

**Aleksander Możajski**  
**Geniusz wyprzedzający swoją epokę**

Praca zaliczeniowa z przedmiotu  
Procesy innowacyjne i gospodarka oparta na wiedzy

Dorota Suchodół  
SSE II rok 1  
Nr indeksu: 183234

W ciągu całych dziejów Ziemi ludzie nieustannie podnoszą poziom cywilizacji poprzez wynalazki, które są wyrazem ludzkiego geniuszu. Charakteryzując się przenikliwością umysłu, odwagą, chęcią do ponoszenia wysiłku człowiek przeprowadza wciąż to nowe badania, opracowuje oraz wdraża w życie swoje wynalazki. Istnieje wiele wynalazków, które miały znaczący wpływ na życie codzienne każdego człowieka. Poczynając od wynalezienia koła, przez żarówkę do tak złożonych, jakimi są samochody czy samoloty. Za każdym wynalazkiem kryje się człowiek, który jest jego stwórcą, którego błyskotliwość i pomysłowość pozwoliła na opracowanie unikalnej konstrukcji. W niniejszej pracy chciałabym przedstawić jednego z tych wielkich ludzi, aczkolwiek nie tak znanych, jak na to zasłużyli. Człowiekiem tym jest Aleksander Możajski.

Ten oficer cesarskiej marynarki wojennej jest w Rosji i niektórych innych krajach uważany za twórcę pierwszego w dziejach ludzkości samolotu, choć w istocie był jednym z kilku pionierów w tej dziedzinie i rzeczywiście równocześnie z paroma Francuzami i Brytyjczykami, a niezależnie od nich, skonstruował i zbudował samolot, którego wizerunek znajduje się we wszystkich podręcznikach akademickich, poświęconych historii lotnictwa. Możajski był jednym z owych wyjątkowych ludzi w historii Ziemi, których los obdarzył posiadaniem dwóch narodowości jednocześnie. Mianowicie przez urodzenie był on Polakiem, natomiast przez prawo był Rosjaninem. Możajscy bowiem wzięli swe nazwisko od swych odwiecznych dóbr dziedzicznych Możary, położonych na Wołyniu. Ten dość rozległy dom szlachecki pieczętował się herbem Pogonia Tertia, zwanym inaczej Pogonią Ruską. Wbrew identycznie brzmiącemu nazwisku, polscy Możajscy z Możar nie mieli nic wspólnego z rosyjskim rodem książęcym Możajskich, którzy aż do XVII wieku, kiedy to ostatecznie wygaśli, siedzieli na Możajsku pod Moskwą.

Aleksander Teodorowicz Możajski urodził się w mieście Rotschensalm (Kotka) nad Zatoką Fińską 21 marca 1825 roku. Jego ojciec – Teodor Możajski – był dowódcą bazującego w tym porcie okrętu wojennego, człowiekiem wykształconym i kulturalnym. Matka miała na imię Julia Janowna Londman, nie ma o niej żadnych innych danych. W rodzinie było trzech synów: Aleksander, Mikołaj i Tymoteusz, oraz dwie córki: Katarzyna i Julia. Gdy Aleksander miał sześć lat, rodzina musiała przenieść się w głąb Rosji, ponieważ kapitan Teodor Możajski został skierowany nad Morze Białe w charakterze komendanta portu w Archangielsku. Po kolejnych czterech latach ojciec zawiózł swego pierworodnego do Petersburga i oddał na naukę i wychowanie do elitarnego Morskiego Korpusu Kadetów, Była to szkoła marynarki wojennej o charakterze zamkniętym przeznaczona wyłącznie dla dzieci szlachty i wysokich urzędników Cesarstwa Rosyjskiego. Po ukończeniu korpusu kadetów

16-letni Olek Możajski rozpoczyna w styczniu 1841 roku karierę w marynarce wojennej Rosji jako gardemarin Floty Bałtyckiej. Po ośmiu latach składa egzaminy i zostaje awansowany do rangi lejtnanta, po dziesięciu kolejnych – na kapitana – lejtnanta. Większą część swojego pracowitego życia A. Możajski poświęcił służbie w marynarce wojennej i zrobił tu też wielką karierę.

Był średniego wzrostu, robił wrażenie mocno zbudowanego „twardziela” o energicznym, sprężystym charakterze poruszania się. Mimo, iż raz do roku zapadał na jakieś schorzenie przeziębieniowe, miał organizm silny, sprawny, predysponujący go do wytrwałego znoszenia rozmaitych trudów życia i przeciwności losu.<sup>1</sup> Korzystne predyspozycje genetyczne zmarnowane nie zostały, gdyż jego życie było pracowite, interesujące i owocne. Za doskonale wywiązywanie się z zadań służbowych, za przejawiane w trudnych chwilach męstwo, odwagę i siłę ducha Aleksander Możajski został nagrodzony Orderem św. Stanisława 2 klasy (nadawanym wyłącznie osobom polskiego pochodzenia przez cesarza i senat Imperium Rosyjskiego), brązowym medalem na wstędze św. Andrzeja oraz dwoma złotymi pierścieniami z brylantami.

W 1858 roku A. Możajski zupełnie nieoczekiwanie dla siebie został odkomenderowany do Petersburga, a tam otrzymał rozkaz wzięcia udziału w lądowej wyprawie o charakterze wywiadowczo-wojskowym do Chiwy.<sup>2</sup> Obok zadań zwiadowczych misja wykonywała w trakcie wyprawy szereg obserwacji i badań geograficznych, meteorologicznych, astrologicznych, geologicznych o charakterze ściśle naukowym, na terenie niziny Aralsko-Kaspijskiej, wybrzeża Arału, dorzecza Amu-Darii. Aby w sposób właściwy prowadzić te badania w ekstremalnych warunkach przyrodniczych i geopolitycznych, potrzebny był człowiek posiadający wszechstronną wiedzę i głębokie wykształcenie, a jednocześnie prezentujący siłę ducha, energię, wytrwałość, mający doświadczenie pracy zarówno na lądzie jak i na morzu. Wybór rządu padł na A. Możajskiego, który też znakomicie wywiązał się ze wszystkich postawionych przed nim zadań i został nagrodzony Orderem św. Włodzimierza 2 klasy.

W 1860 r. A. Możajski został skierowany do Finlandii, gdzie potrzebny był doświadczony oficer, świetnie znający się na maszynach parowych i innej technice morskiej, miał nadzorować montaż okrętu jako całości, w szczególności zaś jego mechanizmów technicznych. Także dla A. Możajskiego to zajęcie, które zajęło mu 2 lata, miało istotne znaczenie, pozwoliło jeszcze dokładniej poznać budowę i zasady funkcjonowania

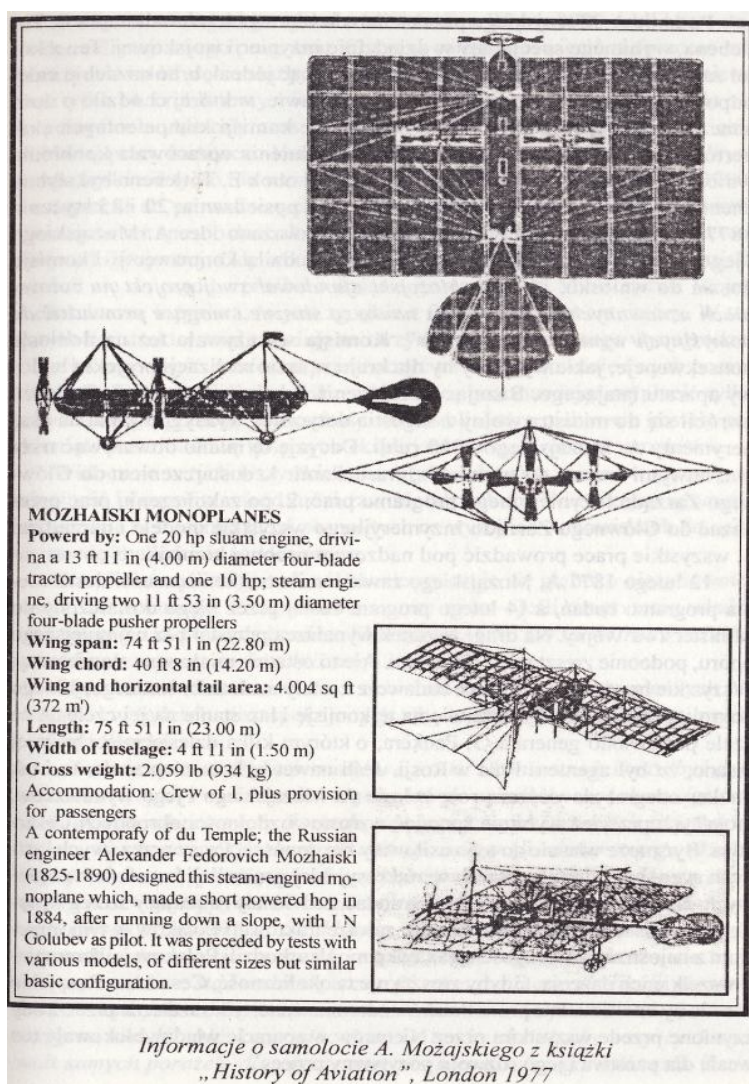
---

<sup>1</sup> J. Ciechanowicz, „Gońcy Ikara”, Mołodeczno 2002, str. 88-89.

<sup>2</sup> Ibidem, str. 91-92.

najrozmaitszych przyrządów technicznych oraz osobiście brać udział w ich kompletowaniu, montażu, regulowaniu. Zdobyta tu wiedza okazała się później nader przydatna w procesie konstruowania i budowy aparatów latających.

W 1862 roku A. Możajski został skierowany w charakterze urzędnika sądowego do powiatu griazowieckiego Guberni Wołogodzkiej. Tutaj jako 37-letni oficer łatwo i szybko zakorzenił się, nawiązał stosunki z miejscowym ziemiaństwem i niebawem się ożenił z młodziutką panną Lubow' Kuźmina, córką jednego z tutejszych szlachciców. W 1863 r. urodził się w tym szczęśliwym stadle pierwszy syn, Aleksander, w 1865 – drugi, Mikołaj. Jednak los brutalnie przerwał to rodzinne szczęście. Wkrótce po urodzeniu drugiego synka Lubow' Możajska umarła. A. Możajski zajął się osobiście razem z rodziną żony



wychowaniem maleńkich synków, a w chwilach wolnych od zabiegów rodzinnych i zajęć służbowych rozpoczął opracowywanie wstępnych projektów swego samolotu. Ponieważ praca naukowa wciąga w siebie całą osobowość człowieka, bywa też skutecznym środkiem psychoterapeutycznym i chroni duszę przed dezintegracją, gdy doznaje ciężkich ciosów losowych. Tak się też stało w przypadku A. Możajskiego, który zagłębił się w studiowanie tekstów technicznych, w obserwacje lotów ptaków, w sporządzanie notatek.<sup>3</sup>

Od 1813 do 1878 r.

A. Możajski pełnił funkcje honorowego sędziego rozjemczego w powiecie braclawskim Guberni Podolskiej.

<sup>3</sup> J. Ciechanowicz, „Gońcy Ikarą”, Mołodeczno 2002, str. 94-95.

Pierwszymi skonstruowanymi przez niego aparatami latającymi były „zwykłe” latawce, których niezwykłość polegała jednak na wymyślnej nieraz konstrukcji, dużych wymiarach i zdolności do bardzo długiego i harmonijnego utrzymywania się w powietrzu. W końcu powstała konstrukcja, na której sam wynalazca odbył dwa loty na wysokości kilkunastu metrów, ryzykując, oczywiście, zupełne osierocenie swych synków. Lecz bez tego ducha ofiarności i zapomnienia o sobie nie zrodziło się nigdy żadne wielkie dzieło sztuki, nauki czy techniki. Doświadczenia z latawcami przekonały A. Możajskiego o dużych możliwościach nieruchomego płatu (skrzydła) jako źródła siły nośnej, co też pchnęło go w kierunku opracowania projektu latającego aparatu cięższego od powietrza, zaopatrzonego w śmigło, to jest samolotu.<sup>4</sup> W 1873 roku sporządził wykresy i zaczął własnoręcznie budować pierwszy model maszyny latającej. Było to coś w rodzaju latawca, którego kadłub stanowiła mała łódź, na której z kolei była umocowana sztaluga, do której znowuż z kolei przywiązano dwa prostokątne płaty nośne (skrzydeł). Model miał trzy śmigła napędzające. Kadłub stał na czterech kółkach, w jego tylnej części znajdowało się urządzenie sterownicze, umożliwiające skierowanie maszyny w górę, w dół, w lewo i w prawo. Jako silnik miało służyć urządzenie funkcjonujące jako duża sprężyna zegarowa. W zasadzie był to model posiadający wszystkie podstawowe cechy (jeśli chodzi o „anatomię”) samolotu, problem polegał jednak na „fizjologii”: jak dopiąć tego, by ten „samolot” był zdolny do wzniesienia się i normalnego sterowanego lotu? W tym czasie A. Możajski przeniósł się do stolicy kraju. W końcu 1876 roku wynalazca przedłożył Ministerstwu Wojny projekt konstrukcji aparatu latającego, plan jego budowy oraz prosił o wyasygnowanie na ten cel odpowiedniej sumy. W tymże roku zademonstrował aparaty latające własnej konstrukcji. Były to nieduże, zminiaturyzowane modele samolotów.<sup>5</sup>

Aleksander Możajski otrzymał z Ministerstwa Wojny 3000 rubli i przystąpił do realizacji swego programu. Chcąc w całości poświęcić się pracom badawczym zwolnił się ze służby i zamiast godziwego wynagrodzenia pobierał teraz tylko 14,5 rubla renty miesięcznie. Za takie pieniądze przeżycie było nie do pomyślenia. Ale cały czas teraz był „wolny” i można było go poświęcić ulubionej pracy badawczo-konstruktorskiej. Będąc człowiekiem honorowym A. Możajski nie tylko nie wziął dla siebie ani grosza z puli rządowych 3000, ale dopłacał do prowadzonych prac eksperymentalnych z własnej kieszeni, trwoniąc w ten sposób dość skromne oszczędności z okresu, gdy był oficerem marynarki wojennej. Gdy w kieszeni

---

<sup>4</sup> J. Ciechanowicz, „Gońcy Ikara”, *Mołodeczno* 2002, str. 96

<sup>5</sup> *Ibidem*, str. 96-97

i na koncie pozostała pustka, Możajski zwrócił się do rządu z prośbą o wzięcie go na etat do Ministerstwa Wojny w charakterze inżyniera, to jest z faktycznym stanem rzeczy. W ten sposób konstruktor miał nadzieję na otrzymywanie normalnego wynagrodzenia, z którego część zamierzał przeznaczyć na dofinansowanie swych poszukiwań naukowych. Jednak prośbę odrzucono, postanawiając wypłacić tylko jednorazową zapomogę w wysokości 600 rubli, które niebawem zostały pochłonięte przez budowę kolejnych eksperymentalnych modeli samolotów.<sup>6</sup>

Aleksander Możajski widząc, że sprawa się przeciąga i że im dalej, tym gorszy jest stosunek władz do zagadnień lotnictwa, postanawia, póki nie jest za późno, postawić wszystko na jedną kartę i budować nie modele, lecz samolot o naturalnych parametrach. Pilnie został opracowany dokładny projekt maszyny, który autor przedłożył decydentom w Ministerstwie Wojny razem z prośbą o sfinansowanie całego przedsięwzięcia. A. Możajski w następujący sposób opisywał wizerunek swego pierwszego samolotu z prawdziwego zdarzenia:

„Projektowany przeze mnie aparat latający, jak to widać na wykresach, składa się:

1. z łodzi, służącej do rozlokowania maszyny (motoru) i ludzi;
2. z dwóch nieruchomych płatów (skrzydeł);
3. ogona, który może się podnosić i opuszczać oraz służyć zmianie kierunku lotu w górę i w dół, jak też przez poruszającą się w nim pionową powierzchnię w prawo i w lewo, osiągać jako skutek zdolność zawrócenia aparatu w stronę;
4. ze śmigła dużego, przedniego;
5. z dwóch małych śmigieł w tylnej części aparatu, mających na celu zmniejszenie wymiarów śmigła przedniego oraz skrzyty w lewo i prawo;
6. z podwozia na kółkach pod łodzią, które służy jako przeciwwaga całemu aparatowi oraz po to, aby aparat, ustawiony powierzchnią swych płatów i ogona pod kątem około 4 stopni w stosunku do horyzontu, przednią częścią w górę, mógł najpierw rozpędzić się na ziemi pod wiatr i osiągnąć tę szybkość, która jest niezbędna, aby maszyna mogła się wznieść i odbyć lot;
7. z dwóch masztów, które służą umocowaniu na nich płatów oraz powiązaniu całego aparatu wzdłuż jego długości, jak też podnoszeniu ogona.”<sup>7</sup>

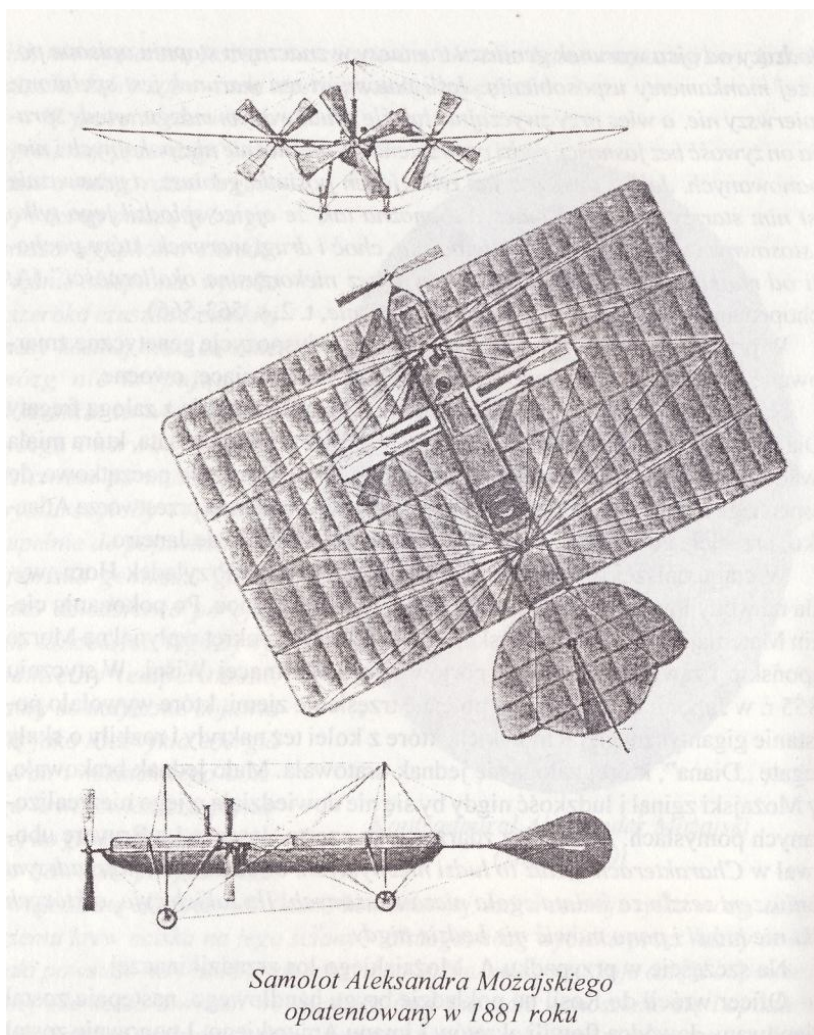
Jako wymiary samolotu konstruktor wskazywał następujące parametry: długość łodzi 20,5 arszyna (ok. 14,56m); długość każdego płata 15 arszynów (10,65m); szerokość płata

<sup>6</sup> J. Ciechanowicz, „Gońcy Ikara”, Mołodeczno 2002, str. 101.

<sup>7</sup> Ibidem, str. 103.



20 arszynów (14,2m); moc ogólna silników 30 koni mechanicznych. Dane te, oczywiście, nie zostały wykoncypowane w trakcie jakichś fantazyjnych rozważań, lecz określone na podstawie długich i żmudnych obliczeń. Konstruktor ułożył też dokładną specyfikację materiałów i określił sumę koniecznych wydatków na 18.895 rubli 45 kop. Podanie Możajski złożył 23 marca 1878 roku. 15 czerwca tego samego roku komisja państwowa uchyliła projekty Możajskiego, twierdząc, że niemożliwe jest zbudowanie aparatów latających o nieruchomych skrzydłach. Sugerowano również, że trzeba budować aparaty w ruchomych płatach, co, jak wiadomo, było drogą do ślepego zaułku. W ten sposób biurokracja uniemożliwiła na kilka lat realizację jednego z najciekawszych projektów technicznych XIX wieku.



Aby jakoś przeżyć „od pierwszego do pierwszego” konstruktor objął etat wykładowcy w Morskim Korpusie Kadetów, który ongiś ukończył. Zarobek był tu niegorszy, ale i tak Możajski wydawał go w całości na doświadczenia m.in. ze skonstruowaną przez niego „wagą aerodynamiczną”, służącą do badań nad siłą nośną płatów samolotu. Minęło parę lat. Zarówno w prasie rosyjskiej, jak i zagranicznej, wciąż pojawiały się pochlebne

artykuły o wynalazkach Możajskiego. Wyższe sfery Cesarstwa poczuły się zakłopotane, zaczynało do nich powoli docierać, że popełnili duże głupstwo, dając zaszczyt i zepchnąć na margines kogoś tak wartościowego. Jako pierwszy zdobył się na gest skruchy wielki książę Konstanty, który kazał przyjąć A. Możajskiego na etat do Ministerstwa Wojny i oddelegował go do USA z zadaniem zakupienia tam silników do swego samolotu. Przy okazji wyplacono

mu 2500 rubli. Początkowo konstruktor planował zastosowanie silników spalinowych, lecz okazało się, że moc ich wówczas była zbyt mała, a waga i wymiary zbyt duże. Nie bez znaczenia była okoliczność, że silniki spalinowe zbyt często i łatwo ulegały awariom. W tej sytuacji A. Możajski osobiście zaprojektował trzy silniki parowe i zalecił ich wykonanie pewnej firmie brytyjskiej.<sup>8</sup>

W jesieni 1881 roku (a więc z czteroletnim opóźnieniem na skutek intryg biurokratycznych) aparat latający Aleksandra Możajskiego został opatentowany oficjalnie w Departamencie Handlu i Rzemiosł Cesarstwa Rosyjskiego w Petersburgu. Przystąpiono więc do wykonania podzespołów i ich montażu. Ale i tu sprawa się oparła o banalne pieniądze, przez co budowa samolotu została zakończona dopiero latem 1882 roku. Konstruktor, aby w całości móc poświęcić się pracom wykończeniowym, ponownie podał się do dymisji i został zwolniony do rezerwy z nadaniem mu rangi generała-majora (w 1886 przemianowano na rangę kontradmirała). Pierwszy na świecie samolot miał długość kadłuba 14,6m; długość każdego skrzydła – 10,7m, szerokość – 14,2m. Powierzchnia nośna skrzydeł wynosiła 372m<sup>2</sup>, a samolot ważył 934kg. Samolot miał startować ze specjalnie w tym celu wybudowanej z drewna powierzchni pochylonej po względnie krótkim rozbiegu. Dokładna data pierwszego lotu, ani imię technika, która go zrealizował, nie są znane. Twierdzi się ogólnie, że lot odbył się wiosną 1883 roku i trwał kilkadziesiąt metrów. Szybkość lotu musiała widocznie stanowić około 40 kilometrów na godzinę. Następnie aparat się pochylił i niezbyt fortunnie wylądował; technik doznał poważnych obrażeń, a skrzydło samolotu zostało uszkodzone. Ponieważ były to próby utajnione, dotychczas nie odnaleziono w archiwach dokumentacji wydarzenia. Komisja rządowa uważała, że próba skończyła się zupełnym niepowodzeniem i zalecała zaniechanie wszelkich dalszych badań. Był to kolejny skandaliczny błąd biurokratów. Przecież samolot udanie startował i przez kilkanaście sekund normalnie utrzymywał się w powietrzu.

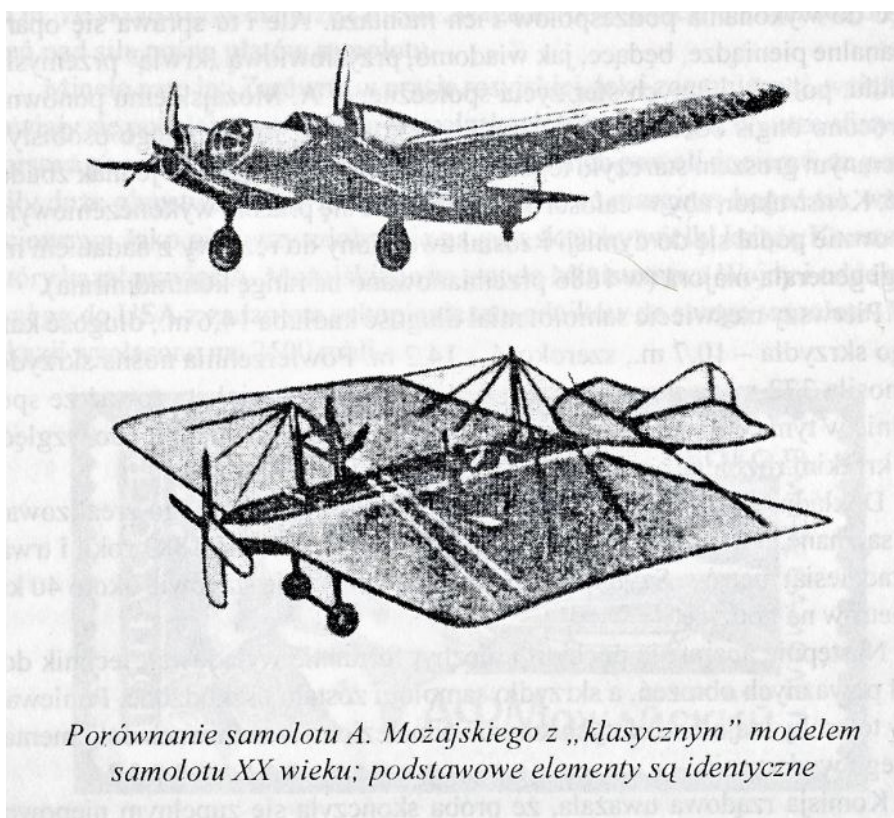
Mimo niezyczliwego werdyktu komisji rządowej, prace Aleksandra Możajskiego odegrały ogromną rolę w rozwoju lotnictwa w Rosji, stanowiły kamień węgielny imponujących osiągnięć tego państwa zarówno w podboju przestrzeni powietrznej, jak i kosmosu. Zresztą w 1883 roku Rosyjskie Towarzystwo Techniczne na jednym ze swych oficjalnych zgromadzeń uznało, że warto kontynuować dalsze prace nad aparatem latającym

---

<sup>8</sup> J. Ciechanowicz, „Gońcy Ikarą”, Mołodeczno 2002, str. 106.



o tak dużych wymiarach.<sup>9</sup> Do 1890 roku kontradmirał Możajski rozpaczliwe usiłował projekt zrealizować, urzędnicy konsekwentnie te usiłowania neutralizowali. Siły były nierówne. Niebawem nastąpiło nieuchronne. Nadwyrężony nadmierną pracą, ciągłymi zmartwieniami, niedożywieniem organizm 65-letniego uczonego załamał się. W nocy z 31 marca na 1 kwietnia 1890 roku Aleksander Możajski zmarł na ostre zapalenie płuc.



Imię tego znakomitego wynalazcy jest znane każdemu, kto chociażby powierzchownie poznał historię lotnictwa. Nie pomija tego nazwiska żaden podręcznik, żadne opracowanie encyklopedyczne, piszące o lotach powietrznych. Należałoby jednakże zastanowić się nad powodem zapomnienia o wynalazcy jakim był Aleksander Możajski wśród reszty świata, która nie zagłębia się w tajniki konstrukcji samolotów i tematów z tym związanych. Z historii awiacji wiemy, iż samolot amerykańskich Braci Wright stał się ogromnym przebojem technicznym. Zaraz też po tym jak wieść o jego zbudowaniu i sukcesach w locie rozniosła się po świecie, samolot ten był duplikowany i udoskonalany przez setki innych ludzi. W ten sposób przyczynili się do rozwoju awiacji jaki po nim następował aż do dzisiejszego

<sup>9</sup> J. Ciechanowicz, „Gońcy Ikarą”, Mołodeczno 2002, str. 108.

poziomu. Z kolei sami Bracia Wright stali się międzynarodowymi gwiazdami, o których pisze prawie każda książka tematycznie związana z awiacją oraz na cześć których odbywają się doroczne festiwale. Możliwe powody zapomnienia przez świat wynalazku Możajskiego są następujące:

1. Zniechęcenie potencjalnych następców – samolotu Możajskiego nikt nie duplikował, w jego czasach był on bowiem na tyle technicznie zaawansowany, że nikt nie widział szansy na jego wykonanie własnymi siłami gdzieś w tylnej części własnego garażu. Do lotu używał on też specjalnie wyszkolonego pilota oraz specjalnie skonstruowanej rampy startowej (faktycznie to rampę tą wprowadził Możajski celowo, jako bowiem oficer marynarki wojennej budował on swój samolot w taki sposób, aby mógł on startować z pokładu okrętu. Już więc w owych dawnych czasach genialna przenikliwość jego myśli uświadamiała sobie korzyści militarne z przyszłego użycia lotniskowców). Z powodu jednak swego technicznego wyrafinowania, samolot ten nie oddziaływał na wyobraźnię innych ludzi, którzy widzieliby siebie samych wznoszących się w tym samolocie w przestworza. W rezultacie wynalazek Możajskiego nie pobudził imagacji innych ludzi zmuszając ich do pójścia jego śladami i do zbudowania szeregu podobnych samolotów. Samolot Możajskiego okazał się rodzajem historycznego meteorytu, który silnie zabłysnął tylko w czasach, kiedy się pojawił. Kiedy jednak sensacja jego zaistnienia opadła, nikt nie starał się go odtworzyć o powielić.
2. Technologia samolotu nie była jeszcze otwarta „dla ludu” – w czasach budowy samolotu Możajskiego jego technologia wykonania nie dojrzała jeszcze do powszechnego wdrożenia. I tak samolot Możajskiego używał trzech skomplikowanych, bo szczególnie lekkich silników parowych o mocach 20, 10, oraz 10 koni mechanicznych. Złożona technologia wykonania tych silników wymagała, aby były one wyprodukowane przez specjalistyczną fabrykę. Przykładowo trzy silniki używane w jego prototypowym samolocie wykonane zostały w Anglii. Z kolei jego następny silnik wykonany został w Bałtyckich Zakładach Produkcyjnych z Petersburga. Podobnie sam samolot Możajskiego budowany był z dużym nakładem kosztów przez wyspecjalizowane zakłady przemysłowe. Nie był to więc samolot jaki mógłby zostać zduplikowany przez innych zainteresowanych hobbystów gdzieś w tylnej części ich garażu.
3. Brak zapotrzebowania społecznego na samoloty - jako techniczne wysoce złożone urządzenie, samolot Możajskiego miał szansę być duplikowanym tylko gdyby

znalazła się bogata instytucja jaka byłaby zainteresowana w jego posiadaniu i seryjnej produkcji. W tamtych czasach istniały wprawdzie takie instytucje, jednak ich decydenci ciągle myśleli w kategoriach zaprzęgów końskich. Były nimi wojsko, poczta, oraz transport publiczny. Możajski nie zdołał jednak przekonać biurokratów owych instytucji, że jego samolot może być im przydatny. W rezultacie za jego życia nie pojawiło się zapotrzebowanie społeczne na ten samolot. Zaś bez takiego zapotrzebowania samolot ten nie miał szans na wejście do powszechnego użycia.

4. Podwójna narodowość Możajskiego i niejednoznaczność jakie ona wprowadzała - Aleksander Możajski posiadał nietypowy status narodowościowy. Przynależał bowiem aż do dwóch narodowości jednocześnie. Powodem tej podwójnej narodowości było, że urodził się, żył, oraz pracował w czasach na krótko po ostatnim rozbiore Polski przez Rosję, Niemcy i Austrię. Za jego życia Polska więc jako kraj nie istniała. Tymczasem przez urodzenie był on Polakiem, ponieważ wywodził się ze starej polskiej rodziny. Jednocześnie jednak przez prawo był on Rosjaninem, ponieważ urodził się w części dawnej Polski, która w jego czasach znajdowała się pod zaborem rosyjskim. Całe też jego życie przebiegało w carskiej Rosji. W carskiej Rosji zdobył swoje wykształcenie inżynierskie. W carskiej Rosji pracował i zarabiał na życie. W końcu w carskiej Rosji zbudował on swój samolot i zrealizował pierwsze pilotowane loty na Ziemi. Niestety, fakt podwójnej narodowości Możajskiego wywarł bardzo niekorzystny wpływ na podtrzymywanie pamięci o osiągnięciach i sukcesach tego genialnego wynalazcy i inżyniera. Spowodował on bowiem, że obecnie "nikt Możajskiego nie kocha", ani też "nikt nie przyznaje się do Możajskiego". Jako taki, on sam, a wraz z nim jego samolot, szybko popadają w zapomnienie. Powód powszechnego ignorowania jego osiągnięć i zasług jest bardzo prosty. Wszakże w sensie legalnym był on obywatelem rosyjskim. Polska i Polacy traktują go więc jako Rosjanina. Stąd nie posiadają narodowej motywacji aby promować jego pionierskie osiągnięcie. Z kolei Rosja i Rosjanie uważają go za Polaka, o pamięć którego powinni zadbać Polacy i Polska. Stąd interesy narodowe Rosjan i Rosji również nie stwarzają motywacji dla upamiętniania jego osiągnięć. W wyniku tego odpychania od siebie przez oba narody i kraje odpowiedzialności za upamiętnienie osiągnięć Możajskiego, pierwszy pilotowany samolot jaki wzniósł się w powietrze na Ziemi do dzisiaj popadł niemal w całkowite zapomnienie. Stąd ani ów samolot, ani Możajski, nie posiadają nigdzie nawet najmniejszego monumentu czy innego trwałego symbolu

jaki by ich upamiętniał. Z kolei stare książki i gazety jakie opisywały jego osiągnięcie pomału znikają z powierzchni Ziemi.

5. Rosyjski alfabet - problem z rosyjskim alfabetem jest taki, że w większej części świata ludzie nie potrafią go czytać. Jest on jedynie znany Rosjanom i ludziom mieszkającym w strefie wpływów Rosjan. Stąd informacje o Możajskim i o jego samolocie, jakie publikowane były w rosyjskich gazetach i książkach niemal wyłącznie z użyciem rosyjskiego alfabetu, nie mogły być czytane przez inne narodowości. W rezultacie na przekór, że Możajski był sławny w Rosji, poza granicami Rosji praktycznie niemal nikt o nim nie usłyszał.
6. Stygmat przegranej - niestety, samolotowi Możajskiego z czasem przypięty też został stygmat przegranej. Wszakże to nie ów samolot, a samolot Braci Wright z USA, był tym który wszedł do trwałego dorobku ludzkości. Zamiast więc analizować powody dla jakich samolot Możajskiego nie okazał się sukcesem, oraz wyciągać z tego historycznego przykładu użyteczne wnioski na przyszłość - tak aby owa sytuacja nie powtórzyła się już więcej na Ziemi, ludzie raczej wolą zapomnieć o tej przegranej. Tymczasem gdybyśmy jako cywilizacja faktycznie potrafili z owej porażki nauczyć się czegoś użytecznego, wówczas z obecnej przegranej, sytuacja ta zamieniłaby się we wspólną wygraną nas wszystkich.<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> <http://tornados2005.narod.ru/mozajski.htm>

### Bibliografia:

1. Jan Ciechanowicz, „Gońcy Ikarą”, Mołodeczno 2002
2. <http://tornados2005.narod.ru/mozajski.htm>

### Dodatkowo:

1. <http://www.flyingmachines.org/moz.html>
2. [http://www.wynalazki.mt.com.pl/joomla/index.php?option=com\\_content&task=view&id=873&Itemid=43](http://www.wynalazki.mt.com.pl/joomla/index.php?option=com_content&task=view&id=873&Itemid=43)
3. <http://www.polityka.pl/dlugi-lot-nielotow/Text01,936,276929,18/>