

Jak się lata z silnikiem Brzeskiego?

#Historia #Lotnictwo wojskowe 13 sierpnia 2020

Mikael Carlson – szwedzki pilot linowy, pasjonat własnoręcznej rekonstrukcji samolotów z okresu I wojny światowej z niemal całkowitą wiernością oryginałom, jest obecnie jedynym na świecie lotnikiem, który testuje latem 2020 w powietrzu, latając ze swojego pola wzlotów w Sebbarp, zachowanie tak zwanego silnika birotacyjnego – niemieckiego Siemens-Halske Sh.III sprzed ponad 100 lat, opartego na patencie polskiego inżyniera Henryka Brzeskiego, zabudowanego w jego świeżo odtworzonym kajzerowskim myśliwcu Pfalz D.VIII.



Latem 2020 Carlson rozpoczął zdobywanie doświadczenia w prowadzeniu swojego nowego, odtworzonego nabytku – Pfalza D. VIII z birotacyjnym silnikiem o polskim rodowodzie / Zdjęcie: via Mikael Carlson Flying Machines

Brytyjski miesięcznik *Aeroplane* publikuje komentarze Carlsona w swoim najnowszym sierpniowym wydaniu.

Okazało się, że projekt wskrzeszenia de facto od zera Pfalza D.VIII w warsztatach Carlsona w Sebbarp powstał... 25 lat temu, kiedy szwedzki kolekcjoner uzyskał dostęp do... oryginalnego, nowego silnika birotacyjnego Siemens-Halske Sh.III i jego instrukcji użytkowania. Silniki birotacyjne – produkowane pod koniec I wojny światowej, w przeciwieństwie do powszechnie używanych wówczas rotacyjnych, miały wiele zalet. Korpus silnika wiruje w nich w przeciwną stronę niż śmigło, co pozwoliło zwiększać ich moc i kompensować w ten sposób oddziaływanie momentu obrotowego całego zespołu napędowego na płatowiec. Patent na silniki birotacyjne sprzedał niemieckiej korporacji Siemens polski inżynier Henryk Brzeski.

Gdzie Carlson po wieku znalazł oryginalnego jedenastocylindrowego Sh.III? W Szwecji, w magazynach wojskowych. Okazało się, że po I wojnie światowej Szwedzi kupili od Niemców jako nadwyżkę wojenną 9 nowych kompletnych silników tego typu z pełną

ich dokumentacją. Co najmniej jeden kupił Carlson i zaczął jego (ich) renowację. W dostępnej literaturze historyczno-lotniczej można przeczytać, że Sh.III dawały sporą moc, ale były kapryśne i mocno się przegrzewały. Kolekcjoner twierdzi zaś ze swego doświadczenia, że to przesada. – *Silnik nie sprawia specjalnych problemów eksploatacyjnych, o których wszyscy pisali w magazynach lotniczych i książkach... 7 lat zabrały mu doświadczenia z silnikiem i wielkim 4-łopatowym śmigłem.*



11-cylindrowy silnik birotacyjny Siemens-Halske Sh. III budowany w Niemczech na podstawie patentu polskiego inżyniera Henryka Brzeskiego / Zdjęcie: Wiki

Na początku Carlson chciał odtworzyć od zera kajzerowski myśliwiec końca I wojny światowej Siemens-Schuckert D.IV (jedyne oryginalne – wysokościowy wariant modelu D.III, zachowane z silnikiem Sh.III można obejrzeć w krakowskim Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie), ale po 10 latach poszukiwań oryginalnej dokumentacji technicznej samolotu się poddał. Nie można było zagwarantować 100-% oryginalności konstrukcji, a to jest podstawą działań Szweda. Rysunki techniczne i pozostałości Pfalza D.VIII – bardzo rzadkiego samolotu napędzanego również silnikiem Sh.III znalazły się 15 lat temu w berlińskim Muzeum Technicznym, co zainicjowało budowę. Berlińczycy pozyskali oryginalne podzespoły Pfalza z muzeum Caproniego w Italii.

Dodatkową pomoc dokumentacyjną przysłała z Australian War Memorial, gdzie w latach 1980. rozbierano i poddawano rekonstrukcji zachowanego tam Pfalza D.XII – zbliżonego konstrukcyjnie do D.VIII, a budowanego równolegle. Tak powstały skrzydła

maszyny Carlsona.

Sklejkę na półskorupową drewnianą konstrukcję kadłuba specjalnie wykonano w Finlandii, a lniane płótno do pokrycia skrzydeł i usterzenia - na Litwie i w Irlandii.

Jak się lata niemal oryginalnym Pfalzem ze 120-konnym silnikiem birotacyjnym o polskim rodowodzie? *Jedną rzecz jest zupełnie jasna - mówi szwedzki pilot - ten samolot zachowuje się zupełnie inaczej niż odtworzony przez mnie trójpłatowy Fokker Dr.I z silnikiem rotacyjnym. Może jest za wcześnie na formułowanie opinii, ale uważam, że nie zachowuje się on w locie jak typowy myśliwiec do walki kołowej z tamtych czasów. Ma on raczej cechy wysokościowej maszyny przechwytyjącej do walki w stylu uderz i ucieknij* ([Unikat z silnikiem Polaka](#), 2020-07-22).

Powiązane wiadomości

[Jak się lata z silnikiem Brzeskiego? \(2020-08-13\)](#)

[Unikat z silnikiem Polaka \(2020-07-22\)](#)

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