

Remont MD-12F na półmetku

#Historia #Lotnictwo cywilne 8 stycznia 2018

W Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie trwa remont jedynego ocalałego prototypowego polskiego samolotu fotogrametrycznego MD-12F. Prowadzona od wiosny 2017 renowacja eksponatu jest realizowana na terenie muzeum przez spółkę FEIKS Reco. W ub.r. opracowano program konserwatorski, wykonano inwentaryzację stanu zachowania eksponatu wraz z dokumentacją fotograficzną, zdemontowano i rozpoczęto remont skrzydeł i silników. Samolot został oczyszczony zewnętrznie z korozji i resztek powłok lakierniczych, a kadłub wypolerowano. Uzupełniono też ubytki i skorodowane elementy, dorobiono także brakujące pokrywy luków i zakupiono brakujące elementy.



MD-12F jest jedynym samolotem aerofotogrametrycznym w zbiorach Muzeum Lotnictwa Polskiego / Zdjęcia: Muzeum Lotnictwa Polskiego

W 2018 mają zostać zabudowane wyremontowane skrzydła i silniki. Ma też zostać odbudowana kabina pilota i odtworzone historyczne malowanie. Celem prac konserwatorskich jest odtworzenie brakujących elementów, naprawa elementów nośnych konstrukcji, zamontowanie brakujących części i podzespołów (m.in.: śrub, nitów zaślepek otworów technicznych, niektórych przyrządów w tablicy, elementów mocujących owiewkę kabiny pilota, fragmentów instalacji sterowania samolotem, lamp obrysowych), odtworzenie oderwanych blach i elementów płóciennego pokrycia, a także naniesienie oryginalnego malowania w oparciu o opracowaną dokumentację.

Renowacja, która ma zakończyć się do końca br., jest prowadzona dzięki dofinansowaniu udzielonemu przez Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego i odbywa się pod patronatem medialnym *Skrzydlatej Polski*.

W 1954 w Instytucie Lotnictwa zespół kierowany przez prof. dr. inż. Franciszka Misztalę opracował 2 projekty samolotów pasażersko-transportowych, oznaczone FM-11 i FM-12. W 1956, po dołączeniu do zespołu prof. dr. inż. Leszka Dulęby, w oparciu o koncepcję FM-12 powstał nowy projekt 14-miejscowego dwusilnikowego samolotu do obsługi tras krajowych, który otrzymał oznaczenie MD-12/2s.

W związku z zakończeniem w ZSRR produkcji wybranych do jego napędu silników ASz-21, zdecydowano o zastąpieniu ich polskimi WN-3, które z powodzeniem stosowano w samolotach TS-8 Bies. Ich niższa moc spowodowała jednak konieczność przyjęcia układu czterosilnikowego. Przy okazji zwiększono też liczbę pasażerów do 20, a nazwę samolotu zmieniono na MD-12/4s. W 1957 zespół prof. dr. inż. Misztalę i prof. dr. inż. Dulęby został przeniesiony do Ośrodka Konstrukcji Lotniczych WSK Okęcie, gdzie w marcu 1959 powstał pierwszy egzemplarz przeznaczony do prób statycznych. Zaraz po nim ukończono napędzany silnikami WN-3B prototyp MD-12 do prób w locie, który oblatano 21 lipca 1959. Samolot ten posłużył prób fabrycznych.

7 stycznia 1961 oblatano drugi prototyp MD-12P z kompletnie wyposażoną kabiną pasażerską, napędzany silnikami WN-3C. Samolot ten po skróconych próbach państwowych, przeprowadzonych w Instytucie Lotnictwa, już w sierpniu 1961 wprowadzono do próbnej eksploatacji w PLL LOT, podczas której w ciągu 5 tygodni wykonał 120 lotów pasażerskich.

Zakładano, że w przyszłości powstaną kolejne wersje MD-12: towarowa, towarowo-pasażerska, sanitarna, agrolotnicza i do opylania lasów. Podczas prób samolot wykazał się bardzo dobrymi właściwościami lotno-pilotażowymi, mógł korzystać z lotnisk o nawierzchni nieutwardzonej, był zdolny do wykonywania krótkiego startu i lądowania. Był też ekonomiczniejszy niż inne samoloty używane wówczas przez PLL LOT.

Pod kierunkiem mgr. inż. Marcina Fortuńskiego (przy współpracy prof. dr. inż. Leszka Dulęby) powstała wersja fotogrametryczna, oznaczona PZL MD-12F. Do najistotniejszych zmian konstrukcyjnych należały: zwiększenie rozpiętości skrzydeł, przebudowa przedniej części kadłuba, w której zainstalowano przeszklone stanowisko nawigatora, likwidacja prawego fotela pilota, wyposażenie samolotu w różnorodne urządzenia fotograficzne (z pokładową ciemnią), nawigacyjne i pilota automatycznego. Po zdemontowaniu aparatury fotograficznej i zaślepieniu otworów w podłodze, samolot mógł być wykorzystany jako transportowy, desantowy lub sanitarny. Zbudowany w WSK Okęcie Prototyp MD-12F oblatano 21 lipca 1962.

Po przejściu prób fabrycznych i skróconych prób certyfikacyjnych, MD-12F oddano do wstępnej eksploatacji, podczas której uzyskał pozytywną ocenę. Samolot zaprezentowano na Węgrzech i w Rumunii, wzbudził też zainteresowanie w ZSRR i w Pakistanie. W związku z tym podjęto decyzję o uruchomieniu produkcji MD-12 w WSK

Okęcie. Niestety, przygotowania do niej przerwała katastrofa pierwszego prototypu (SP-PAL), do której doszło podczas lotu próbnego we wrześniu 1963. Katastrofa, w której zginęła cała 5-osobowa załoga, nastąpiła w wyniku wystąpienia flatteru usterzenia. Choć w pozostałych 2 egzemplarzach usterzenie zostało przebudowane, to dalsze próby przerwano i zaniechano produkcji seryjnej. MD-12P (SP-PBD) został skasowany w 1967, a MD-12F w tym samym roku przekazano do zbiorów Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie, gdzie przyleciał o własnych siłach. MD-12 był jedną z trzech zrealizowanych w Polsce po II wojnie światowej koncepcji samolotu pasażerskiego i jedynym ukończonym polskim samolotem czterosilnikowym.

Na podstawie informacji Marcina Sigmunda

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o