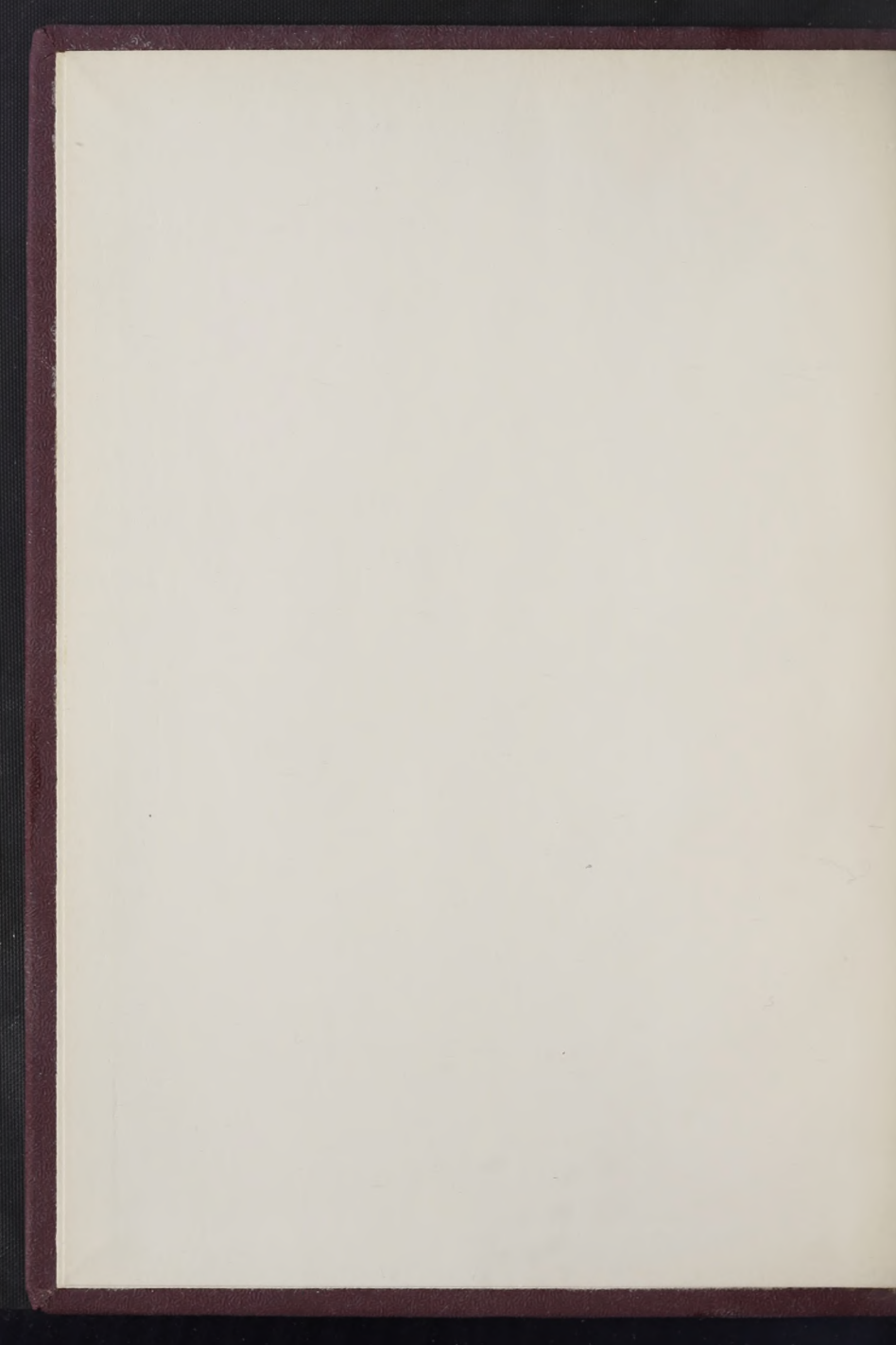


2009043





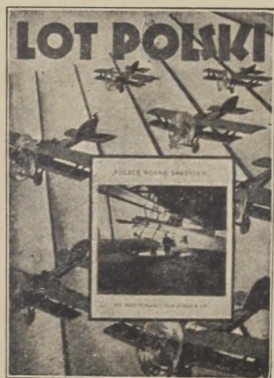
I 2.009.043

AS

18 LAT?!!

WARSZAWA 1929

Prenumerujcie



„LOT POLSKI“

Organ Oficj.

L.O.P.P. i A.R.P.

PRENUMERATA ROCZNA

w kraju 12.—złp.

P. K. O. 7860

WARSZAWA — DŁUGA 50

Tel. 311-48.

AS

18 LAT?!!

-80
f

K. Wypiek

WARSZAWA 1929

20/12/40

85028



I-2.009.043

Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa” Warszawa, Moniuszki 11.

I.

*Moje dzieciństwo i pierwsze zetknięcie się z żywio-
łem powietrznym. — Lotnicy: Efimow i Utoczkin
zaznajamiają mnie z rozkoszą latania.*

Na swoje szczęście czy nieszczęście ujrzałem światło dzienne w roku 1888 w Kijowie — skąd wywieziono mnie wkrótce do majątku Stupnik pod Berdyczowem, własności babki mej, wdowy po marszałku szlachty. Tam też spędziłem pierwsze lata swego istnienia — lata niezapomniane, opromienione niezrównanym czarem, jaki wywierała na każdego, kto znajdował się w jej pobliżu, świetlana i mądra postać mej babuni. Jakże mi żywo stoi w pamięci stary, gościnny dwór w Stupniku, duży park zapuszczony z porośniętymi trawą ścieżkami, rzeczka pobliska i łódka z przeciekającym dnem! Łódka owa była celem moich bezustannych wycieczek potajemnych z domu, i to ciągle prawie bratanie się ze sportem żeglarskim rozwinęło we mnie bezwzględnie owo późniejsze bezgraniczne umiłowanie przyrody i jej żywiołów.

Do ośmiu lat życia znałem tylko jeden z nich: wodę. Niebawem, dane mi było poznać drugi: żywioł powietrzny, a to w ten sposób:

W skwarny dzień letni nadciągnęła nagle na Stupnik burza z huraganem. Skorzystałem z tego, że nikt nie zwracał na mnie uwagi z powodu pewnego zamieszania w domu, wywołanego nagłym zjawieniem się silnego wiatru i wyskoczyłem na ogród trzymając na sobą otwarty, duży parasol babuni — a niedostępny zwykle przedmiot mych marzeń. Nie zdążyłem jednak zrobić paru kroków, gdy poryw huraganu podniósł w górę parasol, a z nim i moją drobną, ośmioletnią osóbkę — przerzucił nas niczem piórko przez parkan ogrodu i zaniósł, a raczej wrzucił do stojącej nieopodal szopy. Wszystko to stało się tak szybko, że nim miałem czas zrozumieć, co się dzieje lub bodaj krzyknąć ze strachu — leżałem już na ziemi, a szczątki połamanego, wygiętego parasola koło mnie, by obudzić grozą swego widoku spóźniony wyrzut sumienia za wykradzenie i zniszczenie własności babuni. W taki to sposób przypadkowy — a może pchnięty przez podświadomy instynkt lotniczy — zetknąłem się po raz pierwszy w życiu z żywiołem powietrznym, a nawet miałem swoją pierwszą kraknę.

Gdy skończyłem lat dwanaście — oddano mnie do szkoły handlowej w Odesie, gdzie zamieszkałem w znanym wówczas polskim pensjonacie drugiej mojej babki. Wtedy to zamiłowanie moje do sportów i gimnastyki zaczęło nabierać zupełnie zdecydowanej

formy. Ponieważ stałem się wkrótce dzięki niemu najsilniejszym fizycznie z całej klasy, byłem lubiany no... i szanowany przez kolegów, nawet starszych odemnie. To rozmiłowanie moje do sprawności mięśni niebardzo szło, oczywiście, w parze z nauką — lecz chociaż miałem na tem polu pewne usterki, jakoś się szkołę przebrnęło na tyle, by zdać egzamin do szkoły morskiej, którą ukończyłem po dwóch latach. W międzyczasie zajmowałem się namiętnie sportem kolarskim i motocyklowym — wtedy zaledwie rozpoczynającym się. Podczas feryj letnich odbywałem „stage“ w rosyjskiej flocie handlowej, robiąc podróże po morzu Czarnem i Azowskiem. Pamiętam, jak w czasie tych podróży myśl moja coraz częściej i coraz uporczywiej krążyła koło nieznanym, a niestety tak dalekich braci Wright'ów lub koło Henri Farmana, o których dochodziły takie nieprawdopodobne, a tak szaleńczo nęcące wiadomości. Groźny, a tak mało znany wówczas żywioł powietrzny pociągał mnie niesłychanie, a jednocześnie odczuwałem podświadomie raczej niż świadomie pewność, że doskonała sprawność fizyczna moich wysportowanych mięśni i zdrowe nerwy są jedną z najważniejszych gwarancyj, bym mógł stać się lotnikiem.

Pewnego dnia — a było to latem r. 1909-go — powróciwszy do Odesy z jednej z mych morskich podróży, ujrzałem rozlepione na ulicach miasta wielkie afisze o mających się odbyć na polu wyścigowym wzlotach słynnego już wówczas lotnika Efi-

mowa. Wiadomość ta zelektryzowała mnie do najwyższego stopnia, gdyż Efimowa znałem osobiście ze sportu motocyklowego. Efimow — elektromonter z zawodu — był żarliwym zwolennikiem motocyklu i brał udział w dni wolne od pracy zawodowej w wyścigach motocyklowych. Był to mały, krępy, kurnosy, czarniawy, milczący typ wielkorusa. Zamówiony w silniku spalinowym i we wszystkim, co miało z nim łączność, zainteresował się Efimow jeden z pierwszych w Rosji budzącym się lotnictwem, a że był to chłop zacięty, energiczny i sprytny — wynalazł sobie protektora, który miał sfinansować lotnicze jego studia, w osobie Greka, bankiera Ksidiasa, znanej w Odesie osobistości. Zdumiewać się można, skąd ten milczący niby to prostak, jakim był Efimow, zdobył tyle elokwencji i... sprytu, by przekonać Ksidiasa, że wyłożona na naukę lotnictwa gotówka wróci się z nakładem? Faktem jest, że Efimow wyjechał za pieniądze bankiera do Paryża, do szkoły Farmana. Gdy wrócił do Rosji po zdobyciu dyplomu pilota z kupionym za pieniądze Ksidiasa samolotem „Farman 4“, na którym robił wloty publiczne — sława jego rozeszła się błyskawicznie po całym kraju, gromadząc wszędzie, gdzie latał, tłumy ciekawych, no... i nabijając kabzę sprytnego Ksidiasa, który mógł słusznie przyklasnąć znanemu rosyjskiemu przysłowiu: „Risk błagorodnoje dzieło“ (ryzyko jest czynem szlachetnym).

Udanie się na plac wyścigowy i odnalezienie tam Efimowa było dla mnie dziełem kilkunastu mi-

nut. Zastąpiłem tam rosyjskiego lotnika, majdrującego coś koło dużego dwupłatowca. Był to „Farman 4“. Maszyna ta, o 10-ciu metrach rozpiętości i 12-stu długości, posiadała 50-konny silnik rotacyjny, „Gnom“ i potężny ster głębokości na przodzie, w odległości 2 metrów i pół od płatów. Pilot, siedzący przed silnikiem „Gnom“, miał śmigło pchające i kierował odręcznie i nogami sterami głębokości oraz kierunkowemi. Ponadto po lewej jego stronie znajdowały się kurki do regulowania dopływu gazu oraz oliwy. Były to jedyne narzędzia pokładowe samolotów ówczesnych.

Uproszony przeze mnie Efimow zgodził się wziąć mnie jako pasażera na jeden ze swych próbnych lotów. Gdy przybyłem na lotnisko w umówiony dzień i godzinę, byłem jak w gorączce. Po usadowieniu się w maszynie za Efimowem, co nie było rzeczą łatwą (pasażer siedział na „Farmanie“ nad pilotem — prawie że na jego karku), wystartowaliśmy. Za ledwie otrząsnąłem się z niezapomnianego wrażenia, jakie, sądzę, wywiera na każdej istocie ludzkiej pierwszy w życiu lot i zdążyłem ocenić, że wysokość, na jakiej byliśmy, wynosiła około 5-ciu metrów, Efimow wylądował. Prosiłem go na wszystko, by poleciał raz jeszcze, lecz odmówił mi, gdyż silnik źle funkcjonował. A więc pierwszy mój lot w życiu trwał parę minut, pozostawiając we mnie wrażenie oszałamiającej szybkości (Farman miał szybkość około 60 klm. na godzinę) i tęsknoty za możliwością ponowienia wrażeń lotniczych.

Wkrótce Efimow, syt chwały i pieniędzy po lotach publicznych w Odesie, a może uważając, że bankier Ksidias dość już się za jego przyczyną z bogacił, odłączył się od swego protektora i pojechał z drugim „managerem“ robić loty po Rosji. Zostawiony przez Efimowa „Farman 4“ został sprzedany drugiemu lotnikowi rosyjskiemu — Utozkinowi, znanemu przed wojną i w Warszawie. Chociaż Efimow był sportsmenem-motocyklistą, a Utozkin — tylko cyklistą... był on jednakże świetnym lotnikiem. Miałem sposobność przekonać się o tem osobiście, gdyż nie omieszkałem, oczywiście, zaznajomić się z nim i zrobić znowu parę lotów. Utozkin oświadczył, że mam stanowczo „dryg“ do pilotażu i zaproponował mi wyszkolenie się na Farmanie, żądając jedynie gwarancji pieniężnej za samolot. Niestety, gwarancji takiej nie była w stanie dać wówczas moja skromna kieszeń marynarza. Trzeba więc było porzucić wszelkie marzenia o sławie powietrznej i wracać na okręt...

II.

*Marzenia moje ziszczają się. — Pobył w „Aviacie“.
— Wypadek. — Zdobycie dyplomu pilota.*

W roku 1911 moja biedna, droga babunia zgasła niespodzianie — a ja stałem się panem pewnej sumy, przekazanej mi przez nią w testamencie.

Postanowiłem niezwłocznie użyć te pieniądze na wykszolenie lotnicze i udałem się do Warszawy, gdzie była jedyna wówczas na całą Rosję cywilna szkoła pilotów „Aviata“, założona przez Ks. K. Lubomirskiego. Po załatwieniu wstępnych formalności do-rwałem się nareszcie do marzenia ostatnich paru lat mego życia — do nauki latania.

Instruktorem moim był inż. pilot Segno, który uczył mnie z początku pilotować na Farmanie. Ponieważ o podwójnych sterach nie było wówczas mo-wy, nauka odbywała się w ten sposób, że uczeń sia-dał nad pilotem i trzymając rękę na sterach, śle-dził ruchy instruktora. Śledzenie to było dość mę-czące, gdy się weźmie pod uwagę, że siedzieć trze-ba było nad instruktorem, a nogi, które nie miały oparcia, zwisały w powietrzu. Po Farmanie przyszła kolej na Blériota, na którym robiłem już samo-dzielnie rulery, a następnie — na „Etrich-Rump-lera“, który mi odrazu i najlepiej przypadł do gustu, może dlatego przedewszystkiem, że zarówno miej-sce pilota jak i pasażera znajdowało się już nor-malnie w pokrytym całkowicie kadłubie. „Etrich-Rumpler“ był to jednopłatowiec o 65-konnym, a więc potężnym na owe czasy silniku „Austro-Dai-mler“.

Zabudowania Aviaty znajdowały się na polu Mokotowskim, akurat tam, gdzie obecnie mieści się Park 1-go p. lotniczego, a nawet jeden z głów-nych jego budynków przetrwał do tej pory. Avia-ta posiadała parę Farmanów, jednego Blériota oraz

dwa Etrichy. Główną pieczę nad silnikami oraz maszynami miał Francuz, szef-mechanik, pan Renault. Loty rozpoczynały się o 5-tej rano i ponieważ było nas stosunkowo dużo, a maszyn niewiele — panowała między nami wielka konkurencja co do punktualnego przychodzenia, w niczem nie naruszająca zresztą miłych, koleżeńskich stosunków, jakie między nami panowały. Wśród kolegów moich — była kobieta, pierwsza Polka, ucząca się latać, niezapomnianej pamięci p. Mary Mrozińska — świetna artystka dramatyczna. Mrozińska latała na Farmanie, budząc podziw wśród nas swemi bajecznie eleganckimi kostjumami sportowemi. Z Polaków był jeszcze hr. Scipio del Campo, miły, wesoły, elegancki chłopiec, latający, już samodzielnie na Blériocie. Poza to kolegą moim był słynny później lotnik rosyjski Sławorosow. Pamiętam jeszcze z pośród swych towarzyszy jakiegoś księcia gruzińskiego, wesołego oryginała, który nigdy nie rozstawał się z kindziałem, nosząc go przy boku jak rewolwer.

Pomimo tego, że wymagania ówczesne na zdobycie dyplomu pilota były bardzo niewielkie (między innymi minimalna znajomość silnika) — szkolenie szło bardzo powoli, głównie z powodu bezustannych przeszkód atmosferycznych, a zwłaszcza wiatrów, z którymi ówczesne słabe maszyny walczyć nie umiały. Minęło więc parę ładnych miesięcy, zanim pozwolono mi robić loty samodzielnie na Etrichu. Zaledwie zdążyłem zrobić parę lotów, gdy wy-

darzył się mi wypadek, który omal, że nie zniechęcił mnie nagle a niespodziewanie do lotnictwa. Na polu Mokotowskim, w tem miejscu, gdzie obecnie stoja maszty stacji radjowej, był plac ćwiczeń gimnastycznych dla rosyjskich żołnierzy z dość wysoką bramą z belek, służącą do zawieszania trapezu, drabinki i innych przyrządów. Otóż pewnego dnia letniego, gdy zniżałem się na swoim Etrichu do wylądowania, poczułem jakieś silne wstrząśnienie poczem maszyna moja poleciała jak kamień do ziemi. Zamknięcie gazu, zobaczenie już nie stu, ale tysiąca świeczek przed oczyma z okazji nieco zbyt twardego zetknięcia się z murawą lotniska i wygramolenie się pomimo to samemu z rozbitego płatowca, było dziełem nieomal mgnienia oka. Ujrzałem lecących na pomoc swoich kolegów oraz instruktora, a jednocześnie i powód swej kraksy, w postaci owego nieszczęsnego rusztowania do gimnastyki, o które zaczepiłem podwoziem. Ogarnął mnie taki wstyd i żal, że się tak zbłaźnił, iż nie odczułem narazie bólu swych porządnie potłuczonych kości....

Po paru dniach wylizałem się z potłuczenia, ale — rzecz dziwna! cały mój płomienny zapał do lotnictwa zgasł, znikł poprostu, ustępując miejsca jakiemuś olbrzymiemu zniechęceniu. Czy było ono spowodowane pewnym wstrząsem nerwowym, czy też wynikało poprostu z upokorzonej ambicji — nie wiem, dość, że tydzień za tygodniem mijał, a od-

raza moja do latania nie słabła ani na jotę. Ambicja zwyciężyła jednakże, i wróciłem do szkoły po parotygodniowej przerwie, robiąc wzloty — co prawda bez żadnego przekonania. Gdym leciał pewnego razu z pełnym gazem na 50 metrach wysokości poczułem znowu wstrząs, coś furknęło mi nad głową, a nierównomierna, wściekła praca cylindrów wykazała mi natychmiast, że coś się stało niedobrego z silnikiem. Zamknąłem gaz i wtedy dopiero zobaczyłem, że nie mam śmigła, które odleciało na skutek pęknięcia wału korbowego. Nie tracąc ani na chwilę zimnej krwi zbliżyłem się, planując, do lotniska, na którym wylądowałem wzorowo — i oto w jaki sposób zawdzięczam pęknięciu wału korbowego całą swoją karierę lotniczą, gdyż fakt ten — a raczej moja zimna krew i opanowanie maszyny zdecydowały bezapelacyjnie o moim własnym losie. Poczulem się na nowo pewnym siebie sportsmenem, zdolnym i godnym dostąpienia łaski latania, a nie jakimś niedołągą, robiącym głupie kraksy.

W parę dni po tym wypadku, zachęcony pochwałami za grackie wylądowanie w niebezpieczeństwie, zdałem lekko egzamin na międzynarodowy dyplom pilota, po wykonaniu przepisowej wysokości, czterech ósemek oraz lądowania na punkty. Ponieważ dyplom musiał być wydawany przez Wszechrosyjski Aeroklub w Petersburgu — dwa tygodnie minęły, zanim został mi przesłany i wręczony. Byłem nareszcie pilotem.

III.

Pierwszy publiczny lot w Winnicy. — Wypadek w Ananiewie. — Adam Haber-Włyński.

Sytuacja finansowa „Aviaty” w tym czasie chwiać się nieco poczęła. Założyciel jej, ks. Lubomirski, liczył początkowo na wojskowe zamówienia z Petersburga na wykonanie płatowców, lecz gdy to zawiodło — okazało się, że maszyn jest więcej, niż chętnych do nauki, a raczej do złożenia kosztownej gwarancji za samolot, o ileby został rozbity. Skorzystałem z tej pomyślnej dla mnie konjunktury i zacząłem pertraktować z Aviatą o odstąpienie mi tego samego, rozbitego przeze mnie, a postawionego już nie tyle na nogi ile na kółka „Etricha”. Pertraktacje udały się. Etrich był mój. Począłem więc szykować się energicznie do lotów publicznych po Rosji, co stało się po zdobyciu dyplomu, następnem mem marzeniem.

Zaproszeń i propozycyj nęcących nie brakowało mi, gdyż w Rosji lotnictwo wzbudzało coraz silniejsze zainteresowanie. Zakontraktowałem jako mechanika do swej maszyny studenta politechniki warszawskiej, Wiaczesława Neudacznego, który wbrew swemu nazwisku (Neudaczny — Nieudany) okazał się doskonałym fachowcem i miłym towarzyszem. Pierwszy mój występ publiczny miał się odbyć w Winnicy, na polskich kresach, dokąd zostałem zaproszony przez grono ziemian-Polaków, urządzają-



cych wystawę rolniczą w temże mieście. O zainteresowaniu, jakie wzbudziły loty, świadczyć może najlepiej fakt, że bilety zostały rozprzedane na dwa tygodnie, jeśli się nie mylę, przed moim przyjazdem. Wszyscy trzej, t. j. Neudaczny, ja i Etrich przybyliśmy do Winnicy koleją i w zupełnym porządku: dwaj pierwsi w dusznym przedziale 1-szej klasy, — Etrich w wagonie towarowym, w obitej na wszystkie strony gwoździami skrzyni, gdzie ułożony był oddzielnie kadłub wraz z silnikiem, a po bokach — odmontowane skrzydła. Paka zawierała ponadto skrzynki z zapasowem śmigłem oraz narzędziami.

Zasadniczo technika ówczesnych lotów pokazowych polegała na tem, że skrzynię z płatowcem dowożono na platformie konnej na samo miejsce wzlotu, gdzie stała zamknięta na kłódkę i pod strażą (po większej części wojska). W dzień oznaczony na wzloty, na parę godzin przed niemi, wydobywaliśmy ze skrzyni z tysiącem ostrożności naszą maszynę, montowaliśmy płyty, poczem Neudaczny próbował z tak surowym krytycyzmem pracę silnika, że jeśli orzekł, że wszystko jest w porządku, startować mogłem z zamkniętymi oczyma. Po skończeniu lotów — demontowaliśmy naszego Etricha, zamykając go znowu do skrzyni, gdzie musiał czekać, biedny, nieraz i parę tygodni, by ujrzeć nanowo radosne światło słońca.

W Winnicy — pogoda dopisała najzupełniej w dniu mego pierwszego publicznego lotniczego występu. Tysiące ludzi jechało i szło za miasto, na lot-

nisko, oddalone od Winnicy o parę kilometrów. Ponieważ w mieście zabrakło ekwipaży dla chętnych oglądania niebywałego widowiska, wyrosli przeto jak z pod ziemi sprytni przedsiębiorcy, którzy urządzili ad hoc komunikację na lotnisko, uruchomiwszy tak zwane „linijki” — długie ławeczki na kołach, wyścielane i ciągnięte przez konie, na których pasażerowie siedzieli jedni drugim na karku nieomal — podobni do śliwek, nadzianych na roženki. Na lotnisku grała orkiestra wojskowa. Różnobarwny tłum, od którego odgradzał nas kordon ze sznura, chwiał się i poruszał bezustannie, gdyż każdy bez wyjątku chciał zobaczyć na własne oczy „lotnika” — czyli istotę, o której nie wiadano jeszcze dokładnie wówczas, co myśleć o niej należy, a większość nawet sądziła, że brak mu co najmniej paru klepek w mózgowicy. Niejeden również nie mógłby przysiąc na to, czy lotnicy posiadają wogóle głowy...

Przyznaję otwarcie, że byłem ztremowany. Był to przecież pierwszy mój występ publiczny jako pioniera tego czegoś „nieznanego” co się ni ztąd ni zowąd pojawiło przed ludźmi, a w co wielu wierzyć nie chciało. Od powodzenia tego wzlotu zależała zarówno moja sława lotnicza, jak i honor mego znanego na kresach polskiego nazwiska. A co będzie, jeżeli nie uda mi się podnieść na dostateczną wysokość maszyny? Etrich miał wybieg długi i mozolny — a lot nieudany zdarzał się wówczas nierzadko i lotnikom wszechświatowej sławy...

Wiedząc, że czas nagli, stłumiłem jak mogłem ową nieznośną treść, i podszedłem do maszyny, kontrolując ostatnim rzutem oka, czy wszystko jest w porządku. Wciągnąłem szybko kombinezon — na głowę, nałożyłem kask lotniczy — swego wiernego towarzysza — i wskoczyłem do maszyny, którą trzymało ni mniej ni więcej, jak 15 żołnierzy. Po krótkiej próbie motoru — żołnierze odskoczyli na dany znak i Etrich począł sunąć po murawie. Gdy poczułem, że jestem już w powietrzu — podusiłem go lekko i zadarłem do góry, nabierając jakieś 50 metrów wysokości. Przeleciałem tak w pełni tryumfu nad publicznością i okrążyłem pole, gdy jakiś defekt ze świecą zmusił mnie do lądowania w miejscu dość jeszcze oddalonym od startu. Skoro tylko tłum dostrzegł, że wylądowałem — rzucił się żywiołowo w moją stronę, przerywając kordon, i niebawem najlepsi z pośród szybkobiegaczy byli już przy mnie, zagrażając nie na żarty całości Etricha. Byłem zrozpaczony i wściekły, gdyż znam całą nieobliczalność tłumów. W ostatniej chwili przyszła mi zbawcza myśl do głowy i ryknąłem, co siły w płucach, że silnik nie jest wyłączony i benzyna może lada chwila wybuchnąć. To poskutkowało na tyle, że tłum cofnął się o kilkanaście metrów, a ja mogłem doczekać się spokojnie nadejścia pomocy w osobach Neudacznego i żołnierzy.

Wieczorem odbył się bankiet na moją cześć, wydany przez ziemiaństwo polskie. Toastom oczywiście nie było końca — choć muszę zaznaczyć w

imię ścisłości, że lotnictwo wzbudzało wówczas wyłącznie podziw dla szaleństwa, wzniecając tylko w bardzo nielicznych wyjątkach wiarę w jego przyszłość.

Na lotnika ówczesnego zapatrywano się jako na rodzaj ciekawego samobójcy, który widocznie nie ma wiele do stracenia, skoro obrał sobie tak dziwny i mrozący krew w żyłach zawód. Co zaś do samolotu — tej prawdziwej duszy pilota — wzbudzał on niejednokrotnie nierównie ciekawsze refleksje lub wątpliwości.

Badano tajemnice jego budowy zapomocą dotyku, pukano weń laskami, które nierzadko zostawiano na jego płaszczyznach... Zdarzyło mi się w tej samej Winnicy, że do Etricha mego zbliżył się pewien młody, barczystej postaci ziemianin, i przyglądał mu się długo z tak niedającym się opisać osłupieniem i ciekawością, że zwróciłem na niego baczniejszą uwagę. Jakież było moje zdumienie, gdym spostrzegł, że ów młody człowiek w pewnej chwili... chwycił nieznacznie zębami za kadłub, nie mogąc widocznie poskromić żądz dowiedzenia się, z czego też ten latający twór jest zrobiony?

Przyznaję, że był to najciekawszy wypadek zainteresowania się techniką lotniczą — w całej mojej karierze pilota i dałbym dużo za to, by móc dowiedzieć się, czy owo chwycenie zębami za kadłub mego Etricha nie zachęciło owego żywiołowego ziemianina do pilotażu — czy nie stał się on lotnikiem?

Co do płci pięknej — opinja powyższa wzbudza

działa dla nas specjalny entuzjazm w ich wrażliwych sercach — entuzjazm oczywiście bardzo miły.

Żegnany przez wszystkich i pod dobrą wróżbą powodzenia opuściłem po paru dniach Winnicę, udając się Płoskurowa, gdzie mi się również wzloty powiodły, a stamtąd — do Besarabji, na propozycję niejakiego Szyrajewa, który ofiarował mi swoje usługi jako “manager”.

Latałem więc w Benderach, Kiszyniowie, Ananiewie. W Benderach straciłem trzy tygodnie czasu na oczekiwaniu, by nareszcie wyjaśniło się niebo, które płakało bez przerwy nieomal deszczem rezystym... Z lotów w tem mieście mam zresztą bardzo miłe wspomnienia. Witano mnie tam bardzo serdecznie i zostałem specjalnie poproszony przez dowództwo wojskowego korpusu w Benderach o nadprogramowe wzloty, których zrobiłem kilka, zabierając dwa czy trzy razy jako pasażerów oficerów, ciekawych wrażeń powietrznych.

Po wzlotach w Kiszyniowie, które się niczem ciekawszem nie odznaczały, przybyliśmy do miasteczka Ananiewa. Jedyne miejscem odpowiednim na wzloty w owem mieście był rodzaj bulwaru lub placu, wzdłuż którego z jednej strony ciągnęło się miasto, a z drugiej — mur cmentarny. Byłem przeciwny, początkowo, startowaniu z owego placu, gdyż był on stanowczo za krótki — musiałem jednakże ustąpić przed wymownymi dowodami Szyrajewa, który twierdził, że o ile urządzimy loty dalej za miastem, doznają one fiasca, gdyż nikt

z mieszkańców Ananiewa nie przyjdzie. Takie to było wstrętne i zasadniczo anty-lotnicze miasteczko, ten Ananiew!

Na domiar złego — w dzień wzlotów zerwał się boczny, dość silny wiatr. Widząc nasze stroskane miny, to jest Neudacznego i moją, szanowny mój „manager“ wpadł na iście kapitalny pomysł i palnął do zgromadzonej już publiczności rozczulającą przemowę o niebezpieczeństwie lotu podczas niesprzyjającego wiatru, z rzewnym apelem, by nie dopuszczono do tragicznej śmierci lotnika. Oczywiście, że wzruszona publiczność zadeklarowała o-choćco, że nie pragnie, by się stało jakieś nieszczęście i z lotów rezygnuje, żądając jednocześnie.... zwrotu pieniędzy za wykupione bilety. Szyrajewowi nie w smak poszło to najzupełniej słuszne żądanie publiczności — zwrócił się więc do mnie z zapytaniem, co robić? Odpowiedzią moją było wejście do maszyny i zapuszczenie silnika pomimo licznych i głośnych protestów, które do uszu moich dotarły. Byłem wściekły, gdyż zdawałem sobie doskonale sprawę z całej bezsensowności startu na tak małym polu i to w dodatku z bocznym lewym wiatrem — lecz postanowiłem za wszelką cenę lotu tego spróbować.

Jak zaznaczyłem już wcześniej, Etrich miał wybieg długi — to też nie byłem jeszcze w powietrzu, gdy ujrzałem przed sobą ów fatalny mur cmentarny. „Czyżby danem mi było wylądować tu na wieki, o cmentarzu ananiewski?“ — przemknęła mi przez

głowę myśl od sekundy szybsza... Wysiłkiem zrozpaczonej woli i mięśni poderwałem maszynę do góry, usiłując przeskoczyć ową fatalną przeszkodę i uderzając w nią, jednakże, podwoziem. Zderzenie było na szczęście tak lekkie, że pozwoliło mi wylądować a raczej klapnąć w obrębie cmentarza z niewielkim stosunkowo rozbiciem podwozia oraz skrzydła. Za to śmigło strzaskane zostało doszczętnie. Bezsilna wściekłość ogarnęła mnie, gdym wylazł z maszyny i ujrzał rozmiary klęski... Nie mogło być mowy o tem, by Neudacznym mógł sam zaradzić rozbiciu E-tricha. Stała mi przed oczyma nieubłagana konieczność zaprzestania dalszych lotów oraz kosztownego remontu płatowca.

Ponieważ jednak charakterystyczną cechą mej natury jest niepoddawanie się nigdy długo jałowej złości lub rozpaczy i usiłowanie wynalezienia jakiegoś wyjścia z ciężkiej opresji życiowej — przeto i tym razem wpadłem na sposób zaradzenia złemu. Udałem się niezwłocznie do Odesy, do miejscowego Aeroklubu, z którego sekretarzem p. M., Polakiem, łączyły mnie serdeczne stosunki. Pan M., który posiadał w Odesie własną willę, zaproponował mi umieszczenie „E-tricha“ u niego, na czas remontu. Propozycję tę przyjąłem z wdzięcznością i zabrałem się razem z Neudacznym energicznie do pracy.

W Odesie istniała wówczas doskonale postawiona fabryka płatowców „Anatra“, której głównym dyrektorem był inżynier R., mój znajomy z „Aviaty“, a obecnie jeden z najwybitniejszych prze-

mysłowców lotniczych w Polsce. „Anatra“ budowała „Voisin'y“, „Farmany 16“ oraz płatowce własnej konstrukcji „Anasali“. W fabryce tej poznałem znanego rosyjskiego pilota, Chioni (który był oblatywaczem w „Anatrze“) oraz słynnego, znakomitego lotnika-Polaka, ś. p. Haber-Włyńskiego, który zginął już w niepodległej Polsce w r. 1921 w Lublinie.

Zarówno postać zewnętrzną, jak i właściwości charakteru tego naprawdę lotnika nad lotnikami, stoją mi żywo w pamięci. Był on średniego wzrostu, ciemnowłosy, szczupły, o nerwowej twarzy i ruchach.

Powiedziałbym, że zasadniczymi cechami charakteru jego były: umiłowanie lotnictwa, ambicja i wytrwałość. Pamiętam dobrze podziw, jaki wzbudził we mnie, gdy zobaczył poraz pierwszy jego akrobatyczne ewolucje powietrzne — właśnie w Odesie. Haber-Włyński robił wtedy na francuskim jednopłacie „Morane G“ korkociąg, ostre wiraży „la feuille morte“ (opadanie z zamkniętym silnikiem). Ten pierwszy w Rosji akrobata powietrzny miał jakiś przedziwny wprost instynkt lotniczy, oraz wyczucie płatowca. Znana była powszechnie wśród nas historia jego pierwszego „loopingu“, zrobionego we Francji. Haber-Włyński stał na lotnisku i przypatrywał się jak „as nad asami“, Roland Garros, demonstrował „loopingi“ na specjalnie dla siebie zbudowanej maszynie „Morane G“. Skoro G. wylądował — Haber-Włyński poprosił go o pozwolenie zrobienia lotu na „Moranie“, wystartował i zrobił... „z miejsca“ najprawdziwszego „loopinga“,

budząc niekłamaną podziw wśród francuskich kolegów: „pour ce diable de russe“, jak go nazywali, gdyż przed wojną europejską wyraz „polonais“ nie był jeszcze znany, a raczej uznany przez Francję...

Powróciwszy do Moskwy, do fabryki „Dux'a“, gdzie był oblatywaczem, Haber-Włyński kazał sobie zbudować specjalnego „Morane G“ ze wzmocnionymi płatami na wzór maszyny Garros'a i zaczął latać po Rosji, budząc wszędzie niebywały podziw i entuzjizm swemi mistrzowskimi pokazami.

Była to naprawdę niezwykła indywidualność. Gdy leżał w szpitalu moskiewskim, z połamanymi nogami i żebrami po swej strasznej „kraksie“ na płatowcu typu „Deperdussin“ kazał się przenosić stale do okna, by móc zdaleka chociaż widzieć wloty na lotnisku... W tymże czasie na wiadomość, że jeden z lotników, znany jako specjalista od Voisin'ów, lata na nim, Haber-Włyński, który nie mógł utrzymać się jeszcze na swych pogruchotanych nogach, polecił zawieźć się na lotnisko i wsadzić do maszyny, poczem wystartował i latał, jak zwykle, wspinał! Oczywiście, że po wylądowaniu musiano go wyjąć z powrotem z maszyny i odwieźć do szpitala. I oto zdarzyło się, że ten prawdziwy „człowiek-ptak“ zginął z powodu tak pospolitej, że tak powiem, przyczyny, jaką jest utrata szybkości, przypominając raz jeszcze istotkom ludzkim, jak nikłą jest bodaj najlepsza ich umiejętność w walce z żywiołem powietrznym...

IV.

Wyjazd do Samarkandu. — Lot i wypadek.

Koniec zimy spędziliśmy z Neudacznym w okolicach Podwołoczysk, w majątku przyjaciela mego p. Ż., gdzie zamierzaliśmy zbudować płatowiec pomysłu Neudacznego. Płatowiec ten nie został jednak nigdy doprowadzony do skutku, głównie z powodu braku odpowiedniej instalacji oraz... gotówki.

Na wiosnę (a był to już rok 1914) wróciliśmy do Odesy, skąd udałem się do Kamieńca Podolskiego, robiąc tam udane wzloty po raz pierwszy na zremontowanym Etrichu. Wróciwszy z Kamieńca — zastałem w Odesie list z Petersburga od jednego z moich kolegów lotników, proponujący mi wyjazd na loty do Samarkandu. Projekt ten przypadł mi do gustu, gdyż wiedziałem, że w tej części Rosji lotnik był wówczas nieomal że legendą jakąś jeszcze, a więc można było liczyć na powodzenie. Wyjechałem też, nie zwlekając, bez żadnego „managera“, jedynie w towarzystwie wiernego Neudacznego, a za nami pociągiem towarowym nasz Etrich.

Od pierwszej chwili przyjazdu mego do Samarkandu, miasto owe zrobiło na mnie jak najlepsze wrażenie, a przyjęcie, jakiego doznałem, przeszło wszelkie oczekiwania. Noszono mnie nieomal na rękach — na ulicy pokazywano palcami, przypa-

trując się z nabożną ciekawością zarówno mnie, jak i Neudacznemu. Doznałem jak najdalej idących udogodnień zarówno ze strony władz wojskowych jak i miastowych dla zorganizowania wlotów. Ponieważ Samarkand jest otoczony skalistymi wzgórzami — jedynym możliwym miejscem dla lotów mógł być wielki plac rewji wojskowych w obrębie fortecy. W dzień wlotów nieprzejrzane wprost tłumy zalały formalnie cały ów plac, pozostawiając jedynie oznaczone przeze mnie miejsce dla startu... Oznaczyłem początek wlotów na godz. 6 i pół wieczór, gdyż wcześniej był on niemożliwy z powodu nieznośnego upału.

W świetnym humorze, witany oklaskami i okrzykami na moją cześć — wystartowałem normalnie, zataczając duże koło nad placem, gdy wtem zauważyłem gwałtowny spadek ciśnienia na benzynewym manometrze. Zniżywszy lot, spojrzałem w dół, szukając miejsca dla startu i... zimno mi się zrobiło, gdyż nie dostrzegłem go wcale, a tylko morze ludzkich głów. Jak się później dowiedziałem, tłum, rozentuzjasmowany widokiem wzlatającej maszyny — runął jak lawina na miejsce startu nie bacząc na nic — i nie zdając sobie najmniejszej sprawy z grożącego mu, no... i mnie niebezpieczeństwa przy lądowaniu. Zrozpaczony, chcąc uniknąć strasznej katastrofy, w razie wpadnięcia na publiczność i słysząc, że silnik działa coraz słabiej, poderwałem ostatnim wysiłkiem maszynę na tyle, że przeleciała nad tłumem i... zobaczyłem przed sobą

bą skalistą ścianę. Nim zdążyłem cokolwiek pomyśleć — posłyszałem huk jakiś — trzask — i ogarnęła mnie ciemność.

Gdym oprzytomniał późno w nocy w najlepszym garnizonowym szpitalu Samarkandskim — nie pamiętałem nic i przeszło dni parę, nim zdołałem sobie przypomnieć szczegóły owego strasznego wypadku, oraz podziękować Bogu za ujście stosunkowo cało z tej opresji, gdyż poza ogólnym wstrząsem i potłuczeniem nie miałem żadnego poważniejszego powikłania. Po trzech tygodniach pobytu w szpitalu, gdy powróciłem jako tako do normy, zabrałem się z Neudacznym do pakowania naszych manatek na wyjazd z Samarkandu.

Załadowaliśmy więc przede wszystkim poturbowany nieco silnik oraz szczątki naszego biednego Etricha, których było tak niewiele, że zmieściły się — o zgrozo — do zmniejszonej o połowę paki.

Wyjeżdżaliśmy z gościnnego tego miasta smutni i rozgoryczeni — i nic w tem dziwnego nie było, gdy się weźmie pod uwagę, że rozbicie Etricha było dla nas poważnym ciosem moralnym i materialnym.

V.

Wojna. — Powrót do Kraju. .

Po przebyciu parotygodniowej rekonwalescencji na wsi, u mej matki — udałem się do Kijowa, gdzie zastałem ogłoszenie o mobilizacji. Ponieważ

byłem jednakiem — nie groziło mi bynajmniej wzięcie do wojska.

Wiadomość o wybuchu wojny światowej nie zrobiła na mnie głębszego wrażenia. Przyczyniła się do tego silna apatja, jaka ogarnęła mnie po przebytych wstrząsach nerwowym w Samarkandzie, a potem nie miałem najmniejszego zamiaru walczyć o sławę Rosji w szeregach wojsk rosyjskich.

Lecz gdy wkrótce potem ogłoszony został znany manifest „do Polaków“ głównodowodzącego armją rosyjską — W. Księcia Mikołaja Mikołajewicza — podziałł on nawet na moje stargane i przytępięte nerwy w ten sposób, że postanowiłem bezwzględnie wstąpić jako ochotnik „polski“ do lotnictwa wojskowego, co też uskuteczniłem, zgłaszając się do „3-ej awjacyjnej rotę“ w Kijowie.

Ów manifest do Polaków W. Ks. Mikołaja Mikołajewicza był swego rodzaju arcydziełem dyplomatycznego talentu i wywołał niebywały zapal zwłaszcza w nas, Polakach z rosyjskich kresów. Treść jego napisana została podobno przez ministra Sazonowa — jednego z najsprytniejszych dyplomatów rosyjskich. Zaczynając się od inwokacji „Polacy“, ogłaszał ów manifest rozpoczęcie wojny z Niemcami, „odwiecznym wrogiem Słowiańszczyzny“, zawierał wyraźną obietnicę Niepodległości Polski oraz kończył się efektownymi słowami, że „nie zardzewiał jeszcze miecz z pod Grunwaldu“.

Cóż więc dziwnego, że zawsze ufne, a tak spragnione słów „Polak“ lub „Polska“, serca nasze,

upojone zostały narazie owym manifestem. Upojenie to jednakże niedługo trwać miało i niejedno gorzkie rozczarowanie czekało nas jeszcze...

Z Kijowa wysłano mnie w randze „praporszczyka“ (chorąży) jako kontrolera wojskowego do warsztatów lotniczych Tereszczenki pod Kijowem, gdzie przebyłem do zimy.

Z nastaniem mroźnych dni odkomenderowano mnie na przeszkolenie lotnicze, najpierw do Gatczyny, a następnie do Sewastopola. Zapomniałem nadmienić, że z wiernym moim Neudacznym rozstałem się dopiero z chwilą wybuchu wojny, kiedy wstąpił on niezwłocznie do wojskowej szkoły lotniczej, by uzyskać dyplom pilota i wziąć czynny udział w walkach powietrznych. Zestrzelony podczas jednej z tych walk, zginął biedny Neudacznym śmiercią lotnika, nie doczekawszy się nawet rządów Kiereńskiego.

Podczas mego pobytu w Gatczynie miałem znowu dwa wypadki lotnicze dość ciekawe i w których szczęście było widocznie po mej stronie.

Pewnego dnia wystartowaliśmy z gatczyńskiego lotniska: ja na jednopłacie Deperdussin, oraz kolega mój, kapitan pilot M. na nowiutkiej, świeżo przyslanej z Francji maszynie typu Morane-Parasol. Ponieważ „Morane“ miał lepszy silnik, wkrótce znaleźliśmy się na tej samej linii lotu i kapitan M. usiłował przeskoczyć mego „Deperdussin'a“, co mu się jednakże nie udało. „Morane“ został tak silnie podbity prawym płatem mej ma-

szyny, że kapitan M. wylądował w przyspieszonym tempie, kapotując i roztrzaskując swój aparat na kawałki — podczas gdy ja — lądowałem obok na nieuszkodzonym Deperdussin'ie, który wyszedł z tej prawdziwej próby wytrzymałości płatów zupełnie zwycięsko.

Jakoś w parę tygodni później, robiąc lot ćwiczebny nad lotniskiem, dostrzegłem, że lewe skrzydło mego Deperdussin'a jest mocno obłuzowane w miejscu przymocowania do kadłuba i że nawet nieznacznie odchyła się od niego.

Zamknąłem gaz i splanowałem pod najłagodniejszym kątem, jaki mogłem osiągnąć. Łatwo sobie wyobrazić moje wrażenie, gdy z chwilą wylądowania, ów płat nieszczęsny odpadł, niczem liść, oderwany od drzewa. Miałem wtedy dokładną sensację, że mój lotniczy kask unosi się w górę, pod naciskiem zjeżonych włosów...

Z Sewastopola wysłany zostałem na lwowski front, gdzie spędziłem parę miesięcy, robiąc od czasu do czasu bojowe loty. Upadek caratu i rządu Kiereńskiego zastały mnie znowu w Petersburgu, w „Korpusnom Aerodromie“, jako specjalistę od Deperdussin'ów. Skorzystałem też niezwłocznie z możliwości wystąpienia z armji rosyjskiej i udałem się do mej lotniczej bazy — do Odesy, by podreperować znowu trochę nadwyrężone nerwy i oczekiwać na powrót z Kubani polskiej dywizji generała Żeligowskiego.

Skoro tylko generał Żeligowski przybył do Ode-

sy — zameldowałem się niezwłocznie do lotniczej eskadry jego dywizji. W eskadrze spotkałem dawnych znajomych: inżyniera R., świetnego fachowca płatowcowego, którego poznałem ongiś w warszawskiej „Aviacie“ oraz majora S. o ciekawym japońskim typie i dużej wiedzy fachowej.

Był jeszcze w eskadrze naszej porucznik obserwator Sz., obecnie wybitny przemysłowiec lotniczy w Polsce — którego klasyczny, rzymski profil zwracał powszechną uwagę, oraz niezrównany lotnik porucznik R., zajmujący dziś jedno z najwyższych stanowisk w Wojsku Polskiem.

Gdy sytuacja w Odesie zaczęła się robić coraz krytyczniejsza — dywizja dostała rozkaz wyjazdu do Rumunii.

Porucznik R. wyleciał do Galacu i Braili na „Bréguerie XIV“, ofiarowanym mu przez Francuzów; reszta eskadry podążała na samochodach. W Rumunii, gdzie dowództwo eskadry objął por. R., spędziliśmy zimę, a na wiosnę przybyliśmy do Brześcia Litewskiego, gdzie nas rozformowano i wcielono do regularnych oddziałów wojsk Najjaśniejszej Rzeczypospolitej.

Mojej osobie przypadła w udziale Warszawa, gdzie przebywam do dzisiaj, szczęśliwy, że danem mi było widzieć wspaniałe rozwój lotnictwa polskiego, oraz że mogę od czasu do czasu polatać bodaj na „Henriocie“ nad tem samem lotniskiem z roku 1911-go, na którem odbywały się wówczas ćwiczenia żołnierzy o kalmuckim lub mongolskim typie pod

rosyjską komendą, która była, zdawać się mogło, zaprzeczeniem wszelkiej nadziei dla zrozpaczonych serc polskich...

Gorąca fala wspomnień lat minionych zawsze do serca mi napływa, gdy latam nad Warszawą... — i oto dlatego postanowiłem napisać te moje „18 lat lotnictwa“.

Chciałbym w ten sposób uprzytomnić tym wszystkim, którzy moje wspomnienia czytać będą — w jak trudnych warunkach latać trzeba było przed laty kilkunastu.

• Oczywiście, że ówczesne wyczyny lotnicze, zawarte w mem opowiadaniu, nie zaimponują nikomu dzisiaj — gdy latamy do bieguna, przez Atlantyk, w dzień, w nocy, gdy przestrzeń staje się fikcją nieomal!

I nie o zaimponowanie mi też chodzi, — a o szczere i bezpretensjonalne odzwierciedlenie warunków, w jakich szkoliła się ówczesna nieliczna garstka „szaleńców“, idących na podbój żywiołu powietrznego, z hasłem wieczystej tęsknoty ludzkiej na ustach:

W górę — ku Słońcu!

„As“



31
Przemysł i Handel Leśny

„ORAN“

Sp. z o. odp.

WARSZAWA,

ul. Langiewicza 17, tel. 140-70.

Dostawa wszelkich materia-
łów drzewnych. Specjalność
materiały lotnicze.

CAFÉ ITALIA

WARSZAWA,

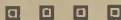
ul. Nowy-Świat 19.

**Największa kawiarnia
w Polsce.**

Wykwintne sale.

 Wyborowe orkiestry.

Hight life stolicy.



LEGITYMACJA

CZŁONKA RZECZYWISTEGO

000002

IMIĘ I NAZWISKO:

ADRES:

KOM. WOJEW.:

KOM. POW.:

KOŁO:

DN:

PREZES:

SEKRETARZ:

L.O.P.P.



CZY JESTEŚ JUŻ CZŁONKIEM L. O. P. P.?

YM





Biblioteka Narodowa
Warszawa



30001022766609



2009043

