

Glass, Andrzej

"Clément Ader. His Flight-Claims and his Place in History", Charles Harvard Gibbs-Smith, London 1968 : [recenzja]

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 16/3, 658-661

1971

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej Bazhum, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych tworzonej przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie ze środków specjalnych MNiSW dzięki Wydziałowi Historycznemu Uniwersytetu Warszawskiego.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.



i intelektualny. Historia powinna wpływać na „ukształtowanie i uszlachetnienie ludzkiego umysłu” (s. 214).

W polemice z modną wówczas teorią Buckla Plebański zdecydowanie odrzucił przeniesienie metodologii nauk przyrodniczych do historii, determinizm przyrodniczy, indukcję. Nie kwestionował wprawdzie potrzeby wykrycia praw rządzących dziejami, ale widział je w ideach kierowniczych, zbliżał się do kierunku idealno-realnego, propagowanego przez Henryka Struvego, lawirując pomiędzy nim a pozytywistami.

Mniej w sprawach teoretycznych, ale bardziej klarownie, w oparciu o Milla, wypowiadał się Pawiński również z okazji polemiki z Bucklem. Zakwestionował on pojęcie praw, którymi szafował Buckle i nie odrzucając ich istnienia, odrzucał sformułowane przez Buckle'a jako sprzeczne z wymogami logiki, nauki pozytywnej, której był dość konsekwentnym wyznawcą.

Jakkolwiek poglądy profesorów warszawskich niekoniecznie trafiały wówczas do przekonania, zwłaszcza młodych entuzjastów Buckle'a, nie odbiegały one od tych, jakie głosili historycy w innych ośrodkach akademickich i nie świadczyły o jakimś upośledzeniu metodologicznym. Mniej sposobności mieli historycy — profesorowie Szkoły Głównej — do sformułowania swych koncepcji ogólnych na dzieje ojczyste. Pawiński dopiero później rozwinął swe znakomite studia nad zagadnieniem ustrojowym dawnej Rzplitej i nad jej stosunkami gospodarczo-społecznymi, dochodząc częściowo do wniosków zbieżnych ze stanowiskiem Bobrzyńskiego. Plebański w swym poglądach ewoluował, oddalając się od początkowych koncepcji bliskich romantyzmowi, ku trzeźwej lub wręcz krytycznej ocenie dawnej Rzplitej, z jej ślepym uwielbieniem złotej wolności, anarchią, rozprzężeniem, prowadzącymi do słabości i upadku państwa. Nie wiem, czy słusznie Maternicki nieomal utożsamia stanowisko Plebańskiego z poglądami szkoły krakowskiej (podobne zastrzeżenia mam co do Pawińskiego). Jeżeli w 1880 r., czy w 1881 r. Plebański polemizował z tzw. pesymistyczną syntezą Bobrzyńskiego, uderzając przede wszystkim w „politykomanie”, w przemilczaniu „pełnych chwały wydarzeń w dziejach” — to przecież była to metoda, którą posługiwał się i Korzon, i Smoleński, zwalczając niemiłe im poglądy konserwatystów krakowskich: zarzucali im brak obiektywizmu, podporządkowanie historii określönemu kierunkowi politycznemu. Jak to w swych wspomnieniach pisał Smoleński: „Ataki przeciwko apostołom ugodowości, o ile zamykały się w ramach sporu naukowego, nie obciążały cenzury warszawskiej, nie podobna jednak było podejmować ich na podłożu politycznym w sensie protestu przeciwko rezygnowaniu z niepodległości lub przeciwko próbom wynarodowienia praktykowanym w Królestwie”.

Toteż byłbym ostrożniejszy w szafowaniu etykietą ugodowości wobec Plebańskiego, który zresztą w 1880 r. mógł mieć nieco odmienne stanowisko w sprawach polityczno-ideowych niż w 1864 r., a ogólne warunki polityczne w Królestwie, w porównaniu z Galicją, niezbyt sprzyjały prądom ugodowym.

Marian H. Serejski

Charles Harvard Gibbs-Smith: *Clément Ader. His Flight-Claims and his Place in History*. London 1968 Science Museum, Her Majesty Stationery Office ss. X, 213, nlb. 1, tabl. 9, ilustr.

Wielka mistyfikacja i koniec legendy — oto zasadnicza treść książki. Loty francuskiego pioniera lotnictwa Clémenta Adera (1841—1925) to największy mit w dziejach lotnictwa, mit, na który przeprowadził walny atak najpoważniejszy współczesny historyk lotnictwa, Charles H. Gibbs-Smith, wieloletni współpracownik

Science Museum w Londynie. Podtytuł książki, brzmiący „przypisywane sobie loty i jego (Adera) miejsce w historii”, trafnie określa odburzowiający charakter tej pracy.

W przedmowie — czołowy francuski historyk lotnictwa, Charles Dollfus, założyciel i wieloletni kustosz Musée de L'air w Villacoublay pod Paryżem, „savant aéronaute et critique rigoureux” — potwierdza wyniki badań Gibbs-Smitha, a równocześnie podkreśla, że praca ta ma jeszcze specjalną wartość z metodycznego punktu widzenia, może bowiem służyć jako wzór dla innych prac historycznych.

Inżynier Clément Ader ma poważny dorobek w kilku dziedzinach. Największe zasługi położył przy rozwoju telefonu Bella. Należy do grona pionierów koncepcji poduszkiowca. Jest również jednym z pionierów lotnictwa. Jednakże rzeczywisty jego dorobek jest znacznie skromniejszy od legendy, którą sam stworzył.

Pierwsze próby lotu wykonał Ader w 1873 r. Zbudował wówczas wielkiego ptaka ze skrzydłami z gęsich piór. Ptak ten, z Aderem leżącym w jego kadłubie, wykonał krótki lot latawcowy, holowany na linie pod wiatr. Nie był to więc lot szybowy — jak próbowano sugerować. W 1874 r. Ader wystawił swego „ptaka” w atelier słynnego fotografa Nadara, a w 1883 r. na Wystawie Aeronautycznej w Trocadero w Paryżu.

W 1882 r. Ader rozpoczął budowę swego pierwszego samolotu, nazwanego *Éole*. Był to jednopłat konstrukcji stalowo-drewnianej ze skrzydłami krytymi płótnem, wzorowanymi na skrzydłach nietoperza, napędzany dwucylindrowym silnikiem parowym, opalany spirytusem. Silnik ten o ciężarze jednostkowym 15 kG/KM był dużym osiągnięciem Adera. Napędzał on śmigła z bambusa wykonane jako kopia ptasich piór.

Niewątpliwie, na tym samolocie Ader wykonał próbę z pozytywnym wynikiem. W dniu 9 października 1890 r. o godzinie 4 po poł. z płaskiego terenu przy zamku w Armainvilliers koło Gretz (Seine-et-Marne) *Éole* z Aderem na pokładzie oderwał się od ziemi i pokonał odległość około 50 m unosząc się na wysokości około 20 cm. Był to pierwszy w świecie mechaniczny wzlot człowieka z terenu płaskiego. Mówiąc ściślej, był to pierwszy skok wykonany przez człowieka na samolocie, który wzniósł się o własnej sile w powietrze. Poprzednie próby — Du Temple w 1874 r. i Możajskiego w 1884 r. — były skokami wykonanymi z pochylni, czyli nie za pomocą własnego napędu.

Niektórzy autorzy usiłowali twierdzić, że Ader wykonał pierwszy lot samolotem. Otóż (według definicji) lot jest stanem kierowanym. Natomiast samolotem Adera nie dało się sterować, mimo że konstruktor wyposażył skrzydła w mechanizmy pozwalające aż na cztery rodzaje regulacji geometrii, czyli ruchów płata: przesunięcie skrzydeł do przodu lub tyłu dla zmiany położenia środka ciężkości samolotu, zwiększanie powierzchni płata, wyginanie skrzydeł w dół lub w górę oraz zmiana sklepienia (krzywizny) profilu płata. Ader skopiował ruchy skrzydła nietoperza, nie rozszyfrowując zasad mechaniki sterowania lotem. Zresztą cała lotnicza twórczość Adera ma więcej z romantycznego porywu niż z chłodnej analizy inżynierskiej. System ruchów płata zastosowany przez Adera miał służyć do zasadniczych zmian stanu lotu (wznoszenie, opadanie, lot ze zwiększoną lub zmniejszoną prędkością) przeprowadzanych dość powoli, a nie nadawał się do szybkich reakcji mających na celu utrzymanie równowagi samolotu. Zasługi Adera można przeto określić następująco: rozwiązał problem skrzydła dającego dostateczną siłę nośną i napędu dającego wystarczający do wzlotu ciąg śmigła, oraz dokonał pierwszego samodzielnego wzlotu samolotem. Te jego zasługi są wystarczające, by znalazł się na liście pionierów lotnictwa. Co prawda twórcy następnych samolotów nie korzystali z jego dorobku. Raczej można powiedzieć o pewnym znaczeniu psychologicznym faktu oderwania się od ziemi samolotu Adera, jako dowodu możliwości ludzkich.

W 1892 r. francuskie Ministerstwo Wojny zamówiło u Adera nowy samolot (wydatkując na ten cel 650 tys. franków w ciągu 5 lat). Ader rozpoczął wówczas budowę samolotu Avion II, następnie ją przerwał i zbudował do 1897 r. samolot Avion III (Ader jest twórcą nazwy Avion, od której wywodzi się wiele nazw pokrewnych). Avion III był dwusilnikową odmianą *Éole*. Dwa silniki po 20 KM ze wspólnym kotłem napędzały dwa śmigła. Powierzchnia płata miała 56 m² (u *Éole* 28 m²) a rozpiętość 16 m (u *Éole* 14 m). Ciężar całkowity samolotu z paliwem, wodą i pilotem wynosił 400 kG (*Éole* — 296 kG). Mniejsze obciążenie mocy (kG/KM) i obciążenie powierzchni nośnej (kG/m²) dawało szansę lepszych własności lotnych Avion III niż *Éole*. Próby samolotu Avion III odbyły się w październiku 1897 r. na terenie wojskowym w Satory koło Wersalu. Droga startowa miała postać kolistej bieżni. Podczas pierwszej próby przeprowadzonej 12 X 1897 w obecności gen. Mensier samolot przeokołał wokół bieżni. Druga i ostatnia zarazem próba odbyła się 14 X 1897 w obecności oficjalnej komisji, w której skład wchodził generałowie Mensier i Grillon oraz porucznik Binet. Maszyna rozpadła się, wypadła z bieżni i po przetoczeniu się około 200 m po trawie zatrzymała się. Od ziemi nie oderwała się wcale. Gen. Mensier jako przewodniczący komisji sporządził raport datowany 21 X 1897, a gen. Grillon swe uzupełnienie do raportu napisał 27 X 1897. W czerwcu 1898 r. Ader zaprezentował Avion III prasie i przyjaciółom w swym warsztacie w Auteuil. W 1900 r. Ader sprzedał Avion III na Wystawę Światową w Paryżu. Tak w skrócie przedstawia się rzeczywistość prób Adera. Rzeczywistość dobrze udokumentowana.

Legenda natomiast narodziła się dopiero w 1906 r. Francja miała wówczas ambicje przodowania w rozwoju lotnictwa samolotowego w Europie. Pierwszy skok długości 7 m dokonany na swym samolocie przez Brazylijczyka Alberto Santos-Dumonta w Paryżu był ciosem w serce patriotycznych działaczy z Aeroklubu Francji. Znalazło to wyraz w prasie. Ader pod wpływem tej lektury oraz urażony stwierdzeniem, że skok długości 7 m ma być uznany za pierwszy lot w Europie (wszak jego skok miał długość 50 m) — postanowił ratować honor ojczyzny i swój własny. W tym celu stworzył legendę mówiącą jakoby 14 X 1897 Avion III przeleciał 300 m. Jako przyczynę nie ujawniania do tej pory tego faktu podał on tajemnicę wojskową, gdyż Avion był wykonany na zamówienie wojskowe. Po opublikowaniu czterech artykułów w czasopiśmie „Les Sports” w sierpniu i wrześniu 1906 r., w których przedstawił dzieje swego zmyślonego lotu, stara się udokumentować legendę. Pisze do dwóch żyjących świadków próby w Satory, gen. Mensier i por. Binet. Ze względów patriotycznych gen. Mensier potwierdził w swym liście legendę. Odpowiedź por. Binet była dość powściągliwa. Ader opublikował list gen. Mensier. Na początku 1907 r. Ader wydał książkę *La première Étape de l'Aviation militaire*, opisującą swój prawdziwy i zmyślony dorobek. W rozszerzonej legendzie Adera znalazły się jeszcze dwa zmyślenia. Podał on, że podczas drugiej (nigdy nie przeprowadzonej) próby *Éole* w 1891 r. przeleciał około 100 m oraz, że podczas pierwszej próby 12 X 1897 Avion III wykonał kilka krótkich skoków. Legenda została przyjęta za prawdę.

Dopiero opublikowanie 27 listopada 1910 r. oryginalnego raportu gen. Mensiera z 1897 r. wywołało zamieszanie, lecz na krótko. Legenda miała już zbyt mocno ugruntowaną pozycję. Niemal wszystkie publikacje omawiające dzieje lotnictwa podawały urojone loty Adera jako prawdziwe.

W styczniu 1948 r. Charles Dollfus opublikował w „Orion” artykuł *Légende et Réalité*, w którym udokumentował fałszerstwa Adera. Praca ta jednak pozostała bez echa. W 1960 r. Gibbs-Smith w książce *The Aeroplane; an historical Survey* przedstawił prawdę i legendę o lotach Adera, lecz to również nie zahamowało dalszego rozpowszechniania i powtarzania legendy. Ta sytuacja stała się przyczyną

opracowania przez Gibbs-Smitha omawianej monografii o Aderze. Wyeksponowanie tematu w odrębnej pracy daje nadzieję, że żaden poważniejszy autor nie przeoczy jej. Odnotowanie jej w licznych recenzjach w wielu krajach już spopularyzowało jej główne tezy.

Książka ta, choć ukazała się, by polemizować z fałszywymi poglądami, jest tak bogato i precyzyjnie udokumentowana, że nie wzbudza żadnych zastrzeżeń merytorycznych.

Spójrzmy jeszcze na pracę Gibbs-Smitha od strony zalecanej przez autora przedmowy. Zanalizujmy budowę książki. Po wprowadzeniu autor daje zwięzłą chronologię działalności lotniczej Adera i wydarzeń związanych z rozwojem legendy i obaleniem jej. Chronologia ta jest kluczem do książki (w czym pomagają zawarte w niej wskazówki, w którym rozdziale dane wydarzenie jest szczegółowo opisane). Czytając książkę, czy korzystając z niej sporadycznie — wraca się do chronologii jako do końca tekstu.

Pierwszą część książki stanowi 30 rozdziałów, z których każdy omawia i analizuje pojedynczy problem. W każdym z tych rozdziałów autor przedstawia dzieje poszczególnego wydarzenia, przytaczając fragmenty tekstów źródłowych, opatrując je swym komentarzem, przeprowadzając dowód prawdy i formułując wnioski. W razie potrzeby materiał jest ilustrowany dokumentalnymi rysunkami i zdjęciami. W ten sposób krok po kroku poznajemy przebieg prób wzlotu, konstrukcję maszyn Adera i działanie ich mechanizmów, powstanie i narastanie legendy, dokumenty obalające mit oraz analizę oryginalnego dorobku Adera i historię sporu między Wrightem i Aderem o pierwszeństwo wynalazku skręcania płata (urojona pretensja ze strony francuskiej). Część tę kończy informacja o postawieniu w 1950 r. pomnika Adera — o ironio losu — w Satory, w miejscu nieudanych prób, beatyfikowanych przez legendę, zamiast w Armainvilliers, oraz zestawienie wypowiedzi Ch. Dollfusa na temat prób Adera.

Na drugą część książki składają się załączniki. Znajdujemy tu zarówno opisy samolotów Adera odtworzone przez autora jak i przede wszystkim pełne teksty dokumentów: patentów Adera, artykułów w czasopismach, oficjalnego raportu, listów i najważniejszych wyjątków z książki Adera z 1907 r. Część tę kończy zestawienie fragmentów różnych relacji o zmyślnym 300-metrowym locie Adera oraz wybór wypowiedzi Ch. Dollfusa.

W książce zwraca uwagę brak wykazu literatury i brak odnośników bibliograficznych, gdyż cały materiał dokumentalny jest w niej przytoczony.

Indeks zawiera nazwiska, miejscowości, instytucje, wydarzenia i hasła przedmiotowe.

Na marginesie można dorzucić dwie uwagi na temat struktury książki. Możliwe, że nie zaszkodziłyby życiorys Adera pokazujący, jakiej klasy był inżynierem i fachowcem na pozostałych polach swego działania. Ponadto dla pełni obrazu dorobku Adera interesujące byłoby wykonanie rekonstrukcji rysunków *Éole* oraz Avion III. W wypadku Avion III przechowywanego w Coservatoire des Arts et Métiers w Paryżu, możliwe by było przedstawienie dokumentacji fotograficznej. Oczywiście uwagi te nie wiążą się bezpośrednio z obaleniem legendy, lecz książka obejmuje całokształt działalności lotniczej Adera i z tego punktu widzenia można by ją uzupełnić, choć nie należało to do obowiązków autora.

Praca Gibbs-Smitha niewątpliwie była konieczna i opublikowanie jej spełniło poważną rolę w ugruntowaniu prawdy o dorobku Adera. Stanowić ona będzie podstawowy materiał, zarówno źródłowy jak i interpretacyjny, na ten temat.