

LVG B-II

Samolot rozpoznawczy, szkolny LVG B-II



Samolot rozpoznawczy LVG B-II na lotnisku polowym

Historia konstrukcji

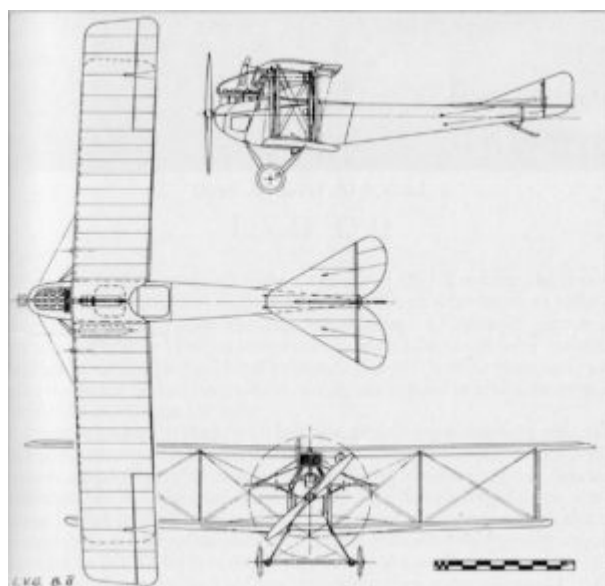
Samolot LVG B-II został opracowany i zbudowany w firmie Luft-Verkehrs Gesellschaft w 1914 roku. Był dalszym rozwojem samolotu LVG B-I. Projekt samolotu został opracowany przez inżyniera Franza Schneidera. Dwumiejscowy dwupłat, napędzany był chłodzonym cieczą silnikiem rzędowym ze śmigłem ciągnącym. Różnice między B-I a B-II były niewielkie. B-II otrzymał półokrągłe wycięcie w górnym skrzydle, aby poprawić widoczność dla pilota (umieszczonego w tylnej kabinie). Rozpiętość skrzydeł została zmniejszona, a kabina pilota przesunięta nieznacznie do tyłu. Zmieniono także położenie grawitacyjnego zbiornika paliwa. Większość samolotów B-II była napędzana silnikiem Mercedes D II o mocy 88 kW (120 KM). Według innych danych wersja LVG B-II była napędzana silnikiem Mercedes D-I o mocy 74 kW, natomiast wersja LVG B-IIa silnikiem Mercedes D-II o mocy 88 kW. Samolot nie posiadał uzbrojenia.

Produkcja seryjna została podjęta w firmach LVG oraz na

licencji w Gustav Otto Flugmaschinenwerke i Schütte-Lanz. Samolot charakteryzowały się solidną konstrukcją, statecznością oraz łatwym pilotażem.

W 1915 roku LVG B-II były cenionymi samolotami rozpoznawczymi w Fliegertruppe (lotnictwo Cesarstwa Niemieckiego). Pierwsze 12 egzemplarzy znajdowało się w jednostkach frontowych w grudniu 1914 roku, największa ich ilość była w październiku 1915 roku; 165 egzemplarzy. Następnie ich liczba szybko spadała; do 40 egzemplarzy w lutym 1916 roku. Pojedyncze samoloty służyły w jednostkach bojowych do końca 1916 roku. Zostały zastąpione przez bardziej nowoczesne samoloty.

Wycofane z frontu samoloty LVG B-II zostały skierowane do szkolnictwa. Samolot tak doskonale sprawdził się w nowej roli, że w 1917 roku została podjęta produkcja specjalnie przeznaczonej do szkolenia wersji LVG B-III.



W Rzeczypospolitej Polskiej

W Polsce po odzyskaniu niepodległości był tylko jeden LVG B-II, nosił on numer 47. Samolot ten wylądował w dniu 19. 06. 1919 roku w okolicy Rogoźna. Pilotem był A. Lorek, prawdopodobnie Polak. Uszkodzony płatowiec został stamtąd przetransportowany na tyły- remontu maszyny nie podjęto.

W Muzeum Lotnictwa w Krakowie znajduje się LVG B-IIa nr 350/17. Wyprodukowany w zakładach Luftfahrzeugbau Schutte-Lanz w 1917 roku, zachował się łącznie ze skrzydłami, które prawdopodobnie pochodzą z wersji B-II z 1914 roku. Samolot stanowi unikat. Nigdzie nie zachował się drugi egzemplarz tego typu. Samolot został odnaleziony po 1945 roku 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.

Według wcześniejszych źródeł egzemplarz znajdujący się w zbiorach muzeum to LVG B z pierwszych serii zbudowanych w 1912 roku. Zachował się tylko kadłub samolotu bez pokrycia i bez silnika i śmigła oraz komplet skrzydeł (prawdopodobnie należące jednak do samolotu LVG B-IIa z 1914 roku), usterzenie kierunku i wysokości w szkielecie. Najnowsze źródła podają, że jest to jednak samolot LVG B-IIa.

Konstrukcja samolotu

Dwumiejscowy dwupłat o konstrukcji drewnianej. Płaty o obrysie prostokątnym, lekko zaokrąglone na końcówkach. Rozpiętość płata górnego, montowanego z lekkim wzniosem, nieznacznie przekraczała rozpiętość dolnego, a cięciwy obu były identyczne i zwężające się ku końcówkom. Konstrukcja drewniana, dwudźwigarowa. Żebra miały profilowany przekrój. Pokrycie z płótna. Płaty usztywnione stalowymi linkami. Prostokątne lotki posiadały charakterystyczne, spiczaste aerodynamiczne formy zaprojektowane przez F. Schneidera. Zapewniały one bardzo stabilny lot w turbulentnym powietrzu, a także znacznie ułatwiały sterowanie. Skrzydła zostały tak zaprojektowane, aby można je było z łatwością złożyć przy kadłubie bez konieczności odłączania linek usztywnień skrzydeł.





Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Kraków, Muzeum Lotnictwa Polskiego

Kadłub o konstrukcji drewnianej z czterema świerkowymi podłużnicami, usztywnionymi stalowymi linkami. Tylna część kadłuba posiadała niemal prostokątny przekrój poprzeczny, zmniejszający się w kierunku osi pionowej steru kierunku. Silnik pokryty blachą aluminiową, przednia część kadłuba- sklejką, tylna- płótnem. Kabiny odkryte. W przedniej kabinie usytuowano miejsce dla pasażera. w tylnej- pilota.

Konstrukcja usterzenia ogonowego wykonana ze stalowych rur o średnicy 20 mm. Statecznik i ster wysokości o obrysie trójkąta. Podwozie klasyczne stałe.

Uzbrojenie: samolot nieuzbrojony.

Zastosowany napęd: Silnik rzędowy Mercedes D-I o mocy 74 kW (100 KM) lub Mercedes D II o mocy 88 kW (120 KM).

Podstawowe dane taktyczno-techniczne samolotu LVG B-II

- Rozpiętość skrzydeł – 12 120 mm
- Długość samolotu – 8 300 mm
- Wysokość samolotu – 2 930 mm
- Powierzchnia nośna – 35,42 m²
- Masa własna samolotu – 726 kg
- Masa użyteczna samolotu – 348 kg
- Masa całkowita samolotu – 1074 kg
- Prędkość maksymalna samolotu – 105 km/h
- Czas wznoszenia na wysokość 1000 m – 12 minut

- Czas lotu – do 4 godzin



Samolot rozpoznawczy i szkolny LVG B-II w barwach niemieckiego lotnictwa wojskowego

Podstawowe dane taktyczno-techniczne samolotu LVG B-IIa

- Rozpiętość skrzydeł – 12 120 mm
- Długość samolotu – 8 300 mm
- Wysokość samolotu – 3 200 mm
- Powierzchnia nośna – 35,40 m²
- Masa własna samolotu – 726 kg
- Masa użyteczna samolotu – 348 kg
- Masa całkowita samolotu – 1074 kg
- Prędkość maksymalna samolotu – 110 km/h
- Czas wznoszenia na wysokość 1000 m – 8 minut
- Maksymalny zasięg lotu – do 440 km

Bibliografia

1. <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/1706/126/LVG-B-II>
2. https://www.muzeumlotnictwa.pl/zbiory_sz.php?ido=3&w=p