

Podlaskie skrzydła

TADEUSZ CHWAŁCZYK

miniatury
lötnicze



***Podlaskie
skrzydła***

Seria: Miniatury lotnicze. Zeszyt XLVII

Podlaskie skrzydła

TADEUSZ CHWAŁCZYK

RSW „Prasa—Książka—Ruch”
KRAJOWA AGENCJA WYDAWNICZA
Rzeszów, 1985

miniatury
lotnicze

Projekt okładki
Bohdan Berg

Redaktor
Joan Polaczek

Zdjęcia:
Autor i ze zbiorów autora (56), Andrzej Glass (2)

Opracowanie techniczne
Zdzisław Stefański

Korekta
Krystyna Burlńska

Miejska Biblioteka Publiczna
Biała Podlaska



629.7 + 943.2.081 Biała Podl.

© Copyright by Tadeusz Chwałczyk, Rzeszów 1985

ISSN 0239-8133

ISBN 83-03-00900-1

Lotniowe preludium

Cóż wiedziałem o Białej Podlaskiej, kiedy w drugiej połowie lat sześćdziesiątych po raz pierwszy zawitałem do tego miasta nad Krzną? Niewiele więcej niż zawiera to encyklopedyczne hasło. A więc, że historią swą sięga XV wieku i przez stulecia związane było z książęcą rodziną Radziwiłłów, że miało niegdyś swą własną, białą akademię. To z czasów najdawniejszych. Później Biała zasłynęła wyrobami z sukna, kobiercami, fajansowymi naczyniami oraz... szewskimi kopytami i ćwiekami z fabryki Raabego. Ale w biografii miasta z pierwszych lat po odzyskaniu przez Polskę niepodległości znalazłem szczegół, który zwrócił moją uwagę. Oto bowiem na przełomie lat 1923—24 powstała w Białej Podlaska Wytwórnia Samolotów, trzecia bodajże w kraju fabryka tworzącego się przemysłu lotniczego. Nie był to wszakże — jak miałem się przekonać — początek skrzydlatych tradycji Podlasia.

Jeszcze paręnaście lat temu mało kto wiedział co to takiego — „lotnia”. Dziś, jak Polska długa i szeroka, gdzie tylko trafi się większe wzniesienie, spotkać można lotniarzy. Dziwni to ludzie, ci lotniarze. Uprawiają bowiem z uporem górską wspinaczkę, taszcząc jednocześnie na grzbiecie wielo-

metrowe rury owinięte tkaniną bądź plastikową folią. Gdyby to jeszcze plecak z turystycznym ekwipunkiem... Oni jednak, w pocie czoła, wędrują sobie z wolna, prawie majestatycznie z tymi rurami „w pokrowcach”. Dążą ku upatrzonemu Olimpiowi, gubiąc po drodze ciekawskie spojrzenia przygodnych gapiów. I tylko tym najbardziej wścibskim podglądaczom, śledzącym zawzięcie wszystko — choćby się nawet nic nie działo — przychodzi dokończyć sensacyjnego odkrycia. Oto bowiem lotniarz, który osiągnie szczyt, ze zwoju tkaniny i tkwiących wewnątrz rur wyczarowuje skrzydło. Następnie z tragarza przekształca się w człowieka-ptaka, po kilku krokach rozbiegu szybującego w dolinę. Sam lot trwa zwykle w początkach lotniarskiej edukacji tak krótko, że poniektórzy obserwatorzy mozolnej wędrówki, a potem niemal owego muśnięcia powietrza w ślizgu, ze zdumieniem przecierają oczy: widziałem czy mi się zdawało?

Takie zaskoczenie może się zdarzyć tylko raz. Kto go doświadczył, widząc lotniarza wędrującego pod górę, będzie odtąd cierpliwie czekał ostatniego jego kroku. Tego, który zaczyna się odbiciem od ziemi tam na szczycie, a kończy ponownym jej dotknięciem w dolinie. Gdzieś pomiędzy jednym a drugim jest coś fascynującego, co każe lotniarzom znosić trudy pokonywania wzniesień. Nie zrozumie tego, kto choć raz nie poczuł się ptakiem.

Niewielu zastanawia się nad rodowodem lotni, najtańszego dziś i najbardziej rozpowszechnionego w świecie aparatu latającego. Panuje zresztą przekonanie, że to gdzieś za oceanem, w Ameryce, wykiełkowała myśl latania na kawałku tkaniny rozpiętej wzdłuż metalowej rury. I tak i nie. Lotnia bowiem ma dwie metryki urodzenia — współczesną, niejako wtórną i tę pierwszą, datowaną u schyłku

ubiegłego wieku. Obie jednak mają coś wspólnego, co je łączy. Współczesna rzeczywiście wywodzi lotnię ze Stanów Zjednoczonych i sięga początku lat sześćdziesiątych. Powstała wówczas koncepcja tak zwanego spadochronu szybującego, z którego z biegiem lat wykształciła się popularna lotnia, zwana też miękkim skrzydłem albo skrzydłem Rogallo. Jego twórca nie był wszakże Włochem jak można by wnioskować z brzmienia nazwiska, lecz synem... polskiego emigranta — Mateusza Rogali, który jeszcze przed pierwszą wojną światową wyjechał z Poznańskiego do Stanów Zjednoczonych. Rogala — junior — znany jako Francis Rogallo — absolwent Uniwersytetu Stanford, prócz sportowego latania zaczął także interesować się aerodynamiką i konstrukcjami lotniczymi. Wiele jego opracowań i rozwiązań zostało opatentowanych, a jednym z nich było właśnie miękkie skrzydło czyli popularna dziś w świecie lotnia.

Sięgając natomiast do pierwszej metryki aparatu latającego o tej nazwie, przypomnieć wypada sylwetkę artysty malarza — Czesława Tańskiego. Życiorys jego zaczął się w roku 1863 we wsi Pieczyska koło Grójca. Tam urodził się i spędził dzieciństwo. Nic wtedy oczywiście nie wskazywało, że będzie malarzem, a coś dopiero konstruktorem lotniczym. Wówczas pojęcie „lotnictwo” jako takie przecież nie istniało. Młody Tański uczył się najpierw w szkole finansowanej przez Dyрекcję Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, a następnie w średniej szkole rysunkowej w Warszawie. Potem były studia malarzkie w Monachium i w Moskwie. Właśnie podczas studiów młody artysta zainteresował się techniką lotniczą, rozkwitającą dopiero w świecie. Przypadek zrządził, że przyjechał do stadniny koni w Wygodzie koło Janowa Podlaskiego. Otrzymał bowiem

zamówienie na wykonanie portretów wierzchowców pełnej krwi arabskiej. Zamiast jednak malować konie, zaczął podglądać... ptaki i owady.

... *Piękne okolice Janowa Siedleckiego** — zanotował później w swym pamiętniku — *obfitały w ptactwo czy trzmiele, libelle, które gospodarowały tam sobie w całej pełni. Znajdując się wśród tych naturalnych awiatorów, studiując ich obyczaje i lot tak prosty i łatwy na pozór, myślą transponowałem go na lot sztuczny — mechaniczny. Idea lotu ślizgowego, jako najbardziej dostępna konstrukcyjnie, najwięcej przemawiała za pierwszymi próbami. Zrobiłem więc w owym czasie mały model aeroplanu, który sprawił mi wielką radość swoim doskonałym lotem...*

Był więc pierwszy krok na drodze do latania. Potem powstały następne modele — szybowce, a nawet — to prawie sensacja — model śmigłowca! O dziwo, śmigłowcowy model Tańskiego latał, co nie zawsze udaje się nawet współczesnym modelarzom. Mini-płatowiec młodego malarza-konstruktora napędzane były skręcanym sznurem gumowym, który wracając do postaci pierwotnej wprawiał w ruch obrotowy oś z umocowanym do niej śmigłem. Lotnictwo pochłonęło Tańskiego bez reszty. Wciąż jednak myślał o budowie takiego płatowca, na którym sam mógłby unieść się w powietrze. Do prac nad nim przystąpił około 1894 roku i tak wówczas zapisał w swoich notatkach:

...Gdy z pism wyczytałem o pracach Adera i Lilienthala, oświadczyła mi nieprzeczona chęć robienia dalszych doświadczeń tego rodzaju lotu z wielkim aparatem. Przystąpiłem do roboty z małymi środkami, przy pomocy pewnego starego Żyda, stolarza...

* dawna nazwa Janowa Podlaskiego w okresie zaboru.

Aparat ten nazwał — „Lotnia”. Konstrukcyjnie w sposób istotny różnił się od współczesnej lotni. Był to bowiem sztywnopłat zbudowany z topolowych listewek i miał coś w rodzaju kadłuba podobnego do sanek. Na pokrycie użył Tański jedwabnej gazy, którą dla wzmocnienia podkleił cienkim papierem. Aparat ważył około piętnastu kilogramów, a sam konstruktor zamierzał na nim latać w pozycji wiszącej, trzymając się rękami sanek-kadłuba. Pierwsze próby wzlotu przeprowadził w 1896 roku na nadbużańskich łąkach wsi Wygoda koło Janowa Podlaskiego. Chociaż nie spełniły się nadzieje twórcy „Lotni”, gdyż wykonał na niej zaledwie kilka dłuższych skoków, to jednak wydarzenie przeszło do historii lotnictwa polskiego z dwóch względów. „Lotnia” była pierwowzorem szybowca zbudowanego w naszym kraju — to raz — i dlatego uważa się Czesława Tańskiego za ojca polskiego szybownictwa, a po drugie — skoki na podjanowskich łąkach uznano za jedne z pierwszych prób wzlotu z terenu płaskiego. Dotąd bowiem zarówno Otto Lilienthal, twórca szybownictwa w Niemczech, jak i wszyscy inni próby swe prowadzili na wzniesieniach.

... *Skoki z wysokości* — pisał Tański o doświadczeniach — *robiłem w nadzwyczaj niedogodnych warunkach. Nie mając odpowiedniego wzgórza, zrobiłem rusztowanie z wysokich koźłów i ułożonych na nich desek, które latały zawsze jak kławiśze. Na te rusztowania wchodziło się po drabinie z aparatem wzniesionym ponad głowę. Moment uchwycenia rozpędu i dobrej pozycji aparatu stanowił całą trudność. Pomost był krótki i niepewny. I tu też parokrotnie uszkodziłem aparat. Chwile skoku i spadania były bardzo krótkie, gdyż wysokość mego rusztowania nie przewyższała 3,5 metra*

dalsze jednak doświadczenia dały mi już wyraźnie odczuć i wyzyskiwać siłę podtrzymującą moje wielkie skrzydła...

To były ostatnie lotniowe próby Tańskiego przeprowadzone we wsi Wygoda. Równinny krajobraz Podlasia nie sprzyjał wzlotom aparatu, którego jedyny napęd do startu stanowiły mięśnie konstruktora-pilota. Trzeba było iść w góry jak to czynią współcześni lotniarze, a Tański musiał myśleć o zdobyciu funduszy już nie tyle na próby „Lotni”, co na własne utrzymanie. Wyjechał więc do Paryża, gdzie kontynuując studia w Akademii Sztuk Pięknych jednocześnie malował zarobkowo. Niestety, doszedł wkrótce do wniosku, że fortuny umożliwiającej mu rozwijanie lotniczych zainteresowań — malowaniem nie zdobędzie. Wrócił do kraju i przez dłuższy czas nie podejmował szerszych badań nad aparatami latającymi. Dopiero w 1905 roku próbował zrealizować koncepcję śmigłowca, sprawdzoną przed laty na modelu. Bez powodzenia jednak. Także późniejsze przedsięwzięcia, związane z budową samolotu „Łątka”, nie zostały uwieńczone sukcesem. Złożyło się na to wiele przyczyn. Do najistotniejszych zaliczyć wypada brak specjalistycznego wykształcenia — był przecież malarzem, a nie inżynierem — oraz nieustające kłopoty finansowe towarzyszące mu od samego początku pionierskich prób.

Tański przeszedł do historii. Oryginał jego „Lotni” w ostatniej postaci — bo konstruktor wielokrotnie ją przerabiał i udoskonalał w trakcie napraw po częstych kraksach — przetrwał w Muzeum Przemysłu i Techniki do jesieni 1944 roku. Ostateczna zagłada pierwszego polskiego szybowca nastąpiła wraz z upadkiem Powstania Warszawskiego. Dziś w Muzeum Techniki w Warszawie można

oglądać, odtworzoną w 1969 roku przez nestora polskich pilotów Pawła Zolotowa, replikę „Lotni” malarza i lotnika w jednej osobie.

Tym co łączy obie lotnie — tę pierwszą zaprojektowaną i zbudowaną na Podlasiu przez nieprofesjonalistę i tę drugą stworzoną wiele lat później za oceanem przez inżyniera aerodynamika — jest polski rodowód obu konstruktorów. I warto o tym pamiętać. Nieistotne przecież, że Czesław Tański eksperymentował jako poddany rosyjski, a ojciec Francis Rogallo emigrował do Stanów Zjednoczonych z zaboru pruskiego. Obaj przecież z jednego narodu wyrosli.

Z Białej do Janowa trafić nietrudno, a i niedaleko, więc pojechałem. Miasteczko niewielkie, trochę senne, ożywające tylko podczas dorocznych jesiennych najazdów koneserów koni czystej krwi arabskiej. Z całego niemal świata przybywają tu na aukcję. Janów bowiem swą sławę zawdzięcza leżącej opodal, mającej ponad półtorawieczną historię, stadninie koni w Wygodzie. Tej samej, do której przed prawie stu laty Czesław Tański przyjechał portretować wierzchowce, a wyjechał jako konstruktor lotniczy. Ale „na Wygodzie”, jak tu mówią, nawet najstarsi o takim dziwaku co by na rozległych, pastwiskowych łąkach jakieś aeroplany próbował — nie słyszeli. Za to miejscowa szkoła nosi imię Czesława Tańskiego.

Gromada dzieciaków brykających przed budynkiem szybko otoczyła „obcego”, który nie wiezieć czemu fotografuje ich szkołę.

— Proszę pana — przepycha się bliżej jakiś rozczochraniec — niech mi pan zrobi zdjęcie.

— I mi, i mi — rozlegają się natychmiast piskliwe głosy.

— A czemu pan fotografuje naszą szkołę? — zainteresował się któryś z chłopców.

— No, jak myślisz? — odpowiedziałem pytaniem.

— Iii... — zastanowił się. — Pewnie, że stara i brzydka — dodał po chwili.

— Nie podoba ci się?

— Nie — odciął krótko. — Ale czemu pan fotografuje? — nie dawał za wygraną.

— Wcale nie szkołę, tylko tablicę z napisem — zauważyła jakaś dziewczynka.

— Głupia — skwitował dobitnie dociekliwy.

Szkoła imienia Tańskiego to jedyny ślad jaki pozostał tu po pionierze polskiego szybownictwa. Próżno dziś szukać w okolicy Janowa Podlaskiego owego miejsca historycznego, gdzie malarz-lotnik próbował oderwać się od ziemi. Nie znaczy go żaden obelisk czy bodaj pamiątkowy kamień. Od tamtego dnia upłynęło wiele lat, a współcześni Tańskiemu nie uznali widać wydarzenia za godne pomnika i nadal potomnym przekazywana będzie wiadomość, że... „gdzieś na łąkach Wygody koło Janowa Podlaskiego, w roku 1896, artysta malarz Czesław Tański próbował wzlotów na pierwszym w Polsce, zbudowanym przez niego szybowcu o nazwie „Lotnia”.

Niewielkie miasteczko Anklam na bałtyckim wybrzeżu NRD, równe chyba Janowowi, stać było na umieszczenie w ratuszu pamiątkowej tablicy, poświęconej ojcu niemieckiego szybownictwa — Otto Lilienthalowi, który tam właśnie urodził się. Czyżby Janów Podlaski nie chciał pochwalić się przed licznymi, krajowymi i zagranicznymi turystami odwiedzającymi stadninę koni, jeszcze inną, lotniczą atrakcją swej miejscowości? Może warto by pomyśleć o jakiejś izbie szybowcowych tradycji

Janowa? „Lotnia” Tańskiego bowiem była zaledwie preludium latania bezsilnikowego w Polsce. Nawet tam zresztą, na pobliskich Dębowych Górach, w kilkadziesiąt lat po nim i z lepszymi rezultatami, próbowali szybowcowych lotów członkowie Klubu Lotniczego Podlaskiej Wytwórni Samolotów, istniejącego w Białej Podlaskiej przed wojną. Ale to już inna historia.



Szkoła Podstawowa im. Czesława Tańskiego w Janowie Podlaskim

Aerodynamik z Horoszek

Wiele na Podlasiu miejsc o znaczeniu historycznym. Trudno zresztą się temu dziwić, bo przecież kraina ta już we wczesnym średniowieczu była terenem osadnictwa wschodniosłowiańskiego. Na przestrzeni dziejów różne też przechodziła koleje. Była we władaniu Rusi Kijowskiej, potem książąt wołyńskich, stanowiła teren sporny pomiędzy Mazowszem a Litwą. Zawarcie unii lubelskiej spowodowało wreszcie, że większą częścią weszła w skład Korony, awansując jednocześnie po raz pierwszy do rangi województwa podlaskiego.

Ale nie o tych dziejach najdawniejszych, ani miejscowościach przez historię uhonorowanych chcę wspomnieć.

Przy uczęszczanym szlaku komunikacyjnym z Białej Podlaskiej do Siemiatycz leżą dwie niewielkie wioski — Horoszki Małe i Horoszki Duże. Wsie jakich wiele na Podlasiu i niczym szczególne. Ich mieszkańcy, w znacznej części rolnicy gospodarujący na lichych, piaszczystych glebach, nie wykazują większego zainteresowania historią ziemi najbliższej. Mają dość problemów dnia codziennego i nie w głowie im jakiś tam profesor, nawet stąd wywodzący się. Nie znają więc i nie pamiętają Cze-

śława Macieja Witoszyńskiego. Zresztą kto to taki?

Zapewne i wśród ludzi lotnictwa niewielu by się znalazło mogących odpowiedzieć na to pytanie. Może hasło wywoławcze — „Instytut Aerodynamiczny”, na trop by poniekąd naprowadziło. Ale to przecież dawne lata.

Podążając śladem imiennika profesora — artysty malarza Czesława Tańskiego, który kilkanaście kilometrów stąd eksperymentował ze swą „Lotnią”, usiłowałem dociec czy jego pionierskie poczynania znalazły szerszy rozgłos i czy mógł słyszeć wówczas o nich Czesław Witoszyński? Rzecz o tyle istotna, że w przypadku potwierdzenia, można by wysnuć wniosek o początkach jego zainteresowań lotnictwem właśnie pod wpływem prowadzonych przez Tańskiego prób z „Lotnią”. Biografia Witoszyńskiego zdaje się przeczyć takiej hipotezie.

Urodzony w 1875 roku we wspomnianych Horoszkach, miał dwadzieścia jeden lat, gdy starszy od niego artysta malarz, na nadbużańskich łąkach przeobrażał się w człowieka-ptaka. Witoszyński był już wtedy studentem wydziału matematycznego uniwersytetu w Petersburgu, a wcześniej przecież uczęszczał do częstochowskiego gimnazjum. Mało więc prawdopodobne, aby mógł przebywać wówczas na Podlasiu i śledzić loty Tańskiego. Zresztą przyszły aerodynamik wyjechał w rok później do Belgii, gdzie studiując mechanikę na Fakultecie Technicznym Uniwersytetu w Liège, otrzymał w 1899 roku inżynierski dyplom.

Pierwszą pracę podjął inżynier Czesław Witoszyński w biurze konstrukcyjnym prywatnej fabryki urządzeń stalowych „Borman i Szwede”. Był jednak świetnym matematykiem i wkrótce zaproponowano mu prowadzenie wykładów w jedynej pod carskim zaborem polskiej Szkole Technicznej imie-



Prof. Czesław M. Witoszyński — twórca polskiej aerodynamiki

nia Wawelberga i Rotwanda w Warszawie. Wtedy też zaczął pisać pierwsze artykuły specjalistyczne, publikując je na łamach „Przeglądu Technicznego”.

Historia powstania Politechniki Warszawskiej ściśle związana jest z osobą Czesława Witoszyńskiego. Zalicza się go do grona najaktywniejszych jej organizatorów. W 1915 roku, a więc wraz z rozpoczęciem wykładów na tej uczelni, nadano mu tytuł profesora zwyczajnego i niebawem został dziekanem wydziału budowy maszyn Politechniki Warszawskiej. W cztery lata później profesor Witoszyński przystąpił do prowadzenia regularnych wykładów z dziedziny lotnictwa. Nie bez racji więc uważany jest za ojca tego kierunku w polskim

wyższym szkolnictwie technicznym. On też był organizatorem, utworzonej w 1920 roku na Politechnice Warszawskiej, sekcji lotniczej wydziału mechanicznego, kuźni młodych kadr specjalistów dla powstającego w Polsce niepodległej przemysłu lotniczego.

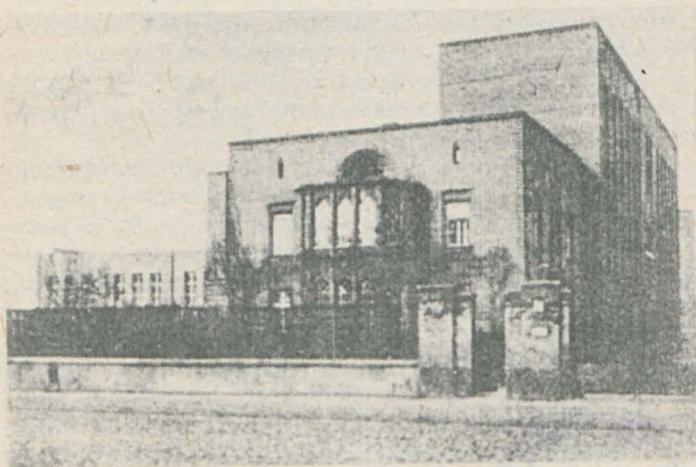
Pasją matematyka z wykształcenia stała się w tym okresie aerodynamika. I znów wypada obdarzyć profesora przydomkiem „ojca”, gdyż jemu właśnie zawdzięczamy rozwój tej specjalności w naszym kraju. Do dziś bowiem znane jest określenie „szkoła Witoszyńskiego”, świadczące o uznaniu dla jego prac badawczych z jednej strony, a nobilitujące dorobek naukowy profesora z drugiej. Trudno natomiast wyobrazić sobie rozwój konstrukcji lotniczych bez poznania tajników aerodynamiki.

Definicja aerodynamiki jest krótka, lakoniczna. Określa ją jako naukę zajmującą się siłami występującymi podczas ruchu ciał stałych względem ośrodka gazowego, czyli w przypadku lotnictwa — powietrza. Teoria to wszakże jedna sprawa, a praktyka druga. Jak bowiem sprawdzić słuszność aerodynamicznych obliczeń?

Pierwszy w Polsce tunel, a właściwie jeszcze model tunelu aerodynamicznego, zbudowano z inicjatywy profesora Witoszyńskiego już w 1921 roku. Stał się on zalążkiem laboratorium aerodynamicznego Politechniki Warszawskiej. Nieco później, w 1925 roku, znowu dzięki staraniom profesora, a z pomocą władz wojskowych i przemysłu lotniczego, powstał drugi tunel aerodynamiczny, umożliwiający już pełny zakres badań. Wtedy też, niezmordowany naukowiec, badacz i organizator zaplecza teoretycznego lotnictwa, podjął starania o stworzenie Instytutu Aerodynamicznego. Dzięki pomocy finansowej Ligi Obrony Powietrznej Państwa i dy-

rekcji... kolei warszawskiej (!), wzniesiono odpowiedni obiekt, który w 1927 roku przekazany został Politechnice Warszawskiej. Kierownictwo nowej placówki objął inicjator budowy Instytutu Aerodynamicznego — profesor Czesław Witoszyński i pozostał na tym stanowisku aż do wybuchu wojny.

Powstanie tego laboratorium wywarło decydujący wpływ na rozwój polskich konstrukcji lotniczych okresu dwudziestolecia międzywojennego. Dziś mało kto, wspominając zwycięstwa Żwirki czy Bajana w międzynarodowych challenge'ach lub wspinały przelot Atlantyku przez Skarżyńskiego, uświadamia sobie, że do sukcesów tych w znacznym stopniu przyczynił się także profesor Witoszyński i kierowany przez niego zespół pracowników Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie. To tam właśnie



Instytut Aerodynamiczny w Warszawie

najpierw sprawdzano aerodynamiczne koncepcje konstruktorów słynnych samolotów RWD (a także wszystkich innych polskich płatowców), konsultowano rozwiązania, analizowano obliczenia i wreszcie „dmuchano” modele w tunelu.

...*Takie szczegółowe studium* — wspominał profesor Witoszyński — *dotyczące jednego prototypu, trwało w Instytucie Aerodynamicznym około sześciu tygodni i pociągało za sobą koszt około dziesięciu tysięcy złotych...*

Kwota jak na ówczesne warunki znaczna, w sumie jednak znikoma jeśli uwzględnić, że bez wspomnianych badań mógł pójść na marne cały trud budowy nowego samolotu.

...*Zbudowaliśmy* — odnotował dalej — *urządzenie do fotografowania niewidocznego w zwykłych warunkach powietrza, opływającego różne części samolotu...*

To oczywiście tylko jedno z urządzeń jakie powstały w Instytucie Aerodynamicznym. Opracowano tam bowiem między innymi własny typ hamulców aerodynamicznych (IAW), różne odmiany śmigieł, szereg profili lotniczych.

Dorobek naukowy profesora Witoszyńskiego stał się już wówczas znany także poza granicami naszego kraju. Jako teoretyk w dziedzinie aerodynamiki i mechaniki cieczy, zaliczany był do ścisłej czołówki specjalistów europejskich, a jego publikacje w tej tematyce zyskały uznanie w wielu krajach świata. Pod kierownictwem profesora ukazywało się też cenne wydawnictwo periodyczne — „Prace Instytutu Aerodynamicznego przy Politechnice w Warszawie”.

Trudny czas wojny, mimo podeszłego wieku, udało się Czesławowi Witoszyńskiemu przetrwać szczęśliwie, choć wyszedł z niej z mocno nadwątło-

nym zdrowiem. Nie zwlekał jednak z podjęciem pracy dydaktyczno-naukowej. Już w 1945 roku objął katedrę aerodynamiki w nowo utworzonej Politechnice Łódzkiej. Z jego obecności na tej uczelni skorzystali konstruktorzy przeniesionych w połowie lutego z Lublina do Łodzi — Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych. Dzięki wskazówkom i radom profesora Witoszyńskiego, jak również jego metodom obliczeniowym, można było w stosunkowo krótkim czasie opracować poprawne aerodynamicznie, pierwsze po wojnie polskie samoloty. Już bowiem w listopadzie 1945 roku wystartował dyspozycyjny „Szpak-2”, będący protoplastą całej rodziny płatowców spod znaku LWD. Profesor miał też swój udział w stworzeniu następnych samolotów, które powstały w Lotniczych Warsztatach Doświadczalnych w Łodzi — „Szpaka-3”, dwóch odmian „Żaków”, „Zucha”, „Junaka”.

Jesienią 1947 roku utworzono na Politechnice Warszawskiej oddział lotniczy wydziału mechanicznego. Powstały trzy katedry: aerodynamiki, mechaniki lotu i budowy samolotów. Kierowanie pierwszą z nich powierzono profesorowi Czesławowi Witoszyńskiemu. Przebywał on jednak stale w Łodzi i choć duchowo związany był z tą uczelnią, gdzie przed trzydziestu laty organizował pierwszy w Polsce kierunek wyższych studiów lotniczych, nie mógł jej zbyt wiele czasu poświęcić. Praktycznie więc katedrą kierował profesor Jerzy Bukowski.

Intensywna praca, często ponad siły i możliwości siedemdziesięcioletniego już profesora Witoszyńskiego, poważnie osłabiła jego organizm, nadwątłony ponadto w latach okupacji. Zmarł w Łodzi 13 września 1948 roku, pozostawiając po sobie olbrzymi dorobek naukowy w postaci choćby około dwudziestu książek i większych opracowań

z dziedziny aerodynamiki w językach: polskim, angielskim, francuskim i niemieckim.

Nie natrafiłem na ślady profesora inżyniera Czesława Macieja Witoszyńskiego, ojca polskiej aerodynamiki ani w Horoszkach, jego miejscowości rodzinnej, ani też w pobliskiej Białej Podlaskiej, stolicy województwa. A pozostawił przecież w tym mieście wkład swej pracy w stworzenie załączków przemysłu lotniczego — Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Widać zapomniano już na Podlasiu o wywodzącym się z tego regionu wybitnym naukowcu, twórcy pierwszego w Polsce tunelu aerodynamicznego, założyciela instytutu lotniczego, profesorze dwóch politechnik.

Wędrując po rozbudowującej się Białej Podlaskiej, nigdzie nie dostrzegłem ulicy noszącej nazwisko polskiego aerodynamika, nie nadano jego imienia żadnej z miejscowych szkół technicznych.

Historię tworzą ludzie i każde społeczeństwo stara się pamiętać o swych wybitnych ziomkach uwiecznić w sposób trwały, przekazać następnym pokoleniom. Nie uczyniono tego dotąd ani w Horoszkach, ani w Białej Podlaskiej. Sądzę jednak, że profesor Witoszyński w pełni na to zasłużył.

Podlaskie skrzydła

Cwierć wieku z górą upłynęło od dnia, kiedy pionier polskiego szybownictwa — Czesław Tański, podejmował na podjanowskich błoniach próby wzlotów na swej „Lotni” i nic praktycznie co z lataniem związane, nie działo się w tych latach na Podlasiu. Jeśli oczywiście nie liczyć dziejowego wydarzenia jakim była pierwsza wojna światowa, podczas której przeciwnicy próbowali wykorzystać do celów bojowych różnego rodzaju „latające etażerki”. Z chwilą jednak odzyskania przez Polskę niepodległości, zaczęto także i w naszym kraju myśleć o budowie własnych samolotów. Po zaborcach bowiem pozostała cała mozaika najprzeróżniejszych aeroplanów. Lotnicy wojskowi mieli z nimi tysiąc i jeden kłopotów. Ani części zamiennych, bo te ze składnic pruskich w Wielkopolsce nie nadawały się do austriackich samolotów w Galicji, ani warsztatów naprawczych, gdyż po frontowych przegrupowaniach każda z wycofujących się armii co tylko mogła zabierała z sobą. Lotnictwo w Polsce trzeba więc było budować od podstaw.

W okresie międzywojennym utarło się przekonanie, że ułani i lotnicy „za kołnierz nie wylewają”. Co do ułanów to nie zgłębiłem tajemnicy ich trun-

kowych skłonności. Jeśli natomiast chodzi o lotników, rzecz wydaje się uzasadniona. Oto bowiem dwie pierwsze polskie wytwórnie samolotów powstały w obiektach — jak byśmy to dziś określili — zaadaptowanych. Najpierw w Lublinie w 1920 roku, na podstawie licencji włoskiej rozpoczęto montaż samolotów „Ansaldo” w Zakładach Mechanicznych „E. Plage i T. Laśkiewicz”, znanych dotąd z produkcji kotłów i urządzeń dla... gorzelni. W trzy lata później, w Białej Podlaskiej przekształcono w Podlaską Wytwórnię Samolotów budynki dawnego... browaru. Może z tego właśnie powodu lotnicy zmuszeni byli „neutralizować woń” jaką przesycone zostały pierwsze wyprodukowane w naszym kraju samoloty.

Z inicjatywą zaniechania w Białej warzenia piwa na rzecz budowy samolotów, wystąpił ziemianin — baron Stanisław Rosenwerth-Różyczka, wietrzący zapewne w całym przedsięwzięciu niezły interes. Aby jednak wytwórnia mogła być wsparta państwowymi kredytami, ubrał rzecz całą w szaty spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. Pozyskał też na członków-założycieli ludzi godnych zaufania i ogólnie szanowanych. Wystarczy tylko wspomnieć nazwiska dwóch profesorów — Antoniego Ponikowskiego, ówczesnego rektora Politechniki Warszawskiej i znanego nam już wybitnego aerodynamika Czesława Witoszyńskiego z tej samej uczelni, czy inicjatora podjęcia produkcji samolotów w zakładach „Plage i Laśkiewicz” w Lublinie — inżyniera Witolda Rumbowicza. Sam baron, jako główny akcjonariusz Podlaskiego Syndykatu Rolniczego, został prezesem spółki pod nazwą — Podlaska Wytwórnia Samolotów. Za datę narodzin wytwórni przyjąć wypada dzień 27 listopada 1923 roku, kiedy to pod numerem 3039, w oddziale 13/XV, spółka

została wciągnięta do Rejestru Handlowego Warszawskiego Sądu Okręgowego, gdyż w stolicy miała początkowo siedzibę zarządu.

W Białej Podlaskiej tymczasem trwała rozbudowa obiektów po browarze, sprowadzano maszyny i obrabiarki. Jeszcze nie wszystko było dopięte na ostatni guzik, a już 8 kwietnia 1924 roku podpisano pierwszą umowę na dostawę dla lotnictwa wojskowego samolotów wywiadowczych według licencji francuskiej — Potez XV A2, określając termin realizacji sukcesywnie od 1 kwietnia 1925 roku. Podpisanie umowy było jednocześnie podstawą do wypłacenia wytwórni zaliczki w wysokości osiemdziesięciu procent wartości zamówienia.

Rozpoczęcie w Podlaskiej Wytwórni Samolotów produkcji licencyjnych płatowców francuskich wynikało z dwóch względów. Po pierwsze — Polska w owym czasie oparła wyposażenie armii głównie o dostawy sprzętu z Francji. W eskadrach znajdowały się już wcześniej zakupione samoloty Potez i bialskiej wytwórni zlecono też generalne remonty płatowców tej firmy oraz produkcję części zamiennych. Po drugie — w pierwszych latach istnienia Podlaska Wytwórnia Samolotów nie miała własnego biura konstrukcyjnego. Utworzono je dopiero w dwa lata po powstaniu wytwórni. W tym samym czasie siedziba zarządu i dyrekcji PWS przeniesiona została ze stolicy do Białej Podlaskiej.

Samolotów Potez XV A2 wyprodukowano w podlaskiej wytwórni tylko trzydzieści pięć. Rozpoczęto bowiem budowę nowocześniejszego modelu — Potez XXVII w liczbie stu pięćdziesięciu pięciu egzemplarzy. Erę Potezów zakończyła w Białej seria stu pięćdziesięciu samolotów Potez XXV, wykonanych w latach 1927—29. W tym czasie nastąpiła zmiana na stanowisku dyrektora naczelnego

Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Odszedł inżynier Witold Rumbowicz, a jego miejsce zajął w 1928 roku inżynier Jan Czerwiński. Pomimo że biuro konstrukcyjne pod kierownictwem inżyniera Stanisława Cywińskiego rozwinęło już własne opracowania, wytwórnia podjęła w 1929 roku budowę niewielkiej, liczącej pięćdziesiąt sztuk, serii samolotów z licencji czechosłowackiej — Avia BH-33. Myśliwce te, wsławione popisami akrobacyjnymi zespołu pilotów wojskowych — tak zwanej Trójki Bajana — nosiły już oznaczenie bialskiej wytwórni — PWS-A. W sumie, w latach 1924—1930, opuściło Podlaską Wytwórnię Samolotów dokładnie trzysta dziewięćdziesiąt płatowców zbudowanych na podstawie licencji francuskiej i czechosłowackiej.

Pierwszą rodzimą konstrukcją wydziału stu-



Licencyjny samolot wywiadowczy — Potez XV A2 — wyprodukowany w podlaskiej wytwórni

dium — jak wówczas zwano biuro konstrukcyjne z prototypownią — był dwumiejscowy samolot eskortująco-myśliwski — PWS-1. Stanowił on jednocześnie drugie — po opracowanym w poznańskiej wytwórni „Samolot” przez inżyniera Piotra Tułacza płatowcu Sp-1 — całkowicie własne rozwiązanie konstrukcyjne polskiego przemysłu lotniczego. Warto w tym miejscu wspomnieć, że z inżynierem Tułaczem współpracowali przy tworzeniu samolotu Sp-1 — August Bobek, późniejszy samodzielny konstruktor Podlaskiej Wytwórni Samolotów i Jerzy Teisseyre, kierujący następnie biurem obliczeń konstrukcyjnych w Białej.

Projekt samolotu PWS-1 opracowali inżynierowie Zbysław Ciołkosz i Aleksander Grzędzielski, pod kierunkiem szefa biura inżyniera Stanisława Cywińskiego. Budowę prototypu rozpoczęto w 1926 roku, a 25 kwietnia roku następnego pilot fabryczny Franciszek Rutkowski wykonał na nim pierwszy lot. Wystartował z lotniska w Białej Podlaskiej, ale lądować musiał w... Dęblinie. Okazało się bowiem, że na skutek małej zwrotności samolotu „za ciasne” było fabryczne pole wzlotów. Tak więc pierwszy egzamin białskich konstruktorów nie wypadł najlepiej. Samolot miał wiele usterek, które przesądziły o jego losie i mimo poprawek nie został zakwalifikowany do produkcji seryjnej.

W tym samym czasie inżynier Cywiński opracował bardzo ciekawą konstrukcję samolotu sportowego oznaczonego symbolem PWS-3. Był to jednocześnie pierwszy samolot sportowy zbudowany przez krajowy przemysł lotniczy, a wyróżniał się wieloma nowatorskimi rozwiązaniami. Jednym z nich było opatentowane przez Stanisława Cywińskiego opracowanie kadłuba belkowego. Istota pomysłu polegała na zastosowaniu belki nośnej, sta-

nowiącej dolną część kadłuba. Na tę belkę — na zasadzie karosowania podwozia samochodowego — można było nałożyć dowolnej konstrukcji obudowę kabiny. Takie rozwiązanie umożliwiała tanie i szybkie przeobrażenie awionetki dwuosobowej w jednoosobową lub w samolot sanitarny, dyspozycyjny czy łącznikowy. Pomysł doceniono jednakże za granicą, a nie w kraju. Francuzi bowiem na tej koncepcji oparli konstrukcję swego samolotu Bréguet XXVII, natomiast w Polsce nadal królowały tradycyjne rozwiązania. No, cóż. Stara to prawda, że najtrudniej być prorokiem we własnym kraju.

Podobnie interesujący był sposób regulacji wyważenia samolotu PWS-3. Polegał on na możliwości przesuwania całego płata i podwozia wzdłuż belki kadłuba. Rozwiązanie to zasadniczo różniło się od powszechnie stosowanego kompensowania mas poprzez zmianę kąta nastawienia statecznika poziomego. Pomysł inżyniera Cywińskiego eliminował zjawisko zmiany sił na sterach oraz nie powodował pogorszenia właściwości aerodynamicznych.

Jednakże i ten samolot stworzony w białskim biurze konstrukcyjnym nie doczekał się produkcji seryjnej, mimo że właśnie na poprawionej jego wersji — PWS-3 B major pilot Wacław Makowski zajął drugie miejsce w I Krajowym Konkursie Awionetek w 1927 roku.

W Podlaskiej Wytwórni Samolotów kolejno powstawały następne prototypy: sportowy PWS-4, łącznikowy PWS-7 później przemianowany na PWS-5. Ten właśnie płatowiec, pod oznaczeniem PWS-5a, został w 1929 roku zbudowany w pierwszej, małej serii pięciu sztuk. Nastąpiła przy tym kolejna zmiana oznakowania na PWS-5t2, gdzie

„t” oznaczało „towarzyszący”, natomiast cyfra „2” — liczbę członków załogi.

W tym czasie — co jest godne podkreślenia — Podlaska Wytwórnia Samolotów jako jedyny zakład przemysłu lotniczego w Polsce, dysponowała własnym tunelem aerodynamicznym. Umożliwiał on przeprowadzanie badań modeli płatowców, a tym samym lepsze pod względem likwidacji szkodliwych oporów powietrza opracowanie konstrukcji. W budowie tunelu aerodynamicznego w Białej Podlaskiej dopatrywać się można działania i inspiracji profesora Czesława Witoszyńskiego.

Podlaska Wytwórnia Samolotów, podobnie jak wiele ówczesnych zakładów budujących płatowce, jako podstawowego surowca używała drewna. Pewną ciekawostkę — na ogół mało znaną — stanowi więc próba podjęcia przez PWS budowy całkowicie metalowego samolotu pasażerskiego. Projekt inżyniera Stefana Malinowskiego nosił nietypowe jak na Podlaską Wytwornię Samolotów oznaczenie „Stemal-VII”, stanowiące skrót od imienia i nazwiska konstruktora. Dopiero później zmieniono nazwę płatowca na „Stemal-VII-PWS”. Koncepcja tego samolotu powstała w wyniku konkursu ogłoszonego przez Ministerstwo Komunikacji. W konkursie jednak najwyżej oceniono inny płatowiec, a mianowicie... PWS-20. Zaniechano więc budowy „Stemala-VII” i podjęto prace nad projektem inżyniera Ciołkosza.

Do grona pierwszych konstrukcji Podlaskiej Wytwórni Samolotów szybko przybywały następne płatowce: akrobacyjny PWS-11 i szkolno-akrobacyjny PWS-12, w 1930 roku — łącznikowy PWS-6, pierwszy polski samolot myśliwski — PWS-10, pasażerski PWS-21 bis, sportowe — PWS-8, PWS-50, PWS-51 i PWS-52. W rok później dołączyły: myś-

liwski PWS-15, rozpoznawczo-bombowy PWS-19 oraz pasażerski PWS-24. Niestety, większość z nich pozostała w sferze prototypów i nie doczekała się produkcji seryjnej.



Pierwszy polski samolot pasażerski — PWS-20. Przed samolotem konstruktor inż. Zbysław Ciołkosz (z lewej) i pilot, który wykonał próbny lot — Franciszek Rutkowski

Taka mnogość jednostkowych egzemplarzy poważnie zachwiała gospodarkę finansową przedsiębiorstwa. A był to też czas ogólnopolskiego kryzysu. Ponadto prezes spółki PWS — baron Stanisław Rosenwerth-Różycka, obracał kredyty państwowe na różne cele, nie zawsze w pełni związane z produkcją bialskich samolotów. Na temat samego pana prezesa krążą zresztą najprzeróżniejsze opowieści.

Wywodził się podobno z rodziny austriacko-czeskiej i pierwotnie nazwisko jego pisano: Rosenwerth-Roužička. Ukończył w Szwajcarii — również podobno — jakieś studia z dziedziny technologii rolnej, a pracę swą zaczął od organizowania fabryki maszyn i narzędzi rolniczych, by następnie przestawić ją na produkcję artykułów spożywczych. Z tego pnia wyrosła ostatecznie Podlaska Wytwórnia Samolotów, w której baron — dysponujący odpowiednim funduszem — był głównym udziałowcem.

— Rzutki to on był — stwierdził po latach jeden z dawnych konstruktorów białskich samolotów — ale i jego zmógł kryzys. Przepadł chyba przez to, że kredyty dla fabryki gwarantował majątkiem osobistym.

Majątek natomiast pan na Cieleśnicy miał znaczny. Po ogłoszeniu bowiem upadłości spółki, która nie rozliczyła zaliczek pobranych na budowę samolotów, skarb państwa wzbogacił się o prawie cztery tysiące hektarów lasów koło Białej Podlaskiej i niemal drugie tyle pod Kobryniem za Bugiem.

Podlaska Wytwórnia Samolotów została więc upaństwowiona, a stało się to z końcem 1932 roku. Stanowisko dyrektora naczelnego objął major Józef Zajączkowski, natomiast dyrektorem technicznym mianowano inżyniera Romana Rosinkiewicza.

Zanim poznamy dalsze losy wytwórni już jako przedsiębiorstwa państwowego, warto jeszcze choć krótko wspomnieć o dwóch prototypach samolotów, które poza PWS-5t2 doczekały się produkcji seryjnej. Oba zresztą zasługują na uwagę.

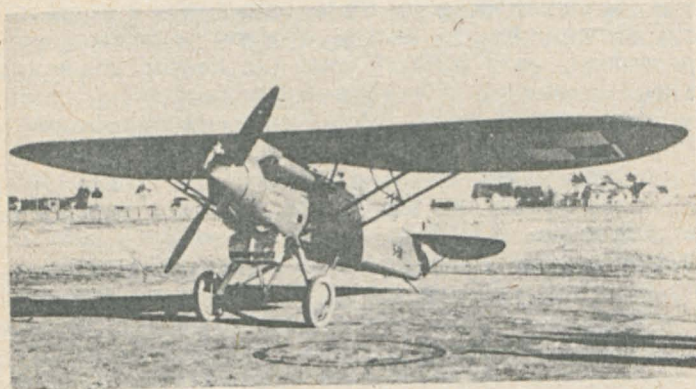
Na przełomie lat 1927—28 niemal jednocześnie powstały dwa, konkurencyjne wzajemnie projekty

pierwszych polskich samolotów myśliwskich. W Warszawie inżynier Zygmunt Puławski, ceniony później konstruktor lotniczy, opracował całkowicie metalowy płatowiec PZL P-1. W Białej Podlaskiej natomiast inżynierowie Aleksander Grzędzielski i August Bobek przedstawili koncepcję myśliwca konstrukcji mieszanej — PWS-10. W stosunku do wytwarzanych dotąd w Białej samolotów z dominacją drewna, był to postęp w rozwoju technologii produkcji, gdyż PWS-10 miał już kadłub spawany z rur stalowych. Pierwszy lot wykonał na nim w marcu 1930 roku pilot Franciszek Rutkowski. Produkcję seryjną rozpoczęto w rok później, a pierwsze egzemplarze gotowe były w końcu 1931 roku. Samoloty te trafiły do pułków lotniczych w Krakowie, Poznaniu i Toruniu oraz do eskadr treningowych w Warszawie i Lidzie. Eksploatowano je w pierwszej linii do 1933 roku, a po wycofaniu przekazane zostały do szkolnictwa wojskowego. W pułkach zastąpiły je myśliwce PZL P-7a, będące rozwinięciem konkurencyjnego prototypu PZL P-1 inżyniera Zygmunta Puławskiego.

Niechlubną kartą w historii tego płatowca jest potajemna sprzedaż przez spółkę eksportową „SEPEWE” piętnastu samolotów PWS-10 lotnictwu frankistowskiej Hiszpanii i wykorzystanie ich podczas wojny domowej przeciwko siłom republikańskim.

Drugim prototypem z białskiej wytwórni godnym przypomnienia jest PWS-24. Przeszedł on do historii lotnictwa polskiego jako pierwszy i dotąd jedyny (!) samolot pasażerski produkowany seryjnie w kraju. Zaprojektował go inżynier Stanisław Cywiński z początkiem 1931 roku, a w sierpniu tegoż roku pilot fabryczny Franciszek Rutkowski wykonał na PWS-24 pierwszy lot próbny. Budowa

pierwszych pięciu egzemplarzy przebiegała w kryzysowym dla wytwórni okresie i ukończona została niemal równocześnie z upaństwowieniem Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Eksploatowały je Polskie Linie Lotnicze LOT na trasach krajowych jako pasażerskie do 1935 roku, a później przebudowane zostały na samoloty aerofotogrametryczne.



Pierwszy polski samolot myśliwski budowany seryjnie — PWS-10

Wzloty i upadki

Upaństwowienie Podlaskiej Wytwórni Samolotów nie oznaczało bynajmniej radykalnej poprawy sytuacji ekonomiczno-produkcyjnej dawnej spółki prezesa Rosenwertha-Różyckiego. Kryzysowy „niż” w całym kraju nie ułatwiał startu. Korzystnym wyjściem z trudnego położenia okazało się zapotrzebowanie wojska na samoloty szkolne. Ale wśród zgłoszonych w konkursowe szranki projektów nie było propozycji Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Własne biuro konstrukcyjne zostało poważnie osłabione odejściem wielu zdolnych konstruktorów, którzy poszukując lepszych warunków pracy przenieśli się do innych zakładów lotniczych.

Konkurs na wojskowy samolot szkolny wygrał zespół Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych w Warszawie, bardziej znanych pod skrótowym oznaczeniem RWD od nazwisk trzech konstruktorów — Stanisława Rogalskiego, Stanisława Wigury i Jerzego Drzewieckiego. Ograniczone jednak możliwości produkcyjne DWL nie pozwalały na dostarczenie wojsku, w stosunkowo krótkim czasie, odpowiednio dużej ilości płatowców. Zapadła wówczas decyzja o odstąpieniu licencji na budowę RWD-8 — bo takie oznaczenie nosił zwycięzca konkursu

i uruchomienie produkcji w Podlaskiej Wytwórni Samolotów.

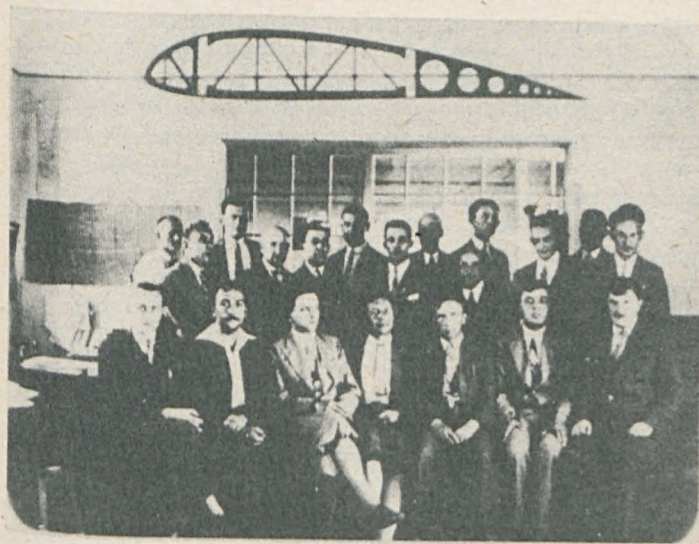
Rozwiązania konstrukcyjne RWD-8 odpowiadały profilowi wykonawczemu bialskiej wytwórni, gdyż samolot miał kadłub spawany z rur stalowych (a ta technologia została już wcześniej opanowana w zakładzie) oraz skrzydła i usterzenie konstrukcji drewnianej. Po raz drugi więc w swej historii Podlaska Wytwórnia Samolotów podjęła wykonawstwo płatowców z licencji, tyle że konstrukcji polskich inżynierów.

Budowa samolotów RWD-8 dla wojska i ośrodków szkoleniowych Przystosowania Wojskowego Lotniczego, trwała w Białej do końca 1938 roku. Była to jednocześnie największa seria produkcyjna w całej historii Podlaskiej Wytwórni Samolotów, sięgająca liczby około pięciuset płatowców. Różniły się one od budowanych równolegle — choć w mniejszych ilościach — samolotów RWD-8 w warszawskich Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych. Bialskie oznaczono też jako RWD-8 PWS.

Od 1936 roku naczelnym dyrektorem Podlaskiej Wytwórni Samolotów został inżynier Roman Rosinkiewicz, pełniący poprzednio funkcję dyrektora technicznego. I choć zakład nie był całkowicie samodzielny, gdyż w pewnym stopniu podlegał Państwowym Zakładom Lotniczym w Warszawie, to jednak przystąpiono do reaktywowania własnego biura konstrukcyjnego. Już wtedy bowiem rozpoczęła się budowa szkolno-treningowego samolotu PWS-26, w największej po RWD-8 PWS serii liczącej ponad trzysta egzemplarzy. Wcześniej jeszcze wykonano niewielkie serie samolotów PWS-12, PWS-16 bis oraz PWS-18. Ten ostatni typ był polską odmianą licencyjnego samolotu „Avro 621” konstrukcji angielskiej.

Zreorganizowane biuro konstrukcyjne podzielone zostało na trzy zespoły. Pierwszy tworzyli inżynierowie Wacław Czerwiński, znany dotąd z licznych i udanych konstrukcji szybowcowych oraz Zygmunt Jabłoński. Drugi — inżynierowie Kazimierz Nowicki, Marian Piątek i Michał Rosnowski. Trzeci — inżynierowie Antoni Pohoski i Antoni Zagórski.

Wacław Czerwiński i Zygmunt Jabłoński podjęli prace projektowo-konstrukcyjne nad dwusilnikowym samolotem szkolnym dla wojska — PWS-33 „Wyżeł”, przeznaczonym do treningu pilotażowo-nawigacyjnego załóg bombowych. Młodzi



Pracownicy Biura Konstrukcyjnego PWS. W pierwszym rzędzie od lewej: Antoni Uszacki, Jarosław Naleszkiewicz, Zbysław Ciołkosz, Stanisław Cywiński, Aleksander Grzędzielski, August Bobek-Zdaniewski. Rok 1931

absolwenci Politechniki Lwowskiej — Nowicki, Piątek i Rosnowski, przywieźli do Białej wstępny projekt dwumiejscowego samolotu akrobacyjnego, który od pierwszych liter nazwisk konstruktorów nosił wówczas oznaczenie NPR-1. Później, gdy wojsko wykazało zainteresowanie tym projektem i zleciło wykonanie prototypu, został on przekonstruowany i otrzymał nazwę PWS-35 „Ogar”. Trzeci zespół — Antoni Pohoski i Antoni Zagórski, zaprojektował samolot sportowy w układzie nowoczesnego dolnopłata — PWS-40.

W zespołach trwały także prace nad innymi projektami. Inżynierowie Wacław Czerwiński i Stanisław Lassota opracowywali dwumiejscowy samolot treningowy — PWS-41, traktowany jako typ przejściowy pomiędzy szkolnym a bojowym. Projekt ten wyróżniała nowa technologia skorupowego pokrycia płatów i kadłuba, sprawdzona już w zbudowanych w 1938 roku prototypach „Wyźła”. Podobne rozwiązanie proponowali inżynierowie Zygmunt Jabłoński i Kazimierz Nowicki, twórcy projektu samolotu myśliwskiego PWS-42.

Charakterystyczne, że wszystkie te koncepcje lansowały jako podstawowe tworzywo — drewno. Było to z jednej strony nawiązaniem do tradycji Podlaskiej Wytwórni Samolotów, ale z drugiej kłóciło się z profilem rozwijanej technologii preferującej metal. Zakład bowiem wytwarzał już w tym czasie, w kooperacji z Państwowymi Zakładami Lotniczymi w Warszawie, metalowe elementy usterzeń i podwozi do samolotów PZL P-11 i P-24, natomiast od jesieni 1939 roku miał podjąć produkcję także metalowych samolotów myśliwskich PZL P-11 g „Kobuz”.

Z nowych projektów zdołano wykonać jedynie prototypy trzech konstrukcji. Dwa samoloty szkol-

no-treningowe PWS-33 „Wyżeł” zostały oblatane i poddane próbom. Podjęto równocześnie przygotowania do rozpoczęcia produkcji seryjnej, zakładając wykonanie pierwszych pięćdziesięciu sztuk w połowie 1940 roku. W tej samej ilości przewidywano budowę samolotów PWS-35 „Ogar”, których dwa prototypy również oblatano i wstępnie zbadano. Budowa trzeciego prototypu — samolotu treningowego PWS-41, dobiegała końca, a oblatanie jego przewidywano wiosną 1940 roku.

1 września 1939 roku nad Białą Podlaską pojawił się wczesnym rankiem samotny bombowiec z czarnymi krzyżami na skrzydłach. Przeleciał nad miastem kierując się nad zabudowaną Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Była dokładnie godzina 6.20, kiedy z dokonującego rozpoznania „Dorniera” poszła w dół jedna tylko bomba zapalająca. Trafiła w stary magazyn fabryczny, który stanął w płomieniach. Godzinę wcześniej słychać było w Białej Podlaskiej silne detonacje na wschód od miasta. Wkrótce też dotarła wiadomość, że duże zgrupowanie „Dornierów” zbombardowało w dwóch nalotach lotnisko wojskowe w Małaszeviczach. Zniszczeniu uległo kilkanaście polskich samolotów, dwunastu żołnierzy zostało zabitych, a ponad trzydziestu rannych.

Tak na Podlasiu rozpoczęła się wojna. Jej pierwszy dzień był jednocześnie ostatnim dniem istnienia Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Nalot samotnego „Dorniera” był sygnałem do rozpoczęcia ewakuacji personelu fabryki, niektórych urządzeń i dokumentacji konstrukcyjnej. Rozpoczęto od wywożenia co cenniejszych materiałów z magazynów i gotowych już podzespołów, lokując je w różnych punktach Białej Podlaskiej. Na przyfabrycznym lotnisku znajdowało się wtedy około dwudziestu

samolotów, głównie szkolnych PWS-26 i RWD-8 PWS. Pracownicy wytwórni usunęli je sprzed hangarów i odpowiednio maskując rozstawili na obrzeżach pola wzlotów.

Po pierwszym, właściwie niezbyt groźnym bombardowaniu, przyszedł następne, już znacznie poważniejsze w skutkach. Jeszcze tego samego dnia, o godzinie 17.30 nad Białą Podlaską pojawiła się formacja kilkunastu bombowców. Ich atak na obiekty fabryczne spowodował pożar warsztatów i hangarów. W pół godziny później nalot został ponowiony, tym razem bomby spadły na dzielnice mieszkalne Białej. Niedokładność celowniczych czy z góry ustalona taktyka? Trudno dziś dociec.

2 września znowu nad Białą Podlaską pojawiły się niemieckie samoloty. Najpierw dziesięć z nich bombardowało okolice miasta, a następnie trzy zaatakowały wytwórnię. Od zrzuconych bomb zapaliły się zabudowania blacharni, kadłubowni, malarni, ślusarni i wydziału montażu skrzydeł.

Trzeciego dnia wojny obronę przeciwlotniczą miasta, opartą dotąd jedynie na karabinach maszynowych, wzmocniono działkami Boforsa. Pozwoliły one osłabić skuteczność kolejnego nalotu. Samoloty niemieckie nie mogły już tak bezkarnie grasować nad zabudowaniami PWS. Wróg jednak nie dawał wytchnienia i także czwartego września dokonał nalotu. W zrujnowanych halach i hangarach pozostały spalone wraki najnowszych białskich samolotów — PWS-33 „Wyżeł” i PWS-40. Nie wiadomo czy ten sam los podzielił PWS-35 „Ogar”. Według bowiem innych informacji został rozbity koło Lubartowa podczas lotu łącznikowego.

5 września opuściła Białą Podlaskę dyrekcja PWS i licząca około trzydziestu osób grupa konstrukto-

rów. Do samochodów dyrekcyjnych załadowano też dokumentację techniczną samolotów. Konstruktorzy wyjechali autobusem najpierw do Chełma, a dalej trzema samochodami przez Rawę Ruską do Lwowa. Tam dołączyła do nich grupa pracowników Lwowskich Warsztatów Lotniczych, będących szybowcową filią Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Razem, już kilkoma ciężarówkami pojechali przez Czortków i Kopiczyńce do Worwolińców, pod Zaleszczyki. Tam nastąpiło spotkanie z ewakuowanymi z Warszawy pracownikami Państwowych Zakładów Lotniczych. Razem z nimi część białskich konstruktorów przekroczyła granicę polsko-rumuńską, rozpoczynając emigracyjną wędrówkę po świecie. Zanim to jednak nastąpiło, zdecydowano ukryć na miejscu wiezioną z Białej dokumentację konstrukcyjną samolotów PWS. Nie udało się dokładnie ustalić, rysunki jakich konstrukcji pozostały w Worwolińcach. Pewne relacje tylko wskazują, że zakopano tam między innymi dokumentację treningowego samolotu rozpoznawczo-bombowego — PWS-41, którego konstruktorami byli inżynierowie Wacław Czerwiński i Stanisław Lassota.

W Białej Podlaskiej tymczasem, po wyjeździe dyrekcji i grupy pracowników biura konstrukcyjnego, nadal trwały bombardowania miasta i terenów fabrycznych. Zniszczenia obiektów sięgały już siedemdziesięciu procent zabudowy, więc Niemcy zrezygnowali ze zmasowanych nalotów, stosując jedynie nękające rajdy pojedynczych samolotów. Jednakże 11 września nadleciała nad Białą formacja dwunastu bombowców, które obrzuciły bombami nie bronione już ruiny Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Była to ostateczna zagłada jednej z trzech pierwszych w Polsce niepodległej fabryk przemysłu

lotniczego. O rozmiarze zniszczenia wymownie świadczy fakt, że Niemcy po zajęciu Białej Podlaskiej nie podjęli nawet próby jej odbudowy, choć inne polskie wytwórnie lotnicze przekształcili w bazy remontowe swych samolotów.

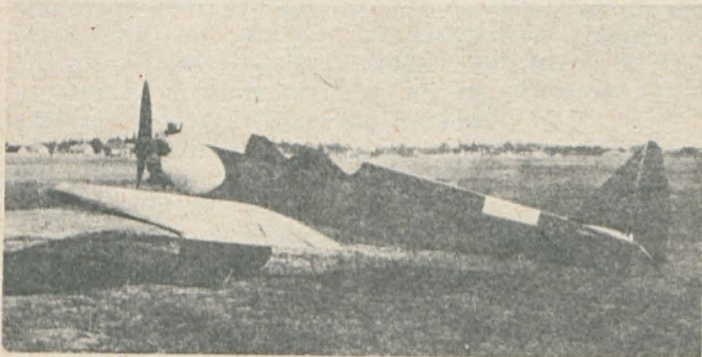
Podlaska Wytwórnia Samolotów pozostała więc na kartach historii polskiego przemysłu lotniczego. Zapisła się na tych kartach chlubnie, gdyż lata jej istnienia, mimo wzlotów i upadków, zaznaczyły wyraźny ślad w dorobku wytwórni. Jak by nie było opracowano w Białej ponad pięćdziesiąt projektów samolotów, z których ponad połowę zbudowano w egzemplarzach prototypowych. Szkoda tylko, że tak niewiele wprowadzono do produkcji seryjnej. Ale i tak spośród prawie trzech i pół tysiąca samolotów, wyprodukowanych przed wojną w polskich wytwórniach, niemal co trzeci pochodził z Białej Podlaskiej.

Lotnictwo było zawsze i jest nadal nośnikiem postępu technicznego. Dlatego też Podlaska Wytwórnia Samolotów miała swój znaczny udział w rozwoju przemysłu na terenie regionu o wybitnie rolniczym charakterze. Ponad piętnastoletnia działalność wytwórni w niewielkim, powiatowym mieście, spowodowała olbrzymi wzrost zainteresowania lotnictwem na całym Podlasiu. Biała „liczyła się” na lotniczej mapie Polski jako ogniwo przemysłu lotniczego, skupisko specjalistów tej branży, czy wreszcie ośrodek sportów lotniczych. Powstał tu bowiem pierwszy w powiatowym mieście Klub Lotniczy, przekształcony potem w Aeroklub Podlasko-Poleski, przez wiele jeszcze następnych lat będący ewenementem w skali Polski powiatowej.

Żywiotowo powstające dziś w całym kraju kluby amatorów konstruktorów lotniczych winny pierw-

wzoru swego dopatrzeć się w Klubie Lotniczym PWS, który nie tylko rozwijał szkolenie w pilotażu, ale też popierał amatorską budowę samolotów. Nie sposób wyliczyć wszystkie podejmowane próby konstruktorów-amatorów. Warto wszakże odnotować choćby dwie uwieńczone powodzeniem.

Pierwszym zaprojektowanym przez technika PWS — Henryka Toczłowskiego, na przełomie lat 1930—31, był zbudowany wspólnie ze stolarzem Józefem Wulfem, dwuosobowy samolocik TW-12. Inauguracyjny lot wykonał 29 września 1933 roku. Przeprowadzone w rok później próby w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa nie wypadły najlepiej, ale ostatecznie TW-12 został dopuszczony do użytkowania, tyle że jako jednoosobowy. Samolot był własnością Klubu Lotniczego PWS i korzystało z niego wielu pilotów. Latał aż do niefortunnego lądowania Tadeusza Arcinowskiego, po którym z końcem sierpnia 1936 roku został skasowany.



Amatorski samolot sportowy TW-12 konstrukcji członka Klubu Lotniczego PWS — Henryka Toczłowskiego

Lepszym okazał się samolot M-9 Józefa Medweckiego, wprawdzie nie amatora, bo wiele lat zawo-
wo parającego się konstruowaniem płatowców, ale
zbudowany poza normalnymi obowiązkami pro-
jektanta. W tworzeniu tego samolotu, który obla-
tany został latem 1939 roku, współuczestniczył Wła-
dysław Kiryluk, po wojnie pracownik Wytwórni
Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu. M-9 wzbudził
duże zainteresowanie w aeroklubach, gotowych na-
wet złożyć zamówienie na produkcję seryjną. Nie-
stety, wybuch wojny przekreślił te zamiary. Był
to prawdopodobnie ostatni przed wojną zbudowany
w Polsce samolot sportowy.

Niemiecka agresja na nasz kraj w 1939 roku,
skreśliła z mapy polskich zakładów lotniczych Pod-
laską Wytwórnię Samolotów, ale nie wyeliminowa-
ła bezpowrotnie zainteresowania lotnictwem
na Podlasiu. Po wojnie bowiem kilkakrotnie już
podejmowano w Białej próby nawiązania do skrzy-
dlatych tradycji tego regionu.

Z jaskółką w godle

Sekretarz generalny Aeroklubu Rzeczypospoli-
tej Polskiej — Bogdan Kwieciński, analizując
w 1937 roku dorobek aeroklubów regionalnych,
tak ocenił rozwój sportów lotniczych na terenie
środkowo-wschodniej Polski:

...Lubelski Klub Lotniczy wywodzi się od nie-
licznego związku młodych konstruktorów i sympa-
tyków lotnictwa, którzy przed kilku laty podjęli
zadanie wybudowania pracą bezinteresowną sa-
molotu turystycznego. Rozwój Lubelskiego Klubu
Lotniczego jest rzadkim przykładem wykorzystania
do maksimum wszelkich możliwości, które na tym
terenie są o wiele uboższe, niż na obszarach dzia-
łalności innych, większych klubów.

Oprócz Lubelskiego Klubu Lotniczego, został za-
łożony w ośrodku fabrycznym Białej Podlaskiej,
Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów,
zwany pokrótce Klubem PWS. Odsunięty od ośro-
dów wielkomiejskich, żyje Klub PWS życiem wię-
cej zamkniętym i znajduje małe tylko możliwości
szerszego rozwoju. Niemniej pracuje intensywnie
na swym terenie, a szczególną zasługą tego klubu
jest przesunięcie jego działalności na ziemię wscho-
dnie. Klub PWS wspólnie z Lubelskim Klubem Lot-

niczmy zapoczątkował Lubelsko-Podlaskie Zimowe Zawody Lotnicze, stanowiące atrakcję naszego zimowego lotniczego kalendarza sportowego...

Jak dotąd, nie udało mi się precyzyjnie ustalić kto był inicjatorem utworzenia Klubu Lotniczego PWS, ani też jednoznacznie określić daty jego powstania. Z całą pewnością jednak był to siódmy w kraju ośrodek sportów lotniczych po Warszawie, Krakowie, Lwowie, Poznaniu, Wilnie i Lublinie, a pierwszy w mieście powiatowym. Niewątpliwie też zrodził się z Podlaskiej Wytwórni Samolotów, co znalazło odzwierciedlenie choćby w nazwie. Uznać go więc wypada za protoplastę współczesnych aeroklubów przyzakładowych. Przyjmując, że działalność swą rozpoczął w drugiej połowie lat dwudziestych, gdyby w pierwszych latach po wyzwoleniu został reaktywowany, to wzorem aeroklubów regionalnych w Warszawie, Krakowie, Poznaniu i Lublinie miałyby już za sobą jubileuszowe obchody półwiecza istnienia. Ale... „nie gdybając”, wróćmy do historii.

Z zachowanych dokumentów i relacji byłych członków Klubu Lotniczego PWS można wnioskować, że wyróżniał się bardzo bogatym wachlarzem działalności, choć zasadniczo zróżnicowanej. Miał też wzloty i upadki, lub jak kto woli — lata tłuste i chude. Gros jego członków stanowili pracownicy Podlaskiej Wytwórni Samolotów, skupieni głównie w biurze konstrukcyjnym. Nie brakowało jednak także przedstawicieli innych zawodów, bo sztuki latania uczyli się w Klubie Lotniczym PWS zarówno biurowa maszynistka jak i kolejarz. Konstruktorzy PWS, zwłaszcza młodszy wiekiem, stażem i stanowiskiem, widzieli w przynależności do klubu możliwość realizacji swych planów w dziedzinie projektowania awionetek czyli małych samolotów

sportowo-turystycznych. Klub bowiem prowadził sekcję konstrukcyjną, a dyrekcja PWS, pod tym szyldem, udostępniała na eksperymentowanie materiały oraz pomieszczenia warsztatowe. Natomiast zróżnicowanie działalności uwidacznia choćby to, że prócz wspomnianej już sekcji konstrukcyjnej, istniała samolotowa, a od połowy 1932 roku także szybowcowa.

Zarząd klubu dbał również o inne rozrywki członków, co w niewielkim mieście jakim była wówczas Biała Podlaska, miało znaczenie integrujące środowisko lotnicze. Świadczy o tym fragment sprawozdania datowanego 19 marca 1932 roku, w którym odnotowano między innymi:

...W każdą sobotę odbywają się w kasynie PWS wieczory *bridge'owe*, organizowane przez Klub PWS...

Niewątpliwie zarówno owe „wieczory *bridge'owe*” jak i powstała w Klubie Lotniczym PWS sekcja... tenisa — jedyna chyba w aeroklubach regionalnych — miały znaczenie li tylko towarzysko-rekreacyjne. Podstawę bowiem działalności klubu, kierowanego przez społeczny zarząd stanowiły: popularyzacja lotnictwa, wspieranie konstruktorów-amatorów oraz rozwój sportów lotniczych.

Zarząd klubu był ciałem kolegalnie decydującym o wszystkich zamierzeniach, planach rozwoju i przedsięwzięciach bieżących. W jego składzie znajdowali się zarówno uznani konstruktorzy PWS, jak i wyróżniający się piloci sportowi czy mniej znani, ale aktywni w propagowaniu idei lotniczych pracownicy wytwórni. Przykładowo na walnym zebraniu członków w dniu 18 stycznia 1932 roku do zarządu Klubu Lotniczego PWS wybrani zostali: znany konstruktor inżynier Zbysław Cioł-

kosz, któremu powierzono funkcję prezesa, pierwszym wiceprezesem został również konstruktor, a jednocześnie aktywny pilot — Antoni Uszacki, drugim — pracownik biura konstrukcyjnego i pilot sportowy — Jerzy Szałowski. Pieczę nad klubowymi finansami sprawował skarbnik Kazimierz Anuszewski, pracownik PWS, natomiast sekretarzem został latający sportowo konstruktor — Tadeusz Drozdowski. Na kierownika nowo powstałej sekcji szybowcowej wybrano, związanego od wielu lat z Podlaską Wytwórnią Samolotów i w ogóle polskim przemysłem lotniczym, konstruktora Augusta Bobka-Zdaniewskiego.

29 maja 1932 roku Klub Lotniczy PWS obchodził swe pierwsze święto klubowe. Oto fragmenty zachowanego opisu:

...Dzień święta klubowego rozpoczął się w Białej o godzinie 10.30. Na lotnisku firmy PWS ustawiono półkołem cztery samoloty przeznaczone do chrztu. W półkolu było umieszczone specjalne ogrodzenie, wewnątrz którego dokonywany był ceremoniał. Stały tam: złamane śmigło, korkociąg z drutu, beczka i inne symbole ewolucji lub ich skutków, jako zakazane młodym adeptom latającego bractwa.

...Po przemówieniu prezesa klubu inżyniera Ciołkosza, odbył się chrzest samolotów klubowych, a mianowicie: dwóch Hanriot'ów i dwóch samolotów turystycznych — PWS-50 i 51. Dwu pierwszym nadano imiona HIPEK i LOPEK, a PWS-50 i 51 ochrzczono: PODLASIANKA i STASIA. Ceremonii chrztu dokonano przez rozbicie butelki taniego, krajowego wina, odśnięcie napisów i podpisanie aktów. Po chrzcie samolotów odbyło się pasowanie następujących pilotów klubowych: Stefaniuka, Szałowskiego, Mateuszuka, Lubańskiego, Koziela



Piloci Klubu Lotniczego PWS. Od lewej: Jerzy Szałowski, Antoni Uszacki i Tadeusz Drozdowski, przy samolocie Hanriot H-28

i Arcinowskiego. Trzech pilotów było nieobecnych w czasie święta, a mianowicie: inż. Karpiński, Uszacki i Drozdowski. Dwóch ostatnich w tym czasie, po zdobyciu stopni pilotów motorowych, szkoliło się w lotach szybowcowych w Bezmiechowej, gdzie osiągnęli zresztą stopień instruktorski.

...Obok pilotów wylaszowanych w klubie, otrzymali herby również piloci należący do klubu, a wyszkoleni gdzie indziej. U niektórych z nich, świetne ujęcie ich słabych stron „pilockich” wywołało tak wielkie oburzenie, że jeden z herbów zmuszeni jesteśmy podać bez umieszczenia nazwiska pilota i pozostawić go domyślności publiczności. Her-

by otrzymali następujący piloci: Stefaniuk — herb NISZCZY-CIEL, Szałowski — SZAŁOPĘD, Karpiński — TRÓJPALT, Lubański — FAJLOT, Mateuszuk — KORKOCIĄG, Kozieł — KOZICA, Arcinowski — BLERIOT, Drozdowski — START-NOS, Uszacki — AMERYKAN, Bzowski — SLE-POOK i ... — BRAKOSTER.

Dziś już można ujawnić: herb BRAKOSTER wywołał oburzenie Franciszka Rutkowskiego, który uznał, że komu jak komu, ale jemu, pilotowi fabrycznemu PWS, nie można wytykać... „braku steru”.

W kilka miesięcy później, 16 września, jeden z uhonorowanych herbem — instruktor pilot Kazimierz Stefaniuk, zginął w wypadku samolotu Hanriot-28, wraz z uczniem-pilotem Stefanem Kluczyńskim. Był to bodajże jedyny wypadek śmiertelny w ciągu całego okresu działalności Klubu Lotniczego PWS.

Członkowie klubu brali aktywny udział w licznych krajowych zawodach lotniczych, sami też organizowali w Białej Podlaskiej różne imprezy. Z fragmentarycznych informacji warto przypomnieć udział klubowej załogi Stefaniuk — Drozdowski w I Lubelsko-Podlaskich Zimowych Zawodach Lotniczych w 1931 roku, czy uczestnictwo Jerzego Szałowskiego na samolocie PWS-50 w Zlocie do Lidzbarka w maju 1932 roku, a potem zajęcie przez tego samego pilota wraz z Józefem Lubańskim trzeciego miejsca w I Locie Północno-Zachodniej Polski. W rok później Antoni Uszacki z Zygmuntem Przeorskim startowali na samolocie PWS-52 w V Krajowym Lotniczym Konkursie Turystycznym. Mniej udany był udział Uszackiego w I Locie Północno-Wschodniej Polski. W „Skrzydlatej Polsce” z lipca 1933 roku napisano wówczas o nim:

...Nie poszczęściło się p. Uszackiemu z Białej, który przy starcie w Warszawie rozbił samolot i musiał zrezygnować z przyjemności oglądania Wileńszczyzny. Ambitny ten zawodnik był poważnym pretendentem do pierwszego miejsca w zlocie...

Pilot wyszedł z tej kraksy bez szwanku, ale samolot...

Oto fragment sprawozdania zarządu Klubu Lotniczego PWS z lipca 1933 roku:

...Na skutek licznych wypadków, które nawiedzały klub w czerwcu, stan ilościowy taboru lotniczego zmniejszył się dotkliwie. Jeden samolot turystyczny PWS-50 uległ kasacji, drugi — PWS-51, wymaga remontu fabrycznego silnika oraz samego płatowca, uszkodzonego podczas przymusowego lądowania w przelocie z Krakowa do Białej. Uszkodzony szybowiec „Czajka I” wymaga remontu skrzydeł. Pragnąc uzupełnić stratę, sekcja szybowcowa w przyśpieszonym tempie wykańcza dwa nowe szybowce. Sekcja motorowa posiada obecnie tylko szkolne maszyny H-28.

...Ilość członków klubu (czynnych i sympatyków) — 139.

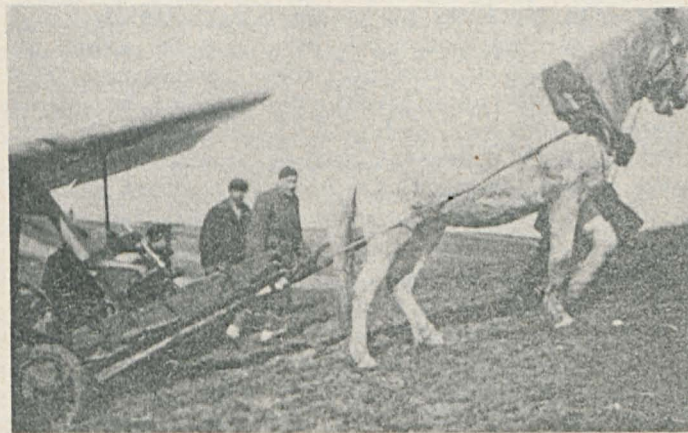
W trzy miesiące później klub miał już tylko jeden samolot szkolny, zdolny do wykonywania lotów. Był to więc „chudy” rok. Wprawdzie pod koniec września instruktor klubu — starszy sierżant Kazimierz Korczak, oblatywał zbudowany amatorsko przez Henryka Toczółowskiego i Józefa Wulfa samolot TW-12, ale pomyślany jako turystyczna awionetka, nie nadawał się on do prowadzenia szkolenia. Efekty 1933 roku były więc mierne. Spośród trzech członków szkolonych w pilotażu samolotowym, ukończył je zaledwie jeden. Lepiej było w sekcji szybowcowej, w której latało ponad

czterdzieści osób. Mimo sprzętowych problemów stan ilościowy członków klubu zwiększył się pod koniec roku do stu siedemdziesięciu pięciu.

Rok 1934 rozpoczął się dla Klubu Lotniczego PWS gorączkowymi przygotowaniem do IV Lubelsko-Podlaskich Zimowych Zawodów Lotniczych, które po raz pierwszy miały być rozegrane na lotnisku w Białej Podlaskiej. Przeprowadzono je w dniach od 2—4 lutego z udziałem ośmiu załóg z różnych aeroklubów regionalnych. Gospodarzy reprezentowała załoga Antoni Uszacki i Tadeusz Arcinowski, która nie ukończyła liczącego ponad tysiąc dwieście kilometrów lotu okrężnego. W dodatku na skutek poblądzenia we mgle i przymusowego lądowania rozbity został klubowy samolot — PWS-51. Z lepszym skutkiem wystartowali pod koniec maja w II Locie Północno-Wschodniej Polski — Tadeusz Arcinowski ze Stefanem Hauschildem, zajmując trzecie miejsce w Zlocie i zwyciężając w sztafecie lotniczo-motocyklowo-samochodowej. Kolejny pech tymczasem spotkał Antoniego Uszackiego, który wraz z Janem Gromem wybrał się na wyremontowanym po zimowej kraksie samolocie PWS-51, na Zlot Gwiazdzysty do Inowrocławia. 22 lipca, podczas startu z lotniska w Katowicach, samolot został uszkodzony, a obserwator Uszackiego ranny.

Efekty szkoleniowe 1934 roku były w klubie lepsze niż w roku poprzednim, gdyż spośród ośmiu kandydatów na pilotów samolotowych pięciu ukończyło kurs. W sekcji szybowcowej z grona czterdziestu pięciu osób prawie połowa uzyskała kolejne stopnie wtajemniczenia. Szybownicy zorganizowali też latem „wyprawy badawcze” w poszukiwaniu terenów odpowiednich do szkolenia szybowcowego. Chodziło o znalezienie wzniesień,

z których można startować na szybowcu przy pomocy gumowych lin wzlotowych. Na równinnych obszarach Podlasia nie była to sprawa prosta, jednak „odkryto” niewielkie wzgórki, szumnie zwane Dębowymi Górami, a położone niedaleko... Janowa Podlaskiego! Ciekawe, że przed laty, prowadzący w tej okolicy swe eksperymenty z „Lotnią” Czesław Tański, nie dostrzegł ich i musiał do startów budować specjalne rusztowanie?



Transport szybowca „Czajka” na miejsce startu z pagórka w okolicy Janowa Podlaskiego

Rok 1934 wieńczył pięciolecie istnienia Klubu Lotniczego co stało się okazją do zorganizowania na białskim lotnisku pokazowych lotów szybowcowych z wykorzystaniem samochodu jako holownika. Klub wzbogacił się także o nowy, własny hangar, wybudowany w ciągu pół roku. W ogóle był to raczej „tłusty” rok w działalności lotniczej, co odzwierciedla choćby największa w całej historii

Klubu Lotniczego PWS liczba członków, których było ponad dwustu.

W latach następnych daje się zauważyć stopniowe odchodzenie klubu od szkolenia nowych adeptów pilotażu na rzecz intensyfikacji latania zawodniczego. Było to zapewne następstwem zmian koncepcji szkolenia lotniczego w kraju, w efekcie których zaczęto tworzyć specjalne centra i ośrodki, przejmujące stopniowo funkcje podstawowej edukacji kandydatów na pilotów. Z drugiej strony Klub Lotniczy PWS po pięciu latach istnienia wyszkolił już sobie kadrę pilotów zdolnych godnie go reprezentować na różnego rodzaju mityngach, zlotach i konkursach. Zmniejszył się więc przyrływ nowych członków, zmalała liczba dotychczasowych.

Największy sukces sportowy odniosła w 1935 roku załoga Tadeusz Arciński i Roman Chudkiewicz, którzy na samolocie RWD-8 zwyciężyli w Zlocie „Gordon-Bennett”. Nieco gorszy wynik uzyskali w zawodach „Bałtyk — Beskid” Przeorski z Hauschildem, plasując się na ósmym miejscu. Niejako w nawiązaniu do minionego pięcioletnia Klubu Lotniczego PWS, pod koniec lipca 1935 roku zorganizowano na białskim lotnisku — I Zlot Gwiazdzysty KL PWS. Uczestniczyło w nim sześć załóg z aeroklubów: Warszawskiego, Gdańskiego i Lwowskiego oraz reprezentantów gospodarzy. Startujący na samolocie TW-12 Antoni Uszacki zajął w tej imprezie szóste miejsce. Ten sam pilot lecąc we wrześniu wraz z Hauschildem do Ustianowej na zlot z okazji rozgrywanych tam Krajowych Zawodów Szybowcowych, „spalił” szansę na dobrą lokatę spóźnieniem na mecie i nie został sklasyfikowany. Nie powiodło się też załodze Andrzeja Trubicyn i Franciszek Lipski. Uczestniczyli

oni na samolocie RWD-8 w II Zlocie Gwiazdzystym do Łodzi, ale pobiłdzili we mgle i lądowali przymusowo na trasie.

Rok 1936 zakończył działalność Klubu Lotniczego PWS pod godłem stylizowanej jaskółki, która stanowiła motyw odznaki klubowej. Zaprojektował ją Antoni Uszacki. W tym bowiem roku walne zebranie członków postanowiło zmienić nazwę dotychczasową na Aeroklub Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Jaskółkę na tarczy zastąpiła więc zuniifikowana białoczerwona szachownica lotnicza z sylwetką samolotu i literami „PWS” na skrzydłach. Wiele jednak imprez lotniczych gościło jeszcze białskich pilotów pod starym znakiem klubowym. Nie odnotowano wszakże poważniejszych sukcesów sportowych.

W Zlocie Gwiazdzystym do Poznania, Hauschild z Przeorskim zajęli jedenaste miejsce, w III Zlocie Gwiazdzystym do Łodzi, młody pilot Marian Supernak z Lipskim — dziewiąte, w Locie Północno-Wschodniej Polski, Przeorski z Siedleckim — ósme miejsce, a w II Zlocie do Morza, Jan Szott z Supernakiem — jedenaste miejsce. Licznie obsadzili białszczanie VI Krajowy Lotniczy Konkurs Turystyczny. W grupie seniorów startowali: Antoni Uszacki z Antonim Biernackim (osiemnaste miejsce) oraz Andrzej Trubicyn i Jan Wiśniewski (dwudzieste piąte miejsce). Wśród juniorów najlepsi byli Zygmunt Przeorski ze Stanisławem Siedleckim, którzy zajęli piąte miejsce. Na dalszych pozycjach uplasowały się dwie następne załogi z Białej — Jan Grom i Franciszek Lipski (szesnaste) oraz Stefan Hauschild i Zygmunt Jabłoński (osiemnaste). Zespołowo jednak juniorzy wypadli najmniej dobrze, bo na piątym miejscu, indywidualnie

natomiast Grom z Lipskim wygrali w regularności lotu. Trzecie miejsce przypadło Hauschildowi w Zlocie „Gordon-Bennett”, a dziewiąte załodze Antoni Uszacki — Roman Chudkiewicz w VII Locie Południowo-Zachodniej Polski. Odbył się też w 1936 roku II Zlot Gwiazdzysty w Białej Podlaskiej. Gospodarze imprezy zajęli w niej następujące miejsca: Jan Szott z Kazimierzem Myszkowskim — trzecie, Mieczysław Suszczyk z Marianem Supernakiem — ósme i Jan Grom z Zygmuntem Przeorskim — czwarte.

Już z tego skrótowego wprawdzie przeglądu wiadać, że był to rok bogaty w lotnicze imprezy. Padły też wówczas dwa klubowe rekordy: bialscy piloci spędzili w powietrzu łącznie prawie pięć tysięcy godzin, a w różnych rajdach i konkursach przebyli imponującą odległość dwudziestu ośmiu tysięcy dziewięciuset kilometrów! W latach następnych nie notowano już takich wyników.

W Aeroklubie Podlaskiej Wytwórni Samolotów żegnano w tym czasie stare i wysłużone szkolne Hanrioty, na których wielu doskonałych później pilotów zdobywało lotnicze ostrogi. Ich miejsce zajmowały produkowane w Białej, a coraz popularniejsze w kraju — RWD-8. W roku 1937 aeroklub otrzymał właśnie w darze od społeczeństwa poleskiego trzy „erwudy”, które wydatnie poprawiły stan posiadania bialskich pilotów. W rewanżu częściej organizowano loty pasażerskie dla dobroczyńców, którzy z własnej kieszeni fundowali lotnikom samoloty. „Spacery nad Białą” ograniczyły nieco sportową aktywność, mniej było startów w zawodach, ale za to z lepszymi rezultatami. W Locie Pomorskim załoga Przeorski — Siedlecki zajęła drugie miejsce, a w III Zlocie do Poznania Kazimierz Jung z Franciszkiem Lip-

skim — czwarte, natomiast Hauschild z Jabłońskim — piętnaste. Na tej samej pozycji uplasowali się — startujący w VIII Locie Południowo-Zachodniej Polski — Antoni Uszacki z Janem Wiśniewskim. Druga bialska załoga, Jan Grom i Kazimierz Myszkowski, zajęła w tych zawodach dwudziestą drugą pozycję. Zygmunt Przeorski wziął też w 1937 roku udział w Zlocie do Gorlic.

Rozszerzenie działalności klubu już nie tylko poza grono pracowników Podlaskiej Wytwórni Samolotów, ale na cały region, spowodowało podjęcie kolejnej uchwały o zmianie barw. Ambicje członków Aeroklubu Podlasko-Poleskiego — bo taką nazwę przyjęto — zaowocowały w 1938 roku aż trzema imprezami zorganizowanymi na bialskim lotnisku. Tradycyjnie już niejako sezon rozpoczęły, piąte z kolei — Lubelsko-Podlaskie Zimowe Zawody Lotnicze, przeprowadzone w dniach 26 i 27 lutego. Duży sukces odniosła w nich załoga gospodarzy — Marian Supernak i Stanisław Szyszczyński, którzy zajęli trzecie miejsce. Drugą imprezą, już o charakterze wewnętrznym, były zawody pilotów bialskiego aeroklubu, rozegrane w dniach 25 i 26 czerwca. I wreszcie trzecia, to Zlot do Pińska pod hasłem „Poznajemy Polesie”, mająca bardziej turystyczny charakter, a zorganizowana w dniach 3 i 4 września.

Na forum krajowym nie osiągnięto w tym roku poważniejszych sukcesów. W Krajowych Zawodach Lotniczych, będących odpowiednikiem dzisiejszych mistrzostw Polski, brały udział trzy załogi: Józef Rybakiewicz i Stefan Paszkowski (dziewiąte miejsce), Józef Sobolewski i Stanisław Szyszczyński (jedenaste miejsce) oraz Zygmunt Jabłoński i Janusz Brandys (trzydzieste trzecie miejsce). Zespołowo reprezentację Białej Podlaskiej sklasyfikowano na

piątym miejscu. W Zlocie Gwiazdzistym do Inowrocławia startowali Hauschild z Wiśniewskim (piętnaste miejsce), i Piotrowski z Paszkowskim (szesnaste miejsce) a w IV Locie Północno-Wschodniej Polski — Grom i Scibło (siódme miejsce) oraz Suszczyk i Jarczyński (jedenaste miejsce). W mających bardziej reklamowy niż sportowy charakter Zawodach o Puchar Państwowego Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych, Aeroklub Podlasko-Poleski reprezentowały załogi: Szott-Brandys (siódme miejsce), Przeorski—Wiśniewski (trzynaste miejsce) i Jabłoński—Lipski (osiemnaste miejsce).

Sportowych osiągnięć 1939 roku już nie podsumowano. Rozpoczął się on podobnie jak poprzedni Lubelsko-Podlaskimi Zimowymi Zawodami Lotniczymi, w których udział wzięły dwadzieścia dwie załogi z ośmiu aeroklubów regionalnych. Białszczanie wystawili trzy załogi (w tym jedną poza konkursem). Obie punktowane — Supernak—Paszkowski i Uszacki—Brandys uplasowali się ex aequo na... dziesiątym miejscu, czyli w połowie tabeli.

Śledząc piękną i bogatą historię skrzydlatego klubu nad Krzną, zastanawiałem się nad losami jego pilotów po pamiętnym wrześniu 1939 roku. Już bowiem na wiele miesięcy przed wojenną pożogą, wprowadzono do programu szkolenia i treningu lotniczego pewne nowe elementy, mające charakter przysposobienia wojskowego. W regulaminach zawodniczych większy nacisk położono na nawigację, ćwiczone zrzuty meldunków, punktowano loty w szyku. Jakies błędzenia na trasie w ogóle nie wchodziły w rachubę, nikomu nawet przez głowę nie przeszło tak powszechnie niegdyś praktykowane „siadanie” w polu, aby o drogę zapytać. Pilot musiał nie tylko trafić bez pudła do punktu docelo-

wego, ale dbać przez cały czas o regularność przeletu, rozpoznawać określone obiekty, no i precyzyjnie lądować na ograniczonej przestrzeni.

Wybuch wojny dla większości z nich oznaczał nałożenie munduru i przydział mobilizacyjny do bojowej eskadry. A potem? Potem różnie to było. Jedni nie przeżyli września, inni walczyli dłużej. Ale niewielu z nich udało mi się spotkać.

Bialskie orlęta

Biała Podlaska z końca lat sześćdziesiątych, kiedy po raz pierwszy zawitałem do tego miasta, drzemała codziennością nadgranicznego powiatu i przykurzoną dumą świetności niegdysiejszej siedziby książąt Radziwiłłów. Główną ulicę ożywiały na równi chłopskie furmanki i zagraniczne samochody, przemierzające międzynarodową trasę E-8 do lub od granicy. Nowoczesność zaczynała się dopiero przy drodze wylotowej w kierunku Warszawy. Symbolizowały ją bloki spółdzielni mieszkaniowej i nieco dalej położony kompleks budynków Studium Nauczycielskiego. Samo centrum, z przekształconym w Plac Wolności rynkiem, niewiele chyba zmieniło się od czasów przedwojennych. „Nowe” dla tego miasta dopiero nadchodziło, zawarte w decyzji o budowie dużych zakładów przemysłu wełnianego. Tymczasem szczyła się Biała meblami, wytwarzanymi w dawnej fabryce świeków i szewskich kopyt „H. B. Raabe”, nieźle prosperującym Przedsiębiorstwem Remontowym Sprzętu Melioracyjnego i paru innymi, mniejszymi zakładami.

Tropienie śladów dawnej, lotniczej świetności miasta spod znaku PWS, nie rokowało poważniej-

szych nadziei na odkrywcze sukcesy. Po zrujnowanych bombardowaniami w 1939 roku obiektach Podlaskiej Wytwórni Samolotów pozostały nędzne resztki ocalałych budynków, osiedle jednorodzinnych domków przyfabrycznej kolonii pracowniczej i to chyba wszystko. Sami budowniczowie bialskich samolotów albo znaleźli sobie inne zajęcie, albo też opuścili miasto.

Czasem nad Białą śmignął odrzutowiec dęblńskiej Szkoły Orłąt, nawiedzając z powietrza miasto, które znalazło się na treningowej trasie podchorążych i prowokując hałasem silnika do uniesienia głowy. Reakcje bywały różne. Dzieci najczęściej pokrzykiwały:

— Panie pilocie, dziura w samolocie — i wracały do swoich zabaw, kiedy tylko srebrzysta sylwetka rozplynęła się w dali. Młodzież? ...Tu podział zainteresowań był dość wyraźny. Dziewczęta z zasady nie zauważały przelatującego samolotu, chłopcy — odwrotnie. Spoglądali w niebo, śledzili lot, czasem dyskutowali. Dla ludzi starszych był to zwykle jakiś nic nie znaczący epizod zwykłego dnia. Chociaż, nie dla wszystkich...

Jerzy Staszewski, były pilot wojskowy, którego poznałem w wiele lat później, każdy pojawiający się nad Białą samolot prowadził wzrokiem aż do momentu, gdy zniknął za horyzontem. On też opowiedział mi w chronologicznym porządku powojenną historię wskrzeszania, a właściwie prób przywrócenia temu miastu aeroklubu.

— W całej historii sportowego latania na Podlasiu — stwierdził — niemal magicznego znaczenia nabrała cyfra „9”. No, bo tak. Klub Lotniczy PWS zorganizowano w Białej w 1929 roku. W dziesięć lat później, a więc w roku 1939 przestał istnieć, podobnie jak i Podlaska Wytwórnia Samolotów. Po

dwudziestu latach — w 1959 roku — podjęto pierwszą próbę jego reaktywowania. Już oczywiście nie pod firmą PWS, gdyż wytwórni nie odbudowano, ale pod nazwą... Nazwy właściwie oficjalnie nie ustalono. Chodziło po prostu o stworzenie młodzieży możliwości uprawiania sportów lotniczych. Pomocy udzielili lotnicy wojskowi z Aeroklubu Orląt w Dęblinie.

Kto wówczas „kręcił sprężynę” mechanizmu latania w Białej? Ano zegarmistrz Szczepański, pracownik filii warszawskiej Akademii Wychowania Fizycznego — Mironiuk, taksówkarz i przedwojenny szybownik — Szymański, trochę ja i jeszcze paru entuzjastów lotnictwa. Zorganizowano wtedy kurs teoretyczny dla kandydatów na szybowników, prowadzony przez białą filię Aeroklubu Orląt we własnym lokalu, jaki przydzieliły nam władze miasta. Udało się nawet, podczas przeprowadzonego na dawnym lotnisku PWS obozu wakacyjnego, przeszkolić grupę pilotów. Szybowce mieliśmy... pożyczone. Z Aeroklubu Dęblińskiego. Całe to latanie trwało jednak w Białej tylko jeden sezon. Potem zabrakło zainteresowania i poparcia dla inicjatywy społecznych działaczy ze strony ówczesnych władz miejskich i powiatowych. Zaprzepaszczone to, co w takich momentach najważniejsze — entuzjazm i oddanie sprawie licznych amatorów sportowego latania.

Minęło następnych dwadzieścia lat i w Białej Podlaskiej na nowo odżyły, nigdy zresztą nie wygasłe, marzenia o samolotach i szybowcach.

Jerzy Staszewski, pracujący w Przedsiębiorstwie Remontowym Sprzętu Melioracyjnego, zaprosił mnie potem do zakładowej Izby Tradycji i Perspektyw. Ileż tam lotniczych akcentów! Zaczynając od legitymacji i znaczków fabrycznych byłych pracow-

ników Podlaskiej Wytwórni Samolotów, zdjęć różnych płatowców, fragmentów lotniczego ekwipunku, a na skrupulatnie zestawionych listach poległych pilotów kończąc. Skąd „lotnictwo” w zakładzie o jakże odmiennej branży? Okazało się, że pierwsi pracownicy zatrudnieni po wojnie w Przedsiębiorstwie Remontowym Sprzętu Melioracyjnego, rekrutowali się w większości właśnie spośród załogi dawnej... wytwórni samolotów. Wraz z sentymentem do lotnictwa, a zwłaszcza przemysłu lotniczego, który na Podlasiu ma tak bogate tradycje, przynieśli do zakładowego mini-muzeum, dokumenty skrzydlatej historii. Wielu młodszych, zatrudnionych dziś w „melioracji”, to potomkowie byłych pewusiaków. Jednym z nich jest także Jerzy Staszewski, którego ojciec pracował przy budowie białskich samolotów.

Inny pracownik tego zakładu — Brunon Waszczuk, niegdyś kierownik modelarni lotniczej w Stalowej Woli, wystąpił z inicjatywą utworzenia sekcji lotniczej przy miejscowym oddziale Stowarzyszenia Inżynierów Mechaników Polskich. To nic, że nie ma w Białej przemysłu lotniczego, może kiedyś powstanie. A kadry trzeba przygotowywać wcześniej, siać ziarno zainteresowania lotnictwem wśród młodzieży. Takim ziarnem są już modelarnie lotnicze przy Zakładach Przemysłu Wełnianego „Białowa”, przy spółdzielniach mieszkaniowych w Białej i w Radzynie. Powstaną zapewne także następne. Można więc mówić o pierwszym etapie wtajemniczenia, trzeba myśleć o kolejnych.

Z tych wszystkich poczyniń i tęsknot za sportowym lataniem zrodziła się wreszcie 29 września 1979 roku filia dęblińskiego Aeroklubu Orląt w Białej Podlaskiej. I znowu pomogli lotnicy wojskowi, a w historii białskiego lotnictwa po raz kolejny

pojawiła się owa — rzeczywiście chyba magiczna — „dziewiątka”. W obecności prezesa Aeroklubu PRL — generała Józefa Sobieraja, komendanta Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej, a jednocześnie prezes Aeroklubu Orląt — generał Józef Kowalski i prezydent miasta — Stanisław Wasiluk, podpisali porozumienie o współpracy w organizowaniu oraz rozwijaniu działalności filii aeroklubu. Pierwszy krok został więc zrobiony. Powołano zarząd, powierzając funkcję prezesa Markowi Augustynikowi, związanemu niegdyś pracą zawodową z przemysłem lotniczym w Mielcu. Wiceprezesami zostali Adam Olkowicz i Zdzisław Mularski, sekretarzem — Brunon Waszczuk, a skarbnikiem — Tadeusz Kochanowski. Stanowisko kierownika filii objął Jerzy Staszewski, zaś szefa wyszkolenia Franciszek Pajnowski. Powstał zaczątek klubu bez jednego nawet pracownika etatowego, gdyż wszystkie osoby, które zdecydowały się działać na rzecz rozwijania podlaskich skrzydeł, funkcje swe spełniały społecznie.

W niespełna pięć miesięcy po podpisaniu dokumentu, uznanego za metrykę „urodzenia” bialskiej filii Aeroklubu Orląt, odbyły się XIV Lubelskie Zimowe Zawody Samolotowe, stanowiące kontynuację imprezy z lat międzywojennych. Białszczanie byli jej współinicjatorami w 1931 roku, postanowili więc i teraz nie pozostawać w tyle. Zgłosili akces przeprowadzenia jednej konkurencji w Białej: Żeby nawiązać do dawnych, dobrych tradycji. Były obawy czy podołają, raczkujący dopiero działacze, ale... zadziwili sprawnością organizacyjną.

W dzień po zakończeniu zawodów odbyło się w Białej walne zebranie członków filii, podczas którego powołano do życia od razu pięć sekcji:

*Jerzy Staszewski —
inicjator reaktywowa-
nia lotniczej działal-
ności sportowej w Bia-
łej Podlaskiej, pierw-
szy kierownik biał-
skiej filii Aeroklubu
Orląt*



modelarską, spadochronową, szybowcową, motoszybowcową i klub seniorów. Przyjęto też program działania, dosyć ambitny, odpowiadający hasłu „mierz siły na zamiary”.

W pięciu bialskich szkołach powstały koła lotnicze, ogłoszono przyjęcia na teoretyczny kurs szybowcowy, choć nie było jeszcze... szybowców. Ale co znaczy pasja działania.

Nadeszło lato. Do niewielkiej miejscowości Krzewica, na pograniczu województw białkopodlaskiego i siedleckiego, zjechali chłopcy z dęblińskiego liceum lotniczego, członkowie Aeroklubu Orląt.

Tu znaleziono odpowiedni teren na zorganizowanie wakacyjnego obozu szybowcowego. Wkrótce też nad Krzewicą pojawiły się dwumiejscowe „Bociany”. Już w trakcie trwania turnusu dęblińskiego, dołączyli pierwsi kandydaci na pilotów z bialskiej filii Aeroklubu Orląt. Grupą kierował niestrudzony Jerzy Staszewski, który uznał, że nadarzyła się wyjątkowa okazja. W Białej nie było gdzie i na czym latać, tu mieli jedno i drugie.

Krzewica skorygowała spostrzeżenia poczynione przeze mnie przed laty na bialskiej ulicy o braku zainteresowania lotnictwem ze strony dziewcząt. Wśród młodzieży z Białej, wyjątkową solidnością w przyswajaniu tajników szybowcowego pilotażu, wyróżniały się właśnie... trzy uczestniczki kursu: Regina Kowczur, Ewa Kozakiewicz i Jolanta Zawiasa. Nic więc dziwnego, że 27 lipca 1980 roku, jako prymuska kursu pierwsza poleciała na „Bocianie” samodzielnie Ewa Kozakiewicz, studentka Wyższej Szkoły Rolniczo-Pedagogicznej w Siedlcach. Jej lot nabrał niemal symbolicznego znaczenia. Oto rozpoczął się nowy rozdział skrzydlatej historii Podlasia. W kilka dni potem swe pierwsze samodzielne loty wykonało pięciu następnych członków bialskiej filii Aeroklubu Orląt.

Krok do przodu zrobiła także sekcja spadochronowa, w której liderami okazali się dwaj bracia — Waldemar i Ryszard Dołęgowie z Międzyrzecza Podlaskiego. W tej samej też kolejności wpisali się na listę pierwszych, wyszkolonych skoczków. Z pięciu powołanych na początku roku sekcji specjalnościowych nie mogła tylko ruszyć z miejsca sekcja samolotowa, a właściwie — zgodnie z przyjętą nazwą — motoszybowcowa. Brak było odpowiedniego sprzętu i warunków do jego użytkowania.



Ewa Kozakiewicz —
pierwsza pilotka szy-
bowcowa na Podlasiu,
wyszkolona w filial-
nym Aeroklubie Orląt
w Białej Podlaskiej

Uczestnicy tego pierwszego obozu szkoleniowego w nowej historii podlaskiego latania powrócili do Białej syci wrażeń i niecierpliwi dalszego rozwoju swej filii, ale... „nie od razu Kraków zbudowano”. To znane powiedzonko nie przeszkadzało wszakże w snuciu planów, w dyskusjach. Choćby na temat przyszłej nazwy aeroklubu, już po usamodzielnieniu się. Opracowano nawet projekt klubowego znaczka, nawiązującego do odznaki Klubu Lotniczego PWS, ze stylizowaną jaskółką w locie. W miejsce literek KL PWS na tarczy wpisano „Aeroklub Białkopodlaski”. Niezbyt to jednak trafna nazwa, skoro już w pierwszej wyszkolonej grupie adeptów lotnictwa na Podlasiu, znalazła się i studentka z Siedlec



Waldemar Dołęga —
jeden z pierwszych
skoczków spadochro-
nowych filii Aeroklu-
bu Orląt w Białej Pod-
laskiej

i dwóch braci z Międzyrzeca. A skoro już nawiązano do tradycji — i całkiem słusznie — jaskółką Klubu Lotniczego Podlaskiej Wytwórni Samolotów, to może lepiej... Aeroklub Podlaski?

Na zagranicznych szlakach

Pierwsze starty bialskich pilotów, po latach przyziemnej martwoty, wyzwoliły wśród bardziej popuszczających wodze fantazji, różne nieprawdopodobne wizje. Widzieli już swych reprezentantów na mistrzowskich podiach, w kadrze narodowej, ba — nawet na zagranicznych szlakach, z dziecinną łatwością pokonujących asów europejskiego lotnictwa sportowego. Powoli, powoli — chciałoby się powiedzieć — nic nie przychodzi samo i od razu tak łatwo. Wyszukanie dobrego pilota wymaga czasu i sporego wysiłku, tak ze strony samego kandydata na mistrza, jak i aeroklubu, który musi zapewnić odpowiednie warunki do treningu. Może oczywiście trafić się wybitny talent. Łatwiej i szybciej przyjdzie takiemu sięgnąć po laur najlepszego, ale... „cudowne dzieci nie rodzą się na kamieniu”. Lepiej więc prognozować w oparciu o przeciętną i nie gubić z pola widzenia realiów, a te w przypadku bialskiej filii Aeroklubu Orląt wcale nie wyglądały tak różowo. Póki co, warto więc zajrzeć do historii i przypomnieć udział bialskich pilotów w imprezach o charakterze międzynarodowym, choć sukcesów nie odnieśli.

W sporcie lotniczym, jak w żadnym innym, sukces

zależy od wielu czynników. Decydujące są jednak dwa — człowiek i maszyna. Dlaczego piloci startujący w imprezach międzynarodowych na bialskich samolotach nie osiągnęli szczytów? Trudno dziś, po tylu latach, sformułować jednoznaczną odpowiedź. Może nie byli asami, może mieli gorsze od innych samoloty?

Podlaska Wytwórnia Samolotów nigdy nie produkowała płatowców zawodniczych czy nawet w pełni tego słowa znaczeniu — sportowych. Nie o wyczyn chodziło przecież. To nie wslawione „latającymi zdobywcami pucharów” Lotnicze Warsztaty Doświadczalne, firmujące swe wyroby znakiem RWD. W Białej budowano przede wszystkim samoloty dla wojska, bojowe i szkolne, a te w żadnym wypadku nie mogły konkurować w sportowych potyczkach. Podejmowano wszakże próby stworzenia jednostkowych egzemplarzy awionetek, jak wówczas nazywano samoloty sportowe.

Zachowując chronologiczny porządek ich powstania, wypada zacząć od wspomnianego wcześniej samolotu PWS-3, opracowanego w 1927 roku przez Stanisława Cywińskiego. Nie był to jednak płatowiec w pełni tego słowa znaczeniu sportowy, a raczej uniwersalny. Oryginalne bowiem rozwiązanie konstrukcji belkowej kadłuba pozwalało na różnorakie zastosowanie samolotu.

Na miano sportowej awionetki bardziej zasługiwał zbudowany w rok później PWS-4. Jego konstruktorem był młody adept w tej dziedzinie — August Bobek. PWS-4 pomyślany został jako jednominuscowy płatowiec ze skrzydłami umocowanymi na poziomie górnej krawędzi kadłuba, czyli w układzie grzbietopłata. Takie usytuowanie skrzydeł wymagało zabezpieczenia pilota przed zgnieceniem w razie niefortunnego lądowania z „kapotażem”,

jak lotnicy określają przewrócenie się samolotu „na plecy”. Rolę tę spełnia tak zwany kozioł przeciwkapotażowy, mający postać trójnogu ze stalowych rurek. Zwykle umieszczany bywa na kadłubie tuż za kabiną. Inżynier Bobek natomiast zaproponował zamocowanie piramidki przed pilotem, wykorzystując jednocześnie trójnog konstrukcji jako obramowanie wiatrochronu. PWS-4 był przy tym najmniejszym samolotem jaki powstał w tej wytwórni. Miał zaledwie siedem i pół metra rozpiętości i nieco ponad pięć i pół metra długości. Ciekawostką było, że major pilot Wacław Makowski, późniejszy naczelny dyrektor Polskich Linii Lotniczych LOT, a w okresie wojny pierwszy dowódca polskiego Dywizjonu Bombowego 300 w Wielkiej Brytanii, wykonywał na nim akrobację.

Zarówno jednak PWS-3 jak i PWS-4 nie brały nigdy udziału w imprezach o charakterze międzynarodowym. Wykorzystano je natomiast w zawodach krajowych. Na zmodyfikowanym PWS-3B startował w 1927 roku major Makowski w I Krajowym Konkursie Awionetek i zajął dobre, drugie miejsce. W rok później, w drugim konkursie wziął udział na PWS-4 pilot fabryczny Podlaskiej Wytwórni Samolotów — Franciszek Rutkowski, który jednak musiał zadowolić się już tylko szóstym miejscem. Samolot ten uczestniczył jeszcze w zawodach pod nazwą I Lot Południowo-Zachodniej Polski w 1929 roku, ale pilotował go wówczas członek Aeroklubu Akademickiego w Krakowie.

Pierwszym płatowcem sportowym z Białej Podlaskiej, który wyruszył na zagraniczne trasy, był skonstruowany przez inżyniera Jarosława Naleszkiewicza — PWS-8. Już w fazie projektowania konstruktor wiedział, że przygotowuje samolot specjalnie przeznaczony do udziału w zawodach

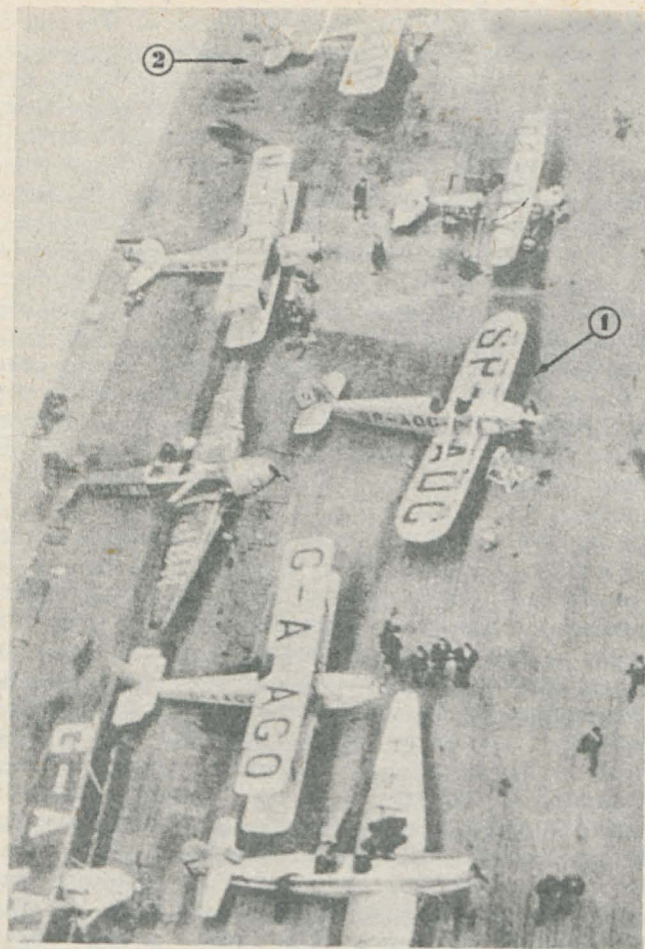
międzynarodowych. Prototyp nie spełnił jednak oczekiwań i na wiosnę 1930 roku poddany został modernizacji. Z mocniejszym silnikiem poleciał pilotowany przez kapitana Piotra Dudzińskiego na wielki rajd wokół Europy. Były to zawody pod nazwą Challenge International d'Avions de Tourisme, zainicjowane w 1928 roku przez Aeroklub Francji. W następnych latach organizowano je rokrocznie już pod auspicjami międzynarodowej federacji lotniczej (FAI). W dwa lata po starcie Dudzińskiego challenge wygrali Polacy — Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura, zapoczątkowując międzynarodowe sukcesy polskich pilotów sportowych. W 1930 roku kapitan Dudziński pokonał wprawdzie na PWS-8 morderczą trasę długości ponad siedmiu i pół tysiąca kilometrów — przez Niemcy, Anglię, Francję, Hiszpanię, Austrię i Polskę — ale sklasyfikowany został poza konkursem i challenge'u faktycznie nie ukończył.

Inżynier Naleszkiewicz projektując samolot PWS-8 miał z jednej strony doskonały wzorzec płatowca tej klasy jakim był angielski De Havilland „Moth”, z drugiej natomiast regulamin challenge'u, który narzucał określone rozwiązania koncepcyjne, odpowiednio punktowane przy ocenie technicznej. Dlatego między innymi — choć w założeniu dwuosobowy — mógł PWS-8 zabierać jeszcze jednego pasażera po zainstalowaniu dodatkowego fotela w usytuowanym tuż za kabiną obszernym bagażniku. Był to też pierwszy zbudowany w Białej Podlaskiej samolot, który na czas hangarowania miał skrzydła składane wzdłuż kadłuba. Takie rozwiązanie umożliwiało przechowywanie płatowca nawet w bardzo małym pomieszczeniu. Szerokość samolotu w stanie złożonym nie przekraczała trzech metrów.

W Challenge International d'Avions de Tourisme 1930, Podlaską Wytwórnę Samolotów reprezentowały jeszcze trzy inne płatowce. Pierwszym był PWS-50, wstępnie opracowany przez majora Wacława Makowskiego. Prace konstrukcyjne przejął później inżynier August Bobek, który nadzorował budowę samolotu. Był to średniopłat z dwuosobową kabiną, przy czym w odróżnieniu od dotychczasowych powszechnie stosowanych rozwiązań, miejsca załogi usytuowano obok siebie, a nie w tandem, jedno za drugim. Samolot nie mógł poszczycić się zbyt zgrabną sylwetką, którą dodatkowo psuła rura wydechowa silnika, sterząca niczym komin nad przednią częścią kadłuba. Do challenge'u zgłoszony został jako pilot PWS-a kapitan Zbigniew Babiński. Pech jednak sprawił, że zachorował w trakcie rozgrywania zawodów i nie ukończył europejskiego rajdu.

Także pilot kolejnego samolotu challenge'owego z Białej — kapitan Józef Lewoniewski, nie dotarł do mety rajdu. Startował on na samolocie projektu inżyniera Stanisława Cywińskiego — PWS-51. Był to — co warto przypomnieć — pierwszy samolot sportowy o konstrukcji mieszanej wykonany w Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Posiadał kadłub spawany z rur stalowych, a skrzydła i usterzenie drewniane. Kapitan Lewoniewski, podczas lotu okrężnego wokół Europy, na jednym z etapów stwierdził pęknięcie przewodu olejowego, co zmusiło go do wycofania się z zawodów.

Wreszcie ostatni z challenge'owej eskadry Podlaskiej Wytwórni Samolotów — PWS-52, wspólna konstrukcja Zbysława Ciołkosza i Antoniego Uszackiego, choć ten ostatni wykonał gros prac wykończeniowych przy projekcie swego szefa. Był to klasyczny górnopłat wzorowany na angielskim



Samoloty uczestników Challenge 1930 na lotnisku w Berlinie. W centrum zdjęcia PWS-51 (1) pilota Józefa Lewoniewskiego, w górnej części — PWS-52 (2) pilota Franciszka Rutkowskiego

skim samolocie De Havilland 80 A „Puss Moth”. W założeniu dwumiejscowy, podobnie jak PWS-8 mógł pomieścić w kabinie drugi fotel dla dodatkowego pasażera. W odróżnieniu od trzech pozostałych samolotów posiadałabinę całkowicie oszkloną, a podobnie jak PWS-50 miejsca załogi obok siebie. Konstrukcja była mieszana — kadłub z rur stalowych, skrzydła drewniane, podparte metalowymi zastrzałami. Tak jak i pierwszy z omówionych samolotów, PWS-8, miał skrzydła składane wzdłuż kadłuba na czas hangarowania. Poleciał na nim do Berlina na Challenge 1930 pilot fabryczny PWS — Franciszek Rutkowski. Ale i on nie ukończył rajdu, uszkadzając samolot na jednym z lotnisk etapowych w Saint Inglevert.

Tak więc udział Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Challenge International d'Avions de Tourisme 1930, zakończył się porażką tak płatowców jak i pilotów. Gwoli prawdy wypada wszakże odnotować, że potężniejsze wytwórnie zagraniczne też



Samolot PWS-52 z numerem challenge'owym „08”, na którym startował pilot Franciszek Rutkowski

nie odnosiły sukcesów w tej konkurencji nadzwyczaj trudnej, kosztownej i wyczerpującej. Szkoda jednak, że w wyniku kryzysowej sytuacji w jakiej znalazła się Podlaska Wytwórnia Samolotów, i która doprowadziła w końcu do bankructwa, nie podjęto już przygotowań do kolejnego challenge'u.

Spośród czterech samolotów PWS uczestniczących w rajdach zagranicznych, trzy ostatnie wiele jeszcze razy brały udział w różnych krajowych zawodach lotniczych. Jeśli sięgnąć do kalendarium imprez z tamtych lat, można w porządku chronologicznym przypomnieć wzloty i upadki startujących na nich pilotów białskiego aeroklubu.

W przypadku PWS-50 więcej niestety było upadków. Otóż już jesienią 1930 roku, podczas przelotu z Brześcia do Grodna na III Krajowy Konkurs Awionetek, załoga klubowa uszkodziła samolot. Po remoncie wystartowali na nim w I Lubelsko-Podlaskich Zimowych Zawodach Lotniczych — pilot Kazimierz Stefaniuk z obserwatorem Tadeuszem Drozdowskim. Z braku paliwa, na trasie wylądowali przymusowo w polu. Po dowiezieniu benzyny Stefaniuk już sam wystartował do Białej, ale pobłądził i podczas drugiego przygodnego lądowania uszkodził podwozie. Jesienią tego roku znowu pechowo wystartował w IV Krajowym Konkursie Samolotów Turystycznych i na skutek defektu silnika wycofał się z imprezy. Nieco więcej szczęścia mieli Antoni Uszacki i Zygmunt Dudyński, zajmując — tym razem bez przygód — szóste miejsce w III Lubelsko-Podlaskich Zimowych Zawodach Lotniczych. Najwyżej, bo aż na trzecią pozycję w I Locie Północno-Zachodniej Polski, „wspiął” się na tym samolocie Jerzy Szałowski. Jednakże lecący w czerwcu 1933 roku na podobną imprezę

Północno-Wschodniej Polski członkowie klubu — Antoni Uszacki i Władysław Kiryluk, doszczętnie rozbili PWS-50 na lotnisku w Warszawie.

Zmienne też były losy PWS-51. W niespełna dwa miesiące po niefortunnym udziale kapitana Józefa Lewoniewskiego w challenge'u, Kazimierz Stefaniuk wystartował na PWS-51 w III Krajowym Konkursie Awionetek. Mimo uszkodzenia samolotu zdołał jednak zająć w klasyfikacji dziesiąte miejsce. Na skutek przerwy remontowej następny start zawodniczy przypadł dopiero latem 1933 roku. Niestety, znowu pechowy. Samolot został uszkodzony już podczas przelotu do Krakowa na zawody lotnicze imienia kapitana pilota Franciszka Żwirki. Po generalnej naprawie i częściowej modernizacji, w lutym 1934 roku wystartowali na nim Antoni Uszacki i Tadeusz Arcinowski do IV Lubelsko-Podlaskich Zimowych Zawodów Lotniczych i... ponownie samolot poszedł do remontu. Pod ręką tego samego pilota PWS-51 zakończył swój żywot podczas niefortunnego startu z lotniska w Katowicach, w kilka miesięcy później.

Najmniej wypadków miał PWS-52, ostatni z challenge'owych płatowców białskich. Jesienią 1930 roku kapitan Lewoniewski zajął na nim czwarte miejsce w III Krajowym Konkursie Awionetek. Wkrótce potem zaproponował, że wykona na tym samolocie samotny rejs dookoła świata, albo przelot ponad Atlantykiem. Koncepcja spotkała się z przychylną oceną dykcji Podlaskiej Wytwórni Samolotów i płatowiec poddano odpowiedniej modernizacji celem przystosowania do długich przelotów. Dodatkowe zbiorniki paliwa pozwalały na pokonanie trasy do czterech tysięcy kilometrów, a utrzymywanie łączności zapewniała zamontowana

radiostacja. Na tak przebudowanym samolocie kapitan Lewoniewski przeprowadził dwie próby: lot dookoła Polski oraz przelot z Warszawy do Salonik w Grecji i z powrotem. Niestety, do wielkiego lotu naokoło świata już nie doszło.

Przez kilka następnych lat nie zajmowano się w Białej Podlaskiej samolotami sportowymi, jeśli nie liczyć mniej lub bardziej udanych prób amatorskiej budowy płatowców. Dopiero w 1938 roku inżynierowie Antoni Pohoski i Antoni Zagórski, opracowali projekt nowoczesnego, sportowego dolnopłata — PWS-40. Jego prototyp został oblatany w pierwszej połowie 1939 roku, jednakże nie zdołano już nawet wprowadzić poprawek zasugerowanych po pierwszych lotach.

Za ostatni powstały przed wojną polski samolot sportowy uważa się dwumiejscowy górnopłat M-9, konstrukcji Józefa Medveckiego. Zbudowano go w Białej, choć nie w Podlaskiej Wytwórni Samolotów, lecz w pomieszczeniach Bialskiego Aeroklubu. Nie była to wszakże czysto amatorska konstrukcja, gdyż zarówno sam projektant i wykonawca prototypu, jak i współdziałający z nim Władysław Kiryluk, byli długoletnimi pracownikami Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Pomocy finansowej udzieliła im Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej oraz kilka zakładów przemysłowych z terenu całego kraju. M-9 oblatany został w pierwszych dniach sierpnia 1939 roku przez pilota klubowego Stefana Hauschilda, który wyrażał się o nim pozytywnie. Duże zainteresowanie tym samolotem wykazywały aerokluby regionalne, a prototyp zamierzał kupić Aeroklub Śląski w Katowicach. Przewidzianym badaniom i próbom w Instytucie Technicznym Lotnictwa przeszkodził niestety wybuch wojny.

Według relacji osiadłego w Kanadzie konstruktora, M-9 został w pierwszych dniach września 1939 roku zarekwirowany przez wojsko dla celów łącznikowych. Dziś trudno już ustalić jakie były dalsze losy ostatniego polskiego samolotu sportowego zbudowanego w okresie dwudziestolecia międzywojennego.

Znaki i znaczki

Zwyczaj odpowiedniego znakowania towarów i wyrobów znany jest od niepamiętnych czasów. W dawnych wiekach znaki te — na ogół o bardzo prymitywnym rysunku — na wyrobach metalowych wykonywano rylcem bądź innym twardym narzędziem, wypalano w drewnie lub malowano na tkaninach. Później pojawiły się stemple o bardziej skomplikowanym kształcie, a w końcu znaki fabryczne. Wspólną cechą tego systemu było z jednej strony dążenie wykonawcy wyrobu do zabezpieczenia się przed konkurencyjnym naśladownictwem, z drugiej chęć stworzenia jakby wizytówki swego warsztatu, co w połączeniu ze staraniem o wysoką jakość produktu miało pozyskiwać odbiorców.

W Polsce już we wczesnym średniowieczu występowały tak zwane „gmerki” — znaki własnościowe warsztatów garncarskich i innych rzemiosł. Początkowo były to kombinacje symboli geometrycznych, z czasem przeobraziły się w bardziej złożone kompozycje. W okresie rozwoju manufaktur pojawił się znak ochronny wytwórcy, znany pod angielską nazwą „trade mark”. Można to przetłumaczyć jako: marka fabryczna towaru. Z biegiem lat szanujący się producenci zadbali o prawne

zabezpieczenie swych znaków firmowych, chroniąc się w ten sposób przed dowolnym stosowaniem tego samego symbolu przez innych.

Z tego krótkiego rodowodu znaku tożsamości wynika, że malowanie firmowych symboli także na samolotach nie miało bynajmniej znaczenia elementu dekoracyjnego. W przypadku Podlaskiej Wytwórni Samolotów mamy do czynienia z co najmniej trzema różnymi znakami fabrycznymi. W okresie piętnastoletniej działalności zakładu być może istniały także inne, ale udało się odtworzyć wizerunki jedynie trzech. Pojawiały się one na białskich płatowcach w różnych okresach i ze zmienną częstotliwością. Brak niestety dokładnych projektów graficznych, nie znani są ich twórcy. Istnieją też sprzeczne opinie na temat okresów stosowania poszczególnych znaków, nie zachowały się szczegółowe instrukcje ich malowania. Nie wiadomo czy rysunek znaku, jego wielkość, kolorystyka względnie umiejscowienie na tej czy innej części samolotu, nie były efektem fantazji fabrycznego malarza.

Pierwszy znak firmowy podlaskiej wytwórni był pod względem rozwiązania plastycznego bardzo ubogi i składał się z liter PWS wpisanych w koło. Emblemata nie na wszystkich zachowanych zdjęciach samolotów z tamtych lat jest widoczny. Można sądzić, że wynika to z określonych ustaleń jakie na temat oznakowania płatowców były każdorazowo konsultowane pomiędzy zamawiającym a wytwórcą. Nie wiadomo też jak problem ten regulowały warunki licencyjne. Trzeba bowiem przypomnieć, że Podlaska Wytwórnia Samolotów swą działalność produkcyjną rozpoczęła w 1925 roku od wytwarzania samolotów liniowych Potez XV na podstawie licencji francuskiej. Na zdjęciach płatowców tej

serii znak fabryczny PWS jest widoczny. W rok później dostarczyła już bialska wytwórnia zmodernizowany model tego samolotu pod oznaczeniem Potez XXVII, a od 1927 roku, przez trzy następne lata, doskonalszy typ — Potez XXV. Wobec bardzo ubogiej dokumentacji fotograficznej z tego okresu, nie można jednoznacznie stwierdzić czy wszystkie budowane w Białej dla wojska samoloty różnych serii Potezów miały malowane znaki fabryczne PWS.

Pierwszą własną konstrukcją Podlaskiej Wytwórni Samolotów był oblatany wiosną 1927 roku dwumiejscowy samolot eskortująco-myśliwski — PWS-1. Nie umieszczono jednak na nim znaku firmowego, a jedynie literowo-cyfrowe oznaczenie typu — PWS-1. Znak natomiast pojawił się na samolocie PWS-3 inżyniera Cywińskiego, drugiej rodzimej konstrukcji tej wytwórni. Malowanie firmowej wizytówki na płatowcach zbudowanych w Białej traktowano więc w sposób zróżnicowany.

Znak PWS w pierwotnej postaci dostrzec też można na zdjęciach niektórych prototypów samolotów oferowanych wojsku, między innymi na szkolno-myśliwskim PWS-11 bis czy szkolno-akrobacyjnym PWS-12 bis. Oba jednak płatowce nosiły rejestrację cywilną. Także prototypy samolotów sportowych oznakowane były symbolem wytwórni — PWS-4, PWS-8 i wszystkie trzy „pięćdziesiątki”, a więc PWS-50, 51 i 52.

Rozmaicie rzecz miała się w odniesieniu do wyprodukowanych w Białej Podlaskiej samolotów komunikacyjnych. Pierwszy z nich — oblatany na początku 1929 roku PWS-20 — miał znak firmowy wytwórni. Podobnie drugi — PWS-21 bis, który wystartował w rok później, nosił na stateczniku

pionowym emblemat PWS. Natomiast na zbudowanych w latach 1931—33 samolotach PWS-24 i PWS-54 oferowanych Polskim Liniom Lotniczym LOT, namalowano już symbol LOT-u — stylizowanego żurawia otoczonego kołem. Należy przypuszczać, że wynikało to z uzgodnień bądź warunków stawianych przez odbiorcę. Tak więc ostatnim samolotem, który miał na stateczniku pierwszy znak firmowy bialskiej wytwórni — litery PWS obwiedzione kołem — był najprawdopodobniej komunikacyjny PWS-21 bis, konstrukcji inżyniera Jarosława Naleszkiewicza.



Pierwszy znak firmowy Podlaskiej Wytwórni Samolotów

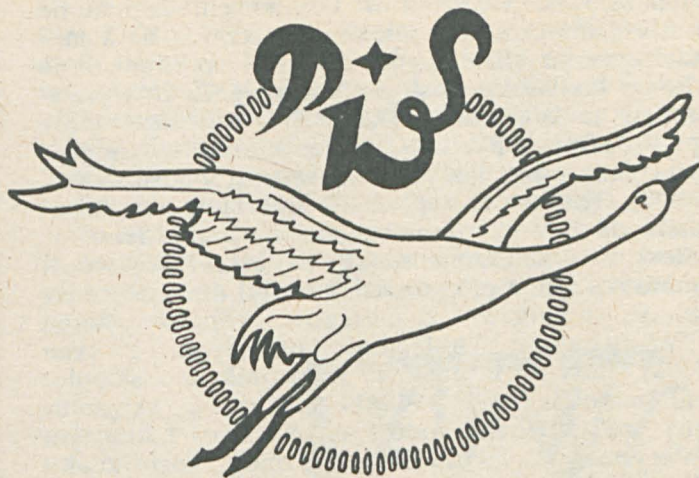
Znacznie już bogatszy w koncepcji plastycznej był drugi znak fabryczny Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Przedstawiał on sylwetkę bociana w locie na tle współosiowych kół tarczy strzeleckiej. W górnym jej polu umieszczono litery PWS, a powyżej otoczoną promieniami pięcioramienną gwiazdkę. Oficjalnie zastąpił on poprzedni znak w 1933



Drugi znak firmowy Podlaskiej Wytwórni Samolotów

roku, czyli już po upaństwowieniu Podlaskiej Wytwórni Samolotów i obowiązywał do końca jej istnienia, a więc do września 1939 roku. Trudno dokładnie określić, który z nowych samolotów PWS jako pierwszy został nim opatrzony. Nie można też jednoznacznie stwierdzić czy był malowany na wszystkich dalszych płatowcach zbudowanych w Białej Podlaskiej. Przykładowo bowiem prototypowy egzemplarz szkolno-akrobacyjnego PWS-16 bis, samolotu przeznaczonego dla wojska i oblatanego w 1934 roku, od razu w wytwórni zaopatrzono w białą-czerwone szachownice, a nie namalowano znaku fabrycznego.

Dodatkową zagadkę stanowi trzeci znak Podlaskiej Wytwórni Samolotów, w rozwiązaniu plastycznym bardzo zbliżony do drugiego. Nie wiadomo czy był to kolejny obowiązujący wzór, czy też odmienna wersja przyjętego w 1933 roku. Niektórzy dawni pracownicy wytwórni twierdzą, że



Ewolucyjna odmiana drugiego znaku firmowego Podlaskiej Wytwórni Samolotów

był on stosowany równolegle z poprzednim. Brak jednak stosownej dokumentacji czy choćby dokładniejszych fotografii, pozwalających na jednoznaczne rozstrzygnięcie kwestii. Charakterystyczne przy tym, że mniej efektowny graficznie pierwszy znak można spotkać na zdjęciach starszych samolotów PWS częściej niż dwa następne.

Wszystkie trzy znaki były jednobarwne. W zależności od tła malowano je odpowiednio kontrastowym kolorem. Na powierzchniach o ciemnej barwie (np. wojskowa zieleń — khaki), znak był malowany białą farbą, w sytuacji odwrotnej, na jasnym tle (kremowe, srebrne) — czarną lub granatową.

Wraz z upaństwowieniem Podlaskiej Wytwórni Samolotów zlecono jej budowę płatowców szkolno-łącznikowych RWD-8 w oparciu o licencję Do-

świadczalnych Warsztatów Lotniczych. Zmienione zostały jednocześnie zasady umieszczania na samolotach znaku firmowego. RWD-8 produkowane w Białej Podlaskiej nosiły w odróżnieniu do wytwarzanych w Warszawie (RWD-8 DWL) oznaczenie typu — RWD-8 PWS. Na sterze kierunkowym jednakże malowano jedynie określenie podstawowe: RWD-8. Tożsamość wytwórcy określała natomiast metalowa tabliczka zamocowana na kadłubie.

Stopniowe zanikanie znaku Podlaskiej Wytwórni Samolotów, choć oficjalnie nie został on nigdy anulowany, wynikało z układów kooperacyjnych z Państwowymi Zakładami Lotniczymi. Z tych między innymi względów, dwusilnikowy samolot treningowo-bojowy PWS-33 „Wyżeł”, eksponowany na Międzynarodowym Salonie Lotniczym w Paryżu w stoisku PZL-a, nie mógł nosić znaku PWS.

Podlaska Wytwórnia Samolotów z chwilą powstania stała się magnesem przyciągającym młodych ludzi, którzy z jednej strony szukali w niej zatrudnienia, a z drugiej kontaktu z lotnictwem. Z ich też inicjatywy zrodził się Klub Lotniczy PWS, początkowo integralnie związany z wytwórnią. Ale i potem, po przekształceniu w Aeroklub Podlasko-Poleski, pozostał pod znacznym wpływem zakładu. Zrzeszeni w klubie członkowie uznali za wskazane, aby mieć własny znak na samolotach uczestniczących w różnych imprezach lotniczych. Ogłoszono wewnętrzny konkurs na graficzne rozwiązanie projektu. Najbardziej przypadł do gustu znaczek zaproponowany przez pracownika biura konstrukcyjnego, a jednocześnie aktywnego pilota sportowego — Antoniego Uszackiego. Przedstawiał on symetrycznie rozplanowaną na tarczy sylwetkę

stylizowanej jaskółki w kolorze czerwonym na białym tle. W górnej części tarczy znajdowały się złote litery — KL PWS. Niezależnie od malowania tego symbolu na klubowych samolotach i szybowcach, zamówiono w warszawskiej Fabryce Grawersko-Emalierskiej J. Knedlera odpowiednią partię znaczków do noszenia w klapie marynarki bądź na mundurze. Piloci startujący w różnego rodzaju zawodach, jeśli występowali w mundurze klubowym, mieli pod znaczkiem podkładkę w postaci stylizowanych skrzydełek haftowanych srebrnym bajorkiem.



Pierwszy znaczek Klubu Lotniczego PWS (projektował Antoni Uszacki)

Ten wzór znaczka przetrwał w Klubie Lotniczym PWS do roku 1936, kiedy to nastąpiła zmiana nazwy na Aeroklub Podlaskiej Wytwórni Samolotów.



Znaczek klubowy po zmianie nazwy na Aeroklub PWS (znaczek metalowy na podkładce „skrzydełek” haftowanych srebrnym bajorkiem)

Zmieniono w tym czasie także wzór klubowego znaczka przyjmując powszechnie już stosowaną przez aerokluby regionalne biało-czerwoną szachownicę z sylwetką samolotu. Podobnie też jak w innych aeroklubach szachownica wsparta była na rogu, białe jej pola znajdowały się na górze i na dole, a czerwone po bokach. Na górnym polu umieszczono złotą literę „A”, natomiast na skrzydłach połączanej sylwetki samolotu białe litery — „PWS”. Wykonawcą emaliowanego emblematu była pracownia grawerska G. Sosnowskiego w Warszawie. Na mundurze był on także noszony na podkładce srebrnych skrzydełek haftowanych bajorkiem.

Po dwóch latach nastąpiła ponowna zmiana nazwy, tym razem na Aeroklub Podlasko-Poleski. Nie udało się odnaleźć klubowego znaczka po tym przeobrażeniu. Być może pozostano przy dotychczasowym, a jeśli nawet powstał nowy to mógł jedynie różnić się symboliką literową. Biało-czerwona bowiem szachownica z sylwetką samolotu stanowiła już standartowy znak aeroklubów regionalnych i reaktywowana została także po wojnie.

Brak śladów stworzenia odrębnego znaczka w okresie pierwszej powojennej próby wznowienia w Białej działalności aeroklubu w 1959 roku. Na-



Projekt współczesnego znaczka klubowego obecnej filii Aeroklubu Orłąt w Białej Podlaskiej

leży przypuszczać, że ponieważ oparto ją o dębliński Aeroklub Orłąt, który miał już swój znak klubowy, nowego nie projektowano. Po dwudziestu latach, przy ponownym reaktywowaniu sportowego latania w Białej Podlaskiej — chociaż oficjalnie zawarte zostało porozumienie o stworzeniu filii — pojawił się projekt własnego znaczka. Za wzór posłużyło dawne godło. Klubu Lotniczego PWS — stylizowana jaskółka w locie. Zastąpiono jedynie litery KL PWS w górnej części tarczy, rozmieszczonym w dwóch rzędach napisem: Aeroklub Bialsko Podlaski.

Znak zaprojektowany jako jednobarwny nie był dotąd szerzej spopularyzowany. Pojawił się po raz pierwszy na pamiątkowym, szklanym flakonie-pucharze, wykonanym z okazji podpisania

w 1979 roku porozumienia o pomocy Aeroklubu Orląt we wskrzeszeniu latania sportowego w Białej Podlaskiej. Należy też sądzić, że w miarę krzepnięcia białskiej filii dęblińskiego aeroklubu, a w przyszłości być może jej usamodzielnienia, klubowy znaczek poddany zostanie kolorystycznej modyfikacji. Może też zmieniona zostanie nazwa aeroklubu, a niewykluczone, iż w ogóle powstanie projekt nowego godła.

SKRZYDLACI PODLASIANIE

Samoloty z patentem

Z kompozytorami czy malarzami sprawa zazwyczaj jest prosta. Wiadomo bowiem, że jak „Warszawianka” to Kurpiński, a jak „Bitwa pod Grunwaldem” to Matejko. Z ustaleniem autorstwa dzieła nie ma większego problemu. Widać u artystów, wbrew powszechnemu przekonaniu o „artystycznym bałaganie” w procesie tworzenia, lepszy panuje porządek. Gorzej z tym w dziedzinie sztuki technicznej.

System znakowania samolotów symbolami i nazwami jest w świecie bardzo zróżnicowany. Jak to mówią: Co kraj, to obyczaj... Ponadto w każdym kraju w różnych okresach, różne też stosowano wzorce. Na ogół większość wytwórni przyjęła zasadę określania produkowanych samolotów literowym skrótem nazwy firmy i numerem, który wcale nie musi oznaczać... kolejności konstrukcji. Tak też było w Podlaskiej Wytwórni Samolotów, gdzie z niewielkimi wyjątkami — zwłaszcza w początkowym okresie jej istnienia — płatowce „chrzczono” skrótem PWS i dodawano odpowiednią cyfrę. Nie roztrząsając jednak zalet kodowania konstrukcji takim systemem, wytknąć wypada podstawową jego wadę. Jest nią anonimowość twórcy.



Mgr inż. August Zdaniewski

Kompletując konstrukcyjny dorobek magistra inżyniera Augusta Zdaniewskiego, związanego z Podlaską Wytwórnią Samolotów dwunastoletnim stażem pracy, miałem poważne trudności z ustaleniem liczby zaprojektowanych przez niego płatowców. Dane zaczerpnięte z różnych źródeł wykazywały istotne rozbieżności. Za każdym też razem próby sumowania dawały inny wynik. Nie mogłem w żaden sposób dojść do rzetelnego rozwiązania. Kwestię rozstrzygnął definitywnie i ostatecznie sam August Zdaniewski, którego w 1980 roku odwiedziłem w Krakowie. Mimo że dobijał już osiemdziesiątki, doskonale pamiętał szczegóły towarzyszące powstawaniu wszystkich jego konstrukcji.

— W okresie pracy w Podlaskiej Wytwórni Samolotów — stwierdził sędziwy konstruktor — zaprojektowałem łącznie trzydzieści jeden płatowców. Licząc oczywiście wszystkie wersje i odmiany. Z tego trzynaście powstało w duecie z moim kolegą, inżynierem Aleksandrem Grzędzielskim, i jeden z inżynierem Wacławem Makowskim, a pozostałe były efektem samodzielnej pracy. Trzeba jeszcze dokonać podziału na te, które doczekały się budowy bodaj w jednym prototypowym egzemplarzu i na projekty nigdy nie zrealizowane. Tych ostatnich było dziesięć.

Muszę przyznać, że bez pomocy inżyniera Zdaniewskiego nie byłbym chyba w stanie rozwikłać owych niuansów związanych z podziałem na pracę indywidualną i w duecie, na projekty przekształcone w latające samoloty i te nigdy nie zrealizowane, wreszcie na wersje czy odmiany. Przy okazji też wyjaśniła się dość zaskakująca sprawa jednoosobowości konstruktora, występującego pod... dwoma nazwiskami.

— Pracę zawodową — wspominał mój rozmówca — rozpocząłem 3 października 1923 roku, po ukończeniu Wyższej Szkoły Przemysłowej w Krakowie. Trafiłem wówczas do biura technicznego Zakładów Mechanicznych „E. Plage i T. Łaskiewicz” w Lublinie, gdzie powstał niewielki początkowo oddział lotniczy. Podstawową bowiem produkcję zakładów stanowiły od niepamiętnych czasów kotły przemysłowe i urządzenia gorzelniarne. Ten jednakże oddziałek budowy płatowców, w którym zatrudniono mnie na stanowisku rysownika-konstruktora, stał się załącznikiem pierwszej fabryki samolotów, a tym samym całego naszego przemysłu lotniczego.

Ten fakt inżynier Zdaniewski podkreślił dobitnie i odczułem wyraźną jego satysfakcję, że ma swój

trwały udział w tworzeniu zrębów naszego skrzydlatego przemysłu. W Lublinie pracował jednak tylko osiem miesięcy. Przeniósł się do Wielkopolskiej Wytwórni Samolotów „Samolot”, która właśnie powstała w Poznaniu. Tam objął stanowisko samodzielnego konstruktora, a następnie został zastępcą kierownika biura konstrukcyjnego.

— Poznańska wytwórnia — kontynuował — była dla mnie doskonałą szkołą twórczych poszukiwań. W tym bowiem czasie inżynier Piotr Tułacz przystąpił do opracowania samolotu sportowego — Sp-1, a ja zostałem jego współpracownikiem. Był to pierwszy płatowiec rodzimej konstrukcji zbudowany w krajowej wytwórni lotniczej, a choć w założeniach sportowy, w zamyśle twórcy stanowił wstępne studium przyszłego samolotu myśliwskiego.

Zaraz, zaraz. Coś tu mi się nie zgadzało. Według mających już wartość historyczną dokumentów, konstruktorem samolotu Sp-1 był rzeczywiście inżynier Tułacz, ale współpracował z nim technik o nazwisku Bobek. Wyjawiłem te wątpliwości i... — No, tak — inżynier Zdaniewski roześmiał się dobrodusznie — ma pan rację. Tylko, że ja w 1932 roku zmieniłem nazwisko na obecne.

Teraz wszystko jasne. To i z tego powodu nie zgadzały mi się identyfikacje starych zdjęć z Podlaskiej Wytwórni Samolotów, na których jedni rozpoznawali wśród pracowników biura konstrukcyjnego Bobka, a inni Zdaniewskiego. Wskazując oczywiście na tę samą osobę.

— Znając z poprzedniego miejsca pracy — snuł dalej wspomnienia — wady produkowanych z licencji włoskiej samolotów Ansaldo A 300 i Balilla, zwanych zresztą powszechnie „latającymi trumnami”, gdyż rozlatywały się w powietrzu, zaproponowałem przy konstruowaniu Sp-1 inne roz-

wiązania niż stosowane w płatowcach licencyjnych. Chciałem do naszego młodego przemysłu lotniczego wprowadzić najświeższe osiągnięcia techniki.

Przyjęto więc w tym samolocie nowocześniejszy układ jednopłata zamiast obarczonego większymi oporami aerodynamicznymi dwupłatowca. Usztywnienia konstrukcji w postaci drutów i linek zastąpione zostały strukturą skorupową ze sklejki, a okucia gięte z blachy wyeliminowano na rzecz stalowych odkuwek. Zrezygnowano też ze spawania i lutowania mosiądzem jako połączeń bardzo zawodnych w eksploatacji. Do założeń konstrukcyjnych Sp-1 wprowadził ponadto Bobek-Zdaniewski rewelacyjne na owe czasy przegubowe połączenia zastrzałów skrzydeł, kulowe łączenie płatów i także przeguby napędu sterów. Te właśnie trzy rozwiązania stały się pierwszymi patentami młodego konstruktora.

— Wprawdzie Sp-1 — podsumował po latach wspomnienia o pierwszym samolocie — miał wiele nowatorskich pomysłów w konstrukcji, ale też nie ustrześliśmy się i pewnych wad. Zasadniczym błędem było zastosowanie w skrzydle nieodpowiedniego profilu francuskiego. Fakt ten stał się dla mnie bodźcem do podjęcia badań i studiów nad profilami lotniczymi. Prace w tej dziedzinie kontynuowałem przez szereg lat, także już po przeniesieniu się do Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Było to żmudne, ale pasjonujące zajęcie. Przeanalizowałem tysiące profili stosowanych za granicą, przeprowadziłem próby w Instytucie Aerodynamicznym w Warszawie i w wybudowanym przy moich staraniach tunelu aerodynamicznym PWS w Białej Podlaskiej. Był to zresztą pierwszy tunel przyfabryczny w Polsce, a powstał w 1929 roku. Rezultatem tych prac stała się cała rodzina naszych, polskich profili lotniczych.

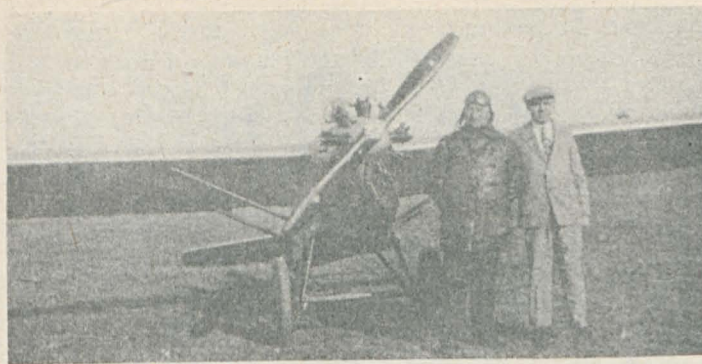
Zostały one zbadane dodatkowo w niemieckim laboratorium aerodynamicznym w Getyndze i opisane w broszurze pod tytułem „Profile Bobka”.

Pracę w Podlaskiej Wytwórni Samolotów rozpoczął August Bobek-Zdaniewski wiosną 1927 roku w charakterze samodzielnego konstruktora, a już we wrześniu następnego roku oblatany został zaprojektowany przez niego samolot PWS-4. Za konstrukcję tę otrzymał nagrodę Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, ale mimo to samolot nie był produkowany seryjnie. Prototyp trafił do Klubu Lotniczego PWS i przez pewien czas służył pilotom sportowym. Dopiero opracowany wspólnie z Aleksandrem Grzędzielskim samolot PWS-5 okazał się pierwszym płatowcem rodzimej konstrukcji, który powielony został w serii pięciu sztuk pod oznaczeniem PWS-5t2.

Najwięcej nowych projektów duetu młodych konstruktorów powstało na przełomie lat 1929—1930. Były to: samolot łącznikowy PWS-6, pierwszy polski samolot myśliwski PWS-10, szkolno-myśliwski PWS-11 i jego wersja rozwojowa PWS-11 bis, szkolno-akrobacyjny PWS-12 i odmiana PWS-12 bis.

— To właśnie na PWS-12 bis, porucznik Orłowski startował w 1933 roku w rajdzie bałkańskim — przypomniałem inżynierowi Zdaniewskiemu.

— Chyba tak. — Zastanowił się przytakując, ale nie był tego całkowicie pewien. Dokładniej pamiętał szczegóły konstrukcyjne poszczególnych płatowców swego projektu niż dokonane na nich wy czyny. Podobnie było zresztą w przypadku samolotu szkolno-akrobacyjnego PWS-26. Rodowodem swym sięgał „szesnastki bis”, choć koncepcji można by dopatrzeć się już w modelu PWS-14. To właśnie PWS-26, konstrukcji inżyniera Augusta Zdaniew-



Pierwsza samodzielna konstrukcja Augusta Bobka (Zdaniewskiego) — najmniejszy samolot sportowy PWS-4. Na zdjęciu konstruktor (pierwszy z prawej) i pilot fabryczny Franciszek Rutkowski

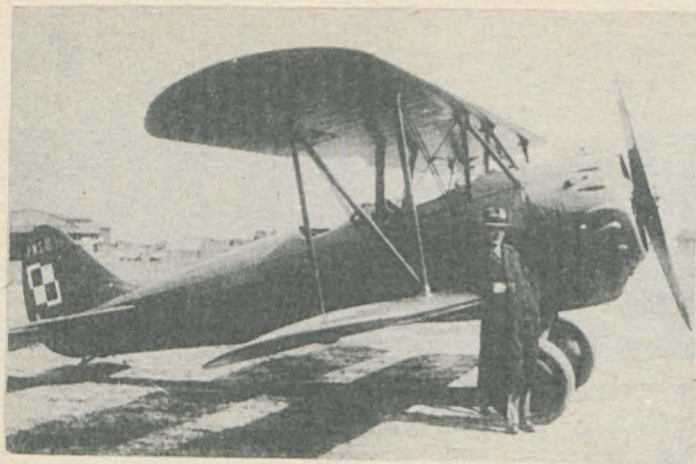
skiego, doczekał się największej — poza RWD-8 PWS — serii produkcyjnej w Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Do 1938 roku wykonano tych płatowców ponad trzysta.

I znowu musiałem przypomnieć sędziwemu konstruktorowi dwa epizody związane z tym samolotem, a dotyczące działań polskiego lotnictwa w Wojnie Obronnej 1939 roku.

— To przecież szkolno-akrobacyjnemu „pewuesowi” — stwierdziłem — przypisać wypada precedensowy przypadek zniszczenia hitlerowskiego samolotu... myśliwskiego!

— Niebawem — zdumiał się inżynier Zdaniewski.

— Wiadomo mi z różnych relacji — wyjaśniłem — że dokonał tego porucznik pilot Jan Falkowski, jeden z późniejszych asów myśliwskiego lotnictwa polskiego w Wielkiej Brytanii. Został on, podczas przelotu na PWS-26 z Lublina do Sokala,



August Bobek (Zdaniewski) przy samolocie szkolno-akrobacyjnym PWS-16 bis, protoplaście słynnego później PWS-26

zaatakowany przez trzy myśliwce Me-109. Odpowiednimi manewrami, wykorzystując właściwości pilotażowe samolotu, doprowadził on do sytuacji, w której jeden z napastników popełnił błąd i roztrzaskał się o ziemię.

Drugi epizod związany z tym samolotem dotyczy również wspomnianego okresu i ma znaczenie niemal symboliczne. Otóż ostatnim polskim samolotem wojskowym wykonującym zadanie bojowe w dniach hitlerowskiej agresji był właśnie PWS-26. Latał na nim aż do 5 października 1939 roku porucznik pilot Edmund Piorunkiewicz, ostatni — jak go nazywają — pilot drugiej Rzeczypospolitej. Od niego samego miałem okazję usłyszeć relację o lotach rozpoznawczych przeprowadzanych na rzecz Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Polesie”, dowo-

dzzonej przez generała Franciszka Kleeberga w ostatniej bitwie pod Kockiem.

Do historii jednak przeszedł nie tylko PWS-26, także wiele pomysłów inżyniera Zdaniewskiego. Wystarczy choćby wspomnieć oryginalną koncepcję przesuwanego usterzenia pionowego samolotu, opracowaną wspólnie z inżynierem Jerzym Teisseyre'em. Jej założeniem było dążenie do zlikwidowania martwego pola ostrzału z tylnego stanowiska strzeleckiego, przez opuszczenie w czasie lotu całego usterzenia kierunkowego pod kadłub samolotu. Pomysł został w praktyce sprawdzony na odpowiednio przerobionym samolocie R-XIII, a jego autorzy otrzymali patent polski nr 22983 oraz odpowiednie zastrzeżenia patentowe we Francji, Niemczech, Wielkiej Brytanii, Włoszech i Stanach Zjednoczonych. Był to jednak pomysł zbyt widać śmiały, gdyż nie znalazł zastosowania w praktyce.

Z dziesięciu nie zrealizowanych projektów inżyniera Zdaniewskiego kilka zasługuje na uwagę. Samolot łącznikowy Z-7 miał — prócz wspomnianego przesuwanego usterzenia — chroniony wzorem użytkowym sposób składania skrzydeł do hangarowania. Myśliwski Z-17 „Sęp” wyróżniał się opatentowanym układem skrzydeł w strzałę odwrotną do kierunku lotu. Z-18 „Sęp-II”, który był wersją rozwojową poprzednika, legitymował się patentem na podwozie wciągane w czasie lotu. Istotnym novum była przy tym praca układu w każdym położeniu. W przypadku bowiem niewysunięcia kół, których połówki przy złożonym podwoziu wystawały z wnętrza kadłuba, zawsze istniała możliwość lądowania bez poważniejszych uszkodzeń konstrukcji płatowca.

Zupełnie odmienne od tych samolotów były

opracowane w 1938 roku dolnopłaty myśliwskie — Z-36, Z-37 i Z-49. Dwa pierwsze miały przeznaczenie bojowe, natomiast ostatni — szkoleniowe. W Z-36 i Z-37 zaprojektowano wciągane podwozia, a w Z-37 — posiadającym tylne stanowisko strzeleckie — dodatkowo także opuszczane usterzenie pionowe. Propozycje te i zastosowane rozwiązania, nie znalazły jednak uznania zamawiających, a wybuch wojny przerwał dalsze prace nad ich udoskonaleniem. August Zdaniewski poza wspomnianymi pomysłami uzyskał ponadto patenty na regulowany orczyk sterowy i mechanizm kompensacji sterów.

Wśród projektów tego konstruktora znalazły się też płatowce, które miały być wyposażone w polskie silniki lotnicze. Należał do nich opracowany w 1936 roku Z-47 „Sęp-III”, jednomiejscowy samolot szkolno-myśliwski w układzie górnopłata oraz skonstruowany w dwa lata później Z-28, będący rozwinięciem wcześniej przygotowanego Z-27. To właśnie Z-28, dwumiejscowy dwupłatowiec szkolno-akrobacyjny, z górnym płatem przesuniętym w poziomie celem ułatwienia opuszczania przedniej kabiny, miał być następcą słynnego PWS-26.

Sporządzenie tego „raportu” z konstrukcyjnej działalności Augusta Zdaniewskiego kosztowało mnie sporo wysiłku. Konstruktor bowiem „siał” symbolami projektów bez ładu i składu, wtrącając różne uzupełnienia, a w moim notesie przybywało skreśleń i poprawek. W wyliczanych przez niego „zetach” numeracja poszczególnych konstrukcji mieszała mi się z ilością projektów i w żaden sposób nie mogłem tego uporządkować. Ale dlaczego właściwie nosiły one oznaczenie „Z”, a nie „PWS”?

— Symbol „PWS” — wyjaśnił inżynier Zdaniewski — oraz kolejny numer, otrzymywały projekty

przyjęte przez kierownictwo Podlaskiej Wytwórni Samolotów i skierowane do realizacji. Konstruktorzy natomiast, przystępując do pracy koncepcyjnej nad nowym samolotem, mieli swój własny — można powiedzieć „prywatny” — system znakowania. Ja przyjąłem pierwszą literę nazwiska.

Chcąc ściślej powiązać z sobą projektowanie samolotów i ich wykonawstwo — kontynuował — zorganizowałem w Podlaskiej Wytwrni Samolotów biuro fabrykacji. Mianowano mnie następnie kierownikiem tego biura, które liczyło około stu inżynierów i techników. Część z nich opracowywała konstrukcyjnie moje projekty, a pozostali przygotowywali i nadzorowali produkcję. W ostatnich latach przed wybuchem wojny zostałem powołany na stanowisko zastępcy dyrektora technicznego wytwórni i wraz z moim bezpośrednim szefem — inżynierem Zygmuntem Cymą, zajęliśmy się projektowaniem nowego zakładu. Miał on być przystosowany do produkcji samolotów nowoczesnych, to znaczy o konstrukcji całkowicie metalowej. No, ale przyszła wojna...

Inżynier Zdaniewski nie dokończył tego zdania. Westchnął głęboko, znaczącym gestem rozłożył ręce i zamilkł na dłuższą chwilę. Wracał zapewne wspomnieniami do tego dnia, kiedy zrzucone na Białą niemieckie bomby, obróciły w ruinę wytwórnię, z którą czuł się tak blisko związany. Przekreśliły w jednym momencie cały, wieloletni dorobek konstruktorski. A nie przypuszczał jeszcze wtedy, że był to jednocześnie ostatni jego dzień pracy w polskim przemyśle lotniczym.

— Miasto i wytwórnię — wspominał — opuściłem po pierwszych bombardowaniach, zabierając swoim samochodem żonę, a także matkę mojego kolegi z biura konstrukcyjnego — Antosia Uszac-

kiego. Dojechaliśmy w okolice Równego i tam zabrakło nam benzyny. Później tereny te zajęte zostały przez wojska radzieckie, a ja po otrzymaniu pewnej ilości paliwa pojechałem do Lwowa. Po zostałem tam do połowy grudnia 1939 roku i następnie w wyniku starań zezwolono mi na powrót w strony rodzinne, znajdujące się pod okupacją niemiecką. Ze Lwowa pojechałem więc do Przemysła, a dalej już pociągiem do Jasła. Kończyłem tam kiedyś gimnazjum, w pobliżu też miałem rodzinę. Przetrwałem jakoś wojnę, zameldowany jako kupiec, ale w lecie 1944 roku, wraz z innymi mieszkańcami miasta zostałem wysiedlony. Z żoną i synem pojechaliśmy do Zakopanego, gdzie zastało nas wyzwolenie. Jasło w momencie przechodzenia frontu zostało doszczętnie zniszczone, przepadły bezpowrotnie moje ostatnie pamiątki i dokumenty z okresu pracy w przemyśle lotniczym.

Po zakończeniu wojny inżynier Zdaniewski jako kierownik delegatury Ministerstwa Przemysłu wyjechał na Ziemię Zachodnie. Inwentaryzował tam zakłady przemysłowe, szacował zniszczenia. Był w Jeleniej Górze, potem w Złotoryi i wreszcie w Chojnowie. W 1946 roku powrócił do Krakowa, gdzie kiedyś studiował w Wyższej Szkole Przemysłowej i został kierownikiem technicznym Państwowej Szkoły Samochodowej.

— Ale wtedy — uśmiechnął się przekornie — nastąpiła zmiana zainteresowań. Ponieważ moja oferta „sprzedania” swych konstruktorskich umiejętności Instytutowi Lotnictwa w Warszawie nie została przyjęta — rzekomo z powodu braku stałego zameldowania w stolicy — poszedłem na roczny kurs w krakowskim Instytucie Filmowym i zostałem... reżyserem! Przez kilka następnych lat realizowałem w łódzkiej Wytwórni Filmów Oświatowych średnio-

metrażówki o wierceniach i metodach wydobywania ropy. Może dlatego trafiłem potem na całych piętnaście lat do „nafty”, najpierw do Biura Projektów Przemysłu Naftowego, a następnie do Mazowieckich Zakładów Rafineryjnych i Petrochemicznych w Płocku, skąd wreszcie w 1968 roku odszedłem na emeryturę.

Piętnaście ostatnich lat — uchwyciłem tę liczbę z biografii inżyniera Zdaniewskiego. Tylko o rok krócej — pomyślałem — niż jego praca w polskich wytwórniach samolotów, jakże efektywna, znacząca licznymi lotniczymi patentami, które wyróżniały każdy niemal płatowiec tego konstruktora.

Tropienie ideału

Ślad związany z osobą inżyniera Jarosława Naleszkiewicza urywał się jesienią 1945 roku.

— Podobno — informował mnie jeden z rozmówców — inżynier Naleszkiewicz pracował później w Gdańsku. Zdaje się na politechnice.

Pierwszy telefoniczny zwiad potwierdził tę wiadomość. Uprzejma pani z działu personalnego Politechniki Gdańskiej odszukała w archiwum właściwe akta i podała kilka danych dotyczących biografii jednego z pierwszych niegdyś konstruktorów Podlaskiej Wytwórni Samolotów.

— Profesor Naleszkiewicz przeniósł się w 1958 roku do Warszawy, do Wojskowej Akademii Technicznej. Może tam mają obszerniejsze informacje. Wiem tylko, że profesor zmarł w 1969 roku. Mam adres jego żony, jeśli to pana interesuje...

Oczywiście interesowało mnie, tylko że adres okazał się nieaktualny. W Wojskowej Akademii Technicznej najpierw dociekliwie zbadano dlaczego akurat interesuję się osobą profesora, potem obiecano pomóc w uzupełnieniu materiału na jego temat, ale tylko w części związanej z działalnością naukową w tej uczelni. Dobrze i tyle. O pracy konstruktor-skiej w Podlaskiej Wytwórni Samolotów wiedzia-



Prof. inż. Jarosław Naleszkiewicz

no niewiele. Pozostało więc żmudne zbieranie wszystkich, najdrobniejszych nawet informacji, konfrontowanie ich, eliminowanie błędnych w oparciu o różne publikacje, których też nie było za wiele.

Pierwszy szkic życiorysu konstruktora lotniczego, inżyniera Jarosława Naleszkiewicza, obejmował podstawowe dane biograficzne. Nie wyczerpywał jednak całości tematu związanego z osobą o wybitnej indywidualności w poszukiwaniu niekonwencjonalnych rozwiązań. Po uporządkowaniu zapisków i notatek w ciąg zdarzeń chronologicznie po sobie następujących, obraz jego życia wyglądał następująco.

Urodził się 21 maja 1904 roku w Czarnominie na Podolu, jako syn Amelii z Pawlikowskich i Al-

freda, z wykształcenia prawnika. Później prze-wędrował widać z kresów wschodnich na teren Wielkopolski, bo maturę zdawał już w Państwowym Gimnazjum w Poznaniu. W 1921 roku został stu-dentem Politechniki Warszawskiej, w sekcji lotni-czej wydziału mechanicznego. Po czwartym roku studiów wyjechał na półroczną praktykę do Fran-cji, do zakładów silników lotniczych Lorraine oraz Hispano-Suiza. Po powrocie do kraju, w czerwcu 1926 roku uzyskał dyplom inżyniera mechanika o specjalności lotniczej. Otrzymał stypendium na kontynuowanie studiów i ponownie wyjechał do Francji. Początkowo został słuchaczem Faculté des Sciences w paryskiej Sorbonie, a następnie znowu praktykował w zakładach wytwarzających silniki lotnicze. Napędy samolotów musiały go bardzo zainteresować, gdyż wrócił do nich w swej dalszej pracy.

Dotąd życiorys młodego absolwenta Politechniki Warszawskiej układał się jak setkom jego rówieś-ników, na poziomie — można powiedzieć — prze-ciętnym. No, nieco wyższym, jeśli uwzględnić fakt przyznania stypendium, co by wskazywało, że czymś tam wyróżnił się w okresie studiów. A może po prostu miał więcej szczęścia i dzięki niemu mógł zobaczyć Paryż. Szczęścia tego zabrakło mu jednak na zawodowym starcie.

Obejmując w lutym 1927 roku stanowisko kon-struktora w Podlaskiej Wytwórni Samolotów, mło-dy, zaledwie dwudziestotrzyletni inżynier Jarosław Naleszkiewicz, był na pewno wszechstronnie wy-kształcony. Poziomem wiedzy fachowej przewyższał zapewne wielu swych kolegów konstruktorów. Od-był przecież studia w kraju i za granicą, uzupełnił je praktyką w renomowanych firmach. Być może te właśnie walory nie ułatwiły mu startu w określo-

nym środowisku. Rozpoczął niezbyt fortunnie konstrukcją niesamodzielną, ale adaptacją projektu samolotu pasażerskiego, opracowanego przez ma-jora inżyniera Stefana Malinowskiego. Sam projekt zresztą był ciekawy, gdyż twórca samolotu „Stemal-VII” po raz pierwszy w Polsce zaproponował nowoczesne rozwiązanie, jakim bez wątpienia była konstrukcja półskorupowa z wykorzystaniem dur-aluminium. I chyba właśnie rodzaj materiału, z któ-rego miał być wykonany „Stemal-VII-PWS”, prze-sądził los tego projektu. Podlaska Wytwórnia Sa-molotów bowiem nie była przygotowana w owym czasie do produkcji płatowców metalowych; pod-stawowy surowiec stanowiło w Białej drewno.

W 1929 roku inżynier Naleszkiewicz opracował już własny projekt dwuosobowego samolotu sporto-wego, który otrzymał oznaczenie fabryczne PWS-8. Był to dwupłatowiec przeznaczony do udziału w za-wodach międzynarodowych. Miał oryginalnie roz-wiązane składanie skrzydeł, dzięki czemu zajmował stosunkowo niewiele miejsca w hangarze. Na prze-lomie lat 1929—1930 samolot został oblatany przez pilota fabrycznego Franciszka Rutkowskiego. Stwierdzone wówczas usterki spowodowały jednak konieczność drobnych poprawek. Po zmianach i zabudowaniu mocniejszego silnika samolot po-nownie oblatano oraz zarejestrowano jako SP-ADA. W roku 1930 samolot PWS-8 projektu inżyniera Naleszkiewicza został zgłoszony do udziału w Challenge International d'Avions de Tourisme i otrzymał numer konkursowy 05. W rajdzie dokoła Europy wystartował na nim kapitan pilot Piotr Dudziński i jako jedyny z ekipy lecącej na samolo-tach PWS ukończył tę próbę, chociaż poza konkur-sem. Dobrze to świadczy tak o zawodniku jak i płatowcu. Po powrocie do kraju PWS-8 przekazano

Klubowi Lotniczemu w Białej. Wytwórnia nie podjęła produkcji seryjnej tego płatowca.

W tym okresie inżynier Naleszkiewicz był już zaangażowany w budowę małego samolotu pasażerskiego — PWS-21. Został on zgłoszony Ministerstwu Komunikacji jako oferta dla Polskich Linii Lotniczych LOT, które wówczas eksploatowały wyłącznie samoloty pochodzenia zagranicznego. Warunki i dość wygórowane wymagania jakie postawiło to przedsiębiorstwo, spowodowały opracowanie nowego projektu — PWS-21 bis. Jednak i ta propozycja nie odpowiadała przyszłemu użytkownikowi. Jeden z białskich konstruktorów — inżynier Antoni Uszacki, z którym po latach rozmawiałem na temat tego sześciomiejscowego samolotu, stwierdził:

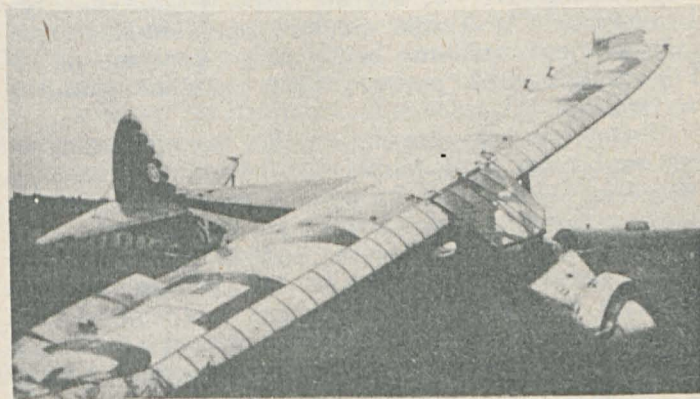
— LOT przedstawił wprost absurdalne warunki. Zażądano na przykład, aby stosunkowo mała przecież kabina dla pasażerów, była wewnątrz wysoka aż na metr osiemdziesiąt! Wymagania prawie nierealne!

Prototyp oblatano wiosną 1930 roku. Później, podczas startu do kolejnego lotu sprawdzającego, został uszkodzony. Jedni twierdzą, że na skutek mylnie połączonych linek sterowych inni, że... rozbito go celowo. Podobno w ten sposób wytwórnia chciała zapewnić sobie wypłatę ubezpieczenia, aby choć w pewnym stopniu zrekompensować wydatki związane z budową płatowca, który nie został przez kontrahenta zakwalifikowany do budowy seryjnej.

— Powód nawet mało prawdopodobny — stwierdził inżynier Uszacki — uznano za wystarczający i... wszyscy byli zadowoleni.

Z takiego rozwiązania nie był zapewne zadowolony sam inżynier Naleszkiewicz, który znowu nie doczekał się powielenia swego projektu w produkcji

seryjnej, ale właśnie żegnał Podlaską Wytwórnię Samolotów. W sierpniu 1930 roku bowiem powołano go do odbycia służby wojskowej w grupie technicznej Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Po rocznej służbie zdecydował się pozostać w słynnej Szkole Orląt i jako pracownik cywilny objął kierownictwo warsztatów parku lotniczego Centrum Wyszkołenia Oficerów Lotnictwa. Razem z nim odbywał służbę w Dęblinie inny konstruktor — inżynier Adam Nowotny. Razem też zaczęli rozważać koncepcję budowy szybowca.



Mały samolot pasażerski PWS-21 bis, konstrukcji Jarosława Naleszkiewicza, uszkodzony przy starcie

Pierwszy wspólny projekt narodził się w styczniu 1931 roku, a był nim pierwszy polski szybowiec wyczynowy, który od początkowych liter nazwisk konstruktorów otrzymał oznaczenie — NN-1. W jego budowie pod kierunkiem sierżanta Cichowicza, uczestniczyli podchorążowie rezerwy, członkowie dęblińskiej sekcji Lubelskiego Klubu Lotniczego.

NN-1 miał rzadko spotykany układ trzech stateczników pionowych. Wyróżniało go też bardzo staranne aerodynamicznie opracowanie sylwetki, czego wyrazem choćby wpisanie kabiny pilota w obrys kadłuba. Takie rozwiązanie nie zyskało wówczas uznania innych konstruktorów, stało się natomiast regułą w projektach obecnie budowanych szybowców wysokowyczynowych i zawodniczych. O dobrze przemyślanym kształcie skrzydła świadczy fakt, że na tym wzorcu inżynier Wacław Czerwiński oparł później konstrukcję płata jednego z najpopularniejszych w okresie przedwojennym szybowca — CW-5 bis. Szybowiec Naleszkiewicza i Nowotnego oblatany został przez kapitana pilota Franciszka Jacha jesienią 1931 roku na lotnisku w Dęblinie.

Następnym dziełem tej spółki konstruktorskiej był szybowiec przejściowy NN-2 i jego wersja rozwojowa — NN-2 bis. Tu znowu zastosowano nowatorskie rozwiązanie: NN-2 to pierwszy polski szybowiec o kratownicowym kadłubie wykonanym z rur stalowych! Właśnie na nim porucznik pilot Tadeusz Kurowski, uczestniczący w I Dęblińskiej Wyprawie Szybowcowej w Bieszczady, wykonał lot żaglowy trwający prawie cztery godziny! Było to jesienią 1931 roku nad Ustianową.

Konstruktorski duet „NN” przestał istnieć z chwilą, gdy inżynier Adam Nowotny odszedł do „cywila” i opuścił Dęblin. Jarosław Naleszkiewicz tymczasem, pozostając na stanowisku kierownika warsztatów w Centrum Wyszakolenia Oficerów Lotnictwa, dostrzegł szansę prowadzenia dalszych eksperymentów. Po trzy i półrocznej pracy w Podlaskiej Wytwórni Samolotów nie mógł właściwie wykazać się większymi sukcesami; tu w znacznie krótszym czasie coś jednak osiągnął. Oba przecież

szybowce, których był współkonstruktorem wzbu-
dziły zainteresowanie. A miał jeszcze w zanadru
inne koncepcje.

Eksperymentujący latami konstruktorzy lotniczy doszli do wniosku, że najdoskonalszym pod względem aerodynamicznym aparatem latającym byłoby... samo skrzydło! To znaczy płatowiec bez kadłuba, usterzenia, podwozia i szeregu innych elementów, przysparzających tylko szkodliwych oporów. Myśl oczywiście słuszna, jednak trudna w realizacji. W bezogonowcu bowiem — jak utarło nazywać się taką konstrukcję — wszystkie urządzenia sterujące lotem, jak: stery wysokości, kierunkowe, lotki — muszą zmieścić się na skrzydle. Nie jest to dla projektanta zadanie łatwe, a wraz ze skomplikowanymi obliczeniami zależności aerodynamicznych, przysparza wielu problemów.

Tajemnice bezogonowców inżynier Naleszkiewicz zgłębiał już od dłuższego czasu. Budował modele z napędem gumowym i sprawdzał w locie teoretyczne założenia układu „latającego skrzydła”. Lata spędzone w Dęblinie zetknęły go z instruktorem pilotażu kapitanem Franciszkiem Jachem. On też oblatywał oba szybowce zbudowane przez spółkę „NN”. Kapitan Jach wykazywał duże zainteresowanie szybownictwem, chociaż jego chlebem powszednim było „wożenie” podchorążych w lotach szkolnych. Zanim jednak trafił do dęblińskiej Szkoły Orląt, jeszcze podczas pobytu w Bydgoszczy, zbudował amatorski szybowiec „Żabuś”. Startował na nim w I Krajowym Konkursie Ślizgowców w 1923 roku. Żywo też interesował się przebiegiem prac inżyniera Naleszkiewicza, kiedy ten przystąpił do projektowania szybowca bezogonowego.

Sam proces tworzenia nie trwał długo i już w pierwszej połowie 1932 roku zbudowano w war-

sztatach Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa ów dziwny szybowiec, który... „miał same skrzydła i kawałek kadłuba.” W ten szcztątkowy kadłub kropłowego kształtu, wkomponował Naleszkiewicz nie wystającą poza sylwetkę — podobnie jak w swym pierwszym szybowcu — bogato oszkloną kabinę pilota. Usterzenie kierunkowe w postaci płyt brzegowych umieszczone zostało na końcach skrzydeł o znacznej na owe czasy, osiemnastometrowej rozpiętości. Całą natomiast krawędź spływu skrzydeł zajmowały tak zwane sterolotki, przy czym powierzchnie przykadłubowe spełniały funkcje sterów wysokości, a zewnątrz — lotek.

Cudaczna ta konstrukcja, będąca efektem tropienia przez Jarosława Naleszkiewicza aerodynamicznego ideału bezogonowców, budziła zrozumiałe zainteresowanie już w trakcie budowy. Oblatania jej podjął się kapitan Jach. Konstruktor niejako w dowód uznania za dość ryzykowną decyzję i dla uczczenia twórcy pamiętnego z pierwszych zawodów „Żabusia”, polecił wymalować przy kabinie, obok swych inicjałów stanowiących oznaczenie typu — JN-1, także nazwę szybowca — „Żabuś-II”.

[...]Nadszedł wreszcie dzień 23 lipca 1932 roku, kiedy wyprowadzono „Żabusia-II” na murawę dęblńskiego lotniska. Kapitan Jach zajął miejsce w kabinie, jeszcze raz sprawdził działanie sterów, po czym na hak startowy zaczęto gumowe liny wzlotowe. Przy ograniczonym naciągu nastąpił pierwszy start, a właściwie szurnięcie szybowca po ziemi. Po upewnieniu się, że stery działają prawidłowo i szybowiec zachowuje się właściwie, przystąpiono do wykonania kilku wzlotów na niewielkiej wysokości. Cudaczny bezogonowiec latał...

Później próby prowadzono wykorzystując do startów samochód, który holował „Żabusia-II” na lince. Stwierdzono wówczas nadmierną wrażliwość szybowca na zmianę środka ciężkości i zbytnią czułość steru wysokości. Być może to właśnie stało się przyczyną poważnego uszkodzenia konstrukcji w jednym z kolejnych lotów jesienią 1932 roku. Nie zdążono już wypróbować działania sterów kierunkowych w roli hamulców aerodynamicznych. Inżynier Naleszkiewicz bowiem przewidywał możliwość jednoczesnego ich wychylania na zewnątrz, przez co spodziewał się uzyskać efekt ograniczenia prędkości lotu.

Był więc „Żabuś-II” nie tylko pierwszym polskim latającym skrzydłem o znacznej rozpiętości, ale jednocześnie pierwowzorem szybowca wyposażonego w hamulce aerodynamiczne!

Remontu uszkodzonego bezogonowca już nie podjęto, gdyż Jarosław Naleszkiewicz opuścił w 1933 roku Dęblin, przenosząc się do Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa w Warszawie. W trzy lata później wrócił jeszcze do przemysłu, tym razem do Lubelskiej Wytwórni Samolotów, w której pracował tylko przez rok jako trzeci zastępca dyrektora naczelnego. Był już wówczas doktorem nauk technicznych po obronie pracy na temat „Wytrzymałość zginania dźwigarów sosnowych” i praca w administracji przedsiębiorstwa niezbyt mu odpowiała.

Jeszcze podczas praktyki we Francji Jarosław Naleszkiewicz interesował się bardzo jednostkami napędowymi samolotów. Z Lublina trafił więc do Wytwórni Silników PZL w Warszawie. Objął tam kierownictwo grupy obliczeniowej, rozwiązującej szczególnie trudne zagadnienia związane

z konstrukcją, próbami i produkcją silników lotniczych. W sierpniu 1938 roku doktor inżynier Naleszkiewicz przedstawił profesorowi Maksymilianowi Huberowi na Politechnice Warszawskiej rozprawę habilitacyjną zatytułowaną „Działanie amortyzacji podwozia”. Doprowadzenie przewodu do końca uniemożliwił wybuch wojny, a konstruktor-naukowiec wyruszył na poszukiwanie jednostki, do której miał przydział mobilizacyjny. Odnalazł ją w Pińsku, kiedy nasze lotnictwo było już w znacznym stopniu zdeorganizowane działaniami nieprzyjaciela. Postanowił więc wrócić do Warszawy, dokąd dotarł w październiku 1939 roku.

Do tego momentu udało mi się „uporządkować” biografię Jarosława Naleszkiewicza w oparciu o sprawdzone materiały i godne zaufania relacje jego byłych współpracowników. Czas okupacji dostarczył pierwszych znaków zapytania. Pewnym było tylko, że pozostał w kraju i właściwie przez cały czas zamieszkiwał w Warszawie. Ale co robił, czym zajmował się?... W 1945 roku, w listopadzie, został zdemobilizowany, a więc musiał być w wojsku. Gdzie, w jakiej formacji? Także z lat międzywojennych co nieco pozostało do wyjaśnienia; choćby zasłyszane wieści o tym, że bezogonowy szybowiec JN-1 stanowił wstępne studium projektowanego dwusilnikowego samolotu w układzie latającego skrzydła. Jaką fazę projektową osiągnęła ta koncepcja?

Otrzymany w Gdańsku adres wdowy po profesorze Naleszkiewiczzu okazał się nieaktualny. Przypadek zrzucił, że znalazłem właściwy, szukając w warszawskiej książce telefonicznej zupełnie kogoś innego. Przebiegając wzrokiem listę nazwisk wyłowiłem blisko mi brzmiące.

Naleszkiewicz Anna. Czyżby...?

Tak. Telefoniczne umówienie spotkania i pierwsza wizyta w małym mieszkanku w centrum miasta.

— Proszę pana — wdowa po profesorze otworzyła leżącą na stole kartonową teczkę — niewiele tych dokumentów zostało. No, ale może znajdzie pan coś interesującego.

— Niewiele, ale nie tak znowu mało — zauważyłem.

Zaczęliśmy od sprawdzania zgodności moich notatek z materiałami źródłowymi. Istotnych różnic nie było, pozostały nieznaczne uzupełnienia biografii. A więc — lata okupacji...

— Pobraliśmy się w 1945 roku — stwierdziła pani Anna. W rok później urodził się nam syn Ryszard. Lata okupacji? — zastanowiła się. — Konspiracyjną działalność męża znam tylko z jego wspomnień, do których zresztą wracał niechętnie. Ale powinno tu coś być na ten temat.

Wspólnie przejrzelśmy następną porcję papierów. A więc było tak...

Jarosław Naleszkiewicz, po powrocie jesienią 1939 roku do Warszawy, zataił przed władzami okupacyjnymi posiadane kwalifikacje zawodowe, a następnie włączył się w nurt tajnego nauczania. To był pierwszy krok w kierunku konspiracji. Już w połowie 1940 roku zaangażował się w organizację batalionu Związku Walki Zbrojnej — „Dominiak”, wchodzącego w skład zgrupowania „Stolica”. Potem — już jako żołnierz Armii Krajowej — został instruktorem nauki o broni. Szkolił kolejno piątkę, drużynę, wreszcie pluton tego batalionu. Podlegała mu także jednostka instruktorów konspiracyjnej szkoły podchorążych i szkoły podoficerów zgrupowania. W jego komendzie pełnił potem obowiązki szefa działu uzbrojenia, a w czasie Powstania Warszawskiego był oficerem łączni-

kowym w komendzie odcinka. Dorywczo pracował też w prasie powstańczej, dla której prowadził obcojęzyczny nasłuch radiowy. Jako specjalista, przez cały czas okupacji działał w wywiadzie lotniczym Komendy Głównej AK. W okresie od jesieni 1941 do lata 1942 roku był przydzielony do grupy oficerów AK współpracujących z przerzuconym przez linię frontu kapitanem Arciszewskim, pseudonim „Michał” i „Kola”. Rozpoznawał podziemne magazyny paliwa na lotnisku Okęcie, zbombardowane później na podstawie uzyskanych informacji przez lotnictwo radzieckie.

Po upadku powstania Jarosław Naleszkiewicz, jak wielu innych żołnierzy podziemia, dostał się do niewoli. Zbiegł jednak w zimie 1945 roku podczas transportu do kolejnego obozu jenieckiego i już w kwietniu znalazł się w Wojsku Polskim. W stopniu kapitana objął następnie stanowisko zastępcy kierownika wyszkolenia w mieszanym, szkolno-ćwiczebnym pułku lotniczym. W jesieni 1945 roku po zdemobilizowaniu wyjechał na wybrzeże, gdzie został wykładowcą Politechniki Gdańskiej.

— Nie tracił czasu — uzupełniła pani Anna — i wznowił natychmiast przerwany wojną przewód habilitacyjny. Wykładał i jednocześnie był doradcą technicznym w Zjednoczeniu Stoczni Polskich, potem w Gdańskim Urzędzie Morskim. Do lotnictwa wrócił w 1958 roku, już jako profesor zwyczajny, obejmując katedrę aerodynamiki i budowy samolotów w Wojskowej Akademii Technicznej w Warszawie. Przenieśliśmy się wtedy do stolicy.

Mąż był nadzwyczaj pracowity, prowadził bardzo czynne życie. Zachowałam go w pamięci pochyłonego przy biurku nad obliczeniami, gdyż zawsze po zajęciach na uczelni, coś jeszcze w domu wieczorami studiował.

Profesor Jarosław Naleszkiewicz zmarł 24 grudnia 1969 roku. Był członkiem Polskiej Akademii Nauk, autorem około czterdziestu prac naukowych, przy czym cztery z nich ogłoszono za granicą. Być może, gdyby nie wybuch wojny, ziściłyby się także jego koncepcje aerodynamicznego ideału — dwusilnikowy samolot w układzie latającego skrzydła.

Talent i pasja

W przedwojennych kronikach wydarzeń lotniczych w naszym kraju, dość często przewija się nazwisko — Uszacki. I to zarówno w odniesieniu do sportu jak i przemysłu lotniczego. Sportowe pasje Antoniego Uszackiego przedstawiłem — zresztą niemal hasłowo — w szkicu obrazującym działalność Klubu Lotniczego PWS, którego był jednym z filarów. Interesująco wszakże rysowała się jego sylwetka jako konstruktora płatowców. Nazwisko Uszackiego przewijało się też wielokrotnie w relacjach byłych pracowników Podlaskiej Wytwórni Samolotów, którzy wyrażali się o nim z dużym uznaniem. Nie pamiętam już dziś — co zresztą nieistotne — kto wskazał mi jego aktualny adres. Zanim jednak pojechałem na Śląsk, aby spotkać się z nim, wynotowałem z wydanej w 1937 roku pod tytułem „Polska lotnicza” opasłej książki, pewną informację. W rozdziale zatytułowanym „Konstruktorzy i przemysł” napisano:

...grono młodych, dziś już wybitnie cenionych inżynierów konstruktorów, że wymienimy tylko: Zbysława Ciołkosza, A. Grzędzielskiego, A. Zdanińskiego i A. Uszackiego...

Antoni Uszacki był więc oficjalnie zaliczany do



Inż. Antoni Uszacki

wybitnie cenionych inżynierów konstruktorów, choć nie legitymował się wówczas jeszcze ... inżynierskim dyplomem!

— Z tego powodu — powiedział mi podczas spotkania — miałem różne nieporozumienia. I to zarówno w Lublinie jak i w Białej Podlaskiej. Najpierw bowiem — w latach 1919—28 — pracowałem w Zakładach Mechanicznych „E. Plage i T. Laśkiewicz” w Lublinie, byłem więc przy narodzinach produkcji lotniczej w Polsce. Mam tu gdzieś dokumenty z tego okresu.

Wydobył „świadcstwo” z firmowym nadrukiem: E. Plage i T. Laśkiewicz — Zakł. Mech. w Lublinie — Kottlarnia żelazna, miedziana i warsztaty

mechaniczne. Budowa kotłów parowych i różnych systemów.

Strasznie długa nazwa, ale... o samolotach ani słowa. Widać właściciele nie traktowali tej produkcji priorytetowo. Z treści „świadectwa” natomiast wynikało, że... p. *Uszacki Antoni* pracował w biurze technicznym naszych zakładów od dnia 27 listopada 1919 r. do 1 października 1924 r. jako technik konstruktor... z pracy Jego byliśmy bardzo zadowoleni... opuszcza zajmowane stanowisko z powodu powołania Go do służby wojskowej...

— W wojsku — uzupełnił — to ja byłem dwukrotnie. Najpierw w kawalerii, a potem w lotnictwie. Bo wie pan...

I potoczyła się opowieść, z której dowiedziałem się, że mój rozmówca to z wojskiem... od dziada, pradziada. Ojciec jego był wnukiem chorążego czwartego pułku ułanów, którym dowodził słynny pułkownik Kozietulski, matka zaś — córką emerytowanego kapitana marynarki wojennej carskiej Rosji. On sam, choć urodził się w Puławach, lata młodzieńcze spędził w Lublinie. Tam uczęszczał do gimnazjum handlowego Vetterów i jako harcerz aktywnie działał w „Kadrach Szkolnych” podległych Polskiej Organizacji Wojskowej. Jego drużynowym był Zygmunt Puławski, późniejszy konstruktor znanych samolotów myśliwskich serii „P”. A że nastał właśnie czas odradzania się polskiej państwowości, więc obaj pełnili służbę wartowniczą i rozbierali zaborców.

Wspomnienia tamtych lat wyzwoliły w pełnym i tak wigoru — choć dobiegającym osiemdziesiątki — staruszk-konstruktorze, iście kawaleryjską fantazję.

— Nie skończyłem gimnazjum — machnął ręką — i wstąpiłem do Lubelskiego Pułku Ułanów Jazdy

Ochotniczej, pod dowództwo majora Jaworskiego.

Na nic zdały się moje wysiłki, aby wrócić do spraw jego pracy w przemyśle lotniczym i owych nieporozumień jakie z racji braku inżynierskiego dyplomu towarzyszyły mu w konstruktorskiej karierze. Jak na kawalerzystę przystało nie dał się utrzymać w cuglach jednego, lotniczego tematu. Musiałem więc wysłuchać pełnej szczegółów opowieści, przerywanej raz po raz przeprosinami, że... „pamięć już nie ta”, chociaż gęsto sypał datami.

Zsiadł wreszcie z konia i wrócił do lotnictwa, to znaczy do Zakładów Mechanicznych w Lublinie, które miały już w nagłówku firmowym — *Samoloty, Karoserie Samochodowe, Urządzenia Cukrowni, Gorzelni, Krochmalni oraz konstrukcje Żelazne.*

— Polska zakupiła w tym czasie — wspominał — licencję na budowę włoskich samolotów myśliwskich Ansaldo A-1 „Balilla” i liniowych Ansaldo A-300. Zakłady nie miały żadnego doświadczenia, bo i skąd, w takiej produkcji. No, ale zaczęliśmy. Początki były fatalne. Lubelskie samoloty zyskały sobie wkrótce miano „latających trumien”. Byłem naocznym świadkiem urwania się skrzydła A-300 w czasie lotu. Nie zdążyłem na zaplanowany oblot i zastąpił mnie podoficer mechanik. Obserwowałem oddalający się na niewielkiej wysokości samolot i w pewnym momencie spostrzegłem coś białego, chyba rozerwane płótno pokrycia, tuż nad dolnym lewym płatem. Potem nastąpił gwałtowny zwrot w lewo i samolot pionowo znurkował rozbijając się o ziemię. Zginęło dwóch ludzi.

Sądzę, że główną przyczyną wypadków samolotów wytwarzanych w Zakładach Mechanicznych w Lublinie była wadliwa produkcja. Elementy okuć lutowano mosiądzem, używając do tego celu palników jak dziś do spawania. Wystarczyło nieznaczne prze-

grzanie, aby okucia były kruche. Pękały nawet spadając z półki magazynowej na posadzkę.

Po pięciu latach pracy technik konstruktor Antoni Uszacki przywdział mundur poborowego i rozpoczął odbywanie regularnej służby wojskowej. Najpierw okres rekrucki w Poznaniu, a potem służba w Wojskowej Centrali Badań Lotniczych w Warszawie.

— Tam właśnie — kontynuował wspomnienia — wykonałem rysunki podwozia do pierwszego polskiego samolotu wywiadowczego WZ-X, konstrukcji inżyniera Władysława Zalewskiego, a następnie zaprojektowałem kompensację aerodynamiczną do lotek samolotu Potez-XXV.

— Wtedy też — przerwałem — powstała pierwsza pana samodzielna konstrukcja — szybowiec amatorski.

— A tak — potwierdził. Redakcja czasopisma „Młody Lotnik” wysunęła propozycję opracowania konstrukcji szybowca do budowy przez amatorów. Powstało coś podobnego do współczesnej lotnisko-szytownopłata. Było to w połowie 1926 roku, na krótko przed moim odejściem do rezerwy.

Antoni Uszacki powrócił do działu lotniczego Zakładów Mechanicznych „E. Plage i T. Laśkiewicz”. Został pierwszym pracownikiem nowo utworzonego biura konstrukcyjnego, którego kierownictwo objął inżynier Jerzy Rudlicki. Ponieważ był bardzo zajęty organizowaniem biura, Uszacki praktycznie sam wykonał rysunki warsztatowe zaprojektowanego przez szefa samolotu liniowego R-VIII. Przeprowadził też obliczenia statyczne i wytrzymałościowe, ustalił wymiary żeber skrzydłowych i dźwigarów płata. Po pewnym czasie przeniósł się z Warszawy do Lublina znany później konstruktor inżynier Jerzy Dąbrowski.

— Było nas już dwóch — informował mój rozmówca — i podzieliliśmy pracę w ten sposób: Dąbrowski przejął opracowanie kadłubów, a ja — płatów. Na Rudlickiego prawie nie można było liczyć, gdyż bardzo często wyjeżdżał, głównie do Francji. Nie miał czasu, ani na konsultacje obliczeń, ani na sprawdzanie konstrukcji. Wynagradzał mnie za to — nie mogę narzekać — sownie. „Wpadały” premie nawet po półtora tysiąca złotych, a to było bardzo dużo.

Jurek Dąbrowski zaproponował mi wtedy wspólne opracowanie konstrukcji samolotu sportowego, który zamierzali zbudować amatorzy z Koła Lotniczego działającego w fabryce. Powstał on na przełomie lat 1927—28 i otrzymał od naszych nazwisk oznaczenie DUS-III, ale potem przyjęła się nazwa „Pta-Pta”, gdyż tak zawołała na widok samolotu córka oblatywacza, kapitana Mroczkowskiego. Pamiętam, że Tosiek, który miał opinię pilota przesadnie ostrożnego, oblatując „Pta-Ptę” w dniu 10 października 1928 roku, już w pierwszym locie wykonał stosunkowo nisko nad lotniskiem — looping, to znaczy — jak to dziś mówią — pętlę. Wszyscy obserwujący lot z wrażenia skamienieli. No, ale pilot dał w ten sposób do zrozumienia, że bardzo mu „Pta-Pta” przypadła do gustu. Startował potem na tym samolocie w II Krajowym Konkursie Awionetek, zajął ósme miejsce i wygrał w próbie prędkości przelotowej. Już po moim odejściu z Lublina szykowano DUS-a do wykonania rekordowego przelotu na trasie dwóch tysięcy kilometrów w kierunku Uralu. Zlikwidowane zostało przednie miejsce w kabinie, wmontowano dodatkowy zbiornik paliwowy. Na tak zmodyfikowanym DUS-ie pilot fabryczny Władysław Szulczewski podjął próbę pobicia innego rekordu — w lo-

cie bez lądowania po obwodzie zamkniętym. Próby nie ukończył, rekordu nie pobił, a samolot uszkodził. Tak rozwiały się plany przelotu za Ural. Władzio był pilotem-wirtuozem, jednak do tej roli nie nadawał się. Bo to, proszę pana, jak w hippice. Jeśli chce się wygrać zawody, trzeba na konia wsadzać dżokeja małego i lekkiego, natomiast Władzio był słusznego wzrostu i ważył też około setki.

— Działo się to już po opuszczeniu przez pana lubelskich zakładów? — zagadnąłem.

— A tak — potwierdził. — Moje odejście z Lublina nastąpiło z dwóch powodów. Po pierwsze, kiedy Dąbrowski powrócił do Warszawy i na jego miejsce przyszedł inżynier Franciszek Kott, przystąpiliśmy razem do konkursu Ministerstwa Komunikacji na projekt samolotu pasażerskiego. Złożony został, zgodnie z regulaminem, za pośrednictwem fabryki, ale do Warszawy... nie dotarł. Potem okazało się, że został rozmyślnie zatrzymany. Drugi powód mej rezygnacji z pracy w Zakładach Mechanicznych to odmawianie mi prawa do stanowiska samodzielnego konstruktora, mimo że faktycznie nim byłem. Zresztą proszę...

Antoni Uszacki rozgarnął stos papierów leżących na stole i wyłuskał właściwy dokument — „świadcstwo” nr 5463/K, datowane 12 października 1928 roku.

— Proszę — podniecał się — niech pan czyta... I nie czekając sam wyrecytował!

...Antoni Uszacki pracował w naszych Zakładach na stanowisku pomocnika konstruktora w biurze konstrukcyjnym działu lotniczego...

— Pomocnika — podkreślił dobitnie i podsunął mi dokument.

— Ale — zauważyłem — dodano tu jeszcze, że: ...podczas pełnienia swych obowiązków wykazał

dużo własnej inicjatywy, sumienności w pracy i zainteresowania lotnictwem...

— Trele-morele — zachnął się. — Mnie chodziło o stwierdzenie, że jestem samodzielnym konstruktorem i nic więcej. Zresztą niech pan zwróci uwagę, że w różnych opracowaniach dotyczących nazwisk konstruktorów lotniczych w Zakładach Mechanicznych wymienia się: Bartolewskiego, Langego, Dąbrowskiego. Mnie — nie.

Niby ulotkowa zamieć spadały w me ręce kolejne pisma oficjalne i listy prywatne szefów konkurencyjnych wytwórni samolotów, potwierdzające, że był uznanym konstruktorem, mimo braku inżynierskiego dyplomu.

Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie pismem z dnia 13 września 1928 roku stwierdzały:

...Zgodnie z ustnym porozumieniem niniejszym angażujemy W Pana na stanowisko konstruktora w naszych Zakładach...

Ale już następnego dnia wysłane zostaje pismo o treści:

...Zechce W Pan przyjąć do wiadomości, że engagement z dnia wczorajszego (L. 2652) narazie przez nas zostaje wstrzymane i prosimy uważać takowe za niebyłe...

Jest i świstek wyrwany z notesu pisany ołówkiem:

...Kochany Antku! Rozmawiałem wczoraj z dyrektorem R. Czekaj cię 15.X.1928 w Warszawie. Twoja sprawa dobrze stoi. Pyska — Jeż. Warszawa 4.X.1928 r...

— To kartka — wyjaśnia mój rozmówca — od Jurka Dąbrowskiego, a dyrektor R. to naczelny „pezetela” — Witold Rumbowicz, ten sam, który podpisał dwa poprzednie oficjalne pisma.

Odręczny list inżyniera Zbysława Ciołkosza, zastępcy kierownika biura konstrukcyjnego Pod-

laskiej Wytwórni Samolotów, datowany 26 września 1928 roku:

...Parę dni temu nadeszło do nas podanie Pana, w którym Pan zaofiarowuje nam swoją współpracę. Muszę Panu zakomunikować półoficjalnie, iż z powodu pewnych trudności, które Pan doskonale ocenia, nie może dyrektor Pana zaangażować... Z chwilą, kiedy umowa z Lublinem nie będzie Pana już obowiązywać t.j. 15 października br. zechce się Pan natychmiast (podkreślone) zgłosić do Białej, gdzie otrzyma Pan engagement konstruktora...

W tym samym mniej więcej czasie inne pismo z Wielkopolskiej Wytwórni Samolotów:

...Uprzejmie dziękujemy za złożenie nam oferty. Byłoby nam bardzo miło zaliczyć Pana do współpracowników naszej firmy. Jesteśmy jednak zobowiązani wzajemnie w stosunku do innych firm, że nie będziemy przyjmowali pracowników technicznych bez zgody tej firmy, w której dany pracownik ostatnio pracował...

Był w tym zbiorze unikalnej korespondencji jeszcze jeden odręczny list wysłany z Poznania przez inżyniera Zygmunta Nowakowskiego, który ujawniał tajemnicę „mafijnej” umowy:

...Jestem przekonany, że się Szan. Pan zdziwi treścią mego listu. Otóż mam względem Pana miły obowiązek Panu zaproponować z polecenia dyrektora technicznego naszej wytwórni, inż. Rosinkiewicza, posadę konstruktora w naszym biurze konstrukcyjnym... Napewno Sz. Panu wiadomo dla czego się w tej sprawie prywatnie pisze. „Słynna umowa” międzyfirmowa nie zezwala na bezpośrednie komunikowanie się firm z konstruktorami lotn., tak mi tłumaczył dyr. Rosinkiewicz...

I na końcu wymowny dopisek:

Proszę uprzejmie całą sprawę poufnie traktować.

Teraz dopiero zrozumiałem całą złożoność sytuacji Antoniego Uszackiego. Był wziętym konstruktorem skoro aż trzy krajowe wytwórnie samolotów jednocześnie ubiegały się o pozyskanie go, ale czwarta, w której pracował, zabezpieczona „słynną umową” z jednej strony, a brakiem inżynierskiego dyplomu z drugiej, mogła odmawiać mu uznania do samodzielności. Był więc „murzynem”, którego pracę konstruktorską ktoś inny firmował swoim nazwiskiem.

Zwyciężyła ambicja i Antoni Uszacki, po wielu perturbacjach pożegnał wreszcie Zakłady Mechaniczne „E. Plage i T. Laśkiewicz”, aby z dniem pierwszym listopada 1928 roku rozpocząć pracę w biurze konstrukcyjnym Podlaskiej Wytwórni Samolotów. I dopiero tam, jako samodzielny konstruktor z pełnią praw autorskich błysnął talentem twórczym.

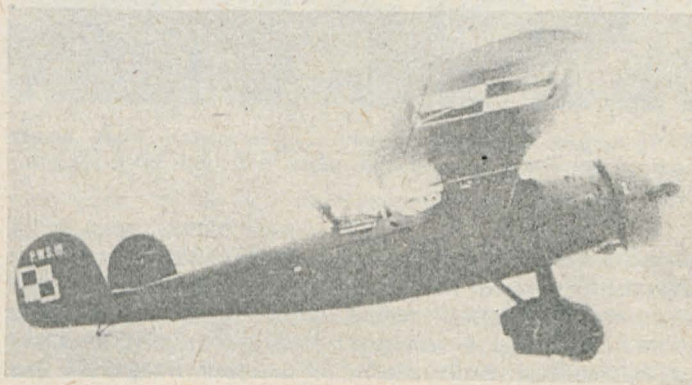
Zanim rozpoczął jednak własne opracowania, przypadła mu rola dokończenia projektu samolotu pasażerskiego PWS-20 konstrukcji inżyniera Zbysława Ciołkosza, który właśnie otrzymał stypendium i wyjechał do Stanów Zjednoczonych. Był to pierwszy polski samolot pasażerski, za który projektant otrzymał drugą nagrodę w konkursie Ministerstwa Komunikacji.

— Konstrukcja — stwierdził Antoni Uszacki — nie należała do zbyt udanych. Doszedłem do wniosku, że pewne założenia były błędne. Ciołkosz po powrocie do kraju, z dużymi oporami przyznał mi w końcu rację. Oblatanie maszyny trzeba było przeprowadzić z dodatkowym balastem w kabinie, w postaci trzech pięćdziesięciokilogramowych worków z piaskiem. Mimo modernizacji PWS-20 nie spełnił oczekiwań i nie wszedł do produkcji seryjnej.

Po zakończeniu w Polsce budowy licencyjnych samolotów liniowych konstrukcji francuskiej — Potez-XXV, lotnictwo wojskowe zaczęło odczuwać wyraźny brak jego następcy, oczywiście odpowiednio nowoczesnego. Wtedy to właśnie Podlaska Wytwórnia Samolotów przedstawiła ofertę w postaci projektu Antoniego Uszackiego, oznaczonego symbolem PWS-19. Powstał on w połowie 1930 roku, a już na początku roku 1931 zakończono budowę dwóch prototypów. Był to pierwszy w okresie międzywojennym polski samolot z podwójnym usterzeniem kierunkowym. Wprowadzono je z myślą o poprawieniu warunków ostrzału z tylnego stanowiska strzeleckiego. Płatowiec w układzie góropłata, starannie opracowany aerodynamicznie i wyróżniający się elegancją kształtów, przez wiele lat uważany był za jedną z najbardziej udanych konstrukcji polskich tego okresu. Dlaczego nie doczekał się produkcji seryjnej tym bardziej, że badania w IBTL potwierdziły pozytywne opinie?

Samolot otrzymał ogólną ocenę bardzo dobrą, ze szczególnym podkreśleniem doskonałych właściwości lotno-pilotażowych. Przy bardzo szerokim, bo wynoszącym trzy i pół metra rozstawieniu stateczników pionowych, martwe pole ostrzału sięgało zaledwie dziesięciu procent półsfery obrotowego stanowiska strzelca-observatora. Proponowano budowę dwóch wersji PWS-19: A-2 — rozpoznawczej i B-2 — bombowej. Ładunek bomb miał być przy tym umieszczony we wnętrzu kadłuba, a nie — jak to dotąd praktykowano — na zewnątrz, co pogarszało właściwości aerodynamiczne samolotu. Prócz uzbrojenia w stały karabin maszynowy pilota i podwójnych, sprzężonych karabinów na obrotnicy strzelca-observatora, przewidziano także możliwość zamocowania trzeciego karabinu maszynowego

strzelającego w dół. Mógł on być instalowany w miejsce aparatu fotograficznego po wyjęciu kamery. Maksymalny ładunek bomb w wersji B-2 miał wynosić trzysta kilogramów, w różnych wariantach wagowych. Samolot PWS-19 wyposażony został w radiostację oraz pełną instalację elektryczną. Był to więc, jak na owe czasy płatowiec naprawdę nowoczesny. Wypada więc powrócić do postawionego wcześniej pytania: Dlaczego nie doszło do jego seryjnej produkcji?



Opracowany przez Antoniego Uszackiego samolot rozpoznawczo-bombowy PWS-19 (pierwszy polski samolot z podwójnym usterzeniem pionowym)

Po pierwszych próbach w Białej Podlaskiej, a następnie w Warszawie, w trakcie których wprowadzono pewne poprawki, zmieniając między innymi obrys usterzenia kierunkowego i osłonę silnika, samolot skierowany został ponownie do prób w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa w Warszawie. 17 marca 1933 roku, podczas jednego z lotów badawczych, samolot przeszedł gwałtownie



Pilot Antoni Uszacki (z lewej) i obserwator Józef Lipski podczas zawodów (w głębi samoloty PZL-19 i PWS-50 „Podlasianka”)

w nurkowanie. Pilot zdążył wyskoczyć ze spadochronem, natomiast żołnierz zajmujący miejsce obserwatora zginął pod szczątkami rozbitego płatowca. Komisja orzekła, że nastąpiło zacięcie linki przestawiania kąta statecznika poziomego. I na tym orzeczeniu praktycznie zakończyła się historia samolotu PWS-19. Dowództwo Lotnictwa bowiem nie wykazało zainteresowania ewentualną modernizacją płatowca, usunięciem przyczyn zacięcia linki — jeśli w ogóle to było powodem wypadku — i złożeniem zamówienia na rozpoczęcie produkcji seryjnej.

— Być może — rozważał twórca samolotu — zadecydowało przedstawienie konkurencyjnej oferty przez Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie. Zgłosiły one projekt samolotu PZL P-23 „Karaś”, którego budowę rozpoczęły. Miał on tę

przewagę, że był konstrukcji metalowej, a PWS-19 — mieszanej. Prace nad „Karasem” trwały jednak jeszcze dość długo, a mój prototyp już latał i wymagał tylko ewentualnych poprawek. Niewykluczone też, że zdecydowały i inne względy. Trzeba bowiem pamiętać, iż Podlaska Wytwórnia Samolotów po upaństwowieniu w 1932 roku, stała się w pewnym stopniu zależna od Państwowych Zakładów Lotniczych.

Nie wyjaśnioną zagadką pozostaje umieszczenie przez Niemców samolotu PWS-19 w zestawieniu sylwetkowym celów dla artylerzystów-przeciwlotników. Czyżby nie wiedzieli, że płatowiec ten nie wszedł w ogóle do produkcji seryjnej, a więc nie mógł być użyty bojowo we wrześniu 1939 roku? Ciekawe też, dlaczego po zajęciu naszego kraju tak intensywnie poszukiwali dokumentacji technicznej samolotu PWS-19, interesowali się szczegółami rozwiązań konstrukcyjnych?

Zminiaturyzowaną „dziewiętnastką” — jeśli można użyć takiego określenia — był projekt niezrealizowanego myśliwca eskortowo-patrolowego — PWS-17 M2, przewidywanego na wyposażenie nocnej eskadry myśliwskiej 1 Pułku Lotniczego w Warszawie.

W 1934 roku Antoni Uszacki przystąpił do konkursu na samolot towarzyszący. Zgłosił projekt PWS U-6 wzorowany na PWS-19, wprowadzając jednocześnie szereg ulepszeń. Zewnętrznie różnił się on od swego protoplasty pojedynczym usterzeniem kierunkowym oraz całkowicie oszklonymi kabinami pilota i strzelca-obserwatora.

— Wyników konkursu nigdy nie ogłoszono — skarżył się mój rozmówca. — Nie wiem nawet, jak wypadłem w porównaniu z konkurentami, do realizacji natomiast przyjęto projekt RWD-14 „Czapla”.

Antoni Uszacki był też współkonstruktorem — chociaż jak twierdzi, gros prac projektowych wykonał sam — opracowanego w 1929 roku z inżynierem Zbysławem Ciołkoszem, samolotu sportowego PWS-52. Zbudowano go specjalnie z przeznaczeniem na zawody międzynarodowe — Challenge 1930. Mało znanym jest fakt, że w Białej Podlaskiej przewidywano stworzenie wersji pływackowej tego samolotu dla lotnictwa morskiego, ale oferta nie została przyjęta.

Mój rozmówca miał również swój udział w powstaniu ostatniego w Podlaskiej Wytwórni Samolotów pocztowo-pasażerskiego — PWS-54. Polskie Linie Lotnicze LOT wprowadziły prototyp do próbnej eksploatacji, jednak wobec wcześniejszego zamówienia serii podobnych samolotów PWS-24 bis, zrezygnowano z seryjnej budowy PWS-54.

Wybuch wojny przerwał pracę konstruktorską i działalność sportowo-lotniczą Antoniego Uszackiego, którym poświęcał się z olbrzymią pasją. Na jego oczach dokonała się zagłada Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Pozostał w Białej, przeżył szczęśliwie okupację, zajmując się drobnym handlem. Po zakończeniu wojny trafił w 1948 roku do Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu, gdzie zresztą znalazło pracę wielu byłych „pewusiaków”. Objął tam stanowisko kierownika biura fabrykacji i przez pewien, stosunkowo krótki, czas pracował znowu w przemyśle lotniczym. Nadziedział jednak rok 1950 i Antoni Uszacki, konstruktor lotniczy odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi za działalność na rzecz rozwoju polskich skrzydeł, został służbowo przeniesiony do... Fabryki Kotłów Wysokoprężnych i Parowozowych. Po czterech latach pracy przeniósł się do górnictwa, gdzie w biu-

rze projektów jako starszy projektant spędził dwadzieścia lat, aż do przejścia na emeryturę. Czas ten zaowocował ponad dziesięcioma usprawnieniami, z których połowa uzyskała świadectwa patentowe. No i... został inżynierem, po zakończeniu w 1957 roku studiów na Politechnice Wrocławskiej.

— Wie pan — zwierzył się na zakończenie naszej rozmowy — że z tych czterdziestu sześciu lat pracy zawodowej zaledwie niespełna dwadzieścia przypada na pracę w lotnictwie, ale były to najpiękniejsze lata w moim życiu. To nawet nie dlatego, że byłem młody. Nie, tego nie zrozumie nikt, kto nie zetknął się z lotnictwem. A ja miałem ten kontakt jakby podwójny. Tworzyłem samoloty i latałem na nich.

Najpierw był „Haroldek”...

Józef Medwecki był pierwszym spośród osiadłych po wojnie na emigracji byłych konstruktorów Podlaskiej Wytwórni Samolotów, który odpowiedział na mój apel o pomoc w odtworzeniu losów białskiej fabryki i ludzi kiedyś w niej pracujących. W liście wysłanym z dalekiej Kanady 10 sierpnia 1980 roku napisał:

...Załączona fotografia została zrobiona cztery lata temu. Na stole model awionetki HL-2. Nie mam niestety żadnych zdjęć z pracy w Lublinie czy Białej Podlaskiej...

Zacznę więc od tego zdjęcia, na którym zresztą widoczny jest model samolotu będącego początkiem konstruktorskiej drogi Józefa Medweckiego. Od razu na wstępie zagadka. Dlaczego HL-2, skoro wedle zwyczajów konstruktorów, oznaczających swe projekty zwykle inicjałami imienia i nazwiska, powinno być JM? To dość dziwna i śmieszna zarazem historia.

W latach dwudziestych, kiedy pasjonatów filmu było wcale nie mniej niż dziś, na ekranach także naszych kin dość często pojawiała się komiczna postać bezmyślnego i pewnego siebie młodzieńca. W osobę tuzinkowego, amerykańskiego mieszcza-

cha wcielił się niezwykle popularny Harold Lloyd — trzeci z najgłośniejszych aktorów amerykańskiej burleski ekranowej. Pieszczotliwie zwano go „Haroldkiem”, a filmowe gagi bohatera rozweselały najbardziej zmartwionych. Nie wiem czy Józef Medwecki miał zmartwienia — zresztą któż ich nie ma — dość, że postanowił „rozweselić” swój samolocik inicjałami śmiesznego aktora.



Józef Medwecki z modelem swego pierwszego samolotu HL-2 „Haroldek”

Narodził się „Haroldek” — ten latający — w połowie 1926 roku w Poznaniu, w Wielkopolskiej Wytwórni Samolotów „Samolot”, gdzie Józef Medwecki rozpoczął pracę jako technik. Była to konstrukcja amatorska, ale kierownictwo wytwórni popierało taką twórczość. Pomocy udzielał Med-

weckiemu sam szef biura konstrukcyjnego inżynier Ryszard Bartel. Wytwórnia wypożyczyła też zapaleńcowi trzycylindrowy silnik gwiazdowy Anzani o mocy zaledwie 35 koni mechanicznych. Pierwszy start jesienią 1927 roku, Józef Medwecki wspomina tak:

...Samolot oblatany został przez Władysława Szulczewskiego, wówczas pilota 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu. Pokołował na miejsce startu i włączył pełne obroty silnika, zaczął się od nas oddalać. W połowie lotniska zwolnił i zawrócił, kołując do nas. Zaczęliśmy biec naprzeciw żeby spytać co się stało, ale on znowu zrobił pół obrotu przed nami i zaczął rozpędzać samolot, tym razem z podniesionym ogonem. Zorientował się widocznie, że aby nabrać odpowiedniej prędkości potrzebnej do startu płatowca o tak małej mocy silnika, trzeba drążek sterowy pocisnąć do przodu. Nie tak jak na „Spadach”, dysponujących 450 konnym silnikiem, na których latał w pułku. Tym razem start się udał bez trudu, a kiedy zobaczyłem, że samolot jest już w powietrzu, uczułem jak moje nogi uginają się w kolanach ze wzruszenia...

Po udanym oblataniu „Haroldek” został zgłoszony do udziału w I Krajowym Konkursie Awionetek, w październiku 1927 roku. Szulczewski lecąc do Warszawy lądował jednak przymusowo, gdyż pękła rurka doprowadzająca paliwo do silnika. Naprawa spowodowała opóźnienie i komisja sportowa dopuściła samolot do zawodów poza konkursem. Podczas powrotu z Warszawy zdarzył się drugi pechowy wypadek. Nastąpiło zatarcie silnika, zakończone ponownym przymusowym lądowaniem, podczas którego pilot poważnie uszkodził samolot.

Pomimo tych perturbacji komisja sędziowska

zgodziła się policzyć punkty na podstawie przelotu w jedną stronę z tym, że obliczona prędkość przelotowa została zmniejszona o 20 kilometrów na godzinę, a to ze względu na lot z tylnym wiatrem.

...Okazało się — odnotował Józef Medwecki — że nawet z tym „minusem” mój HL-2 otrzymał w sumie 464 punkty, czyli o pięć więcej niż RWD, któremu przypadła pierwsza nagroda. Sprawili mi to sporo satysfakcji, że moja konstrukcja amatorska pozwoliła na osiągnięcie tak dobrego rezultatu.

Charakterystyczny, pomalowany na jaskrawy czerwony kolor, z dużymi czarnymi okularami na kadłubie — jakie w swych filmach nosił Harold Lloyd — samolocik Medweckiego nie został po kraksie wyremontowany i przeszedł do historii. Jego twórca, pracując w Wielkopolskiej Wytwórni Samolotów, współdziałał w konstruowaniu niemal wszystkich poznańskich samolotów. Najbliżej jednak związał się z inżynierem Zygmuntem Nowakowskim. Ten duet stworzył razem kilka płatowców, oznaczonych od pierwszych liter nazwisk konstruktorów inicjałami — MN.

W 1927 roku Ministerstwo Komunikacji ogłosiło konkurs na ośmio-dziesięciomiejscowy samolot pasażerski. Medwecki z Nowakowskim zgłosili projekt dwusilnikowego MN-2. Rozstrzygnięcie konkursu w połowie 1928 roku przyniosło następujący werdykt: najlepszy samolot jednosilnikowy — PWS-20, najlepszy dwusilnikowy — MN-2. Do realizacji został jednak skierowany tylko biały PWS-20. Wysoka komisja nie doceniła czynnika bezpieczeństwa lotu, który daje zawsze przewagę płatowcom wielosilnikowym nad jednosilnikowymi. MN-2 ponadto, w wersji rozwojowej przewidywany był jako bombowiec o symbolu MN-2 BN.

Kolejną konstrukcją tego zespołu był bardzo

ciekawym samolot MN-3. Jeden z nielicznych chyba w owym czasie płatowców w świecie, który ze słabym czterosilnikowym silnikiem, miał ciężar użyteczny większy od ciężaru własnego! Sam bowiem ważył trzysta trzydzieści pięć kilogramów, zabierał natomiast czterech pasażerów o łącznej wadze trzystu czterdziestu pięciu kilogramów. Oryginalnie usytuowano kabiny, które rozmieszczone zostały parami, ale nieznacznie względem siebie przesunięte, co „uszczupliło” sylwetkę kadłuba. Kiedy po pożarze wytwórni „Samolot” przestała istnieć, Józef Medwecki przenosząc się do Białej Podlaskiej zabrał z sobą MN-3. Tam w zimie 1932—33 przebudował płatowiec w Klubie Lotniczym PWS na dwumiejscowy, montując jednocześnie nowszy i mocniejszy silnik. Samolot, przemianowany na MN-4, po krótkim okresie użytkowania w Białej został sprzedany Aeroklubowi Gdańskiemu, w którym latał aż do wybuchu wojny.

Mimo upływu tylu lat Józef Medwecki nadal uważa MN-4 za wyjątkowo udaną konstrukcję, stwierdzając:

...Samolot był tak świetnie wyważony, że latał prawie bez użycia drążka sterowego, to znaczy wznosił się przy zwiększaniu obrotów silnika i opadał po jego wyłączeniu. Był w ogóle bardzo łatwy w manewrowaniu i bezpieczny w locie. Wprowadzony na przykład w korkociąg wychodził z niego samoczynnie po puszczeniu sterów przechodząc, do lotu ślizgowego...

Był w dorobku spółki MN jeszcze jeden płatowiec opracowany specjalnie na konkurs samolotów szkolno-sportowych. Regulamin przewidywał między innymi takie rozwiązanie, by bagażnik dwumiejscowego w założeniu samolotu, mógł być w prosty sposób zamieniony na dodatkowe, trzecie miej-

sce pasażerskie. Twórcy MN-5 — bo takie oznaczenie nosił płatowiec — poszli dalej niż określali to warunki techniczne. Skonstruowali samolot ze skrzydłami składanymi do hangarowania tak, że jego szerokość po złożeniu wynosiła tylko trzy metry. Ponadto zastosowali identyczne stery, tak poziome — lewy i prawy, jak i pionowe, były wzajemnie zamienne, co obniżało koszty produkcji. Mimo tych wszystkich udoskonaleń i dobrych właściwości pilotażowych, MN-5 nie został zakwalifikowany do produkcji seryjnej. Egzemplarz prototypowy eksploatowany był do 1936 roku w Aeroklubie Wileńskim i kilkakrotnie brał udział w różnych zawodach.

Aby mieć pełny obraz konstruktorskich poczyną Józefa Medweckiego trzeba wiedzieć, że pracując jeszcze w poznańskiej wytwórni „Samolot”, współuczestniczył w tworzeniu pierwszego polskiego samolotu szkolnego — BM-2. Jego projektantem w 1926 roku był inżynier Ryszard Bartel. Następnie uczestniczył w budowie płatowca BM-4 tego samego konstruktora, pierwszego w polskim przemyśle samolotu szkolnego, produkowanego seryjnie.

Po przeniesieniu się do Białej w 1930 roku, rozpoczął pracę w Podlaskiej Wytwórni Samolotów jako technolog. Trafił jednak niezbyt fortunnie, gdyż był to czas kryzysu w PWS. Na skutek redukcji personelu został więc zwolniony i po dwóch miesiącach bezrobocia znalazł zatrudnienie w lubelskich Zakładach Mechanicznych firmy „E. Plage i T. Laśkiewicz”.

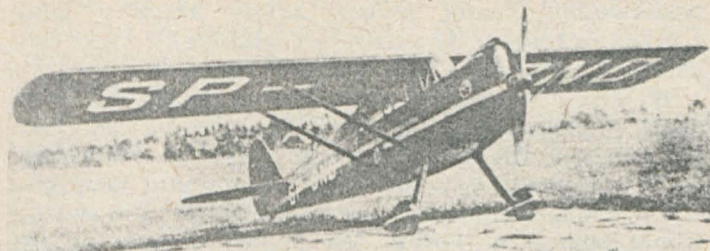
...Tam pracowałem — napisał w liście — przy konstruowaniu prototypu dużego, dwusilnikowego wodnosamolotu pływakowego, przeznaczonego do ataków torpedowych. Projektantem tego, jak na owe czasy giganta, był szef biura studium — inży-

nier Jerzy Rudlicki. Oprócz kilku drobnych zadań, jak na przykład opracowanie kabiny operatora radiowego, konstruowałem głównie płat. Był on olbrzymi w porównaniu do płata samolotów sportowych. Miał 28 metrów rozpiętości, ponad dwa metry szerokości przy kadłubie i prawie osiemdziesiąt centymetrów grubości. Od biedy można było wewnątrz przeczołgać się między żebrami. Inżynier Mieczysław Kurman z Warszawy wyraził się nawet: „...Specjaliście od samolotów sportowych dalsie konstruować takiego kolosa...”

Na cztery lata przed wybuchem wojny Józef Medwecki powrócił do Podlaskiej Wytwórni Samolotów i został zatrudniony w biurze konstrukcyjnym. W dyrekcji uprzedzono go jednak, aby sobie „wybił z głowy” zamiary budowy amatorskich samolotów sportowych. Skorzystał więc z okazji, że właśnie Ministerstwo Spraw Wojskowych ogłosiło konkurs na projekt samolotu wywiadowczego i...

...O ile pamiętam — pisał w liście — to projekt samolotu wywiadowczego był moją ósmą konstrukcją, toteż nazwałem go M-8. Wyróżniał się usytuowaniem usterzenia pionowego, które znajdowało się poniżej poziomego. Chodziło mi o uzyskanie wolnego pola ostrzału z obrotnicy karabinu maszynowego do tyłu. Drugą cechą charakterystyczną było składowane podwozie, pomysł zastosowany w tego rodzaju samolotach po raz pierwszy w naszym kraju. Współtwórcą tego płatowca był Andrzej Wałach, mój kolega szkolny i przyjaciel. Na konkurs zgłoszono kilka projektów. Ministerstwo Spraw Wojskowych nie przyznało jednak nagrody nikomu. Nie dano nagrody „pocieszenia” za niezwykle koncepcję umocowania usterzenia pionowego.

„Specjalista od samolotów sportowych” ciągle



Ostatni zbudowany przed wojną polski samolot sportowy M-9, konstrukcji Józefa Medweckiego.

jednak rozmyślał nad budową małego płatowca, właśnie do celów... sportowych. Na kilka miesięcy przed wybuchem wojny narodził się wreszcie piękny górnopłat z całkowicie osłoniętą kabiną, owiewkami na kołach, wyróżniający się czystą aerodynamiczną sylwetką. Był to M-9, ostatni samolot sportowy drugiej Rzeczypospolitej.

...W budowie — uzupełnia swą relację Józef Medwecki — pomagał mi Władysław Kiryłuk i inni członkowie Aeroklubu Podlasko-Poleskiego. Dyrekcja zakładu nie była zainteresowana tą konstrukcją. Materiały i pomoc finansową otrzymałem od dziesięciu różnych polskich firm, w zamian za ich reklamę w formie emblematów wymalowanych na kadłubie. Były to między innymi znaki firmowe Śląskiej Huty „Florian”, Walcowni Metali „Dziedzice” i jeszcze kilku zakładów. Oblotu M-9 dokonał na początku sierpnia 1939 roku pilot miejscowego aeroklubu — Stefan Hauschild, który stwierdził dobre właściwości samolotu. Zaraz po wybuchu wojny pożegnałem się z moim M-9. Stał on w hangarze aeroklubu i dzięki temu ocalał po pierwszym bom-

bardowaniu. Został jednak zajęty przez wojsko z przeznaczeniem do służby łącznikowej i odprowadzony lotem gdzieś pod Lwów.

W kraju panuje podobno przekonanie, że M-9 uległ zniszczeniu podczas bombardowania białskiego lotniska, ale to nieprawda, gdyż do niedawna byłem jeszcze w posiadaniu dokumentu wojskowych władz lotniczych, stwierdzającego zarekwirowanie samolotu. Potem ten papier gdzieś mi się zawieruszył. Jakie były dalsze losy M-9 — nie wiem. Ktoś podobno widział go w Rumunii.

Józef Medwecki, po opuszczeniu Białej Podlaskiej, wyruszył na emigracyjną tułaczkę i podzielił los wielu innych pracowników polskiego przemysłu lotniczego. Przez jakiś czas pracował w wielkiej firmie lotniczej „Societe de Construction Aeronautique de Sud-Est” najpierw w Paryżu, a następnie w Marsylii. Po zajęciu Francji przez Niemców przedostał się do Wielkiej Brytanii i później wyjechał do Kanady. Do momentu zakończenia wojny był w zakładach De Havilland kierownikiem grupy wyposażenia radiowego dla słynnego samolotu myśliwsko-bombardującego — „Mosquito”. Pierwszy dzień pokoju na świecie oznaczał dla niego pożegnanie z lotnictwem. Zmniejszyło się bowiem gwałtownie zapotrzebowanie na samoloty wojskowe i Józef Medwecki przeszedł do pracy w fabryce maszyn rolniczych „Massey-Ferguson”, w której przepracował dwadzieścia dwa lata, aż do emerytury.

W Kanadzie nie było niestety odpowiednich warunków do kontynuowania konstrukcji lotniczych na własną rękę — napisał w liście. — Z żalem więc z tego zrezygnowałem. Musiałem trzymać się pracy, która dawała mi warunki do egzystencji i zapewniała jako taką przyszłość.

Już od wielu lat nie mam żadnych kontaktów z moimi dawnymi kolegami z Podlaskiej Wytwórni Samolotów. O tych, którzy opuścili Toronto — jak Wałach czy Grzędzielski, też nic nie wiem — zakończył swój list twórca ostatniego przed wojną polskiego samolotu.

„Mewą” do Ankary

Profesor jest z rocznika 1902. Idąc więc wiosną 1981 roku na spotkanie z nim, nie przypuszczałem, że ujrzę człowieka tak świetnie trzymającego się i pełnego wigoru. Przyjął mnie w gmachu Politechniki Wrocławskiej, z którą związał się przed ponad trzydziestu laty. I choć już od 1973 roku przebywa na emeryturze, nadal prowadzi wykłady zlecone na wydziale mechanicznym tej uczelni. Nadal też służy swą bogatą wiedzą podejmując się roli promotora przewodów doktorskich i jako konsultant utrzymuje kontakty z przemysłem.

Aby choć w skrócie nakreślić zawodowy życiorys profesora doktora inżyniera Jerzego Henryka Teisseyre'a, trzeba się cofnąć do połowy lat dwudziestych.

Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości, wśród demobilizowanych w październiku 1920 roku żołnierzy, znalazł się także kapral piechoty Jerzy Teisseyre. Wrócił do szkolnej ławy, aby dokończyć gimnazjalnej edukacji. Miał przecież zaledwie osiemnaście lat i zaległości spowodowane przerwą na wojaczkę. Zdobycie matury połączył z egzaminem wstępnym na Politechnikę Lwowską. Jeszcze jako student, wyjechał wiosną 1925 roku



Prof. dr inż. Jerzy
Teisseyre

do Poznania, gdzie właśnie organizowano biuro konstrukcyjne w Wielkopolskiej Wytwórni Samolotów „Samolot”. Trafił pod opiekę ówczesnego dyrektora naczelnego wytwórni — inżyniera Piotra Tulacza, który zajęty był projektowaniem pierwszego w polskim przemyśle lotniczym samolotu, znanego pod symbolem Sp-1, jak na owe czasy nowoczesnego tak pod względem konstrukcyjnym jak i technologicznym. Współkonstruktorem jego był August Bobek, autor wielu nowatorskich rozwiązań, znany później pod nazwiskiem Zdaniewski, twórca samolotów ze znakiem PWS. Jerzy Teisseyre podjął się bardzo odpowiedzialnego zadania przy opracowaniu Sp-1, a mianowicie — wyko-

niania wszystkich obliczeń nowej konstrukcji. I to był jego życiowy egzamin. Wrócił do Lwowa po inżynierski dyplom, który otrzymał wiosną 1926 roku, a już jesienią wyjechał do Paryża na dalsze studia.

— Studia... — zastanowił się. — Właściwie to była warsztatowa praktyka. Pracowałem jako zwykły robotnik w fabrykach silników lotniczych — Gnôme-Rhône, Lorraine-Dietrich i Hispano-Suiza. Dopiero wieczorami mogłem pozwolić sobie na słuchanie wykładów z aerodynamiki i mechaniki lotu, prowadzonych na Sorbonie. Do kraju wróciłem w połowie 1928 roku.

Rozpoczął wtedy pracę jako samodzielny konstruktor przy projektowaniu samolotów i sprzętu silnikowego w Zakładach Mechanicznych „E. Plage i T. Laśkiewicz” w Lublinie.

— No, właśnie... — wtrąciłem. — To wtedy nastąpił konstruktorski debiut — opracowanie samolotu sportowego LKL-2?

Profesor zerknął na mnie zza okularów, wydobył paczkę papierosów, poczęstował, swój przełamał na dwie części i wkładając połóweczkę do cygarniczki, zamyślił się.

— Właściwie to tak, ale... — Zapalił papierosa. — W biurze konstrukcyjnym pracowano wtedy nad szeregiem „erów”. To były projekty naszego szefa, inżyniera Jerzego Rudlickiego i od pierwszej litery nazwiska konstruktora nosiły oznaczenie „R”. Ja zostałem zaangażowany, kiedy na deskach kreslarskich znajdował się kolejny — R-XI, pięciomiejscowy, jednosilnikowy samolot pasażerski. I właśnie on był moim debiutem. A potem jeszcze R-XII, jedyny sportowy płatowiec skonstruowany w tym zakładzie. Robiłem go razem z inżynierem Marianem Bartolewskim, ale jeszcze według pro-

jektu szefa. Potem właśnie we dwóch wzięliśmy się za LKL-2 i choć wzorowaliśmy się na poprzedniej konstrukcji, to jednak projekt był mojego autorstwa. Czy udany? Wtedy oczywiście uważałem, że tak, chociaż... Pierwszy zbudowany LKL-2 nazwano „szafą”, a więc niezbyt sympatycznie. Potem, w drugim, obniżyliśmy nieco osłonę przodu kadłuba, aby poprawić widzialność z kabiny pilota do przodu, ale ten dla odmiany spalił się przy próbie oblatania. A pierwszy latał nawet przez parę lat w Lubelskim Klubie Lotniczym i uczestniczył w zawodach, ale to już po moim odejściu do Podlaskiej Wytwórni Samolotów.

Przełom lat 1929—1930 to w Podlaskiej Wytwórni Samolotów okres najbardziej ożywionej twórczości konstruktorskiej. Inżynier Teisseyre podjął tam pracę w lipcu 1930 roku jako kierownik biura obliczeń konstrukcyjnych i jednocześnie nadzorujący badania prowadzone w tunelu aerodynamicznym wytwórni. W tym czasie trwały próby samolotu szkolno-myśliwskiego PWS-11, jesienią oblatano prototyp treningowego PWS-12 bis, a pod koniec roku łącznikowego PWS-6. Jednocześnie realizowany był program budowy samolotów komunikacyjnych. Dobiegały końca badania zmodyfikowanego modelu PWS-20 bis, pierwszego polskiego samolotu pasażerskiego, trwały próby PWS-21 przewidzianego do małej komunikacji. Inżynier Cywiński kończył projektowanie PWS-24, który stał się potem pierwszym i — jak dotąd — jedynym polskim samolotem pasażerskim produkowanym seryjnie.

Młody konstruktor, mający dobre przygotowanie teoretyczne i praktykę w krajowych oraz zagranicznych fabrykach przemysłu lotniczego, trafił więc do Podlaskiej Wytwórni Samolotów w najodpowiedniejszym momencie. Pierwszą jego poważniejszą

pracą w Białej było przebadanie w zakładowym tunelu aerodynamicznym modelu szybkiego, pięciomiejscowego samolotu pocztowo-pasażerskiego — PWS-54, zaprojektowanego przez inżyniera Zbysława Ciołkosza w 1931 roku. Dzięki badaniom tunelowym płatowiec ten otrzymał bardzo staranne — jak na ówczesne warunki — rozwiązanie aerodynamiczne sylwetki. Inżynier Teisseyre przeprowadził też większość obliczeń wytrzymałościowych samolotu. Nadzorował w ogóle prace obliczeniowe wszystkich powstających w tym czasie płatowców PWS.

Poza pracą zawodową pochłaniała Jerzego Teisseyre'a — podobnie jak i wielu innych młodych pracowników biura konstrukcyjnego — społeczna działalność w Klubie Lotniczym PWS. Patronował najpierw sekcji konstruktorów-amatorów, a w sierpniu 1932 roku wybrano go prezesem zarządu klubu. Za jego prezesury był to drugi aeroklub w kraju pod względem liczebności członków. Skupiał bowiem dwieście trzysta osób oraz dysponował sześcioma samolotami i taką samą ilością szybowców. Dla porównania Aeroklub Warszawski liczył w tym samym czasie stu sześćdziesięciu sześciu członków, ale miał... dwadzieścia pięć samolotów. Inżynierowi Teisseyre'owi jako prezesowi zawdzięczał też klub rozwój sekcji szybowcowej. Własnymi siłami zbudowano wówczas w Białej Podlaskiej dwa szybowce szkolno-przejęciowe „Czajka-I”, konstrukcji inżyniera Antoniego Kocjana, tego samego, który potem w latach okupacji hitlerowskiej wstąpił się udziałem w rozszyfrowaniu tajemnicy bomb latających V-2.

Słuchając przy filiżance kawy wspomnień profesora z lat jego młodości, gdy i szybowce go fascynowały, wydobyłem z koperty kilka starych zdjęć.

Nieznany fotoamator uwiecznił na nich grupę bialskich szybowników z tamtego okresu. Profesor z zainteresowaniem począł przeglądać poźółtkie nieco kartoniki.

— To było chyba — zastanawiał się przez chwilę — w roku 1931, a może 1932? Organizowaliśmy wtedy szybowcowe wyprawy w okolice Janowa Podlaskiego, bo w równinnym krajobrazie Podlasia tam właśnie „odkryliśmy” niewielkie wzniesienia.

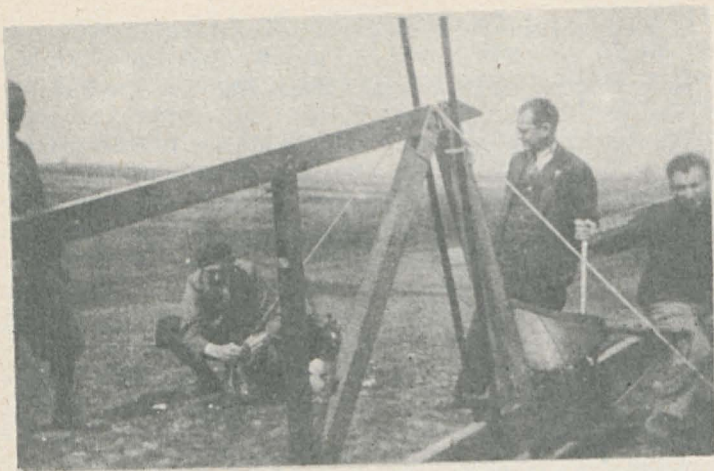
— Zaraz, zaraz... — ożywił się w pewnym momencie — ale na tym zdjęciu widzę chyba... Tak. Ten młodzieniec siedzący na dziobie montowanego kadłuba „Czajki” i trzymający drążek sterowy, to właśnie ja.

— A pozostałe osoby? — zapytałem.

Profesor zdjął okulary, przybliżył zdjęcie, chwilę zastanawiał się.

— Hm. Twarze znajome — odrzekł — ludzi pamiętam, ale nazwisk już sobie nie przypominam. Tyle lat...

W Białej Podlaskiej inżynier Teisseyre pracował stosunkowo krótko. Nieco ponad trzy lata. W październiku 1933 roku otrzymał służbowe przeniesienie do Państwowych Zakładów Lotniczych w Warszawie, na stanowisko zastępcy kierownika grupy konstrukcyjnej. Inżynier Zbysław Ciołkosz, który również opuścił Podlaską Wytwórnię Samolotów, opracowywał wówczas projekt dwusilnikowego płatowca pasażerskiego PZL-30. Przyjęta koncepcja konstrukcji mieszanej — metalowy kadłub i drewniane skrzydła — nie odpowiadały jednak profilowi warszawskiej wytwórni, która w tym czasie rozwijała już produkcję samolotów całkowicie metalowych. Ponieważ jednocześnie Polskie Linie



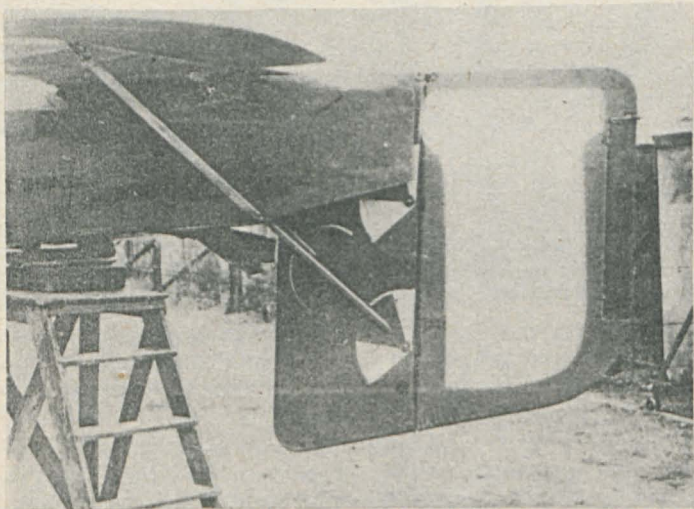
Prezes Klubu Lotniczego PWS — inż. Jerzy Teisseyre podczas wyprawy szybowcowej w okolicy Janowa Podlaskiego (siedzi na dziobie montowanego szybowca „Czajka”, trzymając drążek sterowy)

Lotnicze LOT złożyły za granicą zamówienie na nowoczesne samoloty komunikacyjne Douglas DC-2, zrezygnowano z budowy PZL-30 jako płatowca pasażerskiego. Zapadła decyzja przekonstruowania go na samolot bombowy. Próby z prototypem przeciągnęły się aż do lipca 1936 roku. Wobec nikłych osiągnięć zapadła decyzja o zamianie silników na mocniejsze. Ale jednocześnie nie wzmocniono konstrukcji. Następstwem był wypadek, w którym samolot został całkowicie rozbity, a załoga zginęła. Stało się to już po przejściu inżyniera Teisseyre'a w lutym 1935 roku do swego dawnego zakładu — „E. Plage i T. Laśkiewicz” w Lublinie. Nie przypuszczał wówczas zapewne, że jeszcze raz przyjdzie

mu się spotkać z tym niezbyt udanym bombowcem. Upadłość bowiem firmy „E. Plage i T. Laśkiewicz”, która została upaństwowiona i przemianowana na Lubelską Wytwórnę Samolotów, oznaczała w pewnym stopniu uzależnienie od Państwowych Zakładów Lotniczych. PZL-30 pod oznaczeniem LWS „Żubr” miał być właśnie produkowany w Lublinie. Pod kierunkiem inżyniera Jerzego Teisseyre'a przekonstruowano samolot, który prócz wzmocnionego skrzydła otrzymał też podwójne usterzenie pionowe. Te zmiany nie poprawiły jednak w istotny sposób niefortunnego bombowca. Kolejna wersja LWS-4 „Żubr”, znowu z pojedynczym usterzeniem pionowym, zbudowana została w jednej serii, ale samoloty te nie cieszyły się najlepszą opinią.

— Najmilej — wspominał profesor Teisseyre — zapisał się w mej pamięci z lat, gdy byłem już szefem biura konstrukcyjnego Lubelskiej Wytwórni Samolotów, prototyp obserwacyjny „Mewy”. Koncepcję tego samolotu opracował inżynier Ciołkosz, ja natomiast wykonałem projekt konstrukcyjny. „Mewę” uznano za płatowiec bardzo udany i nowoczesny. Wspomnę tylko, że zachowując własności krótkiego startu i lądowania, tak istotne dla samolotów obserwacyjnych, operujących na małych lądowiskach polowych, osiągała na wysokości trzech tysięcy metrów prędkość maksymalną większą niż ówczesne polskie samoloty myśliwskie! Wyróżniały ją ponadto ciekawe rozwiązania konstrukcyjne: odchylana osłona tylnego stanowiska strzeleckiego, karabiny maszynowe chowane w kadłubie dla zmniejszenia oporów powietrza czy wreszcie karabiny maszynowe pilota mocowane na goleniach podwozia. Posłużyła też „Mewa” do eksperymentów z usterzeniem pionowym opuszcza-

nym w locie, wypróbowanym poprzednio na samolocie Lublin R-XIII. Pomysł ten nie znalazł niestety zastosowania na szerszą skalę, ale został opatentowany.



Opracowane przez Jerzego Teisseyre'a i Augusta Zdaniewskiego eksperymentalne usterzenie pionowe, opuszczane w locie

Do budowy seryjnej zakwalifikowano ostatecznie kolejny, trzeci prototyp samolotu — LWS-3 „Mewa” A. Pierwszy natomiast, zaprezentowany w 1938 roku na Międzynarodowym Salonie Lotniczym w Paryżu, wzbudził bardzo duże zainteresowanie. Wytwórnia otrzymała w tym czasie zamówienie na dwieście „Mew” dla lotnictwa polskiego. Niestety, w momencie wybuchu wojny gotowych mieliśmy zaledwie dziesięć i to... bez śmigieł, które zamówiono we Francji. Tylko dwie „Mewy” udało się

przekazać jednej z eskadr obserwacyjnych. I to był mój ostatni przed wojną samolot.

Wojenny szlak mego rozmówcy wiódł przez Rumunię, dokąd został ewakuowany wraz z innymi pracownikami Lubelskiej Wytwórni Samolotów, do Francji. Tam przez kilka miesięcy pracował w zakładach lotniczych w Tuluzie, a następnie przedostał się do Anglii. Nie pozostał jednak długo na wyspach brytyjskich. Choć powołany w stopniu podporucznika do wojskowej służby technicznej, otrzymał w lutym 1941 roku bezterminowy urlop i...

— Nigdy nie przypuszczałem — kontynuował profesor swe wspomnienia — że kiedyś będę budował samoloty w... Turcji. No, ale jeśli mówi się czasem o wojennych przygodach, to dla mnie i kilku innych polskich konstruktorów lotniczych, wyjazd do Ankary, na podstawie odpowiedniego porozumienia pomiędzy władzami angielskimi, polskimi i tureckimi, był taką właśnie przygodą.

Jako wykwalifikowani specjaliści przemysłu lotniczego zostaliśmy zatrudnieni w fabryce samolotów — Türk Hava Kurumu.

Musiąłem poprosić profesora, aby zechciał napisać mi te trzy słowa w „pogańskim” — jak by powiedział pan Zagłoba — języku i przetłumaczyć nazwę fabryki.

— Ja też — wyjaśnił — miałem początkowo kolosalne trudności ze zrozumieniem byle wyrazu, ale potem jako wykładowca na politechnice w Stambule, przyjmowałem nawet... egzaminy od tureckich studentów. To zresztą też bardzo zabawna historia. A Türk Hava Kurumu znaczy dosłownie: Turecka Liga Lotnicza. W zakładach tych powierzono mi stanowisko szefa biura konstrukcyjnego.

— Wspomniał pan o egzaminach... — wtrąciłem.

— No, egzaminy to już był finał — nawiązał profesor do tematu — ale najpierw zacząłem wyklądać na politechnice w Stambule. Prowadząc wykłady z budowy samolotów i mechaniki lotu dojeżdżałem tam raz na dwa tygodnie. Wykładałem w języku francuskim lub angielskim, a tłumaczył turecki inżynier. Podobnie też wyglądały egzaminy. Stwierdziłem jednak dość duże zróżnicowanie poziomu wiedzy moich pierwszych słuchaczy ze zdającymi w późniejszym okresie. Wówczas już na tyle opanowałem język turecki, że przy egzaminach nie był mi potrzebny tłumacz. Podejrzewam, iż pierwsze egzaminy zdawali nie studenci, a właśnie... inżynier-tłumacz!

Pracując w zakładach Türk Hava Kurumu, inżynier Teisseyre uczestniczył w konstruowaniu i produkcji pięciu typów płatowców. Był wśród nich wojskowy szybowiec desantowy do transportu dwudziestu żołnierzy oraz samoloty: akrobacyjny, sanitarny, pasażerski i turystyczny. Ten ostatni — eksperymentalny. Wyróżniał się konstrukcją dwukadłubową i trójpodporowym podwoziem. Wszystkie poprzednie produkowane były seryjnie i zyskały pochlebne oceny tureckich pilotów.

Z chwilą zakończenia wojny Jerzy Teisseyre rozpoczął starania o powrót do Polski i we wrześniu 1946 roku znalazł się w kraju.

— Pierwszą pracę po wojnie — kontynuował — podjąłem wiosną 1947 roku we Wrocławiu, w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego na Psim Polu. Początkowo byłem szefem ruchu, albo jak to określa się dziś — szefem produkcji. Potem powierzono mi kierownictwo samodzielnej grupy konstrukcyjnej, która w niewielkim składzie wydzielona została z warszawskiego Centralnego Studium Samolotów. Skrót literowy — CSS, zna zapewne wielu pol-

skich pilotów. Największą popularność przyniósł mu szkolny samolot CSS-13, będący adaptacją radzieckiego Po-2, powszechnie zwanego „kukuruźnikiem”.

Równolegle z pracą w biurze konstrukcyjnym rozpocząłem wówczas wykłady w Politechnice Wrocławskiej, na wydziale mechanicznym w grupie lotniczej. Miałem już praktykę dydaktyczną z czasów „tureckich” i chętnie przyjąłem propozycję prowadzenia zajęć z budowy samolotów, aerodynamiki, mechaniki lotu i statyki konstrukcji lotniczych. W grudniu 1949 roku, kiedy grupa lotnicza przekształcona została w wydział lotniczy, zostałem jego dziekanem. Na zlecenie Ministerstwa Komunikacji dokonałem wtedy przeróbki samolotu lądowego „Piper-Cub” na wersję pływakową. Mielśmy w tamtych latach w Polsce kilkadziesiąt takich amerykańskich samolotów z demobilu i latały w aeroklubach jako sportowe. W ramach eksperymentu przebudowano właśnie jednego „pajpra” na wodnosamolot. Był to jednocześnie mój ostatni „lotniczy Mohikanin”. Rozstałem się z przemysłem lotniczym, a po zlikwidowaniu wydziału lotniczego Politechniki Wrocławskiej, także z dydaktyką w tej specjalności. Przez jakiś czas piastowałem jeszcze potem funkcję doradcy naukowego Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu, ale to już nie było to. Jak obliczyłem, mój związek z lotnictwem trwał dwadzieścia siedem lat bez przerwy. Brałem bezpośredni udział w budowie dwudziestu jeden samolotów, z których 13 było produkowanych seryjnie. Spośród natomiast dziewięciu opracowanych samodzielnie prototypów, tylko dwa nie doczekały się powielenia w serii. Są oczywiście w tym bilansie także samoloty, które w pewnym okresie produkowane były w Białej Podlaskiej.

— Co dalej? — zapytałem.

— Zmiana zainteresowań — roześmiał się profesor. Od 1954 roku objąłem dziekanat wydziału mechanicznego, w rok później mianowano mnie docentem, a następnie zostałem kierownikiem katedry samochodów i ciągników oraz katedry teorii mechanizmów. Wspinałem się po szczeblach kariery naukowej. Na podstawie dysertacji pracy „Stateczność płyt przekładowych przy obciążeniach ściskających” otrzymałem w 1962 roku tytuł doktora nauk technicznych, będąc już profesorem nadzwyczajnym. Jakoś w odwrotnej kolejności to szło niż na ogół bywa. Wkrótce wyjechałem na dwa lata do Afryki i w Ghanie prowadziłem w języku angielskim wykłady z teorii sprężystości i wytrzymałości materiałów na Uniwersytecie Technicznym w Kumasi. Wróciłem do Wrocławia, na politechnikę i aż do przejścia na emeryturę w 1973 roku kierowałem — już jako profesor zwyczajny — zakładem pojazdów samochodowych. Ot i cały życiorys zawodowy.

Profesor Teisseyre w takim tempie skondensował tych prawie dwadzieścia lat swej pracy dydaktycznej, że nie jestem pewien czy po drodze czegoś nie „zgubił”.

— No... — zastanowił się, kiedy wyraziłem te obawy — pewnie, że coś tam jeszcze było. Pracowałem w Instytucie Podstawowych Problemów Techniki PAN, działałem we Wrocławskim Towarzystwie Naukowym, przewodniczyłem oddziałowi Polskiego Towarzystwa Astronautycznego, wygłaszałem referaty i tak dalej.

— A publikacje naukowe? — nie dawałem za wygraną.

— Były, były... — przyznał. — Pierwsze jeszcze przed wojną, ale większość już w okresie pracy na

uczelni wrocławskiej. Razem około dwudziestu. Tak w połowie dotyczące lotnictwa i astronautyki, a pozostałe związane z konstrukcją pojazdów.

Profesor wyraźnie nie chciał rozwijać tego tematu, uważając widocznie, że wypełniał tylko rzetelnie swe zawodowe obowiązki. I to chyba godne najwyższego uznania.

Od szybowca do bombowca

W lipcu 1937 roku po raz pierwszy polscy piloci wzięli udział w międzynarodowych zawodach szybowcowych. Zawody, rozegrane w Niemczech na szybowisku Rhön-Wasserkuppe, uznano potem za I Szybowcowe Mistrzostwa Świata. Jeden z naszych reprezentantów — Piotr Mynarski, pokonując trasę trzystu pięćdziesięciu jeden kilometrów z Rhön do Hamburga, uzyskał wówczas najlepszy wynik w przelocie otwartym. Był to jednocześnie nowy rekord Polski, a został ustanowiony na szybowcu PWS-101, zbudowanym w... Białej Podlaskiej!

„Odkrycie” to o tyle mnie zaskoczyło, gdyż dotąd sądziłem, że w Podlaskiej Wytwórni Samolotów — jak sama nazwa fabryki sugeruje — produkowano wyłącznie samoloty. Na trop naprowadziło mnie dopiero nazwisko konstruktora tego szybowca — Czerwiński. Tylko nie Jan Czerwiński, który był dyrektorem naczelnym PWS w początkowym okresie istnienia wytwórni, lecz Wacław, twórca bardzo udanego samolotu PWS-33 „Wyżeł”.

Aby poznać efekty twórczych koncepcji Wacława Czerwińskiego w rozwoju polskich skrzydeł, trzeba cofnąć się do roku 1923. Wtedy to, na prze-



Inż. Wacław Czerwiński

łomie sierpnia i września, rozegrano w Białce koło Nowego Targu, pierwszy w Polsce niepodległej — Konkurs Ślizgowców. Tak wówczas nazywano aparaty latające, różniące się od samolotów tym, że nie posiadały silnika. Echa tego wydarzenia jakim niewątpliwie był konkurs, szeroko rozeszły się po kraju. Dotarły też do Lwowa, gdzie w tym czasie studiował dwudziestotrzyletni Wacław Czerwiński. Zafascynowany nowym kierunkiem w lotnictwie postanowił spróbować swych sił jako konstruktor-amator. W rok później miał już gotowy projekt, który od początkowych liter nazwiska i imienia oznaczył CW-I. W budowie tego prymitywnego szybowca dopomogli mu koledzy z uczelni, jak i on zrzeszeni w Związku Awiatycznym Studentów Politechniki Lwowskiej. Przedsięwzięciu temu to-

warzyszyły różne, trochę nawet śmieszne okoliczności.

Montaż kadłuba i usterzenia CW-I rozpoczęto podczas studenckiej praktyki wakacyjnej w warsztatach — jak to się wówczas zwało — „parku”, 2 Pułku Lotniczego w Krakowie. Miejsce było w miarę odpowiednie, a w każdym bądź razie zgodne z profilem przedsięwzięcia. Minęły jednak wakacje, skończyła się praktyka i studenci musieli przetransportować zmontowany już, sporych rozmiarów szkielet kadłuba wraz z usterzeniem, do Lwowa. Gdzie go jednak umieścić? Poszukiwania odpowiedniego miejsca zawiodły ich do... warsztatów Miejskiej Kolei Elektrycznej, gdzie mogli liczyć na przychylność ze strony dyrektora, wykazującego zainteresowanie konstruktorskimi poczynaniami studentów. A ponadto... dynamiczny rozwój lotnictwa cywilnego wyprzedził kiedyś tam ustalony porządek rzeczy, co któremu ministerstwu podlega. Podporządkowano więc lotnictwo... Ministerstwu Kolei Żelaznych, w którym powstał Referat Żeglugi Powietrznej. Ten z kolei funkcjonował w ramach Wydziału... Kolei Wąskotorowych i Miejskich. Wszystko więc było na właściwym miejscu. Także szybowiec między tramwajami!

Czerwiński zamierzał początkowo przygotować swój szybowiec na II Konkurs w 1925 roku w Oksywiu, ale nie zdążył, bo studencka kieszeń nie wytrzymała dość znacznych wydatków. Ostatecznie CW-I został oblatany przez Szczepana Grzeszczyka wiosną 1928 roku. Nie minęły dwa miesiące, a najwięksi entuzjaści spod znaku Związku Awiatycznego zorganizowali — pod wodzą Czerwińskiego i Grzeszczyka — I Wyprawę Szybowcową na Łysą Górę koło Złoczowa. Ceremoniał startów zapoczątkowały trzy krótkie loty Szczepana Grzeszczyka —

próba terenu, próba szybowca i ocena siły wiatru na zboczu. Wreszcie, 26 maja 1928 roku — i tę datę warto zapamiętać — nastąpił wzlot, który przeszedł do historii polskiego szybownictwa. Grzeszczyk w locie żaglowym nad stokiem Łysej Góry wznosił się na wysokość trzydziestu — czterdziestu metrów i przebywał w powietrzu przez cztery minuty i trzynaście sekund! To był nowy, szybowcowy rekord Polski!

Rekord ów — choć dziś może śmiesznie nikły — miał istotne znaczenie dla dalszego rozwoju naszego szybownictwa. Wyniki bowiem II Konkursu Szybowców w Oksywiu ukształtowały opinię, że ta dziedzina lotnictwa nie ma w Polsce szans powodzenia. Nie bez wpływu na nią pozostał zapewne fakt braku rozpoznania terenów odpowiednich do bezsilnikowych lotów. Potwierdził to zresztą twórca pierwszego, rekordowego szybowca — inżynier Wacław Czerwiński, którego po latach odnalazłem w... Kanadzie. W jednym ze swych listów napisał:

...Jako konstruktor i budowniczy mojego pierwszego szybowca CW-I, wynalezienie odpowiedniego szybowiska uważałem za sprawę zasadniczą. Udział w wyszukaniu terenów Złoczowa i Bezmiechowej traktuję też jak wyczyn bodajże równej wagi co zbudowanie swego pierwszego szybowca...

Odkrycie Bezmiechowej, leżącej w paśmie Gór Słonnych w Bieszczadach, dało początek dynamicznemu rozwojowi polskiego szybownictwa. Zanim to jednak nastąpiło, pionierzy ze Związku Awiatycznego Studentów Politechniki Lwowskiej, którego aktywnym członkiem, a przez pewien czas także prezesem był Wacław Czerwiński, zorganizowali kilka wypraw do Bezmiechowej. Niemal na każdą z nich zabierano nowe szybowce, oznaczone symbolem CW. Był więc kabinkowy CW-II i szkolny

CW-III, na którym sam konstruktor nauczył się latać, potem pierwszy polski szybowiec dwumiejscowy CW-IV. Ustanawiano na nich nowe rekordy Polski i szkolono zastępy pilotów szybowcowych.

Czerwiński jak większość konstruktorów tamtych lat, gros swoich szybowców projektował sam. W 1931 roku nawiązał jednak współpracę z inżynierem Władysławem Jaworskim i tak powstały dwa szybowce szkolne — CWJ oraz CWJ-bis „Skaut”. Potem znowu powrócił do samodzielnej pracy, której efektem stał się wyczynowy CW-5 bis, jeden z najpopularniejszych i najczęściej używanych w latach międzywojennych szybowców tej klasy. Budowano go w kilku odmianach, a o tym, że był to projekt bardzo dobrego szybowca świadczy ustanowienie na CW-5 bis dziesięciu rekordów Polski. Wspólnie z Jaworskim zaprojektował Czerwiński jeszcze jeden szybowiec, tym razem treningowy — ITS-II. To na nim właśnie kapitan Michał Blaicher po raz pierwszy w Polsce, we wrześniu 1933 roku wykonał akrobację szybowcową. Być może to zdarzenie stało się dla inżyniera Czerwińskiego inspiracją do opracowania szybowca CW-7, specjalnie przeznaczonego do akrobacji.

Pożegnał już wtedy swą macierzystą uczelnię, gdzie wykładał statykę i hydrodynamikę, poświęcając się całkowicie projektowaniu szybowców. W tym bowiem czasie Departament Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych, odkrył w szybownictwie niezaprzeczalne walory wstępnej selekcji szkoleniowej kandydatów na pilotów wojskowych. Zapadła też decyzja utworzenia odpowiedniego ośrodka szybowcowego.

...Znając doskonale okolice — wspominał w korespondencji inżynier Czerwiński — proponowałem tereny Ustianowej, które zawsze wydawały mi

się idealne z powodu gładkich i nie zarośniętych zboczy oraz większej od Słonnego wysokości...

W niedalekim sąsiedztwie słynnej już Bezmiechowej powstał więc Wojskowy Obóz Szybowcowy w Ustianowej. Rozmach z jakim podjęto szkolenie w tym ośrodku wymagał dostarczenia w stosunkowo krótkim czasie odpowiednio dużej ilości szybowców. Nie mogły sprostać temu zadaniu ówczesne warsztaciki, parające się budową małoseryjną. Potrzeba zatem sprawiła, że w połowie 1935 roku uruchomiono w Krakowie Wojskowe Warsztaty Szybowcowe. Projektowaniem nowych szybowców, które miały być w nich produkowane, zajął się właśnie inżynier Wacław Czerwiński, uznany już wówczas konstruktor. W krakowskich warsztatach powierzono mu też stanowisko głównego inżyniera.

W rok później krakowskie WWS opuściła pierwsza konstrukcja nosząca oznaczenie — WWS-1 „Salamandra”. Nic jeszcze wówczas nie wskazywało, że był to projekt wyjątkowo udany. „Salamandra” bowiem z miejsca zyskała uznanie pilotów. Jako szybowiec przejściowy pomiędzy szkolnym a wyczynowym, przewyższała osiąganymi używaną dotąd powszechnie „Czajkę”. Była łatwa i przyjemna w pilotażu, pozwalała na uzyskiwanie dobrych wyników w lotach na długotrwałość, nawet w bardzo słabych warunkach termicznych. Konstrukcją tą zainteresowano się także za granicą. „Salamandry” były więc eksportowane do Estonii i Finlandii, licencję zakupiła Jugosławia.

Potrzeby Wojskowego Obozu Szybowcowego stały się dla Czerwińskiego inspiracją twórczą i niebawem opracował następny — tym razem szkolny — szybowiec WWS-2 „Żaba”. Pierwsze „Żaby” trafiły do Ustianowej w 1937 roku. Potem dostarczono dalsze, zmodyfikowane — „Żaba-II”.

i „Żaba-II bis”. Na tych między innymi szybowcach prowadzono eksperymenty z zastosowaniem techniki radiowej w procesie początkowego szkolenia pilotów. Powszechny bowiem w tamtych latach system szkolenia na szybowcach jednomiejsowych, uniemożliwiał pozostającemu na ziemi instruktorowi, korygowanie błędów ucznia w powietrzu. Metoda „podpowiadania” przez radio eliminowała ten mankament, ułatwiając w znacznym stopniu opanowanie podstaw pilotażu.

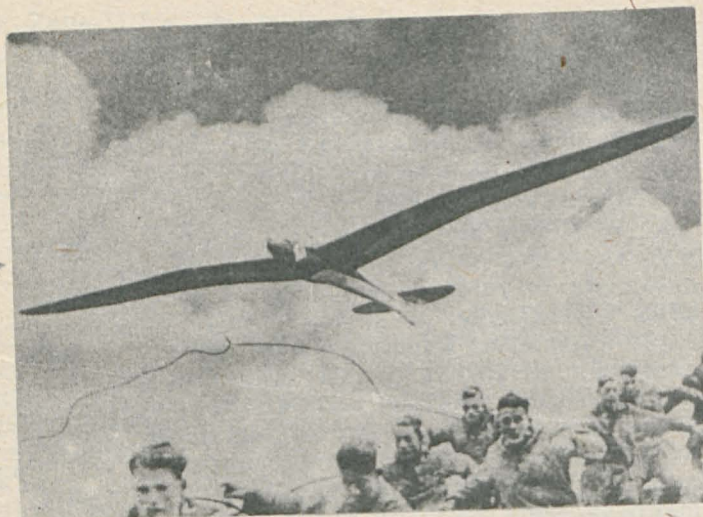
Dla ustianowskiego WOS-u zaprojektował też Czerwiński trzeci szybowiec — treningowy WWS-3 „Delfin”. Wraz z dwoma poprzednimi stanowił zamknięcie cyklu szkoleniowego — od programu podstawowego do opanowania lotów włączonych za samolotem. „Delfin” miał zastąpić „Komara”, którego przewyższał osiąganymi. Konstruktor przewidywał więc, że prócz zadań szybowca treningowego spełniać będzie również rolę średniej klasy wyczynówki. Wprawdzie lotnictwo nasze dysponowało już w tym czasie kilkoma innymi szybowcami o lepszych parametrach pilotażowych, ale i na „Delfinie” uzyskano niezłe wyniki.

Jednym z nich był wykonany w 1938 roku przez Zbigniewa Żabskiego przelot o charakterze reklamowym z Polski do Rumunii. Pilot po odczepieniu się na wysokości tysiąca metrów od samolotu holującego, doleciał z Czerniowiec w okolice Bukaresztu. Startując następnie z bukareszteńskiego lotniska, jako cel lotu zgłosił czarnomorski port Konstanca. Z tej samej co poprzednio wysokości osiągnął w locie swobodnym wybrzeże, a nawet zagłował krótko nad Morzem Czarnym. Pokonana w obu przelotach odległość była większa od uznanych za rekordowe wyników pilotów rumuńskich.

Nic więc dziwnego, że w tej sytuacji „Delfin” został „na pniu” sprzedany Rumuniom.

Szybowiec ten był ostatnią konstrukcją Wacława Czerwińskiego opracowaną w Wojskowych Warsztatach Szybowcowych. W 1936 roku inżynier Czerwiński opuścił Kraków, przenosząc się do Państwowych Zakładów Lotniczych w Warszawie. W stolicy stworzył projekt nowego szybowca wyczynowego, który wraz z dwoma innymi — autorstwa inżynierów Antoniego Kocjana i Szczepana Grzeszczyka — stanowić miał wyposażenie ekipy polskiej na wspomniane już zawody w Niemczech. Zanim jednak projekt zdołał się przerodzić w szybowiec, inżynier Czerwiński przeszedł do pracy w Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Zapadła wówczas decyzja, aby budowę prototypu przejęła bialska wytwórnia. I stąd właśnie szybowiec otrzymał oznaczenie PWS-101. Był to jeden z najlepszych polskich szybowców wyczynowych ostatnich lat przed wojną. Świadczą o tym zresztą uzyskane na nim wyniki. Prócz bowiem wspomnianego sukcesu Piotra Mynarskiego na zawodach w Rhön-Wasserkuppe, właśnie na PWS-101 wykonany został w 1938 roku najdłuższy przelot szybowcowy. Tadeusz Góra pokonał wówczas odległość pięciuset siedemdziesięciu ośmiu kilometrów z Bezmiechowej pod Wilno, stając się pierwszym w świecie zdobywcą Medalu Lilienthala!

Na kilka miesięcy przed wybuchem wojny oblatał jeszcze jeden szybowiec wyczynowy inżyniera Czerwińskiego — PWS-102 „Rekin”, będący rozwinięciem wsławionego rekordowymi przelotami poprzednika. Zebrane doświadczenia skumulował konstruktor w swym następnym projekcie, szybowcu klasy olimpijskiej — PWS-103. Niestety,



Szybowiec wyczynowy PWS-101 konstrukcji Wacława Czerwińskiego, podczas startu w zawodach w Rhön-Wasserkuppe

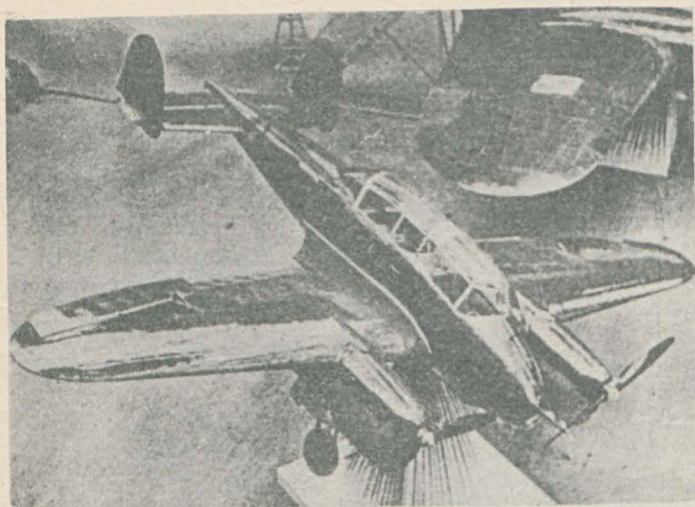
nie zdołał on już wznieść się w powietrze przed wrześniem 1939 roku.

Zdawać by się mogło, że wybitny specjalista w dziedzinie konstrukcji szybowcowych, niewiele będzie miał do powiedzenia w budowie samolotów. Po przejściu bowiem do Białej Podlaskiej inżynier Wacław Czerwiński zaangażowany został do prac konstrukcyjnych w zupełnie odmiennym kierunku: przy samolocie szkolno-bombowym. Był nim dwusilnikowy PWS-33 „Wyżeł”, przeznaczony do doskonalenia pilotażu i treningu nawigacyjnego załóg bombowców. O potrzebie opracowania takiego samolotu zdecydował realizowany program unowocześniania polskiego lotnictwa wojskowego. Wyrazem tego były między innymi bombowiec

PZL P-37 „Łoś” i myśliwsko-szturmowy PZL P-38 „Wilk”. Szkolno-treningowy „Wyżeł” miał sylwetkę bardzo zbliżoną do obu tych samolotów. Różnił się — poza przeznaczeniem, osiąganymi gabarytami — tworzywem z którego został zbudowany. Wykonano go bowiem w całości z drewna, przy czym po raz pierwszy w Polsce kadłub miał konstrukcję skorupową. Tworzyły ją arkusze sklejek już w trakcie wytwarzania uformowanej w odpowiednie krzywizny. Inżyniera Czerwińskiego uznać więc wypada za prekursora tej technologii w polskim przemyśle lotniczym, a Podlaską Wytwórnę Samolotów za „poligon doświadczalny” w praktycznym jej sprawdzeniu.

„Wyżeł” charakteryzowały ponadto inne nowatorskie rozwiązania. Zaliczyć do nich wypada tak zwane kłapy krokodylowe na lotkach i klapach zasadniczych oraz tak opracowane wciągane podwozie, że wystające w locie z gondol silnikowych połówki kół, chroniły konstrukcję płatowca przed poważniejszym uszkodzeniem w przypadku lądowania z nie wysuniętym podwoziem. Samolot miał oszklony dół przedniej części kabiny ucznia-pilota, w celu ułatwienia bombardowania z lotu nurkowego oraz wyposażony był w foto-karabin i karabin maszynowy, a pod zewnętrznymi częściami skrzydeł w wyrzutniki bombowe. Przez wielu specjalistów lotniczych uznany został za wyjątkowo udaną konstrukcję.

W Podlaskiej Wytwórni Samolotów zdołano jednakże wykonać tylko dwa prototypy „Wyżeł”. Jeden po oblataniu wysłano na Międzynarodowy Salon Lotniczy w Paryżu, drugi skierowany został do badań w Instytucie Technicznym Lotnictwa w Warszawie. Trwające w Białej intensywne przygotowania do budowy serii pięćdziesięciu „Wyż-



Opracowany przez inż. W. Czerwińskiego samolot szkolno-treningowy PWS-33 „Wyżeł” na stoisku Salonu Lotniczego w Paryżu

łów”, przerwały niemieckie bomby. Kompletnemu zniszczeniu uległ paryski prototyp samolotu, drugi natomiast — zdobyty przez wroga na warszawskim lotnisku — uprowadzony został do Berlina.

Udany debiut Czerwińskiego w konstrukcji tego samolotu był dobrą prognozą na przyszłość. Niestety, kolejny jego projekt — treningowy samolot rozpoznawczo-bombowy PWS-41 — pozostał w postaci niedokończonego prototypu. W założeniu miał on spełniać tę samą rolę w procesie szkolenia co „Wyżeł”, tylko w odniesieniu do jednosilnikowych samolotów bojowych. Konstruktor rozwinął w nim technologię skorupowego pokrycia sklejkowego, projektując wykorzystanie jej w budowie

skrzydeł. Oba samoloty, których współtwórcą prócz Czerwińskiego był także inżynier Stanisław Lassota, zapoczątkowały nowe rozwiązania technologiczne w dziedzinie budowy płatowców drewnianych w Polsce. Niedaleka przyszłość miała potwierdzić wartość drewna jako materiału konstrukcyjnego.

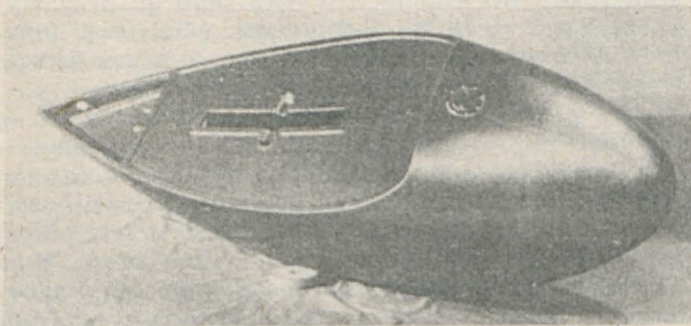
Wybuch wojny przerwał eksperymenty nad nową technologią i zmusił inżyniera Czerwińskiego, podobnie jak wielu innych pracowników Podlaskiej Wytwórni Samolotów, do ewakuacyjnej tułaczki. Trafił najpierw do Francji, gdzie krótko — bo do momentu niemieckiej inwazji — pracował w fabryce samolotów w Tuluzie. Następnym etapem była Anglia, skąd w 1941 roku wyjechał wraz z innymi polskimi inżynierami do Kanady. Tam został kierownikiem grupy konstrukcyjnej w zakładach lotniczych De Havilland Aircraft of Canada w Toronto. Zastąpiły one podczas wojny wielkoseryjną produkcją doskonałego samolotu myśliwsko-rozpoznawczo-bombardującego — De Havilland „Mosquito”. Był on podobnie jak polski „Wyżeł” konstrukcji drewnianej i wytwarzano go przy wykorzystaniu zbliżonej technologii. Miał więc inżynier Czerwiński pole do popisu o czym zresztą wspominał w jednym ze swych listów:

...Po przyjeździe do Kanady rozpracowałem tę metodę i doprowadziłem ją do wielkiej doskonałości. Przesyłam w załączeniu fotografię zbiornika paliwowego do „Mosquito”, których wyprodukowano wiele. Na innym zdjęciu pokazany jest chwyt powietrza do silnika samolotu Avro Anson. Była to drewniana wersja ćwiczebnego samolotu bombowego. Podobną metodą skonstruowałem również skrzydło szkolnego myśliwca Harvard...

W kanadyjskiej biografii polskiego konstruktora, twórcy około osiemnastu cenionych szybowców

i równie udanych samolotów, można jeszcze wyczytać, że w 1942 roku został głównym inżynierem zakładów lotniczych Canadian Wooden Aircraft. Jednocześnie prowadził wykłady na uniwersytecie w Toronto. Przeniósł się następnie do zakładów Avro Aircraft, w których objął stanowisko szefa Biura Projektów Wstępnych. Pracując w tym przedsiębiorstwie był współtwórcą takich samolotów jak: Jetliner, CF-100, myśliwca dalekiego zasięgu „Arrow” czy zwanego „latającym spodkiem” — Avro Flying Saucer.

Obraz jego twórczości konstruktorskiej za oceanem byłby niepełny bez... szybownictwa. Wierny bowiem swej młodzieńczej pasji zaprojektował w Kanadzie pięć różnych szybowców. Trzy z nich zasługują na szczególną uwagę. „Sparrow” i „Robin” były rozwinięciem idei przedwojennej... „Salamandry”, natomiast „Wren”, wspomnianej już także... „Zaby”. Za te konstrukcje Kanadyjskie Stowarzyszenie Szybowcowe nadało mu w 1951 roku specjal-



Odrzucany w locie zapasowy zbiornik paliwowy do samolotu „Mosquito”, wykonany w Kanadzie metodą inż. Czerwińskiego — ze sklejek

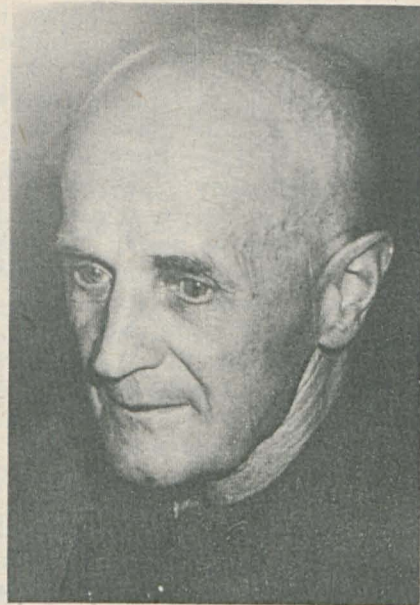
ny dyplom i godność członka honorowego. W ostatnich latach pracy zawodowej był kierownikiem Narodowej Rady Badań w Ottawie. Nie przestał jednak pracować twórczo nawet po przejściu na emeryturę i w 1969 roku został konsultantem Wytwórni Konstrukcji Aluminiowych DAF-INDAL Corp., zajmując się problemami turbin powietrznych i zagadnieniami związanymi z opracowaniem techniki lądowania śmigłowców na statkach.

Lata pracy inżyniera Wacława Czerwińskiego zaowocowały licznymi koncepcjami technicznymi i około trzydziestoma patentami, z których jeden miał swój początek przy budowie samolotu PWS-33 „Wyżeł”, a potem uznany został za — cytując: *...unikalną metodę formowania i produkcji drewnianych konstrukcji skorupowych o złożonych, obłych kształtach z płaskich arkuszy sklejek...*

„Wilgą” pożegnałem lotnictwo...

Z nazwiskiem inżyniera Lassoty spotkałem się na przestrzeni czterdziestu prawie lat kilkakrotnie. Taki mniej więcej okres obejmowały jego związki z polskim przemysłem lotniczym. Ich obraz był jednak nieklarowny, pełen luk i w żaden sposób nie dawał się zamknąć w ramy biograficznej sylwetki konstruktora. Na dobrą sprawę znałem tylko początek drogi z ostatnich lat przed wojną w Podlaskiej Wytwórni Samolotów i finisz konstruktorski w 1974 roku w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego na warszawskim Okęciu. Była to klamra spinająca jakby dwie różne epoki w budowie polskich samolotów.

— Wie pan — rozpoczął swe wspomnienia inżynier Stanisław Lassota — ja miałem bardzo trudne warunki rodzinne i nie mogłem pozwolić sobie na „długoterminowe” edukacje. Starałem się więc szybko dobrnąć do dyplomowej mety. Potwierdza to mój indeks studenta Politechniki Lwowskiej, który jako jedyny dokument z tamtych lat dziwnym trafem zdołałem uratować z wojennej pożogi. Są w nim 33 oceny z egzaminów i zaliczeń „zdobyte” w ciągu zaledwie pięciu miesięcy pierwszego półrocza 1937 roku. Do tego trzeba dodać



Mgr inż. Stanisław Lassota

jeszcze złożenie dwóch projektów dyplomowych, z silnika i płatowca.

— Czyli — przerwałem — z „ciepłym” niemal dyplomem pojechał pan do Białej Podlaskiej?

— Niezupełnie — sprostował. — Po raz pierwszy pojechałem ściągnięty listem mego kolegi inżyniera Zygmunta Jabłońskiego, który wraz z inżynierem Wacławem Czerwińskim pracował już nad projektem samolotu PWS-33 „Wyżeł”. Napisał do mnie krótko: przyjeżdżaj, bo potrzeba nam ludzi do biura konstrukcyjnego. Ale wtedy nie miałem jeszcze dyplomu i warunki jakie mi zaproponowano, były no... raczej marne. Zdecydowałem więc, że lepiej wrócić na uczelnię i sfinalizować dyplom. Po drugim

liście od Nowickiego, mając już tytuł inżyniera, przedstawiłem warunki, które zostały przyjęte i z końcem września 1938 roku znalazłem się jako obliczeniowiec w zespole Czerwińskiego i Jabłońskiego. Była to po Kazimierzu Nowickim, Marianie Piątku i Michale Rosnowskim, druga „lwowska” grupa konstrukcyjna w Białej Podlaskiej.

Wkrótce zresztą nastąpiły zmiany. „Trójca NPR” — jak nazywano zespół Nowicki-Piątek-Rosnowski — po opracowaniu samolotu PWS-35 „Ogar”, rozeszła się. Piątek wyjechał do „erwudziaków” na warszawskie Okęcie, Nowicki z Jabłońskim — który po ukończeniu „Wyżła” opuścił zespół Czerwińskiego — zawiązali nową spółkę, a Rosnowski przeszedł na produkcję seryjną.

Inżynier Lassota wszystkie te koligacje konstruktorów wyrecytował niemal jednym tchem, jakby to rozpadanie i tworzenie się zespołów nastąpiło wczoraj, najdalej przed tygodniem.

— Z Czerwińskim — kontynuował — pracowałem przez rok. Zakończyła się wtedy produkcja samolotów PWS-26, w końcowym stadium była ostatnia seria RWD-8 PWS, a nowych projektów perspektywicznych — poza „Wyżłem” i „Ogarem”, zakwalifikowanych już do budowy seryjnej — nie było. Antoni Zagórski i Antoni Pohoski opracowali wprawdzie samolot PWS-40, ale był to płatowiec sportowy, zawodniczy. Myśmy z Czerwińskim w tym czasie rozważali koncepcję treningowego samolotu rozpoznawczo-bombowego — PWS-41. Miał on spełniać tę samą rolę co „Wyżeł”, ale w odniesieniu do pezetelowskiego „Suma”.

Był to przełom lat 1938—1939, kiedy już bardzo wyraźnie odczuwało się zagrożenie wojenne, a białska wytwórnia praktycznie nie miała co robić. I wówczas, gdy wszystkie inne zakłady związane

z przemysłem zbrojeniowym zwiększały zatrudnienie, Podlaska Wytwórnia Samolotów zwolniła bardzo dużą grupę pracowników. Do dziś nie mogę zrozumieć tej decyzji, ale za wiele czasu na jej roztrząsanie wtedy nie było. Czerwiński i ja zajęci byliśmy robotami wykończeniowymi przy makiecie treningowo-bojowego PWS-41, Jabłoński i Nowicki zakończyli właśnie prace nad projektem samolotu myśliwskiego PWS-42. Oba płatowce, zasadniczo różne w swym przeznaczeniu, zaliczyć wypada do bardzo interesujących konstrukcji.

W PWS-41 Czerwiński zaproponował rozszerzenie zakresu sklejkowego pokrycia skorupowego, które z powodzeniem zdało egzamin na kadłubie „Wyżła”. Tu także skrzydło miało być wykonane tą metodą, tylko nie z wykorzystaniem sklejk, a sosnowych listew klejonych warstwowo.

Sklejkowe pokrycie skorupowe znalazło zastosowanie również w projekcie myśliwca PWS-42 Jabłońskiego i Nowickiego. Miał on zostać wyposażony w silnik Gnôme-Rhône Mars o mocy 700 koni, który mając układ cylindrów w formie podwójnej gwiazdy, charakteryzował się niespotykaniem małą średnicą, bo poniżej jednego metra. Gwarantowało to zmniejszenie szkodliwych oporów czołowych, a jednocześnie umożliwiało zaprojektowanie bardziej smukłego kadłuba. Niestety, budowy żadnego z tych samolotów nie udało się doprowadzić do końca, gdyż nastąpił wrzesień 1939 roku.

Inżynier Stanisław Lassota wraz z grupą pracowników biura konstrukcyjnego został ewakuowany do Chełma. Stamtąd przedostali się do Lwowa, aby następnie wyruszyć w kierunku Zaleszczyk.

— Gdzieś przed Czortkowem — wspominał szlak ewakuacji — powiedziano nam, aby każdy dalej

radził sobie sam. Zdecydowałem wówczas pojechać wraz z żoną do wsi Kopiczyńce, gdzie miała stryja.

— To właśnie w tej okolicy — wtrąciłem — została zakopana dokumentacja konstrukcyjna waszego samolotu PWS-41.

— Dokładnie we wsi Worwolińce — wyjaśnił inżynier Lassota. — Ale nie tylko naszego „pewuesa”. Ukryto tam kilkanaście skrzyń i pojemników z dokumentacją różnych samolotów PWS i PZL, wiezionych kilkoma samochodami ciężarowymi.

— Co stało się z tym bagażem? — zapytałem.

Inżynier Lassota wzruszył ramionami.

— Może do dziś pozostaje pod ziemią? — dodał.

Potem przypomniał jeszcze, że część dokumentacji technicznej samolotów „Łoś”, których montaż na krótko przed wrześniem 1939 roku rozpoczęto w Mielcu, przetrwała w piwnicach budynku dyrektoryjnego całą okupację i nawet Niemcy jej nie znaleźli. Kilka rysunków z tego kompletu pozostało w jego rękach do dziś.

Inżynier Lassota pierwszy okres wojny spędził w Kamionce Strumiłowej, gdzie rozpoczął pracę jako nauczyciel w szkole rzemieślniczej. Tam odszukał go jeden z dawnych pracowników Podlaskiej Wytwórni Samolotów, który zaangażowany został przez władze radzieckie w warsztatach szybowcowych Osoawiachimu we Lwowie i zaproponował udział w próbach jednego z budowanych właśnie szybowców. Chętnie przyjął ofertę, skontaktował się we Lwowie z inżynierem Franciszkiem Kotowskim, który przed wojną pracował w Instytucie Technicznym Szybownictwa, a po jej zakończeniu był przez wiele lat konstruktorem w Instytucie Szybownictwa w Bielsku, i obaj mieli przeprowadzić obliczenia oraz próby statyczne radzieckiego szybowca. Nieste-

ty. Nastąpił dzień 22 czerwca 1941 roku, wojska niemieckie zaatakowały Związek Radziecki i inżynier Lassota znowu znalazł się w wirze ewakuacji. Potem piechotą wrócił do Kamionki i został... kolejczarzem. Pracował jako technik przy kompletowaniu dokumentacji linii kolejowych, bocznic i mostów. Doczekał tak zimy 1943—1944 roku, kiedy pod naciskiem Armii Radzieckiej niemieccy okupanci zarządzili przymusową ewakuację ludności cywilnej. Po raz trzeci więc Stanisław Lassota wyruszył „przed siebie”. Tym razem w kierunku zachodnim.

— Trafiłem w Rzeszowskie, w okolice Sędziszowa i Kolbuszowej — kontynuował wspomnienia. — Tam też zastał mnie pierwszy dzień wolności, który z kolei wyzwolił pytanie: co dalej?

Pojechałem do Lublina, piastującego wówczas godność stolicy Polski na wschód od Wisły. W Lublinie jakby na mnie czekali. Otrzymałem skierowanie do formującego się pułku lotniczego w Zamościu. Znalazłem się w gronie przedziwnej zbieraniny ni-by-lotników różnych specjalności. Mnie przypadło miejsce w grupie mechaników, ale nie na długo. Wkrótce bowiem przeniesiony zostałem do Mielca, gdzie trzeba było uruchamiać zakład, przewidziany do prowadzenia remontów samolotów wojskowych. Dykcja — jak pamiętam — składała się początkowo z radzieckich inżynierów, ale wojskowych. Inne stanowiska obsadzone zostały Polakami, w większości z poboru. Ja zostałem kierownikiem biura konstrukcyjnego. Jeszcze z czasów bialskich pamiętałem inżyniera Konrada Białego, który w PWS-ie był szefem montażu seryjnego. On też znalazł się wtedy w Mielcu.

— Co robiliśmy? — wyprzedził jakby moje pyta-

nie. — Początkowo części zamienne do samolotów, które kierowano z frontu do napraw w naszym zakładzie. Remontowano głównie bombowe Pe-2 i myśliwskie „Jaki” z radzieckich jednostek.

Z chwilą zakończenia wojny nastąpiły zmiany w składzie dyrekcji. Było to związane z przekazaniem zakładu władzom polskim. Pożegnaliśmy radzieckich inżynierów-dyrektorów gdzieś na przełomie lipca—sierpnia 1944 roku i stanowisko dyrektora naczelnego objął wówczas inżynier Winecki, a technicznego inżynier Suszycki.

Skończyła się wojna i skończyły remonty frontowych samolotów. Zaczęliśmy produkować... co się dało. To znaczy wszystko na co było zapotrzebowanie w zniszczonym kraju, a w zależności od tego jakie mieliśmy surowce. Inżynier Marian Wasilewski, późniejszy konstruktor w Instytucie Szybownictwa w Bielsku, opracował na przykład... wagę dziesiętną! Były potrzebne, z materiałami na ich wykonanie można sobie było poradzić, więc rozpoczęliśmy produkcję.

Inżynier Lassota nie doczekał w Mielcu podjęcia budowy samolotów. W połowie sierpnia 1946 roku wyjechał do Warszawy, skierowany do pracy na Okęciu, w dawnym PZL-u. Z zakładem tym, który przyjął nazwę Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego Warszawa-Okęcie, związał się już na stałe, aż do przejścia na emeryturę w 1974 roku. Towarzyszył narodzinom i budowie wszystkich samolotów jakie w tym okresie trzydziestu prawie lat startowały z przyzakładowego skrawka okęckiego lotniska. Przeszedł różne szczeble zawodowej kariery, ale najwierniejszy pozostał zawodowi konstruktora lotniczego.

— Trudno wyliczyć wszystkie typy samolotów, w powstaniu których ma pan swój udział — za-



PZL-35 „Wilga” — ostatni samolot, w tworzeniu którego uczestniczył Stanisław Lassota przed odejściem na emeryturę

gadnąłem — ale zapewne ten ostatni przed odejściem na emeryturę, pozostał szczególnie bliskim?

Zastanowił się przez chwilę.

— Lotnictwo pożegnałem współudziałem w stworzeniu bardzo moim zdaniem udanego samolotu uniwersalnego. Była nim „Wilga”.

Pomiędzy Lubaczowem a Montrealem

Sądzę, że z ustaleniem na mapie położenia Montrealu, największego miasta Kanady, nikt nie miałby kłopotu, ale z odnalezieniem Lubaczowa?... A w ogóle jaki istnieje związek pomiędzy tymi miejscowościami i lotniczą historią Podlasia? Pozornie żaden. Chyba że zajrzemy do biografii inżyniera Zygmunta Cymy, ostatniego dyrektora technicznego Podlaskiej Wytwórni Samolotów.

Nazwisko to przewijało się wielokrotnie we wspomnieniach byłych pracowników bialskiej wytwórni. Ani razu jednak nie spotkałem go wśród grona twórców polskich samolotów czy szybowców. Tymczasem w dokumentach i publikacjach obrazujących organizację i rozwój polskiego przemysłu lotniczego, tu i ówdzie pozostał jego ślad. Nikły, nie rzucający się w oczy, drugoplanowy. Podobnie jednak jak wśród aktorów bywają mierni odtwórcy ról tytułowych i mistrzowie epizodu, tak i w przypadku inżyniera Cymy dopiero żmudna analiza przeobrażeń techniki wytwarzania samolotów pozwala dostrzec i docenić jego organizatorski talent. Bo nie wystarczy genialny pomysł przeniesiony na kreślarski arkusz. Nawet najlepsza konstrukcja renomowanego projektanta może zostać „sknocona”



Inż. Zygmunt Cyma

w długim procesie przekształcania szkicu w realną postać płatowca. Bywa, że gdzieś „po drodze” od projektu do gotowego samolotu „pogubią się” przewidywane osiągi, przyjęte założenia. Wielu, bardzo wielu ludzi, których umownie nazwę „budowniczymi”, ma swój udział w spełnianiu konstruktorskich marzeń o doskonałości. Jednym z nich był właśnie inżynier Zygmunt Cyma.

Przez dłuższy czas nie mogłem trafić na trop ostatniego dyrektora technicznego Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Ba, miałem poważne kłopoty z uściśleniem jego danych biograficznych. Jedni twierdzili, że inżynier Cyma pochodził z Żywca.

— Panie, to był twardy, żywiecki góral — mó-

wił ktoś z przekonaniem. Inni z całą stanowczością obstawali przy wersji, iż do Białej Podlaskiej przyjechał z Warszawy. Co do jednego nie było wątpliwości: od kilkunastu lat już nie żyje, a zmarł i pochowany jest gdzieś w Kanadzie. Wreszcie udało mi się ustalić adres wdowy po inżynierze, zamieszkałej w dalekim Toronto. Pani Janina Cyma napisała krótko:

...Przesyłam życiorys męża odtworzony z dokumentów i zapisków oraz opis przebiegu jego pracy zawodowej, zarówno w Polsce jak i w Kanadzie. Dołączam też dwie fotografie...

Cała „dokumentacja” składała się z półtorej zaledwie strony maszynopisu. W połączeniu wszakże z wcześniej zebranymi materiałami na temat pracy inżyniera Cymy w polskim przemyśle lotniczym, pozwalało to na sporządzenie syntetycznej biografii budowniczego bialskich — i nie tylko — samolotów.

Zygmunt Cyma urodził się 1 stycznia 1901 roku w Lubaczowie koło Lwowa. Nie był więc żywieckim góraliem, ani też warszawiakiem, choć faktycznie do Białej Podlaskiej przybył ze stolicy. Zanim to jednak nastąpiło, ukończył gimnazjum realne — jak wówczas zwano licea ogólnokształcące — i w 1919 roku wstąpił na Politechnikę Lwowską. Egzaminy końcowe zdał celująco. Po czterech latach studiów otrzymał inżynierski dyplom z odznaczeniem. Pojechał wtedy do Warszawy i rozpoczął pracę w Centralnych Warsztatach Lotniczych. Najpierw w biurze technicznym zwanym inżynieryjnym, a następnie w biurze fabryki czyli w dziale planowania produkcji, jak byśmy to dziś określili.

Centralne Warsztaty Lotnicze stanowiły w tym czasie główną i jedyną zarazem bazę remontową samolotów wojskowych. Tak jak lotnictwo polskie

dysponowało wówczas prawdziwą mozaiką najprzeróżniejszych typów samolotów odziedziczonych po zaborach, tak i w warsztatach remontowano wszystko co miało skrzydła, a nadawało się do latania. Młody inżynier Cyma musiał więc dobrze poznać konstrukcję sprowadzonych później z Francji samolotów Bréguet i Potez, w które wyposażono naszą armię. One bowiem również kierowane były do remontu w Centralnych Warsztatach Lotniczych. Ciekawostkę stanowi fakt, że w latach 1925—1927 a więc w okresie, kiedy inżynier Cyma pracował w warsztatach na Mokotowie, podjęto tam przebudowę kilku wojskowych płatowców liniowych na samoloty rolnicze. Była to pierwsza w Polsce, udana reszta próba zastosowania samolotów w pracach agrolotniczych i przy ochronie lasów przed szkodnikami.

Nie powiodły się natomiast starania inżynierów zatrudnionych w Centralnych Warsztatach Lotniczych, zmierzające w kierunku stworzenia własnych konstrukcji. Zgłaszane bowiem projekty odbiegały poziomem od będących w eksploatacji płatowców zagranicznych. Pewien pozytywny wyjątek stanowiły jedynie konstrukcje... amatorskie, a wśród nich — Skraba ST-3, pierwszy polski samolot metalowy, opracowany przez kierownika montażu CWL — Bolesława Skrabę. Tak więc Centralne Warsztaty Lotnicze nie zaślęły raczej twórczością konstruktorską, stały się natomiast doskonałą szkołą „budowniczych samolotów”. Technologiczne tajniki poznali młodzi pracownicy przy remontach, a wykorzystali później organizując seryjną produkcję licencyjnych Hanriotów H-28 i Spadów 61.

Z początkiem 1928 roku Centralne Warsztaty Lotnicze przekształcone zostały w przedsiębiorstwo państwowe, którego podstawowym zadaniem miała

być produkcja płatowców całkowicie metalowych, polskiej konstrukcji. Tak powstały Państwowe Zakłady Lotnicze. Mniej więcej w tym samym czasie inżynier Zygmunt Cyma, opuściwszy Warszawę przeniósł się do Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Objął tam stanowisko kierownika działu przygotowania produkcji. Wraz z nim przeszło do Białej Podlaskiej jeszcze kilku innych inżynierów. W białskiej wytwórni produkowano w tym czasie licencyjne samoloty Potez-XXV, które inżynier Cyma znał już doskonale z okresu pracy przy ich remontach w Centralnych Warsztatach Lotniczych. W latach następnych przygotowywał cykl wytwórczy samolotów myśliwskich Avia BH-33 z licencji czechosłowackiej, a później szkolnych BM-4 h, pierwszych samolotów polskiej konstrukcji produkowanych seryjnie.

W 1936 roku, w trzy lata po upaństwowieniu Podlaskiej Wytwórni Samolotów, inżynier Zygmunt Cyma został jej dyrektorem technicznym. W Białej budowano wtedy samoloty szkolno-łącznikowe — RWD-8 PWS, przeznaczone dla wojska i ośrodków szkoleniowych. Była to też największa seria w całej historii wytwórni. Wraz z ukończeniem w 1938 roku produkcji RWD-8 PWS, zakład rozpoczął wytwarzanie usterzeń i podwozi do samolotów myśliwskich PZL P-11 i PZL P-24, budowanych w Państwowych Zakładach Lotniczych w Warszawie. Trwały również przygotowania do produkcji unowocześnionych myśliwców PZL P-11 g „Kobuz”, a własne biuro konstrukcyjne prowadziło końcowe prace nad prototypem dwusilnikowego samolotu szkolno-bombowego — PWS-33 „Wyżeł”, zakwalifikowanego do produkcji seryjnej.

Wszystkie te prace nadzorował jako dyrektor techniczny wytwórni inżynier Zygmunt Cyma. Dzie-



Ostatni dyrektor techniczny PWS — inż. Zygmunt Cyma (siedzi) z żoną Janiną i współpracownikami

ki jego staraniom i zabiegom wytwórnia była już całkowicie przeorganizowana, od prototypowni po montaż ostateczny i dostosowana do nowoczesnych metod produkcji. W halach zainstalowano nowe obrabiarki i urządzenia. Niemal dwukrotnie też wzrosła dzięki temu zdolność wytwarzania płatowców, podwyższona została wydajność pracy. Niezależnie od podjętego programu modernizacji białskiej wytwórni, inżynier Cyma opracował nowe zasady pasowania i tolerancji w produkcji samolotów, które przyjęto i wprowadzono później w całym polskim przemyśle lotniczym.

Wybuch wojny we wrześniu 1939 roku przerwał produkcję w Podlaskiej Wytwórni Samolotów

i wstrzymał nowatorską działalność jej ostatniego dyrektora technicznego. Wraz z innymi pracownikami PWS opuścił Białą i przez Rumunię, Jugosławię, Grecję przedostał się do Francji, a po jej upadku znalazł się w Anglii. W wyniku starań rządu kanadyjskiego, zabiegającego o skierowanie polskich specjalistów lotniczych do produkcji samolotów w Kanadzie, po uzyskaniu akceptacji naszych władz emigracyjnych, podjął decyzję wyjazdu za ocean. Będąc jeszcze w Anglii pełnił funkcję prezesa Związku Inżynierów i Techników na Emigracji. Po przybyciu do Kanady w 1941 roku, stał się też jednym ze współzałożycieli Stowarzyszenia Inżynierów Polskich w Kanadzie. Apel organizacyjny datowany 9 maja 1941 roku, wymienia inżyniera Zygmunta Cymy jako jednego z członków pięcioosobowego zarządu i jednocześnie delegata na teren Toronto. Stowarzyszenie to za główne cele stawiało sobie między innymi: reprezentację ogółu techników polskich wobec władz kanadyjskich, podejmowanie kroków zmierzających do ratowania kolegów pozostałych na terenie Portugalii i Francji, pomoc w uzyskiwaniu wiz wjazdowych oraz w wyszukiwaniu pracy zgodnej z posiadanymi kwalifikacjami. Wśród 28 członków-założycieli Stowarzyszenia Techników Polskich w Kanadzie — bo taką nazwę ostatecznie przyjęto — byli prócz inżyniera Zygmunta Cymy także inni pracownicy polskiego przemysłu lotniczego lat międzywojennych: Wacław Czerwiński, Wsiewołod Jakimiuk, Kazimierz Korsak, Stanisław Krzyczkowski, Mieczysław Kurman, Wiesław Stępniewski.

Aktywność inżyniera Cymy w działalności stowarzyszeniowej to jednakże jedna karta jego kanadyjskiej biografii. Równie bogato zapisana jest także ta obrazująca pracę zawodową. Rozpoczął

ją w Toronto jako kierownik planowania i rozbudowy wytwórni samolotów „Victory Aircraft”. Jego zadaniem było przystosowanie tych zakładów do potrzeb produkcji wojennej. Pod kierownictwem inżyniera Zygmunta Cymy uruchamiano między innymi montaż ciężkiego, czterosilnikowego bombowca „Lancaster”, znanego później z licznych wypraw lotnictwa brytyjskiego na bombardowanie niemieckich obiektów zbrojeniowych czy ze rzutami zaopatrzenia dla ruchu oporu w krajach okupowanych, w tym także Polski.

Z chwilą zakończenia wojny fabryka „Victory Aircraft”, w której nieprzerwanie pracował inżynier Cyma, została wchłonięta przez koncern A. V. Roe of Canada. Wobec braku dalszych zamówień ze strony wojska, jej produkcję znacznie ograniczono. Naszemu rodakowi zaproponowano wówczas objęcie kierownictwa budowy i opracowanie projektu wyposażenia nowej fabryki silników odrzutowych — „Orenda Engines”. Zbudował ją od podstaw wraz z eksperymentalnym laboratorium silnikowym. Po pełnym rozruchu pracował przez pewien czas w tym zakładzie. W momencie rozpoczęcia produkcji była to jedna z najnowocześniejszych wytwórni lotniczych silników odrzutowych na kontynencie amerykańskim, wyposażona w szereg unikalnych urządzeń. Jednakże po kilku latach, wskutek zmiany polityki rządu kanadyjskiego wobec przemysłu lotniczego, ta nowoczesna fabryka utraciła perspektywy rozwoju. Opuszczając „Orenda Engines” inżynier Cyma otrzymał propozycję pracy w największej stalowni kanadyjskiej — „Atlas Steel Corporation”, z zadaniem wybudowania zupełnie nowego zakładu wytopu i przetwórstwa stali w prowincji Quebec. Już choćby z tego widać jak wysoko ceniono w Kanadzie organizatorskie umie-

jętności polskiego inżyniera, który rozwijał je przez lata pracy w Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Doszedł w tej dziedzinie do własnego systemu tworzenia procesów wytwórczych. Z jego opiniami liczono się wszędzie i honorowano podejmowane decyzje. Stał się autorytetem w „dowodzeniu” nowoczesnymi przedsięwzięciami produkcyjnymi.

Inżynier Cyma nie doczekał niestety finiszu budowy i uruchomienia nowej stalowni w prowincji Quebec. Zmęczony nadmierną aktywnością zawodową i społeczną zmarł nagle na atak serca 25 listopada 1962 roku. Pochowano go na montrealskim cmentarzu.

Ciernista droga prototypu

— A po co panu to potrzebne? — zapytał zniechęcony profesor Michał Skarbiński, kiedy po dłuższym wstępie wyjaśniłem mu cel mojej wizyty w jego warszawskim mieszkaniu.

Zaskoczył mnie tym pytaniem. Wszak chyba w sposób dość wyczerpujący wyjaśniłem, że chodzi mi o możliwie wierne przedstawienie sylwetek ludzi, związanych niegdyś z Podlaską Wytwórnią Samolotów. A on przecież, jeszcze jako młody inżynier, spędził w niej trzy lata i to na odpowiedzialnym stanowisku kierownika wydziału studium czyli — jak byśmy to dziś nazwali — prototypowni.

Zupełnie inaczej wyobrażałem sobie to spotkanie, zwłaszcza po jednym z listów inżyniera Zdanińskiego, kolegi profesora z czasów wspólnej pracy w Białej. Proponował mi bowiem nawiązanie kontaktu... „z bardzo miłym profesorem Skarbińskim”. Nie twierdzę bynajmniej, że profesor nie jest miły, ale...

— Proszę pana. Kogo dziś interesuje historia polskiego przemysłu lotniczego lat międzywojennych? — rzucił jakby zjadliwie następne pytanie, a po chwili dodał: No, może tylko bardzo nielicznych...

I przygwoździł mnie takim stwierdzeniem. Zadanej przecież ankiety związanej z zapotrzebowaniem na ten temat nie przeprowadzałem. Podparłem się argumentem, że kiedyś w regionalnym tygodniku „Słowo Podlasia” opublikowałem kilka artykułów o skrzydlatych tradycjach regionu i potem do redakcji napłynęło trochę listów od czytelników. Starsi przypomnieli różne szczegóły z historii PWS, młodszy prosili o wyjaśnienie pewnych kwestii.

Nie wiem czy przekonało to profesora, ale „ruszył” ze wspomnieniami od zakwestionowania określenia — „prototypownia”.

— Proszę pana — wystukiwał sylaby palcem po stole, jakby dobitniej akcentując — jaka to prototypownia? Na początku to był zwykły warsztat. Robiliśmy samoloty z drewna... no, potem także konstrukcji mieszanej — drewno i metal.

Zastanowił się przez chwilę i uzupełnił:

— Właściwie nie było to zwykłe drewno lecz uszlachetnione, jak choćby sklejka bakelitowa. Pół na pół, brzozyowy fornir spojony warstwami syntetycznej żywicy.

Profesor wszedł wspomnieniami w zawile procesy technologiczne drewna, potem przerzucił się na jeszcze bardziej skomplikowane zasady spawania cienkich rurek stalowych w szkielety kadłubów. Musiałem cierpliwie wysłuchać, że chodziło o to, aby naprężenia powstałe w wyniku nagrzewania konstrukcji palnikiem, nie powodowały odchyłek większych niż dwa milimetry pomiędzy osią kadłuba mierzoną przy łożu silnika i na końcu samolotu.

— Miałem wtedy dwadzieścia pięć lat — wyznał — i byłem już szefem. Zresztą większość konstruktorów, którzy projektowali białskie samoloty, jak Bobek-Zdaniewski, Grzędziński i inni, zaliczała się



Prof. dr inż. Michał Skarbiński

do grona moich rówieśników. Może inżynier Ciołkosz był ze trzy lata starszy. Ale każdy z nas, pracujących w pionie konstrukcyjnym, miał już za sobą odpowiednią praktykę zagraniczną. Ja po skończeniu w 1926 roku Politechniki Warszawskiej na kierunku lotniczym wydziału mechanicznego, wyjechałem na dwuletni staż do Francji. Terminowałem w fabryce samolotów Blériota, Farmana i Poteza, a także w wytwórni silników lotniczych Lorraine-Dietrich. Nasyceni wiedzą teoretyczną, wzbogaceni podpatrywaniem koncepcji zagranicznych konstruktorów, mogliśmy w Białej eksperymentować. Przypominam sobie, że uczestniczyłem w modyfikacjach około dziesięciu samolotów, z których każdy miał co najmniej dwa wcielenia,

a jeszcze wielokroć więcej odmian poszczególnych zespołów. Bo choćby usterzenia. Pamiętam, że zabrakło nam... alfabetu. Modyfikacje bowiem usterzenia poziomego oznaczaliśmy symbolem literowym od A do K, natomiast pionowego od końca alfabetu — Z, Y, X i tak dalej. Raptem przy K nastąpiło... spotkanie. Tyle pomysłów nam się namnożyło. Dawało to jednak gwarancję, że prototyp udoskonalany w trakcie prób i badań niezliczoną ilość razy, w momencie skierowania do produkcji seryjnej był bliski konstrukcyjnemu ideałowi. A w każdym razie wolny od wszelkich „chorób wieku niemowlęcego”, tak potem dokuczliwych w budowie seryjnej i eksploatacji.

Śluchając wywodów profesora Skarbińskiego dochodziłem do wniosku, że mimo upływu tylu lat od eksperymentowania przy budowie bialskich samolotów, jego wnioski nie straciły nic na aktualności. Ileż to bowiem razy, niedopracowane pierwotne wzory różnych maszyn, urządzeń czy aparatów, trafiające w postaci wyrobów seryjnych do użytkowników, wywołują swą wadliwością złorzeczenia na konstruktora i producenta.

W PWS-ie na pewno chcieli robić dobre samoloty. Potwierdzają to choćby zestawienia płatowców wykonanych w Białej Podlaskiej. Uderza w nich niewspółmiernie duża ilość egzemplarzy prototypowych, w stosunku do samolotów powielanych w serii. Jednak stare prawo ekonomii dyktuje pewne warunki, w myśl których koszty prototypowych eksperymentów musi pokryć seryjna produkcja. Zachwianie tych proporcji doprowadziło Podlaską Wytwórnię Samolotów — jeszcze jako spółkę akcyjną — do finansowych perturbacji i ratunek przyniosło dopiero upaństwowienie fabryki.

Wtedy właśnie inżynier Michał Skarbiński,

opuściwszy Białą Podlaskę, przeniósł się do Państwowych Zakładów Lotniczych w Warszawie. Objął tam równorzędne stanowisko kierownika warsztatu prototypowego. Do jego kompetencji należało przygotowywanie cyklu wykonawczego nowych samolotów, których projekty opracowali konstruktorzy. Nadzorował też wszystkie badania na ziemi i w powietrzu. W tym okresie inżynier Stanisław Prauss przystąpił do pracy nad projektem samolotu rozpoznawczo-bombowego PZL P-23 „Karaś”. Była to konstrukcja konkurencyjna wobec zbudowanego w Białej i poddawanego już próbom w locie samolotu PWS-19. Kiedy dokumentacja „Karasia” została ukończona, trafiła na warsztat kierowany właśnie przez inżyniera Skarbińskiego. Pierwszy prototyp, oblatany wiosną 1934 roku nie spełnił oczekiwań konstruktorów i został skierowany do modyfikacji. W efekcie kolejnych poprawek zbudowano drugi, a następnie trzeci prototyp, który dopiero zatwierdzony został do produkcji seryjnej.

Inżynier Skarbiński zaangażowany był już wówczas w budowę pierwszego nowoczesnego polskiego samolotu bombowego — PZL P-37 „Łoś”. Później pracował przy wykonywaniu prototypów: komunikacyjnego PZL-44 „Wicher”, pościgowo-eskortującego PZL-38 „Wilk” i myśliwskiego PZL-50 „Jastrząb”, będącego wyrazem najnowszych osiągnięć techniki lotniczej.

Wysoka ocena specjalistów jaką po próbach w locie uzyskał prototyp bombowca „Łoś”, wpłynęła na decyzję podjęcia produkcji seryjnej tego samolotu. Do jej uruchomienia skierowano inżyniera Michała Skarbińskiego, obeznanego z tajnikami budowy prototypu.

— Jakże żmudna jest droga — wspominał pro-

fesor — do udanego samolotu. Nie wystarczy tylko zaprojektować. Tak było też z „Łosiem”. Pracowaliśmy przy nim całymi dniami do późnego wieczora i ciągle coś trzeba było zmieniać. Pamiętam pierwszy lot, o pół do piątej rano. Poczuliśmy się odprężeni, ale tylko do momentu lądowania, kiedy pilot przedstawił nam wykaz zauważonych usterek. I znowu cały dzień, cała noc wytężonej pracy, aby następnego ranka oblatywacz mógł wykonać kolejny lot sprawdzający. Prototyp „Łosia” po licznych przeróbkach wyglądał żałośnie. Aż przykro było patrzeć. Poharatany wielokrotnymi demontażami poszczególnych zespołów, połatany pstrokaczną blachą pokrycia. No, ale w końcu, kiedy już wszystkie poprawki zostały dokonane, było się czym pochwalić...

— Zapamiętał pan — wtrąciłem — szczególnie „Łosia”, ale przecież przy budowie innych samolotów, droga do sukcesu też chyba nie była...

— Droga każdego prototypu — przerwał mi — była pełna cierni. No, może w Podlaskiej Wytwórni Samolotów nie tak ostrych bo i konstrukcja płatowców mniej skomplikowana i technologia opanowana. Współuczestniczyłem w budowie chyba dziewięciu prototypów. Większość z nich to „drewniaki” — łącznikowy PWS-7, sportowe PWS-8 i 50, szkolne PWS-11 i 12. Więcej już problemów było z płatowcami konstrukcji mieszanej — drewno-metal. A więc pierwszy polski myśliwiec PWS-10, pasażerskie PWS-20 i 21 czy sportowy PWS-52. Ale „Łoś”, samolot całkowicie metalowy, to prekursor nowej generacji w naszym przemyśle. Inna klasa.

W 1936 roku, mając już doświadczenie w produkcji nowoczesnych samolotów, inżynier Skarbiński skierowany został do projektowania nowego zakładu lotniczego. Zapadły wówczas decyzje o stworze-



Prototypy samolotów PWS-11 (wyżej) i PWS-12 (niżej) — jedno z wielu, przy budowie których pracował w Białej Podlaskiej inż. M. Skarbiński

niu Centralnego Okręgu Przemysłowego, w ramach którego zaplanowano budowę fabryki samolotów w Mielcu. Mianowano go dyrektorem technicznym

Państwowych Zakładów Lotniczych — Wytwórnia Płatowców nr 2 — bo tak brzmiała nazwa mieleckiej fabryki.

— Mielec — podkreślił profesor — miał być nowoczesnym i dużym zakładem, co najmniej półtora raza większym od wytwórni warszawskiej. Po całkowitym zakończeniu budowy przewidywano zatrudnienie około pięciu tysięcy ludzi. Produkcję uruchamialiśmy stopniowo, równolegle ze wznoszeniem kolejnych obiektów. Wczesną wiosną 1939 roku rozpoczęliśmy montaż pierwszych „Łosi”, z elementów wykonanych przez macierzystą wytwórnię w Warszawie. Na miejscu ruszyła też produkcja niektórych części i podzespołów. W perspektywie przewidywano, że w Mielcu będą również produkowane samoloty rozpoznawczo-bombardujące — PZL P-46 „Sum”, stanowiące rozwinięcie „Karasia”. Oblatanie pierwszego, zmontowanego w Mielcu „Łosia” nastąpiło — jak pamiętam — w czerwcu 1939 roku. Do chwili wybuchu wojny wykonaliśmy piętnaście tych samolotów, ale tylko osiem z nich zdołano oblatywać.

Wojna uniemożliwiła pełny rozruch nowej wytwórni, a niemieckie bomby zniszczyły zarówno mieleckie „Łosie” jak i część obiektów fabrycznych. Inżynierowi Skarbińskiemu udało się szczęśliwie przeżyć lata okupacji. Wojna zabrała mu jednak całe domowe archiwum. Zginęły wszystkie dokumenty i zdjęcia, którymi można by zilustrować jego osiągnięcia w polskim przemyśle lotniczym okresu międzywojennego. Wrócił do lotnictwa zaraz po zakończeniu działań wojennych, ale na krótko. Przejmował od radzieckich władz wojskowych zdewastowany wojną zakład w Mielcu i uruchamiał w nim produkcję, jako doradca przemysłu lotnicze-

go. Służył swym doświadczeniem także wytwórniom w Rzeszowie i Warszawie. W tym czasie był już zaawansowany w prace naukowo-badawcze. Podjął wykłady z technologii budowy samolotów w politechnikach łódzkiej i warszawskiej. W 1946 roku nadano Michałowi Skarbińskiemu tytuł profesora nadzwyczajnego, a w dziesięć lat później — zwykłego. Przez wiele lat był też członkiem Komitetu Budowy Maszyn i Komitetu Metalurgii Polskiej Akademii Nauk. Dziś, choć już na emeryturze, nie traci profesor Skarbiński kontaktu z warszawską kuznią inżynierów. Lata praktyki w przemyśle lotniczym i pracy dydaktycznej na uczelniach pozwoliły mu zgromadzić olbrzymi zasób wiedzy technicznej. Przekazuje ją studentom Politechniki Warszawskiej prowadząc wykłady zlecone.

Moja wizyta ożywiła wspomnienia profesora Skarbińskiego o Podlaskiej Wytwórni Samolotów, w której przed z górą pół wieku, jako młody inżynier zdobywał pierwsze doświadczenia zawodowe. Tam przecież poznał tajniki technologii wytwarzania płatowców.

— A wie pan — wtrącił w pewnym momencie — z tamtego okresu pamiętam zdarzenie trochę humorystyczne, ale i groźne zarazem. Zachowało mi się w obrazie wspomnień bardzo plastycznie.

W początkach mej pracy w Białej Podlaskiej, wytwórnia dysponowała pasażerskim PWS-20. Był to pierwszy — i może dlatego niezbyt udany — polski samolot komunikacyjny. Któregoś dnia miał lecieć do Warszawy. Ja, młody jeszcze inżynier, chciałem zaimponować najbliższym i zaproponowałem rodzinie przelot do stolicy. Oczywiście oferta przyjęta została z entuzjazmem, bo w tamtych latach nie tak znów często nadarzała się podobna

okazja. Pech jednak chciał, że podczas lotu „nawaliło” coś w silniku, no i wypadło przymusowo lądować. Na szczęście skończyło się tylko wielkim strachem. Wśród „okazyjnych” pasażerów były moja matka i siostra. Niewiele brakowało, a miałbym je na sumieniu. Gdybym oczywiście sam wyszedł z katastrofy bez szwanku.

Konstruktorzy w „Sanktuarium Nanda Devi”

Istota alpinizmu polega na walce, na pokonywaniu trudności i przeciwności...

...bo napięcie tego wysiłku bywa tam posunięte do granic ludzkiej możliwości, no i stawka w walce jest wysoka, bo o życie.

Przystępując do szkicowania sylwetki inżyniera pilota Adama Karpińskiego, jednego z konstruktorów Podlaskiej Wytwórni Samolotów najwcześniejszego okresu jej istnienia, przeżywałem niemałe rozterki. Co właściwie najbardziej go pasjonowało? Wspinaczki wysokogórskie, latanie czy twórczość konstruktorska? Nie znalazłem jednoznacznej odpowiedzi na te pytania. Wydaje mi się, że w równej mierze był jednak zaangażowany we wszystkie te i kilka innych jeszcze dziedzin.

Hasło w Encyklopedii PWN tak go charakteryzuje:

Karpiński Adam (1897—1939), taternik, alpinista, z zawodu inżynier konstruktor lotniczy; uczestnik pierwszej polskiej wyprawy alpinistycznej w Andy (1933—34) i kierownik pierwszej polskiej wyprawy w Himalaje (1939), gdzie zginął (ze Stefanem Bernadzikiewiczem) w lawinie na Tirsuli.

Cytując na wstępie fragment ze wspomnień



*Inż. Adam Karpiński
(jedno z ostatnich
zdjęć podczas wypra-
wy himalańskiej)*

o inżynierze Karpińskim, nie bez kozery przytoczyłem jego definicję tyczącą alpinizmu. Wystarczy bowiem w miejsce słowa „alpinizm” wstawić wyraz „lotnictwo”, a trudno o lepsze scharakteryzowanie istoty służby w przestworzach.

Adam Karpiński pochodził z Turki w dawnym województwie lwowskim. W latach 1907—1915 był uczniem gimnazjum w Trembowli, a następnie w Cieszynie. Później trafił do Lublina, gdzie do chwili uzyskania przez Polskę niepodległości pracował jako chemik, kierując działem analiz w laboratorium wojskowym armii austriackiej. Służbę wojskową odbył już w armii polskiej, najpierw w 23

Pułku Piechoty, a następnie skierowany został na kurs oficerski Szkoły Obserwatorów Lotniczych. Od marca do listopada 1920 roku służył w stopniu podporucznika obserwatora w 12 Eskadrze Wywiadowczej. Wtedy najprawdopodobniej skryształizowały się jego zainteresowania lotnictwem. Po przejściu bowiem do rezerwy podjął studia w sekcji lotniczej wydziału mechanicznego Politechniki Warszawskiej. Studiując zaliczył praktyki warsztatowe w pierwszej polskiej fabryce samolotów — Zakładach Mechanicznych „E. Plage i T. Laśkiewicz” w Lublinie oraz za granicą — w stalowni, odlewni i dziale lotniczym włoskiego koncernu „S. A. Breda” w Mediolanie.

Adam Karpiński już w okresie studiów na politechnice wykazał wielki zmysł konstruktorski. W latach 1922—1923 zaprojektował, obliczył i z pomocą kolegów zbudował szybowiec AKAR (nazwa od jego imienia — A-dam i nazwiska — KAR-piński). Prócz nazwy nosił on też oznaczenie SL-1, jako że powstał w ramach prac Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej. Pomysłodawca AKAR-a zastosował w swej konstrukcji raczej proste i sprawdzone już rozwiązania. Pozwoliło to uniknąć niepowodzeń w toku budowy, prowadzonej w dość prymitywnych warunkach. Latem 1923 roku szybowiec był gotów, a pod koniec lipca wykonano na nim pierwsze próbné wzloty.

AKAR od razu zyskał rozgłos, gdyż Karpiński zgłosił go do udziału w I Konkursie Ślizgowców, który rozegrany został na przełomie sierpnia i września 1923 roku w podhalańskiej wsi Białka koło Nowego Targu. Jako zawodnik wystartował na nim brat konstruktora — Tadeusz Karpiński, późniejszy pilot komunikacyjny oraz reprezentant Polski w mię-

dzynarodowych zawodach lotniczych, oraz Ryszard Bartel, zmarły w 1982 roku, a przez wiele lat ceniony konstruktor lotniczy. Z relacji tego ostatniego dane mi było poznać sukces AKAR-a i jego projektodawcy w zawodach sprzed ponad pół wieku.

Wśród ośmiu konkurujących konstruktorów, szybowiec Adama Karpińskiego wyróżniał się statecznymi lotami, które zapewniły mu bezapelacyjne zwycięstwo. Najdłużej trwający lot — ponad trzy minuty, wykonał na nim podczas zawodów Tadeusz Karpiński. Ryszard Bartel natomiast utrzymał się w powietrzu przez dwie minuty i osiem sekund. Tylko AKAR pozostał nie uszkodzony, podczas gdy wszystkie inne szybowce uległy mniejszym lub większym kraksom.

W czerwcu 1926 roku, po uzyskaniu dyplomu inżynierskiego, Adam Karpiński rozpoczął pracę w Podlaskiej Wytwórni Samolotów jako konstruktor lotniczy. Wkrótce jednak wyjechał na roczne studia specjalistyczne do Włoch i w Turynie pogłębiał swą wiedzę z dziedziny budowy samolotów. Po powrocie do Białej Podlaskiej został kierownikiem montażu samolotów PWS. Był już wtedy pilotem turystycznym I kategorii, po przeszkoleniu w 1929 roku w Klubie Lotniczym PWS.

Wspomnieniem o Karpińskim z tego okresu podzielił się ze mną jeden z młodszych wówczas konstruktorów Podlaskiej Wytwórni Samolotów, także aktywny pilot sportowy — inżynier Antoni Uszacki.

— Adam — mówił — znany był z zawsze doskonałego humoru i pogody ducha. Pamiętam jak kiedyś, zawiadamiając nas o przygotowywanych lotach, wywiesił na tablicy ogłoszeń kartkę z tekstem następującej treści:

„Zbiórka w gmachu startowym”.

A ten „gmach startowy” to była drewniana klit-

ka o wymiarach... może dwa na dwa metry! Ale jemu to nie przeszkadzało i wyobrażał sobie ową budkę jako gmach portu lotniczego.

Inny dowcip Adama wiąże się z ciągłymi problemami mycia samolotu po lotach. Stary Hanriot H-28, a na takim wtedy lataliśmy, miał silnik rotacyjny. To znaczy wirował on w łożu mocującym w kierunku przeciwnym do obrotów śmigła i oczywiście bryzgał obficie olejem rycynowym. Po zakończeniu lotów cały samolot, ochlapany śmierdzącym smarowidłem, musieliśmy dokładnie myć. Chętnych do tej brudnej roboty nigdy nie było i każdy pilot, jak tylko mógł, unikał kontaktu z wiadrem mydlin i szmatą. Ustalono wówczas, że uchylający się od mycia wpłacać będą do klubowej kasy pięciozłotowy haracz. Zdarzyła się kiedyś dezercja także Karpińskiemu, ale w hangarze znaleźliśmy kartkę:

„Adam nie przyszedł na mycie. Płaci 5 złotych”. I podpis Karpińskiego.

Wspomniałem już w jednym z poprzednich rozdziałów, że w Klubie Lotniczym PWS przyjęła się tradycja nadawania pilotom stosownych herbów, uwypuklających pewne cechy charakterystyczne każdego z „rycerzy przestworzy”. Miał swój herb także inżynier Adam Karpiński zwany „Trójpalcem”. W rysunku zawierał on symbole niemal wszystkich jego zainteresowań. Były więc skrzydła — jako że pilot, a także narty, zaopatrzone nawet w... kółka! Karpiński bowiem, zapalony narciarz, potrafił biegać na deskach wokół Białej przy znikomej ilości śniegu. Były też kajakowe wiosła, bo i tę dyscyplinę sportu uprawiał. Nie wiadomo tylko czemu zabrakło w herbie atrybutów alpinistycznych, choć zdobywanie niebosiężnych szczytów było jedną z najpiękniejszych pasji Adama



Herb „Trójpalt” —
inż. pilota Adama Karpińskiego

Karpińskiego. Oczywiście rysownik projektujący herbowy znak, nie zapomniał także o nieodłącznej fajce, z której warkoczyk dymu układa się w misterną trójkę. Jeśli dobrze przyjrzeć się rysunkowi herbu, można jeszcze dostrzec potrójne wierzchnie okrycie skrzydlatego wiosło-narciarza.

— Karpiński — wspominał inżynier Uszacki — zwykle biegał po warsztacie, zwłaszcza zimą, przyodziany w podpinkę, palto i płaszcz ochronny. Długość poszczególnych okryć była nieco zróżnicowana, więc wyzierały jedno spod drugiego. Dowcipnicy momentalnie to wychwycili, no i został — „Trójpalem”.

Z konstruktorskich poczyną inżyniera Adama Karpińskiego na uwagę zasługują — prócz wspomnianego AKAR-a — dwa projekty. Pierwszy to samolot komunikacyjny opracowany jeszcze w okre-

sie studiów w 1924 roku i zgłoszony do konkursu Ministerstwa Komunikacji oraz powstały w dwa lata później samolot przejściowy. Ten drugi projekt zyskał bardzo pochlebną opinię Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie. Nie doczekał się jednak — podobnie jak i studium samolotu komunikacyjnego — realizacji. Za jego główną wadę komisja oceniająca uznała rozwiązanie w układzie... dolnopłata! W tamtych bowiem latach uważano, że dolnopłaty są niestateczne, a rację bytu mają tylko dwupłaty, ewentualnie górnopłaty. Rozwój światowego lotnictwa wykazał, że rację miał inżynier Karpiński, który już w 1926 roku lansował rozwiązanie dziś najbardziej rozpowszechnione.

Podobnie rzecz miała się w odniesieniu do bezogonowców, wtedy traktowanych niemalże jak latające dziwolągi. Adam Karpiński bardzo zaangażował się w poznanie teorii płatowców bezogonowych, jako niemal idealnych pod względem aerodynamicznym. Wygłosił nawet na ten temat i wydrukował w 1932 roku w „Przeglądzie Lotniczym”, obszerny referat teoretyczny. Pozostał on jednak bez echa. Inżynier Karpiński publikował wiele na temat konstrukcji lotniczych między innymi w „Młodym Lotniku”, „Skrzydlatej Polsce” i „Locie Polskim”.

W przeciwieństwie do swego brata Tadeusza, który był uznanym pilotem, nie wyróżniał się Adam Karpiński poważniejszymi sukcesami w lataniu. W 1930 roku uczestniczył wprawdzie jako nawigator w Międzynarodowym Rajdzie Lotniczym dookoła Europy, ale w kronikach z tamtego okresu nie doszukałem się jego nazwiska w zawodniczej czołówce. Starzy białscy piloci pamiętają natomiast, że pod jego ręką zakończył żywot pierwszy polski samolot uniwersalny, a trzeci kolejny skonstruowany w Podlaskiej Wytwórni Samolotów — PWS-3,

dzieło inżyniera Stanisława Cywińskiego. Płatowiec nie wytrzymał po prostu twardego lądowania zaaplikowanego mu przez pilota, który zresztą wyszedł z wypadku obronną ręką.

W 1932 roku inżynier Adam Karpiński opuścił białą wytwórnę przenosząc się najpierw do Kierownictwa Zaopatrzenia Aeronautyki, a po pewnym czasie do Państwowych Zakładów Lotniczych w Warszawie.

Kilka słów wypada poświęcić mu jako jednemu z najwybitniejszych polskich alpinistów okresu międzywojennego. Górom bowiem ofiarował cały, wolny od pracy w lotnictwie czas. Jego życiowym celem stało się zdobycie najwyższego szczytu świata, niebosiężnego Mount Everestu. Nie bez racji nazywany ojcem polskiego himalaizmu, pokonywał coraz to wyższe szczyty. Po Tatrach i Alpach przyszła kolej na Andy. W latach 1933—1934 był uczestnikiem pierwszej polskiej wyprawy eksploracyjnej w Cordillera de la Ramada, najwyższą grupę Andów. Wiarę w ziszczenie jego marzeń, o ataku na Mount Everest, umocniła kolejna polska wyprawa andyjska, uwieńczona zdobyciem drugiego co do wielkości szczytu Ameryki — Ojos del Salado. Adam Karpiński planował w celu rozpoznania szczytów himalajskich zorganizowanie wyprawy w obszar Karakorum. Wobec jednakże odmowy rządu indyjskiego na penetrację tego terenu, zmienił pierwotne koncepcje i zdecydował się poprowadzić pierwszą polską wyprawę himalajską na mierzący siedem tysięcy czterysta trzydzieści cztery metry szczyt Nanda Devi East.

W ostatnich dniach kwietnia 1939 roku wyruszyła do Indii czwórka Polaków pod kierownictwem inżyniera Adama Karpińskiego. Zachowały się notatki z tej wyprawy. Oto niektóre fragmenty:

...Był to chyba najcięższy dzień z całej wyprawy — dzień najwyższego wysiłku i ciężkiej, zawziętej roboty. Robota nie przydała się na nic, bo na wysokości prawie siedmiu tysięcy metrów zmusił nas do odwrotu huraganowy wicher, miotający pyłem śnieżnym. Wysiłek zjadł resztę niewyczerpanego jeszcze dotąd zapasu sił Adama. Widziałem to wyraźnie, ale on milczał i dopiero w dwa dni później — w obozie II, dokąd zeszliśmy dla przetrzymania okresu niepogody, oświadczył mi:

— Wiesz, bardzo źle czułem się w czasie zejścia; parę razy było tak źle, że byłem bliski upadku i myślałem, że nie ruszę się więcej. Boję się, czy to nie osłabienie mięśnia sercowego.

Następnego dnia Adam zdecydował się zejść do bazy. Decyzja ta kosztowała go wiele. Wyprawa w Himalaje była jego marzeniem od wielu, wielu lat. Całe jego dwudziestopięcioletnie chodzenie po górach — w Tatrach, które schodził i poznał tak dokładnie jak mało kto — w Alpach, gdzie odbył wiele wypraw zimowych i letnich — nawet w Andach, najwyższych poza azjatyckimi górami na świecie — wszystko to było właściwie przygotowaniem, treningiem do wyprawy w Himalaje.

W organizację tej wyprawy włożył wiele starań; później, w pierwszym okresie działań na samej górze był najczynniejszym z nas wszystkich, a teraz, już tak blisko celu musiał zrezygnować i zawrócić. Po zejściu do bazy lekarz stwierdził u niego tropikalną odmianę desynterii, której nabawił się jeszcze w czasie pobytu na nizinach.

Choć nie danym mu było stanąć na szczycie Nanda Devi Wschodniej, był jej zdobywcą. Tak samo jak ci członkowie zespołu, którzy kontynuując jego pracę, dotarli do najwyższego punktu.

W trzy tygodnie później, po przeniesieniu działań

ności grupy na teren sąsiadujący z „Sanktuarium Nanda Devi”, Adam przyszedł już do siebie i brał znowu czynny udział w akcji nad lodowcem Milam. Żegnaliśmy go w obozie II, skąd wyruszył w górę z towarzyszem i kilku tragarzami dla założenia następnego obozu. Żegnaliśmy go okrzykami — „do jutra!” Jutro mieliśmy się spotkać na szczycie Tirsulinowym, na którym — mieliśmy nadzieję — i Adamowi teraz się poszczęści.

Rzeczywistość okazała się inna. Tego „jutra” nigdy już Adam i jego towarzysz nie mieli oglądać. Lawina, która zasypała w nocy ich obóz, zbudowała im grobowiec potężniejszy i wspanialszy niż ręka ludzka potrafi. Zostali na zawsze w tym dalekim i trudno dostępnym zakątku świata, wśród potężnych gór, wspaniałych lodowców i wiecznych śniegów, które ukochali tak bardzo...



Masyw szczytu Tirsuli od strony doliny Milam, gdzie zginął zasypany lawiną inż. Adam Karpiński

W lodowym grobowcu u stóp „Sanktuarium Nanda Devi” pozostał wraz z inżynierem Adamem Karpińskim drugi członek wyprawy himalajskiej — inżynier Stefan Bernadzikiewicz. Był jednym z konstruktorów pierwszych w Polsce modeli silników odrzutowych. Lotnictwo polskie poniosło więc w tę noc z osiemnastego na dziewiętnastego lipca 1939 roku, podwójną stratę.

„Ogary” poszły w... powietrze

W reporterskich wędrówkach po Lubelszczyźnie wielokrotnie już przemierzyłem trasę z Lublina na Podlasie. Pierwszy jej odcinek był zawsze ten sam: Lublin — Lubartów. Dopiero tam można było wybrać — na Kock i Radzyń, albo na Parczew i Wyszynice. Droga przez Kock lepsza, przez Parczew bardziej malownicza. Tak czy inaczej w Lubartowie warto zatrzymać się, choćby po to, aby... móc spokojnie rozważyć którądy jechać dalej.

Ktoregoś razu, podczas takiego krótkiego postoju na lubartowskim rynku, podszedł do mojego samochodu starszy mężczyzna, pytając czy nie jadę w stronę Kocka.

— Może być w stronę Kocka — odpowiedziałem zapraszająco. Ostatecznie pomógł mi rozstrzygnąć rozdrożny dylemat. Wsiadając dostrzegł leżący na miejscu obok, najświeższy numer „Skrzydlatej Polski”.

— Interesuje pana lotnictwo? — zagadnął, kiedy już ruszyliśmy.

— A tak — odpowiedziałem krótko, jakoś nieusposobiony tego dnia do rozmowy.

Ale mój przygodny pasażer uznał widać za swój obowiązek opowiedzieć to i owo, rzecz jasna na

temat, który zaśygnałizowało mu lotnicze czasopismo. Nie, pilotem nigdy nie był, w lotnictwie nie pracował, z zawodu to on wiejski nauczyciel. Już na emeryturze ma się rozumieć. Tylko we wrześniu 1939 roku napatrzył się na samoloty harcujące nad tymi okolicami.

— Widziałem raz nawet, proszę pana — perorował — jak jeden nasz rozbił się. Taki niewielki dwupłatowiec.

— Wojskowy? — zagadnąłem.

— Wojskowy, niewojskowy — wzruszył ramionami — ja tam nie wiem. Nie znam się na tym. No, karabinów maszynowych nie miał, to zapamiętałem, bo byłem tam koło niego z ciekawości.

Rozmowa skończyła się po kilkunastu kilometrach jazdy, kiedy mój pasażer stwierdził, że dotarł już do celu swej podróży. Podziękował i wysiadł.

W kilka lat później, gdy bliżej zainteresowałem się historią Podlaskiej Wytwórni Samolotów i losami wyprodukowanych w niej płatowców, zaintrygowała mnie informacja o rozbiściu pod Lubartowem we wrześniu 1939 roku, szkolno-akrobacyjnego samolotu PWS-35 „Ogar”. Informacja więcej niż skąpa, nie określająca miejsca wypadku, ani okoliczności. Wynikało z niej, że „Ogar” został w bialskiej wytwórni zarekwirowany przez wojsko i przeznaczony do służby łącznikowej. Przypomniałem sobie wówczas przygodnego pasażera, którego nawet nie zapytałem, gdzie oglądał uszkodzony samolot, czy pamięta w jakiej sytuacji nastąpiło jego rozbiście. Szkoda.

„Ogar” zanim otrzymał oznaczenie PWS-35, nosił symbol NPR-1. Zresztą nie był to jeszcze samolot, a dopiero jego projekt, który powstał na przełomie lat 1935—1936 we Lwowie, jako praca dyplomowa studentów tamtejszej politechniki.

Właśnie od pierwszych liter nazwisk Kazimierza Nowickiego, Mariana Piątka i Michała Rosnowskiego, ochrzczony został NPR-1.

Na trop mieszkającego w Elblągu inżyniera Michała Rosnowskiego, naprowadził mnie brat znakomitego przed wojną konstruktora lotniczego — inżyniera Zygmunta Puławskiego. Skorzystałem z otrzymanego od Kazimierza Puławskiego adresu i napisałem do Elbląga. Pierwszy list wędrował widocznie bardzo długo, bo przez trzy miesiące nie otrzymałem odpowiedzi. No, ale wreszcie...

...W moim wieku — informował na wstępie inżynier Michał Rosnowski, przepraszając jednocześnie za tak znaczne opóźnienie — człowiek łatwo się męczy i nawet odpisanie listu sprawia niejaka trudność...

Obliczyłem w pamięci... No, tak. Inżynier Rosnowski „przeskoczył” już siedemdziesiątkę. Urodził się 21 listopada 1911 roku w Winnicy na Ukrainie. Lata młodości spędził we Lwowie, gdzie ukończył gimnazjum i rozpoczął studia na politechnice. Wtedy też po raz pierwszy zetknął się z lotnictwem, poznając tajniki pilotażu szybowcowego na szybowisku w Czerwonym Kamieniu.

...Szkolenie — wspomina — odbywało się „dojazdowo”. Wyrywaliśmy się z uczelni na piątek, sobotę i niedzielę, czasami tylko na dwa dni, mając na głowie sprawę zakwaterowania i wyżywienia „własnym przemysłem” w pobliskiej wsi. Aeroklub zapewniał tylko szybowce i instruktora, którym był — do dziś pamiętam — Włodzimierz Polny. Entuzjazmu nam nie brakowało i tak dojeżdżając zdobyłem podkategorię A i B.

Jesienią 1934 roku pojechał do „szybowcowej akademii” w Bezmiechowej i pod instruktorską ręką Piotra Mynarskiego ukończył pilotaż w pod-

kategori C, otrzymując legitymację z numerem 519. Pozostał w szkole do zamknięcia sezonu, pełniąc zastępczo obowiązki kierownika technicznego. Można uznać, że był to pierwszy szczebel jego pracy zawodowej w lotnictwie. Latem następnego roku, już z uprawnieniami instruktorskimi, wybrał się do Ustianowej i przez wakacje szkolił młodszych kolegów na bodaj pierwszym w tej szkole, turnusie Wojskowego Obozu Szybowcowego. Potem powrócił do Lwowa, gdzie na macierzystej uczelni student Michał Rosnowski „awansował” na zastępcę asystenta docentury statyki lotniczej. I tak prowadził ćwiczenia jednocześnie studiując, do końca stycznia 1937 roku.

...Do Podlaskiej Wytwórni Samolotów — kontynuuje wspomnienia — trafiłem pierwszego lutego 1937 roku, wraz z moimi kolegami — Kazimierzem Nowickim i Marianem Piątkiem. Przywieźliśmy z sobą rozpoczęty projekt samolotu szkolno-akrobacyjnego. Mój udział w tym dziele obejmował część, będącą jednocześnie pracą przejściową na studium lotniczym Politechniki Lwowskiej, ocenioną zresztą przez profesora Gustawa Mokrzyckiego na „celująco”. Faktycznym „szefem” zespołu był jednak Nowicki, konstruktor niezwykle utalentowany i on reprezentował nasze interesy, bo umowę o pracę podpisaliśmy jako „grupa konstruktorska”.

Projekt naszego NPR-1 oceniono pozytywnie i do jesieni 1937 roku zakończyliśmy prace nad dokumentacją techniczną oraz obliczeniami samolotu, przemianowanego już na PWS-35. Wkrótce potem oddelegowano mnie do Lwowskich Warsztatów Lotniczych, które były szybowcową filią Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Pracowałem tam jako obliczeniowiec przy dokumentacji szybowca wyczynowego PWS-102 „Rekin”, konstrukcji inżyniera



Herb „Startnos” — pilota Tadeusza Drozdowskiego

uprawnienia pilota samolotów bojowych, latając między innymi na rozpoznawczo-bombowym „Karasu”. Znał ten płatowiec z pracy w Państwowych Zakładach Lotniczych, gdyż będąc w zespole konstrukcyjnym inżyniera Stanisława Praussa, uczestniczył w tworzeniu jego prototypu.

Po odbyciu służby wojskowej, w stopniu podporucznika pilota rezerwy Tadeusz Drozdowski przeszedł w roku 1933 do pracy w Aeroklubie Warszawskim, na stanowisko kierownika technicznego. Były to lata burzliwego rozwoju polskiego lotnictwa sportowego i sukcesów na skalę międzynarodową, lata zwycięstw Zwirki i Bajana w challenge'ach, a Burzyńskiego i Hynka w zawodach balonowych o puchar Gordon-Bennetta. Stykał się z tymi ludźmi na co dzień, żył rytmem sportowego latania. Na krótko przed wybuchem wojny zdecydo-

wał się podjąć studia inżynierskie na Politechnice Warszawskiej. Dyplom jednak zdobył dopiero... w kwietniu 1945 roku, w Łodzi.

— Wojny nie lubię wspominać — kontynuował. — Po pierwsze dlatego, że przerwała mi studia, a po drugie — niemal w pierwszych dniach września 1939 roku, w okolicy Siedlec, trafiłem do niewoli. Wyzwolenia doczekałem w oflagu.

Z dalszej rozmowy dowiedziałem się, że tradycje lotnicze są także zakorzenione w rodzinie inżyniera Drozdowskiego. Jego żona — Hanna Jabłońska, latała przed wojną na szybowcach i samolotach, natomiast syn Stanisław został pilotem komunikacyjnym w Polskich Liniach Lotniczych LOT.

— Białą Podlaską pożegnałem — wyznał mój rozmówca — na wiele lat przed wojną. Nie przy-



Grupa pilotów Klubu Lotniczego PWS przy samolocie Hanriot H-28 (pierwszy z prawej Tadeusz Drozdowski)

równe pole, niezbyt podmokłe, a z tym na Polesiu nie było łatwo. No, ale gdzieś na północny wschód od miasta coś takiego wypatrzyliśmy. Złot był połączony w Jarmarkiem Poleskim i udał się nadspodziewanie.

Biała Podlaska nie miała także porządnego lotniska. Fabryczne, z którego korzystał również aeroklub, było niewielkie, o powierzchni dwudziestu trzech hektarów. Miało zostać powiększone do około czterdziestu pięciu hektarów i latem 1939 roku zakończono już nawet akcję wykupu gruntów. No, ale przyszła wojna... Zresztą potem Niemcy wysiedlili wielu ludzi z sąsiadującego terenu tak zwanych Odpadków, wyrównali teren aż hen pod Dubów i zamierzali zbudować lotnisko niemal dziesięciokrotnie większe.

Z przedwojennych bialskich pilotów sportowych zachowałem w pamięci nazwiska — Groma, Supernaka, Suszczyka, Rybakiewicza, a z uczestniczących w zawodach jako nawigatorzy — Myszkowskiego i Brandysa. Mieliśmy także jednego właściciela prywatnego samolotu — Zygmunta Przeorskiego, długoletniego pracownika PWS i aktywnego pilota sportowego. Kupił on od wytwórni skasowany samolot PWS-52, wyremontował go i latał na nim chyba do połowy 1939 roku.

Inżynier Rosnowski uważa, że „dobre czasy” miały dopiero nadejść dla Podlaskiej Wytwórni Samolotów, która przeżywała różne wstrząsy. Pierwszą oznaką było planowane na początek 1940 roku przejście z Państwowych Zakładów Lotniczych w Warszawie, produkcji samolotów myśliwskich PZL P-11 g „Kobuz”. Oznaczało to przedstawienie profilu wytwarzania na samoloty konstrukcji całkowitej metalowej. Wyrazem tego stała się już kooperacja z warszawskimi zakładami w eksporto-

wej produkcji elementów do myśliwców PZL P-24, dla Grecji. W zacofaniu pozostało jednak biuro konstrukcyjne PWS, lansujące nadal technologię drewnianą i mieszaną.

Wojna jednakże przekreśliła wszystkie plany, także i te związane z budową pięćdziesięciu samolotów szkolno-akrobacyjnych „Ogar”. Dlatego tylko dwa prototypowe „Ogary” wyszły w... powietrze.

Niemiecki samolot akrobacyjny Bücker „Jungmann”, zbliżony sylwetką do samolotu PWS-35 „Ogar” (zdjęcia „Ogara” nie udało się dotąd odnaleźć)



Po zakończeniu wojny Michał Rosnowski osiadł w Elblągu i zmienił profesję. Z konstruktora lotniczego przeobraził się w pracownika technicznego Zakładów Mechanicznych „Zamech”, słynnych z produkcji turbin, podzespołów okrętowych i obrabiarek. Potem pracował w Polskim Rejestrze Statków, został wyróżniony odznaką „Zasłużony Pra-

cownik Morza". Jednocześnie aktywnie działał w stowarzyszeniach technicznych. Był w Elblągu organizatorem i przez piętnaście lat kierownikiem punktu konsultacyjnego najpierw Politechniki Gdańskiej, a potem Warszawskiej. Już nigdy jednak, po opuszczeniu w 1939 roku Podlaskiej Wytwórni Samolotów, nie wrócił do lotnictwa.

Pilot herbu „Startnos”

Jedną z barwniejszych postaci polskiego lotnictwa sportowego lat międzywojennych był profesor Tadeusz Pruszkowski, artysta malarz i rektor warszawskiej Akademii Sztuk Pięknych, zwany popularnie „Pruszem”. To właśnie on zarażony bakcylem latania, skończywszy w 1929 roku „z pomocą Bożą” — jak twierdzili złośliwi — stołeczną szkołę aeroklubowego pilotażu, zainicjował ów dowcipny ceremoniał pasowania na pilota, o którym już wspominałem. Herbowy ceremoniał, przyjęty także w innych aeroklubach poza Warszawą, zmusił mnie swego czasu do wnikliwej analizy osobliwego „herbarza” Klubu Lotniczego PWS. Wśród znaków białskich pilotów jest jeden nazwany — „Startnos”. Może bym nawet nie zwrócił nań uwagi, gdyby... Ale może inaczej...

W kronikach zimowych zawodów lotniczych, które po raz pierwszy w Polsce rozegrane zostały na przełomie stycznia i lutego 1931 roku, skrzętnie odnotowano nazwiska pilotów i nawigatorów uczestniczących w tej imprezie. Byli wśród nich także białszczanie, reprezentanci Klubu Lotniczego PWS, wraz z Lubelskim Klubem Lotniczym — współorganizatorzy zimowych turniejów.

Sięgnąłem do starych zapisów, aby przypomnieć załogę z Białej Podlaskiej, która w tych pierwszych zawodach zmagająca się pomiędzy niebem a ziemią z mrozem, śniegiem, przeciwnościami losu i... wymogami regulaminu. Wspomniany profesor Pruszkowski, przedstawiając zawodników zanotował:

...Z Lublina startował Żuromski, rycerz znamienity a doświadczony jak mało który, z W. Rosiakiem. Z podlaskiej Białej dzielny Stefaniuk z Drozdowskim...

A więc Drozdowski herbu „Startnos” to jeden z bialskich pilotów, którzy przed ponad pół wiekiem inaugurowali zawodnicze latanie w zimie. O Kazimierzu Stefaniuku wiedziałem, że zginął w półtora roku później w wypadku lotniczym pod Sidorkami koło Białej Podlaskiej. Poszukiwałem więc nawigatora załogi Klubu Lotniczego PWS — Tadeusza Drozdowskiego. Po dłuższych penetracjach wśród weteranów bialskiego latania, ktoś odnalazł jego warszawski adres. Pewnego dnia zapukałem do mieszkanka na Mokotowie. Otworzył mi wysoki, starszy pan o siwych włosach. Magister inżynier Tadeusz Drozdowski we własnej osobie.

— O, długo będę pamiętał te zawody — oświadczył, kiedy już wyjawilem mu moje zainteresowanie jego udziałem w I Lubelsko-Podlaskich Zimowych Zawodach Lotniczych.

Zmarłem wtedy okrutnie, a same zawody zakończyły się dla nas niefortunnie.

I znowu powołałam się na kronikarski zapis „Prusza”, ujawniający mniej chwalebne przygody lotników:

...Podlaska maszynka nieboga na gaziku a pełnym bieżąc, paneweczki po kropelce wykapała i do dom przez bydłęta w chomontach odstawiona była...

— Nie całkiem tak było — uśmiechnął się inżynier Drozdowski.

Przylecieliśmy ze Stefaniukiem na fabryczne lotnisko w Lublinie samolotem PWS-50 niemal w ostatniej chwili przed rozpoczęciem zawodów. Tam od razu przedstawiciel komisji sędziowskiej kazał nam stawiać samolot na wagę. Był taki wymóg regulaminu, że przed przystąpieniem do konkurencji płatowiec musi być zważony. Okazało się, że nasz PWS-50 jest za ciężki. No, to co? Odlać paliwa ze zbiornika — zapadła decyzja. Chciał, nie chciał... Innego wyjścia nie było. Nie pamiętam dokładnie, ale coś około dwudziestu litrów benzyny musieliśmy spuścić do bańki. Powiedziano nam, że na pierwszym lotnisku etapowym w Zamościu będzie można uzupełnić zapas. Trasa bowiem pierwszej konkurencji wiodła z Lublina przez Zamość do Białej i z powrotem. No, to poleciliśmy.

Łądujemy w Zamościu, ale na lotnisku, prócz komisarza sportowego, który potwierdzał przyloty, nikogo nie było. Pusto, kupa śniegu i... dylemat: co dalej? Zdecydowaliśmy się jednak wystartować do Białej, może jakoś dolecimy. Niestety. Około piętnastu, dwudziestu kilometrów przed celem strzałka paliwomierza doszła do zera. Wskazałem Stefaniukowi przyrząd i niemal w tym samym momencie śmigło stanęło. Byliśmy na wysokości około trzystu metrów. Nie za dużo na rozważania, gdzie siadać. Stefaniuk wybrał więc pierwsze z brzegu półko i nawet dość zgrabnie posadził samolot na ziemi. Pobiegłem natychmiast do pobliskiej miejscowości — nazwy już dziś nie pamiętam — aby jakoś załatwić trochę benzyny. Wstąpiłem do apteki i błagam aptekarza o pięć, dziesięć litrów, żeby chociaż dolecieć do Białej.

— Panie kochany — aptekarz rozłożył ręce — mam może z ćwierć litra na własne potrzeby.

Nie pozostało nic innego jak dzwonić na białskie lotnisko i wzywać pomocy. Telefon odebrał dyrektor Pęczalski z PWS-u, który był dyżurnym komisarzem na tym etapie i obiecał przysłać samochód z benzyną. Rzeczywiście, po pewnym czasie przyjechał samochód i przywiózł dwie bańki paliwa. Wleliśmy benzynę do zbiornika, ale Stefaniuk mówi:

— Ja z tego półka przy pełnym obciążeniu nie wystartuję.

— No, to znaczy wycofujemy się z zawodów? — zapytałem.

Pilot zaczął rozważać, że i tak nic już nie zwojujemy, bo zmrok zapada, a przecież z Białej trzeba jeszcze lecieć do Lublina. Wsiadł więc sam do kabiny, zapuścił silnik i ruszył do startu. Ja miałem wracać samochodem, którym przywieziono benzynę. Patrzyłem na kołujący po ośnieżonym polu samolot nabierający szybkości i nagle... nowe nieszczęście! Pilot przerwał start, bo okazało się, że koło wpadło w zasypaną śniegiem bruzdę. Nastąpiło skrzywienie osi. Prawie po ciemku, na tym piekielnym mrozie, jakos usunęliśmy defekt i wreszcie Stefaniuk poleciał.

Dojeżdżając do lotniska w Białej zauważyliśmy płonące na środku ognisko. Rozpalono je na polecenie dyrektora Pęczalskiego, aby Stefaniukowi ułatwić lądowanie po ciemku. Dyrektor, gdy nas zobaczył zapytał:

— A gdzie samolot?

— Jak to? — zdumiałem się.

Kierowca spojrzał na mnie, ja na kierowcę. Przecież obaj widzieliśmy jak wystartował? I nagle zrobiło mi się bardzo gorąco.

Doszliśmy do wniosku, że Stefaniuk widocznie

zabłądził, tylko... I rzeczywiście. Wkrótce nadeszła wiadomość, że wylądował w polu niedaleko Brześcia, poważnie uszkadzając podwozie.

Transport samolotu, zdemontowanego i ułożonego na saniach trwał całą noc. Ci, którzy go wieźli tak zmarzli, że po przyjeździe na lotnisko słowa nie mogli przemówić.

Tak niefortunnie zakończyły się dla mnie I Lubelsko-Podlaskie Zimowe Zawody Lotnicze. A „maszynka rzeczywiście do dom przez bydlęta w chomontach odstawiona była” — jak napisał profesor Pruszkowski.

Inżyniera Drozdowskiego odwiedziłem na dwa dni przed nastaniem nowego, 1981 roku. Za miesiąc przypadał jubileusz 50-lecia pierwszych zawodów. Impreza po raz ostatni przed wojną przeprowadzona została w 1939 roku, a wznowiono ją, pod nazwą Lubelskie Zimowe Zawody Samolotowe, w roku 1963. Organizatorzy jubileuszowego turnieju Anno Domini 1981, postanowili zaprosić na zawody jako gości honorowych, nielicznych już weteranów zimowych potyczek sprzed pół wieku. Przyjechali więc do Świdnika, gdzie była baza Lubelskich Zimowych Zawodów Samolotowych, dwaj nawigatorzy z 1931 roku — Tadeusz Drozdowski i Jerzy Osiński oraz piloty Antoni Uszacki, który startował w 1933 roku. Do Białej Podlaskiej, w ślad za rozgrywającymi konkurencję zawodnikami, polecieliśmy śmigłowcem. Już w powietrzu rozpoczęły się wspomnienia.

— Miałem dwadzieścia jeden lat — mówił inżynier Drozdowski — kiedy po ukończeniu Wyższej Szkoły Przemysłowej w Krakowie, trafiłem do Białej. Było to w marcu 1927 roku. Skierowano mnie do zespołu konstruktorskiego Aleksandra Grzędzielskiego i Augusta Bobka — który zresztą był absol-

wentem tej samej szkoły co i ja. Zespół bardzo młody, szefowie niemal w moim wieku. Łączył nas jednak młodzieńczy entuzjazm do pracy w lotnictwie. Na efekty nie trzeba było długo czekać. Właśnie w tym zespole powstały takie samoloty jak myśliwski PWS-10, szkolno-myśliwski PWS-11, szkolno-treningowy PWS-12, odmiana dwupłatowa pierwszego myśliwca — PWS-15 i kilka innych.

Po powrocie inżyniera Zbysława Ciołkosza ze stypendium w Stanach Zjednoczonych, przeszedłem w 1931 roku do kierowanego przez niego zespołu. Zreorganizował on nieco biuro konstrukcyjne, sam obejmując nadzór pod projektowaniem płatów i usterzeń. Henrykowi Toczowskiemu powierzył



Mgr inż. Tadeusz
Drozdowski

kadłuby, a Tadeuszowi Arcinowskiemu podwozia. Ja paralem się właśnie usterzeniami. Przypadło mi w udziale między innymi opracowanie pierwszego w Polsce podwójnego usterzenia kierunkowego do samolotu PWS-19. Pracowałem też przy prototypach komunikacyjnego PWS-54 oraz nie zrealizowanego projektu PWS-17. W tym czasie byłem już pilotem.

W 1930 roku ukończyłem w Klubie Lotniczym PWS kurs podstawowy na samolocie szkolnym konstrukcji francuskiej — Hanriot H-28. Latanie pochłonięło mnie całkowicie, poświęcałem mu każdą wolną chwilę. W klubie ponadto piastowałem funkcję sekretarza zarządu i wszystko to razem bardzo wiązało mnie z lotnictwem.

Potem przyszedł ów niefortunny start w zawodach zimowych. Bynajmniej jednak nie speszycie mnie to, a raczej zmobilizowało do aktywniejszego latania. Niestety, już nie w Białej Podlaskiej. Po „plajcie” spółki akcyjnej barona Rosenwertha wielu konstruktorów odeszło z Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Byłem wśród nich i ja. W październiku 1932 roku przenieśliśmy się do Państwowych Zakładów Lotniczych w Warszawie.

Mój rozmówca był już wtedy pilotem z „herbem”, czyli w pełni wyszkolonym. I otóż wyjaśniła się geneza „Startnosa”. Żartobliwi koledzy wyolbrzymili organ powonienia Tadeusza Drozdowskiego, umieszczając w herbowym wizerunku, startujący z jego nosa szybowiec.

„Startnos” trafił więc do Aeroklubu Warszawskiego, gdzie po pracy w biurze konstrukcyjnym PZL, doskonalił swe umiejętności pilotażowe. Latał na samolotach kilku różnych typów, od JD-2 poczynając, a na RWD-8 kończąc. W ramach przeszkolenia wojskowego w 1 Pułku Lotniczym uzyskał



Herb „Startnos” — pilota Tadeusza Drozdowskiego

uprawnienia pilota samolotów bojowych, latając między innymi na rozpoznawczo-bombowym „Karasiu”. Znał ten płatowiec z pracy w Państwowych Zakładach Lotniczych, gdyż będąc w zespole konstrukcyjnym inżyniera Stanisława Praussa, uczestniczył w tworzeniu jego prototypu.

Po odbyciu służby wojskowej, w stopniu podporucznika pilota rezerwy Tadeusz Drozdowski przeszedł w roku 1933 do pracy w Aeroklubie Warszawskim, na stanowisko kierownika technicznego. Były to lata burzliwego rozwoju polskiego lotnictwa sportowego i sukcesów na skalę międzynarodową, lata zwycięstw Żwirki i Bajana w challenge'ach, a Burzyńskiego i Hynka w zawodach balonowych o puchar Gordon-Bennetta. Stykał się z tymi ludźmi na co dzień, żył rytmem sportowego latania. Na krótko przed wybuchem wojny zdecydo-

wał się podjąć studia inżynierskie na Politechnice Warszawskiej. Dyplom jednak zdobył dopiero... w kwietniu 1945 roku, w Łodzi.

— Wojny nie lubię wspominać — kontynuował. — Po pierwsze dlatego, że przerwała mi studia, a po drugie — niemal w pierwszych dniach września 1939 roku, w okolicy Siedlec, trafiłem do niewoli. Wyzwolenia doczekałem w oflagu.

Z dalszej rozmowy dowiedziałem się, że tradycje lotnicze są także zakorzenione w rodzinie inżyniera Drozdowskiego. Jego żona — Hanna Jabłońska, latała przed wojną na szybowcach i samolotach, natomiast syn Stanisław został pilotem komunikacyjnym w Polskich Liniach Lotniczych LOT.

— Białą Podlaską pożegnałem — wyznał mój rozmówca — na wiele lat przed wojną. Nie przy-



Grupa pilotów Klubu Lotniczego PWS przy samolocie Hanriot H-28 (pierwszy z prawej Tadeusz Drozdowski)

puszczałem wówczas, że wrócę do niej w zupełnie innym charakterze. Otóż po rozstaniu się z lotnictwem, po latach wojny i ukończeniu studiów, rozpocząłem pracę w przemyśle włókienniczym. Doszedłem do stanowiska dyrektora Biura Projektów Przemysłu Włókienniczego. Nie pamiętam już w którym to roku, kierowane przeze mnie biuro otrzymało zlecenie na opracowanie dokumentacji budowy Zakładów Przemysłu Włókiennego „Bia-wena” w... Białej Podlaskiej! Stąd też wizytę w mieście, które wyznaczało początek mej drogi do lotnictwa, złożyłem u schyłku lat sześćdziesiątych, doglądając realizacji projektu. Ale o sportowym lataniu w Białej było wtedy głucho. Powspominałem tylko dawne, skrzydlate czasy.

Druga wizyta, z okazji jubileuszu półwiecza zimowych zawodów, podczas której miałem okazję towarzyszyć inżynierowi Drozdowskiemu i wysłuchać jego wspomnień z początków skrzydlatej pasji, pozostawiła już inne refleksje. Po powrocie do Warszawy napisał:

...Niesamowite wrażenie wyniosłem z wizyty w Białej. Odszukiwanie z powietrza i na ziemi, dawnych obiektów należących do Podlaskiej Wytwórni Samolotów, wprowadziło mnie w nastrój sentymalny. Nadal pozostaję pod wrażeniem tych dwóch dni...

A więc lotnictwo to jednak bakcyl, który nawet po wielu latach powraca.

Różne wcielenia bialskiego pilota

Przeglądając sprawozdania z przeprowadzonych przed wojną Lubelsko-Podlaskich Zimowych Zawodów Lotniczych, doszedłem do wniosku, że reprezentanci bialskiego klubu nie mieli w tych turniejach szczęścia do czołowych lokat. Może jako współorganizatorzy wraz z lubelskimi kolegami, zbyt wiele wysiłku wkładali w przygotowanie zawodów i potem brakowało już animuszu na starcie? A może z nadmiaru kurtuazji wobec gości z innych regionów kraju pozostawiali im przyjemność zwyciężania? Tak czy inaczej zdarzył się wszakże „wyłom” od tej zasady. Dokonali tego pilot Marian Supernak i nawigator Stanisław Szyszczyński. Startowali oni na samolocie RWD-8 w V Lubelsko-Podlaskich Zimowych Zawodach Lotniczych, które rozegrane zostały w dniach 26 i 27 lutego 1938 roku na bialskim lotnisku. Nie wygrali co prawda, ale zajęli bardzo dobre, trzecie miejsce wśród dwudziestu dwu uczestniczących załóg i był to najlepszy wynik bialszczan w całej przedwojennej historii zimowych turniejów.

Tropiłem obu zawodników dość długo. Ślady jednak były wątpliwe, adresy mylne. Od tamtych czasów minęło przecież sporo lat przedzielonych wojną,

która rozproszyła po świecie skrzydlate bractwo z miasta nad Krzną. Ten i ów wymieniał nazwisko Supernaka, ale informacje były tak rozbieżne, że raczej... mało prawdopodobne. Ktoś podawał, że po wojnie był w Słupsku inny, że... w Moskwie. Próby pójścia drogą jego powojennych losów nie rokowały powodzenia, gdyż wielokrotnie zmieniał profesję, stanowiska pracy, miejsca zamieszkania. I oto zupełnie niespodziewanie, jeden z byłych pracowników Podlaskiej Wytwórni Samolotów — Stanisław Jarczyński, mieszkający obecnie w Poznaniu, wspominając swych dawnych kolegów wymienił Mariana Supernaka.

— Zimowe zawody? Ho, ho... — westchnął inżynier Supernak, kiedy dotarłem już do niego w Warszawie. — To strasznie dawne czasy.

Zamyślił się przez chwilę, przebiegał zapewne myślami minione lata. Wreszcie z wolna, jakby z ociąganiem, zaczął opowiadać swą lotniczą historię.

— Mój kontakt z lotnictwem datuję od czerwca 1932 roku. Wtedy to rozpocząłem szkolenie w pilotażu samolotowym na obozie Przysposobienia Wojskowego Lotniczego. Zachowało mi się nawet świadectwo ukończenia tego kursu.

Wydobył z szafy paczkę papierów i po chwili miałem już w rękach ów dokument opatrzony numerem kolejnym 49 i odciskiem pieczęci z napisem w otoku: Dowództwo Okręgu Korpusu Nr VI. Dowiedziałem się z niego, że Marian Supernak wykonał sto osiemdziesiąt sześć lotów z instruktorem i trzydzieści jeden samodzielnie na pierwszym typie samolotu szkolnego i ukończył szkolenie praktyczne z wynikiem dostatecznym.

— Orłem więc nie byłem... roześmiał się mój

rozmówca. — Miałem jednak zaledwie 18 lat i... wiele zapału do latania.

Po skończeniu w 1934 roku Szkoły Technicznej w Brześciu, Marian Supernak podjął swą pierwszą pracę zawodową. Otrzymał zatrudnienie w biurze technicznym Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej.

— Pracowałem — kontynuował — przy kompletowaniu dokumentacji technicznej samolotów seryjnych, a szefem moim był Antoni Uszacki, bardzo zdolny konstruktor lotniczy. Miałem z nim częste kontakty nie tylko służbowe, ale także jako pilot sportowy Klubu Lotniczego PWS. Uszacki bowiem z równą pasją pracował przy konstruowaniu samolotów i latał. Pamiętam, że bardzo mu wtedy zażydźcielem sukcesów w różnych zawodach lotniczych i marzyłem, aby dorównać swemu szefowi.

Ale ta pierwsza moja praca w Podlaskiej Wytwórni Samolotów nie trwała długo. W październiku 1936 roku powołano mnie do odbycia służby wojskowej. Jako wstępnie przeszkolony na PW Lotniczym i aktywnie trenujący członek Klubu Lotniczego PWS, otrzymałem skierowanie do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa przy Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Dęblinie. Pojechałem więc do słynnej Szkoły Orłąt, a stamtąd na lotnisko Sadeków koło Radomia.

I oto pojawił się przede mną następny dokument z domowego archiwum — wielka płachta świadectwa ukończenia Kursu Pilotażu, z datą 25 września 1937 roku. Dowiedziałem się z niego, że absolwent Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa, plutonowy podchorąży rezerwy Marian Supernak... „wykonał wszystkie warunki przewidziane programem wyszkolenia podstawowego pilota na następujących



Inż. Marian Supernak

samolotach: BM-4, BM-5, Potez-XXVII i RWD-8". Szczegółowe rozliczenie przebiegu szkolenia zawierało ponadto informację o ilości lotów na poszczególnych typach płatowców, ba — nawet rodzaje figur akrobacyjnych. Poziome kreseczki w rubrykach „ilość uszkodzonych płatowców — słabo, średnio, silnie” dowodzą, że plutonowy podchorąży rezerwy Marian Supernak latał bezawaryjnie. I znacznie lepiej niż na lotniczym PW, skoro uzyskał ogólny wynik — „bardzo dobry”!

Po odbyciu służby wojskowej mój rozmówca powrócił w październiku 1937 roku do pracy w Podlaskiej Wytwórni Samolotów, do tego samego biura

technicznego, ale już na stanowisko konstruktora. W związku z tym kolejny dokument informuje: ...Niniejszym uprzejmie komunikujemy, że z dniem 1 stycznia 1938 r. pensja W Pana wynosić będzie zł. 350.— (zł. trzysta pięćdziesiąt) miesięcznie...

Praca na stanowisku konstruktora nie przeszkadzała Marianowi Supernakowi w intensywnym lataniu sportowym w barwach — już po zmianie nazwy — Aeroklubu Podlasko-Poleskiego. Brał czynny udział w licznych imprezach, uzyskując coraz lepsze wyniki. Najwyżej wszakże ceni sobie zdobycie trzeciej lokaty we wspomnianych Lubelsko-Podlaskich Zimowych Zawodach Lotniczych w 1938 roku.



Reprodukcja legitymacji pilota turystycznego FAI, wydanej Marianowi Supernakowi

Dziwnym więc dokumentem w zbiorach tego wytrawnego niegdyś pilota, jest „Karta zwolnienia nr 9036/O.K.IX”, wydana 20 maja 1939 roku — a więc na trzy miesiące przed wybuchem wojny — przez Komendę Rejonową Uzupełnień w Białej Podlaskiej. Stwierdza się w niej, że:

...Wyżej wymieniony okaziciel niniejszej karty jest zwolniony od służby wojskowej na wypadek mobilizacji na okres bezterminowy, t.j. do chwili wydania dalszych w tym względzie zarządzeń wojskowych...

Tym dziwniejszym, iż był przecież w pełni wyzkolonym pilotem rezerwy, legitymował się dobrymi wynikami w lataniu i miał wydane przez Instytut Badań Lekarskich Lotnictwa RP orzeczenie jako zdolny do służby w powietrzu, z ważnością do 21 listopada 1939 roku. Widać nie było dla niego — jak i wielu innych — samolotu na wypadek wojny.

Marian Supernak przeżył więc wrzesień 1939 roku nie w kabinie samolotu, a na ziemi, w bombardowanej wytwórni. Potem, kiedy nastał czas okupacji, ratując się przed wywiezieniem na roboty do Niemiec, został zwykłym robotnikiem w Urzędzie Wodno-Melioracyjnym Regulacji Rzeki Krzny. Tak do czekał wyzwolenia Białej Podlaskiej. W pierwszych dniach wolności, w lipcu 1944 roku, objął kierownictwo warsztatu Państwowego Zarządu Dróg Wodnych. Nie na długo jednak. W listopadzie poszedł do wojska, niestety, nie do lotnictwa. W stopniu podporucznika służył w 9 Dywizji Piechoty II Armii Wojska Polskiego, jako szef zaopatrzenia w materiały pędne dział samobieżnych SU-76.

Przedwojenny pilot i konstruktor lotniczy, w czasie wojny robotnik i oficer, z chwilą demobilizacji w październiku 1945 roku osiadł w Słupsku i prze-

kształcił się w... nauczyciela matematyki miejscowego liceum ogólnokształcącego. Niebawem jednak okazał się bardziej potrzebny w odbudowywanym przemyśle i został dyrektorem technicznym słupskiej Fabryki Maszyn Rolniczych. Wtedy to powrócił także do lotnictwa. Zalicza się bowiem do grona organizatorów Aeroklubu Słupskiego, któremu potem przez wiele lat prezesował. Próbował również startów w zawodach samolotowych, ale bez większych sukcesów.

— Miałem już 32 lata — podsumował — i sporo obowiązków rodzinnych i służbowych. Brakowało czasu na intensywny trening, a bez tego przecież wyników nie będzie. Latałem więc bardziej „z urzędu”, jako prezes, niż zawodniczo. Ustąpiłem miejsca młodszemu.

W czerwcu 1951 roku Marian Supernak przeniesiony został służbowo do Ministerstwa Przemysłu Maszynowego. Było to już definitywne jego odejście z lotnictwa. W miarę jak awansował, dochodząc od starszego inspektora do dyrektora departamentu w ciągu siedmiu lat pracy, przybierało obowiązków, psuło się zdrowie i — jak żartując stwierdził — „pozostał mi tylko samolot komunikacyjny jako... pasażerowi”. Później został dyrektorem naczelnym Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego. Okres kierowania przez niego tą instytucją to lata żywiołowego rozwoju polskiej motoryzacji. Był wówczas także członkiem Rady Motoryzacyjnej i praktycznie nic co dotyczyło tej gałęzi naszej gospodarki nie było mu obce. Aktywnie działał jednocześnie w Stowarzyszeniu Inżynierów Mechaników Polskich. Ostatni etap pracy zawodowej inżyniera Mariana Supernaka, przed odejściem w 1972 roku na wcześniejszą emeryturę, to stanowisko radcy ekonomicznego Ambasady PRL w Mos-

kwie. Wtedy też znowu znalazł kontakt z polskim przemysłem lotniczym, choć nie bezpośredni. Wszelkie bowiem umowy i transakcje handlowe dotyczące wzajemnej wymiany ze Związkiem Radzieckim w dziedzinie lotnictwa, znalazły się w centrum jego zainteresowań.

— Dawno nie byłem już w Białej Podlaskiej — stwierdził na zakończenie naszej rozmowy — ale zawsze mile wspominam lata spędzone w tym mieście. Z jednej strony dlatego, że były to lata mej młodości i ten okres w swym życiu każdy chyba wspomina najchętniej, a z drugiej — bo przecież tam właśnie zakosztowałem latania. Może gdyby nie wojna latałbym dłużej i... — zastanowił się przez chwilę. — Zresztą, co by było gdyby... Nie warto już dziś roztrząsać.

— Ale warto — wtrąciłem — przypomnieć skrzydlate tradycje Podlasia, bo wielu o nich zdążyło zapomnieć.

— A to na pewno — zgodził się Marian Supernak.

Złom też może latać...

O Zygmuncie Przeorskim słyszałem wiele i to w samych superlatywach.

— Był taki pilot w Białej — informował ktoś — co w różnych zawodach startował. Przeorski się nazywał.

— Najwięcej o podlaskim lotnictwie, to mógłby powiedzieć Zygmunt Przeorski — zapewniał inny informator.

Nazwisko to dość często pojawia się także w przedwojennych czasopismach lotniczych, w zestawieniach wyników różnych imprez organizowanych przez aerokluby.

Zygmunt Przeorski. Jak go znaleźć? — zastanawiałem się. Z niemałym zdumieniem stwierdziłem, że jest najbliżej spośród dawnych pracowników Podlaskiej Wytwórni Samolotów i pilotów klubowych. Mieszka w... Białej!

Pierwsza próba nawiązania kontaktu nie powiodła się. Nikt nie odpowiedział na pukanie do drzwi. Napisałem list i po dwóch tygodniach otrzymałem odpowiedź:

...List dotarł do mnie dopiero przed paru dniami, gdyż dłuższy czas przebywałem na wsi. Bardzo



Pilot Zygmunt Przeorski

chętnie spełnię Pańskie życzenie, ale ze względu na mój wiek sprawa ta wymaga trochę czasu...

Poprosiłem adresata listu o spotkanie i zebranie posiadanych dokumentów dotyczących jego działalności lotniczej na Podlasiu.

...Proponuję, aby Pan cierpliwie poczekał do połowy października, po czym napiszę i umówimy się na spotkanie...

Proponowany termin mieścił się w okresie dwóch tygodni, a więc „uwzględniając wiek” ...był do przyjęcia. Zawiodłem się jednak srodze. Pan Przeorski bowiem napisał „do połowy października”, ale nie określił... którego roku! I tak minęły dwa lata!

Dwie wizyty jakie złożyłem mu w tym czasie w Serpelicach, dokąd się wyprowadził, nie pozwoliły na pełne odtworzenie jego skrzydlatej młodości, bo ciągle dokumenty nie były uporządkowane, a... „jeśli chodzi o daty, to przecież szkielet dziejów” — twierdził senior bialskich pilotów i nie godził się na żadne historyczne improvizacje.

Wreszcie z notatek poczynionych podczas tych rozmów oraz skrupulatnie wyselekcjonowanych przez niego materiałów archiwalnych, można było przystąpić do szkicowania sylwetki Zygmunta Przeorskiego.

— Jeśli to ma być chronologicznie — stwierdził — to urodziłem się 29 lipca 1908 roku w Lubaczowie, w województwie rzeszowskim. Maturę zrobiłem w Skierniewicach w 1926 roku i potem przez dwa lata studiowałem prawo na Uniwersytecie Warszawskim. Ale nie ukończyłem, bo nie pozwoliły mi warunki materialne. W sierpniu 1928 roku zostałem powołany do wojska, do Szkoły Podchorążych Rezerwy Artylerii.

Po pół roku poważna choroba wyeliminowała Zygmunta Przeorskiego z podchorążówki i z kategorią zdrowia „C” poszedł do cywila. W sierpniu 1930 roku udało mu się otrzymać pracę w Podlaskiej Wytwórni Samolotów, w charakterze pracownika umysłowego. Zainteresował się nie tylko samolotami, ale i lataniem. Tylko czy z taką kategorią zdrowia może być pilotem? Okazało się, że może. Został więc członkiem Klubu Lotniczego PWS, dookooptowano go nawet w skład zarządu i... zaczął latać. Najpierw w szkole szybowcowej w Bezmiechowej, gdzie spędził urlop wypoczynkowy w 1932 roku, zdobywając podkategorię A i B, a w następnym roku podwyższył szybowcowe kwalifikacje.

lifikacje do C. Tu odwrotnie niż w wojsku „C” miało diametralnie odmienną wartość.

— Po powrocie do Białej z takim przygotowaniem — wspominał — wystarczyły mi już tylko dwa miesiące szkolenia samolotowego, aby ukończyć kurs pilotażu na Hanriocie. Po pięćdziesięciu trzech lotach z instruktorem, starszym sierżantem Kazimierzem Korczakiem, poleciałem samodzielnie. Normalnie „surowy” kandydat woził się prawie dwa razy więcej.

Doświadczenie z Przeorskim skłoniło Klub Lotniczy PWS do upowszechnienia szkolenia najpierw na szybowcach, a dopiero potem na samolotach. Zorganizowano własną szkołę z dwoma szybowcami „Czajka”, którą prowadził jako instruktor Antoni Uszacki, zaś pomagali mu Zygmunt Przeorski i Franciszek Seremeł. Starty odbywały się częściowo na białskim lotnisku z użyciem samochodu do holowania, a częściowo przy pomocy gumowych lin wzlotowych na jedynym wzniesieniu odkrytym w okolicy Janowa Podlaskiego.

— W kwietniu 1935 roku — sprawdził w dokumentach — otrzymałem upoważnienie pilota turystycznego pierwszego stopnia nr T-241, a w trzy miesiące później legitymację nr 294 pilota sportowego i licencję międzynarodową FAI. Mając te dokumenty wystartowałem w sierpniu po raz pierwszy w zawodach ogólnopolskich. Był to trzydniowy rajd nawigacyjny „Bałtyk-Beskid”. Uważam, że odniosłem wówczas sukces, gdyż zająłem ósme miejsce, a wielu wytrawnych pilotów w ogóle zawodów nie ukończyło.

Zygmunt Przeorski wyliczył kolejno po sobie następujące imprezy lotnicze, w których brał udział aż do 1939 roku.

— A jeszcze zapomniałem powiedzieć — skory-

gował informację — że w listopadzie 1935 roku ożeniłem się. Miało to niewątpliwie dodatni wpływ na moją działalność lotniczą, gdyż żona lubiła lotnictwo i brała aktywny udział w życiu klubu. Często też przebywała na lotnisku i interesowała się wynikami mojego udziału w zawodach. A właśnie następnego roku startowałem w Krajowym Lotniczym Konkursie Turystycznym i w silnej obsadzie zająłem bardzo dobre piąte miejsce, z czego oboje cieszyliśmy się. Był to chyba mój największy sukces w całej karierze pilota. Odczułem to zresztą także w pracy zawodowej. Dyrekcja PWS zleciła mi jako zajęcie dodatkowe, odprowadzanie lotem, wyprodukowanych w wytwórni samolotów RWD-8, do jednostek wojskowych. Dotąd zajmował się tym wyłącznie pilot fabryczny.



Reprodukcja legitymacji członkowskiej Klubu Lotniczego PWS Zygmunta Przeorskiego

Zygmunt Przeorski powrócił do „wyliczanki” udziału w dalszych zawodach, rajdach, zlotach i innych imprezach lotniczych, w których uczestniczył. Nie sposób nawet wszystkie rejestrować, bo to niemal litania. A więc tylko te wygrane — Zlot do Gorlic i zwycięstwo w konkurencji techniki pilotażu podczas II Lotu Pomorskiego w Toruniu, w którym zresztą w ogólnej punktacji uplasował się na drugim miejscu.

W tym czasie pojawiła się nowa jego pasja: zapragnął mieć własny samolot!

— Na budowę samolotu — zaznaczył — to mnie nie było stać, ale upatrzyłem sobie jeden wycofany z eksploatacji, który stał w takim hangarze, gdzie gromadzono wszystkie skasowane płatowce. To był samolot zbudowany jeszcze w 1929—1930 roku, konstrukcji Ciołkosza i Uszackiego. Nosił oznaczenie PWS-52. Samolot z historią, bo najpierw startował na nim Franciszek Rutkowski w Challenge 1930, ale zawodów nie ukończył, a potem Lewoniewski szykował go do lotu naokoło świata lub przez Atlantyk. I też z tego nic nie wyszło. Dużo kosztowały przeróbki, a ostatecznie został zdyskwalifikowany przez Instytut Badań Technicznych Lotnictwa, jako nie nadający się do normalnej eksploatacji. W 1935 roku dykcja PWS poleciła go wyremontować licząc na to, że Ministerstwo Komunikacji zakupi go dla aeroklubu. Ale Instytut w dalszym ciągu nie wyrażał zgody na dopuszczenie „pewuesa” do lotów. Już wtedy planowałem nabycie go, aby według własnej koncepcji dokonać odpowiednich przeróbek. Musiałem jednak odczekać, aż przejdzie „burza” w dykcji, zdenerwowanej wyłożeniem znacznej kwoty na remont i nadal negatywną opinią specjalistów z Warszawy. Wreszcie w 1937 roku wiosną udało mi się przeprowadzić transakcję i na-



Samolot PWS-52 zakupiony przez Zygmunta Przeorskiego, po remoncie użytkowany przez niego dla celów sportowo-turystycznych

byłem PWS-52 jako złom. Cały czas byłem jednak przekonany, że ten „złom” też może latać.

Praca przy przebudowie samolotu pochłonięła Przeorskiemu wszystkie oszczędności i zajęła sporo czasu, ale decyzja co do jego użytkowania była... dwuznaczna. Instytut Badań Technicznych Lotnictwa obwarował ją mianowicie zastrzeżeniem, że latać samolotem może tylko sam właściciel.

— Miałem problem — wspominał — z oblataniem. Udało mi się wreszcie namówić jednego z pilotów fabrycznych, ale inni go postraszyli, że jak coś się stanie, to rodzina po nim nie otrzyma nawet odszkodowania. Podpowiedział mi wtedy, że przecież mam uprawnienia pilota, więc w świetle przepisów wszystko będzie w porządku jeśli sam dokonam oblatania. No i dokonałem. Wszystko było dobrze tylko płatowiec miał płaskie podejście do lądowania, a lotnisko w Białej nie należało do dużych. Ale latałem sobie zupełnie dobrze aż do wybuchu wojny. Drugiego września, na rozkaz mobili-

zacyjny odprowadziłem lotem mego PWS-52 do 6 Pułku Lotniczego we Lwowie i tam przekazałem lotnictwu wojskowemu.

W zawodach oczywiście startowałem na innych samolotach. Pamiętam ostatnią imprezę lotniczą, przeprowadzony na tydzień przed wybuchem wojny Zlot w Gdyni. Utrwalił mi się w pamięci, gdyż widziałem w Gdańsku wrogą i butną postawę Niemców. Tam już czułem powiew wojny. Leciąłem w drodze powrotnej z Rumii do Białej w nieszczerze-gólnym nastroju, bo na dodatek jeszcze panowała zła i męcząca pogoda. Ale najgorsze miało dopiero nadejść.

Mój rozmówca przestał mówić. Rozmyślał. O czym? Może o ostatnich lotach nad Białą, zanim niebo przysłoniły samoloty z czarnymi krzyżami na skrzydłach? Może o swoim PWS-52, którego już nigdy potem nie zobaczył i nie wie jaki los go spotkał? Z rzadka już dziś wraca do wspomnień.

— Latanie moje — powiedział z cicha — skończyło się wraz z wybuchem wojny. Podsumowałem kiedyś przeleciane kilometry, spędzone w powietrzu godziny. Wyszło czterdzieści sześć tysięcy kilometrów i trzysta siedemdziesiąt godzin, z tego połowa to udział w różnego rodzaju zawodach. Nie wiem, dużo to czy mało?



SPIS ROZDZIAŁÓW

Lotniowe preludium	5
Aerodynamik z Horoszek	14
Podlaskie skrzydła	22
Wzloty i upadki	33
Z jaskółką w godle	43
Bialskie orlęta	58
Na zagranicznych szlakach	67
Znaki i znaczki	78

Skrzydłaci podlasianie

Samoloty z patentem	91
Tropienie ideału	104
Talent i pasja	118
Najpierw był „Haroldek”	134
„Mewą” do Ankary	144
Od szybowca do bombowca	158
„Wilgą” pożegnałem lotnictwo	172
Pomiędzy Lubaczowem a Montrealem	180
Ciernista droga prototypu	189
Konstruktorzy w „Sanktuarium Nanda Devi”	199
„Ogary” poszły w... powietrze	210
Pilot herbu „Startnos”	219
Różne wcielenia bialskiego pilota	229
Złom też może latać...	237

Z serii MINIATURY LOTNICZE
nakładem rzeszowskiego Oddziału
Krajowej Agencji Wydawniczej
ukazały się:

Tadeusza Chwałczyka
BIESZCZADZKIE SZYBOWISKA (1982)

Tadeusza Daleckiego
BLISKIE I DALEKIE TRASY (1982)

Ryszarda Hryniewicza
IMPRESJE LOTNICZE (1983)

Bogusława Czajkowskiego
ŚMIERĆ MOŻE POCZEKAĆ (1984)

Stanisława Januszewskiego
LEONARDO ZE WZDOWA (1984)

Tadeusza Daleckiego
OPOWIEŚCI SPOD SKRZYDEŁ (1984)

Bolesława Gaczkowskiego
ATAKUJĘ TARANEM (1985)

Jerzego Popowa
ANTEK — KAMELEON (1985)

Zbigniewa Wawszczaka
BRACIA DZIAŁOWSCY (1985)

Józefa Szczypka
HALIFAXY NAD PŁONĄCĄ STOLICĄ
(1985)

W przygotowaniu są pozycje
z serii MINIATURY LOTNICZE

Juliana Woźniaka
M — JAK MIELEC

Kazimierza Sławińskiego
Z DZIEJÓW POLSKIEJ AERONAUTYKI
WOJSKOWEJ

Juliana Woźniaka
ORŁY Z ... PODKARPACIA

Zbigniewa Wawszczaka
W KABINIE „ŁOSIA”
i „WELLINGTONA”

Wacława Króla
POD NIEBEM TUNEZJI (II wyd.)

Bogdana Bartnikowskiego
BARDZO BLISKO ZIEMI

Zbigniewa Wawszczaka
Z BIAŁOCZERWONĄ SZACHOWNICĄ
NA SKRZYDŁACH

Tadeusza Chwałczyka
PIÓREM PO SKRZYDLE



RSW „Prasa—Książka—Ruch”

KRAJOWA AGENCJA WYDAWNICZA

Rzeszów, 1985

Wydanie I. Nakład 29 650 + 350 egz.

Ark. wyd. 8,0. Ark. druk. 10,3.

Skład, druk i oprawa:

Rzeszowskie Zakłady Graficzne,

Rzeszów, ul. Marchlewskiego 19.

Nr prod. KAW 19/82

Zam. 415/84 O-3-190

Cena zł 90.—

[...] Nadszedł wreszcie dzień 23 lipca 1932 roku, kiedy wyprowadzono „Żabusia-II” na murawę dęblńskiego lotniska. Kapitan Jach zajął miejsce w kabinie, jeszcze raz sprawdził działanie sterów, po czym na hak startowy zaczepiono gumowe liny wzlotowe. Przy ograniczonym naciągu nastąpił pierwszy start, a właściwie szurnięcie szybowca po ziemi. Po upewnieniu się, że stery działają prawidłowo i szybowiec zachowuje się właściwie, przystąpiono do wykonania kilku wzlotów na niewielkiej wysokości. Cudaczny bezogonowiec latał!...

Był więc „Żabus-II” nie tylko pierwszym polskim latającym skrzydłem o znacznej rozpiętości, ale jednocześnie pierwszym wzorem szybowca wyposażonego w hamulce aerodynamiczne!

ISSN 0239-8133

ISBN 83-03-00900-1



RSW „PRASA-KSIĄŻKA-RUCH”
KRAJOWA AGENCJA WYDAWNICZA
RZESZÓW, 1985 R.