

Bartel BM-6I

Dane techniczne	BM-6a I	BM-6a II	Masa niektórych elementów płatowca BM-6a I	
Rozpiętość skrzydła dolnego	8100 mm	8100 mm	Śmigło	18 kg
Rozpiętość skrzydła górnego	7360 mm	7360 mm	Silnik z wodą, olejem, łożem i ostony	255 kg
Długość samolotu w linii lotu	6350 mm	6800 mm	Zbiornik wody	6 kg
Wysokość	2800 mm	—	Chłodnica z wodą	36 kg
Powierzchnia nośna	17,6 m <sup>2</sup>	17,6 m <sup>2</sup>	Podwozie	50 kg
Wydłużenie skrzydła	5,9	5,9	Zbiornik paliwa-górny pełny	12 kg
Masa własna	687 kg	—	Zbiornik paliwa główny pełny	149 kg
Masa użyteczna	132 kg	—	Amunicja	12 kg
Masa ładunku	263 kg	—	Komora płatów	135 kg
Masa w locie	950 kg	—	Kadłub z osprzętem, przyrządami, karabinem maszynowym i gaśnicą 135 kg	135 kg
Obciążenie pow. nośnej	54 kg/m <sup>2</sup>	—	Pilot, pasy bezpieczeństwa, poduszka	85 kg
Prędkość maksymalna	192 km/h	—	Spadochron	9 kg
„ lądowania	90 km/h	—	Usterzenie	19 kg
„ przelotowa	165 km/h	—	Płóza ogonowa	5 kg
„ dopuszczalna w nurkowaniu	420 km/h	—	Rakietnica, naboje	2 kg
„ wznoszenia	4 m/sek.	—		
Pułap	3800 m	—		
Zasięg	550 km	—		
Współczynnik obciążenia łączącego	13	—		

Adres redakcji: ul. Chościńska 14, 00-781 Warszawa, pokój 403, telefon 49-34-51 wewnętrzny 90. Warunki prenumeraty: Cena prenumeraty krajowej: półrocznie — 240 zł, rocznie 480 zł. Prenumeratę przyjmują Oddziały RSW „Prasa — Książka — Ruch” oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach: do dnia 25 listopada na styczeń, I półroczu i cały rok następny, do dnia 10 każdego miesiąca (z wyjątkiem grudnia) poprzedzającego okres prenumeraty. Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje i organizacje społeczno-polityczne oraz wszelkiego rodzaju inne zakłady pracy składają zamówienia w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa — Książka — Ruch”. Zakłady pracy w miejscowościach, w których nie ma Oddziałów RSW oraz prenumeratorzy indywidualni zamawiają prenumeratę w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 80% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych RSW „Prasa — Książka — Ruch”, ul. Wronia 23, 00-958 Warszawa. Wojsk. Zakł. Graf. W-wa, Zam. 5207. Nakład 8000 egz. M-27.



Bartel BM-5b



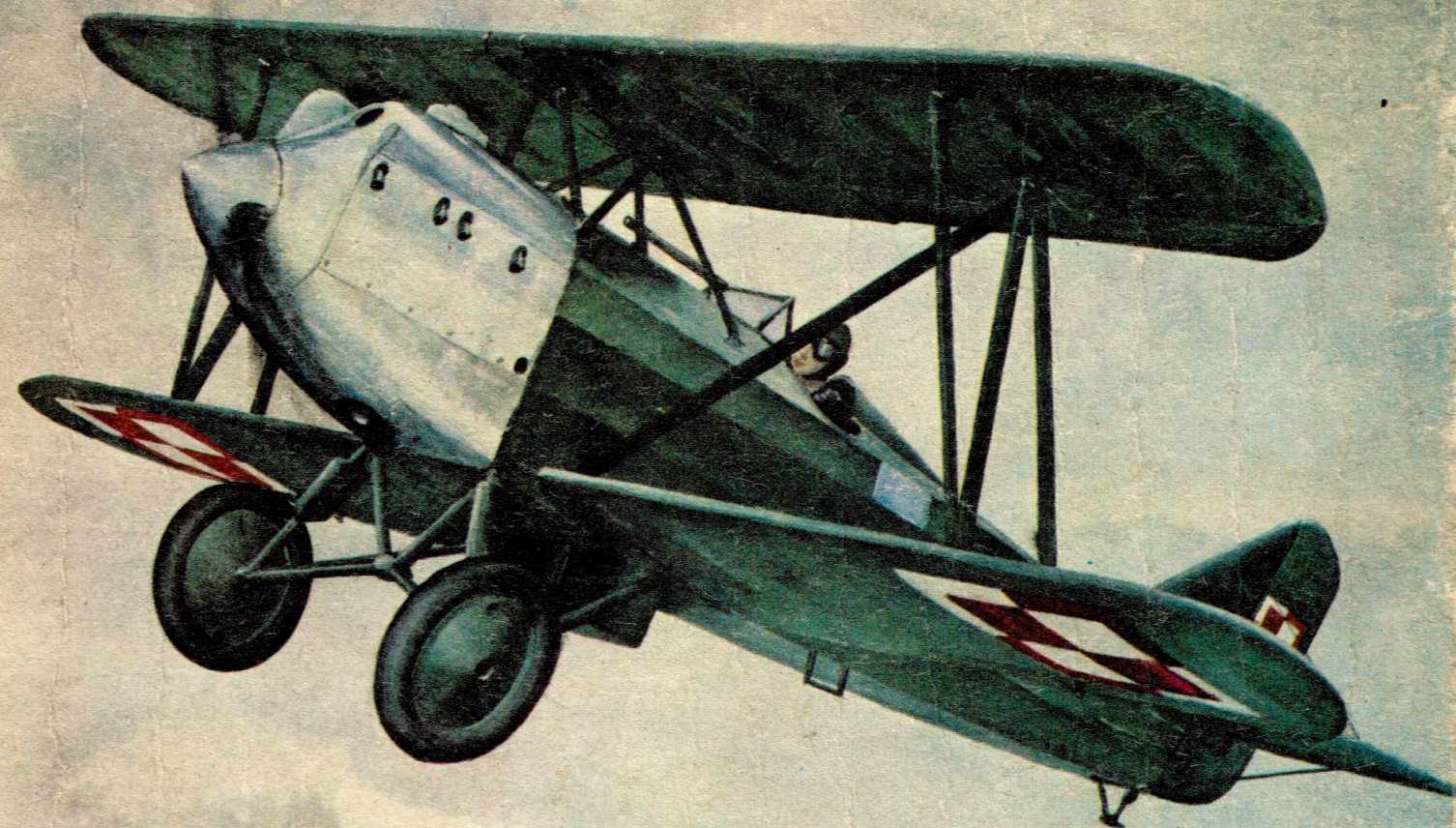
Bartel BM-4a i BM-5a

# Plany MODELARSKIE

116

ISSN 0137-852X

DWUMIESIĘCZNIK LIGI OBRONY KRAJU • ROK XX • NR 6 • 1983 R. • CENA 80 ZŁ



## Samolot Bartel „BM-5”

Opracowanie graficzne i opisowe  
ZBIGNIEW LURANC — GDAŃSK

8 września 1932 roku Wielkopolska Wytwórnia Samolotów „Samolot” w Poznaniu podpisała umowę z władzami wojskowymi na budowę trzech prototypów samolotu przejściowego BM-3 oraz samolotów szkolnych BM-4. Ponieważ projekt samolotu szkolnego BM-4 został zrealizowany wcześniej (oblot 20 grudnia 1927), a dalsze dwie wersje z różnymi silnikami już latały, zanim BM-3 opuścił halę fabryczną, zmieniono oznaczenie na BM-5.

Samolot został zaprojektowany z myślą o wykorzystaniu zapasu starych silników Austro-Daimler 147 KW oraz SPA-Ga 147 KW od samolotów Ansaldo Balilla uprzednio produkowanych w Polsce. Miał on być przeznaczony do dalszego szkolenia uczniów po przeszkoleniu na samolocie podstawowym oraz treningu na maszynach z silnikami dużej mocy.

Budowę BM-5 rozpoczęto w marcu 1928 r. i zakończono w rekordowo krótkim czasie (4,5 miesiąca). W lipcu wykonano próbę statyczną płatowca, a pierwszy prototyp, oznaczony BM-5a, wyposażony w silnik Austro-Daimler został oblatany 27 lipca 1928 r. na lotnisku Poznań-Lawica. Oblotu dokonał pil. Edmund Holodyński z pasażerem podobnie jak to było w przypadku BM-4. W czasie prób fabrycznych wymieniono śmigło na lepiej dostosowane

do samolotu. W końcu lipca 1928 r. odbył się oficjalny pokaz samolotu w Poznaniu, a 23 sierpnia poddano maszynę próbom kwalifikacyjnym w IBTL w Warszawie.

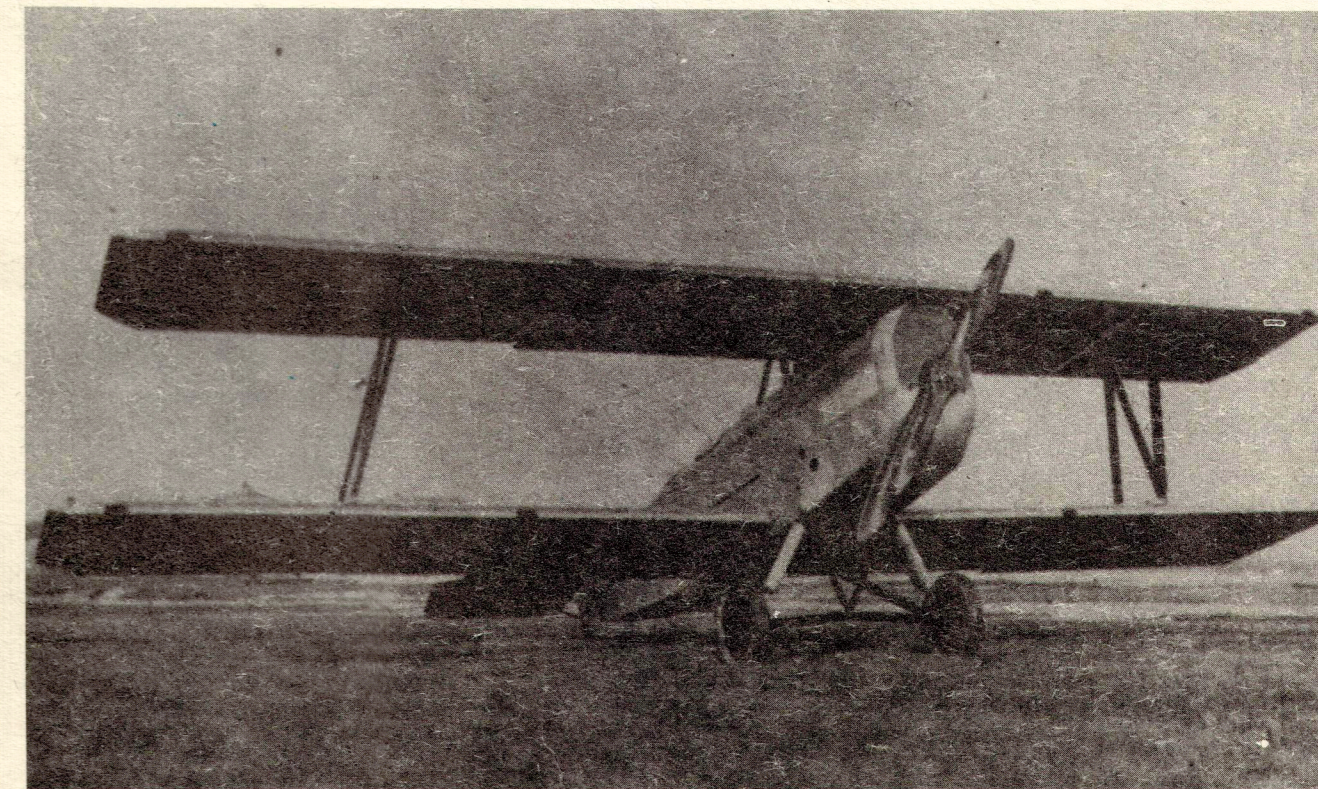
21 lutego 1929 r. na lotnisku Lawica został wypróbowany przez pilk. pil. J. Kossowskiego BM-5a zaopatrzonej w płoty w celu określenia przydatności samolotu do akrobacji. BM-5a nie dał się wprowadzić w korkociąg, co umożliwiło zastosowanie go do szkolenia pilotów myśliwskich.

15 marca 1929 r. na lotnisku Lawica pilot E. Holodyński oblatał drugi prototyp BM-5 z silnikiem SPA o mocy 147 KW, oznaczony BM-5b. Samolot miał wiele dodatknych cech, jednak zastosowane silniki okazały się zbyt ciężkie w stosunku do swojej mocy. Zmniejszało to walory płatowca. Dopiero zastosowanie mniejszego silnika Hispano-Suiza o mocy 220,5 KW usunęło niedomagania. Prototyp z tym silnikiem otrzymał oznaczenie BM-5c i został oblatany 29 lipca 1929 r.

Wiosną 1929 r. przystąpiono do produkcji seryjnej BM-5a. Umowa z lutego przewidywała budowę 10 sztuk BM-5a, wkrótce zamówienie powiększono o 50 samolotów. Do końca marca 1930 r. zamówienie zostało zrealizowane. Wytwor-nię opuściło po 20 samolotów wersji BM-5a,

MB-5b i BM-5c. Były one używane do szkolenia oraz treningu pilotów w szkołach i pułkach lotniczych od 1929 do 1934 r. Pod koniec roku 1934 w Dęblinie było jeszcze 17 samolotów BM-5. W 1930 r. przekazano pięć egzemplarzy wersji BM-5c do Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku.

Wobec wyczerpania się zapasów silników i braku podobnych w magazynach, już po likwidacji Wytwórni „Samolot” wykonano w Państwowych Zakładach Lotniczych projekt zabudowy silników Wright 162KW (220 KM) na samolocie BM-5 według koncepcji inż. Ryszarda Bartla. Po wypróbowaniu w IBTL na początku 1935 r. jednego egzemplarza, oznakowanego BM-5d z silnikiem Wright, wyprodukowano w PZL w Warszawie 20 samolotów BM-5a i b zbudowano silniki Wyszkolenia Lotniczego w Dęblinie 20 samolotów BM-5a i b zbudowano silniki Wright Whirlwind 162 KW (220 KM). Samoloty BM-5 ze względu na stare i dość zawodne silniki (BM-5a, b i c) nie cieszyły się dobrą opinią pilotów z uwagi na sporą ilość przymusowych lądowań i uszkodzeń. BM-5a i b miały długi start i były dość ciężkie w pilotażu, natomiast nie wchodziły w korkociąg, co zwiększało bezpieczeństwo lotu.



Bartel BM-5bI

