

Grigorowicz M-15

Wodnosamolot rozpoznawczy Grigorowicz M-15



Historia konstrukcji

Latająca łódź Grigorowicz M-15 została, zaprojektowana przez konstruktora Dymitra Grigorowicza i zbudowana w połowie 1916 roku w wytwórni samolotów Szczetinina i Szczerbakowa. Stanowiła dalsze rozwinięciem poprzednich projektów D. Grigorowicza, budowanych od 1914, oznaczonych M-4 do M-12. Wszystkie te konstrukcje były bardzo udanymi samolotami, a Grigorowicz M-5 i Grigorowicz M-9 były budowane seryjnie.

Łódź latająca M-15 miała w zasadzie stać się następcą typu M-9, jednak brak silników Hispano Suiza V8 spowodował, że zbudowano w latach 1916-1917 tylko 80 samolotów. Kilka samolotów M-15 przekazano została do carskiego lotnictwa morskiego, nie pozwoliło to jednak na zastąpienie w całości typu M-9. Zostały przeznaczone przeważnie do zadań szkoleniowych jako łodzie treningowe.

Jeden egzemplarz łodzi latającej M-15 został zdobyty przez wojska niemieckie w 1918 roku na wyspie Saarema. Samolot nosił

znaki lotnictwa Cesarstwa Rosyjskiego. Jako bardzo ciekawa i nieznana Niemcom konstrukcja, egzemplarz ten przekazany został do Eskadry Badań Samolotów Morskich w Warnemünde, gdzie był poddawany próbom w locie. Po zakończeniu prób przekazano go do muzeum lotnictwa. Po zbombardowaniu Muzeum w 1943 roku został na początku 1944 roku ewakuowany do Czarnkowa w Wielkopolsce.



Zachowany eksponat w Polsce

Unikat z krakowskiego Muzeum Lotnictwa Polskiego zbudowano w 1917 roku. Oznaczony numerem fabrycznym R II 262 wchodził w skład eskadry fortecznej w Arensburgu na wyspie Ozylia, części silnie ufortyfikowanego Archipelagu Moosundzkiego. W wyniku niemieckiej operacji „Albion” (między 10 a 24 października 1917 roku), desantu na te wyspy broniące dostępu do Zatoki Ryskiej, maszyna trafiła w ręce zwycięzców, podobnie jak dziewięć innych M-15.

R II 262 został przetransportowany do Warnemünde, gdzie Niemcy zainteresowani nieznaną im wcześniej konstrukcją przetestowali swoją zdobycz w ramach Eskadry Badań Samolotów Morskich. Ostatecznie umieszczono ją w Deutsche Luftfahrt Sammlung (Niemieckich Zbiorach Lotniczych) w Berlinie.

Podczas II Wojny Światowej maszyny z tej kolekcji wywieziono z miasta, bombardowanego przez alianckie lotnictwo. Grigorowicz M-15 znalazł się w grupie dwudziestu trzech samolotów (oraz jednego szybowca i około siedemdziesięciu silników),

porzuconych na terenie okupowanej Polski, w Kuźnicy Czarnkowskiej, gdzie odnaleziono je w 1945 roku. Dzielił następnie losy całego zespołu, sukcesywnie powiększanego o nowe eksponaty, który przechowywano najpierw w Okręgowej Składnicy Lotniczej w Gądkach koło Poznania, następnie (początek lat 50.-tych XX wieku) w Pilawie, koło Dębłina i (od około 1954 roku) we Wrocławiu.





Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Muzeum Lotnictwa Polskiego, Kraków

W końcu samolot Grigorowicz M-15, jak i reszta zbiorów lotniczych, trafił w 1964 roku do Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, które funkcjonowało wówczas pod nazwą Ośrodka Ekspozycji Sprzętu Lotniczego. Mimo zniszczeń (poważne braki w

skrzydłach oraz uszkodzenie kadłuba) rosyjska łódź latająca była wtedy jedynym, w miarę kompletnym, eksponatem z okresu I wojny światowej. Przez długi czas był przechowywany w charakterze depozytu muzealnego, udostępnianego tylko do celów badawczych za zgodą dyrekcji. M-15 poddano restauracji w końcu lat 70.-tych XX wieku. Prace te kontynuowano między 1991 a 1993 rokiem. Wtedy też – z powodzeniem – uruchomiono silnik maszyny.

Grigorowicz M-15, malowany na kolor jasnoszary, obecnie eksponowany jest w małym hangarze muzeum wraz z pozostałymi samolotami z okresu Wielkiej Wojny.

Konstrukcja samolotu



M-15 miał układ dwupłatowca, z komorą płatów wyniesioną ponad kadłub. Znakomity francuski silnik Hispano-Suiza V8 napędzał śmigło pchające. Usterzenie umieszczono na pylonie, w strumieniu powietrza za śmigłem, co zapewniało większą skuteczność sterów. Konstrukcja kadłuba była półskorupowa, wykonana z drewna, o częściowo sklejkowym pokryciu, opartym na ażurowych wręgach. Konstrukcja skrzydeł, jak i usterzenia również były drewniane. Całość pokryto płótnem. Pływaki usytuowano pod dolnym płatem.

Zastosowany napęd samolotu

Silnik: Hispano Suiza V8 o mocy 103 kW (140 KM). Śmigło typu pchającego.

Dane techniczne samolotu Grigorowicz M-15

- Rozpiętość skrzydeł: 11 840 mm
- Długość samolotu: 8 250 mm
- Wysokość samolotu: 3 150 mm
- Powierzchnia nośna: 42,0 m²
- Masa własna samolotu: 840 kg
- Masa użyteczna samolotu: 480 kg
- Masa całkowita samolotu: 1320 kg
- Prędkość maksymalna samolotu: do 125 km/h
- Pułap maksymalny: do 3500 m
- Czas lotu: do 5 h 30'.
- Uzbrojenie samolotu: 1 ruchomy karabin maszynowy Maxim 7,62 mm
- Silnik: Hispano-Suiza 8V o mocy 140 KM (103 kW) (silnik po remoncie w Muzeum został uruchomiony)



Bibliografia

1. <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/1116/126/Grigorowicz-M-152>
2. https://muzeumlotnictwa.pl/zbiory_sz.php?ido=12&w=p
3. https://pl.wikipedia.org/wiki/Grigorowicz_M-15
4. https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Grigorovich_M-15