

SZYBOWIEC WYSOKOWYCZYNOWY SZD-8 BIS „JASKÓŁKA“

Prototyp szybowca wysokowyczynowego SZD-8, zaprojektowanego przez inż. Tadeusza Kostię, oblatany został w październiku 1951 roku. W dalszej fazie dokonane zostało przez inż. inż. Justyna Sandauera i Adama Skarbińskiego oraz przy współpracy Tadeusza Kostii udoskonalenie i opracowanie seryjne „Jaskółki” jako SZD-8 bis. Współkonstruktorem szeregu ciekawych szczegółów szybowca SZD-8 bis jest także inż. R. Zatwarnicki. Szybowiec ten cechuje między innymi bardzo dobra zwrotność, przyjemny pilotaż, wysoka wytrzymałość i komfort wnętrza. Od 1952 roku produkowany jest seryjnie i stanowi podstawowy sprzęt wyczynowy naszych aeroklubów i szkół szybowcowych. Przeznaczony jest do wykonywania lotów dziennych i nocnych, wysokościowych i długotrwałych na wszelkiego rodzaju wznoszeniach, łącznie z chmurowymi i falowymi, oraz do lotów akrobacyjnych. Dzięki zdobyciu na nim dużej ilości wyczynów i rekordów tak krajowych, jak i zagranicznych oraz wygraniu Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych w Lesznie w 1954 r. wiele państw zainteresowało się zakupem „Jaskółek”. W rezultacie szybowiec ten stał się poważnym i ciekawym artykułem eksportowym naszego przemysłu lotniczego, do czego przyczyniły się także liczne targi i wystawy, na których był on z wielkim powodzeniem prezentowany.

Szybowiec SZD-8 bis „Jaskółka” jest jednomiejscowym wolnonośnym średniopłatem konstrukcji drewnianej, przy czym z wyjątkiem sterów, lotek i klap cały pokryty jest sklejką, a wymienione części płótnem. Posiada niezbędne urządzenia podwyższające bezpieczeństwo lotu, jak np. światła pozycyjne, oświetlenie kabiny i elektryczny układ ochronny odgromowy z rozpraszaczami ładunków. Charakteryzuje się bardzo szybkim montażem i demontażem, łatwym transportem przez 2 ludzi oraz obszernymi bagażnikami w skrzydłach i kadłubie. Przystosowany jest również do holowania za samolotem na dużych prędkościach, co jest bardzo ważne przy ściąganiu tego szybowca z dalekich przelotów. Skrzydło „Jaskółki” o obrysie trapezowym, dwudzielne jest całkowicie zmechanizowane. Obie części skrzydła łączone są dwoma sworzniami, które stanowią jedyne luźne elementy szybowca. Skrzydło uchwycone jest w kadłubie w metalowym moście na szerokiej bazie, przy czym przy montażu łączone są automatycznie wszystkie mechanizmy napędów i przewodów elektrycznych. Szczelinowe lotki napędzane są różnicowo i wyważone aerodynamicznie. Specjalne