

Polskie konstrukcje lotnicze

Podczas ubiegłorocznej konferencji „Atestu” w Ostrowie Wlkp. p. Anna Jachym z Polskich Zakładów Lotniczych w Mielcu, po wygłoszeniu referatu o skutecznym informowaniu pracowników o ryzyku, poinformowała uczestników – już poza tematem – o interesującym przedsięwzięciu zrealizowanym w jej zakładzie. Wykonano mianowicie w skali 1:1 model przedwojennego polskiego bombowca PZL.37 Łoś. Był to najnowocześniejszy polski samolot używany przez lotnictwo polskie podczas kampanii wrześniowej. Wyprodukowano ich w sumie około 120 – do dzisiaj nie zachował się ani jeden. Załodze PZL Mielec udało się jednak jego wygląd wiernie odtworzyć.

PZL.37 Łoś był dwusilnikowym bombowcem o konstrukcji całkowicie metalowej. Pierwszy prototyp powstał w 1934 r. Po dokonaniu szeregu modyfikacji produkcję seryjną rozpoczęto w 1938 r. w zakładach PZL w Warszawie i (od marca 1939 r.) w Mielcu. W konstrukcji zastosowano szereg nowatorskich rozwiązań, m.in. laminarny profil płata – jedno z pierwszych takich rozwiązań na świecie. Trzeba tu podkreślić, że w dwudziestoleciu międzywojennym

dr Aleksander Stukowski

stały współpracownik redakcji



polski przemysł lotniczy tak się rozwinął, iż – startując po zakończeniu I wojny światowej od zera – stopniowo nasz kraj stał się liczącym się w świecie producentem i eksporterem samolotów.



Początkowo produkowano samoloty licencyjne, a od lat 30. rozpoczęto produkcję konstrukcji własnych, konkurencyjnych dla zagranicznych. Kontynuowano to w latach powojennych. Pokażemy tu kilka takich rozwiązań. Prezentowane na zdjęciach samoloty znajdują się w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie.

Fot. 1 przedstawia samolot myśliwski **PZL P 11c**. Jest to kolejna wersja myśliwca z serii PZL P, skonstruowanego przez zespół pod kierunkiem inż. Zygmunta Puławskiego. Prototyp oblatano w 1929 r. Był jednomiejscowym górnopłatem, uzbrojonym w 4 karabiny maszynowe 7,92 mm i 4 12,5-kilogramowe bomby. Był wykonany całkowicie z metalu, co zasługuje na uwagę, gdyż wiele samolotów w tamtym okresie miało konstrukcję drewnianą, z poszyciem z płótna i sklejk. Ale samolot ten zasłynął przede wszystkim z nowatorskiej – w skali światowej – konstrukcji płata, zwanej za granicą „polskim płatem” lub „skrzydłem Puławskiego”. Płat w części środkowej był obniżony w kierunku kadłuba i zwężony, przypominając zarysem skrzydła mewy. Takie rozwiązanie zapewniało bardzo dobrą widoczność pilotowi. PZL P 11c był podstawowym typem myśliwca na wyposażeniu lotnictwa polskiego we wrześniu 1939 r.

Na fot. 2 widzimy **RWD 13**. Należał do słynnej rodziny samolotów sportowych, opracowanych na początku lat 30. przez Stanisława Rogalskiego, Stanisława Wigurę i Jerzego Drzewieckiego (stąd skrót RWD). Na tych samolotach Polacy uzyskiwali historyczne wyniki – przelot przez Atlantyk Stanisława Skarżyńskiego na RWD 5bis, zwycięstwo w 1932 r. w zawodach Challenge International des Avions de Tourisme przez Franciszka Żwirkę i S. Wigurę na RWD 6. Zaletą RWD 13 była doskonale opracowana mechanika skrzydła, co pozwalało osiągać znaczną szybkość wznoszenia.

WSK TS-8 Bies B II (fot. 3) to już konstrukcja powojenna. TS – to inicjały prof. Tadeusza Sołtyka, twórcy wielu konstrukcji lotniczych. Bies był dwumiejscowym samolotem szkolno-treningowym. Prototyp powstał w 1953 r.; produkcję seryjną uruchomiono w roku 1957. Wielkoseryjna produkcja przedstawionego tu modelu ruszyła w 1958 r. Był pierwszym powojennym polskim samolotem o konstrukcji całkowicie metalowej. Wojsko eksploatowało Biesy do 1975 r.; do 1978 r. latały jeszcze w aeroklubach.



Najbardziej znaną konstrukcją T. Sołtyka była Iskra (na fot. 4 – model **WSK TS-11 Iskra bis B**). Ten model szkolno-treningowego samolotu z napędem odrzutowym, uzbrojonego w działko 23 mm, zaczęto produkować w 1964 r. Kolejne modele Iskry produkowano jeszcze w latach 80. W sumie wyprodukowano 423 egzemplarze.

W Polsce powstał szereg konstrukcji samolotów rolniczych, przeznaczonych do zabiegów agrotechnicznych. Tu prezentujemy konstrukcję dość osobliwą, gdyż z napędem odrzutowym – **PZL M-15** (fot. 5). Było to prawdopodobnie jedyne takie rozwiązanie na świecie. Opracował je zespół polsko-radziecki na początku lat 70. Samolot produkowano w Mielcu w latach 1974–79, w całości na eksport do ZSRR. Był niebezpieczny w pilotażu, a koszty eksploatacji były bardzo wysokie. W 1976 r. zaprezentowano go na międzynarodowym salonie

lotniczym w Paryżu, gdzie nazwano go Belfegorem.

Niebieski samolot na fot. 6 to **Ku-kułka** – konstrukcja amatorska. Jej twórca – Eugeniusz Pieniążek nie był konstruktorem lotniczym – zajmował się szybownictwem. W latach 60. zamierzał nielegalnie opuścić kraj i w tym celu skonstruował samolot, wykorzystując do tego elementy rozbitych szybowców. Budował go w mieszkaniu. Ukończony w 1971 r., samolot został zarejestrowany i służył do szkoleń. W tym samym roku zrealizował plan ucieczki – dostał się do Jugosławii, a potem do Szwecji. W 1993 r. powrócił do kraju wraz z samolotem.

Reprodukcja wykonanej w 1928 r. fotografii (fot. 7) przedstawia lotniczą ciekawostkę – awionetkę **S-1 Bożena**, samodzielnie skonstruowaną w latach 1927–28 przez 19-letniego Władysława Stelmaszyka, pracownika poznańskiej

firmy „Samolot” (produkowano tam na licencji francuskiej dwupłaty Hanriot). Mieszkał we wsi Ludomy i tam, w gospodarstwie rodziców, zgromadził niezbędne materiały i zbudował swój samolot. W marcu 1928 r. samolot wystartował i utrzymał się w powietrzu 15 minut. Potem Bożena była testowana w warszawskim Instytucie Badań Technicznych, po czym przekazano ją do poznańskiego Muzeum Wojska Polskiego, gdzie spłonęła podczas wojny. W. Stelmaszyk został inżynierem i podjął pracę w lubelskiej wytwórni samolotów „Plage & Laśkiewicz”. Po wojnie nie wrócił do pracy w lotnictwie, postanowił natomiast zrekonstruować Bożenę. Zrealizował to w 1975 r. w gospodarstwie brata we wsi Lipa (koło Ludomów), ale tylko jako makietę 1:1. Makietę została przekazana do krakowskiego Muzeum Lotnictwa Polskiego, ale obecnie nie jest eksponowana. ■