

# Szczęśliwa trzynastka

CHOĆ JAK WIELE „POLSKICH” SAMOLOTÓW CSS-13 POLSKI NIGDY DO KOŃCA NIE BYŁ, Z RACJI RADZIECKIEJ LICENCJI NA JAKIEJ OPIERAŁA SIĘ JEGO PRODUKCJA, PRZEZ LATA WYROBIŁ SOBIE MIANO PRAWDZIWEGO „POLAKA”. CHARAKTERYSTYCZNYM KLEKOTEM?

POKAZOWYMI IMPRESJAMI, JAKIMI ZACHWYCA OD LAT W NASZYM KRAJU?

A MOŻE SĘNTYMENTEM JAKIM DARZĄ GO CI, KTÓRZY ZECHCIELI ODBUDOWAĆ „CEESESĘ”?

O ZAMIŁOWANIU DO RESTAUROWANIA STAROCI OPOWIADA JEDEN Z POLSKICH

WŁAŚCICIELI CSS-13, JERZY SZYMAŃSKI, A W TLE SAMOLOT POZUJE

DO ZDJĘĆ WSPÓLNIE Z TIGER MOTHEM JACKA MAINKI (OPIS ZA MIESIĄC).

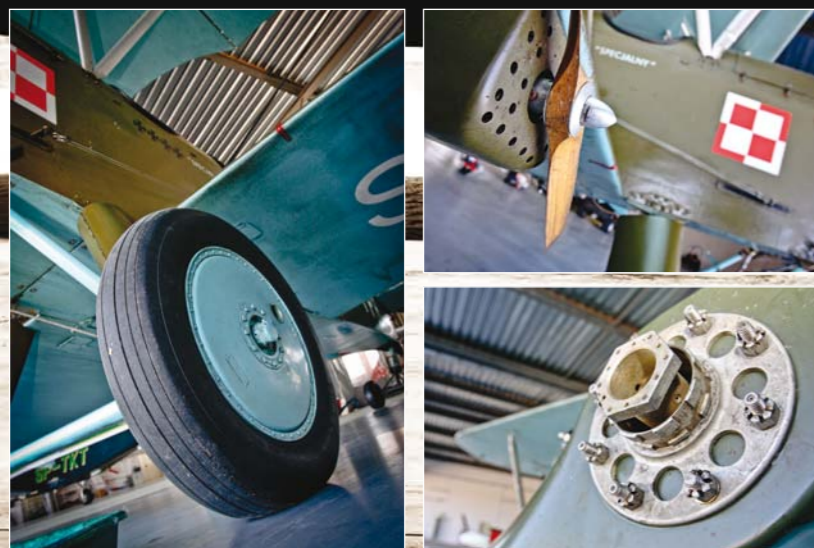
ZEBRAŁ: ADRIAN BEDNAREK

ZDJĘCIA: KUBA SIEMIEŃ, KRZYSZTOF NIEWIADOMSKI

Pierwszy zastrzyk lotniczego bakcyli dostałem już w wieku dziecięcym, kiedy dostrzegłem piękną ideę latania, szczególnie na szybowcach, na lotniskach, które odwiedzałem wraz z rodzicami. Później jednak brutalna rzeczywistość oderwała mnie od lotnictwa na dobre, a separacja trwała dobrych 20 lat - studia, rodzina, dom, praca - zapomniałem się w tym bez reszty. Do latania, tyle że już takiego prawdziwego, wróciłem w latach 90-tych. Trafiłem do aeroklubu LOT-u w Piotrkowie Trybunalskim, gdzie pokornie przeszedłem szkolenie do licencji turystycznej PPL(A). Migrowałem później z EPPT do Radomia w swoich pierwszych lotniczych wędrówkach, a później przeniósłem się jako pilot na warszawskie Babice. Gdy rzeczywistość uśmiechnęła się do mnie na tyle, że mogłem pomyśleć o stworzeniu własnego lotniska, w dodatku z ośrodkiem szkolenia, zacząłem realizować ten plan.

Tak powstało lotnicze życie w Sobieniach, swoisty *air-park* z polem golfowym, nieruchomościami i fantastyczną okolicą.

To powieście amerykańskiej idei *air-parku* skupiło moją większą uwagę na tym, jak wspinał się Amerykanie bawią się lotnictwem. Tym tropem doszedłem do idei odrestaurowania starych samolotów. Zaczęłem więc nieśmiało poszukiwania jakiegoś ciekawego egzemplarza w Polsce. Trafiło na Toruń, gdzie w hangarze stał zapuszczony nieco TS-8 Bies. Latałem tam wielokrotnie na tak zwanego „kotleta” z przyjaciółmi, tylko żeby dotknąć tego wspinałego, polskiego samolotu. Nie wiedziałem jeszcze wtedy, że na ten egzemplarz chrapkę ma pan Jan Borowski, który ostatecznie maszynę sprzątnął mi sprzed nosa (śmiech). Pamiętam nawet, że leciałem na trasie dokładnie wtedy, gdy wystartował z Torunia informując kogoś na FIS, że będzie odbudowywał ten samolot.



Zdjęcia po lewej:

Podwozie główne na dużych kołach, ale ogonowe to już prosta płoza. Na górze dynamo pod prawym dolnym skrzydłem. Nieosłonięta piasta dwułopatowego śmigła - to klasyk sam w sobie.

Zdjęcie w tle:

CSS-13 w hangarze na lotnisku w Sobieniach. Jest wolny, relatywnie trudny w pilotażu, ale za to jego historyczny duch przysłania wszystkie te wady. Dacie wiarę, że pierwszy samolot tego typu (Po-2) wzbił się w powietrze w 1928 roku?!



*Zdjęcie w tle:*  
Tiger moth Jacka Mainki będzie bohaterem artykułu na łamach Just Fly Magazine za miesiąc. Tutaj Pan Jacek pozuje do zdjęcia z małżonką na pokładzie.



*Zdjęcia po lewej:*  
Wnętrze przedniej kabiny. Oldschool'owe, skórzane siedzisko i charakterystyczny drążek sterowy z zaokrągloną rączką.

Niżej iskrownik i przełączniki elektryki oraz włącznik rozruchu pneumatycznego.

Jeszcze niżej klasyczne przyrządy pokładowe - próżno tu szukać sztucznego horyzontu.

Skontaktowałem się więc z nim z odważną propozycją, że skoro odbudowuje jednego TS-8, mógłby odbudować dwa! Przystał na propozycję, która zresztą oznaczała niższe koszty jednostkowe realizacji projektów. Po około dwóch latach w moje ręce trafił Bies i tak właśnie zaczęła się randka z zabytkami. Każdy miłośnik starych samolotów potwierdzi, że to wciągająca zabawa, dlatego i w moim przypadku nie trzeba było dużo czasu, abym zaczął rozglądać się za jakimś uzupełnieniem skromnego jeszcze hangaru latających zabytków. Rozpocząłem poszukiwania samolotu Po-2, (CSS-13), ale z każdym miesiącem popadałem w irytację, bo nigdzie nie mogłem kupić nadającego się do remontu egzemplarza. W akcie desperacji zacząłem nawet rozpatrywać zbudowanie samolotu od podstaw, czego efektem stała się pokaźna kolekcja różnorodnych części i podzespołów leżących dziś w hangarze. W końcu jednak kupiłem swoją „ceceskę”. Mój pierw-

szy dwupłat z odkrytą kabiną był w dość dobrym stanie - płatowiec nie wymagał większych napraw, a z silnikiem też wszystko było w porządku. Maszyna pierwotnie posiadała wprawdzie słabszy motor odpalany wręcz historycznie, czyli „z ręki”. Ja jednak dzięki swoim wcześniejszym zapędom budowania CSS od podstaw miałem do dyspozycji mocniejszy motor z rozrusznikiem pneumatycznym napędzanym sprężonym powietrzem ze specjalnej butli. Prace modernizacyjne wykonywał fenomenalny mechanik, pan Henryk Wicki ze Świdnika, istna złota rączka, który zamontował mocniejszy napęd szybko i sprawnie. Aktualnie więc mam na swoim „pociąku” 160 KM mocy, a więc o 60 KM więcej niż w wersji pierwotnej. Wiele osób pyta jak tym się lata, szczególnie rozpatrując zasadnicze ▷

*Zdjęcie w tle:*

CSS-13 pozuje do obiektywu Kuby Siemienia na południu Warszawy. W drugim planie żółty Tiger Moth Jacka Mainki. To unikalne zdjęcie na skalę europejską - w Wielkiej Brytanii piloci niemal walczą o zdjęcie brytyjskich konstrukcji w towarzystwie radzieckich samolotów.



różnice, na przykład w porównaniu do zwykłej Cessny. Przede wszystkim, co akurat pilotów Cessny 150/152 może zdziwić, CSS-13 lata jeszcze wolniej. Jego przelotowa prędkość to około 100-120 km/h, a więc około 60 węzłów. Ciekawsza jest jednak prędkość minimalna, oscylująca w granicach 35-38 węzłów - to na prawdę wolno. Druga zasadnicza odmienność to inny układ podwozia - nie dość, że nie ma kółka przedniego, to zamiast koła ogonowego mamy płożę - samolot hangaruje się na specjalnym wózku podstawianym pod ogon. W takim układzie technika lądowania jest inna, trzeba nieco bardziej dobrać sterem przed przyziemieniem. Start wymaga zmiany nawyków - najpierw podnosimy ogon, później ściągamy do oderwania. Tak-

że kołowanie jest unikalne - płożą z tyłu można wprawdzie sterować za pomocą pedałów, ale promień zakrętu jest duży - śmiejemy się często, że szerokość pasa w Sobieniach wystarcza „na styk”. Kołowanie to jazda wężykiem, bo do przodu, przez relatywnie długi przód i silnik gwiazdowy widać niewiele. Pilotażowo CSS-13 to w mojej nomenklaturze „mięśniolot”. Trzeba się trochę napocić, by utrzymać go w niespokojnym powietrzu. Układ sterowania nie ma żadnego wspomaganie, więc trzeba solidnie pracować, samolot ponadto jest bardzo czuły na wiatr. Zdarza się, że przy silniejszym podmuchu operuję maksymalnym wychyleniem sterów - kilkakrotnie zdarzyło się, że reakcja na drążku nie kompensowała w pełni przechylenia po podmuchu. Ta cecha budzi

mój respekt wobec pilotów CSS-13 z przeszłości, którzy musieli nim latać nawet w opcji bojowej. Rekreacyjnie najlepiej latać Kukuruźnikiem wieczorową porą, gdy powietrze jest spokojne, a pilotaż staje się wyjątkowo przyjemny.

Trudno pokusić się o zestawienie CSS-13 i TS-8 Bies. To zupełnie różne samoloty. Bies jest szybki, jego prędkość maksymalna to ponad 300 km/h. Wrażenia są inne, kabina jest kryta, silnik znacznie mocniejszy, reakcje na sterach dynamiczne - bliżej Biesowi do latania myśliwcem, „pociak” przy nim to jazda dorożką. Otwarta kabina, gogle na oczach, prawdziwa czapka-pilotka, a do tego pokazowy, biały szal sprawiają, że w czasie lotu faktycznie można się poczuć wyjątkowo. Historię dosłownie czuje się w powietrzu. □

# CSS-13 - historia prawdziwa



Ojcem polskiego CSS-13 jest wybitny staruszek, Po-2 (z rosyjskiego По-2), oblatany w styczniu 1928 roku, a więc - uwaga - 83 lata temu! Związek Radziecki, jak zwykle miał w zwyczaju, zakroił budowę na szeroką skalę, ostatecznie zamykając produkcję w 1959 roku w ilości 33 tysięcy egzemplarzy (40 tysięcy z wersjami licencyjnymi). Do tej zawrotnej statystyki dołączył polski przemysł lotniczy, który po II Wojnie Światowej, na zlecenie naszej armii, rozpoczął poszukiwania samolotu szkolno-łącznikowego. Szukał wiadomo gdzie - na wschodzie, i tak Centralne Studium Samolotów w Warszawie, pod kierownictwem Stanisława Lassoty, wzięło pod skrzydła Po-2, mianując go od nazwy ośrodka CSS-13. Polacy bynajmniej nie poprzestali na prostym kopiowaniu licencyjnego produk-

tu, ale dołożyli do niego swoje pomysły. I tak zmienili układ i wielkość lotek, dołożyli trymer steru wysokości, zmodernizowali owiewki amortyzatorów oraz usprawnili system rozruchu pneumatycznego. Pierwszy kompletny samolot wyleciał z wytwórni w Mielcu. Produkcja seryjna ruszyła w 1949 roku w WSK w Warszawie i w PZL Mielec. Trwała jednak tylko rok. Wznowiono ją dopiero w 1952 roku i zakończono ostatecznie w 1956 r. Łącznie wyprodukowano 560 samolotów - większość w stolicy. Pierwotnie samolot był wyposażony przez Rosjan w gwiazdowy, pięciocylindrowy silnik Szwecow M-11 o marnej mocy 100 KM, którą później podkręcono do 125 KM. Samolot Jerzego Szymańskiego z Sobieni ma silnik M-11FR o mocy 160 KM, identyczny jak w historycznym Jaku-18.

Pomysłowość polskich inżynierów nie znała granic, więc gdy do CSS-13 pozwolono zbliżyć się Tadeuszowi Sołtykowi (twórcy wspomnianego w artykule TS-8 Bies), zmodernizował go do wersji sanitarnej „CSS S-13” z krytą kabiną i specjalnym garbem za owiewką (miejsce na nosze).

Od 1949 roku CSS-13 przyjął się w wojsku w wersji łącznikowej i bombowej. W tej drugiej odmianie jeden z członków załogi miał specjalny wziernik celowniczy w dolnym prawym skrzydle do namierzania celów dla dwóch bomb podwieszanych pod skrzydłami. W latach 50-tych także PLL LOT wzięł pod skrzydła CSS-13 jako maszynę rolniczą. W latach 60-tych samolot był wszechstronnie wykorzystywany w wielu aeroklubach. Oficjalną służbę maszyny zakończyły w roku 1978. Dziś są konstrukcjami historycznymi, w Polsce latają obecnie trzy egzemplarze. □

Marcin Halicki

## Zdjęcie w tle:

Biało-czerwona szachownica i niemieckie krzyże obok kabiny to metafora dawnych czasów. CSS-13, mimo niskich prędkości, był opcjonalnie bombowcem, wyposażonym w dwie bomby lub wyrzutnie niewielkich rakiet.

CSS-13	
ROZPIĘTOŚĆ:	11,40 M
DŁUGOŚĆ:	8,20 M
WYSOKOŚĆ:	3,10 M
POW. NOŚNA:	33,15 M <sup>2</sup>
MASA WŁASNA:	770 KG
MASA STARTOWA:	1 120 KG
V MAKS.:	150 KM/H
V MINIMALNA:	70 KM/H
V WZNOŚENIA:	2,0 M/S
PULAP:	3 000 M
ZASIĘG:	700 KM



**FLY24.PL**

W naszych filmowych archiwach znajdziecie krótką impresję o opisywanym egzemplarzu CSS-13. Jakie są jego charakterystyki z punktu widzenia mechanika, pierwszy odpał i wiele więcej na JustFly24.pl