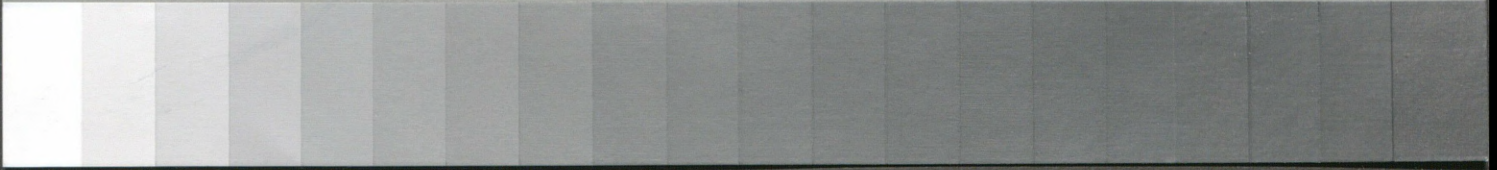




Grey Scale #13



A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19





ŻWIRKO i WIGURA

ZALOGA RWD

POLSKA I ŚWIAT WSPÓŁCZESNY
BIBLIOTEKA MŁODZIEŻY

JANUSZ MEISSNER

Ż W I R K O
I W I G U R A

Z A Ł O G A R W D

WYDANIE SZÓSTE
BIBLIOTEKA PODRĘCZNIKÓW SZKOLNYCH
KORPUSU KADETÓW Nr 2.

w R A W I C Z U

Nr

240/17



NAKŁAD
GEBETHNERA I WOLFFA
WARSZAWA

884-3: 8(A/2)



9946

/7

1937

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka, Warszawa

PRZEDMOWA.

Oddając do druku przeznaczone specjalnie dla Was, Młodzi Czytelnicy, wydanie wspomnień o Żwirce i Wigurze, chcę na wstępie powiedzieć Wam, jak trudno jest w kilkudziesięciu stronach książki zawrzeć historję dziesięcioletniej pracy tych dwóch ludzi.

Dziesięć lat tak zwanej kariery lotniczej konstruktora Wigury i pilota Żwirki, to nie tylko ich triumfy i porażki, w których zdobywa się sobie i swej ojczyźnie lepszą lub gorszą sławę; nie tylko czyny efektowne i głośnie na całą Polskę, lub nawet na cały świat, które dają lotnikowi znane nazwisko. To jeszcze szara codzienność powolnej, uporczywej pracy, trosk i małych przeżyć, codzienność, nie dająca się ująć w słowa opowieści i nie dająca się wtłoczyć w ciasne ramy drukowanych wierszy.

I jeszcze jedno: to, co się nazywa sercem, zapamiętaniem, wiarą w ideały, albo chłodniej i trzeźwiej — zamięłowaniem. Bez tego nie można osiągnąć zwycięstwa.

ciężstwa. Bez tego nie można podolać ogromowi zadania i ciężarowi nierównej walki z przeciwnościami.

A jak tu pomieścić te dwa wielkie serca? Jak je przedstawić wiernie i prawdziwie? Jakich użyć słów, abyście poznali je do dna i ocenić mogli?

Doprawdy nie umiałbym tego dokonać na kilkudziesięciu stronach moich wspomnień o bohaterskiej Załodze.

Wierzę natomiast, że młodzież polska sama odczytać i odgadnąć potrafi to, co się błąka między wierszami opowiadania o kilku etapach zwycięskiego wysiłku Żwirki i Wigury. Pewien jestem, Czytelnicy, że i Wam serca uderzą zapalem do pracy na każdym polu dla sławy polskiego imienia, jak były serca tych dwóch, którzy zginęli.

Nam, lotnikom, nie wolno roztkliwiać się i smucić śmiercią przyjaciół. Nawet takich przyjaciół, jak Żwirko i Wigura. Gdy ktoś z nas pada na powietrznym posterunku, musi go zastąpić inny. I dlatego śmierć Załogi RWD musi się stać w lotnictwie bodźcem do nowej walki. Musi wywołać wzmożoną zaciętość w pracy nad dalszym rozwojem potęgi naszych skrzydeł.

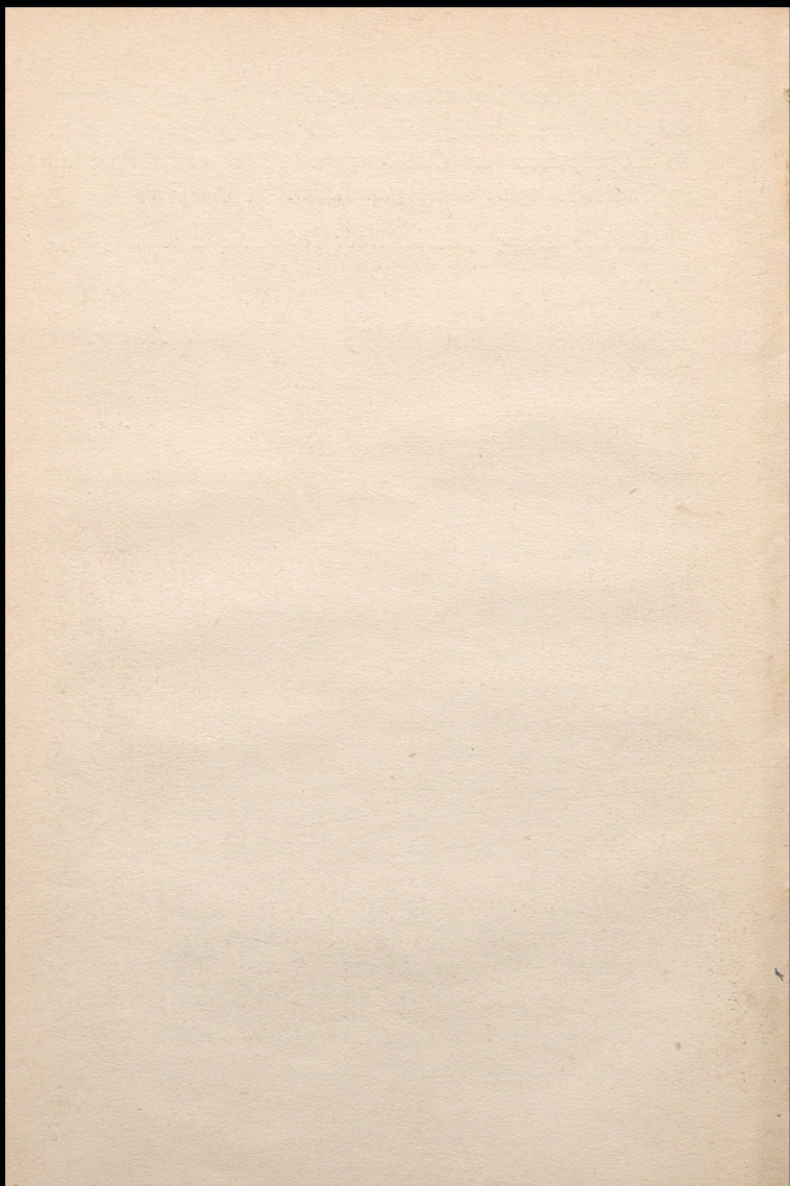
Oni zginęli. My podjąć mamy ich trud. I tak być musi w każdej dziedzinie, aby naród nasz mógł przetrwać czekające go burze i ciosy.

Z tą myślą pisałem książkę o Żwirce i Wigurze. Z tą myślą teraz oddaję Wam, Młodzi Przyjaciele,

kilka fragmentów, stanowiących ogólny szkic drogi, odbytej przez Załogę RWD od samego początku aż do zwycięstwa w Challenge'u 1932 roku i aż do śmierci obu tych dzielnych ludzi.

Śmiało mogę powiedzieć: bierzcie z nich przykład.

Autor.





Por. F. Żwirko przy RWD-6.

(Fot. Alex Stöcker, Berlin)



St. Wigura przy RWD-6.

Franciszek Żwirko, porucznik pilot 1 pułku lotniczego, urodził się na Wileńszczyźnie, w Święcianach w r. 1895. Do szkół uczęszczał w Wilnie. Już na długo przed swem ostatniem zwycięstwem w Challenge'u był jedną z najpopularniejszych postaci w naszym lotnictwie sportowem. Stało to w związku z jego długoletnią pracą nad rozwojem tego lotnictwa.

Żwirko pracuje w niem jużto jako organizator-instruktor, jużto jako zawodnik w licznych konkursach lotniczych, osiągając zawsze pierwsze miejsca, co stało się niemal przysłowiowem. Prawie we wszystkich zawodach towarzyszy mu inż. Wigura, którego łączyły ze Żwirką serdeczne stosunki.

Latali wyłącznie na samolotach typu RWD, których zalety por. Żwirko szczególnie sobie cenił.

Por. Żwirko służył w wojsku od r. 1917. Podczas wojny powołany został do armji rosyjskiej, skąd po utworzeniu korpusu polskiego w Rosji, wstępuje w szeregi armji polskiej, w której pozostaje aż do chwili śmierci.

Szkołę pilotów ukończył w listopadzie 1923 r. w Bydgoszczy. Wyższą szkołę pilotów — w maju 1924 roku w Grudziądzu.

Pracę w lotnictwie sportowem rozpoczyna jako oficer łącznikowy przy Aeroklubie Akademickim w Warszawie, zaskarbiając sobie ogólny szacunek i przywiązanie młodzieży akademickiej, garnącej się do lotnictwa. Później pełni kolejno funkcję komendanta Centrum Wojskowego Przysposobienia Lotniczego w Łodzi i kierownika wyszkolenia w pilotażu w Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie.

W r. 1929 dokonywa wraz z inż. Wigurą pięknego przebiegu wokół Europy na samolocie RWD-2. Później, mając zawsze za towarzysza inż. Wigurę i lecąc zawsze na samolotach RWD — zdobywa 1-sze nagrody: w „Lotach Południowo-Zachodniej Polski“ 1929 i 1930, w III Krajowym Konkursie Samolotów Turystycznych 1930 i w IV Krajowym Konkursie Samolotów Turystycznych 1931 r. W Challenge de Tourisme International 1930 brał udział, lecz nie dokończył raidu, gdyż wskutek defektu silnika musiał lądować w Hiszpanji.

W Challenge 1932, po zaciętej walce ze współzawodnikami niemieckimi, zajmuje pierwsze miejsce, zdobywając dla Polski Puchar Międzynarodowy i zaszczyt organizowania następnych zawodów międzynarodowych.

Porucznik Żwirko projektował sobie w najbliższym czasie zaatakować międzynarodowy rekord wy-

sokości w kategorii samolotów lekkich, który przejściowo w roku 1929 należał do niego.

Dokonywając lotów po kraju, oddawał nieocenione usługi lotnictwu sportowemu; propagował je wśród najszerszych mas społecznych, dla których był symbolem zwycięsko rozwijającego się lotnictwa polskiego.

Niezwykłe ujmujący skromnością, z jaką przyjął swe wielkie zwycięstwo w Challenge'u, oraz pogodą ducha i prostotą — porucznik Żwirko podbijał sobie serca rodaków, dla których śmierć jego urasta do miary straty narodowej .

Osierocił żonę i dwuletniego synka, Henryka.

Stanisław Wigura, inżynier-mechanik-pilot urodzony 9 kwietnia 1903 roku w Warszawie, wykształcenie średnie pobierał w gimnazjum im. Zamoyskiego w Warszawie, skąd datuje się jego znajomość z drugim współkonstruktorem RWD, inż. Stanisławem Rogalskim.

W r. 1920, jako uczeń 7-ej klasy, wstępuje na ochotnika do armji polskiej i tutaj, służąc w 8-ym pułku artylerji polowej, poznaje trzeciego ze swych przyszłych bliskich współpracowników, Jerzego Drzewieckiego.

Po ukończeniu kampanji przeciw bolszewickiej wraca do szkoły i uzyskuje maturę w r. 1922.

Wstępuje na wydział mechaniczny Politechniki Warszawskiej. Od wczesnej młodości interesuje się lotnictwem i od zarania polskiego lotnictwa sportowego bierze czynny udział w jego organizacji. Dyplom pilota sportowego uzyskuje w Aeroklubie Akademickim w r. 1931.

W r. 1929 startuje razem z por. Żwirko do pierwszego polskiego lotu turystycznego wokół Europy na

samolocie swej konstrukcji RWD-2. Od tego czasu stanowi wraz ze żwirką nierozłączną i przodującą we wszystkich zawodach załogę RWD, zajmującą pierwsze miejsca w szeregu ważnych zawodów krajowych, jak „Lot Południowo-Zachodniej Polski” 1929/30 oraz Krajowe Konkursy Samolotów Turystycznych 1930 i 1931. W Challenge 1930 lądują wskutek defektu silnika w Hiszpanji, co zmusza ich do zaniechania dalszego udziału w raidzie.

Wreszcie w Challenge 1932 osiągają w ciężkiej konkurencji pierwsze miejsce, przyczyniając się do rozślawienia lotnictwa polskiego.

Inżynier Wigura, jeszcze jako student, pracuje własnymi rękami przy budowie pierwszego samolotu turystycznego Jerzego Drzewieckiego. W roku następnym, 1925, konstruuje wraz z Rogalskim pierwszy swój samolot RW. W rok później pracują już w trójkę, t. zn. Rogalski, Wigura i Drzewiecki i budują kolejno typy RWD-1, 2, 3, 4, 5, 6, 7.

Śmierć oderwała inż. Wigurę od projektów konstrukcji nowej maszyny RWD-8.

Konstrukcje RWD rozpoczęły nadzwyczaj intensywny okres rozwoju polskiego lotnictwa turystycznego, osiągając szczytowy swój punkt w zawodach Challenge’u 1932 r.

Niezależnie od prac konstruktora, inż. Wigura pełnił od dwóch lat funkcje wykładowcy w szkole lotniczo-samochodowej w Warszawie, oraz obowiązki asystenta przy katedrze budowy płatowców Politechniki Warszawskiej. Swą miłą powierzchownością, za-

letami charakteru i niezwykle ujmującym obejściem zdobywał sobie wszędzie szczerą sympatję i szacunek.

Inż. Wigura pozostawił w żałobie babcinę oraz trzy siostry, zamieszkałe w Warszawie.

— — — W październiku 1928 roku nastąpił finisz pracy w akademickich organizacjach lotniczych. Aeroklub Akademicki w Warszawie wpisuje do księgi startowej pierwszy tysiąc lotów szkolnych. Pierwsza grupa uczniów lata już samodzielnie. A Sekcja Lotnicza studentów Politechniki daje pierwszą maszynę, skonstruowaną przez trzech przyjaciół: Rogalskiego, Wigurę i Drzewieckiego — RWD.

Z planów kreślonych w studenckim pokoiku, z obliczeń dokonywanych nocami, kiedy zarywało się po kilka godzin snu, aby wcielić żar twórczej myśli w chłodną logikę cyfr, z nerwowej bieganiny po urządach, po biurach LOPP'u, po znajomych i przyjaciółkach w poszukiwaniu pożyczki choć paruset złotych na wykończenie dzieła, powstał ten pierwszy samolot sportowy upartej trójki. Powstał, zbudowany jej dłońmi, niemal z niczego, niemal bez narzędzi i potrzebnych obrabiarek, niemal pod gołym niebem montowany..

Dojrzały entuzjazm — nie słomiany ogień, którego obawiali się „starsi“, mierzący zamiary podług sił — kierował tą zapalczywą pracą.

RWD...

Ileż nadziei, ileż trosk, przeszkód napozór nie dozwalczenia, zwątpień i nowych wysiłków, by dotrzeć do końca, byle się nie dać i nie utknąć w pół drogi.

RWD — pierwsze wspólne dzieło po kolejnych próbach Wigury z Drzewieckim, a potem z Rogalskim. Pierwsza maszyna nie była jaka; nie — była latała, ale taka, którą można pokazać na Zachodzie, gdzie już sport lotniczy święci triumfy i sukcesy.

I oto nadszedł dzień próby, dzień Drugiego Krajowego Konkursu Awionetek.

Jakże mocno biły serca, kiedy po dobrych wynikach startu i lądowania, a najlepszych — technicznej oceny i przydatności użytkowej, rozpoczął się wyścig na przestrzeni 180 kilometrów.

— Maszyna jest dobra. Jest lepsza od innych — mówiono.

Tak. Maszyna była dobra. Może nawet najlepsza.

Ale silnik zawiódł i wszystkie nadzieje prysnęły wraz z jego zamierającym warkotem.

Trzynaste miejsce, wskutek niesprawiedliwości losu, który nagradza swych wybrańców, nie kierując się zgoła oceną ich wysiłków. Trzynaste miejsce na szarym końcu zawodników... i — jedyna pociecha w uznaniu Ministerstwa Komunikacji za oryginalną, ciekawą konstrukcję...

Czyż możnaby się dziwić, gdyby ta klęska zgasiła zapał trzech młodych chłopaków?

Nie dali się przecież:

— Zbudujemy nową maszynę — powiedział Stasiak Wigura. — Dostaniemy inny silnik i — zwyciężymy.

Wrócili do pracy. Do żmudnej, codziennej pracy, do walki o czas, wyrywany Politechnice w ostatnim roku studjów, do zabiegów o pieniądze na drzewo, na płótno, na okucia, na konieczną robociznę.

Zacięli zęby, uparli się:

— Musimy.

I dopięli swego: na początku lata 1929 ujrzała światło dzienne RWD-2.

Tymczasem, w czerwcu tegoż roku, Wigura zdał ostatnie egzaminy dyplomowe. Któż, prócz najbliższych, wie, jak potrafił tego dokonać, wykończając jednocześnie maszynę? I może tylko radość z pierwszych pomyślnych lotów przyszłej rekordzistki dała mu dostateczny zapas energii do podolania wyczerpującej pracy. — — —

— — — Stanowisko konstruktora w fabryce samolotów?

Ofiarowano je Stanisławowi Wigurze zaraz po uzyskaniu dyplomu inżyniera. Ofiarowano mu bardzo dobre warunki, wysoką pensję i pewny, spokojny byt. Może — w krótkim czasie — sławę? może majątek?

Otworzyła się przed nim łatwa, wygodna droga do kariery. Droga, którą mógł pójść bez żadnych skrupułów i wahań.

A jednak odrzucił ponętne propozycje.

— Będziemy pracowali sami — zdecydował. — Już niech tam. Zaczęliśmy we trzech w biedzie i ja-

koś dawaliśmy sobie radę. Jakże mogę teraz opuszczać przyjaciół?

Został, choć sklecony byle jak warsztacik nie dawał żadnych zysków, choć wiedział, że i nadal trzeba będzie wysilać się na zdobycie koniecznych kapitałów na nowe konstrukcje, że więcej cierni na własnej ścieżce spotka niż róż na szerokiej drodze wielkiego przemysłu.

Tak samo z pewnością zostałyby i teraz, po wielkiem zwycięstwie swojej nowej maszyny. Bo, choć liczyć umiał lepiej niż niejeden z inżynierów wielkich fabryk zagranicznych, to przecież wcale nie był wyrachowany. Byle utrzymać placówkę, byle pracować niezawisłe, tak, jak chciał sam. Nie potrafiłby zapewne wtłoczyć swej niepodległej inwencji w ramy fabrycznych przepisów i obcych wymagań. Nie umiałby stosować się do gotowych wzorów i cudzych pomysłów. Chciał sam tworzyć, sam obmyślać i sam walczyć z przeciwnościami, mając tych tylko sojuszników, których wybrał z własnej woli, z którymi łączyła go przyjaźń i wzajemne zrozumienie.

Światowy rekord wysokości, ustalony dnia 16-go października 1929 r. przez por. Żwirkę na samolocie RWD-2, był pierwszym rekordem tego rodzaju, zdobytym przez polską załogę na polskiej maszynie. O podjęciu próby ustalenia tego rekordu zdecydowały

b. dobre wyniki, osiągnięte przez RWD-2 w licznych jej lotach, a głównie w czasie raidu zagranicznego por. Żwirko i inż. Wigury, gdy maleńka awionetka bez trudu wdrapała się z dużym obciążeniem na 3500 m., przelatując przy burzliwej pogodzie łańcuch Dolomitów. Wynik ten dawał rękojmię, że wysokość rekordowa nie będzie różniła się rażąco od rekordów innych kategorii.

Wigura miał wątpliwości, czy silnik wytrzyma jeszcze taki wysiłek, mając już za sobą 60 godzin pracy po ostatnim remoncie.

Po dokładnem zważeniu samolotu i załogi, okazało się, że trzeba uzupełnić ciężar tej ostatniej balastem o wadze 13 kg., by zyskać przepisowe 150 kg. obciążenia. Następnie wmontowano do kabiny dwa sprawdzone i zaplombowane komisyjne barografy, uzupełniono zapas paliwa i smarów na 3 godziny lotu i w obecności komisji wyciągnięto maszynę przed hangar.

Żwirko wystartował o trzeciej po południu, przy porywistym wietrze o szybkości 6—8 m/sek.

Mała grupka członków komisji sportowej, konstruktorów i przyjaciół ścigała spojrzeniem maszynę, szybko malejącą między drobnymi chmurkami.

Pilot nie patrzył na nich: oderwał się od ziemi, by całą siłą 40 koni silnika wyciągnąć się wgórę, tam, skąd ziemia wygląda brudno, szaro i nędznie.

Na wysokości 1000, czasem 1500, a czasem 2000 metrów wyraźnie widać granicę czystego jak kryształowa woda powietrza, które niby wielki klosz z gę-

kiego kryształu nakrywa mętny osad dymu, kurzu i wszelakich wyziewów ziemi.

Zachodzące słońce leje swobodnie potoki ostrych, nie rozpraszających się promieni w ten czysty prześwół. Tylko tam widzieć można prawdziwą jego barwę, ognisto-złocistą, jaskrawą, nie zmatowioną przez zasłony dusznego oddechu miast, zapylonych dróg i czarnych od sadzy fabryk.

Ale pilot nie ma czasu, ani ochoty poetyzować i zachwycać się wspaniałym widokiem obłoczków, co jak delikatne płatki róż leżą rozsypane po błękitnej porcelanie nieba. Dla niego istnieje tylko rekord.

Wyczuć, jak wiele jeszcze można pociągnąć drążek sterowy, by jak najszybciej wzbijać się wgórę; wyzyskać każdy przyływ prądu wznoszącego i uskok z każdego trzęsawiska rozrzedzonego powietrza, w którym maszyna zapada wdół, tracąc z trudem zdobytą wysokość.

Altimetr, licznik obrotów, manometr ciśnienia smaru, szybkościomierz...

Zegary i zmysły, przyrządy pokładowe i nerwy, czule na każdy poślizg i tawers, na każdy ciąg, hamujący szybkość i na każdy skok wgórę, po zwycięstwo.

Ostrożne, delikatne ruchy pewnej dłoni.

Wyteżony słuch chwytą każdy poświst pędu, daleko w przestrzeń zapadły wzrok czuwa nad linią lotu.

Wyżej i wyżej.

Strzałka altimetru mija 3000, i zimno dotkliwie szczypie w twarz. Grabieją palce rąk, nogi zmienia-

ją się w dwie kłody drewna, dotkliwie bolą narażone na mroźny podmuch wiatru skronie i czoło tuż nad brwiami. A od karku wdół raz po raz spływa lodowaty dreszcz.

3,500 metrów. 16 stopni mrozu...

I pierwsza myśl:

— Można by już lądować. Rekord i tak jest zdobyty.

Rekord jest zdobyty, lecz nie wypada pozostawić go poniżej czterech tysięcy.

Więc — jeszcze wyżej.

Zapada mrok i woal oparów nad Warszawą zaczyna przetykać równe rzędy białoliljowych lub żółtych iskier. To lampy uliczne. Gdzie niegdzie czerwieni się neonowe światło reklamy, błędzą reflektory aut po drogach podmiejskich, strugami blasku rozlewają się po Wiśle latarnie statków. Na zachodzie tarcza słoneczna tonie w mętach horyzontu i cień wieczora podmywa dno przestrzeni, wypełniając banię świata po brzeg jasnego jeszcze nieba.

4,000 metrów!

Czterdziestokonny silnik niewiele już może zdziałać na tej wysokości. Ale pilot wyzyskuje go do końca. Na płytkim strumieniu prądu, miecionego przez śmigło pod skrzydła, dźwiga się w górę. Gdy pęd mięknie, rozwiewa się i topnieje, trzeba dopomóc maszynie, by nie ugrzęzła w rzadkiem powietrznym bańce; lecz gdy tylko nadchodzi cięższa fala, jednym krótkim ruchem steru trzeba dostać się na jej niewidzialny grzbiet i wydrzeć prawu ciążenia choćby metr pionu. Prześlizgnąć się poomacku między konającymi

podmuchami, by na ledwie wyczuwalnych zagęszczeniach wspiąć maszynę do skoku. Ominąć czyhające na sposobność próżnie, nie dać się wciągnąć pod nieruchomą ciszę powietrznych lagun; iść wgórę, tylko wgórę!

— — — Gwiazdy zapalały się jedna po drugiej i noc obejmowała panowanie nad ziemią, kiedy nad oświetlonem lotniskiem zawarczał nisko zmęczony silnik małej maszyny. Ostry łuk wirażu, ślizg w lewo, w prawo i przysadzista sylwetka RWD-2 sunie po trawie ku hangarom, by zatrzymać się przed oczekującą wyniku komisją.

Mały żwirko, zmarznięty na kość, gramoli się z gondoli.

— 4,400! — woła. — Więcej nie mogłem .

I każdy z nas wie na pewno, że więcej nie można było zrobić.

Po raz pierwszy zobaczyłem samolot sportowy RWD-7 w lipcu 1932 r. w Dęblinie. Było to już po ustaleniu jego sławy. W rok niespełna zdobyła ta świetna maszyna rekord wysokości i szybkości na dystansie 100 km., oraz kilka nagród w zawodach lotniczych. Tak się jednak złożyło, że nie widziałem jej dotąd w locie.

Do Dęblina przyleciał na RWD-7 żwirko, aby potrenować trochę przed Challenge'em, w braku nie-

wykończonej jeszcze „szóstki“, na maszynie podobnej.

Słyszałem o niezwyklej wzbijalności tego płatowca już nieraz i ciekaw byłem zobaczyć, co może zrobić na nim pilot, znający go tak dobrze, jak Żwirko. To też prosiłem, żeby nie odlatywał naza jutrz do Warszawy, póki nie skończę zajęć w eskadrze.

Koło ósmej rano, po szkolnych lotach uczniów na kursie pilotażu, zobaczyłem zgrabną sylwetkę białego samolociku przed naszym hangarem i Franka, niecierpliwie chodzącego tam i zpowrotem wzdłuż szeregu Potezów, kolejno wracających ze startu.

— Wigura dzwonił, żebym zaraz przyleciał — powiedział, ściskając mi rękę na powitanie. — Szóstka już gotowa, więc chcę ją oblatać jeszcze z rana.

— Leć — westchnąłem, przeczuwając, że znów go ze trzy dni nie będzie, a ja będę musiał użerać się z warsztatami o remonty, bywać na konferencjach i załatwiać sprawy bieżące kursu w jego zastępstwie.

— Pokażę ci start — uśmiechnął się.

Wiedziałem, że moje zainteresowanie maszyną sprawia mu dużą przyjemność. Ceniliśmy się wzajemnie: zdanie moje o zaletach lub wadach samolotu, skonstruowanego przez przyjaciela - Wigurę, miało dla Żwirki swoją wagę.

Kazał puścić w ruch silnik, a ja tymczasem wydawałem dyspozycje na loty popołudniowe. Zawarowała krótka próba motoru, mechanicy wyrwali podstawki z pod kół i lśniące skrzydła samolotu

zadrgały, kiedy Franek zaczął kołować, aby ustawić się pod wiatr.

Zaledwie oddalił się o jakieś 50 metrów od hangaru, zobaczyłem, że zawraca.

— Skoczcie dowiedzieć się, czego chce pan porucznik — powiedziałem do jednego z mechaników, przekonany, że Franek czegoś zapomniał.

Ale on nie zapomniał niczego: 80 koni ryknęło nagle na pełnym gazie.

— Wpakuje się w hangar — pomyślałem.

50 metrów do startu na przeszkodę wysokości niemal dwu pięter, to było przecież szaleństwo.

Mechanicy, instruktorzy i uczniowie znieruchomili nagle, zamilkli w pół słowa, zatrzymali się w pół gestu...

Maszyna ruszyła naprzód, uniosła ogon i — prysnęła w górę po 20 krokach wybiegu. Zadarta pod nieprawdopodobnym kątem, przeszła o metr nad krawędzią dachu, zwinęła się w skręt, ukazując górną powierzchnię skrzydła i — lekka jak jaskółka — wypłynęła z wiatrem.

Po minucie miała ze 300 metrów wysokości.

Odetchnąłem.

— Maszyna? co? — powiedział szef mechaników ze smakiem.

— I pilot — dodał ktoś z uzupełniającym podziwem.

Po doświadczeniach sportowych roku 1931 jasnym się stało dla trójki konstruktorów RWD, że mogą zaufać swym siłom i stworzyć samolot, zdolny do zwycięskiego współzawodniczenia z najlepszymi typami turystycznych maszyn, budowanych zagranicą.

W warsztatach spółki zawrzała praca.

Najpierw drobiazgowo studja nad regulaminem Challenge'u, bo zależnie od jego warunków trzeba było zaprojektować samolot, który sprostałby wymaganiom trudnych prób technicznych, który posiadałby dostateczną szybkość, wzbijalność i moc, a jednocześnie taki, którego start i lądowanie byłoby krótkie i pewne.

RWD-6 musiała osiągnąć możliwe maximum punktów. Ale jednocześnie musiała być samolotem sportowym, zdatnym do codziennego użytku, bo nie stać było młodą fabrykę na konstruowanie maszyny, przeznaczonej wyłącznie na tę jedną tylko imprezę.

Nie jest to prosta sprawa połączyć w jedno wszystkie zalety płatowca. Niektórzy twierdzą, że samolot taki na zawsze pozostanie tylko niedościgłym ideałem. Ale zapał i rzetelna praca mogą przecież dać wynik tak bliski ideału, że otoczy go podziw całego świata. Będzie to owoc wielu nieprzespanych nocy, owoc wysiłku myśli i żelaznej wytrwałości, która nie cofnie się przed największym trudem, a raz zwyciężona przez nieosiągalne, powróci znowu, walczyć będzie kolumnami cyfr, przedrze się przez najeżone wzorami obliczenia, szturmem zdobędzie powikłane wykresy i zwołna rozwinie się w plan osta-

tecznej konstrukcji, by zwycięsko wcielić się wreszcie w prototyp wspaniałego płatowca.

Pracuje myśl.

Wigura po raz ostatni przed rozpoczęciem roboty w warsztatach zagłębia się w tylekroć przestudjowane szczegóły:

Aby osiągnąć lepsze rezultaty prób w locie, przy starcie i przy lądowaniu, możnaby dać zamiast 100-konnego, 140-konny silnik. To tylko dla Challenge'u: w seryjnej produkcji 100 KM wystarczy aż nadto. Ale czy płatowiec wytrzyma tak wielką moc ciągu śmigła?

RWD-6 jest pomyślane jako dwumiejscowa limuzyna, z siedzeniami dla załogi obok siebie. Skrzydło, konstrukcji jednodźwigarowej, wykonane będzie z drzewa. Kadłub — spawany z rur stalowych, usztywniony wewnątrz stalowymi ściągami i kryty płótnem. Skrzydła, podparte jednym zastrzałem, dadzą się złożyć wzdłuż kadłuba.

Regulamin Challenge'u premjuje szybkość na trasie, więc kształty RWD-6 muszą być doskonale profilowane, by usunąć wszystkie opory szkodliwe, hamujące pęd.

Ileż czasu poświęcić trzeba było na budowę modeli i przedmuchiwanie ich w tunelu aerodynamicznym, zanim otrzymało się ostateczną postać samolotu! Zdobyta tą drogą szybkość podróżna wynieść powinna koło 190 kilometrów na godzinę. Ile będzie można wydusić na pełnym gazie? Może 210, może 220?

Ale nietylko szybkości największe grać będą rolę w zawodach: za szybkość najmniejszą można otrzymać 50 punktów dodatnich. Dlatego trzeba dać skrzydłom urządzenia szczelinowe, które pozwolą pilotowi utrzymać się w powietrzu bodaj przy 60 kilometrach na godzinę.

Od sześćdziesięciu — do dwustu. Czy wielka różnica szybkości i ogromny moment obrotowy śmigła nie zwichną równowagi maszyny? Z pewnością. I może nie starczyć sterów dla jej przywrócenia. Więc — różnicowy napęd na lotki i przedstawiany w locie statecznik.

Coraz więcej komplikacyj, coraz trudniejsze rozwiązywanie złożonego zadania.

By skrócić wybieg przy starcie i lądowaniu, trzeba zastosować hamulce na oba koła.

Podwozie musi być mocne i pewne, a przytem elastyczne. Oleopneumatyczne amortyzatory. To powiększy koszt jeszcze o kilka procent, ale trudno.

107 punktów, na możliwych 530, dać może wyposażenie i przydatność użytkowa samolotu. Musi on więc mieć doskonałą widoczność: szyba nad głowami załogi, okna po bokach gondoli i szklany odwietrznik z przodu. Wyglądać to będzie jak latarnia.

Położenie foteli pilota i pasażera może być dowolnie regulowane.

Drzwiczki po obu stronach kabiny automatycznie wyrzucane w razie konieczności skoku ze spadochronem, zapewnią maximum bezpieczeństwa. W tym

celu również umieści się w gondoli gaśnicę, a w pobliżu silnika i rury odprowadzającej spaliny z cylindrów, okryje się kadłub samolotu przeciwogniową płytą.

A teraz sprawa puszczenia motoru w ruch. Dość już przedpotopowego kręcenia śmigłem i ręcznego przerzucania kompresji w oczekiwaniu na zapłon, który może spowodować uderzenie wtył i złamanie ręki. Trzeba przewidzieć rozrusznik, pewny i łatwy w użyciu. Trzeba dać także metalowe śmigło.

Dwa zbiorniki na benzynę z zapasem na 650 kilometrów lotu, łatwo dostępny bagażnik za fotelami załogi i szereg precyzyjnych przyrządów pokładowych: licznik obrotów, termometr oliwny, manometr ciśnienia smaru, wskaźnik benzyny, szybkościomierz, wysokościomierz, pochyłościomierz, przyrząd kontrolny lotu.

Wreszcie — przyrządy ratownicze wodne; spadochrony, apteczka.

Wszystko przewidziane, wszystko rozmieszczone mądrze i troskliwie, po dojrzałym namyśle i dyskusji.

Można teraz zaczynać. Trzy samoloty RWD-6 mają być gotowe na czerwiec.

W pierwszym Challenge'u, organizowanym przez Francję w roku 1928, wzięło udział 25 zawodników, z których zaledwie sześciu ukończyło konkurs. A przecież ówczesny raid okrężny na przestrzeni 2000 kilometrów był dziecinną wycieczką wobec lotu 1932 r.

Rok 1930 zgromadził już 60 maszyn, z których po dwutygodniowym raidzie wróciło 40, przebywszy 7500 kilometrów. Dystans ten uważa się obecnie za zupełnie normalny sprawdzian wartości turystycznego samolotu, sprawdzian, który pobudzić ma konstruktorów do coraz nowych wysiłków na drodze rozwoju i postępu w budowie samolotów sportowych.

Obok tego pierwszego, istnieje drugi jeszcze cel wielkiej rewji sportu lotniczego Europy, jaką stał się Challenge de Tourisme International. Jest to szlachetne współzawodnictwo sportowe na wspólnej międzynarodowej platformie lotniczej.

Dzisiaj loty okrężne Challenge'u, to nie spacer od lotniska do lotniska w turystycznym tempie i z przerwami w oczekiwaniu pomyślnej pogody z wiatrem w ogon. Te trzy dwudniowe etapy po 2500 kilometrów wymagają od załogi, która zamierza je przebyć, nie tyle jakiej sprawności fizycznej, tężyzny ducha i treningu.

Trzeba pamiętać, że przeleciawszy w ciągu dnia 1250 klm., nie ma się jeszcze prawa do odpoczynku, zanim nie zostanie przejrzany silnik i płatowiec. A jeśli załoga nie zrobi tego dość starannie i su-

miennie, jeżeli nie usunie zauważonych niedokładności i nie przeprowadzi koniecznych poprawek — grozi jej przymusowe lądowanie, lub opóźnienie, spychające zawodnika na szary koniec.

O ile strona organizacyjna polskiego lotnictwa sportowego może już dziś służyć za wzór zagranicy, (dzięki wysiłkom Aeroklubu Rzeczypospolitej, który jest głównym organizatorem udziału Polski w zawodach i raidach zagranicznych), o tyle praktyka raidowa naszych pilotów przedstawia się bardzo skromnie. Rzadko kto z lotników polskich ma możliwość wyrwać się poza granicę naszego państwa, a już bardzo niewielu posiada w swych dziennikach lotniczych wpisane przeloty ponad 3—4 tysiące kilometrów. A przecież do raidu dokoła Europy zarówno maszyna jak i załoga powinny być przygotowane właśnie przez odbycie bodaj jednego takiego lotu. Przecież pilot, który nigdy w życiu nie latał nad wysokimi łańcuchami gór, lub nad większymi przestrzeniami otwartych mórz, pilot, który nie zna obcych lotnisk i nie posiada doświadczenia w innych warunkach klimatycznych i terenowych, zawsze będzie miał zadanie trudniejsze, niż jego zagraniczny kolega, bywalec wszystkich lotniczych portów od Tempelhoffu po Barcelonę i od Croydonu po Rzym.

Dlatego to porucznik Żwirko już w styczniu bieżącego roku każdą wolną chwilę spędzał nad wielką mapą, ucząc się na pamięć trasy. Każdą wieś, każde skrzyżowanie dróg, każdą wieżę kościelną, linię kolejową, rzekę, przełęcz górską i szczyt wbijał sobie w głowę systematycznie i niezawodnie, aby móc

później lecieć po idealnie prostej linii, „znajomym“ szlakiem.

Często w Dęblinie po wieczornych lotach wracaliśmy razem, omawiając szczegóły programu wyszkolenia na dzień następny. Odprowadzałem go do domu, gdzie na progu witała nas żona Franka. Zostawałem u nich czasami na herbacie. I zawsze pani Asia, sprząając ze stołu, pytała z uśmiechem:

— Dokąd lecisz dzisiaj, Franek?

— Z Rimini do Rzymu — odpowiadał wesoło. — Zmęczony jestem, jak koń, więc tylko jeden krótki etap.

Napróżno namawialiśmy go, aby poszedł spać. Żegnał się ze mną, wyprawiał żonę do sypialni, a sam włożył po uszy w mapę i atlasy. Pracował do późna w noc, a o godzinie czwartej rano już przyjmował ode mnie raport przed otwartym hangarem. W ciągu całego sezonu lotniczego w Dęblinie ani razu się nie spóźnił.

Czytał dużo. Ale beletrystyka nie zajmowała go wcale. Zato opisy podróży pochłaniał dziesiątkami tomów i orjentował się doskonale w ich wartości.

Mam wrażenie, że lecąc nawet bez mapy i busoli, trafiłby od biedy wszędzie. Pewnego dnia, kiedy w jego obecności dyskutowałem ze współautorem mojej książki o Saharze, por. Milewskim, i wymienilem nazwę szczytu Aiaszi w górach Atlasu, Franek, który nigdy nie był w Marokku, przerwał mi nagle:

— Aiaszi? Wiem: 4250 metrów. Widać ten szczyt, kiedy się leci po loksodromie z Gibraltaru do Timbaktu. To jest między Fezem a Tafilaletem. Ale

o wiele lepiej byłoby zboczyć na zachód: tam góry są niższe. W każdym razie — dobry punkt orjentacyjny.

Zgłupiałem. Więc ja od sześciu miesięcy nie myślę o niczym innym jak o Czarnym Kontynencie, przeczytałem całą bibliotekę książek i przestudjowałem ze trzy atlasy Północnej Afryki i nie przyszło mi nawet na myśl zastanowić się co i skąd będzie widać, jeśli poleciałbym tam samolotem, a ten już wie, jak trzeba ominąć wyższe góry, by trafić na przełęcz Małego Atlasu, i że po lewej ręce będzie miał Aiaszi, o trzydzieści stopni na wschód — Tafilaleet, a przed sobą Timbuktu na kursie 162.

Świetna znajomość trasy lotu pozwalała por. Żwirce lecieć zawsze najkrótszą drogą i wychodzić dokładnie na pożądany punkt, nie zmieniając ani razu kierunku. Wigura twierdził, że jeżeli Żwirko powie we Wrocławiu: — „Przylecimy do Warszawy nad Plac Zbawiciela, bo stamtąd będzie dziś lądowanie“ — to doprowadzi maszynę, ani na włos nie zbaczając z raz obranego kursu, między dwie wieże kościoła, aby dopiero tam wykonać skręt do lądowania.

Franek ze swej strony również umiał ocenić wszystkie korzyści, jakie dawało mu towarzystwo konstruktora RWD w każdych zawodach lotniczych. Mógł być pewien, że jeżeli Wigura nie będzie mógł usunąć jakiegoś defektu płatownca i silnika, to nikt inny tego na poczekaniu też nie zrobi. Na szczęście podobne sytuacje trafiały się dość rzadko. Natomiast codzienna praca przeglądania maszyny, uzupełnia-

nie zapasów smaru i paliwa, oraz przygotowanie samolotu do drogi, należały wyłącznie do Wigury. Potrafił on nie spać przez całą noc, warując przy płatowcu, aby go kto nie uszkodził. Przyleciawszy na nocleg etapowy, pierwszy zabierał się do roboty i ostatni kończył. Na raidzie sypiał w maszynie podczas lotu: wtedy był spokojny, że Żwirko sam da sobie radę. Zawsze zresztą był gotów zastąpić go u steru, od czasu kiedy otrzymał dyplom pilota turystycznego w szkole Warszawskiego Aeroklubu.

We dwóch tworzyli najdoskonalszą załogę, jaką można sobie wyobrazić. Wzajemne zaufanie i racjonalny podział pracy uczyniły z nich parę przyjaciół, choć stosunki ich i zbliżenia ograniczały się wyłącznie do imprez lotniczych, nie wkraczając w inne sprawy życia osobistego.

Wigura robił obliczenia, budował maszynę i mówił Żwirce, czego można od niej wymagać; kalkulował ilość obrotów silnika w locie, najkorzystniejsze zużycie paliwa, najpraktyczniejszą szybkość, kąt wznoszenia się i czas; studjował regulaminy zawodów i przekładał je na język dostępny pilotowi, tłumacząc możliwości osiągnięcia najlepszych wyników w tej, czy owej próbie; poza tem opiekował się maszyną i przygotowywał ją do lotu.

Żwirko miał w głowie wszystkie szlaki lotnicze Europy, niezawodną intuicję dobrego pilota, odwagę i wytrwałość ambitnego sportowca, talent ptasi i — aż do tragicznej katastrofy pod Cierlickiem — wyjątkowe szczęście, które należy równie dobrze do

zalet każdego lotnika, jak jego dodatnie cechy fizyczne i moralne.

Uzupełniali się nawzajem znakomicie i choć podobno niema ludzi niezastąpionych, to jednak bardzo trudno będzie znaleźć w Polsce załogę, która tak doskonałą tworzyłaby całość.



Challenge 1932 — decydująca rozgrywka dla Niemiec, które w razie zwycięstwa zatrzymają na stałe Międzynarodowy Puchar. Okazja do odegrania się dla Italji, Francji, Czechosłowacji. Nowa próba sił własnego przemysłu lotniczego dla Polski, znanej już z tego, że posiada doskonałych pilotów.

Challenge 1932 — lotniczy maraton Europy.

— Na start, polska ekipo!

Z Poznania do Berlina poszybowała sprawnym kluczem piątka małych sportowych samolotów. Dwa RWD-6 i trzy PZL-19 wyruszyły do ciężkiej walki z kilkudziesięciu współzawodnikami. — — —

Cała elita pilotów sportowych spotkała się w stolicy Niemiec, by na dzień przed rozpoczęciem zawodów przyjrzeć się sobie nawzajem i choć na ziemi obejrzeć maszyny, zanim rozpoczną się w powietrzu próby ich technicznej sprawności.

W olbrzymich hangarach Tempelhoffu stanęły szybkie, jak pocisk, Bredy — Włochów, Pragi —

Czechów, Potezy i Farmany — Francuzów, niemieckie Heinkle i Klemmy, oraz maszyny Szwajcarów.

Odbywa się losowanie kolejności startów do prób.

Żwirko i Wigura wyciągają jeden z ostatnich numerów.

— To dobrze — oświadcza Franek. — Wolę najpierw zobaczyć, jak latają inni i jakie mają maszyny.

Tymczasem zaczyna się punktowanie samolotów za komfort i wyposażenie techniczne.

RWD wzbudza coraz większe zainteresowanie wszystkich załóg, a także konstruktorów, którzy nie spodziewali się znaleźć w Polsce tak poważnej pod tym względem konkurentki.

Narady sędziów, obliczenia i — po 86 punktów dla obu maszyn konstrukcji Rogalskiego, Wigury i Drzewieckiego. Pierwsze miejsce.

— Polacy?! — zdumiewają się niektórzy.

Z powątpiewaniem kręcą głowami:

— Zobaczymy, jak polecą.

Tylko piloci, którzy już znają Żwirkę i Wigurę z dawniejszych lotów, poważnie zaczynają liczyć się z tą zawsze groźną załogą, dziś mającą do rozporządzenia najlepiej prezentujący się samolot.

— Co przyniesie jutro? — zdaje się krążyć w powietrzu niepokojące pytanie.

— Co przyniesie jutro? — myśli Wigura, układając się do snu.

I, jakby w odpowiedzi na tę myśl, odzywa się głos Żwirki:

— Trzeba teraz utrzymać do końca przewagę. Wylezę ze skóry, a nie dam się.

Próba krótkości startu odbyła się podczas niezwykle upalnego dnia i przy słabym wietrze.

Krótko przed Żwirką startował Colombo na swojej Bredzie ze 130-konnym silnikiem.

Stanął o sto metrów przed bramką i na znak startowego dał pełen gaz. Lekka, jak piórko, maszyna pognąła naprzód, a potem trysnęła w górę, niby wystrzelona raca. Przeszła nad poprzeczną linką, położyła się w skręt, zatoczyła koło. Silnik ryczał zwycięsko.

— Ma ze 200 koni ten 130-konny motorek — zauważył Żwirko z posępną miną. — Ciągnie w górę, jak myśliwski samolot. Przy takim rzadkiem powietrzu, jak dziś...

— Na ciebie kolej, Franek — powiedział szef polskiej ekipy, major Kwieciński. — Nie denerwuj się i uważaj: gorąco.

— Wiem. No, zobaczymy.

Podkołował w kierunku bramki.

— Start!

RWD-6 na pełnym gazie uniosła ogon w górę. Hamulca trzymały ją w miejscu, póki silnik nie na-

brał pełnych obrotów. Wtem skoczyła wprzód i tuż przed bramką wspięła się niemal pionowo w górę.

Przez mgnienie oka zdawało się, że pilot przeciągnął ją i że zwali się na skrzydło, tracąc pęd, ale w tej samej chwili, tuż nad kolorowymi skrawkami płótna, powplatanemi w sznur bramki, przeszła do poziomu.

Żwirko wylądował z rozjaśnioną twarzą.

— żeby tylko podwozie wytrzymało próbę krótkiego lądowania.

— Wytrzyma — powiedział Wigura.

— Trzeba klapnąć z ośmiu metrów na ziemię, jak żaba. I, słuchaj, Stasiu! Jeżeli mi dotkniesz rączki od gazu, jak Boga kocham wyrzucę z maszyny.

Tymczasem kilku innych zawodników raz po raz zrywa poprzeczny sznur bramki, nie mogąc wydźwignąć się wyżej. Chwieją się w powietrzu, opadają w niebezpiecznych poślizgach, ratując nad samą ziemią niebezpieczną sytuację.

— Niech to licho porwie! — klnie przez zęby Wigura.

I — znów start.

Żwirko wyrwał samolot świecą wprost z ziemi: nie tylko przy oficjalnej próbie RWD-6 dokonać może cudów śmigłości.

Zaleciał na skraj lotniska, zawrócił i na małym gazie podszedł pod wiatr.

— Stop! — ścichł silnik.

Płasko przepada maszyna, minąwszy powiewający rząd kolorowych szmatek bramki. Ale, gdy już ma uderzyć kołami o ziemię, zrywa się krótki warkot

motoru. To żwirko nie wytrzymał i szarpnął gazem, aby zmniejszyć siłę uderzenia. Skutkiem tego jednak przestrzeń lądowania urosła o kilka metrów.

Wigura uśmiecha się:

— No i co, Franciszku?

— Poprawimy. Już teraz nie będę.

Znów lecą, znów przechodzą tuż tuż nad poprzeczką. Maszyna, zadarta bez szybkości wgórę, siada jak wrona, gdy rozpostarłszy skrzydła, zatrzymuje się nad miejscem lądowania, by opaść na nie pionowo.

— Łomot!

Pękają delikatne deseczki foteli.

— Głupstwo — oświadcza Wigura. — Zato teraz mamy jedno z najkrótszych lądowań.

Punktów przybywa. W próbie ekonomicznego zużycia paliwa RWD-6 zyskuje 38 plusów, podobnie jak Breda Colombo.

Potem następuje próba minimalnej szybkości na dystansie 800 metrów i tu już żwirko wyzyskuje niemal do niemożliwości świetne zalety płatowca. Mija granicę wyznaczonego odcinka na wysokości 50 metrów, otwarłszy szczeliny skrzydłowe. Z mistrzowskim wyczuciem redukuje gaz do minimum i, w nieustannej walce o równowagę chwiejącej się maszyny, przepływa wolno aż do końca owe 800 metrów „ślimaczego wyścigu“...

Jest bez konkurencji: ma szybkość 57 kilometrów na godzinę, choć punktuje się ją tylko do 60.

Dokoła RWD-6 robi się tłok. Nikt już nie powątpiewa o jej wspaniałych zaletach i nikt nie lekcewa-

ży jej załogi, która zwycięsko wychodzi z ciężkich prób lotu.

Der kleine Żwirko — Cwirko, jak wymawiają Niemcy — staje się ośrodkiem zainteresowania. Wigura nie może nadążyć w udzielaniu informacji i opisywaniu szczegółów konstrukcji swego samolotu. Trzaskają kodaki, smażą się na kolanach reporterów pisane wywiady, szybko wzrasta popularność całej polskiej ekipy.

Dotąd typowano Włochów i Niemców na pierwsze nagrody. Od tej chwili zjawił się trzeci współzawodnik, równie poważny — Polacy



Lot z Berlina do Poznania, a stamtąd do Warszawy z szybkością 220 km/godz. (z wiatrem) przechodzi załode Żwirko — Wigura bez większych wzruszeń. Lecą dobrze znaną drogą, szanując silnik, by nie zmęczyć go zaraz na początku raidu niepotrzebnym wysiłkiem.

W Warszawie Wigura napełnia zbiorniki, podczas gdy Żwirko rozmawia z żoną i synem.

Warszawa — Kraków. Jedna z maszyn włoskich „siedzi na ogonie“ RWD-6, napróżno starając się ją wyminąć. Lądują niemal jednocześnie i po chwili startują dalej, do Pragi. Zaczyna prażyć słońce i maszyna tańczy w nierówno nagrzanym powietrzu. 195

kilometrów na godzinę spycha za siebie połyskliwy krąg śmigła.

Z pod ulewy promieni słonecznych wyłania się Złata Praha i lotnisko, usiane ludźmi, którzy przerwali policyjne kordony. W ten tłum, rojący się wdołę, trzeba wylądować.

— Jak na placu targowym — mówi Żwirko z irytacją.

Siadają jednak bez wypadku. Wigura pieczołowicie opiekuje się silnikiem, podczas gdy pilot zbiera wiadomości o taktyce współzawodników.

Niemcy gnają na czele i tylko jeden Colombo trzyma się z nimi, choć grozi to zarznięciem nowego silnika. Przed nim jest przecież Rzym... Colombo nie może pozwolić, by obcy lotnik wylądował wcześniej w stolicy Italji.

Walka z coraz silniejszym wiatrem w drodze z Pragi do Brna i dwugodzinne oczekiwanie na pomyślniejsze warunki lotu, bo szybkość spada do 170 km/godz.

Ale wiatr nie zmniejsza się wcale. Trzeba lecieć, by przed wieczorem stanąć w Wiedniu. Więc znów godzina lotu i lądowanie w stolicy niegdyś potężnej, a dziś maleńkiej i biednej Austriji.

— Co słychać?

Między Brnem i Wiedniem odpadł szwajcarski pilot Straumann, a Morzik uszkodził podwozie przy lądowaniu w Aspern. Polacy nocują na dwóch lotniskach: Karpiński wraz ze Żwirką i Wigurą w Wiedniu, Bajan, Orliński i Giedgowd w Zagrzebiu.

Nazajutrz — start z Wiednia i lot przez Aspern do Zagrzebia, a stamtąd nad punkt kontrolny w Postumi. Odszukawszy Postumie — kilka domków skrytych w dolinie górskiej Karsu — Wigura rzuca meldunek. Potem lecą do Vicenzy, gdzie na lotnisku zastają dwie rozbite maszyny: Rumuna — Panu i Czecha — Maresza.

Tymczasem rozgrywa się zacięła walka o pierwszeństwo lądowania w Rzymie pomiędzy Seidemannem i Marienfeldem z jednej, a Colombo z drugiej strony. Włoch gna na pełnym gazie, ale Niemcy mają lepiej przetarte silniki i — jak się zdaje — poświęcają resztę raidu dla niewielkiej nagrody Wiecznego Miasta i dla ambicji wyścigu na tym jednym etapie. Ostatecznie pierwszy do Rzymu przybywa Marienfeld, ku rozpaczy włoskiego majora.

Droga z Vicenzy przez Rimini do Rzymu jest dość trudna. RWD-6 żwirki i Wigury płynie nad szczytami Apeninów, gdzie na wysokości 2500 metrów zmienne prądy powietrzne rzucają maszyną, jak piłką. Przytem panuje wściekły, tropikalny upał, nawet tam wgórze. To też ujrzawszy błękitną, wyłożoną słońcem wstęgę Tybru, zmęczona załoga odechnęła z ulgą:

— Koniec pierwszego etapu. Nareszcie!

*

Przybywszy nazajutrz z Rzymu do Florencji, żwirko przez dłuższą chwilę nie mógł odnaleźć lotni-

ska z powodu niskiej, przyziemnej mgły. Gdy nareszcie niemal poomacku usiadł, orjentując się według wież kościelnych ukrytego pod zasłoną białych oparów miasta, maszyna wpadła w chmurę szarańczy, która również wybrała sobie pola florenckie za miejsce lądowania.

Florencja — Berlinzona. Trasa prowadzi wśród gór nad jeziorem Garda. Z lotniskiem znowu kłopot; leży ono w głębi ciasnej doliny, między ścianami skalnymi, utrudniającymi odszukanie go i wylądowanie na niem. Nie są to jednak trudności nie do pokonania dla dobrej załogi.

Po kilku minutach, poświęconych formalnościom wizowym komisarzy raidowych, RWD-6 startuje do Turynu, a w pół godziny po lądowaniu w tym mieście — do Cannes.

Po drodze — dwa punkty kontrolne, w których, na dowód przelotu nad niemi, trzeba rzucić meldunki: bardzo trudna do znalezienia w górach Albenga i małe, przytulone do skał nadmorskich miasteczko Imperial, gdzie meldunek spaść powinien na rynek, by znaleźli go komisarze lotu. Obie miejscowości żwirko odnajduje bez straty czasu i leci dalej wzdłuż włoskiej, a potem francuskiej Rivieri, przez Monaco do Cannes.

W tym samym czasie nadchodzi tam wiadomość o katastrofach dwóch italskich maszyn, które w powietrzu straciły skrzydła. Mimo to, część ekipy włoskiej leci razem ze żwirką i Wigurą do Londynu. Dopiero tam telefoniczny rozkaz generała Balbo zatrzy-

muje Colombo i jego towarzyszków, wycofując ich z zawodów.

Naskutek biuletynu meteorologicznego z przepowiedniami burz w górach po drodze, Polacy postanawiają nocować w Lyonie, tem bardziej, że spotyka ich tu nadzwyczaj miłe i uprzejme przyjęcie przez sekretarza polskiego konsulatu, p. Stanisława Cichockiego. Tylko Giedgowd i czołowi Niemcy lecą dalej, nie dowierzając francuskim stacjom meteorologicznym — jak się okazało słusznie, bo burz po drodze nie było.

Nazajutrz drogą przez Stuttgart i Bonn, Żwirko i Wigura przelecieli do Paryża, kończąc drugi etap raidu.

*

Pierwsi w Paryżu byli Niemcy, ale RWD-6 Żwirki miała czas wcale niezły i, po wycofaniu się Włochów, była najgroźniejszą przeciwniczką kandydatów do pierwszej nagrody: Morzika, Hirtha i Possa.

Dzięki zapasowi dodatnich punktów, zdobytych w próbach technicznych, polska załoga mogła do pewnego czasu pozwolić wyprzedzać się innym, oszczędzając silnik na ostatni etap. Taka taktyka w kalkulacji i przeliczeniu Wigury dawała największe szanse do zwycięstwa, wahającego się teraz między Polską a Niemcami.

Szybkość na ostatnim etapie należało jednak powiększyć, aby utrzymać choćby minimalną przewagę punktacji nad gnającymi w szalonym tempie zawodnikami niemieckimi, którzy z pewnością będą się starali zdystansować maszynę Polaków na finiszu.

Niemcy ze swej strony dzielą się na dwie grupy w walce na ostatnim etapie: Marienfeld, Seidemann, Stein i Ostermann nadal, jak dotąd, lecą na złamanie karku, by pociągnąć za sobą załogę RWD i spowodować ją do nadmiernego zużycia silnika. Natomiast Poss i Hirth trzymają się wpobliżu Polaków, wyprzedzając ich tylko o tyle, aby wygrywać po kilka punktów na każdym odcinku i, o ile możliwości, zachować swoje silniki na próbę szybkości maksymalnej.

Ostatni etap — Paryż — Kopenhaga — Berlin przebywać trzeba podobnie, jak i oba poprzednie, w ciągu dwóch dni. Trasa lotu obejmuje 2401 km.

Start z Paryża następuje o g. 6,05 rano. Żwirko i Wigura lecą najpierw do Deauville, gdzie lądują jednocześnie z Possem, wyprzedzeni przez Seidemanną. Szybkość z pomyślnym wiatrem — 228 km/godz.

Następne lotnisko raidowe znajduje się w Rotterdamie, o 419 km od Deauville. Droga prowadzi nad brzegiem morza, a potem lasami z gęstą siecią kanałów. Lotnisko w Rotterdamie znajduje się tuż obok portu i trudno je odnaleźć. Te same trudności mają jednak Niemcy, więc niewielka zresztą strata czasu zostaje wyrównana. Tylko Seidemann, który rozwinął szybkość 230 kilometrów na godzinę, dawno już

odleciał z Rotterdamu do Dortmundu. Natomiast Poss jeszcze nie przybył. RWD-6 miała przeciętną 205 km/godz. na tym odcinku.

Lotnisko w Dortmundzie, otoczone fabrykami i zakładami przemysłowymi, zwykle zaściela dym z wysokich kominów. Tym razem jednak wiatr odsłonił je łaskawie i z odszukaniem go nie było żadnych trudności. Lecąc po idealnie prostej linii, polska maszyna przybyła tam pierwsza. Dopiero po niej lądowali Seidemann i Marienfeld, a Poss nie przybył przed odlotem Żwirki i Wigury.

Koło godziny 11-ej RWD-6 startuje z Dortmundu i przez Hamburg leci do Kopenhagi. Po drodze dogania ją samolot Possa. Aż do punktu kontrolnego między Kopenhagą a Göteborgiem Polacy są na przedzie. Ale na wykutem w litej skale göteborgskim lotnisku dowiadują się, że wyprzedzili Niemcy.

Po dłuższym odpoczynku, o g. 17.30, RWD-6 przylatuje zpowrotem do Kopenhagi, gdzie Żwirko i Wigura postanawiają nocować. Podczas gdy konstruktor przegląda szczegółowo silnik, czyści świece, sprawdza magneta i uzupełnia zapas benzyny i oleju — pilot raz jeszcze kalkuluje szybkość własną w porównaniu z szybkością czołowej grupy Niemców. Trudno dociec, jaki czas ma Poss. Żwirko pociesza się tem, że Niemiec leci na samolocie Klemm, o szybkości mniejszej niż Heinkle innych, nie tak groźnych współzawodników. Seidemann jest już wprawdzie w Berlinie, ale w ogólnej punktacji nie ma przewagi nad Żwirką i Wigurą.

Nazajutrz, w drodze do Hamburga, Poss znów dopędza Polaków. Lecą pod wiatr, co znacznie obniża szybkość. Żwirko irytuje się tem i jest bardzo zdenerwowany. Tymczasem wiatr wzmacnia się. Z Hamburga wylatują wszyscy Niemcy z wyjątkiem Possa, który wraz ze Żwirką i Karpińskim czeka na zmianę pogody, zapowiadaną przez stacje meteorologiczne. Czekają pięć godzin — napróżno. Dopiero na krótko przed pierwszą nadchodzi wiadomość, że powyżej 2000 metrów jest cisza.

Poss waha się: jego Klemm niezbyt dobrze idzie wgórę; to, co zyska na bezwietrznym locie, może stracić przy nabieraniu wysokości. Natomiast Żwirko i Wigura natychmiast ruszają w drogę.

RWD-6, wspinała RWD-6 nie zawodzi ich nadziei: wspina się na 2000 metrów, jak zerwany z uwięzi balon, i rwie naprzód, jak jeszcze nigdy dotąd. Daleko w tyle zostaje Klemm Possa, który ostatecznie również zdecydował się lecieć.

W Berlinie Żwirko oblicza szybkość na ostatnim odcinku i swoje punkty na całej trasie raidu. Hamburg — Berlin decyduje, narazie przynajmniej, o utrzymaniu lekkiej przewagi Polaków; RWD-6 przebyła ten dystans w ciągu godziny i 4 minut, podczas gdy najszybszy samolot Heinkel (Seidemanna) leciał o 4 minuty dłużej, nie wykorzystawszy pomyślnych warunków na większej wysokości. W ogólnej punktacji również polska załoga jest na pierwszym miejscu ze swemi 456 punktami. Drugi jest Poss; ma o 5 punktów mniej.

Pozostaje już tylko ostatnia konkurencja w próbie maksymalnej szybkości na trójkącie, którego wszystkie trzy boki mają razem długość 300 kilometrów.



Mając przewagę 5 punktów nad Possem, Żwirko i Wigura muszą lecieć z taką szybkością, aby zdobyć co najmniej jeszcze 5 punktów dodatknych. Wówczas Poss musiałby zdobyć aż 11 plusów, aby wygrać, co przy punktacji za szybkość ponad 201 kilometrów jest mało prawdopodobne. Za każde trzy kilometry ponad tę szybkość dolicza się jeden punkt. Tym sposobem Poss musiałby rozwinąć 235 km/godz. średnio na całej przestrzeni 300 km.

Jest jednak jeszcze Hirth i Morzik. Ci mają szybsze maszyny. Na niektórych odcinkach raidu lecieli 245 na godzinę.

A jeżeli RWD-6 nie uzyska 5 punktów dodatknych?...

Na krótko przed startem przychodzi depesza od inż. Wędrychowskiego:

„Możecie lecieć na pełnym gazie. Maszyna wytrzyma“.

Dotychczas nie odważyli się rozwijać pełnej mocy silnika. Lecieli co najwyżej na 2350 obrotach, ponieważ przy 2500 nie mieli gwarancji, że wytrzyma skrzydła. Teraz Wigura usunął regulator z dźwigni gaśnika.

— Niech się nawet rozleci w powietrzu. Niech się dzieje, co chce.

Pierwszy bok trójkąta, po linii Berlin — Frankfurt nad Odrą, RWD-6 przelatuje z szybkością ponad 200 kilometrów na godzinę.

— Mało — oświadcza Wigura. — Daj pełen gaz.

Ostry skręt i 150 obrotów śmigła więcej na minutę. Maszyna wyje w powietrzu. Pochyla się na bok, ciągnięta nadmiernym wirem pędu, rwącego pod jej skrzydłami. Ledwie może ją utrzymać dłoń pilota, zmęczona wysiłkiem.

Drugi punkt kontrolny i znów skręt. Daleko z tyłu czernieją na widnokręgu małe kreseczki niemieckich samolotów.

— Gonią.

Nateżone mięśnie drętwieją i maszyna pochyla się na bok coraz bardziej. A czarne kreski Heinkli zdają się zbliżać.

— Prędeej, prędeej.

RWD-6 kładzie się na burtę, choć drążek sterowy skręca lotki w przeciwną stronę. Ale oto już widać Berlin. Jeszcze 2—3 minuty.

Z wściekłym rykiem silnika wpada polski samolot na metę. Idzie wdół, strzelając na szybko domkniętym gazie, dotyka podwoziem lotniska, hamuje pęd w umyślnie podciągniętym odskoku i gładko siada przy startowej chorągiewce.

— Polacy? — płynie szmer w tłumach.

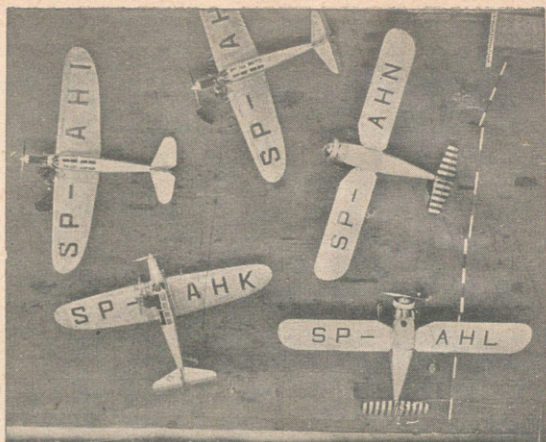
— Polacy! — uderzają radością serca naszych.

Zrywają się brawa.



Żwirko i Wigura przelatują jako pierwsi metę w Berlinie.

(Fot. Alex Stöcker, Berlin)



Challenge 1932. Polska ekipa samolotów
w hangarze Zeppelina.

(Fot. Alex Stöcker, Berlin)



Warszawa wita owacyjnie zwycięzców
w Challenge 1932 r.

(Fot. J. Ryś)

Wtem ląduje Poss, a po nim Morzik.

Komisja sędziów oblicza wyniki.

— Żwirko na RWD-6 — 461 punktów. Pierwsze miejsce.

— Poss na Klemmie — 458 punktów. Drugie miejsce.

I nagle uderza w tłum melodja polskiego hymnu:

— Jeszcze Polska nie zginęła!

Obnażają się głowy. Salutują pruscy oficerowie.

Tłumy w Poznaniu, tłumy w Warszawie, tłumy w Wilnie. Entuzjazm, kwiaty, owacje. Pękają policyjne kordony, rzeki ludzkie zalewają lotnisko, na którem ląduje zwycięska maszyna. Na rękach nosi bohaterów stolica. Ci, którzy nigdy nie znali ich dotąd, wyczekują godzinami, aby móc ich bodaj zdaleka zobaczyć. Gratulacje, depesze, zaproszenia, bankiety.

Sława.

A oni?

— „Zapisujcie się do L. O. P. P.“ — pisze Żwirko, kiedy proszą go o autograf.

— Niech żyje lotnictwo polskie! — woła Wigura w odpowiedzi na okrzyki, wznoszone na jego cześć.

Nieludzko zmęczeni fizycznie i wyczerpani nerwowo, przyjmują jednak zaproszenia na bankiety, na przedstawienia i uroczystości, byle dopomóc pro-

pagandzie, byle jak najgłębiej zaszczerpić budzące się zainteresowanie lotnictwem w najszerzych warstwach społecznych.

Niechże to zwycięstwo, z takim trudem własną zasługą wywalczone, stanie się udziałem całej Polski. Niech wyda owoce. Niech przekona sceptyków i utwierdzi sympatyków lotnictwa w ich poczynaniach ku rozwojowi prac Ligi Obrony Powietrznej Państwa. Niech wzmocni wiarę w siły narodu.

Oni dwaj, Żwirko i Wigura, pozostają skromni i nie żądają niczego dla siebie.

W Warszawie Żwirko całą potęgę swego sukcesu przekuwa w prostych słowach na dźwignięcie silnego lotnictwa. W Wilnie mówi do młodzieży, wskazując jej tę samą drogę.

Młodzież rozumie go najlepiej. Młodzież umie odczuć urok jego zwycięstwa, umie podziwiać i rozpalać się uniesieniem. A od niej przecie zależy przyszłość Polski Skrzydlatej. Więc w tłum młodzieży ze szkół powszechnych i z gimnazjów, z politechnik i uniwersytetów idą dwaj zwycięzcy. I młodzież z pewnością na długo zapamięta dwie sylwetki polskich lotników: Żwirki ze starannie ogoloną głową i uśmiechem zażenowania na twarzy, oraz Wigury z obfitą, odrzuconą wtył czupryną.

Każdy z nich jest inny, a jednak tworzą niezwykłą zharmonizowaną parę.

Żwirko jest niski, krępy, mocno związany. Cała jego powierzchowność, wywierająca wrażenie człowieka czynu, człowieka pracy, wzbudza odrazu zaufanie. Spokój, równowaga i odważne spojrzenie, a przy-

tem opanowane nerwy — oto, co narzuca się każdemu, kto nań patrzy.

Wigura ma w sobie jakąś fizyczną giętkość i śmigłość. Jest wyższy, smukły, nerwowy i ruchliwy. Ma twarz wynalazcy i myśliciela, żyjącego trochę nauboczu, w świecie żelaznej logiki cyfr i nieomylnych obliczeń.

Gdy żwirko działa i urzeczywistnia, Wigura myśli i kalkuluje, przygotowując zwycięstwo.

Pierwszy jest skupiony i mało mówny; jest raczej czynnikiem fizycznym woli i czynu. Drugi jest nerwem i mózgiem ich pracy; rozsadza go myśl, paląca się jasnym płomieniem pod szerokim czołem.

Obaj prości i bezpretensjonalni, choć dumni, że przypadł im w udziale zaszczyt wzniesienia polskiej flagi na pierwsze miejsce wśród narodów Europy.



W lokalu Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej ruch. Dzwonią telefony, biegają gońcy, kręcą się reporterzy i goście, gdzieś w kącie gabinetu konspirowają po cichu trzej konstruktorzy RWD ze swym prezesem, inżynierem Wędrychowskim, a w jednym z głębokich foteli salonu bridżowego siedzi porucznik żwirko, zajęty rozmową z jakimś eleganckim panem, którego nikt tu nie zna. Ktoś przegląda gratulacyjne depesze i dyktuje odpowiedzi maszynistce. Ktoś wyjaśnia przedstawicielom prasy obliczenia

punktów regulaminu zawodów. Ktoś się śmieje, ktoś mówi głośno, ktoś szuka znajomych.

Nagle w gwar rozmów wpada tubalny głos majora Kwiecińskiego:

— Franek, polecisz do Pragi?

— Telefonują Czesi w sprawie zaproszenia na meeting lotniczy.

Krótką naradą z Wigurą.

Trzeba polecić, bo jakże odmówić serdecznemu zaproszeniu tych, z którymi wiązą załogę RWD-6 liczne węzły znajomości i sympatji.

— Jutro start.

Szczegóły, zezwolenia, zawiadomienia, skład ekipy. Godzina odlotu i trasa. I jeszcze rozmowa z miłym attaché Czechosłowacji, pułkownikiem Sylwestrem. I — sprawunki, po drodze do domu. A potem — nagła tęsknota za spokojnym dniem w towarzystwie żony i przyjaciół. I — zmiana projektu. — Polecę o dzień później.

Polska ekipa odleciała bez żwirki i Wigury.

— Zdążymy na czas jutro — powiedział Franek.

— — — Nie wiem, drogi Przyjacielu, czy miałeś złe przeczucia i czy im wierzyłeś. Ja sam nieraz źle bywam usposobiony przed lotem. Zdaje mi się czasem, że coś powstrzymuje mnie od startu, że jakiś ostrzegawczy sygnał dzwoni w mózgu, że tam gdzieś daleko, na jakimś ostrym wirażu lub w poślizgu gładziny czai się zły los, by znienacka poplątać decyzję w nagłym ostatecznym momencie niebezpieczeństwa. Lecę przecież mimo to.

— Czy i Ty także?

Wybierając się na Challenge, powierzyłeś opiekę nad żoną i synem dwu przyjaciółom. To jest jasne i zrozumiałe: przygotowałeś się do walki na śmierć i życie.

Ale już po zwycięstwie, już wtedy, gdy nie groziły Ci loty na złamanie karku, czy i wówczas myślałeś, że możesz nie wrócić?

Nie z ciekawości staram się dociec Twych skrytych myśli, Franku, jeno z żalu o chwilę ostatnie, bo wiem, jak ciężko jest zostawiać ukochanych, gdy koło serca błąka się cień złego przeczucia — — —

Co roku Franek odwiedzał Wilno i spędzał kilka godzin przed cudownym Ostrobramskim obrazem.

— Co ci powiedziała Matka Boska? — pytała Go żona, kiedy wracał.

— Powiedziała, że nas przeniosą z Warszawy — odpowiadał.

Albo:

— że będziemy mieli syna .

Albo:

— że wezmę pierwszą nagrodę w zawodach krajowych.

I zawsze sprawdzały się te przepowiednie.

Wróciwszy z ostatniej, już po Challenge'u odbytej pielgrzymki lotniczej do Ostrej Bramy, Franek obruszył się na zwykłe pytanie żony. A kiedy nalegała już bez żartobliwego uśmiechu, rzekł:

— Nic dobrego mi nie powiedziała Matka Boska tym razem.

Wieczorem, w przeddzień odlotu do Pragi, siedział przy kolacji u kapitanostwa Komarów w Warszawie,

gdzie chwilowo zamieszkał razem z żoną, jakiś nie-swój i zwarzony, wśród ogólnej wesołości. Przez chwilę wzrok jego zatrzymał się na wieńcu wawrzynowym, który ofiarowano mu po zwycięstwie.

— Nie podoba mi się ten wieniec — powiedział napół do siebie. — Wygląda, jak pogrzebowy. Nie wezmę go do Dęblina...

Nazajutrz rano wstał wcześniej, niż zamierzał i ubrawszy się, usiadł w pokoju żony, by popatrzeć na śpiącą.

Gdy się ocknęła, siedział na krawędzi łóżka i lekko końcami palców gładził jej rękę. Wydał się jej sinutny i zmęczony.

— Nie chce ci się lecieć do Pragi, Ryżeńki? — zapytała.

Potrząsnął głową.

— Więc zostań — prosiła. — Przecież możesz nie lecieć? Zostań.

— Polecę — powiedział. — Wstań Aśka, daj mi śniadanie.

Żegnał się z nią dwa razy. Pytał o syna:

— Czemu Henia tu niema? Pilnuj go, uważaj na niego.

Jeszcze od progu wrócił, by uścisnąć ją po raz ostatni.

Wyszedł.

Pani Asia chciała zobaczyć go zdaleka przez oplecioną powojem drucianą siatkę ogrodzenia. Wybiegła do ogrodu i wspięła się na płot.

Franek stał tuż pod domem i patrzył w jej okno.

— Zapomniałeś czego?

Zmieszał się, jakby przyłapany na gorącym uczynku.

— Nie, nic. Dowidzenia .

Szedł wolno pustą ulicą pod górę. Na zakręcie przystanął i jakby się zawahał, lecz po chwili ruszył dalej.

*

Staś Wigura od czasu powrotu z Wilna też był jakoś dziwnie przygnębiony.

Wieczorem grał w bridża, a rano w dzień odlotu wstał wcześniej i razem z siostrą zjadł śniadanie. Cieszył się, że będą mieli dobrą pogodę na przelot, bo za oknami śmiało się słońce i powietrze było spokojne. Ale nie miał ochoty lecieć.

Ze Żwirką spotkali się na lotnisku .

Maszyna była dokładnie przejrzana, silnik wypróbowany, zbiorniki napełnione.

Puścili w ruch śmigło. Żwirko siadł za sterem. Wigura zatrzaskał drzwiczki kabiny.

— Start.

Jak tyle, tyle razy na kilkudziesięciu lotniskach całej Europy — start.

Biegną krótkie, polśniewające słońcem żdźbła trawy między elastycznie rozkroczone podwozie. Szarozielona murawa ucieka wtył, nieznacznie oddala się, opada wdół, zwalnia. Głęboki skręt, wyżłobiony

w napierającym lekko prądzie wiatru, i popielatą mgłą dymów zasnuta Warszawa, trzymająca w kamiennym uścisku pola mokotowskie, zostaje pod słońcem ztyłu, a mała RWD-6 pnie się wgórę, na błękitną arenę nieba.

Jak dwie zgodne papużki „inseparables“ razem obracają się czarne pierścienie podziałki w bliźniaczych kulach busoli: kurs na Brno.

Łyskają tory kolejowe, płaczą się szyny, rzucające to w lewo, to w prawo szpiczastymi ramionami zwrotnic. Kominy fabryk, jak długie szyje z maleńką okopconą dymem głową, powstają z ziemi, kurczą się, gdy samolot przelatuje nad nimi i szybko składają się w przeciwną stronę, gdy je mija. Po drogach pełzną wolno chłopskie furmanki, zaprzęgnięte w pracowite końskie grzbiety. Pod miedzianą struną elektrycznego przewodu płynie popielaty kaszkiet tramwaju, ukazując co chwila rąbek czerwonej gęby wozu. Ciemny, prawie czarny las przysiadł na brunatno-zielonej, kraciatej płachcie pól, Stado wron żegluje przed maszyną i w przerażeniu daje nurka w głębię powietrzną, by skrócić zaraz wbok, na prawo. A nad wiejską sadzawką bieleją małe kłębuszki stada gęsi.

Odwracają się kieraty rozstajnych dróg, wybiegają wdal szosy, zwolna podchodzą pod skrzydła samolotu wsie, miasteczka i miasta, by zginać za chwilę pod ukosem ostrych słonecznych promieni.

Mijają kwadranse i godziny lotu, zbliża się ósma.

Wtedy zaczęły się pierwsze zapowiedzi nadchodzącej od południa burzy.

Stalowo-sina pręga, jak ślad potwornego uderzenia batem, wyskoczyła na jasnym błękitcie nieba. Nisko opuszczona, nabrzmiała ciemną potęgą żywiołu, wzdęta wichrem, groźna...

Uciekały przed nią w panicznym popłochu naiwne białe obłoki, szarpane już od dołu niespokojnym wiatrem. Tuż za niemi szła cisza głucha, otwierając szerokie wrota przestrzeni przed majestatem złej potęgi. A potem — wojenni gońcy — strzępiaste szare kępki, lecące tuż nad ziemią. Mignęły rzadką zasłoną pary, owiały chłodem nagle spotniałe szyby gondoli i popędziły dalej z wieścią o zawierusze. Nierówny jej dech podwiał samolot, zakolebał skrzydłami, dźwignął go w górę i nagle zrzucił z bark w otwierającą się znieścacka próżnię.

RWD-6 opadła nadół, ale chwycona w drodze przez inną falę wiatru, znów wybiła się na wierzchnurtu, jak korek wypchnięty z głębi wodnego prądu.

— Wyhuśta nas — pomyślał zapewne w tej chwili żwirko, jak myśli każdy pilot, poczuwszy pierwsze uderzenia nawałnicy.

Wdole już kłaniały się wichurze smukłe topole, a wierzby, ciągnięte za włosy, zawodziły bezradnie, kuląc sękatę bary pod plagami wichru.

Na niebie tymczasem rozwijały się szwadrony chmur do szarzy i artylerja grzmotów zaczęła dudnić w samym środku potężnej armji huraganu. Wspaniała rakietą błyskawicy prysnęła krótkim potrójnym blaskiem sygnału i pękła bomba pioruna gdzieś z flanki.

Ruszyło.

Zadudniły gęste werble deszczu, przecwałowały go lżejsze plutony podmuchów i, jak ciężka husarska chorągiew, zwały się za nimi czarne watahy głównych sił. Zamrugwały jarzące ślepie błyskawic, zatrzęsły światem grzmoty, przestwór popękał od huku piorunów i — rzekłbyś — zawalił się strop nieba na ziemię, ogłuszoną tem straszliwem natarciem.

Samolot stanął dęba i zatargał sterami:

— Uciekać!

Ale spokojna dłoń wytrawnego pilota sparowała uderzenie:

— Naprzód.

Naprzód: im gwałtowniejszy atak burzy, tem zwykle krótszy.

Więc, nisko przyciśnięci nad wzgórzami i dolinami, gdzie oszalały wichry skręca się w wyjące wściekłością wiry, wyskakuje z przełęczy, by rzucić się wgórę i rozbija się o nieustępliwe kopuły pagórków, by znów zwinąć giętkie lotne ciało w lej gwiżdżącego kołowrotu, lecą przed siebie, wypatrując jaśniejsze luki w zwartej ścianie chmur.

Napróżno jednak: front burzy jest jednolity i głęboki, a jej potęga rośnie z każdą sekundą. Raz po raz siekają po szybach różgi deszczu, niemal poziomo zmiotane ogonami wichrowych fal. Kotłuje się armja czarnych obłoków i coraz nowe ich zagony ruszają do walki.

Huragan wzmaga się. Jest niemal widzialną już masą rozpędzonego powietrza. W ciasnym uścisku trzyma skrzydła, wychylając je coraz gwałtowniej na

grzbietach i w załamach swego nurtu. Wali taranami uderzeń po kadłubie, ciska maszyną jak piłką, wpiera się całą siłą w warczące śmigło, a pocięty przez nie na sieczkę drobniotkich fal zrasta się już nad sterami w gotowe do nowych ciosów kułaki. Uwieszony na krawędziach zastrzałów i stateczników ciągnie wtył, spycha z kursu i wyje w lukach maski silnika, starając się zedrzeć ją ze łba maszyn.

Doprowadzony do szału upartą wolą załogi małej RWD, mści się na drzewach lasu, rwąc pnie z korzeniami, wywraca sterty zboża na pustych polach i zrywa dachy stodół, a potem z furją ponawia atak.

Dźwiga za jedno skrzydło lekką maszynę i nagle wali samą pierśią wbok, by zaraz potem wyslizgnąć się z pod niej i wskoczyć zgóry na ugrzęzłe w próżni stery. Szarpie osłabłe płótno kadłuba, wywraca potęgą wirów roztrzęsioną gondolę, rozpląszcza się przed nią, by zwinąć w gwałtownym podmuchu rozkrzyżowane płaty i cisnąć niemi o ziemię.

Ale samolot się trzyma. Niemal stoi na miejscu, niemal się cofa pod naporem gęstego jak smoła powietrza, lecz trwa przecież, czołem zwrócony na południe.

Aż oto przychodzi sam środek burzy.

Już nie pęd porywistych fal, nie ów huragan-zawalidroga, co szarpie skrzydła i wiesza się u podwozia, rzucając maszyną z boku na bok. Nie: przychodzi mocarz, jednym ciosem zdolny połamać najtęższe dźwigary, jednym skrętem mogący wyrwać

okucia i sworznie, lub jednym targnięciem zwichnąć stateczniki. A za nim — czai się śmierć.

Jak tu walczyć, skoro sił nie staje?

Maszyna, zwalona obuchem uderzenia o setkę metrów wdół, wygrzebuje się raz jeszcze z odmetu i — zawraca.

Zawraca, bo niema nadziei na przebicie się przez nieskończone zastępy coraz nowych armij i korpusów burzy. Bo zmęczone szamotaniem skrzydła mogą wreszcie ulec potwornej mocy trąby powietrznej, jak ulegają jej drzewa i domy tam, na ziemi.

I teraz zaczyna się nowa walka: pogoń za powietrznymi falami, w których można utrzymać dowolny poziom lotu, oraz ucieczka z długich, powstających za temi falami próżni i przed groźnym środkiem nawałnicy, rwącym w strzępy wszystko na swej drodze.

Jest źle i trzeba nawet poświęcić samolot, aby uratować życie, lądując gdzieś tam, na północ stąd, kiedy już burza zostanie ztyłu.

Narazie jeszcze do tego daleko: powyginany nad ziemią prąd niesie maszynę na swych ruchliwych barkach. Podbija ją w górę, upuszcza nagle w otchłań i znów dźwiga; przepada gdzieś niespodzianie i zjawia się nagle wyprężony, jak cięciwa łuku, z którego właśnie wypuszczono strzałę.

Jest ślepy z wściekłego pędu. Zapada w pułapki dolin, rozbija czoło o stoki wzgórz, więźnie w lasach i spada płasko na pola. Razem z nim w górę i wdół zatacza się RWD-6.

Posłuszny silnik to ryczy na pełnym gazie, by po-
deprzeć pozbawione oporu skrzydła, to cichnie, by
nie wpędzić samolotu w kłębowisko chmur na ni-
skim stropie nieba. Od burty do burty i od tablicy
zegarów aż do piersi pilota skacze sterowy drążek
w nieomyślnej dłoni człowieka-ptaka.

I nagle — — —

Nagle nie starcza mocy silnika i ciągu sterem.
Walą się gdzieś w przepaść, pozostawioną zdradziec-
ko przez uskok wichru. Pochyleni na bok, spadają
płasko na samo dno przestrzeni, choć strzałka obro-
tomierza sięga 2500 obrotów i choć nie można wię-
cej podciągnąć pletwy sterowej wgórę.

Rośnie, zbliża się ziemia.

Jakaś droga, jakaś wieś. Równy zczesane, wtył
odgarnięte gałęzie drzew. Smukłe pnie i wyraźna,
jaksze przeraźliwie wyraźna! zieleń liści...

— Trzask! — prysnęło skrzydło.



15 września Warszawa przywdziała od rana żało-
bę. Kirem okryte latarnie uliczne zapłonęły słabo
w słonecznem świetle jesiennego dnia. Zwarty, mil-
czący, lub szemrzący poważnie tłum zaczął się gro-
madzić na Krakowskiem Przedmieściu i ciasno obra-
miać puste, usypane kwiatami miejsce przed kościo-
łem świętego Krzyża, gdzie stanęły równo wycią-

gnięte oddziały wojska. Na drodze, którą miał przejść kondukt pogrzebowy, zbierały się organizacje i stowarzyszenia ze sztandarami. Przed kościół zajeżdżały rządowe i wojskowe samochody. Przywożono jeszcze wieńce i kwiaty, przybywali jeszcze lotnicy i delegacje pułków.

W kościele, na wysokich katafalkach, stały dwie trumny, spowite we flagi o narodowych barwach i otoczone kwiatami. Kończyła się Msza i żałobne obrzędy. Wice-minister Spraw Wojskowych przypiął dwa krzyże Polonia Restituta do biało-amarantowych całunów Żwirki i Wigury.

Wtem zaczęły bić dzwony i trumny, uniesione na ramionach oficerów pierwszego pułku lotniczego, ruszyły naprzód, aby spocząć na kadłubach samolotów, jak każda lotnicza tradycja.

Gdzieś naprzędzie buchnęły w ciszę, dzieloną na równe części jękiem dzwonów, pierwsze wolne taktory żałobnego marsza.

Ruszył pochód.

300.000 ludzi szło na Powązki. 1500 sztandarów i 500 wieńców niesiono przed trumnami.

Mowy przed gmachem Aeroklubu Rzeczypospolitej, i mowy na cmentarzu, w miejscu, gdzie znajdują się mogiły zasłużonych.

Tłumy, tłumy, tłumy...

Nie nakazy partyj politycznych, nie oficjalne uroczystości i nie prosta ciekawość zgromadziła u grobu Żwirki i Wigury trzecią część ludności War-

szawy. To znów zabiło serce stolicy, jak wówczas, gdy po raz pierwszy pozwolono urządzić obchód rocznicy 3 maja; jak wówczas, gdy do kraju powrócił Piłsudski.

Tylko że nie radością zabiło tym razem, lecz smutkiem, i nie nadzieją, lecz bólem.

Naród żegnał na zawsze dwóch z pośród tych, którzy potrafili napęłnić dumą serce każdego Polaka, że z tej samej, co oni ziemi pochodzi. Naród szedł na cmentarz i naród szlochał z żalu po ich stracie.

KONIEC.





9946/
1.