

Albatros C.I

Samolot rozpoznawczy, szkolny Albatros C.I



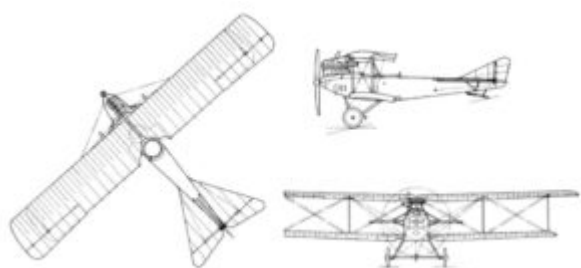
Samolot rozpoznawczy Albatros C-I niemieckiego lotnictwa
wojskowego

Historia konstrukcji

W 1915 roku firma Albatros Flugzeug-Werke G.m.b.H opracowała projekt nowego samolotu rozpoznawczego, oznaczony L-6 (według innych danych, było to oznaczenie fabryczne samolotu Albatros B-II). Przy jego budowie wykorzystano doświadczenia uzyskane przy eksploatacji świetnego na owe czasy samolotu Albatros B-II. Samolot był lepiej przystosowany do działania w warunkach bojowych. Miał sylwetkę bardzo podobną do samolotu Albatros B-II. Był to jednak zaprojektowany od podstaw nowy samolot różniący się szeregiem zmian konstrukcyjnych. Zastosowano mocniejszy silnik Benz Bz-III o mocy 110 kW (150 KM),

uzbrojenie strzeleckie obserwatora oraz uzbrojenie bombowe (natomiast według innych danych, samolot Albatros C-I był konstrukcją inżyniera Roberta Thelena, został oparty w dużym stopniu na projekcie samolotu Albatros DD z 1913 roku, który był ostatnią konstrukcją E. Heinkla, wykonaną przez niego w wytwórni Albatros).

Samolot został następnie skierowany do produkcji seryjnej pod oznaczeniem wojskowym Albatros C-I. Również w 1915 roku zbudowano wersję Albatros C-Ia napędzaną mocniejszym silnikiem Argus As-III. Produkowana była na licencji w wytwórniach Linke-Hoffmann, BFW, LFG (Roland) i MFW (według innych danych montowany również w filii Albatrosa w Warszawie: REFLA Militaerwerkstätten). W 1917 roku wprowadzono do produkcji wersję szkolną Albatros C-Ib, produkowaną przeważnie przez wytwórnię Mercur Flugzeugbau. Razem w latach 1915-1917 wyprodukowano 745 egzemplarzy we wszystkich wersjach. Natomiast według innych danych zbudowano 634 egzemplarzy w 1915 roku i 110 egzemplarzy w 1916 roku. Ponadto 1 egzemplarz wzorcowy zbudowano w Ostdeutsche Albatros Werke w Pile, nie podejmując jednak przewidzianej tam produkcji seryjnej. Produkcję Albatrosa C-I zaniechano na rzecz nowocześniejszego samolotu Albatros C-III.



Samolot w trzech rzutach

Samoloty Albatros C-I były w użytku od czerwca 1915 roku. Stosowano je na Froncie Zachodnim i w Rosji. Pod koniec wojny były stosowane przeważnie jako szkolne i łącznikowe, a znaczną ich liczbę wycofano do składnic sprzętu. Podczas trwania Wielkiej Wojny samoloty te były używane także przez Imperium

Osmańskie, jak i Bułgarię. Po zakończeniu I Wojny Światowej używany był w Jugosławii, Rumunii, Związku Radzieckim i Finlandii.

Użycie bojowe

Samoloty rozpoznawcze Albatros C.I były używane w latach I Wojny Światowej przez wojskowe lotnictwo niemieckie na wszystkich frontach, także do bombardowania. Pojawiły się po raz pierwszy na froncie w kwietniu 1915 roku, jako pierwsze niemieckie samoloty klasy C uzbrojone w karabin maszynowy w tylnej kabynie (wprowadzony równolegle Aviatik C.I miał karabin maszynowy w przedniej kabynie). Na koniec grudnia 1915 roku było 228 Albatrosów C.I na froncie, co stanowiło aż 42% liczby samolotów klasy C, a na koniec lutego 1916 roku było ich najwięcej – 349 (37% samolotów klasy C). Na skutek zużycia i strat, w 1916 roku zostały na froncie zachodnim zastąpione przez nowsze samoloty klasy C (Albatros C.III i dalsze), lecz pozostały jeszcze w użyciu na froncie wschodnim i mniej aktywnych odcinkach. Łącznie z późniejszą produkcją jako samoloty szkolno-treningowe, według spisów komisji międzyalianckiej, w 1920 w Niemczech istniało wciąż przynajmniej 595 samolotów Albatros C.I, będących w różnym stanie.



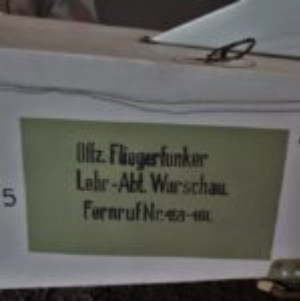
Samolot wywiadowczy „Albatros” C. I. (1915 r.).

W II Rzeczypospolitej Polskiej

W 1915 roku pilot Jerzy Borejsza, Polak w służbie lotnictwa carskiej Rosji, walczył na froncie wschodnim służąc w eskadrze do zadań specjalnych operującej w rejonie Prus Wschodnich. W tym okresie został posiadaczem samolotu niemieckiego Albatros z silnikiem o mocy 150 KM, który nieuszkodzony dostał się w ręce Rosjan. Być może był to właśnie samolot Albatros C-I (albo Albatros B-II). Na maszynie tej wykonywał loty na dalekie tyły nieprzyjaciela połączone z bombardowaniem obiektów wojskowych. Jedno z takich bombardowań, na pociąg wojskowy w Prusach, było zupełnie udane.

W odrodzonym lotnictwie polskim znajdowało się 49 samolotów Albatros C-I, C-Ia i C-Ib (wcześniejsze źródła podają różne, dużo mniejsze liczby, np. co najmniej 12 egzemplarzy, według innych danych przejęto 9 egzemplarzy oraz poprzez montaż z części uzyskano 2 egzemplarze C-1b i C-1a, jak również prawdopodobnie z zakupu jeszcze dalszych ok. 15 egzemplarzy). Prawie wszystkie pochodziły ze zdobyczy od zaborców. Większą część przejęto w Wielkopolsce na ławicy i w Winiarach. Kilka zdobyto na terenach byłej Kongresówki i Małopolski. Samoloty Albatros C-I we wszystkich wersjach znajdowały się w wyposażeniu eskadr wywiadowczych: 2., 3., 5., 6., 9., 14. oraz 18. EM i w Eskadrze Lotniczej Narodowej Armii Rosyjskiej gen. Bałachowicza. Również w II Powstaniu Śląskim przedstawiciele sił powstańczych podjęli w sierpniu 1920 r. starania uzyskania jednego Albatrosa C-I.









Albatros C.I

Autor – zdjęcia: Dawid Kałka

Kraków, Muzeum Lotnictwa Polskiego

Samoloty Albatros C-I wzięły udział w walkach w 1919 roku na Froncie Ukraińskim w Małopolsce Wschodniej oraz w ofensywie na Kijów w 1920 roku. Po zakończeniu wojny, używane były jako łącznikowe. W latach 1919-1920 znajdowały się także w wyposażeniu szkół lotniczych: Wojskowej Szkoły Pilotów w Warszawie, Szkoły Pilotów (później WSP) w Ławicy, Szkoły Pilotów w Krakowie, Niższej Szkoły Pilotów w Bydgoszczy, OSOL w Toruniu, WSP w Grudziądzu. Używane były do 1922 roku, choć

inne dane mówią, że używane były do 1924 roku.

W Muzeum Lotnictwa w Krakowie znajduje się kadłub samolotu Albatros C-I nr 197/15. Do 1918 roku samolot był w wyposażeniu lotnictwa niemieckiego, min w latach 1917-1918 używano go na lotnisku Mokotowskim w znajdującym się tam Oficerskim Oddziale Szkolnym radiowej łączności lotniczej. Po wojnie używany był w niemieckim lotnictwie cywilnym, a później znalazł się w berlińskim muzeum lotnictwa. Po 1945 r. samolot został odnaleziony na złomowisku koło Czarnkowa i złożony w pomieszczeniach Okręgowej Składnicy Lotniczej w Gądkach pod Poznaniem. Następnie był przechowywany w magazynach w Pilawie i Wrocławiu, skąd w 1963 roku trafił do Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie. Po remoncie, od maja 1993 roku jest wystawiony w ekspozycji samolotów z I Wojny Światowej.

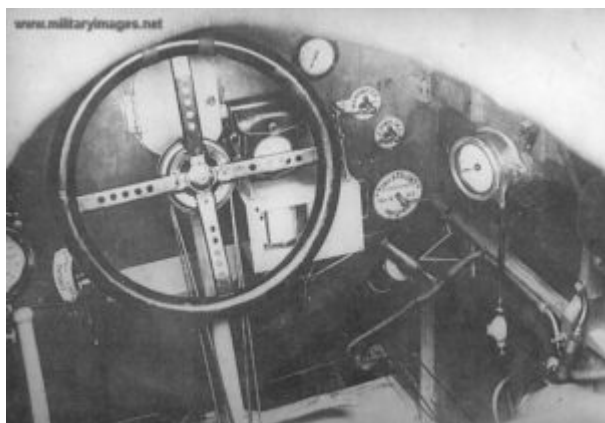


Konstrukcja samolotu

Dwumiejscowy dwupłat o konstrukcji mieszanej, przeważnie drewnianej. Kadłub o konstrukcji kratownicowej drewnianej, krytej blachą aluminiową w przedniej części przy silniku i sklejką w pozostałej. Skrzydła dwudźwigarowe drewniane o kształcie prostokątnym, kryte płótnem, górny płat oparty na zastrzałach, dolny mocowany do kadłuba. Płaty usztywnione czterema parami rozpórek stalowych oraz cięgnami stalowymi. Lotki tylko na górnym płacie. Przód kadłuba mieścił silnik rzędowy chłodzony cieczą, częściowo wystający poza obrys górnej części kadłuba, z kolektorem wydechowym z rurą odprowadzającą spaliny nad górny płat. Chłodnice znajdowały się po bokach przedniej części kadłuba, w późniejszych samolotach stosowano chłodnicę na krawędzi natarcia górnego

płata. W środkowej części kadłuba znajdowały się dwie odkryte kabiny załogi w układzie tandem – pierwsza pilota osłonięta małym wiatrochronem, druga obserwatora, z obrotnicą dla karabinu maszynowego. Usterzenie klasyczne, skośne, o dużej powierzchni, zbudowane z rur stalowych, kryte płótnem. Podwozie samolotu klasyczne stałe, z płożą ogonową. Śmigło drewniane, dwułopatowe.

Uzbrojenie stanowił ruchomy karabin maszynowy Parabellum LMG14 obserwatora na obrotnicy. Rzadziej stosowano karabiny maszynowe Bergmann LMG15. Niektóre samoloty były wyposażane w jednostkach w karabin maszynowy na górnym płacie, strzelający do przodu, obsługiwany przez stojącego obserwatora (np. Parabellum, Madsen, Lewis). Samoloty miały wewnętrzny wyrzutnik bomby na 4 bomby o masie 10 kg. Bomby były zwalniane mechanicznie po naciśnięciu pedału przez obserwatora.



Wyposażenie dodatkowe samolotu: aparat fotograficzny lub radiostacja pokładowa.

Zastosowane napędy

- Albatros C-I: silnik rzędowy, 6-cylindrowy, chłodzony wodą Benz Bz-III o mocy 110 kW (150 KM), choć według innych danych posiadał moc 118 kW (160 KM).
- Alblatros C-Ia: silnik rzędowy, 6-cylindrowy, chłodzony wodą Argus As-III o mocy 132 kW (180 KM).

- W Polsce stosowano również silniki rzędowe Mercedes D-III o mocy 118 kW (160 KM), Opel o mocy 132 kW (180 KM) i Benz Bz-IV o mocy 147 kW (200 KM).

Podstawowe dane taktyczno-techniczne

▪ Model samolotu – Albatros C-I

- Rozpiętość skrzydeł – 12 900 mm
- Długość samolotu – 7850 mm
- Wysokość samolotu – 3140 mm
- Powierzchnia nośna skrzydeł – 40,4 m²
- Masa własna samolotu – 875 kg (według innych danych 839 kg)
- Masa użyteczna samolotu – 315 kg (według innych danych 351 kg)
- Masa całkowita samolotu – 1190 kg
- Prędkość maksymalna samolotu – 132 km/h (według innych danych 140 km/h)
- Prędkość przelotowa – 120 km/h
- Czas wznoszenia na wysokość 1000 metrów – 9 min 45 sek
- Pułap maksymalny – 3000 m
- Zasięg maksymalny – do 380 km
- Maksymalny czas lotu – 2 godz 30 min

▪ Model samolotu – Albatros C-Ia



- Rozpiętość skrzydeł – 12 900 mm
- Długość samolotu – 7850 mm
- Wysokość samolotu – 3140 mm
- Powierzchnia nośna skrzydeł – 40,4 m²
- Masa własna samolotu – 875 kg
- Masa użyteczna samolotu – 315 kg
- Masa całkowita samolotu – 1190 kg
- Prędkość maksymalna samolotu – 140 km/h
- Prędkość przelotowa – 125 km/h
- Czas wznoszenia na wysokość 1000 metrów – 6 min
- Pułap maksymalny – 3600 m
- Zasięg maksymalny – do 350 km
- Maksymalny czas lotu – 2 godz 30 min

▪ Model samolotu – Albatros C-Ib

- Rozpiętość skrzydeł – 13 000 mm
- Długość samolotu – 7850 mm

- Wysokość samolotu – 3070 mm
- Powierzchnia nośna skrzydeł – 40,71 m²
- Masa własna samolotu – 839 kg
- Masa użyteczna samolotu – 315 kg
- Masa całkowita samolotu – 1154 kg
- Prędkość maksymalna samolotu – 135 km/h
- Prędkość przelotowa – 120 km/h
- Czas wznoszenia na wysokość 1000 metrów – 6 min
- Pułap maksymalny – 3100 m
- Zasięg maksymalny – do 350 km
- Maksymalny czas lotu – 2 godz 30 min

Bibliografia

1. Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie
2. http://bequickorbedead.com/article_detail/german-reconnaisances-albatros-c-i-c-ia-i-c-ib/
3. <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/280/126/Albatros-C-I2>
4. https://pl.wikipedia.org/wiki/Albatros_C.I