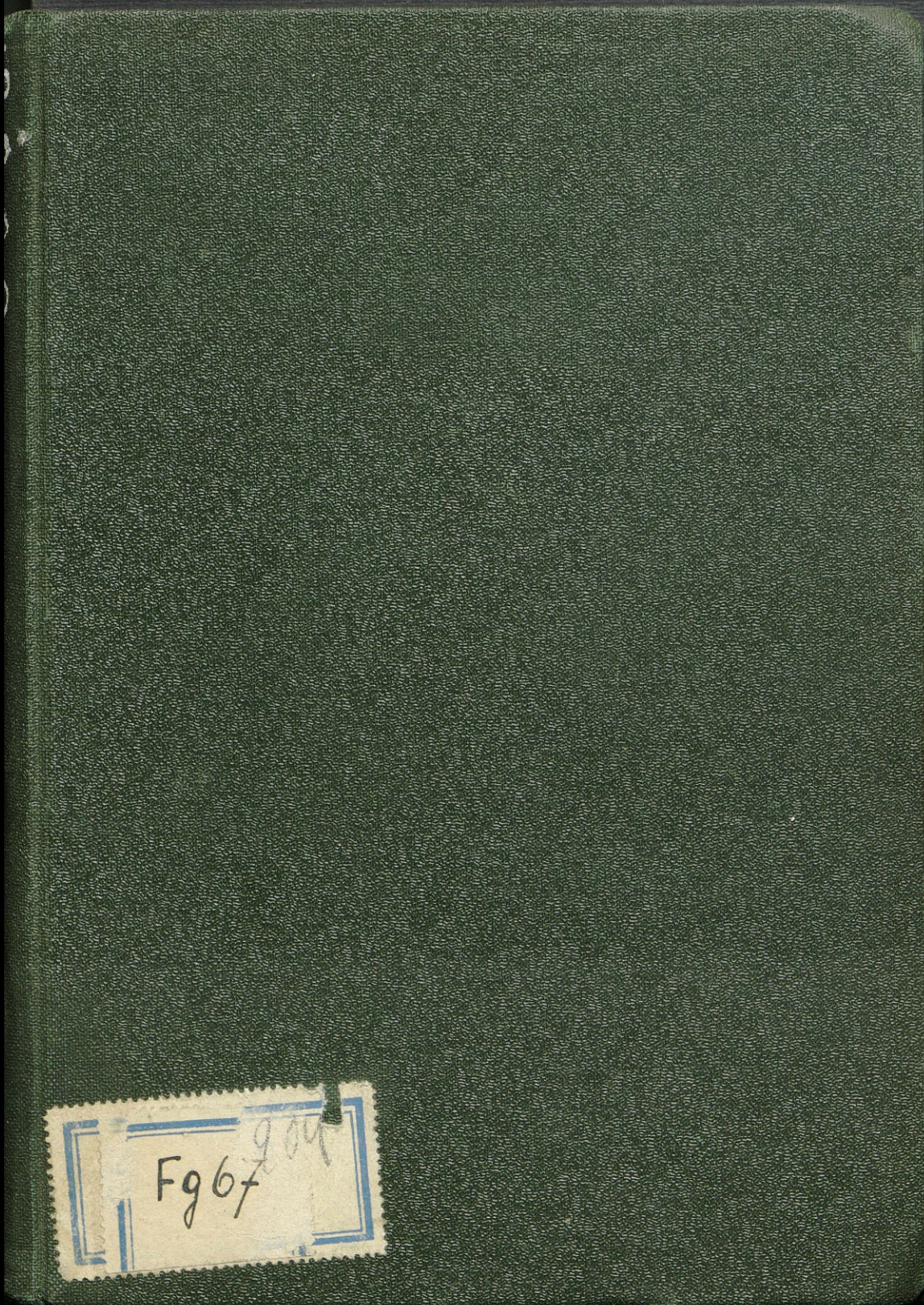
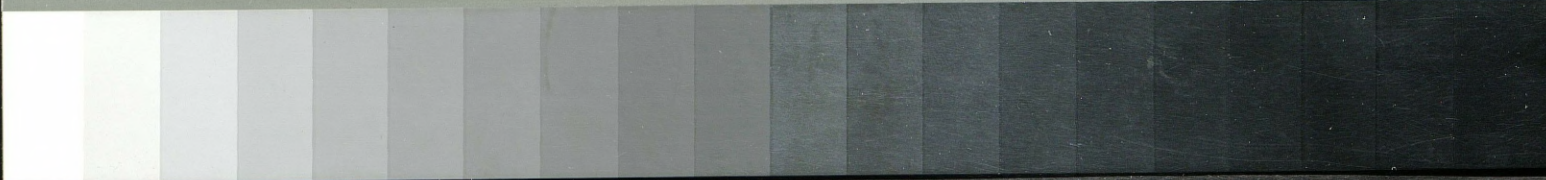


Grey Scale #13



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



Fg67 904

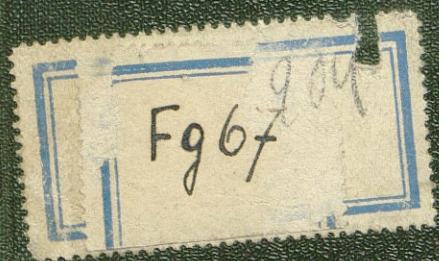


Colour Chart #13

Blue Cyan Green Yellow Red Magenta White 3/Color Black

Centimetres

Inches



Fg67

200

MAJOR-PILOT STANISŁAW SKARŻYŃSKI

3085

1214

NA RWD 5 PRZEZ ATLANTYK

WYDANIE DRUGIE



IV. kl

LWÓW 1936

PAŃSTWOWE WYDAWNICTWO KSIĄŻEK SZKOLNYCH
UL. KURKOWA 21

280



Eigentum
Gemeinschaft - Freigabe

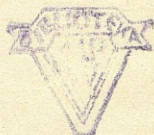
Fg 67

884-3; 8(910.2).4

PAŃSTWOWE WYDAWNICTWO KSIĄŻEK SZKOLNYCH
WE LWOWIE, UL. KURKOWA 21. KONTO CZEKOWE P. K. O. 505.525

COPYRIGHT BY STANISŁAW SKARŻYŃSKI MJR-PILOT.

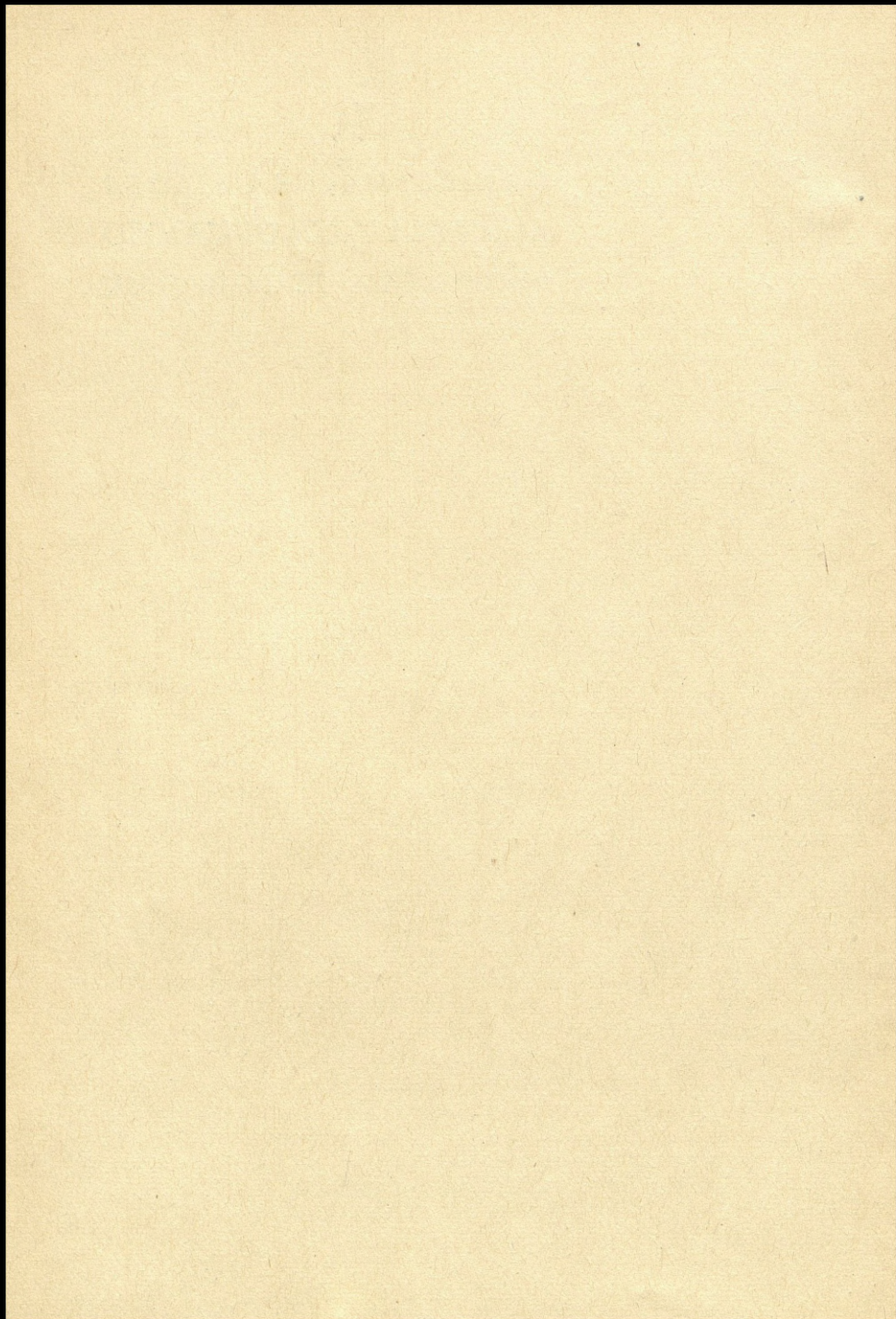
34159/2



DRUKARNIA L. WIŚNIEWSKIEGO WE LWOWIE, UL. OSSOLIŃSKICH 16
pod zarządem Klemensa Preidla.

40E

*PAMIĘCI MAJORA-PILOTA
LUDWIKA IDZIKOWSKIEGO
WSPOMNIENIA TE POŚWIĘCAM*



Kapitan Stanisław Skarżyński przeleciał Atlantyk na aparacie sportowym. W zwykłym ubraniu i kapeluszu wysiadł po stronie brazylijskiej — jak gdyby po spacerowym locie. Wykazał klasę sportowca i hart człowieka. Nadał wdzięk swemu czynowi, oparłemu na przygotowaniu i przemyśleniu. A w tym, między innymi, leży wielkość jego czynu.

Gdyby nasz dzielny lotnik wystartował z afrykańskiego wybrzeża bez obmyślenia i przygotowania lotu, ot tak, na los szczęścia puścił się na fale Oceanu i doleciał, okryłby się też chwałą, byłby niezawodnie bohaterem, ale byłby też nielada szczęściarzem.

Nie jestem fachowym lotnikiem, nie chcę też z tego punktu widzenia wypowiadać się o przelocie Skarżyńskiego, chcę tylko podkreślić, że fakt, iż przelot był w szczegółach przestudiowany, że nie był dziełem szczęśliwego przypadku, a był udanym, wielkim i pięknym w formie wyczynem sportowym, nadaje mu głęboką wartość i imię lotnictwa polskiego sławi całemu światu.

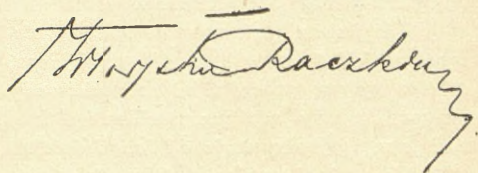
Skarżyński przeleciał Atlantyk szlakiem, którym od dziesiątków lat rzesze wychodźstwa polskiego przez długie tygodnie płynęły okrętami szukać zarobku i warunków bytowania na obcej ziemi, na ziemi, której dziewicza przyroda wymagała pracy od podstaw. Dziś w krajach Ameryki Południowej mamy osadnictwo polskie, które stanowi poważny czynnik gospodarczy i kulturalny, kierując tym samym zainteresowania i uczucia Polaków na drugą, a tak odległą stronę Atlantyku. Skarżyński swoim lotem złączył ich z nami, skrócił odległość, zbliżył ich do nas i nas do nich, spełnił to zadanie, którego ani szybkobieżny okręt, ani telegraf, ani nawet telefon przez Ocean spełnić nie mógł. Skarżyński dopiero stał się żywym łącznikiem, który długi, długi łańcuch szkół w jedno ogniwo.

Jako Prezes Rady Organizacyjnej Polaków z Zagranicy popłynęłam szlakiem Skarżyńskiego w miesiąc po nim, dotarłam do najdalszych osiedli polskich i przekonałam się, jak wielkie wrażenie na naszych rodakach za Oceanem wywarł jego czyn. Widziałem jak ten bohaterski przelot podniósł dumę narodową i dodał ducha do dalszej, prowadzonej w łączności z Macierzą, pracy.

U przedstawicieli tych narodów, wśród których nasi osadnicy znaleźli możliwość rozwoju i stworzenia polskich osiedli, odczułam nie mniejszy podziw dla czynu Skarżyńskiego i przekonałam się, jak jego przelot spopularyzował tam imię Polski i rozniecił zainteresowanie możliwościami współpracy z Polską. Z dumą mogę stwierdzić, że czyn Skarżyńskiego chwałą okrył imię Polski w oczach narodów Ameryki Południowej.

Wspomnienia kpt. Skarżyńskiego pochodzą z pod pióra wzorowego obywatela, nieskazitelnego człowieka i żołnierza; te osobiste wartości Autora bardziej jeszcze podnoszą znaczenie jego bohaterskiego przelotu. Z kart książki bije taka szczerść i prostota, że czytelnik sam odczuje, jak o sławę Ojczyzny, a nie o własną walczył Skarżyński z żywiołem, przebijając się przez przestworza nad Atlantykiem.

Kto weźmie tę książkę do ręki, winien zdawać sobie sprawę, że jest to epopeja czynu Polaka, który sławę Odrodzonego Narodu rozniósł po obu półkulach. Młodzież na tej książce będzie kształtować w sobie siłę woli, polot ideału, śmiałość, ale i dojrzałość decyzji, a także zrozumienie, że sięganie po imię bohatera Polak dokonuje z prostotą i „klasą“, co imieniu naszemu nadaje w szerokim świecie właściwy wdzięk i urok.

A handwritten signature in dark ink, reading "Henryk Rakuszyński". The signature is written in a cursive, flowing style with a long, sweeping tail at the end.

Kochany Kapitanie!

Tak się jakoś stało, dzięki zrządzieniom ślepego losu, że ja stary, a w każdym razie starzejący się kawalerzysta, postanowiłem dosiąść nowego rumaka morsko-kolonialnego. — I to nie importowanego z której z większych lub mniejszych ościennych, czy dalej położonych potencji morskich, lecz naszego własnego, nieźle już podpasionego na gdyńskim obroku — konika polskiego. A wszystkiemu winna historia...

Myślałem więc sobie wertując jej surowe i niejednokrotnie pożółkłe stronicie o miejscu, jakie zajmowała na świecie Polska ostatnich Piastów, wszystkich Jagiellonów, Batorego, a nawet Wazów, piąłem się w górę wraz z Państwem i Narodem wglębiając się w dzieje Najjaśniejszej Rzeczypospolitej XV, XVI i pierwszej połowy XVII stulecia, aby dojść wreszcie do tej równi pochyłej, po której staczał się Naród przez długie lata w przepaść równie długiej, a bardziej jeszcze haniebnej i beznadziejnej niewoli.

Poprzez krwawe i ofiarne walki kilku pokoleń najbardziej miłujących Ojczyznę obywateli, szła Polska ku Wolności, zrealizowanej potężnym trudem i nadludzkim wysiłkiem Józefa Piłsudskiego.

Wielki wódz nauczył nas marzyć i chcieć.

Nauczył nas również tworzyć i budować.

Gdy zastanawiam się nad Polską dzisiejszą i porównuję ją z dawną, z najlepszych okresów historycznych, nie mogę oprzeć się wrażeniu, że zmaleliśmy, skurczyliśmy się i skarleli nie tylko na świecie, ale nawet w Europie.

Inne narody, duże i najmniejsze nawet, poszły na świat i nowe lądy niosąc kulturę i panowanie swych synów i dążąc do otrzymania właściwego udziału w dobrach ziemskich, jakimi łaskawy Pan Bóg ludzkość dość hojnie obdarował.

My, z uporem, jak to mówią, godnym, lepszej sprawy, pozostaliśmy w Europie.

Liczne zaś dzieci narodu posłaliśmy w świat, by byli sługami sług zdobywców.

Gdzieś się zatraciła ambicja, a dążenia mocarstwowe stały się jak gdyby pustym dźwiękiem, bezmyślnie powtarzanym na uroczystościach narodowych.

Doszliśmy zresztą również do niesłychanej nędzy na wsi i w mieście, do najniższego zarobku na głowę ludności, grupując się poza Finlandią, Węgrami

Łotwą, Estonią, Rumunią, Jugosławią, Litwą, a wobec innych państw stojąc się prawdziwymi i bezsprzecznymi nędzarzami.

I karlejemy dalej, wsłuchani w beznadziejne narzekania na „brak konsumpcji wewnętrznej spowodowany nędzą w kraju“, „brak rynków zbytu“, „brak pracy“ i t. d. i t. d.

Jedyna produkcja, jedyny eksport na miarę światową, jakimi pochwalić się możemy, to tłumy ludzkie, których eksportowaliśmy około 7 milionów, co wobec 32-miljonowej ludności w Polsce jest liczbą nie zasługującą na lekceważenie.

Czy mamy nadal produkować sługi sług zdobywców, ludność dla innych, obcych rasą, językiem, kulturą, suwerennych narodów?

Czy może posiadamy prawo pracą wytrwałą dążyć do zmiany tych niezbyt zaszczytnych i korzystnych dla nas warunków?

Taką wydała mi się, Panie Kapitanie, rzeczywistość polska, dlatego utworzyły się przed oczyma moimi dalekie szlaki morskie i lądy, na których pulsuje mocne życie, niejednokrotnie wysiłkiem rodaków naszych wzmacniane. Dlatego też postanowiłem dosięść rumaka morsko-kolonialnego.

I poczęłem szukać Polski nie tylko w Europie, lecz na świecie całym, równej pod każdym względem wielkim historycznym narodom.

Nad oceanem warczał potężnym tryumfalnym głosem motor polskiego samolotu, dzięki pańskiemu hartowi ducha, Kapitanie.

Z myślą, utkwioną w wielką przyszłość Polski, z nerwami do ostatnich granic napiętymi, w szalonym wysiłku woli zdobywał Pan nowy rekord, nowe dla Rzeczypospolitej Zwycięstwo.

Ze zwycięstw takich, pełnych bohaterstwa i ofiary, spływają na Naród otucha i wiara, że nie spadliśmy jeszcze na najniższy poziom, że wolno nam marzyć o rekordach — pierwszeństwach i realizować je w coraz pełniejszym zakresie.

Ale Pan, Kapitanie, postanowiłeś inicjatywą głęboką zatoczyć szersze koła.

Idąc na podbój żywiołu powietrznego, wybrałeś się z Polski do nowej ziemi, gdzie liczne rzesze Polaków się znajdują, gdzie polska rozlega się mowa. Drogą powietrzną, niezupełnie jeszcze przez człowieka ujarzmioną, połączyłeś Polaków „starokrajskich“ z Polakami za morzem, obejmując jednych i drugich swą myślą serdeczną, wolą zdecydowaną i ramion siłą niepożyłą.

Jednym i drugim dodałeś otuchy, rozżarzyłeś wiarę w lepsze jutro, godne jagiellońskich złotych czasów. — Pokazałeś, że rekordów — pierwszeństw szukać musi Polska, jak inni — na świecie całym, który dla ludzkości, dla narodów nie jest przecież zbyt duży.

Panie Kapitanie, znam Pańską skromność, równą wybitnej odwadze i wielkiemu charakterowi, ale niech mi będzie wolno, w imieniu tych wszystkich, którzy marzą o Polsce w pierwszych szeregach wolnych narodów świata,

złożyć Panu nie tylko z głębi duszy płynące podziękowanie, lecz również zapewnienie, że tej gorącej otuchy, jaką Pan czynem swoim napelnił serca nasze, nie zmarnujemy, gdyż spotęgowała się nasza wiara w Polskę naprawdę mocarstwową, konkurującą w szlachetnym współzawodnictwie z najpierszymi państwami świata.

Wielki Wódz nauczył nas marzyć, chcieć, tworzyć i budować...

Skarżyński — R. W. D. 5.

Niech nam Pan wierzy, Kochany Kapitanie, że tak, jak Pan, gotowi jesteśmy oddać życie i zdrowie w służbie Wielkiej Idei.

Warszawa, listopad 1933.

Gustaw Orlik-Dreszer

*Lotnictwo wtedy jest silne, kiedy ma dobrych pilotów i dobre maszyny.
Ale wtedy dopiero zaczyna być wielkie, kiedy ma swoją legendę.
Kapitan Skarżyński jest jednym z twórców legendy polskiego lotnictwa. Dla-
tego jego prosta książka jest lekcją wielkości.*

Skarżyński

Kapitan Skarżyński swym wspaniałym lotem zdobył Atlantyk i wszedł do historii, jako pionier polskiej transoceanicznej komunikacji lotniczej.

Jak dokonał tego śmiałego czynu mówi o tym ta Jego książka. Nie jest to tylko opis przeżytych wrażeń, ale i zbiór myśli i doświadczeń wytrawnego żeglarza powietrznego. Książkę tę winni poznać wszyscy obywatele polscy. I ten, który ocenia znacznie morza i powietrza dla naszej przyszłości, i ten, który sobie tego nie uświadomił.

Dziś trzydziestomilionowy naród polski dusi się na swym małym obszarze, podczas gdy niewielka Portugalia lub Holandia rozporządzają kolonizacyjnymi przestrzeniami, liczącymi miliony kilometrów kwadratowych.

Lecz narody te miały śmiałych i zdobywczych pionierów.

Zapewne byli i u nas ludzie tej miary, jednakże usiłowania ich musiały się rozbić o mur obojętności i brak dalszych perspektyw rozwojowych naszych przodków.

Dziś wszystkie obszary świata zajęte, podzielone.

Lecz wolne jest morze i powietrze nad nim.

Kapitan Skarżyński i Jego kolega Idzikowski wskazali drogi, gdzie skierować należy energię i zdobywczość milionów naszych obywateli.

Młodzieży — w ślad za Kapitanem Skarżyńskim, na morze i w powietrze! Tam Wasza przyszłość!

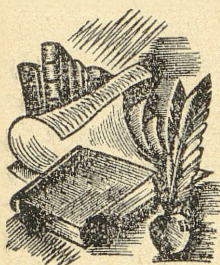
Andrzej Idzikowski

Od paru lat przyjął się w Polsce zwyczaj, że powracający z dalekiej wyprawy lotnik, poza sprawozdaniem składanym swym władzom lotniczym, drugie, ujęte w formę książki, składa swemu społeczeństwu.

Piękny ten zwyczaj umacnia więź łącząca społeczeństwo z lotnictwem i sprawia, że lotnictwo, które nie jest wszak wycinkiem zagadnienia komunikacyjnego, ale potężną, kształtującą współczesne pokolenia ideą — zyskuje w literaturze reprezentację mu należną, przez opowieści skreślone własną ręką aktorów tych wielkich spraw, jakie rozgrywane są dziś w powietrzu.

Gdy znaczenie brawurowego lotu i płynące stąd znaczenie opowieści kapitana Skarżyńskiego zostało już dostatecznie oświetlone w poprzednich przedmowach do niniejszej książki — dorzucamy do nich jeszcze nasze gorące życzenia dla jej Autora i wielkiego lotnika, by w tym serdecznym stosunku, jaki stale zacieśnia się między nim, a przepojonym ideą lotniczą społeczeństwem — znalazł oparcie i impuls do następnych wielkich zamierzeń, godnych „Afrykańczyka“ z roku 1931 i zdobywcy Atlantyku z roku 1933.

Jerzy J. J. J.



BIORE do ręki pióro w tym przeświadczeniu, że muszę spełnić ciężki obowiązek opisanego tego, co przeżyłem i widziałem. Zasadniczą moją rolą jest latanie, ale sprawia mi ono taką przyjemność, że nie mogę go w żadnym razie uważać za obowiązek. Co innego — rola „pisarza“. Jest ona ciężka i trudna, zwłaszcza dla mnie, a to z wielu przyczyn, które pokrótce poruszę.

Czuję się bardziej powołanym do władania drążkiem sterowym, niż piórem, a tymczasem muszę pisać i to nie jako obserwator zdarzeń, ale jako główny aktor. Mogę więc być podejrzany o brak obiektywizmu.

Dalsze trudności wynikają z treści i przeznaczenia książki. Chciałbym bowiem, aby przemawiała ona w pierwszym rzędzie do młodzieży, do tych marzycieli i zapalonych głów, z których szeregów wyjdą bojownicy o panowanie nad żywiołem, o zwycięstwo. W związku z tym już słyszę głosy starszych czytelników zarzucające mi zbytnią naiwność w przedstawianiu sprawy.

To jeszcze nie wszystko!

Piszę dla szerokich mas, a więc muszę uprzystępnąć i popularyzować fachowe zagadnienia lotnicze — znudzi to moich kolegów. W locie zdobyłem pewne doświadczenia fachowe, którymi chciałbym podzielić się z kolegami — to znudzi laików. Słowem każdy, kto weźmie tę książkę do ręki, będzie miał do

mnie o coś pretensję. Wiem o tym z doświadczenia, bowiem kiedy ukazała się moja książka p. t. „25770 km ponad Afryką“, zarzucano mi na przykład, że zbyt szeroko rozwoziłem się nad ilością bielizny i innych zabranych w drogę drobiazgów. Tymczasem sprawa ekwipunku bynajmniej nie jest błaha i wiele nagłowiliśmy się wtedy z kpt. Markiewiczem przy ustalaniu spisu potrzebnych rzeczy. Samolot nie jest omnibusem, który można zapchać bagażami, a trzeba jednocześnie być przygotowanym na wszelkie możliwości.

To jeszcze nie wszystko!

Najłatwiej nawiązać porozumienie z czytelnikiem, kiedy podchodzi się do tematu od strony humorystycznej, a trudno mi pozwolić sobie na to w tej książce, ze względu na zbytnią drażliwość niektórych ludzi po drugiej stronie równika. Gdy się wymienia nazwiska, to nie wolno zbyt szczegółowo charakteryzować osób, aby się im nie narazić, choć i tak nie uniknę tego, choćby przez przypadkowe opuszczenie kogokolwiek w opisach. Wskutek tych ostrożności książka nabiera cech referatu i staje się suchą.

I na zakończenie jeszcze jedna poważna trudność. Lot przez Atlantyk to przecież „sensacja“! Niejeden czytelnik biorąc książkę do ręki pomyśli: „No, no! Sam jeden w ciemną noc nad wodą i to dużą wodą!... To musi być bardzo ciekawe!...“ A tymczasem zupełny brak sensacji, brak mrozących krew w żyłach wrażeń i wyrażeń! Zbyt prosto ujmuję kwestję latania i uważam je za zbyt bezpieczne, aby mieć jakieś straszne przeżycia. Zdarzają się tylko krytyczne chwile wtedy, gdy się ryzykuje. Piszę o tym nie dlatego, żeby uchodzić za bohatera bez trwogi. Nie wierzę w istnienie takich bohaterów. Ważne jest tylko to, jak się człowiek ustosunkowuje do naturalnego uczucia strachu. Ja osobiście, gdy znajduję się w krytycznym położeniu, staram się wmówić w siebie, że nie warto przejmować się i martwić, gdyż to tylko może pogorszyć sprawę i skupiam całą uwagę na możliwości praktycznego zaradzenia złu. Przy stałej pracy można

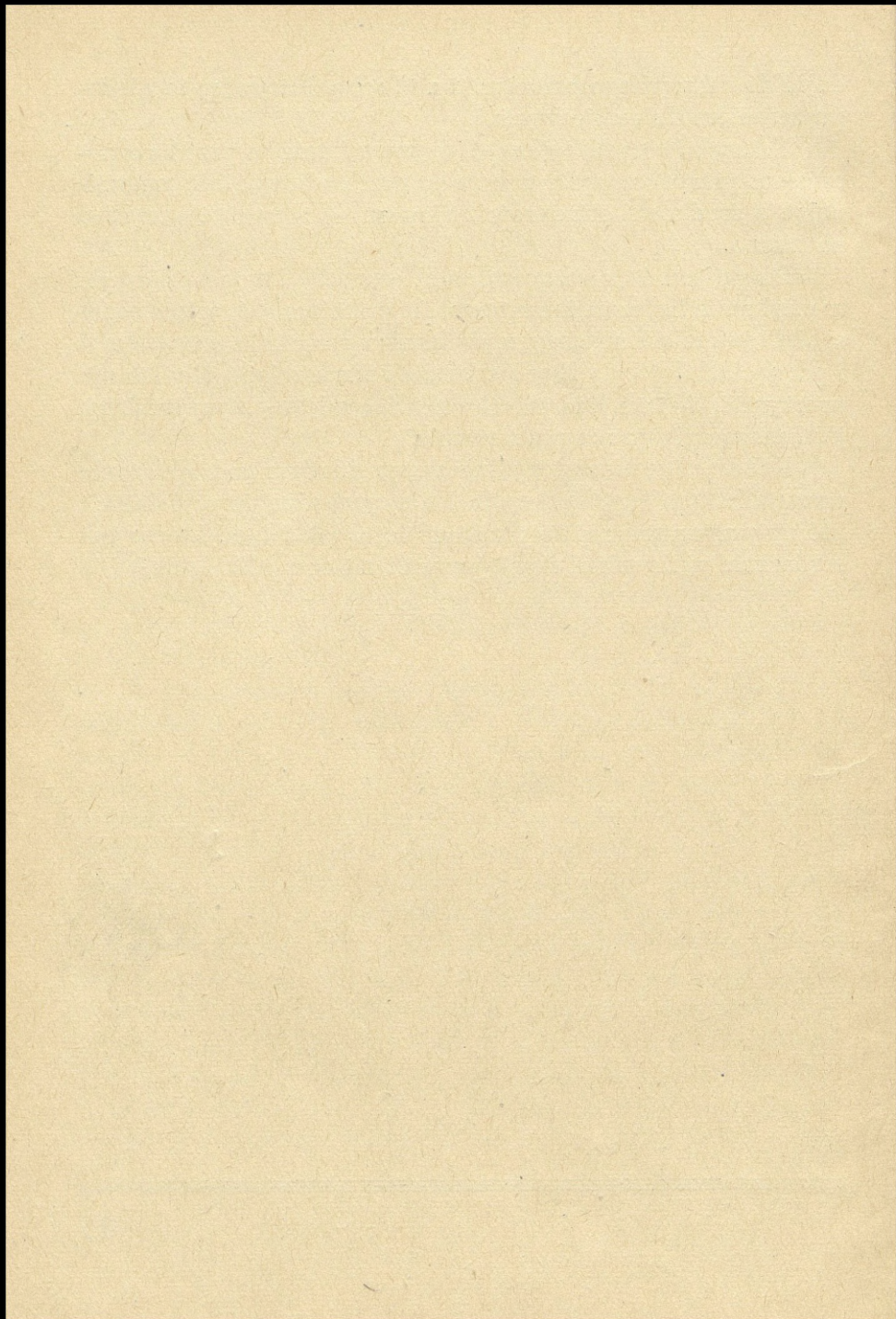
dojść do całkowitego panowania nad sobą. Nazywam to niedopuszczaniem do siebie wrażeń.

Naturalnie trzeba wierzyć w powodzenie, a przed rozpoczęciem przedsięwzięcia dobrze je przestudiować nie zapominając o środkach ostrożności, słowem — rozważyć wszystko na zimno.

Dzięki temu „niedopuszczaniu wrażeń“ lot nie tylko nie męczył mnie fizycznie i nerwowo, ale przeciwnie, świetnie usposabiał, natomiast męczyły mnie bardzo wszystkie uroczystości i przyjęcia, gdyż były zbyt serdeczne i wzruszające, aby ich nie przeżywać. W takich chwilach człowiek mięknie, tym bardziej, jeśli zaskoczyły go niespodziewanie.

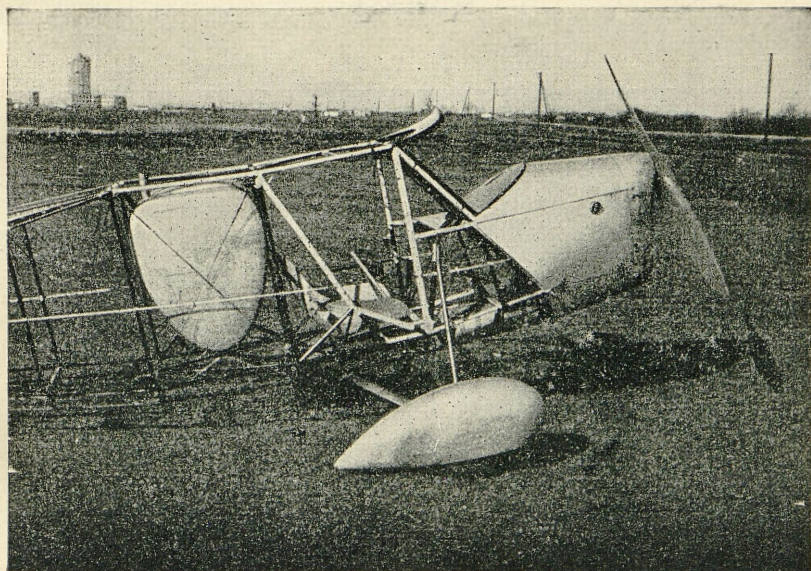
Kończąc ten nieco przydługi wstęp składam podziękowanie wszystkim tym (wymienionym i niewymienionym w książce), którzy przyczynili się do realizacji lotu, jak i tym, którzy tak serdecznie mnie witali i przyjmowali na obu półkulach.



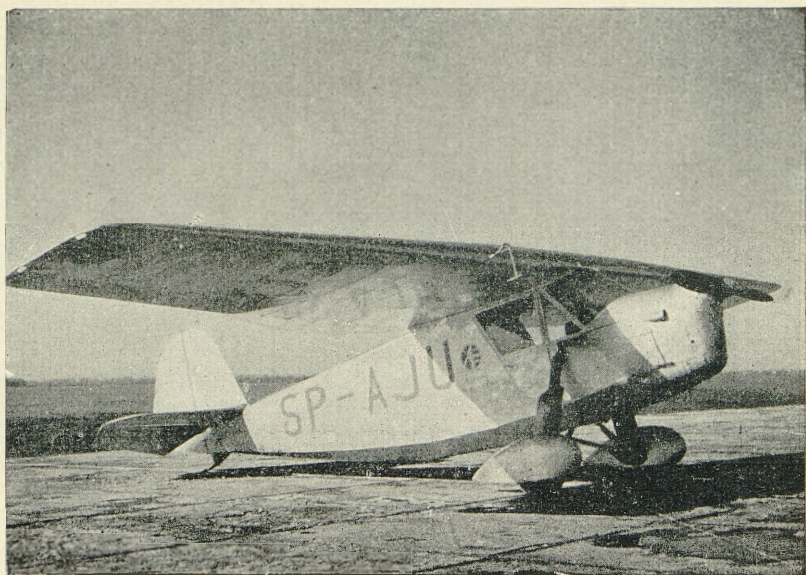




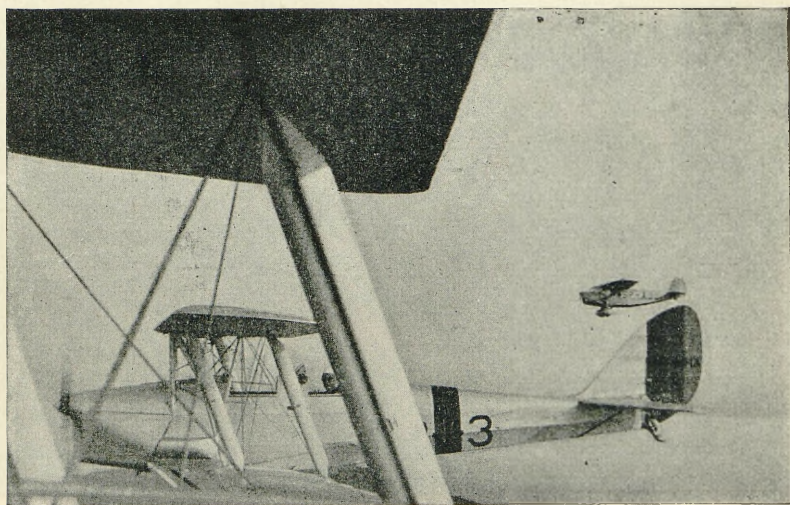
Inż. J. Drzewiecki, inż. J. Wędrychowski, inż. St. Rogalski, inż. St. Wigura.



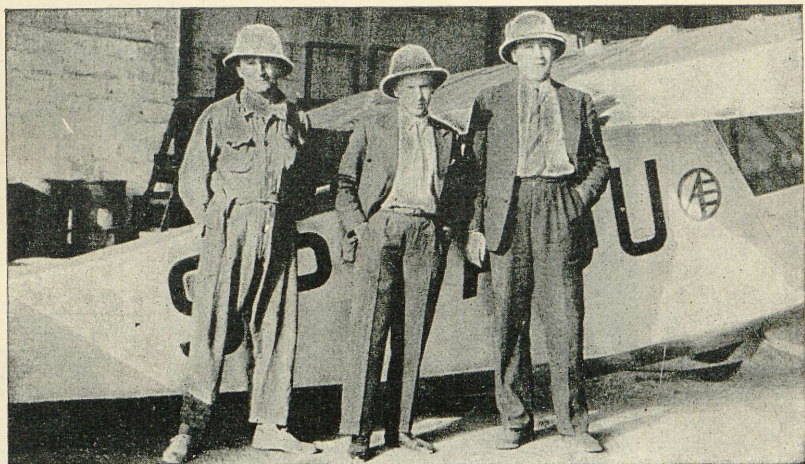
RWD 5-bis w budowie.



RWD 5-bis.



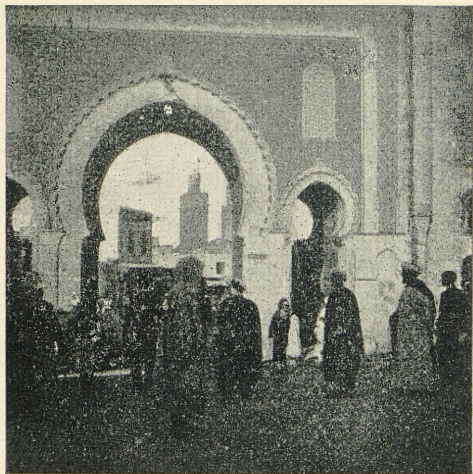
Porto Alegre. Eskorta honorowa brazylijskich samolotów.



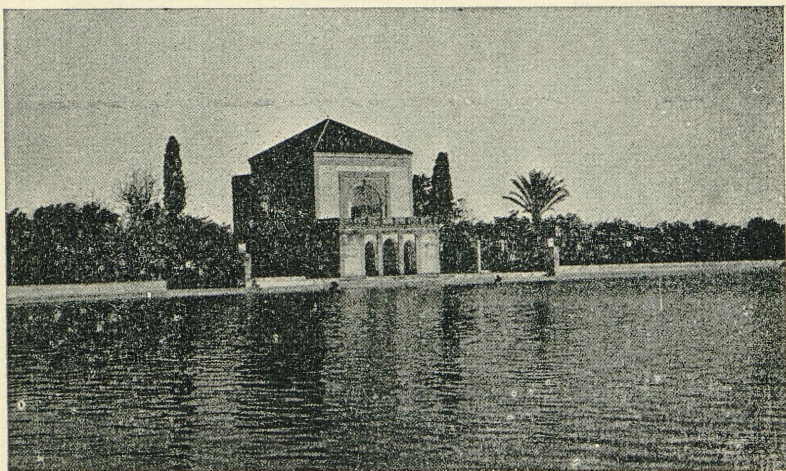
St. Louis. Mechanik Dupas, kpt. Skarżyński, dyr. de Vieux.



Ulica St. Louis.

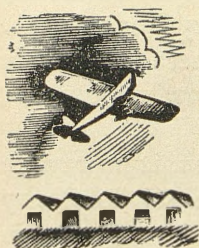


Marokko. Ulica w Rubacie.



Marokko. Grobowiec.

PRZYGOTOWANIA



ZACZYNAM swoje wspomnienia o locie przez Atlantyk sięgając do czasów dość dawnych, odległych o kilkanaście lat.

Daję krótki rys autobiograficzny, aby wyjaśnić w jaki sposób dostałem się do lotnictwa, aby na przykładzie swych ciężkich przeżyć dać dowód młodym czytelnikom, że droga do celu wiedzie przez kształcenie charakteru i woli

i przez przygotowanie do walki z przeciwnościami.

W dn. 16 sierpnia 1920 r. walcząc w szeregach 29 pułku Strzelców Kaniowskich pod Radzyminem zostałem ranny w nogę odłamkiem granatu. Rana nie była bardzo poważna, ale wdało się zakażenie krwi, a potem nastąpiły inne komplikacje i w rezultacie musiałem przebyć dwa i pół roku w szpitalu.

Okres ten był okresem ciężkiej walki o to, czy pozostanę wśród zdolnych do normalnej pracy, czy też zostanę inwalidą. Choć lekarze nie mieli już nadziei, choć z bólem moralnym, większym od fizycznego, przeczytałem swe nazwisko na liście oficerów, mających iść do rezerwy — jednak nie straciłem wiary, przeciwnie, zawzięłem się i postanowiłem walczyć do końca.

Znalazłem świetnego chirurga i człowieka o złotym sercu ś. p. plk. Łatkowskiego, który zrobił z moją nogą to, czego dotychczas chirurgii światowej nie udawało się osiągnąć. Wylatał mnie tak, że mogłem jeszcze mieć pretensje do służby w szeregach armii, ale w kancelarii. Nie odpowiadało mi to zupełnie.

Chciałem pełnić służbę w linii i postanowiłem przenieść się do lotnictwa.

Lotnictwem interesowałem się od dawna. Jako studenta politechniki zaciekawiała mnie szczególnie budowa samolotów. Sam przedtem nie latałem patrząc zawsze z obawą i respektem na cyrkowców powietrznych i nie przypuszczając nawet, że kiedyś zostanę pilotem. Mimo to, gdy otworzyła się przede mną jedyna możliwość służby w linii, lotnictwo, zdecydowałem się odrazu. Ale urzeczywistnienie zamiarów nie przychodzi łatwo. Musiałem rozpocząć walkę z tymi, którzy dotychczas starali się o poprawę mego zdrowia, t. j. z lekarzami, bowiem uważali mnie nadal za kalekę.

Chciałem jednak pokazać, że mimo twierdzeń, iż na zawsze pozostanę inwalidą i nigdy nie odzyskam zdolności do służby liniowej — będę jeszcze służyć w linii. Chciałem pokazać tym przyjaciółom, którzy mi radzili usunąć się („przecież swoje już zrobiłeś“), wziąć działkę ziemi na kresach i łapać rybki, że jeszcze jednak przydam się na coś.

Wcześniej zetknąłem się z twardą zaprawą do życia — ze szkołą żołnierską — i dzięki temu przeciwności nie tylko nie zrażały mnie, lecz przeciwnie, podniecały do walki. Podstawą powodzenia jest wiara w osiągnięcie wyraźnie wytkniętego celu.

Rok cały trwały usilne zabiegi i starania i wreszcie dostałem się do szkoły pilotów. Będąc w lotnictwie przez długi czas nie mogłem oswoić się z tym wielkim szczęściem, że jestem znowu zdolny fizycznie do pełnienia służby w linii.

— — — — —
Atlanty! Kto z nas lotników nie marzył o jego zdobyciu! Marzyłem i ja już od dawna, ale o tych marzeniach nie będę wspominał, gdyż były nierealne. Gdy w r. 1931 leciałem wraz z kpt. Markiewiczem wzdłuż wybrzeży Atlantyku w Afryce — marzenia te odżyły. Oczy mimowoli zwracały się w stronę oceanu, który kusił gładką, spokojną powierzchnią, rozpostartą pod błękitem nieba.

Wiedziałem jednak, że po niepowodzeniach prób zdobycia Atlantyku przez naszych kolegów, władze odrzucają mój projekt i nikt nie weźmie na siebie oficjalnie tak ciężkiej odpowiedzialności przed społeczeństwem. Postanowiłem zatem zacząć z „innej beczki” — starać się o samolot do rekordu. Rozchodziło się o pobicie rekordu w linii prostej bez lądowania, przy czym zdecydowałem wybrać taką trasę, aby być niedaleko Atlantyku. Naturalnie myślałem o samolotach turystycznych.

Aby zapewnić sobie uzyskanie maszyny, należało się zwrócić do Szefa Departamentu Lotnictwa Cywilnego, ppłk. Filipowicza. Uchwyciłem wreszcie odpowiedni moment. Było to w maju 1932 r. w Radomiu, na bankiecie z okazji poświęcenia lotniska. Przedstawiłem swój projekt i otrzymałem przyrzeczenie, że samolot dostanę. Z wyborem samolotu radził ppłk. Filipowicz zatrzymać się do wyników Challenge’u.

Będąc z oddanym mi przyjacielem mjr. Jungravem w Rhön (Niemcy) w sierpniu 1932 r. na zawodach szybowcowych zwróciłem się mu ze swych zamiarów, to też w późniejszych przygotowaniach pomoc jego bardzo mi się przydała.

Ponieważ Liga Morska i Kolonialna pomogła mi bardzo w locie afrykańskim, więc i teraz zwróciłem się do jej prezesa, gen. Orlicz-Dreszera, wielkiego miłośnika lotnictwa, o pomoc. Generał bardzo chętnie objął protektorat nad lotem mając tylko jedną do mnie pretensję, że się wybieram na jednomiejscowym samolocie i że nie może przez to lecieć wraz ze mną przez Atlantyk.

Gdy przedstawiłem swój projekt kochanym „Erwudziakom”, zapalili się do niego bardzo.

Zaczęliśmy zastanawiać się z inż. Wędrychowskim (dyrektor Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych produkujących samoloty RWD) oraz z konstruktorami inż. Rogalskim i inż. Drzewieckim nad wyborem samolotu i po dokładnym rozważeniu za i przeciw przyszliśmy do przekonania, że najlepiej do takiego lotu nadaje się RWD 5, ponieważ dawał możliwość

zabrania dużego obciążenia przy dobrej przeciętnej szybkości, a dzięki małej wadze, nieprzekraczającej 450 kg mógł być zaliczony, po skasowaniu drugiego siedzenia, do II kategorii samolotów turystycznych.

Na zasadzie postanowień F. A. I. (Federation Aerienne Internationale), do którego należą 34 państwa, samoloty turystyczne zostały podzielone na następujące kategorie:

- I — wielomiejscowe o wadze do 560 kg.
- II — jednomiejscowe „ „ „ 450 „
- III — wielomiejscowe „ „ „ 280 „
- IV — jednomiejscowe „ „ „ 200 „

Gdy po wyborze samolotu złożyłem podanie do Szefa Departamentu Aeronautyki płk. Rayskiego prosząc o zezwolenie na dokonanie próby pobicia rekordu długości lotu bez lądowania, otrzymałem nie tylko pozwolenie, lecz również obietnicę pomocy fachowej i pieniężnej.

Zamiarem moim było połączenie przelotu przez Atlantyk z rekordem, pod całkowitą kontrolą komisji sportowej, co było zupełną nowością w lotach transatlantyckich. Dotychczas dokonali przelotu nad Południowym Atlantykiem na samolotach turystycznych Hinckler i Mollison, ale ponieważ lecieli na samolotach I kategorii z obsadzonym tylko jednym miejscem, więc loty ich nie mogły być sklasyfikowane. Nadmienię jeszcze w zakończeniu tych rozważań, że RWD 5 był najmniejszym i najlżejszym z samolotów, które przebyły Atlantyk.

Przelot taki wymaga odpowiednich studiów i przygotowań. Pierwszym etapem były studia teoretyczne, do których mapy i książki z materiałem informacyjnym przywiózł mi z Paryża dyr. Wędrychowski. Przy studiach klimatyczno-meteorologicznych służył swoją fachową pomocą mag. Niemczewski z Głównej Wojskowej Stacji Meteorologicznej¹⁾.

1) Warunki przelotu przez Atlantyk omawiam szczegółowo na innym miejscu.

Załatwieniem formalności związanych z próbą pobicia rekordu zajął się ze zwykłą swą energią ppłk. Kwieciński, sekretarz generalny Aeroklubu R. P. wraz z inż. Kwaśniakiem i inż. Polturakiem, którzy wielokrotnie służyli mi radą i pomocą.

Wkońcu marca 1933 r. samolot był wykończony i otrzymał znak rejestracyjny SP—AJU.

Po oblataniu samolotu i skompletowaniu ekwipunku miałem zamiar startować dn. 7 kwietnia razem z ppłk. Kwiecińskim i kpt. Hirszbandtem, którzy udawali się na RWD 5 do Casablanca, by stamtąd podjąć lot algiero-marokański. Jednakże nie udało mi się rozpocząć lotu w oznaczonym terminie. Władze przełożone zażądały dokładnego zbadania samolotu przez Instytut Badań Techniczno-Lotniczych. Wyznaczona przez płk. Karpińskiego specjalna komisja zabrała się bardzo intensywnie do pracy. Podczas prób samolot był pilotowany kolejno przez por. Pronaszkę, inż. Grzeszczyka i przeze mnie.

Badano bardzo dokładnie zachowanie się samolotu przy startach i lądowaniach z coraz to większym obciążeniem, przeciętną szybkość i zużycie paliwa na godzinę lotu. Z polecenia komisji przeprowadzono szereg drobnych zmian i udogodnień, a dn. 15 kwietnia w Wielką Sobotę wystartowałem do najważniejszych z tych prób — do 10-cio godzinnego lotu.

Pogoda, jak zwykle u nas na przedwiośniu, była zła. Niskie chmury, przejściowe deszcze i porywiste gwałtowne wiatry. Jeżeli w czasie takiej pogody samolot zda egzamin ze swej sprawności można śmiało odbywać na nim ryzykowne przeloty.

A RWD 5, mający zresztą już ładną przeszłość za sobą, zdał egzamin doskonale. Przy starcie oderwał się od ziemi z wielką łatwością i szybko nabierał wysokości. Dobrze reagował na stery i bez wysiłku mogłem parować silne rzucanie. Osłonięta szybami limuzyna nie dopuszczała wiatru, ani deszczu. W kabinie było ciepło i zacisznie. Pomimo fatalnej pogody lot sprawiał dużą przyjemność i nie męczył mnie wcale.

Po dziesięciogodzinym locie nad Polską wylądowałem

o godz. 18-ej na lotnisku mokotowskim pokrywając przestrzeń 1650 km i uzyskując przeciętną szybkość 165 km/g., bardzo dużą zważywszy, że miałem silne wiatry przeciwnie lub boczne. Po locie nie czułem najmniejszego zmęczenia, pomimo to udałem się do lekarza, mjr. dr. Krzyczkowskiego, aby mnie zbadał.

Rezultat badania potwierdził moje dobre samopoczucie: — tętno, oddech i reakcja źrenic były normalne.

Długą debatę wywołała kwestia, czy zastosować do samolotu zbiorniki z natychmiastowymi opróżniaczami. Zaprotestowałem przeciwko temu stanowczo. Waga samolotu po dokonaniu drobnych przeróbek i zamontowaniu drugiej busoli wynosiła 446 kg, a więc tylko 4 kg poniżej normy. Wbudowanie zbiorników z opróżniaczami mogłoby spowodować przekroczenie dopuszczalnej wagi, a więc pozbawiłoby lot przez Południowy Atlantyk charakteru rekordowego, natomiast zwiększenie się bezpieczeństwa było bardzo problematyczne. Zbiorniki takie spełniłyby rolę pływaków, utrzymujących samolot na wodzie, tylko w tym wypadku, gdyby po wypuszczeniu benzyny można je było hermetycznie zamknąć, a jest to niemożliwe do uskutecznienia, gdyż przy otwarciu zamknięć uszczelnienie z kauczuku i szellaku odrywa się. Wielodniowe utrzymywanie się na wodzie samolotu Hausnera nie jest argumentem za stosowaniem opróżniaczy, gdyż Hausner opuścił się na fale oceanu po wyczerpaniu zapasu paliwa, a więc miał zbiorniki szczelnie zamknięte.

Drugim względem przemawiającym przeciw opróżniaczom było to, że wypuszczanie benzyny przy źle pracującym silniku na pewno spowodowałoby pożar samolotu udaremniając wszelką możliwość ocalenia.

Trzeci i ostatni względ był ten, że po 3 godzinach lotu, a więc po zużyciu 75 ltr. benzyny, samolot już mógł się unosić na falach. Udało mi się przekonać członków komisji tymi argumentami. Dn. 20 kwietnia stwierdzono protokółarnie, że samolot nadaje się do lotów długodystansowych. Wieczorem tegoż

dnia wręczyłem odpis protokołu komisji gen. Orlicz-Dreszerowi, który bardzo interesował się przebiegiem badań i był obecny przy niektórych próbnym lotach.

W wyniku orzeczenia komisji otrzymałem pozwolenie na podjęcie rekordowego lotu. Poza tym gen. Orlicz-Dreszer udzielił mi szczegółowych instrukcji w sprawie propagandy wśród naszego wychodźstwa w Brazylii i Argentynie.

Po ostatecznym ukończeniu przygotowań oznaczyłem start z Warszawy na dzień 27 kwietnia.

O przygotowaniach do lotu było cicho i głucho w całej prasie. Nieliczna grupka wtajemniczonych w mój zamiar nie udzielała nikomu informacji stosując się do moich prośb. Uważam, jak to już zaznaczyłem w książce o locie afrykańskim, wszelki rozgłos dokoła przygotowywanego dopiero przedsięwzięcia nie tylko za zbyt cichy, ale za szkodliwy. Dziesiątki przyczyn mogły się złożyć na to, żeby lot nie doszedł do skutku, a wtedy szerokie koła społeczeństwa podniecane sensacyjnymi wzmiankami i artykułami w dziennikach, odczułyby mocno zawód z powodu nieodbycia reklamowanej imprezy, co mogłoby się z kolei odbić niepomysłnie na propagandzie lotnictwa.

Od Warszawy do St. Louis dzieliła mnie przestrzeń 6.000 km. W czasie tego przelotu mogły zdarzyć się jakieś trudności, opóźniające lot i tym samym uniemożliwiające (ze względu na stałe pogarszanie się pogody w miesiącach letnich) start do lotu transatlantyckiego.

W tym wypadku również pewne grupy laików w sprawach lotniczych zaczęłyby sarkać na lotnictwo i jego władze.

Wreszcie jest wielkim ułatwieniem dla pilota, jeśli może powziąć ostateczną decyzję sam, nie dopingowany przez nikogo.

Jednakże lotu do St. Louis ukryć by się nie udało. Wobec tego trzeba było wymyślić jakiś pretekst. I wymyśliliśmy. Lot mój oficjalnie miał na celu próbę pobicia rekordu lotu bez lądowania w linii prostej dla samolotów turystycznych II-iej kat. na przestrzeni Lyon — St. Louis lub też w kierunku odwrotnym.

Fachowcy znający trudności tej trasy: skaliste wybrzeża Hiszpanii, grzbiety górskie Atlasu i AntyAtlasu, pustynne wybrzeża Rio de Oro, gdzie grasują bandy nieujarzmionych Arabów — musieli z politowaniem kiwać głowami po przeczytaniu wzmianek prasowych o mojej decyzji.

Oczywiście unikałem wszelkiej możliwości zetknięcia się z dziennikarzami. Tylko jeden z nich (p. H. Kleinert) był poinformowany o wszystkim dokładnie od samego początku, ale mogłem być pewny jego dyskrecji, a nawet pomocy w zwalczaniu pogłosek o celu lotu, gdyby takie się pojawiły.

Aeroklub Rzeczypospolitej, w którego barwach startowałem, współdziałał w tej niewinnej zresztą mistyfikacji zwróciwszy się do Aeroklubu Francji z oficjalnym zawiadomieniem o próbie pobicia rekordu na odcinku Lyon—St. Louis i z prośbą o wyznaczenie komisarzy sportowych.

Dn. 26 kwietnia wieczorem po ostatnich przygotowaniach siedziałem spokojny i zadowolony, że udało mi się zmylić czujność prasy, gdy nagle zadzwieczał dzwonek telefonu. Odruchowo zdjąłem słuchawkę i przeraziłem się. Telefonował jeden ze współpracowników „Gazety Polskiej“, p. Leczycki. Dowiedział się skądś, że nazajutrz zamierzam startować i zaczął wypytywać o maszynę i szczegóły projekowanego lotu.

Muszę się przyznać do poważnej wady, nie mam talentu do kłamstwa, to też przyparty do muru dałem informacje takie, jakie miał zawierać wydany po starcie komunikat prasowy Aeroklubu R. P., prosząc jednocześnie o dyskrecję. Tę cnotę jednak rzadko spotyka się u dziennikarzy.

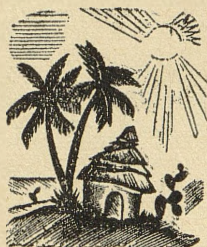
Startować postanowiłem o g. 8-ej rano z lotniska na Okęciu, gdyż odległość tego lotniska od miasta i brak dogodnej komunikacji zabezpieczały mnie od najścia reporterów i fotografów redakcyjnych, a zresztą lot po zdobycie rekordu nie jest znowu taką sensacją, żeby łapać lotnika na starcie i w dodatku tak daleko od miasta.

Komunikat meteorologiczny, jaki otrzymałem wieczorem

z G. W. S. M.¹⁾), nie zapowiadał na dzień następny zbyt dobrej pogody na odcinku Warszawa—Lyon, ale mimo że miałem aż nadto czasu na dotarcie do St. Louis (chciałem wykorzystać dla przelotu przez ocean pełnię księżyca w dn. 8 maja) postanowiłem nie odkładać już dłużej rozpoczęcia lotu. Zdawało mi się, że samolot w hangarze niecierpliwi się, tak samo jak ja, i pragnie jak najprędzej zmierzyć się z Atlantykiem.

¹⁾ Główna Wojskowa Stacja Meteorologiczna.

WARSZAWA-ST. LOUIS



RANEK dn. 27 kwietnia był dość pogodny i ciepły, jakby na przekór biuletynom meteorologicznym, lecz z tego nie można nic wnioskować na dłuższą trasę. Zabrałem z domu resztki bagażu, pożywienie na drogę i wraz z kilku kolegami i przyjaciółmi ulokowawszy się w trzech samochodach pojechaliśmy na Okęcie, gdzie w hali Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych nocował po raz ostatni mój samolot.

Na Okęciu znajdował się już ppłk. Engel z Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i P. W. z kpt. Cichockim. P. U. W. F. żywo interesował się moim lotem i częściowo go finansował. Przy maszynie uwijali się mechanicy i monterzy. Po upakowaniu reszty bagażu robotnicy wytaczają maszynę z hali i ciągną na lotnisko. Nastrój panuje pogodny i niefrasobliwy. Na twarzach wszystkich obecnych mogę wyczytać pewność, że lot się uda. Ta pewność pochlebia mi bardzo.

Idziemy powoli za samolotem na lotnisko. Z daleka widzimy, że w naszą stronę pędzi jeszcze jeden samochód — to przyjeżdżają koledzy z Aeroklubu.

Wkrótce jesteśmy już na skraju lotniska. Por. Pronaszko zajmuje miejsce w kabinie, po czym po zapuszczeniu nągrzewa silnik. Przysłuchujemy się jego równemu, rytmicznemu warkotowi — pracuje doskonale. Po kilkunastu minutach samolot jest gotowy do startu.

Ostatnie uściski rąk i pożegnania. Koledzy wtykają mi jeszcze w ostatniej chwili to krzyżyk, to małą rakietę sygnałową na wypadek przymusowego lądowania. Są rozczulający.

Zajmuję swoje miejsce i zatrzaskuję drzwiczki. Przez szybę widzę, jak inż. Rogalski fotografuje RWD 5-bis ze wszystkich stron.

Dodaję gazu i kołuję na środek lotniska, gdzie łopoce na wietrze chorągiewka startowa. Ustawiam maszynę pod wiatr i daję pełny gaz. Start idzie świetnie, samolot z rozmachem nabiera wysokości. Zataczam wielką rundę, przechodzę nad głowami żegnających mnie machaniem kapeluszy i czapek przyjaćiół i biorę kurs na Poznań. Opanowuje mnie dziecięca radość, że wszystkie trudy przygotowań, tak wyczerpujące nerwy, są poza mną, że nareszcie lecę!

Pogoda o wiele lepsza niż można było przypuszczać. Niezbyt silny wiatr od czoła, wysoki pułap chmur, widoczność dobra, powietrze spokojne, nie ma zupełnie rzucania. Drogę do grodu Przemysława znam na pamięć i jeśli rzucam wzrokiem na punkty orientacyjne — to jedynie w tym celu, aby sprawdzić wskazania busoli.

Od Poznania kieruję się na Zbąszyń, gdyż tam po stronie granicy polsko-niemieckiej znajduje się „brama wlotowa“, zawiadomiona o moim przelocie. Przechodzę nad nią nisko, aby dać możliwość posterunkom zanotowania znaków rejestracyjnych samolotu, i biorę kierunek na Lipsk. Pogoda w dalszym ciągu dość dobra. Po minięciu Lipska stwierdzam z zadowoleniem, że uda mi się dociągnąć jednym tchem do Lyonu, bez potrzeby lądowania na którymkolwiek z lotnisk niemieckich.

Przelatuję nad Wasserkuppe (Rhön), gdzie w zeszłym roku spędziłem w bardzo wesołym gronie dwa tygodnie na zawodach szybowcowych. Odżywają miłe wspomnienia. Na starcie widać kilka szybowców, które czekają na zbliżający się „front“ (chmura burzowa).

Mijam Frankfurt nad Menem, przez „bramę wylotową“

koło Karlsruhe wydostaje się nad terytorium francuskie. Lecę doliną Renu na Strasburg, a potem Milhuze, pilnie zważając, aby nie przelecieć ponad którą z gęsto i szeroko rozsianych tu stref zakazanych.

Spotykam niezbyt rozległy, lecz gęsty deszcz. Można by go łatwo wyminąć, ale nie wolno: „korytarz“ ze względu na strefy zakazane jest tak wąski (5 km na prawo i lewo od rzeki), że trzeba trzymać się jego środka i szorować prosto przez deszcz. Teren staje się coraz bardziej górzysty, porosły lasem. Odczuwa się bliskość Szwajcarii i Alp francuskich. Krajobraz bardzo malowniczy przyciąga oczy swym czarem, ale nie chciałbym w tych uroczych okolicach przymusowo lądować. Na szczęście ani przez chwilę nie zanoszę na taką możliwość. Pogoda stale dość dobra, a silnik pracuje znakomicie. Wreszcie o godz. 16 min. 45 pierwszy etap lotu zakończony. Siadam na lotnisku w Bron pod Lyonem. Odcinek przebyty tego dnia wynosił 1500 km, na co zużyłem 8 godz. 40 min. uzyskując pomimo różnych wiatrów bardzo dobrą szybkość 173 km/godz.

Po przybyciu zostaje porwany i uwięziony przez naszego konsula, p. Jana Karczewskiego, który wraz z personelem konsulatu otacza mnie bardzo troskliwą opieką i traktuje jak najbardziej pożądanego gościa. Formalności związane z przygotowaniem do rekordu (ważenie samolotu) trzeba odłożyć do dnia następnego.

Nazajutrz dn. 28 kwietnia trzeba było wylądować z mojego RWD cały, tak troskliwie upakowany w różnych zakamarkach bagaż, opróżnić zbiorniki z benzyną i oliwą i stwierdzić wagę próżnego samolotu.

Wkrótce SP—AJU znajduje się już na wadze i komisarz sportowy zaczyna ceremonię ważenia. Patrzy na wskaźnik wagi, mruczy coś i kręci głową. Patrzę i ja — i drętwieję: — samolot waży 462 kg! O 12 kg ponad dopuszczalną normę, a 16 więcej niż ważył w Warszawie! Przeglądam troskliwie wszelkie kąci i sprawdzam, czy wszystko wyjęte — niestety wszystko.

Zaczynam wobec tego wątpić w rzetelność wagi i dzielę się swymi wątpliwościami z komisarzem. Zgadza się z moim przypuszczeniem, ale na to nie ma rady. Trzeba będzie polecieć do Paryża i tam sprawdzić wagę samolotu. Nie bardzo uśmiecha się mi ta perspektywa. Jeszcze raz przeglądam płatowiec, zaczynam manipulować kranami od benzyny i pochylać maszynę. Eureka! Przyczyna 16 kg nadwagi wyjaśniona: — w jednym ze zbiorników „zadekowała“ się jeszcze benzyna. Odzyskuję humor, gdy zostaje urzędowo stwierdzona przynależność mojego RWD do samolotów turystycznych drugiej kategorii.

Resztę dnia roboczego poświęcam na dokładne zbadanie stanu silnika, a właściwie bada go mechanik, który przyjechał z fabryki silników z Anglii, wezwany przez płk. Abczyńskiego, kierownika Wojskowego Zakładu Zaopatrzenia Aeronautyki, ja zaś pomagam mu w tej pracy.

Na resztę dnia znowu nasz konsulat rekrutuje moją skromną osobę. Na lotnisku odwiedza mnie korespondent PAT. Po bohatersku wytrzymuję jego ataki i upieram się przy rekordzie na odcinku — teraz już — St. Louis—Lyon, gdyż nie mam najmniejszego zamiaru startować z Lyonu z pełnym obciążeniem i wprowadzać w błąd bardzo sympatycznego i uczynnego komisarza sportowego.

Ponieważ pogoda bardzo nieszczerólna, a komunikaty meteorologiczne z Hiszpanii często zawodzą, nie śpieszę się zbyt z odlotem mając zamiar przebyć etap Lyon — Casablanca w ciągu jednego dnia, a do tego trzeba dobrej pogody, gdyż odległość wynosi 2050 km.

Dzień 29 kwietnia poświęciłem na ponowne upakowanie mojego niewielkiego bagażu, co, ze względu na szczupłość rozporządzalnego miejsca i konieczność umieszczenia wszystkiego pod ręką, nie było rzeczą łatwą. W niedzielę dn. 30 kwietnia nie mogąc się doczekać polepszenia pogody ani komunikatów meteorologicznych postanowiłem lecieć dalej, licząc, że w razie pogorszenia warunków atmosferycznych usiądę na którymś

z lotnisk Aeropostale'u (pocztowa linia lotnicza łącząca Paryż z Dakarem i przechodząca przez wschodnie wybrzeża Hiszpanii) i tam nareszcie otrzymam informacje o pogodzie.

Warunki lotu były fatalne. Ustawiczne mgły, niskie chmury i deszcze. Wiatr czołowy wpłynął tak silnie na szybkość samolotu, że spadła do 140 km/godz. Ponieważ w miarę posuwania się na południe pogoda była coraz gorsza, postanowiłem wylądować w Perpignan, aby tam zasięgnąć języka o możliwości dalszego lotu. Z wielkim trudem wśród deszczu i mgły odnalazłem lotnisko i wylądowałem — niestety żadnych wiadomości z Hiszpanii nie było. Zostałem ukarany za niecierpliwość i musiałem poznać nudy samotnej niedzieli w małej, prowincjonalnej miejscinie, kiedy w dodatku wszyscy ze względu na niepogodę skryli się w swych domach. Z utęsknieniem oczekiwałem otwarcia jedyne go kina i poszedłem obejrzeć film „14 lipca“, który już widziałem w Warszawie, oraz zdjęcia z afrykańskiego lotu lotnika niemieckiego Udet'a, z którym spotkalismy się przed dwoma laty w Malakalu (Sudan Angielski).

Program ciągnął się od dziewiątej do dwunastej w nocy i nie rozproszył nudy, to też wróciłem do hotelu zdecydowany, że nazajutrz bez względu na pogodę ucieknę z tej zabitej deskami od świata dziury.

Na lotnisku znajdował się pilot sportowy, który poprzedniego dnia wyleciał z Paryża do Barcelony. Przy próbie przejścia wśród mgły i deszczu przez Pireneje samolot wpadł w korkociąg. Lotnikowi z trudem udało się wyprowadzić maszynę, poczem zrezygnował z dalszego lotu i zawrócił do Perpignan.

Z Hiszpanii biuletyny meteorologiczne nie nadeszły i oświadczone mi, że pewnie nie nadejdą, ale miałem stanowczo dość Perpignan i wystartowałem, pomimo mglistej pogody i bardzo niskich chmur, do odległej o z górą 1600 km Casablanki, nie przypuszczając nawet, jakie ciężkie zapasy będę musiał toczyć z powietrzem w ciągu kilku godzin lotu.

Nie złorzeczyłem złej pogodzie. Przeciwnie, taka kontrola

sprawności maszyny i pilota była bardzo pożądana, wobec oczekującego mnie dalszego lotu.

Do Barcelony warunki atmosferyczne były zupełnie znośne. Dalej jednak, z powodu bardzo niskiego pułapu chmur i słabej widoczności, nie pchałem się już na skalisty ląd, a leciałem nad morzem na wysokości od 50—100 m starając się nie stracić z oczu wybrzeża, aby szukać na nim w razie potrzeby jakiegoś terenu do lądowania. Niski lot nie przedstawiał ryzyka, gdyż powietrze było spokojne i nie rzucało pławcem. Lecąc tak z dobrą szybkością minąłem Walencję, Alicante i Kartaginę i zbliżałem się do Malagi, kiedy pogoda nagle pogorszyła się. Na horyzoncie pojawił się zniecka rozległy front burzowy.

Zaledwie przedarłem się przez pierwszą burzę i odsapnąłem po silnym rzucaniu, gdy nadeszła druga, a za nią trzecia burza, obie równie gwałtowne.

Burze te były resztkami cyklonu, który dzień przedtem szalał nad Marakeszem. O sile jego świadczył wicher, jaki miałem na przestrzeni Malaga—Casablanka: — szybkość mego samolotu zmalała do 100 km/godz.

Byłem zachwycony wartością samolotu. Musiałem swój podziw i wdzięczność wyrazić konstruktorom, to też pierwszą moją czynnością po załatwieniu formalności lądowania było nadanie depeszy do Aeroklubu R. P. zawierającej dwa słowa: „maszyna doskonała“.

Casablanke poznałem przed dwoma laty, to też z przyjemnością oglądałem znajome kąty. Miasto trochę zmieniło się — przybyło sporo nowych domów. „Nowy York“ Afryki wytrzymał próbę rozłuki — podobał mi się tak samo jak dawniej.

Spotkałem w tym mieście pp. inż. Zaleskich, znajomych z Warszawy, a że miałem jeszcze dość czasu na dalszą drogę do St. Louis, zatrzymałem się w Casablance jeden dzień.

Ze zgromadzonego przeczytałem w tutejszych dziennikach wiadomość, że udaję się do Senegalu w zamiarze przelotu Atlantyku. Złożyłem zaraz z inż. Zaleskim wizyty w redakcjach pism i —

niech to będzie pociechą dla naszych dziennikarzy — nazajutrz ukazały się sprostowania tej „bezpodstawnej wiadomości“.

W dalszą drogę wystartowałem dn. 3 maja o godz. 7 min. 15.

Pogoda była bardzo dobra, lot odbywał się bez przeszkód i trudności. Począwszy od Agadiru dostałem się już w sferę passatu wiejącego w stronę St. Louis.

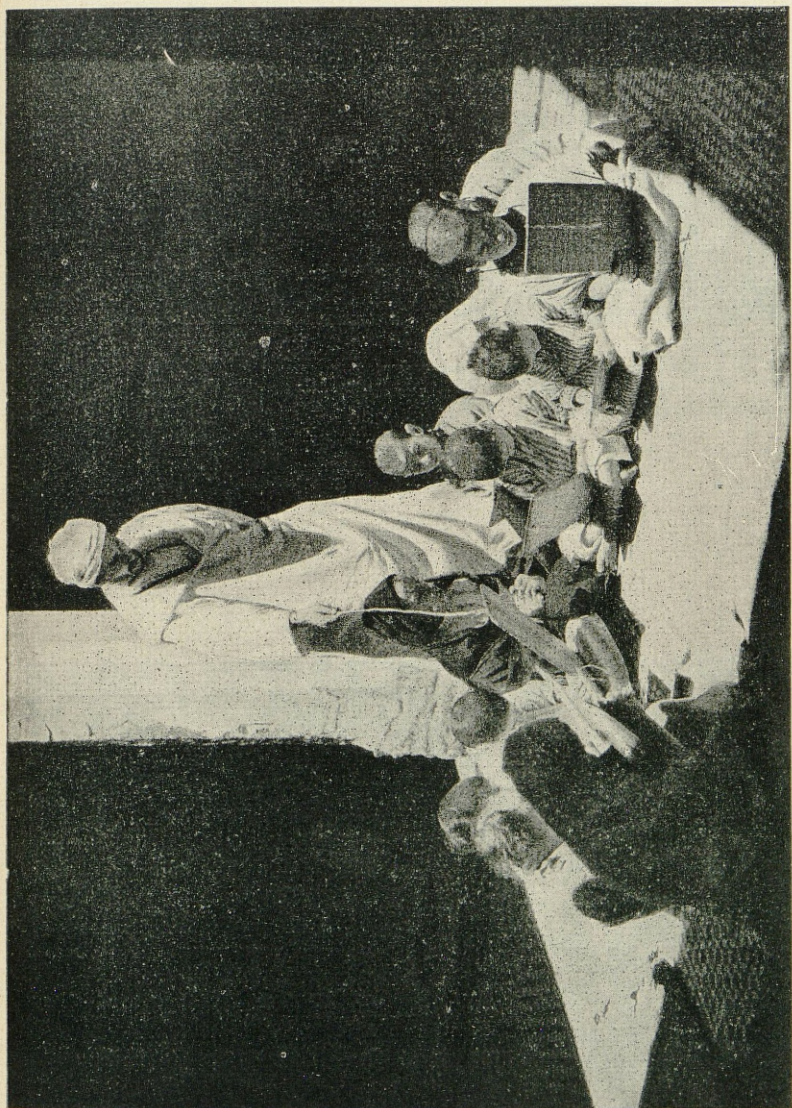
Wkrótce zniknęły ostatnie ślady cywilizacji, pode mną rozciągnęła się piaszczysta, żółta pustynia.

W miarę zbliżania się nad Rio de Oro zacząłem wznosić się wyżej, gdyż zupełnie nie miałem ochoty służyć za cel karabinom nieujarzmionych synów pustyni. Wzbiłem się na wysokość 1500 m, zupełnie nie przeczuwając, że już na tej wysokości znalazłem się w przeciwpassacie hamującym szybkość lotu.

Ścinając nierówności wybrzeża przeleciałem dość daleko od Cap-Juby nie widząc zupełnie tej miejscowości, w której lądowałem w r. 1931. Cap-Juby było przed dwoma z górą laty miejscem zesłania, źle widzianych przez rząd królewski oficerów hiszpańskich. Czasy się zmieniły, ale Cap-Juby pozostało nadal miejscem zesłania, tylko że teraz — osób niemiłych rządowi republikańskiemu.

Słońce już dawno przeszło przez zenit, gdy znajdowałem się w okolicach Villa Cisneros. Po obliczeniu odległości na mapie przekonałem się, że do St. Louis nie dolecę wcześniej niż o g. 10-ej wieczorem; ponieważ tego lotniska nie znałem i nie wiedziałem, czy będzie należycie oświetlone, postanowiłem wylądować w Port Etienne, znajdującym się na cyplu Białego Przylądka. Lotnisko znajduje się opodal rybackiego miasteczka, na skraju pustyni, pod strażą otoczonego zasiekami z drutów kolczastych, murowanego fortu. W jego egzotycznych murach spędziłem już kiedyś kilkanaście godzin, podejmowany gościnnie wraz z kpt. Markiewiczem przez dowódcę fortu, kpt. Bachmana, i jego małżonkę.

Zmienił się w ciągu tych dwóch lat dowódca fortu, inny dyrektor zastąpił p. Lucas z Aeropostale'u, ale pozostał ten sam



„Szkoła radosna“ w Marokko. Nauka czytania w blaskach afrykańskiego słońca.

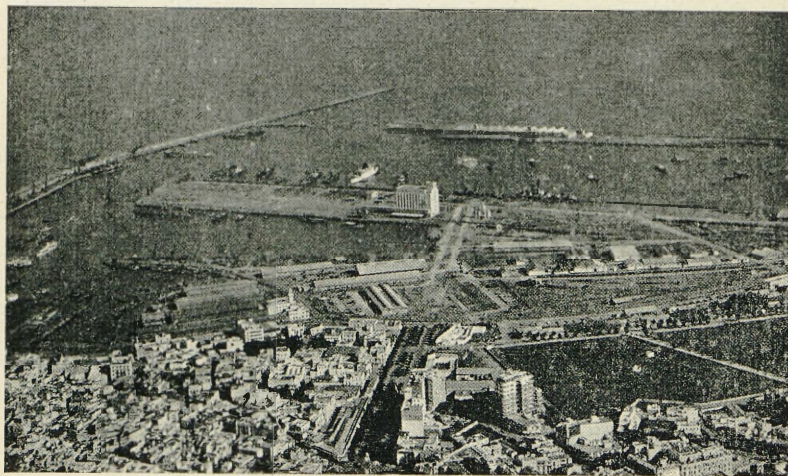
Eigentum
Breschard - Zweigstall
Dangla



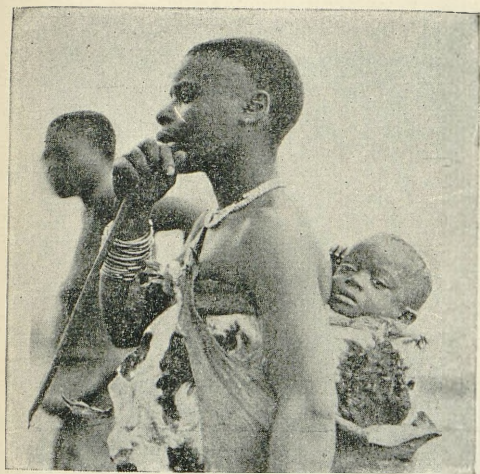
Scenka rodzajowa w Senegalu.



Fotomkowie Maurów.



Marokko. Port w Casablance.



Dwa sposoby lokomocji Senegalczyków.



Murzyńska sztuka zdobnicza.



Na wybrzeżach Senegalu.



Zabawa ludowa.

czar pustyni i ta sama nieoceniona uprzejmość i serdeczność, z jaką Francuzi pełniący służbę w koloniach podejmują gości.

Odległość 1950 km pomiędzy Casablanką a Port Etienne przebyłem w ciągu 11 godzin 5 minut z szybkością 175,9 km na godz. Do St. Louis pozostało mi jeszcze tylko 650 km.

Dnia 4 maja opuściłem gościnne mury fortu i o godz. 8 min. 10 rano wystartowałem do ostatniego etapu nad Czarnym Łądem. Mogłem lecieć już niżej, więc dzięki przychylnemu wiatrowi uzyskałem doskonałą szybkość 216 km/godz. i już o godz. 11-ej znalazłem się na lotnisku leżącym w odległości 6 km od St. Louis.

Funkcjonariusze Aeropostale'u, z dyrektorem p. de Vieux na czele, z wielkim zainteresowaniem oglądali samolot, który po przebyciu zgórą 6.000 km w walkach z deszczami i burzami lśnił czystością i żywym blaskiem barw, jakby dopiero co opuścił halę montażową.

P. de Vieux wiedział o zamierzonej próbie bicia rekordu w kierunku na północ. Był delegowany z ramieniem Aeroklubu Francji na komisarza sportowego, to też musiałem go wtajemniczyć we wszystkie szczegóły konstrukcji, rozmieszczenia zbiorników i nieskomplikowanej sieci przewodów benzynowych.

RWD 5-bis podobał mu się bardzo, a gdy go jeszcze poinformowałem o zachowaniu się samolotu w locie zaczął z wielkim uznaniem odnosić się do naszego przemysłu lotniczego.

Kiedy załatwiliśmy formalności związane z przylotem i skończyliśmy oglądanie samolotu, poprosiłem dyr. de Vieux o chwilę rozmowy w cztery oczy.

Wkrótce znaleźliśmy się w jego gabinecie i wtedy powiedziałem mu, że nie mam najmniejszego zamiaru robić rekordu w kierunku północnym, tylko że celem mojego lotu jest Brazylia.

Oczy pocziwego Francuza zrobiły się okrągłe ze zdumienia i przerażenia. Zaniemówił przez chwilę, a potem wybuchnął:

— Mais vous êtes fou... Jak można w takiej lupince lecieć przez ocean?... Jak się pan będzie orientował w locie bez sekstansu, bez radioaparatu?... Nie ma pan spadochronu, ani łodzi ratunkowej na wypadek katastrofy?... To szaleństwo!... Zupełne szaleństwo!...

Musiałem rozpocząć długi i obszerny wykład, aby odpowiedzieć na wszystkie argumenty podnieconego dyrektora. Co mi pomoże spadochron w locie nad Atlantykiem? — najwyżej ułatwi utopienie się, a na tym zupełnie mi nie zależy. Składana łódka gumowa w niczym nie jest lepsza od wielkiej nadymanej powietrzem gumowej poduszki, którą jest wyłożone siedzenie pilota, a za to jest dużo cięższa i zresztą nie ma na nią miejsca.

Co do radioaparatu to najlżejszy waży 60 kg — samolot więc przekroczyłby wagę i o rekordzie nie mogłoby być mowy. Zresztą w razie zbłądzenia ratowała mnie duża rezerwa zasięgu samolotu: Z St. Louis do Natalu miałem 3200 km, a zasięg maszyny wynosił około 5000 km, możnaby więc „szukać“ Ameryki.

Pan de Vieux nie poddał się jednak odrazu. Wybaczył mi dość łatwo brak spadochronu i łodzi ratunkowej, ale upierał się przy radioaparacie.

— Jak pan sobie da radę bez radiogoniometrii?... Przecież na całej drodze nie ma pan ani jednego punktu orientacyjnego, a 3200 kilometrów to nie byle przejażdżka!

Potem wspominał o leżących w pobliżu trasy skałach S. Paulo i wysepce Rocas, ale żeby się podług nich orientować trzeba je najpierw znaleźć i nie zboczyć z kursu. To jest możliwe tylko w szczęśliwym wypadku.

Odpowiedziałem, że nie liczę na szczęśliwe przypadki. Bez względu na szczęście znaczy bardzo wiele, ale do każdego lotu trzeba być odpowiednio przygotowanym.

— A kiedy pan zdąży się przygotować, jeżeli chce pan lecieć w niedzielę?...

— Przygotowałem się do lotu przez ocean w Warszawie. Nasza Główna Wojskowa Stacja Meteorologiczna poczyniła wszystkie potrzebne obliczenia i wskazania, co do siły i kierunku wiatrów oraz wysokości, na jakiej mam lecieć w różnych częściach trasy!...

Oczy pana de Vieux znowu zaokrągliły się. Tym razem z podziwu dla wysokiego poziomu naszej Stacji Meteorologicznej.

Zanim przystąpię do kreślenia dalszego ciągu swych wspomnień, chciałbym dać parę zasadniczych pojęć o nawigacji powietrznej, gdyż bez nich trudno będzie czytelnikom zrozumieć zarówno zarzuty wysuwane przez p. de Vieux, jak i moje stanowisko.

Przy lotach nad ziemią, o ile tylko widoczność jest nienajgorsza, lotnik zawsze może określić miejsce, w którym się znajduje, porównując teren, nad którym leci, z mapą. Punktami ułatwiającymi orientację są osiedla, rzeki, charakterystyczne formy ukształtowania terenu, jeziora, linie kolejowe i inne arterie komunikacyjne. W locie nad oceanem lotnik na olbrzymich przestrzeniach nie ma żadnych punktów orientacyjnych, które mogłyby mu wskazać, czy nie zboczył z trasy lotu. Takie zejście z kierunku może być spowodowane bocznymi wiatrami, bądź też koniecznością usunięcia się z drogi huraganowi.

Ażeby wziąć odpowiednią poprawkę na busoli, lotnik musi mieć możność ustalenia punktu w jakim się znajduje. Na samolotach dwu i wieloosobowych kwestia ta nie przedstawia większych trudności, zazwyczaj bowiem wśród załogi znajduje się nawigator, zaopatrzony w sekstans i odpowiednie tablice, który, dzięki obserwacjom astronomicznym, może ustalić miejsce położenia z dokładnością do 30 m.

Radiogoniometria została do lotnictwa wprowadzona stosunkowo niedawno i pozwala na ustalenie miejsca pobytu statku powietrznego i kierunku jego lotu z całą pewnością i do-

kładnością, dzięki sygnałom kierunkowym radiostacyj. Oddaje ona nieocenione usługi również w komunikacji śródlądowej, kiedy samolot musi lecieć w chmurach lub mgłę, ale latanie takie nie jest sportem, tak samo jak nie jest nim prowadzenie lokomotywy po torze kolejowym.

Sekstansu musiałem się wyrzec, gdyż do obserwacji przy jego pomocy potrzeba obu rąk, a w czasie lotu miałem do dyspozycji tylko jedną, bowiem druga była zajęta sterem.

Po tej małej dygresji wracam do opowiadania. P. de Vieux, przekonawszy się, że jego perswazje natrafiły na mało wdzięcznego słuchacza, zaprzestał molestować o zaniechanie „szalonego“ lotu i zapowiedział, że cały personel Aeropostale'u jest do mojej dyspozycji wyznaczając mi jednocześnie do pomocy zdolnego mechanika, p. André Dupas, który chodził koło samolotu z taką troskliwością i pieczołowitością jak koło najcenniejszego klejnotu.

Przed opuszczeniem lotniska i odjazdem do miasta chciałem wypuścić z kabiny swego RWD dwie pasażerki — muchy, które towarzyszyły mi do St. Louis aż z Perpignan. Były to bardzo grzeczne i przyjemne pasażerki i nie chciałem, aby ryzykowały lot nad Atlantykiem. Jednak nie dało mi się ich zmusić do opuszczenia samolotu — rozstałem się z moimi towarzyszami dopiero w Brazylii.

Po załatwieniu tych spraw odjechałem samochodem do miasta i ulokowałem się w bardzo przyzwoitym hotelu, po czym zwiedziłem stolicę Senegalu.

St. Louis jest miastem murzyńskim i sprawia silne wrażenie swą egzotyką. Różne odcienie i barwy skóry — od jasnoczekoladowego aż do hebanu — z przewagą mulatów. Z powodu różnych plemion korzystnie wyróżniają się Senegalczycy, dobrze zbudowani, o regularnych rysach i oczach tchnących inteligencją i spokojem.

Kuchnia w St. Louis mniej mi się podoba, prawdopodobnie

dlatego, że jest równie egzotyczna jak i miasto, a podniebienie zdradza bardziej konserwatywne upodobania niż oczy, które zawsze chętnie gonią za nowością. Jem niewiele i stopniowo wracam do dawnej formy — od czasu odlotu z Warszawy straciłem na wadze 3 kg, trzeba więc będzie zabrać więcej balastu, gdyż wagę pilota regulamin F. A. I. ustala na 75 kg. Samolot sportowy stojący do zawodów musi nosić ściśle określoną wagę, tak jak koń wyścigowy.

Złożyłem wizyty gubernatorom Senegalu i Maurytanii. Okazali wielkie zainteresowanie naszym lotnictwem, a jeden z nich zapowiedział swą obecność przy odlocie.

Wśród niewielu Europejczyków mieszkających w St. Louis odnalazłem rodaka dr. Szczukę, z którym spędziłem wiele miłych godzin. Wolałem przebywać w jego małym pokoiku, niż u siebie w hotelu. Godzinami wysłuchiwałem opowiadań doktora o jego podróżach po Maurytanii, Senegalu i Sudanie Francuskim. Z balkonu roztaczał się widok na rzekę Senegal, na pokraczne pelikany łowiące w niej ryby i tworzył odpowiednie tło do tych opowiadań.

Wkrótce po przylocie zaalarmował mnie telefon od korespondenta P. A. T. z Dakaru. Oczywiście prośba o wywiad. Nie zdekonspirowałem się, twarzą obstarując za lotem na północ i obiecując zawiadomić go o terminie startu.

Piątek i sobotę przeznaczyłem na przygotowania, a niedzielę na odpoczynek, choć prawdę mówiąc nie było po czym odpoczywać.

Przygotowania do lotu szły prędko i sprawnie. P. de Vieux w charakterze komisarza sportowego rozwinął niezwykłą gorliwość plombując wszystko, co tylko dało się zaplombować. W charakterze dyrektora Aeropostale'u nie chciał przyjąć opłat lotniskowych za hangarowanie i pomoc mechaników i zabronił dawać im napiwki. W charakterze człowieka wzruszył mnie i rozczulił prosząc, abym, jeśli zabraknie mi pieniędzy, telegrafował do niego, a natychmiast przysła każdą żadaną sumę. Poza

tym obiecał zasięgnąć w niedzielę informacji radiotelegraficznych o stanie pogody ze stacji obserwacyjnych w Natalu, na wyspach Zielonego Przylądka i na wyspie Fernando Noronha. Oprócz tego obiecał zawiadomić o starcie lotniska na wybrzeżu brazylijskim (również obsługiwane przez Aeropostale, który zaprowadził tam komunikację lotniczą pomiędzy Natalem a Buenos Aires), aby były przygotowane na mój przylot, a w razie braku dalszych wiadomości zarządziły poszukiwania.

Przed przystąpieniem do opisu lotu przez ocean muszę choćby pobieżnie omówić warunki takiego lotu.

Wielokrotnie i regularnie przeprowadzane obserwacje meteorologiczne wykazały, że zjawiska atmosferyczne nad południowym Atlantykiem powtarzają się w każdym miesiącu z roku na rok.

W kierunku do równika wieją stałe wiatry z północno-wschodu i z południowego wschodu, t. zw. passaty. Między nimi rozpościera się w okolicy równika pas ciszy, w którym występują silne deszcze zenitalne.

W miarę jak słońce przesuwają się z południowej półkuli na północną, wędruje za nim i pas ciszy.

Jeśli teraz połączyć St. Louis i Cap S. Roque linią prostą i rozpatrywać lot w kierunku Ameryki Południowej, to można zauważyć, że droga cała dzieli się na trzy odcinki:

I — wiatrów sprzyjających, II — ciszy i III — wiatrów bocznych (z lewej strony). W zależności od miesiąca odcinki te stają się względem siebie krótsze lub dłuższe. Najdogodniejszymi do przelotu miesiącami są: styczeń, luty, marzec i kwiecień. W maju pas ciszy przesuwają się wybitnie ku północy i tym samym zinniejsza się odcinek wiatrów sprzyjających, a powiększa odcinek wiatrów bocznych.

Na tablicy I podaję mapkę meteorologiczną na miesiąc maj.

Mapka ta dość dokładnie przedstawia warunki meteorologiczne w czasie mojego lotu.

Znając szybkość własną samolotu (w moim wypadku 175 km/godz.) odległość, długości poszczególnych odcinków oraz siłę i kierunki wiatrów, mogłem obliczyć czas potrzebny na przelot od St. Louis do Cap S. Roque.

Wyniki otrzymałem następujące:

W KWIETNIU.

Odcinek	Odległość km	Kierunek wiatru	Siła wiatru km/godz.	Szybkość lotu km/godz.	Czas potrzebny na przelot
I	1930	NE	25	200	9 godz. 40 min.
II	720	—	0	175	4 " 7 "
III	510	SE	25	160	3 " 12 "
Razem	3160				16 godz. 59 min.

W MAJU.

I	1200	NE	25	200	6 godz. 0 min.
II	660	—	0	175	3 " 47 "
III	1300	SE	25	160	8 " 8 "
Razem	3160				17 godz. 55 min.

Jak widać z tego zestawienia dla przelotu z St. Louis do Cap S. Roque trzeba zużyć w maju o godzinę czasu więcej niż w kwietniu.

Badania meteorologiczne wykazały, że szybkość passatów zmienia się zależnie od wysokości jak niżej:

na wysokości	0 m	szybkość wynosi	22	km/godz.
"	500	"	25	"
"	1000	"	16,5	"
"	1500	"	15,5	"
"	2000	"	13,75	"

z tego wynika, że w strefie wiatrów sprzyjających najlepiej lecieć na wysokości około 500 m, a w pasie ciszy i wiatrów bocznych wyżej — ponad 2000 m.

Ponieważ dane meteorologiczne są podawane, jako przeciętne z każdego miesiąca (odpowiadają zatem dokładnie środkowym dniom miesiąca), a ja miałem lecieć w pierwszych dniach maja, wziąłem zatem średnią wartość poszczególnych pasów z miesiący kwietnia i maja. Obliczenie czasu potrzebnego na przelot wypadło mi następująco:

Odcinek	Odległość km	Kierunek wiatru	Siła wiatru km/godz.	Szybkość lotu km/godz.	Czas potrzebny na przelot
I	1565	NE	25	200	7 godz. 47 min.
II	740	—	0	175	4 „ 13 „
III	855	SE	25	160	5 „ 30 „
Razem	3160				17 godz. 30 min.

W rzeczywistości przeleciałem tę odległość w 17 godz. 15 min., a zatem o 15 minut szybciej. Różnica ta powstała prawdopodobnie wskutek wykorzystania różnic w sile wiatrów na różnych wysokościach.

Odległość między St. Louis i Cap S. Roque oraz kurs geograficzny otrzymałem z wyliczenia matematycznego posiłkując się długością i szerokością geograficzną punktów: wylotowego i przylotowego. Odległość ta wynosi 3160 km., a kurs geograficzny 221° .

Największe obawy miałem przed poprawką kursu t. zw. deklinacją magnetyczną, jest to odchylenie igły busoli od kierunku właściwego, spowodowane układem sił magnetyzmu ziemskiego. Deklinacja ta dla mojej drogi wynosi przeciętnie -19° . Odejmując od kursu geograficznego otrzymałem kurs $221^{\circ} - (-19^{\circ}) = 240^{\circ}$, a więc o 19° w prawo od kierunku otrzymanego z mapy. Jest to wielka różnica i w razie nieścisłości mógłbym zalecieć zamiast do Brazylii do Ameryki Środkowej.

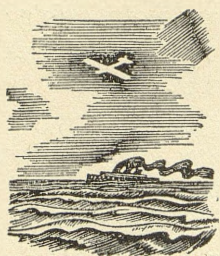
W taki sposób cały mój przelot przez Atlantyk został rozważony i przygotowany przy pomocy Głównej Wojskowej Stacji

Meteorologicznej i w locie trzeba było tylko mieć cierpliwość i trzymać się danych wynikających z tych obliczeń.

Jeśli spojrzeć na trasę mego lotu wykreśloną na mapie, to widać odrazu, że zboczenie z kursu w prawo nie jest groźne — zawsze osiągnie się brzeg. Natomiast niebezpieczne jest zboczenie na południe, ponieważ przy pomyłce o 250 km. można wyjść w kierunku równoległym do wybrzeży Ameryki Południowej i nigdy do niej nie dolecieć. Od takiej możliwości zabezpiecza znaczna rezerwa zasięgu samolotu (30 godzin lotu) — w razie niedolecenia po upływie 25 godz. do Brazylii należałoby wziąć kurs o 90° w prawo i wtedy na pewno brzeg byłby odszukany.

Pozostaje mi jeszcze wyjaśnić dlaczego startowałem o godz. 23-ej, a nie o jakiejś innej. Otóż godzinę startu należało tak wybrać, aby lądowanie nastąpiło w ciągu dnia (ze względu na bezpieczeństwo). Po drugie ze względu na wzrost zmęczenia w czasie drogi należy nocny lot odbyć możliwie „na świeżo“, a więc na samym początku. Dla pełnego wykorzystania zasięgu samolotu (pobicie rekordu długości lotu bez lądowania) należałoby startować w godzinach 15—17-ta, ale ponieważ wybrałem trasę lotu przez Atlantyk, musiałem liczyć się z panującymi warunkami meteorologicznymi. W pasie ciszy występują ulewne deszcze osiągając największe nasilenie o godz. 14-ej i o 2-ej w nocy. W porze nocnej deszcze takie są mało przyjemne, a za to dość niebezpieczne, to też trzeba było startować w miarę możliwości o takiej porze, aby osiągnąć granicę pasa deszczowego o świcie. Po wzięciu pod uwagę tych wszystkich warunków i po obliczeniach wypadło mi, że najlepszą porą startu jest godzina 23-cia (według czasu Greenwich).

NAD ATLANTYKIEM



PO namyśle zdecydowałem nie napelniać całkowicie zbiorników benzyny. Zamiast 750 l zabrałem 700 l wiedząc że taka ilość wystarczy aż nadto do osiągnięcia zamierzonego celu, a przy starcie każdy kilogram zbędnej wagi wiele znaczy.

Po zakończeniu przygotowań w sobotę dnia 6 maja, zatelegrafowałem do Aeroklubu Rzeczypospolitej, że startuję do rekordowego lotu dnia 7 maja wieczorem. Godziny startu umyślnie nie podałem, gdyż w Aeroklubie wiadano, że do lotu przez Atlantyk muszę startować o godz. 23-ej, a w kierunku Europy mógłbym rozpocząć lot wcześniej. Wkrótce nadeszła do p. de Vieux depesza z Warszawy z zapytaniem o godzinę startu, lecz z powodu niedzieli urząd pocztowo-telegraficzny był nieczynny i odpowiedź została wysłana dopiero w poniedziałek rano.

Kiedy już wszystkie przygotowania są ukończone, a pozostaje jeszcze dużo wolnego czasu, to trzeba koniecznie czymś się zająć i rozerwać, aby nie „kombinować“ niepotrzebnie, gdyż to męczy i wyczerpuje psychicznie. (Pilot przed większym lotem czuje się tak, jak uczeń przed maturą — choćby był najbardziej pewny siebie, ciągle mimowoli myśli: „jak to będzie?“ i zastanawia się, czy czasem czego nie zapomniał.) Dzięki p. de Vieux, a zwłaszcza nieocenionym opowiadaniom doktora Szczuki dzień zbiegł bardzo szybko i nie miałem czasu na owo „kombinowanie“.

Zebraliśmy się wcześniej w biurze p. de Vieux, ponieważ miałem otrzymać przez radio dane meteorologiczne z Praia (miejscowość na jednej z wysp archipelagu Zielonego Przylądka odległa o 650 km na zachód od Dakaru, a o 500 km na północno-wschód od mojej drogi), z Fernando Noronha (wyspa położona o 400 km na południo-wschód od Natalu i 150 km na południo-wschód od mojej drogi) i z Natalu.

Z Fernando Noronha i z Natalu interesowały mnie tylko przewidywania pogody na dzień następny, t. j. na poniedziałek dnia 8 maja po południu, a najciekawsze były wiadomości z Praia.

Wyniki sondażu z tej miejscowości były następujące:

Godz. 18 min. 15			Godz. 20 min. 30		
Wysokość m	Kierunek	Szybkość km/godz.	Wysokość m	Kierunek	Szybkość km/godz.
0	NE	27	200	NE	55
200—400	NW	10	400	NNW	15
400—600	NNE	25	600	NNW	15
800	N	45	800	N	15
1000	NNE	85	1000	N	40
1200—1400	NNW	40	1200—1400	N	7
1600—2000	NNE	30	1600—1800	N	35
2200—3000	NE	30	2000	ENE	30
3200—3600	ESE	35	2200	SSE	30
3800—4400	SE	50	2400—2800	E	15
			3000—3400	SE	30

Statystyka wykazuje, że przeciętna siła passatów na poszczególnych wysokościach wynosi:

0 mtr.	22	km/godz.
500	„	25
1000	„	16
1500	„	15
2000	„	13,5

przy czym zasadnicze kierunki ich są NE i SE, a przy odchyleniach od tych kierunków siła passatów maleje.

Jak widać z zestawień sondażu z Praia z godzin 18¹⁵ i 20³⁰ dane były bardzo różne dla tych samych wysokości i musiałem poważnie zastanowić się nad obraniem najwłaściwszej dla mnie wysokości lotu. (Potrzebny był mi kierunek NE i wiatr jak najsilniejszy.) Zdecydowałem, że nie należy przekraczać 500 m i starać się lecieć możliwie jak najniżej.

Nadeszła pora odjazdu na lotnisko. P. de Vieux wyciągnął butelkę hiszpańskiej malagi, wypiliśmy „strzeziennego“, po czym każdy robiąc jak najweselszą minę załadował się na ogromną „kamionę“¹⁾ i ruszyliśmy.

Murzyni, którzy jechali razem z nami samochodem, łypali na mnie z pode łba swymi wielkimi białkami. Nie mogli w żaden sposób pojąć, dlaczego ten biały pcha się w nocy i sam nad taką wielką i mokrą wodę, kiedy mu nikt nie każe lecieć.

Mimo że przygotowania były przeprowadzone po cichu jednak na lotnisku zebrała się grupka ciekawych. Przyjechał również z Dakaru p. Goldman, korespondent P. A. T. z żoną. Obawiałem się go najbardziej i przekonywałem usilnie o locie na północ, do Europy, lecz chociaż wiedział, że zależy mi na zachowaniu tajemnicy — „sfabrykował“ depezę do prasy o locie przez Atlantyk.

Noc była pogodna. Niebo wyiskrzone gwiazdami i jasne od blasku księżyca. Samolot, skąpany w jego seledynowym świetle, stał już na starcie, odgradzony od publiczności, aby mi nikt nie przeszkadzał.

Reflektory były przygotowane na wypadek konieczności lądowania. Na moją prośbę zapalono jedynie światła kierun-

¹ Samochód ciężarowy.

kowe i graniczne¹⁾), gdyż dzięki temu unika się przy oderwaniu od ziemi nagłego przejścia ze strefy oświetlonej do ciemnej, a więc chwilowego osłepienia.

Pan de Vieux mimo moich sprzeciwów oświadczył, że będzie czekał z oświetlonym lotniskiem i latarnią kierunkową aż do rana.

Oświetlenie wnętrza kabiny miałem rozwiązane w bardzo prosty sposób (pomysł pp. Zawistowskiego i Kurca z Departamentu Aeronautyki) — opaska na czole, a w niej umocowana żarówka rurkowa, połączona z tyłu głowy przewodami z suchą baterią czternastogodzinną mieszczącą się w kieszeni. Ta instalacja okazała się idealną. Nie daje smug świetlnych i oświetla wszystko tam, gdzie się zwróci głowę, a wreszcie, co najważniejsze, jest niezawodna i prosta w użyciu.

Dla lepszego widzenia terenu przed sobą i z boków — kabiny przy starcie nie oświetliłem. Wszystkie zegary (z wyjątkiem licznika obrotów i ciśnienia oliwy) fosforyzowały tak doskonale, że mogłem z łatwością odczytywać wskazania. W czasie lotu używałem światła tylko od czasu do czasu.

Umieściłem w kabinie resztę bagażu, nagrzałem i wypróbowałem silnik, sprawdziłem instalację oświetlającą dla lotów nocnych (lampki na końcach skrzydeł i ogonie), a po wyściskaniu się z p. de Vieux i dr. Szczuką dałem pełny gaz.

Dzięki gładkiej nawierzchni lotniska (twardy piasek pustylny) i dość silnemu wiatrowi maszyna, mimo że ją „dusiłem“, oderwała się od ziemi już mniej więcej w połowie lotniska, tak że na jego końcu mogłem zacząć zakręt o 180°.

Widoczność, skutek pełni księżyca i przejrzystości pustynnego powietrza, była doskonała. Samolot szybko nabierał wysokości. Po ukończeniu wirażu zredukowałem gaz z 2300 obrotów na 2000 i wziąłem kurs 240°.

¹⁾ Wokoło lotniska dla oznaczenia jego granic zapala się lampy, dające mało blasku. Dla zaznaczenia kierunku startu ustawia się takie same lampy tworząc wielką literę T.

Po dziesięciu minutach lotu znalazłem się nad wodą i ogarnęło mnie niemiłe zdziwienie. Nie spodziewałem się zupełnie takiego braku widoczności. Leciłem na wysokości 500 m i nic pod sobą nie widziałem: ani morza, ani horyzontu. Niebo też było słabo widoczne. Zrozumiałem, że nad wodą rozciąga się mgiełka, która w dzień możeby nic nie znaczyła, ale w nocy sprawiała poważną trudność.

Gdybym wszedł wyżej, uzyskałbym prawdopodobnie lepszą widoczność, ale ze względu na możliwość wiatrów NNE, północnych lub przeciwnych, mógłbym zostać zepchnięty z kierunku, więc zdecydowałem się lecieć na ślepo.

Poczucie równowagi w człowieku opiera się w znacznej części na wrażeniach wzrokowych, to też, gdy znika oparcie dla oczu, traci się również poczucie równowagi. Lot na ślepo odbywa się w ten sposób, że pilot, nie widząc nic poza przyrzadami, musi zapomnieć o t. zw. odruchach (mimowolne reagowanie sterami przy traceniu równowagi) i lecieć ściśle tak, jak mu wskazują przyrządy. Aby osiąść umiejętność takiego latania trzeba przejść dość żmudny i długi kurs. Kurs taki odbyłem w Warszawie pod kierownictwem p. Klisza, szefa pilotów Polskich Linii Lotniczych „Lot“.

Gdy się już oswoilem (zawsze pierwsze chwile są najgorsze) zszedłem na 100 mtr. Lot na tej wysokości miał tę dogodność, że gdy miejscami mgiełka stawiała się rzadszą, schodziłem na 50 m i jakiś czas mogłem lecieć normalnie, widząc powierzchnię wody, co pozwalało wypocząć oczom. Na tak stosunkowo niski lot w nocy i przy dużym obciążeniu maszyny mogłem sobie pozwolić, gdyż RWD 5 trzymało się świetnie.

Po niecałej godzinie lotu wyłonił się z mgły biały pas brzegu, a potem światła na lewo — Dakar, a na prawo — latarni morskiej. Przeszedłem tuż nad lotniskiem, które chociaż nieoświetlone, było tak dobrze widoczne w blasku księżyca, że mogłem odczytać napis „DAKAR“.

Powinienem przelecieć nad północną latarnią morską Zielonego Przylądka, zatem oddaliłem się o 10 km w lewo od swego kierunku, wskutek tego, że wiatr był bardziej północny niż potrzebowałem. Wziąłem więc poprawkę na de-wiację — 5° i leciałem dalej według kursu 245°.

Dłuższy lot na ślepo jest bardzo nużący dla wzroku. Można go porównać z uporczywym obserwowaniem fosforyzującego lub oświetlonego zegara w ciemnym pokoju i w nocy, kiedy normalnie chce się człowiekowi spać. Różnica jest tylko ta, że pilota trzyma emocja, jednakże wzrok męczy się tak samo.

To też lecąc tak przez 7½ godziny błogosławiłem każdą chwilę, kiedy mogłem zejść na 50 m i przestać patrzeć w jeden punkt. Poza tym nalałem sobie wody w pokrywkę od termosu i co chwila przemywałem oczy zwilżoną wałą.

Wkrótce poczułem, że robi mi się nie tyle gorąco, ile duszno, gdyż przy dłuższym locie, w nasyconym parą wodną powietrzu o temperaturze równikowej, nie pomaga żadna wentylacja. Ubrany byłem dość ciepło, ze względu na przewidywany na drugim i trzecim odcinku lot na dużej wysokości, porozpinałem więc ubranie i zdjąłem kołnierzyk.

Jeżeli chodzi o wrażenia, to w nocy nie miałem wiele czasu na rozmyślanie, gdyż trzeba było skupić całą uwagę na wskazania zegarów, a poza tym należało walczyć z sennością. Bezruch i oddawanie się marzeniom bynajmniej nie wpływają dodatnio na walkę z sennością, to też starałem się nie poddawać i stale wynajdywałem sobie jakieś zajęcie. Od czasu do czasu przepompowywałem ręczną pompką benzynę z dolnego (300 l) zbiornika do górnych, mieszczących się w skrzydłach. Poza tym ciągle coś jadłem, gdyż ta czynność również świetnie zapobiega senności. Na drogę zabrałem, poza żywnością rezerwową, banany, pomarańcze, czekoladę, cukierki i kolę, wyciąg z orzeszków afrykańskich.

W czasie lotu starałem się nie jeść nic twardego, gdyż

wtedy... silnik przerywa. Oczywiście jest to złudzenie słuchowe, powstałe skutkiem gryzienia twardych pokarmów, ale może spowodować niepotrzebne zaniepokojenie o stan Bogu ducha winnego silnika.

Samotność nigdy nie była dla mnie uciążliwa, a zresztą w locie tym nie byłem samotny, gdyż miałem swą najlepszą towarzyszkę-maszynę. Towarzyszka ta jest bardzo zaborcza i wymaga, aby całą uwagę poświęcać wyłącznie jej i mści się za wszelkie zaniedbania...

W sferę deszczów dostałem się na pół godziny przed świtem, to też dla pewności, ponieważ zaczęło rzucać samolotem, przedarłem się przez chmury z deszczem na wysokość 1700 mtr. i zmieniłem kurs na 240°.

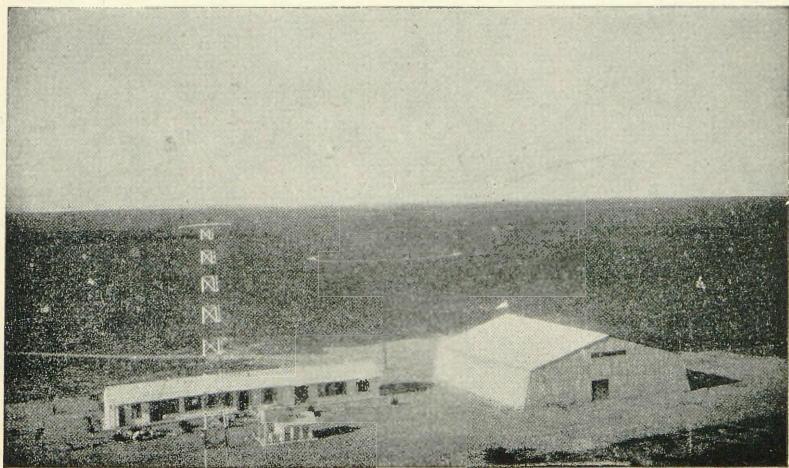
Wschód słońca zastał mnie nad chmurami. Widok był dość fantastyczny i raczej przygnębiający. Gdzieś tam przedzierało się nieco różowych promieni słonecznych przez przerwy między chmurami. Słońce miałem od dołu i za sobą i jego blask przyćmiony woalem chmur i sączący się od spodu dawał się porównać z światłem latarni przesłoniętych krepą.

Miałem już za sobą siedem i pół godziny lotu i najgorszą część drogi, gdyż odbywaną w nocy. Była to dopiero jedna trzecia, nie przewidywałem jednakże większych trudności w czasie dalszego lotu, trzeba było tylko uzbroić się w cierpliwość i spokojnie liczyć minuty czekając póki na horyzoncie nie wyłoni się brzeg amerykański.

Kiedy w rozmowie z jednym z naszych dziennikarzy powiedziałem o tym liczeniu minut — zrobił on porównanie, które uderzyło mnie swą trafnością. Mianowicie porównał wrażenia z takiego przelotu z wrażeniami, powstającymi przy zbieraniu jagód do dużego dzbanka. Rzeczywiście tak samo zbierałem minutę po minucie i wypełniałem nimi dwudziestogodzinny „dzbanek“ czasu. Tak samo rosło napięcie nerwów jak przy zbieraniu jagód, kiedy już coraz mniej trzeba ich zerwać, aby wypełnić dzbanek po brzegi. Była tylko ta



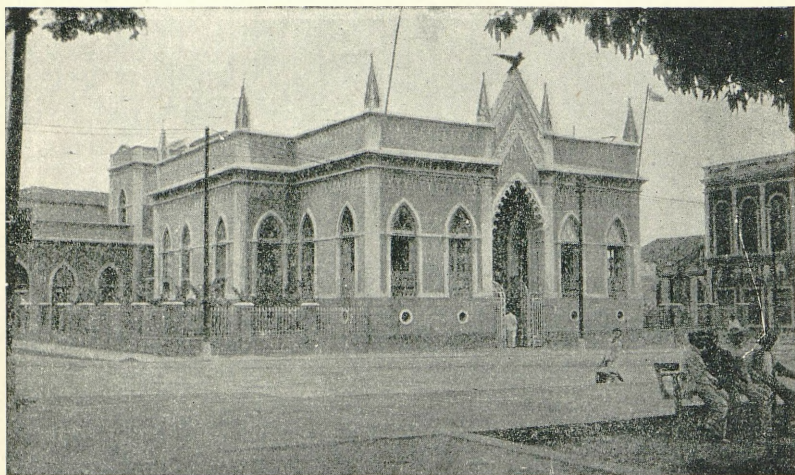
Wybrzeże brazylijskie (Cap S. Roque).



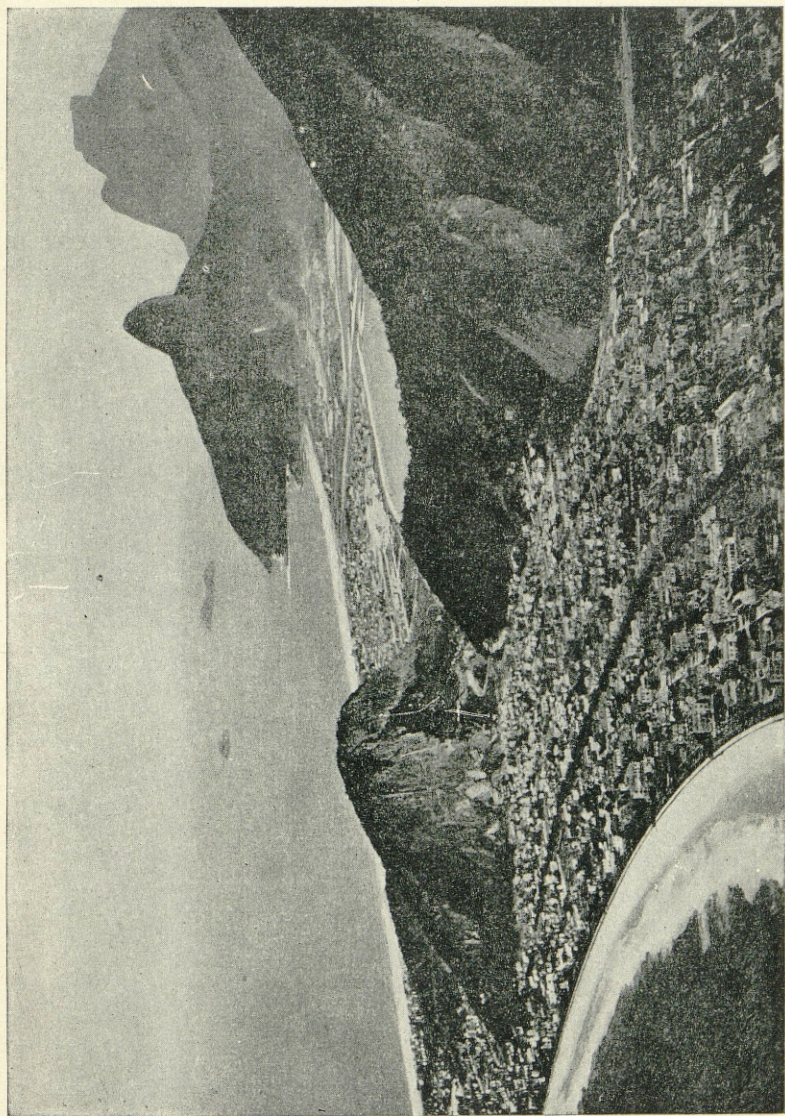
Lotnisko w Maceio.



Maceio.

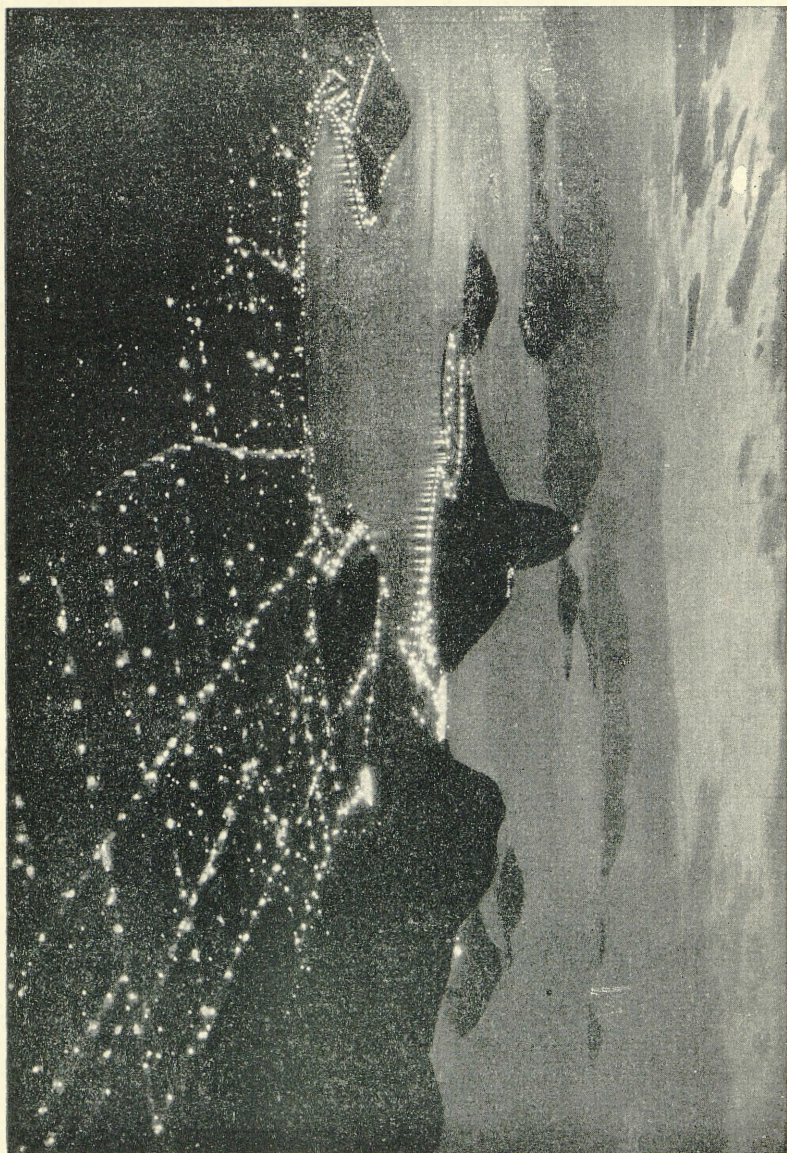


Maceio.



Rio de Janeiro. Widok z Corcovado. ... można patrzeć całymmi godzinami.

Kiedy zapada noc, Rio de Janeiro staje się jeszcze piękniejsze...



różnica, że nie mogłem się niecierpliwić i zrywać owych „jagód“ z zegarka w szybszym tempie, aby prędzej skończyć.

Cierpliwości mi nie brakowało — miałem dość czasu, aby się jej gruntownie nauczyć. Dwa i pół roku spędziłem w szpitalach, przy czym nieraz po parę miesięcy musiałem leżeć bez ruchu — w tych warunkach człowiek musi nauczyć się cierpliwości.

Zapewne niejeden z czytelników pomyśli, że przebywając tyle godzin samotnie w powietrzu, bez większego zajęcia — możnaby napisać całe tomy na temat przeróżnych rozmyślań i t. zw. „wrażeń“. Nic podobnego! Gdy się dąży do wytkniętego celu, wtedy poprostu nie widzi się i nie słyszy, co się wokoło dzieje, a przynajmniej zapomina się o wszystkim z chwilą, gdy cel zostanie osiągnięty.

— Ale przecież czas!... — powiedzą niektórzy — wszak to trwało dwadzieścia godzin!...

Cóż! Czas też jest rzeczą względną, gdy już się znajdzie poza nami. Owszem musiałem o czymś myśleć w ciągu tych długich godzin, ale rozmyślania te nie mogły zaciekawiać czytelników, gdyż dotyczyły one więcej mego fachu niż strachu, a ile razy przypominało mi się, że mogę przecież wpaść do wody — wtedy powtarzałem sobie powszechnie znaną zagadkę ormiańską:

— Z góry woda, z dołu woda, naokoło woda — co to jest?...

— ?!...

— Karapet dał nurka!...

Gdy chmury zaczęły rzędnąć nieco, a zarazem wyciągać się więcej w górę — nie chciałem zejść za wysoko. Przy locie na dużej wysokości ogarnia lotnika wrażenie zupełnej nieruchomości. Samolot zdaje się dosłownie stać w powietrzu, przez co lot taki jest ogromnie nużący. Poza tym chciałem obserwować siłę i kierunek wiatru (można orientować się bardzo dobrze po grzywach fal, trzeba tylko odróżnić falo-

wanie oceanu od „marszczenia się“ wody — bowiem przy wietrze występują oba zjawiska) więc zszedłem niżej.

Jednakże przedzieranie się przez ulewne deszcze (chwilami musiałem posługiwać się przyrządami sztucznego horyzontu), przy silnym rzucaniu, dało mi prędko taką szkołę, że wlałem z powrotem na wysokość 2500 m.

Spodziewając się ujrzenia skalistej „wyspy“ Roche S. Paul rozglądałem się na lewo i na prawo. Powinienem mieć ją trochę na lewo, ale nie wiedziałem, gdzie mnie zaniósło.

Zdziwiłem się niezmiernie, gdy o godz. 10 m. 40 ujrzałem między chmurami pod sobą małą podkówkę kamienną i rozbijające się o nią fale. Ponieważ miałem mapę tylko o podziale 1:10.000.000 „wyspa“ ta na niej była punktem, ale sądziłem, że jest większa i że to może coś nowego wylazło z wody. Dopiero po obliczeniu czasu i odległości, zwłaszcza, gdy jeszcze w 25 minut później zobaczyłem po prawej stronie 2 okręty zdążające z Tenerife do Ameryki Południowej, uzyskałem pewność, że jestem na dobrej drodze. Mniej więcej na granicy strefy ciszy i wiatrów SE spotkałem wielkie nagromadzenie chmur. Były to piękne białe kłębowiska „cumulusów“, zajmujące olbrzymią przestrzeń wszerek, wzdłuż i wzdłuż. Ułożyły się przedziwnie tworząc ogromne zamczyńska z basztami, wałami i dziedzińcami. Całość sprawiała wrażenie imponujące, a zarazem nieco przytłaczała swą potęgą, gdy trzeba było przedzierać się między poszczególnymi zwałami, jakby przez jakieś olbrzymie wrota.

Później chmury już były mniejsze i rzadsze, o podstawie około 700 m, z słabymi deszczami — świadczyło to o granicy końcowej pasa ciszy.

Z chwilą wejścia w pas wiatrów SE, t. j. bocznych, wziąłem poprawkę o $+10^{\circ}$ i leciałem według kursu 235° .

O godzinie 12 m. 35 ujrzałem z lewej strony okręt płynący do Brazylii, a o godz. 13 min. 15 przeleciałem nad okrętem towarowym idącym z Natalu.

Im bliżej wybrzeża, tym bardziej wzrastało zachmurzenie i chmury przybierały charakter burzowy. O godz. 15-ej przeleciałem nad wysepką Rocas, zalewaną częściowo przez fale, na której znajduje się dość prymitywna latarnia morska, mały domek i radiostacja.

Między Rocas (około 260 km od Natalu) a wybrzeżem spotkałem trzy fronty burzowe, które powodowały bardzo silne rzucanie.

Ponieważ nie miałem zamiaru lądować w Natalu, mogłbym poczynawszy od Rocas wziąć kurs bardziej na południe wprost ku Maceio i „zarobić“ trochę odległości. Jednakże chciałem sprawdzić, w jakim punkcie wyjdę na ląd trzymając się z góry obliczonego kursu i ile godzin zużyję na przelot od brzegu do brzegu.

Trudno mi określić, w jakiej odległości ujrzałem ląd, gdyż „manipulowałem“ pomiędzy deszczami. W każdym razie ci, co sądzą, że na widok linii brzegowej uczułem radość, mylą się bardzo. Dopiero wtedy ogarnęło mnie lekkie zdenerwowanie i obawa, żeby na tych ostatnich kilometrach, kiedy już właściwy lot przez ocean ukończyłem, nie „nawalił“ silnik. Na szczęście obawy były płonne i wkrótce znalazłem się nad lądem. Wtedy kamień spadł mi z serca (prawie słyszałem jak spadł). Wszelkie wyczerpanie fizyczne minęło od razu i uczułem się tak, jakbym dopiero co rozpoczął lot.

Wyszedłem ponad ląd o godz. 16 min. 15 (czas podaje według Greenwich) między Cap. S. Roque a Natalem mniej więcej o 15 km w lewo od zamierzonego celu. Jak na przebytą drogę 3160 km jest to zboczenie minimalne. Odległość Dakar — C. S. Roque — 3000 km — przebyłem w 16 godzin 15 min., a odległość St. Louis — C. S. Roque — 3160 km — w 17 godz. 15 min.

Wspomniałem o znużeniu fizycznym, wywołanym przez stałe śledzenie kursu na busoli oraz utrzymywanie maszyny w równowadze, gdyż niebo z wodą daje bardzo nikły hory-

zont, a na większych wysokościach zupełnie go nie można zauważyć.

Nerwowo w czasie lotu czułem się zupełnie dobrze, ponieważ nie miałem żadnego powodu do nadwyrężania nerwów. Uważałem bowiem, że jeśli rozważyłem lot dostatecznie pod względem przygotowania maszyny i nawigacji, jeśli stwierdziłem, że mam wszelkie szanse i wierzyłem, że lot musi się udać — to nie miałem żadnych powodów do obaw.

W razie gdyby mi silnik zaczął szwankować, to na to nie było innej rady jak tylko lecieć dalej, dopóki zupełnie nie przestanie działać i potem lekko siadać na wodę. W locie nad oceanem nie ma więc tego stałego naprężenia, jakie jest udziałem lotnika przy przelocie nad ciężkim terenem (nad górami i lasami), kiedy stale wypatruje się choćby małego skrawka ziemi możliwego do lądowania w razie defektu. Tu nie ma czego wypatrywać — stale woda i woda — a więc leci się: — aut-aut. Wszelkie obawy powinny odpaść z chwilą powzięcia decyzji, a sam lot winien odbywać się w spokoju.

Spokój mój przy locie był tym większy, że miałem decyzję dalej idącą — nie chciałem być wyławiany z wody.

Po osiągnięciu wybrzeża miałem ochotę zniżyć się, lecz ze względu na różnorodność terenu (piaski, lasy, mokradła i woda), jego pagórkowatość i niewielkie chmury tak bardzo rzucało maszyną, że wolałem pozostać na wysokości 1200—1500 m, gdzie było spokojniej i wiatr (choć również przeciwny jak niżej) słabszy. Przeleciałem ponad Natalem, Parahybą, rozrzuconym na delcie Recife'm (Pernambuco) i ciągnąłem do Maceio. Wobec przeciwnego wiatru szybkość maszyny zmalała do 150 km/godz. (od rana leciałem na 1950 obrotach).

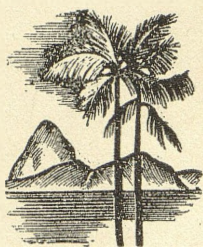
Widoki z góry mało ciekawe — pagórki, pokryte niskim lasem i mokradła. Terenów do lądowania niewiele, a plaża bardzo wąska.

Ponad Maceio przyleciałem o godz. 19 min. 15. Do zachodu słońca miałem tylko godzinę, a do najbliższego lotniska w Bahia

trzy godziny lotu, więc choć dysponowałem jeszcze dużą ilością benzyny, a sił mi również nie brakowało — zdecydowałem jednak lądować w Maceio, żeby nie narażać maszyny przy nocnym lądowaniu na małym i nieznanym lotnisku.

Okrzyżylem dwukrotnie miasto, odszukałem za górami lotnisko i usiadłem o godz. 19 min. 30 dn. 8 maja. Lot transatlantyczny był skończony.

MACEIO-RIO DE JANEIRO



KIEDY wysiadłem z maszyny na pustym i sennym lotnisku w Maceio, czułem się zupełnie dobrze. Tyle tylko, że po dwudziestu i pół godzinach lotu odzwyczaiłem się trochę od ziemi i idąc, zacząłem się kołysać, jak marynarz, chodzący po pokładzie okrętu. Po krótkim spacerze, którego przyjemność stokrotnie zwiększał dym z papierosa, wróciłem do równowagi.

Wkrótce podeszła do mnie żona szefa lotniska z kierownikiem radiostacji przyglądając się z zaciekawieniem malutkiemu samolotowi.

Przedstawiłem się im jako kapitan polskiego lotnictwa, ale nie zrobiło to żadnego wrażenia. W dalszym ciągu interesowała ich jedynie maszyna. Wreszcie padło pytanie:

— A skąd pan leci?...

— Ostatni start z St. Louis du Senegal — odpowiedziałem skromnie.

— Cooo?

Wszechwiedzący kierownik radiostacji popatrzył podejrzliwie na mnie, a potem na maszynę, znowu na mnie — znowu na maszynę, wzruszył ramionami i poszedł na swoją stację.

— Niedobrze! myślę sobie. — Tym Amerykanom to już do prawdy nie można niczym zaimponować.

Pani komendantowa też nie przejęła się moją odpowiedzią, ale, jako że niewiasty mają litościwsze serce, zapronowała:

— Wszystko jedno skąd pan przyleciał, ale kawy się pan chyba napije?...

Chętnie skorzystałem z zaproszenia i poszliśmy.

W drodze dopędził nas radiotelegrafista. Jego flegma zniknęła zupełnie. Wymachiwał depeszą i krzyczał:

— To prawda!... Zgadza się!... Te same znaki rejestracyjne na samolocie!...

Okazało się, że otrzymał wiadomość od p. de Vieux z St. Louis o moim starcie, ale wbił sobie w głowę, że to musi być wielka maszyna transatlantycka. Utwierdziła go w tym przypuszczeniu depesza z Natalu donosząca, że nie lądowałem tam, tylko poleciałem dalej na południe. To też kiedy zobaczył mój samolot i usłyszał, że lecę z St. Louis — był przekonany, że kpię z niego.

Wkrótce przyjechał z miasta komendant lotniska p. Girard junior. Załatwiwszy niektóre formalności rekordowe, jak sprawdzenie plomb i pieczęci, oraz utrwalenie okopconej barogramki w werniksie, resztę formalności odłożyliśmy na dzień następny i pojechaliśmy do miasta, gdzie p. Girard ulokował mnie w najlepszym hotelu, należącym do jego brata, po czym nadałem depeszę do Warszawy i Aeroklubu w Paryżu. Po powrocie do hotelu zastaliśmy trzeciego młodszego p. Girard i ich ojca, który jest konsulem francuskim w Maceio.

W towarzystwie ich i pani Girard, żony konsula, zjadłem kolację i spędziłem resztę wieczoru, aż do godziny 1-ej w nocy na pogawędce, przy czym byłem tak dobrze usposobiony, że „odwaliłem“ nawet wywiad z dwoma dziennikarzami.

Jeśli chodzi o samopoczucie to czułem się tak, jak zawsze, gdy mi się powiedzie większy lot, byłem zadowolony z maszyny i z siebie i nic ponad to.

Po spożyciu smacznej kolacji, oblanej obficie winem, zaczęła mnie ogarniać niezmożona senność. Dominujące miejsce w myślach zajął obraz wielkiego wygodnego łóżka, nęcącego

świeżością pościeli. Wkrótce marzenie stało się rzeczywistością i zasnąłem w mgnieniu oka.

Wypocząłem doskonale i w obliczu pogodnego dnia przelot Atlantyku znacznie zmalał w moich oczach. Tymczasem zaczęły napływać dziesiątki depesz gratulacyjnych zarówno z Rio de Janeiro jak i z kraju. Przerazała mnie trochę ich ilość, bardziej jeszcze przerazały podniosłe słowa uznania i zachwytu. Najchętniej skryłbym się w jakimś odludnym zakątku i odczekał aż cały ten hałas ucichnie, ale niestety wiedziałem, że to się nie da skutecznie. Trudno — trzeba będzie odgrywać rolę bohatera. — Po co się pchałeś przez Atlantyk?... — mówiłem do siebie — cierp teraz za swoje zachcianki!...

Co za szczęście, że Maceio nie spodziewało się przylotu, zyskałem na czysto jeden dzień, ale cierpła na mnie skóra na myśl o pobycie w Rio de Janeiro i o nieuniknionych bankietach i przyjęciach, jakie mnie tam czekały, gdyż sądząc z telegramów entuzjazm był wielki.

Specjalnie wzruszyła mnie i rozczuliła depesza od ministra Grabowskiego, naszego posła w Rio de Janeiro, który w pięknych słowach wychwalał mój lot.

Pierwszą depeszą, jaka nadeszła z życzeniami z Europy, była depesza od 29 p. Strzelców Kaniowskich z Kalisza, która, choć adresowana do Bahii, odnalazła mnie w Maceio. Depesza ta sprawiła mi wielką radość, gdyż w szeregach 29 p. S. K. odebrałem pierwszy chrzest ogniowy i zaprawę wojenną.

Na lotnisku załatwiłem formalności związane z rekordem. Konsul, komendant lotniska i kierownik radiostacji poświadczyli mi wszystkie protokoły, po czym przystąpiłem do uzupełnienia zapasu materiałów pędnych.

Okazało się, że z 700 l benzyny pozostało w zbiornikach około 150 l. Zużycie jej było nieco większe, gdyż leciałem na większych obrotach, a poza tym trochę też wyparowało. W każdym razie miałem jeszcze zapas na sześć godzin lotu, czyli biorąc pod uwagę zmniejszoną szybkość

nad lądem z powodu przeciwnego wiatru około 900—1000 km przestrzeni.

Postanowiłem uzupełnić zapas o tyle, aby już nic nie dobierać w Caravellas.

W czasie lotu afrykańskiego w r. 1931 zaopatrywałem się w materiały pędne w placówkach firmy Shell, która wywiązała się ze swych zadań ku memu zupełnemu zadowoleniu — to też i na lot przez Atlantyk zawarłem umowę z Shellem. Zastępca przedstawiciela tej firmy w Maceio, nader sympatyczny i uczynny Portugalczyk, dostarczył mi potrzebnej benzyny, po czym pojechałem wraz z młodym p. Girardem z wizytą do gubernatora. Przyjął nas, w zastępstwie chorego dygnitarza, sekretarz, który był mocno moją wizytą zakłopotany i nie miał pojęcia jak wybrnąć z tego zagadnienia.

Wogóle całe Maceio zostało zaskoczone moim przylotem i zanim zdecydowałem się, co z tym fantem zrobić, odleciałem do Caravellas.

Miałem zamiar dostać się do Rio de Janeiro „po cichu“ i zameldować się u naszego ministra, ale o godz. 1-ej wezwano mnie do telegrafu i trzeba było tłumaczyć się przed ministrem skąd i jak się tu wziąłem.

Ponieważ w prasie przekręcano moje nazwisko na wszystkie strony, a najbardziej przyjęło się Karliński, więc w poselstwie naszym przypuszczano, że to Karpiński (nazwisko to jest wszędzie dość znane, gdyż u nas pracuje na nie czterech lotników) i przygotowano już dla prasy fotografie i życiorysy majora Karpińskiego (otrzymałem od Polonii w Rio de Janeiro depeszę adresowaną do majora Karpińskiego). Naraz z rozmowy telegraficznej z ministrem okazuje się, że cały materiał informacyjny na nic, że to się pojawił jakiś nowy gość, zupełnie nieznan, i że trzeba szykować nowe informacje.

Dostałem od min. Grabowskiego dużo miłych, ciepłych i pochlebnych słów, a potem omówiliśmy (wszystko telegraficznie) dzień i godzinę przylotu do Rio.

Wieczorem konsul Girard wraz z małżonką zaprosił mnie na obiad. Nazajutrz dn. 10 maja nakarmiony i wyspany (konsul Girard nie pozwolił synowi nie brać za hotel) przystąpiłem do dalszego lotu.

Ponieważ od stolicy Brazylii dzieliła mnie odległość z górą 2000 km, a ze względów propagandowych należało przylecieć w dzień, przeto postanowiłem odbyć lot w dwóch etapach: — Maceio—Caravellas i Caravellas—Rio de Janeiro. Przelot jednym tchem był niemożliwy, gdyż długość dnia w połowie maja w tych szerokościach geograficznych odpowiada długości dnia listopadowego u nas.

Na lotnisko odwiózł mnie naturalnie p. Girard wraz z całą rodziną. Gubernatora reprezentował delegowany przez niego oficer. Pożegnałem serdecznie konsula francuskiego i kierownika portu lotniczego dziękując im gorąco za niezwykle troskliwą opiekę i pomoc, po czym wystartowałem o godz. 7 min. 30 przy dobrej pogodzie do dalszego lotu.

W dolinach i nad prześliczną zatoką jeszcze spoczywały gdzieniegdzie strzępy poszarpanej mgły, za to nad brzegiem morza było spokojnie, cicho i słonecznie.

Dzięki plaży, a więc możliwości lądowania w razie potrzeby, mogłem lecieć wzdłuż wybrzeża na wysokości 100—200 m i przypatrując się krajobrazowi, porównywać go z opisami z przeczytanych książek. Trudno rozpływać mi się w zachwytach nad tym, co widziałem. Dla mnie krajobraz był dość monotony. Jednak na opinii lotnika nie można się opierać, gdyż świat inaczej wygląda z góry niż z dołu i o ile osiedla widziane z lotu ptaka bardzo zyskują, o tyle krajobraz traci. A zresztą, gdyby na moim miejscu był literat — to może by opisał bardzo obszernie piękność widoków, gdyż jeśli dać „człowiekowi pióra“ dwie drogi na krzyż i samotną brzozę (i w dodatku honorarium „od wiersza“), to na pewno napisze cały poemat.

Chwilami przelatywałem przez nieszkodliwe deszcze, lecz na ogół pogoda sprzyjała.

Lotnisko w Bahii jest dość odległe od miasta i zatoki. Pragnąc nad nim przelecieć oddaliłem się od brzegu, wznosząc się ponad teren pagórkowaty i lesisty. Niespokojne powietrze zaczęło mi wywracać maszynę i nadciągały chmury deszczowe, więc zaniechałem tej wycieczki „w głąb kraju”. Zanim zdążyłem dolecieć do miasta i podobno prześlicznej zatoki Bahia¹⁾, rozszalała się taka ulewa, że wkrótce już nie widziałem ani brzegu, ani morza, a woda deszczowa zaczęła mi się wdzierać aż do kabiny.

Lot taki nie był jednak dla mnie ani groźny, ani nieprzyjemny, przeciwnie dawał pełne zadowolenie, gdyż dzięki „sztucznemu horyzontowi” mogłem kpić sobie z wszelkich przeszkód, stawianych przez kapryśną aurę.

Odcinek Maceio—Caravellas (1300 km) przebyłem w ciągu 7½ godzin bez wysiłku i w stosunkowo dobrych warunkach atmosferycznych.

Na lotnisku powitał mnie serdecznie komendant lotniska z mechanikiem (Francuzi z Aeropostale'u) oraz kierownik radiostacji, Brazylijczyk.

Po złożeniu życzeń komendant zaczął informować mnie wylewnie i wesoło:

— Ale pan wpadł wybierając lotnisko w Caravellas! Przecież to pustynia!... Miasteczko jest mizerne i podupadłe i leży tak daleko od lotniska, że nie warto tam zaglądać!... A tu u nas bieda z nędzą... Najbiedniejsze lotnisko w całej Brazylii... Prymityw! Koczowisko, bez najmniejszych urządzeń kulturalnych!... Żyjemy tu na odludziu we trzech, oraz gospodyni, która zajmuje się kuchnią. Jedyne nasze zajęcie — to obrona przed komarami i innymi insektami, które chcą nas zjeść żywcem!...

Komendant nie wiedział, że właśnie ta pustka i cisza naj-

1) Bahia jest ruchliwym i bogatym portem. Stamtąd pochodzą najpiękniejsze owoce, tytonie i cygara. W pobliżu miasta znajdują się kopalnie drogich kamieni jak diamenty, szmaragdy, topazy, akwamaryny i t. p. oraz szyby naftowe.

bardziej mi odpowiada. Z prymitywem i koczowiskiem też trochę przesadzał, gdyż pokoik gościnny, który dostałem, był wprawdzie skromny, ale czysty i jak dla mnie zupełnie wystarczający, a urządzenia lotniskowe nienajgorsze.

Wkrótce znaleźliśmy się we czwórkę przy stole tworząc zabawną grupkę. Nogi ukryte w workach, dla ochrony przed złośliwymi owadami, a pięści zaciśnięte przy ustach. Szczęki pracowały niezmordowanie walcząc z rozpaczliwą odwagą z mięsem świeżo zabitej i ugotowanej kury. Długo nie chciała się poddać i skrapialiśmy ją różnemi trunkami, aby choć trochę skruszała. Wreszcie odnieśliśmy zwycięstwo i na talerzach zostały tylko ogryzione kości.

Moim gospodarzom sprawiłem wielką uciechę oddając im zapas francuskich papierosów, które mają odmienny smak od wszystkich innych (rozstałem się z tymi papierosami bez żalu — uważam, że brazylijskie są dużo lepsze).

Mając dużo czasu przejrzałem jeszcze z mechanikiem maszynę. Materiałów pędnych nie uzupełniałem, gdyż miałem ilość zupełnie wystarczającą na drogę do Rio.

Wieczorem napisałem spokojnie list do żony i zasnąłem snem szczęśliwego dziecka.

Prawie przez całą noc padał deszcz, a rano wstał chmurny i ponury. Biuletyn meteorologiczny nie był pocieszający, ale trudno, nie można się było namyślać, lot sportowy się skończył, a zaczęła się propaganda. Pilot staje się niewolnikiem programu, musi być punktualny, musi zapomnieć o swojej maszynie, przestać się liczyć z powietrzem, a myśleć o tym, co się będzie rozgrywało na ziemi.

Są ludzie, którzy z przyjemnością odgrywają rolę bohatera, zbierającego zaszczyty — dla mnie jest to męka. Przekonałem się, że najprzyjemniejszą i najłatwiejszą częścią imprezy lotniczej jest sam lot.

Wystartowałem z Caravellas do Rio (800 km) dn. 11 maja o godz. 7 min. 45, żegnany przez miłych gospodarzy lotniska,

a przez kierownika radiostacji podwójnie, gdyż w chwili startu widziałem, jak kreślił nade mną znak krzyża.

Po piętnastu minutach lotu dostałem się w deszcz i to tak ulewne, że co raz musiałem posługiwać się „sztucznym horyzontem“, gdyż traciłem z oczu wybrzeże. Miałem trochę obawy o śmigło, bowiem od ciągłych i gwałtownych uderzeń o duże krople wody może się poszczerbić, skorzystałem więc z przerwy w ulewie (deszcz szły falami) i chciałem wydostać się ponad chmury. Słońce jednak grzało już widocznie dobrze, a chmur było kilka warstw z dziurami — wskutek tego w powietrzu wytworzył się wielki bigos i w pewnej chwili machnąłem jakąś dziwną figurę (w chmurach trudno zdać sobie sprawę z raptownej zmiany położenia). Dzięki „sztucznemu horyzontowi“ łatwo wyprowadziłem maszynę, ale odechciało mi się męczyć silnik gwałtownym wspinaniem się w górę — zszedłem w dół i ciągnąłem dalej wzdłuż brzegu.

Około Barra do Rio Doce spotkałem się z kondorem, ale nie prawdziwym, a z amfibią linii lotniczej „Condor“. Leciał w przeciwnym kierunku na tej samej wysokości, t. j. 30—50 m. Amfibia leciała nad plażą patrząc na wodę, a ja nad oceanem, przyglądając się plaży (aby być zawsze gotowym do lądowania, względnie wodowania, gdy chodzi o „kondora“). Zauważyliśmy się nawzajem, gdy przelatywaliśmy tuż obok siebie.

Koło Victorii wypogodziło się nieco, więc mogłem trochę przyjrzeć się miastu, ładnie położonemu wśród gór nad zatoką. Pogoda poprawiła się dopiero, gdy wdarłem się w głąb lądu, biorąc kierunek na miejscowość Campos.

Resztę trasy (300 km) przebyłem, lecąc prawie że wzdłuż toru kolejowego, pomiędzy górami, skracając sobie znacznie drogę. W ten sposób nadleciałem nad Rio de Janeiro nie od strony oceanu, a od zatoki.

Stolica Brazylii jest powszechnie uważana za najpiękniejsze miasto na świecie. I słusznie. Położenie jest wprost wymarzone — wśród gór nad poszarpanym brzegiem oceanu i zatoki

pełnej wysepek rozsiadło się na przestrzeni dziesiątków kilometrów wspaniałe miasto tonące w wiecznej zieleni. Przeważają ulice willowe. Małe wille i pałacyki (najczęściej pomieszanie gotyku z barokiem) są otoczone niewielkimi, pełnymi egzotycznego uroku ogródkami i przedzielone od siebie wiecznie zielonym, wysokim żywopłotem. Zieleń, biel domów i jaskrawe światło słoneczne składają się na obraz pełen pogodnej radości.

Miasto wybiega aż nad ocean i zatokę, od których jest oddzielone pasem bulwarów, również pokrytych zielenią. Poza bulwarami zaraz zaczyna się czystułka plaża, bez wstrętnych budek kąpielowych, kabin i t. p., tak że przyjeżdża się lub przychodzi na nią w kostiumie kąpielowym (na plaży rozbierać się nie wolno).

Jestem zachwycony smakiem estetycznym Brazylijczyków, którzy poświęcili część osobistej wygody, aby nie zeszpecić najpiękniejszej zatoki świata.

Kiedy zapada noc, Rio de Janeiro staje się jeszcze piękniejsze — zapalają się dziesiątki tysięcy latarni ulicznych, rozświetlają światłem okna domów — morze blasków zamienia urocze miasto w bajeczną wizję, stokrotnie zwiększającą swą piękność odbiciem w gładkich jak zwierciadło wodach.

Aby móc należycie objąć okiem piękno całości, trzeba pojechać kolejką zębatą na Corcovado, lub też kolejką linową na „Głowę Cukru“, która stoi jakby na straży u wjazdu do zatoki. To też w pierwszych dniach pobytu w Rio de Janeiro uległem pokusie i udałem się w towarzystwie pana Filipa, referenta z poselstwa, na „Głowę Cukru“, kolejką linową. Dawno już nie przeżyłem takiego strachu, jak podczas tej podróży (boję się jeździć windą).

Wybraliśmy się w drogę w takiej porze, aby obejrzeć miasto za dnia, a potem w przepychu sztucznego oświetlenia. Widok jest tak piękny, że można patrzeć całymi godzinami i nigdy nie napatrzeć się do syta. Nie czuję się na siłach opisać

choćby w drobnej cząstce uroku najpiękniejszego miasta — załączone ilustracje są na pewno wymowniejsze ode mnie.

Odbiegłem w swym opowiadaniu od chronologii. Porwało mnie piękno Rio de Janeiro i zapomniałem, że jeszcze nie wylądowałem, powracam przeto do właściwego toku.

Kiedy przecinałem zatokę, spotkałem dwie eskadry samolotów, po pięć maszyn każda. Jedna z lotnictwa lądowego, a druga z morskiego. Nie wiedziałem, że wyleciały na moje spotkanie i chcąc być punktualnym nie zwracałem uwagi ani na eskortę, ani na piękne widoki, tylko leciałem w stronę lotniska odległego o 20 km. od centrum miasta, ale dzięki temu, że Rio jest ogromnie rozrzucone, znajduje się ono (lotnisko) prawie w mieście.

W Rio de Janeiro miałem być w pięć godzin od chwili startu, a więc o godz. 12 min. 45, tymczasem ktoś puścił pogłoskę, że z powodu przeciwnych wiatrów i deszczów mogę przylecieć dopiero o godz. 14-ej. Nie wiedziano jeszcze nic o szybkości mojej maszyny, to też pogłoska znalazła wiarę i część oczekujących rozeszła się, aby zbadać na wszelki wypadek zawartość bufetu.

Tymczasem, jak uprzednio zapowiedziano, punktualnie o oznaczonej godzinie wyskoczyłem spoza góry, zataczam nisko koło i ląduję.

Zrobiło się ogromne zamieszanie. Część zebranych biegnie ku maszynie, część zostaje na miejscach, nie wierząc ani przez chwilę, żeby ta mała pchełka miała być samolotem, który przyleciał z Polski.

Zatrzymuję silnik, wysiadam z kabiny i zastanawiam się przez chwilę, co też zrobiłem niewłaściwego, że wszyscy mają takie zdziwione miny. Nie miałem jednak czasu na zastanawianie się — po kilku sekundach znalazłem się już w serdecznych objęciach ministra Grabowskiego.

Naraz wśród słów powitalnych pada pytanie, które mnie elektryzuje:

— Dlaczego pan przyleciał nieubrany?...

— Aaa!... To dlatego te zdziwione miny! — myślę i z przerażeniem spoglądałem na siebie i na obecnych, ale jakoś nie widzę braków w swoim ubraniu — wyglądam przecież tak jak inni. Mimo to pytam jednak z niepokojem:

— Jak to nieubrany?...

— Wyobrażaliśmy sobie, że pan będzie przynajmniej tak ubrany, jak ta pani! — i pokazano mi groźną lotniczkę w „kombinezonie“, kominiarce, okularach i t. d.

Odetchnąłem z ulgą. Już spokojnie zdjąłem kapelusz nie obawiając się braków w garderobie i wyjaśniłem, że maszyna jest tak wygodna, że można w niej latem i zimą latać w takim ubraniu, w jakim trzeba się pokazać na ziemi.

Słowem wprowadziłem wszystkich w zdumienie, gdyż nie chcący wyszło wszystko odwrotnie, niż przy dotychczasowych przelotach:

- przyleciałem do Ameryki bez uprzedniej reklamy;
- na samolocie najmniejszym, jaki w Brazylii widziano;
- nie spóźniłem się do Rio de Janeiro;
- byłem ubrany jak zwykły śmiertelnik, w szarym ubraniu i szarym kapeluszu.

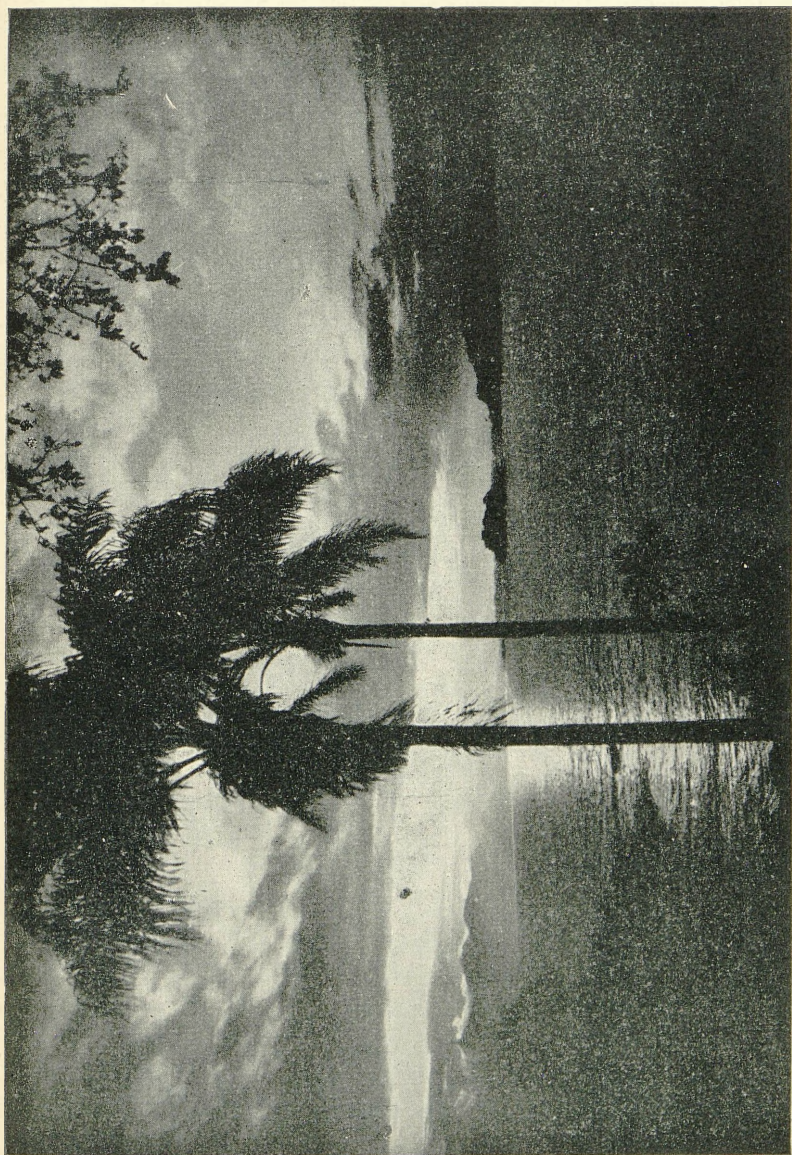
Wkrótce otoczyli mnie rozradowani urzędnicy poselstwa ¹⁾ i nasi emigranci. Gorączkową, jak zwykle przy powitaniu, rozmowę przerywają nam ciągle fotografowie.

Zaprowadzono mnie do salonu w budynku portowym (mieszczącym zarazem komendę szkoły pilotów wojskowych), gdzie przy szampanie odbyło się oficjalne powitanie przez przedstawiciela Prezydenta Brazylii — szefa kancelarii cywilnej, przedstawicieli rządu i różnych władz oraz organizacji.

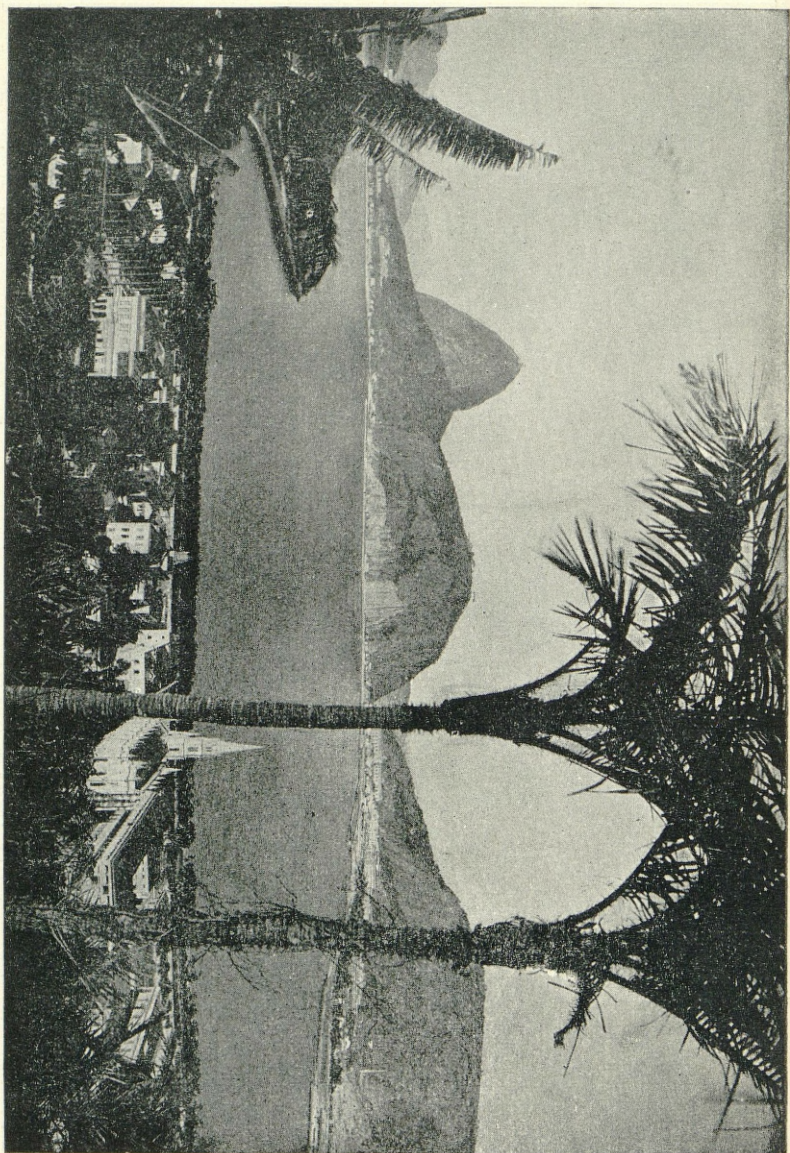
Przybyła mnie powitać nawet Miss Brazylia we własnej, bardzo powabnej, osobie.

Po skończonych toastach i przemówieniach pojechaliśmy

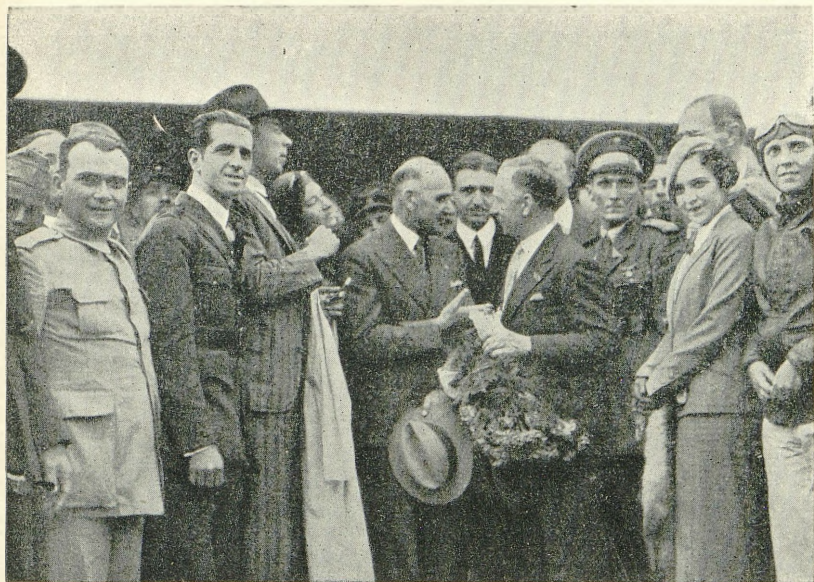
¹⁾ Sekretarz dr. Wagner, p. Bojarski, p. Stypułkowski, p. Chołoniewski, p. Filip, p. Findling i panna Carmen Lacerda.



Rio. Zatoka w blaskach księżyca.



Rio. „Glowa Cukru“.



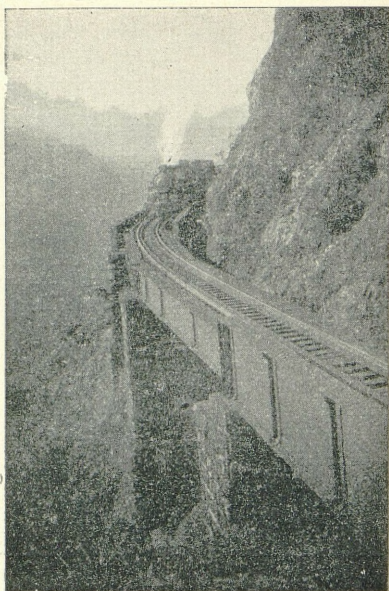
Rio de Janeiro. Powitanie.



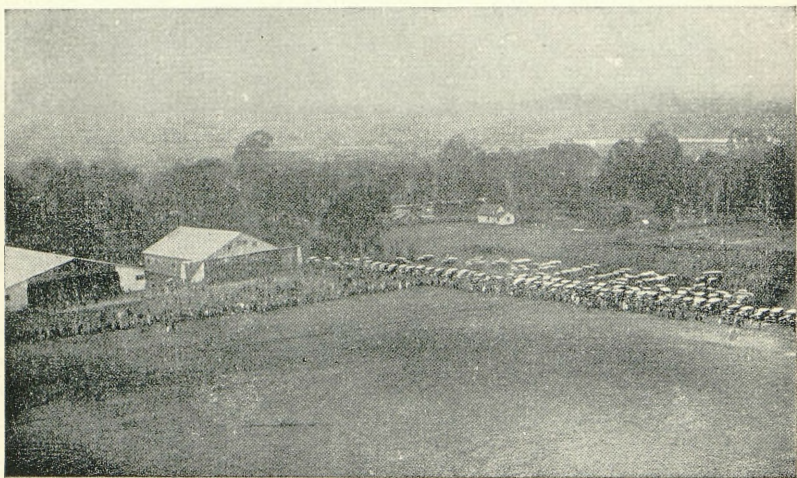
Porto Alegre. Powitanie przez działwę szkolną.



U wrót Parany.



Parana. Droga wiję się nad urwiskami.



Kurytyba. Publiczność na lotnisku w oczekiwaniu na przylot.

z p. Ministrem, panną Parczyńską, kuzynką min. Grabowskiego i dr. Wagnerem do poselstwa. Godzinna przejażdżka (20 km. wąskimi ulicami) przeleciała jak jedna chwila na miłej pogawędce.

Pałac naszego poselstwa znałem już z filmu. Będąc za granicą, po raz pierwszy tak daleko od kraju, czułem się u ministra Grabowskiego jak u siebie w domu. I nic dziwnego, bowiem gościna, jaką ofiarował mi p. Minister na cały czas pobytu w Rio de Janeiro, dzięki jego ojcowskiej opiece i wielkiej troskliwości „Białego Ducha“, jak nazwał dr. Wagner pannę Małą Parczyńską, była mi kojącym balsamem po różnych bankietach, przyjęciach i innych oficjalnościach.

Pobyt mój w Rio de Janeiro był dość długi, znacznie dłuższy niż przypuszczałem. Miałem lecieć dalej najpóźniej po tygodniu, by zgodnie z instrukcją gen. Orlicz-Dreszera robić propagandę w ośrodkach zamieszkałych przez Polaków. Chciałem przyjąć następującą taktykę: choć krótko, ale wszędzie. Były to jednak fantazje marzyciela. Nigdzie nie udało mi się pozostać tylko tyle dni, ile przewidywałem, i gdybym pozostał jeszcze dłużej, to też nie wyczerpałoby się programu, gdyż zawsze coś tam przybędzie nowego.

Ażeby należycie spełnić zadanie propagandowe w Ameryce Południowej i Północnej, trzeba by przynajmniej jednego roku, naturalnie z tym zastrzeżeniem, że główny aktor wytrzyma to fizycznie i nerwowo.

Zdawałem sobie dobrze sprawę, że sam lot to dopiero połowa zadania. Trzeba było wszędzie być: pokazać samolot — ten śliczny twór polskich inżynierów i robotników, opowiedzieć o nowej, silnej Polsce i dodać ducha naszym wychodźcom.

Wychodźtvo to w głównej masie datuje się jeszcze z okresu niewoli i rekrutowało się przeważnie z pracowitego i potulnego, szczególnie na obczyźnie, włościaństwa, to też nierzadko było ono traktowane niemal niewolniczo. Uwydatniało się to złasz-

cza w porównaniu z imigracją innych narodowości (jak Włochów i Niemców), które, mając opiekę własnych rządów, używały większe prawa. To też słabsi duchem nieraz wyrzekali się swego pochodzenia.

Placówki nasze ciężko pracują nad propagandą, pomagają im usilnie Rada Organizacyjna Polaków z Zagranicy i Liga Morska i Kolonialna, lecz brakuje nieraz w tej propagandzie atutów, żywo przemawiających do wyobraźni.

Gdy przyleciał z Polski samolot rodzimej konstrukcji i wyrobu, bijąc przy tym rekord międzynarodowy, gdy nasi wychodźcy ujrzeni, że władze, od których oni są zależni, honorują polskiego oficera, obudziła się naraz w zwątpiały dumą naródowa i poczuła się na nowo Polakami.

Proszę nie poczytywać tego, co piszę, za wychwalanie własnego czynu, jestem od tego daleki, chcę jednak uświadomić społeczeństwu, ile nieraz można zdziałać dobrego jednym, skromnym lotem.

Pokazano mi na lotnisku różne osoby, mówiąc:

— Niech pan patrzy! Ten człowiek, co płacząc ze wzruszenia, tak głośno krzyczy — „Niech żyje Polska!” — jeszcze wczoraj zapierał się, że jest Polakiem.

Wielu jest wśród naszych emigrantów takich, co jeszcze przed wojną walczyli i pracowali w różny sposób w akcji niepodległościowej, jest wielu takich, którzy przyglądali się tej walce i mają w pamięci obrazy szarż kozackich, więzień, Sybiru i katorgi — i większość z tych jeszcze do dnia dzisiejszego wyobraża sobie Polskę jako biedną, nieszczęśliwą niewolnicę.

Można więc wyobrazić sobie, jak zabrały się do pracy propagandowej nasze placówki, gdy nadarzyła się im taka okazja, jak mój przylot. Pomagałem im w tej pracy, jak umiałem, i wkrótce czułem się tak, jakbym od dawna pracował z wszystkimi urzędnikami poselstwa czy konsulatu przy jednym biurku.

Pobyty mój w Rio de Janeiro musiał się rozpocząć od złoże-

nia oficjalnych wizyt. Ale w czym? Moje ubranie było niezłe, jednak zbyt uniwersalne.

Udaliśmy się do mistrza krawieckiego p. Tolipana (żyd z Polski, lecz już wynarodowiony), dając mu dwadzieścia cztery godziny na uszycie ciemnego garnituru.

Mistrz pokręcił głową:

— Sie nie da zrobić! Jeden dzień — to nie jest czas!... To jest wogóle nie!...

Zaczęliśmy więc wyliczać rekordy w różnych dziedzinach życia, a wreszcie zapytaliśmy:

— Czy tylko krawiectwo ma pozostać w tyle na drodze postępu?...

P. Tolipan wziął do serca nasze słowa i stanął w obronie honoru krawiectwa — wykonał ubranie w żądanym terminie.

Narazie wybawił mnie z kłopotu sekretarz poselstwa, dr. Wagner, pożyczając mi swego ubrania.

Nastąpiły więc wizyty. U Prezydenta Brazylii, p. Getulio Vargas, który był jeszcze chory wskutek wypadku samochodowego. U ministra spraw zagranicznych A. de Mello Franco, u gen. Augusto do Espirito Santo Cardoso, ministra wojny, u ministra komunikacji dr. Joze Americo de Almeida, u ministra marynarki adm. Protogenes Guimaraes, szefa lotnictwa wojskowego gen. Joze Victoriano Aranha da Silva (obecnie już nie żyjącego) i u szefa lotnictwa cywilnego dr. Grullo.

Każdy obywatel Brazylii ma prawo osobiście widzieć się z każdym ministrem na ogólnym posłuchaniu, to też w przedpokojach i poczekalniach panuje wielki tłok. Uderza również w oczy ogromna ilość oficerów różnych szarż.

Dygnitarze bardzo przystępni i dobredusznii — po wizytach zostaje nader sympatyczne wrażenie.

Potem dalsze wizyty. Nie sposób wyliczyć, ile ich było. Zajęły dwa i pół dnia.

Nazajutrz po przylocie byłem na operetce. Po pierwszym akcie cały zespół z dyrektorem na czele wychodzi przed kur-

tynę, a primadonna wygłasza na moją cześć wspaniałe przemówienie, z którego nie rozumiem ani słowa. Burza oklasków, owacje.

W następnym antrakcie idę za kulisy, aby złożyć podziękowanie. Ledwo wypowiedziałem kilka słów, gdy primadonna obejmuje mnie i zaczyna klepać dłonią po plecach. Byłem tym mocno zakłopotany. Dopiero później dowiedziałem się, że jest to powszechny w Ameryce Południowej zwyczaj wyrażania sympatii i nazywa się „abrazo“.

Na śniadaniu w naszym poselstwie poznałem znakomitego pianistę Rubinsteina, który odbywał tournée artystyczne po Ameryce podróżując razem z żoną. Przemiły człowiek — sypie jak z rękawa doskonałymi dowcipami.

Po wizytach rozpoczynają się przyjęcia, bankiety, rauty i t. p. ponieważ z przylotem moim zbiegły się i inne uroczystości. Z kłopotów toaletowych znowu wybawia mnie p. Wagner.

Nadużywam zarówno jego dobroci jak i ubrań wieczorowych. Żywię tylko cichy żal do niego, że natura obdarzyła go dłuższymi nogami niż mnie.

Pomimo jesieni wygrzewam się korzystając z wolnych chwil na wspaniałej plaży będącej przedłużeniem bulwarów. Tych wolnych chwil nie mam jednak zbyt wiele. Trzeba się zająć samolotem, który ucierpiał nieco w czasie drogi. Ulewne deszcze splukały farbę ze śmigła i dobrały się miejscami do płótna. Poza tym dotarliśmy wentyle w pierwszym cylindrze, gdyż przepuszczał trochę kompresję.

Piszę „dotarliśmy“, ponieważ przy samolocie pracowaliśmy we trójkę — p. Bojarski, urzędnik naszego poselstwa, mechanik lotniczy z czasów wojny z eskadry kościuszkowskiej i kolega z Politechniki konstruktorów mojej maszyny, mechanik wojсковy i ja. Robota poszła składnie i prędko.

Dnia 16 maja przyjechał gen. Strzemieński, aby z ramienia Ligi Morskiej i Kolonialnej odwiedzić Polonię Brazylijską.

W wolnych chwilach od zajęć strzelaliśmy z nim do celu w ogrodzie poselstwa, budząc popłoch wśród papug i małpek hodowanych przez p. Małą Parczyńską.

Podczas wizyt, bankietów i przyjęć mogłem stwierdzić, jak wielkim mirem i uznaniem cieszy się u wszystkich minister Grabowski. Cały personel poselstwa z sekretarzem p. Wagnerem na czele jest bardzo starannie dobrany i zgrany i nie mogę po prostu znaleźć słów podziwu dla wydatnej pracy placówki.

Z licznych przyjęć, w jakich musiałem uczestniczyć, opiszę pokrótce kilka, które na zawsze zachowam we wdzięcznej pamięci.

Na pierwszym miejscu muszę oczywiście postawić wieczór spędzony w Kolonii Polskiej w Rio de Janeiro.

Wzruszające owacje oraz przemówienia prezesa towarzystwa p. Nowickiego i delegata tow. Polsko-Brazylijskiego spowodowały mnie do zabrania głosu i wygłoszenia małej mówki propagandowej. Huczne oklaski, jakie zebrałem, na pewno nie były skutkiem mojego krasomówstwa, nie zdradzam talentu oratorskiego, a w każdym razie nie tyle, co jeden z moich przedmówców, zacny Brazylijczyk, niezmordowany i zasłużony działacz towarzystwa polsko-brazylijskiego, który w zapale krasomówczym zawołał:

— Mieliśmy rok 1830, 1863, 1905, 1914, 1918, 1920 a teraz mamy rok 1933!...

Musiałem schylić głowę i w ataku kaszlu skryć śmiech, który mnie napadł przy kreowaniu przez utalentowanego mówcę nowej daty historycznej. Na przyjęciu tym wręczono mi dyplom honorowego członka towarzystwa oraz pamiątkowy złoty stoper, a od rodaczki naszej p. J. Czaplińskiej otrzymałem śliczną złotą papierośnicę.

Niemniej wzruszające i serdeczne było przyjęcie, urządzone przez Stowarzyszenie Żydów polskich w Brazylii, mimo dość licznych momentów komicznych. Ze wszystkich przemówień przebiła dominująca nuta przywiązania i tęsknoty za

krajem. Na bankiecie uchwalono jednomyślnie wśród gorących oklasków wysłać depeszę hołdowniczą do Marszałka Piłsudskiego.

Tu, w przemówieniu prezesa towarzystwa, zdarzył się podobny lapsus linguae, jak w przemówieniu Brazylijczyka:

— Mieliśmy Kościuszkę, mieliśmy Berka Joselewicza, a teraz mamy... Skarżyńskiego!...

Menu na tym bankiecie było zestawione dość oryginalnie, najpierw ciasteczka i likiery, a potem wino i ryba po żydowsku, która, nawiasem mówiąc, była doskonała i pałaszowałem ją z ochotą, łykając smaczne kęski wraz z mnóstwem pochlebnych słów.

Ogromnie podobało mi się śniadanie w Rotary-Clubie, przeprowadzone zgodnie ze statutem w północno-amerykańskim tempie. Całość razem z przemówieniami trwała dokładnie tylko jedną godzinę. Widocznie twórcom statutu musiały dobrze dać się we znaki bankiety i nie kończące się przemówienia...

Poza tym odbyło się kilka przyjęć dyplomatycznych i pół-oficjalnych w poselstwie, śniadanie u prezesa tow. Polsko-Brazylijskiego b. min. Rodrigo Octavio, u prezesa Nowickiego i śniadanie u p. Czaplińskiej.

W tym czasie otrzymałem instrukcję z M. S. Z. (dotychczas miałem tylko poufną od gen. Orlicz-Dreszera), że mam lecieć do Kurytyby, Porto Alegre i Buenos Aires, a potem do Ameryki Północnej, drogą, jaką uznam za najlepszą. Chciałem więc rozpocząć dalszy lot, aby jak najprędzej wypełnić zadania, lecz 26 maja miał się odbyć bal Polsko-brazylijski, przeniesiony na ten termin z dn. 3 maja z powodu wypadku samochodowego, jakiemu uległ Prezydent Brazylii i jego żona.

Minister Grabowski nie spodziewając się tak szerokiej instrukcji dla mnie chciał, abym był obecny na tym balu, wobec czego mój pobyt w Rio de Janeiro przedłużył się.

Bal naszego poselstwa w lokalu Botafogo-club był wspa-
niały. Zgromadził około siedmuset osób ze sfer rządowych,

dyplomacji, kolonii polskiej, towarzystwa polsko-brazylijskiego, przedstawicieli miejscowego społeczeństwa i kolonii Żydów polskich.

Bal rozpoczął się akademią w głównej sali, na której program złożyło się przemówienie b. min. R. Octavio o konstytucji 3 maja, o Polsce współczesnej i o moim locie. Po przemówieniu wręczono mi na estradzie piękny zbiór amuletów, po czym nastąpiła część koncertowa, w której wystąpiła p. Korytko-Domaniewska.

Po akademii w dolnych salonach trwał do rana huczny bal, przy czym powszechne zainteresowanie wzbudzał gen. Strzeмиński, który był w mundurze wojskowym.

Po balu jeden dzień przeznaczyłem na odpoczynek przed dalszym lotem.

PARANA I RIO GRANDE DO SUL



DZIEŃ odlotu do Kurytyby ukrywałem przed prasą i publicznością i z tego powodu niektórzy poobrażali się niesłusznie na nasze poselstwo, zamiast mieć pretensję do mnie.

Poczuwam się do obowiązku podania powodów tej tajemniczości.

Najłatwiej i najprzyjemniej leci się pilotowi, gdy jest pozostawiony samemu sobie, gdy nikt go nie żegna i nikt na niego nie czeka, chociaż powitanie nie jest tak groźne jak pożegnanie, które bardziej absorbuje.

Jeżeli lotnik ma odbyć kilkugodzinny przelot, a przed startem zapomni przygotować sobie wszystkiego, jak należy — to ta nieuwaga mści się potem przez całą drogę powodując niewygodę dla pilota lub nawet zmuszając go do lądowania w celu usunięcia błędu. Jeśli znowu lotnik potrafi się na tyle opanować, że zapomni o żegnających i przed startem całą uwagę skupi na maszynie, to później w drodze opadną go wątpliwości i ogarnie niepokój innego rodzaju, czy aby pożegnał się ze wszystkimi, czy podając rękę trzymał się ściśle kolejności w myśl zasad protokołu i nie pomylił się w hierarchii, czy też wreszcie nie pocałował, zamiast przyjaciela, której z obecnych pań.

Sam byłem jeszcze w położeniu o tyle gorszym, że miałem maszynę przygotowaną do rekordu, a nie do turystyki. Nie było

w niej bagażnika ani nawet miejsca na jakąś walizkę. Przyleciałem do Ameryki, mieszcząc cały swój bagaż w dwóch teczkach, z których jedna zawierała mapy, a druga — przybory toaletowe, poza bagażem rezerwowym na wypadek przymusowego lądowania lub wodowania. Im dalej leciałem, tym bardziej bagaż się powiększał: przybyła trzecia teczka z ubraniem, czwarta z bielizną i oprócz tego spadochron. Smoking, który odważyłem się kupić w Kurytybie, musiałem wieszać wprost na wieszaku w kabinie.

Trzeba było sporo czasu i wysiłku, żeby obłożyć się w koło teczkami w taki sposób, aby mieć rzeczy potrzebne pod ręką, a jednocześnie swobodnie władać sterami. Proszę zatem bardzo o wybaczenie, iż z tych względów musiałem ukrywać odlot i wyleciałem bez pożegnania pozbawiając wielu widoku startującej maszyny.

Na lotnisko udałem się w towarzystwie, że tak powiem, najbliższej rodziny, t. j. pana Ministra i reszty poselstwa z dr. Wagnerem na czele. W porcie aż się roiło od oficerów lotników: to pocciwy generał Aranha zebrał wszystkich na moje pożegnanie. W kasynie wypiliśmy czarną kawę a przy szampanie gen. Aranha powiedział bardzo serdeczną mowę wręczając mi jako porte-bonheur spadochron oraz życząc, bym nigdy nie miał potrzeby go otwierać. Podziękowałem przemówieniem w języku polskim, które p. minister Grabowski był łaskaw przetłumaczyć.

Wystartowałem dn. 29 maja o godz. 9 min. 50 w towarzystwie klucza trzech samolotów brazylijskich, które odprowadziły mnie 100 km.

Pogodę miałem śliczną, a przed sobą 720 km najpiękniejszej drogi. Cały czas górzyste poszarpane wybrzeże, a u brzegu mnóstwo wysp i wysepek. Lecząc, jak to zazwyczaj bywa, teren wyglądający pięknie z lotu ptaka, nie był bezpieczny, gdyż pozbawiony zupełnie plaży i miejsc możliwych do lądowania. Po drodze miałem tylko jedno lotnisko w Santos.

Przed Paragua skrzyłem w prawo i poleciałem 100 km

w głąb lądu. Ten odcinek drogi prowadził nad wspaniałym parkiem naturalnym. Od zatoki paranaguëńskiej teren wznosi się gwałtownie i na wysokości 900 mtr. nad poziomem morza rozciąga się rozległy płaskowyż parański. Przedtem jednak należy przejść przez bramy wśród szczytów górskich wysokich na 1700 m, które stoją na straży groźnych uroczysk i wspaniałych kaskad. Wśród urwisk i nad skrajami przepaści wije się serpentyną linia kolei żelaznej, a przez drugą przełęcz przeprowadzono szosę.

Szczyty gór bardzo często spoczywają w chmurach, to też komunikacja lotnicza z Kurytybą będzie miała pewne trudności, chyba że będzie się odbywać na S. Paulo.

W pobliżu Kurytyby musiałem wymijać dymy z wypalanego stepu (dla użyźnienia ziemi), po czym poleciałem nad miasto, ażeby z góry obejrzeć stolicę naszego wychodźstwa brazylijskiego, które najliczniej rozsiadło się w Paranie.

Gdy znalazłem się nad lotniskiem, ogarnęło mnie zakłopotanie. Lotnisko jest małe, dopiero plantowane i w Rio de Janeiro radzono mi, żebym siadał jak najbliżej hangaru. Tymczasem najlepsze podejście zostało zajęte przez samochody i publiczność, prawdopodobnie wskutek zmiany kierunku wiatru.

Przewidujący komendant lotniska porucznik Souto wyleciał na moje spotkanie, aby wskazać mi miejsce lądowania, lecz niestety, rozminęliśmy się w drodze.

Lądowanie było trudne, gdyż moja maszyna, obliczona na duże obciążenie, miała twardą amortyzację w podwoziu i zarazem dużą nośność przy ziemi. Trzeba było lądować bardzo delikatnie, niestety jednak nie udało się: przy zetknięciu z jakąś nierównością pękło mi (może już przedtem nadwyreżone) okucie górnej lewej nogi podwozia.

Na szczęście dzięki przegubowej budowie podwozia maszyna siadła sobie jedną stroną „brzucha“, nie kapotując, co zachwyciło fachowców.

Wyszedłem z kabiny, aby zobaczyć, co się stało, ale tłum

przerwał już kordony policji pieszej i konnej oraz wojska i otoczył mnie ze wszystkich stron. Obrzucono mnie kwiatami, rzucono w górę, ściskano i całowano. Wygłaszano powitalne przemówienia. Trzeba było uśmiechać się, odpowiadać, ściskać setki rąk, a jednocześnie wszystkie moje myśli były przy uszkodzonym samolocie. Byłem tym bardziej niespokojny, że nie zdążyłem na pierwszy rzut oka stwierdzić rozmiarów uszkodzeń. Gdy orszak powitalny wraz z publicznością i ze mną oddalił się od samolotu, wymknąłem się boczkim z porucznikiem pilotem Sadowskim¹⁾ do mojego RWD. Tu z wielką ulgą stwierdziłem, że uszkodzenie nie jest groźne. Dałem parę wskazówek, jak przetransportować samolot do hangaru, i zostawiłem go pod opieką por. Sadowskiego, a sam odjechałem do miasta w towarzystwie p. konsula generalnego dr. Staniewicza, konsula p. Cybulskiego (kpt. obserwatora z 1 p. lotn.) i ich małżonek.

Gdy po defiladzie przez miasto korowód aut rozwiązał się, wróciłem cichaczem z Tolkiem Cybulskim na lotnisko, aby spokojnie zastanowić się nad kalectwem mojej towarzyszki. Okazało się, że zapobiegliwy por. Sadowski ułożył już plan działania, brakowało tylko moich technicznych wskazówek. Por. pil. Souto (na lotnisku w Kurytybie był detaszowany mały oddział lotniczy z dwiema maszynami, jako zaczątek przyszłego pułku lotniczego) miał świetnych mechaników, a sąsiednie warsztaty artyleryjskie posiadały aparat do spawania. Ponieważ ze względu na nieznajomość języka portugalskiego nie mogłem porozumiewać się bezpośrednio i brakło mi na to czasu wskutek przewidzianych uroczystości, byłem niezmiernie wdzięczny inżynierowi Wasilewskiemu, gdy zaofiarował swoją fachową pomoc przy naprawie samolotu.

Program rozpoczął się jak zwykle od wizyt oficjalnych, których było mniej niż w Rio de Janeiro, gdyż Kurytyba jest tylko

¹⁾ Por. Sadowski, który przed paru laty wyemigrował z kraju, zajmuje się tu żywo organizacjami wychowania fizycznego w naszym wychodźstwie.

stolicą stanu Parana. Jak się okazało na lotnisku byli przedstawiciele władz cywilnych i wojskowych, lecz w tumultcie, jaki powstał, zdołałem zamienić tylko kilka słów z generałem, komendantem garnizonu.

Akademia, którą urządzono z okazji mego przylotu, była bardzo podniosła. Wygłoszono kilka ładnych przemówień, a produkcje sceniczne pod kierownictwem panów Ficińskiego i Morozowicza miały naprawdę wysoki poziom, przy czym deklamowano wiersze napisane specjalnie na moją cześć, a głównym autorem był prof. dr. Kosobudzki, dyrektor szkoły polskiej (obecnie już nie żyjący).

W Kurytybie istnieje Związek Miłośników Sceny, który dzięki energii zarządu oraz zapalowi wszystkich członków zyskał sobie uznanie nie tylko społeczeństwa polskiego, ale i brazylijskiego. Związek ten, który zaszczylił mnie godnością honorowego prezesa, urządził bardzo efektowny bal lotniczy. Równie wesoło bawiliśmy się na balu „Junaka”. Organizacja ta, stworzona dzięki usilnej pracy por.-pil. Sadowskiego a prowadzona przez prezesa Sekulę, ma na celu poza utrzymaniem młodzieży wychodźczej w polskość — wychowanie fizyczne. „Junak” rozwija się znakomicie. Jest to najkarniejsza i najbardziej zwarta ze wszystkich organizacji, jakie widziałem w Ameryce Południowej. Na polu sportowym osiąga „Junak” świetne wyniki, bijąc we wszelkich rozgrywkach kluby sportowe innych narodowości i zajmuje pierwsze miejsce w Paranie. Dzięki temu organizacja ta robi polskość doskonałą propagandę, gdyż zwycięstwa sportowe najbardziej przemawiają do ogółu, szczególnie gdy chodzi o społeczeństwo amerykańskie.

Najpodnioslejszą uroczystością była msza dziękczynna z powodu mojego szczęśliwego przylotu i modły o dalsze powodzenie. Nabożeństwo odprawił ksiądz proboszcz Trzebiatowski, wygłaszając przy tym patriotyczne przemówienie. Ks. Trzebiatowski jest jednym z tych księży rzymsko-katolickich, który umie doskonale pogodzić obowiązki duszpasterza z obowiązkami Po-

laka, czego miałem dowód zwiedzając prowadzoną pod jego patronatem szkołę sióstr Rodziny Marii.

Przy wizycie w komendzie wojsk stanowych¹⁾ urządzono mi ładną manifestację — u wejścia do koszar powitali nas (byłem z konsulem generalnym dr. Staniewiczem i konsulem Cybulskim) wszyscy oficerowie, po czym orkiestra odegrała hymn polski i brazylijski. W sali przyjęć powitał nas dowódca i wyżsi oficerowie, a po wypiciu kawy i szampana poszliśmy zwiedzać koszary. Podziwiałem świetne gospodarstwo rolne, warsztaty stolarskie i wielką czystość, jaka wszędzie panowała. Na dziedzińcu koszar stali wyszeregowani wszyscy podoficerowie i szeregowcy.

Na dalszy program pobytu w Kurytybie złożyły się: przyjęcie w klubie sportowym Country, bal urządzony przez dowódcę i oficerów wojsk federalnych, przyjęcie w Związku Polskim i przyjęcie urządzone przez Aeroklub Parański.

Lotnictwo sportowe w Brazylii dotychczas t. j. w 1933 r. jeszcze nie istnieje. Aeroklub Parański najżywiej krząta się około jego stworzenia i prowadzi wyteżoną propagandę.

Przyjęcie, jakie mi zgotowano, było bardzo miłe. Przed hotelem, w którym odbywała się uroczystość, powitała mnie orkiestra wojskowa. Piękna córka prezesa Aeroklubu, kandydatka praw, wygłosiła nie mniej piękne przemówienie, po czym wręczyła mi złotą odznakę Aeroklubu.

Zwiedzałem również polskie szkoły. Dzieciaki, z początku trochę zestrachane i przejęte, ośmielały się prędko i zasypywały mnie kwiatami śpiewając piosenki i deklamując wierszyki, specjalnie napisane przez nauczycieli lub starsze dzieci. Poza tym otrzymałem szereg dziecięcych robótek. Na moje pytania o zamiary na przyszłość, prawie że wszystkie odpo-

1) Brazylia ma dwa rodzaje wojska: federalne — ogólnobrazylijskie i stanowe, utrzymywane przez każdy z poszczególnych stanów Stanów Zjednoczonych Brazylii.

wiedziały (jakżeby mogło być inaczej), że pragną zostać lotnikami.

Niezapomniane wrażenie wywarła na mnie wycieczka w góry, jaką odbyłem z p. konsulem Staniewiczem, pp. Cybulskimi, p. Lechem z poselstwa i p. Paszkowskim. Pojechaliśmy samochodami w kierunku oceanu do Morretes, a stamtąd wróciliśmy do Kurytyby drezyną motorową, łaskawie oddaną nam do dyspozycji przez dyrekcję kolei parańskich.

Pogoda była wymarzona, a szosa wyjątkowo dobra. Przedostaliśmy się poprzez góry Sierra do Marr i zjeżdżając w dół obserwowaliśmy wyraźnie zaznaczającą się różnicę klimatu — kontynentalnego na wyżynie parańskiej i pełnego parnej wilgoci — nadmorskiego.

Zima w Paranie jest ostrzejsza niż przypuszczałem: od zachodu słońca do wschodu panują silne chłody, tym dotkliwsze, że w południe, gdy słońce dobrze przygrzeje, jest gorąco.

Po obu stronach drogi wijącej się nad urwiskami szumiąca dzika puszcza, bogata w przeróżne gatunki drzew i krzewów. Niżej w ciemnozielony gąszcz zaczynają wplatać się jasne plamy zieleni palm bananowych. (Banany są tam tak tanie, że za 50 groszy można dostać olbrzymią kiść, którą się można żywić przez cały tydzień.)

Jeszcze piękniejsza, gdyż dziksza i śmiało wytknięta na zboczach gór, była droga powrotna torem kolejowym.

Chyba dzieci w Praterze wiedeńskim nie zachwycają się tak kolejką podziemną, jak my zachwycaliśmy się jazdą drezyną poprzez tunele i mosty, rzucone nad kaskadami. Droga wspinała się stale stromymi serpentynami. Zatrzymywaliśmy się co chwila, aby napawać się widokiem otaczającej nas dzikiej natury, jak i doliny sięgającej Atlantyku. Jest to najpiękniejsza droga w Brazylii.

Zapałał już wieczór, gdy wróciliśmy do Kurytyby. Byliśmy tak syci wrażeń, że nie odczuliśmy nawet zimna, którym nas przywitała wyżyna parańska.

Pp. konsulostwo Staniewiczowie, u których przez cały czas pobytu w Kurytybie byłem serdecznie goszczony, wydali na moją cześć obiad i wielki raut.

Bardzo miłe było przyjęcie „w swoim kółku“ u pp. kons. Cybulskich. Tolek Cybulski, jako mój stary kolega, machnął tak ładne przemówienie, że omal obaj nie popłakaliśmy się. Kilka bardzo miłych chwil spędziłem również w gościnie u pp. Sadowskich.

Jeden z wieczorów był przeznaczony na odczyt. Kpt. Cybulski mówił o lotnictwie polskim w czasie wojny, ja natomiast — o swoim locie, o obecnym stanie lotnictwa sportowego, wojskowego i komunikacyjnego w Polsce, o roli, jaką spełniła i spełnia nasza armia w wychowaniu obywatela i odbudowie Państwa, a zakończyłem apelem do wychodźstwa, aby, biorąc przykład z Macierzy, zgodnie dążyło do jednego celu, pracując ku chwale Polski i nowej ojczyzny — Brazylii.

Pobyt mój w Kurytybie przedłużał się, a ja płonałem chęcią zobaczenia t. zw. „Interioru“, głębi kraju, gdzie nasz rolnik uprawia nową ziemię.

Wreszcie wyruszyliśmy w podróż starym, pocziwym fordziakiem, pamiętającym zapewne przedwojenne czasy. Obsadę staruszka tworzyli: konsul Cybulski, por. Sadowski, p. Paszkowski i ja. Mieliśmy przed sobą 750 km polnych dróg i odwiedzenie dwóch ośrodków — Ponta Grossy i Marechal Malet — a czasu na to wszystko półtora dnia i noc. Wyruszyliśmy więc, gdy było jeszcze ciemno. O świcie jechaliśmy jakiś czas prawie po omacku przez opary i niskie chmury — mgłę. Wkrótce, gdy wzeszło słońce, roztoczył się przed nami niezwykle widok: palmy, pinie, bambusy i drzewa pomarańczowe pełne owoców, wszystko to bielilo się od szronu.

Wysiedliśmy, aby porobić zdjęcia fotograficzne. Dla większego kontrastu chciałem wziąć z auta kiść bananową, ale został mi w ręku tylko pręt — wszystkie banany zmarzły i odpadły. Pomarańczom przymrozki te nie szkodzą — prze-

ciwnie — owoce te dopiero po nich nabierają odpowiedniego smaku.

Droga wiała się w terenie lekko falistym, stepowym, tylko gdzieś tam było widać zagajniki. Na pierwszy rzut oka krajobraz niewiele różnił się od naszego, dopiero po dokładniejszym przyjrzeniu się roślinności można było dostrzec różnicę.

O 12 km przed Ponta Grossą przy moście na rzece ujrzelśmy sporo ludzi i szereg samochodów — to delegacje wyruszyły naprzód, aby nas przywitać. Po powitaniach, uściskach i radosnych okrzykach uformował się korowód, którym przeciągnęliśmy przez miasto do Domu Polskiego.

Kiedy w Kurytybie zapraszano mnie do odwiedzenia Ponta Grossy, stolicy stepów parańskich, dowiedziałem się, że są tam dwa wadzące się ze sobą stowarzyszenia polskie i przeto urządziła mi dwa przyjęcia. Odpowiedziałem, że o tym mowy być nie może — przyjeżdżam odwiedzić Polaków w Ponta Grossie, a nie obozy. Rezultat był ten, że na czas mojego pobytu zawarto zawieszenie broni i przyjmowano mnie wspólnie.

Na akademii w Domu Polskim pierwszy przemawiał nauczyciel p. Jakubiak. Porwany zapałem zapomniał o przygotowanej mowie oficjalnej i przemówił od serca gorąco i płomiennie, a tak wzruszająco, że na sali co chwila słychać było pociągania nosem i pochlipywania.

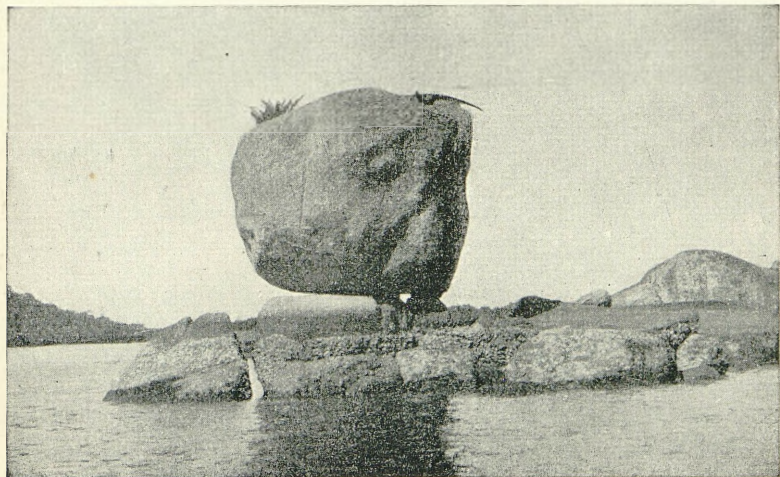
Następny mówca, p. Las, po paru słowach tak się wzruszył, że rzucił mi się na szyję i obaj popłakaliśmy sobie przy wtórze reszty zgromadzonych.

Było jeszcze kilka przemówień (w tym i moje), po czym udaliśmy się z wizytami do prefekta i komendanta garnizonu. Pułkownik, uprzedzony na krótko przed wizytą, zdążył pomimo to zmobilizować wszystkich oficerów i wystawić orkiestrę.

Na zwiedzanie miasta nie było czasu. Co prawda te kilka ulic, które przejechaliśmy samochodem, wystarczyło dla zorientowania się w całości. Zastanawiało mnie, czym kierowali się pierwsi mieszkańcy Ponta Grossy, wybierając miejsce pod bu-



Piniory parańskie.



Przedziwne głazy na rzece Parana. Na szczycie żmija.



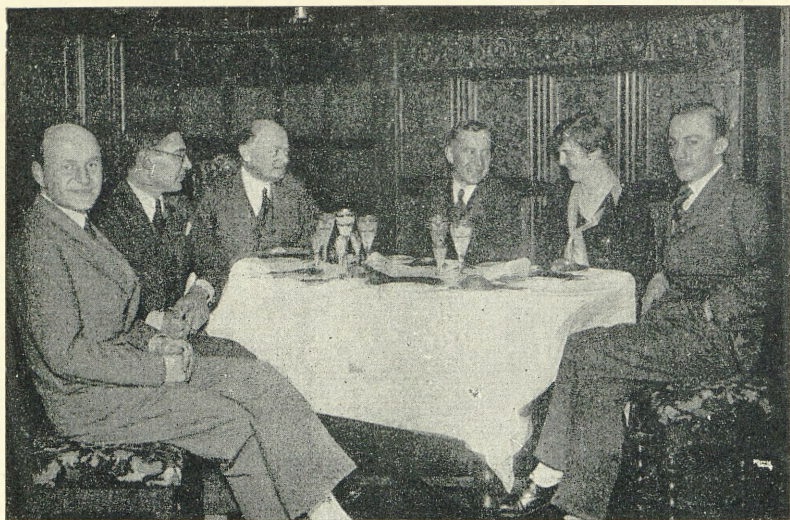
Parana. Polska rodzina emigrantów na fermie.



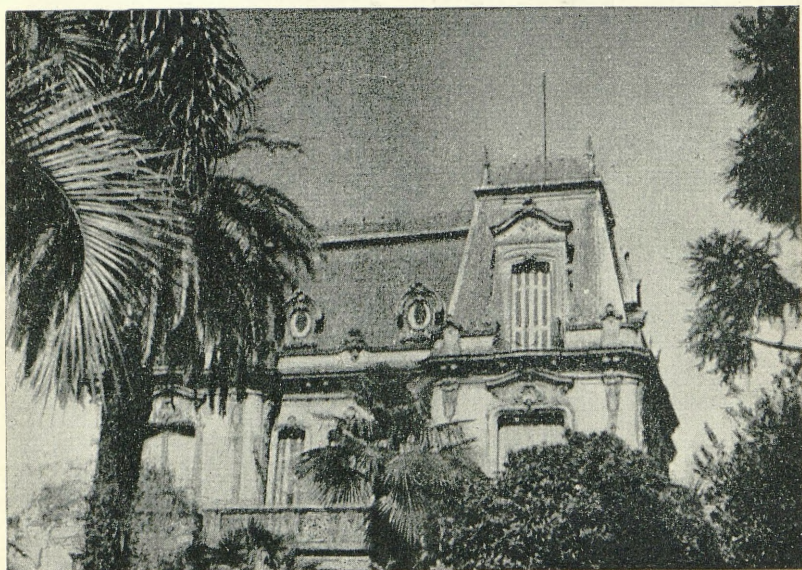
Step parański.



Buenos Aires. Powitanie na lotnisku.



Buenos Aires. „Rodzina“ u „Wujaszka“.



Buenos Aires. Dom Polski.

dowę tego miasta. Rozsiadło się ono na wzgórzu, wśród smętnych stepów, bez oparcia o nieodzowną w życiu miejskim rzekę, z dala od lasów, łagodzących klimat.

Wiatry jakby specjalnie upodobały sobie dla swych harców wzgórze Ponta Grossa niosąc w porze suchej tumany czerwonego kurzu. Samo miasto nie posiada żadnych szczególnych cech charakterystycznych: proste, czyste ulice i niskie domy, zwykły wygląd prowincjonalnego miasta, ale dla swych rozległych okolic jest ono stolicą. Równie dziwił mnie wybór miejsca dla Kurytyby. Malownicze góry widniejące na wschodnim horyzoncie byłyby ślicznym naturalnym parkiem dla miasta położonego u ich podnóża.

Po obiedzie ruszyliśmy w dalszą drogę do Irati już w większym towarzystwie, przyłączył się do nas bowiem p. Zawadzki, inspektor firmy Shell, która zaopatrywała mnie w materiały pędne. Pojechał z nami nie tyle z urzędu, ile dla okazania swej sympatii. Towarzystwo jego było bardzo pożądane i miłe zarówno ze względu na osobiste zalety charakteru p. Zawadzkiego i jego pogodny humor, jak również wskutek znajomości krętych dróg parańskich i czyhających na nich zasadzek.

Droga, którą mieliśmy przed sobą, nie była szosą, ani nawet specjalnie wytkniętym traktem — ot zwykła ścieżka, wyjeżdżona i rozszerzona z biegiem lat, biegnąca przez dziewicze lasy, poprzecinana bocznkami (oczywiście bez żadnych tablic orientacyjnych), pełna dziur, wybojów i czerwonego kurzu. Gdyby nie przewodnictwo p. Zawadzkiego, moglibyśmy kręcić się przez tydzień w tej gmatwaninie dróg i połamać wszystkie resory nimbyśmy dotarli na miejsce.

W porze deszczowej drogi zamieniają się w jedno olbrzymie bajoro i wtedy, wybierając się w podróż samochodem po Paranie, trzeba przywiązać z tyłu dwa woły do wyciągania wehikułu z grząskich dziur.

Wieczorem dotarliśmy do smutnej pamięci Irati, gdzie spędziliśmy noc.

Muszę tu pokrótce wyjaśnić, dlaczego nadałem temu miasteczku epitet „smutnej pamięci“. Nie mam zamiaru ani przez chwilę dotknąć tym naszych rodaków, mieszkających w Irati, którzy z „Junakiem“ na czele podejmowali mnie nader serdecznie i gościnnie.

Zawinił w tym tylko miejscowy ksiądz, który z nadmiaru służalczości wobec miejscowych władz, mimo naszych prośb, urządził w powrotnej naszej drodze na własną rękę wielką szopę powitalną (po raz drugi) i mocno przesadził. Wynikło z tego powodu małe nieporozumienie, w które niepotrzebnie wciągnięto osobę prefekta. W rezultacie całą sprawę zlikwidowaliśmy w ten sposób, że z braku czasu posłaliśmy prefektowi tylko bilety wizytowe i pojechaliśmy dalej. Pozostał wprawdzie pewien niesmak, spowodowany zachowaniem się niektórych jednostek, jednak nie wpłynęło to na mój jak najlepszy sąd o polskich mieszkańcach Irati.

Marechal Malet jest jedną z najdzielniejszych i najżywotniejszych naszych kolonii w Paranie, do czego wiele przyczynił się niestrudzony organizator i kierownik duchowy wszelkich poczyną, p. Paul.

Z dumą w zupełności usprawiedliwioną pokazywano mi wspaniałych gmach kolegium polskiego, chlubę naszego wychodźstwa i ośrodek kultury narodowej. Kolegium to pod kierownictwem p. Postka rozwija się znakomicie i z jego murów wychodzą liczne rzesze przygotowanej do patriotycznej służby młodzieży powiększając kadry „Junaków“.

Wiadomość o naszym przyjeździe do Marechal Malet wyprzedziła nas zaledwie o pół godziny. Mimo to panie tak energicznie zabrały się do pracy, że przyjęcie wypadło bardzo okazale i wywarło niezatarte wspomnienie, ponieważ wychodźstwo tworzyło naprawdę jedną zgraną rodzinę. W czasie przyjęcia wygłoszono szereg przemówień. Przemawiali, między innymi, inż. Krzesimowski i prefekt.

P. Paul, abstynent, tak się wzruszył w czasie przyjęcia, że

na jeden wieczór odstąpił od swych zasad, aby wychylić kilka toastów. Ten dzielny człowiek ma jedną słabośćkę — obawia się samochodów, jak diabła, ale gdy odjeżdżaliśmy, zmógł swą obawę i odwiózł nas samochodem aż do Irati.

Drugim abstynentem, który na jeden dzień zerwał z zasadami w czasie gorącego i serdecznego klimatu przyjęcia w Marechal Malet był nasz przewodnik, p. Zawadzki. Rozochocił się tak, że w powrotnej drodze zatrzymując się na rozstajach dla wskazania drogi, proponował nam stale „jednego“. Korzystaliśmy chętnie z jego propozycji, gdyż poranek był bardzo chłodny, szron popokrywał pola i drzewa, a kpt. Cybulski zaopatrzył się w solidne przekąski.

Przybyliśmy w powrotnej drodze do Ponta Grossy późno w nocy. Ponieważ pana Paszkowskiego jakoś „pokręciło“, a „Fordziak“ nam się zbuntował, za to, że na stare lata pędziliśmy go przez dwa dni i prawie dwie noce i odmówił posłuszeństwa, postanowiliśmy przeto pozostawić oboje na kuracji. Pan Bukowski „marszałek“ (właściciel hotelu w Ponta Grossa) przenocował nas po cichu, a raniutko pojechaliśmy autem w dalszą drogę zwiedzając jeszcze kopalnie złota leżące w pobliżu Kurytyby.

W czasie wycieczki do „interioru“ widziałem bardzo dużo, ale i zarazem bardzo mało, w porównaniu z tym, co mógłbym jeszcze zobaczyć, gdybym mógł dysponować czasem.

Wrażenie wyniosłem jak najlepsze — zetknąłem się z mocnym, zdrowym i pracującym wychodźstwem, byłem w jednej Polskiej Rodzinie, a nie wśród wielu kłócących się stowarzyszeń. Ale mimo wszystko z rozmyślań i wrażeń powstała uraza i żal do... naszych przodków.

Powracała uparcie ta sama myśl, która nasunęła mi się przed dwoma laty — w czasie lotu afrykańskiego. Zazdrościłem tam (oczywiście w skrytości ducha) Anglikom, Francuzom, Belgijczykom, Portugalczykom, Hiszpanom i innym nacjom, że choć oddaleni o tysiące kilometrów od ojczyzny, są jednak

u siebie, w cieniu własnego sztandaru i pod ochroną własnych praw. Nie byliśmy narodem morskim, zabrakło nas, gdy inni zajmowali owe tereny niczyje. Żądza przygód naszych przodków wyczerpała się na Dzikich Polach. Brakło im ogromnych perspektyw, pragnień i ambicji zdobywczych, jakie dawało morze; brakło im zmysłu kupieckiego i żądzy zysków, które pchały obcych żeglarzy na nieznane szlaki morskie.

Tu, w Paranie, kiedy zobaczyłem na własne oczy olbrzymią pracę cywilizacyjną, dokonaną rękami polskiego chłopca, kiedy widziałem te wielkie obszary w trudzie i znoju, w najcięższych warunkach, wydarte dzikiej naturze przez naszych osadników, owa uraza do przodków i ich mało przewidującej polityki jeszcze spotęgniała.

Ale zostawmy prochy dziadów i pradziadów w spokoju, wyciągnijmy tylko z ich zaniedbań wskazania na przyszłość.

Szerokie sfery naszego społeczeństwa jeszcze ciągle nie doceniają znaczenia morza w życiu państwa. Nasza ekspansja na dalekich szlakach morskich ciągle jest powolna, za mało okrętów pod polską banderą odwiedza egzotyczne porty. Musimy zrozumieć, że ten skrawek wybrzeża mamy nie po to tylko, aby wygrzewać się latem na plażach. Obrót handlowy morski powinien przynajmniej w połowie odbywać się na polskich okrętach. Nasza młodzież powinna wyjść na morze. Mamy w tej dziedzinie do zrobienia o wiele więcej, niż inne narody, ale nie wolno nam załamywać rąk przed ogromem czekającej nas pracy, tylko z energią i stanowczością zabrać się do dzieła. Najwyższy czas, by platoniczna miłość do morza zamieniła się w miłość praktyczną.

Początek i to wspaniały początek w postaci Gdyni już zrobiony. Dalszy ciąg leży w rękach społeczeństwa.

Liga Morska i Kolonialna jest tym organem, który uczy kochać praktycznie morze, który budzi czujność społeczeństwa i krzewi znajomość spraw morskich. Liga nawiązała kontakt z wychodźstwem, krzepi jego dumę, świadomość narodową

i broni przed wynarodowieniem, oczywiście nie odciągając od obowiązków względem przybranej ojczyzny. Liga wreszcie szuka odpowiednich terenów osadniczych dla naszych emigrantów oraz bada możliwości uzyskania własnych kolonii.

Wiemy, jak wiele zrobiła i robi Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, dzięki groszowym składkom społeczeństwa. Jeszcze większe zadania leżą przed Ligą Morską i Kolonialną, a więc każdy, komu nie jest obojętny rozwój potęgi państwa, każdy troszczący się o przyszłość gospodarczą kraju, o losy naszego wychodźstwa, powinien bezwzględnie zostać członkiem Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Zdołałem stwierdzić w czasie swojego lotu, że jeden konkretny czyn ma większą wartość propagandową od setki gołosłownych artykułów. Stała obecność naszej bandery na szlakach transoceanicznych, polskie okręty w dalekich egzotycznych portach będą tym czynem, który udowodni całemu światu naszą żywotność i zdolność rozumnej ekspansji.

Po wycieczce byłem porządnie zmęczony, ale nie miałem czasu na odpoczynek, gdyż należało załatwić resztę wizyt i przyjęć, a potem lecieć dalej.

O maszynę nie kłopotalem się zupełnie, gdyż była w dobrych rękach. Zaraz po powrocie z „interioru“ inż. Wasilewski oświadczył mi, że samolot jest gotowy do startu.

Chcąc podziękować mechanikom za pracę zaprosiłem ich na śniadanie. Uczynny „Junak“ zorganizował tę imprezę pierwszorzędną, a panie, z dr. Kosobudzką na czele, urządziły świetne przyjęcie, podczas którego przemawiali por. Sadowski i dr. Kosobudzki. Odpowiedział im bardzo ładnie szef mechaników.

Z Kurytyby wystartowałem dnia 9 czerwca o godz. 10 min. 10.

Mimo że jak wszędzie ukrywałem dzień odlotu, na lotnisku zgromadziło się sporo znajomych i nieznajomych. Przybył dowódca garnizonu z kilkoma oficerami, zastępcą

interwentora, prefekt, delegacja Aeroklubu, oficerowie wojsk stanowych i t. p.

Drogi (680 km.) miałem łatwą i ładną. Pogoda jak na zamówienie — słoneczna i bez mgieł, które w tej porze roku zazwyczaj stale płaczą się w okolicach stanu Santa Catharina. Widoki były bardzo ciekawe, szczególnie w pobliżu dużej wyspy Florianopolis, połączonej z wybrzeżem długim mostem.

Na granicy stanu Santa Catharina i Rio Grande do Sul kończy się pasmo gór a zaczyna wielka, idealnie równa płaszczyna.

Mniej więcej o 60 km. przed Porto Alegre ujrzałem się w jednej chwili otoczonym przez trzy brazylijskie samoloty wojskowe. Był to dowódca eskadry kpt. Reys z towarzyszami, którzy wylecieli na moje spotkanie i odnaleźli mnie, mimo że mogłem przylecieć od oceanu trzema drogami.

Początkowo miałem zamiar lądować na lotnisku Aero-postale'u, ale eskorta zaprowadziła mnie na lotnisko wojskowe.

Gdy zobaczyłem tłumy ludzi zgromadzonych na lotnisku, zdziwiłem się bardzo, gdyż nie przypuszczałem, że w Porto Alegre znajduje się tak duża kolonia polska. Jest ona, jak się później przekonałem, doskonale zorganizowana.

Na lotnisku panował wzorowy porządek. Powitali mnie: patron kolonii, p. Anusz, prezes stowarzyszeń polskich w Rio Grande do Sul, p. Służyński, przedstawiciele władz stanowych i miejskich, delegacje oraz szkoły.

Czułem się bardzo nieszczególnie, gdyż męczyła mnie gorączka (wskutek grypy, jakiej nabawiłem się w Kurytybie). Na szczęście przemówienia powitalne były krótkie, choć bardzo serdeczne, tak że wkrótce ruszyliśmy korowodem do hotelu, gdzie dzięki pp. Służyńskiemu i Anuszowi mogłem wypocząć do wieczora. Po wypoczynku zjedliśmy obiad w ścisłym i serdecznym kółku.

Nazajutrz w towarzystwie pp. Anusza i Służyńskiego zło-

żyłem wizyty przedstawicielom władz stanowych i miejskich, oraz miejscowej prasie.

U gubernatora spędziliśmy z górą godzinę na bardzo miłej rozmowie.

Gubernator, wiedząc, że stan Rio de Janeiro nawiązał z Polską stosunki handlowe, wypytywał się o możliwości wymienne pragnąc, aby również i stan Rio Grande do Sul nie pozostał w tyle. Nawiązanie stosunków handlowych jest jednak dość trudne, gdyż w Porto Alegre nie ma naszej placówki konsularnej.

Po akademii nastąpił bankiet w dość licznym gronie. Przemawiali między innymi dwaj dziekani — Polak i Brazylijczyk. Następnie podochocone towarzystwo zaczęło prześcigać się w przemówieniach i wiwatach, tak że musiałem wszystkich powściągać obawiając się, że bankiet będzie trwał bez końca.

Pożegnanie było równie wesołe i entuzjastyczne. Siedziałem już w samochodzie, kiedy naraz poczułem, że maszyna zaczyna unosić się do góry to z przodu to z tyłu. To kochani rodacy tak się rozpędzili w wiwatach, że chcieli unieść samochód wraz ze mną, ku przerażeniu szofera, który nie mógł pojąć, co się nagle stało jego potulnej zazwyczaj maszynie i skąd stółowy rumak nabrał naraz tyle siły i fantazji, że zaczyna stawać dęba.

Jeden z entuzjastów naszego lotnictwa nie mógł, niestety, brać udziału w radosnej zabawie — już dnia poprzedniego uroczyście oblewał mój przyłot chodząc od knajpy do knajpy i każąc wznosić okrzyki na moją cześć.

W jednym z lokali natknął się na Niemca, który przeciwstawił się jego żądaniom. Powstał konflikt dyplomatyczny, którego nie mogła załagodzić wymiana not werbalnych, ponieważ były utrzymane w mocno niedyplomatycznej formie. Zaczęło się starcie, w którym Niemiec został poszkodowany. Niestety krótka była radość zwycięzcy, bowiem na arenę

wkroczyła międzynarodowa sprawiedliwość, ubrana w mundur brazylijskiego policjanta.

Wysoki trybunał w mundurze znalazł się w prawdziwym kłopotcie, gdyż sercem był całkowicie po stronie napastnika, a formalne przepisy nakazywały mu wziąć w obronę zaatakowanego. Jak zawsze w takich wypadkach sucha formułka przepisów prawnych zwyciężyła. Przedstawiciel porządku publicznego w długim i kwiecistym przemówieniu wyjaśnił naszemu rodakowi, że aczkolwiek rozumie doskonale jego patriotyczne uniesienie i z chęcią zamknąłby oponenta, to jednak jest skrzepowany wyraźnymi przepisami prawa i z bólem serca musi osadzić w areszcie napastnika. Nasz rodak przyjął spokojnie wywody policjanta i poddał mu się bez walki.

B U E N O S A I R E S



PRZY odlocie z Porto Alegre w dniu 11 czerwca panował na lotnisku idealny porządek, gdyż żołnierze trzymali publiczność w przyzwoitej odległości od samolotu.

Wystartowałem o godz. 9 min. 50 wraz z trzema samolotami wojskowymi, które towarzyszyły mi przez godzinę. Cała droga do Buenos Aires (1120 km) prowadziła nad monotonną równiną. Szczególnie Urugwaj (w tej części, nad którą przelatywałem) stanowi poprostu jedno lotnisko, pozbawione nie tylko lasów, ale nawet zagajników.

Nad stolicą Urugwaju, Montevideo, przelatywałem dość wysoko, gdyż na 2500 m. Do lotu na tej wysokości zmusiły mnie prądy powietrzne, które, idąc z różnych kierunków, ścierają się około przylądka Polonia i powodują bardzo silne rzucanie.

Buenos Aires, położone nad bardzo szerokim ujściem Rio de la Plata, wygląda z góry imponująco. Zajmuje wielką przestrzeń, pokratkowaną przecinającymi się pod kątem prostym ulicami. Dość gęsto wystrzelają w górę drapacze nieba, a wzdłuż bulwarów ciągną się ładne skwery.

Lotnisko wojskowe El Palomar znajduje się dość daleko od miasta, po drugiej jego stronie i jest niezbyt łatwe do odnalezienia. Dostrzegłem jednak z dala w powietrzu grupę samolotów, co wskazywało na bliskość lotniska.

Gdy po wylądowaniu kołowałem w stronę hangarów, uj-

rzałem z przerażeniem, że tłum przerwał kordon wojska i ruszył do ataku.

Nie chcąc narażać samolotu na skutki entuzjastycznego powitania, czym prędzej wyłączyłem silnik i poszedłem na spotkanie, stawić czoło atakującym.

W jednej chwili znalazłem się w objęciach rozradowanych rodaków. Co się ze mną działo — doprawdy trudno mi opisać. Więcej wiem z gazet, które podały obszerne sprawozdania z tumultu i zamętu, jaki powstał. Ani wojsko, ani policja nie mogły sobie dać rady. Dla łatwiejszego utrzymania porządku ograniczono ilość biletów wstępu na lotnisko i tłum publiczności nie posiadającej biletów (zebrany na szosie) przypuścił szturm do bram. Podobno, jak donosiła tamtejsza prasa, wystawiono na postrach karabiny maszynowe, ale i to nie pomogło, nie zrobiły żadnego wrażenia. Tłum zdobył bramy i przedostał się na lotnisko.

Wrywano mnie sobie z rąk. Podczas, gdy jedni podnosili mnie do góry, drudzy czepiali się palta i ściągali na dół. Ścisano mnie, szarpano na wszystkie strony, a klepanie po plecach (abrazo) dotkliwie pamiętałem przez kilka dni. Poddawałem się ulegle tym wszystkim operacjom wiedząc, że są to bądź co bądź objawy radości.

W końcu otoczyli mnie mechanicy, wydarli z rąk tłumy i przeprowadzali do hangaru zamykając drzwi. Powoli przez różne wejścia zaczęły się sączyć strumyki wybranych. Dowiedziałem się, że p. Mazurkiewiczową, żonę naszego posła, tłum przewrócił i omal nie strącił. W bezpiecznej przystani, jaką był hangar, zwróciliśmy całą uwagę na to, aby doprowadzić do porządku wytarmoszone ubrania.

Oczywiście znaleźli się liczni przedstawiciele prasy i fotografii. Natarła na mnie nowa armia uzbrojona w notatniki, ołówki i pióra zasypując huraganowym ogniem pytań.

— Jaki odcinek drogi był najtrudniejszy?...

Miałem chęć odpowiedzieć, że Warszawa — Okęcie ze

względu na niemiłosierne kocie łby, ale taką odpowiedź oceniłoby należycie tylko warszawianie, odrzekłem więc:

— Cała droga była zupełnie łatwa...

— A najsilniejsze wrażenia z lotu nad oceanem?...

— Nie miałem żadnych wrażeń. Zupełnie zwyczajny lot...

— Były jakieś niespodziewane trudności?...

— Wcale! Jak sobie opracowałem lot w Warszawie, tak też dokładnie się odbył!...

— Ale przecież wiemy, że taki lot jest bardzo trudny. Może pan kapitan jednak coś sobie przypomni?...

— Naprawdę, nic nie mogę panom powiedzieć! Dla Polaków jest wszystko łatwe!...

Korzystając z chwili uspokojenia się zgromadzonych tłumów przekradliśmy się do samochodów. Bagaż musiał tymczasem zostać w samolocie, do którego niesposób było dotrzeć.

Za nami ruszyły natychmiast z lotniska setki samochodów i autobusów. Wszystkie przepełnione publicznością, wznoszącą nieustannie okrzyki. Wożono mnie w ten sposób przez wszystkie główne ulice, przy wiwatach tłumów zalegających chodniki.

Że wszystko jednak ma swój koniec, dotarliśmy nareszcie ku wielkiemu memu zadowoleniu do gmachu naszego poselstwa, gdzie odbyło się krótkie powitanie z udziałem personelu poselstwa, komitetu przyjęcia i wojska, a potem obiad u pp. min. Mazurkiewiczów w gronie personelu poselstwa. Przed poselstwem tymczasem zebrał się tłum rodaków. Wiwatowano i śpiewano „Rotę“, musiałem kilkakrotnie wychodzić na balkon.

Minister Mazurkiewicz, poza Argentyną, jest jeszcze akredytowany w Chile, Peru, Boliwii, Paragwaju. Wszędzie zyskał sobie wysokie poważanie i wielką sympatię — zarówno wśród społeczeństwa argentyńskiego, jak i wśród naszego wychodźstwa, które bez względu na różnice w poglądach politycznych ceni go bardzo i pragnie, aby jak najdłużej pozostał na placówce, na której oddaje wielkie usługi Macierzy i kolonii polskiej.

Program mego pobytu w Buenos-Aires na razie był średnich rozmiarów, lecz później ku mojemu przerażeniu rozrastał się stale i wyglądał ogólnie mniej więcej tak:

11. VI. 33. Przyłot, powitanie i obiad w poselstwie.

12. VI. 33. Śniadanie, wydane przez p. Sutka w Jockey Clubie.

13. VI. 33. Przyjęcie w Rotary Clubie, wieczorem przyjęcie dyplomatyczne w poselstwie.

14. VI. 33. Przyjęcie u pp. Markus.

15. VI. 33. Śniadanie u pp. Rubinstein, wieczorem bankiet w Domu Polskim.

16. VI. 33. Pokaz lotniczy, śniadanie w kasynie oficerskim, wieczorem obiad ze sferami urzędowymi w poselstwie.

17. VI. 33. Śniadanie dla prasy argentyńskiej.

18. VI. 33. Nabożeństwo, audycja radiowa, śniadanie w poselstwie dla pp. Rubinstein, bal wydany przez komitet przyjęcia.

19. VI. 33. Śniadanie u dyrektora P. K. O., obiad u „Wujaszka“ p. Sutka.

20. VI. 33. Praca koło samolotu.

21. VI. 33. Śniadanie u Szefa Lotnictwa Wojskowego, pożegnanie w P. K. O.

Program ten był mocno przeplatany wizytami u władz, dyplomacji i bardzo licznej prasy.

Od Polaków, zamieszkujących w różnych zakątkach Ameryki Południowej, otrzymałem setki wzruszających listów. Niektóre z nich były zbiorowe, inne podpisane tylko inicjałami. Takim był list podpisany literami W. B., zawierający 50 pesów i trzy bilety na loterię z prośbą, abym przyjął ten „darunek od kochającego rodaka dla bohatera“...

P. Szulc-Sutk jest „wujaszkiem“ co najmniej paru dziesiątków, jeśli nie setek „siostrzeńców“. Jowialny, wesoly i serdeczny z łatwością zdobywa sobie sympatię wszystkich i już w czasie śniadania nazajutrz po przybyciu do Buenos Aires i ja zaawansowałem do rzędu jego „siostrzeńców“.

Moim nieodłącznym towarzyszem i serdecznym opiekunem był p. Szmajko, urzędnik polskiego poselstwa, autentyczny siostrzeniec p. Szulc-Sutka.

Gmach Jockey-Club'u, w którym „Wujaszek“ wydał śniadanie — jest urządzone z niezwykle przepychem. Klub ten, to instytucja bardzo ekskluzywna, gdyż członkami jego mogą być tylko potomkowie założycieli.

Wspaniały prezent ofiarowała mi dyrekcja „Union Telefonica“ w postaci dziesięciominutowej rozmowy telefonicznej z żoną, przebywającą w Warszawie. Rozmowa ta odbyła się dn. 15 czerwca w dzień Bożego Ciała. Mimo kilkunastu tysięcy kilometrów przestrzeni nas dzielącej słychać było każde słowo głośno i wyraźnie bez żadnego zniekształcenia. Rozmowa taka robi bardzo silne wrażenie. Świadomość bezpośredniego porozumienia z osobą z drugiej półkuli świata zmusza do refleksji nad postępiami cywilizacji XX-go wieku.

Nazajutrz, dn. 16 czerwca przed południem odbył się pokaz lotnictwa wojskowego urządzone na moją cześć dla ścisłego grona osób. Lotnicy argentyńscy latali bardzo ładnie i odważnie. Minister marynarki Casal, który w czasie pokazu obejrzał stojący w hangarze RWD-5 bis, orzekł, że jest to „kieszonkowy samolot“. Wogóle zainteresowanie naszymi samolotami jest tu ogromne. Zewsząd nagabywano mnie o prospekty i katalogi, to też zwróciłem się do Aeroklubu R. P. z prośbą, by je nadesłał.

W czasie śniadania, które nastąpiło po pokazie, zabrał głos szef lotnictwa wojskowego płk. Zuloaga. Przemówienie jego cechowała bardzo dokładna ocena pracy naszego lotnictwa. Będąc swego czasu attaché wojskowym w Paryżu miał możność zapoznać się nieco z naszym krajem. Zna on osobiście płk. Rayskiego i poświęcił wiele gorących słów jego działalności. Odpowiedział pięknie zarówno w treści jak i formie poseł p. Mazurkiewicz, a na zakończenie i ja zabrałem głos. Przypomniałem obecnemu na śniadaniu inż. Macias'owi, pionierowi i twórcy lotnictwa argentyńskiego, że przed dwoma laty na zjeździe F. A. I. w Buka-

reszcie obiecałem złożyć wizytę w Argentynie. Obietnicy dotrymałem, a teraz oczekujemy rewizyty lotników argentyńskich w Polsce. Zaproszenie to wywołało wśród młodych oficerów lotnictwa ogromny entuzjazm. Oświadcza mi w rozmowach, że będą mieli teraz okazję prosić o zezwolenie na lot transatlantyki.

Na pamiątkę wizyty u lotników argentyńskich otrzymałem srebrne pudełko do papierosów z dedykacją i podpisami.

Przedstawiciele prasy opiekowali się mną z całą troskliwością, pilnując każdego mojego kroku i fotografując, gdzie się dało. To też dn. 17 b. m. nasze poselstwo zrewanżowało się im za tę troskliwość w propagandzie Polski i jej lotnictwa śniadaniem. Za pominięcie w zaproszeniach prasy polskiej, obraził się niesłusznie jeden z dzienników polskich, boć przecież własnej prasie nie trzeba chyba specjalnie dziękować za propagandę swego kraju, jest to jej obowiązkiem. To też uważam tę całą sprawę za zwykłe nieporozumienie.

Początkowo zamieszkałem u ministra Mazurkiewicza, później jednak, aby nie robić kłopotu pani Ministrowej, tym bardziej, że tak troskliwie opiekowała się, ażeby wyleczyć mnie z przeziębienia, przeniósłem się do p. Szejki na ósme piętro wielkiego domu. Z okien tego mieszkania roztaczał się wspaniały widok na bulwar, port i zatokę. Rano przy wstawaniu i wieczorem puszczaaliśmy w ruch patefon i słuchaliśmy z zadowoleniem polskich melodii. Nachodziła mnie ostra tęsknota za naszym słońcem, zwłaszcza że centralne ogrzewanie niekiedy przestawało działać i w mieszkaniu robiło się piekielnie zimno. Na noc okrywałem się czym tylko mogłem, ale i to niewiele pomagało. Może to był skutek trybu życia, do jakiego nie jestem przyzwyczajony, i osłabienia po chorobie, której nie miałem czasu wyleczyć. Nie mogłem sobie pozwolić nawet na jednodniowy odpoczynek w łóżku, z obawy, że rozkleiłbym się zupełnie i cały program pobytu w Buenos Aires wziąłby w łeb. A że program ten nie pozostawiał mi niemal wolnej chwili dla

siebie, może posłużyć przykład „zając” z dn. 17 czerwca: godz. 9 min. 45 — wizyta u szefa lotnictwa wojskowego płk. Zuloagi, g. 10 m. 30 — przyjęcie delegacji, g. 11 m. 30 — wizyta u p. Araty, szefa lotnictwa cywilnego, g. 13 m. 30 — śniadanie w naszym poselstwie dla przedstawicieli prasy, g. 15 m. 30 — powitanie w klubie sportowym argentyńskim, g. 16—20 — wizyty w prasie, g. 21 — obiad u „Wujaszka”.

Dzień wyliczony na minuty jak dzień rekruta, a inne zupełnie do niego podobne.

Życie stolicy Argentyny przeciąga się długo w noc, gdyż normalna pora spoczynku to 2-ga lub 3-cia godzina po północy. Trzeba mieć więc nadludzką wytrzymałość, aby robić tak intensywną propagandę przez szereg tygodni z rzędu.

Wśród urzędników P. K. O. odnalazłem kolegę z ławy szkolnej z Włocławka i współtowarzysza z Polskiej Organizacji Wojskowej, kpt. rez. Romana, którego po raz ostatni widziałem w r. 1918. Od drugiego z kolegów szkolnych z jeszcze dawniejszych lat, gdyż z Kalisza, p. Szreibera, otrzymałem list. Mieszka on stale po drugiej stronie olbrzymiej zatoki w stolicy Urugwaju — Montevideo.

Prasa argentyńska jest bardzo sprężysta i intensywna. Większe dzienniki wydają po cztery i więcej nakładów dziennie.

Wizyty w prasie ze względu na dużą ilość dzienników i konieczność odpowiadania w każdej redakcji na analogiczne pytania, były bardzo męczące. Mówić ciągle to samo w kółko — to przecież znuży nawet aktorów!

W Buenos Aires wychodzą także dwa nasze dzienniki: „Głos Polski” i „Niezależny Kurjer Polski”, będące zewnętrznym wyrazem rozdwojenia w naszym wychodźstwie. Redaktorem pierwszego z nich jest p. Owsianowski, a drugiego p. Woynowski. Oczywiście złożyłem wizyty w obydwóch redakcjach.

Dn. 18 czerwca odbyła się uroczysta msza święta na moją intencję. Kościół był wypełniony przedstawicielami kolonii

polskiej. Po nabożeństwie na stopniach kościoła odbyła się uroczystość wręczenia poświęconego wienca laurowego.

Wręczyła mi ten wieniec imieniem Polonii młodziutka urzędniczka naszego konsulatu, panna Irena Białobrzaska, a potem pocałowała mnie — również w imieniu naszej emigracji. Był to podobno pierwszy pocałunek w jej życiu, nie wątpię w to, gdyż był bardzo nieśmiały.

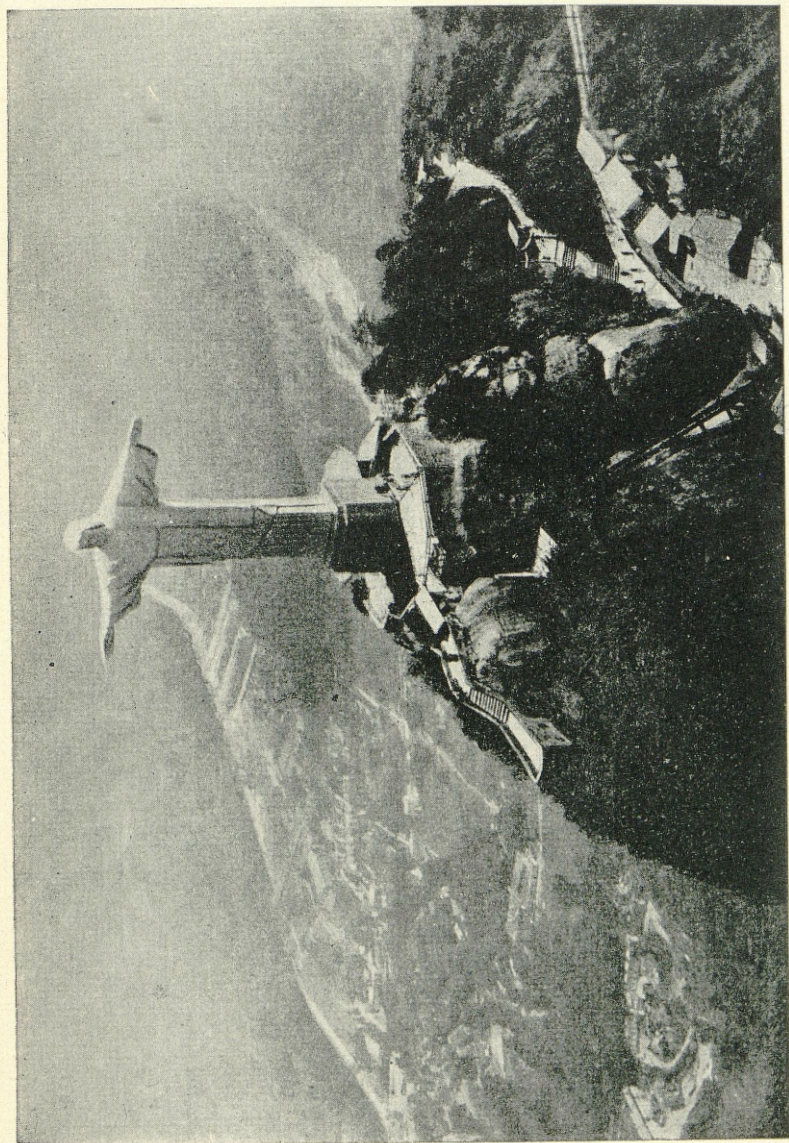
Po uroczystości ksiądz proboszcz Zakrzewski skierował szofera poselstwa w innym kierunku, niż chcieliśmy jechać i w ten sposób zajechaliśmy wraz z min. Mazurkiewiczem i konsulem p. Kraczkiewiczem przed gmach „Ogniska“, gdzie w tajemnicy przygotowano manifestację. Nie wysiadłem jednak wcale z samochodu, gdyż był najwyższy czas jechać do studio miejscowej radiostacji, gdzie miałem wygłosić przemówienie przed mikrofonem. Z trudem zdążyłem na czas i byłem nieco poirytowany podstępny porwaniem, zwłaszcza że było fizycznym niepodobieństwem złożenie wizyt we wszystkich stowarzyszeniach polskich, i aby uniknąć jakichkolwiek nieporozumień, chciałem mieć do czynienia tylko z Federacją t. j. ze Związkiem Stowarzyszeń.

Siedzibą Federacji jest „Dom Polski“, mieszczący się w obszernym gmachu przy ulicy San José.

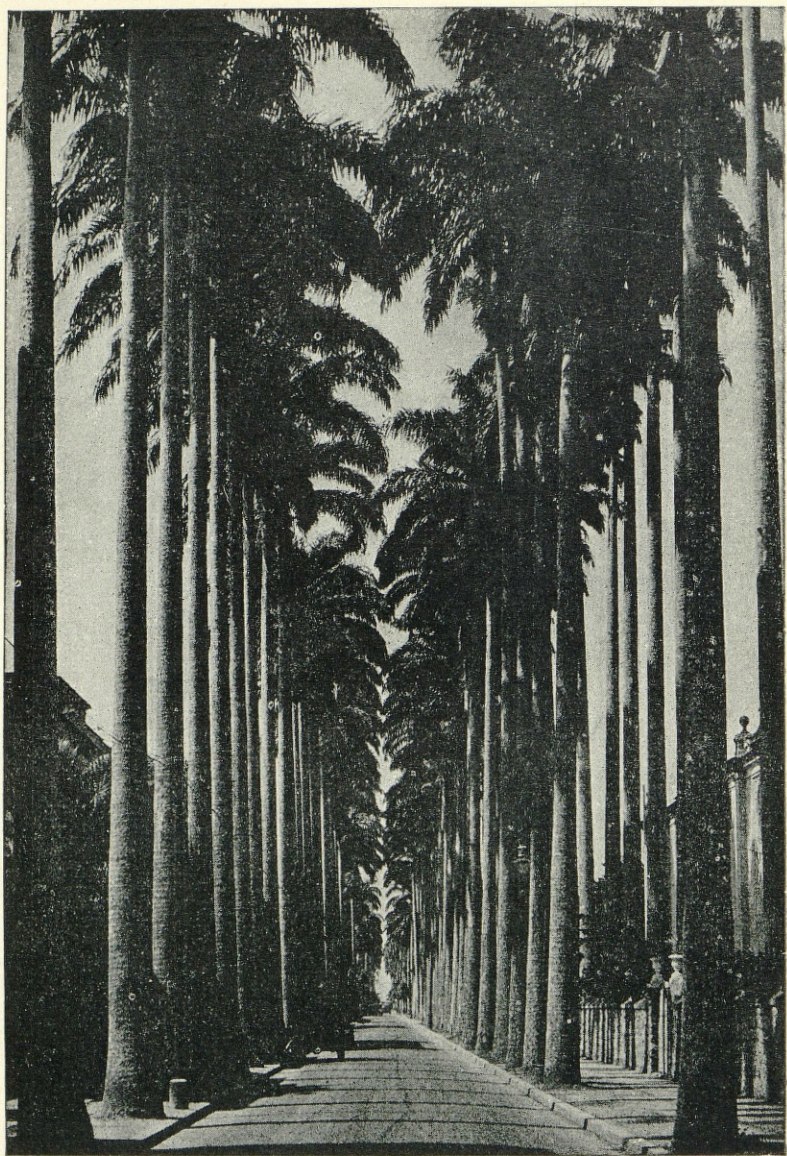
Pozyskanie tej siedziby stało się możliwe dzięki wielkiej ofiarności p. Anieli Rocca, obywatelki argentyńskiej, Polki z pochodzenia, która ofiarowała na rzecz „Domu Polskiego“ 100 tys. pesów i zagwarantowała spłatę procentów od pozostałego długu.

W związku z moim przemówieniem stacja radiofoniczna w Buenos Aires przygotowała wielką polską audycję i Argentyńczycy zamiast zwykłej porcji „tang“, otrzymali nasze mazury, kujawiaki, oberki i piękne pieśni w doskonałym wykonaniu p. Rozwensa i pani Edi-Edison.

Wieczorem odbył się zorganizowany przez Komitet przyjęcia wspaniały bal na kilkaset osób, który przeciągnął się do



Rio de Janeiro. Corcovado.

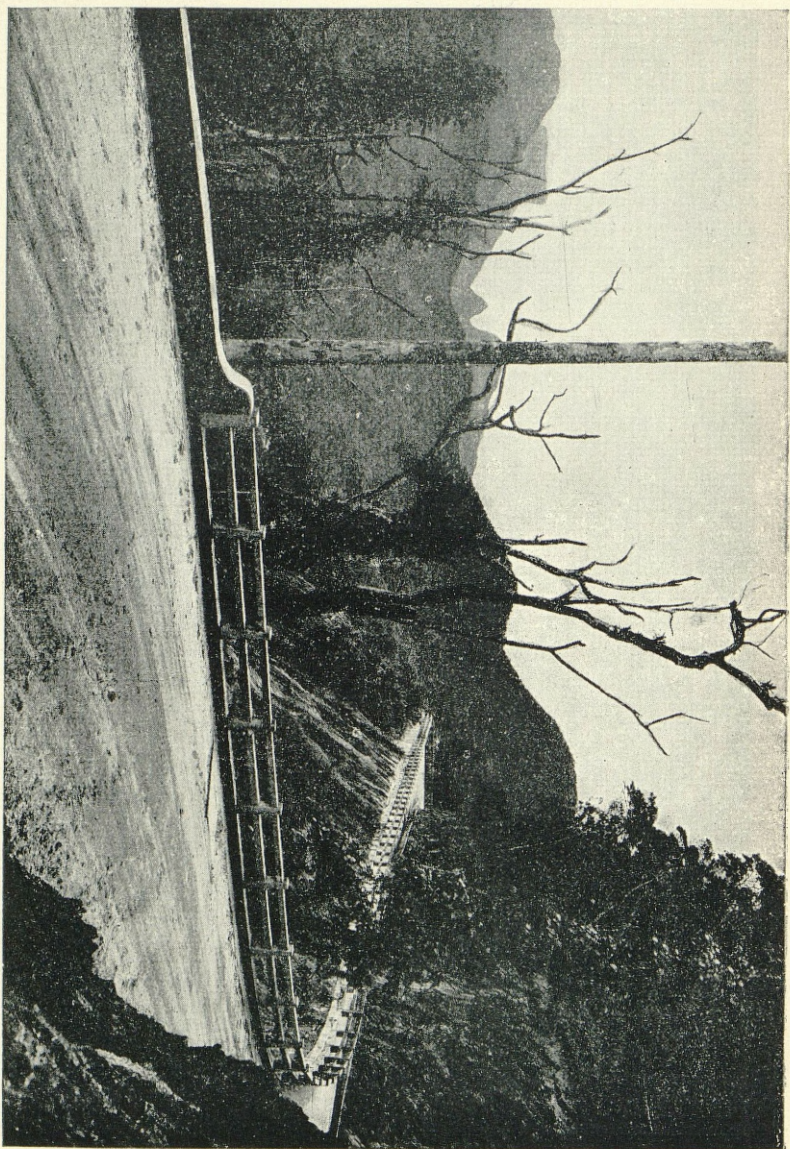


Rio. Aleja palmowa.



Rio. Droga do Petropolis.

Rio. Droga wiję się serpentynami.



białego dnia, nazajutrz od rana znów zaczął się zwykły kołowrotek wizyt.

W bardzo miłym i serdecznym, a chwilami wzruszającym nastroju spędziłem czas na śniadaniu u pp. Bączkowskich (dyrektor P. K. O.) w szczupłym gronie gości. Był obecny wicedyrektor p. Nowiński z małżonką i kpt. Roman.

Dowiedziałem się, że dnia 23 czerwca przybywa do Rio de Janeiro marszałek Raczkiewicz i chciałem koniecznie być przy jego powitaniu, to też oznaczyłem nieodwołalny termin odlotu na dzień 22 czerwca, aby odbyć drogę w dwóch etapach.

Po śniadaniu u pp. Bączkowskich złożyłem wizytę pożegnalną u szefa lotnictwa cywilnego, a następnie u chargé d'affaires Urugwaju z przeprosinami, że ze względu na brak czasu nie będę mógł skorzystać z zaproszenia i odwiedzić Montewideo.

Po raz pierwszy miałem wieczór do swej dyspozycji, więc „Wujaszek“ zabrał mnie z najbliższą swoją „rodziną“ do kina, a potem na kolację. „Wujaszek“ ma ślicznie urządzone mieszkanie. Każdy pokój to istne muzeum innego egzotycznego kraju. Gdy okrągły stół był zastawiony do posiłku, na środku imponował zawsze wielki świecznik przesłaniając rozmawiających. To też, gdy już wszyscy biesiadnicy mieli dosyć robienia do siebie „a kuku“, kończyło się zawsze tym, że przyszła siostrzenica, panna Marchwicka, przemawiała: — Wujaszku! Już wszyscy świecznik obejrzel! — i lokaj wynosił ostentacyjnie świecznik.

Inną słabością „Wujaszka“ od paru lat był samochód. Ma ślicznego Buicka, lecz zawsze jeździ taksówką. Jak twierdzą starzy mieszkańcy Buenos Aires „Wujaszek“ tylko dwa razy wyciągnął swoją maszynę: raz na uroczystość 3 maja i drugi raz na mój przylot. Święte życie ma szofer.

Dn. 20 czerwca do południa dłużałem przy maszynie żalując, że nie mogę poświęcić jej więcej czasu.

Potem nastąpiła wizyta u prezydenta Argentyny i jednocześnie premiera gen. A. P. Justo, który zna się bardzo dobrze na lotnictwie i będąc uprzednio ministrem wojny odbywał wiele lotów na maszynach wojskowych, celem przeprowadzenia inspekcji garnizonów w tym rozległym i pozbawionym dogodnych środków komunikacyjnych kraju.

W czasie jednego z takich lotów inspekcyjnych z powodu silnego rzucania urwały się pasy i minister wypadł z samolotu, lecz dzięki spadochronowi wylądował szczęśliwie w stepie. Pilot nie zauważył wypadku i dopiero po przylocie na miejsce przeznaczenia stwierdził z przerażeniem, że zgubił swego pasażera. Natychmiast zarządzono gorączkowe poszukiwania przy pomocy samolotów i samochodów i po dwóch dniach znaleziono ministra, który nie tracąc humoru i fantazji maszerował przez rozległy step w stronę najbliższego osiedla ludzkiego ze spadochronem na plecach. O locie moim był bardzo dobrze poinformowany, bo, jak mówił, śledził przebieg lotu w prasie.

Następnie byłem u pp. Lalewiczów. P. Lalewicz jest profesorem muzyki w miejscowym konserwatorium.

Ostatni dzień pobytu w Buenos Aires rozpoczął się od śniadania u płk. Zuloagi, na którym byli obecni min. Mazurkiewicz z żoną, dwóch pułkowników i inż. Macias. W czasie śniadania ponowiłem zaproszenie złożenia wizyty w Polsce drogą powietrzną. Nastrój był nadzwyczaj serdeczny i wesoły.

O godz. 16 min. 30 odbyła się w gmachu P. K. O. uroczystość pożegnalna. Dużo wzruszających płynących z głębi serc przemówień. Łzy we wszystkich oczach. Zupełnie nieoczekiwanie dla mnie wręczono mi szarą książeczkę oszczędnościową P. K. O., opieczętowaną na sumę 1000 pesów — dar od Polonii argentyńskiej.

Poza tym dostałem i inne piękne dary: od „Rodziny“ — wielki talerz srebrny i torebkę dla żony, od pp. Bączkowskich piękny zegarek dla żony, od pani Ministrowej srebrne naczynie

do picia „Szymaronu“¹⁾. Pan Minister zrobił mi wielką przyjemność, dając starą mapę świata (z czasów odkrycia Ameryki Płdn.) z dedykacją: „Temu, który doleciał“.

Mój nieznany wielbiciel p. W. B. dał znowu znać o sobie — przysłał mi na pożegnanie piękny portfel z zawartością 50 pesów i paru słowami odpowiedzi na moje podziękowanie, jakie ogłosiłem w gazecie. Zostawiłem dla niego list i fotografię w P. K. O.

Wieczorem odbył się obiad u pp. min. Mazurkiewiczów w szczupłym gronie, abym mógł wypocząć przed lotem.

Buenos Aires ma rozległe dzielnice podmiejskie, a w nich dość duże skupiska Polaków. Nie wszyscy mogli być na lotnisku ze względu na znaczną jego odległość, to też dostałem sporo zaproszeń od różnych organizacji. Tak samo i na prowincji domagano się mojej wizyty. Szczególnie z Santa Fe, skąd otrzymałem mnóstwo depesz oraz listów zbiorowych. Szkoda, że nie mogłem wszędzie być, ale myśl, że mam jeszcze lecieć do Ameryki Północnej nie dawała mi spokoju i nagliła do pośpiechu.

Dnia 22 czerwca o godz. 10 min. 15 wystartowałem do Porto Alegre wywożąc nigdy nie zapomniane wspomnienia z gościnnego i nadzwyczaj serdecznego przyjęcia przez pp. min. Mazurkiewiczów, personel poselstwa, „Rodzinę“ i wszystkich rodaków.

Odległość 1120 km przebyłem przy pięknej pogodzie w ciągu 5 godzin 15 minut z doskonałą szybkością 213,3 km na godzinę.

Przez część drogi towarzyszyły mi trzy samoloty argentyńskie.

W locie tym stwierdziłem, jak fatalnie odbił się na mnie nie kończący się karuzel przyjęć i bankietów — po pięciu godzinach powietrznej podróży, odbywanej w doskonałych warun-

1) Jest to napój z parzonej herwy (w Argentynie zwanej „yerbą“), który dawniej pito z jednego naczynia i przy pomocy jednej srebrnej rurki. Pierwszy pociągał kilka łyków gospodarz, a następnie podawał naczynie z szymaronek kolejno gościom. Obrzęd ten ma pokrewieństwo ideowe z indyjską „fajką pokoju“.

kach atmosferycznych, byłem bardziej zmęczony niż po prze locie Atlantyku.

Ponieważ nie uprzedzałem nikogo w Porto Alegre o przy locie (poza przedstawicielem f-my Shell), więc po uzupełnieniu materiałów pędnych znalazłem się szybko w hotelu. Wieczorem stelefonowałem się z p. Anuszem i razem z nim, z p. inż. Sobczakiem i p. Mazurkiem zjedliśmy we czterech kolację gawędząc długo o sprawach wychodźstwa.

Nazajutrz rano dolinę Porto Alegre spowijała gęsta mgła. Czekalem długo na jej rozejście się, ale gdy czas płynął, postanowiłem startować, aby zdążyć do Rio de Janeiro przed zmrokiem.

Wystartowałem we mgle o godz. 9 min. 50 i po paru minutach przedarłem się ponad białą zaslonę spowijającą ziemię. Po godzinie mgła rozeszła się i zapanowała słoneczna pogoda.

Kiedy po pięciu godzinach lotu minąłem Santos, znalazłem się nad górzystą, porośłą lasami okolicą. Brzeg morski skalisty i wysoki — nigdzie żadnych miejsc do siadania aż do samego Rio, a tymczasem w odległości 60 km za Santos zauważyłem katastrofalny spadek ciśnienia oliwy. Zawróciłem natychmiast i wylądowałem na lotnisku w pobliżu Santos.

Okazało się, że od wibracyj silnika urwała się rurka od powietrznika przy zbiorniku z oliwą i cały zapas oliwy wyciekł. Szczęściem w tej przykrej przygodzie było to, że wypadek zdarzył się w pobliżu Santos. Gdyby przytrafiło się to nieco później, mój samolot roztrzaskałby się przy przymusowym lądowaniu wśród lasu.

Po stwierdzeniu, że naprawa zajmie kilka godzin, zawiadomiłem telegraficznie nasze poselstwo w Rio de Janeiro, że przy lecę dopiero nazajutrz. Depesza ta przyszła tam dopiero o godz. 10-ej wieczorem i już bardzo niepokojono się o mój los.

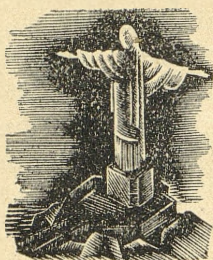
Zdecydowałem się na zupełne usunięcie rurki od powietrznika w zbiorniku oliwy. Zastąpiło ją doskonałe przedziurawienie korka, zamykającego zbiornik.

Po naprawie uszkodzenia i nabraniu oliwy wystartowałem z Santos dnia następnego o godz. 12-ej do odległego o 360 km Rio.

Wigilię św. Jana (tutaj jest to najkrótszy dzień w roku) obchodzą w Brazylii bardzo uroczyście i długo, gdyż przez cały tydzień. Zwyczaje są tylko nieco odmienne, tak samo płoną sobótki i ognie sztuczne, ale zamiast wianków puszczają pod niebo papierowe, oświetlone balony. Kiedy, nie wiedząc o tym zwyczaju, spojrzałem wieczorem w górę, zdumiałem się, że tyle maszyn odbywa nocne loty, dopiero gdy niektóre balony zaczęły spadać płonąc jasnym ogniem, rozwidniło się i mnie w głowie.

To puszczanie baloników jest „surowo“ zakazane, ale niewiele zakazy pomagają, jak się o tym przekonałem lecąc z Santos do Rio. Niemal przez całą drogę krztusiłem się od dymu z palących się lasów okolicznych, podpalonych przez „świętojańskie“ baloniki.

Z POWROTEM W RIO DE JANEIRO



WYLĄDOWAŁEM w stolicy Brazylii o godzinie 14-ej, witany serdecznie przez p. marszałka Raczkiewicza, min. Grabowskiego, całe poselstwo, oraz inż. Piotrowskiego, towarzysza podróży p. marszałka i sekretarza p. Lepeckiego.

Wraciałem do swego pokoju w pałacyku naszego poselstwa z prawdziwą radością, taki wydał mi się swój i przytulny. Wszędzie podejmowano mnie serdecznie i gościnnie, wszędzie było mi dobrze, ale jednak prawie tęskniłem za Rio de Janeiro. Może dlatego, że tu przeżywałem intensywnie pierwsze wrażenia zwycięstwa, może dlatego, że miasto jest piękne, bo przecież wszędzie i wszyscy byli dla mnie bardzo dobrzy. Nie bez znaczenia zapewne był fakt, że znalazłem się z górą o dwa tysiące kilometrów bliżej domu i że za pierwszym pobytem czułem się tu świetnie i fizycznie, i moralnie.

Kiedy wylatywałem stąd, nie przypuszczałem, że mnie ta propaganda tak wymęczy. Może kto inny czułby się dobrze, ale dla mnie to ciągle tkwienie „na wystawie” i odgrywanie roli pierwszej osoby było okropne — przez kilka tygodni nawet na chwilę nie wolno mi było być sobą, zwykłym skromnym człowiekiem, tylko „samotnikiem bohaterem”, rodzajem nadzwyczajnego okazu, który się z ciekawością ogląda.

Po powrocie spędzałem czas w Rio bardzo przyjemnie. Były znowu uroczystości i przyjęcia, ale na cześć marszałka Raczkiewicza, a ja asystowałem sobie przy nich jak zwykły śmiertelnik, z czego byłem bardzo zadowolony.

Czytałem wiele i słyszałem o marszałku Raczkiewiczu, ale poznałem go dopiero tutaj i wywarł na mnie nadzwyczaj ujmujące wrażenie. W towarzystwie jego i min. Grabowskiego nawet oficjalne przyjęcia stały się miłymi.

Panna Mała Parczyńska znów objęła rolę mej najtroskliwszej opiekunki nie wypuszczając ani na chwilę z pod opieki swego „nad wiek rozwiniętego dziecka“, jak mnie nazywała.

W niedzielę dn. 25 czerwca odbyły się konkursy hippiczne o nagrodę mojego imienia. Stanęło aż czterdziestu jeźdźców z Rio i okolicy, tak że rozgrywkę dokończono na drugi dzień. Wręczyłem osobiście nagrody zwycięzcom w naszym poselstwie.

Na cześć marszałka Raczkiewicza, który przybył do Brazylii i Argentyny w charakterze prezesa Rady Organizacyjnej Polaków z Zagranicy w celu zwiedzenia ośrodków polskiej emigracji, wydano między innymi śniadanie w poselstwie węgierskim (małżonka posła jest Polką). Tegoż dnia odbył się recital śpiewaczy p. Korytko-Domaniewskiej. Śpiewała bardzo ładnie, choć to chyba za skromne określenie. Odniosła ogromny sukces wyrażający się w żywiołowych aplauzach i cenny już przez to samo, że publiczność brazylijska odnosi się bardzo wstręmięźliwie i chłodno do cudzoziemskich artystów.

Dzięki uprzejmości marszałka Raczkiewicza zwiedziłem z nim górę Corcovado z olbrzymią 30-metrowej wysokości figurą Chrystusa na szczycie, dziełem rzeźbiarza p. Landowskiego. Z góry tej jest jeszcze piękniejszy i rozleglejszy widok na miasto, niż z Góry Cukrowej.

Następnie zrobiliśmy wycieczkę do Petropolis, miejscowości położonej o 80 km od Rio w górach, na wysokości 900 m. Sama miejscowość nie jest zbyt urocza, ale droga zachwycająca.

Betonowa wstęga szosy przecina odwieczną puszcze, przebiega nad urwiskami i przepaściami, wzbija się ku górze serpentynami wykutymi w skale i odsłania ciągle widoki pełne majestatu i grozy.

Okolice wszystkich osiedli ludzkich są smętne, gdyż pozbawione drzew. Ludność w rozrządzie „cywilizacyjnym“ tępi je bezlitośnie ogniem i siekierą, a potem na skwerkach sadi tylko małe karłowate drzewka i palmy. Nieuprawione tereny po wytępionej puszczy porastają jedynie krzewami i rachitycznymi drzewkami, co daje w rezultacie obraz bardzo przygnębiający.

W Rio zwiedziłem między innymi zamieniony na muzeum dom Ruy Barbozy, uczonego prawnika i polityka, który w czasie naszej niewoli, pomimo protestów Niemiec i Austrii, walczył o to, aby Brazylia uznawała narodowość polską. Na grobie tego naszego przyjaciela złożył marsz. Raczkiewicz wieniec w imieniu Rzeczypospolitej.

Dn. 27 czerwca na raucie w naszym poselstwie odbyła się dekoracja przedstawicieli władz brazylijskich orderem „Polonia Restituta“, a dn. 29 czerwca w Towarzystwie Polsko-Brazylijskim min. Grabowski dekorował orderami „Polonia Restituta“ i krzyżem zasługi szereg działaczy brazylijskich i naszych.

Znowu przyglądałem się pracy naszych placówek i stwierdziłem, jak jest ciężka. To nie są tylko instytucje dyplomatyczne i reprezentacyjne, mają one ogromne zadania społeczne, wobec tysiącznych rzesz emigrantów, a do tego dochodzi jeszcze obecnie duży dział handlowy. Poza tym na utrudnienie pracy wpływają ciężkie warunki klimatyczne, częsta niewdzięczność niektórych naszych wychodźców i żądania, których nie podobna spełnić. Jestem z wielkim uznaniem i podziwem dla pracowników naszych poselstw. Nie ma tu godzin urzędowych, a często i nie ma świąt.

Jeżeli chodzi o wrażenia ogólne dotyczące naszego wychodźstwa, to są one naogół bardzo dobre — tylko potrzeba więcej inteligencji, więcej ludzi, którzyby zajęli się pracą społeczną

nie dla zadowolenia swych, najczęściej niczym nie uzasadnionych ambicij, ale naprawdę dla dobra emigracji, dla wychowania nowego pokolenia, któreby obok pełnej lojalności dla Brazylii było świadome jednocześnie swych obowiązków moralnych wobec Ojczyzny.

Wdzięczne pole pracy miałoby tu duchowieństwo polskie, gdyby zechciało się tym zająć. Księża niemieccy naprzykład są wielką pomocą dla swego rządu i idą na rękę wszystkim działaniom placówek dyplomatycznych. Inteligencja wychodźcza polska, zresztą bardzo nieliczna, jest niesłuchanie drażliwa i przeczulona. Byle co zraża ją i zniechęca, a w pracy społecznej, jak w każdej innej, najważniejszą rzeczą jest wytrwałość i uparte dążenie do celu.

Oczywiście nie omawiam kategorycznie tych spraw. Dla wyrobienia sobie opinii o naszej emigracji trzeba z nią zjeść beczkę soli, mieć wrodzoną przenikliwość, a zarazem obiektywizm. Dlatego też opisy i sprawozdania naszych podróżników są tak różnorodne i sprzeczne, gdyż pisane są pod wpływem nastrojów i nieskontrolowanych opowieści entuzjastów, bądź też ludzi rozgoryczonych.

Dn. 30 czerwca wieczorem marsz. Raczkiewicz odjechał z Rio de Janeiro do Kurytyby w towarzystwie p. Lepeckiego i inż. Piotrowskiego.

Dowiedziałem się, że jeszcze podczas mego pobytu w Buenos Aires min. Grabowski wraz z min. Mazurkiewiczem, widząc moje przemęczenie wskutek usilnej propagandy, zwrócili się do naszego M. S. Z. z propozycją nieodbycia lotu do Ameryki Północnej.

W dn. 1 lipca na skutek tej propozycji przyszło z Warszawy polecenie zaprzestania dalszego lotu.

Przyznam się, że wiadomością tą nie zmartwiłem się zbyt, bowiem po głębszym zastanowieniu przyszedłem do przekonania, że lot do Ameryki Północnej nie opłacał się zupełnie, a to z następujących względów:

1) Lot ten wobec instrukcji, nakazującej przelatywanie możliwie małych etapów, nie powiększyłby znaczenia sportowego już dokonanej części lotu, lecz przeciwnie, mógłby narażać na szwank to, co zostało zrobione w razie przymusowego lądowania, połączonego z uszkodzeniem maszyny:

2) Ryzyko lotu było duże, ponieważ:

a) samolot zrobił 130 godzin ciężkich wysiłków, a z braku specjalistów nie mógł być przed lotem należycie skontrolowany (w Brazylii nie ma żadnej fabryki lotniczej);

b) lot zachodnim wybrzeżem Ameryki był niemożliwy ze względu na pułap¹⁾ samolotu i wysokie góry Andy; trasa wzdłuż wybrzeża wschodnio-północnego — ciężka, gdyż począwszy od Natalu jest eksploatowana jedynie przez hydroplany. Lotniska (bardzo rzadkie) są zaniedbane, co dla małej maszyny jest niebezpieczne. W dodatku wobec pory deszczowej lotniska te mogły być częściowo nie do użycia;

c) wybrzeże to jest w znacznej części dzikie, przeto w razie przymusowego lądowania mógłbym długo czekać przy maszynie, zanim otrzymałbym jakąkolwiek pomoc;

d) warunki meteorologiczne w ciągu lipca są najgorsze.

Nęciła mnie co prawda możliwość poznania ciekawych krajów, ale to poznanie przy locie propagandowo-reprezentacyjnym jest co najmniej wątpliwe. Wszystkie te rzeczy były jednak drobiazgiem, wobec czekającej mnie w Ameryce Północnej jeszcze większej piły wizyt i przyjęć, a tego dobrego, jak na jednego człowieka i na jeden raz, byłoby stanowczo za wiele.

Zaczęły się zatem przygotowania do podróży okrętem. Kiedy się wybieram w drogę koleją, zawsze ogarnia mnie na długo przedtem „gorączka podróżna“. Można więc sobie wyobrazić moje przejęcie, gdy po raz pierwszy miałem jechać

1) Pułap — największa wysokość, na którą dany samolot może się wzniesić.

(może „płynąć“ — nie znam bowiem terminologii i z góry przepraszam marynarzy) okrętem.

Najbardziej przerażały mnie wiadomości o zwyczajach panujących na dużych, luksusowych okrętach. Nie znoszę skrzępowania i przymusu, to też szukałem w rozkładzie jakiegoś półtowarowego statku, na którym mógłbym względnie szybko (na czasie bardzo mi zależało) dostać się do Europy. Niestety, nie znalazłem nic odpowiedniego i musiałem zdecydować się na najszybszy w tym miesiącu z okrętów pasażerskich, zatrzymujących się we Francji — „Avila Star“.

W biurach angielskiej linii okrętowej „Blue Star Line“, do której okręt ten należy, spotkała mnie bardzo miła niespodzianka. Oświadczono mi, że przewiozą samolot jak najchętniej i to zupełnie darmo. Na tym samym okręcie transportował swoją maszynę Mollison, to też ulokowano mój samolot na pokładzie z taką znajomością rzeczy i pieczołowitością, że jestem dla dyrekcji linii i oficerów okrętu z najwyższym uznaniem.

Zwróciłem się do inż. Soncheina (pilot i przedstawiciel francuskich firm lotniczych w Brazylii) z prośbą o opakowanie samolotu do podróży morskiej, ale lotnicy brazylijscy oświadczyli, że to do nich należy i zajęli się tym z całą energią i starannością. Nie zostało mi więc nic innego, jak czekać na przybycie okrętu z Buenos Aires.

W początkach lipca lotnictwo brazylijskie poniosło wielką stratę, zmarł bowiem generał Aranha, szef departamentu lotnictwa wojskowego. Pogrzeb odbył się bardzo uroczyście dnia 4 lipca, przy czym minister Grabowski dekorował trumnę orderem komandorskim „Polonia Restituta“.

Dnia 6 lipca odbyło się w naszym poselstwie ostatnie oficjalne przyjęcie, w którym uczestniczyłem — obiad dyplomatyczny i raut. Nazajutrz dzięki uprzejmości p. Kepicha, który użyczył swego auta, odbyliśmy z p. Małą wycieczkę do Terezopolis, miejscowości położonej na wysokości 1600 m nad poziomem morza o 60 km poza Petropolis. Droga wiję się serpen-

tykami, o wariackich zakrętach dochodzących do 180°, tak że większe auta muszą brać je na raty. Nasz murzynek — szofer na Fordzie — brał je z dziecinną łatwością, ale czułbym się dużo pewniej, gdybym taką drogę odbywał w samochodzie otwartym i ze spadochronem na plecach. Szofera darzyłem sympatią, jak zresztą wszystkich murzynów, do których od czasu lotu dookoła Afryki mam duży sentyment, gdyż są zawsze pogodni i uśmiechnięci jak dzieci.

Inną strukturę duchową ma mulat. Krzyżowanie rasy białej i czarnej nie stwarza pogodnych typów. Ci, z którymi stykałem się w Afryce, byli zawsze ponurzy i zamknięci w sobie. Być może jest to wpływ nieziszczalnych pragnień, by być zupełnie białym.

W Terezopolis, a właściwie w pobliżu tej miejscowości, zatrzymaliśmy się na farmie p. Krausego, który jest zamiłowanym botanikiem i przeprowadza próby nad aklimatyzacją różnych roślin europejskich. Poza tym zakupił kawałek puszczy i pozostawił ją w stanie dzikim jako park.

Okolice Terezopolis są pełne farm, których właściciele należą do najróżniejszych narodowości. Niektóre z tych farm są miejscami wypoczynku w czasie upalnego lata, inne znowu mają charakter zarobkowych ogrodów warzywnych.

W pobliżu Rio de Janeiro, ze względu na morskie powietrze, nic się nie chce rodzić — ani owoce, ani warzywa, nawet trawniki muszą być flancowane, a nie obsiewane, to też Petropolis i Terezopolis, połączone ze stolicą linią kolejową, są głównymi punktami zaopatrzenia miasta w ogrodowiznę i owoce.

Pomimo znacznej wysokości i pory zimowej, dzień był gorący, dzięki intensywnej operacji słońca i osłonie szczytów górskich. Wieczorem jednak nasz gospodarz kazał rozpalić ogień na kominku. Po zachodzie słońca oglądaliśmy ze stoku góry, na którym znajdował się domek p. Krausego, przepiękny krajobraz, oświetlony blaskiem pełni miesięcznej.

Spacerując po górach miałem możliwość zapoznać się bliżej ze światem roślinnym tej części Brazylii.

Roślinność jest ogromnie różnorodna i znawca doznawałby rozkoszy, wyszukując najrozmaitszych odmian krzewów i pnączy, naturalnie tylko do chwili ugryzienia przez żmiję. Bowiem na tej pięknej ziemi, mimo wszelkich starań człowieka, stale czyha niebezpieczeństwo ze strony żmij i jadowitych owadów.

Najbardziej ze wszystkich drzew podobały mi się bambusy (ślicznie wygląda aleja w lasku bambusowym), drzewa paprociowe, palmy bananowe oraz palmy o krótkim pniu i pierzastym ulistwieniu (niech botanicy nie biorą mi za złe naiwności opisu).

Ciekawe są również drzewa i krzewy o liściach białych, niebieskich bądź też jaskrawo-czerwonych.

Kwiaty, motyle i ptaki mają ubarwienie o wiele jaskrawsze niż u nas, ale kwiaty są przeważnie bez zapachu.

Nazajutrz pojechaliliśmy na drugi koniec Terezopolis, aby obejrzeć „Palec Boży“. Jest to góra stożkowa, w jakie obfitują okolice Rio de Janeiro, która wskutek erozji przybrała kształt pięści z wyciągniętym ku niebu palcem wskazującym.

W miejscu tym od strony południowej łańcuch górski kończy się opadając dość stromo w dół i rozciąga się przepiękny widok na zatokę i rozległe Rio de Janeiro, oczywiście o ile powietrze jest przejrzyste.

Było koło południa. Stałem z p. Małą na zboczu góry patrząc na południe... naraz wszystko pokręciło mi się w głowie: — patrzę w południe i na południe, a słońce grzeje mnie w plecy. Wyraziłem głośno zdumienie, ale zaraz zawstydzilem się, że dopiero, gdy miałem wracać do Europy, zauważyłem, że ze słońcem jest inaczej, niż w Europie, gdyż przechodzi w porze zimowej przez północną część nieboskłonu.

W powrotnej drodze z Terezopolis, jak również przedtem w Paranie, widziałem spore stada krów. Niektóre okazy były ładne z wielkimi rogami i o śmiesznie krótkich nogach. Po-

prostu nie chciało mi się wierzyć, że kosztują one po 6000 mil-rejsów (około 3.000 zł.) i więcej, a w Argentynie jeszcze drożej. Najwięcej poszukiwane są krowy rasy szwajcarskiej. Cały inwentarz domowy pasie się i nocuje w stepie. Bydłu rogatemu towarzyszą stale ptaki-przyjaciele, które siedząc na grzbiecie krów tępią dokuczliwe pasożyty, których wiele żyje w gęstej sierści.

Kiedy wróciłem z wycieczki, hrabia (p. Chołoniewski) zbeształ mnie nieco, że zaniedbuję biuro. Tak się bowiem zżyliśmy z całym personelem poselstwa — co dzień siedziałem przy innym biurku i komu innemu przeszkadzałem w pracy — że brakło im tego przeszkadzania podczas krótkiej wycieczki.

Mimo „gorączki podróżnej“ czas w tak przemilej atmosferze upływał bardzo prędko. Wieczorami „trzech muszkie-terów“ (panna Mała, dr. Wagner i ja) chodziło do kina. Niekiedy towarzyszył nam min. Grabowski, a również p. Stypułkowski lub hrabia Chołoniewski.

Zaglądałiśmy również i do kasyna, aby bawić się minami hazardowiczów grających w ruletkę. Jedni z nich to poważni weterani i profesorowie gry, którzy zęby i majątki zjedli próbując przeróżnych systemów i każdy z nich teraz gra własnym systemem, który oczywiście uważa za najlepszy. Reszta (przeważnie kobiety) — to lekkoduchy kierujące się chwilowym kaprysem. Skaczą z numerka na numerek bez żadnego planu i metody. Nazywam ich „ogrodnikami“, gdyż pragnąc cośkolwiek wygrać obsiewają fiszkami całe grządki numerów. W rezultacie, jak przy wszystkich hazardowych grach, jedynym naprawdę wygrywającym jest kasyno.

Jednego wieczora poszedłem pożegnać zacnego p. Koszarowskiego, który mieszka na kawalerce z p. Fidlingiem z poselstwa i kpt. rez. Bobakiem. Ponieważ było to po koncercie p. Korytko-Domaniewskiej zabrali się z nami i pp. Domaniewscy.

Pocciwy Koszarosio, jako że w prerii wiele bywał, nie

przeraził się niespodziewanym najazdem i zabrał się energicznie i ze znanstwem do ugotowania kolacji. Coraz jednak przybiegał z kuchni i ciągle wtykał mi coś na pamiętkę — to lapis lazuli i inne kamienie, które sam szlifował, to grzechotkę węża „grzechotnika“, to naszyjniki indyjskie, to amulet z kostnej narośli na łbie ryby, jaka trafia się bardzo rzadko.

W niedzielę dnia 9 maja byliśmy na śniadaniu u pp. Soncheinów, którzy mieszkają na dwunastym piętrze drapacza nieba, nad najładniejszą częścią plaży. Dzięki przemilej gospodyni nastrój był bardzo wesoły i bezceremonialny.

Dnia 10 lipca odbyło się w poselstwie pożegnalne śniadanie w gronie ściśle rodzinnym t. j. personelu poselstwa wraz z świeżo przybyłą z M. S. Z. z Warszawy p. Boczkowską. Od p. Mali (która tego dnia była solenizantką) otrzymałem piękną srebrną tacę staroparagwajską, a od p. ministra Grabowskiego album z fotografiami i z następującą dedykacją:

Kochany Kapitanie,

poświadczenie, że Pan, tak, że adopcja się miażdży.
winną, dzisiaj, wnoszą portanie. Jest Pan już i wesoły;
walczy Pan do Paraltia, nie tylko przez swój wzrost, ale po-
goda Atlantyk, stojąc Pan walczy cały Polak, ale i przez
ony piękny duży, złoty wice, krystaliczny charakter.

Grasda — co to jest gadzie! Jest Pan i bynajmniej i tyle!
Mianem Pana wobec tego, — usłuchać istnieje wspaniały
estoulin Placów — Dinywini, takach, wyczerpu (usładzie)
winną i w portu) Paraltia Receptopolit, Polak, w Rio
de Janeiro. A oświeca — ponieważ to jest za mało — win-
nyj Pana winną wyczerpu Sygnu.

Dziękuję z Paraltia R. i Rio de Janeiro, R. P. 1933,
w dniu 10. lipca, w miejscu gdzie Kapitan
Tawra Stawra Stawirskiego do Polski.

Tawra Stawra Stawirskiego
Paraltia R. P.

I czy nie warto było przylecieć do Brazylii?

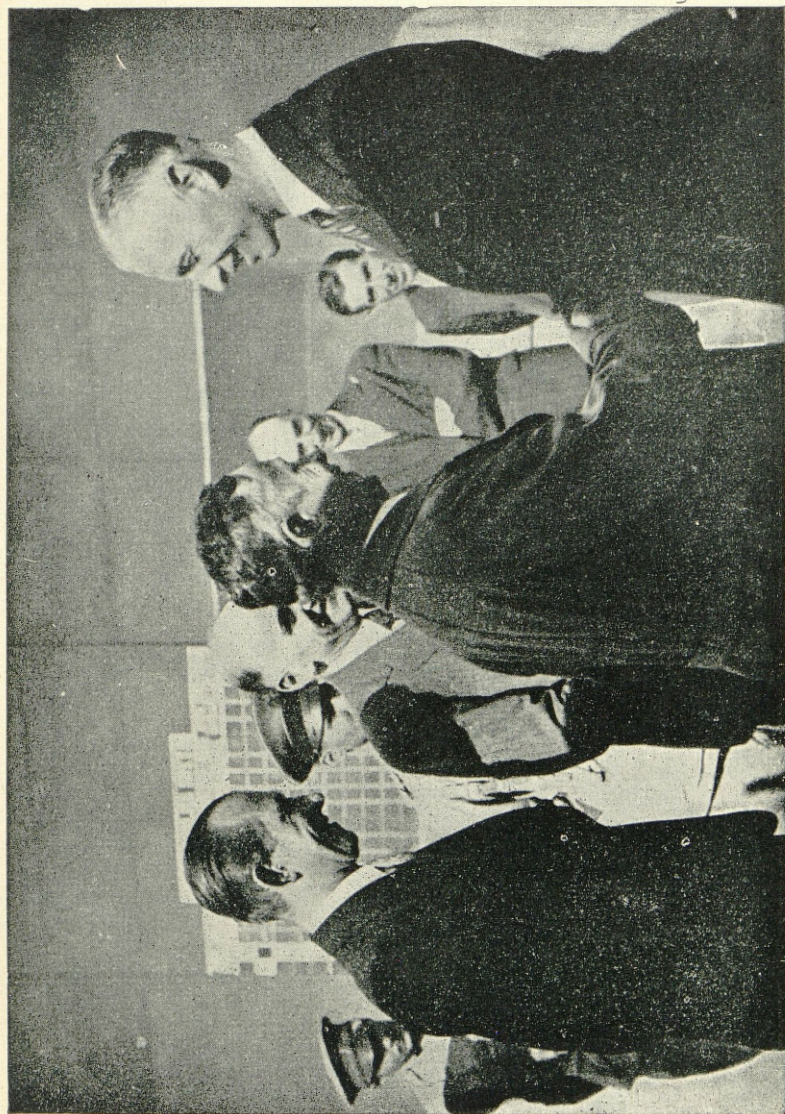
Przecież takie kochane słowa są najlepszą nagrodą za największe trudy, jakie człowiek może ponieść.

Pożegnalne przemówienie p. Ministra było utrzymane w tym samym duchu, co i dedykacja, a dr. Wagner, rozczulając się (słusznie) nad dobrym sercem panny Mali, nie zapomniał wytknąć mi, że opisałem w gazecie jego nieco przydługie nogi (ze względu na frak, który od niego pożyczałem).

Tego samego dnia wieczorem odbyła się w poselstwie dekoracja oficerów-lotników brazylijskich. Odznaczenia otrzymali: minister wojny gen. Cardoso — Wielką Wstęgę orderu Polonia Restituta, płk. Braga (jeden z najlepszych lotników brazylijskich) — krzyż oficerski P. R., dwóch pułkowników — krzyże kawalerskie P. R. a kilku niższych oficerów — krzyże zasługi. Poza tym dyrektor Aeropostale'u i p. Bojarski otrzymali srebrne krzyże zasługi.

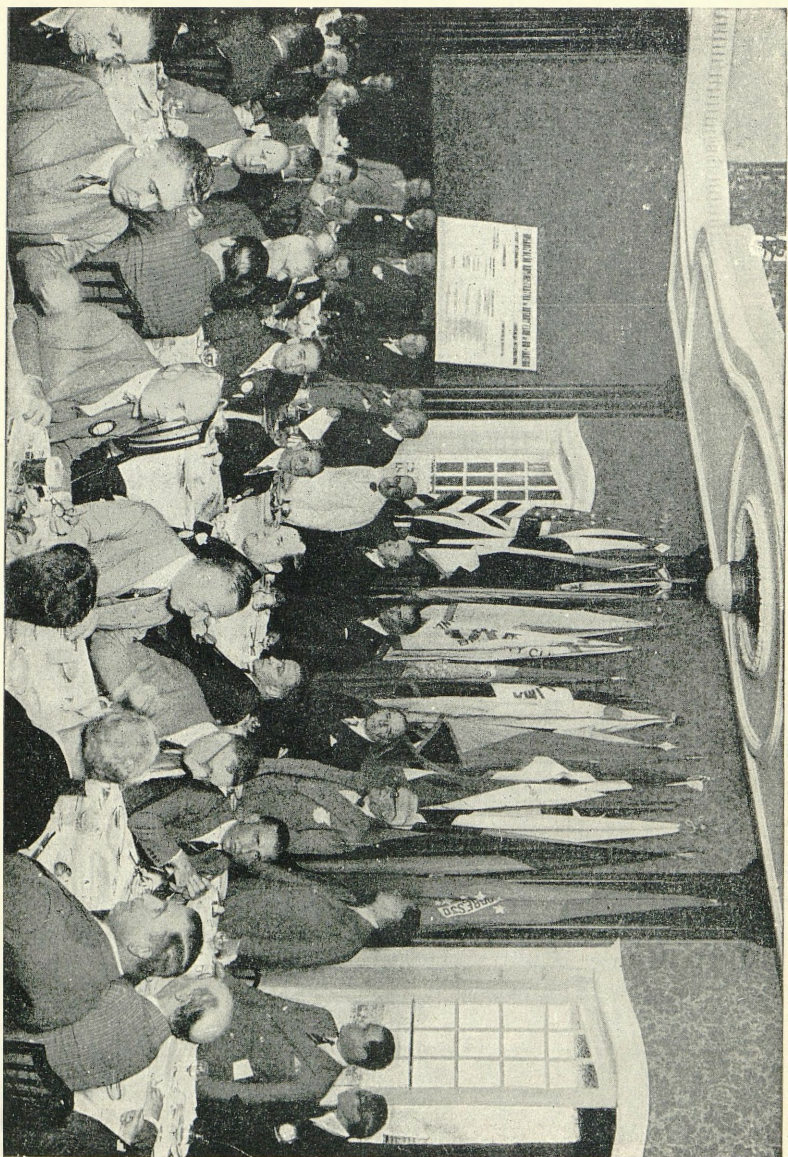
Pojechałem z inż. Soncheinem na lotnisko, aby udzielić wskazówek przy demontażu maszyny. Zabraliśmy ze sobą p. Izmajłowicza: artystę-malarza, i p. Reicha (nadwornego fotografa poselstwa). P. Izmajłowicz — emigrant rosyjski — zaofiarował się zrobić mój portret na tle samolotu i chciał obejrzeć maszynę zbliska. P. Reich natomiast chciał zrobić „ostatnie“ moje zdjęcie, również na tle samolotu. „Nadworny fotograf“ jest przekonującą figurą — okrągły jak „pączek i ziwy jak srebro“ — jest jednak doskonałym fachowcem, ale ponieważ wie o tym, nabrał manier wszechwładnego reżysera filmowego. Przy wykonywaniu swych czynności jest tak przejęty, że żaden minister czy inny dygnitarz nic dla niego nie znaczy. Jeżeli mu kto przeszkadza, to tylko psyknie i rączką daje znak: — jazda stąd na bok!

Dał mi tego dnia szkołę! Pędzał mnie naokoło samolotu, sam tocząc się jak kula, z głową okrytą czarną chustą i ociekającą potem. Mechaników, którzy szykowali maszynę do rozbioru, uważał za swych pomocników, i tak nimi kome-

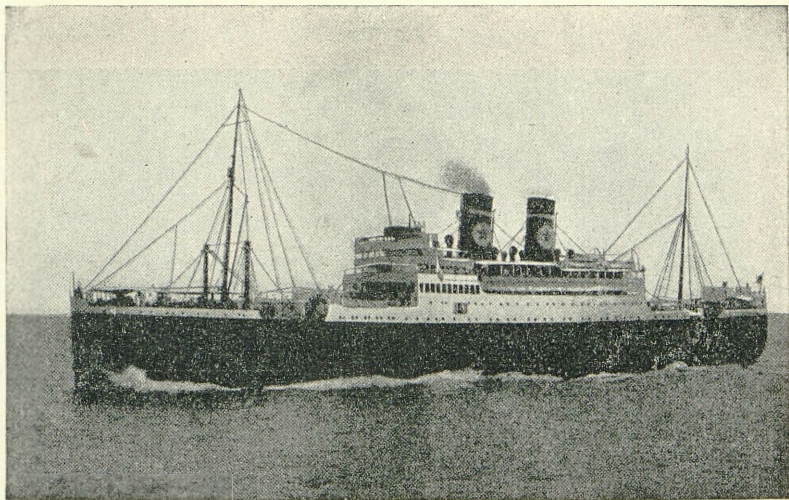


Kpt. Skarżyński po powrocie do Rio de Janeiro składa na lotnisku sprawozdanie p. marszałkowi Raczkiewiczowi.

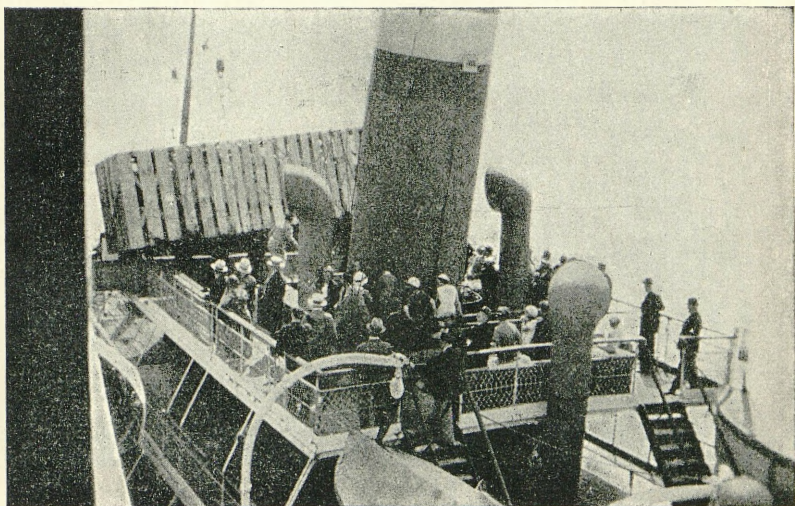
Eigentum
Generalsarchiv - Zweigstelle
Danzig



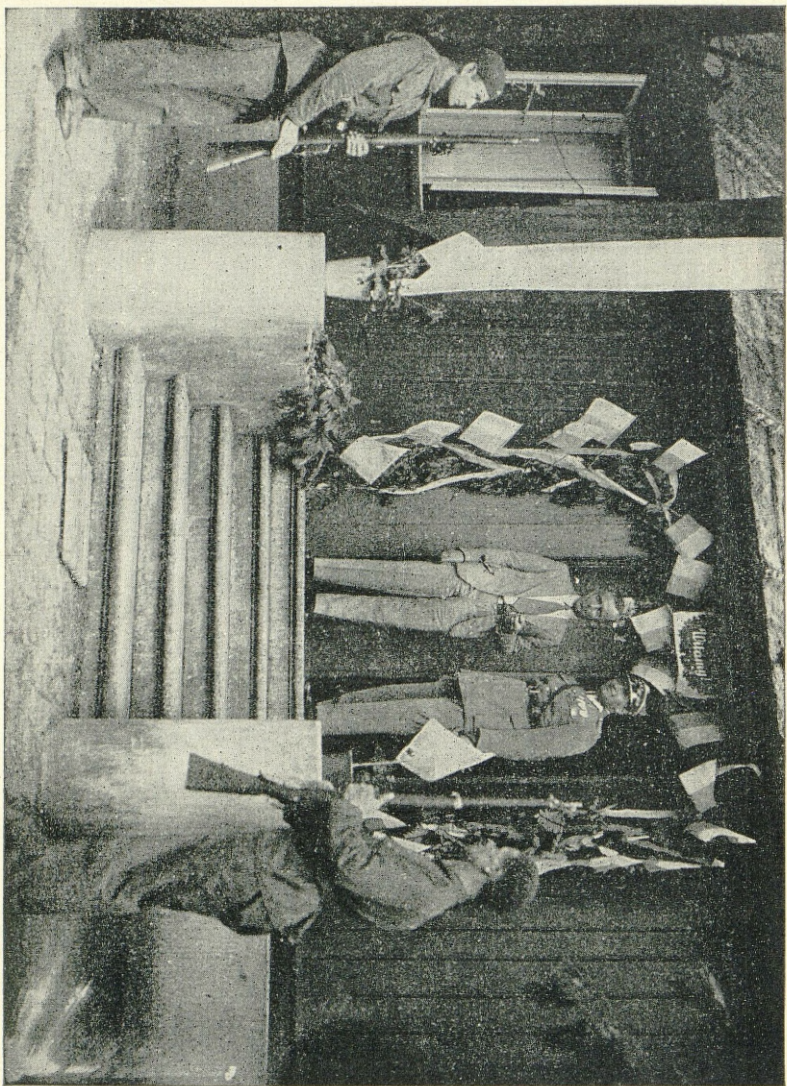
Rio. Bankiet w Rotary-Club.



„Avila Star“.



Przetadowanie samolotu w Boulogne.

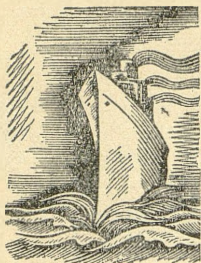


Łódź — lotnisko.
W ukręciu pod opieką P. W. Lotniczego przebywał tu kpt. Skarżyński przez trzy dni.

derował, że musiałem kilkakrotnie mitygować jego władcze zapędy.

Pilnujący zawsze skrupulatnie protokołu p. Minister nie darował wizyt pożegnalnych. Byliśmy u ministra spraw zagranicznych, ministra wojny, komunikacji i w kancelarii prezydenta.

POWRÓT DO KRAJU



NADSZEDŁ dzień odjazdu. Na drogę musiałem zaopatrzyć się w szereg niezbędnych rzeczy, a przede wszystkim w wielką walizę (gdyż nie wypadało paradować w drodze na okręt z szeregiem teczek i smokingiem w ręku) oraz w letnie ubranie, gdyż udawałem się na północ — do ciepłych krajów uciekając od zimy brazylijskiej.

W ekwipowaniu się pomagał zawsze uczynny p. Stypułkowski, a w tajniki iście chińskiego ceremoniału okrętowego wprowadził mnie dr. Wagner.

Sprawę kłopotów ubraniowych w wielkim stopniu rozwiązałby mundur, gdybym go miał ze sobą. Ma on jednak odwrotną stronę medalu — archaiczny kołnierz, który zniknął już z mundurów wszystkich armii europejskich i pozaeuropejskich, które mają frencez otwarte. Miałbym też pewnie przykrości z salutowaniem — tak jak w Rumunii, gdzie jeden z generałów zwrócił mi uwagę, że tak wysokiej szarży nie powinienem lekceważyć i salutować całą ręką, a nie dwoma palcami.

Przetransportowaniem samolotu zajął się p. Sonchein, a marynarze owinęli jeszcze paki płachtami, osnurowali i przytrocowali do pokładu, tak że nie pozostało mi nic innego, jak przyglądać się tej pracy.

„Gorączka podróżna“ okazała się zupełnie niepotrzebna: — godzinę odjazdu przesunięto z 15-ej na 21-ą, a w końcu okręt odszedł o g. 23,30.

Na pokładzie zebrała się spora gromadka odprowadzających, a więc całe poselstwo z min. Grabowskim i p. Małą na czele, patron Koszarowski, pp. Domaniewscy, p. Czaplińska, prezes Nowicki z żoną, kpt. rez. Bobak, adiutant min. wojny, wojskowy adiutant min. spraw zagranicznych, mjr. Brazil, p. inż. Sonchein, p. Rosenzweig z towarzystwa Żydów polskich i jeszcze sporo znajomych.

Pożegnanie było tak rozczulające, że wycalowaliśmy się serdecznie, a gdy okręt opuszczał najpiękniejszą zatokę świata i światła Rio de Janeiro znikwały w dali, ciągle jeszcze miałem przed oczami grupkę żegnających i w tej chwili zrozumiałem prawdę francuskiego przysłowia, że „partir—c'est mourir un peu”. Zostawiłem tu w Ameryce Południowej, jak w Brazylii tak i w Argentynie kawał swojego serca.

Kabinę otrzymałem bardzo wygodną — dwuosobową i przewiewną. „Avila Star” nie należy do olbrzymów transoceanicznych, ale jest urządzona luksusowo i zawiera przeróżne salony, bary, dancingi, baseny kąpielowe, sale gimnastyczne i t. p.

Kapitan okrętu R. J. Thomas oraz oficerowie bardzo sympatyczni, uczynni i prości. Niestety, zarówno ku ich jak i mojemu żalowi, władali tylko językiem angielskim, tak że przy rozmowach służył nam za tłumacza maître d'hôtel, bądź też obsługujący mnie kelner.

Musiałem powiedzieć im o przelocie oceanu, wzamian za co zapoznali mnie z zasadami prowadzenia okrętu. Rozkład dnia na okręcie był następujący: godz. 7 min. 15 herbata do łóżka, g. 7 m. 30 kąpiel, g. 8 m. 30 pierwsze śniadanie, g. 13 drugie śniadanie, g. 16 podwieczorek, g. 19 m. 30 obiad, a potem dancing albo zabawy.

Jak z tego widać najistotniejszą sprawą na okręcie jest kwestia częstego i obfitego odżywiania się. Te uroczyste celebrowane ceremonie na cześć Jego Wysokości Żołądka były dla mnie największą plagą podróży morskiej. Spędza się i przepycha jakoś czas od korytka do korytka.

Gdy przyszedłem po raz pierwszy do jadalni (na 1-sze śniadanie) maître d'hôtel posadził mnie obok dwóch pań wybitnie niegrzeszących pięknnością, tak iż, aby sobie nie psuć apetytu, przez pół godziny patrzałem tylko w talerz.

Widocznie maître d'hôtel zauważył moje przygnębienie, bo chociaż tłumaczył mi później, że te panie mówią również po niemiecku, to jednak zaproponował mi oddzielny stolik.

Stolik ten mieścił się w najdalszym rogu sali, miałem przeto wyborny punkt obserwacyjny. W najbliższej odległości znajdowała się młoda para z teściową. Towarzystwo to nie pochodziło z Europy, a więc chciało imponować wszystkim. Młody człowiek usiłował się zachowywać z wytworną nonszalancją, a obie panie zadziwiałały wszystkich ilością szminki i farb na swych twarzach. Wszyscy troje mieli również wykwintne upodobania gastronomiczne i wymyślali niezwykle potrawy, które maître d'hôtel wykańczał przy ich stoliku wyczyniając przy tym kuglarskie sztuczki.

Dalszy stolik okupuje dwóch panów. Obaj wysocy, w rógowych okularach, sprawiają wrażenie plantatorów... cykorii. Na każdym posiedzeniu spożywają razem pieczoną kurę i „uskrzydleni“ w ten prosty sposób patrzą na wszystkich z bardzo wysoka. Za nimi siedzi wysoki dżentelmen, zawsze bardzo starannie wyprasowany. Jest „właścicielem“, małej, przystojnej brunetki — włoszki, bądź też córy jakichś jeszcze bardziej na południe wysuniętych krain. Przechodzi ona przez salę zawsze bardzo szybkim, energicznym krokiem z mocno zaciśniętymi piąstkami. To musi być charakterek!

Nieco na lewo młoda para, lub też rodzeństwo. Pani, mimo wysokiego wzrostu, zgrabna i dobrze zbudowana, podobała mi się tak długo, dopóki nie zobaczyłem jej oczu, z których każde patrzy jednocześnie w inny kąt sali.

Nieco dalej znajdował się okrągły stół, zajmowany przez same panie reprezentujące wszystkie pokolenia, jakie mogą się zmieścić w okresie 70 lat. Jedna z nich (dobrze przekwitły Bal-

zak — kiedyś była może ładna, sądząc po wdzięcznych uśmieszkach, jakie hojnie rozdaje na prawo i lewo) — „podłotek“ podrastający (coprawda bardziej wszerek niż wzdłuż) — robi królową, prawdopodobnie dlatego, że pochodzi z bardzo wysuniętych na południe krain i że jest biała, o co zresztą nietrudno przy coraz niższych cenach mąki.

Wogóle w Południowej Ameryce „białość“ jest tak bardzo modna, że widziałem na plaży liczne panie w kostjumach kąpielowych zapiętych pod szyję i wyposażonych w długie rękawy.

Najwięcej kłopotu miałem z jadłospisem. Patrzałem jak sroka w gnat i nie wiedziałem, co z tym fantem robić.

Rozwiązałem sprawę po sienkiewiczowsku oddając głos przeznaczeniu. Ponieważ każde danie składało się z kilku potraw ujętych w trzy kolumny — wybierałem jednego dnia prawą, drugiego lewą, a trzeciego środkową. Z początku szło jako tako, ale gdy pewnego dnia los zaczął mnie zmuszać do spożywania wyjątkowych świństw — pozbawiłem go władzy nad swym podniebieniem i oddałem je w dużo godniejsze, a mniej złośliwe ręce kelnera.

Postanowiłem od samego początku trwać w „splendid isolation“ i znalazłem sobie świetne legowisko na górnym pokładzie przed mostkiem kapitańskim.

Jednak kapitan ciągle czynił zamachy na moją osobę. Twierdził, że to honor dla jego okrętu i chciałby, abym spędził czas jak najprzyjemniej. Zrobił mnie wiceprezesem komitetu sportowo-rozrywkowego (tytuł na szczęście honorowy) i poznał mnie z pp. Bergamali (Argentyńczycy ormiańskiego pochodzenia), a ci znowu z dwiema pannami i w ten sposób „wspaniałe odosobnienie“ stało się wkrótce mitem.

Jeden z pasażerów „obchodził“ mnie od dłuższego czasu naokoło, kręcił się stale koło mnie i można było odrazu domysleć się, że chciał się czegoś dowiedzieć.

Trzymałem się w rezerwie, ale mimo to podszedł wreszcie, przedstawił się i zapytał:

— Jestem bardzo ciekawy... może mi pan wyjaśni... gdy tak przelatujecie Atlantyk, tyle godzin w powietrzu, a szczególnie jak pan — samotnie, jak wtedy dajecie sobie radę?...

— Aha!... pomyślałem: — Jakiś miłośnik lotnictwa!... i od razu poczułem do niego sympatię, poczem zacząłem go szeroko i poważnie objaśniać, jak się odbywa taki lot.

Przerwał mi wkrótce:

— Właściwie nie o to mi chodził. Specjalnie interesuje mnie kwestia, jak pan sobie radzi w czasie tak długiego przelotu z... żołądkiem!...

Tylko tyle chciał wiedzieć o przelocie transatlantyckim! Zaiste skromność niezwykła, zarówno jak i rodzaj zainteresowania. Ale cóż! Można interesować się lotnictwem i od tej strony.

Dnia 16 lipca o godz. 10 min. 45 przejechaliśmy przez równik, ale odbyło się bez zwykłych szopek okrętowych, prawdopodobnie dlatego, że była niedziela i o 11-ej kapitan odprawił nabożeństwo.

W dwa dni później rozpoczął się ulewny deszcz, który trwał przez całą noc. Minęła dopiero połowa podróży, a zaczęły się już nudy. Odwykłem od tak powolnej komunikacji i marzyłem o tym, żeby można było chociaż łowić ryby (udając się w podróż zawsze zabieram ze sobą wędki). Ale nic z tych marzeń. Mogłem widzieć tylko stada ryb latających, jak zrywały się przed okrętem i dokonywały skoków niekiedy kilkudziesięciometrowych.

21 lipca został zapowiedziany „karnawał”. Usiłowałem się od tej zabawy wykręcić, ale maître przyszedł z poselstwem od towarzystwa angielskiego (w szczególności od bardzo miłych pań Brougham), ażebym wieczorem usiadł razem z nimi do wspólnego stołu. Cóż było robić. Z rozpaczą ubrałem się w swoje pogrzebowe chomąto (smoking) i powlokłem do sali jadalnej. Tu rozczarowałem się bardzo przyjemnie — tak beztroskiej i wesołej zabawy nie widziałem już dawno i pewnie nie zobaczę.

Był to bal kostiumowy. Wsadzono mi na głowę jakąś czapkę, dano gwizdek i trąbkę dziecinną i bawiłem się wraz z innymi, pomimo minimalnego użycia alkoholu. Od tego balu moje odosobnienie przestało istnieć ostatecznie, gdyż poznałem prawie całe towarzystwo angielskie. Na dobranoc wycalaowałem się ze wszystkimi, żegnającymi mnie paniami. Widzę z tego, że albo nieuważają mnie za mężczyznę, albo też zaczynam mieć powodzenie.

Gdy nazajutrz w Tenerife przyglądaliśmy się wsiadającym na okręt pięknościom p. Bergamali powiedział złośliwie:

— Szkoda, że nie wsiadły wczoraj! Miałby pan więcej pań do całowania!

Do brzegu w Tenerife (jedna z wysp kanaryjskich) przybyliśmy o godz. 10-ej wieczorem, tak że niewiele można było zobaczyć, przy objeździe miasta taksówką. Domy stanowią zadziwiające nagromadzenie najróżnorodniejszych stylów — mieszanina wpływów hiszpańskich, maurytańskich, arabskich, francuskich i włoskich.

Zwiedzanie Tenerife zaaranżował dr. Walter Pfund (Szwajcar). Prowadziłem z nim wiele długich i interesujących rozmów, ponieważ zna historię Polski i orientuje się w naszych stosunkach, dzięki współpracy na gruncie międzynarodowym, szczególnie w dziale obrony przeciwlotniczej.

Nazajutrz 22 lipca przyплыliśmy do Madery, ale okręt zatrzymał się tylko na półtorej godziny i z dala od brzegu, tak że nie mogłem zwiedzić wyspy. Podplynęły zaraz łódki z łowcami monet w wodzie, ale nie będę opisywał ich wyczynów, gdyż czynią to wszyscy, którzy kiedykolwiek jechali okrętem i przypadkowo wzięli do ręki pióro.

Nadeszła druga niedziela, dnia 23 lipca. Nie przespałem nabożeństwa, jak poprzedniej niedzieli. Polegało ono na śpiewach z towarzyszeniem orkiestry, odmawianiu psalmów i czytaniu ewangelii przez kapitana lub pierwszego oficera. Nic nie rozumiałem i modliłem się po swojemu. Mój sąsiad przy śpiewaniu

pobrzękiwał kieszenią pełną monet, widocznie błagał w tych momentach Boga o pomnożenie fortuny.

Wieczorem p. N. B. T. Olivier podejmował coctaiłem prawie całe towarzystwo angielskie. Zaproszono również i mnie. P. H. G. Nordaby, najstarszy wiekiem z zebranych, wstał i po krótkim przemówieniu wznosił toast za zdrowie mojej żony i moje.

Rano 24 lipca mieliśmy być w Lizbonie, ale gdy się obudziłem, okręt ledwo się poruszał i co chwila ryczała pełnym gardłem syrena. Morze było zasnute gęstą mgłą i obawiano się możliwości zderzenia z innym okrętem. Przy brzegu w Lizbonie mgła zniknęła, ale gdy odpłynęliśmy na pełne morze, znowu rozpostarł się tuman mgły i trzymał w swych objęciach aż do godz. 16-ej dnia następnego. Okręt przez ten czas posuwał się z minimalną szybkością. Mgła leżała bardzo nisko, przebiegało przez nią słońce, tak że można było się wygrzewać, ale naokoło nie było nic widać.

Niecierpliwiłem się ogromnie i już straciłem nadzieję, że dojedziemy kiedykolwiek do Boulogne, ale od północy wypogodziło się i „Avila Star“ ruszyła naprzód pełną parą, nadrabiając stracony czas.

Przez cały dzień 26 lipca mieliśmy śliczną pogodę i okręt walił całą parą naprzód. Ale im bliżej było końca podróży, tym bardziej traciłem cierpliwość i nie mogłem sobie znaleźć ani miejsca, ani roboty. Zabrałem z Rio de Janeiro książkę i trzy gazety z Polski, ostatnia z dnia 24 czerwca. Przeczytałem je trzykrotnie, od deski do deski, wraz ogłoszeniami, telefonami redakcji, warunkami prenumeraty i podpisem redaktora i wydawcy. Umiałem je niemal na pamięć.

Panie Brougham i pan Nordaby, widząc moje niecierpliwe wałęsanie się po statku, namówili mnie na amerykańskiego bridge'a. Tak jakoś zabiło się czas.

Przed pożegnalnym obiadem panie Brougham urządziły coctailparty. Rozochociliśmy się wszyscy. Najweselszy z całego

towarzystwa p. Stubbs postawił szampana, a p. Oliver likiery. Na ostatni obiad zostałem zaproszony do stołu pań Brougham i Williams, a że byłem jedynym mężczyzną na cztery panie, więc stale zmieniałem miejsce dokoła okrągłego stołu.

Nadszedł wreszcie dzień przyjazdu do Boulogne.

Tu mały nawias dla miłośników kabalistyki cyfr: wyleciałem z Warszawy 27 kwietnia, wylądowałem w Rio 11 maja, wyjechałem z Rio 11 lipca, przybyłem do Boulogne 27 lipca. Nadto miałem numer kabiny 27.

Kiedy podpłynęliśmy do portu, moje zdenerwowanie dosięgło zenitu. Z daleka oczami szukałem małego statku, który miał zabrać pasażerów i bagaże, bowiem „Avila Star“ nie wpływał do portu.

Wśród grupy osób na pokładzie tego statku dostrzegłem dwa mundury polskie: mjr. Niewęglowskiego, zastępcy attaché wojskowego w Paryżu i kpt. Jarzębińskiego, attaché lotniczego. Obok nich ujrzałem p. Niewęglowską. Nikogo więcej. A spodziewałem się, że i żona z Erwudziakami przyjedzie na moje spotkanie. Dowiedziałem się później, że jest wprowadzie nad morzem, ale... aż w Jastarni.

Razem z pp. Niewęglowskimi (serdeczni przyjaciele żony i moi jeszcze z Warszawy) i kpt. Jarzębińskim przybyła również na moje spotkanie liczna delegacja francuskiego Aeroklubu w Boulogne, z piękną panną na czele, która wręczyła mi bukiet kwiatów.

Poza tym przyjechał z Lille sekretarz naszego konsula oraz redaktor „Wiarusa Polskiego“.

Następnego dnia wieczorem Aeroklub w Boulogne wydał bankiet na moją cześć.

Samolot przewieziono nazajutrz z portu na lotnisko St. Inglevert (22 km od Boulogne). Dzięki Aeroklubowi, a zwłaszcza p. Tanziede transport poszedł gładko i możliwie szybko.

P. Cieński, kierownik montażu warsztatów RWD, który przyjechał specjalnie z Warszawy, przystąpił ostro do roboty,

a pomagali mu wszyscy obecni na lotnisku, nie wyłączając urzędnika celnego i szofera taksówki.

Lotnicy brazylijscy opakowali maszynę tak dokładnie i tak wysmarowali wszystkie części metalowe wazeliną, że przy jej odpakowywaniu i odczyszczeniu, było dużo roboty, ale za to odbyła podróż morską bez najmniejszego zadraśnięcia.

Zastanawiałem się, w jaki sposób dostać się po cichu do kraju i spędzić parę dni w towarzystwie żony i najbliższych przyjaciół. Wiadomość, jaką mi przywiózł z Warszawy od Erwudziaków i Aeroklubu R. P. p. Cieński, zbiegała się z memi pragnieniami — miałem przylecieć do Warszawy dnia 2 sierpnia o godz. 16 min. 30, a więc było kilka dni wolnych do rozporządzenia. Postanowiłem skorzystać z tego i przedostać się jak najprędzej do Polski. Rozchodziło się tylko o wybór odpowiedniego lotniska, aby cała historia nie została przedwcześnie rozgłoszona.

Jako schronienie wybrałem Lublinek pod Łodzią, gdyż było to lotnisko położone najbliżej stolicy od strony Francji, a zajęte przez obóz P. W. Lotniczego dawało pełną gwarancję zachowania tajemnicy.

Miałem tylko kłopot, co zrobić z korespondentem P. A. T., który codziennie telefonował do mnie z Paryża o wywiady i dopytywał się o dzień odlotu.

Zrażony domyślnością korespondenta z Dakaru nie chciałem narażać się ponownie na przedwczesne zdradzenie tajemnicy.

Pomógł mi chwalebny zwyczaj „week-end’ów“. W rozmowie telefonicznej z korespondentem, przeprowadzonej w sobotę dnia 29 lipca, dowiedziałem się, że wyjeżdża on na niedzielę „na trawkę“ i wróci dopiero w poniedziałek, dn. 30 lipca. Zapewniłem więc, że wystartuję dnia 1 sierpnia i zanocuję w Berlinie, aby być w oznaczonym terminie w Warszawie.

Dn. 29 lipca zakończyliśmy pracę przy maszynie i naza jutrz o godzinie 9 min. 35, żegnany przez kpt. pil. Jarzębiń-

skiego, p. Cieńskiego, przedstawicieli Aeroklubu w Boulogne i personel lotniska, wystartowałem do Polski.

Ażeby nie być zależnym od pogody wybrałem drogę nad nizinami na Antwerpię—Hannower—Berlin—Zbąszyń—Kalisz i Wartę do Łodzi — razem 1300 km.

Do Zbąszynia miałem pogodę dobrą, choć miejscami porządnie rzucało z powodu słońca i chmur. Od Zbąszynia aż do Łodzi niski pułap chmur i drobny deszcz, wobec czego musiałem lecieć nisko. Nie sprawiało mi to jednak przykrości, przeciwnie niski lot nad własnym krajem po trzymiesięcznej rozłące sprawiał prawdziwą rozkosz.

Przeleciałem tuż ponad dachami Warty — mego rodzinnego miasta, a ponieważ dzięki pomyślnemu wiatrowi miałem szybkość 200 km/godz., nikt z ziomków nie zorientował się, jaki samolot przeleciał.

Wylądowałem na lotnisku w Łodzi o godz. 16 min. 5 i zdziwiły mnie zupełne pustki. Pytam szeregowca, który zbliżył się do samolotu — czy jest kto z Warszawy? — Nikogo. Kpt. Witkowski (komendant obozu i ośrodka P. W. Lotn.) i p. Woźnicki (sekretarz L. O. P. P.) na wyścigach, podoficerowie rozjechali się — tylko on jest „najstarszy“.

Zapytuję o miejsce w hangarze — okazuje się, że pełno Hanriotów. Każe więc prędko zrobić miejsce i schować maszynę (nie tyle ze względu na deszcz, ile dla ukrycia przylotu przed niepowołanymi). Żołnierz spojrzał zdumiony, że jakiś cywil chce nim rządzić i odparł, wzruszając lekceważąco ramionami:

— Może pan sobie równie dobrze trzymać maszynę na deszczu, nic jej nie będzie!

Nie było rady — musiałem wziąć go na bok i pod sekretem wtajemniczyć, skąd przybywam i w jakim celu. Zdawał się niezbyt mi dowierzać, ale jednak na wszelki wypadek umieścił samolot w hangarze.

Wkrótce przybył sierżant szef i zrobił się ruch. Wysłał

żołnierza z wiadomością do kpt. Witakowskiego, połączył mnie telefonicznie z mieszkaniem w Warszawie i nakarmił.

Gdy przez telefon zacząłem robić żonie wymówki, dlaczego nie czekała na mnie w Łodzi — nie chciała wierzyć, że jestem w kraju i była przekonana, że telefonuję z Boulogne. Obliczano bowiem, że przylecę do Polski najwcześniej dnia 1 sierpnia i żona dopiero tego samego dnia rano (30 lipca) wróciła z nad morza do Warszawy.

Jak zaskoczyłem wszystkich swym przylotem dowodzi najlepiej fakt, że zastępca komendanta obozu P. W. Lotn., który mnie dawniej znał, chodził ze mną przez godzinę po lotnisku, tytułując kapitanem i pokazując obóz i zupełnie nie orientował się w sytuacji. Dopiero, gdy przyjechał kpt. Witakowski z p. Woźnickim, oraz przylecieli samolotem ppłk. Kwieciński, dyr. Wędrychowski i por. Pronaszko — rozjaśniło mu się w głowie i przyszedł do mnie z bukietem kwiatów i życzeniami.

Pojechaliśmy zaraz do „Grandki“ (Grand Hotel), gdzie wkrótce przybyli samochodem: żona z moimi siostrami i pp. inż. Rogalscy. Jakie było powitanie, zbyteczne chyba opisywać. W gabinecie zrobił się gwar, każdy chciał opowiedzieć jakąś nowinę, lub zapytać o coś, a tymczasem co chwila wchodził kelner i trzeba było zmieniać temat rozmowy.

Zamieszkaliśmy z żoną na lotnisku w gościnnym domu pp. Woźnickich, obstawieni niczem na froncie posterunkami i wartą honorową P. W. Lotniczego.

Codziennie przylatywał jeden lub więcej samolotów z Warszawy, wyladowany Erwudziakami i przyjaciółmi.

Bawiło mnie, gdy jeżdżąc w białą dzień do miasta i załatwiając sprawunki, słyszałem okrzyki gazeciarzy, że „już, już są na moim tropie“.

Chodziłem sobie spokojnie po ulicach tuż pod bokiem redakcji, kiedy dziennikarze głowili się nad tym, gdzie też mogą być.

Jednego dnia wskutek „nawalenia kichy“ zmienialiśmy

koło u samochodu na ulicy. Naturalnie zaraz zebrał się tłum gapiów przyglądając się temu, a ja tymczasem stałem obok, czytając gazetę z sążnistymi artykułami pod tytułem: „Gdzie jest kapitan Skarżyński?”

W Łodzi mogłem już zrobić zestawienie kosztów, jakie pociągnął za sobą mój lot. Ponieważ samolot powrócił, cena jego w rachubę nie wchodzi. Tak samo nie liczę kosztów benzyny, gdyż latając w kraju jako pilot na maszynie wojskowej zużyłbym w ciągu tej samej ilości godzin lotu o wiele więcej materiałów pędnych. Może więc być mowa tylko o wydatkach efektywnych, które wyniosły 1403 dolary, w co wchodzi już dość kosztowny przejazd okrętem, koszty załadowania i wyładowania samolotu z okrętu, wydatki techniczne na obsługę maszyny i wydatki reprezentacyjne.

Pieniądze na lot otrzymałem z Ministerstwa Komunikacji, Departamentu Aeronautyki i z Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego.

Nadszedł wreszcie 2 sierpnia 1933 r. dzień odlotu do Warszawy.

Przedtem dowiedział się o moim pobycie dowódca O. K. Łódź, gen. Małachowski, w którego brygadzie służyłem w czasie wojny. Zgniewał się na Boga ducha winnego kpt. Witakowskiego i zapowiedział, że przynajmniej odlot musi się odbyć z hukiem.

W myśl tego polecenia odlot z lotniska w Lublinku odbył się uroczyście. Przybył wojewoda łódzki, p. Hauka-Nowak dowódca dywizji gen. Olszyna-Wilczyński i szereg dostojników oraz sporo publiczności.

Po zapuszczeniu silnika grzałem go na małym gazie przez kilka minut. Orkiestra przypuszczając że już startuję zagrała hymn. Aby nie robić zamieszania, zaryzykowałem start na niedogrzanym silniku przy mniejszym od normalnego ciśnieniu oliwy. Poszło na szczęście dobrze.

Nad Żyrardowem ujrzałem potężny i wspaniały rój samo-

lotów myśliwskich eskorty honorowej. Rosło mi w piersiach serce z radości na myśl, że te, jedne z najlepszych na świecie maszyn pościgowych, to również dzieło polskiego konstruktora i polskiego robotnika, że nareszcie mamy swoje własne i potężne skrzydła.

A potem lotnisko mokotowskie — tłumy publiczności. Zataczam rundę, przyległe ulice są także przepełnione. I znowu ogarnia mnie uczucie radości. Nie, że to na moje powitanie ale, że serce stolicy i całego kraju zostało zdobyte dla idei lotnictwa, że praca i ofiara tylu kolegów-lotników, że ofiarna krew mjr. Idzikowskiego, Żwirki i Wigury nie poszły na marne...

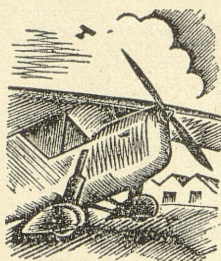
A potem powitanie na lotnisku, jazda ulicami miasta, „lampka wina“ w Aeroklubie!... Tyle radości, tyle serca...

— — — — —

W zakończeniu sprawozdania o locie na RWD-5 przez Atlantyk pozwolę sobie jeszcze raz złożyć najserdeczniejsze podziękowanie tym wszystkim, którzy przyczynili się do zorganizowania i powodzenia lotu i tym niezliczonym rzeszom rodaków zamieszkałych na obu półkulach świata, którzy okazali mi tyle serca, za to, że wypełniłem swój obowiązek, obowiązek polskiego lotnika.

Wyciąg z „Dziennika podróży“ samolotu SP—AJU.

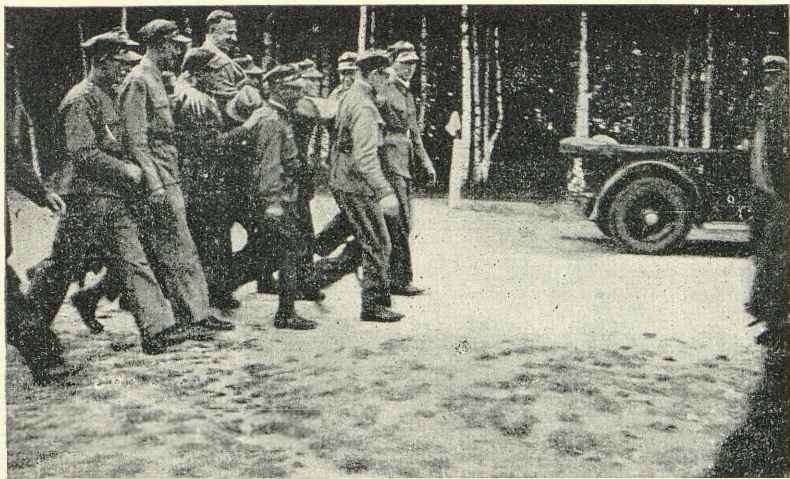
Data	E t a p	Odległość w km	Godzina		Czas	Szybkość przeciętna w km/godz.	Uwagi
			start	lądowanie			
27.IV.33	Warszawa— Lyon	1500	8.05	16.45	8 h 40	173,1	W tym 1½ g. krążenia z powodu mgły.
30.IV.33	Lyon— Perpignan	400	7.15	10.15	3 h	133,5	
1.V.33	Perpignan— Casablanca	1625	8.50	19.30	10 h 40	152,3	
3.V.33	Casablanca— Port Etienne	1950	7.15	18.20	11 h 05	175,9	
4.V.33	Port Etienne— St. Louis	650	8.15	11.15	3 h	216,5	
7.V.33— 8.V.33	St. Louis— Maceio	3640	23.00	19.30	20 h 30	177,6	W tym 120 km wskutek zawrócenia.
10.V.33	Maceio— Caravellas	1300	7.30	15.00	7 h 30	173,3	
11.V.33	Caravellas— Rio de Janeiro	800	7.45	12.50	5 h 05	157,4	
29.V.33	Rio de Janeiro— Kurytyba	720	9.50	14.15	4 h 25	163,0	
9.VI.33	Kurytyba— Porto Alegre	680	10.10	14.15	4 h 05	166,5	
11.VI.33	Porto Alegre— Buenos Aires	1120	9.50	16.05	6 h 15	179,2	
22.VI.23	Buenos Aires— Porto Alegre	1120	10.15	15.30	5 h 15	213,3	
23.VI.33	Porto Alegre— Santos	1020	9.50	15.40	5 h 50	174,9	
24.VI.33	Santos— Rio de Janeiro	360	12.00	14.00	2 h	180,0	
30.VII.33	Boulogne— Łódź	1300	9.35	16.06	6 h 30	200,0	
2.VIII.33	Łódź— Warszawa	120	15.50	16.40	0 h 50	144,0	
Razem		18305	—	—	104 h 40	174,9	



ROZWÓJ lotnictwa uwarunkowany jest w pierwszym rzędzie postępowaniem w dziedzinie konstrukcji samolotów. Właściwości ich, a więc przede wszystkim — nośność, szybkość i zasięg umożliwiają dokonywanie coraz wspanialszych wyczynów. Z tych względów uważam za konieczne poświęcić oddzielny, krótki rozdział samolotowi, na którym dokonałem lotu przez Atlantyk, oraz wytwórni, która ten samolot zbudowała — Doświadczalnym Warsztatom Lotniczym.

Powstanie Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych łączy się ściśle z działalnością Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej. Grupka członków Sekcji Lotniczej już w roku 1921—1922 przystąpiła do pracy, budując początkowo szybowce. Następnie po uzyskaniu w r. 1925 pomieszczeń w podziemiach Politechniki Warszawskiej przystąpiono do budowy samolotów turystycznych, wypuszczając kolejno płatowce J. D. 2. (inż. J. Drzewiecki), R. W. 1. (inż. Rogalski i inż. Wigura) P. S. 1. (St. Prauss), oraz RWD 1 (Rogalski, Wigura, Drzewiecki) — dwumiejscowy górnopłat o wolnonośnym skrzydle.

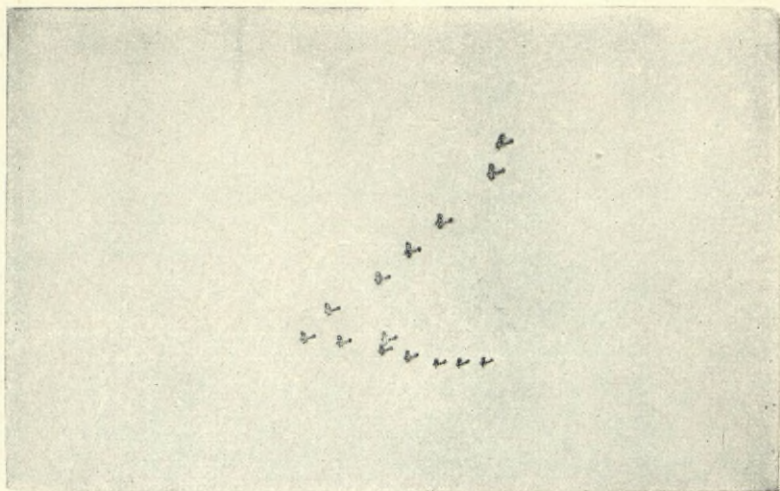
W dalszej ewolucji samolotu RWD 1 powstają typy RWD 2, RWD 3, i RWD 4, a po przeniesieniu w r. 1930 warsztatów na Okęcie (do pomieszczeń wybudowanych z fun-



Łódź. Zaszczytna, lecz niezbyt wygodna podróż.



Łódź. Amerykanka ubrana kwiatami.



Eskadra myśliwska lecąca na spotkanie kpt.-pil. Skarżyńskiego.



Warszawa. Przedstawiciele władz w chwili przelotu RWD 5 nad lotniskiem.



Warszawa. Powitanie na lotnisku w obecności premiera Jędrzejewicza, min. Bułkiewicza, wicem. gen. Fabrycego, wicemin. Szembeka, gen. Orlicz-Dreszera, gen. Gąsiorowskiego, gen. Osińskiego, przedstaw. Francji, Brazylii i Argentyny.



Warszawa. Część trybun na lotnisku.



Warszawa. W drodze do Belwederu i na Zamek.

duszków L. O. P. P.) — RWD 5 i RWD 7, a potem RWD 6 i RWD 8 (szkolny).¹⁾

Samoloty RWD, dzięki niezmordowanej pracy konstruktorów i dyrektora inż. Wędrychowskiego zapisały sobie chlubną kartę w dziejach lotnictwa sportowego, zdobywając piękne sukcesy, a mianowicie:

pierwsze nagrody w 8-iu konkursach krajowych,

nagrody w 5-ciu konkursach międzynarodowych (w tem 3 pierwsze),

5 rekordów międzynarodowych, oraz

szereg zagranicznych lotów turystycznych.

Z zawodów międzynarodowych wystarczy przypomnieć piękne zwycięstwo Żwirki i Wigury w Challenge de Tourisme Internationale w r. 1932, którzy zdobyli przy bardzo ciężkiej konkurencji pierwsze miejsce na samolocie RWD 6, oraz zwycięstwo kpt. Bajana na RWD 9 w r. 1934.

Obecnie Sekcja Lotnicza K. M. Stud. Polit. Warsz. zmieniała nazwę na — Doświadczalne Warsztaty Lotnicze na Okęciu i rozbudowując się stale jest głównym źródłem samolotów dla naszego lotnictwa sportowego.

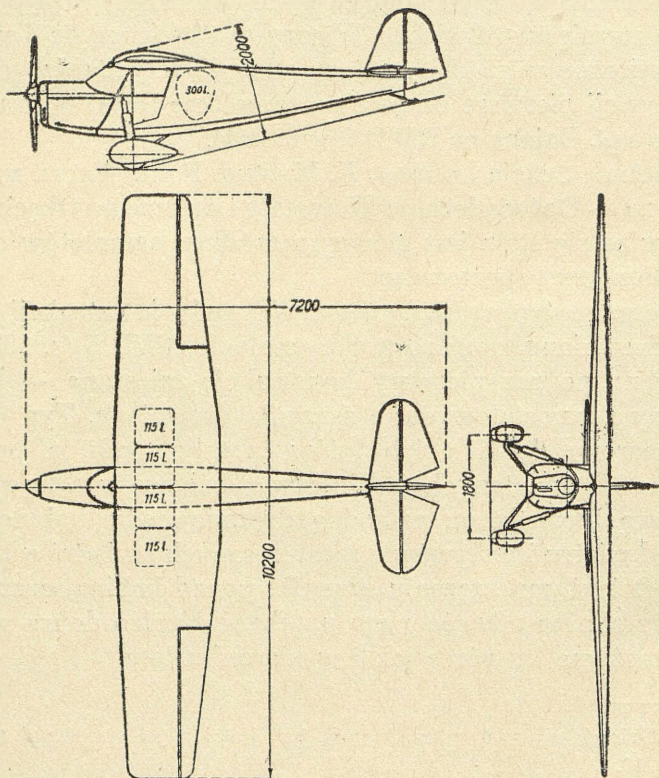
Pierwsze typy samolotów RWD były konstrukcji całkowicie drewnianej dopiero przy samolocie RWD 5 (r. 1931) zastosowano po raz pierwszy konstrukcję mieszaną — kadłub spawany z rur stalowych, a skrzydła drewniane. Typ ten był przeznaczony do dalekich lotów turystycznych, a prototyp w czasie 300 wylatanych godzin, stwierdził swą wysoką wartość użytkową. Posiada on wygodną dwumiejscową kabinę, osłoniętą od wiatru i wpływów atmosferycznych szybami celuloidowymi. Dzięki umieszczeniu skrzydła ponad kabiną, oraz zastosowaniu silnika odwróconego uzyskano bardzo dobrą widoczność, zarówno ku górze jak i w kierunku lotu.

¹⁾ Dzisiaj w 1936 roku mamy już kolejny numer typu samolotu R. W. D. 16.

Samolot RWD 5 został przystosowany do lotu rekordowego w ten sposób, że na miejsce pasażera wbudowano aluminiowy zbiornik benzyny o pojemności 300 ltr., a w skrzydła jeszcze dwa dodatkowe à 113 ltr. każdy, czyli samolot zabierał benzyny:

w skrzydłach (4 zbiorniki)	452 ltr.
w kadłubie (1 zbiornik)	300 „
<u>Razem</u>	<u>752 ltr.,</u>

a oliwy: 1 zbiornik 36 ltr., co przy przeciętnym zużyciu 26 ltr. benzyny na godzinę i przy przeciętnej szybkości podróźnej



170—175 km/godz. daje zasięg samolotu na 28—29 godzin lotu i 4800—5000 km odległości.

Zasilanie silnika benzyną, systemem opadowym, oraz przepompowywanie benzyny ze zbiornika kadłubowego do zbiorników skrzydłowych pompą ręczną zastosowano dla pewności.

Poza tym wprowadzono szereg drobnych udogodnień, koniecznych przy dłuższych lotach, jak: obszerniejsze siedzenie z gumowymi poduszkami, wypełnionymi powietrzem, podpórki pod łokieć i stopy (na orczyku) i t. p.

Silnik wybraliśmy Gipsy Major 120 KM., znany jako jeden z najlepszych silników, używanych do samolotów turystycznych.

Oświetlenie wnętrza kabiny zostało rozwiązane (jak już o tem wspominałem w innym miejscu) według pomysłu pp. Kurca i Zawistowskiego w sposób bardzo prosty, wygodny i niezawodny.

Charakterystyka samolotu RWD 5 bis:

Rozpiętość 10,2 mtr.

Długość 7,2 mtr.

Wysokość 2,0 mtr.

Powierzchnia nośna 15,5 mtr.²

Waga próżnego samolotu 446 kg.

Waga z pełnym obciążeniem 1100 kg.

Szybkość maksymalna 210 km/godz.

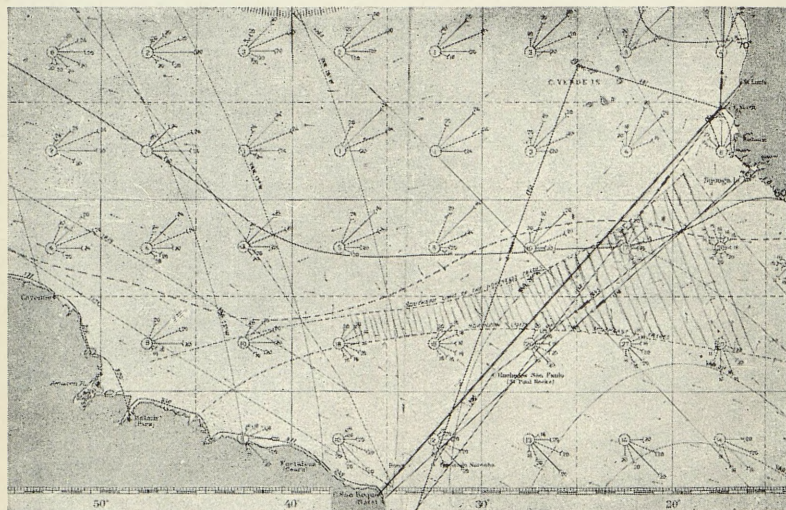
Szybkość podróżna 175 km/godz.

Zasięg 4800—5000 km.

SPIS RZECZY.

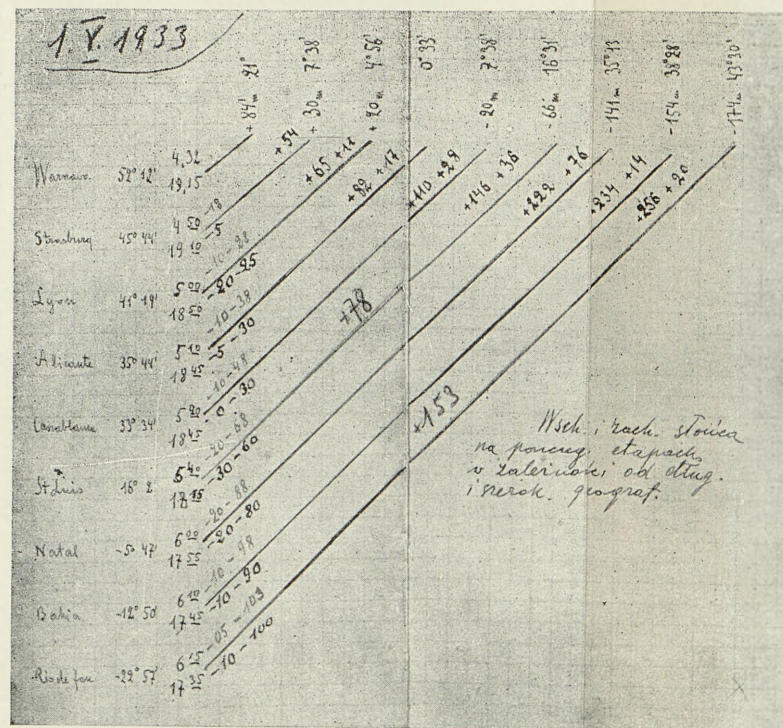
	str.
Przedmowa Prezesa Rady Organizacyjnej Polaków Zagranicą, Marszałka Senatu Władysława Raczkiewicza	5
Zamiast przedmowy. List Prezesa Ligi Morskiej i Kolonialnej, Inspek- tora armii, gen. Gustawa Orlicz-Dreszera	7
Przedmowa Szefa Departamentu Aeronautyki pułk. inż. Ludomiła Ray- skiego	10
Przedmowa Kierownika Departamentu Lotnictwa Cywilnego ppłk. inż. Czesława Filipowicza	11
Przedmowa Prezesa Aeroklubu R. P. ks. Janusza Radziwiłła	12
Od autora	13
Przygotowania	17
Warszawa — St. Louis	26
Nad Atlantykiem	42
Maccio — Rio de Janeiro	54
Parana i Rio Grand do Sul	72
Buenos Aires	89
Z powrotem w Rio de Janeiro	102
Powrót do kraju	114
Wyciąg z „Dziennika Podróży“	127
Samolot RWD 5	128

TARLICA I



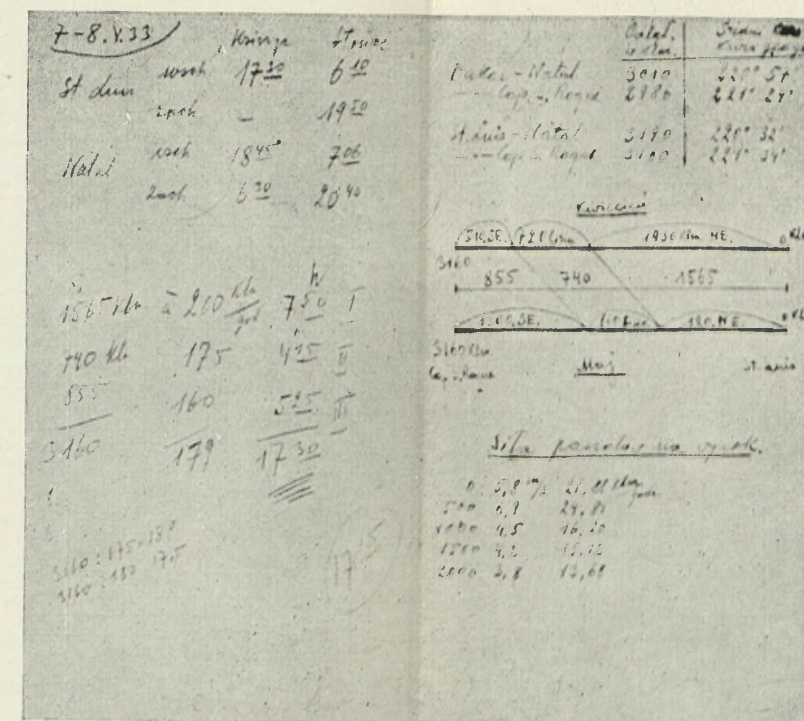
Mapka meteorologiczna z układem kierunków i siły wiatrów wiejących na
Atlantyku płdn. w miesiącu maju.

TABLICA II

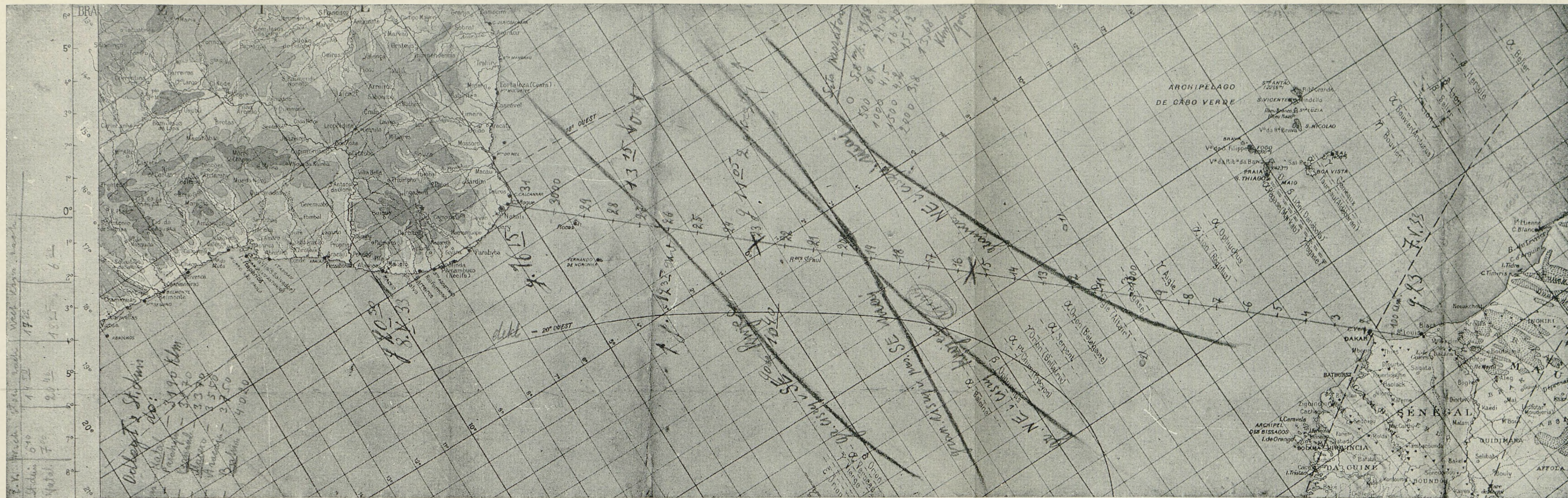


Kalkulacja godzin wschodu i zachodu słońca w zależności od długości i szerokości geograficznej danej miejscowości (wycinek z notatnika kpt. Skarżyńskiego).

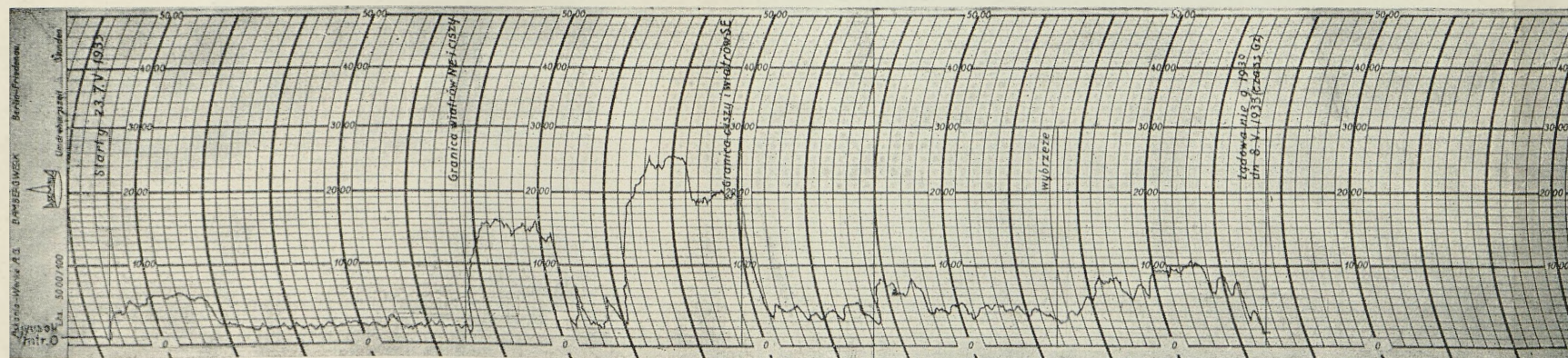
TABLICA III



*Kalkulacja czasu, odległości i szybkości przy przelocie przez Atlantyk płd.
(wycinek z notatnika kpt. Skarżyńskiego).*



Mapa, którą w czasie lotu posługiwał się kpt. Skarżyński z jego notatkami.

[illegible]

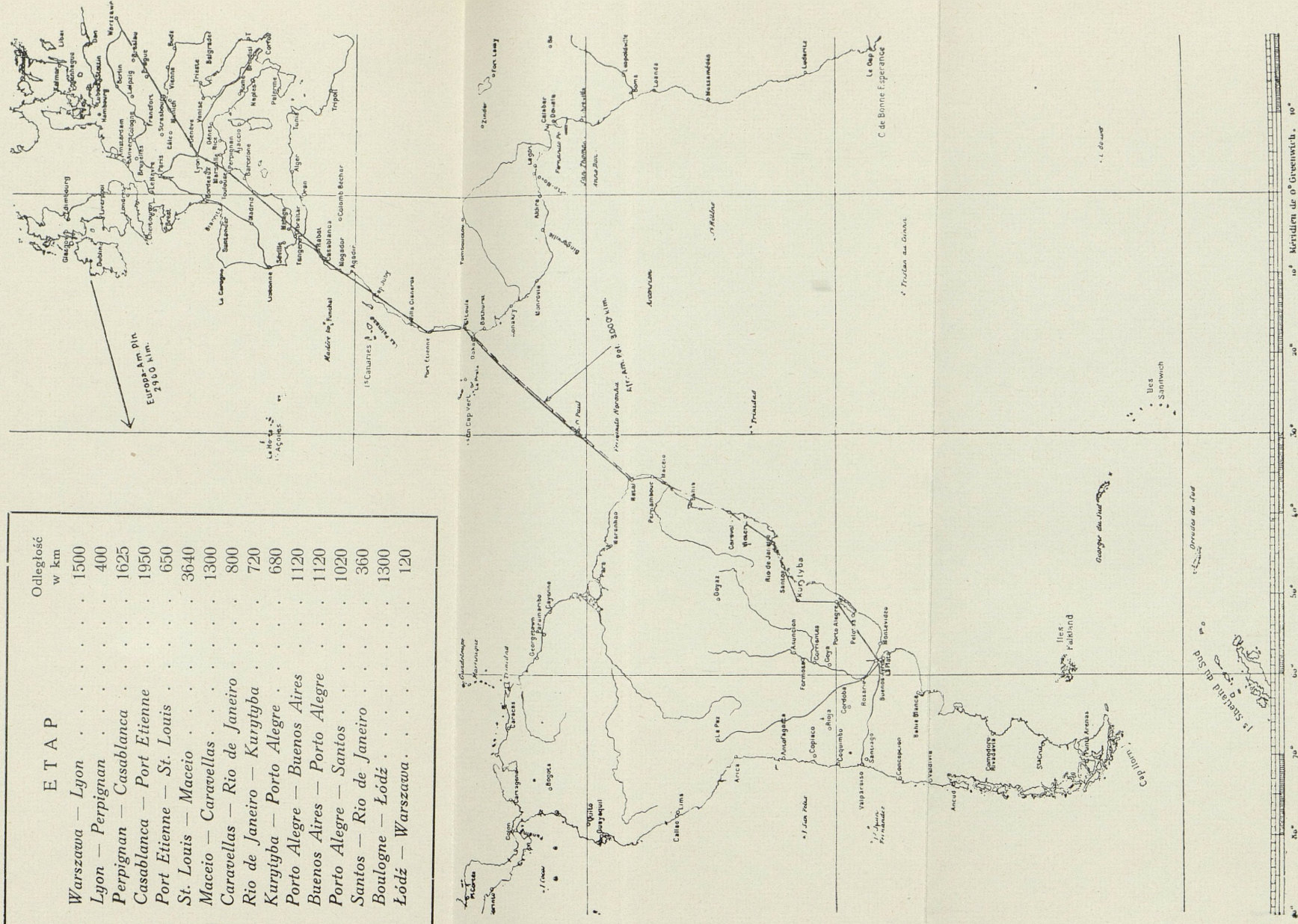
Barogramka i jej poświadczenia przez komisarzy sport. w St. Louis i Macieo.

TABLICA V

TRASA LOTU MJRA SKARŻYŃSKIEGO

TRASA LOTU MJRA SKARŻYŃSKIEGO

E T A P		Odległość w km
Warszawa — Lyon	.	1500
Lyon — Perpignan	.	400
Perpignan — Casablanca	.	1625
Casablanca — Port Etienne	.	1950
Port Etienne — St. Louis	.	650
St. Louis — Maceio	.	3640
Maceio — Caravellas	.	1300
Caravellas — Rio de Janeiro	.	800
Rio de Janeiro — Kurytyba	.	720
Kurytyba — Porto Alegre	.	680
Porto Alegre — Buenos Aires	.	1120
Buenos Aires — Porto Alegre	.	1120
Porto Alegre — Santos	.	1020
Santos — Rio de Janeiro	.	360
Boulogne — Łódź	.	1300
Łódź — Warszawa	.	120





32159/

2