


Michał Scipio del Campo



| | |
|-----------------------|---|
| Rank | |
| Date of birth | 1887-01-26 |
| Date of death | 1984-03-07 |
| Cemetery | Katowice, ul. Francuska - Cmentarz Parafialny Wsp. 50.251417, 19.024909 |
| Grave | 10; 1; 1/ cz. ewangelicka/ |
| Photo of grave |  |
| Country | Polska |
| Period | Okres powojenny |

Source

Zdjęcie: Sławomir Hordejuk

Michał Scipio del Campo urodził się 26 stycznia 1887 r. pod Berdyczowem w Rajkach na Ukrainie. To w nich mieściła się rodzinna posiadłość państwa Campów. Rodzina Michała wywodziła się od Piotra del Campo. Ten nosił przydomek Scipio i był gubernatorem księstwa Bari. Marszałek dworu Piotr Scipio del Campo znalazł się w orszaku księżniczki Bony Sforzy przyszłej żony

Zygmunta Starego. Przodkowie Michała od 1518 r. ulegli spolonizowaniu. Służyli wiernie swojej nowej ojczyźnie nad Wisłą. Aleksander w czasie wojny o Inflanty za swoje zasługi od króla otrzymał liczne dobra. Jan był kasztelanem smoleńskim. Inny z rodu był sekretarzem królewskim.

W rodzinie o takich korzeniach przyszedł na świat Michał. Od wczesnego dzieciństwa wiele godzin spędzał na świeżym powietrzu. Uprawiał sport. Rzecz jasna ten nie był popularny tak ja dzisiaj. Biografowie Michała podają, że pierwsze spotkanie z awiacją miał w wieku 11 lat. Polegały one na chwytności końcówek śmigieł wiatraka i obracanie się razem z nimi. Te loty rzecz jasna kończyły się na twardym lądowaniu. Nie zrażał się nimi. Wbrew pozorom nie stronił od nauki. Edukował się rodzinnym domu. Kiedy posiadał odpowiednią wiedzę po dalszą wyjechał do Kijowa. W 1904 r. uzyskał świadectwo maturalne szkoły realnej. To właśnie w tym mieście nad Dniestrem rozpoczął studia wyższe. Nie sądzono mu było ich ukończyć. Przeszkodą stał się wybuch rewolucji w Rosji. Żeby je skończyć wyjechał do Francji.

W 1906 r. zbudował model skrzydłowca, którego wyciągarką był motocykl. Tu z dala od rodzinnych stron próbował lotów balonem. Wznosił się do lotu podwieszony pod latawcami. Te armia francuska wykorzystywała do korygowania ognia artylerii. Michał uznał, że takie latanie nie ma dla niego przyszłości. O wiele ciekawiej może wyglądać to wykonane w maszynie cięższej od powietrza. Pisała o tym prasa, że za oceanem ma to miejsce. Maszyna w czasie lotu jest posłuszna woli kierującego nią człowieka. To było to. Powietrzne "awantury" nie szły w parze z nauką. Nie zdawał egzaminów. Gdy o tym się dowiedział rodzic, wezwał swoją latorośl do domu. W domu też czekało wezwanie do wojska. Służbę odbył w armii rosyjskiej. Polska jeszcze nie odzyskała niepodległości. Po skończeniu służby wojskowej mógł wrócić do przerwanych studiów. Studiował nie w Paryżu a Lille. Co ciekawe nie ukończył ich we Francji a w Belgii. Nie porzucił swoich fascynacji lotniczych. Gdy obejrzał film o wyczynach braci Wright podjął decyzję, będzie latał. Wrócił nad Sekwanę. Z Paryża trafił do Reims. Tu 3 lipca 1910 r. rozpoczynały się międzynarodowe zawody lotnicze. Na starcie znalazło się wielu lotników znanych nam dzisiaj z historii lotnictwa. Miedzy nimi był Latham. To z nim zaprzyjaźnił się Michał. Być może za jego namową nasz rodak podjął się kupić samolot. Wybór był stosunkowo niewielki. Michał Scipio del Campo nabył dla siebie Hanriota. Tego samego którego wcześniej pilotował syn Farmana. Na samolocie Santos Dumonta nasz rodak wylatał dla siebie dyplom pilota. Aeroklub Francji odnotował to pod pozycją 210. Dlaczego nie uczynił tego na wspomnianym Hanriocie. Z banalnego powodu. Maszyna nie była gotowa do latania po kraksie. Na swoje szczęście sam odniósł w niej małe obrażenia, a samolot nie należał do niego. Ze swoim "obchodził się" delikatniej. Latał za jego sterami między innymi w Reims i Nicei. Wylatał wiele nagród. Gdy się nimi znudził, spakował mechanika, samolot i oczywiście siebie. Udał się do Rosji. Pokazał swoje umiejętności mieszkańcom Białegostoku i Wilna. Zawędrował do Moskwy. Aeroklub Moskiewski miał siedzibę na Chodynce. Moskwićzanie mogli podziwiać jego wyczyny. Prezentował te również w Symbirsku. Na starcie nie czekały tłumy widzów. Lotnikom w tamtych czasach jesień zimą za bardzo nie mogła służyć. Tak więc wrócił do Moskwy i dokonał w swoim samolocie kilku istotnych przeróbek. Rosjanie mając u siebie lotnika zaproponowali mu kierownictwo budowanej szkoły lotniczej. Nie przyjął propozycji. Pojechał do Taszkientu. Tu w czasie jednego ze startów doszło do wypadku. Nie był to jedyny, którego był uczestnikiem. Z gościnnego Taszkientu udał się do Samarkandy. Być może wtedy podjął myśl śmiałego

przelotu Samarkanda - Taszkient. Początkowo lot odbywał się bez przeszkód. Kłopoty pojawiły się później. W ich efekcie samolot został rozbity. Pilot miał złamaną nogę, obojczyk i żebra. Trafił do szpitala. Po kuracji o kulach na wiosnę 1911 był znów w Moskwie. Nie poddał się. Pojechał do Francji po zakup nowego samolotu. Kupił. Wrócił do Rosji. Nie polatał długo. Jego nowy Moran uległ rozbiciu w czasie pokazów w Petersburgu. Maszynę czekał remont a pilota szpitalne łóżko. Gdy tylko doszedł do siebie znów latał. Znow się rozbijał. Znow latał. Wziął udział w zorganizowanym przez Cesarski Aeroklub Rosji przelocie Petersburg - Moskwa. Nim ten nastąpił poleciał z Moskwy do Tweru. Tylko że teraz nie ograniczał się do latania. Był szefem pilotów Moskiewskiej Szkoły Lotniczej. W czasie wspomnianego przelotu Petersburg - Moskwa swój udział zakończył po pokonaniu dwóch trzecich trasy w Niżnym Nowogrodzie rzecz jasna kraksą. Na dwunastu startujących pilotów w ostatecznej punktacji zajął siódme miejsce. Udział w przelocie Petersburg - Moskwa to również występ innych polskich pilotów. Dwóch z nich reprezentowało Warszawę i działającą w niej Awiatę. To również była okazja do spotkania się z księciem Lubomirskim, który zaprosił Michała do Warszawy i do współpracy z Awiatą. Skorzystał z tego. W sierpniu 1911 r. znalazł się w syrenim grodzie. Awiała była w tamtych dniach filią Moskiewskiego Towarzystwa Żeglugi Powietrznej. 13 sierpnia 1911 r. del Campo pokołował na start. Zapomniał że w Warszawie podobnie jak w innych miastach Rosji obowiązywał zakaz dłuższych lotów nad miastem. Ten próbny lot okazał się pierwszym lotem Polaka nad Warszawą. "Lotnik i Automobilista" wydał specjalny dodatek poświęcony temu wydarzeniu. Latając w Warszawie nie tylko demonstrował swoje umiejętności. Szkolił swoich następców. Od sierpnia 1911 do marca 1912 r. latał niczym nieskrępowany nad miastem. Kres dalszej działalności położyły władze carskie rozwiązując Awiatę. Po jej rozwiązaniu udał się do wcześniej już przez siebie poznanego Kijowa. Tu los go zetknął z Igorem Sikorskim. W okresie poprzedzającym wybuch I wojny światowej wylatał wiele godzin za sterami konstrukcji i ludzi których dzisiaj znamy z historii światowego lotnictwa. Będąc między tymi ludźmi zapisywał nowy rozdział w rozwoju lotniczej myśli człowieka i polskich skrzydeł.

I wojna światowa zastała we Francji w Paryżu. Usiłował się przedrzeć do Rosji ale został zatrzymany przez Niemców. Uciekł na pokładzie szwedzkiego statku. Zamieszkał w Sztokholmie. Po skończonej wojnie wrócił do Polski. Dwa lata po tym jak umilkły działa latał na poznańskiej ławicy.

Siedem lat przed wybuchem II wojny światowej znów był w Polsce. Przeszedł na emeryturę w 1952 r. W 1956 r. wrócił do siebie tak bardzo bliskiego lotnictwa. Zamieszkał w Katowicach. Działał w Aeroklubie Śląskim. Był członkiem Aeroklubu Śląskiego i Klubu Seniorów Lotnictwa. Spotykał się z młodzieżą na lotniskach cywilnych i wojskowych. Zmarł 7 marca 1984 r. w Katowicach. Tu został pochowany.

Opracowanie: Konrad RYDOŁOWSKI