

## **SAMOLOT LINIOWY CWL WZ-X**

Pomimo zakupu dużej ilości samolotów liniowych we Francji (Potez i Breguet), Departament Żeglugi Powietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych zaproponował skonstruowanie i zbudowanie samolotu liniowego przez polską wytwórnię.

Zadanie to powierzono Władysławowi Zalewskiemu, który w maju 1925 roku utworzył w Wojskowej Centrali Badań Lotniczych biuro konstrukcyjne. Biuro to, pod kierunkiem Władysława Zalewskiego, opracowało projekt samolotu oznaczonego WZ-X (Władysław Zalewski – dziesięć). Na uwagę zasługuje fakt, że zespół konstruktorów, techników i kreślarzy, który opracował ten samolot, został powołany tylko do tego jednego zadania – zaprojektowania samolotu liniowego. W skład tego zespołu min. wchodził: Jerzy Kott, Antoni Uszacki oraz Jerzy Drzewiecki.

Budowy dwóch prototypów podjęły się na jesieni 1925 roku Centralne Warsztaty Lotnicze. Ponieważ prace nad budową prototypów przerwały wydarzenia związane z przewrotem majowym, ostatecznie pierwszy prototyp został ukończony w sierpniu 1926 roku i w tym samym miesiącu został oblatany.

Samolot został oceniony wysoko, miał poprawne własności lotne oraz dobre osiągi (porównywalne z Breguet XIX i lepsze od Potez 25). Do produkcji seryjnej samolot ten nie został skierowany, ponieważ wcześniej wdrożono do produkcji w Polsce licencyjne samoloty Potez 25 oraz zakupiono dużą liczbę samolotów Breguet XIX.

W 1927 roku zbudowano kolejne dwa egzemplarze tego samolotu (WZ-X/II; WZ-X/III) i kolejny (WZ-X/IV) wyposażony w silnik gwiazdowy Jupiter. Ten ostatni przeszedł próby z zamontowanym uzbrojeniem (karabin pilota zamontowany na lewym boku) i był pomyślany jako tzw. „myśliwiec eskortujący”.

Trzeci egzemplarz (z numerem startowym „9”) wraz z WZ-X/IV brał udział w Drugim Locie MEiP. Rajdu tego jednak nie ukończył z powodu uszkodzenia silnika.

Wszystkie WZ-X zostały przydzielone do Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa, a później WZ-X/IV został przydzielony do Centrum Wyszkożenia Podoficerów Lotnictwa. Samoloty były w użyciu jeszcze w połowie lat 30-tych ubiegłego wieku.

### **Konstrukcja**

Kadłub był drewniany konstrukcji półskorupowej, kryty sklejką.

Płaty drewniane dwudźwigarowe kryte do pierwszego dźwigara sklejką, dalej płótnem, lotki kryte płótnem.

Stery i stateczniki konstrukcji drewnianej, statecznik

poziomy kryty sklejką, pionowy oraz wszystkie stery – kryte płótnem.

Podwozie główne amortyzowane sznurem gumowym, płoza ogonowa wykonana jako stalowy resor.

Do napędu zastosowano w WZ-X/I do WZ-X/III silnik Lorraine-Dietrich 12Eb o mocy 450 KM, natomiast WZ-X/IV był napędzany silnikiem Gnome-Rhone 9 Ad o mocy 450 KM.

### **Dane techniczne**

rozpiętość: 11,31 m

długość: 8,21 m

powierzchnia nośna: 33,18 m<sup>2</sup>

masa własna: 1.247 kg

masa użyteczna: 670 kg

prędkość maksymalna: od 205 km/h do 220 km/h

pułap: 6.300 m

zasięg: 800 km

### porównanie WZ-X z Potez 25 i Breguet XIX

parametr/wyposażenie	WZ-X	Potez 25	Breguet XIX
silnik	LD 12 Eb	LD 12Eb	LD 12Eb
rozpiętość	11,31m	14,20m	14,83 m
długość	8,21m	9,20 m	9,51 m
Masa własna	1247 kg	1407 kg	1411 kg
Masa użyteczna	670 kg	1103 kg	800 kg
Prędkość maksymalna	220 km/h	193 km/h	217 km/h
pułap	6300 m	4300 m	6240 m
zasięg	800 km	600 km	650 km

Uwagi o modelu:

Model został opracowany na podstawie rysunków zamieszczonych w „Polskie Konstrukcje Lotnicze” tom I autorstwa Pana Andrzeja Glassa oraz na podstawie fotografii. Wnętrze kabin zostało „zmyślone”. Model można wykonać jako WZ-X/II (namalowane jedynie szachownice); jako WZ-X/III (z numerem startowym „9”). Można również wykonać model w malowaniu 32 Eskadry Liniowej 3 PL (w rzeczywistości takie oznaczenie nosił Potez 25) – godło zielone albo w malowaniu 11 Eskadry Liniowej 1 PL (w rzeczywistości takie oznaczenie nosił Breguet XIX) – godło czerwone. W tych przypadkach należy wykonać dodatkowo karabiny maszynowe obserwatora. Trzeba jednak pamiętać, że WZ-X nigdy w jednostce bojowej nie był wykorzystywany i wykonanie modelu w jednym z dwóch wyżej omówionych malowań jest swoistą „modelarską fantastyką”.

Lech Kołodziejski