

## Unikat z silnikiem Polaka

#Historia #Lotnictwo wojskowe #Ludzie #Pożegnania 22 lipca 2020

Po ponad 100 latach na niebie znów pojawił się unikatowy myśliwiec z końca I wojny światowej – Pfalz D.VIII z 1918 - napędzany oryginalnym birotacyjnym silnikiem gwiazdowym – Siemens-Halske Sh.III zaprojektowanym przez pracującego dla niemieckiej korporacji Polaka – inż. Henryka Brzeskiego.

Samolot został pieczołowicie zrekonstruowany na podstawie oryginalnych planów w Sebbarp w południowej Szwecji przez znanego kolekcjonera latających zabytków – Mikaela Carlsona. Wyposażono go w oryginalny 11-cylindrowy, 19-litrowy, gwiazdowy, wirujący w przeciwnym kierunku niż wielkie czterołopatowe śmigło silnik birotacyjny o dużej jak na tamte czasy mocy – 200 KM. Wirujące wraz z przymocowanym do nich na stałe śmigłami silniki rotacyjne były charakterystyczne dla pierwszych lat Wielkiej Wojny. Wirujący silnik zapewniał dobre chłodzenie i grawitacyjne smarowanie. Stopniowo też podnoszono ich moc, od początkowych 80 KM. Problemem było to, że coraz większa masa obracającego się ze śmigłem silnika wytwarzała coraz większy i trudniejszy do opanowania moment obrotowy.

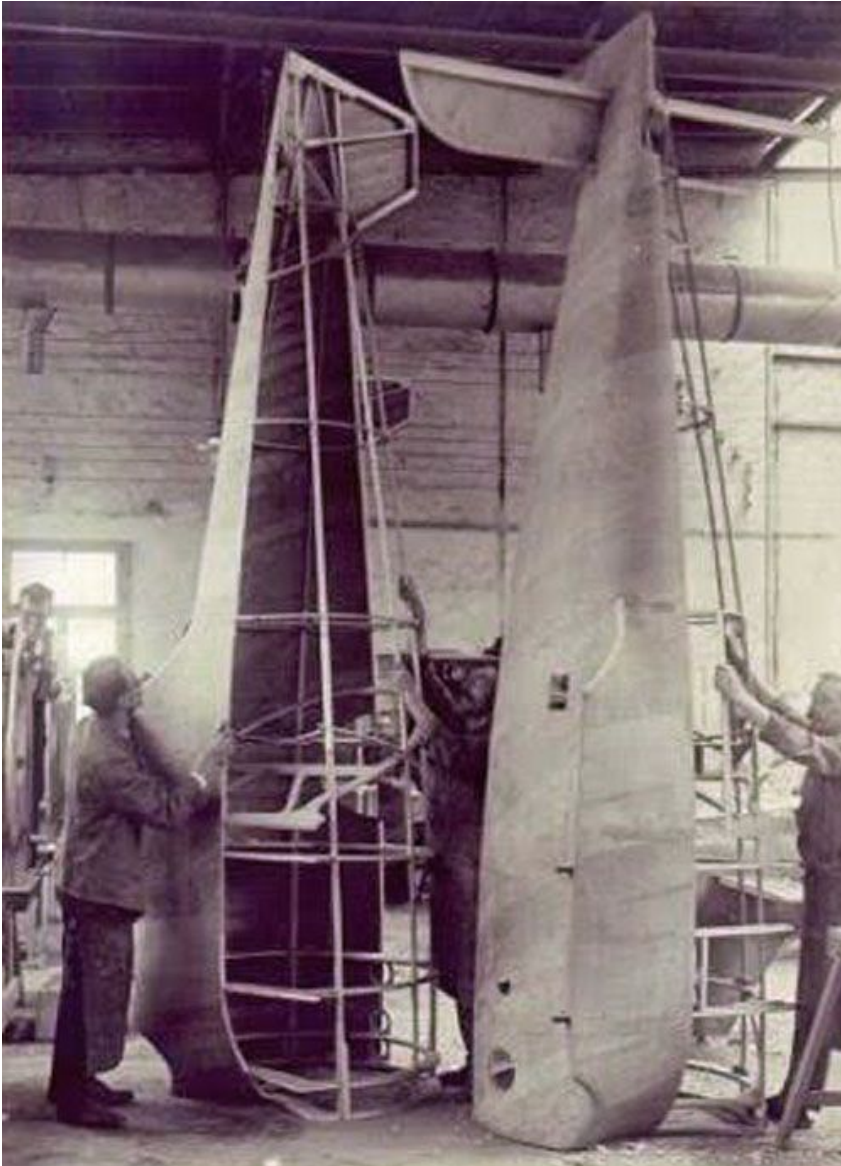


*Odtworzony przez Mikaela Carlsona kajzerowski myśliwiec Pfalz D.VIII już w powietrzu. Dobrze widoczne duże, czterołopatowe śmigło. Obłot odbył się z pola wzlotów kolekcjonera w Sebbarp w południowej Szwecji*

Pracujący w zakładach Siemens Polak, inż. Henryk Brzeski znalazł rozwiązanie – przekładnię, która powodowała, że duże czterołopatowe śmigło obracało się w przeciwnym kierunku niż cała masa silnika, co do pewnego stopnia niwelowało jego moment obrotowy. Koncern Siemens zakupił ten patent Brzeskiego na własność w 1917. Silniki Siemens-Halske Sh.III budowane na podstawie pomysłu Polaka zapewniły lotnictwu niemieckiemu w końcowym etapie wojny przewagę prędkości wznoszenia nad myśliwcami alianckimi. Zastosowano je w takich myśliwcach jak Siemens-Schuckert D.III (jedyne zachowane wraz z silnikiem znajduje się w zbiorach

krakowskiego Muzeum Lotnictwa Polskiego), czy właśnie Pfalz D.VIII, zrekonstruowany przez Karlsona.

Kajzerowski Inspektorat Wojsk Lotniczych zamówił 120 Pfalz D.VIII, ale do końca I wojny światowej udało się przekazać lotnictwu tylko około 40. Samolot ma rozpiętość 7,5 m, a długość – 5,65 m. Był uzbrojony w dwa karabiny maszynowe. Jego prędkość maksymalna to 190 km/h.



*Carlson budując samolot wzorował się na sklejkowej technologii budowy skorupowej kadłuba, jak w oryginale / Zdjęcia: via Mikael Carlson Flying Machines*

Szwedzkiej ekipie z Sebbarp udało się nie tylko pozyskać w Niemczech oryginalny silnik, ale także kompletną instrukcję techniczną jego obsługi. Dzięki temu można go było wyremontować, uruchomić, a obecnie – eksploatować. Smarowanie silnika bazuje na oryginalnym oleju rycynowym.

Mikael Carlson ma 61 lat, jest pilotem liniowego Boeinga 737 i od dawna wraz z żoną – Gunillą oddaje się rekonstruowaniu starych samolotów i prezentowaniu ich w powietrzu. Widzieliśmy go już w Polsce podczas pokazów lotniczych za sterami jego

samolotów – Bleriota XI i szwedzkiego myśliwca Tumelisa z 1919. Pfalz D.VIII jest jego 6 odbudowanym zabytkowym samolotem.

Carlson pierwszych skoków na swoim nowym Pfalz D.VIII dokonał w końcu maja 2020, po to, aby maszynę oblatywać latem. Wyznał, że obsługa startowa tak wymagającego silnika nie jest prosta, a sam pilotaż bardzo lekkiego samolotu o masie 500 kg, napędzanego wielką wirującą masą i wielkim śmigłem, jest sporym wyzwaniem, nawet dla pilota zaznajomionego z prowadzeniem maszyny z silnikiem rotacyjnym (w swojej kolekcji ma trójpłatowego Fokkera Dr. I napędzanego konwencjonalnym silnikiem rotacyjnym Obreursel).

---

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