

Przystanek historia

<https://przystanekhistoria.pl/pa2/tematy/gospodarka/90907,Poczatki-produkcji-samolotow-w-niepodleglej-Polsce-1918-1921.html>



Józef Piłsudski i gen. Kazimierz Sosnkowski (na lewo od naczelnika) wśród gości zebranych na Lotnisku Mokotowskim (obecnie Pole Mokotowskie) podczas poświęcenia i próby pierwszego polskiego samolotu, 23 sierpnia 1919 r. (Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego)

ARTYKUŁ

Początki produkcji samolotów w niepodległej Polsce (1918-1921)

OKRES HISTORYCZNY

(1918-1922) Odrodzenie Niepodległej

Autor: MARIUSZ NIESTRAWSKI 16.04.2023

Koniec 1918 roku to czas narodzin polskiego lotnictwa wojskowego. Stawiając pierwsze kroki, funkcjonowało ono początkowo dzięki sprzętowi zdobytemu na

zaborcach. Jednakże samoloty te odznaczały się wysokim stopniem zużycia bądź szybko zużywały się na rozlicznych frontach.

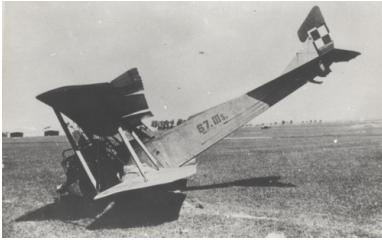
Brakowało też do nich części zapasowych, a poza tym były to przeważnie samoloty szkolne, kurierskie i przestarzałe wywiadowcze, często reprezentowane w liczbie zaledwie kilku sztuk. Taka sytuacja utrudniała racjonalną politykę sprzętową. Wobec tego wraz z upływem czasu coraz większą rolę zaczęły odgrywać zakupy we Francji, Wielkiej Brytanii i Włoszech.

Wyposażenie dla lotnictwa Armii Hallera udało się nabyć na mocy długoterminowej pożyczki. Około 20 samolotów otrzymano jako dar od rządu brytyjskiego (część nie nadawała się do użycia w walce). Kilkadziesiąt niemieckich maszyn Ententa przyznała II Rzeczypospolitej jako odszkodowanie po I wojnie światowej. W przyszłości producenci samolotów mogli jednak zrezygnować z dogodnych dla Polski warunków. Poza tym zakupiony sprzęt trzeba było dostarczyć nad Wisłę, drogą morską do Gdańska bądź kolejową przez Czechosłowację. Czas transportu zależał więc od dobrej woli czeskich kolejarzy i niemieckich robotników portowych, niezbyt przychylnie nastawionych do II RP. By uniezależnić się od zagranicy, konieczne było rozpoczęcie produkcji w kraju.

Samolot ze Lwowa

Pierwszym ośrodkiem wytwarzania samolotów w niepodległej Polsce był Lwów. Już 9 listopada 1918 r. w warsztatach parku lotniczego rozpoczęto pod kierunkiem inż. Władysława Prawdzic-Rubczyńskiego i inż. Rudolfa Weyde naprawy i przeglądy samolotów. Z dostępnych części zamiennych zaczęło składać również kolejne. Prace przyspieszyły po umieszczeniu na czele Lwowskiej Grupy Lotniczej kpt. pil. Stefana Bastyra, a także skierowaniu do pracy w warsztatach ppor. Tadeusza Florjańskiego. 20 marca 1919 r. został ukończony pierwszy samolot wyprodukowany we Lwowie. Za wzór posłużył austro-węgierski jednosilnikowy, dwumiejscowy, dwupłatowy samolot wywiadowczy Hansa-Brandenburg C.I.

Z czasem do inż. Tadeusza Florjańskiego dołączyli jego bracia Władysław i Marian. Wspólnie zmodyfikowali oni budowę kadłuba Brandenburga, wprowadzili wieżyczkę karabinu maszynowego obserwatora, przekształcili płożę ogonową, zastosowali dwie kabiny zamiast jednej, wspólnej i wyposażyli samoloty w mocniejsze jednostki napędowe.



**Dwumiejscowy samolot
wywiadowczy Hansa-
Brandenburg C.I. W czasie wojny
polsko-bolszewickiej
eksploatowany przede wszystkim
w 6. Eskadrze Wywiadowczej.
Maszyna posiada numer
fabryczny 67.III.5. Rzymska trójka
wskazuje na egzemplarz
wyprodukowany w lwowskich
warsztatach lotniczych.
Fotografia wykonana 6 lipca 1922
roku. (Ze zbiorów Muzeum
Lotnictwa Polskiego w Krakowie)**



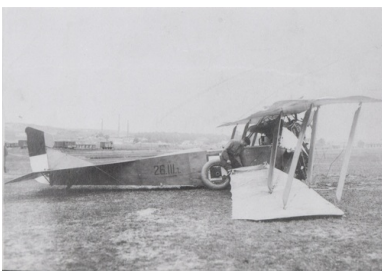
**Konny transport kadłuba
lwowskiego Brandenbura C.I. Na
zdjęciu egzemplarz o numerze
fabrycznym 67.III.1, odebrany w
maju 1919 roku i przekazany do
5. Eskadry Lotniczej (później
Wywiadowczej). (Ze zbiorów
Muzeum Lotnictwa Polskiego w
Krakowie)**

Do końca 1919 r. zbudowano we Lwowie 10 płatowców. Myślano o rozbudowie bazy produkcyjnej, ale zrezygnowano z koncepcji ze względu na bliskość strefy frontowej, trudności w pozyskiwaniu materiałów i wielki pożar lwowskich warsztatów. W sumie we Lwowie powstało 15 Brandenburgów.

Lwowskie Brandenburgi były uzbrojone w 1-2 karabiny maszynowe, niektóre egzemplarze mogły przenosić 100 kg bomb, bądź zabrać na pokład radiostację nadawczą. Zależnie od użytego silnika rozwijały 160-180 km/h, miały 480 km zasięgu i osiągały pułap 5000 m.



Rozbity lwowski Brandenburg C.I o numerze fabrycznym 67.III.7. W czasie wojny polsko-bolszewickiej używały go eskadry wywiadowcze III. Dywizjonu Lotniczego. (Ze zbiorów Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie)



Brandenburg C.I z lwowskim numerem 26.III.1. Odebrany w listopadzie 1919 roku. W czasie wojny polsko-bolszewickiej eksploatowany przez eskadry

**wywiadowcze III. Dywizjonu
Lotniczego. (Ze zbiorów Muzeum
Lotnictwa Polskiego w Krakowie)**

Rakowice pod Krakowem

Drugą bazą lotniczą, w której Polacy kompletowali z pozostawionych części Brandenburgi C.I były Rakowice pod Krakowem. Zakres prac rozszerzył się latem 1920 r., gdy do Krakowa przybyli ewakuowani ze Lwowa konstruktorzy, stolarze i mechanicy. Połączone warsztaty oddano pod dowództwo mjr. obs. Władysława Torunia. W listopadzie tegoż roku szef Departamentu III Żeglugi Powietrznej gen. bryg. Gustaw Macewicz polecił wyprodukowanie w Krakowie 24 płatowców Brandenburg C.I. Prace rozpoczęto w 1921 r. Uwzględniono niektóre modyfikacje braci Florjańskich. Do końca roku oddano do użytku egzemplarz samolotu nazwanego KW-II. W późniejszych latach plan zarzucono. Zaważył wypadek jednego ze skonstruowanych Brandenburgów, a także stosunkowo wysokie koszty.



**Rozbita krakowska kopia
samolotu Hansa-Brandenburg C.I.
Fotografia wykonana po
katastrofie z dnia 11 lipca 1922
roku. W wypadku zginął por. pil.
Ludwik Nazimek a ranny został
mech. Rudolf Ringhofer. (Ze
zbiorów Muzeum Lotnictwa
Polskiego w Krakowie)**



Poza Brandenburgami C.I w Krakowie z zapasów części zamiennych zmontowano pewną liczbę myśliwców Albatros D.III (Oeffag). Na zdjęciu egzemplarz o numerze seryjnym 253.234. Zniszczony, a później odbudowany w Krakowie z wykorzystaniem zmagazynowanych tam części. O tym fakcie świadczy litera „K” przed numerem „234” na kadłubie. (Ze zbiorów Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie)

Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz z Lublina

Działalność lwowskich i krakowskich warsztatów lotniczych nie była w stanie zaspokoić potrzeb polskiej armii. To zadanie mogło zrealizować przedsiębiorstwo wytwarzające kilkaset kompletnych samolotów rocznie. W drugiej połowie 1919 r. do Ministerstwa Spraw Wojskowych wpłynęło kilka ofert firm pragnących rozpocząć seryjną produkcję samolotów w Polsce. Spośród nich MSWojsk zawierzyło Zakładom Mechanicznym E. Plage i T. Laśkiewicz z Lublina, której poleciło rozpoczęcie produkcji licencyjnej włoskich Ansaldo: jednosilnikowych, jednomiejscowych, dwupłatowych myśliwców A.1 Balilla oraz jednosilnikowych, dwumiejscowych, dwupłatowych samolotów wywiadowczych A.300-2.

W lutym i marcu 1920 r. lubelskie przedsiębiorstwo zawarło kontrakty z Głównym Urzędem Zaopatrzenia Armii na wyprodukowanie 100 myśliwców i 200 maszyn wywiadowczych oraz z Gio Ansaldo na dostarczenie silników. Inne materiały i półfabrykaty planowano pozyskać w Stanach Zjednoczonych, Niemczech, Austrii i

Włoszech. Polski przemysł był w stanie dostarczyć tylko drewno, gwoździe i lakiery.



Reklama Zakładów Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie zamieszczona na łamach czasopisma „Lot”. („Lot”, r. 1923, nr 1)

Start wzorcowych samolotów z Turynu nastąpił 23 sierpnia. Za sterami A.1 zasiadł ppor. pil. Stefan Pawlikowski. W trakcie lotu był zmuszony awaryjnie lądować na terenie Francji, a uszkodzony samolot dostarczono do Polski drogą morską. W kabinie A.300-2, mimo awarii, trasę pokonali por. pil. Ludomił Rayski i inż. Witold Rumbowicz.

Pierwszy lubelski samolot, myśliwiec Balilla, był gotowy w lipcu 1921 r. 21 dnia tego miesiąca odbył się w wykonaniu oblatywacza Adama Haber-Włyńskiego lot próbny, który z winy pilota zakończył się katastrofą. Na pewien czas wstrzymano produkcję lubelskich myśliwców. Do końca roku Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz przekazały Wojsku Polskiemu 15 Balill.



Wyprodukowany w Lublinie samolot myśliwski Ansaldo A.1 Balilla o numerze fabrycznym 117. Wojsko Polskie odebrało go w 1922 roku. (Ze zbiorów Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie)

Miesiąc przed wypadkiem Haber-Włyńskiego lubelska wytwórnia ukończyła pierwszy samolot Ansaldo A.300-2. Oblatywacz, por. pil. Antoni Ernest Mroczkowski zażądał wykonania poprawek. Przygotowania do seryjnej produkcji przeciągnęły się do końca 1921 r., pojawiły się też problemy z silnikami i pierwsze seryjne lubelskie A.300 były gotowe dopiero wiosną 1922 r. Produkcję Ansaldo prowadzono w Lublinie do 1924 roku.

Myśliwce Balilla osiągały powyżej 200 km/h i miały 360–400 km zasięgu. Uzbrojone były w dwa karabiny maszynowe. Wywiadowcze A.300 rozwijały 195-198 km/h. Mogły spędzić w powietrzu około 3,5 godziny. Były uzbrojone w 2–3 karabiny maszynowe.

Poza Lwowem, Krakowem i Lublinem samoloty w walczącej o swe granice II RP zamierzano wytwarzać też w Warszawie, Poznaniu i Ostrowie Wielkopolskim. Na różnych etapach jednak te koncepcje zarzucano.



CWL.18, czyli skopiowany w Warszawie Hannover Roland Cl.II. Ze względu na użycie niedostatecznie wytrzymałych materiałów samolot rozbił się podczas pokazów w obecności Naczelnika Państwa Józefa Piłsudskiego. Wrażenie z tego

wypadku było tak wielkie, że porzucono pomysł budowania samolotów w stolicy Polski. (Ze zbiorów Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie)



Józef Piłsudski i gen. Kazimierz Sosnkowski (na lewo od naczelnika) wśród gości zebranych na Lotnisku Mokotowskim (obecnie Pole Mokotowskie) podczas poświęcenia i próby pierwszego polskiego samolotu, 23 sierpnia 1919 r. (Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego)

Produkcję samolotów w Polsce podjęto z myślą o uniezależnieniu się od dostaw zagranicznych i dostarczeniu sprzętu eskadrom zaangażowanym w wojnie przeciw bolszewickiej Rosji. Zadanie to nie zostało wykonane. Bardzo niewielki procent polskich samolotów zasilił zmagające się z Armią Czerwoną jednostki lotnicze. Były to lwowskie i krakowskie Brandenburgi C.I. Duże nadzieje polskie lotnictwo wiązało z podjęciem produkcji samolotów na licencji w Lublinie. Pierwsze gotowe Ansaldo opuściły fabrykę już po zawarciu traktatu pokojowego z Rosją. Przyszłość przyniosła wiele wypadków śmiertelnych polskich lotników na tych samolotach.

COFNIJ SIĘ