

# Zakłady mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie

## Samolot DUS-3 "Pta Pta" – samolot sportowy

W 1927 r. Jerzy Dąbrowski i Antoni Uszacki, pracownicy biura konstrukcyjnego zaprojektowali samolot sportowy DUS-III "Ptapta". Nazwa ta została mu nadana, ponieważ pilot doświadczalny A. Mroczkowski postawił warunek, że obłata samolot, jeśli otrzyma on nazwę jego córki "Ptapta". Budowę samolotu zrealizowało Koło Lotnicze przy Zakładach "Plage & Laśkiewicz" w 1928 r. DUS-III został oblatany 10.10.1928 r.



Samolot sportowy DUS-III "Ptapta"

### Konstrukcja:

Dwumiejscowy, później jednomiejscowy, dwupłat o konstrukcji metalowej. Płaty prostokątne, dwudzielne, konstrukcji duralowej, dwudźwigarowe, kryte płótnem, wsparte między sobą słupkami z rur duralowych i wykrzyżowane taśmami stalowymi. Do samolotu wykorzystano duralowe dźwigary od samolotu Breguet XIV, odpowiednio wzmacnione. Kadłub kratownicowy z rur duralowych, wykrzyżowany linkami, oprofilowany listwami duralowymi, kryty płótnem. Przód i góra kadłuba kryte blachą duralową. Kabiny odkryte. Usterzenie o konstrukcji duralowej, kryte płótnem. Podwozie klasyczne stałe.

**Silnik**- gwiazdowy Walter NZ-60 o mocy nominalnej 44 kW (60 KM) i mocy startowej 48 kW (65 KM).



### **Dane techniczne DUS-III (wg [2]):**

Rozpiętość - 8,0 m, długość - 5,39 m, wysokość - 2,14 m, powierzchnia nośna - 15,0 m<sup>2</sup>. Masa własna - 322 (po przeróbkach - 360) kg, masa użyteczna - 244 kg, masa całkowita - 566 kg. Prędkość max - 155 km/h, prędkość przelotowa - 137 km/h, prędkość minimalna - 65 km/h, wznoszenie- 1,8 m/s, pułap - 2300 m, zasięg w wersji rajdowej - 2000 km, czas lotu w wersji rajdowej - ok. 20 h.

### **INFO dodatkowe:**

DUS-III "Ptapta" wziął udział w II Krajowym Konkursie Awionetek (29.10-1.11.1928 r.) i zajął 8 miejsce, uzyskując największą prędkość przelotową. W lipcu 1929 r. samolot przygotowano do próby pobicia międzynarodowego rekordu odległości w locie bez lądowania po obwodzie zamkniętym, w kategorii samolotów jednomiejscowych o masie własnej do 350 kg. W tym celu samolot przebudowano, usuwając przednie miejsce i zabudowując dodatkowe zbiorniki paliwa. Samolot otrzymał znaki rejestracyjne SP-ACK i stał się własnością Lubelskiego Klubu Lotniczego. We wrześniu 1929 r. DUS-III wziął udział w I Locie Południowo-Zachodniej Polski. Podczas próby bicia rekordu 23 stycznia 1930 r. na trasie Lublin- Lwów- Kraków- Poznań- Grudziądz- Warszawa- Lublin (1300 km), pilot W. Szulczewski po ośmiu godzinach przerwał lot z powodu złych warunków atmosferycznych, uszkodzając samolot podczas lądowania w Poznaniu. Wg innej relacji przeciążony samolot rozbił się przy starcie w Dęblinie. Samolotu nie wyremontowano. Samolot miał na wiosnę 1930 r. wykonać lot rekordowy długości 2000 km w kierunku Uralu.