

PWS-26

Samolot szkolno-treningowy PWS-26



Polski samolot szkolno-szkoleniowy PWS-26

Eksponat muzealny

Eksponowany w krakowskim Muzeum samolot jest jednym z dwóch użytkowanych przez niemiecką Luftwaffe. Posiada on numer fabryczny 81-123 i zbudowano go w 1937 roku. W roku 1945 został znaleziony, wraz z innymi wrakami, niedaleko Poznania. Po przeprowadzeniu remontu w Okręgowych Warsztatach Lotniczych i zarejestrowaniu latał od listopada 1949 do grudnia 1953 roku. W 1954 roku samolot przekazano do Muzeum Techniki we Wrocławiu, gdzie w 1959 roku pokazywany był na Wystawie Lotniczej. W grudniu 1963 roku został przekazany Muzeum Lotnictwa w Krakowie. Po odrestaurowaniu prezentowany jest w barwach z 1939 roku.

Historia konstrukcji

W 1936 roku inż. August Bobek-Zdaniewski opracował PWS zmodyfikowaną odmianę samolotu PWS-16 bis, oznaczoną PWS-26.

Była ona przeznaczona do treningu w strzelaniu, akrobacji oraz do bombardowania z lotu nurkowego i poziomego. Wzmocniono konstrukcję samolotu i przystosowano go do lotów odwróconych oraz zabudowano karabin maszynowy i fotokarabin, wyrzutniki bomb pod skrzydłami i okienka celownicze w spodzie kadłuba. Ponadto wprowadzono drobne ulepszenia konstrukcyjne i eksploatacyjne. Prototyp oblatano jesienią 1936 r. Samolot otrzymał dobrą opinię z prób w ITL, które przechodził od 16 08 1937 roku. W latach 1936-1938 zamówiono i wyprodukowano 310 samolotów (według innych danych mniej – 260 egzemplarzy) PWS-26. Otrzymały one cyfrowe oznaczenie typu: 81. Samoloty ostatnich serii były też oznaczone PWS-26 bis.

Od 1937 roku samoloty PWS-26 były używane w wojskowych szkołach lotniczych: CWOL/SPL Dęblin, później CWL-1 na lotnisku Gołąb-Borowina, LSSiB-Esk. Ćwiczeń nr 2 Radom, CWPL i SPLdM Bydgoszcz, później CWL-2 Krosno oraz w eskadrach treningowych i w pułkowych szkołach pilotażu. Po wybuchu wojny we wrześniu 1939 roku większość samolotów PWS-26 uległa zniszczeniu, nie uczestnicząc w działaniach wojennych. Przynajmniej 45 PWS-26 wykorzystano do lotów łącznikowych i rozpoznawczych, przeważnie w zaimprovizowanych jednostkach lotniczych. Pojedynczy PWS-26 został włączony do 13. Eskadry Lotniczej SGO "Polesie". Loty bojowe na nim wykonywali do 4 10 1939 roku por. pil. Edmund S. Piorunkiewicz, por. Józef Wodnicki i ppor. Konstanty M. J. Radziwiłł. Był to ostatni samolot z biało-czerwonymi szachownicami, który latał i walczył nad Polską w kampanii wrześniowej.



Po 17 09 1939 roku ewakuowano do Rumunii przynajmniej 2 PWS-26 , na Łotwę ok. 20 i 1 do Bułgarii. Rosjanie zagarnęli na

zajętych terenach kilkadziesiąt egzemplarzy przeważnie niezdolnych do lotu. Po zakończeniu działań wojennych przydzielono je do dyspozycji szefostwa lotnictwa szkolnego. Z chwilą zajęcia Łotwy w 1940 roku przejęto samoloty ewakuowane w 1939 roku. Po ataku Niemiec na ZSRR w czerwcu 1941 roku. PWS-26 były wykorzystywane do lotów łącznikowych. Niemcy po rozpoczęciu okupacji zwieźli z Dębłina do PZL w Mielcu (podczas okupacji była włączona do koncernu Heinkla), wyremontowali i sprzedali Rumunom ponad 50 egzemplarzy. Dostawa trwała od 1940 do 1942 roku. W kwietniu 1943 roku w Rumunii było 56 PWS-26. Lotnictwo rumuńskie wykorzystywało je do szkolenia pilotów. Pod koniec 1943 roku niektóre zostały użyte do nocnych ataków przeciw zgrupowaniom wojsk. Na wiosnę 1944 roku sformowana została "Eskadra PWS" z 12 samolotami. Przeznaczona do walki przeciw Armii Czerwonej została prawdopodobnie wykorzystana w działaniach prowadzonych przeciw Wehrmachtowi po 23 08 1944 roku. Samolot PWS-26 był bardzo udanym samolotem treningowym. Powstał on zgodnie z prawami rozwoju techniki, przez stopniowe ulepszanie tej samej konstrukcji.

Konstrukcja samolotu

Dwumiejscowy dwupłat o konstrukcji mieszanej. Płaty prostokątne, drewniane, płat górny niedzielony, dolny dzielony, dwudźwigarowe, z noskiem i spodem części międzydźwigarowej krytymi sklejką 1,5 mm, a ponadto całe kryte płótnem lnianym, usztywnione między sobą kropłowymi słupkami z rur stalowych o układzie N oraz stalowymi cięgnami profilowymi, płat górny mocowany do piramidki z rur stalowych. Ciężciwa górnego płata 1,53 m, dolnego- 1,43 m. Profil płatów PWS-A. Lotki drewniane, z dźwigarem z rury stalowej, kryte płótnem, wychyłane różnicowo. Napęd lotek linkami. Kadłub kratownicowy, spawany z rur stalowych, usztywniony w tylnej części cięgnami, oprofilowany listwami drewnianymi, kryty w przedniej części blachą duralową, w tylnej- płótnem. Łoże silnika spawane z rur stalowych. Zbiornik na 150 litrów paliwa

z blachy cynkowej, przed kabiną, za ścianą ogniową. Kabiny odkryte, osłonięte z przodu wiatrochronami. Sterownica podwójna. Przednia kabina- instruktora, tylna- ucznia. Za tylną kabiną- bagażnik. Niektóre samoloty miały składaną płócienną osłonę tylnej kabiny-do nauki pilotażu bez widoczności ziemi.



Pięciu żołnierzy niemieckich ogląda zdobyty polski samolot szkoleniowy PWS-26

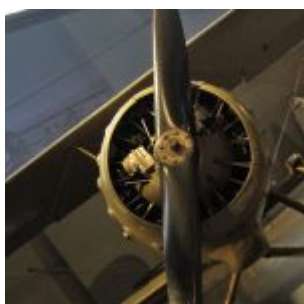
Usterzenie drewniane, stateczniki kryte sklejką, sterypłótnem. Statecznik poziomy, dzielony, podparty zastrzałami, statecznik pionowy usztywniony cięgnami. Napęd sterów linkami. Napęd klapek wyważających na sterze wysokości łańcuchem rowerowym i linkami. Podwozie stałe, główne trójgoleniowe, z amortyzatorami olejowo- powietrznymi Avia, z goleniami podkadłubowymi oprofilowanymi blachą. Koła z hamulcami. Płozą ogonowa obrotowa, ze stalowej sprężyny piórowej.

Uzbrojenie- 1 zsynchronizowany karabin maszynowy pilota Vickers E lub PWU FK wz. 33 kal. 7,92 mm. Pod skrzydłami 2 pneumatyczne wyrzutniki bomb 12 wz. 37 na bomby 12 kg- tylko w samolotach przystosowanych do nauki bombardowania.

Wyposażenie- przednia tablica przyrządów wyposażona w kontroler lotu (prędkościomierz, zakrętomierz i chyłomierz poprzeczny), wysokościomierz WM-1, chyłomierz podłużny, zegar czasowy i obrotomierz. Tablica tylnej kabiny wyposażona ponadto w busolę Z6, paliwomierz Z2A, manometr oleju, termometr oleju i manometr paliwa.

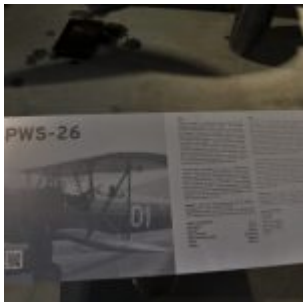
Fotokarabin K-28.

Silnik- chłodzony powietrzem, 9-cylindrowy gwiazdowy, Avia Wright "Whirlwind J5" o mocy nominalnej 162 kW (220 KM) i mocy startowej 176 kW (240 KM). Śmigło dwułopatowe, drewniane, stałe, Szomański CB-17 o średnicy 2,6 m.









Muzeum Lotnictwa Polskiego – Kraków

Dane taktyczno-techniczne

Rozpiętość skrzydeł – 9,0 m

Długość konstrukcji – 7,0 m

Masa startowa – do 1170 kg

Maksymalna prędkość – do 200 km/h

Pułap – do 4200 m

Zasięg – do 460 km

Uzbrojenie – Możliwość uzbrojenia: karabin masz. kal. 7,92mm z prawej strony kadłuba, 25 kg bomb pod dolnymi skrzydłami

Silnik – 9-cylindrowy gwiazdowy, Avia (lic. Wright) Whirlwind J-5 o mocy 220KM (160 kW), (silnik po remoncie w Muzeum Lotnictwa Polskiego został uruchomiony)



Żołnierz Armii Czerwonej pilnujący polskiego samolotu szkoleniowego PWS-26 zestrzelonego w pobliżu miasta Równe (Równe) w okupowanej przez Sowieców części Polski

Autor – zdjęcia: Dawid Kałka

Bibliografia

1. http://muzeumlotnictwa.pl/zbiory_sz.php?ido=14&w=p
2. <https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:PWS-26>
3. <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2242/126/PWS-26>