

Czasopismo „Lotnik i Automobilista” (1911–1914) – prekursor popularyzacji lotnictwa w Polsce

Konrad Pylak

Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości i Administracji w Lublinie
Politechnika Lubelska

Streszczenie

W artykule zaprezentowano pierwszy polski periodyk zajmujący się profesjonalnie popularyzacją lotnictwa i związanej z nim problematyki. Okres kilku lat przed I wojną światową, w którym działało czasopismo, to czas początków rozwoju lotnictwa, tworzenia technicznych podstaw tej dziedziny. Był to zarazem czas powstawania grup i organizacji miłośników nowego rodzaju lokomocji, podobnie jak było nieco wcześniej z automobilizmem. Stąd połączenie obu tych dziedzin w jednym medium. Przeprowadzono obszerny przegląd i omówiono wybrane publikacje, aby przybliżyć obszar zainteresowań oraz podejście i styl redakcji pisma. Podkreślono rolę Zygmunta Deklera – twórcy i redaktora prowadzącego czasopisma do wybuchu wojny.

Słowa kluczowe: „Lotnik i Automobilista”, historia prasy technicznej, czasopisma lotnicze, historia lotnictwa, popularyzacja lotnictwa, Związek Awiatoryczny, Zygmunt Dekler

Wstęp

To już trzeci rok edycji wznowionego po trzydziestu latach czasopisma „Technika Lotnicza i Astronautyczna”. Jak dowiadujemy się z tekstów redaktora oraz dra Andrzeja Glassa, historia pisma sięga roku 1932. Oczywiście, „Technika” nie była pierwszym czasopismem lotniczym w Polsce. Oczywiście, „Technika” nie była pierwszym czasopismem lotniczym w Polsce. Pierwszeństwem szczyli się tu „Skrzydłata Polska”, wydawana od 1930 r. W artykule chcemy pokazać jednak, że właściwym prekursorem tematyki lotniczej na ziemiach polskich był miesięcznik „Lotnik i Automobilista” (dalej w tekście: „Lotnik”), wychodzący w latach 1911–1914 w Warszawie. Powinniśmy nawiązywać do tej tradycji i szczylić się możliwością kontynuacji 110-letniej historii towarzyszenia rozwojowi lotnictwa w Polsce.

Można zatem uważać „Lotnika” za pierwszy polski periodyk zajmujący się profesjonalnie awiacją. Wśród dwóch głównych celów, które postawiła sobie redakcja w artykule programowym z pierwszego numeru podano rozpowszechnianie informacji o lotnictwie i z dziedziny lotnictwa. Drugim była oczywiście pomoc dla rozwijającego się już przemysłu samochodowego. Stwierdzono, że czasopismo takie jest konieczne w czasie, „gdy każdy dzień nieomal przynosi nowe zdobycze, bądź w aparatach, bądź w praktyce lotniczej pod względem szybkości, wysokości i pewności lotów” [1]. Było to tym bardziej wskazane, że w innych krajach działały już takie pisma,

zarówno fachowe, jak i popularne. Założone pismo miałyby łączyć obie te funkcje [1]. Redaktorem i wydawcą czasopisma był Zygmunt Dekler (1881–1919), inżynier, zasłużony pionier automobilizmu i lotnictwa w Polsce¹.

Feliks Kucharzewski, nasz najwybitniejszy historyk techniki tego okresu, wspominał w swoim *Piśmiennictwie*, w podrozdziale *Aeronautyka i Lotnictwo*, o rozpoczęciu wydawania „Lotnika i Automobilisty” w 1911 r., a także o tym, że do końca 1912 r. ukazało się 18 numerów pisma [44]. Wymienił przy tym nazwisko redaktora naczelnego Z. Deklera, a także tytuły i autorów kilku najpoważniejszych artykułów. Zwrócił też uwagę na wydanie przez redakcję książki pt. *Samochód i płatek* Witolda Rumbowicza, zawierającej historię i zasady lotnictwa, podstawy konstrukcji płatowca oraz przegląd najpopularniejszych wówczas statków powietrznych². Interesujące było wspomnienie w ramach historii lotnictwa polskiego kółka awiatycznego utworzonego w 1898 r. m.in. przez Czesława Tańskiego oraz nawiązanie do powołanego w 1909 r. Koła Awiatorów przy Stowarzyszeniu Techników w Warszawie.

Warto zwrócić uwagę na krótki tekst i reklamę w pierwszym numerze czasopisma, które mówią o działalności towarzystwa „Awiata” [2]. Otóż już w połowie 1911 r. mamy informację o przedsiębiorstwie, które podjęło próbę uruchomienia w Polsce fabryki aeroplanów systemu Farmana, Blériota i Etricha oraz jednopłatów i dwupłatów własnego systemu, a także prowadziło szkołę lotniczą. Ponadto dwa razy w tygodniu przedsiębiorstwo urządzało pokazy wzlotów na mokotowskim torze wyścigowym. Przedsięwzięcie zainicjował i sfinansował książę Stanisław Lubomirski, stawiając je „od razu na europejskim poziomie nowoczesnej techniki” [2]. Płatek powstawał na miejscu, silniki sprowadzano z zagranicy. Autor notatki podkreślał szczególnie zasługi księcia, a jego zaangażowanie uznał za przejaw pozytywnej zmiany w podejściu arystokracji do działalności gospodarczej.

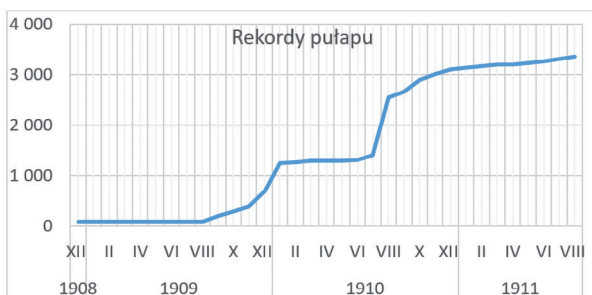
Jednak faktycznym polskim ośrodkiem, w którym rozpoczęto pierwsze prace i próby ze sprzętem lotniczym, był

- 1 Był pilotem oraz żołnierzem Legionów, najprawdopodobniej poległ w wieku 38 lat w wojnie polsko-bolszewickiej w grudniu 1919 r. jako porucznik WP. Został pochowany na cmentarzu żydowskim w Warszawie. Redagował również wychodzącą od 1912 r. „Gazetę Leśną i Myśliwską. Dwutygodnik Ilustrowany dla Właścicieli Lasów, Leśniczych, Myśliwych i Miłośników Przyrody”. Nawiasem mówiąc, był też wujem Tamary Łempickiej.
- 2 Była to pierwsza w Polsce pozycja książkowa o tej tematyce. Pozytywną jej recenzję zamieszczono w jednym z numerów miesięcznika [17].

Lwów. Początkom tego ośrodka poświęcony był poprzedni artykuł mówiący o historii lotnictwa [46]. Zresztą, jak pokażemy w dalszej części artykułu, historia „Lotnika i Automobilisty” splata się nierozdzielnie z lwowskim lotnictwem.

Sukcesy i niepowodzenia

Charakterystyczna dla autorów relacjonujących najnowsze osiągnięcia lotnicze była autentyczna fascynacja tematyką. Odnotowywano kolejne wystawy, pokazy (tzw. wzloty), rekordowe przeloty, podawano osiągnięte dystanse, wysokości, pokonane przeszkody terenowe i meteorologiczne. Przykładem może być artykuł w jednym z początkowych numerów „Lotnika” [4]. Tekst omawia przede wszystkim postęp w maksymalnej wysokości lotu, który piloci osiągnęli w ciągu prawie trzech lat. Zdumiewający dla ówczesnych obserwatorów był już pierwszy pułap 115 m, który osiągnął Wilbur Wright w grudniu 1908 r. Autor podał listę wszystkich kolejnych rekordów, w tym kilka osiągnięć Lathama, Cháveza, Legagneux i ostatnie – Julienu Felixa: 3350 m na samolocie Blériota³. Opracował też wykres, który obrazował ten proces w czasie (jego nowszą wersją jest zamieszczona poniżej rycina 1).



Ryc. 1. Rekordy wysokości lotu w początkach lotnictwa

Autor stwierdził, że rozwój awiacji, opartej w coraz większym stopniu na nauce i doświadczeniu, dąży do osiągnięcia zastosowań praktycznych, dających społeczeństwu realne korzyści. To dążenie „zdaje się wypytywać z najgłębszych instynktów ludzkich, zdaje się być najnaturalniejszą człowieka potrzebą” [4]. Wspomniał też o tragicznym bilansie zmagania o sukcesy i wyraził się sceptycznie o niepotrzebnych przejawach odwagi, które jego zdaniem nie posuwały awiatyki ani o krok naprzód. Jednak na koniec skonstatował, że „dotychczasowe, zdumiewające zdobycze w dziedzinie lotnictwa umocniły nas w wierze w geniusza ludzkiego i dały nam prawo powiedzieć, że nie jesteśmy już więcej niewolnikami prawa ciężkości” [4].

„Lotnik i Automobilista” sukcesywnie poświęcał też wiele uwagi i miejsca niebywałemu postępowi w uzyskiwaniu kolejnych osiągnięć i rekordów, a także bohaterom tych tryumfów. W listopadzie 1912 r. zamieszczono sprawozdanie

z trzech lat rozwoju lotnictwa właśnie z tego punktu widzenia [13]. Autor rozpoczął od krótkiego wspomnienia osiągnięć lat 1906–1909, wymieniając Santos-Dumonta, Farmana i Wrighta. W 1909 r. głównymi osiągnięciami były: przelot Blériota nad kanałem La Manche, rekord dystansu Lathama i czasu Farmana. Rok 1910 natomiast to częste przechodzenie rekordów „z rąk do rąk”, np. w dziedzinie wysokości – pierwszy tysiąc metrów Lathama i niebawem 3200 m Legagneux.

Za ważne wspomnienie w następnym roku autor uznał lot Valdrinesa z Paryża do Madrytu, nawiązał przy tym do tragicznego lotu Cháveza nad Alpami. Ponadto ważny był lot Beaumonta z Paryża do Rzymu oraz zwycięstwo Weymanna w konkursie wojskowym w Reims. Rok 1912 nie obfitował już w tak spektakularne konkursy i wyczyny. Więksi producenci skupili się na umacnianiu swojej pozycji rynkowej, a w nowych konstrukcjach – na zwiększaniu stopnia bezpieczeństwa lotnika. Istotnym kierunkiem rozwoju były też prace nad hydroplanami z perspektywą ewentualnego przelotu nad Atlantykiem⁴.

Kilka miesięcy później pismo zamieściło zestawienia rekordów czasu lotu, dystansu i wysokości do września 1912 r. [22]. Jeśli chodzi o wysokości, to do rekordu Felixa dodano jeszcze dwa z września 1912: Garrosa 5000 m i Legagneux 5450 m. Natomiast zestawienie rekordów czasu lotu rozpoczynało się znów od wyników Santos-Dumonta i Farmana z lat 1906–1908 (czas lotu wynosił ok. jednej minuty). Farman jeszcze w 1908 r. uzyskał czas ponad 3 godziny, a w 1910 r. – ponad 8 godzin. Zestawienie zamykał Fourny, który w 1912 utrzymał się w powietrzu przez 13 godzin i 18 minut. W tym okresie podobnie dynamiczny wzrost dotyczył zasięgu lotu. Powtarzały się tu te same nazwiska i daty. Santos-Dumont przeleciał w 1906 r. 220 m, a jeszcze w 1908 r. Wright przekroczył dystans 100 km. We wrześniu 1912 r. Fourny uzyskał odległość ponad 1010 km.

Wiadomości o wypadkach lotniczych były również stałą rubryką miesięcznika. Wiele z nich kończyło się tylko rozbiciem samolotu i ewentualnymi obrażeniami pilota. Jednak dużą część katastrof stanowiły wypadki śmiertelne. Jeden z artykułów wstępnych poświęcony został takim zdarzeniom w okresie do jesieni 1911 r. [5]. Okazało się, że w tym czasie zginęło stu lotników. Zamieszczono pełny wykaz ofiar, z datami i miejscowościami. Listę otwierał Otto Lilienthal (1896 r.), a wśród zmarłych byli m.in. Lefèvre, Delagrang, Chávez, Nieuport, Polak – kapitan Maciejewicz i jedna kobieta – Denise Moore. Wykaz zamknął niemiecki pilot Dachs, który zginął w październiku. Autor tekstu przewidywał stałe wydłużanie się tej listy.

Tragizm sytuacji podkreślała następująca kalkulacja: „Jeżeli się zważy, że liczba lotników wynosi w obecnej chwili, na całym świecie, niewiele więcej ponad tysiąc pięćset, z czego około siedemset jest narodowości francuskiej, przyznać trzeba, że setka z górą ofiar jest olbrzymią daniną, jaką ludzkość złożyła ze swej krwi na ołtarzu wiedzy i postępu” [5]. Niemniej

³ Bezpośrednio po artykule redakcja zamieściła przedruk krótkiej relacji z tego lotu samego Felixa. Obfitowała ona w poetyckie opisy widoków i innych wrażeń pilota [4].

⁴ Artykuł-sprawozdanie został zaopatrzony w zestawy portretów zwycięzców z poszczególnych lat, nie podano niestety źródła.

jednak, w porównaniu z bezcelową śmiercią wielu tysięcy ludzi w innych sytuacjach, nie była to wielka ofiara, bo lotnicy zginęli, realizując odwieczne marzenia ludzkości i dostarczając wiedzy, dzięki której lotnictwo mogło się dalej rozwijać.

Do tego tematu nawiązuje siedmiozwotkowa elegia ku czci poległych lotników, którą pismo zamieściło kilka miesięcy później. Zacytujemy poniżej fragment tego utworu, aby oddać głębię emocji, towarzyszących świadkom ofiar życia śmiazków [16]:

[...] Patrz: czarnym kirem katafalk pokryty;
A ludzkość w hołdzie cicho kłoniąc głowę,
Patrzy na napis na trumnie wyryty,
Nad którym sterczą dwa skrzydła orłowe: [...]
Słyszysz? O dziwo! Dzwony ton zmieniają.
Już nie brzmią nutą skargi, ni boleści;
Płaczące tony w nowe się zlewają,
W nich każda nuta tylko tryumf mieści.
I wszechświat zmienia swoją postać krucą,
Bo rozum ludzki dumą go napawa...
A dzwony jeno uroczą huczą:
„Sława poległym bohaterom, sława!”

Wystawy lotnicze

Podobnie jak inne wydarzenia lotnicze, również wystawy były przedmiotem artykułów prasowych, jeszcze zanim powstał „Lotnik i Automobilista”. Otóż w 1910 r. odbyła się we Lwowie wystawa lotnicza, którą opisał niezastąpiony, zajmujący się każdym interesującym tematem, warszawski tygodnik „Świat” [42]. Autor artykułu podkreślił na wstępie specjalną cechę wystawy, zorganizowanej zresztą na terenie politechniki: miała ona charakter „przeglądowo-pedagogiczny”, nie była zaś kolejną z popularnych imprez dla publiczności. Reprezentowane były wszystkie działy lotnictwa, a wystawcami byli Polacy oraz firmy francuskie i austriackie. Spośród wielu eksponatów polskich autor wyróżnił trzy kompletne samoloty: inż. Jana Webera, zbudowany przy pomocy studentów, monobiplan inż. Edmunda Libańskiego oraz statek Wilibalda Golda. W organizacji wystawy zastąpili się przede wszystkim prof. Sochacki, inżynierowie Weber i Libański, a także grupa studentów. Wystawie towarzyszyły wykłady i pokazy eksponatów. Według autora pod względem wielkości i merytorycznej zawartości wystawa przewyższyła podobną, zorganizowaną w Brukseli. Prezentowane przez nią idee popularyzacji lotnictwa poparł odbywający się równolegle V Zjazd Techników Polskich, m.in. w uchwalonej odpowiedniej rezolucji (por. [38]).

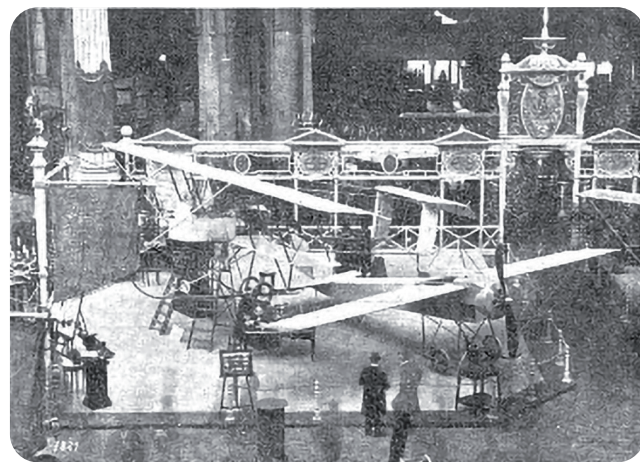
Oczywiście później, w okresie swojej działalności „Lotnik” zamieszczał sprawozdania i omówienia ważniejszych międzynarodowych wydarzeń mających na celu prezentację dorobku konstruktorów, wytwórców i pilotów. Takim wydarzeniem były przede wszystkim lotnicze wystawy paryskie. Autorami relacji byli specjaliści wysłannicy, a treść tekstów charakteryzował wysoki poziom merytoryczny.

Pierwszą prezentowaną w piśmie wystawą był trzeci salon lotniczy, który odbył się w Paryżu na przełomie 1911 i 1912 r. Był to główny temat numeru 2/1912. Poświęcono mu aż dwa teksty. Drugi z nich miał charakter szczegółowego

sprawozdania [8]. Niemniej jednak autor rozpoczął od ogólnych refleksji opartych na własnych obserwacjach. Po pierwsze stwierdził, że wytwarzanie samolotów przeszło już z fazy produktów jednostkowych, konstruowanych na zasadzie intuicyjnych prób, bez głębszej znajomości praw mechaniki, do fazy przemysłu, gdzie różne konstrukcje upodabniały się do siebie, a ich produkcja miała charakter coraz bardziej seryjny. Druga refleksja miała wydźwięk pesymistyczny. Nowe samoloty przypominały coraz bardziej narzędzia walki poprzez torpedowe kształty, blaszane opancerzenia, możliwość przenoszenia amunicji, próby w ramach ćwiczeń wojskowych i starania wytwórców o aprobatę władz wojskowych. Tendencja ta odbiegała coraz bardziej od początkowej realizacji marzeń ludzkości o zdobywaniu przestworzy.

Wprowadzano wciąż techniczne nowości: drewno zastępowano stalą i aluminium, tkaninę – blachą, instalowano wygodne fotele z ergonomicznym dostępem do potrzebnych sterowników i przyrządów. W większości kabiny były jednak jeszcze odkryte. Silniki miały większe moce, od 100 do 200 KM, aby można było zwiększać prędkości i siłę nośną.

W wystawie wzięło udział stu czterestu wystawców. Wystawiono 50 samolotów, z czego 35 jednopłatowców. Wystawili je m.in. Blériot, Nieuport, Deperdussin, Morane et Saulnier, Farman, a dwupłatowce m.in. Breguet, Savary, Voisin i Bronisławski – Polak tworzący we Francji. Niektórzy wytwórcy pokazali po kilka typów statków, do większości z nich autorzy dołączali krótką charakterystykę techniczną. Prócz samolotów wystawiono też śmigła, silniki, gaźniki i inne urządzenia. Na fotografii (ryc. 2) możemy obejrzeć stanowisko braci H. i M. Farman z kilkoma eksponatami.



Ryc. 2. Stoisko firmy Farman na wystawie paryskiej

Kolejna ilustracja (ryc. 3) to karykatura reklamowa – rysunek transatlantyckiego statku powietrznego firmy Continental. Na pokładzie autor umieścił znanych konstruktorów, lotników, mecenasów i ówczesnych celebrytów. W podpisie wymienione zostały ich nazwiska, m.in.: Breguet, Legagneux, Farman, Latham, Blériot.

Pierwszy z omawianych tekstów z numeru 2/1912 to relacja Witolda Jarkowskiego [7]. Zgodnie z tytułem autor zamieścił uwagi i refleksje poświęcone tendencjom w lotnictwie, problemom technicznym i próbom ich rozwiązań.

Stwierdziwszy, że zagadnienie lotu mechanicznego zostało już właściwie rozwiązane (teoretycznie i praktycznie), wymienił aktualne problemy, które stały się najważniejsze w pracach rozwojowych. Zaliczył do nich stateczność poprzeczną statków i bezpieczeństwo lotników, a także zwiększanie prędkości, aspekty ekonomiczne i zastosowania specjalne. Autor zakończył rozważania uwagą o osiągnięciach firmy Breguet w tworzeniu samolotów do transportu zbiorowego. Na wystawie firma pokazała projekt statku dopracowany aerodynamicznie na 6 osób. Ponadto znane były już próby, w których jej dwupłaty unosiły w powietrzu 11–12 osób. Jarkowski wysnuł więc wniosek, że prawdopodobne jest, iż wkrótce „ukaze się pierwszy prawdziwie użyteczny omnibus powietrzny” [7].

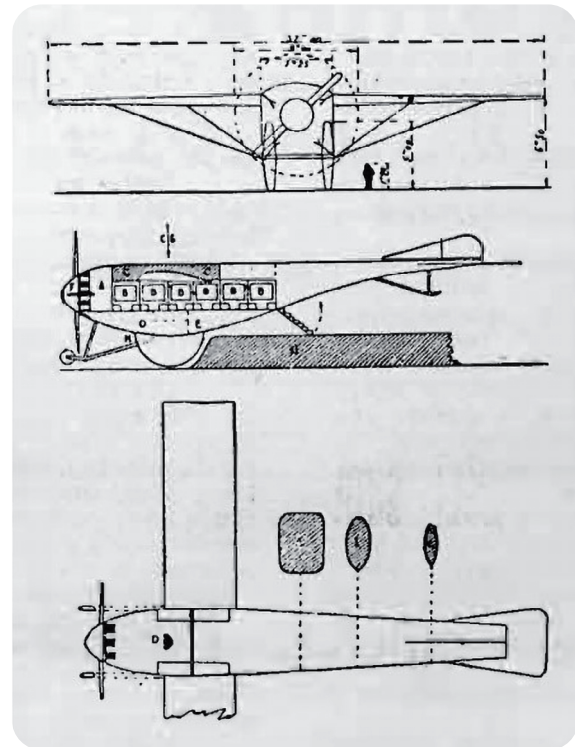


Ryc. 3. Karykatura z fantastyką – samolot transatlantyki firmy Continental

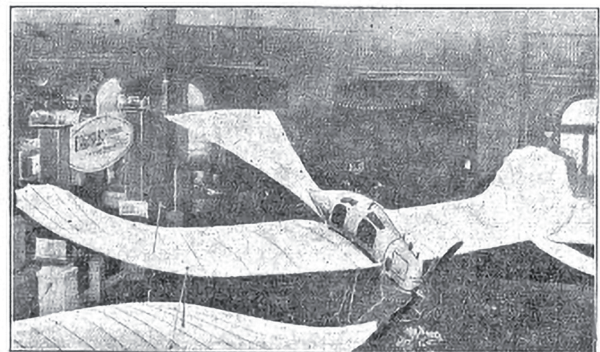
Do tego tematu nawiązuje krótka notatka o projektach omnibusów nawet na 100 pasażerów opracowana na podstawie informacji z pisma francuskiego [15]. Zaczepnięty z niej rysunek (ryc. 4) przedstawia projekt samolotu na 50 osób. Jego środek ciężkości znajduje się nad osią kół. Siłę ciągu zapewnia śmigło napędzane za pomocą łańcucha przez pięć silników, ułożonych w gwiazdę wokół wału śmigła. Autor napisał, że podaje tę informację za względu na oryginalność projektu, ale pomysły tego rodzaju są jeszcze „muzyką przyszłości”, dopóki nie zostanie rozwiązany problem stateczności we wszystkich sytuacjach niebezpiecznych.

Drugą znaczącą wystawą była impreza berlińska, zwana popularnie „ALA” (Allgemeine Luftfahrzeug Ausstellung). Relację z niej znajdujemy w jednym następnym numerów z 1912 r. [11]⁵. Autor wspominał o udziale w Komitecie wystawy m.in. takich osób jak hr. Zeppelin czy profesorowie Prandtl i Klein. Według niego była to impreza w dużym stopniu mająca na celu pokazanie stanu niemieckiego przemysłu lotniczego. Dominowały oczywiście płatowce, choć brak było „poważnych nowości”. Konstruktorzy skupili się na zmniejszaniu oporu i ciężaru własnego maszyn oraz zwiększaniu bezpieczeństwa; widoczne było dążenie do stworzenia jak najlepszych samolotów wojskowych. Autor omówił jedynie kilka z nich, zaprezentował też kilka silników.

Na fotografii (ryc. 5.) mamy jeden z eksponatów: płatowiec systemu Etrich-Rumpler berlińskiej firmy E. Rumpler, który autor nazwał „zbytkowną limuzyną powietrzną o dwóch siedzeniach, z zupełnie zamkniętą karoserją” [11]. Widać, że zamknięta kabina była jeszcze luksusem. Samolot miał ciężar 500 kg i powierzchnię nośną 32 m².



Ryc. 4. Kolejna fantazja – projekt samolotu na 50 osób



Ryc. 5. Limuzyna powietrzna firmy Rumpler

Również salon paryski 1913/14 został przedstawiony w miesięczniku [35]. Autor, K. Smogor, scharakteryzował imprezę jako wystawę wieńczącą rok tryumfów lotnictwa francuskiego. Zaliczył do nich przeloty Brindejonca, Garrosa, jak i rekordy wysokości Perreyona oraz prędkości Prévosta. Oferta wystawców, prawie wyłącznie francuskich, była imponująca – dziewiętnastu wytwórców pokazało 42 samoloty. Autor kolejno omówił eksponaty wszystkich wystawców, rozpoczynając od Blériota, Nieuporta i Morane-Saulniera, poprzez Bregueta i Farmana, kończąc na mniej znanych i nowych firmach. Każdy z obiektów opatrzony został metryczką zawierającą przede wszystkim dane o gabarytach, powierzchni, udźwigu oraz typie silnika i śmigła. Często też dodawano dotychczasowe osiągi aparatów już używanych. Wiele statków zostało przystosowanych do potrzeb wojskowych albo specjalnie skonstruowanych na zamówienie armii.

⁵ Tę samą wystawę zrelacjonował T. Blauth w „Czasopiśmie Technicznym” w 1912, o czym wspomina K. Pylak [46].

Relacje z pokazów lotniczych

Relacje z pokazów miały już pewną tradycję, zanim powstał „Lotnik i Automobilista”. Dla przykładu, „Przegląd Techniczny” w 1909 r. zamieścił poważne sprawozdanie autorstwa pięcioosobowej komisji z pierwszych kilkudniowych pokazów w Warszawie [39]⁶. Prezentowanym samolotem był, biorący wcześniej udział w innych pokazach, aeroplan braci Voisin z Billancourt, dwupłaszczynowiec skrzynkowy, ze sterem wysokości z przodu, sterem kierunku i śmigłem z tyłu (ryc. 6). Pozostałe dane to: silnik Antoinette o mocy 50 KM, powierzchnia płaszczyzn nośnych 45 m², ciężar z pilotem 525 kg. Sprawozdanie podawało szczegółowe dane z poszczególnych dni na temat pokonanej odległości, czasów, wysokości i wykonanych manewrów. Maksymalne wartości tych parametrów to wysokość 25 m, dystans – 3 km, czas – 3,5 min, a także dwa zakręty wykonane w czasie 1 i 0,5 min.



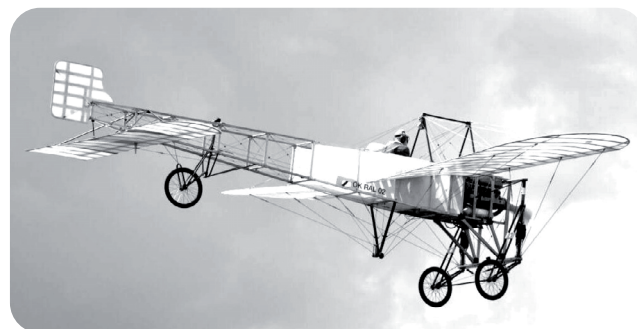
Ryc. 6. Dwupłaszczynowiec skrzynkowy firmy Voisin

Głównym problemem organizatorów pokazów był niekorzystny wiatr i zbyt mało przestrzeni do manewrów. W ostatnim dniu podwozie statku uległo uszkodzeniu przy lądowaniu. Wniosek ogólny komisji brzmiał [pisownia oryginalna]: „Przy dzisiejszym stanie rzeczy aeroplany wogóle nie są jeszcze maszynami, któreby mogły, w każdym czasie, na każdym terenie i przy każdym wietrze być zdątnymi do lotu”.

Okazało się, że o tych samych pokazach napisał również tygodnik „Świat” [41]. Autor wystąpił jako wyraziciel głosu publiczności, która nie była zadowolona z niezbyt efektownych i nie zawsze udanych pokazów. Postarał się jednak o wywiady z inżynierami Strzeszewskim i Zielińskim, fachowcami, którzy byli członkami komisji, o której pisaliśmy wyżej. Obaj znawcy tłumaczyli, że publiczność wcale nie została oszukana, że na tym etapie rozwoju lotnictwa nieudane starty zdarzają się nawet najbardziej doświadczonym pilotom na zagranicznych lotniskach. Poza tym dodali, że Pole Mokotowskie jest zdecydowanie za małe, najdłuższy jego wymiar to 400 m, natomiast do takich pokazów należało zapewnić obszar o wymiarach około 2 na 4 km. Ponadto pilot skarżył się na obecność ludzi na całym polu i trudności z bezpiecznym lądowaniem.

6 Należy dodać, że już dwa miesiące wcześniej Blériot przeleciał Kanał La Manche na swoim jednopłotowcu.

Interesującym i emocjonującym przedsięwzięciem jesieni 1910 r. był konkurs na przelot nad Alpami ze Szwajcarii do Mediolanu nad Wąwozem Simplonem. Trasę przygotowano pod kątem stacji technicznych i punktów obserwacyjnych. Do konkursu zgłosiło się pięciu sławnych lotników, pierwsze próby nie były udane ze względów meteorologicznych. W końcu decyzje o lotach podjęli Chávez i Weymann. Jako pierwszy trasę przeleciał Jorge Chávez na samolocie Blériot (ryc. 7). Jednakże lądowanie pod Mediolanem zakończyło się tragicznie – samolot spadł z dużej wysokości, lotnik został ciężko ranny i po kilku dniach zmarł w szpitalu⁷. Prawdopodobnie zniszczeniu zmęczeniowemu uległy skrzydła samolotu – w prasie można znaleźć kilka relacji na ten temat [37, 47, 48].



Ryc. 7. Replika samolotu Blériot XI Cháveza

Wydarzeniem czerwca 1913 r. był przylot do Warszawy młodego zdobywcy wielu nagród, francuskiego lotnika Marcela Brindejona des Moulinais, na samolocie firmy Morane-Saulnier [29]⁸. Start miał miejsce w Paryżu, przystanki jeszcze we Francji i w Berlinie, a ostatecznym celem był Petersburg. Lot odbył się bez zbędnych reklam i zapowiedzi, wiedzieli o nim jedynie wąskie grono profesjonalistów. Brindejonc osiągnął rekordową prędkość lotu, a także wykonał go w ekstremalnie trudnych warunkach meteorologicznych. Autor relacji wyraził uznanie i optymizm, pisząc [pisownia oryginalna]: „Dziś już wobec tak świetnych wyników z całą stanowczością twierdzić wolno, że kwestja opanowania powietrza i kierowania aeroplanem została ostatecznie rozwiązana”.



Ryc. 8. Marcel Brindejonc z redaktorem inż. Z. Deklerem i hr. Michałem Scipio del Campo

7 Chávez, pochodzący z Peru, został bohaterem narodowym tego kraju. Jego imię nosi międzynarodowy port lotniczy w Limie.

8 W cytowanej relacji [29] podano notkę biograficzną pilota, z której wynika m.in., że zamierzał się on poświęcić lotnictwu wojskowemu.

Lotnik musiał pozostać dłużej w Warszawie ze względu na niepomyślną pogodę. Ten fakt wykorzystało środowisko miłośników lotnictwa i zorganizowało mu spotkania towarzyskie, m.in. w Klubie Automobilistów z udziałem redakcji i fotografa „Lotnika”, skąd pochodzi zdjęcie na ryc. 8. Autor relacji, cytując felietonistę pisma „Świat”, napisał, że przekraczanie przez Brindejonca granic państw bez konsekwencji (zwłaszcza Rosji) jest symbolem potęgi ducha ludzkiego i zapowiedzią „przyszłego braterstwa ludów”.

Odnotujemy jeszcze jedną serię pokazów w Warszawie. Do stolicy przyleciał wiosną 1914 r. sławny lotnik francuski Pégau, aby zaprezentować publiczności własne możliwości akrobacyjne, wykonane na samolocie Blériot z silnikiem o mocy 80 KM. Przez kilka dni wykonywał nad Polem Mokotowskim skomplikowane ewolucje, włącznie z lotem na plecach i pętlami. Zabierał wielu pasażerów, m.in. dwie panie oraz samego redaktora naczelnego „Lotnika”. Pasażerowie przed lotem podpisywali oświadczenia o uczestnictwie na własną odpowiedzialność. Pismo zamieściło krótką relację, z treści której wynika, że pisał ją sam Z. Dekler [36]. Następnie wydrukowano obszernie i barwne relacje dwu pasażerów. Pobytowi pilota towarzyszyły przyjęcia towarzyskie, jedno z nich zorganizowała sama redakcja.

„Lotnik” przedrukował interesujący zbiór krótkich wspomnień, które zebrano jedno z pism francuskich od ośmiu aktywnych i sławnych wówczas lotników [34]. Chodziło o najbardziej poruszające – ze względu na uczucie strachu – momenty w ich karierze awiatycznej. Pamiętajmy, że byli to ludzie, którzy nieustannie dążyli do pobicia kolejnych rekordów dystansu, pułapu i prędkości, a dziedzina ich działania była mało znana i wciąż atrakcyjna dla szerokiej publiczności. Niektórzy z nich, tak jak Gilbert, Garros, Brégi i Bielovucic, opisywali sytuacje związane z awarią sprzętu, które jednak udało się im opanować. Leblanc wspominał o zniesieniu przez wiatr nad trybuny pełne ludzi, Guillaux – o zniesieniu nad pełne morze i utracie orientacji. Gaubert pisał o strachu w czasie pierwszego lotu, a Weymann – o wstrząsie z powodu śmierci przyjaciela, który spadł na ziemię w samolocie, którym przed chwilą leciał on sam.

Artykuły problemowe i naukowe

„Lotnik” publikował również artykuły naukowe, mające przybliżyć zainteresowanemu techniką czytelnikowi teorię i praktykę lotu w powietrzu, podać aktualne poglądy na ten temat czy też podsumować dotychczasowy rozwój i dalsze perspektywy lotnictwa. Omówimy skrótowo kilka takich pozycji.

Cykl rozpoczął czteroczęściowy artykuł *ABC lotnictwa* [3], zamieszczony w początkowych numerach pisma. Autor rozpatrzył najpierw prawa rządzące oporem przy ruchu ciał w powietrzu. Następnie przeanalizował lot najprostszych statków – latawców i szybowców. Na podstawie wzorów badał geometrię i siły występujące podczas ich lotu. W końcowej części, poświęconej samolotom, przeszedł do problemu stateczności poprzecznej i podłużnej. Zwrócił uwagę na to, że w ruchu samolotu występuje sześć stopni swobody, bez żadnych ograniczeń w postaci

podpór. Omówił rolę sterów i lotek, zwłaszcza przy skomplikowanym manewrze zwrotu, a także zwrócił uwagę na konieczność praktycznych umiejętności pilota m.in. przy jednoczesnym użyciu sterów i lotek przy skręcie.

Jeszcze w 1912 r. ukazał się w „Lotniku” artykuł prof. Hubera podsumowujący stan i dalsze możliwości lotnictwa [6]. Autor odnotował obserwowany w tej dziedzinie schyłek podejścia sportowego i początek zastosowań praktycznych. Przede wszystkim wzrastał stopień wojskowego wykorzystania samolotów. Trwała właśnie wojna włosko-turecka o Libię i na podstawie wiadomości z tego frontu autor przewidywał bliskość chwili, gdy wojna w powietrzu stanie się rzeczywistością, a nie tylko produktem fantastyki.

Natomiast w zastosowaniach cywilnych samolot był ciągle jeszcze zbyt drogi i mało efektywny. Jedyne jego przewagą była prędkość, co stwarzało perspektywy zastosowań pocztowych i w przewożeniu klientów biznesowych. Autor artykułu przeprowadził rozważania na temat możliwości zwiększenia prędkości – głównie drogą zmian konstrukcyjnych płatawca i silnika oraz zmniejszenia oporu czołowego ruchu. W tym aspekcie jako problem dostrzegał konieczność zaabsorbowania przez podwozie przy lądowaniu rosnącej wraz z prędkością energii kinetycznej. Niemniej jednak przewidywał, że w ciągu paru lat zasięg lotu może wzrosnąć do 1000 km (w innym miejscu wspominaliśmy, że nastąpiło to już we wrześniu tego roku), a prędkość – do 150 km/h.

Najprawdopodobniej sam redaktor naczelny zamieścił podsumowanie postępów lotnictwa w roku 1911 [10]. Stwierdził, że lotnictwo jako sport rozwijało się zadowalająco – dokonano bowiem wielu rekordowych lotów. Jednakże nie można było pozytywnie ocenić postępów przemysłu lotniczego. Według niego sytuacja przemysłu była ruchem wstecz, jeśli nie upadkiem. Na poparcie tej tezy przeprowadził krótki przegląd stanu przemysłu w poszczególnych krajach.

Najlepiej było oczywiście we Francji, gdzie firmy Nieuport, Farman i Breguet miały wciąż duże obroty dzięki dotychczasowej dominującej pozycji na rynku i zamówieniom wojskowym. Wiele firm jednak przeżywało duże trudności albo zbankrutowało. W Warszawie upadły zakłady Awiaty i nie było nadziei, aby siłami i kapitałami krajowymi można było je ponownie uruchomić. Przemysł austriacki rozwijałby się lepiej przy odpowiednim wsparciu ze strony rządu. Ogólna sytuacja charakteryzowała się brakiem pomysłów i kapitałów, a podobne perspektywy autor przewidywał na rozpoczęty właśnie rok 1912.

W merytorycznej notatce [9] K.W. Toporski przedstawił budowę i zasadę działania powstałego we Francji, dość prostego przyrządu do mierzenia prędkości ruchu w powietrzu. Najpierw obszernie uzasadnił potrzebę znajomości przez pilota prędkości lotu, zwłaszcza faktu zbyt szybkiego jej zmniejszenia (przepadanie) albo przekroczenia bezpiecznej dla konstrukcji wartości maksymalnej. Aparat zbudowany był w ten sposób, że wystawiony na działanie prądu powietrza balonik poprzez układ dźwigni, zaopatrzonego w sprężynkę i ciężarek, przekazywał na wskazówkę przemieszczenie proporcjonalne do siły nacisku. Wskazówka pokazywała właściwie odchylenie prędkości od wartości wyskalowanej podczas normalnego lotu.

Sprawie bezpieczeństwa i wpływu na nie prędkości lotu poświęcony został artykuł tego samego autora [12]. Stwierdził on na wstępie, że w tej kwestii istniał spór między dwiema szkołami: jedna mówiła, że zwiększanie prędkości powiększa bezpieczeństwo pilota, druga – że większa prędkość to wzrost niebezpieczeństwa, zwłaszcza przy starcie i lądowaniu. Zapoznał też czytelnika z argumentacją obu stron. Przy okazji możemy się dowiedzieć, że maksymalna uzyskiwana wówczas prędkość to 180 km/h, natomiast najczęściej osiągnano prędkości z przedziału 80–90 km/h. W podsumowaniu autor zaproponował kompromis między zwolennikami skrajnych tendencji, zwłaszcza że lotnictwo wciąż się rozwijało i można było jeszcze wiele osiągnąć dla dobrej przyszłości awiacji.

Witold Rumbowicz, podsumowując rok 1912 w lotnictwie [18]⁹, stwierdził, że stało się ono gałęzią techniki i przemysłu i weszło w fazę powolnego, systematycznego rozwoju. Porównał ten proces do ewolucji, jaką wcześniej przeszedł transport samochodowy. W odniesieniu do aktualnego stadium rozwoju – podobnie jak wyżej cytowany autor – zwrócił uwagę na znaczną różnorodność w budowie płatowców i na dwie tendencje w ich konstruowaniu. Z jednej strony mieliśmy do czynienia z dążeniem do zwiększania prędkości lotu, z drugiej – z jej ograniczaniem ze względów bezpieczeństwa i ekonomiki. W nowo budowanych samolotach autor zauważył dążenie do zwiększania prędkości, natomiast jego zdaniem nie przywiązywano należytej wagi do kwestii bezpieczeństwa i lądowości. Wzmacniano jedynie konstrukcję skrzydeł, a nie zajmowano się podwoziem, które nie wytrzymało obciążeń przy lądowaniu ze zwiększoną prędkością. Można było natomiast odnotować wyraźne postępy w konstrukcji hydroplanów. Aspekt wzrostu ogólnego bezpieczeństwa lotów przejawiał się w procentowym zmniejszaniu się liczby katastrof i ofiar śmiertelnych.

Również doświadczalna strona lotnictwa była przedmiotem zainteresowania redakcji. O ciekawym francuskim pomysle na badania aerodynamiczne poinformowano w krótkiej, niesygnowanej, opatrzonej fotografiami notatce [20]. Poddany badaniom jednopłat Blériota został zamocowany w pozycji do lotu na odkrytej platformie kolejowej dołączonej do krótkiego pociągu. Pociąg poruszał się po torze o długości 3 km z prędkością dochodzącą do 110 km/h. Załogę stanowiło dwóch oficerów wykonujących operacje, które wykonuje się podczas lotu. Trzecią osobą był pasażer, który obserwował i notował spostrzeżenia dotyczące zachowania się samolotu. Efektem doświadczeń były pewne uszkodzenia, które wystąpiły po kilku cyklach badań i mogły dostarczyć przesłanek do zmian konstrukcyjnych.

Cytowany wcześniej Witold Jarkowski był zwolennikiem opierania prac teoretycznych na badaniach laboratoryjnych. W obszernym artykule [20] podsumował stan badań aerodynamicznych, wskazał na główne problemy w realizacji i dalsze perspektywy. Przede wszystkim stwierdził,

że potrzeba takich badań była bezdyskusyjna już w tamtym czasie i w wielu ośrodkach naukowych i przemysłowych tworzono laboratoria służące rozwojowi lotnictwa. Sklasyfikował i przedstawił w formie tabeli możliwe oraz stosowane podejścia do badania ruchu ciał w powietrzu. Jako przyszłościowe określił eksperymenty przy sztucznie wywołanym ruchu powietrza. Wymagały one jednak zastosowania małych obiektów (modeli), a prawa podobieństwa mechanicznego dla tych zjawisk nie były jeszcze ostatecznie ustalone. Pewniejsze wyniki pomiarów można było otrzymać z obiektu rzeczywistego podczas lotu w powietrzu (we Francji już wówczas dostępnych było kilka takich laboratoriów).

„Lotnik” pozostawił też dowód na to, że już w pierwszych latach rozwoju branży lotniczej urządzano międzynarodowe kongresy, poświęcone tej tematyce [31]. Szósty kongres był zdominowany przez tematykę wojskową. Jednakże w części cywilnej przedstawiono np. odczyt o próbach lotu nad Saharą i planach realizacji stałych połączeń pomiędzy koloniami. Uwagę zwrócił odczyt o możliwości zastosowania w lotnictwie silników reakcyjnych (odrzutowych). Ponadto autor relacji, znany popularyzator tematów lotniczych, odnotował znaczący wzrost zainteresowania dotychczasowych teoretyków badaniami w laboratoriach aerodynamicznych. Jako tematykę kolejnego zjazdu przyjęto turystykę powietrzną, by podkreślić także kulturotwórczą rolę lotnictwa, nie tylko jego aspekty militarne.

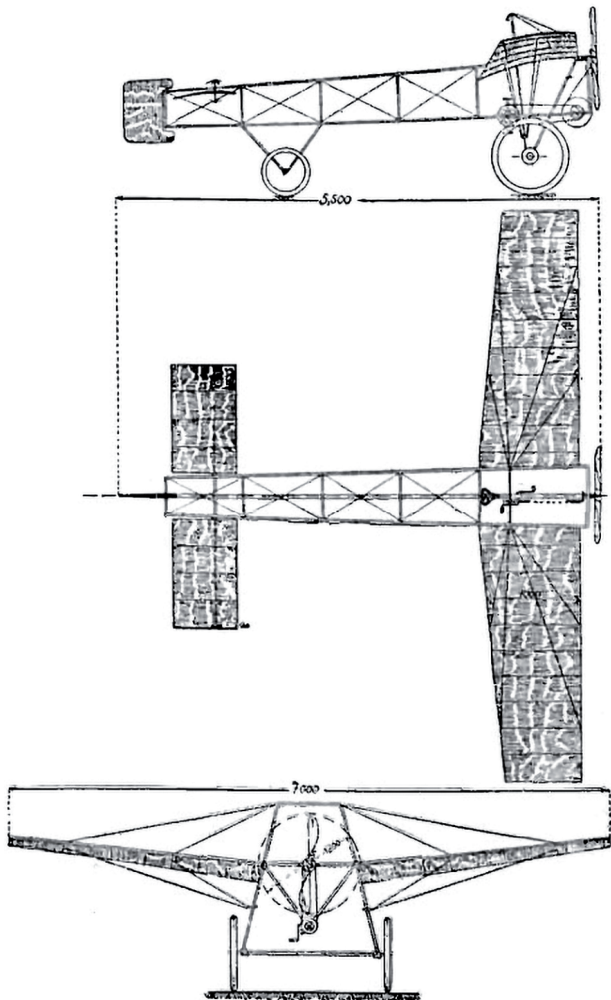
W rozwoju lotnictwa statki powietrzne napędzane siłą ludzkich mięśni poprzedziły fazę tych napędzanych silnikiem i śmigłem. Stanowiły one bezpośrednie nawiązanie do lotu ptaków. Mimo iż nigdy nie były znaczącą opcją urządzeń umożliwiających latanie, to jednak pewne zainteresowanie towarzyszy do dziś ich wykorzystaniu, o czym świadczy artykuł o mięśniolotach [45]. Redakcja „Lotnika” podjęła podobny temat, relacjonując wyniki konkursu rowerów latających, poruszanych siłą mięśni człowieka, zorganizowanego we Francji [19]. Można wywnioskować, że autor niesygnowanego tekstu był zdecydowanym przeciwnikiem takich eksperymentów, niemniej jednak rzeczowo przedstawił wyniki konkursu.

Warunkiem kwalifikacji był lot (skok) na odległość 10 m na równym terenie. Spełniły go nawet niektóre pojazdy bez śmigła. Jednym z opisanych rozwiązań był rower hr. Puiseux (ryc. 9). Jego ogólny wygląd był zbliżony do statków silnikowych. Napęd rowerowy dotyczył tylko śmigła, trzykołowe podwozie nie było napędzane. Przekładnia przenosząca napęd od pedałów do wału śmigła składała się z łańcucha, dwóch kół walcowych i dwóch stożkowych. Śmigło mogło osiągać prędkość do 1000 obr/min. Pojazd ten przeleciał dystans 11 m, choć były i takie, które osiągnęły dużo większą odległość.

Autor tekstu w kilku miejscach dał wyraz swojemu niechętnemu stosunkowi do tego sportu jako niewpływającego zupełnie na rozwój lotnictwa. Pisał, że „przeszkodą prawie nie do przewyciężenia pozostanie fizyczne niepodobieństwo, by człowiek mógł o swej sile wykonać lot sztuczny indywidualny” [19]. Przywołał też względy zdrowotne, bo badania lekarskie wskazywały, że cyklicznie częściej chorowali na serce, a nawet nerki i wątrobę, a lot rowerem wymagał

⁹ Wspomniany tu autor napisał również książkę pt. *Samochód i płatowiec*, był obywatelem Królestwa, absolwentem lwowskiej politechniki, wybitnym konstruktorem samolotów działającym we Lwowie, a po I wojnie m.in. dyrektorem w Zakładach Mechanicznych Plage i Laśkiewicz w Lublinie.

ogromnego wysiłku. Redaktor stanowczo odradzał uprawianie tego sportu, „gdyż byłoby grzechem dla tak małą znaczącej idei ryzykować siły i zdrowie ludzkości”. Na koniec polecił jako sportową i zdrowszą alternatywę lotów dynamicznych – szybownictwo (lot ślizgający się i unoszący).



Ryc. 9. Jeden z latających rowerów

Interesujące są rozważania na temat powstającego wówczas zawodu pilota, zwanego przez autora „lotniczym” [28]. Oczywiście zajęcie to różniło się od jego dzisiejszego odpowiednika – nie było jeszcze lotnictwa pasażerskiego i towarowego, a lotnictwo wojskowe dopiero zaczynało funkcjonować. Lotnictwo cywilne było rodzajem wymagającego sportu, polegało głównie na uczestnictwie w pokazach i zawodach. Jednakże istniał już Międzynarodowy Związek Aeronautyczny, który przyznawał patenty pilota po wykazaniu się odpowiednimi umiejętnościami praktycznymi przed uprawnioną komisją. Właściciele patentów było już we Francji około 1200, a w Niemczech – 300.

Zapotrzebowanie na nowych lotników było wówczas właściwie zaspokojone, zajęcie to nie mogło być jednak głównym źródłem utrzymania. Więcej nawet – żeby przejść szkolenie i zdobyć patent, trzeba było posiadać spory kapitał na koszty utrzymania za granicą, nauki pod opieką instruktora i ewentualny koszt aparatu. Głównym źródłem

spodziewanych dochodów były nagrody dla zwycięzców zawodów i opłaty za oblatywanie nowych typów statków, a w tej dziedzinie istniała silna konkurencja. Perspektywę dalszych dochodów dawało uzyskanie stanowiska nauczyciela latania lub pracownika firmy produkującej samoloty.

Po przejęciu patronatu nad „Lotnikiem” przez Związek Awiacyjny

W numerze 5 z 1913 r. redakcja zawiadomiła czytelników o uznaniu pisma za oficjalny organ Związku Awiacyjnego słuchaczy politechniki we Lwowie, jedynej wówczas polskiej organizacji lotniczej [25]. Poczytywano sobie za duży sukces to, że we Lwowie dostrzeżono działalność pisma i w pełni pozytywnie ją oceniono (redakcja wspominała przy okazji o jawnej niechęci i złej woli środowiska warszawskiego). Grupa lwowska była związana ze Szkołą Politechniczną, jedyną wówczas polską wyższą uczelnią techniczną. Liczono na to, że publikowanie prac wybitnych lwowskich profesorów podniesie znacznie poziom pisma i ożywi go nowymi inicjatywami. „Lotnik”, jedyne polskie czasopismo lotnicze w tym okresie, miał w ten sposób szansę stać się równorzędnym periodykiem obok najlepszych wydawnictw światowych. Następny numer otrzymał już zmienioną winiętę (ryc. 10) – obok dotychczasowego patrona pojawił się znak i nazwa Związku, a kolejne numery podawały jego władze i spis członków. Warto zaznaczyć, że wśród członków honorowych był Stefan Drzewiecki, kuratorem Związku był prof. Maksymilian T. Huber, a przewodniczącym doc. Władysław Florjański. Do członków wspierających należeli rektor E. Hauswald i profesorowie K. Bartel, Z. Sochacki, W. Suchowiak oraz doc. J. Krause.

W kolejnym numerze przedstawiono krótko historię i aktualną działalność Związku [26]. Powstał on w jesieni 1909 r., a w czerwcu 1910 r. zaczęto prace nad samolotem Jana Webera, nad organizacją wystawy awiacyjnej i pokazów lotniczych. Ukończony samolot uległ zniszczeniu przy próbach i w wypadku losowym. Wystawa się odbyła, jednak nastąpił okres zniechęcenia i zagrożenia bytu Związku. Wspomniano też o wzmacniającej negatywne nastroje likwidacji lwowskiego i warszawskiego towarzystwa Awiata. Jednak lotnicza młodzież się nie poddała. Urządzono profesjonalną bibliotekę, podjęto na nowo wykłady i zorganizowano wystawę modeli lotniczych. Działalność ta spotykała się z życzliwością i poparciem władz uczelni. Perspektywicznie Związek dążył do zorganizowania katedry, a przynajmniej docentury lotnictwa. Fakt ten potwierdza notatka w „Przeglądzie Technicznym”, w której wspomniano o staraniach o katedrę, podjętych już (bezpłatnych) wykładach, jak również o tunelu aerodynamicznym [43].

Więcej światła na ten problem rzuca relacja z inauguracji kolejnego roku działalności Związku [33]. Chodzi o rok 1913/14. Spotkanie odbyło się w listopadzie 1913. Sprawozdawca przedstawił aktualny stan działań sekcji budowy aparatów, która kończyła właśnie prace nad samolotem braci Florjańskich oraz nad szybowcem, który też miał być niebawem użytkowany. Ponadto autor wspomniał o złożeniu w kwietniu memoriału do grona profesorów na temat

potrzeby powołania katedry lub docentury lotnictwa. Grono ustosunkowało się do propozycji pozytywnie, jednak nie mogło jej zrealizować z powodu braku funduszy. Przewidywało jednak pewną subwencję dla profesora, który miał rozpocząć wykłady o lotnictwie.

Dalsze ambitne plany przewidywały zorganizowanie teoretycznego kursu lotnictwa, w ramach którego miały być wygłaszane wykłady o rozwoju lotnictwa, teoretycznych zasadach lotu i budowie statków powietrznych oraz konstrukcji silników lotniczych. Kurs ten miał stanowić wstęp do wykładów prof. M. T. Hubera z aerodynamiki. Spotkanie zakończyły wystąpienia merytoryczne prof. Hubera i doc. W. Florjańskiego.



Ryc. 10. Winieta „Lotnika i Automobilisty”

Od numeru 5 z 1914 r. w winiecie miesięcznika pojawił się nowy partner. Prócz dotychczasowych napisów zamieszczono informację, że pismo jest również organem Polskiego Związku Awiatyjnego w Leodium (Liège w Belgii). Nie podano bliższych wyjaśnień. Numer 7 z tego roku był ostatnim wydanym numerem czasopisma.

Wiosną 1913 r. Związek Awiatyczny urządził w sali Politechniki wystawę modeli lotniczych. Autor relacji [24], zastępca przewodniczącego Związku, uznał ją za skromną, ale skupiającą uwagę publiczności i zapowiadającą wzrost zainteresowania tematyką lotniczą po niepowodzeniach projektów inż. Webera. Omówił ciekawsze eksponaty, doceniając precyzję i staranność wykonania modeli obiektów istniejących, a także latających modeli nowych statków powietrznych. Dla tych ostatnich przeprowadzono konkurs, w którym komisja złożona m.in. z profesorów: Hauswalda, Hubera i Sochackiego nagrodziła model braci Florjańskich, a także autora relacji.

W jednym z kolejnych numerów ten sam autor, kontynuując temat, poświęcił krótką notatkę sprawie budowy modeli samolotów [27]. Powołał się na przykłady popularności tego zajęcia za granicą. Wyróżnił grupę dokładnych modeli istniejących aparatów oraz grupę modeli latających, mogących dostarczyć wstępnej wiedzy doświadczalnej

konstruktorom rzeczywistych samolotów. Zwrócił uwagę na konieczność posiadania przez budowniczych takich modeli wiedzy lotniczej i praktycznej. Wyraził też nadzieję, że redakcja „Lotnika” będzie chętnie gościła reprezentantów „tej drobnej gałęzi lotnictwa”.

Na temat znaczenia modeli w pracach konstruktorów lotniczych wypowiedział się też Tadeusz Florjański, szef sekcji budowy aparatów Związku Awiatycznego [30]. Zauważył, że budowa modeli staje się coraz bardziej poważaną dziedziną prac inżynierskich. Doceniają ją zarówno uczeni-badacze, jak i producenci nowych samolotów. Podobnie jak poprzednik, podzielił modele na dwie grupy. Pierwsza to dokładne odtwarzanie rzeczywistych samolotów – zadanie trudne ze względu na niedostępność dokumentacji i danych technicznych (efekty tych prac były jednak wartościowe ze względów dydaktycznych i jako wstęp do innych prac konstrukcyjnych). Druga grupa to modele schematyczne, służące badaniom nad nowymi statkami. Tu autor zwrócił uwagę na konieczność zachowywania warunków podobieństwa (przede wszystkim skali i innych parametrów), notowania ich i porównywania z wynikami różnych wersji i przypadków, a w końcu wyciągania wniosków ważnych w konstruowaniu. Jako optymalną podziałkę wymiarów modelu („wymiarke”, jak pisał) zalecał stosunek 1:10.

J. K. Michalewski po raz pierwszy poruszył problem kosztów eksploatacji w konstruowaniu samolotu, relacjonując jeden z artykułów z prasy niemieckiej [32]. Zwrócił uwagę, że dotychczas dla konstruktorów ważna była zdolność lotu i stateczność, czasem względy estetyczne, natomiast najnowsze opracowania przynosiły coraz częściej analizy ekonomiczne zarówno kosztów samego statku powietrznego, jak i konkretnych lotów oraz całej eksploatacji. Autor przytoczył szczegółowe analizy wskaźników eksploatacyjnych oraz ruchu samolotu przy zmiennym kierunku wiatru. W podsumowaniu stwierdził, że największy wpływ na koszty wykorzystania samolotu ma kilka istotnych współczynników, np. stosunek ciężaru użytecznego do całkowitego, który powinien być jak największy. Minimalizować należało natomiast ciężar silnika oraz zużycie paliwa, przypadające na 1 KM mocy. Konieczne było też dążenie do zmniejszania oporów ruchu poprzez dobór odpowiednich kształtów elementów samolotu.

Działania Redaktora po zamknięciu pisma

Zygmunt Dekler był bardzo aktywną osobą w warszawskim środowisku miłośników lotnictwa. Jak wiadomo, założył i prowadził przez kilka lat czasopismo, o którym tu piszemy. Prócz tego występował na różnych imprezach lotniczych – zawodach czy tzw. wzlotach, często je sędziował i oceniał. Spotykał się także z wieloma lotnikami, także z zagranicy. Organizował dla nich spotkania z udziałem warszawskiej elity. Utrzymywał kontakty ze środowiskami lotniczymi we Francji, często wyjeżdżał i publikował swoje spostrzeżenia. Przykładem jest np. relacja *Z wrażeń podróży* z marca 1913 r. [40]. Redaktor opisał spotkania z okazji sukcesów Belovucica, który przeleciał Simplon, i Bidera, który przeleciał Pireneje i dotarł do Madrytu. Brał także udział

w pogrzebie tragicznie zmarłego Karola Nieuporta, brata i kontynuatora działalności Edwarda, który zginął rok wcześniej. Dekler był też obecny podczas nominacji nowego prezesa francuskiego aeroklubu. Podsumowując relację stwierdził, że lotnictwo we Francji rozwijało się, jednakże przemysł przeżywał pewne przesilenie. Konstruktorzy skupili się w tym czasie na kwestii automatycznej stateczności, bez rozwiązania której cywilne zastosowanie samolotów wciąż było ograniczone.

Zaprzestanie wydawania pisma „Lotnik i Automobilista” w 1914 r. spowodowane było wybuchem wojny. Jeszcze przez rok Warszawa była okupowana przez Rosjan i jednocześnie bombardowana przez zbliżających się Niemców. W sierpniu 1915 r. do miasta wkroczyły wojska niemieckie. Jesienią nowy okupant w ramach zjednywania sobie Polaków zezwolił na powołanie politechniki i uniwersytetu oraz wielu szkół polskich. Mimo trudnej sytuacji gospodarczej i bytowej ludności działalność środowisk polskich zmierzała do odbudowy normalnego funkcjonowania państwa polskiego, m.in. działała POW, powstała Tymczasowa Rada Stanu.

W grudniu 1916 r. powołane zostało w Warszawie Polskie Towarzystwo Żeglugi Napowietrznej [40]. Celem tego aktu było stworzenie organizacji, która umożliwiłaby udostępnienie lotnictwa szerszemu ogółowi, aby stało się ono sprawą ogólnospołeczną i narodową. Dotychczas, mimo przeszkód zewnętrznych ze strony zaborców, udawało się rozwijać idee lotnicze i wychowywać ludzi wykształconych, oddanych sprawie. Ważną rolę odgrywała tu oczywiście działalność wydawnicza.

Jednym z inicjatorów powstania Towarzystwa był inż. Zygmunt Dekler, a statut i podanie o legalizację podpisały takie osoby jak: książę Zdzisław Lubomirski, gen. hr. Stanisław Szeptycki, bryg. Józef Piłsudski, książę Ferdynand Radziwiłł, Stanisław Patschke, rektor Politechniki Warszawskiej. W lutym 1917 r. na zebraniu organizacyjnym było już ponad 200 osób. Zygmunt Dekler wygłosił referat o lotnictwie polskim, został też wybrany do sześciuosobowej Komisji Wykonawczej Towarzystwa.

Na jego wniosek Towarzystwo zorganizowało Kursy Lotnicze, mające głównie teoretycznie przygotowywać kadry dla przyszłego lotnictwa polskiego. Powołano kilkunastoosobowe kuratorium kursów i pięciosobowy zarząd, w którym Dekler otrzymał funkcję kierownika technicznego. Został też wykładowcą historii lotnictwa, z uwzględnieniem lotnictwa polskiego. Oprócz niego zajęcia prowadziło jeszcze dziewięć osób – profesorów, doktorów i inżynierów. Zajęcia trwały od lutego do maja. Zgłosiło się 260 słuchaczy, przeciętnie uczestniczyło w wykładach 150 osób. Kursy kończyły się egzaminem, który, jak podają inne źródła, zdało 73 uczestników. Otrzymali oni dyplomy i specjalne odznaki (ryc. 11). Byli to później pionierzy powstającego lotnictwa wolnej Polski.

Kierownictwo kursów wydało pozycję książkową, o której była wyżej mowa, mającą upamiętnić organizację, prowadzących i uczestników szkolenia. Książka była także kompendium wiedzy, przekazywanej podczas kursów, stąd dołączone do niej artykuły wykładowców. Patriotyczny cel kursów został jasno określony we wstępie redakcyjnym. Kursy te „kojarząc pragnienie woli z jej wytrzymałością w przeprowadzeniu zadania, dały krajowi naszemu pierwszy zastęp wykwalifikowanych

fachowców w chwili, kiedy posiadanie takich gotowych sił w tej dziedzinie nie może być dla przyszłości tego kraju obojętnym faktem”. Natomiast zebranie w jednym wydawnictwie informacji organizacyjnych oraz treści merytorycznych miało być „jednym z zasadniczych materiałów dla historii powstawania polskiej siły wojskowej, od której – wierzymy w to wytrwale i mocno – i przyszłość nasza zależy” [40, s. 6].



Ryc. 11. Odznaka absolwenta Kursów Lotniczych Polskiego Towarzystwa Żeglugi Napowietrznej

Tematyka artykułów była dość szeroka. Obejmowała samą technikę lotniczą, budowę płatowców i wytrzymałość materiałów, dotychczasowy rozwój lotnictwa, aerostatykę i aerodynamikę, meteorologię, łączność, ale także silniki spalinowe i samochody. Tekst Deklera nosił tytuł *Lotnictwo na usługach wojny wszechświatowej* [40, s. 25–32].

Autor zauważył na wstępie, że nigdy dotąd technika nie wpływała tak na przebieg i wyniki konfliktów jak podczas tej, trwającej wciąż jeszcze, wojny światowej. Dotyczyło to również lotnictwa. Gdy już nastanie pokój, narody będą musiały ze zdwojoną energią nadrobić w swoim rozwoju stracony czas walk i zniszczeń. Nasz naród był w szczególnej sytuacji, bowiem „Polak stający do dzieła odbudowania i urządzania z nowa swojej wolnej już i niepodległej ojczyzny, większe ma przed sobą od innych narodów zadanie, bo dopędzić je musi na drodze postępu i zdobyć to, co inni już posiadają” [40]. Jedną z takich dziedzin było lotnictwo, rozwijane do tej pory nawet w dużo mniejszych, ale niepodległych krajach.

Wcześniej, przed wybuchem wojny, do celów wojskowych używane były balony, a po jej wybuchu – z aerostatów – głównie sterowce. Jednakże czas wojny to przede wszystkim zastosowanie samolotów, szczególnie dwupłatów. W pierwszych latach światowego konfliktu liczba samolotów w walczących armiach lawinowo rosta. O ile na początku najwięcej maszyn mieli Francuzi, to wkrótce wyprzedzili ich Niemcy. Na dalszych miejscach była Anglia, Austria oraz Rosja. Standardowym wyposażeniem płatowca był karabin maszynowy – który już pod koniec wojny mógł

strzelać w kierunku lotu – oraz bomby, zrzucające ręcznie lub mechanicznie.

Autor opisał warunki, które musiał spełniać pilot wojskowy, a szczególnie obserwator, będący z reguły drugim, ale ważnym członkiem załogi. Dotyczyły one szczególnie stanu zdrowia, ogólnej wytrzymałości, sprawności i spstrzegawczości. Podał też przykłady akcji i operacji, w których przydatne było lotnictwo. Za pierwszorzędną uznał funkcję obserwacyjną i informacyjną, dopiero na dalszej pozycji stawał możliwość bezpośredniego ataku z powietrza czy nawet desantu. Według niego trzy lata wojny pchnęły lotnictwo w rozwoju o kilkadziesiąt lat do przodu.

Co do przyszłości lotnictwa istniały wówczas różnorodne poglądy. Zdaniem Deklera przyszłość samolotu to jedynie szybkie przeloty w przestrzeni. Sądził, że nie będzie on tak popularny jak samochód czy pociąg. Za fantazję, która być może będzie zrealizowana, uznał stan komunikacji pasażerskiej, z którym my mamy do czynienia obecnie.

Zakończenie

W artykule przedstawiliśmy przegląd problematyki, którą zajmowało się pismo „Lotnik i Automobilista” wychodzące w Warszawie przez około cztery lata przed I wojną światową. Było ono redagowane przez Zygmunta Deklera i bez wątplenia można je uznać za pierwszy polski periodyk programowo zajmujący się popularyzacją szerokiej gamy zagadnień związanych z lotnictwem i techniką lotniczą.

W swoich początkach lotnictwo było rodzajem elitarnego sportu, więc czasopismo poświęcało wiele miejsca osiągnięciom, rekordom i wyczynom odważnych pilotów. Rekordy te zresztą zmieniały się z miesiąca na miesiąc, a nawet częściej, a do plejady najwybitniejszych dochodziły wciąż nowe nazwiska. Podawano też informacje o tragicznych wypadkach lotników. Ponadto czasopismo o tym profilu musiało zajmować się wystawami i pokazami, na których prezentowano najnowsze osiągnięcia techniki lotniczej – wykonane i projektowane samoloty, silniki, śmigła i inne elementy osprzętu.

Zgodnie z przyjętą misją czasopismo miało łączyć treści popularne z elementami wiedzy i nauki. Dlatego zamieszczało także artykuły popularnonaukowe, aby wytworzyć u czytelnika zainteresowanie poważniejszymi problemami i pokazać oparte na wiedzy uwarunkowania, opisać zjawiska aerodynamiczne związane z ruchem w powietrzu, a także poruszyć problemy ekonomiczne i społeczne.

W problematyce pisma wyodrębniono wątek jego związków ze środowiskiem lwowskim, które już wcześniej przeszło fazę początkowych doświadczeń w budowie i prób pierwszych samolotów. Związki te zaowocowały kilkoma cennymi publikacjami i relacjami, a pismo stało się oficjalnym organem Związku Awiatycznego studentów politechniki.

Dowodem na to, że czasopismo zajmowało się wieloma aspektami żeglugi powietrznej był niesygnowany artykuł o modzie na stroje pań-lotniczek [14]. Autor stwierdził, że coraz więcej kobiet lata w roli pasażerek, a często i pilotów. O ile męskie kostiumy lotników były proste i praktyczne, o tyle w przypadku pań objawiała się „odwieczna kokieterja

i dążność do podobania się w każdej sytuacji” [14]. Po omówieniu kilku wersji preferowanych przez panie ubiorów autor zauważył, że ostatnim krzykiem mody był jednoczęściowy kombinezon panny Harriet Quimby, jedwabny na wełnianym podbiciu, z kapturem i pantalonami, które łatwo można było przekształcić na spódnicę, używaną poza samolotem. „Wdzięk nie powinien opuścić kobiety nawet na zawrotnych wyżynach. [...] Połączenie praktyczności z elegancją i przeczności z wdziękiem” [14] to nowe zadanie kobiet lotniczek.

Automobilizm był drugim ważnym działem tematycznym czasopisma. Pisano o nowych rozwiązaniach konstrukcyjnych – silnikach, układach jezdnym, zawieszaniach i kabinach. Zamieszczano relacje z wystaw i salonów. Zajmowano się również wymiarem sportowym automobilizmu, a więc rajdami i wyścigami. Tu również były interesujące osiągnięcia i rekordy.

Bibliografia:

Artykuły w czasopiśmie „Lotnik i Automobilista”

(układ chronologiczny):

- [1] *Lotnik i Automobilista*. [b.a.]. (1911), 1(1), s. 1–2.
- [2] W. (1911). Polska fabryka aeroplanów. *Lotnik i Automobilista*, 1(1), s. 13.
- [3] Jarkowski, W. (1911). ABC lotnictwa. *Lotnik i Automobilista*, 1(3), s. 1–3, 2(4), s. 5–8, 3(5), s. 9–12, 4(6), s. 2–4.
- [4] Ż-ański, O. (1911). Co jutro? *Lotnik i Automobilista*, 1(3), s. 11–12.
- [5] Ofiary lotnictwa. [b.a.]. (1911). *Lotnik i Automobilista*, 1(6), s. 1–2.
- [6] Huber, M.T. (1912). Rzut oka na obecny stan i najbliższą przyszłość lotnictwa. *Lotnik i Automobilista*, 2(2), s. 1–3.
- [7] Jarkowski, W. (1912). Wrażenia techniczne z wystawy w Paryżu. *Lotnik i Automobilista*, 2(2), s. 3–7.
- [8] Toporski, K.W. (1912). Wystawa lotnicza w Paryżu. 3-me Salon Aeronautique. *Lotnik i Automobilista*, 2(2), s. 7–15.
- [9] Toporski, K.W. (1912). Aparat do wskazywania szybkości płatowców. *Lotnik i Automobilista*, 2(3), s. 1–2.
- [10] Z. D. (1912). Przemysł lotniczy w r. 1911. *Lotnik i Automobilista*, 2(4), s. 8–9.
- [11] Haberkant, S. (1912). Wystawa Lotnicza – Berlin 1912. *Lotnik i Automobilista*, 2(5), s. 3–8.
- [12] Toporski, K.W. (1912). Dwa prądy w lotnictwie współczesnym. *Lotnik i Automobilista*, 2(9), s. 10–11.
- [13] 1909–1912. [b.a.]. (1912). *Lotnik i Automobilista*, 2(11), s. 1–3.
- [14] Moda na płatowcu. [b.a.]. (1912). *Lotnik i Automobilista*, 2(11), s. 9–11.
- [15] S. H. (1912). Omnibusy powietrzne. *Lotnik i Automobilista*, 2(12), s. 11.
- [16] Karpiński, S. (1912). Sława Poległym! *Lotnik i Automobilista*, 2(12), s. 12.
- [17] Jaworski, T. (1912). „Samochód i płatowiec”. Nakładem miesięcznika „Lotnik i Automobilista”. *Lotnik i Automobilista*, 2(12), s. 12.
- [18] Rumbowicz, W. (1913). Co przyniósł lotnictwu rok 1912. *Lotnik i Automobilista*, 3(1), s. 2–3.
- [19] Latające rowery. [b.a.]. (1913). *Lotnik i Automobilista*. 3(1), s. 9–11.

- [20] Laboratorium lotnicze na kołach. [b.a.]. (1913). *Lotnik i Automobilista*, 3(1), s. 12.
- [21] Jarkowski, W. (1913). Współczesne laboratoria aerodynamiczne. *Lotnik i Automobilista*, 3(2), s. 2-5.
- [22] Rekordy lotnicze. [b.a.]. (1913). *Lotnik i Automobilista*, 3(2), s. 10-11.
- [23] Dekler, Z. (1913). Z wrażeń podróży. *Lotnik i Automobilista*, 3(3), s. 1-4.
- [24] Michalewski, J.K. (1913). Wystawa lotnicza modeli we Lwowie. *Lotnik i Automobilista*, 3(4), s. 8-9.
- [25] Słowo od Redakcji. (1913). *Lotnik i Automobilista*, 3(5), s. 1-2.
- [26] J.M.K. (1913). Związek Awiacyjny słuchaczy politechniki we Lwowie. *Lotnik i Automobilista*, 3(6), s. 8.
- [27] Michalewski, J.K. (1913). O konstruowaniu modeli lotniczych. *Lotnik i Automobilista*, 3(6), s. 8-9.
- [28] S.H. (1913). Lotnictwo jako zawód. *Lotnik i Automobilista*, 3(6), s. 9-11.
- [29] Lot Paryż-Warszawa. [b.a.]. (1913). *Lotnik i Automobilista*, 3(7), s. 1-6.
- [30] Florjański, T. (1913). O znaczeniu modeli w lotnictwie. *Lotnik i Automobilista*, 3(7), s. 8-9.
- [31] Jarkowski, W. (1913). VI Kongres żeglarstwa powietrznego w Gandawie. *Lotnik i Automobilista*, 3(10), s. 2-3.
- [32] Michalewski, J.K. (1913). O ekonomii ruchu aeroplanem. *Lotnik i Automobilista*, 3(10), s. 1-2, 3(12), s. 1-3.
- [33] m. (1914). Z sekcji prasowej Związku Awiacyjnego Słuchaczy Politechniki we Lwowie. Inauguracja „Związku awiacyjnego”. *Lotnik i Automobilista*, 4(1), s. 6-7.
- [34] Page, G. (1914). Najbardziej wstrząsające chwile w życiu lotników. *Lotnik i Automobilista*, 4(1), s. 5-7.
- [35] Smogor, K. (1914). Salon Lotniczy w Paryżu. *Lotnik i Automobilista*, 4(2), s. 1-7.
- [36] Wzloty Pégoud'a w Warszawie. (1914). *Lotnik i Automobilista*, 4(7), s. 5-9.
- Inne:**
- [37] Aeroplanem przez Alpy. (1910). *Świat*, 5(39), s. 13-14.
- [38] Anczyc, S. (ed.). (1911). *Pamiętnik V. Zjazdu Techników Polskich we Lwowie w roku 1910*. Lwów, XX.
- [39] Boguski, J.J., i in. (1909). Wzloty aeroplanu, dokonane w Warszawie w d. 15, 16, 18 i 19 września r. b. przez pilota p. Langegneux (Sprawozdanie komisji), *Przegląd Techniczny*, 47(39), s. 438-440.
- [40] Dekler, Z. (ed.). (1917). *Pierwsze Kursy Lotnicze. Książka pamiątkowa*. Warszawa.
- [41] Demil. (1909). Pierwsze popisy awiacyjne w Warszawie, *Świat*, 4(40), s. 12-13.
- [42] God. (1910). Polska wystawa awiacyjna. *Świat*, 5(39), s. 12-13.
- [43] Kronika bieżąca. [b.a.]. (1911). *Przegląd Techniczny*, 49(2), s. 22.
- [44] Kucharzewski, F. (1914). Piśmiennictwo techniczne polskie. III. Mechanika. *Przegląd Techniczny*, 52(26), s. 345-346.
- [45] Pluciński, J. (2023). Mięśnioloty i ich rekordowe loty. *Technika Lotnicza i Astronautyczna*, 2, s. 32-37.
- [46] Pylak, K. (2023). Lwowskie początki polskiej techniki lotniczej. *Technika Lotnicza i Astronautyczna*, 2, s. 48-61.
- [47] Śmierć Cháveza. [b.a.]. (1910). *Sport*, 3, s. 2.
- [48] Aeroplan nad Alpami. (1910). *Gazeta Lwowska*, 100(218), s. 4.

SAMOLOTEM PO ŚWIECIE



Pilatus PC-7 Mk II

Źródło: Pilatus Aircraft Ltd