

*Curtiss JN-4 Jenny* był po I Wojnie Światowej samolotem, który spopularyzował lotnictwo w USA – tysiące takich maszyn trafiły w prywatne ręce. Za sprawą Marka Szufy dwie repliki Jenny latają dziś w Polsce, będąc ewenementem na skalę europejską

# Jenny

sposób na  
lotniczą nostalgię









**P**rzejechawszy mostek na Wkrze docieramy do małego lądowiska niedaleko Płońska. Przed hangarem stoją dwa dwupłaty, trochę jak z filmu o Waldo Pepperze. Przez płot przyglądają nam się wielkie strusie, od niechcenia poskubujące trawę... Czy aby na pewno jesteśmy na Mazowszu?! Owszem, miejscowość nazywa się Kępa.

Oba staroświeckie dwupłaty to ultralekkie repliki sławnego *Curtissa JN-4 Jenny* – jeden jest własnością Marka Szufy, który od pewnego czasu przylatuje nim na

pokazy lotnicze w Krakowie i w każdym innym miejscu gdzie zostanie zaproszony. Drugi egzemplarz Marek niedawno pomógł sprowadzić z USA znajomemu. W całej Europie są to jedyne takie latające maszyny...

### **Pierwowzór**

*Curtiss Jenny* był na początku XX wieku jednym z najpopularniejszych samolotów świata, de facto pierwszym masowo produkowanym modelem w historii lotnictwa. Prace nad nim rozpoczę-

Po I wojnie  
*Jenny*  
z demobilu były  
popularne  
wśród  
barnstormerów,  
takich jak  
Charles  
Lindbergh

ły się w 1914 roku, gdy firma Curtiss Aeroplane and Motor Corporation podjęła się zaspokoić zapotrzebowanie amerykańskiej armii na nowy samolot szkolny. Pracujący dla Curtissa Douglas Thomas zaprojektował dwa prototypy – *Model J* i *Model N*. Po dostarczeniu armii niemal 200 sztuk obu typów zdecydowano się stworzyć nową konstrukcję, łączącą zalety obu modeli i tak powstał *Curtiss JN*, który szybko zyskał przydomek „*Jenny*”. Maszynę stopniowo doskonalono – zbudowano 11 egzem-



Choć Marek Szufa jest trzecim właścicielem tego egzemplarza repliki *Curtissa Jenny*, dopiero on doprowadził ją do stanu lotnego

Prawdziwa kariera *Jenny* zaczęła się jednak po zakończeniu I Wojny Światowej, kiedy tysiące samolotów z demobilu trafiły w prywatne ręce, sprzedawane przez armię po symbolicznych cenach. Wiele z nich wykorzystywanych było przez barnstormerów – wędrownych pilotów, którzy organizowali w amerykańskich miasteczkach i wsiach improwizowane pokazy lotnicze. Jednym z takich lotników był również Charles Lindbergh, latający właśnie na demobilowym *JN-4*. Działalność barnstormerów miała kolosalne znaczenie dla popularyzacji lotnictwa w USA – wielu Amerykanów swój pierwszy lot przeżyło właśnie w kabinie *Jenny*.

Popularność demobilowych *Jenny* miała także swoje ujemne strony – ze względu na nasycenie rynku udanymi samolotami do lat 20. do sprzedaży nie trafiła praktycznie żadna nowa konstrukcja.

Wyprofilowane owiewki rur stójek podniosły prędkość przelotową o 15 km/h



foto. Andrzeja Rutkowskiego

plarzy wersji *JN-1* i *JN-2*, po których wyprodukowano niemal 100 egzemplarzy wersji *JN-3*. Samoloty były eksportowane do Anglii jako maszyny szkolne, były też wykorzystywane jako obserwacyjne przez oddziały generała Pershinga podczas ekspedycji karnej przeciwko meksykańskim rewolucjonistom Pancho Villi.

## Bestseller

W 1916 roku w wyniku modyfikacji *JN-3* powstał model *JN-4* z 90-konnym, chłodzonym ciecżą

silnikiem V8 *Curtiss OX*, zapewniającym lepsze osiągi – prędkość przelotową 97 km/h, maksymalną 121 km/h i pułap 11 tysięcy stóp. Maszyna miała rozpiętość 13 m, długość 8 m i ważyła 966 kg. Model *JN-4* okazał się bardzo udany i doczekał się wielu wersji z różnymi silnikami. Znaczną liczbę maszyn kupili Anglicy, samoloty te produkowano również w Kanadzie. Łączna produkcja wszystkich odmian *JN-4* przekroczyła 6800 sztuk, co jak na owe czasy było ilością oszołamiącą.





foto: Andrzej Rutkowski

**Curtiss Shufa Jenny**

Rozpiętość	8,70 m
Długość	5,60 m
Wysokość	2,13 m
Powierzchnia nośna	16,26 m <sup>2</sup>
Wydłużenie skrzydła	5,8
Wznios skrzydła	1,5°
Kąt zaklinowania skrzydła	3°
Maks. masa startowa	408 kg
Masa użyteczna	183 kg
Pojemność zbiorników paliwa	44 l
Prędkości:	
nieprzekraczalna $V_{NE}$	130 km/h
maksymalna $V_{NO}$	125 km/h
manewrowa $V_A$	115 km/h
przelotowa	100 km/h
minimalna $V_S$	55 km/h
Prędkość wznoszenia	3,5 m/s
Rozbieg (trawa/beton)	50/30 m
Dozbieg (trawa/beton)	40/60 m

**Do trzech razy sztuka**

Swoją Jenny Marek Szufa znalazł w hangarze w podwrocław-

W drugiej kabynie – dodatkowy zbiornik paliwa



foto: Andrzej Rutkowski

skim Brzegu przypadkiem, podczas zawodów modelarskich. Samolot był pierwotnie własnością Szweda, który rozpoczął jego budowę z zakupionego w amerykańskiej firmie Loehle Aircraft Corporation zestawu, jednak na jej dokończenie nie starczyło mu determinacji. Konstrukcję w mało zaawansowanym stadium odkupił Dawid Sobieszek – pilot samolotowy wyszkolony przez Marka

Szufe, który przy pomocy mechanika lotniczego Zenona Chmielewskiego dokończył budowę. Próby szybkiego kołowania z silnikiem Rotax 447 nie wypadły jednak pomyślnie i samolot trafił do hangaru, gdzie z czasem pokrył się kurzem. Właściciel miał zamiar powiesić Jenny pod sufitem kawiarni, ale Marek Szufa uznał ten pomysł za niezbyt trafiony i odkupił samolot. Na wózku szybowcowym przewiózł go do Radomia, gdzie doprowadził maszynę do porządku. Niestety podczas prób „wysokiego kołowania” silnik odmówił dalszej współpracy – okazało się, że jest kompletnie zużyty, został więc wymieniony na Rotaxa 503. Z nowym silni-

Jak na tak małą kabine, zestaw przyrządów jest imponujący



foto: Andrzej Rutkowski



Z pasji do latania

WYŁĄCZNY PRZEDSTAWICIEL CESSNA W POLSCE

**Uwaga! Cessna Stationair TC – wszechstronność, bezpieczeństwo i komfort podróży dla sześciu osób! Zadzwoń!**



ul. Królewicza Jakuba 41  
02-956 Warszawa  
fax: +48 (22) 885 00 03  
mobile: +48 601 359 018  
e-mail: [cessna@gbaircraft.pl](mailto:cessna@gbaircraft.pl)  
[www.gbaircraft.pl](http://www.gbaircraft.pl)

GB Aircraft Sp. z o.o., wyłączny przedstawiciel firmy Cessna w Polsce oferuje kompleksową obsługę przy zakupie dowolnego modelu Single Engine i Caravan, od momentu złożenia zamówienia aż po odbiór samolotu na lotnisku docelowym w Polsce.



Authorized Dealer Representative

**Zapraszamy do kontaktu i składania zamówień!**

 RSK Consultants

Helikoptery  
dla biznesu



Interesuje Cię zakup helikoptera? Chcesz kupić helikopter, ale nie wiesz czy warto? A może chcesz wiedzieć jakie są koszty eksploatacji? Skontaktuj się z nami! [www.rskc.pl](http://www.rskc.pl)

Adres biura handlowego  
RSK Consultants  
ul. Narbutta 83 C13  
02-524 Warszawa  
 +48 601 359 018  
 [helikoptery@rskc.pl](mailto:helikoptery@rskc.pl)

RSK Consultants oferuje kompleksową obsługę przy zakupie dowolnego cywilnego modelu helikoptera marki AgustaWestland, od momentu złożenia zamówienia aż po odbiór helikoptera na lotnisku docelowym w Polsce.  
**Zapraszamy do skorzystania z usług!**





### Curtiss Shufa Jenny

#### ZA i PRZECIWIW

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: blue;">+</span> niepowtarzalny klimat latania</li> <li><span style="color: blue;">+</span> długotrwałość lotu do 5 godzin</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">-</span> druga kabina zajęta przez zbiornik paliwa</li> <li><span style="color: red;">-</span> niska prędkość przelotowa</li> </ul> |
|---|--|

Lotki zaopatrzone w przeciwwagi



fot. Andrzej Rutkowski

kiem Jenny zaczęła latać, odwiedzając m.in. piknik lotniczy w Krakowie. Kłopot polegał jednak na tym, że Rotax 503 zużywał do 16 l paliwa na godzinę, a benzyny w zbiorniku wystarczało na nieco ponad godzinę lotu, więc przelot z Radomia do Krakowa musiał się odbywać etapami. Na dobitkę po jednym z lądowań

Zamiast płozy zastosowano kółko ogonowe



fot. Andrzej Rutkowski



Po przebudowie podwozie jest mocniejsze

fot. Andrzej Rutkowski

pękło podwozie – ujawnił się błąd konstrukcyjny.

### Jenny jak nowa

W tej sytuacji trzeba było sprawdzić, czy konstrukcja nie kryje innych błędów i Jenny trafiła do warsztatu. Przy pomocy płk. Wiesława Szymkowskiego, emerytowanego pracownika Wojsko-



To jedyne latające Jenny w Europie

wych Zakładów Lotniczych w Dęblinie, Marek Szufa dokonał wielu poprawek, przyjeżdżając do hangaru w przerwach między transoceanicznymi lotami, niezadko jeszcze w kapitańskim mundurze. Zostało wykonane zupełnie nowe podwozie z profili lotniczych, instalacje elektryczna i paliwowa, nowy układ sterowania. Samolot zyskał różnicowe hamulce (oryginalnie nie miał żadnych), kółko ogonowe zamiast płozy oraz dodatkowy zbiornik paliwa w drugiej kabynie, dzięki czemu może teraz spędzać w powietrzu ponad pięć godzin. Silnik został wymieniony na oszczędniejszy – japoński czterosuw *HKS-700E*. Wykonane z duralowych rurek stójki skrzydeł zaopatrzone w laminatowe owiewki, co zwiększyło prędkość przelotu

o ok. 15 km/h, lotki zaopatrzone w przeciwwagi zmniejszające siły na drążku i zwiększające ich efektywność. Na koniec, dzięki przyjaciom z Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, w osobach dyr. Krzysztofa Radwana, Marka Radomskiego i kilku mechaników z zespołu Muzeum, *Jenny* otrzymała obecny wspaniale barwny wygląd. Do tej pory samolot wylatał już ponad 130 godzin, dostarczając właścicielowi i obserwującym go z ziemi widzom nieporównywalnej z niczym radości.

## Curtiss Jenny – ultralekka replika Konstrukcja

Jednosilnikowy, jednomiejscowy (druga kabina zajęta przez dodatkowy zbiornik paliwa) dwupłat o krytej płótnem (ceconite) konstrukcji kratownicowej z rurek duralowych. Skrzydła dwudźwigarowe o obrysie prostokątnym składające się z czterech połówek mocowanych do kadłuba za pomocą okuc, płaty rozparte stójkami i wykrzyżowane cięgnami, na krawędzi spływu dolnego płata lotki. Usterzenie klasyczne o konstrukcji dźwigarowej i płaskim profilu, kryte płótnem, wzmocnione odcciągami. Sterowanie sterami wysokości i kierunku popychaczowo-linkowe, lotkami za pomocą cięgien w bowdenach. Silnik *HKS700E*, czterosuwowy, dwucylindrowy w układzie bokser o mocy startowej 60 KM, napędzający dwupłatowe śmigło drewniane o stałym skoku poprzez reduktor (1:2,58). Podwozie z kółkiem tylnym, zawieszenie kół podwozia głównego wolnonośne na gołeniach z profili duralowych, amortyzowane sznurami gumowymi.

Michał Setlak



### Marek Szufa

Kapitan *Boeingów* 767 w PLL LOT, instruktor-pilot akrobacyjny, modelarz lotniczy. W wieku 16 lat zaczął latać na szybowcach w Opolu, szybko awansował do kadry narodowej. W roku 1971 jako najmłodszy w Polsce pilot uzyskał złotą odznakę szybowcową z trzema diamentami. W 1985 roku został wicemistrzem świata w akrobacji szybowcowej. Akrobację samolotową doskonalił w Opolu (pod okiem Jana Gabora), Toruniu (pod okiem Zdzisława Tredera) i Gliwicach (pod okiem Edmunda Mikołajczyka).

W 1979 rozpoczął pracę w PLL LOT, gdzie (z przerwą w stanie wojennym) latał do początku lat 90. W 1993 r. trafił na cztery lata do Korei Południowej, skąd latał na *Boeingach* 767 po całym świecie. Od powrotu do kraju w 1997, pracuje w PLL LOT. Po 18 latach nie latania na małych samolotach w 2001 r. wrócił do akrobacji samolotowej. W latach 2001, 02, 03, 04, 05 był wice mistrzem Polski w akrobacji samolotowej oraz niekwestionowanym mistrzem „free stylu”.

Po nabytej w 2005 r., podczas Mistrzostw Europy, kontuzji kręgosłupa, pożegnał się z akrobacją. W bieżącym roku, powrócił jednak do latania „kołami do góry” na kupionym w USA samolocie *Super Skybolt* 300. Polecamy też odwiedzenie strony [www.marekszufa.com](http://www.marekszufa.com)

Japoński silnik HKS jest znacznie oszczędniejszy od Rotaksa

