

Prezentacja Bielika w MLP

#Historia #Pożegnania 25 lutego 2022

W czwartek, 24 lutego br., w południe w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie odbyła się uroczysta oficjalnego wręczenia do zbiorów odrzutowego kompozytowego samolotu szkolnego EM-10 Bielik konstrukcji mgr inż. Edwarda Margańskiego. Od soboty, 26 lutego samolot ten ma być dostępny dla wszystkich zwiedzających.

Image not found or type unknown

Bielik eksponowany jest w gmachu głównym Muzeum Lotnictwa Polskiego / Zdjęcia: Marcin Sigmund

W uroczystości wzięli udział m.in. główny konstruktor Bielika Edward Margański, oblatujący ten samolot pilot doświadczalny Wiesław Cena oraz Włodzimierz Mysowski, który także miał wkład w powstanie EM-10.

Po krótkiej części oficjalnej, podczas której dyrektor Muzeum Lotnictwa Polskiego Tomasz Kosecki i główny konstruktor Bielika Edward Margański dokonali odsłonięcia nowego eksponatu, odbyła się prezentacja filmu *Samotny lot*, poświęconego samolotowi EM-10, po której historii powstania i rozwoju tej konstrukcji przedstawił Edward Margański.

Następnie zorganizowany został panel dyskusyjny prowadzony przez zastępcę dyrektora Muzeum Lotnictwa Polskiego ds. naukowych dr hab. Krzysztofa Mroczkowskiego, w którym wzięli udział Edward Margański, Wiesław Cena, Włodzimierz Mysowski, kpt. Karol Bałdyga z 8. Bazy Lotnictwa Transportowego oraz dziennikarze lotniczy Krzysztof Krawcewicz i Marek Chmiel. Uczestnicy dyskusji nie tylko przybliżyli historię programu opracowania Bielika, ale też wskazali na ogromny potencjał tej konstrukcji, który niestety z różnych powodów został niewykorzystany. Samolotem tym interesowały się nie tylko francuskie wojska lotnicze, ale także Dassault Aviation S.A. W pewnym momencie pojawiły się nawet szanse na przynajmniej częściowe sfinansowanie programu Bielika w ramach offsetu związanego z zakupem przez Polskę samolotów F-16. Według biorących udział w dyskusji jednym z czynników, które zadecydowały o końcu programu Bielik były ataki medialne na jednego z głównych sponsorów przedsięwzięcia, Andrzeja Izdebskiego, który sfinansował około 50% kosztów programu, a także brak zainteresowania samolotem ze strony MON.

W sobotę, 26 lutego o 12:00 ma nastąpić prezentacja nowego eksponatu dla szerokiej publiczności, podczas której będzie można wziąć udział w spotkaniu z konstruktorem, a także obejrzeć filmy ukazujące Bielika w akcji.

Prace koncepcyjne nad EM-10 rozpoczęto w 1997, a od 1999 przystąpiono do realizacji projektu. Wykonano wówczas pełnowymiarowe makiecie w skali 1:1, która od pewnego czasu również znajduje się w Muzeum Lotnictwa Polskiego.

Prototyp EM-10 powstał w Zakładzie Remontów i Produkcji Sprzętu Lotniczego (ZRiPSL) w Bielsku-Białej z inicjatywy Edwarda Margańskiego, Andrzeja Izdebskiego i Włodzimierza Mysłowskiego. Był to pierwszy samolot z napędem odrzutowym skonstruowany w Polsce w prywatnej firmie i jeden z pierwszych, o ile nie pierwszy w naszym kraju projektowany wyjątkowo z użyciem komputerów.

W konstrukcji płatowca w szerokim zakresie wykorzystano materiały kompozytowe (kompozyt węgloepoksydowy), zaś w celu maksymalnego obniżenia kosztów większą instalacji, w tym hydrauliczną, pneumatyczną i tlenową przejęto wprost z PZL TS-11 Iskra. Napęd miał stanowić silnik-turboodrzutowy o ciągu 1300-1800 kG. W prototypie zastosowano wypożyczony silnik General Electric CJ610, a w samolotach seryjnych planowano użycie ukraińskich AI-25 lub ich słowackiej odmiany.

Zgodnie z koncepcją Edwarda Margańskiego Bielik nie miał być typowym samolotem szkolnym zdolnym do przenoszenia uzbrojenia, ale *latającym symulatorem* samolotu myśliwsko-bombowego. Istotną przedsięwzięcia było zainstalowanie symulatora nie na ziemi, lecz na pokładzie samolotu w celu odzwierciedlenia takich parametrów (np. przyśpieszeń działających na pilota), których nie da się zasymulować na ziemi.

Wymagało to konstruowania samolotu o doskonałych osiągach i wrażliwościach pilotażowych, a jednocześnie co najmniej kilkakrotnie tańszego w eksploatacji niż w przypadku odrzutowca szkolno-bojowego. Koncepcję takiego samolotu pod względem aerodynamicznym opracował dr Inżynier Krzysztof Kubryński, zaś pod względem samej konstrukcji zespół ZRiPSL pod kierunkiem mgr inż. Edwarda Margańskiego.

Projekt dofinansowany był w połowie, czyli w kwocie czyli 2,5 mln zł. przez Komitet Badań Naukowych, kolejne 2,5 mln zł dołożył Andrzej Izdebski. W opracowanie i budowę samolotu, cząsto bezinteresownie, zaangażowała się też wiele firm, instytucji i osób prywatnych ze środowiska lotniczego.

Bielik został oblatany przez pilota doświadczalnego Wiesława Cień 4 czerwca 2003 na lotnisku w Mielcu. Podczas lotu wystąpiły problemy ze sterownością podłotną i ze zbyt małym cięgiem silnika CJ610, wynikającym ze złej pracy kanałów upustowych. 9 lipca 2003 Bielik wykonał drugi lot, podczas którego problemy z silnikiem się już nie powtórzyły, a sterowność uległa częściowej poprawie dzięki zmianie przebiegu klapki docięcia wywołanej na sterze wysokością, dzięki czemu można było sprawdzić stateczność i sterowność samolotu.

Był to jednak zarazem ostatni lot tej konstrukcji, gdyż mała prywatna firma nie była w stanie samodzielnie finansować dalszych prac, a MON nie wyrażało praktycznie żadnego zainteresowania tym samolotem.

W 2004 r. planowano wprawdzie budowę drugiego prototypu, w którym miały zostać zastosowane inne podwozie, dwuprzepływowy silnik i poprawione usterzenie. W dalszej fazie miała zostać wymieniona awionika. W prototypie zastosowano mechaniczny system sterowania poprzecznego i wzdłużnego. Docelowo planowano zainstalowanie komputerowego systemu sterowania fly-by-wire, który miał symulować charakterystyki pilotażowe różnych samolotów. Planowano też zastosowanie prostego systemu wektorowania ciągu.

Bielik miał być produkowany w dwóch wersjach. W wersji wojskowej EM-10A miał to być tani w produkcji i eksploatacji samolot szkolno-treningowy, przeznaczony zarówno do podstawowego jak i zaawansowanego szkolenia w pilotażu, prowadzenia nauki strzelania w locie i rozpoznania terenu. Szkolenie ogniowe miało być realizowane jednak nie z użyciem realnych środków bojowych i uzbrojenia strzeleckiego, ale za pomocą zabudowanego na pokładzie komputerowego systemu symulacji walki powietrznej. System ten miał pozwalać na generowanie wirtualnych celów lub być wykorzystywany do symulowania użycia uzbrojenia podczas treningowych walk manewrowych prowadzonych z innymi samolotami. Wersja cywilna EM-10B miała służyć głównie do akrobacji i przelotów.

Co ciekawe, EM-10 początkowo nosiła roboczą nazwę Iskra II, lecz w wyniku konkursu ogłoszonego przez *Trybunę*, zgodnie z wolą czytelników, została ona zmieniona na Bielik. Dla eksportowej wersji cywilnej rozważana była natomiast nazwa Fenix.

Prototyp Bielika przechowywany był przez wiele lat w hangarze Zakładów Lotniczych Margański i Mysowski.

Jakiś czas temu została odnowiona, a jego twórcy przekazali go Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, gdzie trafił na przełomie 2021 i 2022, by stać się częścią stałej ekspozycji.

Poza Bielikiem, Edward Margański zaprojektował m.in. dwusilnikowy samolot EM-11 Orka oraz znane i cenione szybowca akrobacyjne Swift i Fox, a także samolot Małgosia II, który obecnie także znajduje się w Muzeum Lotnictwa Polskiego. W zbiorach tej placówki jest też szybowiec Swift S-1 ([Bielik w MLP](#), 2022-02-18).

Na podstawie informacji Marcina Sigmunda.

Powiązane wiadomości

[Prezentacja Bielika w MLP \(2022-02-25\)](#)

[Bielik w MLP \(2022-02-18\)](#)

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