

Auster IV o znakach MT255 uczestniczył w działaniach wojennych II Wojny Światowej na pierwszej linii frontu. W pełni zastępuje więc na miano „warbirda”. Do Polski został sprowadzony z Anglii przez Jacka Mainkę. Jest pierwszym egzemplarzem historycznego (również dla polskiego lotnictwa wojskowego) samolotu tego typu naszym kraju. Wzięliśmy go więc od razu po przylocie pod ostrzał fotograficzny.

Ultralajt



Zdjęcia: Andrzej Rutkowski

pod ostrzałem



Most zidentyfikowany, ogień artyleryjski ustawiony – kolejna misja wykonana!

Początek 1945, rejon Forli, północne Włochy. Bateria haubic szykuje się do salwy. Kilka kilometrów dalej przebiega linia frontu, na tym odcinku zaatakują polska dywizja. Pozycje nieprzyjacielskich karabinów maszynowych, czołgów i dział przeciwpancernych trzeba jak najszybciej opanować, zanim zatrzymają polskich żołnierzy. Informacja, gdzie dokładnie padają własne pociski, skąd strzela przeciwnik i gdzie się przemieszcza jest niezbędna w czasie rzeczywistym. *Taylorcraft Auster* z białoczerwoną szachownicą startuje i zajmuje stanowisko jako powietrzny punkt obserwacyjny.

Po kilku dniach deszczu pola zamieniły się w błoto – trzeba korzystać z bambusowej maty – „rozwijanego pasa” przywiezionego z Dale-

Walki II Korpusu we Włoszech w 1945 roku wspierał polski 663 Dywizjon Samolotów Artylerii na *Austerach*

kiego Wschodu przez Royal Navy. Pilot latał tutaj już wczoraj. Przed atakiem, z oficerem piechoty na pokładzie, oglądali teren, sprawdzali mapy, ustalali punkty odniesienia przydatne do naprowadzenia samolotu – więc i artylerii.

Pod ostrzałem

Dziś jest już sam, na siedzeniu z prawej radio, ale z tym ładunkiem 130 koni mechanicznych austero-wego *Lycominga* poradzi sobie ze startem nawet ze 100 metrów. Pada deszcz, niskie podstawy, niewiele widać, zaraz po starcie przydaje się sztuczny horyzont. Cała sztuka polega na niskim manewrowaniu nad własnymi liniami poza śmiertelnie niebezpiecznym ostrzałem nieprzyjaciela. Konstrukcja – rurki kryte

plótnem nie zabezpieczają przecież przed pociskami. Pod stopami i za plecami dwie małe, stalowe płyty – tak dla poprawienia nastroju.

Na sygnał z ziemi, na błysk wybuchów lub ognia nieprzyjacielskiego, trzeba wyjść wyżej, tuż pod deszczowe chmury i przesunąć się w kierunku frontu. Sekundy na zaobserwowanie eksplozji, porównanie terenu z mapą. Potem w dół do tyłu! Zanim któryś pocisk nieprzyjacielski w końcu trafi!

Krążąc, uważając na odległość do okolicznych wzgórz, oraz – żeby nie wlecieć w ogień przeciwnika czy własny – trzeba jedną ręką oznaczyć miejsca upadku pocisków na mapie... i „podrzucić” kolegom artylerzystom. Inna taktyka, najczęściej wykorzystywana, to korekta przez radio na bieżąco. Tak czy ina-



xxxxxx

czej, zanim bateria jest gotowa na następną salwę, nastawy dział muszą zostać poprawione. Meldunki i oczekiwanie, nabranie prędkości, strzał – górka ze 150 na 600 metrów i nurkowanie na 150 metrów, meldunek i oczekiwanie... i tak godzinę, półtorej.

Ucieczka na dół

Jeszcze niebezpieczniejsze są zadania dla ciężkiej artylerii – loty odbywają się nawet na 3000 metrach, często w ogniu dział przeciwniczych przeciwnika. Odłamki przelatują przez płótno jak przez papier, na szczęście nie zawsze trafiają w zbiornik, silnik, układ sterowania, dźwigary i pilota. Oczywiście trzeba

również uważać, żeby własne pociski haubic przeszły bokiem. Gdyby pojawił się nieprzyjacielski myśliwiec – jedyna ucieczka, to znaleźć się blisko ziemi lub na ziemi... jak najszybciej.

Na prowizorycznych lądowiskach między działami nie zawsze da się w pełni wyhamować. Mechanicy łapią za skrzydła i ogon jak najszybciej po lądowaniu, żeby skrócić dobieg, nie dopuścić do kapotażu po wyjechaniu z bambusowego pasa... Jednostki Austarów tracą mniej sprzętu i ludzi od kul, niż od zderzeń z przeszkodami w niskich lotach w złej pogodzie, przy startach i lądowaniach na skrawkach terenu udających lądowiska. Trudne latanie.

Auster, czyli sprawnie latający historyczny samolot za rozsądne pieniądze



NA DESER
Taylorcraft Auster IV





Jeśli chodzi o sprawy pilotowania Austera, to najtrudniejszą rzeczą zdaje się być... zajęcie miejsca w kabynie

Ultralajt

Doświadczonych lotników w czasie wojny brakowało w Królewskich Siłach Powietrznych. Dla wojsk lądowych najważniejsze było, aby w bezpośrednim rozpoznaniu i korekcji ognia uczestniczył dobrze wyszkolony, doświadczony żołnierz-artyleryzista. Samoloty obserwacyjne czy towarzyszące z Pierwszej Wojny Światowej i początków Drugiej miały stanowisko dla obserwatora i były uzbrojone. Eksperymenty brytyjskiej armii wykazały jednak, że najlepszy stosunek efektów do kosztów dają jednostki bardzo lekkich, prostych i tanich samolotów – „drugowojennych ultralajtów”. Taktyka – blisko ziemi, bez złudnej opcji obrony ruchomym karabinem przed atakiem myśliwca.

Wojenna turystyczna

Pilot będący doświadczonym obserwatorem i artylerzystą zarazem – to o połowę mniejsze straty w ludziach. Do dywizjonów *Austerów* kierowano oficerów armii lądowej z „wojenną turystyczną”, więc ich szkolenie to około 100 h nalołu na kursie pilotażu na trzymiesięcznym

Taylorcraft Auster jest większy, trzymiejscowy, ma dwukrotnie mocniejszy silnik od Pipera Cuba, ale obie konstrukcje mają wspólne korzenie.

szkoleniu podstawowym w EFTS plus 60 h na kursie specjalistycznym. Koncepcja „Powietrznych Punktów Obserwacyjnych” (AOP – Air Observation Post), organizacja angielskiego „lotnictwa armijnego” opierała się o *Taylorcraft Auster*.

Samolot dla każdego

Samolot był super prosty i tani w produkcji, do tego łatwy w pilota-

żu i eksploatacji. Historia powstania konstrukcji związana jest amerykańskim konstruktorem C. G. Taylorem. Od 1927 roku rozwijał projekt „samolotu dla każdego”, który po wielu modyfikacjach znamy jako Piper Cub. Dlaczego Piper? W. T. Piper przejął business Taylora w czasie Wielkiego Kryzysu. Ostatecznie w 1935 roku Taylor założył inną firmę i kontynuował działalność osobno.

Nieprzyjaciela możemy skutecznie wypatrywać także do tyłu, ale też i nad skrzydłem





Taylorcraft Auster IV MT255

Od 1938 roku w Anglii rozpoczął działalność Taylorcraft Aeroplanes (England) Ltd. celem produkcji na licencji prostego samolotu – najpierw dla potrzeb lokalnego klubu lotniczego, ale potem przede wszystkim dla angielskiego wojska. Śmiała wizja, która dopiero po kilku latach, w czasie wojny miała się zrealizować.

Pierwsze naprawdę wielkoseryjne Taylorcraft Auster Mark III (1942-43 r., 459 egz.) miały najlepsze z dostępnych w tej klasie w Wielkiej Brytanii w silniki Gipsy Major. Gdy jednak pojawiła się możliwość dostarczenia, bez wielkich strat, tanich i dobrych silników Lycoming O-290 z USA – Gipsy Major przeznaczono prawie wyłącznie do potrzebnych do szkolenia Tiger Moth. Austery w wersji IV (1943-44 r., 254 egz.) i V (1944-46 r., 790 egz.) produkowano już z amerykańskim silnikiem. Austery latały też w RAF.

Polski ślad

Większy zasięg i prędkość, możliwość podczepienia zbiornika zewnętrznego lub zabranie trzeciego pasażera, lepsze przyrządy do lotów w trudnych warunkach, krótszy rozbieg i dobieg – wszystko to lepiej predestynowało konstrukcję Taylor-

Rozpiętość: 10,97 m
Długość: 6,83 m
Masa własna: 510 kg
Masa maksymalna starowa: 839 kg
Prędkość przelotowa: 180 km/h (przy około 35 l/h)
Prędkość przeciągnięcia: około 55 km/h (kłapy do lądowania)
Napęd: czterocylindrowy Lycoming O-290-3 (130 KM)
Zasięg: ok. 400 km (bez rezerwy i bez dodatkowego zbiornika paliwa)

67 letni Auster IV o znakach MT255 to aktualnie najnowszy warbird w Polsce.

craft do lotów dyspozycyjnych. Używane do takich zadań na początku wojny Tiger Moth przesunięto z powrotem do szkół lotniczych. I tak

Pełna klasyka – gwiazka Venturi



Polskie 131 Skrzydło Myśliwskie używało kilkunastu Austerołów – na ogół do przetrzucania personelu Wyspy – Kontynent. Jedyną polską jednostką bojową AOP na tym typie był 663 Dywizjon Samolotów Artylerii walczący od stycznia 1945 roku w składzie II Korpusu we Włoszech. Nota bene „663” istnieje do dziś w składzie brytyjskiej armii – jego śmigłowce Apache działają obecnie w Afganistanie.

MT255

Miałem nadzieję znaleźć Austera z polskiej jednostki. Nawiasem mó-

więc, w angielskim rejestrze są tylko cztery zarejestrowane samoloty wersji *Mark IV*. Nie ma w czym wybierać, na razie nie udało się. Samolot, który „zdobyłem”, ma jednak bardzo ciekawą wojenną historię. Egzemplarz o numerze seryjnym 799 i wojskowej rejestracji MT255 pochodzi z kwietnia 1944 roku. Przez Inwazję trafił do 659 Dywizjonu, w składzie którego od 23 czerwca 1944 roku do maja 1945 roku uczestniczył w walkach – od Normandii aż po Niemcy. Wiele razy w ogniu, uszkodzony, reperowany – MT255 to prawdziwy, choć skromny weteran. Jest i polski akcent – 659 dywizjon działał cały czas dla 1 Armii Kanadyjskiej, a więc również wspierał Dywizję Maczka...

Po wojnie samolot trafił w ręce prywatne, następnie został odsprzedany do Hiszpanii. MT255 ostatecznie loty wykonał w 1967 roku, po czym na długie lata został porzucony i zapomniany. W latach 80-tych samolot wrócił i rozpoczął się długi remont – już w Anglii. Nabyłem MT255 w czerwcu 2010 roku i wkrótce potem MT255 poleciał ponownie – po prawie 50 latach.

Auster AD 2011 – zalety: prosta konstrukcja, technologia – łatwo go odbudować i remontować; zaprojektowano go na byle jakie lądowiska; jest lekki – dobre osiągi startu i lądowania; pewny, sprawdzony i tani (kupno, części) napęd.

Wady to przede wszystkim: słabe, mechaniczne hamulce – niewystarczające na długie kołowanie na większych lotniskach komunikacyjnych; wyższe, niż w przypadku współczesnych silników tej mocy, spalanie – około 28 l/h przy prędkości przelotowej tylko 160 km/h. Współczesny ULM może więcej, ale np. rodzina *Austera* ma jednak większe możliwości od popularnego, ale dość drogiego w zakupie obecnie – sławnego *Cuba*.

Wersje IV czy V z wojenną historią może trudno znaleźć, ale powojenne *Mark 6* (z silnikiem *Gipsy Major*) są bardziej dostępne. Latający egzemplarz można znaleźć już za około 15000 GBP. Koszty nabycia czy eksploatacji *Austera* nie odbiegają znacznie od współczesnych używanych ULM-ów ze 100 KM silnikiem. Może warto się zastanowić czy nie lepiej starannie odbudować *Austera* i mieć samolot a'la *RWD-13*, zamiast fajnych, ale pozbawionych historii współczesnych ultralajtów.

Jacek Mainka



Angielski kamuflaż idealnie sprawdza się również w polskiej scenerii

Przy okazji przylotu *Austera* MT255 do Polski miało miejsce symboliczne wydarzenie – w Konstancinie oczekiwał „swoją samolot” weteran 663 Dywizjonu Samolotów Artylerii. Urodzony w Łodzi w 1919 r. major Jan Pańnicki walczył najpierw w Kampanii Wrześniowej, następnie był internowany na Litwie, po czym trafił w do radzieckich obozów Kozielsk, Juchnowo i na półwysep Kola. Gdy zwolniono go z tagru, przedostał się do Armii Polskiej, by potem, w składzie 5 Kresowej Dywizji Piechoty II Korpusu, walczyć m.in. pod Monte Cassino. W końcu 1944 r. został oddelegowany na podstawowe szkolenie lotnicze (na *Tiger Moth*) do Południowej Afryki. W 1945 r. wziął udział w lotach bojowych wspierających walki II Korpusu w północnych Włoszech. Za swoją odwagę i poświęcenia jako pilot 663 Dywizjonu został odznaczony Srebrnym Krzyżem *Virtuti Militari*. W książce lotów ma zapisane zadania m.in. na *Austerach IV* o numerach MT215, MT220

oraz MT 300 i 308. Po wojnie pan Jan musiał rozstać się z lotnictwem – pozostał w Anglii, skończył Politechnikę i pracował w przemyśle petrochemicznym, bardzo aktywnie uczestnicząc w życiu polskiej Emigracji. W 2008 powrócił do Polski.

