

Aby uzmysłwić sobie znaczenie faktu, że pierwsze wzloty aerodyn, czyli maszyn latających cięższych od powietrza, odbyły się w Warszawie w latach 1909–1911, przypomnieć należy, w jakiej fazie rozwoju znajdowało się w tym czasie lotnictwo w Europie, a nawet w świecie.



« Samolot Voisen'a, jaki pod pilotami Lefebvre'em i Legagneux nie latał, a pod pilotami barona de Caters oderwał się po raz pierwszy od ziemi polskiej w Warszawie

# Pierwsze wzloty aerodyn na Polu Mokotowskim w latach 1909 – 1911

Ryszard WITKOWSKI

**« DZIŚ JEST POWSZECHNIE UZNAWANE, ŻE PIERWSZY STEROWANY LOT NAPĘDZANEJ AERODYNY Z CZŁOWIEKIEM NA POKŁADZIE BYŁ DZIEŁEM BRACI WILBURA I ORVILLE'A WRIGHTÓW Z USA, DOKONANYM 17 GRUDNIA 1903 ROKU NA PIASZCZYSTYCH DIUNACH KITTY HAWK W PÓŁNOCNEJ KAROLINIE.**

**Mało kto ma jednak świadomość** faktu, że to uznanie pierwszeństwa Wrightów nastąpiło dopiero w 1928 roku, w 25 lat po historycznym locie. Dopiero wtedy zakończony został w USA (ustawą Kongresu) dość zenujący spór na temat palmy pierw-

szeństwa, do której pretendował także wielki konkurent Wrightów, prof. Samuel Langley. Wtedy też dano wreszcie wiarę, że wszystkie inne, poprzedzające lot Wrightów próby, podejmowane m.in. zarówno przez Langleya w Ameryce, jak i Adera w Europie, były nieudane, nie stanowiąc w żaden sposób początku rozwoju lotnictwa silnikowego. Wstydlwym nieco dla Amerykanów następstwem sporu o to, „kto był pierwszy”, był fakt, że historyczny samolot Wrightów do 1948 roku był eksponatem przechowywanym w... Anglii (dziś stanowi ozdobę zbiorów Muzeum Lotnictwa Astronautyki w stolicy USA – Waszyngtonie).

W Europie pierwszy sterowany lot samolotu Alberta Santos-Dumonta, na dystansie aż... 240 metrów (Wright-

owie w USA wykonywali wtedy loty o długości ponad 30 km), odbył się we Francji, nad łakami koło Bagatelle w pobliżu Paryża, 23 października 1906 roku. Pierwszy europejski lot na odległość ponad jednego kilometra odbył się w Europie 13 stycznia 1908 roku (Henry Farman w Issy), a pierwszy lot z pasażerem – 28 marca 1908 roku. Przelot Louisa Bleriota przez Kanał La Manche 25 lipca 1909 roku był wy- czynem zapierającym dech w piersi. **Fakt więc, że w tym czasie odbyły się pierwsze pokazy lotów w Warszawie świadczy o zainteresowaniu społeczeństwa polskiego sprawami lotnictwa na bardzo wczesnym etapie jego rozwoju.**

Na demonstrację „latawca” (tak wówczas zwano samolot) konstrukcji Farmana-Voisina zaproszono do Warsza-



wy francuskiego „lotniarza” (czyli pilota) o nazwisku **Georges Legagneux**. Szeroko i od dawna reklamowany w prasie pokaz odbył się na terenie wyścigów konnych przy ul. Polnej **16 września 1909 roku** wieczorem, około godziny 19.00. Impreza miała charakter komercyjny, wejście na pokaz było płatne.

Samolot, z którym pojawił się w Warszawie Legagneux, był konstrukcji Voisina. Dysponujemy\*) jego dokładnym opisem:

„...Lotawiec ten składa się z dwu płaszczyzn nośnych nieco wypukłych ku górze, ku środkowej części których, na czterech beleczkach długich na 4 metry, przymocowany jest ogon dla zrównoważenia całego aparatu. Płaszczyzny, o wielkości każda 10 m x 2 m, posiadają szkielet drewniany, powleczony mocną tkaniną (w rodzaju płótna z jednej strony gumowanego) i między sobą usztywnione przez wiązanie z drzewa, drutu i osobnych klamer z aluminium. Cała powierzchnia płaszczyzn – 40 m.kw., ogona – 10,8 m.kw., czyli razem – 50,8 m.kw.

W środkowej części dolnej płaszczyzny ustawiony jest silnik, przed nim zaś – siedzenie dla lotniarza, przykryte z przodu ramą drewnianą, powleczoną pergaminem i formą swą przystosowaną do łatwiejszego rozcinania powietrza. W przedniej części tego „rozcinaacza” znajduje się walec i lewar od steru wysokościowego. W pudle ogona, na stożku pionowym (wewnątrz pustym) umocowany jest ster boczny, od którego dwa druty idą ku kołu sterowemu przed siedzeniem lotniarza; w środku koła umieszczony jest jeszcze lewar do kierowania sterem wysokościowym. Obracając koło w prawo lub w lewo będziemy zmieniać położenie steru; przyciągając zaś to koło ku sobie, lub je odpychając, będziemy ustawiali pod dowolnym kątem płaszczyzny steru wysokościowego. Trudność umiejętnego kierowania latawcem Voisina tkwi właśnie w tym kole sterowym, bardzo często potrzebującym jednoczesnego poruszenia wysokościowego i bocznego.

Silnik w tym latawcem przeważnie ustawiany jest 8-cylindrowy systemu „Antoinette” o sile 50 koni. Średnica śruby wynosi 2,3 metra, przy 1130 obrotach na minutę. (...) Waga silnika dosięga 80 kilogramów (...) i dla zrównoważenia jej niezbędnym było umieszczenie ogona. Lecz głównym przeznaczeniem ogona jest przeciwdziałanie pionowemu uderzeniu wiatru na płaszczyznę i ułożenie lotniarza w ten sposób biegu w kierunku prostym (...).

Woda do ochładzania cylindrów nalewana jest do ochładzacza pionowego, zrobionego z cienkich rurek metalowych, gdzie ją ochładza powietrze podczas biegu latawca. Zbiornik dla esencji, obliczony na 15-minutowy bieg latawca, umocowany jest na górnej płaszczyźnie nośnej nad siedzeniem lotniarza i za pomocą osobnej rurki metalowej jest połączony z silnikiem (...).

Wielką wadą latawca Voisina jest brak przyrządów specjalnych do utrzymania równowagi bocznej, chociaż poniekąd do tego mogą być użyte 4 pionowe przegródki płachtowe ustawione między obydwoma płaszczyznami nośnymi; przegródki te, przy nachyleniu się latawca w tę lub inną stronę, spełniają tę samą funkcję co i ogon przy podłużnym wahanu się aparatu. Strumienie powietrza przechodzące między płaszczyznami są tym czynnikiem, który zmusza aparat do równowagi, ustawicznie przywracając mu położenie pierwotne...”



« Mapa Pola Mokotowskiego w 1909 r.



« Etich w Aviacie

## Wieści z lotnisk

### GRUPA LOTOS NA LOTNISKU

Przedstawiciele Portu Lotniczego w Gdańsku im. Lecha Wałęsy i Grupy Lotos SA podpisali w marcu list intencyjny dotyczący nawiązania współpracy w zakresie zaopatrywania w paliwo, smary oraz inne materiały techniczne operujących na gdańskim lotnisku przewoźników. Postanowienia zawarte w liście intencyjnym pozwolą na wybudowanie na gdańskim lotnisku lotniczej bazy paliwowej. Ma to się przyczynić do zwiększenia konkurencji wśród dostawców paliw na gdańskim lotnisku, a tym samym ma wzrosnąć atrakcyjność lokalnego lotniska jako bazy połączeń dla tanich przewoźników. W Gdańsku swoją bazę ma już węgierski „Wizz Air”. Są szanse, że nad morzem pojawi się również „Ryanair”.

### NOWA WIEŻA W LUBLINKU

Agencja Ruchu Lotniczego zapowiedziała wybudowanie do 2009 roku na Lotnisku Łódź (Lublink) nowej wieży kontroli lotów. Przedstawiciele ARL byli już w Łodzi i zaakceptowali lokalizację wieży. Teraz rozpoczęły się procedury administracyjne (projekt, przetarg na wykonawcę, pozwolenie na budowę itp.). Nowa wieża ma mieć 30 metrów wysokości. Planowany koszt inwestycji to około 20 mln zł – całość ma być sfinansowana ze środków nowo powstałej Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

### SZYNOBUSEM BLIŻEJ

Przedstawiciele władz lotniska krakowskiego poinformowali, iż przez pierwsze osiem miesięcy funkcjonowania połączenia szynowego do Balic skorzystało z niego ponad 250 tys. pasażerów. Oznacza to, iż z szynobusu korzysta około 15 proc. pasażerów udających się na lub z lotniska. Czas jazdy pociągu kursującego pomiędzy Dworcem Głównym w Krakowie a lotniskiem Balice wynosi 15 minut. Koszt przejazdu to 3,80 zł (bilety można kupić w szynobusie). Na lotnisku przystanek kolejki znajduje się około 200 m od terminalu pasażerskiego, tę odległość można pokonać pieszo lub skorzystać z bezpłatnego wahadłowego połączenia autobusem MPK.

### W LUBUSKIM PLANUJĄ...

Plan rozwoju województwa lubuskiego przyjęty na lata 2007 – 2013 przewiduje rozwój lotnisk w Babimście i Przylepie oraz budowę nowego lotniska w Wojcieszycach niedaleko Gorzowa Wielkopolskiego.



Jeszcze przed praktyczną demonstracją w prasie warszawskiej opisano aparat Legagneux jako „nadzwyczaj elegancki i wytworny, którego dwie białe, czystutkie płaszczyzny nośne błyszcząły w słońcu wieczornym olśniewającym blaskiem przepięknych klamek aluminiowych i mimowoli zwracały na siebie oczy niewtajemniczonego tłumu”.

Niestety, pierwsza demonstracja „latawca” licznie zgromadzoną publiczność rozczarowała. Pilotowana przez Legagneux maszyna próbę lotu podejmowała dwukrotnie, ale za każdym razem wznosiła się zaledwie na kilka metrów i po przelecie w powietrzu zaledwie 100–150 metrów opadała na ziemię. Były to więc bardziej „podskoki” niż loty. Nic więc dziwnego, że wśród niezadowolonych widzów słychać było gwizdy, krzyki i wołania o zwrot pieniędzy.

Aby zatrzeć złe wrażenie z pierwszego dnia pokazu „latawca” organizatorzy zaprosili wszystkich widzów na nową próbę **17 września** o godzinie 16.00. Przy wejściu na teren wyścigów wystarczyło okazać połowę biletu z dnia poprzedniego. Tym razem pokaz, choć rozpoczęty z opóźnieniem, udał się dużo lepiej niż dnia poprzedniego. Przyczyniło się do tego m.in. to, że dla umożliwienia „lotniarzowi” bezpiecznego lotu po dłuższej trasie rozebrano część ogrodzenia toru wyścigów konnych. Przez powstały otwór „latawiec” został przeniesiony na rękach na odległość około 1500 metrów od trybun dla publiczności i stamtąd pilot rozpoczął o 17.20 start.

Świadek tego lotu, który trwał dość długo, bo 1 minutę i 15 sekund, tak go opisał:

„...p. Legagneux, po wybraniu miejsca odpowiedniego i ustawieniu latawca przeciw wiatru, siadł na siedzenie, jeszcze raz sprawdził wszystkie śruby i krany i obejrawszy uważnie silnik puścił go w ruch i otworzył ochładzacz.

Zanim śruba nie rozwinęła całkowitej szybkości, trzeba było w ciągu kilku sekund przytrzymać latawiec na miejscu. Prąd powietrza, rozbijanego śrubą, był tak silny, że stojącym bliżej latawca osobom pozrywał czapki, zaś bluzy żołnierskie wydeły się

« Samolot „Aviatic” z motorem „Argus” był wykazywany w Tow. Aviata w Warszawie



w ogromne bąble... Lecz oto już śruba obraca się z szaloną szybkością, wytwarzając dokoła siebie istną wichurę...

Pudło ogonu nieco podniosło się do góry i o g. 5 m. 20 Legagneux daje znak ręką, ażeby puszczono latawiec, który przez kilka sekund biegnie po polu z ogromną szybkością... jeszcze chwila i cała masa drzewa i żelaza, ważąca wraz z lotniarzem przeszło 40 pudów, płynnie i spokojnie wyfruwa w powietrze na wysokość kilku sążni i płynie w nim niby ptak dziwny! Nie wierzyło się, by to było możliwe, aby 40 pudów pofrunęło w powietrze jak piórko bez pomocy wodoru...

A jednak tak było: ciężar 40 pudowy szybował w powietrzu niby ptak czarodziejski...”

Wyjaśnić należy, że podziw autora tej relacji dla uniesienia w powietrze 40 pudów, dotyczył masy 655 kilogramów. W drugim locie „lotniarz” Legagneux utrzymał się w powietrzu 35,4 sekun-

dy, w trzecim zaś 1 minutę i 27,2 sekundy. Łącznie więc 17 września 1909 roku publiczność warszawska mogła podziwiać „latawiec” w powietrzu przez niewiele dłużej niż 3 minuty. Nie wszystkich to zadowoliło, część publiczności głośno domagała się zwrotu pieniędzy. W prasie jednak przeważały opinie pozytywne. 17 września 1909 roku uznano „... za dzień triumfu nauki europejskiej, wiedzy i żmudnej a ciężkiej pracy kilku pokoleń rąk ludzkich...” i stwierdzono, że „... Dnia tego myśli ludzka świeciła nad Wisłą zwycięstwo swe nad upartym żywiołem powietrznym!...”

Legagneux, rozgrzany powodzeniem poprzedniego dnia, po raz trzeci dokonał pokazu lotu **18 września 1909 roku**, tym razem przed obliczem rosyjskiego generał-gubernatora warszawskiego. Lot był bardzo udany: trwał ponad 3 minuty, „latawiec” zatoczył nawet jedno koło i przeleciał odległość 3,5 kilometra.

W niecałe dwa miesiące później demonstracje lotu „latawca”, również na terenie toru wyścigów konnych na Polu Mokotowskim, podjął arystokrata belgijski, baron de Caters. 15 listopada 1909 roku, w bardzo niekorzystnych warunkach pogodowych – prószył śnieg, ziemia była rozmiękła – przed licznie zgromadzoną publicznością „lotniarz” latał na wysokości 45 metrów przez ponad 3 minuty. Uniesienie się w powietrze udało się dopiero przy szóstej próbie rozbiegu. Następnego dnia, **16 listopada**, pogoda również nie sprzyjała lotom „latawca” de Catersa oderwał się od ziemi również dopiero po trzech nieudanych próbach rozbiegu po rozmołkłym, miękkim torze, a przy lądowaniu, w następstwie kolizji z drewnianym parkanem otaczającym tor wyścigów, uległ ciężkiemu uszkodzeniu.

« Początki lotnictwa pasażerskiego – Polskie Linie Lotnicze Aerolot. Junkers F-13 nad Polem Mokotowskim w Warszawie



« Uroczyste przekazanie 127 samolotów przez LOPP aeroklubom, wrzesień 1937 r. w Warszawie





Następne pokazowe loty w Warszawie, również niezbyt udane, odbyły się **wiosną 1910 roku**. Rozpoczął je francuski lotnik Guyot, który w kwietniu zjawił się w Warszawie z jednopłatowcem konstrukcji Bleriot. Podczas pierwszego lotu, na wysokości 10 metrów, zawiódł nagle silnik i Guyot lądując przymusowo bez napędu rozbił kompletnie



« XXIII zawody balonów wołnych o puchar Gordona Bennetta

maszynę. Lepiej powiodło się innemu Francuzowi, **Michelowi Grandowi**, który pomyślnego wlotu dokonał w maju 1910 roku nie na Polu Mokotowskim, ale na łąkach siekierskich.

Demonstracje lotów z roku poprzedniego i bieżącego spowodowały ogromny wzrost zainteresowania lotnictwem. Aby je zaspokoić, postanowiono, z inicjatywy księcia Stanisława Lubomirskiego, zorganizować coś więcej niż komercyjne pokazy, a mianowicie imprezę nazwaną „Dniami awiacyjnymi”. Zaproszono na nią do Warszawy wielu głośnych „lotniarzy”, m.in. znanych już w Warszawie de Catersa i Granda oraz Tycka, Gorrissena, Barrierę, Utockina i pilotów polskich, którzy nauczyli się latać w Rosji, **Jana Supniewskiego** i **Grzegorza Piotrowskiego**. W czasie „Dni awiacyjnych” odbyły się pierwsze w Warszawie zawody, nazwane „Warszawskimi konkursami lotniczymi”. Impreza była pasmem sukcesów świetnego pilota, Utockina, najdłuższy jego lot trwał 1 godzinę i 2 minuty. Wielokrotnie zabierał pasażerów, m.in. słynną aktorkę Marię Mrozińską. Piloci polscy mieli osiągnięcia znacznie skromniejsze. Piotrowski latał aż... 7 sekund, a Supniewski 25 minuty – ale za to na największej wysokości w całym konkursie, 80 metrów, co zapewniło mu nagrodę 500 franków.

W następnym roku, 1911, odbyły się w Warszawie dalsze popisy lotnicze, tym razem w wykonaniu przede wszystkim pilotów-Polaków. 17 czerwca efektowny pokaz dał **Henryk Segno**, kierownik szkoły lotniczej Warszawskiego Towarzystwa Lotniczego „Awiata”, który latał na „latawcu” Aviatik z 50-konnym silnikiem Argus, sam i z pasażerami.

W popisach lotniczych 1911 roku wziął też udział słynny już wówczas lotnik polski, **Michał hr. Scipio del Campo**. On to był pierwszym, który na wysokości 400 metrów wykonał kilkunastominutowy lot nad Warszawą, budząc ogromny entuzjazm mieszkańców. Z okazji tego pierwszego lotu nad Warszawą fachowy miesięcznik „Lotnik i Automobilista” wydał dodatek nadzwyczajny, w którym napisano:

„... **Nareszcie Warszawa przekonała się, że ludzie latają. Otóż wczoraj (13 sierpnia) wieczorem koło godziny 7-ej ukazał się nad miastem naszym ogromny ptak, który płynął wysoko w przestworzach ponad domami, ulicami i placami.**

**Tym ptakiem fantastycznym był pan Scipio del Campo.**

**Wzniósł się on na lotnisku i niespodziewanie dla wszystkich, po kilku efektownych ewolucjach, znikł z oczu zdziwionych widzów.**

**Wśród publiczności powstał entuzjazm nie do opisania. Z zachwytem i niepokojem zarazem oczekiwano powrotu śmiałego lotnika. Wreszcie po kilkunastu minutach wrócił na lotnisko i wylądował w miejscu, gdzie się wznosił.**

**Hrabia Scipio leciał na wysokości 400 – 500 metrów w przeciągu 17 minut. Z lotniska popłynął ponad dzielnicą Mokotowską, Nowym Światem ku Wiśle. Zakreśliwszy wielki łuk w powietrzu powrócił Placem Teatralnym, ulicą Leszno, Marszałkowską na lotnisko. Na ulicach Warszawy lot ten zrobił ogromne wrażenie...”**

W latach następnych, jeszcze przed wybuchem w 1914 roku Wielkiej Wojny, latano w Warszawie, na Polu Mokotowskim, wielokrotnie. Historia tych lotów wykracza jednak poza tematykę niniejszego referatu. «

**Ryszard Witkowski**

## Wieści z lotnisk

**NOWY SZEF WE WROCŁAWIU.** Dariusz Kuś, zastąpił Andrzeja Ogrodnika na stanowisku prezesa Portu Lotniczego Wrocław Starachowice. Nowo wybrany szef wrocławskiego lotniska jest menedżerem z doświadczeniem w sektorze bankowym. Na stanowisko wiceprezesa został wybrany dotychczasowy szef marketingu portu – Jarosław Sztucki, który zastąpił Leszka Karwowskiego.

## TERMINAL JESZCZE NIE TERAZ

Zaplanowane na 30 kwietnia otwarcie nowej hali odletów w terminalu 2 na warszawskim Okęcu nie doszło do skutku. Zdaniem przedstawicieli Przedsiębiorstwa Portu Lotniczego (PPL) winę za opóźnienie ponosi wykonawca robót budowlanych – konsorcjum Ferrovial Agroman, Budimex i Studio Lamela, które nie ukończyło na czas wieży, z której kontroluje się płytę lotniska. Z kolei Krzysztof Kozioł, rzecznik wspomnianego konsorcjum odpowiedzialnością za nieoddanie terminalu na czas obarcza PPL, które zbyt późno wybrało firmy, mające urządzić sklepy i kawiarnie. O tym, że PPL zwleka z wyborem najemców lokali, „Gazeta Wyborcza” pisała już w styczniu. Okazało się, że Piotr Nalej, dyrektor pionu handlowego, przez rok nie potrafił podpisać umów z firmami, które będą prowadzić punkty usługowe. Udało się to dopiero w marcu. W tej chwili nie wiadomo, kiedy nowy terminal zostanie oddany do użytku.

## BAA INWESTUJE

Konsorcjum British Airports Authority (BAA) zamierza zainwestować w ciągu 11 lat 9,3 miliarda funtów w rozwój londyńskich lotnisk (Heathrow, Gatwick i Stansted) – poinformował pod koniec ubiegłego miesiąca przedstawiciel władz firmy. Rozwój lotnisk jest konieczny ze względu na stale zwiększającą się liczbę odprawianych pasażerów (blisko 3 proc. rocznie). Największe londyńskie lotnisko – Heathrow – z trudem daje sobie obecnie radę z obsługą podróżnych. Zaprojektowane na 48 milionów pasażerów, obecnie przyjmuje 68 milionów podróżnych rocznie. BAA realizuje na Heathrow budowę nowego terminalu numer 5 (koszt inwestycji wynosi 4,2 miliarda funtów), który ma być przekazany do użytku w marcu przyszłego roku. BAA kontroluje 90 proc. ruchu lotniczego w południowo-wschodniej Anglii. W 2006 r. konsorcjum zostało przejęte przez hiszpańskiego potentata budowlanego – grupę Ferrovial.

\* Wacław Abramowski, op. cit.

\*\* Dodatek nadzwyczajny miesięcznika „Lotnik i Automobilista” z 14 sierpnia 1911 roku.