

Ostatni lot Puławskiego

Tomasz Stańczyk

Na Polu Mokotowskim w Warszawie znajduje się obelisk z tablicą upamiętniającą lotnisko istniejące w tym miejscu od roku 1910 do II wojny światowej. Stąd właśnie wystartował do ostatniego lotu niespełna trzydziestoletni inżynier Zygmunt Puławski, konstruktor samolotów.

Witold Rychter – o kilka lat młodszy od Puławskiego inżynier, pilot i rajdowiec – był świadkiem startu jego samolotu 21 marca 1931 roku, po godz. 14.00. „Gdy osiągnął sto metrów, ujrzelśmy, jak w lewym zakręcie, z mocno zadartym łbem śliznął się na lewe skrzydło i sunął tak bez jakiegokolwiek reakcji pilota” – pisał we wspomnieniach opublikowanych po wojnie. Z relacji prasowych wynika, że krytyczny moment lotu nastąpił w chwili, gdy samolot po przeleceniu mniej więcej dwóch kilometrów, minął kościół św. Jakuba przy placu Narutowicza. Pilot zapewne chciał zawrócić na lotnisko, ponieważ „pochylił aparat do głębokiego wirażu”. W chwilę później samolot runął na skrzyżowanie ulic Słupeckiej, Kaliskiej i Sękocińskiej. Stał tam wtedy tylko jeden, nieukończony jeszcze dom. Dwaj przechodnie: Tadeusz Kołakowski, murarz – być może zatrudniony właśnie na jego budowie – oraz jego brat, Jan, zostali ciężko poranieni. „Rozbity płatowiec został niezwłocznie odseparowany od gromadzącego się tłumu, dla zapobieżenia możliwemu wybuchowi benzyny”.

Zygmunt Puławski zmarł w drodze do Szpitala Ujazdowskiego. Tak zakończyła się krótka, ale bardzo błyskotliwa kariera wybitnego konstruktora lotniczego.

Urodzony w 1901 roku w Lublinie Puławski był absolwentem wydziału mechanicznego Politechniki Warszawskiej. Po studiach został zatrudniony w Centralnych Warsztatach



Fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe

► Zygmunt Puławski

Lotniczych, przekształconych w roku 1928 w Państwowe Zakłady Lotnicze.

Do chwili, gdy Zygmunt Puławski zbudował na zamówienie Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych samolot myśliwski PZL P-1, nikt na świecie nie słyszał o polskich samolotach. Puławski nadał skrzydłom nowatorski „mewi kształt”. Za granicą mówiono o „płacie polskim”. Andrzej Glass, znany historyk polskiego lotnictwa, w pracy *Polskie konstrukcje lotnicze* podkreśla zalety tego rozwiązania: bardzo dobrą widoczność do przodu i na boki, dobrą aerodynamikę i wyższą od wymaganej wytrzymałość skrzydła. Zwraca też uwagę na nowatorskie rozwiązanie chowania amortyzatorów w kadłubie, co poprawiło właściwości aerodynamiczne samolotu.



► Prototyp samolotu PZL-12, 1931 rok

W całości metalowy PZL P-1 został oblatany przez znakomitego pilota Bolesława Orlińskiego jesienią 1929 roku. W roku 1930 samolot ten zwyciężył w ośmiu próbach (na piętnaście) w konkursie samolotów myśliwskich w Rumunii i zdobył duże uznanie. „Rozsławił nie tylko nazwisko Puławskiego, ale również nazwę PZL” – pisał Glass, dodając, że potem powstało w Europie wiele samolotów o tym układzie płata.

Ogromne zainteresowanie wzbudziła zaprezentowana w 1930 roku podczas salonu lotniczego w Paryżu na Le Bourget następna konstrukcja Puławskiego – PZL P-6 – dostosowana do silnika gwiazdowego (prostszy, tańszy w konstrukcji i eksploatacji). We francuskim piśmie „Les Ailes” pojawiła się opinia, że PZL P-6 pokazuje, iż polski przemysł potrafi produkować samoloty interesujące i dobrze zbudowane. Jeszcze bardziej entuzjastyczny był brytyjski „The Aeroplane”, który uznał, że płatowiec ten o milę wyprzedza wszystkie inne zbudowane na kontynencie.

W roku 1931, już po śmierci Puławskiego, Orliński na P-6 zwyciężył w zawodach National Air Races w Cleveland w Stanach Zjednoczonych. Z konstrukcji P-1 i P-6 wywodzą się seryjnie produkowane samoloty P-7 i P-11, które weszły do uzbrojenia polskiego lotnictwa. W 1939 roku były to już jednak samoloty mocno przestarzałe. Gdyby Puławski żył, przy swoim talencie z pewnością mógłby zaprojektować nowocześniejsze samoloty. Inna kwestia, czy znalazłyby się finanse na wdrożenie masowej produkcji.

Znajomi Puławskiego podkreślali, że był słabym pilotem. „Śmierć Zygmunta nikogo nie zdziwiła, miał kiepską bardzo opinię jako pilot, a już wyraźnie nie miał kwalifikacji na oblatywacza” – pisał we wspomnieniach jego kolega Stanisław Prauss, konstruktor z PZL. Puławski zabił się, lecąc prototypowym samolotem swojej konstrukcji. Był to samolot typu amfibia (nazwany PZL-12 lub PZL-H), prywatny

Fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe



► Samolot myśliwski PZL P-1, który rozsławił polskich konstruktorów lotniczych na świecie, 1928 rok

ze zbiorów W. Matysiaka



► PZL-12 – pierwsza polska konstrukcja samolotowa przystosowana do lądowania na wodzie, 1931 rok

projekt konstruktora, który chciał mieć maszynę m.in. do lądowania na rzece w Kazimierzu nad Wisłą, dokąd na plenery malarskie jeździła jego sympatia – Hanna Henneberg. Była pierwszą kobietą, która w Aeroklubie Warszawskim uzyskała dyplom pilota. Chociaż samolot był prywatnym projektem Puławskiego, to jednak konstrukcję tę przedstawił Kierownictwu Marynarki Wojennej.

Jak wspomina Witold Rychter, Puławski uparł się, by samemu wypróbowywać samolot w powietrzu, mimo protestu dyrekcji PZL, która chciała powierzyć maszynę oblatywaczowi ►

Fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe/ Dulewicz Edward



► Szczątki samolotu amfibii PZL-12, który rozbił się na Ochocie u zbiegu ulic Sękocińskiej i Kaliskiej; w katastrofie zginął inż. Zygmunt Puławski



Orlińskiemu. Puławski miał wówczas zagrozić odejściem z pracy. Jeszcze przed tragicznym lotem Rychter zauważył, że maszyna zachowuje się w powietrzu „niespokojnie”, co jednak przypisał niezbyt pewnemu pilotażowi Puławskiego.

A może konstruktor był nie tyle złym pilotem, ile ryzykantem? „Puławski lubił latać, wnosząc do treningu i przelotów umyślnie moment niebezpieczny. Poczucie niebezpieczeństwa było widać konieczne dla jego psychiki” – pisał w kwietniu 1931 roku w „Skrzydlatej Polsce” autor wspomnienia pośmiertnego.

Czy katastrofa była błędem pilotażu? Andrzej Glass przed laty w *Polskich konstrukcjach lotniczych* pisał o zakręcie przy porywistym wietrze na małej szybkości i utracie siły nośnej przez samolot. Tajemnica katastrofy tkwi być może w betonowym bloku umieszczonym na miejscu pasażera; Puławski nie chciał nikogo zabrać na pokład. Dziś Andrzej Glass przypuszcza, że podczas wykonywania zakrętu betonowy blok zerwał się z mocowań, przygniótł drążek sterowy i nogi konstruktora, zakłócił równowagę samolotu, czego Puławski nie zdołał opanować.

Przez sześćdziesiąt sześć powojennych lat polski przemysł lotniczy nie zdobył się na to, by upamiętnić miejsce śmierci wybitnego konstruktora. Dopiero w osiemdziesiąt rocznicę tragedii lotniczej, 21 marca 2011 roku – staraniem Rady Ochrony Pamięci Walk i Męczeństwa i władz dzielnicy Ochota – odsłonięto tablicę pamiątkową na budynku przy ul. Kaliskiej 16. 🇵🇱

Tomasz Stańczyk – dziennikarz zajmujący się tematyką historyczną, głównie dziejami Polski w XX wieku



► Tablica upamiętniająca Zygmunta Puławskiego na kamienicy u zbiegu ulic Sękocińskiej i Kaliskiej w Warszawie