



Polska myśl techniczna w lotnictwie

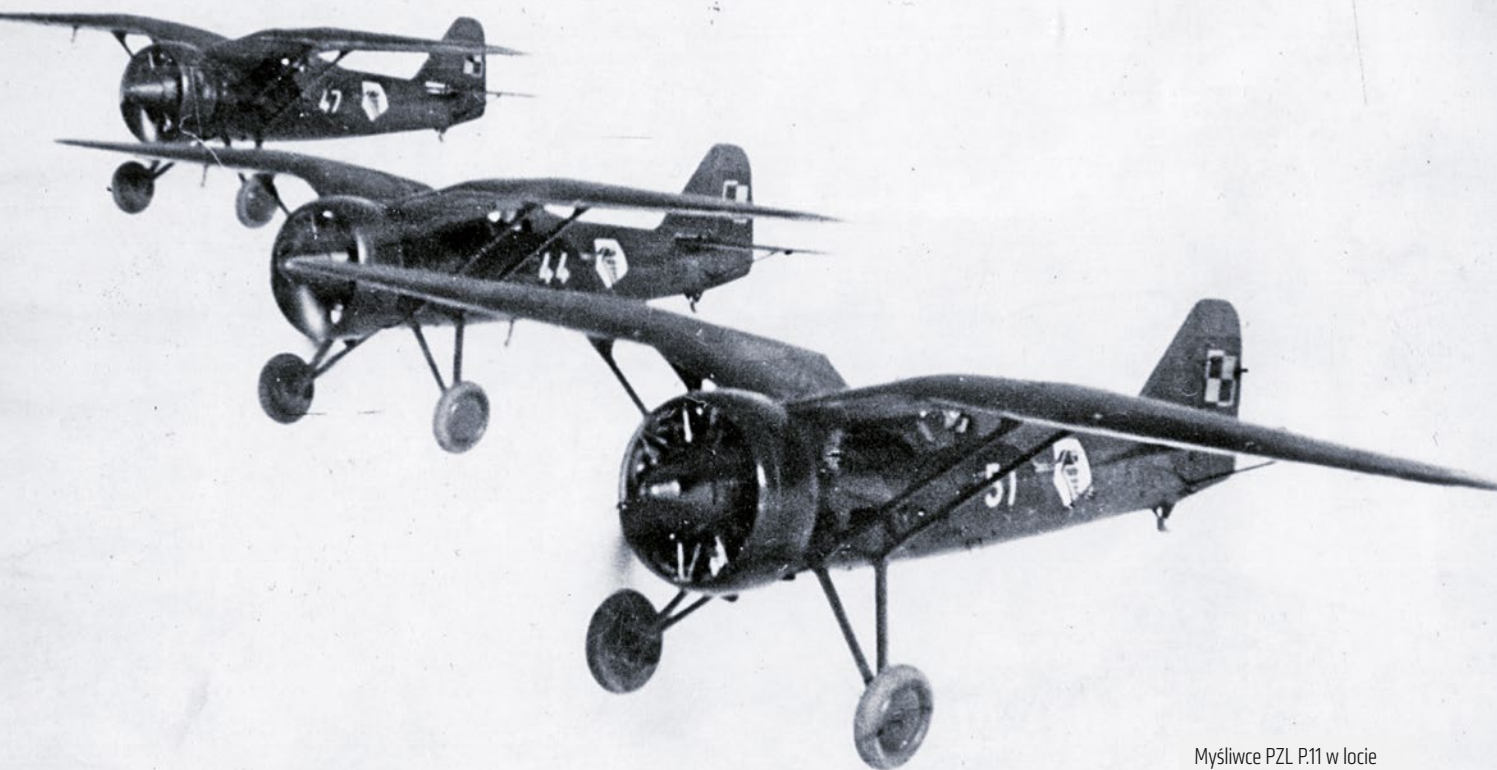


PROJEKT WSPÓŁFINANSOWANY ZE ŚRODKÓW MINISTERSTWA EDUKACJI I NAUKI W RAMACH PROGRAMU „SPOŁECZNA ODPOWIEDZIALNOŚĆ NAUKI”



Ministerstwo
Edukacji i Nauki

Polska miłość do skrzydeł



Mysliwce PZL P.11 w locie

FOT. MUZEUM LOTNICTWA POLSKIEGO



**Z dr. hab. Krzysztofem Mroczkowskim,
historykiem z Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie
rozmawia Piotr Włoczyk**

PIOTR WŁOCZYK: Do czego dziś moglibyśmy porównać pojawienie się PZL P.11?

DR HAB. KRZYSZTOF MROZKOWSKI: Słynna „jedenastka” produkcji Państwowych Zakładów Lotniczych była wówczas, nie przymierzając, odpowiednikiem współczesnego myśliwca F-35. Pojawienie się tego samolotu było sensacją w świecie awiacji. W 1935 r. na Salonie Lotniczym w Paryżu P.11 okrzyknięty został najnowocześniejszym, najlepszym myśliwcem na świecie. I nie był to żaden przypadek – Polacy byli wówczas w absolutnej czołówce lotniczej myśli technicznej.

Każdy, kto składał model P.11, na pewno doskonale kojarzy bardzo charakterystyczny wygląd jego skrzydeł.

Mówimy tu o tzw. skrzydle Puławskiego, które wyróżnia się mewim kształtem. Inżynier Zygmunt Puławski zasłynął również jako wynalazca podwozia

nożycowego z ukrytymi amortyzatorami. Była to idealna konstrukcja na trawiaste lotniska. Puławski to doskonały przykład ówczesnego konstruktora pilota z wiecznie rozgrzaną głową, żadnego adrenaliny i sławy. Człowieka, który od podstaw opracowywał samoloty i sam je potem oblatywał. Puławski żył krótko, zaledwie 30 lat. Zginął tak jak niejeden jego kolega po fachu – za sterami prototypu swojego samolotu. Każdy z tego grona chciał być szybszy od reszty, każdy chciał przejść do historii awiacji. Chociaż akurat jego śmierć miała wyjątkowo tragiczne tło. Puławski zginął, ponieważ chciał zaimponować ukochanej kobiecie.

Zabiła go prędkość?

Nie, jego latająca łódź, którą chciał odwiedzić ukochaną w Kazimierzu nad Wisłą i lądować na rzece, była po prostu niedoważona. Ta konstrukcja wyma-

gała jeszcze sporo pracy. Puławski był genialnym konstruktorem. Gdyby nie zginął w tak młodym wieku, na pewno wniósłby jeszcze większy wkład w rozwój lotnictwa. To przecież Puławski zapoczątkował produkcję samolotów serii „P”. Tacy właśnie byli pionierzy awiacji w Polsce. Gdy czyta się o ich pomysłach i brawurze, można mieć wręcz wrażenie, że byli to ludzie niemal szaleni. Słynny inżynier pilot Stanisław Wigura, który wraz z Stanisławem Rogalskim i Jerzym Drzewieckim założył zakłady RWD, był – według wspomnień kolegów – pilotem pomylnym. Ale on doskonale wiedział, co projektował. Czuł maszynę każdą cząstką siebie. Władze lotnicze skarżyły się, że startując w Warszawie, Wigura nie kołuje do strefy startu, tylko podrywa maszynę w powietrze na czterech długościach spod hangaru. A ten człowiek wiedział po prostu, co jego maszyna potrafi.

Lista innowacji w lotnictwie, które są dziełem Polaków, zdaje się nie mieć końca. Które rozwiązania zasługują na naszą szczególną uwagę?

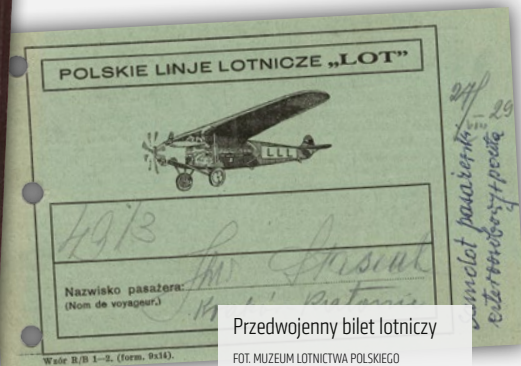
Tak, ta lista jest bardzo długa. Z najciekawszych konstrukcji wymienię może jeszcze choćby tzw. usterzenie Rudlickiego, ponieważ było to naprawdę unikatowe rozwiązanie. Inżynier Jerzy Rudlicki postanowił zbudować statecznik nie w formie standardowego „krzyża”, tylko w układzie „V”, co przeszło do historii również jako usterzenie motylkowe. Był to skomplikowany układ, ale okazał się on wysoce funkcjonalny. Był to na tyle dobry pomysł, że Amerykanie – a przecież to oni byli mistrzami w budowie samolotów – przekonali się do niego i zastosowali go najpierw w kilku maszynach cywilnych, a następnie zaczęli go wykorzystywać w samolotach wojskowych, np. w niewidzialnym dla radarów F-117.

A tymczasem początki polskiego lotnictwa nie mogły być chyba trudniejsze.

W 1918 r., właściwie z niczego, powstało polskie lotnictwo wojskowe. Między 31 października a 3 listopada 1918 r. zaczęło się przejmowanie sprzętu po Austriakach, w niewielkim stopniu po Rosjanach, a od 1919 r. również po Niemcach. O ile w 1914 r. samolot zazwyczaj leciał tam, gdzie pilot chciał, o tyle już w 1918 r. był doskonałą bronią, która była w stanie precyzyjnie realizować postawione zadania. Polacy szybko zaczęli udoskonalać konstrukcje, które „odziedziczyli” po zaborcach, i nasza branża lotnicza, dzięki grupie genialnych, zawziętych zapaleńców, zaczęła się błyskawicznie rozwijać. Okazało się, że Polacy mają do tego niesamowitą smykałkę. A musimy też pamiętać, że warunki do rozwoju nie były zbyt sprzyjające. Polskę trzeba było posztytować z trzech nieprzyjaciół do siebie za bardzo kawałków, po drodze mieliśmy wyniszczającą wojnę z bolszewikami, wojnę celną z Niemcami, przewrót majowy, a jednak w niedługim czasie staliśmy się jednym z ośmiu największych na świecie eksporterów technologii lotniczej! W dwudziestoleciu Polska była potęgą lotniczą, jeżeli chodzi o myśl techniczną.

Gorzej było chyba z potencjałem przemysłowym?

To było zawsze naszym problemem. Przedwojenna Polska miała np. problem z silnikami lotniczymi, które są w zasadzie najwyższą formą zegarmistrzostwa. Zapraszam serdecznie czytelników do Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie. Dysponujemy bodaj największą w tej części świata kolekcją napędów



lotniczych. Polecam zobaczyć, jak taki silnik wygląda w środku. Każdy zrozumie, że zbudowanie takiej maszyny wymagało naprawdę zaawansowanego przemysłu.

Do końca II RP tak było?

Tak. I dlatego Polacy budowali silniki licencyjne – kupowaliśmy gotową technologię. Te licencje były oczywiście zmieniane, poprawiane, o czym świadczą choćby polskie bristolowe. Potrafiliśmy kupić od Francuzów cały samolot tylko po to, by zdobyć silnik czy technologię produkcji blachy...

Które polskie samoloty wzbudzały największe uznanie na świecie?

Wymieniłbym tu całą rodzinę samolotów RWD i największe produkcje zakładów PZL.

RWD-5 to maszyna wslawiona lotem przez Atlantyk z Afryki do Brazylii, który był wówczas światową sensacją. RWD-6 to z kolei zwycięzca słynnych Międzynarodowych Zawodów Samolotów Turystycznych w 1932 r., znanych pod nazwą Challenge. Była to maszyna Żwirki i Wigury. Natomiast RWD-9 był zwycięzcą kolejnego Challenge'u, który odbył się w 1934 r.

Jeżeli chodzi o maszyny zakładów PZL, to Polacy mogą być szczególnie dumni z całej rodziny myśliwskiej od „siódemki” do PZL.24. W gronie tym jest również wspomniana „jedenastka”, która była swego czasu hitem na skalę światową.

Mieliśmy też oczywiście słynnego „Łosia”.

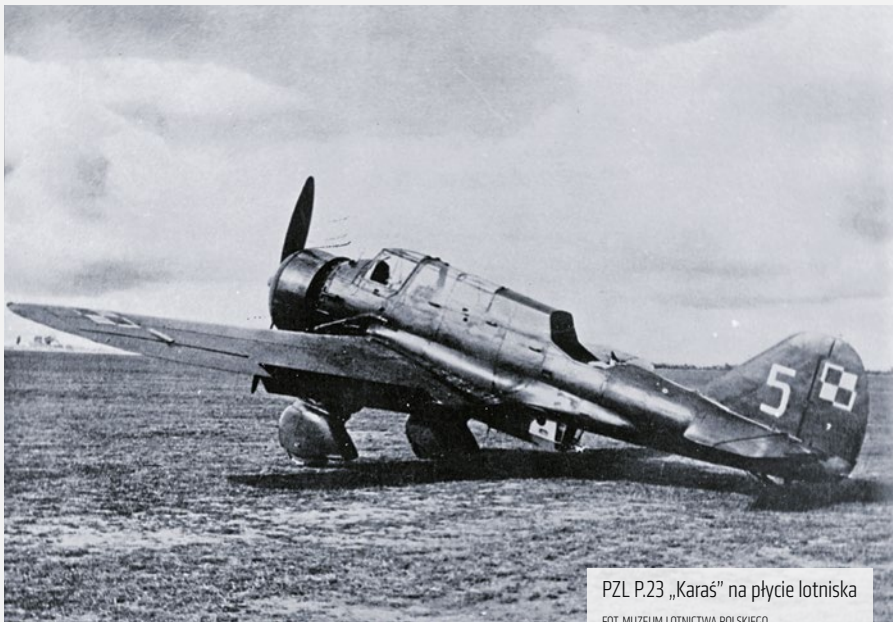
Czyli PZL.P.37. To była kolejna genialna konstrukcja. Ale niestety nie dość, że mieliśmy ich mało, to jeszcze

nie wiedzieliśmy za bardzo, do czego ich użyć. Ale to temat na osobną, długą rozmowę. Bardzo dobrą konstrukcją Polskich Zakładów Lotniczych był też PZL P.23 „Karaś”, który był maszyną lotnictwa towarzyszącego. Był to „spadek” po francuskiej myśli wojskowej – lotnictwo miało we francuskiej doktrynie wspomagać piechotę. Okazało się jednak, że ten pomysł nie zdał egzaminu w starciu z Niemcami i ze Słowakami we wrześniu 1939 r.

Osobną kategorią bardzo udanych polskich konstrukcji lotniczych są szybowce. W tej dziedzinie Polacy również byli niesamowici.

Chyba bez większej przesady można powiedzieć, że dziś lotnictwo w znacznej mierze spowszedniało. A przecież w dwudziestoleciu międzywojennym sytuacja wyglądała zupełnie inaczej.

Nie zdajemy sobie sprawy z tego, jak ówczesne społeczeństwo polskie było żądne sukcesów. A lotnictwo było wówczas dyscypliną nową i do tego szalenie pobudzającą wyobraźnię. W 1923 r. powstała Liga Obrony Powietrznej Państwa. To jedna z najbardziej masowych organizacji w Polsce – w szczytowym okresie należało do niej 2,5 mln osób. W całym kraju wyrastały jak grzyby po deszczu jej koła i kółeczka, a także pracownie modelarskie. I w zasadzie każdy, kto chciał latać, mógł latać. Lotnictwo było wówczas szalenie popularne w Polsce. Łatwo było się dostać na kurs szybowcowy, który był w lwiej części opłacany przez tę organizację. Kursanci wykładali z własnej kieszeni naprawdę niewielkie pieniądze. Jeżeli ktoś miał do tego dryg, to po szkole szybowcowej można było pójść na kurs lotnictwa silnikowego, który też był o wiele tańszy niż obecnie. Jeżeli dziś chciałby pan zostać pilotem, to musiałby pan wydać ok. 60 tys. zł na takie szkolenie.



PZL P.23 „Karaś” na płycie lotniska
FOT. MUZEUM LOTNICTWA POLSKIEGO

■ Żebyśmy mieli jasność – to nie jest szkolenie na pilota odrzutowców. Tyle trzeba wydać, by latać zwykłym samolotem w aeroklubie. Czy dziś dostanie się do szkoły lotniczej w Dęblinie jest marzeniem młodych ludzi? Chyba nie do końca... A przed wojną to była absolutnie legendarna wręcz szkoła! I młodzi ludzie szli tam, już umiejąc latać. Instruktorzy z Dęblina mieli z kogo wybierać najlepszego „narybek”, bo młodzież była wtedy kompletnie zakochana w lotnictwie. Państwo oczywiście wspierało tę fascynację, a córka Marszałka Jadwiga Piłsudska była twarzą Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej (przemianowanej z Ligi Obrony Powietrznej Państwa w 1928 r.).

Trudno też chyba nam dziś zrozumieć, jaką rangę mieli w ówczesnym społeczeństwie lotnicy. Bo chyba nie tylko Żwirko i Wigura rozpalali wyobraźnię Polaków?

Lotnicy byli celebrytami tamtych czasów. Przy Żwirce i Wigurze Robert Lewandowski nie jest dziś specjalnie popularny. Jednak rzeczywiście nie tylko oni mieli na swoim koncie niesamowite osiągnięcia, które radowały całą Polskę. Mamy też choćby Stanisława Skarżyńskiego, który dokonał niemożliwego.

W 1933 r. zasłynął lotem z zachodniego wybrzeża Afryki do Brazylii. Najciekawsze jednak jest to, czym leciał...

I chociaż być może niektórym ciężko będzie w to uwierzyć, to jego rekord w tej kategorii nie został pobity do dziś! Skarżyński leciał w pojedynkę samolotem RWD-5, ważącym niecałe 430 kg. W miejscu dla drugiego członka załogi umieszczono zbiornik z paliwem. Nasz

pilot leciał ze świadomością, że w przypadku awarii nie ma szans na przeżycie. Gdy wylądował w brazylijskim Maceió, nikt początkowo nie wierzył mu, że przyleciał z Senegalu. Tak małym samolotem? To było przecież niemożliwe! Przy czym Skarżyński leciał nie w kombinezonie, tylko w tweedowym garniturze, z termosem i paroma tabliczkami wedlowskiej czekolady. I w ten sposób po prostu przyleciał sobie przez Atlantyk! Podkreślmy, że RWD-5 nie był samolotem w naszym potocznym wyobrażeniu, tylko właściwie samolotem złożonym z metalowych rurek, płótna i kawałków drewna.

Gdy potem dziennikarze zapytali Skarżyńskiego, czy miał ze sobą jakiś spadochron i ponton, on odpowiedział tylko: „Ale dlaczego? Na środku Atlantyku ktoś by mnie szukał?”. To był właśnie ten typ człowieka, który tak fascynował społeczeństwo. Informacja o jego wyczynie zrobiła nieprawdopodobne wrażenie na całym świecie, nie mówiąc już o Polsce. W kraju Skarżyński awansował na bożyszcze tłumów. A przy tym tak brawurowy lot nie był dla niego niczym nowym. Wcześniej odbył lot dookoła Afryki, który również odbił się szerokim echem po całym świecie.

Wśród tych niesamowitych wyczynów mamy też lot Bolesława Orlińskiego i Leonarda Kubiaka do Tokio. Był to wieloetapowy lot odkrytym samolotem. Nasi lotnicy lecieli właściwie nad nicością. Gdyby maszynie stało się coś poważniejszego, to zapewne do dziś nikt by nie odnalazł ich kości.

Panowie dominowali w tej dyscyplinie, ale Polki również dokonywały niezwykłych wyczynów. Być może nieco zapomniana dziś Wanda Modlibowska

była jedną z najwybitniejszych szybowniczek ówczesnego świata, którą w II RP kojarzył niemal każdy. Ci ludzie naprawdę mieli status megagwiazd.

Nawiasem mówiąc, obecnie najlepszym lotnikiem szybowcowym na świecie jest Polak. Bardzo niewielu naszych rodaków zna jego nazwisko. Człowiekiem tym jest Sebastian Kawa. 80 lat temu byłby on celebrytą i większość dzieciaków kojarzyłaby jego twarz.

Dlaczego 90 lat temu pilotowanie było w Polsce dużo bardziej osiągalne dla zwykłego człowieka niż dziś, kiedy standard życia jest generalnie dużo wyższy niż w II RP?

Weźmy przykładowo RWD-13, czyli jedną z najładniejszych moim zdaniem konstrukcji lotniczych z czasów przedwojennych. Oczywiście mamy taki samolot w zbiorach naszego krakowskiego muzeum. Kosztował on ok. 14 tysięcy przedwojennych złotych. Czy to dużo? Prezydent Mościcki pobierał wówczas



Okładki miesięcznika „Lot Polski” – pisma Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej FOT. MUZEUM LOTNICTWA POLSKIEGO

pensję w wysokości 3,8 tys. zł miesięcznie, a polski fiat kosztował 4–5 tys. zł. Dziś w cenie trzech popularnych samochodów na pewno nie kupimy nowego samolotu. To była tania, ale bardzo dobra maszyna. Takim samolotem latał choćby właściciel Wedla.

Samoloty sportowe były wówczas tanie i proste. Tak samo było z szybowcami. Słynny twórca tych maszyn Wacław Czerwiński w 1934 r. wydał książeczkę dla szkolnych warsztatów szybowcowych, w której pokazał, jak je budować tanim kosztem. W ciągu dwóch tygodni grupa dzieciaków była w stanie zbudować swój własny szybowiec, który był bezpieczny! W ten sposób najłatwiej było się oswoić z powietrzem. W II RP liczba szkół szybowcowych była nieporównywalna z dzisiejszymi warunkami. Przedwojenna Polska była pod tym względem zupełnie innym światem. Odpowiedzmy sobie na pytanie: Co dziś musiałoby się stać, żeby ulice całej Warszawy wypełniły się na wieść o sukcesie Polaków?

Wygrana w mistrzostwach świata w piłce nożnej?

Myślę, że to dobre porównanie. A tak właśnie witani byli nasi słynni Żwirko i Wigura. Obaj lotnicy dorobili się statusu niemal świętych. Jeżeli nawet dziś, 90 lat po ich zwycięstwie w zawodach Challenge i tragicznej śmierci w wypadku lotniczym, do którego doszło niecałe dwa tygodnie później, Żwirko i Wigura są synonimem polskiego lotnictwa, to możemy sobie chyba wyobrazić, jaką estymą cieszyli się w II RP. Ale w tej beczce miodu jest też łyżka dziegciu. Polska stała się w pewnym sensie ofiarą własnego sukcesu.

W jakim sensie?

W drugiej połowie lat 30. byliśmy tak przekonani, że jesteśmy wspaniali, iż nie zauważyliśmy wielkiej zmiany, która właśnie zachodziła w piorunującym tempie. Jak już wspominałem, w 1935 r. PZL P.11 uznany został za najlepszy myśliwiec na świecie. A jednak zaledwie cztery lata później „jedenastka” była już samolotem przestarzałym.

Nie da się ukryć, że np. taki Messerschmitt Bf 109 był maszyną zupełnie innej klasy. Jak to się stało, że Polacy nagle znaleźli się w tyle?

W 1919 r. w Wersalu podjęto decyzję, że Niemcy będą pozbawione możliwości rozwijania swojej własnej technologii



Doktor habilitowany Krzysztof Mroczkowski przy samolocie PWS-26
FOT. MUZEUM LOTNICTWA POLSKIEGO

lotniczej. Polska wskoczyła więc w miejsce, które właśnie się zwolniło. Adolf Hitler po dojściu do władzy nie bał się reakcji aliantów zachodnich, przeznaczył ogromne środki na konstruowanie nowoczesnych maszyn, uwalniając tym samym niesamowity potencjał niemieckiego przemysłu. Gdy Polacy cieszyli się, że nasz samolot PZL P.24, ulepszony kuzyn „jedenastki”, jest w stanie lecieć z prędkością 480 km/h, dwa tygodnie później Niemcy przetestowali samolot z napędem odrzutowym...

Na etapie popularnego przemysłu lotniczego złotego okresu awiacji byliśmy wraz z Brytyjczykami i Francuzami tuzami w Europie. Do Ameryki było nam wprawdzie daleko, ale USA generalnie wyprzedzały wszystkich innych o kilka długości. W warunkach europejskich byliśmy na mistrzowskim poziomie, ale gdy Hitler zwolnił hamulec powstrzymujący niemiecki przemysł lotniczy, Niemcy byli gotowi do skoku do innej „galaktyki”.

Polska tymczasem miała swoje ograniczenia ekonomiczne, których nie dało się przezwyciężyć w ciągu dwudziestolecia...

Tak, smutna prawda jest taka, że po prostu nie mieliśmy pieniędzy. Dlaczego sprzedawaliśmy PZL P.24 na eksport, a nie wprowadzaliśmy tej maszyny na własne wyposażenie? Ponieważ naszego państwa nie było stać na taki samolot... Te maszyny kupili m.in. Grecy i z powodzeniem używali ich w wojnie przeciwko Włochom.

Z drugiej strony jestem przeciwnikiem powtarzania propagandowych frazesów deprecjonujących wkład obozu sanacji w rozwój naszego kraju. Polska armia nie była w 1939 r. „malowana”, nasi ułani nie

atakowali czołgów lancami, a samoloty nie były z papieru. Nasze lotnictwo nie dorównywało wówczas niemieckiemu, ale nie byliśmy bezsilni na niebie.

1 września 1939 r. mieliśmy 400 samolotów.

Mówimy tu jedynie o pierwszej linii. I te samoloty sprawiały Niemcom spore problemy. Wrzesień '39 nie był dla Luftwaffe miłym i przyjemnym spacerkiem. Gdyby Niemcom tak dobrze szło na wojnie z Polską, to nie musieliby walczyć z nami ponad miesiąc. Nie zapominajmy, że Polska stawiała opór Niemcom podobnie długo jak Francja, która była przecież uważana za mocarstwo i miała wówczas armię równorzędną III Rzeszy pod względem wielkości. A pamiętajmy, że Francji nie zaatakowały dwa państwa – Niemcy i Słowacja – a trzecie dołączyło trzy tygodnie później...

Upadek II RP nie zakończył chyba od razu tego złotego okresu polskiego lotnictwa?

Polscy piloci zdziwiali Brytyjczyków, broniąc ich nieba, a także wielu polskich inżynierów wyjechało z kraju i za granicą świetnie realizowało swoje talenty.

Jerzy Dąbrowski, „ojciec” najlepszego polskiego bombowca, czyli PZL P.37 „Łoś”, uczestniczył w prowadzonym przez NASA programie Gemini oraz był szefem nadzoru przy produkcji naddźwiękowego bombowca B-58 Hustler. Z kolei Tadeusz Ciastuła tworzył w Anglii śmigłowce. Jego Lynx to do dziś podstawowy śmigłowiec armii brytyjskiej.

Wsiewołod Jakimuk po Puławskim przejął projektowanie maszyn w PZL. Po ewakuacji z Polski pracował we Francji, potem w Kanadzie zaprojektował dla zakładów De Havilland samolot o wdzięcznej nazwie „Beaver”. Te jego „bobry” latają zresztą do dziś. Gdy wrócił do Francji, projektował aerodynamikę dla Concorde'a...

Polscy inżynierowie, wykształceni w tej biednej, tak często pogardzanej przedwojennej Polsce, wyjeżdżali za granicę i robili wrażenie na swoich kolegach po fachu, bo znali się na rzeczy. Te osiągnięcia nie były przypadkowe – II RP naprawdę była zakochana w lotnictwie i ta miłość była bardzo owocna.

© © Wszelkie prawa zastrzeżone

Doktor habilitowany Krzysztof Mroczkowski

jest historykiem, pracownikiem Uniwersytetu Rzeszowskiego, zastępcą dyrektora ds. naukowych Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie.

Latający smok polskiego Włocha



FOT. DOMENA PUBLICZNA

Wojciech Simon

Polski wynalazca włoskiego pochodzenia był architektem, budowniczym, dyplomatą, dworzaninem, egiptologiem, fizykiem, geografem, geodetą, meteorologiem, mincerzem... Jest zaliczany do najwybitniejszych prekursorów światowego lotnictwa

Prekursor awiacji urodził się w 1617 r. w rodzinie zubożałej szlachty w Agordo na północy Włoch. Zanim przeprowadził się nad Wisłę, studiował nauki matematyczno-przyrodnicze oraz architekturę na uniwersytetach w Padwie i w Wenecji. Jako 20-latek po ukończeniu studiów wyruszył do Egiptu, gdzie sporządził m.in. mapę triangulacyjną oraz prowadził wykopaliska w Gizie i Memfis. Po czterech latach wrócił do Europy. W Wiedniu nauczył się mincerstwa i wyruszył do Polski. Od 1624 r. mieszkał w Krakowie, a cztery lata później przeprowadził się do Warszawy, gdzie został nadwornym architektem króla Władysława IV.

W latach 60. jako królewski architekt i budowniczy odpowiadał m.in. za odbudowę zniszczonego przez wojska szwedzkie Pałacu Kazimierzowskiego przy Krakowskim Przedmieściu, którą zlecił król Jan Kazimierz. Wcześniej pełnił również służbę dyplomaty, a podczas potopu szwedzkiego za własne pieniądze wystawił oddział wojska, który pod wodzą Stefana Czarnieckiego walczył z najeźdźcą. W roku 1658 wraz z bratem oficjalnie wystąpił o przyznanie polskiego szlachectwa, co w głosowaniu zatwierdził Sejm, przyznając Polakowi z wyboru indygenat oraz własny herb. Majątek zbił jako dzierżawca królewskich mennic. Zarzucano mu wprawdzie, że

bił więcej monet, niż powinien, i zaniżał zawartość kruszcu w monetach, ale złamana prawa mu jednak nie udowodniono. Jednocześnie utrzymywał dobre stosunki z królem Janem III Sobieskim oraz Janem Heweliuszem – temu ostatniemu Boratyni dostarczał soczewek i teleskopów. Mógł też liczyć na przychylność Paców i Radziwiłłów.

„LATANIE NIE JEST NIEMOŻLIWE”

Jako fizyk i inżynier opracował wiele ciekawych wynalazków. To jemu przypisuje się skonstruowanie mikrometru oraz specjalnych pomp wykorzystujących do czerpania wody energię wiatru.

Boratyni napisał również traktat pt. „Il volare non e imposible come fin hora universalmente e stato creduto” („Latanie nie jest niemożliwe, tak jak to dotychczas powszechnie sądzono”). I nie poprzestał na teorii ani szkicach. Ponad 130 lat wcześniej, niż balon braci Montgolfier wzniósł się na wysokość ok. 2000 m (w 1783 r.), nasz polski Włoch przekonywał, że latanie jest możliwe m.in. za pomocą gazu lżejszego od powietrza. Boratyni uznał jednak, że najlepszym sposobem na spełnienie marzeń o lataniu jest ornitopter, a więc przypominająca wyglądem smoka maszyna latająca napędzana ruchem nośnym skrzydeł, których praca naśladowałaaby ruchy ptaków. Według Boratyniego maszyna taka powinna być wyposażona w sześć par skrzydeł: cztery nośne i dwa zapewniające napęd. Wszystkie miały być połączone mechanizmem synchronizującym ich ruchy i poruszać się dzięki pracy członków załogi.

Pierwszy polski dwuosobowy skrzydłowiec, a więc ornitopter Boratyniego, powstał na przełomie lat 1647 i 1648. Przystosowany zarówno do lądowania na stałym gruncie, jak i do wodowania Smok miał ok. 150 cm długości i napędzany był za pomocą napiętych sprężyn, które przenosiły energię do skrzydeł za pomocą

systemu kół oraz dźwigni. Konstrukcja z drewna, wielorybich kości i tkaniny miała unosić się w powietrzu „za pomocą sznurka poruszającego sprężyny i kółka wewnątrz”. „Podniebne eksperymenty” polskiego Włocha wzbudziły sporą sensację, a europejski rozgłos nadała im paryska „Gazetter”, publikując w styczniu 1648 r. materiał, w którym naoczny świadek prób lotów Smokiem twierdził, że podczas jednej z prób maszyna Boratyniego zdołała unieść w powietrze aż trzy osoby. Podczas jednej z prób doszło niestety do uszkodzenia mechanizmu, przez co konstrukcja z nieruchomymi skrzydłami runęła na ziemię. Niezrażony niepowodzeniem wynalazca szybko zbudował kolejny egzemplarz, tym razem modyfikując projekt tak, aby dało się go rozłożyć na kilka części.

Prace nad maszyną finansował król Władysław IV, który liczył ponoć, że konstruktorowi uda się stworzyć maszynę, która w ciągu 12 godzin będzie w stanie przelecieć z Warszawy do Stambułu. Po śmierci króla finansowanie lotów się skończyło, bo doradcy Jana Kazimierza odradzili mu wydawanie pieniędzy na tego typu eksperymenty.

NA USTACH ŚWIATA

O maszynie Boratyniego pisali znani współcześni uczeni i poeci, jak Cyrano de Bergerac, Christiaan Huygens, Marin Mersenne czy Johann Joachim Becher. Kilka stuleci później powstało zaś wiele przykładów ornitopterów, które rzeczywiście są w stanie latać. © © Wszelkie prawa zastrzeżone

Bibliografia:

Glas A., „Polskie konstrukcje lotnicze 1893–1939”, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności 1976.
Orłowski B., „Tytus Liwiusz Boratyni. Inżynierowie polscy XIX i XX wieku. 100 najwybitniejszych polskich twórców techniki”, red. Józef Płatowicz, Polskie Towarzystwo Historii Techniki 2001.
Żukowski J., „Latający smok i amfibibia, czyli jak Władysław IV o księżycu konferował”, Wilanow-palac.pl, dostęp on-line 15.08.2022.

Stery Rudlickiego

Wojciech Simon

Jerzy Rudlicki, wojskowy pilot i konstruktor, doskonale znał realia walki powietrznej i międzynarodowych misji. Tylko w Polsce opracował kilkanaście prototypów maszyn

Pochodzący z Odessy syn inżyniera od małego wykazywał talent i pasję konstruktorską. Jako 14-latek stworzył projekt amatorskiej nadawczo-odbiorczej iskrowej stacji telegraficznej z zapisem literowym. Jako 15-latek zaczął tworzyć wielkie latawce, a już jako 16-latek rozpoczął konstruowanie szybowców, na których wykonywał loty, holując maszyny własnej konstrukcji na linie ciągniętej przez konie. Co prawda, pierwszy lot zakończył rozbiem szybowca, ale kolejne zakończyły się już sukcesami. W sumie w ciągu czterech lat zbudował kilkanaście szybowców, a ostatnie modele były już wyposażone w układ sterowania, kołowe podwozie, a także siedzące miejsce dla pilota, który nie musiał już wisieć na skrzydle. W latach 1912–1913 Jerzy Rudlicki zaprojektował swój pierwszy jednomiejscowy samolot R-1 z silnikiem o mocy 24 KM. W 1914 r. młody konstruktor – miał wówczas 21 lat – przystąpił do budowy maszyny.

Samolot uległ zniszczeniu, gdy Jerzy Rudlicki był na froncie. Na polecenie polskich oddziałów wojskowych w Mińsku Litewskim wyjechał przez Suez do Marsylii, gdzie skierowano go oddziałów lotniczych armii gen. Hallera we Francji. Nauczył się tam pilotażu samolotu Bréguet XIV, a więc lekkiego bombowca i samolotu rozpoznawczego z czasów pierwszej wojny światowej.

Do Polski przyjechał w lutym 1919 r. wraz z armią Hallera, a już we wrześniu jako kapitan pilot i dowódca 16. eskadry wywiadowczej brał udział w wyprawie kijowskiej, ofensywie na Grodno i operacjach gen. Żeligowskiego. Po zakończeniu działań wojennych uzyskał tytuł inżyniera

w École Supérieure d'Aéronautique w Paryżu, zdobywając wyróżnienie za najlepszy projekt dyplomowy samolotu. W stolicy Francji pracował przez trzy lata, odbierając silniki do samolotów zamówionych przez polskie wojsko. Od 1925 do 1926 r. pracował jako szef działu doświadczalnego w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa (IBTL). W roku 1927 został zaś naczelnym konstruktorem Działu Lotniczego w lubelskich Zakładach Mechanicznych Plage i Laśkiewicz. W ciągu dziewięciu lat opracował na tym stanowisku kilkanaście bardzo dobrych prototypów samolotów zarówno wojskowych, jak i cywilnych. Wszystkie były oznaczone nazwą Lublin oraz symbolem „R” od nazwiska konstruktora.

Wśród nich były maszyny rozpoznawcze, a także R-VIII, czyli dwumiejscowy samolot wywiadowczo-bombowy (został skierowany do produkcji seryjnej dla lotnictwa wojsk lądowych i dla Marynarki Wojennej), oraz R-X, czyli dwumiejscowy samolot łącznikowy, za którego sterami inż. Wacław Makowski, Kawaler Orderu Virtuti Militari, dokonał pierwszego przelotu bez lądowania z Poznania do Barcelony (1800 km), a w roku 1932 kpt. Stanisław Karpiński wykonał rajd nad Afryką i Azją o długości ponad 14 tys. km.

Najpopularniejszym samolotem autorstwa Rudlickiego był łącznikowo-obszerny model R-XIII, popularnie zwany Pasikonikiem (łącznie wszystkich jego wersji wyprodukowano aż 273 egzemplarze). Z kolei R-XVIIb – pierwszy polski samolot sanitarny – w 1933 r. zwyciężył w konkursie lotnictwa sanitarnego w Madrycie. Inżynier Rudlicki był również autorem prototypu największego samolotu zbudowanego w Polsce w okresie międzywojennym. Skonstruowany w roku 1935 pięciomiejscowy wodnosamolot torpedowo-rozpoznawczy Lublin R-XX miał rozpiętość skrzydeł wynoszącą aż 25,4 m, a dwa dziewięciocylindrowe silniki gwiazdowe Bristol Pegasus II o mocy 635 KM potrafiły rozpędzić maszynę do maksymalnej prędkości wynoszącej 250 km/h. Zasięg operacyjny maszyny uzbrojonej w cztery karabiny maszynowe, torpedę podwieszaną pod



FOT. DOMENIA PUBLICZNA

kadłubem oraz bomby o łącznej wadze 1000 kg wynosił pół tysiąca kilometrów, a maksymalny aż 1200 km.

Słynny polski konstruktor zapisał się też na kartach historii lotnictwa jako twórca pierwszego w Polsce wciągane go podwozia, a także wyjątkowo skutecznych skośnych sterów w kształcie litery V, znanych jako usterzenie motylkowe lub po prostu usterzenie Rudlickiego.

W 1935 r., po upaństwowieniu zakładu w Lublinie, urzędnicy pozbawili go pracy. Do wybuchu drugiej wojny światowej utalentowany konstruktor żył więc, prowadząc gospodarstwo rolne. Podczas wojny inżynier pilot został ewakuowany do Francji, a następnie do Wielkiej Brytanii. Rudlicki podczas wojny stworzył wiele przydatnych wynalazków, poczynając od nadajnika, przez bomby lotnicze, a kończąc na zrzutniku bomb oświetlających służących obrońcom podczas bombardowania.

Od 1943 r. pracował w filii amerykańskiej wytwórni lotniczej Lockheed przy 3 Base Air Depot US Air Force w Belfasce, gdzie skonstruował m.in. wyrzutnik do powierzchniowych bombardowań stosowany w bombowcach Boeing B-17 („Latających Fortecach”). Po wojnie pracował w Stanach Zjednoczonych. Zmarł w 1977 r. w Fort Lauderdale na Florydzie.

© © Wszelkie prawa zastrzeżone

Bibliografia:

- Czajka W., „Jerzy Rudlicki, konstruktor zapomniany?”, „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska” 2005.
- Glass A., „Polskie konstrukcje lotnicze 1983–1939”, Warszawa 1976.
- Glass A., „Polskie konstrukcje lotnicze do 1939 r.”, Stratus 2004.
- Konieczny J.R., „Złoty jubileusz Jerzego Rudlickiego”, „Skrzydła Polska” 1959, R. 15.
- Morgala A., „Samoloty w polskim lotnictwie morskim”, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 1985.

Pochodzący z Lublina inżynier był absolwentem wydziału mechanicznego Politechniki Warszawskiej. Jeszcze podczas studiów konstruował szybowce w ramach Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów. Po uzyskaniu dyplomu odbył roczną praktykę w zakładach Brégueta we Francji, rozległą wiedzę i odważnymi koncepcjami konstruktorskimi zdobył uznanie Francuzów. Po powrocie do Polski ukończył Szkołę Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Ławicy niedaleko Poznania oraz Szkołę Pilotów w Bydgoszczy. W 1927 r. dostał pracę w Centralnych Warsztatach Lotniczych w Warszawie, które w 1928 r. zostały przekształcone w Państwowe Zakłady Lotnicze. To tu na zlecenie władz wojskowych rozpoczął pracę nad stworzeniem nowoczesnego polskiego myśliwca. Pod koniec 1928 r. projekt prototypu był już gotowy. Harcerz i patriota wiedział, że Polska, aby przetrwać, potrzebuje najlepszych samolotów, do swego myśliwca wprowadził więc wiele niezwykle nowoczesnych rozwiązań.

NAJLEPSZE POLSKIE MYŚLIWCE

Górnołat z rządowym silnikiem dużej mocy był samolotem przełomowym pod wieloma względami. W czasach, gdy wielu doświadczonych projektantów tworzyło nadal drewniane dwupłatowce, jedynie kadłuby robiąc ze stalowych rurek, ambitny polski inżynier opracował samolot o nowoczesnej metalowej konstrukcji.

Sensacją było również zastosowanie przez Puławskiego zwężonego przy kadłubie płata o kształcie skrzydła mewy, dzięki któremu konstruktorowi znacząco udało się powiększyć widoczność pilota myśliwca przy zachowaniu dużej wytrzymałości konstrukcji. „Mewi płat” szybko zaczął być nazywany „płatem polskim” lub „płatem Puławskiego”, co zostało potwierdzone patentem wydanym konstruktorowi w maju 1931 r. Rozwiązanie to było w kolejnych latach chętnie kopiowane przez konstruktorów szybowców, a także maszyn amerykańskich (Martin „Mariner”), rosyjskich (Berijew Be-6 oraz Polikarpow I-15) czy włoskich (Romeo 43 i Romeo 44).

Nowatorskim i również zastrzeżonym patentem rozwiązaniem było także zastosowanie tzw. podwozia nożycowego z amortyzatorami wewnątrz kadłuba. Rozwiązanie było wyjątkowo praktyczne – nie tylko zmniejszało opory samolotu,



Zygmunt Puławski w czasie służby wojskowej, 1927 r. FOT. DOMENA PUBLICZNA

Pionier

polских myśliwców



Jacek Przybylski

Był świetnym pilotem i piekielnie utalentowanym inżynierem mechanikiem, który w latach 30. XX w. należał do ścisłej czołówki światowych konstruktorów lotniczych. To on opracował przełomowe rozwiązanie zwane dziś płatem Puławskiego. Jako twórca m.in. pierwszego polskiego myśliwca PZL P-1 Zygmunt Puławski miał też gigantyczny wpływ na rozwój lotnictwa w Polsce

lecz także chroniło amortyzatory przed zanieczyszczeniem i niskimi temperaturami, pozwalając pilotom na korzystanie również z niewielkich, trawiastych lotnisk polowych.

Już w 1929 r. prototyp samolotu myśliwskiego PZL P-1 konstrukcji młodego ambitnego inżyniera został oblatany przez pilota doświadczalnego, wojskowego i sportowego płk. Bolesława Orlińskiego (tego samego, który trzy lata wcześniej otrzymał cesarski Order Wschodzącego Słońca za dokonanie słynnego przelotu z Warszawy aż do Tokio). Drugi, udoskonalony prototyp ze wzmocnioną konstrukcją oblatano w 1930 r.

W połowie 1930 r. samolot PZL P.1 (jako SP-ADO) okazał się bezkonkurencyjny na Międzynarodowym Konkursie Samolotów Myśliwskich w Bukareszcie. Wojskowy pilot płk Jerzy Kossowski za jego sterami odniósł zwycięstwo aż w ośmiu z piętnastu konkurencji, zostawiając w tyle niemieckiego Junkersa K-47, holenderskiego Fokkera D-XVI, a także konstrukcje francuskie i brytyjskie. Samolot rozstawił nazwisko Puławskiego oraz Państwowe Zakłady Lotnicze.

Puławski nie spoczął na laurach. W grudniu 1930 r., podczas salonu lotniczego w Paryżu na Le Bourget, zadebiutował zwrotny model PZL P.6 o lekkiej, półskorupowej konstrukcji, który potrafił rozwinąć szybkość nawet 302 km/h. Samolot uzbrojony w dwa karabiny maszynowe kaliber 7,9 mm spotkał się z entuzjastycznym przyjęciem recenzentów. Brytyjski „The Aeroplane” pisał wprost, że nowa polska konstrukcja „o milę wyprzedza wszystkie inne” samoloty zbudowane na Starym Kontynencie. Ciepłych słów nie szczędzili także sami Francuzi, którzy m.in. na łamach pisma „Les Ailes” zauważyli, że PZL P.6 to konstrukcja będąca dowodem na to, że polski przemysł lotniczy potrafi produkować dobre, interesujące samoloty. Na przełomie sierpnia i września 1931 r. płk Bolesław Orliński za sterami PZL P.6 dał popis mistrzowskich akrobacji podczas amerykańskich zawodów National Air Races w Cleveland, sprawiając tym samym, że sława PZL i inżyniera Puławskiego dotarła do ocean.

PZL P.6 nie wszedł jednak nigdy do seryjnej produkcji, ponieważ Puławski pracował już na jego bazie nad wersją PZL P.7, swoją najbardziej udaną i zdecydowanie najsłynniejszą konstrukcją myśliwca, która weszła do seryjnej produkcji i do

uzbrojenia polskiego wojska. Puławski zaprojektował też PZL P.8 z silnikiem rzędowym, a także rozpoczął pracę nad legendarną „jedenastką”, czyli PZL P.11.

OSTATNI LOT

21 marca 1931 r. po godz. 14. Zygmunt Puławski wystartował z lotniska na Polu Mokotowskim w Warszawie na pokładzie amfibii własnego projektu. Pierwszą polską maszynę przystosowaną do lądowania na wodzie – nazwaną PZL.12 lub PZL.12H – młody inżynier skonstruował głównie po to, aby móc lądować na wodzie w pobliżu Kazimierza nad Wisłą, dokąd na plenery malarskie jeździła wybranka jego serca Hanna Henneberg, pierwsza kobieta, która w Aeroklubie Warszawskim zdobyła dyplom pilota.

Dyrekcja PZL chciała, aby prototyp najpierw przetestował profesjonalny pilot oblatywacz. Niestety, młody konstruktor uparł się, by samemu siedzieć za sterami samolotu, a choć inżynierem był genialnym, to o jego umiejętnościach pilotażu współcześni nie wypowiadali się w samych superlatywach. Puławski wystartował przy bardzo trudnych warunkach i silnym, porywistym wietrze. Samolot rozbił się na skrzyżowaniu ulic Słupeckiej, Kaliskiej i Sękocińskiej. Ranny konstruktor zmarł w drodze do szpitala. Został pochowany w Lublinie na cmentarzu przy ul. Lipowej. Miał zaledwie 29 lat.

„Śmierć Zygmunta nikogo nie zdziwiła, miał kiepską bardzo opinię jako pilot, a już wyraźnie nie miał kwalifikacji na oblatywacza” – wspominał jego kolega konstruktor z PZL Stanisław Prauss. Niewykluczone, że bezpośrednią przyczyną tragedii było zerwanie się 80-kilogramowego betonowego bloku, który został przypięty pasami na miejscu pasażera.

TRAGEDIE POLSKIEGO LOTNICTWA

Po śmierci Puławskiego projekt słynnej „jedenastki”, czyli PZL P.11, został zmodyfikowany i ukończony przez Wsiewołoda Jakimiuka. „Jedenastka” stała się zaś podstawowym myśliwcem w wojnie w 1939 r. Jakimiuk opracował również kolejne wersje słynnego myśliwca, w tym P.24, który produkowany był przez Polaków na eksport do Rumunii, Grecji czy Turcji.

W 1932 r. prezydent Ignacy Mościcki odznaczył Puławskiego pośmiertnie Złotym Krzyżem Zasługi „za zasługi w rozwoju wojskowej konstrukcji

lotniczej”. Polska zbyt wcześnie straciła znakomitego konstruktora, który do wybuchu drugiej wojny światowej mógł zaprojektować jeszcze bardziej nowoczesne maszyny (PZL P.7 w 1939 r. był już konstrukcją dość mocno przestarzałą). „Kto wie, jakie samoloty posiadalibyśmy we wrześniu 1939 r. Na jakich myśliwcach startowaliby do lotu nasi piloci, kto wie, czy nie zdołalibyśmy dorównać, jeśli nie ilościowo, to jakościowo maszynom hitlerowskim, gdyby nie bolesny fakt tragicznej śmierci inż. Zygmunta Puławskiego” – pisał Bohdan Arct, pisarz i pilot ze słynnego „Cyrku Skalskiego”, czyli Polskiego Zespołu Myśliwskiego.



Policjant przy szczątkach samolotu amfibii PZL.12, który rozbił się na warszawskiej Ochocie. W katastrofie zginął inż. Zygmunt Puławski

FOT. NAC

Niestety, bezsensowna śmierć Puławskiego – który podczas swojej wyjątkowo krótkiej kariery zdołał opracować aż sześć typów samolotów – nie była jedynym przypadkiem, gdy tragiczne wydarzenie zatrzymało postęp polskiego lotnictwa. W wieku zaledwie 33 lat odszedł również Stanisław Nowkuński, świetny polski inżynier i znakomity konstruktor silników lotniczych stosowanych w polskich samolotach z lat 30. XX w. (głównie RWD) – zginął tragicznie podczas zejścia z Czarnego Szczytu w Tatrach.

© © Wszelkie prawa zastrzeżone

Bibliografia:

Domański J., „1000 słów o samolocie i lotnictwie”, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1974.

Glass A., „Polskie konstrukcje lotnicze 1893–1939”, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności 1977.

Jędrzejewski J., „Polscy piloci doświadczalni”, Wydawnictwa Naukowe Instytutu Lotnictwa 2014.

Konieczny J.R., Malinowski T., „Mała encyklopedia lotników polskich”, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1983.

Rychter W., „Skrzydlate wspomnienia”, WKiŁ, Warszawa 1980.

Stańczyk T., „Ostatni lot Puławskiego”, „Biuletyn IPN Pamięć.pl”, nr 2/2012.



Triumf polskich skrzydeł

Wojciech Simon

Stanisław Skarżyński był prawdziwą legendą wśród polskich pilotów. As przestworzy nie tylko – mimo dwóch awarii silnika – w rekordowym czasie obleciał Afrykę, lecz także jako pierwszy Polak pokonał Atlantyk. W czasie wojny bohaterowo walczył z Niemcami

Zanim przyszedł as przestworzy usiadł za sterami, był jednym ze studentów Politechniki Warszawskiej. W listopadzie 1918 r. jako ochotnik wszedł w szeregi żołnierzy Wojska Polskiego. Podczas wojny polsko-bolszewickiej został dwukrotnie ranny: pod Połockiem i pod Radzyminem. Za udział w tej ostatniej bitwie, po której do końca życia kulał już na jedną nogę, podporucznik miał do wyboru: zakończyć służbę wojskową ze Srebrnym Krzyżem Orderu Virtuti Militari V klasy lub służyć dalej jako oficer w lotnictwie.

W 1925 r. – jako 26-latek – Stanisław Skarżyński ukończył Szkołę Pilotów w Bydgoszczy i służył w 1. Pułku Lotniczym w Warszawie. Jego prywatną pasją stały się zaś dalekie loty sportowe.

AFRYKA I ATLANTYK

Światową sławę przyniosła mu już podróż dookoła Czarnego Łądu. Za sterami dwumiejscowego samolotu łącznikowego PZL Ł.2 wraz z por. Andrzejem Markiewiczem kpt. Skarżyński wyruszył z Warszawy i poprzez Belgrad i Ateny dotarł do Kairu. Stamtąd trasa wiodła m.in. przez Chartum, Elisabethville, Léopoldville, Lagos, Abidżan, Bamako, Dakar, Port Etienne, Agadir, Villa Cisneros, Casablancę, Alicanter oraz Paryż. Polacy mimo ogromnych problemów z silnikiem pokonali od 1 lutego do 5 maja 1931 r. łącznie 25 770 km.

Swoją niezwykłą podróż opisał w wydanej jeszcze w 1931 r. przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej książce „25.770 kilometrów ponad Afryką”. A to wcale nie była jego największa przygoda!

RWD-5. Skonstruowany w latach 30. polski samolot turystyczno-sportowy o rozpiętości skrzydeł wynoszącej 10,2 m. Twórcami maszyny o charakterystycznym „rybim” kształcie byli Stanisław Rogalski, Stanisław Wigura i Jerzy Drzewiecki. W 1933 r. skonstruowano jednomiejscowy wariant RWD-5bis, w którym w miejscu tylnej kabiny zainstalowano dodatkowy zbiornik paliwa, a w skrzydłach kolejne dwa zbiorniki. W sumie pilot miał do dyspozycji 752 l paliwa. To właśnie na pokładzie tego samolotu – o numerze rejestracyjnym SP-AJU – Stanisław Skarżyński zdecydował się podjąć próbę pokonania Oceanu Spokojnego i łącznego dystansu 17 885 km na trasie z Warszawy do Rio de Janeiro.

Najtrudniejszy i najbardziej ryzykowany miał być przelot bez lądowania między Saint Louis w Senegalu a Maceió na wschodnim wybrzeżu Brazylii. „Jak można

FOT. WAC

w takiej łupince lecieć przez ocean? Jak się pan będzie orientował w locie bez sekstanu, bez radioaparatu? Nie ma pan spadochronu ani łodzi ratunkowej na wypadek katastrofy... To szaleństwo!” – próbował przekonywać Skarżyńskiego szef lotniska w Saint Louis.

Rzeczywiście RWD-5bis był maleńkim, ale bardzo dobrym samolotem. Co do spadochronu Stanisław Skarżyński celowo nie brał go na pokład samolotu, ponieważ był słusznie przekonany, że w razie katastrofy na środku oceanu i tak raczej nikt nie zdoła go uratować. Aby zrobić lepsze wrażenie po wylądowaniu, polski pilot celowo nie brał też kombinezonu i zamiast tego międzynarodowy rekord ustanowił ubrany w elegancki garnitur:

Z Afryki wystartował 7 maja 1933 r. punktualnie o godz. 23. Po 20 godzinach i 30 minutach – z czego 17 godzin i kwadrans stanął sam lot nad oceanem – odważny polski pilot wylądował w Brazylii. „W dniu św. Stanisława, w dniu tak tradycyjnie polskiego święta, kapitan Skarżyński spłacił dług społeczeństwu polskiemu w imieniu lotnictwa polskiego. Atlantykę zdobyty! Ha! Mało zdobyty, lecz zdobyty bezkonkurencyjnie!” – triumfowali w 1933 r. redaktorzy „Przeglądu Lotniczego”.

Dlaczego „zdobyty bezkonkurencyjnie”? Otóż Skarżyński, stawiając stopę na brazylijskim lotnisku, był nie tylko pierwszym Polakiem, który przeleciał Atlantykę, lecz także rekordzistą świata, którego wynik – 3582 km bez lądowania – był międzynarodowym rekordem odległości w klasie samolotów turystycznych do 450 kg. Za ustanowienie rekordu polski pilot otrzymał w 1936 r. od Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) prestiżowy Medal Louisa Blériota (do tej pory kpt. Stanisław Skarżyński to jedyny Polak, który otrzymał to wyróżnienie). Za lot nad Atlantykiem kapitan otrzymał również Order Odrodzenia Polski i awans na majora. Po powrocie ukończył Wyższą Szkołę Lotniczą w Warszawie i dowodził dywizjonem liniowym. Rok przed wybuchem wojny został zastępcą dowódcy 4. Pułku Lotniczego w Toruniu. W marcu 1939 r. awansowany na stopień podpułkownika, a w kwietniu mianowany prezesem Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej.

WALKA Z NIEMCAMI

Podczas wojny obronnej 1939 r. Skarżyński był szefem sztabu w Dowództwie Lotnictwa Armii Pomorze. Po ewakuacji przez Francję do Wielkiej Brytanii

„Czarna Jaskółka”

Kilka lat przed tym, gdy Stanisław Skarżyński dokonał pierwszego przelotu nad Oceanem Spokojnym, transatlantyckiego przelotu próbowali też inni polscy piloci.

3 sierpnia 1928 r. o godz. 4.45 39-letni Ludwik Idzikowski – doświadczony w walkach lotniczych absolwent Szkoły Pilotów w Sewastopolu – wyleciał z paryskiego lotniska Le Bourget samolotem Amiot 123 w kierunku Nowego Jorku. Towarzyszył mu nawigator Kazimierz Kubala. Obaj wiedzieli, że to trudne zadanie – żadnemu Polakowi wcześniej nie udało się bowiem przelecieć oceanu w trudniejszym, przeciwnym do wiatrów kierunku, czyli ze wschodu na zachód. Idzikowski i Kubala po pokonaniu 3200 km na pokładzie bombowca nazwanego „Marszałek Piłsudski” niemal w połowie trasy musieli zawrócić z powodu pęknięcia zbiornika oleju. Idzikowski wodował niedaleko od brzegu Hiszpanii. Załodze nic się nie stało, ale maszyna uległa istotnym uszkodzeniom. Ze składek Polonii amerykańskiej udało się kupić drugi egzemplarz samolotu Amiot 123, tym razem z mocniejszym silnikiem. Piloci wystartowali 13 lipca 1929 r. o godz. 3.45 z lotniska Le Bourget. Tym razem po pokonaniu nieco ponad 2,1 tys. km silnik zaczął niepokojąco zmniejszać obroty, więc załoga podjęła decyzję o lądowaniu na azorskiej wyspie Faial.

Jak donosił później lisboński dziennik „Diario de Noticias”, Polakom nie udało się dotrzeć do celu, a piloci musieli lądować na skalistej wyspie Graciosa. Niestety, samolot podczas lądowania uderzył w tradycyjny azorski kamienny murek. W efekcie doszło do skapotowania maszyny. Nawigator Kazimierz Kubala zdołał wyjść z katastrofy niemal bez szwanku, ale ranny pilot został zakleszczony w samolocie. Akcję ratowniczą utrudniały coraz większe ciemności, więc lokalni rolnicy rozpalili pochodnie – decyzja okazała się tragiczna w skutkach, bo ogień szybko zajął samolot i doprowadził do eksplozji maszyny. Ludwik Idzikowski spłonął żywcem uwięziony wewnątrz kabiny. Zwłoki pilota przetransportował do kraju ORP „Iskra”, który właśnie przebywał u brzegów Graciosy. Ciało witano z honorami w porcie w Gdyni, a następnie pochowano je na cmentarzu Powązkowskim w Warszawie, nadając pośmiertnie Idzikowskiemu Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski.

Kubala również powrócił do kraju, gdzie zarzucił przełożonym brak dbałości o stan polskiego lotnictwa – przegrał przed sądem proces o zniesławienie i został skazany na siedem miesięcy więzienia. Pozbawiony odznaczeń i zdegradowany nawigator po odzyskaniu wolności wyemigrował do São Paulo, gdzie przez ponad 40 lat prowadził udane życie przedsiębiorcy.

Pilot Stanisław Skarżyński swoje wspomnienia z udanego lotu nad Atlantykiem zadedykował Idzikowskiemu. Wielkiemu polskiemu pilotowi tomik poezji „Czarna Jaskółka” poświęciła również Julia Agneta Smoleńska.

mianowany komendantem Polskich Szkół Pilotów w Hucknall, a potem w Newton. Odważny polski pilot wojskowy – mimo już słusznego jak na lotnika wieku – brał udział w wielu lotach bojowych. Był komendantem dywizjonów bombowych 300 i 301. Na jego prośbę został również skierowany do odbicia lotów bojowych w polskim 305. Dywizjonie Bombowym. 25 czerwca 1942 r. jako drugi pilot bombowca Vickers Wellington brał udział w nalocie na Bremę. Samolot został trafiony w silnik i w drodze powrotnej musiał awaryjnie wodować na kanale La Manche. Polski kapitan ostatni opuścił maszynę i jako jedyny z załogi nie zdołał się uratować. 1 września 1942 r. został pośmiertnie mianowany pułkownikiem przez Naczelnego Wodza. Prezydent odznaczył go zaż Krzyżem Komandorskim z Gwiazdą Orderu Odrodzenia Polski. Lista jego wszystkich orderów, odznak i tytułów honorowych liczy kilkadziesiąt pozycji.

Po wojnie Stanisława Skarżyńskiego pochowano na cmentarzu w rodzinnej Warcie. W mieście tym wzniesiono również jego pomnik. Od 2009 r. imię płk. pil. Stanisława Jakuba Skarżyńskiego noszą zaż 8. Baza Lotnicza w Krakowie-Balicach, a także liczne szkoły i ulice. Oryginał samolotu RWD-5bis, który do Europy z Ameryki wrócił już na pokładzie statku, w 1939 r. ukradli Rosjanie.

© © Wszelkie prawa zastrzeżone

Bibliografia:

- Bąk Z., „Lulas Idzikowski nad Morzem Atlasu”, „Aeroplan” 03/2011, 04/2011.
Koniczyni J., Malinowski T., „Mała encyklopedia lotników polskich”, Warszawa 1983.
Pawlak J., „Polskie eskadry w latach 1918–1939”, Warszawa 1989.
Rolski T.H., „Uwaga, wszystkie samoloty!”, Instytut Wydawniczy PAX, Warszawa 1974.
Skarżyński S., „Na RWD-5 przez Atlantyki”, Warszawa 1934.
Seminarium „Stanisław Jakub Skarżyński – 80. rocznica przelotu przez Atlantyki”, <https://ilot.lukasiewicz.gov.pl/seminarium-stanislaw-jakub-skarzynski-80-rocznica-przelotu-przez-atlantyki/>, dostęp: 17.08.2022.

Wojciech Simon

Doświadczony pilot wojskowy Franciszek Żwirko oraz cywilny pilot, inżynier i konstruktor Stanisław Wigura stworzyli niepokonany duet lotniczych asów. W 1932 r. znakomici polscy piloci nie dali Niemcom szans na wygraną nawet wówczas, gdy międzynarodowe lotnicze zawody rozgrywano na lotnisku w Berlinie

Konkurs w Berlinie był kolejną edycją odbywających się co dwa lata od zaledwie 1928 r. międzynarodowych zawodów samolotów turystycznych. Zapoczątkowali je Francuzi. W 1930 r. wygrał w zawodach niemiecki lotnik Friedrich-Wilhelm „Fritz” Morzik – najlepszy z Polaków był wówczas poza pierwszą dziesiątką – w związku z tym to Republika Weimarska zyskała prawo do organizacji zawodów w roku 1932. Całe Niemcy liczyły na zwycięstwo swoich zawodników, tymczasem na maszt wciągnięto polską flagę, a w Berlinie odegrano polski hymn.

JAK PILOT Z MECHANIKIEM

Zanim to wszystko się wydarzyło, w 1929 r. młody student politechniki i konstruktor samolotów sportowych WR-1 oraz RWD-1 Stanisław Wigura poznał w Akademickim Aeroklubie w Warszawie Franciszka Żwirko, bardzo dobrego, doświadczonego pilota i instruktora lotniczego.

Starszy z nich, Żwirko – urodzony 16 września 1895 r. – miał na koncie służbę w rosyjskiej piechocie. We wrześniu 1921 r. udało mu się przedostać do Polski i zgłosił się do służby w lotnictwie. W 1923 r. ukończył już Szkołę Pilotów w Bydgoszczy, a rok później Wyższą Szkołę Pilotów w Grudziądzu. Pracował jako instruktor w Bydgoskiej Szkole Pilotów, a jednocześnie rozwijał pasję lotnictwa sportowego, uzyskując znakomite wyniki. Był pierwszym pilotem w historii, który odbył pierwszy lot nad Polską. Wraz z kpt. Władysławem Popielą zajął zaś drugie miejsce na 14 załóg w klasyfikacji ogólnej i pierwsze w locie okrężnym w międzynarodowych zawodach nazwanych I Lotem Małej Ententy i Polski w Ju-



Najsłynniejszy duet w przestworzach

gosławii. 16 października 1929 r. Żwirko wraz z inżynierem i konstruktorem samolotów Antonim Kocjanem ustanowił zaś pierwszy rekord lotniczy dla Polski, osiągając wysokość lotu 4004 m w klasie samolotów o ciężarze własnym do 280 kg.

W 1929 r. małomówny i zamknięty w sobie Żwirko został mianowany oficerem łącznikowym w Akademickim Aeroklubie Warszawskim, gdzie poznał energetycznego, wygadane go i młodszego o osiem lat Wigurę. Stanisław Wigura – urodzony 9 kwietnia 1903 r. – był młodym, bardzo zdolnym i ambitnym konstruktorem lotniczym, wykładowcą Politechniki Warszawskiej i inżynierem, który wraz ze Stanisławem Rogalskim i Jerzym Drzewieckim założył zakłady RWD. Trójka spotkała się podczas zajęć Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej, której współzałożycielem był właśnie Wigura. On też miał za sobą epizod w wojskach piechoty – w 1920 r. jako 17-letni uczeń służył w 8. Pułku Artylerii Polowej podczas wojny polsko-bolszewickiej, ale w międzywojniu był pilotem cywilnym, nie wojskowym.

W zespole konstruktorów Wigura odpowiadał za obliczenia dotyczące konstrukcji. Już w 1928 r. trzech zdolnych inżynierów stworzyło swój pierwszy sportowy samolot RWD-1. Oblotu dwumiejscowej maszyny dokonał Jerzy Drzewiecki, a oryginalna konstrukcja otrzymała wyróżnienie na II Krajowym Konkursie Awionetek. I chociaż RWD-1 powstał tylko w jednym egzemplarzu, to na bazie tej konstrukcji stworzono kilka bardzo udanych modeli samolotów sportowych: RWD-2 (zbudowano już cztery egzemplarze), RWD-3, RWD-4 (powstało dziewięć sztuk) oraz RWD-7.

Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura szybko się zaprzyjaźnili i stworzyli duet asów przestworzy tak zgrany, że gdy tylko pojawiali się na zawodach w kraju czy poza Polską, inni uczestnicy wdychali ciężko, bo wiedzieli, że ich szanse na zwycięstwo właśnie mocno spadły. Naprawdę nie ma w tym przesady. Żwirko jako pilot i Wigura jako mechanik osiągnęli sukces za sukcesem. Od 9 sierpnia do 6 września 1929 r. podniebny duet dokonał okrężnego lotu wokół Europy na pierwszym

Cywilny pilot, inżynier i konstruktor Stanisław Wigura (z lewej) i pilot wojskowy Franciszek Żwirko przed samolotem RWD-4, 1930 r.

FOT. NAC

etapów, podczas których sędziowie oceniali właściwości techniczne i wyposażenie samolotów (polskie konstrukcje okazały się w zasadzie najlepsze, bo na 107 punktów możliwych do zdobycia RWD-6 zgarnął 86, a PZL P.19 otrzymał 84 punkty).

Ważący 474 kg dwumiejscowy RWD-6 został tak skonstruowany, aby mógł się poruszać zarówno bardzo szybko (prędkość maksymalna wynosiła w teorii 215 km/h, ale w czasie zawodów udało się osiągnąć 216 km/h), jak i stosunkowo wolno (mógł lecieć, nie przekraczając 65 km/h). Jego zasięg wynosił ok. 850 km.

Na zawody, które trwały od 20 do 28 sierpnia, zgłosiło się niemal 70 zawodników. Najwięcej reprezentantów – bo aż 16 – miały Niemcy (na czele niemieckiej drużyny stał Friedrich-Wilhelm „Fritz” Morzik), Włosi – ośmiu, Francuzi – siedmiu. Czechosłowację reprezentowało czterech pilotów. Za faworytów bezsprzecznie uważani byli Niemcy. Było o co się bić, bo oprócz sławy na najlepszych czekały ogromne pieniądze: 100 tys. franków za pierwsze miejsce, 50 tys. franków za drugą pozycję i 25 tys. franków za trzecią lokatę.

Zawody podzielono na trzy części. Podczas pierwszej odbywały się próby techniczne: krótki start (30 punktów), krótkie lądowanie (30 punktów), mierzone również m.in. szybkość minimalną (50 punktów) i maksymalną (punkt za każde 3 km/h powyżej 200). W drugim etapie najwięcej punktów (107) można było dostać za wyposażenie i komfort samolotu. Premiiowano również łatwe rozkładanie i składanie skrzydeł, a co za tym idzie – łatwość hangarowania. Po dwóch pierwszych etapach pierwsze miejsce zajmował Colombo, drugie Żwirko, trzecie Lombardi, a czwarte ex aequo Spooner i Donati.

Trzecią i ostatnią kategorią zawodów był rajd dookoła Europy, za który można było zdobyć w sumie 220 punktów (56 proc. wszystkich możliwych do zdobycia na zawodach). Start przewidziano na 21 sierpnia, a zawodnicy na pokonanie wszystkich odcinków mieli tydzień. Trasa wiodła m.in. przez Warszawę, Kraków, Pragę, Brno, Wiedeń, Zagrzeb, Vicenzę, Rimini, Rzym, Florencję, Turyn, Cannes, Lyon, Stuttgart, Bonn, Paryż, Rotterdam, Hamburg, Göteborg i Berlin. W sumie do pokonania było 7359,4 km. Najszybszy w tej konkurencji był Niemiec „Fritz” Morzik, ale w ogólnej klasyfikacji Żwirko wyraźnie zwyciężył (461 punktów wobec 458 punktów Morzika).

„Porucznik Żwirko zwyciężąc w locie nad Europą” – krzyczał z pierwszej strony tytułu „Gońca Częstochowskiego” (nr 198/1932), „Wielki triumf Polski w locie dookoła Europy” – informował „Kurier Poznański” (nr 392/1932), „Lotnik polski Żwirko zwyciężąc w locie dookoła Europy” – cieszyła się redakcja „Gazety Szamotulskiej” (nr 98/1932).

O tym, jak wielką rangę miało to zwycięstwo, niech świadczy fakt, że właśnie w rocznicę zwycięstwa Żwirki i Wigury w Berlinie – 28 sierpnia – obchodzone jest co roku Święto Lotnictwa Polskiego.



Wojsko czeskie przekazuje trumny ze zwłokami Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury żołnierzom polskim na moście granicznym, 1932 r. FOT. NAC

Niestety, w 1934 r. nie minęły dwa tygodnie świętowania, a kraj niespodziewanie pogrążył się w rozpacz. 11 września 1932 r. Żwirko i Wigura zginęli w wypadku lotniczym w lesie pod Cierlickiem Górnym na Śląsku Cieszyńskim, gdy podczas burzy doszło do oderwania skrzydła samolotu RWD-6. Polacy mocno przeżyli śmierć swoich bohaterów. Wzdłuż drogi na cmentarz Powązkowski, którą postępował kondukt pogrzebowy, zebrało się ćwierć miliona osób. W ich pogrzebie wzięli udział marszałek Józef Piłsudski, prezydent Ignacy Mościcki oraz kilkuset lotników z różnych krajów. Zmarłych tragiczną śmiercią lotników u honorowano Krzyżami Kawalerskimi Orderu Polonia Restituta. Ich symboliczny grób i pomnik powstały również m.in. w Cierlicku.

© © Wszelkie prawa zastrzeżone

Bibliografia:

- Konieczny J., Malinowski T., „Mała encyklopedia lotników polskich”, Warszawa 1983.
 Konieczny P., „Challenge 1932”, infoLotnicze.pl, 28.08.2013.
 Krzyżan M., „Międzynarodowe turnieje lotnicze 1929–1934”, Warszawa 1988.
 Mordawski H., „Polskie lotnictwo wojskowe 1920–1939. Od triumfu do tragedii”, Znak 2011.
 Niestrawski M., „Polskie Wojska Lotnicze 1918–1920”
 Schier W., „Najsłynniejsze polskie sportowe samoloty wyczynowe”, Warszawa 2008.
 Żwirko H., „Franciszek Żwirko”, Warszawa 1988.

egzemplarzu samolotu RWD-2, pokonując w ciągu kilku tygodni niemal 5 tys. km.

W 1930 r. Żwirko i Wigura próbowali swoich sił w drugich Międzynarodowych Zawodach Samolotów Turystycznych Challenge 1930, ale ich RWD-4 doznał usterki silnika, przez co Polacy musieli awaryjnie lądować w Hiszpanii. Od września 1930 r. trwała jednak ich znakomita passa: najpierw para podniebnych asów zwyciężyła w II Locie Południowo-Zachodniej Polski, następnie w III Krajowym Konkursie Awionetek, a potem – w październiku 1931 – Żwirko i Wigura triumfowali na IV Krajowym Konkursie Samolotów Turystycznych. Najsłynniejszą wygraną duetu Żwirko/Wigura było jednak wielkie zwycięstwo w Międzynarodowych Zawodach Samolotów Turystycznych Challenge 1932 na samolocie RWD-6.

WIELKI SUKCES POLSKIEGO LOTNICTWA

Był 11 sierpnia 1932 r., gdy polska ekipa wystartowała z lotniska na Polu Mokotowskim w kierunku Berlina. Prestiżowy Challenge 1932 składał się z wielu różnych

Podniebni dominatorzy



Polscy zawodnicy na lotnisku w Staaken pod Berlinem (Challenge w 1932 r.). Od lewej stoją piloci: Bolesław Orliński, Ignacy Giedgowd, Jerzy Bajan, Tadeusz Karpiński i Franciszek Żwirko. W tle samolot RWD-6. FOT. NAC



Z dr. hab. Andrzejem Olejką, historykiem wojskowości, znawcą dziejów lotnictwa polskiego

rozmawia Piotr Włoczyk

PIOTR WŁOCZYK: Co się działo w Polsce 29 sierpnia 1932 r.?

DR HAB. ANDRZEJ OLEJKO: Cały kraj oszalał z radości. Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura wygrali wprawdzie zawody Challenge dzień wcześniej, ale informacje rozchodziły się wtedy przecież dużo wolniej. W związku z tym, że dopiero następnego dnia gazety w całym kraju trąbiły o sukcesie, który zadziwił całą Europę, można powiedzieć, że korek od szampana strzelił 28 sierpnia, ale toasty wznoszono 29. Polacy pękali z dumy, ale obaj nasi mistrzowie, wracając z zawodów, mając za sobą pierwsze lądowanie w kraju na poznańskim lotnisku Ławica, w Warszawie mieli duży problem – jak wylądować na lotnisku mokotowskim?

Pojawiły się jakieś kłopoty techniczne?

Nie, obawy dotyczyły czegoś innego. Inżynier Wigura miał wtedy powiedzieć do pilota: „Franku, wyjdź jak najszybciej z samolotu i idź w ich stronę, bo nam go zniszczą” (śmiech). Obawa o maszynę nie była bezpodstawna. Stało za tym doświadczenie Charlesa Lindbergha, który pięć lat wcześniej, po pierwszym samotnym przelocie nad Atlantykiem i lądowaniu w Paryżu na lotnisku Le Bourget, miał nie lada kłopoty, gdy oczekujący go tłum paryżan dostał szału i ruszył w kierunku „Spirit of St. Louis”...

Żwirko posłuchał Wigury?

Tak. Od razu po zatrzymaniu wysiadł z maszyny i poszedł w stronę tłumu. No i zaczęło się... Gdy niesiono go na ramionach, pilot stracił but, skarpetkę

i portfel. Jeżeli wierzyć ówczesnej prasie, to na lotnisku mokotowskim na Żwirkę i Wigurę czekał ponad 50-tysięczny tłum.

Mistrzowie przygotowali dla rodaków nie lada spektakl. Widzowie obserwowali, jak RWD-6 nadlatuje wolno od płacu Trzech Krzyży, zwalnia nad środkiem lotniska, a potem pilot daje „gaz do dechy” i wykonuje świecę. Żwirko wspiął się pionowo, a następnie pięknie wylądował. Jak już wspominałem, ludzie rzucili się na Żwirkę. Wigura pojawił się dopiero później, gdy już zabezpieczył maszynę. Policjanci (również konni) nie byli wprawdzie w stanie zapanować nad tłumem, ale samolot jednak przetrwał, chociaż był dużo bardziej podatny na zniszczenie niż „Spirit of St. Louis”. Nawiasem mówiąc, Brytyjczycy również byli wówczas wniebowzięci. Prasa na Wyspach podkreślała, że przecież silnik RWD-6 był produkcji brytyjskiej, w związku z tym tak właściwie to oni wygrali...

Na pamiątkę zwycięstwa Żwirki i Wigury 28 sierpnia stał się Świętem Lotnictwa Polskiego.

Czym było wówczas Challenge, że wygrana Polaków przeszła do legendy?

Challenge były zawodami bardzo młodymi, pierwsza edycja odbyła się w 1929 r. Od razu stały się jednak najsłynniejszymi zawodami lotniczymi na świecie. Musimy zdawać sobie sprawę, czym były wówczas dla społeczeństwa podniebne wyczyny. Lotnictwo było względnie nową dyscypliną, która wciąż niesamowicie rozpałała wyobraźnię ludzi. W pierwszych zawodach Challenge wydawało się, że to Francuzi będą mistrzami. W końcu to oni wygrali wojnę, ich przemysł lotniczy był bardzo dobry i słynęli ze świetnych lotników. A jednak pierwszy Challenge, zorganizowany we Francji, wygrał Niemiec Fritz Morzik. To był policzek dla Francuzów. W związku z tym kolejne zawody zorganizowano rok później w ojczyźnie zwycięzcy. I znów triumfowali Niemcy – Morzik po raz kolejny wygrał, a jego rodacy zajęli resztę miejsc na podium. Okazało się, że mimo upadku Niemiec oraz ich problemów gospodarczych tamtejsza brać lotnicza była na najwyższym poziomie. Wtedy też po raz pierwszy do tej rywalizacji stanęli Polacy. Wystawiliśmy 19 załóg na tyłuż maszynach. To nie były dla nas udane zawody. Najwyżej sklasyfikowany polski zawodnik, Stanisław Płonczyński, zajął dopiero 19. miejsce, a Żwirko i Wigura w ogóle nie zostali sklasyfikowani z powodu problemów technicznych, choć był moment, że byli oni w pierwszej trójce.

Czyli obaj nasi bohaterowie w 1932 r. wcale nie wzięli się „znikąd”:

RWD-2 Żwirki i Wigury przeleciał w 1929 r. ponad 5 tys. km dookoła Europy. Musieli oni wówczas pokonać Alpy i o ile dziś to żadna trudność, o tyle wówczas



FOT. MUSEUM LOTNICTWA POLSKIEGO

czas była to nie lada sztuka. Wtedy po raz pierwszy świat usłyszał o jakimś Żwirce i Wigurze, którzy dokonują niezwykłych podniebnych wyczynów. W Polsce ich sława rosła z roku na rok. W latach 1930–1932 organizatorzy polskich zawodów lotniczych zaczęli się nawet ich obawiać. „Znowu przylecieli, czyli już jest po wszystkim” – mówili wtedy między sobą lotnicy. Żwirko swoje pierwsze duże sukcesy zaczął odnosić na ciężkim „gracie” – bréguecie 19, który miał 2,5 tony masy całkowitej. Tymczasem słynny RWD-6 nie ważył nawet pół tony...

Niemcy znów byli uważani za faworytów zawodów Challenge w 1932 r.?

Tak. W 1932 r. Niemcy obawiali się najbardziej Włochów, którymi dowodził płk Ambrogio Colombo. Włosi musieli się jednak wycofać z zawodów. Zawiodły ich bredy, które po prostu się rozsypywały. Ministerstwo Lotnictwa Włoch mogło ryzykować śmiertelny wypadek albo

wycofać swoich ludzi. Włosi zdecydowali się na to drugie rozwiązanie.

Challenge'e były bardzo ciekawymi zawodami. Składały się z trzech etapów. Pierwsza była część techniczna, a po niej lotnicy ścigali się w dwóch rajdach: długo- i krótkodystansowym.

Pierwsza część zakładała ocenę konstrukcji, np. czas składania i rozkładania samolotów, czy krótki start i lądowanie. Pamiętajmy, że to były zawody samolotów turystycznych. Żwirko i Wigura zajęli w tej konkurencji drugie miejsce. RWD-6 okazał się świetnym samolotem, reprezentującym bardzo wysoki poziom techniczny.

W liczącym ponad 7 tys. km locie okrężnym Niemcy okazali się lepsi od Polaków, choć Polacy utrzymali prowadzenie dzięki wysokiej pozycji w pierwszym etapie zawodów. Ostatni wyścig – na trasie 300 km – musiał być jednak wojną nerwów. Polacy wygrali go dosłownie o włos...

Żwirko i Wigura wyprzedzili niemieckiego konkurenta o 90 sekund. Dlaczego wygrali Polacy? Żwirko, pilot wojskowy, był pionierem latania nocnego nad Polską. W 1927 r. przeprowadził pierwszy w historii nocny rajd nad Rzeczpospolitą bez lądowania. Dokonał tego, tylko opierając się na kompasie i swoim „nosie”. Żeby wygrać w wyścigu na 300 km, trzeba było mieć ten „szósty zmysł”. Niemieckie maszyny miały mocniejsze silniki niż RWD-6, więc ewidentnie zadecydowały umiejętności Żwirki, który wiedział, gdzie „skrócić”.

28 sierpnia po południu płk Adam Wojtyga oczekiwał na lotnisku Berlin-Tempelhof na zwycięzcę w 50-tysięcznym tłumie berlińczyków. W końcu na niebie pojawiła się kropka. Wszystkie lornetki



Samoloty na lotnisku w Warszawie przed lotem do Berlina na zawody Challenge w 1932 r.

FOT. NAC

FOT. MUSEUM LOTNICTWA POLSKIEGO



Polaków – od glorii chwały do czarnej rozpacz. 11 września Żwirko i Wigura zginęli w katastrofie swojej zwycięskiej maszyny w drodze na mityng lotniczy w Czechosłowacji. Czy tej tragedii można było uniknąć?

Wydaje się, że tak. Żwirko i Wigura po swoim triumfie nie mieli chwili spokoju. Byli obwożeni po kraju, każdy chciał ich zobaczyć na żywo.

Już w czasie Challenge'u okazało się, że jest jakiś problem z konstrukcją maszyny – przy maksymalnej prędkości RWD-6 miał tendencję do schodzenia z kursu. Po wygranej Żwirko i Wigura byli wyczerpani. W czasie wyścigu obaj musieli bowiem trzymać drążki, maksymalnie je odchylając, by maszyna nie schodziła z kursu. Zdawali sobie więc sprawę z pojawienia się problemu. Gdyby nie ta ogólnonarodowa feta i brak czasu, być może na czas zidentyfikowaliby zagrożenie.

powędrowały na wysokość oczu. Wojtyga wpatruje się chwilę, po czym odkłada lornetkę i krzyczy: „Frankelci!” Po chwili wszyscy już widzą, że ta mała kropka nie jest wyczekiwaniem przez niemal wszystkich dolnopłatem. To górnołat, czyli to musi być Polak! Polaków szalejących z radości była tylko garstka. A niemiecki tłum po prostu zamurowało. Challenge nie tak miał się skończyć...

Żwirko był świetnym pilotem, ale przecież Wigura – inżynier i konstruktor – również znał się na sztuce pilotażu.

Wigura miał na koncie bardzo udane konstrukcje, m.in. słynne RWD-2 i RWD-4. Znał trzy języki obce, mógł się dogadać na lotniskach całej Europy. Należał do śmie-tanki konstruktorów i lotników, wśród których było mnóstwo ludzi o istic ułańskiej fantazji. Swój dyplom pilota zawdzięczał właśnie Żwirce, który szkolił go w tych fachu. To był ciekawy duet – Wigura, czyli cywil po Politechnice Warszawskiej, którego denerwował swego rodzaju monopol pilotów wojskowych na odnoszenie wielkich sukcesów, i właśnie Żwirko, który był dumą polskiego lotnictwa wojskowego. I chociaż obaj reprezentowali zupełnie różne światy, to stanowili dobrze zgrany duet.

Mówiąc wprost: zlekceważyli ten problem? Myśleli, że nic groźnego z tego nie wyniknie?

Na to wygląda. W momencie, gdy przelatowali nad Cierlickim Dolnym – pogoda była fatalna i na pewno mocno rzuciła maszyną – konstrukcja nie wytrzymała i odpadło lewe skrzydło. Maszyna runęła z wysokości kilkuset metrów. Piloci nie mieli żadnych szans. Żwirkę wyrzuciło z kabiny na kręcące się śmigło... Wigura wyrzucony został z kolei z wielką siłą na jodłę.

11 września stał się w II RP synonimem tragedii...

Polska była pogrążona w szoku i żałobie. 14 września w kościele św. Krzyża przez cały dzień wystawione były trumny z lotnikami. Następnego dnia odbył się wielki pogrzeb na Powązkach. Prasa podawała, że nawet 200 tys. osób brało udział w tej uroczystości.

Żwirko i Wigura mieli jednak godnych następców. Dwa lata później Polska znów szalała z radości. Kolejne zawody Challenge także zakończyły się wygraną Polaków.

W 1934 r. zwyciężyli Jerzy Bajan i Gustaw Pokrzywka, deklasując resztę europejskich pilotów. To było przypięcztowanie polskiej dominacji w przestworzach.

Osobnym rozdziałem tragedii obu naszych bohaterów było to, co stało się w czasie wojny w miejscu katastrofy...

Miejsce tragicznej śmierci Żwirki i Wigury na wzgórzu Kościelec w Cierlicku Dolnym zostało otoczone opieką przez miejscową ludność. Początkowo obok zakonserwowanych pni świerków, o które rozbił się samolot, stanął brzoźowy krzyż z lotniczym śmigłem, a w 1935 r. wzniesiono tam małe mauzoleum. Przed wejściem na jego teren umieszczono bramę z napisem na drewnianych deskach: „Żwirki i Wigury start do wieczności”. 13 listopada 1938 r. hołd lotnikom oddał prezydent Ignacy Mościcki, który po powrocie ze Śląska Cieszyńskiego do macierzy przybył na „Żwirkowisko”. W grudniu 1940 r. niemiecki okupant zniszczył lotnicze mauzoleum, ścięto nawet pnie świerków na miejscu katastrofy. Na jego rozkaz przetopiono też dzwon ufundowany ku pamięci obu lotników przez



Doktor habilitowany, profesor uczelniany Andrzej Olejko FOT. ARCHIWUM ANDRZEJA OLEJKO

cierlicką Polonię. Po zakończeniu drugiej wojny światowej mauzoleum odbudowano i postawiono nowy pomnik. Wydobyty z ziemi pamiątkowy kamień z 1932 r. przywrócono do świetności, a w 1957 r. umieszczono na pomniku napis w językach polskim i czeskim: „Pamięci lotników polskich Żwirki i Wigury, którzy na tym miejscu polegli w katastrofie swego samolotu”.

© © Wszelkie prawa zastrzeżone

Doktor habilitowany, profesor uczelniany Andrzej Olejko jest historykiem wojskowości, wykładowcą Państwowej Wyższej Szkoły Techniczno-Ekonomicznej w Jarosławiu, autorem wielu książek na temat dziejów lotnictwa polskiego.