, czy leci z nimi na Zachód. Początkowo technik pokładowy wziął całą sytuację za primaaprilisowy żart, jednak po krótkiej naradzie z Czerwińskim zdecydował, że pozostanie na pokładzie. Według relacji nieżyjącego już Bolesława Wrony, został on natomiast sterroryzowany bronią osobistą przez Jerzego Czerwińskiego i zmuszony do pozostania w samolocie aż do lądowania w Wiedniu.

Start nastąpił około 11:45 i po kilkuminutowym locie Andrzej Malec wylądował na polu pomiędzy wałami koło Czernichowa, gdzie do pilotów dołączyli pozostali uciekinierzy, czyli Danuta Malec z córką, Krystyna Czerwińska z 10-miesięczną córką i trzyletnim synem oraz Krzysztof Wasilewski z prawie czteroletnią córką, którzy zabrali ze sobą po kilka niezbędnych rzeczy i najcenniejszych pamiątek, po czym samolot natychmiast wystartował. W celu uniknięcia wykrycia przez radary dalszy lot odbywał się na wysokości zaledwie kilku metrów nad terenem. Samolot pilotował Andrzej Malec, a nawigację z prawego fotela prowadził Krzysztof Wasilewski. Sięgającą okolic granicy czechosłowacko-austriackiej mapę udało się mu stworzyć ze ścinków przeznaczonych do zniszczenia, bowiem po odsunięciu go od lotów, przełożeni skierowali go do tajnej kancelarii, gdzie m.in. miał zajmować się niszczeniem niepotrzebnych fragmentów map.

Po około 10 minutach od startu załogę zaczęła wywoływać wieża kontrolna w Balicach, do której przyłączył się też jeden z przelatujących w okolicy samolotów, jednak uciekinierzy wyłączyli możliwość nadawania, by przypadkowo nie zdradzić swojej pozycji. Pozostali jednak na nasłuchu, by orientować się jak rozwijają się ich poszukiwania.

Po kilkunastu minutach lotu, który odbywał się już wzdłuż pierwszego pasma górskiego, za Wadowicami, w okolicy Bielska-Białej, w Beskidzie Małym niespodziewanie wlecieli w zwężający się wąwóz, w którym nie mogli zawrócić. Byli już tak nisko, że musieli celować pomiędzy wierzchołki drzew, między którymi zmieściły się śmigło, kadłub i podwozie, jednak już nie skrzydła, które w momencie uderzenia uległy poważnym uszkodzeniom. Na szczęście, dzięki mocnej konstrukcji An-2 i sporej powierzchni płatów samolot nadal utrzymywał się w powietrzu. Dalszy lot przebiegał dość spokojnie.

Granica z Austrią była doskonale widoczna z powodu kilku rzędów drutów kolczastych i wież strażniczych. Początkowo celem lotu miała być amerykańska baza koło Monachium w Niemczech, to z powodu uszkodzeń skrzydeł i spowodowanego nimi większego zużycia paliwa piloci zdecydowali się na lądowanie w Wiedniu.

Tuż przed stolicą Austrii Andrzej Malec wznosił samolot na wysokość około 500 – 600 m, by stał się widoczny na radarach, a Krzysztof Wasilewski nadał przez radio napisany jeszcze w Polsce komunikat po angielsku, w którym poinformował, że załoga An-2 składa się z uciekinierów proszących o zgodę na lądowanie i azyl. Lecąc nad Wiedniem Andrzej Malec zauważył lotnisko Schwechat, na którym zdecydował się lądować. Komunikację radiową uniemożliwiła nieznajomość języka angielskiego, dlatego pilot zatoczył kilka kręgów między pasami startowymi, po czym po upewnieniu się, że w pobliżu nie ma innego ruchu lotniczego, o 13:47 w asyście straży pożarnej wylądował na pasie 12.

W jednostce w Balicach sądzono, że samolot się rozbił i na jego poszukiwanie wysłano załogę pełniącą dyżur ratowniczy. Akcję przerwano dopiero, gdy z Wiednia nadeszła informacja, że zaginiony samolot wylądował w Austrii.

Po lądowaniu samolot został otoczony przez oddział antyterrorystyczny policji, a do załogi podszedł jeden z pracowników lotniska, chcąc nawiązać z nią kontakt, jednak bariera językowa uniemożliwiła komunikację. Po sprowadzeniu tłumaczki piloci wraz z rodzinami poprosili o azyl.

Andrzej Malec i Jerzy Czerwiński zostali oskarżeni o porwanie samolotu wraz z członkiem załogi i jeszcze w dniu lądowania osadzeni w areszcie, zaś ich rodziny wraz z traktowanym jako cywil Krzysztofem Wasilewskim i jego córką trafiły do obozu przejściowego dla uchodźców w Treiskirchen. Tymczasem, polskie władze rozpoczęły starania o deportację wszystkich uciekinierów, ale pomimo usilnych nalegań Austriacy odmówili.

Dopiero po ponad półtorarocznym pobycie w Wiedniu wyjazd do USA stał się formalnie możliwy i 8 listopada 1983 Malcowie i Czerwińscy przez Frankfurt dotarli do Nowego Jorku.

Nowe życie na wolności najszybciej zaczął jednak Krzysztof Wasilewski wraz z córką, który był przez Austriaków traktowany jako cywil, bowiem w chwili lądowania w odróżnieniu od pozostałych członków załogi ubrany był po cywilnemu. Do USA trafił 9 czerwca 1982.

Kłopotów nie uniknął też chor. Bolesław Wrona, który wrócił do kraju na pokładzie polskiego samolotu już 2 kwietnia 1982. W początkowym okresie był często przesłuchiwany i śledzony przez pracowników służb bezpieczeństwa. Wydarzenia z 1 kwietnia 1982 roku i ich następstwa odbiły się też bardzo negatywnie na jego zdrowiu.

Różne nieprzyjemne konsekwencje ucieczki ponieśli też liczni inni żołnierze 13. Pułku Lotnictwa Transportowego, w tym jego dowódca ppłk pil. Henryk Boroń, dowódca 2. Eskadry Stanisław Lipowski, którzy zostali pozbawieni stanowisk, oraz zastępca dowódcy 2. Eskadry Edward Paterak, który odszedł ze stanowiska na własną prośbę. Jednostka znalazła się też pod stałą obserwacją dowództwa i kilku specjalnych powołanych przez nie komisji.

Zgodnie z prawem międzynarodowym do Polski powrócić miał też samolot. Do stolicy Austrii wysłano załogę, którą tworzyli posiadający paszporty do krajów zachodnich piloci z innych niż balicka jednostka. Pierwszym pilotem był szef lotnictwa transportowego Wojsk Lotniczych płk pil. Michał Sołtowski, a drugim por. pil. Ireneusz Zawolski. Z krakowskiej jednostki pochodził tylko służący na co dzień na An-12 radiotelegrafista chor. Stefan Bączkiewicz, gdyż tylko on w tej specjalności miał paszport na kraje kapitalistyczne i wystarczająco znał język angielski. Około południa 13 kwietnia 1982, nie wykonując nawet oblotu technicznego załoga wystartowała z Wiednia i bez międzylądowań przeprowadziła samolot do Krakowa.

Od tego czasu użyty do ucieczki An-2TD, o numerze bocznym 7447 zaczął być nieformalnie nazywany Wiedeńczykiem.

W 2007, by wspomóc kampanię ratowania Anów-2, z okazji 40-lecia służby i w celu upamiętnienia historycznej ucieczki, Wiedeńczyk otrzymał okolicznościowe smocze malowanie, nawiązujące do maskotki 13 Eskadry Lotnictwa Transportowego - Smoka Wawelskiego, zaprojektowane przez krakowskiego historyka lotnictwa i doskonałego grafika lotniczego – Marka Radomskiego, który w tamtym czasie pracował w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie.

Nowe malowanie zostało wykonane przez autora projektu wraz z mechanikami z dęblińskich WZL-3. Publiczny debiut Wiedeńczyka w charakterystycznym, zielono-żółtym smoczym malowaniu nastąpił w czerwcu 2008 podczas V Małopolskiego Pikniku Lotniczego w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie. Od tamtego momentu samolot i jego sympatyczna załoga stały się stałym elementem imprez lotniczych w całej Polsce, a w 2011 roku Wiedeńczyk pierwszy raz został zaprezentowany na wystawie statycznej podczas Air Show w Radomiu.

Wojskowa kariera zielonego Smoka nieubłaganie dobiegała końca. W maju 2012 roku, po wykonaniu około 15 tys. lotów o łącznym czasie 7,5 tys. h, An-2 o numerze taktycznym 7447 zakończył służbę w Siłach Powietrznych. W pierwszej połowie 2013 roku, po długich i

żmudnych staraniach Wiedeńczyk, został przekazany Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie. Zanim jednak samolot mógł wykonać swój pierwszy cywilny lot, musiał przejść przegląd techniczny, co wiązało się ze zdobyciem odpowiednich funduszy.

To właśnie w celu przywrócenia Wiedeńczyka do stanu lotnego i utrzymania go w nim w 2013 roku powstała założona przez Zbigniewa "Funia" Chłopeckiego i Jerzego "Jerrego" Antonkiewicza **Fundacja Wiedeńczyk An-2**.

Do zachowania w stanie lotnym legendarnego Smoka może przyczynić się każdy entuzjasta lotnictwa – wystarczy przekazać nawet najmniejszy datek na konto Fundacji.