

MD-12F odrestaurowany

#Historia #Lotnictwo cywilne #Pożegnania 30 listopada 2018

Dzisiaj w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie odbyła się prezentacja pieczołowicie odrestaurowanego jedynego ocalałego prototypowego polskiego samolotu fotogrametrycznego MD-12F.



Odrestaurowany MD-12F został zaprezentowany oficjalnie 30 listopada. Po renowacji samolot odzyskał oryginalne malowanie z okresu prób w locie / Zdjęcia: Marcin Sigmund

Prowadzona od wiosny 2017 renowacja eksponatu była realizowana na terenie muzeum przez spółkę FENIKS Reco. W ub.r. opracowany został program konserwatorski i zrealizowano część prac renowacyjnych obejmujących: inwentaryzację stanu zachowania eksponatu wraz z dokumentacją fotograficzną, demontaż i początek remontu skrzydeł i silników, zewnętrzne oczyszczenie z korozji i resztek powłok lakierniczych, polerowanie kadłuba, uzupełnienie brakujących skorodowanych elementów, dorobienie brakujących pokrywy luków i zakup brakujących elementów.

W roku bieżącym zabudowano wyremontowane skrzydła i silniki, odbudowano kabinę załogi i odtworzono historyczne malowanie. W ramach renowacji odtworzono brakujące elementy, naprawiono elementy nośne konstrukcji, zamontowano brakujące części i podzespoły (m.in.: śruby, nity, zaślepki otworów technicznych, niektóre zegary w tablicy przyrządów, elementy mocujące owiewkę kabiny pilota, fragmenty instalacji sterowania samolotem, lampy obrysowe), odtworzono oderwane blachy (w tym duży ubytek w dolnej części lewego skrzydła) i elementy płóciennego pokrycia, odtworzono większość oszklenia kabiny załogi, tapicerkę i pasy siedzeniowe, a także naniesiono oryginalne malowanie, odtworzone w oparciu o opracowaną dokumentację. Do największych wyzwań należało szlifowanie i polerowanie dolnej części kadłuba, które zajęło ok. 2000 h, a także dostęp do niektórych instalacji i części. Wiele pracy

wymagała też renowacja skorodowanych i utlenionych elementów pokrycia, klap, lotek, osłon podwozia, z których część trzeba było dorobić od podstaw. Wiele elementów było bowiem oryginalnie wykonanych z blach aluminiowych zabezpieczonych jedynie lakierem.

Renowacja, która zakończyła się w połowie listopada br., była prowadzona dzięki dofinansowaniu udzielonemu przez Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego i odbywała się pod patronatem medialnym ML *Skrzydłata Polska*.

Historia MD-12 sięga 1954, kiedy to w Instytucie Lotnictwa zespół kierowany przez prof. dr. inż. Franciszka Misztalą 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 jednostkami napędowymi 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. Misztalą 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 i napędzany silnikami WN-3C. Samolot ten po skróconych próbach państwowych, przeprowadzonych w Instytucie Lotnictwa, już w sierpniu 1961 trafił 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, odznaczał się również krótkim startem i lądowaniem. 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 przeszkłone stanowisko nawigatora, likwidacja prawego stanowiska pilota, wyposażenie samolotu w bogate urządzenia fotograficzne (z pokładową ciemnią), nawigacyjne i pilota automatycznego. Po zdemontowaniu aparatury fotograficznej i zaślepieniu otworów w podłodze, samolot mógł być wykorzystany jako samolot transportowy, desantowy lub sanitarny. Zbudowany w WSK Okęcie Prototyp MD-12F oblatano 21 lipca 1962.

Po przejściu prób fabrycznych i skróconych prób homologacyjnych, oddano go do eksploatacji wstępnej, podczas której uzyskał pozytywną ocenę. Samolot ten 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. Wypadek, w którym zginęła cała 5-osobowa załoga nastąpił w wyniku wystąpienia flatteru usterzenia. Choć na 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. Odrestaurowany MD-12F ma stać się jedną z najważniejszych atrakcji nowej wystawy stałej w MLP, poświęconej lotnictwu polskiemu, która ma zostać otwarta na początku lat 20., po zakończeniu szeregu prac remontowo-budowlanych na terenie muzeum, których realizacja jest zaplanowana do końca obecnej dekady. Jednym z celów wystawy ma być podkreślenie ciągłości tradycji lotniczych w naszym kraju.

Na podstawie informacji Marcina Sigmunda
