WSK SBLim-2

Samolot szkolno-treningowy WSK SBLim-2

Egzemplarz: WSK SBLim-2 1A0601B (018) – II Klucz, 1. Eskadra Rozpoznawcza 7. Pułk Lotnictwa Szturmowego Marynarki Wojennej, Siemirowice 1980 – Muzeum Lotnictwa Polskiego (Kraków)

Historia

W 1952 r. została podjęta w WSK-1 w Mielcu produkcja licencyjna radzieckiego samolotu myśliwskiego Mikojan MiG-15, pod oznaczeniem Lim-1. Polski przemysł nie produkował jednak wersji treningowych. Ponieważ Wojska Lotnicze dysponowały znikomą ilością samolotów treningowych UTI MiG-15, przystąpiono więc w Polsce do modernizacji jednomiejscowych samolotów Lim-1 i Lim-2. W ten sposób powstawały samoloty szkolno-bojowe, znane jako SBLim-1 i SBLim-2.

Eksploatacja Lim-1 i Lim-2 w polskich jednostkach lotniczych pokazała, że zapotrzebowanie na maszyny szkolno-bojowe jest znaczne i z tego powodu w Lotniczych Zakładach Remontowych Nr 2 (LZR-2) w Bydgoszczy rozpoczęto przerabianie Lim-1 na SBLim-1 (SB-szkolno-bojowy). Wybór padł na samoloty Lim-1 gdyż wypierane one były stopniowo przez nowsze wersje Lim-2 (MiG-15 bis). Seryjną przeróbkę podjęto w 1957 r. i do 1960 r. dostarczono ok. 200 egz. W 1966 r. w LZR-2 powstała następna wersja, dzięki połączeniu przedniej części kadłuba UTI MiG-15 z tylną częścią kadłuba Lim-2 i zastosowaniu silnika Lis-2 (licencyjny WK-1). Ta hybryda otrzymała oznaczenie SBLim-2 i eksploatowana była z dwoma wariantami uzbrojenia strzeleckiego. Rok później zmodyfikowano dalszych 11 samolotów tego typu i przekazano je do jednostki lotniczej celem próbnej eksploatacji. Wykazała ona, że SBLim-2 spełnia wymagania samolotu szkolno-bojowego i 8.12.1967 r. wprowadzony został na uzbrojenie lotnictwa sił zbrojnych jako równorzędny samolotowi UTI MiG-15 (SBLim-1). Oba samoloty posiadały stałe uzbrojenie strzeleckie w postaci jednego działka NR-23 lub karabinu

A-12,7. W Polsce SBLim-2 był szkolno-bojowym samolotem dla Lim-2, Lim-5 i Lim-6bis, używano go także w pułkach eksploatujących Suchoj Su-7 i Suchoj Su-20.

SBLim-1 były używane w pułkach myśliwskich, min.: 34 plm MW. Do bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych, rozpoznania i kierowania ogniem artylerii potrzebny był specjalnie wyposażony samolot z dwuosobową załogą. Wybór padł na SBLim-1, który po przystosowaniu do nowych zadań oznaczono SBLim-1Art (artyleryjski), a następnie zmieniono na SBLim-1A (występuje też oznaczenie Lim-1A). Przeróbka samolotów SBLim-1 na wariant artyleryjski odbywała się w Lotniczych Zakładach Remontowych Nr 2 w 1963 (według niektórych danych – 1961) r. Wprowadzenie SBLim-1A do eksploatacji nastąpiło w 1966 r. (SBLim-1A powstał ok. 1965 r., natomiast SBLim-2A ok. 1968 r.). Modyfikacja SBLim-1 na samoloty artyleryjskie polegała na usunięciu drążka sterowego i dźwigni sterowania silnikiem z drugiej kabiny oraz montażu dodatkowych pulpitów do sterowania aparatami fotograficznymi. SBLim-1A posiadał początkowo w drugiej kabinie składany stolik, na którym nawigator mógł rozkładać mapę i nanosić obiekty z rozpoznania. W późniejszym okresie modernizacji takiej poddano też SBLim-2, tworząc wersję SBLim-2Art (SBLim-2A lub Lim-2A) przystosowaną do wykonywania zadań artyleryjsko-rozpoznawczych. Przeprowadzone próby w locie pierwszego egzemplarza SBLim-2Art potwierdziły słuszność rozwiązań konstrukcyjnych jak również dobre własności lotno-taktyczne. Dzięki uzbrojeniu zwiększonemu do 2 działek kal. 23 mm samoloty te mogły być wykorzystywane do wsparcia wojsk lądowych. W latach 1961-1969 wypuszczono w Lotniczych Zakładach Remontowych Nr 2 kilka serii, w liczbie kilkudziesięciu egzemplarzy.

Na przełomie lutego i marca 1964 r. przeprowadzono w zakładach LZR-2 próby w locie ”myśliwskiego” samolotu o nazwie SBLim-1”Spec”, będącego przeróbką SBLim-1. Był to pojedynczy egzemplarz samolotu dla jednego z wysokich dowódców Ludowego Lotnictwa Polskiego i przeznaczony do lotów na … polowania!!!

Myśliwy miał być transportowany w tylnej kabinie, a broń i upolowana zwierzyna- na zmodernizowanej lawecie.

W związku z ochroną środowiska naturalnego oraz zagrożeniem spowodowanym awarią elektrowni atomowej w Czarnobylu, a także wciąż realizowanymi eksperymentalnymi wybuchami jądrowymi, w Polsce od 1973 r. rozpoczęto badania atmosfery do wysokości 15000 m. Zajmowało się tym Centralne Laboratorium Ochrony Radiologicznej. Do zbierania informacji o skażeniu promieniotwórczym górnych warstw atmosfery wykorzystywano zasobnik UPP-1. Początkowo jako nosiciela używano samolot SBLim-2. Podczas prac nad samolotem szkolno-bojowym PZL I-22 wykorzystany był SBLim-2 jako kołujące laboratorium dla prób fotela katapultowego.

W związku z wprowadzeniem na uzbrojenie nowych typów samolotów, SBLim-2A nie były już wykorzystywane do zadań artyleryjskich i część z nich z powrotem przebudowano na samoloty szkolno-bojowe, nadając im oznaczenie SBLim-2M. Modernizacja polegała na ponownym zabudowaniu drążka i dźwigni sterowania silnikiem w drugiej kabinie oraz demontażu wyposażenia fotograficznego. SBLim-1 oraz SBLim-2 wykorzystywane były do szkolenia pilotów oraz podtrzymywania nawyków pilotowania w różnych warunkach meteorologicznych. Dzięki uzbrojeniu samoloty umożliwiały naukę atakowania celów powietrznych i naziemnych oraz kontrolę wyników celowania i strzelania. SBLim-1 wycofano z eksploatacji w 1975 r., natomiast SBLim-2, SBLim-2A oraz SBLim-2M pełniły służbę do połowy 1993 r., najdłużej w historii samolotów grupy Lim i MiG-15/17. Ostatnią jednostką, która bojowo używała tych maszyn był 7 Pułk Lotnictwa Specjalnego MW w Siemirowicach (do wiosny 1991 r.) i Eskadra Doświadczalna w Modlinie, w której SBLim-2M wykonał ostatni lot 18.05.1993 r.

Po wycofaniu z eksploatacji wiele z tych samolotów zostało sprzedanych miłośnikom lotnictwa na Zachodzie (USA, Wilka Brytania) i w Australii, gdzie latają nadal w celach turystyczno-reklamowych. W 1989 r. trafiło do Australii

pierwszych osiem dwumiejscowych UTIMiG-15 i SBLim-2. Na początku 1993 r. cztery z nich ponownie znalazły się w powietrzu. W 2006 r. w kolekcji Fundacji ”Polskie Orły” znajdowały się samoloty Lim-2 i SBLim-2. Celem Fundacji jest przywrócenie obu maszyn do stanu lotnego i ich prezentacja w powietrzu na pokazach.

WSK SB Lim-2

Konstrukcja

Dwumiejscowy średniopłat o konstrukcji metalowej. Skrzydło jednodźwigarowe z dźwigarem pomocniczym, ze skosem 35° i wzniosem ujemnym 2°. Skrzydło wyposażone w klapy i lotki. Na górnej powierzchni skrzydła znajdują się grzebienie aerodynamiczne (deflektory) ustawione po dwa na każdej połówce- równolegle do osi podłużnej samolotu. Zastosowanie grzebieni ma na celu zapobieżenie skośnemu spływowi strug wzdłuż skrzydła i poprawienie skuteczności lotek.

Kadłub o przekroju okrągłym ma kształt bryły obrotowej. Układ konstrukcyjny przejmujący siły stanowią wręgi, podłużnice i pokrycie pracujące, przynitowane do wręg i podłużnie. Szczelna kabina pilota ciśnieniowa-klimatyzowana z fotelem wystrzeliwanym awaryjnie za pomocą naboju prochowego.

Usterzenie skośne o konstrukcji półskorupowej. Kąt skosu usterzenia pionowego wynosi 54°54´, a poziomego 40°. Statecznik pionowy stanowi integralną część konstrukcji kadłuba. Statecznik poziomy, dwudzielny, jest zamocowany wysoko nad kadłubem do statecznika pionowego. Podwozie

trójpodporowe, z kołem przednim, chowane w locie.

Uzbrojenie

– SBLim-1 i SBLim-2 – 1 stałe działko NS-23 lub 1 karabin maszynowy A-12,7, 2 bomby podwieszane pod skrzydłami typów: AO, OFAB-100, FAB-100, FAB-250, DAB-100 i FOTAB-100-80. Dla upozorowania powietrznego wybuchu jądrowego stosowano bomby zapalające ZAB-100 z zapalnikami TM-24 lub AGT,

– SBLim-2A- 2 działka NR-23 kal. 23 mm.

Wyposażenie

– SBLim-1- radiostacja R-800, automatyczny radiopółkompas ARK-5, sygnalizator przelotu MRP-48P, radiowysokościomierz RW-2, identyfikator rozpoznawczy SRU-0, rozmównica pokładowa SPU-2M, celownik ASP-3NM, fotokarabin S-13, aparat fotograficzny AFA-21,

– SBLim-2A- aparat fotograficzny AFA-21, aparat fotograficzny AFA-39, fotokarabin S-13.

Silnik- odrzutowy

– SBLim-1 odrzutowy Lis-1 o ciągu 22,25 kN (2270 kG).

– SBLim-2M- Lis-2SB o ciągu 2400 kG.

Dane techniczne SBLim-1

Rozpiętość- 10,08 m, długość- 10,1 m, wysokość- 3,7 m, powierzchnia nośna- 20,6 m2.

Masa własna- 3500 kg, masa użyteczna normalna- 1350 kg, masa całkowita- 4850 kg.

Prędkość max- 1015 km/h, prędkość przelotowa- 820 km/h,

wznoszenie- 38,5 m/s, pułap- 14825 m, zasięg- 950 km, zasięg max- 1340 km, czas lotu- 2 h 18´.

Dane techniczne SBLim-2

Rozpiętość- 10,08 m, długość- 10,1 m, wysokość- 3,7 m, powierzchnia nośna- 20,6 m2.

Masa własna- 3763 kg, masa całkowita- 4876 kg, masa całkowita max- 5446 kg.

Prędkość max- 932 km/h, czas wznoszenia na 5000- 4´, pułap- 13950 m.

Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Bibliografia

1. Muzeum Lotnictwa Polskiego (Kraków)
2. http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2282/126/SBLim-1-SBLim-2