

Wypadki śmiertelne na samolotach Ansaldo A-300 w Polsce – 1922

Wypadki lotnicze nieodłącznie towarzyszą historii lotnictwa, zarówno cywilnego, jak i wojskowego. Przyczyny katastrof samolotów można ogólnie podzielić na związane z: błędami w pilotażu, czynnikami obiektywnymi (złymi warunkami atmosferycznymi), bądź też wadami samolotu. W pierwszej połowie lat dwudziestych Wojska Lotnicze II Rzeczypospolitej użytkowały samolot Ansaldo A.300. W szczątkach tych samolotów śmierć znalazło kilkunastu lotników. Duży odsetek wypadków śmiertelnych był związany z wadami konstrukcyjnymi.

Ansaldo A.300 był dwuosobowym, drewnianym dwupłatem napędzanym silnikiem Fiat A-12 bis o mocy 300 koni mechanicznych. Silnik był chłodzony wodą. Samolot uzbrojono w dwa karabiny maszynowe Vickers 0,303 cala (7,62 mm) strzelające przez śmigło oraz 2 sprzężone karabiny maszynowe Lewis (również 0,303) na obrotniku obserwatora. Samolot zabierał 191 lub 144 kilogramy bomb (zależnie od tego, czy były to bomby 12-, czy 9-kilogramowe), mógł zostać także wyposażony w aparat fotograficzny, bądź radiostację pokładową. Udźwig A.300 był jednak stosunkowo niewielki, możliwe były więc tylko następujące konfiguracje wyposażenia: aparat fotograficzny i bomby (wariant rozpoznawczo-bombowy) lub radiostacja pokładowa (wariant rozpoznawczy radio) ((A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1918-1939*, Warszawa 1972, s. 164-168.)). Pod względem osiąągów A.300 był niezłą maszyną. Zdaniem Adama Kurowskiego samolot był zwrotny i niezły w szybowaniu ((A. Kurowski, *Kraksy i wzloty. Wspomnienia lotnika*, Warszawa 1965, s. 27-31.)).

Samoloty A.300 były wytworami włoskiego przemysłu lotniczego, lecz nie były użytkowane w czasie pierwszej wojny światowej. Mimo to dla decydentów w Wojsku Polskim A.300 wydał się odpowiednim samolotem do wyposażenia polskiego lotnictwa. W kwietniu 1920 roku Główny Urząd Zaopatrzenia Armii zakupił 30 samolotów liniowych Ansaldo A.300 oraz licencję na produkcję samolotów tego typu w Polsce ((T. Goworek, *Pierwsze samoloty myśliwskie lotnictwa polskiego*, Warszawa 1991, s. 47; H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1920-1939. Od tryumfu do tragedii*, Wrocław 2011, s. 103.)).

Na ziemiach polskich nie było jednak przedsiębiorstwa posiadającego doświadczenie w produkcji lotniczej. Wyborem odpowiedniej fabryki zajęła się specjalna komisja ustanowiona przez Inspektora Wojsk Lotniczych gen. bryg. Gustawa Macewicza. Na czele komisji stanął mjr pil. Sergiusz Abzółtowski, poza nim w skład komisji weszli: kpt. pil. Donat Makijonek, ppor. pil. Włodzimierz Kurganowicz, inż. Stanisław Cywiński oraz inż. Witold Rumbowicz. Członkowie komisji uznali, że produkcję płatowców w Polsce (silniki miały być dostarczane z Włoch) należy ulokować w Zakładach Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz. Komisja majora Abzółtowskiego przedstawiła optymistyczne raporty w sprawie terminu dostarczenia pierwszych samolotów i wielkości produkcji ((T. Goworek, *Pierwsze samoloty...*, s. 48; H. Mordawski, *Polskie lotnictwo...*, s. 103-104.)).

Wybór można jednak określić jako mocno kontrowersyjny, bowiem Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz nie znały się na produkcji płatowców. Do tej pory lubelska wytwórnia zajmowała się produkcją elementów wyposażenia gorzelni, browarów i cukrowni. Produkowano tam także: maszyny rolnicze, kotły parowe oraz sprzęt strażacki ((T. Goworek, *Pierwsze samoloty...*, s. 48; H. Mordawski, *Polskie lotnictwo...*, s. 104; A. Morgała, *Polskie samoloty...*, s. 74-75.)).

Umowę pomiędzy Głównym Urzędem Zaopatrzenia Armii a fabryką E. Plage i T. Laśkiewicz zawarto w połowie lutego 1920 roku. Lubelskie zakłady zobowiązały się dostarczyć 200 samolotów liniowych Ansaldo A.300. Pierwsze aeroplany powinny trafić do eskadr lotniczych już we wrześniu 1920 roku. Na początku marca doszło do porozumienia pomiędzy Ansaldo oraz E. Plage i T. Laśkiewicz w sprawie zakupu silników do samolotów produkowanych w Lublinie. Latem tego roku do Polski dostarczono drogą powietrzną egzemplarze wzorcowe włoskich samolotów (poza

Ansaldo A.300 Polacy zakupili także myśliwiec Ansaldo A.1 „Balilla”). A.300 przylecieli z Półwyspu Apenińskiego por. pil. Ludomił Rayski z inż. Witoldem Rumbowiczem ((T. Goworek, Pierwsze samoloty..., s. 49-50; H. Mordawski, Polskie lotnictwo..., s. 105-106; T. Nowacki, Kadry lotnictwa wojskowego w latach 1918-1926, [w:] Lotnictwo polskie w okresie międzywojennym, Warszawa-Suwałki 1993, s. 83-96, s. 94.)).

Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz nie dotrzymały terminu i samoloty trafiły do polskich eskadr już po zakończeniu wojny z Rosją Radziecką. Pierwszy A.300 był gotowy dopiero 15 czerwca 1921 roku. Przyczyną były opóźnienia w dostarczeniu niektórych surowców i części, ale przede wszystkim ewakuacja fabryki w obawie przed Armią Czerwoną ((T. Goworek, Pierwsze samoloty..., s. 50; H. Mordawski, Polskie lotnictwo..., s. 105.)).

15 czerwca 1921 roku nie oblatano jednak A.300, bowiem pilot miał wątpliwości co do jakości wykonania okuć skrzydeł. Pierwsza partia A.300 była gotowa wiosną 1922 roku, czyli 1,5 roku po ustalonym terminie. Na początek nowe maszyny liniowe skierowano do eskadr treningowych w pułkach lotniczych. Latem 1923 na Ansaldo A.300 przebrojono dywizjon liniowy krakowskiego 2. pułku lotniczego ((T. Goworek, Pierwsze samoloty..., s. 50; A. Kurowski, Kraksy i wzloty..., s. 16-17; H. Mordawski, Polskie lotnictwo..., s. 106; J. Pawlak, Polskie eskadry w latach 1918-1939, Warszawa 1989, s. 181.)).

Już w kwietniu 1922 roku miały miejsce pierwsze katastrofy samolotów A.300. Ofiarami byli pracownicy Zakładów Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz: oblatywacz zakładowy chor. pil. Józef Ryba, kontroler wojskowy starszy mechanik Wiktor Górski oraz szef pilotów Plage i Laśkiewicz por. pil. Antoni Bartkowiak ((Ku czci poległych lotników, pod red. M. Romeyko, Warszawa 1933, s. 324; J. Meissner, Wspomnienia pilota, t. II Wiatr w podeszwach, Kraków-Wrocław 1985, s. 19-20; H. Mordawski, Polskie lotnictwo..., s. 106; A. Morgała, Polskie samoloty..., s. 165; J. Pawlak, Polskie eskadry..., s. 210.)).

W rezultacie 19 maja 1922 roku władze wojskowe zdecydowały o powołaniu specjalnej komisji pod przewodnictwem gen. bryg. Juliusza Malczewskiego. Zadaniem komisji miało być określenie przyczyn wypadków, ocena jakości wykonywanych samolotów i ustalenie jakie straty poniósł Skarb Państwa. W skład komisji weszli: prof. Leon Krasiński, ppłk pil. inż. Ludomił Rayski i mjr inż. Zdzisław Zych-Płodowski. Stwierdzono, że w Zakładach Mechanicznych Plage i Laśkiewicz popełniono szereg błędów w trakcie wykonywania płatowców: niewłaściwie splatano linki, niestarannie dokręcano śruby, błędne metody łączenia metali doprowadzały do osłabiania okuć i ścięgien co prowadziło do urywania się skrzydeł, stosowano sparciałe złącza gumowe, koła zabezpieczano w nieodpowiedni sposób i w rezultacie często odpadały przy lądowaniu. Przyczyny wypadków leżały jednak nie tylko w płatowcu, ale również w silniku. Jednostki napędowe Fiata docierały z Włoch w fatalnym stanie technicznym. Często zdarzało się, że dochodziło do zapalania się gaźników, zacierania tłoków i wytapiania panewek. Komisja nakazała więc, by przed zamontowaniem dokładnie sprawdzać i ewentualnie remontować silniki. W polskich warunkach nie dało się jednak przeprowadzić niektórych napraw ((A. Kurowski, Kraksy i wzloty..., s. 27-31; H. Mordawski, Polskie lotnictwo..., s. 106-108; A. Morgała, Polskie samoloty..., s. 165-166.)).

W maju 1922 roku czasowo wstrzymano produkcję samolotów, przestano także wypłacać pieniądze lubelskiej wytwórni. Produkcję wznowiono po zmianie warunków umowy. Ograniczono zamówienie i zmodyfikowano warunki finansowe. Władze wojskowe wymogły usunięcie dyrektora technicznego inż. Witolda Rumbowicza, a jego miejsce zajął niejaki Starnawski ((H. Mordawski, Polskie lotnictwo..., s. 108.)).

Wypadki w polskim lotnictwie zdarzały się jednak dalej. Szczególny wstrząs przeżyli mieszkańcy Krakowa 12 kwietnia 1923 roku, gdy w czasie ćwiczeń lotniczych nad miastem od jednego A.300 oderwały skrzydła, a kadłub spadł na dom prywatny. Oprócz pilota i obserwatora zginął także właściciel mieszkania, a 7 innych cywilów zostało rannych ((Straszna katastrofa w Krakowie, [w:] Polska Zbrojna, nr 100, 14 IV 1923, s. 8.)). Ministerstwo Spraw Wojskowych winą obarczyło pilota

stwierdzając w oficjalnym komunikacie, że kilka dni wcześniej wykonywał on niedozwolone akrobacje na tym samolocie i w rezultacie osłabił konstrukcję płatowca ((W sprawie katastrofy lotniczej w Krakowie. Oficjalne wyjaśnienie MSWojsk, [w:] Polska Zbrojna, nr 113, 27 IV 1923, s. 5.)).

W końcu 1923 po wyprodukowaniu około 50 samolotów Ansaldo A.300 Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz zakończyły produkcję tych samolotów dla wojska. W roku 1924 stojący na czele Departamentu IV Żeglugi Powietrznej MSWojsk francuski generał François Léon Lévêque doprowadził do zerwania umowy z lubelską wytwórnią. Wraz z nastaniem wiosny 1924 roku nastąpiła nowa seria katastrof ((H. Mordawski, Polskie lotnictwo..., s. 108-109; A. Morgała, Polskie samoloty..., s. 166.)).

Śmiertelny wypadek por. pil. Zygmunta Czerniaka zdeterminował Ministerstwo Spraw Wojskowych do powołania w maju 1924 roku kolejnej komisji mającej ocenić jakość samolotów produkowanych w Lublinie. Na jej czele stanął ppłk inż. Henryk Abczyński. Komisja ustaliła, że ze 118 wyprodukowanych w Lublinie samolotów („Balilla” i A.300) już 18 się rozbiło, a w wypadkach zginęło 8 lotników, choć tylko jeden wypadek śmiertelny miał być spowodowany wadą techniczną ((O przyczyny katastrof lotniczych. Wadliwie skonstruowane samoloty, [w:] Polska Zbrojna, nr 139, 22 V 1924, s. 4-5; H. Mordawski, Polskie lotnictwo..., s. 109.)).

Co interesujące członkowie komisji nie mieli zastrzeżeń do płatowców wytwarzanych w Lublinie, zwracali jednak uwagę na wady konstrukcyjne w silnikach Fiata (szybkie zużywanie się wału korbowego i wentyli), w związku z czym jednostki napędowe wymagały szczególnej troski mechaników. Przyczyną dużej śmiertelności pilotów i obserwatorów latających na Ansaldo A.300 miały być przede wszystkim niskie kwalifikacje pilotów. Kontrolerzy podkreślili, że polscy lotnicy przesiedli się do A.300 z niezwykle łatwego do pilotowania francuskiego Bregueta XIV (popularnie nazywanego „Ludwikiem XIV”). Ansaldo A.300 dysponował większą prędkością, wymagał lepszego refleksu, łatwo tracił szybkość. A.300 charakteryzował się ponadto dużym obciążeniem skrzydeł, co przy niezbyt korzystnym profilu skrzydła jeszcze bardziej utrudniało pilotaż ((Raport na temat samolotów zamówionych w fabryce E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie z wiosny 1924 roku, Centralne Archiwum Wojskowe, Wyższa Szkoła Wojenna I.340.1.391.)).

Mimo krzepiących raportów naczelne władze lotnicze zdawały sobie sprawę, że polskich Wojsk Lotniczych nie stać było na tak wysokie straty wśród personelu latającego. Na początku sierpnia 1924 roku gen. Lévêque zabronił latać na Ansaldo A.300. Nie było jednak żadnej alternatywy i jeśli personel latający miał ćwiczyć, to musiał to robić bądź na „latających trumnach” fabryki Plage i Laśkiewicz, bądź na wyeksploatowanych maszynach z lat walki o granice, które niemal równie regularnie grzebały załogi ((H. Mordawski, Polskie lotnictwo..., s. 109; Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918-1939, Warszawa 1978, s. 249.)).

Mimo zapewnień lubelskiego konstruktora o możliwości udoskonalenia samolotów Ansaldo A.300 Ministerstwo Spraw Wojskowych postanowiło przebroić eskadry lotnicze w samoloty produkcji francuskiej – Potez XVA2. Zanim przebrojono eskadry lubelskie „latające trumny” pogrzebały jeszcze kilku lotników. W listopadzie 1924 roku zginęła załoga w składzie por. pil. Jan Poteć oraz majster wojskowy Wirgiliusz Mucha ((Ku czci poległych..., s. 336-337; J. Pawlak, Polskie eskadry..., s. 131.)). Po tym wypadku MSWojsk wydało zakaz lotów na wszystkich samolotach tego typu. Zakładano całkowite ich wyłączenie z eksploatacji. Ponadto MSWojsk zażądało od lubelskiej wytwórni usunięcia dyrektorów odpowiedzialnych za katastrofy, zatrudnienia w to miejsce kilku specjalistów z Francji oraz rozpoczęcia produkcji samolotów Potez. Jednocześnie MSWojsk zrezygnowało z wyprodukowanych, ale jeszcze nie odebranych samolotów A.300 znajdujących się w Lublinie ((M. S. Wojsk. w sprawie fabryki „Plage-Laśkiewicz”, [w:] Polska Zbrojna, nr 321, 23 XI 1924, s. 6.)). Ostatnimi ofiarami śmiertelnymi samolotu Ansaldo A.300 byli plut. pil. Kazimierz Kalinowski oraz porucznik kawalerii Leon Paszkiewicz, którzy zginęli w katastrofie w sierpniu 1925 roku ((Ku czci poległych..., s. 337-339; J. Pawlak, Polskie eskadry..., s. 166.)). Samolot nadal pozostawał jednak w użytkowaniu. W listopadzie 1925 roku po awarii silnika i awaryjnym lądowaniu pod Lwowem poważne obrażenia odniósł por. pil. Stefan Skulski

(obserwator wyszedł bez szwanku) ((Katastrofa lotnicza, [w:] Polska Zbrojna, nr 320, 21 XI 1925, s. 4.)).

Ogółem w latach 1922-1925 na Ansaldo A.300 zginęło 18 pilotów, mechaników, obserwatorów i oficerów innych broni oddelegowanych do roli obserwatora ((Byli to: chor. pil. Józef Ryba, starszy majster wojskowy Wiktor Górski, por. rez. pil. Antoni Bartkowiak, plut. pil. Stefankow, por. obs. Dąbrowski, por. pil. Karol Strzałkowski, kpt. obs. Stefan Esztel, por. pil. Zygmunt Czerniak, starszy sierżant pilot Waclaw Wańczura, por. obs. Stefan Pudłowski, por. pil. obs. Jan Latawiec, por. obs. Karol Laszecki, por. pil. Marian Edward Reroń, szer. mech. Rudolf Tobolak, por. pil. Jan Poteć, majster wojskowy Wirgiliusz Mucha, plut. pil. Kazimierz Kalinowski, por. kaw. Leon Paszkiewicz.)). Znaczny odsetek ofiar śmiertelnych to rezultat korkociągu lub ześlizgu na skrzydło. Prawdopodobnie ze względu na to Departament IV Żeglugi Powietrznej nie chciał zrezygnować z używania tych samolotów uznając, że korkociągi i ześlizgi to efekty błędów w pilotażu. Jednakże w aż czterech katastrofach śmiertelnych zawiódł nie pilot a płatowiec (przy czym plut. Stefankow sam miał doprowadzić do naruszenia wytrzymałości płatowca). Żaden z lotników nie zginął w konsekwencji awarii silnika, choć takie awarie nie należały do rzadkości. Wygląda jednak na to, że A.300 musiał nieźle nadawać się do szybowania i był w stanie wylądować w miarę bezproblemowo ze stojącym śmigłem. W rezultacie katastrofy lotnicze wynikające z usterek jednostek napędowych kończyły się często tylko potłuczeniem lotników.

Ansaldo A.300 był z całą pewnością niebezpieczny dla lotników, można zaryzykować stwierdzenie, że został po prostu źle zaprojektowany, przez co był niezwykle wymagający dla pilotów. Poza tym dostrzec można usterki, które jednoznacznie wskazują na niską jakość wykonania: urywające się skrzydła, czy wysoce awaryjne silniki.



Kapitan pilot Janusz Meissner. Wybitny publicysta i autor książek o charakterze popularnym podejmujących tematykę lotniczą. Był znakomitym instruktorem pilotażu. W latach dwudziestych dwukrotnie zdołał przeżyć katastrofy samolotu Ansaldo A.300

Opracował:
Mariusz Niestrawski