

Marcin Kania

„NA MYŚL O PODBOJU POWIETRZA”...

Wznieść się w powietrze, żeglować wśród chmur, spojrzeć na Ziemię-matkę okiem ptaka — oto pragnienie, które towarzyszyło człowiekowi od zarania dziejów. W niebo wzbili się mityczni uciekinierzy z Krety: Dedal i Ikar. Syn przypłacił lot życiem, ojciec — dożywotnią żałobą. Ich śladem ruszyli jednak następcy — marzyciele oraz projektanci. Latające maszyny szkicował Leonardo da Vinci (1452–1519), Otto Lilienthal (1848–1896) udowodnił natomiast, że człowiek może szybować, czyli poruszać się lotem swobodnym przy użyciu osprzętu cięższego od powietrza. Lilienthal zginął podczas jednego z testów, skutecznie i bezpiecznie w niebo wzbili się dopiero bracia Wilbur i Orville Wright. Ich loty odbyły się w grudniu 1903 roku silnikowym dwupłatowcem *Flyer I*. Asumpt do tego sukcesu leżał co prawda w palącym ich umyśle marzeniu o skutecznym pokonaniu okowów ciężenia, fundament działania stanowiła jednak chłodna analiza zasad aerodynamiki, opracowanie wytrzymałej konstrukcji płatowej z lekką spalinową jednostką napędową, a także ustalenie właściwych sposobów startu, sterowania i lądowania. Wyczyn braci Wright utorował drogę kolejnym konstruktorom silnikowych maszyn latających. Wiek XX zaczął się zatem dla Świata gorączką podboju niebios...

W dziejach polskiej myśli inżynierskiej znajdziemy bardzo ciekawe osobowości — od zapaleńców po konstruktorów. Warto wspomnieć o Tytusie Liwiuszu Boratynim (zm. 1681), dworzaninie króla Władysława IV, autorze *ornitoptera*, o Janie Wnęku (ur. 1828) z Kaczówki — synu chłopca pańszczyźnianego i rzeźbiarzu ludowym, który w Zielone Świąta 1869 roku próbował odbyć lot przy pomocy skonstruowanego przez siebie skrzydła, życiem przypłacając marzenie o lataniu. W nurcie dziejów znajdziemy teoretyka lotnictwa Aleksandra Hryszkiewicza, autora rozprawy *Parolot Żmudzina* (Kowno 1851) oraz tytana innowacji Stefana Drzewieckiego¹. Dzieje polskiej awia-

¹ Zob. Stefan Drzewiecki, „Skrzydłata Polska” 1938, nr 5 (163), s. 129–130.

tyki tworzą autorzy silnikowych konstrukcji latających: Józef Lipkowski, Czesław Tański, Adolf Warchałowski, Stefan Kozowski i wielu, wielu innych². Do pionierów lotnictwa nad Wisłą zaliczyć należy także panów Rozuma oraz Bechynego, których starania staną się tematem niniejszego artykułu.

W pierwszym dziesięcioleciu XX wieku prasa na ziemiach polskich regularnie publikowała informacje na temat sukcesów oraz porażek lotników balonowych, szybowcowych i samolotowych. Pomysł opracowania w Krakowie areoplanu silnikowego szybko zainteresował szerokie grono dziennikarzy i czytelników. W środę 13 kwietnia 1910 roku ilustrowany dziennik „Nowiny” informował:

Dzisiaj już można i należy wyjawić tajemnicę: w warsztatach garażu u firmy Rudawski [i Spółka] kończy się budowa pierwszego polskiego aeroplanu. We czwartek konstruktorzy zademonstrują aeroplan przedstawicielom prasy i świata technicznego, [zaś] w sobotę 16 b.m. wystawią go na pokaz publiczny w sali hotelu Kleina („Nowiny” 1910, nr 84, s. 1 [podkr. M.K.]).

Projekt zapowiadał się niezwykle interesująco. Tym bardziej, że jego realizacji podjęli się dwaj „doskonali technicy automobilowi” — panowie Rozum i Bechyne. O drugim z konstruktorów wiemy sporo. Bogumił Bechyne urodził się w roku 1883 w czeskim Nymburku. Od roku 1902 przebywał w Krakowie, jako przedstawiciel fabryki samochodów Laurin & Klement (z którą to firmą Emil Rudawski wszedł w kontakt). Pracował następnie w Auto-Central-Garage-Star przy ul. Lelewela 3. W latach 1919–1932 Bechyne pełnił obowiązki dyrektora Fabryki Maszyn „Labor” w Krakowie. W dziejach techniki nad Wisłą zapisał się jako współtwórca pierwszego polskiego samolotu (1910) oraz pierwszego rodzimego samochodu osobowego „Star” (1912)³.

Aeroplan Rozuma i Bechynego był górnopłatem o kadłubie wykonanym z drzewa jesionowego i prostokątnej kraty wykrzyżowanej liniami. Podwozie spoczywało na dwóch kołach szprychowych, ogon podpierала jesionowa płoza amortyzowana. Skrzydło miało kształt prostokątny, z zaokrąglonymi końcami. Usterzenie pokryto płótnem.

² Więcej o rodzimych pionierach techniki lotniczej zob. w: A. Glass, *Polskie konstrukcje lotnicze 1893–1939*, Warszawa 1977, s. 56–88.

³ *Encyklopedia Krakowa*, Warszawa–Kraków 2000, s. 51.

Konstruktorzy wyposażyli samolot w silnik własnego projektu⁴, niektóre jego części wykonały fabryki: M. i R. Peterseimów oraz Ludwika Zieleniewskiego w Krakowie. Oddajmy głos świadkom:

Jest to motor czterocylindrowy, chłodzony powietrzem, o sile 50-ciu koni; cylindry rozłożone są w formie gwiazdy, koło rozpędowe ma pozycję poziomą i spełniać będzie, zdaniem konstruktorów, funkcję żyroskopu, przyczyniając się waleń do stabilizacji, czyli utrzymania latawca w równowadze (żyroskop-bąk) („Nowiny” 1910, nr 84, s. 1)

Aeroplan można było obejrzeć w garażu firmy Rudawskiego przy ul. Zwierzynieckiej 32 w Krakowie, później wyeksponowano go w eleganckiej sali hotelu Kleina przy ul. św. Gertrudy 6. Za wstęp pobierano 1 koronę, studenci i wojskowi płacili połowę tej kwoty. O skali zainteresowania projektem może świadczyć status osób, które odwiedziły warsztat:

Wczoraj po południu zwiedzało bardzo wiele zaproszonych osób aeroplan [panów] Bechynego i Rozuma [...]. Między innymi przybyli: nadinspektor przemysłowy [Zygmunt] Kremer, dyrektor wodociągów [inżynier Tadeusz] Jaszczyrowski, inżynier Krawczyk i przedstawiciele świata technicznego, redaktorzy krakowskich dzienników itd. („Nowa Reforma” 1910, nr 168, s. 2).

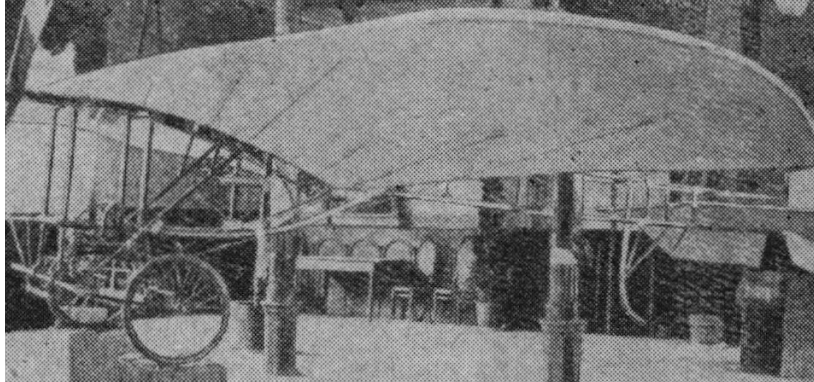
Cytowany artykuł kończył się ciekawą dla nas wzmianką:

Najdalej za tydzień nastąpi montowanie aparatu a za kilka tygodni konstruktorzy rozpoczną próby na błoniach w Skawinie.

Oznaczało to, że samolot zostanie przetransportowany z Krakowa do Skawiny, tu zmontowany i uruchomiony. Konstruktorzy chcieli go testować w spokoju, „z dala od oczu ciekawych”. Pod Wawel zamierzali natomiast wrócić na dziewiczy lot.

I cóż z tego wyszło? Czy krakowski aeroplan pojawił się w grodzie Babetty? Należy to wykluczyć. Minął kwiecień, maj i czerwiec, prasa galicyjska zajęła się innymi sprawami, w tym udanym lotem bawarczyka Otto Hieronymusa nad Błoniami i Parkiem Miejskim doktora Henryka Jordana (maj 1910). Temat przedsięwzięcia realizowanego przez garaż Emila Rudawskiego przygasał. Niebo nad Krakowem zostało zdobyte przez innego awiatora...

⁴ A. Glass, dz. cyt., s. 65; także: „Nowiny”, 1910, nr 84, s. 1.



Aeroplan Rozuma i Bechynego (reprodukcja z książki A. Glassa)

Dopiero w listopadzie 1910 roku w prasie pojawiła się następująca wzmianka:

Wczoraj po południu na placu wyścigowym odbywały się próby z aeroplanem wynalazku [panów] Rudawskiego, Rozuma i Behynego. Próby miały na celu zbadanie konstrukcji motoru i jego siły nośnej. Przy aeroplanie brakowało przednich skrzydeł, wobec czego p. Rudawski nie wzniósł się. Motor podczas prób funkcjonował dobrze („Nowiny” 1910, nr 260 s. 2 (piątek 11 XI)s).

Należy zatem uznać, że test napędu powiódł się, maszyna jednak nie została poderwana do lotu.

A finał przedsięwzięcia? Wskazówkę na ten temat znajdziemy w „Gońcu Poniedziałkowym” z kwietnia roku następnego:

Aeroplan, zbudowany [...] w warsztatach p. Rudawskiego przez inżynierów Rozuma i Bechenego, a wystawiony potem w sali hotelu Kleina, znajduje się obecnie w specjalnym hangarze w Borku Fałęckim za Podgórzem. Wedle informacji p. Rudawskiego próby aeroplanu odbędą się w najbliższych dniach. Jeżeli przyniosą zadowalniające rezultaty — rozpoczną się prace przygotowawcze do publicznego wzlotu na Błoniach („Goniec Poniedziałkowy” 1911, nr 2 s. 5).

Krakowski aeroplan do Skawiny zatem nie dotarł. Utknął w magazynie, w pół drogi między oboma miastami, stając się projektem odłożonym „na kiedyś”. Szkoda! A przecież, gdy w kwietniu 1910 roku reporter „Gazety Powszechnej” rozmawiał z panami Rozumem i Bechyne, zobaczył w ich wzroku błysk determinacji i optymizmu. Toteż wywiad prasowy z mechanikami zakończył spostrzeżeniem, że właśnie ucisnął „ręce wynalazców, którym śmiały się oczy na myśl o podboju powietrza”⁵.

⁵ S.N., *Aeroplan krakowski*, „Gazeta Powszechna” 1910, nr 84, s. 4 (podkr. M.K.).