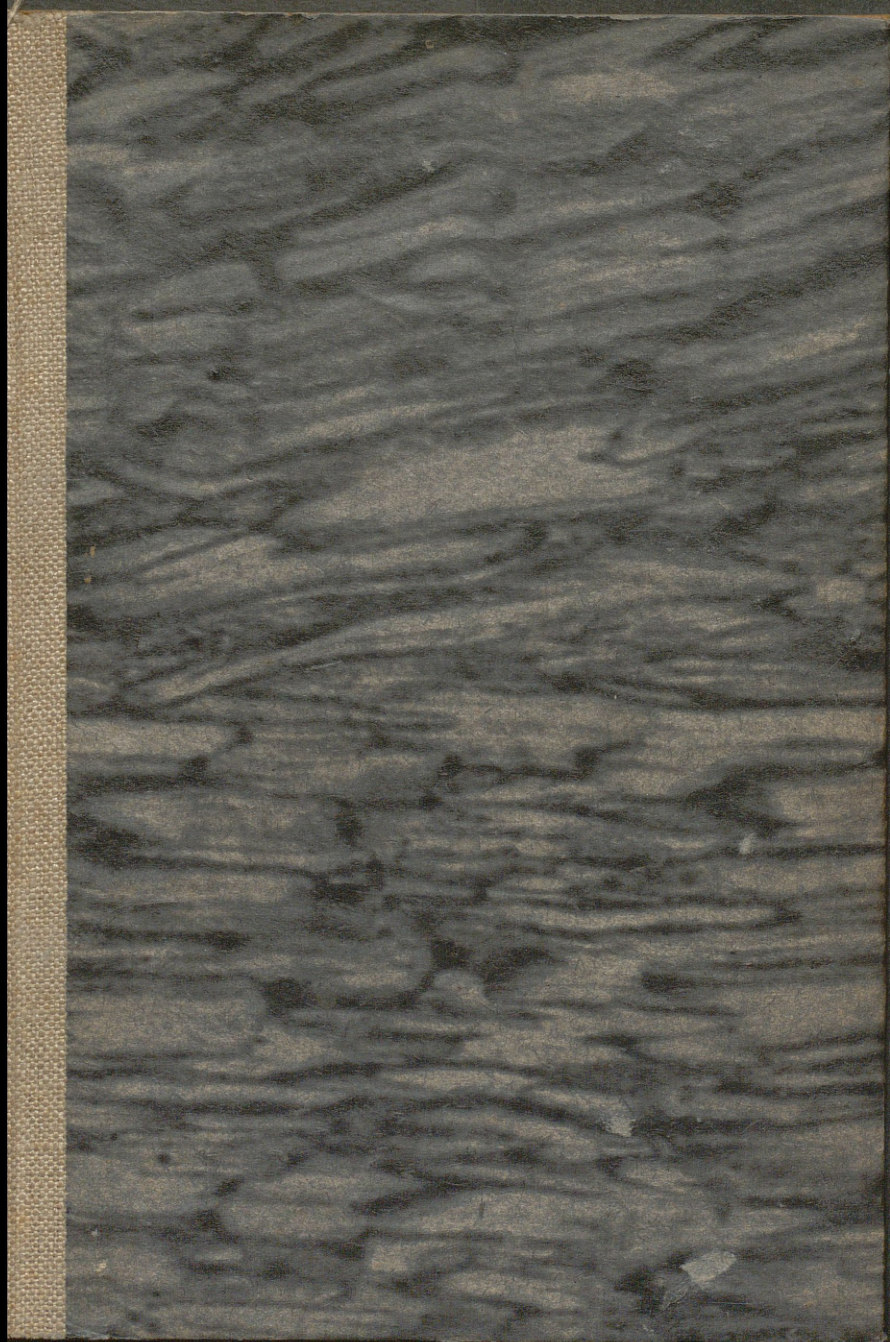


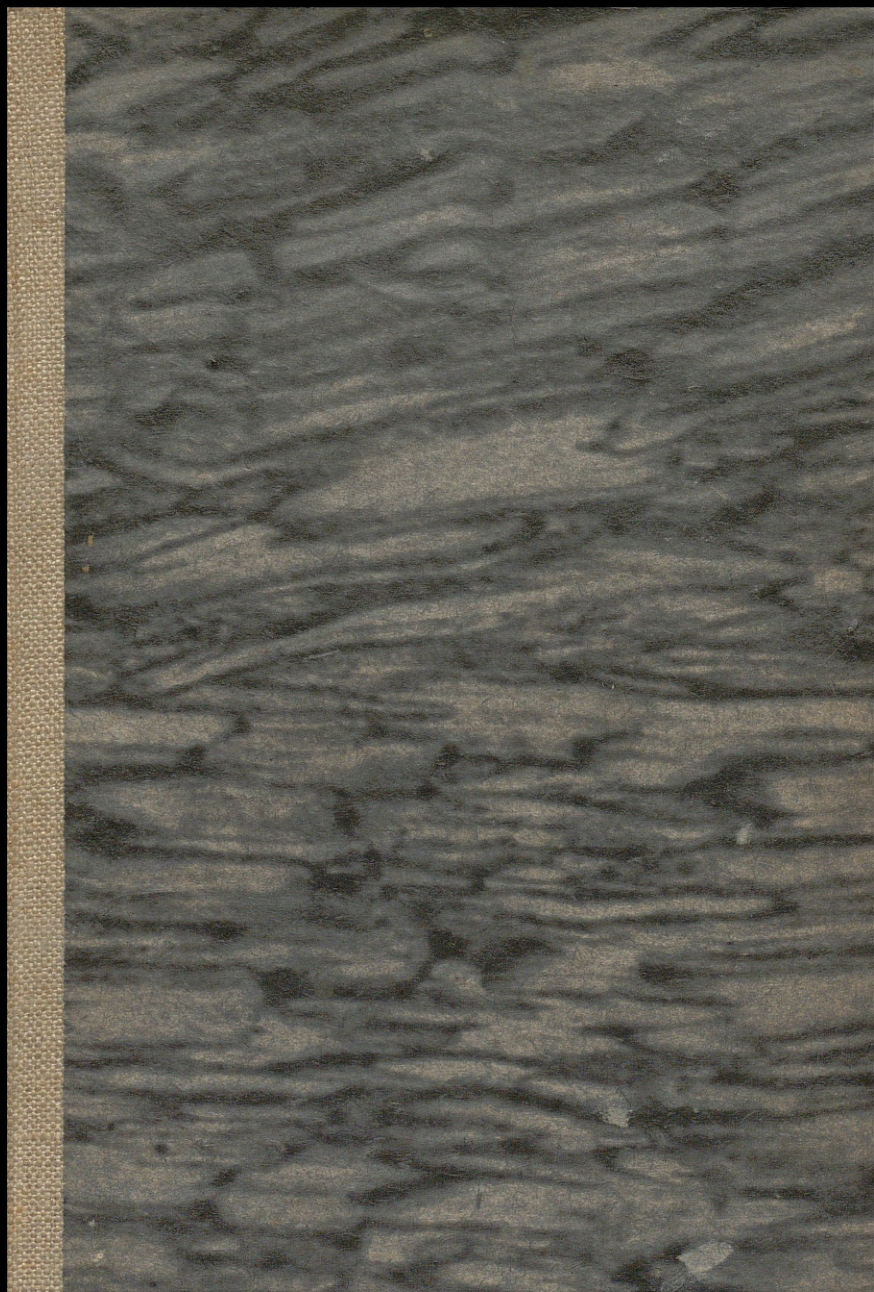


Grey Scale #13



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





MJR. PIL. ADAM WOJTYGA
SZEFE POLSKIEJ EKIPY CHALLENGE'OWEJ

629

ZWYCIĘSTWO POLSKICH SKRZYDEŁ

NA MARGINESIE WSPOMNIEŃ
O Ś. P. ŻWIRCE I WIGURZE

GIMNAZJUM MECHANICZNE
TOW. WYCHOW.-OŚW.

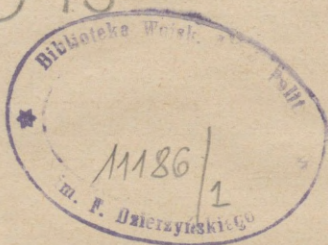
„PRZYSZŁOŚĆ”
Warszawa, ul. Ślacheckich 17

W A R S Z A W A — 1 9 3 3

NAKŁADEM FUNDACJI KU CZCI Ś. P. KPT. PIL. F. ŻWIRKI
I INŻ. S. WIGURY, PRZY ZARZĄDZIE GŁÓWNYM L. O. P. P.

884-418 (333)

1345

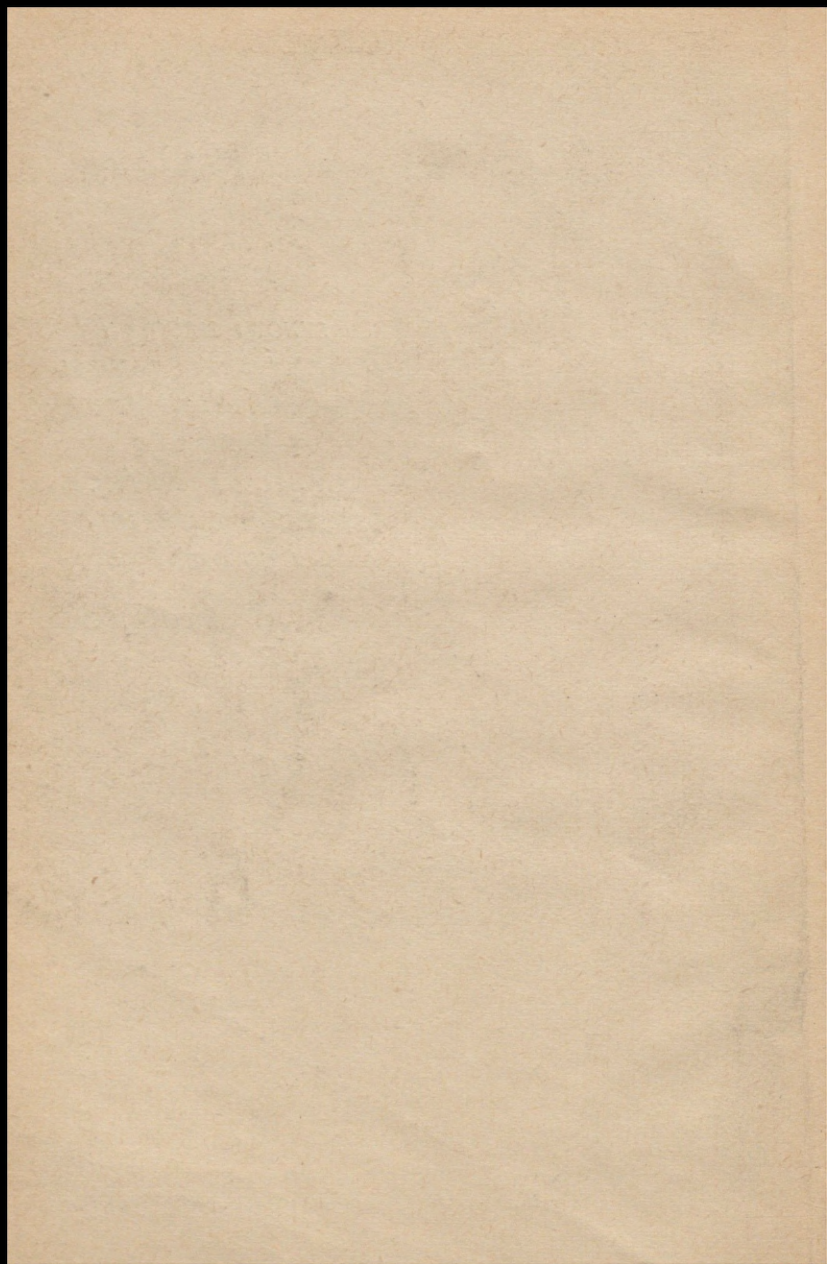


WYDANO Z DUBLETÓW
Biblioteki Narodowej

SYNOWI MEGO
NIEODŻAŁOWANEJ PAMIĘCI
PRZYJACIELA I TOWARZYSZA
BRONI
HENRYSIOWI ŻWIRCE,
W ROCZNICĘ ŚMIERCI
JEGO OJCA,

POŚWIĘCAM

WYDZIAŁ MECHANICZNY
TOW. WYCHOW.



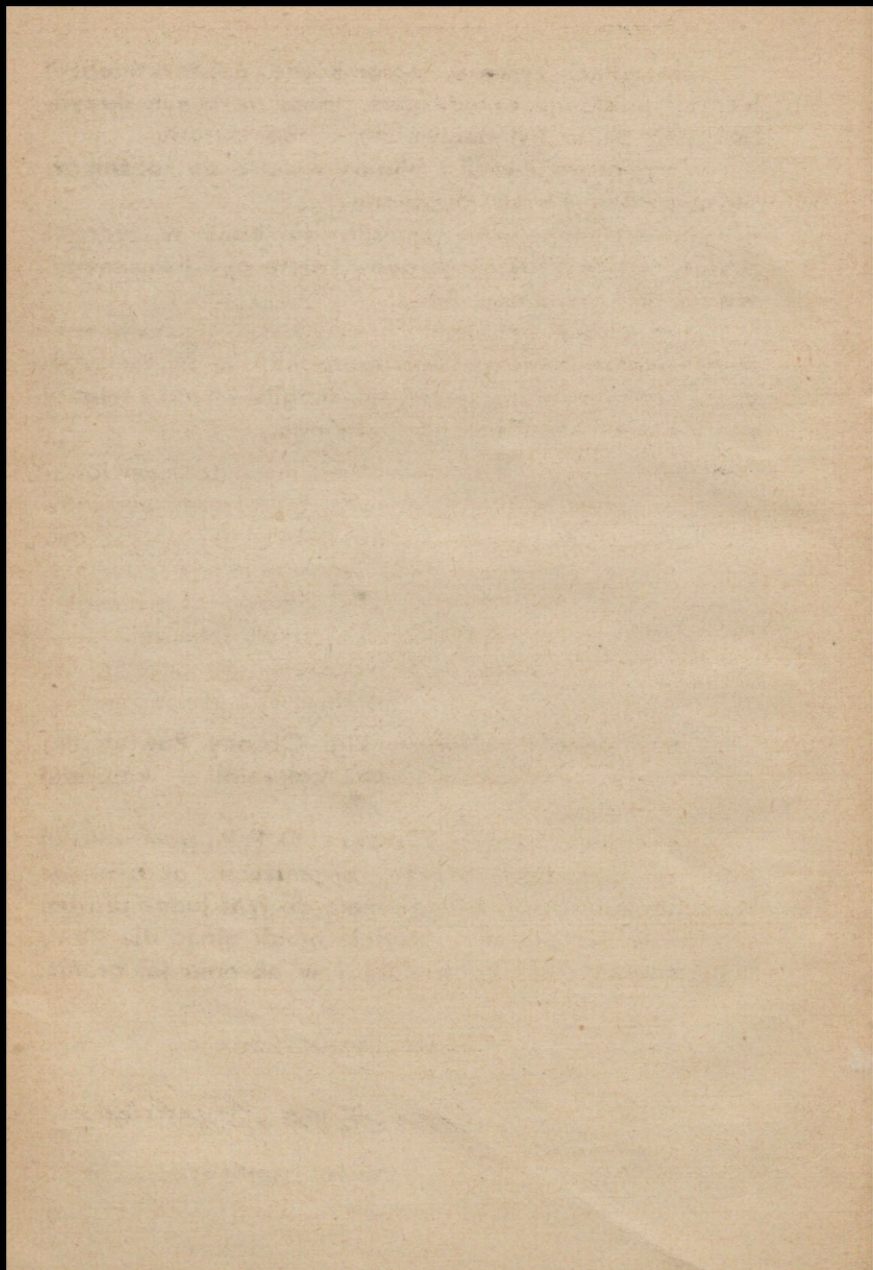


Ś. p. STANISŁAW WIGURA
inżynier-pilot.

Kawaler Orderu „Polski Odrodzonej”, „Złotego Krzyża Zasługi” i innych. Urodzony dnia 9-go kwietnia 1903 r. w Warszawie, zmarł śmiercią lotnika dnia 11-go września 1932 r. w katastrofie lotniczej w Cierlicku Dolnym w Czechosłowacji.

Ś. p. FRANCISZEK ŻWIRKO
kapitan-pilot.

Kawaler Orderu „Polski Odrodzonej”, „Złotego Krzyża Zasługi”, „Orderu Św. Sawy”, Medalu „Interallie” i innych. Ur. 16-go sierpnia 1895 r. w Święcianach na Wileńszczyźnie, zm. śmiercią lotnika dn. 11 września 1932 r. w katastrofie lotniczej w Cierlicku Dolnym w Czechosłowacji.



Skrzydłaci rycerze, potomkowie najszczytniejszej tradycji polskiego bohaterstwa, niosą na swych skrzydłach pod niebo świadectwo siły ducha Narodu.

Zwycięstwo Żwirki i Wigury wniosło do roczników sławy polskiej klejnot bezcenny.

Śmierć bohaterów zmusiła do bicia, w jednym rytmie, serc wszystkich narodów świata cywilizowanego, wraz z sercami synów Polski.

Jak mogiły bohaterskich obrońców Ojczyzny rozsiane wzdłuż rubieży Rzeczypospolitej są jej najtrwałszymi kopcami granicznymi, tak mogiły Żwirki i Wigury znaczą szlak sławy imienia polskiego.

Autor „Wspomnień” jest mym dzielnym towarzyszem broni już oddawna, bo jeszcze z szeregów 5 Pułku Legjonów z okresu 1915 i 1916 r. — Z mjr. pilotem Wojtygą i za jego inicjatywą, jako szef sztabu Legjonów w 1917 r., kierowałem pierwszymi krokami organizacji polskiej szkoły lotniczej.

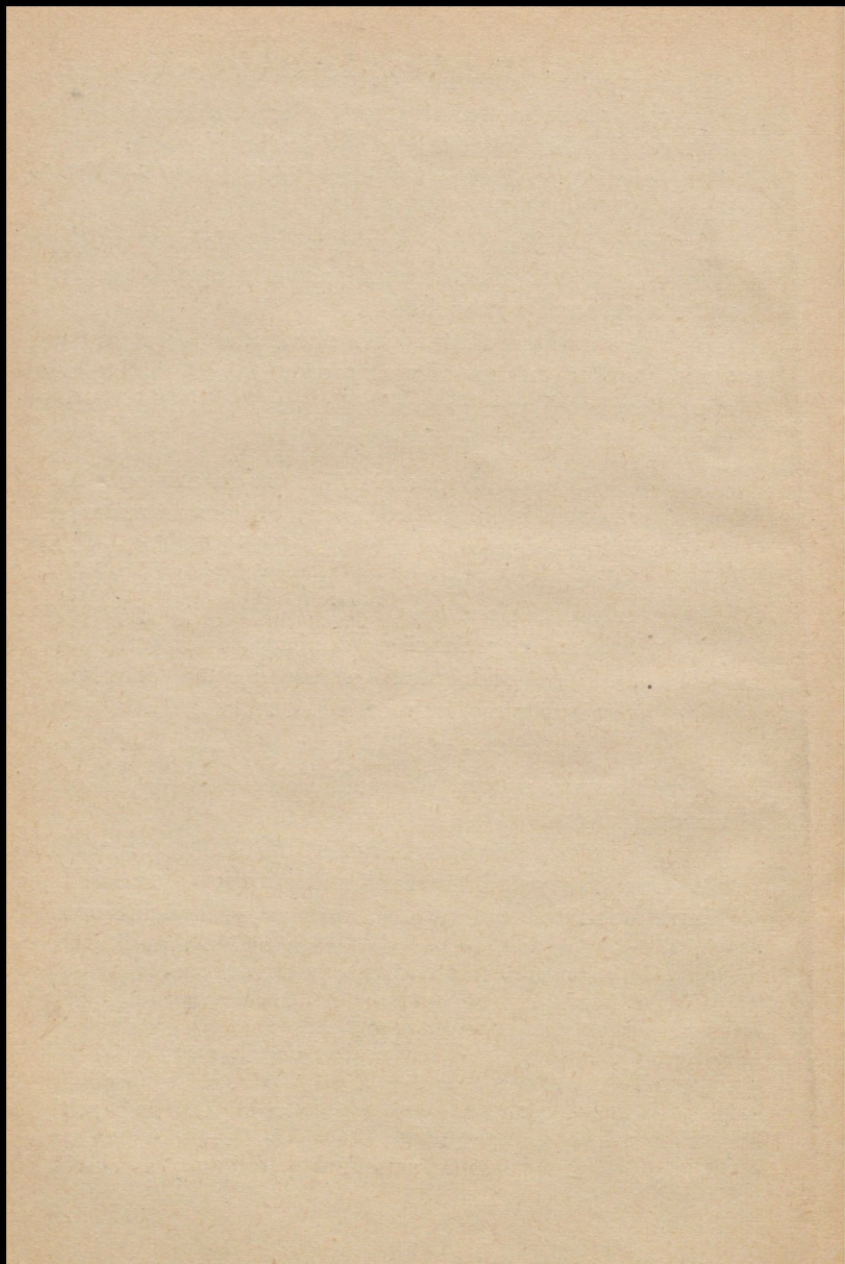
W podniosłem wzruszeniu na prośbę mjr. Wojtygi piszę tych parę słów.

Dwa zasadnicze kolory Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej są waszemi kolorami — kolorami słońca i nieba.

Jako stary żołnierz i Prezes L. O. P. P., pomocniczej dla Was, skrzydłaci rycerze, organizacji, podziwiając Wasze bohaterstwo i zasługi, mam do Was jedną prośbę: nie ginięcie bez potrzeby, abyście mogli ginąć dla sławy Najjaśniejszej Rzeczypospolitej i w obronie jej granic.

Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P.

Gen. dyw. inspektor armji.



Dlaczego — Dlaczego?

Hallo! hallo!—dzwoni do mnie gwałtownie mjr. Kwieciński, mój przyjaciel i sekretarz generalny Aeroklubu R. P. Musisz jutro polecieć do Krakowa, na uroczystość lotniczą Aeroklubu Krakowskiego.

Doroczne zawody Aeroklubu Krakowskiego, znane pod nazwą Lotu Południowo-Zachodniej Polski, ochrzczono *ku czci ś. p. kpt. pilota Franciszka Żwirki* jego nazwiskiem.

Wymawiam się, — jestem bowiem na urlopie. Po Berlinie i Pradze chcę trochę wypocząć, — istotnie jestem zmęczony. Mowy niema, — mówi Kwieciński — startujesz jutro o 8-ej z rana. Trudno, miałem na tę uroczystość polecieć z naszą *ekipą challenge'ową z Frankiem na czele*. Jakżeż się cieszył biedak z wizyty, którą miał złożyć w blaskach zwycięskiej chwały w prastarej stolicy naszego państwa. Chciał się tu pokrzepić w niewygasłej krynicy ducha polskiego, nabrać sił do walki o dalsze rozstawienie imienia polskiego, jako godny syn *Tej, „która nigdy nie zginęła“*.

Nie doczekał tej radosnej chwili. Inaczej pokierował los jego zamiarami.

START NA ZAWODY KRAKOWSKIE.

Startujemy w promieniach słońca, przy wspaniałej pogodzie. Na drugiej maszynie obok mnie leci kpt. *Stan. Skarzyński* z inż. *Grzeszczykiem*. Ma w Krakowie wyholować Grzeszczyka na szybowcu, na którym ten mistrz naszego lotnictwa bezsilnikowego będzie popisywał się przed publicznością.

Poprzez mglisty *Święty Krzyż* przedostajemy się szybko, — droga upływa w miłym nastroju. Tylko te myśli, te natrętnie wspomnienia, które się ciągle nasuwają wraz z dźwiękiem rytmicznym pracy silnika, wywołują



Ś. p. Żwirko wraz z żoną w Krakowie. Od prawej: Działowski,
 ś. p. Żwirko, mjr. jap. Terada, p. Żwirkowa, 2-ch Wojtygów jun.,
 p. Wojtyżyna, mjr. Wojtyga.

u mnie pewien smętny nastrój. To dziwne, ale ciągle mi się zdaje, że silnik, linki i świst powietrza wytwarzają przy tej wspaniałej pogodzie jakąś jednostajną melodię, która nastraja mnie do rozmaitych refleksyj.

Wspomnienia, — drugi świat; przeżywam ponownie chwile minione z tylu tragicznie zmarłymi przyjaciółmi i kolegami.

Zamyśliłem się i zagapiłem, gdy we wpół przymknięte oczy uderzył mnie mglisty *kontur Kopca Kościuszki*. Łądujemy, — oglądam się szukając Skarżyńskiego, — płynnie kilkaset metrów z boku odemnie.

Mechanicznie przymykam gaz, — oglądam wskaźnik wiatru, — zawracam ostro pod wiatr — wyrównuję sterami pochyloną maszynę i ląduję. Maszyna oswobodzona z ciągu silnika planuje spokojnie i równo. Miga mi zielona ruń lotniska, — kończę wybieg przed gościnnym hangarem 2 pułku lotniczego.

Rozbieramy się, mamy jeszcze czas, uroczystość rozpoczyna się dopiero o 3-ciej popołudniu. Gaworzymy beztrosko, witając się z kolegami.

Zawody zorganizowane przez Aeroklub Krakowski udadzą się doskonale — pogoda dopisuje i dopisuje nigdy *niczem niezłamany duch lotniczy naszych młodych kolegów z Aeroklubu.*

PYTANIE, NA KTÓRE NIEMA ODPOWIEDZI.

Kończymy obiad, czas pójść na lotnisko. Podchodzę do mikrofonu radiowego, umieszczonego na lotnisku. Niemordowany mjr. dr. *Michalik* objaśnia publiczność przez megafony o pięknych ewolucjach inż. Grzeszczyka. Podchodzi do nas grono współpracowników redakcyjnych „I. K. C.”. Wymieniamy uściski rąk i słowa powitania. Rozmowa się nie klei, widzę po zamysłonej twarzy redaktora Stankiewicza, że chce mnie o coś zapytać. Hałas i otoczenie przeszkadzają, ale wiem, odczuwam doskonale jego myśli. Wreszcie złapał chwilę spokojniejszą, mówi krótkimi urzwaniami zdaniem, bez wstępów i kwiecistych uprzejmości ...Przecież to pan był *szeferem ekipy w Berlinie*, pan był w Pradze, był pan również Jego przyjacielem... Więc niech pan powie, *dlaczego?* — słowo przeszło mimo mej świadomości. Milczę, coś wdarło się w mój mózg, jakaś brutalna dłoń zerwała znów pajęczą zasłonę, która się zaczęła zasnuwać nad tym niesamowitym bólem i dęcącym pytaniem: *dlaczego?*

Dlaczego? — *Dlaczego?..* wołało we mnie w pustce mózgowej bez echa, nie dającego żadnej odpowiedzi. Już tylu ludzi!.. i *wszyscy dlaczego?*

Milczałem, milczał i dziennikarz — patrzył w zamyśleniu na rysującą się na tle czystego błękitu piękną sylwetkę szybowca, sunącego cicho i spokojnie nad naszymi głowami, niby olbrzymi majestatyczny ptak.

— Wie, pan, to pytanie nurtuje nie tylko pana. Niech pan pomyśli, *ile tysięcy ludzi zadawało sobie trud znalezienia odpowiedzi.*

Ja, stojący tak blisko tych zdarzeń, nie znalazłem jeszcze na to pytanie odpowiedzi.

Już zdawało mi się, że się pogodziłem z tą myślą, gdy znów „dlaczego” wystrzela niespodziewanie z pod popiołów wspomnień, bólu i żalu.

Ot, przed startem w Warszawie — opowiada mi Stas Skarzyński... — spałem niespokojnie nad ranem, *przysnił mi się Franek* — uśmiechnięty z tą *złotą szczerością w swoich zawsze młodocianych oczach*. Franek, dlaczego? Zaśmiał się cicho i machnął ręką. Coś mi opowiadał o Dęblinie, o swojej szkole, o jakimś uczniu, który mu podłamał samolot. Słuchałem, ale to podświadome „dlaczego” stale się wydobywało na powierzchnię mózgu.

Franek! Franek! nie szkoda Cię?... i poco? dlaczego? Tak zmasakrowałeś się. Coś ty musiał przeżyć? Słyszę wyraźnie, jak z Jego warg pada szept... *nie żałuj mnie, nie szkoda, ja też nie żałuję, zresztą dobrze mi tu*.

Obudziłem się spocony, serce mi waliło, mówi Skarzyński, widziałem Go tak wyraźnie, że obraz Jego jeszcze długo tkwił na mych siatkówkach.

No i powiedz stary — my się głowimy „dlaczego”, my płaczemy, nie mogąc uspokoić bólu i żalu, a On powiada, że Mu tam dobrze. Daj Boże, żeby tak było!

Widzi pan redaktor, co nieraz się śni, takim jak my, niedowarzonym głowom.

— Tak, — uśmiechnął się dziennikarz — niech pan jednak opowie mi coś z waszych wspólnych przeżyć. Rzucił mi garść pytań: — rozgadałem się nadobre, wspominając te, tak bliskie i dumą napawające mnie, chwile.

W IMIĘ PRAWDY HISTORYCZNEJ.

— Pan musi nam coś o tem wszystkim napisać. Proszę pana, nie w imię interesu dziennikarskiego, ale w imię pamięci, tak tragicznie zmarłego pańskiego przyjaciela i *w imię prawdy, która daleko odbiega od rzeczywistości w niektórych opowieściach*. Wokoło osób naszych bohaterów wije się już *cała legenda*. Sławne nazwiska mają to do siebie, że stają się własnością ogółu. Ich życie, ich czynny pełne chwały, są *dumą całego narodu* — czynnikiem wychowawczym i bodźcem dla wysiłków twórczych młodych pokoleń.

Przekonał mnie, podałem rękę na zgodę i piszę. Co pisać? Co podać Czytelnikom?—zdaje się, że już wszyst-

ko prasa codzienna podała i wyczerpała. Więc pocóż powtarzać rzeczy znane. Myślę: — wiem, będę szczery, w moim mózgu nie ma chronologicznego opisu zdarzeń, — są pewne migawkowe zdjęcia, które są charakterystyką utrwaliły się na emulsji mego aparatu pamięciowego. Niektóre z nich ożywione są serdeczną krwią własnego serca, dlatego są ciągle żywe i wzruszające. Oto jedyny temat, jaki mogę poruszyć i jakim mogę się podzielić z tymi, których serca biją w takt naszych serc.

A właśnie, dzięki wspianiałym wyczynom ś. p. kpt. pilota *Żwirki* i inż. *Wigury*, lotnictwo jedna sobie coraz więcej serc ludzkich.

Trzeba zatem pozbyć się lenistwa, przemoc wstręt i uprzedzenie do rozgłosu dziennikarskiego i rzucić na papier te, tak skrupulatnie tylko na własny użytek chowane wspomnienia.

DLACZEGO Ś. P. ŻWIRKO POLECIAŁ DO PRAGI?

Na drugi dzień po powrocie z Berlina zachodzę do *Aeroklubu R. P. na Krakowskim Przedmieściu*. Już na schodach słyszę wrzask i rumor. Naturalnie, — to nasz kochany i nieoceniony sekretarz generalny, mjr. *Kwieciński*, „ruga” swoich pomocników.

Poza okazałą postacią, donośnym głosem i ogromnymi okularami rógowemi, kryje się złote serce. Broń Boże, żeby ktoś to złoto zobaczył, dlatego brytany pozornej szorstkości pilnują tego sanktuarjum przed oczami struchlałych interesantów.

Wszędobylscy dziennikarze snują się po lokalu klubowym, nie mogąc się doprosić wywiadu. Łapią więc z urywkowych zdań, co mogą i smolą sążniste artykuły. Telefony ani chwili nie milczą. *Franek Żwirko* zaszył się w kącie *bridżowego salonu*, rozmawiając z jakimś panem. Na podchodzących wciąż do niego dziennikarzy, patrzy niechętnym i błagającym wzrokiem. Znow go będą „pitoli”.

— Panowie, dajcie mi spokój, nie udzielam wywiadów, niech odpoczne, potem ogłoszę swe pamiętniki.

Zamieniłem parę słów z Frankiem i idę odważnie do jamy „lwa”; lew spocony, z rozwichrzoną czupryną i za-

mgłonemi okularami, coś wrzeszczy do telefonu, w międzyczasie daje jakieś polecenia, sapie, klnie, to znów jest uprzejmy, kłaniając się w roztargnieniu aparatowi telefonicznemu. Rozmawia z attaché czechosłowackim... „*napewno panie pułkowniku, tak jest, — będziemy. Zaproszenie już mamy otrzymali*”.

Odłożył słuchawkę, zobaczył mnie łaskawie.

— Doskonale, że jesteś. Musicie polecieć do Pragi na 10-go, na dzień święta lotniczego. *Aeroklub czeski i lotnictwo wojskowe prosi, żebyście koniecznie byli*. Proszę Cię, zawołaj Franka, — potem grzmi równocześnie tubalne zawołanie, rozlegające się echem we wszystkich salach klubu. „*Pane Frantiszek*”, przekręca z czeska, wołając por. Żwirkę.

Zjawia się Franek.

— Franek, chcesz lecieć do Pragi? czytaj to zaproszenie. *Polecisz ty, Wigura, i dla splendoru Wojtyga, Gedgowd, Bajan i ktoś z Aeroklubu*. Wy na challenge'ówkach, Wojtyga na R XIII, a ja z Hagi przyjadę do Pragi, to mnie zabierzesz z powrotem — mówi, zwracając się do mnie.

— *Z ochotą*—odpowiedział Franek — *jeszcze w Berlinie obiecałem mjr. Kalli* (zawodnik czechosłowacki), że *przylecę do nich na święto*. Porządne chłopcy i trzeba się im zrewanżować za życzliwość.

Decyzja zapadła momentalnie,—mam załatwić sprawy formalne w departamencie aeronautyki i w gabinecie Pana Ministra Spraw Wojskowych w sprawie *pozwolenia na przelot do Czechosłowacji*.

Lecimy zatem do Pragi, mamy jeszcze parę dni czasu, które spędzamy na oficjalnych przyjęciach i uroczystościach, urządzanych na cześć zwycięzców.

Umówiliśmy się potem, że *polecimy w sobotę 10-go*, — start w Warszawie o 2-giej popołudniu. Polecimy przez Kraków, przenocujemy w Brnie, by w dzień święta lotniczego zawitać o godzinie 11-ej do Pragi. Tam gotują się na nasze przyjęcie.

Niezależnie od nas, Aeroklub warszawski bierze udział w czechosłowackich zawodach dwiema maszynami z kpt. pilotem *Halewskim* na czele.

Przednia straż kpt. Żwirki

Rozglądam się po dworcu portu lotniczego w Warszawie. Jest sobota — godzina trzynasta.

— Gdzie jest Franek?...

Nie widzę go nigdzie, a przecież mamy lecieć razem do Pragi. Stoją gotowe do lotu dwa P. Z. L. 19, które w czasie challenge'u prowadził kpt. Bajan i kpt. Gedgowd. *Żwirko ma lecieć z inż. Wigurą na swej zwycięskiej R. W. D. 6.*

Mamy lecieć razem... Przecież Czesi wyraźnie w zaproszeniach podkreślali, iż *chcieliby gościć w Pradze całą zwycięską ekipę ze Żwirką na czele.*

Gdyby wtedy w sobotę wraz z naszymi P. Z. L. 19 poderwała się do lotu również i srebrzysta R. W. D. 6... Gdyby...

Jeden dzień...

„LECĘ DOPIERO JUTRO“.

Rzecz dziwna...zależało mi tak bardzo, aby Żwirko poleciał razem z nami...

Dlaczego się spóźnia? On, który był zawsze *wzorem punktualności i dokładności.*

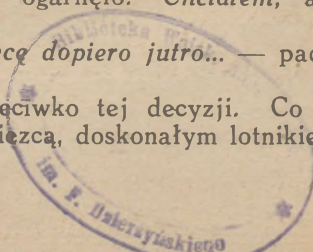
Ktoś objaśnił mnie, że *Żwirko je obiad w restauracji.* Idę na pierwsze piętro dworca. *Żwirko siedzi przy stole w towarzystwie swej żony i jej ojca.*

— Dlaczego się nie spieszysz?... już czas...

Staram się, aby ton mego głosu nie zdradził pewnego zniecierpliwienia, jakie mnie ogarnęło. *Chciałem, aby Żwirko leciał z nami.*

— Nie spieszę się... bo *lecę dopiero jutro...* — padła nieoczekiwana odpowiedź.

Jutro... Buntuję się przeciwko tej decyzji. Co za dziwne uczucie. On był zwycięzcą, doskonałym lotnikiem,



a jednak nie chciałem, by leciał sam. Tak mi się zdawało, że razem z nami byłoby mu przyjemniej, bezpieczniej...

Odpowiedź Żwirki zasmuciła mnie. Mamy się więc rozstać. Na jeden dzień tylko. Czułem do niego żal, że nas opuszcza. Jakiś *przykry, dojmujący żal rozstania*. Nie staram się nawet ukryć mego rozczarowania. Żwirko odgadł me myśli. Bierze mnie pod ramię i odprowadza na bok.

— Widzisz — powiada — wiem, że wam robię zawód, ale tobie powiem prawdę, jestem piekielnie zmęczony. Muszę *choć jedną noc wypaść się przywoicie*. Wiesz dobrze, jak to w Wilnie... przyjmowali mnie tak bardzo serdecznie...

Ten argument przekonał mnie. Wiedziałem zresztą, że w *Pradze czeka go jeszcze parę przyjęć*.

— Masz rację, musisz odpocząć...

Rozsądek zadowolili się argumentem Żwirki.

Ustaliliśmy, że *polecimy do Brna* i tam będziemy oczekiwali na Żwirkę.

— Tak, tak, lećcie, *ja przylecę na 9 rano do Brna*, a stamtąd trójką polecimy na 11-tą do Pragi — powiedział Żwirko.

Żegnając się z nim, rzuciłem jeszcze:

— A jak tam maszyna?

— Wszystko w porządku. *...a. Wigura jest przy niej i wszystko do lotu przygoto...*

Wszystko w porządku. Dziś jeszcze brzmia mi w uszach te słowa Franka. *Wierzył w swoją maszynę*.

Pożegnałem się z panią Żwirkową i p. Kirskim, jej ojcem.

Do maszyn — lecimy!

Lecę z kpt. *Gedgowdem*. W drugim P. Z. L. leci inż. *Widawski* z inż. *Rydzewskim*.

Lekko odrywamy się od ziemi. Warczą silniki, błysnęły kręgi śmigieł. Szybujemy wprost na południe.

Ginie za nami Warszawa. Kpt. *Gedgowd* doskonale prowadzi naszą limuzynę powietrzną. Szybkość 180 — 190 km. Przez chwilę tylko zajmuje mnie nasz samolot. *Wracam znowu myślami do Żwirki*, który pozostał w Warszawie.

Lot nawet na niewielkiej wysokości, ponad rozległymi równinami, ciągnącymi się aż do Pilicy, nie przedstawia żadnych niebezpieczeństw. Tak, jakbyśmy lecieli nad lotniskiem. Jest gdzie lądować w razie defektu silnika.

Mijamy linję Pilicy. Suniemy teraz ponad lesistym terenem świętokrzyskim. Ziemia zaczyna falować. Zdaleka rysują się postrzępione kontury Kielc, łamią się ruiny Chęcin.

Dla nas, lotników, piękna jest tylko równina... Jędrzejów i Miechów okolica równiejsza. Biały szlak historycznej drogi. Jasne cięcie przez ciemną zielen — to gościniec Kraków — Kielce, pamiętam go tak dobrze z 1914 roku, gdy szedłem w czwartym batalionie Strzelców... Gładko lądujemy w Krakowie.

Na twarzach witających nas oficerów 2 pułku lotniczego maluje się zawód, którego nawet nie próbują ukryć.

Ci, którzy milczą i ci, którzy zarzucają nas pytaniami, — *martwią się, iż Żwirko nie przyleciał.*

— Tak bardzo chcieliśmy go uściskać — mówi pułkownik — ale co się odwlecze, to nie uciecze.

Słowa pułkownika dodają mi otuchy. Ma rację. Jutro w *niedzielę* — zobaczymy się *wszyscy ze Żwirką.*

W tej chwili me poprzednie obawy wydają mi się śmieszne.

Przecież człowiek, który niesie na swych skrzydłach nadzieję całej Polski, może napotkać na swej drodze niepowodzenia.

Nie jestem zabobonnym, jak niektórzy lotnicy. Wierzyłem jednak wtedy, że *Żwirko ma talizman*, który nie może uczynić mu zawodu. Talizmanem tym była *wiara nas wszystkich* w jego zwycięstwo.

On wiozł nie tylko siebie, ale *nasze nadzieje, nasze szczęście.* W ciągu tych dwóch tygodni słowo „Żwirko“ nabrało właściwości krzepiących. Przedtem ludzie chodzili z opuszczonymi głowami. A teraz podnosili je ku górze — to już coś znaczy.

Leżę na trawie krakowskiego lotniska. Opowiadam kolegom o wrażeniach z Berlina, z challenge'u.

Czas jednak do Brna. Zamykamy żaluzję limuzyny. Uśmiechy, ukłony. Startujemy. Zasrebrzyła się za nami Wisła. Koło Kęt minęliśmy inż. Ciszewskiego, który rów-

nież zdąża na swym czterdziesto konnym R. W. D. na zlot do Pragi.

Biała-Bielsko. Przelatujemy nad Skoczowem. Góry ubrane lasami. Głębokie brózdy jarów. Wesołe, ludne doliny.

ŁADUJEMY NA DOSKONAŁEM LOTNISKU W BRNIE

Witają nas uprzejmie członkowie miejscowego Aero-klubu. Nie mogą również ukryć swego zawodu... Pocięszamy ich, że jesteście *przednią strażą Żwirki*.

Jak bardzo pragnąłem, by słowa me były prawdą. Przednia straż, która idzie przodem, aby oczyszczać drogę z niebezpieczeństw i zasadzek.

Przyjęto tu nas nadzwyczaj gościnnie. Rozumiemy się doskonale... a czego nie możemy zrozumieć, domyślamy się. Prowadzą nas do hotelu, którego właściciel jest starym lotnikiem. W domu tym mieszka wspomnienie wielkiej tragedji powietrza. *Hotelarz stracił przed rokiem całą swą rodzinę w katastrofie samolotu komunikacyjnego.*

Sobotę pożegnaliśmy pogodną i rozpromienioną słońcem. Niedzielnny poranek wita nas *zapłakany i zamglony*.

Gdy o godzinie 8 rano przybywamy na lotnisko, widzimy *zwały chmur, pędzących na wschód*. Smaża nas silny wiatr.

Wstał dzień zły i ponury. Dzień, który się w nocy nie wyspał i okazuje zły humor. Dzień, który pokazał nam swą *posępną maskę*, nie budzi zaufania. Ma złe, przestępcze instynkta. Takie dni naznaczone są rozpaczą lub zbrodnią.

DZIEŃ GOTUJE ZASADZKĘ...

Jest zdrażliwy i podstępny. Pozornie niby się wyjaśnia. Nie można mu jednak wierzyć. Gotuje cios...

Niepogoda przesuwana się na wschód. Stanie zaporą na drodze Żwirki.

Po drodze spiętrzy mu się *zwał niskich chmur i gęstej, lepkiej mgły*. Poszarpany i nierówny teren śląskomorawski wchłonał już w siebie wiele ofiar powietrza.

W bramie Morawskiej czai się zasadzka...



Ekipa polska w otoczeniu członków aeroklubu w Brnie oczekuje przybycia kpt. Żwirki i inż. Wigury. W ubraniach lotn. od lewej: inż. Rydzewski, kpt. Gedgowd, mjr. Wojtyga, kpt. Halewski, inż. Widawski, red. Osiński.

Znam Żwirkę. Wiem, że *raczej przeczeka do popołudnia*, niżby miał lecieć przez burzę.

Na radiostacji proszę o komunikat meteorologiczny.

O Żwirce brak wiadomości. Ciszewski wylądował w Ołomuńcu, kpt. Halewski przyleciał po nas do Brna.

Brak tylko Żwirki.

Komunikat meteorologiczny niepomyślny.

Burza na wschodzie.

Dlaczego nie poleciał razem z nami w sobotę?...

Czekamy do godziny 10 rano. Lecimy do Pragi. Na Żwirkę będziemy czekać na lotnisku praskim.

Przypuszczam, że Żwirko postanowił *lecieć z Warszawy wprost do Pragi*, z pominięciem Brna, jak to było jego pierwotnym zamiarem.

Start. Lot paskudny. Rzuca niemożliwie. Pchamy się pod wiatr. Po półtorej godzinie lądujemy w Pradze. Witają nas oficerowie czescy, którym wyjaśniamy, że *czekamy jeszcze na Żwirkę*.

Czekamy jednak napróżno. Nasi gospodarze uspaka-
ją nas, że jak tylko Żwirko przyleci *przywiozą go do
hotelu*.

Jedziemy więc do miasta. Właściwe uroczystości
zaczną się dopiero o godzinie 3 po południu.

Jestem teraz już zupełnie spokojny. Żwirko dowie-
dział się napewno o nadciągającej burzy i poczeka do po-
łudnia.

TRAGICZNA WIEŚĆ.

Pokój w hotelu. Odpoczywamy po locie.

Wiadomość doszła do nas okrężną drogą. Szła krę-
temi ścieżkami, aby uderzyć w nas jak najbardziej niespo-
dziewanie.

Uderzyła bez przygotowania.

Inż. Widawski zapytał się pokojówki hotelowej — czy
są zarezerwowane pokoje dla dalszych lotników polskich?

— Są, ale nie trzeba — *dwóch Polaków zabiło się, le-
cąc do Pragi*.

— ???

Nie trzeba...

Widawski przybiegł do mnie z tą wiadomością. Nie
dopuszczam jednak do mej świadomości. To nie oni...

Nie oni... chciałbym krzyczeć, zakrzyczeć tę wiado-
mość, tak potworną...

Ubieram się, wyłączając najzupełniej myśl o kata-
strofie. Nie wiem jeszcze o niczem...

Schodzimy na dół. Widzę dwóch oficerów czeskich.
Ich twarze przynoszą mi potwierdzenie wiadomości.

Podchodzą do mnie, składają mi *wyrazy współczu-
cia*. Nie rozumiem, co mówią.

Placzą się jakieś wyrazy. *Cieszyn. Żwirko. Burza.
Samolot rozbity*. Lecz te strzępy zdań nie tworzą żadnej
całości. Nie mogę się odważyć na zbudowanie z nich peł-
nego obrazu nieszczęścia.

Jak przez mgłę widzę zasmucone twarze Czechów.
Towarzysze zbliżają się do mnie i szeptem pytają o szcze-
gół katastrofy.

Czy to możliwe...

Wiruje mi przed oczyma śmiga jego aparatu. Widzę jego dobre, przyjacielskie oczy. Słyszę jego głos:
„Wszystko w porządku“.

Nie wierzymy nigdy w wiadomość o śmierci kogoś bliskiego. Nie chcemy się z nią pogodzić. *Ze Żwirką żyła cała Polska przez parę tygodni. Wzruszała się jego walką o zwycięstwo, szalała jego triumfem, dzieliła jego szczęście rodzinne, znała już jego żonę, jego syna. Żwirko stał się tak bliskim nam wszystkim...*

Trzeba będzie długo czekać, zanim zablizni się ta rana, zadana nam przez ślepy los.

POLSKA EKIPA WYCOFUJE SIĘ Z ZAWODÓW.

Otrząsnąłem się wreszcie — zmusiłem do logicznego myślenia. Mamy jechać na lotnisko, na uroczystości. Muzyka będzie grać, lotnicy będą zbierać oklaski tłumów. Życie potoczy się dalej...

Przybyły po nas dwa samochody. Pojechaliśmy na lotnisko, gdzie zaprowadzono nas do łoży honorowej. Nasz attaché wojskowy przedstawił nas zebranym dygnitarzom.

Przyjmujemy kondolencje. Szef gabinetu wojskowego prezydenta Masaryka, szef lotnictwa wojskowego, minister robót publicznych, jako szef lotnictwa cywilnego, składają nam wyrazy współczucia, przepojone prawdziwym, niekłamany żalem.

Dziękując za wyrazy współczucia, *zawiadomiłem szefa lotnictwa, że na znak żałoby, ekipa polska wycofuje się z zawodów i nie weźmie udziału w zapowiadanych przyjęciach.*

Na drugi dzień wystartowaliśmy do Krakowa.

Był znowu dzień pogodny...

A kiedyśmy przelatywali nad Cierlickiem, kazałem wykonać *pożegnalne okrążenie*. Zatoczyliśmy wieniec w powietrzu nad ziemią, w którą wsiąkła krew Żwirki i Wigury.

Żwirko prawdziwy

Odszedł *człowiek pracowity*. Żwirko był lotnikiem sumiennym, metodycznym.

Odszedł *człowiek obowiązkowy*. Niecodzienny człowiek cnot tak bardzo potrzebnych w życiu codziennym.

Przed lotem okrężnym zajmowaliśmy się wszyscy żywo wszystkimi sprawami, związanymi z challenge'm. Schodziliśmy się w „Aeroklubie”, aby przedyskutować dokładnie nasz udział w locie. Żwirko nie przychodził na te zebrania. Nie ma czasu. Jest w Dęblinie, gdzie szkoli pilotów.

W Dęblinie pracował nad nowym rocznikiem lotników — w Warszawie powinien był być — *dla siebie*.

Zdecydowałem się na odwiedzenie go w Dęblinie. Lecę w któryś dzień lipcowy i łapię Franka w chwili, gdy schodził ze startu po ukończeniu lotów uczniowskich.

— Czemu się nie pokazujesz w Warszawie? — krzyczę — challenge na karku — a ciebie niema. *Orliński, Gęsgowd i Bajan już trenują, a ty zakopałeś się w Dęblinie...*

Żwirko uśmiecha się lekko i poczyną mi tłumaczyć rzecz, która dla niego samego jest najzupełniej zrozumiała.

— Tutaj mamy teraz *najgorętszy czas*. Koniec kursu — nie mogę rzucić wszystkiego dla challenge'u... Sam zresztą wiesz, jako stary instruktor, że końcowy okres wyszkolenia w pilotażu jest dla ucznia najtrudniejszy — i najważniejszy. Koniec nauki odbywa się na samolotach bojowych, o wiele mniej bezpiecznych od szkolnych — no i znacznie trudniejszych.

Nie nalegałem już. Miał rację. *Bezpieczeństwo jego wychowanków — tego argumentu nie mogłem niczem zbić.*

To był *prawdziwy Żwirko*. Poczucie odpowiedzialności — ważności spraw służbowych, odpowiedzialności wobec uczniów, nie znały u niego kompromisów.

Challenge miał w sobie coś podniecającego. Wielki lot o zaszczytny tytuł — rywalizowanie z najlepszymi lotnikami Europy, moment walki — wszystko to razem wytrąciłoby z równowagi innego lotnika — *Żwirko pozostał spokojny i opanowany.*

Naprzód służba...

Czyż w katechizmie *cnót żołnierza* nie powinna znaleźć się *postać Żwirki*?

— Jak tylko skończę ze szkołą, natychmiast przyjeżdżam do Warszawy i zaczynam trening — oświadczam, aby mnie uspokoić — chociaż i tu każdą wolną chwilę poświęcam na trening na innej maszynie.

Przed odlotem do Berlina, odbywa się odprawa w Aeroklubie Rzplitej. Obecna cała polska ekipa.

Pułk. *Filipowicz*, szef depart. lotnictwa cywilnego, wiceprezes Aeroklubu i główny inicjator naszego udziału w locie, przemawia krótko do zawodników: „pamiętajcie, że grosz, jaki z takim trudem zdobyliśmy na samoloty i udział w challenge'u, nie może być wyrzucony przez okno. Nas nie stać na *żadne ekstrawagancje i lekkomyślne czyny*. Jesteście wybraną, a tem samem zaszczyconą naszym zaufaniem *elitą lotnictwa polskiego*, niewątpliwie więc, że godnie będziecie bronić naszych barw.

Nie chodzi nam o jakiś nadzwyczajny wyczyn, bo dziś jeszcze o pierwszym miejscu nie możemy mówić, wobec tak groźnej konkurencji, za którą stoi bogaty, stary i doświadczony przemysł lotniczy.

Nie znaczy to, byście walczyli bez ambicji, przeciwnie, róbcie wszystko, co leży w waszej mocy, ale unikajcie wszystkiego tego, co przez złe zrozumiałą ambicję, przez lekkomyślność może doprowadzić do straty sprzętu i ludzi.

Mojem marzeniem jest, aby ekipa cała, tak jak ją tu widzę, wróciła w całości na nieuszkodzonych samolotach, zdobywając przyzwoite miejsca w klasyfikacji. *Wykażmy zespołowo wartość naszych pilotów i wartość naszego sprzętu.*

Na zewnątrz stanowimy *jedną polską ekipę*. Między nami niema konkurencji, jest konkurencja między Polakami a Włochami, czy Niemcami”.

Rozumieliśmy to doskonale i tak postępowaliśmy na terenie zagranicznym, tworząc *zwarty, jednolity i harmonijny zespół*, co znalazło nawet swój wyraz uznania w słowach prezesa aeroklubu niemieckiego, skierowanych do naszego przedstawiciela poselstwa w Berlinie.

Wśród obecnych stoi kapitan Żwirko.

„Moim marzeniem jest, aby ekipa cała, tak jak ja tu widzę, wróciła w całości na nieuszkodzonych samolotach, zdobywając przyzwoite miejsce w klasyfikacji”.

Wrócili — zdobyli pierwsze miejsce — przylecieli na nieuszkodzonych aparatach. *Kapitan Żwirko wypełnił dokładnie rozkaz pułkownika Filipowicza.*

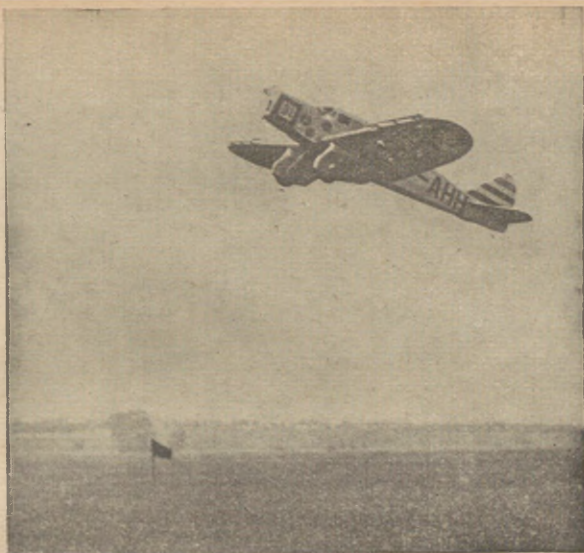
W czasie całego lotu stosował się ściśle do zalecenia swego szefa: „Na zewnątrz stanowimy jedną polską ekipę”.

Jak przejęty był tą myślą przewodnią kpt. Żwirko, dowiodł mi w pewnej okoliczności.

W czasie prób technicznych, polegających w owym dniu na krótkości startu, stałem ze Żwirką i kilku innymi uczestnikami na starcie, obserwując jak kpt. Orliński miał wykonać tę próbę, wobec komisji sportowej, punktującej każdą z tych prób.

Orliński rozpoczął start ze 125 metrów; powietrze gorące i małonośne, a przytem częściowo boczny wiatr, złożyły się na niepowodzenie tej próby. Samolot poderwany po starcie *nie zdążył przejść ponad sznurkiem, umieszczonym na 8-mio metrowej wysokości.* Był to t. zw. *start na bramkę*, którą stanowiły dwa drążki o 8-metrowej wysokości, oddalone od siebie o 100 metr., z umieszczonym na nich sznurkiem.

Podwozie samolotu przerwało sznurek, wobec czego zawodnik miał zero punktów za tę próbę. Ponieważ jednak każda próba wykonywana była 2 razy, a do punktacji liczyło się najlepszy wynik z dwóch odbytych prób, przeto Orliński mógł poprawić swój wynik, przy następnej próbie. Po kilkunastu minutach znów przychodzi kolej na start Orlińskiego. Słyszymy, że chce próbę powtórzyć z tej samej odległości, będąc widocznie pewnym siebie, — jednak zwykły rachunek prawdopodobieństwa nakazywałby ten drugi start na bramkę przenieść o pewną ilość metrów do tyłu, zapewniając sobie *niezawodne przejście ponad sznurkiem*, dla zyskania pewnej, choć mniejszej ilości



Próba krótkiego startu. Kpt. Orlński startuje na bramkę.

punktów dodatnich. W przeciwnym razie, jeżeli zerwie sznurek, pozostanie bezapelacyjnie zero w punktacji z tej próby.

Franek słysząc, że Bolcio powodowany widocznie ambicją, narazi swe punkty dodatnie na szwank — podbiegł do mnie wyraźnie zdenerwowany.

Urywanemi słowami mówi:

„Niema prawa startować ze 125 mtr., każ mu startować ze 135 metr., a nawet więcej. Tu nie idzie o Orlńskiego, tu idzie o *całość*, o *lotnictwo polskie*. Pamiętasz, co mówił pułk. Filipowicz? Jakżeż można tak ryzykować, gdy można mieć *pewne punkty w kieszeni bez cudów*“.

Przejął się i rozłościł na dobre, widoczne było, jak leżał mu na sercu wyniki prób całej ekipy, jak żywy i gorący bierze udział w powodzeniu, czy niepowodzeniu *całości*.

Tu już nie szło mu o Orlńskiego, którego darzył serdeczną, szczerą i wzajemną sympatją, ale szło mu o *całość ekipy*, o ten zespół, który na terenie zagranicznym nie był



Pożegnanie ekipy polskiej w Warszawie: 1) kpt. Gedgowd, 2) Bajan, 3) ś. p. Żwirko, 4) płk. Filipowicz, 5) v-min. Czapski, 6) gen. Składkowski, 7) płk. Abczyński, 8) kpt. Orliński, 9) ś. p. inż. Wigura, 10) inż. Krzyczkowski, 11) mjr. Wojtyga z synem, 12) kpt. Piątkowski.

składem takich, czy innych nazwisk, ale reprezentował *lotnictwo polskie*, dalej jeszcze, *Polskę samą*.

Bolcio Orliński miał jednak „pecha”, bo pomimo przedłużenia swego startu o 10 metrów, sznurek znów przysł od lekkiego dotknięcia podwozia.

Srodze zmartwiony *Franek* poszedł pocieszyć *Bolka*, gdy po wylądowaniu odprowadził maszynę do *hangaru*.

Nadszedł wreszcie oczekiwany dzień odlotu z Warszawy do Berlina. Lecimy w pięć maszyn.

Dwie RWD 6, na jednej *Żwirko* z inż. *Wigurą*, na drugiej *Karpiński* z mech. *Zientkiem*. PZL. 19 z załogami: kpt. *Orliński*, mech. *Balcerzak*, kpt. *Bajan* i mech. sierż. *Pokrzywka*, oraz kpt. *Gedgowd* i mech. sierż. *Kłosinek*.

Przed odlotem przechadzam się na lotnisku i rozprawiam z dyr. PZL. *Rumbowiczem* o technicznej stronie challenge'u.

Piloci podprowadzają samoloty przed budynek cywilnego dworca lotniczego.

Mamy jeszcze godzinę czasu. Żegnają nas serdecznie. Przybył wiceminister komunikacji *Czapski*, gen. *Składkowski*, członkowie aeroklubu, koledzy, znajomi. Uwijają się fotografowie, dziennikarze zbierają informacje.



Wręczenie dokumentów zawodnikom przed startem do Berlina.
Od prawej: mjr. Wojtyga, inż. Kwaśniak, kpt. Gedgowd.

Oprowadzam właśnie gen. Składkowskiego z pułk. Filipowiczem, gdy podchodzi do mnie Żwirko i mówi:

— Słuchaj, Adasiu, czy nie możnaby jeszcze skoczyć na moment do miasta?

— A po co? — pytam zdziwiony.

— Widzisz, muszę sobie *kupić lekkie buciki i wiatrówkę*.

— Kupisz sobie w Berlinie.

— A po co miałbym kupować u Niemców. Czy u nas mało biedy, miałbym tam jeszcze wydawać pieniądze.

Pojechał do miasta samochodem kpt. *Dudzińskiego*. Przyjechał w ostatniej niemal chwili przed odlotem.

Lecą „kluczem”. Ładują w Poznaniu, a do Berlina przylecą zwartym szykiem. Pokażą Niemcom, że przyleciała przyzwoita ekipa...

Ostatnie uściski... okrzyki — pożegnania...

Srebrna piątka odrywa się od ziemi i płynie na zachód.

Warszawa została za nimi. Wysłała jednak wraz z nimi do Berlina swą *dumę i swe nadzieje*.

Nie zawiedli...

„Cwirko an der spitze“

Staaken, to nazwa jednego z lotnisk berlińskich, które dużo kosztowało nas wysiłków fizycznych i nerwowych.

Olbrzymia hala zeppelinowska udziela w jednej połowie gościny samolotom zawodników, w drugiej jej połowie mieści się atelier wytwórni filmowej „Ufy“.

Gorąco niebывałe. Cała ekipa, kręcąc się koło maszyn, nadaremnie wzdycha do dobrego polskiego ulewne-go deszczu...

Niemcy separują się, mając do swej dyspozycji oddzielny hangar. Wprowadza to naszych wszystko węższych mechaników w minorowy nastrój.

„Jak pragnę szczęścia do handlu“, mówi znany ze swej gwary warszawskiej mechanik pilota Karpińskiego, *Zientek*, „*nawalać będą leguralnie, bo kto ich skontroluje*“. Praca wre, piloci pilnują i pomagają mechanikom w usuwaniu drobnych codziennych braków — jedynie *Żwirko chodzi sobie swobodnie*, w towarzystwie nieodstępne-go swego szwagra, p. *Kirskiego*, zamieszkałego stale w Berlinie.

„I popatrz, Adaś — mówi do mnie — mój szwagier to ma małego „fiola“ na punkcie naszej ekipy. To samo było dwa lata temu, *rzucił sklep i interesy, siedzi cały dzień na lotnisku, służąc każdemu pomocą i radą*. Panie Kirski, niech pan będzie łaskaw zatelefonować po samochody..., panie Kirski, niech pan skoczy do „*Sportleitung*“ po to czy po tamto...“

Był wszędzie i na każdym miejscu, nie odmawiając nikomu pomocy. Franek był jego dumą i ambicją, dlatego nie opuszczał go ani na krok. Powodzenie czy niepowodzenie *Żwirki*, było równocześnie przyczyną jego żywej radości czy głębokiego smutku.

Śmieliśmy się kiedyś razem z Frankiem, wspominając, jak to w pewnym momencie, z powodu jakiegoś dro-

biazgu, któryby można nazwać niepowodzeniem, jego szwagier tak się tem głęboko przejął, że sam zainteresowany Żwirko musiał go pocieszać i uspokajać.

Żwirko spacerował po hangarze spokojny i swobodny, *bo wszystko przy maszynie załatwiał Wigura*. Wigura zasmarowany i zaoliwiony stale dłubał coś koło maszyny, albo pomagał innym i radził wespół z inż. *Misztalem*, przyślanym z Państw. Zakł. Lotn. do obsługi maszyn.

Ocena maszyn pod względem ich użyteczności sportowej, wagi i wyekwipowania nie budzi żadnych obaw. Żaden z naszych samolotów nie przekracza w ogólnej wadze obowiązujących 480 klg., niema się więc o co niepokoić.

Pierwsze poważniejsze zmartwienie powstaje przy *próbie składania skrzydeł*. Inż. Wigura jest mocno zmartwiony, jak Żwirko będzie mu mógł pomagać przy składaniu skrzydeł, jeżeli nie może z ziemi dostać do uchwytu skrzydła, bo jest niski. Oczywiście próba ta ma się odbyć *przed komisją* i w jak najszybszym czasie.

Zmartwienie staje się ogólne, co tu zrobić, jak go *podwyższyć*, żeby dostał do tego nieszczęśliwego skrzydła.

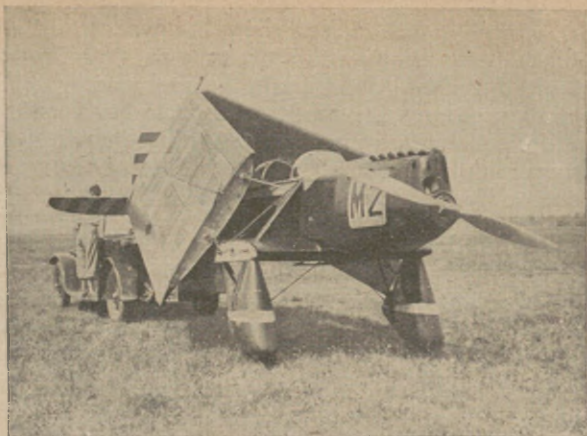
Niema co gadać, idziemy na naradę do naszej gwiazdy opatrnościowej, majora *Kwiecińskiego*, który jest członkiem międzynarodowej komisji sportowej zawodów.

Inż. Wigura, doskonale orjentujący się w regulaminie zawodów, ma pewne wątpliwości, czy próbę składania skrzydeł musi wykonywać *pilot i mechanik* — czy nie mógłby pilota zastąpić jakiś inny mechanik. Wszak tu nie idzie o to, by pilot był dobrym, roslym i silnym mechanikiem, a jedynie o wykazanie, że samolot ma składane skrzydła, da się transportować za samochodem i umieścić w zwykłej szopie, czy garażu.

Żwirko z zasady i z musu przyłącza się gorąco do tych wątpliwości regulaminowych inż. Wigury.

Sprawa udaje się. Wieczorem po powrocie do hotelu komunikuje mi mjr. Kwieciński, że na ostatniem zebraniu komisja sportowa zgodziła się wyjątkowo na *zastąpienie* Franka jakimś mechanikiem z naszej ekipy.

Wszystko idzie jak z płotka — *demontaż i składanie skrzydeł* odbywa się *szybko i sprawnie* — przeprowadzenie przez bramkę, dalej transport za samochodem, wresz-



Próba składania skrzydeł. „Breda” złożona, pięknie nadaje się do transportu samochodowego.

cie *montaż skrzydeł* nie robią żadnych trudności. Maszyna gotowa do lotu, następuje *próba zapuszczania silnika*. Nieocenione usługi oddaje w tych próbach mechanik *Zientek*, o którym wspominałem i szef mech. *Tarnowski*.

„Spokojnie, wesoło, już, jak pragnę Boga, hop” — oto słowa *Zientka* i flegmatyczne „*nie pyskuj*” *Tarnowskiego* przy próbie demontażu i montażu *R. W. D.*, wykonanego w rekordowej szybkości, pod baczne okiem inż. *Wigury* i kontrolą *sędziów niemieckich*, zaopatrzonych w stopery.

Mechanicy pracują ofiarnie i doskonale, równocześnie biorą tak żywy udział w powodzeniach i niepowodzeniach naszych zawodników, że czasami trzeba ich uspokajać.

Duch doskonały panuje wśród nas. „O co się martwić” — mówi szef mech. *Tarnowski* — „weźmy tylko tych *pierwszych pięć miejsc*, a o resztę niech się biją między sobą jak chcą”. Nie można powiedzieć, by miał zbyt skromne żądania.

Manją prześladowczą naszych mechaników, z *Tarnowskim* na czele, było to, że *ktoś może nas „nawalić”*

całkiem nieszlachetną konkurencją". Podejrzliwym okiem obserwują konkurentów, zwracają *specjalną uwagę na Włochów i Niemców*.

Dlaczego tak, a nie tak — dlaczego to, a nie to? — słyszy się codziennie, z prośbą o *interwencję międzynarodowej komisji sportowej*, albowiem to „*skandal, granda i nawalanie*” — jak przypuszczają nasi mechanicy w odniesieniu do takiego czy innego postępowania innych ekip.

Ciągle nagabywanemu mjr. Kwiecińskiemu tylko z trudem udaje się uspokoić i przekonać naszych mechaników, że przecież to jest *szlachetna rywalizacja*, że niema mowy, aby jakikolwiek zawodnik świadomie oszukiwał komisję dla zdobycia większej ilości punktów. Poza tem wszystko odbywa się pod *kontrolą ścisłą i bezstronną* — a wreszcie nie można wytaczać na forum komisji międzynarodowej zarzutów, nie popartych rzeczowemi argumentami.

Nasi mechanicy mieli jednak częściowo rację, bo późniejsze fakty udowodniły, że w pewnej ekipie znalazł się zawodnik, który *w szlachetnej rywalizacji pomagał sobie zupełnie nieszlachetnymi sposobami...*

Każdy kilogram obowiązkowego obciążenia samolotu był decydujący przy takich próbach, jak *krótkość startu i lądowania*, nie mówiąc już o *locie na minimalnej szybkości*. Zawodnik, który drogą nieuczciwej kombinacji potrafił zmniejszyć sobie ciężar obowiązkowego obciążenia, wynoszącego 200 klg. na każdy samolot, miał najłatwiejszy start, a tem samem zdobywał lepszą punktację od uczciwego zawodnika.

W tej wyczerpującej walce, specjalnie u czołowych zawodników, każdy punkt zdobyty miał nieraz *decydujące znaczenie*. Jasnem więc jest, że z ilością punktów rośło napięcie nerwowe, podrażnienie i wzajemna nieufność między ekipami, podejrzewającymi czy w współzawodnictwie niema czynnika nieuczciwości.

Przy każdej próbie *Żwirki*, jako *najgroźniejszego konkurenta*, byli zawsze obecni *włoscy i niemieccy zawodnicy*, obserwujący *bacznie każdy nasz ruch*.

Jedynymi może z pośród zawodników, którzy *najwięcej zachowali spokoju*, byli kpt. *Żwirko* i inż. *Wigura*. Najmniej gadali, najmniej się denerwowali, ale zato naj-

lepiej się rozumieli, nawet bez słów, i *najlepiej* byli do *wszystkich prób przygotowani*.

W hangarze, przed tablicą wyników poszczególnych prób, widziało się stale grupki zainteresowanych, żywo komentujących codzienne zmiany w tabeli. Jedni zawodnicy spadali z górnych miejsc tabeli na dalsze miejsca — inni windowali się na wyższe miejsca, z jednym tylko niezmiennym „*Cwirko an der Spitze*“.

Przeplataniec włosko-polski, następujący po Żwirce i *Colombo*, wywoływał dużo polemicznych, a raczej gestykulujących scen, pomiędzy naszymi a włoskimi mechanikami. Jak się ci ludzie porozumiewali, to Bóg raczy wiedzieć, w każdym jednak razie rej wodzący i wszystko wiedzący nasz szef mechaników ze srogą miną wywodził, jak on to *Włochów potrafił Żwirką nastraszyć*, nie mówiąc już o zdolnościach innych naszych pilotów i fenomenalnych właściwościach naszych maszyn.

Chwile pobytu w Berlinie miały w znoјnej i uczciwej pracy. Dzięki Żwirce i jego sukcesom *rosł i potężniał duch naszej ekipy*, oraz *wola zwycięstwa*. Już nie myśleliśmy o „zajęciu przyzwoitych tylko miejsc“, ale o *zwycięstwie*, a tem samem o *pierwszem miejscu*.

Żwirko stał się oczkiem całej ekipy. Wszyscy bez wyjątku otaczali go głęboką serdecznością. Był *naszą dumą i troską zarazem*. Na wynik każdej jego próby patrzyliśmy z drżeniem serca i niepokojem, w najwyższym napięciu nerwowem. On sam natomiast potrafił zachować *cudowny spokój i uśmiech* w tych ciężkich i tak denerwujących chwilach jego sukcesów.

W ogniowej próbie

PIERWSZY AKT CHALLENGE'U.

Cała prasa niemiecka krytykuje rekulamin zawodów. — To nie są zawody samolotów sportowych — komu jest potrzebny taki start? „*Raketenstart*“, względnie „*Raketenflug*“, oto określenia, jakich prasa używała na opis próby startu podobnego do akrobacji, robionej na małej wysokości.

Mają rację, zapominają tylko, że przecież sami Niemcy układali program zawodów. Chytrość nie zawsze się opłaca.

PRÓBY TECHNICZNE.

Stoję z Żwirką, Orlńskim i Gedgowdem przy bramce startowej — obserwujemy z zaciekawieniem, jak inni zawodnicy wykonują te próby. Startuje *Lombardi*, jeden z najlepszych lotników włoskich — *start ze 100 mtr.*, pełny gaz, krótki rozbieg, maszyna poderwana przechodzi wspaniałą świecą nad bramką.

Żwirko zasępił i zamyślił się.

Niema co—rzuca zgryźliwie—z *takimi silnikami pobiją nas*. Komu oni zawracają głowę, że to 150-konne silniki — a silnik, o którym mowa, ryczy w międzyczasie na pełnym gazie, *ciągnąc lekko całą maszynę pionowo do góry*. Tak, tam będzie chyba z 200 koników, i o ile maszyny wytrzymają, to nabiją nas, specjalnie w locie okrężnym.

— Nie masz się co martwić, siedem i pół tysiąca kilometrów, to nie bagatelka, zobaczymy, czy to nie będzie tak, jak z *Messerschmitt'ami*, które się rozsypywały w po-



Czołowy zawodnik włoski Lombardi startuje na bramkę.

wietrze w następstwie za dużej mocy silnika i lekkiej konstrukcji.

— I pomyśleć — mówi znowu Franek — że za *takie starty u nas sadza się gości na odwachu*, a tu *należą one do obowiązkowych zadań*.

V. Massenbach startuje na Heinklu, *rwie sznurek raz za razem*, nie mogąc przejść ponad bramką pomimo widocznych wysiłków pilota. Słabszy silnik, to nie 200 koni, jak u Włochów.

— No, *Franek, czas na ciebie*, nie denerwuj się i uważaj, *bo dziś jest radsze powietrze*, nie będziesz więc miał takich rezultatów, jak na treningu, gdzie przechodziłeś nad sznurkiem z 90 mtr.

Z odległości 115 mtr. startuje Żwirko, gorąco niebawale, powietrze rzadkie — na znak startera rusza „R. W.



Karpiński na R. W. D.—6 bierze wspaniałe bramkę ze 111 mtr.

D. 6" na pełnym gazie. Zda się, że maszyna nie nabrała jeszcze pełnego rozpędu, gdy tuż przed bramką *wspaniałą świecą wystrzela do góry*, by lekko przejść ponad sznurkiem bramki, oznaczonej różnokolorowymi papierkami. — Ten moment przejścia nad sznurkiem bramki jest najwięcej denerwujący, *samolot traci szybkość*, zdaje się, że lada moment zwali się na skrzydło. Wreszcie uczucie ulgi, gdy widzę, jak Franek łagodnie wyrównał maszynę i pomknął dalej w normalnym locie.

Łąduje, podbiegam i gratuluję mu. —

— Uf, ależ gorąco, wyobraź sobie, że powietrze jest tak rzadkie i małonośne — wprost *bałem się, że mi się*

maszyna zwali, ale na szczęście przeszła, gorzej będzie z lądowaniem w takim powietrzu.

— Lądowanie będziesz później robił, to się może poprawi.

WYSTRZELA, JAK RAKIETA — ŁADUJE, JAK SPADOCHRON.

Przychodzi moment *próby krótkiego lądowania*. Kierownik startu, sympatyczny kapitan policji lotniczej, podchodzi do mnie i pyta się „wo ist Cwirko?”. „Cwirko” leży tymczasem w trawie obok swojej maszyny i ostrzega Wigurę groźnie, że jeżeli się ośmieli dodać gazu przy lądowaniu, kiedy maszyna będzie przypadać, to... na kwaśne jabłko, sam rozumiesz i won z maszyny.

Znak chorągiewki, start, *maszyna wystrzeliła w powietrze, jak pocisk* — Franek chce pokazać, że starty raketowe może robić nie tylko dla punktacji, ale i dla własnej przyjemności. Zatoczył piękny łuk i z 200 mtr. odległości podchodzi na małym gazie do bramki, po minięciu której będzie lądował. Trzeba przejść tuż nad sznurkiem i nie zerwać go, a następnie wylądować w jak najkrótszej odległości od bramki. Przykre i denerwujące uczucie ogarnia mnie, gdy widzę, jak Franek przechodzi tuż nad sznurkiem, a więc na wysokości powyżej 8 mtr., przemyka gaz i przypada bezwładnie do ziemi, ratując się w pewnym momencie „szprycą gazową”.

Podbiegam do maszyny. — Pociągłeś gazu? Zły macha ręką, tłumacząc się.

— Wigurze zabraniałem, a teraz obydwaj nie wytrzymaliśmy i bojąc się, że się maszyna może rozbić, odruchowo pociągnąłem za gaz, by ją ratować, nie myśląc już, że jednocześnie przez to zwiększy mi się wybieg.

Uspokajam go.

— *Nie bój się o maszynę, doskonale się trzymała w powietrzu, nie potrzebujecie dodawać żadnego gazu.*

— *O siebie się nie boję* — rzucił niedbale — *ale nie daj Boże rozbić maszynę.*

Drugi start, drugie podejście, teraz przechodzi kunsztownie tuż nad sznurkiem i *wspaniale, jak spadochron łąduje na krótkiej przestrzeni*. W pierwszym locie obawa o maszynę kazała ratować ją dodaniem gazu, w drugim

locie nerwy i odruchy trzymane na wodzy nie zezwoliły na najmniejsze uchybienie, rezultatem czego było 38 punktów dodatkich, zdobytych przez Żwirkę w tej próbie. Nawiczej jednak ucieszył się wiadomością, że *wylądował o kilka metrów krócej od swego groźnego konkurenta Colombo*, który był świadkiem tej sceny. Przy lądowaniu, pomimo mistrzowskiego jego wykonania, obydwaj siodełka, a więc Żwirki i Wigury, załamały się.

— No, cóż będzie, inżynierze, *wyczyny chcecie robić na tem pudełku, kiedy przy najmniejszym wstrząśnieniu łamią się te wasze papierowe siedzenia* — mówię żartem do Wigury.

— Nic, nic, zrobi się — mówi Wigura — śmiejąc się równocześnie z Frankiem, który musiał całą siłą woli powstrzymać się, aby nie uchwycić za rączkę od gazu, w chwili, gdy maszyna przypadała do ziemi.

„NIEPOPRAWNY REKORDZISTA“.

Na drugi dzień *próba minimalnej szybkości*. Już miedzę się, by wreszcie skończyły się te wszystkie próby techniczne; kosztują one tyle nerwów, że jeżeli tak dalej pójdzie, to nerwy odmówią posłuszeństwa.

Przy próbie minimalnej szybkości ta sama denerwująca historia. Samolot ma przejść 800 mtr. na minimalnej szybkości. *W czasie prób wali się parę maszyn, uszkadzając podwozia. Jakiś Włoch mdleje*, robi się rwetes i lekki gwałt, cuca go — ma odbyć jeszcze jedną próbę. Szef ekipy włoskiej dodaje mu odwagi. Przychodzi do startu Żwirko, zapuszczają maszynę i *nasz czołowy zawodnik, spokojny i uśmiechnięty, startuje do tej próby*. Podchodzi z dość daleka, mija linę na wysokości 50 mtr., ogon opuszczony wdół, „sloty“ otwarte, maszyna idzie bardzo wolno na nieprawdopodobnie małych obrotach.

Wszyscy wpatrzeni i oszołomieni, *w jaki sposób ten człowiek trzyma się w powietrzu*. Napięcie nerwowe wzrasta, obawiamy się, *by nie stracił całkowicie szybkości i nie zwałił się* — wreszcie uczucie ulgi ogarnia nasze zbyt szybko bijące serca, kiedy minął linę krańcową, dodał gazu, okrążył lotnisko i pięknie usiadł przy chorągiewce startowej.



Rekordziści minimalnej szybkości. Żwirko 57 km/godz., Karpieński 60 km/godz. Od prawej: ś. p. Żwirko i Wigura, dalej Zientek i Karpieński.

Biegniemy do stoperzystów, jeden z naszych inżynierów przelicza na suwaku czas — zdaje się nieprawdopodobne — a jednak prawdziwe — *na minimalnej szybkości osiągnął Żwirko rekord, lecąc z szybkością 57 km. na godzinę.*

Największą ilość punktów zdobywało się za tę próbę przy minimalnej szybkości, wynoszącej 63 km. na godz., tymczasem ten *niepoprawny rekordzista* przelatuje z szybkością 57 km., t. j. o 6 km. lepiej, nie punktowanych na tabeli, ale natomiast punktowanych dosadnie na naszych nerwach i przyspieszonych tętnach naszych serc.

„DER KLEINE CWIRKO” — OŚRODKIEM ZAINTERESOWAN.

Zainteresowanie Żwirką i polską ekipą wzrosło niepomniernie. Prasa niemiecka, nie zwracająca początkowo uwagi na polską ekipę, rozpisuje się teraz o sukcesach Żwirki na całych szpaltach. Natrętnym fotografom nie można się opędzić. Wielkość niemieckiego świata oficjalnego

nawiedzają coraz częściej nasze stoiska, oglądając z zainteresowaniem nasze samoloty. „*Der kleine Cwirko*“ — jak go Niemcy nazywali — jest oglądany i fotografowany ze wszystkich stron. Przy naszych startach i lądowaniach mamy coraz więcej obserwatorów i kontrolerów. Włosi nie spuszczaają nas z pod swych nieufnych, a Niemcy zazdrosnych spojrzeń.

Z ilością punktów, rosnących jak na drożdżach, rośnie i sława, oraz rozgłos Żwirki — niemniej jednak rośnie i zmęczenie. *Franek schudł trochę, szerniał*, zamknął się więcej w sobie, unikał jakiegokolwiek afiszowania się, przebywając w wolnych chwilach od zajęć w swoim pokoju. Widać było, że skupia się i zbiera wszystkie siły do ostatecznej i decydującej walki.

WYDAWSTWO TECHNICZNE
TOW. WYCHOW. GŁÓW.
WARSZAWA

Start do zwycięstwa

Pozostaje jeszcze *ostatnia próba zużycia paliwa na przestrzeni 300 km.*

Wigura majstruje koło silnika razem z mechanikiem Anglikiem przysłanym z fabryki.

Tymczasem przyjechał *pułkownik Filipowicz z Warszawy*, — bierze żywy udział w pracach całej ekipy. Podprowadzamy samoloty do wagi, przy wprowadzaniu i wyprowadzaniu szef Departamentu Lotnictwa Cywilnego, a więc osobistość zajmująca wysokie stanowisko w kraju, nie żenuje się zupełnie pomóc nam w pewnym momencie, pchając samolot Żwirki razem z nami. Żwirko śmiejąc się mówi, *...ale zaawansowałem, jeżeli pułkownicy i majorowie pracują koło mojej maszyny, jako mechanicy.*

Na próbie minimalnego zużycia paliwa Żwirko traci dwa punkty w stosunku do swego konkurenta, tak, że od tego momentu *Colombo znajduje się na pierwszym miejscu a Żwirko na drugim.*

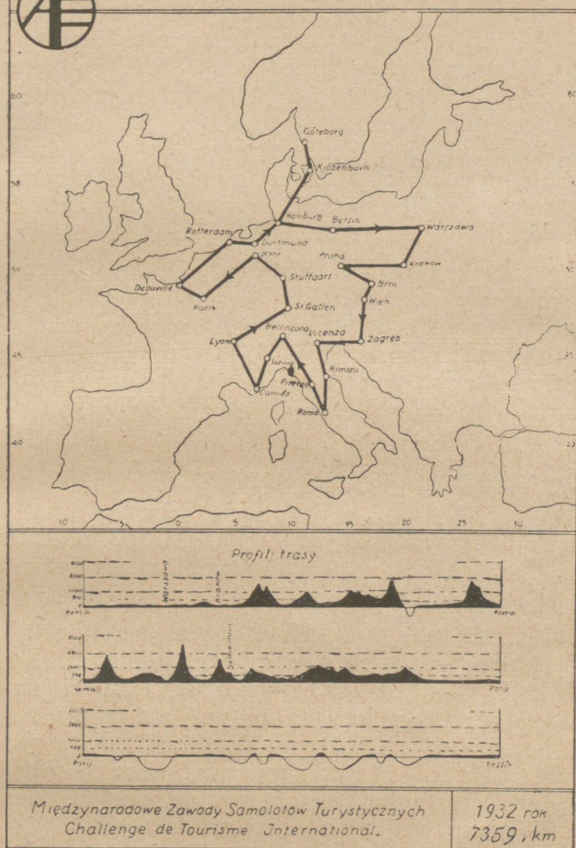
Samoloty nasze przechodzą lotem do głównego portu lotniczego w Berlinie (*Tempelhof*), gdzie nazajutrz ma się rozpocząć start do lotu wokoło Europy.

LOT Z TEMPELHOF.

Na drugi dzień już wcześniej rano *jedziemy na Tempelhof*. Samoloty ustawione w 2-ch liniach według kolejności wylosowanej, oczekują na sygnał startu. Nasze maszyny są doskonałe przygotowane, silniki przejrane dokładnie, zawodnicy jak najlepszych myśli, napawa nas to pewnością i spokojem. Przed startem żegnamy naszych zawodników, by znów za 6 dni powitać ich na lotnisku w Staaken. Na znak startera w odstępach 5-minutowych startuje po 5 samolotów równocześnie, które momentalnie z chwilą oderwania się od ziemi *kierują się odrazu na wschód*. Przebieg lotu okrężnego studjujemy już teraz



AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ



Trasa lotu okrężnego wokoło Europy.

z wiadomości telegraficznych i telefonicznych, otrzymywanych z poszczególnych etapów.

Włosi i Niemcy nie żałują swych maszyn i silników, gnając na łeb na szyję z maksymalną szybkością. Nasza ekipa idzie równo i spokojnie, nie ma powodu śpieszyć

się i nadwyreżać niepotrzebnie silników. Każdy etap jest pokryty w swoim czasie, zgodnie z regulaminem. Lot Żwirki i Wigury, odbywany z *matematyczną dokładnością*, z uwzględnieniem wszystkich korzystnych i niekorzystnych warunków atmosferycznych, przy zastosowaniu koniecznej ekonomii silnika — wydaje swoje rezultaty. Im nie zależy, by być pierwszymi w Rzymie, czy Paryżu. Ich ideą przewodnią jest jedna myśl, by *przejść każdy etap zgodnie z regulaminem*, w jak najlepszym czasie, przyczem brakującą ilość K. M. ich silnika, w stosunku do konkurentów, ma zastąpić *doskonała orientacja*, nie zezwalająca na zboczenie z linii prostej ani na jotę, oraz *sprzyjające wiatry*, wybierane na rozmaitych wysokościach. Oprócz zapału i energii, zaciętości i woli zwycięstwa, maszyną tą kierowała niezawodna intuicja, rozum i prawidłowe obliczenia wszelkich możliwości.

ZWIRKO MÓWI O LOCIE NAD ALPAMI.

Najtrudniejszym etapem dla Żwirki był *lot przez Alpy w mgle i chmurach*, ukończony jednak szczęśliwie. O locie tym opowiadał mi później:

„...Lecimy w paskudną pogodę, chmury i mgła przycisnęły mnie do ziemi, lecę doliną wzdłuż linii kolejowej, — już jestem spokojny, że się wreszcie przebiję przez mgłę, gdy w tym momencie zbawczy tor kolejowy ginie mi w jakimś tunelu, a przedemną wyrasta góra, — trzeba zawracać znowu i obchodzić górę, a to znów kosztuje mnie tyle, tak drogiego czasu. W innym znów wypadku *rzucało tak niemożliwie, że musieliśmy się z Wigurą rękami trzymać uchwytów*, bo lada moment zdawało się, że głowami rozbijemy dach limuzynki. Nie masz pojęcia ile mnie to kosztowało wysiłku i nerwów, aby utrzymać należyty kurs na busoli i nic nie zboczyć z drogi. Przecież zdawałem sobie jasno sprawę, że wobec szybszych maszyn włoskich i niemieckich, tylko wtedy będę miał szanse pobicia ich, *jeżeli będę szedł po idealnej prostej z lotniska na lotnisko, wykorzystując pomyślne wiatry*. Czas przelotu, jaki wydobywałem, nie mógł



Powitanie ś. p. kpt. pil. F. Żwirkę przez żonę i syna w Warszawie podczas lotu okrężnego.

być gorszy (choć miałem słabszą maszynę) od czasu przelotu mych konkurentów, a więc jak widzisz, trzeba się było dobrze pilnować i dużo kombinować. W pracy tej, jak zresztą zawsze, *nieocenione usługi oddał mi Wigura*. Musiałem tylko pilnować go na postojach, żeby coś jadł i więcej wypoczywał, bo jak widzisz, *ten człowiek chudnie z dnia na dzień*, a patrząc nieraz na niego w maszynie, poważnie się trapię, czy mi wytrzyma do końca".

To samo mieli i inni nasi zawodnicy, pokonywując wszelkie trudności pomyślnie, co dowodzi o ich wysokiej wartości lotniczej. *Włosi*, tak pewni zwycięstwa, *odpadli*, wycofując się z zawodów. *Ich samoloty nie wytrzymały morderczego tempa, nadanego przez Niemców*. Z pośród naszych zawodników wycofał się przy końcu drugiego wielkiego etapu *kpt. pil. Orliński*, czując się *niezdrowym*. Jego niedyspozycja w niczem nie umniejsza zalet naszego sprzętu, albowiem tak płatowiec, jak i silnik, pracowały bez zarzutu. Kpt. Orliński na tej samej maszynie wrócił następnie lotem z Paryża do Warszawy.



Powitanie zawodników polskich przez Poselstwo Polskie na lotnisku w Staaken po powrocie z lotu okrężnego. (Po środku p. mjr. Szymańska).

**„FRANEK SIEDZIAŁ W HAMBURGU
CZEKAJĄC NA WIATR WSCHODNI”.**

Na lotnisku w Berlinie oczekiwano przylotu naszych zawodników. Wiceprezes Aeroklubu R. P. płk. Filipowicz, mjr. Kwieciński, przedstawiciele poselstwa polskiego, prasa polska i członkowie ekipy, oczekiwali przylotu naszych zawodników z Hamburga. Najwięcej zainteresowania wzbudzał oczywiście *Żwirko*, albowiem według pobieżnych obliczeń *ciągle znajdował się na pierwszym miejscu*. W doskonałych czasach i wspaniałej formie przybyli wszyscy nasi zawodnicy. Radości i powitaniom nie było końca, żona naszego attaché wojskowego w Berlinie, pani Szymańska, witała naszych zawodników kwiatami.

Oczekiwanie na przybycie *Żwirki* przedłużało się, albowiem *Frank* *siedział w Hamburgu, nie śpiesząc się zbyt* *ze startem*. Wraz z nim oczekiwał jeden z jego głównych konkurentów, *lotnik niemiecki Poss*, który chciał wykorzystać pomyślny wiatr, zapowiadany na godziny popołudniowe przez meteorologów. Z chwilą, kiedy komunikat meteorologiczny przekonał Franka, że na odpo-



Przylot naszych zawodników z Hamburga do Berlina (końcowy etap lotu okrężnego). Widoczni na zdjęciach s. p. Żwirko, Wigura, Bajan, Gedgowd, płk. Filipowicz, inż. Krzyczkowski, inż. Misztal, mjr. Kwieciński, Wojtyga.

wiedniej wysokości ma wiatr wiejący w kierunku wschodnim, wystartował i na najwięcej dogodnej dla siebie wysokości *poleciał do Berlina, zyskując piękny czas przelotu.*

PRZED PRÓBĄ MAKSYMALNEJ SZYBKOŚCI.

Po odprowadzeniu maszyn udaliśmy się wszyscy do hotelu, ażeby odpocząć i przygotować się do ostatniej najgroźniejszej *próby maksymalnej szybkości.*

Napięcie nerwowe Franka wzrosło, jego szanse zwycięstwa wzrosły niepomniernie, ze względu na wycofanie się Włochów. Wszyscy *baliliśmy się tej ostatniej próby*, która miała zadecydować o definitywnem zdobyciu pierwszego miejsca. Żwirko wyprzedzając Niemców w tabeli o parę punktów, miał jednak samolot pod względem *szybkości słabszy* od niektórych niemieckich, które dzięki temu mogły nadrobić brakującą im ilość punktów i zrównać się ze Żwirką, a nawet pobić go ilością jednego czy dwóch punktów.

Zmęczony lotem europejskim Wigura nie myślał o odpoczynku, poświęcając cały czas *pracy przy silniku i płatowcu*. — Franek przejęty ważnością czekającego go zadania i związanego z tem triumfu Polski nad Niemcami, przygotowywał się do lotu. Chodził zamyślony, coś kombinował, obliczał i spędzał czas na długich rozmowach z Wigurą. W tym czasie prawie, że nie udzielał się nikomu, uciekał przed dziennikarzami, zamknął się w sobie, zwał i *zbierał siły do ostatecznego skoku, który miał mu dać zwycięstwo.*

Zdawaliśmy sobie jasno sprawę, że będzie to *najwyższy wysiłek*, na jaki stać tylko silnych ludzi, o stalowych nerwach, żelaznej woli i niezłamanym niczem duchu zwycięstwa. Oszczędzaliśmy i chroniliśmy Żwirkę, starając się o maksimum spokoju i wypoczynku dla niego, — płk. Filipowicz i mjr. Kwieciński, nie mówiąc już o innych członkach naszej ekipy, dokładali teraz wszelkich starań, aby nasze nadzieje na zdobycie pierwszego miejsca nie prysnęły z powodu jakichś uchybień, niedokładności, czy przeoczeń.

Zwycięstwo!

Wreszcie nadchodzi dzień *ostatecznej rozgrywki*. Chodzimy zdenerwowani po lotnisku — obserwowaliśmy przygotowania niemieckie, wiemy, że *brat Hirtha*, znany konstruktor silnikowy, przeprowadził w ciągu nocy *generalny remont silnika* w aparacie swego brata. Niemniej skrupulatnie przygotowywali się do próby maksymalnej szybkości i inni zawodnicy niemieccy.

Tabela wywieszona na lotnisku głosiła, że *Żwirko wyprzedzał najgroźniejszych konkurentów niemieckich* o kilka punktów, które ci mogli nadrobić na próbie maksymalnej szybkości dzięki *silniejszym silnikom*.

Podniecenie, obejmujące dotychczas tylko zawodników i najbliżej nich stojące sfery lotnicze, udzieliło się teraz całej prasie niemieckiej.

Pułk. Filipowicz w trosce o *Żwirka* i *Wigurę* proponuje im, aby na tę próbę, gdzie maszyna będzie szła 300 klm. na pełnym gązie, *zaoptrzyli się w spadochrony* — bo nuż maszyna nie wytrzyma?

„Niemna sensu, panie pułkowniku — replikuje *Żwirko* — ja będę szedł najwyżej 100 mtr. nad ziemią, a jeśli maszyna nie wytrzyma i rozleci się, to i tak *spadochrony nas nie uratują*. Teraz jest nam wszystko jedno, *idziemy na wszystko* — maszyna powinna wytrzymać tę próbę i nic nas nie wstrzyma od wydobycia z niej maksimum szybkości”.

„Tak” — mówi pułkownik — zamyślił się, a po pewnej chwili dodaje: — „W każdym razie jednak wolałbym, byście mieli spadochrony, by mieć czyste sumienie...”.

„Gdybyśmy nawet i przychyłili się do życzenia pana pułkownika, to dziś już zapóźno na to — siedzenia nieprzystosowane do tego — a w tej ostatniej walce muszę mieć *swobodę ruchów*, którąby tylko niepotrzebnie spadochron krępował”.

Żwirko ma startować *pierwszy*, inni zawodnicy według kolejności, ustalonej przez komisję sportową. Komisja

tak ustaliła kolejność startów, że wysunęła czołowych zawodników, konkurujących o zdobycie pierwszego miejsca, na pierwsze starty.

Samoloty ustawione już w jednej linii na lotnisku w Staaken, czekają na sygnał startu.

Podchodzę do samolotu Żwirki, podaję mu *ostatnie wiadomości meteorologiczne*, — Wigura rozmawia coś żywo o silniku z inż. Krzyczkowskim, dyr. stoczni naszych linii lotniczych „Lot”, który przybył z Warszawy z własnej woli i inicjatywy, by nam pomóc w ostatnim wysiłku. Przedmiotem rozmowy jest oczywiście sposób postępowania z silnikiem w czasie czekającego ich wyścigu. U Żwirki znać zaciętość, nurtuje go tylko jedna myśl: *Zwyciężyć!*

Gdy mówi, silnie zarysowują się jego szczęki, oczy błyszczą, brwi się ściągają, jednak wysiłkiem woli opamiętuje się, nie chcąc zdradzić się, jak go ten lot emocjonuje. „Zobaczymy, silnika się nie boję, on *wytrzyma*, jednak maszyna moja *na pełnym gazie nie jest zbyt przyjemna...*”.

Znak startera, drzwiczki się zatrząskują, „RWD 6” sunie pięknie po murawie. Biegnę do samochodu i gnam na *Tempelhof*, gdzie będziemy oczekiwać przybycia zawodników.

Na lotnisku w Tempelhof zebrały się wielotysięczne rzesze widzów niemieckich. Olbrzymi sznur samochodów płynie kilku rzędami w kierunku lotniska. Opaska i odznaka członka ekipy zawodów torują mi drogę. Na każdym kroku megafony, operatorzy filmowi, fotografowie, las sztandarów wszystkich państw biorących udział w zawodach, a na podjum przedstawiciele oficjalni władz niemieckich z generalicją na czele. Speaker stojący na podjum przed megafonem podaje w krótkich odstępach czasu wiadomości z punktów kontrolnych tego 300 klm. wyścigu.

Obliczenia przeprowadzone pobieżnie wskazują, że c ile pierwszy do mety przyjdzie Żwirko, wówczas jego zwycięstwo, a tem samem *zajęcie pierwszego miejsca jest pewne*. Różnica czasu przy starcie, pomiędzy nim, a najbliższym groźnym konkurentem, *wynosi tylko 5 minut*.

Trzech głównych konkurentów Żwirki, t. j. *Poss, Morzik, Hirth*, mają na swych samolotach *silniejsze silniki*,

dające im możliwość osiągnięcia szybkości 240 KM. na godz. Ten fakt trzyma pod znakiem zapytania ostateczny wynik zawodów. — Przypuszczalny zwycięzca nie jest jeszcze znany. Samolot, który ukaże się, jako pierwszy nad lotniskiem i *minie linję celu* na oczach zgromadzonej publiczności, będzie samolotem zwycięzcy. — Ponieważ wszystkie samoloty niemieckie są dolnopłatami, a nasze „R. W. D.” górnopłatami, więc jasne, że *gdy ukaże się górnopłat, to zwycięży Polska*, w przeciwnym razie zwycięstwo odniosą Niemcy.

Wiadomości z końcowego etapu donoszą, że *Żwirki nikt jeszcze nie minął*, jednak trzech jego konkurenci zbliżają się do niego i *depcą mu po piętach*.

Napięcie nerwowe niebawem wzrasta. Olbrzymi tłum widzów z zapartym tchem wpatruje się w horyzont, skąd ma nadlecieć zwycięski samolot. Oczy błyszczą, nieopanowane ruchy i bełkotliwe okrzyki tłumu robią *niesamowite wrażenie*.

Powietrze, jakgdyby naładowane elektrycznością uczuć, skierowanych w jeden cel. Czuje się, że to olbrzymie zbiorowisko ludzkie sugestywnie niejako wyraża gorące życzenie, *by u mety pierwszym zjawił się Niemiec*.

Garstka Polaków, skupionych w oczekiwaniu, poddaje się również silnemu nastrojowi nerwowemu. Dzielą nas już tylko minuty od ostatecznego rezultatu.

ZWIRKO! ŻWIRKO!

Wreszcie z ust speakera dochodzi głos, że *pierwsza maszyna ukazuje się na horyzoncie*; speaker widzi ją lepiej od nas, bo jest na podwyższeniu. Wreszcie i my dostrzegamy małeńki punkcik na horyzoncie, który rośnie z sekundy na sekundę. Okrzyk radości wydobywa się z ust, — *górnopłat, a więc nasze zwycięstwo!*

Tłum zamarł w bezruchu, gdy *Żwirko w pięknym wirażu dochodzi do finisu*, przelatuje przed trybunami, mijając końcową linję celu parę metrów nad ziemią w maksymalnej szybkości, by później wystrzelić radosną „*świecą*” w niebo.

Poza nielicznymi oklaskami Polaków i naszych sympatyków, *tłum milczy*. Po minucie zjawia się dopiero



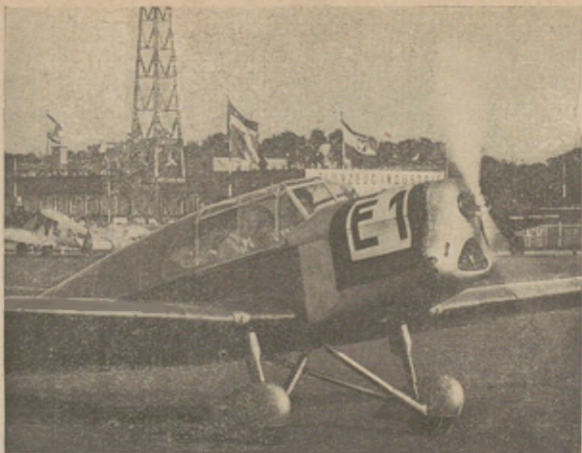
Historyczny moment. S. p. kpt. Żwirko mija linię celu, jako pierwszy na lotnisku Tempelhof.

pierwszy zawodnik niemiecki *Morzik*, witany oklaskami zawiedzionej w swych nadziejach publiczności.

W tym czasie Żwirko ląduje i doprowadza maszynę na wyznaczone miejsce. Podbiegam do niego, wołając z daleka: *Brawo, Franek*, zwyciężyłeś! pierwsze miejsce twoje! Otwieram drzwiczki do kabiny i dosłownie dębuję, — *Franek* zły, spocony, brwi zmarszczone, usta wykrzywione... *Nie chce wierzyć w zwycięstwo.*



Dwukrotny zwycięzca w Challenge'u 1929 i 1930, pilot niemiecki F. Morzik, oraz najgroźniejszy konkurent Poss, gratulują nowemu zwycięscy.



Dumnie łopocze lotnicza flaga polska z Orłem Białym pośrodku na maszcie zwycięzców.

Muzyka Reichswehry gra — Jeszcze Polska nie zginęła...

„Człowieku, ja ledwo żyję!“. Mało nie mdleje, pokazuje na Wigurę. „Ręki nie czuję, cała pacha mnie boli. — Przecież na pełnym gazie maszyna się wali na skrzydło, jakiś moment obrotowy skręca ją, — trzeba było nadludzkich sił, żeby to wytrzymać. Gdyby nie chodziło o zwycięstwo nad Niemcami, tobym natychmiast lądował. Miałem wrażenie, że się lada moment rozsypiemy. I pomyśl, w pewnych momentach musiałem zredukować gaz, podczas gdy każdy metr drogi i każda sekunda była dla mnie wszystkim“.

Uspokoił się i uwierzył wreszcie, że on przyleciał pierwszy, nie uspokoił się tylko ból ręki, na który długo się jeszcze potem uskarżał.

Tymczasem podchodzi reszta członków naszej ekipy i poselstwa polskiego, biorą go w ramiona, gratulując w serdecznych uściskach, tego wspaniałego zwycięstwa.

Tłumy fotografów, operatorów filmowych i dziennikarzy opadają naszych zwycięzców. Z trudem przeciskają się oficjalni przedstawiciele Aeroklubu niemieckiego i sfer rządowych, by pogratulować zwycięzcy.



Nagrodę Min. Komunikacji, — zdobyła ekipa polska za najlepszy wynik zespołowy.

W czasie tych owacyj w doskonałej formie przychodzi na RWD pilot *Karpiński*, kpt. pil. *Bajan* i *Gedgoud* na PZL 19.

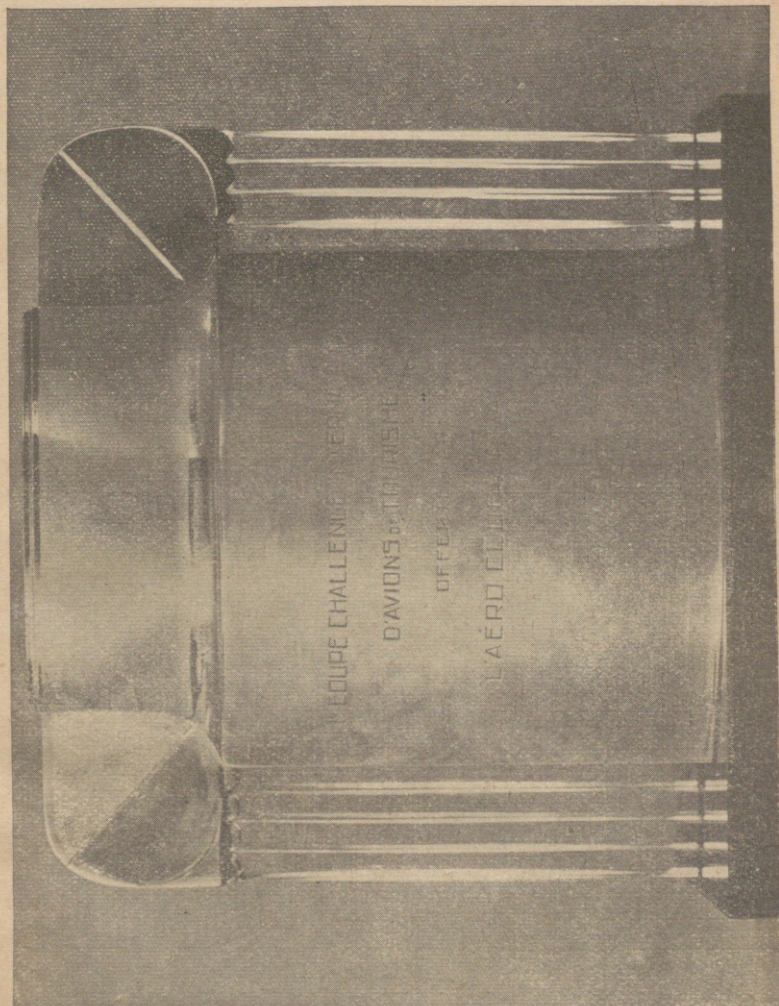
Po krótkiej przerwie Aeroklub niemiecki ogłasza oficjalnie wynik zawodów przez usta swego prezesa. Z megalonów płynie nazwisko *Żwirki*, a za nim nasz hymn narodowy, odegrany przez orkiestrę. Głowy odkrywają się, ręce wojskowych sięgają do czapek, — chwila uroczysta i podniosła, jesteśmy wzruszeni i oszołomieni. Zawodnicy niemieccy wymieniają przyjacielskie i gratulacyjne uściski dłoni ze *Żwirką* pod obiektywem licznych aparatów fotograficznych i filmowych.

Z dalszych wyników zawodów dowiadujemy się, że Karpiński zdobył 9-te miejsce, Bajan 10-te i Gedgowd 18-te na czterdziestu kilku zawodników, którzy przystąpili do zawodów.

Oprócz pierwszego miejsca zdobytego przez kpt. pil. Żwirkę i inż. Wigurę, *ekipa nasza zdobyła pierwszą nagrodę zespołową* za największą ilość zdobytych w sumie punktów przez jeden zespół. Inne zespoły zajęły dalsze miejsca. Dowodzi to *wysokiej wartości pilotów i samolotów ekipy polskiej w stosunku do ekip innych państw.*

Koniec uroczystości na lotnisku; nasz attaché odwozi Franka do hotelu, gdzie i my podążamy za nim.

W pokoju płk. Filipowicza zebraliśmy się, by nacieszyć się swobodnie. Żwirko i Wigura potwornie zmęczeni, a specjalnie ten drugi, budzi wprost współczucie swym *mizernym wyglądem.* Widać, że trzeba im na gwałt odpoczynku, a tu czeka tyle jeszcze *męczących przyjęć i uroczystości...*



Puchar przechodni zdobyty przez ś. p. kpt. F. Żwirkę i inż. Wigurę,—nagroda za 1-sze miejsce

Lotnicy niemieccy o naszym sukcesie

Zawody są już poza nami; w miłej pogawędce omawiamy w hotelu w pokoju *pulk. Filipowicza* pewne szczegóły i fragmenty zawodów.

Wszyscy niezmiernie *żałujemy*, że *niema między nami kpt. Orlińskiego*, którego *prześladował prawdziwy pech*. Ten doskonały i wypróbowany pilot, a przytem nieoceniony przyjaciel i kolega, *nie miał istotnie szczęścia w tych zawodach*. Przejść wszystkie próby techniczne i przy końcu lotu okrężnego być zmuszonym skutkiem stanu zdrowia do wycofania się z zawodów, to istotnie *pech*.

„Pomyślcie tylko, mówił Żwirko, gdyby wszystkie nasze samoloty ukończyły pomyślnie challenge i wróciły w porządku do domu, jaki to byłby *wspaniały efekt*. Bylibyśmy jedyną ekipą w Europie, która wyruszyła w 5 maszyn na zawody i w 5 wróciła z powrotem do domu, *całą zwycięską*”.

Trudno, stało się, więc nic innego nam nie pozostaje, jak tylko pocieszyć się, że *inne ekipy mają daleko więcej strat*, my zaś *zespołowo odnieśliśmy największy sukces*. Istotnie, *sukces niebywały* — oprócz pierwszego miejsca, na 5 samolotów ukończyło 4-ch zawodników wszystkie próby i lot wokoło Europy, zdobywając *miejsca nagradzane i największą zespołowo ilość punktów dodatnich*.

W gwarze, beztrosko i w wesołym nastroju opowiadają niektórzy o szczegółach minionych zawodów, które im najwięcej utkwiły w pamięci. Nawet zwykle małomówny „Ignac” (kpt. Gedgowd) rozgadał się, opowiadając o perypetjach swego lotu z Wiednia do Zagrzebia, który ukończył w *ciemną noc bez instalacji oświetleniowej i z przymusowem, lecz szczęśliwem lądowaniem przed Zagrzebiem*. — Karpiński wspomina, jak z St. Gallen *przepychał się przez mgłę*, a kpt. Bajan opowiada znów, jak *zgubił*

maskę, okrywającą silnik w przelocie pomiędzy Göteborgiem a Kopenhagą.

W powodzi słów gwałnych i wesołych padają pytania i odpowiedzi, przepojone radością i humorem.

Wreszcie czas ubierać się *na bankiet pożegnalny*, jaki urządza „Aeroklub Niemiecki” w swej siedzibie. Bankiet ma *charakter uroczysty*. Oprócz zwykłych ubrań zawodników, widzi się czerni smokingów i mundurów przedstawicieli ambasad i poselstw berlińskich, oraz oficjalnych przedstawicieli rządu niemieckiego, świata lotniczego, politycznego i dziennikarskiego, nie mówiąc już o zarządzie aeroklubu, zebranych w komplecie.

Franek siedzi na honorowym miejscu skromny, miły i trochę jakby zażenowany wyróżnieniem, jakie go spotyka.

Kolacja upływa w powodzi mów, toastów i w poważnym, jednak przytem serdecznym nastroju. Wszyscy mówcy *podkreślają szlachetną rywalizację, rycerskie zachowanie się zawodników i bezsprzecznie zasłużone a uczciwie zdobyte zwycięstwo Żwirki*. Reprezentanci innych ekip i państw, w słowach pełnych podziwu oddają *prawdziwe uznanie Niemcom, za ich wzorową organizację zawodów, bezstronność, sportowe i koleżeńskie zachowanie się, oraz gościnę*.

Od kilku tygodni obserwuję Niemców w Berlinie i jako Polak, nie mogę wyjść z podziwu. Uprzejmość, z jaką się do nas odnoszą, honory, jakie czynią Żwirce, gratulacje i życzenia, składane nam w formie *szczerzej i serdeczniej, wreszcie uczciwe głosy prasy, budzą u mnie wiele refleksyj*.

Przyzwyczajeni do burd hitlerowskich, wrogich Polsce awantur nad granicą, czy w Gdańsku, urobiliśmy sobie odpowiednią opinię o dzisiejszych Niemcach, jako naszych zdeklarowanych wrogach, nieprzebierających w środkach. Ci jednak Niemcy, z którymi mieliśmy sposobność spotykać się w ciągu pobytu w Berlinie, *należą widocznie do innej kategorii ludzi, albowiem ich dżentelmeńskie zachowanie się wobec nas, uprzejmość i poprawność bez zarzutu — zyskało naszą sympatję i wdzięczność*. Za dwa lata postaramy się im udowodnić w Warszawie, że Polak umie być wdzięcznym, ceni sobie bardzo wysoko rycerskość i poprawność postępowania nawet z przeciwnika-

mi politycznymi. Rozumieli to widocznie postronni obserwatorzy dziennikarscy, a dowodem tego, że np. w takim „8 Uhr-Abendblatt“, znanym podobno z szowinizmu niemieckiego, znajduję podobiznę Żwirki, zamieniającego uścisk dłoni z Morzik'iem, pod napisem „*Flieger kennen keine nationale Eifersucht*“ — rzeczywiście, lotnicy niemieccy wykazali, że *nie znają zawiści ani zazdrości narodowych*.

Po skończonym bankiecie niemieccy zawodnicy urządzili w ścisłym gronie swoich przyjaciół, taki *typowo niemiecki komers towarzyski*.

Prosił mnie, ażeby tam zaszedł, kapitan policji lotniczej. Spóźniłem się trochę, bo musiałem jeszcze zajść do hotelu. Namawiałem Żwirkę, by się tam wybrał razem ze mną — wymówił się „mam już tego wszystkiego dość, *muszę się wyspać, bo doprawdy ledwo zipię*“. Nie namawiałem więcej, widząc, jak mu się oczy kleją.

Idziemy z kpt. Osiką, zastępcą naszego attaché wojskowego. Po wylegitymowaniu się u podejrzliwego cerbera, stojącego u wejścia, wchodzimy do tego klubu. Kilka salek w staroniemieckim stylu zapelnionych samymi znanymi lotnikami niemieckimi i ich przyjaciółmi. Ciemno od dymu, z głów się kurzy, niemiecki „Sekt“ i piwo dodają animuszu i wesołości. Języki się rozwiązują, głosy i ruchy swobodne. Mój kapitan spostrzega nas i zaprasza do siebie — w jego towarzystwie siedzi kilku panów, jak się domyślałem, *większość z nich to byli oficerowie i lotnicy z wojny światowej*. Rozmowa rozpoczyna się od razu gładko, kapitan zwierza się, inni mu pomagają, a my słuchamy, wtracając tylko niekiedy pewne uwagi i sprostowania... Jacy wy powinniście być dumni — mówi, — to „*stolz sein*“ powiedziane przez niego dobitnie i powtórzone jeszcze raz, utkwilo mi w pamięci.

Młode państwo i młode lotnictwo bije takich starych jak my. Rzetelnie zasłużyliście na to zwycięstwo, choć szczęście wam też dużo pomogło.

No naturalnie, nigdzie może szczęście nie ma takiego znaczenia, jak w lotnictwie. — Najlepszy samolot i doskonały pilot, jeżeli im szczęście nie dopisze, mogą zostać pobici przez mniej wartościowy samolot i pilota, który ma właśnie *moment szczęścia* — ale tu mam wrażenie, że

szczęście było raczej na drugim planie, a na pierwszy plan wysunęły się wartości samolotu i pilota.

Nie dał się całkiem przekonać, wywodząc wespół ze swymi kolegami kilka bardzo ciekawych uwag, których z zainteresowaniem słuchałem.

Udowadnia, że — *tak się musiało stać, jak się stało, po wycofaniu się Włochów z zawodów.* Niewątpliwie Polska wygrała nagrodę przechodnią, ufundowaną przez aeroklub francuski, dzięki Żwirce, który rzetelnie pracował na swe zwycięstwo. — W takim locie okrężnym nad Europą okazał się ten oficer rozsądnym i zrównoważonym pilotem. Od startu poczynszy, jego uwaga była skierowana *na cel ostateczny* i dlatego przeloty jego odbywały się według poprzednio wypracowanego planu raz prędeziej, raz wolniej. Jego uwaga była zawsze skierowana na to, aby *nie stracić* z nadwyżki punktów, osiągniętych przy próbach technicznych. *Pilot doskonały, jak on cudownie potrafił wyciągnąć z maszyny to, co było konieczne, ażeby osiągnąć zwycięstwo.* Praca jego nie podlega żadnej krytyce, *walczył jak prawdziwy sportowiec i lotnik, któremu żadnego zarzutu nie można zrobić,* dlatego gratulowaliśmy mu serdecznie i szczerze, chociaż *przez niego właśnie straciliśmy nagrodę, która miała przejść na naszą całkowitą własność.*

Temi słowami mile jest połączona moja ambicja, spotkałem się zresztą z niemi i na łamach prasy codziennej i w przemówieniach innych Niemców.

Tak, wasz „Cwirko“ *musiał się dobrze napracować na to zwycięstwo,* przecież nasi lotnicy mocno go dusili i siedzieli mu ciągle na karku.

Chodzi o głupie 20 km. więcej na trasie, a Niemcy może po raz trzeci zdobyliby tę nagrodę. Na ostatnim etapie Morzik wyprzedziłby Żwirkę i nadrobił 12 brakujących punktów, a nie tylko 9, których mu brakowało przy rozpoczęciu wyścigu. Trzy punkty, któremi zwyciężył Żwirko w próbie maksymalnej szybkości były właściwie różnicą o „długość nosa“. Walka końcowa pomiędzy Morzikiem a Żwirką była bardzo interesująca, *chodziło tu właściwie o różnicę 90 sekund,* których Morzik nie mógł nadrobić, gdy Polak wyprzedził go o 11-cie minut. Samolot Morzika szedł z szybkością 250 km. na godzinę, ale

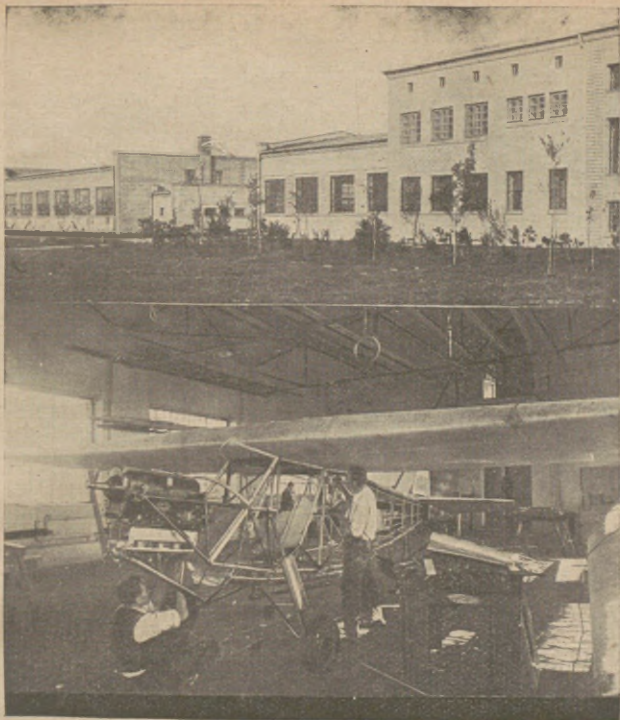
handicap był za wielki. *Prędzej, niż prędko*, lecieć nie można, a każda maszyna ma także określony *szczyt swej wytrzymałości*.

Tak samo Poss nie mógł tego dokonać. Starał się wydobyc ze swego Klemmu i Argusa wszystko co było możliwe, ale bez skutku. Mógł uzyskać tylko tyle punktów co Morzik, a to wystarczało raptem do zajęcia drugiego miejsca, które już miał przed dwoma laty. *Najwięcej liczyliśmy na Hirtha, bo zdawało się, że zdoła pochwycić dzisiejszego zwycięzcę*. On też starał się silnikowi swego brata nadać jaknajwiększe obroty, aby uzyskać jaknajwiększą szybkość, onby napewno wyprzedził Żwirkę, gdyby mógł wogóle ktoś tego dokonać, ale niestety *pompa benzynowa odmówiła posłuszeństwa* i to zniweczyło wszystkie jego plany i wysiłki. Hirth musiał nawet lądować przed linią celu i dodatkowo przeprowadzać maszynę, aby nie ulec dyskwalifikacji. Przyzna pan, że to prawdziwy pech i to taki *pech lotniczy*.

Tak się niestety złożyło, że musimy oddać wam nagrodę przechodnią, tem się tylko pocieszamy, że za dwa lata spotkamy się w *Warszawie* i będziemy mieli sposobność znowu rozegrać tę *walkę między nami*. Jedyne, czego się boimy, to tego, czy *wasz aeroklub potrafi zorganizować tego rodzaju zawody tak dobrze i nienagannie jak nasze*, a o czem zresztą wszyscy zawodnicy z uznaniem wspominają.

Uspokoilem i zapewniłem go, że *nasz aeroklub napewno zawodu nie robi* i lotnicy niemieccy mogą być spokojni, bo organizacja zawodów za dwa lata w Polsce napewno nie będzie gorszą od obecnej.

Następnie mój rozmówca narzekał na sposób oszacowania ich samolotów, które były niżej punktowane od naszych. Na ostatek — zakończył — pragnę jeszcze powiedzieć, że dla nas jest wielkiem pocieszeniem w tej klęsce, że *pierwszą nagrodę zdobył samolot skonstruowany i zbudowany przez młodych inżynierów i akademików*, którzy dopiero rozpoczynają swe pierwsze kroki w zawodzie lotniczym, a *nie przez samoloty stworzone przez starych i doświadczonych konstruktorów lotniczych*. Tak, — powtarzam, — powinniście być bardzo dumni z tego zwycięstwa, tak jak *my jesteśmy zdumieni z postępów, jakie wy robicie na polu lotniczym*".



Warsztaty sekcji lotn. stud. polit. warszawskiej na Okęciu, wybudowane kosztem 300.000 zł., przez L. O. P. P. W tych warsztatach zostały skonstruowane zwycięskie samoloty R. W. D.

Inni rozmówcy wygłaszali krytyczne zdania na temat *pewnych niedociągnięć i błędów regulaminu, mówiąc o konieczności jego zmiany.*

Była już późna noc, gdy rozpocząłem żegnać się z uprzejmymi gospodarzami, obiecując sobie za dwa lata spotkać się z nimi w Warszawie...

Ostatni dzień pobytu w Berlinie

Wstajemy późno, bez zwykłego pośpiechu i zdenerwowania towarzyszącego naszym poprzednim wczesnym wyjazdom na lotnisko.

Gorączkowa i wyczerpująca praca skończona, — ogarnia nas pewne rozleniwienie, ekipa odpoczywa przed jutrzejszym lotem do Poznania i Warszawy.

Dziś jeszcze mamy pożegnalną wizytę w poselstwie polskim, a wieczorem idziemy, zaproszeni przez niemiecki aeroklub, na przedstawienie popularnej w Berlinie operetki „Katharina”, granej w „Theater im Admiralspalast”.

Czas nam już do domu, depesze otrzymane z kraju świadczą o niebywałym entuzjaźmie, jaki ogarnął Polskę na wieść o zwycięstwie berlińskim.

Zachodzę do Franka, już ubrany wybiera się w towarzystwie nieodłącznego szwagra p. Kirskiego na drobne upominkowe zakupy dla żony i syna. Wigura leży, zmęczony, woli wypocząć. Wychodzimy razem, dzień piękny i jasny. Witają nas wszędzie uśmiechy powitania i ciekawe spojrzenia. Wszędzie poznają Żwirkę, — jego podobizny znajdują się we wszystkich dziennikach. Ciekawe spojrzenia, któremi go obrzucają, mają różnolity wyraz. W jednych przebija podziw, w innych zazdrość, jeszcze w innych jakieś błyski zdziwienia i niedowierzania, — ze wszystkich jednak przebija sympatja. Wygląda to tak, jak gdyby Franek zrobił ludziom miły zawód swą osobą. Widocznie inaczej wyobrażała sobie publiczność bohatera bijącego największe nazwiska świata lotniczego. Według ich pojęć, prawdopodobnie, zwycięzca powinien być wyobrażeniem siły o dwumetrowej długości, odpowiedniej szerokości, marsowem obliczu i surowem spojrzeniu. Taki sobie bohater z Siegesallee, pod którym się ziemia ugina i przed którym drży cały świat. „Bohater”, niestety, zawiódł swą sylwetką pojęcia bohatera niemieckiego, podbił natomiast serca miłym obejściem, słowiańską otwartą twarzą, serdecznym uśmiechem i jasnym, złotym spojrzeniem, — mógł natomiast zadziwić i podbił czynem.

W jednym z magazynów, jakaś ekspedjentka przyznaje się do polskości, gdzieindziej jakiś ślązak kaleczy zdanie po polsku, w kawiarni zaś fertyczna żydóweczka zapewnia nas o swej sympatji do polaków. Śmiejemy się z Frankiem z tych uczuć, — to samoby spotkało czecha, francuza, czy anglika, gdyby był osobistością sławną i popularną. O biednych krewnych i przyjaciółach wypada zapomnieć, mówi Żwirko, — kiedy się staną bogaci, wielcy i sławni nie mogą się obronić przed natarczywymi uczuciami tych, którzy o nich poprzednio zapomnieli.

Wracamy do hotelu, bo czas przyjęcia u przemitych Państwa Szymańskich zbliża się szybkim krokiem. Oczekuje nas zastępca naszego attaché militaire majora Szymańskiego, kapitan Osika. U majorostwa Szymańskich spędzamy miłe chwile na pogawędce z zaproszonymi gośćmi. Na ręce radcy Wyszyńskiego, zastępującego nieobecnego w Berlinie posła Alfreda Wysockiego, składamy serdeczne podziękowanie za opiekę, gościnność i serdeczność, jaką nas wszyscy członkowie poselstwa darzyli. Żalujemy, że niemożemy osobiście wyrazić tego posłowi Wysockiemu i Jego czcigodnej Małżonce, — niestety wyjechali na urlop, — wobec czego wnosimy toast na ich zdrowie w ręce radcy Wyszyńskiego. Żegnamy się pośpiesznie, by nie spóźnić się na galowe przedstawienie.

Admiralpalast pełny. Łożą honorowa na 1-szym piętrze przeznaczona dla Żwirki, Wigury i prezydium aeroklubu niemieckiego.

Owacje — kwiaty — oklaski — reflektor skierowany na Żwirkę. Franek zażenowany kłania się na wszystkie strony. Pomału burza cichnie, rozpoczyna się przedstawienie. Operetka głupawa, jednak miła dla ucha, daje w swej treści jakieś urojone fragmenty z życia hetery północy Katarzyny. Rolę Katarzyny kreuje doskonale z temperamentem Gitta Alpar, węgierka z pochodzenia.

W pierwszym antrakcie proszą Żwirkę za kulisy, gdzie cały zespół zebrany na scenie składa mu gratulacje. W czasie owacji piękna Alpar całuje go serdecznie.

Ostatnie uściski pożegnalne, — przepychamy się przez tłum do wyjścia, — już późno — czas spać, — jutro

START DO WARSZAWY.

Wczas rano wyjeżdżamy samochodem kpt. Dudzińskiego do Poznania, gdzie o godzinie 12-ej mamy się spotkać z naszą ekipą powietrzną. Z trudem ładujemy się wszyscy, razem z bagażami, do samochodu. Niewyspana, ale zadowolona piątka (płk. Filipowicz, mjr. Kwieciński, inż. Krzyczkowski, mjr. Wojtyga i kpt. Dudziński) gna na łeb, na szyję, doskonałymi szosami niemieckimi ku granicy polskiej. Uprzejmi celnicy z obu stron niezadają sobie trudu przetrzymywania nas zbyt długo na granicy. Mijamy słupy białoczerwone i mkniemy ku Poznaniowi, — przed 12 jesteśmy na miejscu. W Poznaniu na lotnisku rojno i gwarno, — oczekujemy przybycia naszej ekipy. W międzyczasie przeładowujemy się do Fokkera, na którym mamy wyprzedzić ekipę, ładując przed nimi w Warszawie. O oznaczonej godzinie zjawia się nasza czwórka w szyku. Ładują, — Żwirko pierwszy, — tłum wynosi go razem z Wigurą na ramionach. Okrzykom i owacjom niema końca, twarze rozpromienione radością, — chcą dać jak najwyższy wyraz swym serdecznym uczuciom.

Muzyka, kwiaty, autografy, uściski, mowy i wiwaty zlewają się w jeden hałas, którego nawet silniki niecierpliwącego się do lotu Fokkera nie mogą zagłuszyć.

Odrywamy się lekko od ziemi, kierując się bezpośrednio na Warszawę. Wszyscy jesteśmy wzruszeni, w Poznaniu dowiedzieliśmy się, że tłumy oczekują na lotnisku warszawskim przylotu ekipy. Mkniemy ponad żyzniami i równymi płaszczyznami Polski Zachodniej — denerwuje nas zbyt mała szybkość, popędzamy pilota i obserwatora, aby być jaknajszybciej w Warszawie.

Lecimy jako straż przednia zwycięskiej ekipy, chcemy być pierwszymi zwiastunami

ZWYCIĘSTWA POLSKICH SKRZYDEŁ, TRYUMFU I DUMY NARODOWEJ.

Rzut oka na zieloną ruń lotniska mokotowskiego i mrowie ludzkie oblegające lotnisko, upewniły nas, że Warszawa, stolica Polski, godnie przygotowała się na powitanie swoich Bohaterów.



Biblioteka Główna
Akademii Obrony Narodowej

11186/1



11-011186-000-0