

# Recenzja książki-wywiadu Andrzeja Mrocza pt. Konstruktor. 26 rozmów z Andrzejem Frydrychewiczem

Jakub Marszałkiewicz

Akademia im. Jakuba Paradyża w Gorzowie Wielkopolskim

Publikacja ta stanowi zbiór 26 wywiadów z jednym z najbardziej znanych polskich konstruktorów lotniczych Andrzejem Frydrychewiczem [1, 2]. Dziełem jego zespołu jest m.in. samolot szkolny PZL-130 Orlik, który obecnie służy do szkolenia podchorążych na potrzeby polskiego lotnictwa wojskowego. Orlik został oblatany w 1984 r. (wersja tłokowa), a wersja o napędzie turbośmigłowym jest eksploatowana do dziś. W latach 1992–2002 zbudowano około 50 egzemplarzy Orlika w różnych wersjach. Jest to ostatni samolot spod znaku PZL, który trafił do produkcji.

Więcej samolotów z logiem PZL już nie będzie, gdyż nowi właściciele dawnych Państwowych Zakładów Lotniczych nie przewidują tworzenia tam kolejnych projektów całych samolotów, aczkolwiek polscy inżynierowie są przez nich angażowani do projektowania niektórych komponentów [3, 4]. Andrzej Frydrychewicz uważa, że zakład PZL Okęcie przy odpowiednim zarządzaniu mógł przetrwać jako niezależny podmiot polski [1, s. 351–355]. Został ostatecznie sprzedany w 2001 r. hiszpańskiej korporacji EADS CASA za kilkanaście samolotów transportowych CASA C-295M (w 2002 r. zmieniono nazwę zakładu na EADS PZL „Warszawa Okęcie” Spółka Akcyjna, następnie, wraz z EADS CASA, spółka ta weszła w skład grupy Airbus Military). W treści książki mocno wybrzmiewa troska o dobro polskich skrzydeł, a nawet rozczarowanie spowodowane nastawieniem polityki III RP wobec przemysłu, zwłaszcza lotniczego. W jednym z wywiadów Andrzej Frydrychewicz przyznaje wprost: „Nigdy by mi do głowy nie przyszło, że Polska po odzyskaniu suwerenności zostanie ogołociona z przemysłu, także lotniczego...” [2]. Podobne zarzuty można stawiać w odniesieniu do wielu innych dziedzin życia i gospodarki. Na podobnej zasadzie można postawić pytanie, czy ktokolwiek się spodziewał, że po odejściu PRL nastąpi znaczny upadek poziomu polskiego szkolnictwa i nauki. Istniało w Polsce przekonanie, że to, co było dobre, dobrym pozostanie, a po długo wyczekiwanym i słusznym upadku komuny jedynie poprawimy to co, było złe.

Frydrychewicz ciekawie przedstawia także założenia i losy prowadzonego w latach 90. pod jego kierownictwem programu lekkiego samolotu szturmowego PZL-230 Skorpion. Program ten z reguły jest oceniany bardzo krytycznie lub wręcz jest wyśmiewany. Autorzy różnych publikacji często zarzucają zakładom PZL, że program Skorpion był nierealną mrzonką, marnowaniem czasu i pieniędzy podatników. Argumentują to faktem, że polski przemysł nie był w stanie samodzielnie produkować samolotu w tak zaawansowanej technologii. Inżynier Frydrychewicz podaje



Ryc. 1. Okładka książki

Źródło: [1]

jednak, że zespół konstrukcyjny doskonale zdawał sobie sprawę z naszych ograniczeń, zaś Skorpion nigdy nie miał być całkowicie polski. Jego twórcy zakładali, że te elementy, których nie dałoby się wyprodukować w naszym kraju, byłyby kupowane za granicą. W zasadzie zakłady PZL miały być głównie koordynatorem programu, zdecydowana zaś większość podzespołów pochodziłaby od firm zachodnich.

Zakładano przy tym dobrą wolę zagranicznych kooperantów oraz brak ograniczeń politycznych we współpracy z nimi. W takiej postaci Skorpion jako projekt *de facto* międzynarodowy (choć kierowany przez PZL) miał szansę powodzenia. W połowie lat 90. zdecydowano jednak o jego zamknięciu. Warto podkreślić także, jakie miało być przeznaczenie Skorpiona. W założeniu miał to być samo-



**Ryc. 2. Prototyp samolotu myśliwskiego PZL P.1 zaprojektowany przez Zygmunta Puławskiego (1928 r.) oraz zaprojektowany pod kierownictwem inż. Andrzeja Frydrychewicza samolot szkolno-treningowy PZL-130 Orlik, którego pierwszy prototyp oblatano w 1984 r. (produkowany w latach 1992–2002), czyli pierwszy i ostatni samolot zaprojektowany i zbudowany w zakładach PZL**

Źródło: [3, 4]

lot głównie przeciwpancerny. Za największe potencjalne zagrożenie militarne dla Polski uważano znaczne liczebnie siły pancerne niektórych państw byłego ZSRR, z Rosją na czele. Zakładano, że w hipotetycznym konflikcie może się ich w krótkim czasie znaleźć na terenie Polski nawet kilkaset. W założeniu Skorpion miał być w stanie niszczyć kilka czołgów oraz ewentualnie śmigłowców podczas jednego lotu, a także miał mieć możliwość operowania na niskich wysokościach przy dużej manewrowości [5]. Przewidywano, że cena Skorpiona będzie o wiele niższa od cen typowych samolotów bojowych produkcji zachodniej, więc w założeniu samolotów PZL-230 można by zakupić wiele, niwelując w ten sposób w dużej mierze przewagę liczebną wojsk pancernych potencjalnego przeciwnika. Skorpion miał przenosić zarówno standardowe uzbrojenie produkcji radzieckiej, jak i zachodniej, w tym pociski przeciwpancerne AGM-65 Maverick oraz AGM-114 Hellfire, które zniszczyły setki irackich czołgów podczas operacji „Pustynna burza”

w 1991 r. Skorpion miał więc pełnić funkcję podobną do tej, jaką dziś coraz częściej przypisuje się dronom z głowicami przeciwpancernymi, które powinny być produkowane masowo i móc dzięki temu niszczyć liczne pojazdy przeciwnika w krótkim czasie.

Frydrychewicz część swoich wypowiedzi poświęca także dronom. Opisuje kilka ciekawych projektów realizowanych przez polskie ośrodki. Podkreśla wielokrotnie, że za każdym razem, gdy polskie zakłady proponowały opracowanie tego typu statków powietrznych, nie spotykało się to z poważniejszym zainteresowaniem naszych decydentów. Jako przykład podaje m.in., że MON zakupił (w latach 2005–2006) izraelskie drony Aeronautics Orbiter, mimo iż bardzo podobne maszyny były wtedy oferowane przez Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych w Warszawie. Frydrychewicz podejrzewa wręcz, że Orbiter może być w dużym stopniu wzorowany na polskiej konstrukcji z ITWL, aczkolwiek nie ma na to żadnych dowodów [1, s. 129–130]. Ponadto inżynier stwierdził: „Bo



Ryc. 3. Jedyna zbudowana makietka samolotu PZL-230 Skorpion w hangarze Wojskowej Akademii Technicznej na lotnisku Bemowo w Warszawie

Źródło: [5]

tak naprawdę ani polskie wojsko, ani polski rząd nie są zainteresowani rozwojem polskich samolotów bezzałogowych...” [1, s. 130] (pod tym względem w ciągu ostatnich lat sytuacja się poprawiła – patrz drony firmy WB itp.), dodając, że rozwój polskiego przemysłu lotniczego w ogólności został w latach 90. wstrzymany głównie z powodów politycznych, a nie finansowych. Podaje też, że zachodni inwestorzy zainteresowani sprzedażą samolotów PZL za granicą bywali wręcz traktowani przez polskich decydentów „poniżająco i niepoważnie” [1, s. 103]. Podaje przy tym przykłady możliwych dostaw dużej liczby polskich statków powietrznych do Ameryki Południowej oraz na Bliski Wschód, które z niejasnych powodów nie doszły do skutku. Za najbliższą powodzenia uważa planowaną dostawę około 100 samolotów PZL-130 Orlik dla sił powietrznych Izraela oraz RPA około roku 1990. Piloci z obydwu tych państw odbyli serię lotów próbnych na Orliku, zarówno w Warszawie, jak i w Izraelu. Byli z tego samolotu zadowoleni, lecz do zakupu ostatecznie nie doszło. Andrzej Frydrychewicz wyjaśnia to w sposób następujący: „Izraelczycy i ci z RPA postawili jednak taki sam warunek: rząd Polski musi im zagwarantować, że fabryka, która wyprodukuje dla nich samoloty, będzie istniała i produkowała samoloty przez kolejne 20 lat. [...] Rząd polski, który w tej dziedzinie reprezentowała pani minister Henryka Bochniarz, nie chciał dać gwarancji co do dalszego istnienia PZL Okęcie, a pani Bochniarz, pytana wtedy w telewizji o swoją rolę jako ministra, odpowiedziała, że jeżeli chodzi o handel, to jej rola jest dla niej zrozumiała, a jeżeli chodzi o przemysł państwowy, to chodzi o to, aby dać mu godnie umrzeć” [1, s. 105]. Personel zakładów PZL w całym kraju był wtedy bardzo zawiedziony takimi wypowiedziami i decyzjami. Tym bardziej, że w 1991 roku rząd zakupił dwa amerykańskie śmigłowce Bell 412 dla 36. Specjalnego Pułku Lotnictwa Transporto-

wego w Warszawie, mimo iż zakłady PZL w Świdniku oferowały także odpowiednio wyposażoną odmianę śmigłowca W-3 Sokół. Były to czasy, gdy w wielu polskich zakładach brakowało nawet na prąd i zaległe pensje dla pracowników, a taki zakup pozwoliłby zakładom PZL w Świdniku chociaż na wypłatę kilku zaległych wynagrodzeń.

Książka zawiera wiele ciekawych ilustracji, w tym osobiste rysunki koncepcyjne inżyniera Frydrychewicza. Mogą one być nie tylko zajmującym materiałem dla osób interesujących się lotnictwem, ale także inspiracją dla designerów (projektantów wzornictwa przemysłowego), gdyż stanowią przykład rozwoju koncepcji planowanego produktu.

W zasadzie to podczas czytania książki natrafiłem tylko na jeden irytujący element, aczkolwiek dotyczy on redakcji, a nie Autora. Chodzi o dość częste podawanie nazw samolotów od małej litery. Taki zapis jest wprawdzie zgodny z metodyką zapisu języka polskiego, lecz w fachowej prasie i literaturze technicznej oraz lotniczej nazwy statków powietrznych (podobnie jak statków morskich czy pojazdów) zawsze pisze się dużą literą (np. I-22 Iryda, a nie iryda, Orlik, a nie orlik itp.). Zapytałem o to w korespondencji Autora książki. Odpisał, że rozumie problem, ale redakcja uparła się, że tak ma zostać. Również ja jako autor publikacji kilka razy startem się z redaktorami w sprawie zapisu nazw samolotów. Zwyczaj pisania nazw statków powietrznych i pojazdów dużymi literami w prasie branżowej powstał w Polsce już przed wojną, występuje powszechnie w publikacjach zagranicznych i nic nie wskazuje, byśmy mieli przestać go stosować (bez względu na to, co mówią oficjalne zasady pisowni języka polskiego, które jak widać, niekiedy nie nadążają za rzeczywistością – aczkolwiek niedawno wprowadzono w oficjalnej pisowni języka polskiego pewne uaktualnienia).

Reasumując, książka ta zawiera bardzo dużo unikalnej wiedzy zarówno z zakresu techniki lotniczej, jak i realiów, w jakich funkcjonował polski przemysł lotniczy na przełomie XX i XXI wieku. Wiele zawartych tam też jest aktualnych do dziś. Z przeprowadzonych przez autora wywiadów wybrzmiewa ogromna lotnicza pasja, patriotyzm, troska o polski przemysł, ale też ogromny żal i zawód. Inżynier Frydrychewicz przedstawia nam także szereg swoich późniejszych projektów i prototypów, które niestety w zdecydowanej większości nie mają praktycznie żadnych szans na poważną realizację i pozostają jedynie tematem akademickich rozważań. Oczywiście w niniejszej recenzji opisano tylko kilka wybranych zagadnień z tej niezwykle interesującej książki. Serdecznie polecam ją każdemu pasjonatowi lotnictwa i nie tylko.

Na koniec mogę dodać jeszcze pewne własne przemyślenia. W latach 90. jako nastolatek pasjonujący się lotnictwem z zainteresowaniem czytałem całą polską prasę lotniczą. To, co pamiętam z tamtych czasów, to obecny na łamach prasy ogromny entuzjazm wobec potencjalnych możliwości polskiego przemysłu lotniczego i ogólnie naszego lotnictwa. W artykułach w ówczesnej prasie z dumą opisywano nowe polskie projekty i prototypy. Kibicowaliśmy Irydzie, Skorpionowi, projektom rozwojowym Sokoła i Bryzy, a także innym konstrukcjom. Wtedy naprawdę wierzyliśmy, że polski przemysł lotniczy z PZL na czele wkrótce znajdzie się w europejskiej czołówce, a nowe polskie konstrukcje będą cenione i kupowane na całym świecie. Hasło: „Silne lotnictwo to silna Polska” pojawiało się w prasie i nie wywoływało uśmiechów politowania.

O „patologii transformacji” – celowo cytuję tu dzieło profesora Witolda Kieżuna o takim tytule [6] – ani o liczn

nych ograniczeniach politycznych w naszym kraju nie miałem jeszcze pojęcia. Trudno jest jednoznacznie ocenić, czy prywatyzacja zakładów PZL była konieczna i czy musiała odbywać się na takich, a nie innych zasadach. Każde rozwiązanie ma wady i zalety. Warto jednak zapoznać się ze wspomnieniami świadków tamtych wydarzeń. Warto porównać wspomnienia inżyniera Frydrychewicza także z literaturą opisującą realia polskiej gospodarki lat 90., jak choćby wspomniana publikacja prof. Kieżuna czy *Czarna księga prywatyzacji 1988–1994, czyli jak likwidowano przemysł Ryszarda Ślązaka* [7]. Ostateczną ocenę pozostawiam do indywidualnej oceny Czytelników.

## Bibliografia

- [1] Mroczek, A. A. (2016). *Konstruktor. 26 rozmów z Andrzejem Frydrychewiczem*. Wydawnictwo Galaktyka.
- [2] Wydawnictwo Galaktyka. (2016, October 4). *Konstruktor. 26 rozmów z Andrzejem Frydrychewiczem*. <https://www.galaktyka.com.pl/inne/konstruktor-26-rozmow-z-andrzejem-frydrychewiczem-1#dane>
- [3] PZL-130 Orlik. (2024, October 2). In *Wikipedia*. [https://pl.wikipedia.org/wiki/PZL-130\\_Orlik](https://pl.wikipedia.org/wiki/PZL-130_Orlik)
- [4] PZL P.1. (2024, October 2). In *Wikipedia*. [https://pl.wikipedia.org/wiki/PZL\\_P.1](https://pl.wikipedia.org/wiki/PZL_P.1)
- [5] PZL-230 Skorpion. (2024, October 2). In *Wikipedia*. [https://pl.wikipedia.org/wiki/PZL-230\\_Skorpion](https://pl.wikipedia.org/wiki/PZL-230_Skorpion)
- [6] Kieżun, W. (2013). *Patologia transformacji*. Wydawnictwo Poltext.
- [7] Ślązak, R. (2016). *Czarna księga prywatyzacji 1988–1994, czyli jak likwidowano przemysł*. Wydawnictwo Wektory.



**PZL I-22 Iryda, czyli wielka niespełniona nadzieja polskiego przemysłu lotniczego lat 90. Do dziś toczą się spory, kto odpowiada za upadek tego programu oraz czy jego losy mogły potoczyć się inaczej. Nie jesteśmy w stanie odpowiedzieć na te pytania, lecz Iryda jest dla pasjonatów polskiego lotnictwa symbolem czasów, o których pisze A. Mroczek w swojej książce-wywiadzie z inż. Frydrychewiczem**

Źródło: [https://pl.m.wikipedia.org/wiki/PZL\\_I-22\\_Iryda](https://pl.m.wikipedia.org/wiki/PZL_I-22_Iryda)