

Andrzej Olejko

OSTATNI LOT „Le Diable”

OSTATNI LOT „LE DIABLE”

Andrzej Olejko

Wydanie pierwsze

© by KAGERO Publishing

LUBLIN 2021

Wszystkie prawa zastrzeżone.

Wykorzystywanie fragmentów tej książki do przedruków
w gazetach i czasopismach, w audycjach radiowych i programach telewizyjnych
bez pisemnej zgody Wydawcy jest zabronione.

All rights reserved

Fotografie: zbiory A. Olejki, R. Gretzyngiera, S. Januszewskiego, M. Hajrulina, J. Butkiewicza,
W. Sankowskiego, M. Bukhmana oraz K. Wantulok; Narodowe Archiwum Cyfrowe;

D. Pozins, *Latvijas aviacija 1919-1940*, Riga 2020;

T. J. Kopański, *7. Eskadra Myśliwska im. Tadeusza Kościuszki 1918-1921*, Warszawa 2011.

Fotografia na okładce ze zbiorów J. Butkiewicza

Recenzent: prof. nadzw. dr hab. Stanisław Januszewski

Korekta: Olga Korwin-Kochanowska

DTP: KAGERO STUDIO – Łukasz Maj, Jacek Sadowski

ISBN 978-83-66673-55-7

Printed in Poland

Wydawca:

KAGERO Publishing

ul. Akacjowa 100, os. Borek, Turka

20-258 Lublin 62, tel./faks 81 501-21-05

e-mail: kagero@kagero.pl, marketing@kagero.pl, shop@kagero.pl

kagero.eu • sklep.kagero.pl



Tytułem wstępu

Któryś z pionierów lotnictwa zauważył, że samoloty prze-
wyższyły ptaki wysokością lotu, szybkością, wytrzymałością
i dalekością, jednak pod względem bezpieczeństwa pozosta-
jemy niestety jeszcze daleko w tyle.

Autorem powyższych słów był ksiądz Wojciech Orzech, który umieścił je w broszurze swego autorstwa pt. *Prawa lotu ptaków odkryte. Nowe drogi i bezpieczeństwo lotnictwa*.

Cmentarze w całej Rzeczypospolitej pełne są lotniczych mogił – tych z okresu wojennego lat 1914-1918 oraz 1939-1945, jak i tych z czasów pokoju – ludzi, którzy rzucili wyzwanie naturze, lecz zabrakło im zwykłego szczęścia. Na większości z nich umieszczone są lotnicze śmigła, lecz nie na wszystkich. Na mogile znajdującej się w kwaterze 83, rząd 4 Cmentarza Powązkowskiego w Warszawie nie ma jednak śmigła. Napis umieszczony na pomniku obok zniszczonego medalionu, który kiedyś z pewnością zawierał fotografię, głosi:

Adam Haber-Włyński, Szef pilot, żył lat 39, zm. d. 21 lipca 1921 r. Cześć jego zacnej pamięci. Stroskana żona.

Adam Haber-Włyński, „Latająca legenda” II Rzeczypospolitej, należał do najslynniejszych polskich lotników i otwierał czołówkę polskich powietrznych akrobatów. I o ile nie walczył podczas Wielkiej Wojny, ani w wojnie polsko-bolszewickiej 1920 r., to pracował



Авиаторъ А. В. Габеръ-Влынскій.
Изд. В. И. Тимантъ. Репрод. воспрещена.
Сп. Изд-во Д. Харитонъ и М. Бахрахъ.

Adam Haber-Włyński, czołowy pilot i akrobata lotniczy lotnictwa carskiej Rosji
[zbiory S. Januszewskiego za: A. Olejko]

na korzyść wpierw rosyjskiego, a później polskiego lotnictwa, będąc wybitnym instruktorem pilotażu i oblatywaczem. Miarą jego wielkości niech będzie fakt, że do elitarnej grupy lotników trafił wraz z otrzymaniem dyplomu pilota jeszcze przed wybuchem Wielkiej Wojny, a wówczas grono „dyplomowanych awiatorów” było bardzo wąskie. Stał się genialnym akrobatą powietrznym – jego ulubioną figurą akrobacyjną był płaski korkociąg – który w swej karierze wielokrotnie stykał się z rzeczywistością wypadków lotniczych. I to właśnie wypadek lotniczy niedaleko terenu Zakładów Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie stał się przyczyną śmierci znanego „Le Diable”. Przez lata podtrzymywana w historiografii teza o rozsypaniu się w powietrzu podczas oblotu pilotowanego przez niego samolotu myśliwskiego typu Ansaldo A-1 „Balilla” (myśliwy), pokutująca do dziś w literaturze lotniczej, z biegiem lat i po pojawieniu się nowszego materiału źródłowego została obalona. Bezpośrednią przyczyną katastrofy z 21 VII 1921 r. było zaczepienie skrzydłem samolotu o ziemię na skutek brawurowego ślizgu na lewe skrzydło. Owiany legendą instruktor pilotażu, akrobata powietrzny i pilot oblatywacz, który w carskiej Rosji Romanowów, jak i obecnie, uznany jest za jednego z ojców rosyjskiego lotnictwa, w wolnej Rzeczypospolitej przeżył niespełna trzy lata...

W 2021 r. mija 100 rocznica śmierci tego niebywale utalentowanego lotnika rodem z Hołdowca – rocznik 1883 – spod Kazimierzy Wielkiej. „Królewiaka”, który nad inne sporty, postawił przygodę z lataniem. Poddanego carskiej Rosji i obywatela odrodzonej Rzeczypospolitej, o którym jego kolega, nestor polskich skrzydeł hrabia Michał Scipio del Campo, również będący carskim poddanym, miał powiedzieć: *Był to nerwus i wariat, ale kochany chłop i świetny technik lotu*. Adam Haber-Włyński miał nie tylko imponującą liczbę wyszkolonych przez siebie uczniów – pilotów

w carskiej Rosji, jak i w niepodległej Polsce (ok. 300) – lecz i swych wyjątkowych następców. Choć sam odszedł, w chwili gdy rodziło się polskie lotnictwo wojskowe, w chwili gdy rodził się polski przemysł lotniczy, w chwili gdy życie stało przed nim otworem jako obywatela wolnej i niepodległej II Rzeczypospolitej. Jak mawiał Fryderyk Nietzsche: *ulubieńcy Bogów umierają młodo...* On do tego grona należał.

Celem tego opracowania jest wydobyć z zapomnienia tej „ikony polskich skrzydeł”, pilota, który w świecie popkultury trafił na koszulki z treściami patriotycznymi. Jedna z firm, wprowadzając na rynek z okazji 100-lecia polskiego lotnictwa wojskowego koszulki sportowe, umieściła na nich sylwetki samolotów myśliwskich typu Albatros D.III nr 2586 z godłem osobistym w postaci prężącego grzbiet białego kota na kadłubie oraz Fokker D.VII nr 7614/18 (od listopada 1919 r. nosił polski nr 503/18) z godłem osobistym „Le Diable”, którym była Cupie Doll – laleczka Bi-Ba-Bo. Ile jednak z noszących je osób wie, do kogo należały te samoloty?



Myśliwski Albatros D.III, z godłem osobistym w postaci prężącego grzbiet białego kota [zbiory R. Gretzyngiera]



Laleczka Bi-Ba-Bo wymalowana na burcie samolotu Fokker D.VII z 15. Eskadry Myśliwskiej [zbiory R. Gretzyngiera]



Czas skrzydlatych akrobatów

Rekordy Wrighta z r. [roku] 1908 stają się szanownym zabytkiem historycznym wobec rekordów, jakie osiągnięto przed samym wybuchem wojny światowej, w latach 1913 i 14 [1914]. Osiągnięto więc: szybkość 203 klm. [km] 850 m. [m] na godzinę, dystans 1024 klm [km] 200 m. [m], trwałość [czas lotu]: 16 godz. 28 m. [min] 564/5 sek., wysokość: 6120 m. Samolot stał się niebywałym, cudownym niemal instrumentem, za pomocą którego człowiek mógł się poruszać w powietrzu szybko i sprawnie, według swej woli. To też w dniu wybuchu wojny [I wojny światowej w 1914 r.] samoloty wszystkich państw wojujących wzniosły się – do egzaminu.

Zapis ten prezentowało w połowie lat 20. propagandowe wydawnictwo Ligii Obrony Powietrznej Państwa (LOPP) w broszurze *Silne lotnictwo – silna Polska*, jako lotniczy bilans z wspomnianych rekordowych lat 1908-1914. W tym właśnie okresie lotnictwo sportowe przeżywało niebywały rozwój. Od momentu pierwszego lotu samolotu typu „Flyer” I braci Wilbura i Orville’a Wrightów w 1903 roku na świecie zapanowała moda na lotnictwo. Wraz z nią rozpoczęła się rekordomania. Bicie w niebywale szybkim tempie rekordy wysokości, szybkości, czy też odległości lotu, oraz osiąganе coraz to lepsze wyniki sportowej rywalizacji w trzecim wymiarze, dały oglądającym te lotnicze popisy tłumom widzów



W carskiej Rosji A. Haber-Włyńskiego uważano za arcy mistrza akrobacji lotniczej

[zbiory M. Hajrulina]

nowy typ idoli, typ „bohaterów przestworzy”. W tym gronie Amerykanów, Francuzów, Niemców, Rosjan, Brytyjczyków, Włochów, Rumunów, Peruwianczyków i innych lotników z całego świata, nie zabrakło też sporego grona Polaków. Ci „bezpieństwowcy”, będąc poddanymi Romanowów w carskiej Rosji, Habsburgów w dualistycznej monarchii Austro-Węgierskiej i Hohenzollernów w kajzerowskich Niemczech, nie mieli własnej ojczyzny, która została rozdarta w latach 1772-1795 przez „trzy czarne orły”. Jednakże swymi osiągnięciami w sporcie lotniczym, a niebawem w lotnictwie wojskowym, prezentowali światową klasę umiejętności konstruktorско-pilotażowych i nie tylko. Do tego właśnie grona należał A. Haber-Włyński, Polonus rodem z „Kongresówki”, pilot akrobacyjny i doświadczalny oraz uczestnik sporej liczby konkursów lotniczych w Rosji, której był obywatelem, jak i na terenie Europy, w tym głównie w republikańskiej Francji, człowiek, który „miał skrzydła”.

Lata młodości minęły mu szybko, lecz już wówczas okazał spore zainteresowanie ryzykownymi sportami, w tym lataniem. Marzenia wielu młodzińców z jego pokolenia o sportowych wyczynach w trzecim wymiarze najczęściej natrafiały na mur nie do pokonania, jakim było uzyskanie dyplomu pilota. Dla Polaka w carskiej Rosji było to szczególnie trudne, choć przed 1914 r. w carskiej armii służyła największa liczba Polaków w porównaniu z armiami niemiecką i austro-węgierską, a w rosyjskim lotnictwie natrafienie na Polaka nie było rzadkością. Adam Haber-Włyński swój dyplom pilota uzyskał w lecie 1910 r., szkoląc się w dwóch francuskich Szkołach Pilotów – utworzonej w Pau przez znanego z rekordowego przelotu nad Kanałem La Manche pioniera lotnictwa Louisa Blériota oraz w Mourmelon, założonej przez wielokrotnego rekordzistę lotniczego świata Henri Farmana. Już na początku swej lotniczej kariery, podczas szkolenia w ww. szkołach lotniczych,

wziął udział w odczytach Moliera w kilku dalekodystansowych przelotach, w tym na trasie z Mourmelon do Reims i z powrotem. To właśnie w szkole Farmana w 1910 r. uzyskał dyplom pilota wydany przez Aeroklub Francji. Po zakończeniu okresu szkolenia powrócił do carskiej Rosji, gdzie uzyskał dyplom pilota nr 5 od Aeroklubu Odesskiego. Numer dyplomu pokazuje, iż w „świecie awiatorów” znalazł się on w gronie pierwszych rosyjskich lotników, jego sława zaś po udanych występach w mityngach lotniczych we Francji oraz w Rosji, gdzie demonstrował brawurowy wręcz sposób latania, zaczęła szybko rosnać. Jego wyjątkowo brawurowy styl latania zaskakiwał publiczność podczas pokazów w Wilnie, Sankt Petersburgu, Kijowie, jak i w stolicy państwa carów, Moskwie. Jego sposób latania, zauważony przez widzów pokazów lotniczych w carskiej Rosji, spowodował, że komitet organizacyjny „Tygodnia



Nie nosił wojskowego munduru – trzeci od lewej – jednak w wojskowym gronie odnajdywał się zawsze dobrze [zbiory S. Januszewskiego]

Lotniczego” we Lwowie, podczas przygotowywanych w stolicy Galicji pokazów lotniczych dla austro-węgierskiej publiczności, zakładał udział również A. Haber-Włyńskiego mającego zaprezentować swe umiejętności pilotażu samolotu. Lwowskie pokazy miały się odbyć w dniach 9-15 X 1910 r., jednak ostatecznie nie doszło do ich organizacji. Szczególną sławę przyniosła mu nagroda w wysokości 1975 rubli, którą zdobył wraz z zajęciem pierwszego miejsca wśród siedmiu pilotów w konkursie lotniczym, jaki miał miejsce w dniach 17-23 V 1911 r. w Sankt Petersburgu. W Moskwie dał się poznać licznie zebranej publiczności, zdobywając 29 V 1911 r. trzecie miejsce w tamtejszym mityngu lotniczym w kategoriach wysokość i długotrwałość lotu, co z pewnością przyczyniło się do tego, że pozostał w Moskwie. Tamtejsza wytwórnia lotnicza Duks (ros. Дукс – ta forma pisowni występuje w oficjalnych materiałach reklamowych tej firmy, jak i zastępcza forma Dux – malowana np. na osłonach silników produkowanych w niej samolotów), usytuowana na Chodyncy i kierowana przez jej właściciela, bałtyckiego Niemca, J. A. Mellera, potrzebowała pilota oblatywacza do testowania produkowanych u siebie na licencji samolotów konstrukcji francuskiej typu Farman IV i VII („Duks” 1912), Nieuport IV oraz Bleriot XI, jak i własnych



Moskiewska wytwórnia
lotnicza Duks, A. Haber-
-Włyński – trzeci od lewej
– był klasą sam dla siebie
[zbiory M. Hajrulina]

konstrukcji typu „Duks” i „Meller”. Z biegiem czasu wytwórnia stała się czołowym dostawcą samolotów myśliwskich, jakie trafiały do rosyjskiego lotnictwa wojskowego. Adam Haber-Włyński, znany w Rosji jako A. M. Gaber-Vlynskij, objął w wytwórni stanowisko szefa pilotów oblatywaczy i przez dziewięć lat zajmował się instruktorem lotniczym i oblatywaniem samolotów nie tylko typu „Duks”. W latach 1911-1917 oblatął ponad 1000 samolotów zbudowanych w wytwórni Duks, co było niepokonanym rekordem. Nie zaniedbywał też szkolenia pilotów, jako instruktor w szkole lotniczej Moskiewskiego Towarzystwa Żeglugi Powietrznej na lotnisku Chodynka, których grono, latających nie tylko popularnym „talerzykiem” (bez gwałtownych skrętów), szybko rosło.

Coraz bardziej znany w Rosji doskonalił akrobację lotniczą, publicznie wykonując podczas pokazów kombinacje figur akro-



Adam Haber-Włyński często gościł na łamach rosyjskiej prasy, która wyjątkowo barwnie opisywała jego podniebne wyczyny [zbiory S. Januszewskiego]

batycznych, takich jak płaski korkociąg, ślizgi oraz pętle, czym zaskakiwał widzów. Występując na wielu pokazach i konkursach lotniczych, zawsze prezentował niespotykaną formę wykonywanych przez siebie akrobacji:

- 19 IX 1910 r. w Wilnie, gdzie latał wraz z hr. M. Scipio del Campo, i ponownie w 1911 r. na pokazach organizowanych przez powstałe 27 IV 1911 r. Wileńskie Koło Lotnicze;

- w październiku 1910 r. w Rostowie;

- w listopadzie 1910 r. w Baku;

- 21 XI 1910 r. w Władykaukazie, gdzie w jednym z lotów na wysokości 400 m pozostawał w powietrzu 14 min, natomiast w drugim latał wraz z pasażerem na wysokości 100 m przez 4 min;

- 25 IV 1911 r. w Stawropolu na wysokości 200 m wykonał lot trwający 15 min, a kolejne loty 1 V 1911 r.;

- 8 V 1911 r. w Moskwie;

- 29 V 1911 r. w Jekaterynosławiu;

- wiosną 1911 r. wykonał przelot z Rostowa do Nowoczerkaska, pokonując dystans ok. 42 km w czasie 18 min, i dalej do Taganrogu;

- od 29 V do 7 VI 1911 r. uczestniczył ponownie w Moskwie w I Wszechrosyjskim Tygodniu Lotniczym;

- 3 VI 1912 r. w Witebsku jego samolot runął na ziemię z wysokości 40 m i rozbił się, a on sam odniósł rany;



Zawsze dobrze ubrany, z dużą klasą
– jeden z ojców lotnictwa rosyjskiego
po prawej [zbiory S. Januszewskiego]