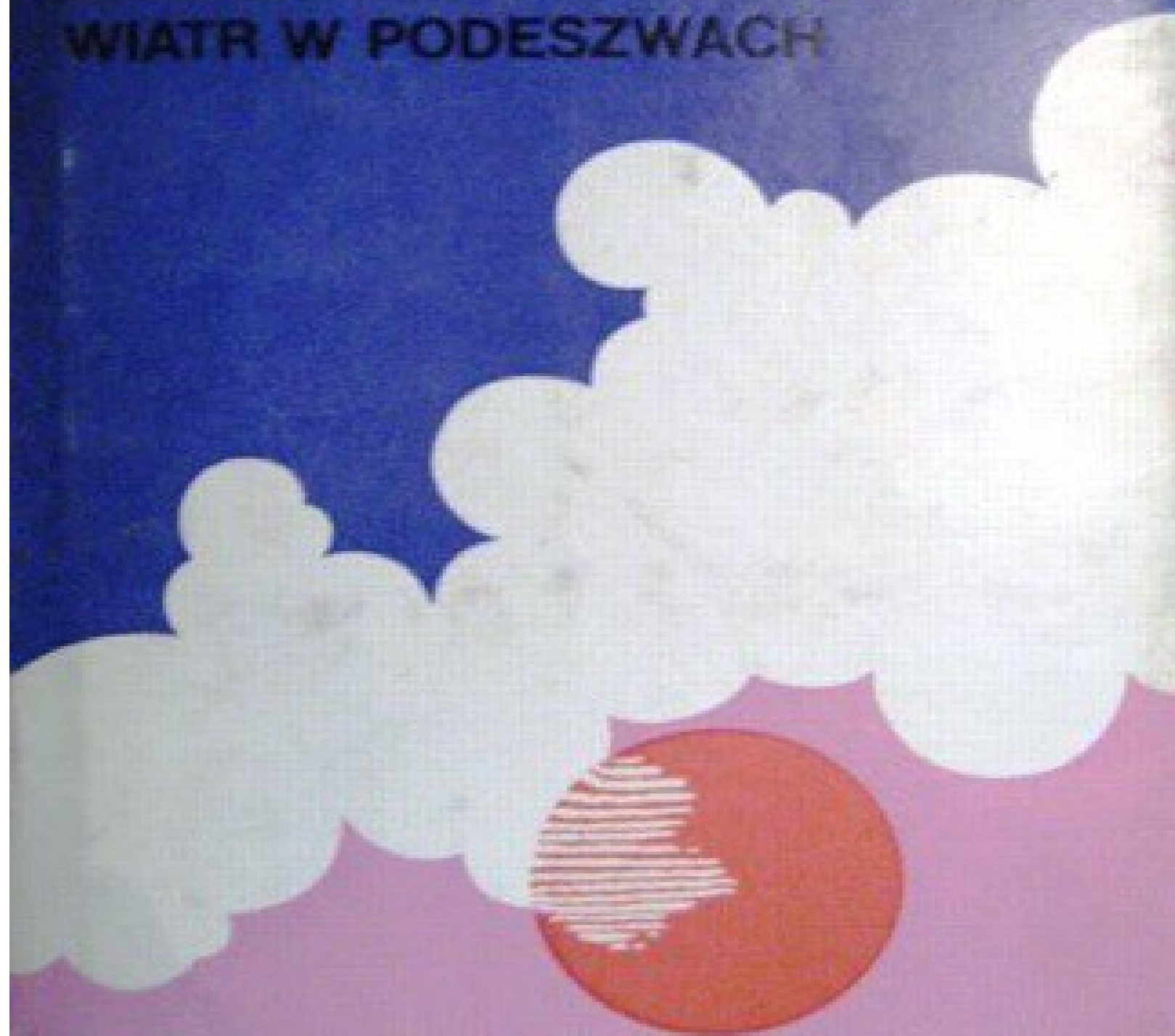


JANUSZ

MEISSNER

WIATR W PODESZWACH



Janusz Meissner

WSPOMNIENIA PILOTA

Wiatr w podszwach

„Wiatr w podszwach” jest dalszym ciągiem moich wspomnień z lotnictwa i dotyczy okresu od roku 1922 do wybuchu drugiej wojny światowej.

W ciągu tych kilkunastu lat w rozwoju polskiego lotnictwa wojskowego (a także sportowego i komunikacyjnego) dokonano ogromnego wysiłku, dzięki któremu pod wieloma względami znalazło się ono na pewien czas w czołówce światowej. Niestety temu rozwojowi jakościowemu nigdy nie dorównywał rozwój ilościowy, a zahamowania lotniczej produkcji przemysłowej pod koniec dwudziestolecia nie mocna było już nadrobić.

Spośród nowoczesnych samolotów bojowych, których prototypy opuściły hale montażowe naszych fabryk w latach 1938-1939, tylko niewielka seria Łosi zasiliła brygadę bombową; lotnicy liniowi i myśliwscy musieli na przestarzałych samolotach przyjąć nierówną walkę z ogromną przewagą wroga.

Tylko pod jednym względem lotnictwo polskie nie ustępowało, a nawet przewyższało osławioną Luftwaffe: nasi lotnicy bili się znakomicie - nie waham się powiedzieć - po bohatersku!

Byli świetnie wyszkoleni, nawykli do ryzyka, do brawury, co w tych niepomysłnych okolicznościach pozwalało im niejednokrotnie odnosić zdumiewające zwycięstwa. Oprócz gorących serc i patriotyzmu mieli „wiatr w podszwach” - jak o awanturniczych, niespokojnych duchach mówią na Wschodzie.

Myślę, że - być może - w drobnej części przyczyniłem się do ich przygotowania na tej lotniczej drodze do chwały. Połowa służby w lotnictwie upłynęła mi na pracy instruktora pilotażu, a „wiatr w podszwach” ustawicznie mnie podwiewał przez cały czas jej trwania.

Autor

Część pierwsza

Wesołe i smutne

1.

W dniu zakończenia działań wojennych - 19 października 1920 - na całość lotnictwa polskiego składało się dwadzieścia eskadr bojowych. Dwadzieścia eskadr wyniszczonych, steranych wojną, z których więcej niż połowa nie posiadała samolotów, nie mówiąc już o uzbrojeniu i sprzęcie technicznym.

Pierwsze zarządzenia w związku z rozejmem i demobilizacją zmniejszyły tę liczbę do trzynastu eskadr, ale i tak brakowało dla nich pomieszczeń, hangarów, koszar, a przede wszystkim środków materialnych na ich wyposażenie i utrzymanie.

Inflacja, gwałtowny spadek wartości marki polskiej przy zachowaniu stałej wysokości dodatku lotniczego (trzysta marek miesięcznie) zniechęciły wielu lotników do służby zawodowej, a przedwczesne zwolnienie ochotniczego personelu latającego (w przewidywaniu redukcji eskadr) oraz zawieszenie pracy w szkołach pilotów i obserwatorów pogorszyły jeszcze sytuację.

Naczelne władze lotnicze zmieniały nazwę: Departament Żeglugi Powietrznej, Departament TV Ministerstwa Spraw Wojskowych, Departament Lotnictwa i wreszcie - Departament Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych. Równolegle zmieniała się też ich polityka personalna: zanim jeszcze udało się zdobyć pieniądze na dodatki lotnicze, trzeba było umożliwić powrót do czynnej służby tym pilotom, którzy chcieli latać bez względu na wysokość uposażenia.

Lotnictwo bowiem stawało się tymczasem na całym świecie coraz poważniejszą częścią sił zbrojnych i zaczęło odgrywać coraz większą rolę w wielu posunięciach politycznych na forum międzynarodowym.

Mimo to skromny projekt z roku 1919 o utworzeniu trzech pułków lotniczych został urzeczywistniony dopiero w sierpniu 1921. Z resztek trzynastu eskadr sformowano: 1. pułk w Warszawie, 2. w Krakowie i 3. w Poznaniu. Organizacja następnych pułków była na razie niemożliwa, głównie z powodu trudnej sytuacji gospodarczej państwa.

Nie było pieniędzy na rozbudowę portów lotniczych i na zakup samolotów, a początki własnej produkcji (na podstawie licencji włoskiej firmy Ansaldo) w wytwórni E.

Plagę i T. Lańkiewicza w Lublinie okazały się niezbyt udane...

Dopiero w latach 1924- 1926 sformowano 4. pułk w Toruniu, 5. w Lidzie i 6. we Lwowie, ale i wówczas jeszcze braki materiałowe i personalne były tak wielkie, że nowo powstałe jednostki istniały w znacznej części tylko „na papierze”...

W skład 1. pułku lotniczego w Warszawie weszły trzy dywizjony bojowe: I wywiadowczy pod dowództwem mjr Leona Lori (eskadry 12. i 16.), III myśliwski pod dowództwem mjr Jerzego Kossowskiego (eskadry 7. i 18.) oraz niepełny IV wywiadowczy pod dowództwem mjr Niżewskiego (eskadra 3.), Prócz tego z resztek byłego Batalionu Uzupełnień powstał Dywizjon Zapasowy, stanowiący oddział techniczno-

administracyjny pułku.

Eskadry myśliwskie (7. pod dowództwem por. Wehera i 18. pod dowództwem kpt.

Krzyczkowskiego) miały po cztery do sześciu samolotów. Początkowo były to stare francuskie Spady-XIII, później - włoskie Balilla (budowane na podstawie licencji przez wytwórnię Plage i Laśkiewicza w Lublinie). Eskadry wywiadowcze (12. - kpt. Aleksander Laguna, 16. - kpt. Prauss, 3. - kpt. Makijonek) wyposażono w Breguety XIV A-2, a następnie w Ansaldo-300.

Pułk został zorganizowany w ciągu czterech miesięcy (maj-sierpień 1921) przez ppłka pil. Camillo Periniego, po czym dowództwo objął ppłk pil. Antoni Buckiewicz.

Codziennie rano, parę minut po wpół do siódmej, zbiegam po schodach z piątego piętra, przesadzając po kilka stopni, przecinam na ukos plac przed Politechniką, zakręcam w Polną i idę prędko wzdłuż parkanu oddzielającego od ulicy tor wyścigów konnych.

Mijam plac Unii Lubelskiej i już jestem na Puławskiej. Wartownik przy bramie z żelaznych sztachet staje na baczność z karabinem u nogi. Salutuję niedbale (jakkolwiek ciągle jeszcze przyjmowanie należnych honorów wojskowych sprawia mi dużą przyjemność) i teraz już bez pośpiechu zmierzam na lotnisko.

Odprawa poranna odbywa się punktualnie o siódmej w kancelarii, którą stanowi mała przybudówka do bocznej ściany hangaru. Pierwszy zjawia się zawsze techniczny, ppor. Zygmunt Wasilewski, duże, wesołe chłopisko ze śladami po ospie na uśmiechniętej gębie. Naradzają się z szefem mechaników nad trudną do rozwiązania sprawą wymiany silników, które dawno przepracowały dopuszczalną normę godzin w powietrzu: odesłać do warsztatów parku razem z płatowcami, to ich nie zobaczymy przez miesiąc, a wybudować w eskadrze i wbudować wyremontowane, to dwie brygady mniej do obsługi pozostałych, które i tak ustawicznie nawalają...

Kompletna zguba!

Z kolei nadchodzą dwaj obserwatorzy: elegancki, przystojny poznaniak, ppor.

Tadeusz Dzierzgowski, wygolony, czyściutki, wymuskany, w świeżo odprasowanym mundurze i olśniewająco wyglansowanych butach oraz „Chudy” - brat-łata w zabłoconych spodniach, które wyglądają, jakby w nich sypiał. Za nimi kuleje na swej protezie Julek Baykowski - panicz kresowy spod Kijowa, poeta i ulubieniec kobiet wszelkiego autoramentu - od lekkomyślnych mężatek i panien z „dobrych domów”, do tych z publicznych. Stracił nogę w szkole pilotów, więc został obserwatorem. Mieszka w mieście, w pokoju z oddzielnym wejściem, który przypomina buduar doświadczonej kokoty, zbiera pornograficzne fotografie i pisuje wiersze, Ponieważ żaden wydawca lub redaktor ich nie drukuje, wydał własnym kosztem tomik pt. „Złe i gorsze”. Trzeba przyznać, że tomik zawiera także kilka niezłych, a na stronie tytułowej jest gotowa, drukowana kursywą dedykacja: „Kochanemu Nabywcy - Autor”. Nabywców jest zresztą niewiele i skromny (ilościowo) nakład rozchodzi się głównie dzięki temu, że poeta rozdaje egzemplarze przyjaciółom bezpłatnie.

Trzeba jeszcze wspomnieć, że między tymi złymi i gorszymi znajduje się takie oto wyznanie:

Boże, w marnej stajence urodzony Panie,

jednegoś mnie nauczył swym przykładem wzniosłym: Że pan zostanie panem, choć ma sianie

Miałby fantazję spać, rozmawiać z osłem,

W socjalistę się bawić, z Żydy współpracować, Albo handlarzy śledzi uczniami mianować!

Ta szlachecko-wielkopańska apostrofa - chociaż napisana z podobnym przymrużeniem oka jak wspomniana dedykacja - zawiera przecież sporo szczerości.

Baykowski jest dobrym kolegą, od nikogo nie stroni, ale w głębi duszy - jak większość byłych ziemian z kresów - uważa się za pana i Polaka najlepszej kategorii. Zygmunt Wasilewski, czyli Waśka (syn warszawskiego majstra murarskiego), mówi, że znaczną część winy ponosi za to niejaki Henryk Sienkiewicz: wmówił w tych kresowiaków wszelkie narodowe cnoty i zalety. Wystarczy przeczytać „Trylogię”...

Czwartym obserwatorem eskadry jest ppor. Alfred Gürtler, kierownik działu foto, sympatyczne, kościste drabisko wzrostu metr dziewięćdziesiąt osiem, o straszliwie posępnej twarzy, ironicznym spojrzeniu i gołębiu sercu. Pod tym ostatnim względem dobrali się z Arturem Horowiczem, w którego zewnętrznej postaci złośliwy Jehowa nagromadził wszystkie cechy ośmieszające synów Izraela. Artur jest mały, rudy, z nosem jak dziób krogulca, z uszami nietoperza i postawą szympansa. Ręce trzyma zawsze w kieszeniach spodni (aby się nie opierać pięściami o ziemię), chodzi z głową zadartą, jakby wśród gałęzi drzew upatrywał sobie miejsce odpowiednie na wypoczynek, jest zwykle bez grosza, z wyjątkiem pierwszych paru dni po otrzymaniu gaży, kiedy sumiennie zwraca drobne pożyczki („Żebyś się nie przechwalał, że masz u Żyda pieniądze!”), a resztę przepija z przyjaciółmi lub trwoni z ujmującą lekkomyślnością na bilety do teatru, kwiaty dla aktorek i diabli go wiedzą na co. Ma Virtu1ii Militari, lata w każdą pogodę z każdym pilotem ma każdym rozsypującym się gracie, ilekroć nadarza się po temu jakakolwiek sposobność, częstuje mechaników papierosami (sam pali przeważnie cudze), odwiedza w szpitalu połamańców po kraksach, przynosi im wino i jakieś frykasy, a w chwilach wolnych wyciąga szkicownik i rysuje. Rysuje nasze portrety, świetne, dowcipne karykatury, samoloty, sceny na lotnisku, zwierzęta i ptaki, motyle i kwiaty - wszystko, co podpatrzy jego wesołe szaroniebieskie oczy.

Gürtler natomiast, który też ma talent malarski, rysuje głównie kobiety, prawie zawsze rozebrane, często w zespołach pornograficznych z faunami o rysach twarzy przypominających żywo niektóre ważne osobistości z Departamentu Żeglugi Powietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych.

Pilotów - nie licząc dowódcy eskadry - jest sześciu. Oprócz Waśki, który sprawuje rządy techniczne, należą do tego zespołu: poważny i rozsądny szef pilotów, por. Witold

Rutkowski, mały, zawsze roztargniony i gadatliwy Jaś Palmer pełniący poza tym obowiązki gospodarza kasyna oficerskiego, sierżant W., plutonowy Napierała i ja.

Wszyscy już są na miejscu, gdy z daleka w słońcu błyskają raz po raz binokle kapitana Laguny. Krok sprężysty, głowa do góry, bystre spojrzenie poprzez pince-nez osadzone na nieco krótkim, prostym nosie, pod którym złoci się „angielski wąsik”, twarz szczupła, ogorzała, starannie wygolona, i tylko nie dopasowane do niej, małe, kobiece, bardzo czerwone usta.

Rutkowski komenderuje „Baczność!”, melduje stan ilościowy oficerów i mechaników, idziemy do kancelarii, aby wysłuchać bieżących zarządzeń i programu zajęć na dzisiaj.

Nie ma tego wiele: ćwiczenia dwóch zespołów po trzy maszyny w lotach grupowych, trening indywidualny na samolotach A-300 i jeden lot aerofotogrametryczny w związku z planem regulacji Wisły w rejonie między ujściem Pilicy a Warszawą.

Jaś Palmer natychmiast „prosi posłusznie” o zezwolenie: melduje, że ma do spełnienia znacznie ważniejsze obowiązki. Dziś jest pierwszy czwartek miesiąca i w kasynie oficerskim odbędzie się obowiązkowy wspólny obiad, który trzeba przygotować na godzinę piętnastą. W dodatku Jasiowi pękł olbrzymi szklany baniak z nalewką i nie wiadomo, co będziemy pili pod bardziej wyszukane zakąski...

Nie ma co, Palmer odpada. „Sam rozum dyktuje”, jak mówi nasz dowódca.

Na razie na trzech Ansaldo polecą: Rutkowski, Meissner i sierżant W., a na Breguetach - Wasilewski i Napierała pod kierunkiem dowódcy eskadry. Załogę na aerofoto wyznaczy się później.

Nasz klucz prowadzi szef pilotów z Dzierzgowskim, ze mną leci Artur Horowicz, a sierżant W. z Baykowskim. Próba silników, „zdjąć podstawki” i kołujemy do hangaru, aby się ustawić pod wiatr: W. o pięć metrów na lewo, ja o pięć metrów na prawo za Rutkowskim.

Ruszani jednocześnie z prowadzącym, jednocześnie z nim podnoszę do poziomu ogon swojej maszyny. A-300 twardo, nieprzyjemnie dobija podwoziem po drobnych nierównościach lotniska, rozpędza się długo, trzeba uważać, żeby nie uciekła w lewo albo w prawo, a pokonanie naporu drążka sterowego wymaga dużego wysiłku.

Wreszcie ten napór słabnie, ster tkwi już w tęgim odpływie powietrza i można oderwać samolot od ziemi. Widzę, że Rutkowski także jest w powietrzu, tylko W. się spóźnia i zostaje z tyłu.

Podciągam, aby zająć najwyższe stanowisko w szyku - o dwa metry wyżej od lewego i o trzy od Witka, zmniejszam trochę obroty silnika, dostosowując się do prędkości prowadzącego, co pozwala sierżantowi wyrównać odstęp.

No, pozbierał się wreszcie!

Wysokość rośnie, blask słońca ślizga się po lakierze skrzydeł. Tadek Dzierzgowski daje nam znaki: „Bliżej! Zacieśnić szyk!”

Nie dodaję gazu, bo wystarczy lekko pocisnąć ster, aby zwiększyć prędkość kosztem wysokości. Dochodzę lekkim trawersem tuż za prawe górne skrzydło prowadzącej maszyny, podciągam znów trochę wyżej, aby jej nie wyprzedzić. A sierżant znów się spóźnia i jakoś nie może wyrównać ze mną - jest zanadto w lewo i z tyłu. Boi się, czy co?

Naturalnie trzeba uważać: przy prędkości pięćdziesięciu metrów na sekundę i odległości rzędu dwóch metrów między końcami skrzydeł każdy błąd, każde nieopatrzone wychylenie drążka sterowego może spowodować zderzenie czy szczerzenie się z sąsiadem.

Nie ma mowy o rozglądaniu się po niebie i ziemi, o śledzeniu kierunku lotu i przebytej drogi. To należy wyłącznie do załogi prowadzącej szyk, a już w mniejszym stopniu - do dwóch pozostałych obserwatorów. Za to uwaga ich pilotów musi być skupiona wyłącznie na niezmiennym utrzymaniu tego dwumetrowego odstępu, a szybkość reakcji powinna być błyskawiczna.

W czasie lotu po prostej nie jest to bardzo trudne, jeśli ma się trochę wprawy w precyzyjnym operowaniu gazem i sterami. Dopiero przy zakrętach sprawa się trochę komplikuje, a już zmiana miejsc bez rozluźnienia szyku wymaga dość długiego treningu.

Zakręcamy w lewo!

Wrzepam natychmiast pełny gaz, ponieważ jestem po zewnętrznej stronie i promień mego zakrętu jest znacznie większy. W. natomiast powinien zmniejszyć obroty, bo ma do przebycia w tym samym czasie drogę o wiele krótszą, po współśrodkowym łuku wewnętrznym.

Ale gdzie tam! Wynosi go naprzód, ponad maszynę Witka Rutkowskiego, który też dodaje gazu, żeby przecież nie dać się wyprzedzić, a ja już nie mogę nadażyć, klucz rozłązi się i dopiero po chwili skupia się znowu.

Zły jestem na tego niedołęgę: wyraźnie boi się zakrętu przy małej prędkości.

Ansaldo bardzo tego nie lubi i jak się przeholuje, ma ochotę wejść w korkociąg. No pewnie: trzeba mieć trochę czucia, a jak się ma drewnianą łapę, to lepiej nie latać na A-300!

Grozę mu pięścią, ale nie widzi mojego gestu. Wzrok przylepi! mu się do samolotu prowadzącego i reszta świata przestała dla niego istnieć.

Przy zakręcie w prawo sytuacja jest odwrotna. Teraz ja zmniejszam obroty i ma granicy utraty prędkości kładę maszynę w ciasny wiraż, a nasz lewy znów się spóźnia, nadrabia pochyleniem samolotu i w rezultacie po wykonaniu manewru znajduje się o kilka metrów poniżej prowadzącego. Z pewnością z ziemi wygląda to żałośnie; „litość wzbudza”, jak mówi kpt. Łaguna...

Powtarzamy te zakręty do znudzenia, ale bez widocznych postępów. W końcu nawet Rutkowski ma dość: jego obserwator sygnalizuje manewr zmiany miejsc - najpierw na dwa tempa, poprzez uszykowanie w „schody”.

„W prawo!” pokazuje ręką.

Zmniejszam obroty, podciągam w górę, odchodzę w bok prawym trawersem, żeby W. mógł wejść w lukę pomiędzy mną a Rutkowskim. Owszem, wchodzi, ale z takim opóźnieniem i Haik niezdarnie, że omal się ze mną nie zderza... Uciekam wyżej i jeszcze bardziej w prawo, czuję, że moja A-300 traci prędkość i lada sekunda runie w korkociąg, więc podtrzymuję ją gazem, co oczywiście zmusza mnie do wyłamania się z szyku. Zanim zdołałem wyrównać odstęp poziomy i pionowy, Dzierzgowski rozkłada ramiona, drugie tempo - prawy tylny na lewą stronę!

Dotyczy to tylko mnie, więc zakręcam ostro, na dużych obrotach, a Horowicz kładzie mi ręce na ramionach i kieruje manewrem: mocno w lewo - dość - w prawo -

wyrównać! Można zaufać naciskowi jego dłoni - wychodzimy dokładnie na właściwe miejsce.

I znów to samo w lewo. W. dla pewności wrywa w bok za siódmą górę, za siódmą rzekę. Cała eskadra mogłaby się zmieścić w tej luce! Chcę mu pokazać, że wcale mi nie trzeba tyle miejsca. Ciasnym esem wślizguję się tuż za prowadzącego i obaj czekamy, aż nas dogoni.

Drugie tempo wychodzi mu trochę lepiej, ale przy jednoczesnych zmianach bądź winduje się pięćdziesiąt metrów w górę, bądź nurkuje w dół i kończy manewr gdzieś daleko w tyle, kiedy ja już dawno zająłem swoją pozycję.

Męczymy się tak więcej niż godzinę i robi się to diabelnie nudne. Na szczęście sierżantowi zapewne nawala silnik (a może nerwy?), bo Julek Baykowski sygnalizuje, że będą lądować. Widzę, jak odchodzą zewnętrznym łukiem w bok, i dopiero teraz orientuję się, że przez cały czas pętaliśmy się na wysokości półtora tysiąca metrów nad Warszawą.

Tadek Dzierzgowski macha rękami nad głową: koniec ćwiczenia, rozejść się, lądować pojedynczo - a Rutkowski zmniejsza obroty i widocznie zamierza wolno, statecznie wytracić wysokość okrążając lotnisko., No to my sobie skręcimy spiralę. Taką pokazową!

Horowicz nie ma nic przeciw temu. Stoi w tylnej kabinie oparty łokciami na wąskiej przegrodzie i zagląda mi przez ramię, co robię. Wolałbym, żeby usiadł i zapiął

pasy. Na wszelki wypadek. Ale on nie przewiduje żadnych „wypadków”, co, oczywiście, bardzo mi pochlebia.

Zmniejszam obroty, kładę maszynę na lewą burtę i ściągam ster wysokości.

Stalowe ścięgna między zastrzałami skrzydeł zaczynają gwizdać i syczeć coraz głośniej, coraz cienie, ziemia w dole rozpędza się jak karuzela, wiruje coraz prędzej, a siła odśrodkowa coraz mocniej wtłacza mnie w siedzenie fotela; Ale to mi nie wystarcza: promień spirali jest jeszcze za duży -4 można by go skrócić, zacieśnić łuk, powiększyć prędkość. Pochylam samolot jeszcze bardziej, ściągam drążek prawie do końca, czuję, jak drga pod naporem płetwy sterowej, która musi pokonać i wytrzymać całą tę siłę odśrodkową - prędkość do kwadratu podzieloną przez kwadrat „promienia i pomnożoną przez masę - Ile to może być?

No - dużo... Bardzo dużo! Ale to się przecież rozkłada także na płaty skrzydeł, na statecznik poziomy i nawet na kadłub!

Te myśli zaprzatają mnie zaledwie przez dwie sekundy, bo tymczasem pęd wiotczeje, świst ścięgien opada o ton niżej, a maska silnika usiłuje wymknąć się ponad horyzont.

A więc: ster kierunkowy trochę w lewo, drążek cokolwiek od siebie! I zaraz z powrotem.

Gwiżdże, aż miło! Horyzont uniósł się wyżej, toczy się dookoła, a lewa para skrzydeł celuje w sam środek leja, który głęboko w dole tworzy wirująca ziemia.

Temperatura wody? Ciśnienie smaru? Obroty?

Wszystko w porządku. Nie dam się zaskoczyć, jak wtedy w Ławicy, kiedy przechodziłem silnik i musiałem lądować ze stojącą deską.

Wyprowadzam, dodaję trochę gazu, kładę się w prawy zakręt i znów ściągam „bez litości”, - trzymając linię widnokręgu pomiędzy stopami wpartymi w strzemiona orczyka.

Jeszcze mocniej! Jeszcze ciaśniej! Ansaldo goni swój własny ogon, zwija się, jęczy z wysiłku, lśniąco lakierem skrzydła orzą niewidzialną bruzdę w twardym, sprężystym powietrzu, raz po raz błyskają odbiciem słońca, które na lewo w górze kręci się w koło jak szalone. Ziemia kręci się także. Jej oś stanowi owalny tor wyścigów konnych, a im dalej od środka, tym prędzej suną, przelatują, śmigają domy i całe kwartały szarych ulic, i głęboka studnia placu Unii, i zielone korony drzew, i dachy najeżone kominami, i wieże kościelne, i otwarte pola, i drogi, które nadbiegają ukosem, obracają się i nagle wywijają młyńca, aby uciec w przeciwną stronę. A na wprost, między zastrzałami baldachimu a maską silnika -

jak obręcz olbrzymiego koła zamachowego - pędzi zmętniała, rozmazana krawędź horyzontu.

Wiatr znosi nas coraz dalej nad miasto, w stronę Wisły, a wysokość maleje.

Wyprowadzam maszynę nad Szpitalem Ujazdowskim, na chwilę zwiększam obroty, a potem pomiędzy wieżami kościoła Zbawiciela a wysokimi domami na placu Unii zamykam gaz i schodzę do lądowania.

Lotnisko jest wolne, dwa Ansaldo i trzy Ludwiki XIV już stoją przed naszym hangarem. Siadam dokładnie przy chorągiewce startowej, kołuję, ustawiam maszynę w rzędzie z pomocą mechanika, który wybiega nam na spotkanie.

Brygadzysta, plutonowy Wielgus pomaga mi wyleźć z kabiny.

- Ale pan porucznik spiralę wyciął! - mówi z uznaniem. - A jak silnik?

- Jak zegarek! Dziękuję.

Uśmiechamy się obaj zadowoleni.

Natomiast kpt. Laguna nie uśmiecha się i nie zdaje się zadowolony.

- Co to za akrobacje?..!

- Przecież ja, panie kapitanie, żadnych akrobacji nie kręciłem...

- Chorążemu Rybie w zeszłym miesiącu skrzydła odmaszerowały w spirali?

Odmaszerowały! A Bartkowiak jak się grobnał przed dwoma tygodniami? W ostrym wirażu! o innych wypadkach na A-300 też pan chyba słyszał? No, więc sam rozum dyktuje, że na tych trumnach nie ma się co popisywać. A pan tu gieroja odstawia...

- Ja się wcale nie popisuję, panie kapitanie.

- A ja wcale nie mam ochoty iść na pana pogrzeb. Znam zabawniejsze rozrywki.

„Za karę” tego dnia zostałem wyłączony z indywidualnego treningu na Ansaldo.

„Ma za dużo wiatru w podszwach - powiedział Laguna do Rutkowskiego. - Niech leci na foto z Kilometrem. Może się trochę ustatkuje”.

Kilometr - to Alfred Gürtler. Z powodu wzrostu oczywiście. A ja mam się „ustatkować” podczas nudnego dwugodzinnego lotu na stałej wysokości, tam i z powrotem, tam i z powrotem wzdłuż kolejnego odcinka Wisły... Znam to dobrze z własnego doświadczenia w toruńskiej Szkole Obserwatorów: nawet udział w pogrzebie zdaje mi się zabawniejszą rozrywką!

Ale Kilometr fotografuje znacznie lepiej niż kandydaci na obserwatorów: robimy dwa nawroty i sprawa jest załatwiona.

- Na spacer! Kosiakiem!

To jest coś dla mnie! Schodzę tuż nad ziemię, lecimy prawym brzegiem nisko, nisko, jeszcze niżej! Ciemne, kosmate lasy, pola, drogi, wioski śmigają pod skrzydłami Bregueta, stada gęsi na łąkach pierzchają w popłochu, ludzie przystają, widać ich jasne twarze, płowa wstęga szosy skręca ku nam, podbiega blisko z prawej strony, słupy telegraficzne kłaniają się w pędzie snując rozkołysaną pajęczynę drutów - wyżej-niżej, wyżej-niżej - na poziomie górnego skrzydła, a potem tor kolejowy i zdyszany parowóz na czele kilku wagonów pośpiesznego pociągu, który wyprzedzamy z łatwością i zostawiamy daleko w tyle. Teren opada nieco, rozpląszcza się, lecę metr nad ziemią, prosto na dwuszereg wysmukłych topoli. Nie da się przemknąć pomiędzy nimi nad drogą prowadzącą do jakiegoś dworu, ale nie pozwałam maszynie unieść się wyżej. Dopiero w ostatniej sekundzie ściągam ster i Breguet skacze w górę, niemal muskając podwoziem wierzchołki drzew.

Na dół! I w lewo, ku Wiśle.

Długie piaszczyste mielizny płyną jedna po drugiej pod skrzydłami, a na wprost czernieje klamra mostu pod Dęblinem. Mam wielką ochotę przelecieć pomiędzy filarami, ale powierzchnia rzeki łśni odbiciem słońca, kłuje w oczy, trudno ocenić jej odległość.

Chyba - jak będziemy wracać.

- Wracamy! - woła Kilometr i pokazuje mi zegarek. - Dobrze.

Świeca nad mostem, w pół minuty później zakręć o 180 stopni i znów na dół. Teraz mamy słońce za plecami. Oba brzegi Wisły są dość wysokie, ale trzeba zejść bardzo nisko, żeby nie zawadzić górnym skrzydłem o przewody czy kable zwisające pod przęsłami. W

dotadku jakiś holownik ciągnie pod prąd kilka barek i zmierza pomiędzy środkowe filary.

No, jeszcze zdążę, zanim się zanadto zbliży.

Widzę cień Bregueta na szarzielonej powierzchni wody. Jest bardzo blisko. Ale górny prześwit przęsła znajduje się jeszcze poniżej baldachimu. Zmniejszam obroty i nasz cień skraca się, drga na drobnych falach, zdaje się dotykać podwozia, a kratownica mostu z każdą sekundą wyrasta coraz wyżej. Jeszcze metr... jeszcze pół metra różnicy wysokości...

Spoglądam na przemian w dół i w górę, w dół i w górę, aby wymierzyć w sam środek luki, aby utrzymać maszynę w locie po linii doskonale poziomej i prostej, aby natychmiast, w mgnieniu oka sparować sterem i gazem każde jej zboczenie z obranego toru.

Jeszcze tylko pięć sekund. Widzę cień mostu na wodzie i o sto metrów dalej dziób holownika, który odrzuca na boki dwa połyskliwe grzebienie bryzgów. Jakiś przerażony człowiek Ba pokładzie wymachuje rękami - zapewne, aby zwrócić moją uwagę.

I-już!

Krótki, wzmożony huk silnika odbija się od żelaznej konstrukcji, ciemna smuga przelatuje mi nad głową - przeszliśmy! Gazu!

Trzystukonny Renault grzmi triumfalnie na pełnych obrotach, lśniąca rzeka, holownik z długim ogonem brunatnego dymu i czarne barki zapadają się w głąb, a my lecimy w niebo*

- Wariat! - ryczy za moimi plecami Kilometr. - To było fajne!

Wspólny obiad w kasynie oficerskim odbywa się w pierwszy czwartek każdego miesiąca. Oprócz dowódcy i wszystkich oficerów i pułku lotniczego biorą w nim udział również szef Departamentu Żeglugi Powietrznej i jego oficerowie. W sumie do stołów rozstawionych w sali balowej zasiada około stu osób.

Na miejscu honorowym siedzi „Mefisto”, gen. Macewicz, który swe przezwisko zawdzięcza „demonicznemu” spojrzeniu czarnych płonących oczu, przyszczyżonej w szpic czarnej brodzie, podkreślonym w górę wąsom i „orlemu” profilowi twarzy.

Według mego zdania ani broda, ani wąsy nie pasują do zawodu pilota w wieku XX, ale ostatecznie przy stopniu generała brygady te szczegóły nie są bardzo rażące.

Zresztą dowódca pułku, płk Antoni Buckiewicz ze swoją rumianą, okrągłą twarzą, z wąsami i znaczną tuszą także przypomina raczej króla Jana III pod Wiedniem niż Ikar...

„Ikarowie” zaczynają się od dowódców dywizjonów w dół, a przy czwartkowym

obiedzie zajmują miejsca poniżej szefów wydziałów Departamentu. Następnie siedzą dowódcy eskadr, młodszy oficerowie i na samym końcu - ja, ciągle jeszcze najmłodszy wiekiem podporucznik.

Obiad jest obfity, powiedziałbym nawet wystawny: cała seria zimnych przekąsek, ryb w galarecie, wędlin, grzybków i korniszonów, majonezów i sosów tatarskich, a potem barszcz z pasztecikami, pieczone, deser i czarna kawa. Do przekąsek oczywiście pije się wódki i nalewki, ze słynną „palmerówką” na czele. Tym razem jednak palmerówka ma jakiś dziwny, atramentowy kolor i podejrzany smak. Waśka utrzymuje, że Jaś Palmer zbierał ją z podłogi za pomocą ścierki, którą następnie wyzymał nad wielkim rondlem, aby uratować część zawartości pękniętego bidonu. Ale innych wódek jest dosyć, więc katastrofa nie pociąga za sobą żadnych ograniczeń.

Do barszczyku i bulionu znakomita większość uczestników obiadu też goli po kielichu, bo „pod sup tylko niszczyj nie pjo”. Do pieczonego podają czerwone bordeaux, ale dobrym przykładem w jego spożyciu świecą głównie „Mefisto”, jego najbliższe otoczenie, stateczni oficerowie administracyjni i ojcowie rodzin. Mjr Kossowski, dowódca dywizjonu myśliwskiego, „spośród lekkich win francuskich daje pierwszeństwo koniakowi”, a jeśli nie ma koniaku, zadowala się czystą wyborową. Trzeba przyznać, że pod tym względem naśladują go zarówno myśliwcy, jak piloci i obserwatorzy dywizjonów liniowych...

Do deserów i tortów jest wino węgierskie, a do kawy likiery.

Pod koniec oficjalnej części obiadu resztę wina zlewa się do ogromnego srebrnego pucharu, który w Pierwszym Locie Okrężnym Lotnictwa Wojskowego zdobył dla pułku por. Ignacy Gedgowd, po czym najmłodszy podporucznik obnosi dokoła stołu ów puchar, a każdy z oficerów upija z niego tyle, na ile go jeszcze stać. Niestety - z przyczyn omówionych wyżej - po tym tradycyjnym obrzędzie w pucharze zostaje litr albo półtora litra wina i tę resztę powinien wypić nieszczęsny podporucznik...

Teraz starszyzna wstaje i opuszcza kasyno, a mnie na pewien czas opuszcza pełna świadomość tego, co się dokoła dzieje.

Oprzytomniałem w ubikacji na parterze, pozbywszy się tam nadmiaru wina ze zbuntowanego żołądka i wracam na górę, gdzie dopiero teraz w gronie oficerów pułku zapanowała „swobodna, koleżeńska atmosfera”. Ze stołów uprzątnięto nakrycia, resztki potraw i kieliszki. Pozostały butelki, kawa i szklaneczki, w których przyrządza się „niedźwiedzia”. Jest to sztuka polegająca na takim napełnieniu szklaneczki, aby kolorowe trunki nie zmieszały się w niej, lecz utworzyły kilka warstw na podobieństwo tęczy.

Nie mam najmniejszej ochoty na jakikolwiek alkohol, ale staram się tego nie okazywać: nie mogę przecież odmówić wypicia na „ty” starszym kolegom, z którymi jeszcze nie dokonałem tego aktu braterstwa. Naturalnie takie wyróżnienie ze strony Kossowskiego, Lorii lub kpt. Długoszowskiego jest bardzo przyjemne: bardzo niewielu podporuczników dostąpiło podobnego zaszczytu. Mimo młodego wieku należę do pierwszego pokolenia pilotów wyszkolonych w Polsce i odbyłem wojnę w lotnictwie. To jest znacznie ważniejsze od stopnia oficerskiego, jaki się posiada. Klepią mnie po

ramieniu, Kossowski mówi, że jestem „kosynier”, Jurek Wieniawa-Długoszowski chwali moją mocną głowę, choć prawdę mówiąc znów mi się w niej kręci po tych „niedźwiedziach”...

Nie pamiętam już dokładnie, z kim wypilem na „ty”, ale to nie takie ważne: do dowódców dywizjonów nadal mówi się „panie pułkowniku” lub „panie majorze” i tylko oni do mnie będą mówili „ty” na dowód poufalej przychylności, a co się tyczy kapitanów i starszych poruczników - do nich należy pierwsze „ty” na trzeźwo. Takie są zasady *savoir-vivre*’u przyjętego od oficerów pochodzących z armii rosyjskiej, którzy stanowią większość starej gwardii naszego lotnictwa.

Druga, mniej liczna grupa „*vieille tige*” to lotnicy wyszkoleni w Austrii; trzecia - w Niemczech; wreszcie czwarta, do której i ja należę - w polskich szkołach pilotów i obserwatorów z okresu 1919,-1920. I w tej ostatniej jednak zaznaczacie pewien podział: na „starszyznę” z różnych rodzajów broni armii rosyjskiej, austriackiej i Legionów oraz na ochotników, którzy znaleźli się w szeregach dopiero w listopadzie 1918. Pozostała reszta personelu latającego, wyszkolona już po wojnie, to „młodzież”, jakkolwiek są wśród niej ludzie znacznie starsi wiekiem i stopniem ode mnie.

Pomiędzy oficerami pochodzącymi z armii zaborczych ciągle jeszcze istnieją pewne drobne zresztą antagonizmy, które jednak czasem wybuchają gwałtownie i przyczyniają się do nagłych starć. Właśnie na coś takiego się zanosi pomiędzy dwoma dowódcami dywizjonów. Widzę z daleka, że stoją naprzeciw siebie: Kossowski, zacięty, agresywny, i nasz Loria, pobladły, ale bardziej opanowany.

Nie wiem, o co tam poszło, ale wątpię, aby Loria sprowokował Kossowskiego.

Raczej odwrotnie.

Bardzo lubię majora Lorię, legionistę z I Brygady, bojowego obserwatora lotniczego z roku 1920. Jest rośli w obejściu, sympatyczny, ma stopień doktora praw uzyskany na Uniwersytecie Jagiellońskim, jakkolwiek wrodzi! się w Warszawie. Z

pewnością znacznie przerasta inteligencją i wykształceniem nie tylko Kossowskiego, ale także wielu innych starszych oficerów.

Za to Kossowski imponuje nadzwyczajną brawurą i znakomitym opanowaniem akrobacji lotniczej, ma opinię nieustraszonego pilota myśliwskiego, a w życiu codziennym jest wesoły i trochę lekkomyślny.

Ale w tej chwili jego usta wykrzywia wyraz pogardy, a gniew strzela mu z oczu mimo pojednawczego gestu Lorii, który próbuje ująć go pod ramię. W ciszy, która nagle zalega wśród nas, padają obelżywe słowa: „*Jewriejskaja róża!*”

Teraz Loria reaguje błyskawicznie: tęczowa zawartość szklanki, którą porwał ze stołu, chlusnęła w twarz Kossowskiego!

Powstaje tumult, krzyk, kilku oficerów rozdziela przeciwników. Potem w małym saloniku odbywa się krótka narada sekundantów, a nazajutrz - pojedynek, w którego

wyniku major Loria otrzymuje postrzał w bok z pistoletu...

Tymczasem jednak ci, co jeszcze pozostali po krótkim zamieszaniu, zasiadają do gry w karty. Gra się w „szmońkę”, czyli w chemin-de-fer, i tylko z początku o gotówkę.

Później - na kwitki z podpisem, płatne pierwszego następnego miesiąca.

Ja oczywiście gram także, choć niezbyt szczęśliwie. Ani się obejrzałem., jak minęła północ, banknoty znikły ze stołu, straciłem rachubę podpisanych kwitów i jeśli od czasu do czasu udaje mi się zagarnąć część puli, to co najmniej połowę jej wartości stanowią moje własne zobowiązania...

Kończy się to nad ranem i wtedy następuje rozliczenie. Suma, którą przegrałem, jest znaczna. Wynosi około trzech czwartych miesięcznej gaży... Mam zapłacić ten „dług honorowy” kapitanowi R., który w drodze wymiany wykupił moje kwity.

Zmęczony, rozbity i przygnębiony wracam do domu. Pocieszam się, że marka polska spada wskutek coraz gwałtowniejszej inflacji, że w połowie miesiąca otrzymam wyrównanie, a na pierwszego gażę o sześćdziesiąt albo siedemdziesiąt procent wyższą od ostatniej.

- Odegrasz się - powiedział R.

Nie: nie będę nawet próbował.

Dotrzymanie tego postanowienia ułatwiła mi służbowa rozmowa z zastępcą dowódcy pułku, ppłk. Jerzym Boreyszą, odbyta w piątek. Nie wiem, od kogo o wszystkim się dowiedział, i to dość szczegółowo, bo nie tylko ja usłyszałem ojcowską reprimendę: było nas w kolejce chyba z dziesięciu - tych, co przegrali, i tych, co wygrali. Najwięcej dostało się wygranym, zwłaszcza kapitanom...

Gra w szmońkę wyszła zresztą z mody. Odtąd - nieco ostrożniej i rozsądniej - grywa się w pokera. Tylko o gotówkę.

Odwrotnie niż z grą w szmońkę ma się sprawa z lataniem pod przesłami mostów, i to w Warszawie, żeby cywilni rodacy widzieli! Moda na te popisy (mimo surowych zakazów) panuje szczególnie wśród pilotów myśliwskich.

Wszyscy ich podziwiają, tylko nie Waśka, który myśliwców nie lubi i gardzi ich wyczynami.

- Wielka sztuka! - mówi wzruszając ramionami. - Według mnie przelecieć pod mostem na Balilli albo na Spadzie to jest kaszka na mleku. Ale kto się odważy przelecieć goły przez ulice z burdelu na Litewskiej do lotniska?

Brzmi to jak wyzwanie, którego jednak żaden bohater nie odważa się podjąć.

- A ja przelecę - mówi Zygmunt z mocą. - Chcecie się założyć?

Chętnych do zakładu jest kilku. Uzgadniają szczegółowo warunki tej imprezy i zakład staje.

Nazajutrz przed szóstą rano kontrahenci Waśki zajmują stanowiska kontrolne od ulicy Litewskiej wzdłuż alei Szucha, placu Unii i Puławskiej aż do bramy wejściowej na lotnisko. Ruch w mieście o tej porze jest jeszcze niewielki, ale podniecenie wśród świadków ryzykownego zakładu rośnie: waży się na ten czyn zuchwały, czy też w ostatniej chwili się cofnie? Złapią go, czy nie złapią? Uda mu się. czy nie?...

Punkt szósta Zygmunt rusza do startu. Ma na nogach buciki, na głowie oficerską czapkę, a zresztą jest goły jak turecki święty. Za to chody ma jak koń wyścigowy! Do placu Unii Lubelskiej biegnie za nim tylko komplecik dziewcząt lekkich obyczajów i „mania” Kapuścińska, ale nikt go nie goni. Przechodnie - z pewną dozą słuszności - biorą go za wariata i ustępują mu z drogi. Dopiero od rogu Marszałkowskiej zaczyna się pościg: dwaj posterunkowi policji, a za nimi rosnąca zgraja podnieconych obywateli. Wpadają na Puławską, pędzą wzdłuż żelaznych sztachet oddzielających teren lotniska. Motorniczy zatrzymują tramwaje, na jezdni stają dorożki i furmanki, na skrajach chodników gromadzą się gapie, ten i ów próbuje zabiec drogę szaleńcowi. Lecz on jest lżejszy i szybszy: ma pięćdziesiąt metrów przewagi nad pogonią, na której czele „kłusują zziązani przedstawiciele władzy. Oto już przebiega przez otwartą bramę i finiszuje w kierunku małego domku kawalerskiego, w którym mieszka kilku jego przyjaciół, a przytomny wartownik zatraskuje wrota przed inwazją posterunkowych i cywilów. Jednocześnie - jak spod ziemi - zjawia się oficer inspekcyjny pułku..

- Panowie czego sobie życzą?

- Gonimy wariata!

- Schował się w tym budynku! Każ pan otworzyć, panie poruczniku, musimy go złapać!

Ale inspekcyjny okazuje się zimnym formalistą:

- Bardzo mi przykro, ale tu jest teren wojskowy.. Wstęp bez przepustek wzbroniony.

- Ten facet się tu ukrył. Leciał goły przez ulicę!

- A, to trzeba go było złapać na ulicy. Tutaj już my się nim zajmiemy, bez waszej pomocy.

Pertraktacje toczą się dalej bez skutku, potem następuje interwencja wezwanej telefonicznie żandarmerii wojskowej, lecz wszystkie te zabiegi są już spóźnione: świadkowie widzieli głównie plecy i pośladki ściganego; któż z nich zdoła rozpoznać gołego wariata w nienagannie ubranym oficerze technicznym 12, eskadry?... Zresztą zastępca dowódcy pułku, ppłk Boreysza, nie wierzy w skuteczność dochodzeń i tylko z dużym wysiłkiem zachowuje powagę w tej nieprawdopodobnej sprawie, którą tak czy owak najlepiej umorzyć z braku dowodów przeciw komukolwiek...

Z tych przyczyn sława i chwała głównego bohatera płyną jedynie ukrytym, podziemnym nurtem w pułku, nie przenikając do szerszych warstw narodu. Ale Waśka nie jest człowiekiem próżnym - przeciwnie: odznacza się wrodzoną skromnością i nie zależy mu na rozgłosie. Wygrał zakład, pogrążył myśliwców i na tym kończą się jego ambicje.

2.

W listopadzie 1922 odbyły się wybory do Sejmu i Senatu. Dziewiątego grudnia obie izby głosami lewicy parlamentarnej obrały prezydentem Rzeczypospolitej prof. Gabriela Narutowicza, działacza Stronnictwa Ludowego „Wyzwolenie”.

Szesnastego grudnia prezydent został zamordowany strzałem w plecy przez endeckiego publicystę Eligiusza Niewiadomskiego. Pogrzeb mordercy rozstrzelanego na mocy wyroku sądu stał się demonstracją reakcyjnych partii politycznych - obozu „narodowo-chrześcijańskiego”...

Premierem rządu został gen. Władysław Sikorski. Prezydentem - Stanisław Wojciechowski, działacz polityczny związany z PPS i „Piastem”.

Inflacja marki polskiej rośnie. Na giełdzie kursy akcji podnoszą się z godziny na godzinę. Szaleje drożyzna, wybuchają strajki, zarówno z powodów ekonomicznych, jak politycznych.

W grudniu kurs dolara osiągnął 6 400 000 marek polskich. Gabinet Witosa podał się do dymisji.

W styczniu 1924 za dolara płacono 9 350 000 marek. Kryzys został opanowany przez nowego premiera Władysława Grabskiego. Zdevaluowaną markę zastąpił złoty , polski.

Stanowisko szefa Departamentu Żeglugi Powietrznej - po odejściu gen. Macewicza (w styczniu 1923) - zajmują kolejno: płk Aleksander Wańkowicz, płk Janusz de Beaurain i generał lotnictwa francuskiego Leveque, ale te kolejne zmiany personalne nie mają prawie żadnego wpływu na stan lotnictwa.

Zarówno istniejące już pułki w Warszawie, Krakowie i Poznaniu, jak będące w stadium organizacji - w Toruniu (4.), Lidzie (11.) i Lwowie (6.) - nie mają dostatecznej ilości personelu latającego i mechaników, nie mówiąc już o samolotach i parkach remontowych.

Lata się na starych gratach kupowanych z demobilu Francji, Włoch i W. Brytanii lub na „trumnach” Plage i Laśkiewicza.

W roku 1922 w licznych katastrofach zginęło dziesięciu lotników, w 1923 - dwudziestu pięciu, w 1924 - osiemnastu...

Dopiero we wrześniu 1924 przybywa z Francji (lotem) pierwszy transport sześciu samolotów Potez XV z polskimi załogami. Jest to pierwszy w historii lotnictwa światowego grupowy przelot nad Alpami. Jednocześnie zostaje zakupiona licencja na produkcję tych samolotów w Polsce .

Dla oficerów młodszych (od podporucznika do kapitana), którzy nie byli absolwentami szkół oficerskich, zorganizowano trzymiesięczny kurs w warszawskiej Podchorążówce, a

odpowiednie władze zatroszczyły się, abym wziął udział w tej imprezie.

Nie powiem, żebym się do tego palił, ale nie było innego wyjścia. Kurs okazał się zresztą ulgowy, zajęcia trwały od siódmej rano do czwartej po południu, a oficerowie żonaci mieszkający w Warszawie mogli poza tym przebywać i nocować w domu.

Co się mnie tyczy, niewiele tam przebywałem, ponieważ postanowiłem zostać attache wojskowym w jakimś egzotycznym kraju i w tym celu zapisałem się do Szkoły Nauk Politycznych. Ten krok, jak również marzenia o pobycie w Sajgonie, Bangkoku lub zgoła w Indiach spowodowane zostały głównie lekturą powieści Claude Farrere'a, które podówczas pochłaniałem.

Wykłady odbywały się wieczorem, więc studia dotyczące musztry, taktyki piechoty i regulaminów wojskowych dały się pogodzić z dyplomacją, historią doktryn społecznych, geografiami polityczną i ekonomiczną. Tę ostatnią wykladał Antoni Ossendowski, którego książki podróżnicze także przyczyniły się do powstania moich. egzotycznych zamierzeń.

Nie przychodziło mi do głowy, że podstawą ich realizacji musiałyby być gruntowna znajomość angielskiego i francuskiego i że w krajach, o których marzyłem, nie ma w ogóle polskich ambasad...

Wiosną roku 1924 ukończyłem kurs oficerski i wróciłem do pułku.

Tymczasem nasza sytuacja materialna bynajmniej się nie poprawiła i coraz trudniej jest związać koniec z końcem,

pomimo że wszyscy troje - mama, Myszka i ja pracujemy zarabiając astronomiczne sumy w markach polskich. A teraz Myszka spodziewa się dziecka...

Seria śmiertelnych wypadków lotniczych zaczęła się w maju: trzynastego sierżant pilot Najmota w Grudziądzu i por. pilot Czerniak w Warszawie, a dwudziestego czwartego - dowódca 7. eskadry kpt. pil. Wąsowski, którego bardzo lubiłem. Urywają się skrzydła, maszyny nie wychodzą z korkociągą, nie mówiąc już o defektach silników...

Na wykłady w Szkole Nauk Politycznych przychodzę prosto z pogrzebu Wąsowskiego. Jest jeszcze dość czasu na wypalenie papierosa w towarzystwie dwojga moich sąsiadów z ławki: ppor. rez. Stanisława Cichockiego z 7. pułku ułanów i jego ładnej siostry, Zośki, dla której moja sympatia z biegiem czasu nabiera coraz żywszego zabarwienia. Wiedzą już oczywiście o tej „serii”, ale chcą znać szczegóły, więc opowiadam, jak to było.

- Jeżeli masz jeszcze ochotę - dodaję na zakończenie, zwracając się do Stacha - możemy jutro polatać.

Ładna siostrzyczka protestuje, ale ułanowi nie wypada się wycofać: przed kilku dniami prosił mnie, żebym go zabrał na jakiś lot treningowy. Właśnie jutro nadarza się po temu sposobność, bo kpt. Laguna i Witek Rutkowski polecili służbowo do Poznania i rządu w eskadrze obejmuje Waśka, z którym w takich sprawach można się porozumieć bez trudności.

Dzień jest bardzo ciepły i słoneczny. Nie mam zamiaru pchać się powyżej tysiąca

metrów, więc wkładamy letnie kombinezony. Przelecimy nisko nad Wisłą wzdłuż Solca, bo tam z okien mieszkania zobaczy nas Zońka, obejrzymy sobie z góry Warszawę, a następnie zrobimy wypad do Czyżewa, gdzie wuj Karol Henneberg nadal administruje majątkiem pana Szlenkera i gdzie przebywają trzy moje kuzynki. Pokręcimy nad dworem i wrócimy.

- Zgoda?

- Doskonale!

Silnik mego Ansaldo ryczy na pełnych obrotach przy próbie, potem cichnie. Cała brygada pomaga ułanowi wgramolić się do kabiny i zapiąć pasy.

Nigdy nie powtarzam próby silnika: chcę, aby mechanicy wiedzieli, że ufam ich sumienności.

- Zdjąć podstawki! . .

Ruszam na start, podaję dyżurnemu podoficerowi swoje nazwisko i przydział, nazwisko „obserwatora” - ppor. - Cichocki, otrzymuję sygnał chorągiewką. Gaz, drążek sterowy od siebie - do oporu. Samolot nabiera pędu, koła gładko oddzielają się od ziemi, horyzont opada niżej. Zataczam obszerny krąg nad lotniskiem, przelatuję nad Mokotowem i Marcelinem, między Czerniakowem a Sielcami rozpoznaję Czerniakowską - najdłuższą ulicę Warszawy - i już mam zmniejszyć obroty, gdy silnik dławi się, jakby mu nagle zabrakło tchu.

Natychmiast spada prędkość, szum i gwizd gaśnie, wiotczeją stery, ciężka maszyna grzęźnie, tonie w powietrzu.

Ster od siebie! - póki jeszcze opływ wystarcza do zmiany kąta nachylenia.

Idzie na łeb, rozpędza się, już znów poświst budzi się w drżących stalowych ścięgnach. Zakręt w stronę lotniska, a jednocześnie szybkie spojrzenie na wysokościomierz.

Trzysta metrów... nie dociągnę.

Jeszcze raz sprawdzam położenie dźwigni gazu i skrzydełka iskrowników, a w silniku coś bulgoce, czarny dym bucha z rur wydechowych, strzałka obrotomierza zatacza się po białej tarczy, skacze i cofa się bezwładnie.

Oglądam się na swego pasażera, który zapewne niczego nie zauważył i nie uświadamia sobie niebezpieczeństwa, bo stoi za mną i patrzy w dół, na skośne dachy domów pod nami.

- Siadaj, zapnij pas i trzymaj się! Będziemy lądować!

- Dlaczego?

- Silnik nawala!

O coś jeszcze pyta, ale nie mam czasu na wyjaśnienia: gorączkowo szukam wzrokiem kawałka równego, nie zabudowanego terenu. Na wprost dzieli nas od lotniska ze trzy

kilometry tych dachów i ciasnych uliczek wyżłobionych pomiędzy nimi; na prawo koszary i park Łazienkowski; z tyłu - podmokłe łąki, krzaki, rowy i rozlewiska Siekierok; na lewo - sady, podmiejskie domki w ogrodach, płoty i uprawne grządki badylarzy. Bocian miałby trudności z lądowaniem - cóż dopiero A-300. Nie ma co, będziemy leżeli...

Wysokość maleje, trzeba się zdecydować. Wybieram dłuższy od innych zagon młodych ziemniaków, kładę maszynę w ślizg na prawe skrzydło, na lewe, wyprowadzam na prostą, wyłączam iskrownik. Ostatnie szeregi jabłoni uciekają tuż pod kołami podwozia, pulchne bruzdy suną coraz bliżej, coraz bliżej, śmigło zatrzymuje się, ściągam ster, penumatyki muskają ziemię, czuję, jak w niej grzęzną, ściągam do końca, hamuje nas gwałtownie, Ansaldo zadziera w górę ogon, zielone krzaki kartofli zasłaniają horyzont, zbliżają się, skaczą wprost do oczu - trzask! łomot! - zawisam na mocnym pasie głową w dół... Cisza.

Odpinam sprzączkę, wyłażę spod kadłuba. Mój pasażer jest zdrow i cały, tylko nos i usta ma pełne urodzajnej gleby. Samolot też niewiele ucierpiał: strzaskane śmigło i lekko wgnięciony baldachim. W wieczornych gazetach ukaże się mrożąca krew w żyłach wiadomość o „jeszcze jednej katastrofie latającej trumny”, z której załoga „cudem ocalała”.

Najgorzej wyjdą na tej przygodzie kartofle: już zbiera się tłum gapiów żądnych widoku mego trupa ze zmiażdżoną głową...

Mój pierwotny syn, Andrzej, ujrzał światło dzienne 23 czerwca 1924 na oddziale położniczym wojskowego Szpitala Ujazdowskiego i - jakkolwiek bliżsi i dalsi członkowie rodziny zachwycają się jego piękną oraz utrzymują, że jesteśmy podobni „jak dwie krople wody” - to przecież prawdę mówiąc przypomina coś pośredniego między prosiaczkiem a różową żabą. Ponieważ przeglądając się w lustrze stwierdziłem (jak najbardziej bezstronnie), że moje rysy nie mają wiele wspólnego z tymi dwoma stworzeniami, doszedłem do wniosku, że albo wszystkie noworodki podobne są bardziej do siebie nawzajem niż do swych rodziców, albo też rodzina nie docenia mojej urody. Nie wyrażam głośno tego zdania; myślę, że gdy chłopiec podrośnie, można będzie rodzinie przyznać rację.

Na razie Andrzej dostał trzcinowe łóżko, niemowlęcy becik, cały stos pieluch i zdaje się zadowolony z życia, szczególnie po regularnych posiłkach.

Tymczasem nastąpiła nowa seria śmiertelnych katastrof lotniczych: dwudziestego pierwszego czerwca na Ansaldo A-300 zginęli: st. sierż. pilot Wańczura z ppor. obs.

Pudłowski w Toruniu; piątego lipca por. pilot Latawiec z por. obs. Laszeckim (na A-300) w Krakowie; dziewiątego lipca kpt. pil. Łodziński w Bydgoszczy.

Niespełna miesiąc przerwy i znów „seria”: szóstego sierpnia por. pil. Kowalski w Bydgoszczy, ósmego sierpnia por. pilot Reroń z szer. mechanikiem Tobolakiem na A-300

w Krakowie, dwudziestego pierwszego sierpnia chorąży pilot Zubrzycki z dywizjonu morskiego w Pucku. Ten ostatni był - jeśli się nie mylę - pierwszym polskim pilotem morskim, jaki zginął w wypadku lotniczym. Jego samolot runął do morza, przy czym

Zubrzycki nie odniósł żadnych poważniejszych obrażeń, tylko utonął. Dowódca dywizjonu, ppłk L., wygłosił na pogrzebie wzruszające przemówienie, w którym m.in.

powiedział: „Żyłes jak ptak, a zginąles jak ryba”! No cóż, trudno wymagać, żeby wszyscy wyżsi oficerowie lotnictwa znali się na ichtiologii.

Po tylu kraksach nie można się dziwić, że ludzie postronni, a zwłaszcza kobiety, spoglądają na lotników jak na bohaterów, wariatów lub samobójców, że wybaczą im wybryki i awantury nie zawsze zasługujące na pobłażanie. Muszę zresztą przyznać, że niejednokrotnie sam brałem udział w tych dzikich pomysłach i wyczynach i że zdawały mi się wtedy bardzo zabawne.

Jedną z najniewinniejszych w owych czasach była „zabawa w tramwaj”, którą wymyślił doskonały myśliwiec, zawiadacz i nie byle jaki opój, kpt. Stefan P.

Zacząło się od tego, że komendant miasta (pułkownik-kawalerzysta z byłej armii rosyjskiej) wydał rozkaz o obowiązkowym noszeniu szabli przez wszystkich oficerów kawalerii przebywających w stolicy. W służbie i poza służbą! Aby dopilnować przestrzegania tego rozkazu, przez cały dzień i zwłaszcza wieczorami, aż do późnej nocy, po mieście krążyli oficerowie kontrolni, również kawalerzyści.

Muszę tu nadmienić, że ułani i lotnicy bynajmniej nie darzyli się wzajemną sympatią; Z glorią kawaleryjskich szarż współzawodniczyła teraz sława lotnictwa. Oni przezywali nas „latawcami”; my ich - „hejhejami” i „malowanymi dziećmi” (od piosenki „Hej, hej, ułani, malowane dzieci”).

Nasz mundur różnił się od umundurowania innych rodzajów broni jedynie ciemnożółtym otokiem na czapce i tegoż koloru patkami na kołnierzu, a ponieważ jeden z pułków ułańskich miał otoki na czapkach i patki jasnożółte, przy słabym oświetleniu ulic zdarzały się czasem pomyłki.

Taka właśnie pomyłka zdarzyła się pewnemu rotmistrzowi pełniącemu służbę kontrolną.

Wracaliśmy wtedy ze Stefanem i kilku innymi po jakiejś niezbyt udanej kolacji imieninowej u jednego z żonatych kolegów. Ponieważ do picia podano tam słodką wiśniówkę, i to w ilościach ograniczonych, zamierzaliśmy właśnie wstąpić na kieliszek bardziej męskiego trunku do Astorii przy Nowym Świecie, gdy zatrzymał nas ów rotmistrz.

- Dlaczego panowie nie przy szablach? - zapytał zwracając się do Stefana.

Stefan był zły jak chrzan: nie cierpiał słodkich wódek i pogardzał ułanami.

- Dlatego, panie rotmistrzu - odrzekł wyniośle - że lotnikowi szabla tak potrzebna jak ułanowi rozum.

Ryknęliśmy śmiechem, a rotmistrz zbladł. Zanosiło się na pojedynek, raport w komendzie garnizonu, a w każdym razie - awanturę.

Wszystkiemu zapobiegł Jurek Wieniawa-Długoszowski, też były ułan z 1. pułku Beliny. Pod jego przewodem - na pół przemocą - wciągnęliśmy rotmistrza do bufetu i zapiliśmy K

nim tę sprawę. Zapiliśmy ją tak dokładnie i skutecznie, że wyszedłszy wreszcie na ulicę postanowiliśmy wszyscy razem towarzyszyć oficerowi kontrolnemu w spełnianiu jego trudnych obowiązków aż do rana. Tu jednak wynikły wątpliwości: w którą udać się stronę?

- No, najlepiej na los szczęścia - zdecydował Stefan. - Znaczący: jak szyny prowadzą.

Spodobała się nam ta decyzja. Rotmistrz wetknął koniec szabli w szynę tramwajową, ustawiliśmy się za nim, każdy trzymając ręce na ramionach poprzednika i pojechaliśmy! Niedaleko, bo Stefan zarządził przystanek przy najbliższej knajpce - dla kontroli.

Kontrola nie dała żadnych wyników, bo wewnątrz nie było ani jednego „hejheja”, więc tylko wypiliśmy po małym piwku, zagarnęliśmy kilku zawianych cywilów i odjazd!

Dalej już w każdym barze z lewej strony piliśmy po jednej „czystej”, a z prawej - po szklaneczce piwa. Zwrotnice kierowały szablą, szabla ułanem, ułan zaś coraz dłuższym tramwajem, do którego przyłączali się klienci kolejnych przystanków z wyszynkiem na miejscu i na wynos. Ludwik Idzikowski był za konduktora i dzwonił dzwonkiem od kasy automatycznej pożyczonym z jakiegoś baru; pieśni o wojence, śmiechy i okrzyki niosły się przez opustoszałe ulice, spokojni obywatele w nocnych koszulach ostrożnie wyglądali przez okna, nocni stróże kryli się we wnękach bram, posterunkowi policji znikali zawczasu w przecznicach.

Dopiero dobrze po północy pasażerowie zaczęli wysiadać, a o świtaniu motorniczy się nam wykoleił i usnął w bufecie Pod Satyrem. Nie można było bez niego jechać dalej, knajpy pozamykano, a my poczuliśmy się trochę zmęczeni, więc przysiedliśmy na stopniach kościoła Zbawiciela, i wówczas spostrzegłem, że zostało nas zaledwie czterech: Stefan, Jurek, Waśka i ja.

Pewnie się trochę zdrzemnąłem, bo ni stąd, ni zowąd ujrzałem przed sobą kościelnego, który uprzejmie zapraszał mnie do wnętrza na jutrznię. Podziękowałem i zacząłem rozglądać się za kolegami. Nie było ich, ale przecież nie powinni mnie tu zostawić samego... Tak się nie robi!

Pomyślałem, że nie warto już wracać do domu i rozgoryczony ich postępkami ruszyłem w stronę lotniska. Ale zaraz natknąłem się na nich: pod zewnętrzną ścianą bocznej nawy, ku zgorszeniu kilku dewotek i żebraków, grali w guziki.

Nie jest to gra bardzo hazardowa, jeśli rozporządza się pewnym zapasem odpowiedniej „waluty”. Ale żaden z nich zapasowych guzików przy sobie oczywiście nie nosił, a Jurek, który okazał się mistrzem, bez litości odrzynał scyzorykiem wygrane stawki swoim partnerom, przy czym bynajmniej nie zależało mu na srebrnych „maniakach” od bluzy, tylko na zwykłych rogowych guzikach od spodni...

Nie wiem, jak dotarliby do lotniska w tych żałośnie opadających galowych portkach z lampasami, gdyby nie adiutant pułku, Czesiek Niekraszewicz, który jechał służbowym samochodem po dowódcę i zgodził się nas przedtem podrzucić, ryzykując

niewielkie spóźnienie. Ratunek nadszedł w samą porę, bo oburzone dewotki posłały po proboszcza, a same zaczęły nam wygrażać parasolkami. Ten, niewielki zresztą, odłam społeczeństwa nigdy nie okazywał lotnikom zrozumienia.

Sierpniowe wieczory po upalnych dniach są zwykle ciepłe i ciche. Na zachodzie wolno dogasają ostatnie czerwono-fioletowe smugi zmierzchu, niebo ciemnieje i nabiera głębi wśród drżących wilgotnych gwiazd, a między nagrzanymi murami błędzą, falują lekkie powiewy jak westchnienia zmęczonych słoneczną spiekotą ulic. Lecz w miarę jak noc przeciąga nad miastem, jeszcze na długo przed świtem, na ziemię opada chłód i na blaszanych parapetach otwartych okien osiada rosa.

Budzę się niechętnie ze snu, jakbym się przedzierał przez jego ciemny gąszcz, w którym było mi tak dobrze i wygodnie. Wiem, że powinienem zamknąć okno, bo mały z pewnością rozkopał swoje posłanie, i że trzeba go przykryć lekkim kocem, który zwisa z poręczy łóżka. Ale bardzo mi się nie chce brnąć przez tę gęstwinę aż do końca, aby się z niej wydostać na jawę. Jeszcze chwilę, jeszcze tylko trochę.

Jakieś szmery w pobliżu. Otwieram oczy i zaraz znów je zamykam. Myszka wstała, pochyliła się nad łóżeczkiem naszego syna. Jak zwykle, ona wstaje w nocy, choć oświadczyłem, że ja to będę robił, żeby mogła dobrze wypocząć... Nie pozostaje mi nic innego, jak udawać, że śpię twardo i dlatego...

Teraz zamyka okno. Ba - firanka zaczepiła się o kar-nisz. Oczywiście: należało najpierw rozsunąć firanki, a nie tak... Trzeba będzie jednak wstać i pomóc. Ale ona już wchodzi po krzesło na parapet. No, dobrze, niech sobie sama poradzi. Powieki opadają mi na oczy: spać...

Wtem przerażający krzyk: „Janusz!”

Zrywam się z łóżka. Jedno skrzydło okna z trzaskiem uderza o framugę rozdzierając firankę, za szybą przez ułamek sekundy majaczy wygięta w tył sylwetka w rozwianej nocnej koszuli i spada głową w dół!

Dopadam okna, wychylam się na zewnątrz. Nieruchomy biały kształt na dnie pięciopiętrowej przepaści.

- Nie żyje - powiedział lekarz pogotowia. - Zginęła na miejscu.

Nie żyje... Zginęła, bo nie chciało mi się wstać, żeby zamknąć to przeklęte okno!

W piersi mam jakiś ciężki, ogromny kamień. W głowie - zamęt.

- Myszka nie żyje - powtarzam przez ściśnięte gardło.

Zawiadamiam o tym tragicznym wypadku jej matkę, członków naszej rodziny i najbliższych kolegów.

Na pogrzebie są wszyscy. Nawet dowódca pułku z adiutantem. Ściskają mi dłoń: wyrazy współczucia. Tylko fragmenty zdarzeń, obrazów i słów docierają do mojej świadomości. Jakby przez grubą tafłę szklaną. Jak w strasznym i przygnębiającym śnie, z którego nie mogę się ocknąć.

Dwutygodniowy urlop spędziłem w majątku Chwalibogowo, pod Wrześnią w Poznaniu, dokąd, w imieniu swego wuja Tadeusza Dekkańskiego, zaprosiła mnie Zońka.

Wahałem się, czy przyjąć to zaproszenie. Byłem przygnębiony i otępiały, dojmujący ból nie opuszczał mnie ani na chwilę, zdawało mi się, że nigdy nie potrafię oswoić się z ciosem, jaki mnie spotkał, w myślach raz po raz przeżywałem tę tragedię, gryzłem się, przypisując sobie winę za to, co się stało, a wszystkie sprawy postronne przestały mnie interesować.

Nawet przed matką nie mogłem się wyzalić: widziałem, jak boleśnie odczuła śmierć Myszk, którą pokochała jak własną córkę. Ale to właśnie moja dobra, rozumna mama nakłoniła mnie do wyjazdu i - jak zwykle - miała słuszość.

Trzeba było wziąć się w garść, aby nie pomyślano, że jestem mazgajem.

Gościnność i życzliwość, z jaką mnie przyjęto, ułatwiły mi to zadanie. Wkrótce zaprzyjaźniłem się z młodszą siostrą Zońki, Ireną, oraz z rodzeństwem Dekkańskich -

Danutą i Jankiem, a także z przemiłym gospodarzem i resztą domowników.

Myślę, że jeśli chodzi o zdobycie sympatii całej tej licznej rodziny - nie bez pewnego wpływu była tu moja umiejętność jazdy konnej. Zaraz nazajutrz po przybyciu zwierzyłem się panu Tadeuszowi, że nie potrafię sam się golić i będę musiał załatwić tę nieodzowną sprawę u fryzjera. Ponieważ jednak najbliższy zakład fryzjerski znajdował się o kilka kilometrów od Chwalibogowa, we Wrześni, zapytałem, czy mógłbym tam codziennie rano jeździć wierzchem.

Koni wierzchowych było pod dostatkiem, lecz zapewne ziemianie z kresów mieli niejakie wątpliwości, czy warszawiak i w dodatku lotnik zdoła utrzymać się w siodle, bo gdy chłopak stajenny przyprowadził karą klacz strzygącą uszami i widocznie trochę płochliwą, kto żyw zjawił się na ganku, aby na własne oczy ujrzeć, co się teraz ze mną stanie.

Żadna katastrofa jednak nie nastąpiła i kiedy w niespełna godzinę później wróciłem ogolony, cały bez siniaków lub innych śladów upadku, gospodarz odetchnął z ulgą, przy obiedzie wypił ze mną na „ty” i w ten sposób zostałem ostatecznie przyjęty za swego.

Było mi dobrze w Chwalibogowie przez te dwa tygodnie. Uspokoilem się na tyle, że nie myślałem już bezustannie o niedawno przeżytej tragedii. Wracałem z wolna do życia, jak ozdrowieniec po ciężkiej chorobie.

3.

Kolejny szef Departamentu IV Ministerstwa Spraw Wojskowych postanowił

zreorganizować lotnictwo bojowe. Zamiast pułków o różnych dywizjonach mają powstać jednolite: myśliwskie, wywiadowcze i bombowe. Pierwszym krokiem na drodze realizacji tej decyzji jest utworzenie pułku myśliwskiego, któremu - w odróżnieniu od dotychczasowej numeracji jednocyfrowej (zarezerwowanej dla lotnictwa wywiadowczego) - nadano numer 11. Cały ten „pułk” na razie składa się z jednego dywizjonu o dwu eskadrach bojowych i z eskadry treningowej, która ma wyszkolić młodych pilotów dla następnych dywizjonów. Na miejsce postoju wyznaczono mu lotnisko w Lidzie, ze zniszczonymi hangarami, z rozpadającymi się barakami i bez jakichkolwiek pomieszczeń dla warsztatów parkowych, ale za to na dowódcę - płka Jerzego Kossowskiego, najlepszego pilota myśliwskiego w Polsce.

Dywizjon bojowy nadal lata na Balicach z fabryki „trumien” Plage i Laśkiewicza, lecz wkrótce ma otrzymać nowe francuskie samoloty Spad-61. Eskadra treningowa, oprócz zbieraniny bardzo wysłużonych gratów ocalałych po wojnie, rozporządza również trzema „trumnami”, a do początkowego szkolenia przyszłych asów lotniczych zostaje wyposażona w nowe, zgrabne Morany .

Personel latający oraz techniczny dobrano z eskadr myśliwskich 1. pułku, a z uwagi na niedostateczną ilość pilotów przydzielono również z eskadr liniowych kilku takich, którzy niegdyś z dobrym wynikiem ukończyli kurs akrobacji na wyższym pilotażu w Ławicy.

Przydział do 11. pułku lotniczego to z jednej strony wyróżnienie, ponieważ pułkownik Kossowski sam dobiera sobie pilotów, z drugiej zaś - zesłanie, bo trzeba opuścić Warszawę dla zapadłej dziury, jaką jest Lida.

Znam dobrze to nędzne powiatowe miasteczko z przewagą biedoty żydowskiej, z jedynym hotelem, z restauracją Winogradowa, z Klubem Obywatelskim, z błotnistym rynkiem i kilku brukowanymi polnym kamieniem ulicami, które stanowią „centrum handlowe” otoczone na pół wiejskimi przedmieściami o cuchnących podwórzach i ściekach - raczej przysiółkami rozpełzającymi się na wszystkie strony. Przed niespełna trzema laty spędziłem tu kilka miesięcy jako oficer odkomenderowany czasowo do Oddziału II Sztabu Generalnego. Nie był to wielki sukces w mojej karierze wojskowej, nie spełniłem bowiem pokładanych wówczas we mnie nadziei, lecz na odwrót - całkowicie zawałem powierzona mi tajną misję, dekonspirując się fatalnie przed naszym kontrwywiadem. Ale wówczas była tu ze mną Myszka i ten okres mego życia, wkrótce po ślubie, należał do bardzo szczęśliwych.

Dziś jestem sam. Mały Andrzej, osierocony w miesiąc po urodzeniu, został w Warszawie pod opieką mojej matki - nie mogłem przecież zabrać go tutaj.

Przyszedłem już do siebie po stracie, jaką poniosłem. W gronie kolegów, w wesołym towarzystwie niemal zapomniałem o tej tragedii. Lecz w chwilach samotności wracały

wspomnienia, obrazy, słowa i żalony smutek. Przeżywałem wszystko na nowo, a w moich niespokojnych snach zjawiała się Myszka ocalona jakimś cudem, odnaleziona przeze mnie przypadkiem i wtedy doznawałem krótkiego, jakże radosnego wzruszenia, aby zaraz potem obudzić się i znów zatonać w żalu.

Tak oto prowadziłem niejako podwójne życie, lub raczej życie o dwóch nurtach: ten płytszy, widoczny dla wszystkich, nie wyróżniał mnie spośród zuchwałych, zadzierzystych młodych ludzi, gotowych na każde ryzyko w powietrzu i do każdej awantury na ziemi; ten drugi, głębszy, płynął w ukryciu, dając znać o sobie jedynie mnie samemu.

Znalazłem sobie pokój w nieco już spróchniałym, piętrowym dworku na przedmieściu Wismonty, u równie wiekowej panny Walerii Jacewicz, która - wraz z całym swym gospodarstwem - pachnie myszami i majerankiem, lecz poza tym jest osobą o niezliczonej ilości cnót i zalet. Mogę wymienić tylko niektóre z nich, przy czym wybór nastrocza niejaki kłopoty, bo każda błyszczy jak klejnot w tym skarbcu wszelkich doskonałości. Tak więc moja gospodyni jest kobietą pogodną, życzliwą i nawet dowcipną, a nade wszystko dba o całość i czystość mojej bielizny i skarpetek. A jakie rogaliki piecze do kawy ze śmietanką - klękajcie narody!

Panna Waleria mówi do mnie per ty, jak zresztą do wszystkich, chyba że jest w bardzo złym humorze lub czuje się czymś urażona. Wówczas przechodzi na pan, ale zdarza się to rzadko i trwa bardzo krótko. Posługuje się oczywiście dialektem wileńskim, który -

jak wiadomo - daje pierwszeństwo rodzajowi żeńskiemu, nawet jeśli chodzi o rzeczowniki i przymiotniki bezspornie męskie i nijakie. Mówi: „przysmażana kartofla”, mówi „szklana naczynia” i „dnia powszednia”, a poza tym - zapałki nazywa „siarniczkami”; wejście kuchenne to „czarny chód”, koszyk to „krobka”, a serce - „serdce”.

Tylko raz podkusiło mnie, żeby sprostować taki błąd językowy, i oberwałem...

Panna Waleria zbierała pościel, którą przez pół dnia wietrzyła na ganku, bo „śliczna pogoda zrobiła się” i „słońca grzała jak w maju miesiącu”, więc przysiadłem na parapecie okna i gapiłem się na wyblakłe przedwiosenne niebo, czekając, aż skończy. Jakiś samolot brzęczał wysoko w górze, a jego pojawienie się widocznie fascynowało moją gospodynię, bo postanowiła zwrócić i moją uwagę na to zjawisko.

- Patrzaj, patrzaj - jaka maleńka eroplana leci!

- Niech sobie leci. Ale nie „eroplana”, tylko aeroplan.

Spojrzała na mnie z boku.

- Nu, jakaż bystra oka u ciebie! - powiedziała z udanym podziwem. - Wysoko, a ty tak i przyrodzenie rozpoznał...

Wojskowy savoir-vivre wymaga, by nowo przybyły oficer złożył najpierw oficjalne wizyty przełożonym w lokalach służbowych na lotnisku, a następnie wszystkim kolegom w ich mieszkaniach, po czym ci ostatni powinni go rewizytować.

Z pierwszą oficjalną wizytą wybieram się oczywiście płka Kossowskiego.

Ordynans Jaś prasuje moje galowe spodnie (granatowe z żółtymi lampasami, przywodzące na myśl ludowy strój łowicki), ale panna Waleria odbiera mu żelazko i sama bierze się do dzieła.

- Któż widział spodnia tak utiużać?! Ciskalszczyk żeż namoczyć trzeba!

Istotnie, po zastosowaniu zwilżonego ciskalszczyka, czyli prasownika, portki są tak utiużone, że mają kanty jak brzytwy.

Golę się u fryzjera naprzeciwko, wkładam nowy, „ślubny” mundur, przypinam ordery.

- Szikarno! - mówi z uznaniem panna Jacewiczówna.

Adiutant melduje, że przyszedłem, Kossowski potrząsa moją ręką.

- Ot, bardzo przyjemno, dziękuję, że ty mnie służbowu wizytu złożyłeś, ale teraz nie mam czasu porozmawiać. Nu, rewizytować ja ciebie nie będę, bo ty szczeniak, więc zamiast tego przyjdź do mnie jutro w południe prywatnie, na kieliszek.

Nazajutrz była niedziela, więc na noc ułożyłem spodnie pod materacem, żeby zachowały te idealne kanty, zamówiłem fryzjera na dziesiątą rano i, świeżo ogolony, „szikarny” idę do dowódcy pułku „prywatnie”, na kieliszek i porozmawiać.; W przestronnym pokoju - stół, dwa krzesła, na stole mały półmisek z sześcioma dzwoneczkami śledzia, dwie szklaneczki i... litr.

- Siadaj - mówi Kossowski. - Nu, jak tobie u nas w Lidzie podoba się?

- Strasznie mi się podoba, panie pułkowniku! - oświadczam z zapalem. - Cieszę się, że dostałem ten przydział. Zawsze chciałem służyć w dywizjonie myśliwskim i właśnie...

- Nu, dobrze. Dosyć rozmawialiśmy - diorniem.

Nalał, „diornęliśmy” po angielsce wódy, łyżki mi stanęły w oczach, więc czym prędzej przegryzłem kawałkiem śledzia. A on - nie.

- Mieszkanie jakieś znalazłeś?

- Znalazłem, panie pułkowniku. Nawet wcale niezłe.

- Ordynansa tobie przydzielili?

- Przydzielili.

- Hm, nu cóż? Dosyć rozmawialiśmy. Nalej. Tylko pełno!

Nalałem - znów ten stakan wódy!... I naturalnie prędko za śledzia, bo już mi się trochę w głowie kręci. A on - papierosa zapalił...

Potem znów rozmawialiśmy (że w przyszłą niedzielę jedziemy zapolować na lisy i dziki u państwa Jundziłów) i znów trzeba było wypić.

Wypiłem i za śledzia.

A Kossowski:

- Ty co? Na obiad przyszedłeś? Ten śledź do następnego litra musi wystarczyć: zakąski więcej nie ma!

Szczęściem następny litr okazał się czczą pogroźką, ale ów pierwszy też mi dał

szkołę; nie pamiętam, jak trafiłem z powrotem na Wismonty i jak znalazłem się w łóżku na mojej kwaterze we dworku panny Walerii Jacewicz. Z późniejszej relacji Jasia wiem tylko, że ta zacna osoba bynajmniej nie uległa panice z powodu chwiejnego stanu mojej równowagi fizycznej i umysłowej. Przeciwnie: stanęła natychmiast na wysokości zadania wlewając we mnie duży garnek zsiadłego mleka i jeszcze większy soku z kwaszonych ogórków.

Zupełny brak wielkomiejskich rozrywek w Lidzie odbija się w trojaki sposób na naszym życiu.

Po pierwsze, nikomu się nie śpieszy do miasta, lata się bardzo dużo i dzięki temu szybko dochodzi się do wielkiej precyzji w akrobacji nie tylko indywidualnej, ale także zespołowej. Pułkownik Kossowski wymyśla coraz bardziej skomplikowane wiązanki, każdy z nas powtarza je pojedynczo, potem kręcą klucze po trzy maszyny w zwartym szyku, a nawet jedna piątka pod dowództwem Bolka (Mińskiego). Z początku odbywa się to na wysokości tysiąca metrów, ale w miarę jak piloci - coraz lepiej zgrywają się między sobą, „cyrk” schodzi znacznie niżej, niż to określają odpowiednie instrukcje i rozkazy szefa departamentu oraz zdrowy rozsądek. Mimo to, dziwnym zaiste zbiegiem okoliczności, dotychczas nie było w Lidzie ani jednej śmiertelnej katastrofy.

Cywilnym obywatelom, którzy przyglądają się z ziemi, aż dech zapiera od widoku pętli, beczek, korkociągów i innych „immerglucków” wykonywanych na wysokości wierzchołków drzew przez trójkę lub piątkę upartych wariatów, przybyłych z pokazem zorganizowanym przez Ligę Obrony Powietrznej w jakimś miasteczku. Pokpiwamy sobie ze statecznych burmistrzów, prezesów, starostów i zwykłych miejskich łyków, którzy nas podziwiają, ale - mówiąc szczerze - mnie czasem też dech zapiera, kiedy odwracam Balillę w szybkim immelmanie piętnaście metrów nad ziemią, mając o dwa metry przed sobą skrzydło, a na prawo albo na lewo kadłub i stery sąsiedniej maszyny. Albo kiedy w” ślad za prowadzącym klucz lecę jak pocisk prosto w niebo, aby tuż za nim runąć w dół

korkociągiem, - wiedząc ; że tuż za mną wali się jeszcze jeden, i że w ułamku sekundy będę musiał wyrównać stery, szarpnąć gazem i wyprysnąć w bok, dokładnie pod kątem
120

stopni, żeby to wyglądało jak w balecie. Ziemia wiruje, zbliża się, pędzi nam na spotkanie, rośnie, olbrzymieje i - już! - jak strzała z łuku, i w górę, na pełnym gazie! Jękną stalowe ścięgna między skrzydłami, pęd wichru uderzy w tłum ludzi, horyzont skoczy w dół, słońce zajrzy w oczy - kopnąć ster, zamknąć gaz, przewinać się w przewrocie w sam czas, aby wyminąć prawego z trójki i ciasno wpasować Balillę na jego poprzednie miejsce w kluczu za prowadzącym, który w tej samej chwili wychodzi z zawrotu. No, udało się! Jak „prezentuj broń” w kompanii honorowej.

- To się niema udawać - mówi Kossowski. - To ma wychodzić, nu, prosto

awtomatycznie!

Więc to - po pierwsze.

Po drugie - ponieważ personel latający (w znakomitej większości młodzi ludzie stanu wolnego) dzieli się na zamiłowanych myśliwych lub doskonałych tancerzy, a w poszczególnych wypadkach łączy we właściwych proporcjach te dwie zalety towarzyskie, okoliczni ziemianie (zwłaszcza ci, co mają córki w wieku poborowym) chętnie nawiązują z nami przyjacielskie stosunki, zapraszają nas na polowania i zabawy, w których biorą udział

ich bliźsi i dalsi sąsiedzi. Na polowaniach strzela się dziki, lisy, zające i cietrzewie; na zabawach tańczy się zarówno tango i fokstroty, jak miejscową pocziwą „polkę-kokietkę”, a przy obu okazjach jest fantastyczna wyżerka należycie zakrapiana bardzo zacnymi nalewkami nastojkami i rosolisami domowego wyrobu.

Po trzecie - ponieważ sezon polowań i karnawał nie trwają wiecznie, między wizytami w ziemiańskich dworach zdarzają się przerwy, i wtedy na tak zwane długie wieczory pozostają nam jedynie rozrywki we własnym gronie na lotnisku.

Do tego celu służy długi drewniany barak, w którym mieści się dowództwo pułku, jadalnia i kuchnia oficerska oraz pokój klubowy zwany „biblioteką”, zaopatrzony w kilkanaście talii kart i nieliczny zapas wszelkich trunków.

Ale o bibliotece należy opowiedzieć osobno.

Pewnego dnia, w parę miesięcy po moim przybyciu, adiutant zaalarmował nas, że nazajutrz przyjedzie do pułku na inspekcję dowódca korpusu, generał P. Pułkownik Kossowski zwołał natychmiast odprawę, wydał odpowiednie zarządzenia, po czym niektórzy spośród nas otrzymali jeszcze dodatkowe „ściśle poufne” instrukcje, a wreszcie wezwał Bolka Orlińskiego i rzekł:

- Ot na zakończenie twoja cyrkowa piątka grupowu akrobacju skręci, pokazać panu generału, jak u nas lata się. Tolko nie wyż stu metrów, żeby on dobrze widział!

Nazajutrz istotnie generał P. przyjechał. Był małego wzrostu, z bródką i... też z „prawosławnej armii”.

Wszystko odbyło się sprawnie i zgodnie z programem: raport i powitanie przed frontem uszykowanych w czworobok eskadr i pododdziałów („Czp-em, pa-e generale!”), przegląd wyszorowanych na tę okazję koszar i kuchni dla szeregowych, hangarów i samolotów, podręcznego warsztatu, garażu, izby chorych i nawet zastępujących bardziej wymyślne urządzenia sanitarno-kanalizacyjne gustownych drewnianych - budek z wyciętymi w drzwiach sercami. Potem była defilada - rozstąp się ziemio! - a wreszcie popis cyrkowej piątki - „nie wyż stu metrów”.

Bardzo się ten cyrk i generałowi, i całemu jego sztabowi podobał: z pewnością w życiu czegoś takiego nie oglądali!

Potem zaprosiliśmy „dostojnych gości” do kasyna, wypiliśmy z nimi obiad, a po

obiedzie generał mówi do Kossowskiego:

- Po służbowej części wszystko u was w porządku, nie można powiedzieć. Ale. co wy tutaj w tej Lidzie w chwilach wolnych od zajęć robicie, a? Bo tutaj prowincja przecież: nudno...

Właśnie czekaliśmy na to pytanie.

- Melduję posłusznie, panie generale - mówi Kossowski jakby nigdy nic - u nas jest biblioteka.

Trzeba przyznać, że strzał był niespodziewany i celny: wszyscy umilkli, generał aż oczy wytrzeszczył. Biblioteka? W Lidzie?! Na lotnisku dywizjonu myśliwskiego?!!!

- Tak's... Ano, proszę pokazać mi bibliotekę.

Wstaliśmy hurmem, żeby zaprowadzić generała i jego sztabowców do sąsiedniej komnaty za przepierzeniem, bo każdy chciał być świadkiem wrażenia, jakie na nich zrobi ten pokój.

A tam - rzeczywiście: dywan na podłodze leży, stoliki, klubowe fotele, dookoła przy ścianach - szafy, a na małej półeczce - tylko jeden pusty kufel od piwa i kieliszek.

Biblioteka!

Bardzo byli zdumieni, dowódca korpusu własnym oczom nie wierzył, ale chyba coś podejrzewał, bo w końcu pyta:

- Nu, a jakież dzieła u was w tej bibliotece?

Trochę nam zrzędyły miny, ale nasz bohaterski dowódca bynajmniej się nie uląkł, tylko postanowił wziąć byka za rogi i walczyć samą prawdą o dobre imię pułku.

- Dzieł to u nas żadnych, panie generale, nie ma.

- Tak coż w tych szafach?

- Nu w szafach... W szafach wódki gatunkowe i nalewki rozmaite stoją. Ale po alfabietu ustawione. I nawet katalog jest'.

- Na A mamy, panie generale, anyżówkę i angielską gorzką - wtrącił gospodarz kasyna wśród głuchoj ciszy.

Generał przetrwał tę wiadomość jeszcze przez chwilę, po czym ze zgorszeniem pokiwał głową.

- Ja widzę, że pan nie tylko sam trochę za dużo pije - rzekł z wymówką - a jeszcze subalternów swoich przyucza...

Kossowski poczuł się dotknięty takim osądzeniem.

- Nic podobnego, panie generale - zaprzeczył żywo. - My tutaj, w tej bibliotece umysł kształcimy i właśnie wieczorami, w chwilach wolnych od zajęć w gry i rozrywki umysłowe zabawiamy się...

- W jakie gry?!

- Nu, zupełnie prosto: jeden oficer wychodzi, żeby on nie posłyszał, a inni umawiają się na jakieś nie bardzo trudne słowo. Każdej literze tego - słowa odpowiada kieliszek wódki na tę samą literę. I ot to słowo tym właśnie kieliszkiem nalewa się do tego kufła z odpowiednich butelek - po katalogu i po alfabietu. Teraz ten, co wyszedł, wraca, musi zamieszać, wypić i odgadnąć słowo. Zgadnie - wszyscy płacą. Nie zgadnie - płaci sam.

- Nadzwyczajne! - zdumiał się generał. - Ano, próbu zrobimy. Tylko żeby wyszedł nie żaden tam starszyj, doświadczonyj, a prosto mładszyj subaltern.

Byłem najmłodszy, ale nie najlepszy w dziedzinie tych rozrywek umysłowych, a poza tym miałem wyznaczoną zgoła inną funkcję, więc za drzwi wyrzucili Wacek R. i Kossowski powiada:

- Żeby nie było żadnego somnienija, może pan generał sam jakieś słowo poda.

Generał zmarszczył czoło, namyślił się dłuższą chwilę i mówi: - Nu, niech będzie: mama.

Mama? Nic łatwiejszego! Naleli do kufła po jednym kieliszku: maliniaku, angielskiej gorzkiej, miętówki i anyżówki, Wacek przyszedł, zamieszał, wypił, oblizał się, spojrzął na dowódcę korpusu i powiada:

~ Mama, melduję posłusznie, panie generale.

- Nadzwyczajne - oświadczył generał. - Ale to już chyba przypadkiem panu udało się! Ano, jeszcze raz!

Więc Wacek znów za drzwi, i znów trzeba wymyślić jakieś słowo. Dla generałów to nie jest oczywiście takie proste: trzeba się zastanowić, rozważyć, przeanalizować, i dopiero powziąć decyzję. Przy tym wybór polskich wyrazów jest znaczny, nawet jeśli ma się pewne braki w znajomości tego języka. Wreszcie zapada decyzja: - Nu, tak teraz - papa!

Papa? Proszę bardzo: pieprzówka, anyżówka, przepalanka i alasz.

- Wacek!

Wacek wchodzi, pogardliwie spogląda na kufel, bo znów na oko ocenia, że tam nie ma więcej niż cztery kieliszki, wypija i obojętnym głosem melduje posłusznie: - Papa, panie generale.

Sztabowcy biją brawo, dowódca korpusu z podziwem kręci głową, po czym chrząka i zabiera głos.

- Nu, cóż, przyszłość przed panem: umysł rzeczywiście pracuje, smak wyrobiony i... gratulacje!

Ale Wacek jest cokolwiek urażony:

- Co pan generał mnie takie dziecinne zagadki: mama, papa! Ja tu w zeszłym tygodniu nie mama-papa, tylko Nabuchodonozor i Konstantynopol odgadłem!

Łże naturalnie, aż się kurzy, ale generał - na szczęście - nie żąda powtórzenia podobnego rekordu. Nie mam pojęcia, w jaki sposób zdołałbym zza jego pleców pokazać Wackowi czternaście liter wypisanych na kartonikach i skąd wziąłbym aż cztery O do takiego na przykład Nabuchodonozora...

Co kilka dni jestem służbowo w Warszawie. Służbowo - aby odebrać kolejny samolot szkolny Morane MS-30 dla eskadry treningowej i odprowadzić go lotem do Lidy; prywatnie - aby zobaczyć małego synka, zanieść wiązankę kwiatów na grób Myszki i wrócić stamtąd ze ściśniętym gardłem. Ale ten skurcz gardła mija po jakimś czasie: to, co się stało, jest już przeszłością, a gdy się ma dwadzieścia kilka lat, żyje się chwilą obecną i przyszłością - nie można się rozklejać.

Jeśli chodzi o przyszłość, nurtuje mnie pytanie, co powiedziałyby panna Zofia Cichocka, gdybym dokonał przelotu nad Atlantykiem. Albo gdybym odziedziczył

milionowy spadek po nieznanym wuju z Ameryki. Albo gdyby mnie adoptował cesarz Abisynii. Albo na przykład gdybym się grobnął jutro w jakiejś bardzo efektownej kraksie.

Cały ten złożony problem interesuje mnie tak dalece, że już nie mogę sobie dać rady i idę na Solec, żeby ją o to zapytać. Okazuje się, że Atlantyck, spadek i następstwo etiopskiego tronu nie odgrywają prawie żadnej roli, ale moja rychła śmierć (bez względu na jej okoliczności i przyczyny) ugodziłaby Zońkę w samo serce.

Obiecuję więc, że w najbliższych dniach i aż do następnego przyjazdu nic podobnego mnie nie spotka, a nazajutrz rano śmigam wzdłuż niskich domów, na wysokości pierwszego piętra, o dwa metry od okna, w którym dostrzegam jej sylwetkę, wykręcam wściekły zawrót i kładę Morana na kurs do Lidy.

Silnik brzęczy równiutko, na piegowate policzki mego mechanika, plutonowego Grzesiaka, wracają rumieńce po krótkiej chwili obawy, że ten immelman znad Solca skończy się w nurtach Wisły, słońce świeci nam prosto w oczy, południowo-zachodni wiatr dodaje prędkości.

Wiatr w ogon bardzo się przyda, bo benzyny mamy zaledwie na trzy godziny, przed nami prawie trzysta pięćdziesiąt kilometrów, a średnia prędkość własna nie przekracza stu dwudziestu.

W dole na lewo połyskuje tor kolejowy do Białegostoku. Wołomin, Tłuszcz, kręte meandry Liwca zarośnięte łożą i olszyną wśród podmokłych łąk i szuwarów, a potem szeroko rozlany Bug, którego wody wystąpiły z brzegów zatapiając pola i wioski.

Tymczasem w górze nad nami i niżej, na wprost płynie coraz więcej białych, pękatych obłoków. Zbierają się w stada, rozpełzają się dokoła, samolot nurza się raz po raz w spłoszonych tumanach pary, które to gęstnieją, to rzedną, uciekają w dół i na boki, rozwiewają się nagle i znów pojawiają się niespodzianie, jak duchy ogarnięte paniką wskutek wtargnięcia brzęczącej maszyny w ich milczące królestwo.

Rzuca w tym królestwie jak diabli, więc dodaję gazu, żeby wydostać się ponad nie, i teraz otwiera się nad skrzydłami Morana olbrzymia błękitna kopuła wypełniona

słonecznym blaskiem, a w dole wolno, majestatycznie przesuwa się ocean pokryty mlecznobiałą krą i usiany śnieżnymi wyspami. Tylko u ich brzegów ciemnieje zamglona głębia, na której dnie można rozróżnić czarne kozuchy lasów, płowe wydmy, zielone równiny, i gdzieś tam srebrne lusterka lub połyskujące żyłki wody. Tylko od czasu do czasu przez ostrą, rozjarzoną do oślepiającej białości krawędź leją się w ciemną otchłań snopy ukośnych promieni i z mrocznego odmętu głęboko w dole wyłaniają się na chwilę bielone wapnem chaty wsi albo rozrzucone nad, rzeką domy miasteczka.

Spoglądam na zegarek: jesteśmy w powietrzu nieco ponad godzinę. Rozlewiska przywodzące na myśl potop są z pewnością dziełem Narwi, a miasteczko nazywa się Łapy.

o dwadzieścia pięć kilometrów dalej jest Białystok; połowa drogi. Lecimy więc dobrze z tym wiatrem i na pewno wystarczy nam benzyny. Tylko teraz białe obłoki pod nami gęstnieją coraz bardziej, a ja wolałbym widzieć ziemię i nawigować według mapy.

Zmniejszam obroty, schodzimy. Samolot tańczy, podryguje, wspina się na falach prądów i zapada, jak lekki kajak w niespokojnym nurcie bystrej rzeki, która pędzi naprzód przez podwodne progi, pełna wirów i wodospadów, kręta, dzika i rozhukana.

Słońce i błękitne niebo zostały gdzieś bardzo daleko w górze. A w dole, bardzo głęboko, powinna być ziemia. Można by powątpiewać o jej istnieniu. Dokoła jest tylko brudnoszara, jednolita mgła, a w niej - Morane, który na oślep zatacza się wśród powietrznych wybojów.

Trzymam go sterami w jakiejś takiej równowadze na odpowiedzialność przyrządów, które zresztą działają z nieznacznym opóźnieniem, i czekam spoglądając co chwila na wysokościomierz. Jego strzałka minęła już jedynekę i wolno schodzi coraz niżej po kreskach podziałki: osiemset metrów, sześćset, czterysta...

A ziemi nie ma i nie ma.

Wypatruję jej z lekkim niepokojem, bo diabli wiedzą, jak wysoko sięga pułap tych chmur. Wiem, że teren pode mną jest falisty, ale bez większych wzniesień. Może się jednak zdarzyć, że wyjdę bardzo nisko, nad jakimś lasem albo akurat nad samym Białymstokiem i nadzieję się na drzewo albo na dachy, czy na wieżę kościelną...

Trzysta metrów. Zero na moim wysokościomierzu zostało ustalone w Warszawie, sto metrów nad poziomem morza. Tu miejscami jest nawet sto osiemdziesiąt...

Dwieście metrów, ziemi nie widać. Zwiększyć obroty i pchać się przez te chmurzyska znowu na dwa tysiące? Po pierwsze - wcale nie mam na to ochoty. Po drugie -

dalej może być to samo albo jeszcze gorzej. Wprawdzie komunikat meteorologiczny nie przewidywał żadnych tego rodzaju komplikacji, ale łapiwiatry często się mylą. Jedno jest pewne: za mną, w kierunku na Warszawę nie ma takiego „kitu”. I benzyny wystarczyłoby z pewnością. Ale przecież nie będę wracał z połowy drogi tylko dlatego, że obniżył się pułap chmur!”

Jest ziemia! Kłęby szarej pary uciekają w górę, rozpraszają się, nikną, a pod samolotem wyłaniają się ciemne, ale wyraźne i realne lasy, pola, drogi wiejskie i szosy, z prawej Strony podbiega tor kolejowy, a w oddali na lewo wyrastają domy, kominy fabryk i zręby ulic miasta: Białystok!

Wysokość sto pięćdziesiąt metrów, ale to wysokość warszawska. W rzeczywistości lecę tuż nad wierzchołkami drzew, a tuż nade mną wisi szara, jednolita warstwa chmur. Na domiar złego muszę lecieć po loksodromie, bo gdybym obrał łatwiejszą drogę wzdłuż toru kolejowego przez Wołko-wysk, nie starczy mi benzyny. Więcej niż sto kilometrów tej loksodromy prowadzi nad terenem pozbawionym wyraźnych punktów orientacyjnych, nad lasami i bagnami, nad rozlewiskami dopływów Niemna, i dopiero potem z prawej strony towarzyszy jej szosa drugiej klasy, którą można wziąć za przewodniczkę.

Plutonowy Grzesiak rozgląda się po leśnym bezdrożu, które rozpościera się pod nami, ale nie mogę liczyć na to, że w porę ostrzeże mnie przed jakąś przeszkodą: muszę sam dzielić napiętą uwagę między falistym, kudłatym kożuchem pociętym przesiekami a pierścieniem busoli. Ten ciemnozielony, kipiący kożuch pędzi, wznosi się i opada dymiąc mglistym oparem, podziałka busoli balansuje na lewo i na prawo od kreski kursowej, a niskie chmury wloką się leniwie, zaczepiając raz po raz o korony drzew.

W ciągu piętnastu minut piętnaście razy postanawiam zawrócić i piętnaście razy porzucam tę decyzję, bo właśnie wtedy pułap trochę się podnosi. Trochę; nie na tyle, żeby się tam można było zmieścić w ostrym zakręcie... Przypomina mi się śmiertelna kraksa sierżanta Obrembowicza pod Hrubieszowem w roku 1920. Zwalił się na ziemię z ostrego zakrętu w chmurach... Przypominają mi się także inne wypadki, po których następowały malownicze pogrzeby pilotów. Zakręt wcale nie jest do tego potrzebny: jak mnie tu jeszcze trochę przycisnie...

Ale wreszcie las się kończy, mijam jedno i drugie miasteczko przysiadłe u rozstajnych dróg, a potem ziemia opada niżej, połyskują lusterka wody i wśród rozległych bagien wije się rzeka. Chyba Świsłocz? Spoglądam na mapę, na zegarek. Tak: jeżeli nie zboczyłem z kursu, powinna to być Świsłocz.

Pułap chmur jest coraz wyższy, jakiś zabłąkany promyk słońca precyzyjnie się aż na dno zmętniałej przestrzeni i zapala metaliczne, drgające błyski na łusce drobnych fal.

Zarośla łązy i trzciny chylą się pod wiatrem, stada dzikich kaczek rwą się z podmokłych smugów, widnokrąg, który dotąd rozpuszczał się jak w mętnej wodzie z mlekiem, nabiera coraz większej głębi i ostrości.

Nerwy i mięśnie stopniowo odprężają się, ciężki, ugniatający kamień topnieje mi w piersiach, serce bije lekko, przyjemny, wesoły prąd płynie po całym ciele i zamienia się w uśmiech: nie było znów tak źle!

Jeszcze kwadrans i przelatuję nad Niemnem, nad szosą i torem kolejowym. Zgadza się. Teraz obszary leśne są mniej zwarte, a teren płaski i tylko od czasu do czasu jakaś leniwa rzeczulka udaje Amazonkę, rozlewa się szeroko i zatapia tysiące hektarów łąk, na których sterczą szerniałe kopy zeszłorocznego siana.

Do Lidy sto pięćdziesiąt kilometrów. Przy sprzyjającym wietrze - trochę więcej niż godzina lotu, ale zaczyna to być nużące. Teraz, gdy pułap chmur, a wraz z nim mój Morane podniósł się do siedmiuset metrów, ziemia pode mną płynie wolno, bez niespodzianek.

Widzę z daleka podobne do siebie lasy i zagajniki, pola, skrzyżowania dróg, wsie i miasteczka. Niecierpliwi mnie, że zbliżają się tak długo: można się zanudzić, zanim się je minie.

W dodatku zmarłem i szczerze wyznaję, że mam dość.

Czas wlecze się chyba jeszcze wolniej niż ziemia, a wyobraźnia podsuwa mi coraz natarczywiej ponętne obrazy: ciepłe wnętrze kasyna oficerskiego, dobrze zaopatrzony bufet, głębszy kieliszek wódki do gorącej przekąski, a potem pachnący dym papierosa.

Ze wszystkich tych zachcianek na razie mogę zrealizować tylko ostatnią. i to zresztą nie jest łatwe, bo w kabinie za odwietrznikiem powstają wiry od pędu powietrza (bądź co bądź ponad sto kilometrów na godzinę), ale za trzecim razem udaje się.

Teraz z prawej strony powinna by zbieżnie do mego kursu zbliżyć się szosa, ale nie widzę jej wśród lasów. Nie widzę też oczywiście dwutorowej linii kolejowej, która jest jeszcze na prawo. Może by trochę zboczyć i upewnić się? To tylko pięć, najwyżej dziesięć kilometrów. Ale wskaźnik zapasu benzyny - śmieszna szklana rurka, jak w szkolnej pracowni chemicznej - ostrzega, że trzeba oszczędzać paliwa.

Znów jakieś bagna rozciągają się na lewo i na prawo między grondami karłowatego lasu, a dalej, na niewielkiej wyniosłości u wierzchołka klina dwóch dróg dymi komin fabryczny: tartak.

Mój mechanik pochyla się nade mną, pokazuje mi tę małą osadę.

- Papiernia, panie poruczniku!

- Jaka tam papiernia! Tartak!

- Ta miejscowość tak się nazywa: Papiernia! Tu mój wuj mieszka!

A, to co innego. Szukam na mapie miejsca zamieszkania Grzesiakowego wuja.

Jest! Dokładnie na loksodromie: Papiernia! A te bagna to rzeka Lebioda.

No, jesteśmy niemal w domu: jeszcze ze trzydzieści kilometrów. I prawie w tej samej chwili silnik zaczyna przerywać...

Nie pomaga manewrowanie manetkami, zmniejszanie i powiększanie obrotów.

- Świece nawalają - mówi Grzesiak.

Pewnie ma słuszność. Z osiemdziesięciu koni mechanicznych uwięzionych w cylindrach co chwila połowa bzyka to niebieskawym, to czarnym dymem i nie ciągnie, a samolot traci prędkość i grzęźnie mi w powietrzu.

Nie ma rady - trzeba lądować... Rozglądam się: gdzie?

Od czasu pierwszego przymusowego lądowania, które wydarzyło mi się jeszcze w Krakowskiej Szkole Pilotów, wielokrotnie lądowałem w polu na przygodnie wybranym terenie i tylko raz, gdy silnik nawalił mi nad Warszawą na wysokości trzystu metrów, skończyło się to niegroźną kraksą. Ale mój stosunek do ziemi w takich przypadkach pozostaje niechętny i nieufny. Ziemia jest wprawdzie przystanią dla samolotu, jak port morski dla okrętu lub statku, ale to dotyczy tylko lotniska. Podczas przelotu ziemię można porównać raczej do skał podwodnych i mielizn omijanych przez statki i marynarzy. Bo ziemia jest zdradziecka i niegościnna. Jest nierówną, nagle, bez żadnych pośrednich przejść zjawiającą się granicą przestworza. Jest jego dnem, na które trzeba się opuścić z dużą prędkością, zmieniając natychmiast swobodę ruchów w trójwymiarowej przestrzeni na ich precyzję w trudnych, ograniczonych warunkach. Nawet mając dość znaczną wysokość, a co za tym idzie dość czasu na wybór przygodnego lądowiska, nigdy nie wie się na pewno, czy pod zieloną trawą łąki nie kryje się bagnisko, w którym może ugrzęznąć podwozie, albo czy na pozór równego pola nie przecina rów zasłonięty zbożem. Nieznaczny spadek terenu, który może wpędzić maszynę na jakieś przeszkody, niewinnie wyglądająca polana, która okazuje się leśną porębą pełną pniaków, niewidoczne z góry przewody wysokiego napięcia i druty telefoniczne - oto zasadzki ziemi czyhające na całość dźwigarów samolotu i kości pilota... Słusznie mówi się: „niebo a ziemia”. Ten (często nadużywany) zwrot dopiero w dosłownym, lotniczym rozumieniu nabiera prawdziwego znaczenia.

Tym razem sytuacja nie zdaje się groźna. Zaraz za tą Papiernią od szosy oddziela się wysadzana topolami droga, która prowadzi do dworu. Po jej lewej stronie bure zeszłoroczne ściernisko porasta młoda koniczyna albo lucerna. Równo jak na stole i chyba z pół kilometra tego dobrego.

Grzesiak zgadza się z moim wyborem i wrzeszczy mi nad uchem, że to majątek pana Szczecunowicza, Radziwoniszki.

Dym z tartaczego komina wyraźnie wskazuje kierunek wiatru: wzdłuż drogi. Mam jeszcze dość czasu, aby z góry przyjrzeć się dworowi. Prawie jak w Soplicowie - z drzewa, lecz podmurowany, i topole, co go chronią od wichrów jesieni, i kolisty podjazd, i staw (co prawda tylko jeden), i nawet brama na wciąż otwarta. Tylko nie ma brzoźowego gaju.

Ciekawe, czy tu mieszka jakaś Telimena albo przynajmniej Zosia...

Zachodzimy od strony szosy, Morane bzyka coraz słabiej, jak konająca mucha, ale za to dymi nie gorzej niż tartak. Podciągam go, ile się da, żeby dobieg skończył się blisko dworu i oto już siedzimy.

Jaś Grzesiak niezwłocznie zabiera się do silnika i oświadcza, że na razie moja pomoc nie jest mu potrzebna. Tymczasem z oficyn wylatuje „czeladź”, aby na własne oczy, z bliska zobaczyć „eroplanę” i cudem ocalałych lotników, a za czeladzią statecznym krokiem zbliża się „wojski”.

- Nazwisko moje: Szczuka.

- Podporucznik Meissner.

- Przy jemu o poznać. Nic złego nie zdarzyło się?

Wyjaśniam przyczynę łądowania, przepraszam za niewielkie szkody w koniczynie, a „wojski”, póki co” zaprasza mnie do dworu.

Państwo Szczecunowiczowie (trzy razy cz w nazwisku, i na dodatek sz na początku, i jeszcze Ria-dzi-wo-mi-szki! Dopiero miałyby kłopot Napoleon, który w roku 1812 nocował podobno u Słupścia i mówił do niego „monsieur Slugne”) - otóż państwo Szczecunowiczowie są starszym, bezdietetnym małżeństwem, którego gościnność przechodzi wszelkie wyobrażenie. Jeśli już w żaden sposób nie będę mógł przenocować, to przynajmniej muszę zostać na obiedzie, a „póki co” zaraz podadzą zakąskę.

To nie jest zły projekt, zgadzam się z wdzięcznością i „póki co” rozmawiamy w dużym myśliwskim hallu (należałoby może po staropolsku powiedzieć: w sieni?). Ze ścian sterczą wieńce jeleni, parostki kozłów, wyszczerzają się łby dzików, głuszce, cietrzewie i bataliony siedzą na sękatych odcinkach gałęzi, wilcze i borsucze skóry zaścielają podłogę.

Musi tu być znakomity teren łowiecki.

- No, jeszcze nie najgorszy - powiada skromnie gospodarz. - A pan myśliwy?

Nie tylko ja: w Lidzie jest nas pół dywizjonu myśliwych!

Pani domu * korzysta z przejścia na ten męski temat rozmowy i oddala się, zapewne dopilnować przygotowania obiadu, a pan Szczecunowicz podzwaniając kluczami otwiera brzuchaty kredens i wybiera kilka omszałych butelek. Jednocześnie drzwi otwierają się i rumiane dziewczę służebne trzymając oburącz ogromną tacę z zakąskami płynie ostrożnie, drobnym kroczeniem do okrągłego stołu. Doniosła, wydała głośne westchnienie ulgi, dyga przede mną, co najmniej jak przed wojewodą, płonie jeszcze żywszym rumieńcem i ucieka w niezrozumiałym popłochu. Na tacy piętrzą się wędliny, półgęski, pasztety, grzybki, korniszony, sałatki, szczupak w galarecie, młode rzodkiewki i inne specjały. Starczyłoby na cały pułk!

Pan Szczecunowicz napełnił kieliszki.

- W ręce pańskie perswaduję.

- Grzeczność pańska moim obowiązkiem -^ odpowiadam świadom tutejszego savoir-vivre'u.

- Bynajmniej - zaprzecza uprzejmie.

- Bynajmniej, bynajmniej.

Trącamy się z wielką powagą, wciągamy w nozdrza korzenny zapach bursztynowego płynu, smakuję - znakomite! - i wlewam do gardła. Pali jak ogień, ale dobre! Chyba na jakichś ziołach, więc nastojka, nie nalewka, którą sporządza się na świeżych owocach.

Chwalę tę nastojkę ze szczerym przekonaniem, co widocznie sprawia gospodarzowi niemałą przyjemność, zwłaszcza że - jak widać - nie pomyliłem się w terminologii. (Niemała w tym zasługa pła Kossowskiego i naszej „biblioteki”).

Na szczęście w sprawie zakąsek pan Szczeczunowicz stosuje metodę zgoła przeciwną metodzie mego dowódcy: zachęca do jedzenia i sam daje dobry przykład, jakkolwiek nie zapomina o kieliszkach..

W połowie zawartości butelki wiemy już o sobie niejedno: ja o tutejszych polowaniach i sąsiedztwie, on - o pułku i o Kossowskim, a obaj o wspólnych znajomych. I wtedy w drzwiach pojawia się Telimena! Może niezupełnie ta z „Pana Tadeusza”, na pewno nie taka sawantka, lecz w każdym razie zjawisko ze wszech miar godne uwagi i przyciągające tę męską uwagę jak magnes.

- Porucznik Meissner, a to żony mojej przyrodnia siostrzenica, Irena.

Wstaję, pochylam się, dotykam ustami białej, wypielęgnowanej dłoni (pachnie dobrą wodą kolońską), a potem przez chwilę patrzę w jej czarne „jak otchłań” oczy, co wywołuje lekki uśmiech i jeszcze lżejszy rumieniec.

- Przepraszam panią: trochę zbaraniałem.

Wuj Szczeczunowicz z dumą podkreśla wąsa (choć dalekie powinowactwo siostrzenicy wyłącza chyba jakiegokolwiek jego zasługi w sprawie jej urody), Telimena śmieje się z mego na pół udanego zmieszania, a ja wysilam mizerny dowcip, żeby powiedzieć coś dorzecznego o życzliwym losie, który mnie sprowadził w te gościnne progi.

Tymczasem ziołową nastojkę zastępują kolejno wytrawne nalewki, bo gospodarz widocznie uznał, że mimo młodego wieku mam dostateczne kwalifikacje, aby je ocenić, a ponadto pragnie należycie uczcić owo zrzędzenie losu. Nie przeszkadza mi to w admiracji Telimeny - może nawet pomaga? Nasze spojrzenia spotykają się raz po raz, przy sutym obiedzie siedzimy obok siebie, a gdy wreszcie nadchodzi pora rozstania, Telimena przyłącza się do serdecznych zaproszeń dla mnie i dla całego pułku z Kossowskim na czele. Oczywiście z noclegiem, najlepiej w sobotę, bo nazajutrz moglibyśmy zapolować na cietrzewie.

Grzesiak, nakarmiony i (w miarę) napojony, jednym mocnym przerzutem uruchamia silnik, po próbie na pełnych obrotach wyciąga spod kół drewniane klocki i wchodzi do kabiny.

Rozglądam się po niebie. Obłoki płyną wysoko, a słońce skłania się ku zachodowi.

- Zapnijcie porządnie pasy.

- Gotowe, panie poruczniku.

Kołużę na podwietrzny skraj lądowiska, zawracam i natychmiast startuję. Równy, ostry, a zarazem dźwięczny głos silnika wrzyna się w ciszę jak wirująca tarcza stalowej piły w suche drewno. Samolot rwie się w górę, ale trzymani go tuż nad ziemią, aby miał

duży nadmiar pędu i dopiero gdy mijamy dwór, kładę go głęboko na skrzydło, podciągam do stromego zakrętu o 180 stopni, a gdy ster mięknie na granicy utraty prędkości, wyprowadzam do poziomu. Zaraz potem zawracam, żeby wyciąć dwie pożegnalne becзки, i już na dzisiaj dosyć, bo resztki benzyny chlupocą ostrzegawczo w zbiornikach.

- Nu, jak mego subalterna tam tak gościnno przyjęli - mówi Kossowski, wysłuchawszy mego sprawozdania - tak trzeba wizytu złożyć. Polecisz i meldunek rzucisz, że my, znaczy, W sobotę przylecimy. W trzy Morany. Z jednym mechanikiem.

- Tak jest, panie pułkowniku!

- I, mówisz, nalewki odpowiedzialne?

- Bardzo odpowiedzialne, panie pułkowniku.

- A tobie ta twoja tajemnicza Tamara w głowie nie zawróciła?

- Telimena, panie pułkowniku. Właściwie... Irena. Owszem, zawróciła.

- Nu, tak ile ich tam jest?

- Jedna, panie pułkowniku. Telimena, to z. „Pana Tadeusza”...

- A to kto taki? Mąż?

- Nie, panie pułkowniku. Pani Irena od paru lat jest wdową. Wcześniej wyszła za mąż

i...

- A Tamara?

- Telimena.

- Nu, niech będzie Tielimiena.

- Telimena to właśnie pani Irena.

Kossowski patrzy na mnie podejrzliwie.

- Ty ile wypiełeś?

- Nie liczyłem, panie pułkowniku, ale nie tak dużo. Może w sumie z pół litra.

- A dogadać się z tobą trudno. Na pewno przez tę wdowę po tym, jak jego?

Tadeuszu... Nu, mniejsza o to. Idź, prześpij się.

Spełniłem to polecenie, śniła mi się Tamara-Irena-Telimena, wdowa po Tadeuszu, a nazajutrz podczas przerwy w lotach szkolnych poleciałem do Radziwoniszek. Miałem wielką ochotę wylądować, ale nie było czasu, więc tylko pokręciłem trochę nad dworem, wywołałem panikę wśród indyków i kaczek, a także - być może - żywsze bicie serca Telimeny, rzuciłem ów meldunek w woreczku obciążonym piaskiem i zaopatrzonym w długą czerwoną wstęgę, stwierdziłem, że spadł nieomal u stóp pięknej kobiety, i wróciłem do Lidy.

Akrobacja na Moranie ogranicza się do kilku podstawowych figur jak: korkociąg, becinka, przewrót i zawrót - po pierwsze dlatego, że ten samolot nie wytrzyma większych przeciążeń, a po wtóre - ponieważ osiemdziesięciokonny silnik, ma za małą moc do pokonania bezwładności maszyny przy niektórych ewolucjach. Oczywiście dobry pilot może wykonać także pętlę, wywrót i ślizg na skrzydło, pod warunkiem, że zrobi to precyzyjnie, ale padanie liściem, ślizgi na ogon i zawroty Immelmana mogą się skończyć

katastrofą. Do akrobacji grupowej w szyku zwartym Morane się nie nadaje: jest zbyt powolny i musi mieć dużo miejsca w przestrzeni, żeby figury wychodziły.

Dlatego przyleciawszy w sobotę przed wieczorem do Radziwoniszek nie robimy większego „cyрку”: każdy macha po jednej beczce, klucz zbiera się w trójkę i ląduje.

Prezentacja kolegów należy do mnie: pułkownik Kossowski - o nim gospodarze słyszeli już ode mnie coś niecoś; Stefan P., dowódca pierwszej eskadry - ten sam, który w Warszawie wymyślił zabawę w tramwaj; dowódca drugiej eskadry, Bolek Orliński, przystojniak, o którym marzą panny z całego powiatu, i wreszcie dowódca eskadry treningowej (mój przełożony), Ignac G., wilnianin, hallerczyk, chłopisko niezmiernie pocziwe, ale przywodzące na myśl raczej żubra z puszczy litewskich niż lwa salonów.

W myśliwskim hallu zaczyna się towarzyska rozmowa, która - jak przewidywałem - idzie dość niesporo. Kossowskiego zaanektowała pani domu (aby go uhonorować), ale nasz dowódca nie jest rozmowny, zwłaszcza przed spełnieniem kilku głębszych. Słucha z niejakim roztargnieniem, mówi tak albo nie i od czasu do czasu łypie na mnie, jakby chciał

powiedzieć: „Dosyć porozmawialiśmy, gdzie te nastojki?” Czuję się skrępowany tymi jego spojrzeniami, a przecież muszę utrzymać swoje stanowisko przy Telimienie, żeby go nie zajął Bolek. Ten oczywiście daje sobie doskonale radę pośrodku wianuszka panien z sąsiedztwa, ale i jego zdają się przyciągać „oczy czarne”, Ignac, rudy, piegowaty drał, milczy i uśmiecha się, pozostawiając wysiłki towarzyskie Stefanowi, który snuje wspomnienia o Paryżu, gdzie wraz z nim spędził tydzień urlopu, gdy byli w armii Hallera.

Wspomnienia Stefana nie dotyczą ani dzieł sztuki i architektury, ani muzeów i pięknych zabytków, lecz raczej głównie domów, których nie można by nazwać prywatnymi, oraz restauracji i nocnych lokali na Montmartre, a to z tej prostej przyczyny, że zabytki i dzieła sztuki interesowały go znacznie, mniej niż trzeciorzędne tancerki i pierwszorzędne koniaki.

Ale o tych sprawach nie wypada za wiele opowiadać skromnym pannom z zaścianków, więc Stefan milknie, a potem trąca Ignaca łokciem.

- Powiedźże co, bo pomyślą, żeś idiota.

Ignac wyteęza umysł, lecz to się nie na wiele zdaje i zapada cisza. Wtem zbawcza idea zaświtała w rudym łbie:

- A w Paryżu - oświadcza - w Paryżu, proszę państwa, tanie walizki!

Ta rewelacja pogłębia tylko ciszę; nie wiadomo, co będzie dalej. Koniecznie trzeba by coś jeszcze o tym Paryżu...

- I ze Stefanem jedliśmy takie śledzie, że u nich czerwone oczy! Jak Boga kocham!

Nie wiem, jaka była reakcja zdumionych słuchaczy, bo właśnie patrzyłem w oczy czarne usiłując skupić się, by odpowiedzieć dorzecznie na pytanie, czy przywozłem strzelbę i czy przed świtem wybiorę się na toki cietrzewi.

- Wybiore się - powiedziałem. - A pójdzie pani ze mną?

- Odprowadzę pana do budki. Jest taka jedna... Jeszcze z niej nikt nie strzelał.

Trochę trudno tam trafić, ale kogutów...

- To pysznie! Dziękuję.

Kossowski znów na mnie łypie, podczas gdy wytrwała pani domu wypytuje go o przesady lotnicze: czarny kot, piątek, trzynastego, zakonnica na lotnisku...

- Czy pan pułkownik też ma jakiś przesąd?

- Owszem, mam - mówi Kossowski i znów zapada cisza, bo każdy chce usłyszeć słowa znakomitego pilota.

- Rzeczywiście głupi przesąd - przyznaje samokrytycznie. - Ot, widzi pani, ja nie cierpię ciepłej wódki.

Teraz pękają lody, zwłaszcza że otwierają się drzwi jadalni i gospodarz prosi do stołu.

Wódki są zimne, prosto z lodu; atmosfera ciepła, prosto z serca. Kossowski posyła mi spojrzenie pełne aprobaty. Je - siedziało ich kilka w niewielkiej odległości od wygodnej budki uplecionej z gałęzi świerku, do której zaprowadziła mnie Telimena. Dopiero gdy tok się skończył i wracaliśmy oboje przez młody zagajnik do domu, zabiłem przelatującą srokę.

Od niedawna jestem posiadaczem dobrej strzelby, dwudziestki, kupionej okazji i w dodatku na spłaty ratalne. Ale nie strzelałem z niej do tokujących cietrzewi ani przed szabasem, ani po wschodzie słońca, choć - jak mi się zdaje - siedziało ich kilku w niewielkiej odległości od wygodnej budki uplecionej z gałęzi świerku, do której zaprowadziła mnie Telimena. Dopiero gdy tok się skończył i wracaliśmy oboje przez młody zagajnik do domu, zabiłem przelatującą srokę.

4.

Do końca roku 1924 kandydaci na pilotów szkolili się w pilotażu początkowym bądź w eskadrach treningowych niektórych pułków lotniczych, bądź w Niższej Szkole Pilotów w Bydgoszczy, a następnie przechodzili kurs pilotażu podstawowego i ewentualnie myśliwskiego w Wyższej Szkole Pilotów w Grudziądzu. Wiosną roku 1925 zlikwidowano Wyższą Szkołę Pilotów oraz kursy pilotażu początkowego w pułkach, poszerzono natomiast zakres szkolenia w Bydgoszczy o pilotaż podstawowy na samolotach liniowych, powiększając zarazem tamtejszą kadre instruktorską i przydzielając szkole odpowiedni sprzęt. Tak więc całkowity kurs pilotażu dzielił się odtąd na trzy etapy: pilotaż początkowy (I eskadra) - bądź na samolotach Caudron C-I, bądź też Hanriot H-14 (od roku 1926); pilotaż przejściowy (II eskadra) - na Albatrosach B-2 i C-I, a od roku 1926 na Moranach Ms-30 i Hanriotach H-19 i wreszcie pilotaż podstawowy (III eskadra) - na samolotach Breguet XIV i Potez XV, a od roku 1926 także Potez XXVII i Breguet XIX. Przeszkolenie najlepszych absolwentów w akrobacji pozostawiono dywizjonom myśliwskim. Każda eskadra miała swój stały personel instruktorski, a całością wyszkolenia praktycznego kierował szef pilotażu.

Uczniami byli zarówno oficerowie, jak podoficerowie, głównie z innych rodzajów broni, oraz nieliczni obserwatorzy i mechanicy z lotnictwa, którym udało się dostać na kurs pilotażu mimo ich niedoboru w pułkach.

Dowództwo nowo utworzonej III eskadry objął kpt. pil. obs. Aleksander Laguna, instruktorami zostali ppor. pil. Janusz Meissner, ppor. pil. Franciszek Żwirko, sierż. pil. Muślewski i sierż. pil. Bargiel.

Przeniosłem się do Bydgoszczy wraz z matką i synkiem, a wkrótce po tym odbył się w Warszawie mój ślub z Zońką. Urlop otrzymany na ten cel minął szybko i zaczęła się służba - na razie nie wymagająca wielkiego wysiłku i nie zabierająca zbyt wiele czasu, a polegająca głównie na treningu instruktorów w pilotażu z tylnej kabiny samolotów Breguet i Potez. Latamy kolejno „każdy z każdym”, a ponieważ wraz z dowódcą eskadry jest nas pięciu, daje to po dwadzieścia możliwych kombinacji przy zmianie miejsc instruktora i ucznia dla każdego z tych dwóch samolotów. Zachowanie prawidłowego położenia maszyny przy starcie, podczas lotu i wykonywanych manewrów oraz przy lądowaniu, gdy się ją prowadzi z tylnej kabiny, nie nastrocza prawie żadnych trudności - jest nawet łatwiejsze niż z miejsca pilota (a więc i ucznia), ale trzeba się oswoić z nieco inną pozycją maski silnika na horyzoncie, a także z innym (pozornie) kątem wznoszenia i podchodzenia do lądowania.

Obaj podoficerowie są wytrawnymi pilotami i po kilku ćwiczeniach opanowują wszystkie elementy lotu w stopniu doskonałym. Ja w Lidzie wylatałem kilkanaście godzin na miejscu instruktora, więc tu przyzwyczajam się tylko do Poteza. Żwirko - najmniej doświadczony, bo ukończył szkołę pilotów dopiero przed rokiem - dorównywa jednak całemu naszemu zespołowi. Niewątpliwie jest utalentowanym pilotem, a przezwisko Ryży

(po rosyjsku tak nazywają kłownów cyrkowych) przyłgnęło do niego z powodu wesołego usposobienia i wyglądu. Ryży jest krępy, niski, łeb ma wygolony, śmiejące się oczy i zadarty nos, co wszystko razem nie przeszkadza mu być sympatycznym kolegą i dobrym pilotem. O dowódcy eskadry nie trzeba mówić: jak wiadomo, wszyscy dowódcy latają znakomicie i byłoby grubym nietaktem powątpiewać w tę wojskową zasadę.

Tymczasem w drugiej eskadrze latają ci kandydaci na pilotów, co ukończyli „klasę wstępną” w eskadrach treningowych pułków, a pierwsza zaczęła normalny kurs pilotażu początkowego dla świeżo przybyłych.

„Aeroplany”, na których się to początkowe szkolenie odbywa, pochodzą z francuskiej szkoły pilotów przybyłej do Polski wraz z armią Hallera, ale pamiętają początek wojny, lata 1914-1915, kiedy używano ich do zadań bojowych. Są to przyrządy do latania polegające na połączeniu płataniną drutów parasola, wozu drabiniastego, blaszanej wanny o kształtach kalosza oraz młynka do mielenia kawy. Ten dziwny konglomerat nazywa się Caudron C-1. Parasol można od biedy uznać za skrzydło, na końcu wozu drabiniastego są stery, a blaszany kalosz reprezentuje dwumiejscową kabinę, do której doczepili ów młynek zaopatrzony w śmigło. Druty zaś są po to, żeby się aeroplan nie rozsypał. Oczywiście ujrawszy po raz pierwszy ten cud techniki, poczułem szaloną ochotę, by na czymś takim polatać, i w sposób należycie służbowy zwierzyłem się z tych pragnień szefowi pilotażu.

To najważniejsze stanowisko w szkole zajmuje kapitan pilot Jerzy Garbiński, do którego mówi się „panie rotmistrzu”, ponieważ w Rosji służył najpierw w kawalerii, a dopiero później, pod koniec roku 1916 ukończył pilotaż w Gatczynie. W Polsce został

szefem pilotażu szkoły zaraz po wycofaniu francuskiej kadry instruktorskiej w roku 1920 i od tego czasu kieruje wychowaniem w Bydgoszczy. Przezywają go Kardynałem (mając na myśli Jana Armanda Richelieu) zapewne dlatego, że z rysów przystojnej, męskiej twarzy przypomina wszechwładnego ministra Ludwika XIII, i że jak tamten Francją i nawet królem, tak on despotycznie rządzi szkołą pilotów i nawet poniekąd jej komendantem.

Należy przyznać, że te rządy wychodzą szkole na dobre.

Tak więc uzyskawszy zezwolenie Kardynała oraz zgodę dowódcy pierwszej eskadry, kpt. Wojtygi, który użyczył mi uprzejmie swojej „sztabowej” maszyny, pomyślnie ominąłem pajęczynę drutów i wgramoliłem się do kalosza, a mechanicy zapuścili silnik.

- Ostro pikować do lądowania! - wrzasnął do mnie jeszcze Wojtyga. - To bydlę zaraz traci prędkość bez gazu!

Wiedziałem już o tej właściwości aparatów pana Caudrona, bo zauważyłem, jak na nich lądują instruktorzy z uczniami. Wykręciłem od hangaru pod wiatr i - mając przed sobą lotnisko opustoszałe po zakończeniu porannych lotów - wystartowałem, lub raczej: pozwoliłem dziwacznemu latawcowi unieść się w powietrze bez żadnej interwencji z mej strony. Wykonał to gładko i sprawnie, po krótkim wybiegu, wspomagany przez ów wiatr, który przyśpieszył zejście grup najmłodszych uczniów, a teraz wiał z coraz większą siłą i

gonił po niebie obłoki. Czułem, jak mnie raz po raz przyhamowuje i podbija w górę, a potem nagle umyka spode mnie, wykręca, zapada się pod lewym, to znów pod prawym skrzydłem, jakby chciał mnie przekonać, że nie wolno go lekceważyć. Nic sobie nie robiłem z tych ostrzeżeń, jakkolwiek musiałem już od kilku minut odparowywać sterami jego wygibasy i reagować na podstępne ataki. Uspokoił się zresztą na wysokości ośmiuset metrów i tylko podsadziwszy się pod skrzydła wypierał brzęczącego Caudrona coraz wyżej i wyżej.

Zmniejszyłem obroty, wykonałem kilka zakrętów, na przymkniętym gazie położyłem maszynę do spirali, skręciłem kilka zwojów, wyrównałem i - przekonawszy się, że ten strach na wróble lata niemal jak prawdziwy samolot - poszukałem wzrokiem lotniska. Nie było go ani za mną, ani przede mną, ale na lewo w dole zaraz zobaczyłem miasto i zorientowałem się, że wiszę w miejscu nad hangarami. Tęgi, równy prąd płynął z jednostajnym szumem dokoła kabiny z prędkością równą prędkości samolotu - około osiemdziesięciu kilometrów na godzinę. Gdy znów zmniejszyłem obroty i lekko pociągnąłem ster, ziemia pode mną zaczęła sunąć naprzód: wiatr znosił mnie w tył, jak bystry nurt znosi drobną płotkę, która stara się przedostać w górę rzeki. Tkwiłem pośrodku tego powietrznego nurtu skupiony i czujny, utrzymując samolot na granicy utraty prędkości, a on - kruchy owad z drewna i płótna - brzęczał silnikiem, mocował się z wichurą, trawersował to w prawo, to w lewo i cofał się, spychany potężną siłą, lecz wciąż niepokonany i dzielny. Był śmieszny, ale budził sympatię. Zdobywał się na upór i wytrwałość, aby przynajmniej utrzymać stałą wysokość, podczas gdy przegrywał w wyścigu z prędkością wiatru. Tylko jeżeli podstępny wicher uderzał znienacka pod skrzydło, aby go rzucić w ślizg i strącić w korkociąg, dopomagałem mu sterami. Poza tym walczył sam, niemal bez mego udziału.

Dopiero kiedy w ten sposób, „lejąc tyłem”, znalazłem się dość daleko za północną granicą lotniska, zwiększyłem obroty, aby wrócić i wylądować. Teraz my, to znaczy Caudron i ja zwyciężaliśmy wichurę. Zwyciężaliśmy co prawda nie tylko dzięki dużym obrotom silnika, lecz także kosztem utraty wysokości, bo starożytny aeroplan lejąc poziomo, prawie na pełnym gazie, osiągał prędkość parokonnej bryczki...

Dlatego też, gdy przywlekliśmy się nad lotnisko, miałem pod sobą nie więcej niż sto metrów. Dlatego również - lądując sposobem „z pieca na łeb”, pod kątem 45 stopni i wyrównawszy tuż nad ziemią - zatrzymałem się na jednej linii z szeregiem Caudronów, które mechanicy przed hangarem przygotowywali do lotów popołudniowych.

Ten nie zamierzony wyczyn został przez nich uznany za mistrzowski popis zręczności, opanowania i zimnej krwi. Na szczęście ani Wojtyga, ani Kardynał nie byli jego świadkami.

W drugiej połowie czerwca słońce wschodzi kwadrans po czwartej, ale świt zaczyna się o godzinę wcześniej. Jeszcze wcześniej natarczywy, uparty dzwonek budzika wrywa mnie z głębokiego snu. Wstaję, biorę zimny prysznic, ubieram się, wypijam szklankę mleka, całuję zaróżowiony policzek Zońki, zaglądam do łóżeczka Andrzeja i już mnie nie ma!

Ulice są puste, miasto śpi. Odgłos szybkich kroków odbija się echem od murów, a gdy mijam kolejne latarnie uliczne, mój cień to kurczy się, to rośnie, zatacza się za mną po chodniku, wspina się na ściany czarny i ostry, zeskakuje z nich, aby mnie wyprzedzić, a potem szarzeje, rozpuszcza się, znika i znów skrada się za mną. Powietrze jest nieruchome i chłodne. Unosi się w nim zapach rozkwitających lip. Rosa kapie z błyszczących wilgocią liści. Na czystym, głębokim niebie od wschodu bledną gwiazdy.

U wylotu ulicy Gdańskiej na plac Teatralny dopędzam Ryżego. Pod teatrem czeka już kilku instruktorów i szef pilotażu, jak zwykle starannie ogolony, świeży i rześki. Z

przecznicy sprężystym krokiem zdąża Olek Laguna. Obaj z Kardynałem niedawno awansowali na majorów i mają nowe czapki z błyszczącymi galonami i gwiazdkami.

Jeśli już o tym mowa, to można by zauważyć nawiasowo, że najbardziej szmatławą czapkę ma najmłodszy z podporuczników-instruktorów, Pawełek P. Jest ładnym chłopcem o uwodzicielskich czarnych oczach i kruczonych kędzierzawych włosach, które obficie smaruje brylantyną, ale za to bardzo rzadko myje... Lata na Caudronach, a ponieważ wyszkolono go jeszcze za czasów „francuskich”, przekazuje swoim uczniom nabytą wiedzę posługując się (przynajmniej we własnym przekonaniu) językiem Bleriota, Pegouda i Guyenemera. „Te desman, te desman!” - upomina gierojów z drewnianą łapą (do tacek, nie do samolotu), przy czym „te desman” znaczy: tout doucement (całkiem łagodnie, lekko).

- Dałbyś spokój z tom francuszczyznom - mówi Adam Wojtyga. - Akcent masz jak holenderska krowa. A na pierwszego mógłbyś se nareszcie kupić nowom czapkę; wyglądasz jak ostatnia łajza.

- To mi ne fe rję - rzecze Pawełek z urażoną miną, co ma znaczyć („po francusku”), że mu taki wygląd wcale nie przeszkadza.

Tymczasem nadjeżdża ciężarówka, ładujemy się i ruszamy. Franek - zapiewajło - intonuje ostatni przebój:

„To idzie Lu-lila, co ma dessous lila, i tam i tu lila, ach wierzyć chciej!”, a potem inne, też ze „ślicznymi” tekstami Własta. Ryczą wszyscy, ryczę i ja: „Pani dziś jest bez koszulki, słońce mi zdradziło to...”

Gdy zatrzymujemy się przed kasynem, słońce jeszcze nie wychyliło się spoza horyzontu i tylko bezchmurne niebo na wschodzie lekko różowieje, a w ciszy budzącego się poranka słychać z daleka zgrzyt i turkot otwieranych wrót hangarów.

Jestem dyżurnym instruktorem, więc idę w tamtą stronę, aby polecieć na „próbę powietrza”. Odbywa się to na Caudronie, bo ten samolot jest bardziej wrażliwy na porywisty wiatr i „rzucanie” w skłóconych prądach niż maszyny o większej mocy silników i prędkości, a uczniowie I eskadry nie nawykli jeszcze do właściwego reagowania sterami na gwałtowne przechyły.

Mechanicy uruchamiają silnik już podgrzany i wypróbowany, więc wsiadam do

blaszanej wanny, „zdjąć podstawki” i start! Powietrze jest jak masło - gładkie, świeże i chłodne. Zachodni kierunek omdlewających powiewów można ustalić tylko według wątych dymów unoszących się z kominów podmiejskich domków. Wyżej wiatru nie ma: dym nad fabrykami tworzy niemal proste, pionowe kolumny. Nad polami i lasami w ciągu nocy zanikły wszelkie prądy - temperatura ziemi jest wyrównana i dopiero pod działaniem promieni słonecznych zacznie się tworzyć termika terenowa. Ale słońce jeszcze nie wzeszło i tylko daleko, daleko, za łukiem Wisły krawędź horyzontu rozpala się aż do białości, by wreszcie trysnąć mi w oczy blaskiem wyłaniającej się ogromnej tarczy słonecznej. Skrzydła Caudrona polśniewają lakierem, oślepiająca jasność nasycza kopułę nieba nade mną. Lecz głęboko w dole, nad szarą ziemią ciągle jeszcze panuje łagodny, mlecznoniebieskawy półmrok, w którym toną hangary, rozległe lotnisko, ciemne lasy, kamienne miasto i stalowa klinga rzeki. Wschód słońca jest tylko dla mnie, na wysokości tysiąca metrów. Tego dnia będę jego świadkiem jeszcze po raz drugi, wraz z tymi wszystkimi, dla których mój wschód jest dopiero końcowym okresem świtu.

Dwuszereg uczniów, oficerów i podoficerów z instruktorami na prawym skrzydle.

Dowódcy eskadr kolejno składają raport szefowi pilotażu. Wyłączani silnik Caudrona przed hangarem, wysiadam i melduję, że warunki są idealne.

Kardynał ustala porządek lotów: start i lądowanie na las. Runda w lewo. III eskadra przy hangarach, II pośrodku, I na południowym skraju lotniska. Wszyscy na start!

Ruszają silniki, bzykają, klekoczą, ryczą na pełnych obrotach, zagłuszają się nawzajem podczas prób świec zapłonowych. Pęd powietrza od śmigieł wymiata spomiędzy podwozi rozpyloną mgiełkę wilgoci, wyrывa źdźbła trawy i niesie daleko w tył.

Tymczasem grupy uczniów wyruszają na swoje stanowiska, ciągnąc wózki z „meblami”: ze stolikiem i kartą lotów dla dyżurnego, który będzie je zapisywał; z płachtami do ułożenia w kształt znaku T, który wskazuje kierunek lądowania; z flagą na długiej tyczce, którą zatknie się w ziemię obok tego znaku; z chorągiewkami sygnałowymi - białą i czerwoną - dla startowego; z zapasowym kołem i zwojem gumowego amortyzatora; ze skrzynką narzędzi; z tym wszystkim, co musi być pod ręką do naprawy drobnych niedomagań lub uszkodzeń płatowców i silników.

Pierwsze promienie wstającego słońca zalewają światłem ziemię. W kropelkach rosy błyskają tęcze ogniki, złoto-czerwona kolumnada sosnowych pni zapala się pod grubym czochratym kożuchem ciemnej zieleni, długie cienie samolotów kładą się na trawie, mgiełka parującej wilgoci powstaje nad płaską piaszczystą łysiną obok naszego hangaru.

Instruktorzy siadają do maszyn, zabierając mechaników z brygad obsługi i po chwili nad lotniskiem, nad wielkim obszarem lasów, nad polami Szwederowa i Biedaszkowa, nad szosą do Szubina i torem kolejowym do Inowrocławia zaczyna falować, wznosić się i opadać nieustanny warkot silników.

W pierwszej kolejności latają z instruktorami uczniowie świeżo przybyli po ukończeniu treningu na samolotach przejściowych w II eskadrze. Mam takich dwóch, a oprócz nich pięciu już podszkolonych. Samodzielnie na Breguetach trenuje też kilku, ale oni zaczną

loty dopiero po zejściu ze startu maszyn dwusterowych. Dwa Breguety i dwa Potezy lądują przy naszym stanowisku co półtorej lub co dwie minuty, więc - nie ma miejsca i czasu na większą ich liczbę, zwłaszcza że lądowania samodzielnych wypadają niejednokrotnie daleko poza flagą i trzeba zostawić bezpieczny margines na zakołowanie ich z powrotem do grupy.

Pierwszy z nowych, podporucznik piechoty melduje się, siada do przedniej kabiny, zapina pasy.

- Armaturę pan zna?

- Tak jest.

- Proszę lekko ująć drążek i stopy oprzeć na orczyku, tak żeby pan czuł moje manewry sterami. Zapamiętać punkty terenu, w których będziemy wykonywali zakręty.

Jasne?

- Tak jest.

Oglądam się, czy kto nie ląduje, wykręcam na linię startu, orząc w piasku głębokie koleiny, podnoszę rękę.

Startowy daje przyzwalający znak chorągiewką, pełne obroty, ster od siebie.

Breguet rusza, podnosi ogon, rozpędza się z trudem, hamowany przez ten sypki, mialki piach, aż wreszcie - przebywszy wydmy - nabiera prędkości na twardym gruncie i lekko, bez wysiłku wychodzi w powietrze. Zwarta ściana lasu płynie mu na spotkanie, lecz zaraz zapada się niżej i zostaje w dole, a pod skrzydłami pędzi gęsta, skłębiona masa ciemnej zieleni, wśród której raz po raz migają konary i smukłe, złotawe pnie sosen. Prosta linia szosy z pęczniejącymi po obu jej stronach koronami lip zbliża się ukosem z prawa. Kładę maszynę w głęboki zakręt, podciągam, wyprowadzam na prostą, na wysokości czterystu metrów zmniejszam obroty. Lecimy teraz na południe, równolegle do toru kolejowego i zachodniej granicy lotniska. Na lewo widać wyraźnie grupy startowe II i I eskadry. Widać startujące i lądujące ich samoloty, a także te, które lecą poniżej nas po wyznaczonej trasie.

Ich okrążenia mieszczą się całkowicie w prostokącie naszej, najobszerniejszej rundy, przy czym z kolei runda I eskadry mieści się bezpiecznie wewnątrz rundy eskadry II. Tak więc im mniejsza prędkość maszyn, tym mniejsza wysokość ich lotu i krótsza droga. Taki porządek zapobiega skutecznie kolizjom w powietrzu, podczas startu i lądowania.

Drugi zakręt ó 90 stopni. Precyzyjny jak łuk zatoczony cyrklem na arkuszu brystolu. Manewry sterami muszą być płynne, pewne, zdecydowane, bez najmniejszych poprawek w tę czy w tamtą stronę. Uczeń powinien nabrać przekonania, że samolotem można powodować z absolutną dokładnością automatu. Powinien to widzieć, czuć, dotykać tego własnymi dłońmi i stopami.

Mijamy Biedaszkowo i znów zakręcam: tym razem nieco łagodniej, aby mój podporucznik miał dość czasu na obserwację tego manewru. Na lewo i niżej kończą rundę

i nurkują ostro do lądowania Caudrony, a dalej na środek lotniska celują stateczne, flegmatyczne Albatrosy II eskadry, w której dobrali się równie stateczni, najstarsi wiekiem instruktorzy: por. Czesunist, Więckowski i Halagiera oraz kontraktowy cywilny pilot Zołotow.

Czwarty zakręt wypada nad polami Szwederowa, które właściwie jest przedmieściem Bydgoszczy. Zamykam gaz, silnik cicho mruczy, słońce przegląda się blado w przezroczystym, lekko matowym dysku śmigła, dokoła szumi jednostajny pęd powietrza, pod skrzydła wchodzi zielone, srebrzyste od rosy prostokąty żyta, zagony ziemniaków, kopki skoszonej koniczyny z długimi cieniami na płowiejącym rżysku, jaskrawożółta płachta łubinu... Coraz bliżej, coraz prędzej! Po prawej stronie podnoszą się, prostują płaskie dotąd hangary, daleko na wprost wstaje las, a w końcu pomiędzy lewą parę skrzydeł wchodzi grupa startowa.

Ster lekko ku sobie! Szum opada, Breguet płynie równolegle do powierzchni ziemi, przelatuje nad skrajem lotniska, stopniowo traci prędkość, zaczyna tonąć. Jedno długie, coraz szybsze pociągnięcie drążka sterowego, aż do oporu - tak jak coraz szybciej ziemia podchodzi w górę pod skrzydła. I - trzymać!

Prędkość wędnie, samolot przepada, koła podwozia i płoza ogona jednocześnie muskają piasek, osiadają całym ciężarem - tysiąc dwieście kilogramów hamuje nas, dobieg kończy się, stoimy. Flaga startowa jest dokładnie na przedłużeniu lewego skrzydła, o dwa metry od jego bocznej krawędzi.

- Tak pan ma lądować.

Druga, trzecia, czwarta runda. Podporucznik prowadzi prawie bez mojej pomocy.

Dobrze mu to idzie: nie boi się głębokiego zakrętu, nie podtrzymuje w nim maszyny lotkami, nie wykonuje zbytecznych ruchów sterami przy lądowaniu - jednym słowem: nie ma złych narowów i dobrze orientuje się w powietrzu. Kosynier!

W nagrodę lecę z nim jeszcze raz. Opieram dłonie na burtach kabiny, żeby wiedział, że nie trzymam steru. (Nawet jeśli tego nie zauważy, powiedzą mu koledzy, którzy z pewnością obserwują każdy start i każde lądowanie.) Sygnał chorągiewką -

ruszamy!

Bardzo ładny start. Zakręt na pełnych obrotach może trochę za ostry jak na ucznia, ale prawidłowy. Cała runda bez zarzutu, nieco obszerniejsza od poprzednich, bo jakiś Caudron spuchł na czterysta metrów i zapędził się „na pół drogi do Torunia”, więc trzeba było go ominąć. Mój przytomniak robi to z własnej inicjatywy - naprawdę kosynier! - No i lądowanie. Tu się nie połapał: zamyka gaz za wcześnie, zaraz po ostatnim zakręcie, choć jesteśmy znacznie dalej od lotniska. Czekam: czy i kiedy uświadomi sobie, że nie dociągnie? Jak zareaguje? Trzysta metrów... dwieście pięćdziesiąt... dwieście...

Zwiększa obroty! Ale tylko trochę. Potem jeszcze. I jeszcze... Wszystko za mało. E

- takie cyckanie! Poprawiam na tysiąc czterysta obrotów.

Po chwili wchodzimy nad rzyso po koniczynie i kosynier zdecydowanie przemyka dopływ mieszanki. Dobrze! Zupełnie dobrze. Żeby tylko nie sknocił w końcowej fazie...

Trzymam ręce na burtach, patrzę na zbliżającą się grupę, a on równa - wytrzymuje długą pauzę - ściąga, ściąga, ściąga do końca - mój drążek sterowy wpiera mi się w brzuch - syk piasku pod kołami - siedzimy dziesięć metrów przed grupą.

- Zakołować!

Już paru uczniów podbiega, chwytają za koniec skrzydła, pomagają zawrócić na lewą stronę, żebyśmy nie blokowali miejsca do lądowania.

Mówię o tym za ostrym zakręcie i o tym, że jak trzeba zwiększyć obroty, żeby dociągnąć do lotniska, to zdecydowanie, na pół gazu i wcześniej. Poza tym było bardzo dobrze. Widzę, że mu się śmieją ciemne oczy.

- Jak pan się nazywa?

- Podporucznik Cichocki.

- Wynoś się pan. Następny!

I znów starty, zakręty, lądowania, kolejne zmiany uczniów... Czternaście rund?

Szesnaście! Może osiemnaście? Straciłem już rachubę. Spoglądam na zegarek, jest za kwadrans siódma, szef mechaników, sierżant Ożóg melduje, że mam benzyny jeszcze na czterdzieści pięć minut i czy przygotować następną dwusterową maszynę.

- Nie. Jeszcze tylko parę lotów.

Zostali mi dwaj podporucznicy, prawie już gotowi do laszowania: Bajan i Grzybowski. Ale właściwie mógłbym wypuścić także tego Cichockiego: wystarczyłyby mu ze dwa loty i kilka zakrętów w prawo poza zwykłą rundą.

Lecę z Bajanem, potem z Grzybowskim, wreszcie jeszcze dwukrotnie z Ochockim.

Zakręty w prawo wychodzą mu nie gorzej od lewych. Wprawdzie tamci dwaj mają po dwanaście lotów dwusterowych, a on tylko siedem, podczas gdy norma wynosi od piętnastu do dwudziestu pięciu, ale jestem pewien, że opanowali dobrze wszystkie elementy pilotażu na tym samolocie i dadzą sobie radę.

- Proszę się zameldować na lot próbny u dowódcy eskadry.

Trzy gęby promienieją zadowoleniem. Spoglądam na wskaźnik benzyny - trochę mało, ale sierżant Bargiel właśnie skończył ze swoimi, nikogo nie laszuje, więc dwusterowy Breguet jest na miejscu w rezerwie.

Benzyny starcza: trzy kolejne starty, okrążenia, lądowania. Zupełnie dobre starty i lądowania! Laguna wysiada.

- Te twoje pistolety zaiwaniają takie więcej wariacką wiraże. Musiałem ich przyhamować. Tu nie jest kurs myśliwski!

- Tak jest, panie majorze. A poza tym?

- Poza tym Cichocki ma tylko siedem dubli.

- Ale jest najlepszy! To po co niepotrzebnie zużywać benzynę i...

- Dobrze, dobrze. Niech lecą.

Spodziewałem się tego, ale przecież nie bez pewnej obawy, że coś mogą sknocić.

To byłaby dla mnie szczególna kompromitacja: po tak małej ilości lotów dwusterowych -

wiadomo! „Sam rozum dyktuje”...

Odprowadzam maszynę pod hangar, przesiadam się do Bregueta obciążonego worem piasku, który mechanicy zamocowali na drugim siedzeniu.

- Pełen gaz, wyłączony.

Dwaj pomocnicy obracają śmigło, tłoki w cylindrach przełykają kolejne kompresje.

- Mały gaz!

Jeszcze dwa, trzy obroty...

- Wolny!

- Wolny, na bok!

Chrobot rozrusznika, śmigło rusza, pokonuje opór, dym spalin pyka z rury wydechowej; silnik prychnął, włożył się w spokojny rytm gardłowego warkotu.

Nagrzewam go sumiennie, próbuję na pełnych obrotach i kołuję na start.

Lecę. Samolot jest dobrze zrównoważony, można puścić stery i - tylko nie przeszkadzać! - nie popełnia błędów. Widzę z góry, że dwusterowe Potezy też skończyły i schodzą do hangaru. W sam czas. Okrążenie, lądowanie, zawracam na lewą stronę grupy.

- Podporucznik Bajan!

(To ten mały, czarny, o szczupłej twarzy i poważnych, szeroko osadzonych oczach.

Z początku mylił mi się z Grzybowskiem, a teraz także z Cichockim. Jak są bez kominiarek i okularów, łatwo ich odróżnić, ale w kabinie samolotu...) Więc mały czarny Bajan winduje się do Bregueta, a ja wspinam się na stopień, żeby mu jeszcze przypomnieć o zamknięciu żaluzji chłodnicy przed lądowaniem.

- Jak się pan czuje?

- Znakomicie.

- No to leć pan i proszę znakomicie wylądować.

Dodaje gazu, wykołowuje na linię, startowy macha przyzwalająco białą chorągiewką, silnik ryczy pełną mocą i tuman piaszczystego pyłu bucha spod zadzieranego ogona. Piasek tnie, kłuje po twarzy, osiada na zmrużonych rzęsach, gryzie w oczy, zatyka nozdrza... Ale muszę widzieć ten start.

No, już jest na twardej murawie, poprawia sterem kierunkowym lekkie zboczenie, kontruje za duże wychylenie, wychodzi w powietrze, poprawia lekki zwis na skrzydło, podciąga w górę. Siedzę go przez całą rundę, a gdy zamyka gaz i schodzi do lądowania, dyktuję mu w myślach, co ma robić. Ma dobrą odległość, prawidłowy kąt lotu ślizgowego i właściwy kierunek. Wszystko w porządku - jak dotąd. A jednak odczuwam lekki niepokój - raczej pewne napięcie - czy nie popełni jakiego błędu, czy nie za wcześnie ściągnie, czy się z tym nie spóźni... Wyrównał, cokolwiek za wysoko, ale trzyma... Breguet niesie się, niesie... Zaczyna tonąć. Teraz pociągnąć drążek sterowy. Wolno, z niewielkim przyspieszeniem... Ba, trochę za gwałtownie: prędkość jeszcze nie wygasła i maszyna ostatnim wysiłkiem oddala się od ziemi, jakby nabierała tchu, a potem osiada ciężko i bezwładnie, ale przecież „na trzy punkty”, bez szczupaków i podskoków.

- Zakołować!

Włazę na stopień, tłumaczę:

- Patrzeć dalej przed siebie. Nie ściągać steru na pamięć, niżej załamać kąt!

- Ja wiem, sknociłem... Ale poprawię.

- Mam nadzieję!

W gruncie rzeczy nie było najgorzej. Niech leci jeszcze raz.

Leci i teraz ląduje zupełnie dobrze. Następny jest Grzybowski: dwa lata, dwa przyzwoite lądowania, bez żadnych cudów. Cichocki siada do maszyny. Laguna częstuje mnie papierosem. Widzę, że jest zdenerwowany.

- To ten, co ma tylko siedem dubli?

- Ten.

- No, zobaczymy...

- Start!

Chmura piasku pędzi przez grupę, aby z wolna opaść na pola Szwederowa. Breguet wznosi się już nad lasem, pilot kładzie go w zakręt, podciąga, wyprowadza, a mnie serce bije, choć przecież wiem, że umie, że da sobie radę beze mnie, że jest lepszy od innych.

Leci po prostej, zredukował obroty, minął strefę okrążeń Albatrosów i Caudronów, zakręca, jest w połowie rundy...

Tymczasem dwa Potezy dla samodzielnych pełzną od hangaru wznosząc tumany pyłu: Żwirko i Muślewski.

- Niech startują prędzej, żeby Breguet miał wolne miejsce!

Breguet jest na trzecim zakręcie, więc nie ma gwałtu, ale startowy przepędza te Potezy i właśnie wtedy jakiś Caudron pojawia się nad żółtym polem łubinu, prycha włączanym raz po raz silnikiem i beztrudnie pikuje do lądowania przy naszej grupie.

Zapewne ktoś z instruktorów: wylatał swoje i zamiast kołować pod lasem okrężną

drogą, pakuje się tu, żeby mieć bliżej. Zdąży oczywiście przed Breguetem - ma pod sobą dwieście metrów i zaraz będzie siedział, a następnie zakręci w prawo, ku hangarom. Ląduje przy grupie i... silnik milknie, a śmigło nieruchomieje!

- Żeby cię... Ofiara!

A mój kosynier już schodzi. Mam nadzieję, że widzi tego pacana i wyląduje na prawo od niego. Miejsca ma dosyć.

Schodzi. Schodzi prawidłowo i już wiem, że się zorientował, bo lekko zboczył, a teraz znów ma kierunek dokładnie pod wiatr. Wolniutko ściąga do poziomu i trzyma, żeby wytracić pęd. Mija skraj lotniska, nad rozgrzanym piachem Breguet cokolwiek się wznosi - dobrze, dobrze, jeszcze dwie sekundy - ściągać, ściągać do końca! Siedzi!

- Start! - zanim jeszcze skończył dobieg.

Silnik zrywa się, grzmi, maszyna przyśpiesza, wychodzi w powietrze.

Tymczasem Olek Laguna znęca się nad Pawełkiem, który nam wlaźł w drogę na Caudronie, a mechanicy na próżno usiłują puścić w ruch osiemdziesiąt zziających koni zamkniętych w młynku do mielenia kawy firmy Rhone. Gdy się to wreszcie udaje, Paweł zmiata do hangaru, a w chwilę później mój pilot ląduje po raz drugi.

- Jak anioł!

- Lepiej - mówi Laguna. - Anioły lądują na dwa punkty. Różnica w podwoziu, rozumiesz.

To brzmi jak najwyższa pochwała. Nie tylko dla podporucznika. Dla mnie także.

Dochodzi godzina dziewiąta, na niebie pojawiają się pojedyncze obłoki, budzi się wiatr, w powietrzu zaczyna trochę rzucać, Caudrony i Albatrosy kołują do swoich hangarów. Na Breguetach i Potezach latają samodzielni, nadchodzi szef pilotażu, Laguna melduje, co trzeba, i wreszcie można przenieść start poza tę wydniętą piachu, bo zrobiło się luźniej.

Niestety nie mogę popisać się przed Kardynałem moimi „asami”: ci, co teraz ujeżdżają pocziwe maszyny, to same średniaki. Laszowali się po maksymalnej porcji lotów dwusterowych i z pewnością nie zostaną myśliwcami. Na przykład taki porucznik S.

z 29. pułku Strzelców Kaniowskich. Co ja się z nim namęczyłem! Na dobrą sprawę należałoby go skreślić, i to zapewne już w I eskadrze. Ale tam go oszczędzili, przepchnęli przez drugą, więc niech już lata, byle się nie grobnał. W tym celu trzeba było właściwie uczyć go wszystkiego od początku. Zrobiłem to, bo ma Virtuti, Krzyż Niepodległości i Walecznych. Porucznikom darmo tego nie dają. No i prosił, żebym mu pomógł. Nie umiem odmawiać takim prośbom. Pewnie go to wiele kosztowało...

Zrobiłem z nim chyba podwójną porcję lotów dwusterowych, wylaszował się jakoś i teraz jako tako lata na swoje potrzeby. Jest pilny, uparty, czy może wytrwały i tymi zaletami nadrabia brak talentu.

Nie błyszczą także talentem kapitan P. i major K. z piechoty, a niektóre ich lądowania budzą dreszcz sensacji. Wczoraj P, przeleciał nad grupą na wysokości dziesięciu metrów, przesmarował całe lotnisko, poniosło go pod skraj lasu i skończył dobieg przed torem kolejowym tylko dlatego, że wjechał między dwie sosenki, które go zatrzymały przed nasypem. Przyglądała się temu wyczynowi wycieczka dzieci z sierocińca i ksiądz, który ją prowadził. Kiedy zdyszany wraz z mechanikiem dobiegłem na miejsce, żeby uruchomić oniemiały z przerażenia silnik i zabrać cudem ocalały samolot, ksiądz pochwalił

Pana Boga i z nie ukrywaną ciekawością zapytał: - Proszę pana lotnika, a jak się ląduje tam, gdzie nie ma drzew i aeroplan nie ma się o co zaczepić?

- Słupy się wbija w ziemię, proszę księdza dobrodzieja - wyjaśniłem - i aeroplan na nich się zatrzymuje. Właśnie dla pana kapitana takie słupy instalujemy po tamtej stronie.

Ale może ksiądz zabierze dzieci dalej, za tor kolejowy, bo będzie lądował jeszcze jeden major.

Kapitan P. poczerwieniał, a ksiądz odszedł, aby powiadomić dziatwę o tym prostym sposobie „zatrzymywania aeroplanów” w czystym polu...

Dziś zresztą P. ląduje bez większych cudów, a majorowi K. udają się dwa kolejne lądowania i dopiero po trzecim trzeba przewinąć sflaczałe gumowe amortyzatory.

Wpół do jedenastej. Upał, w powietrzu kotłują się skłócone kominy prądów.

Ostatni samodzielny kończy czwartą rundę. Schodzimy ze startu brudni, spoceni, z twarzami czarnymi od spalin i pyłu. Przed odjazdem do miasta, o dwunastej, można się jeszcze umyć, zdrzemnąć się u fryzjera przy goleniu i zjeść w kasynie gorące pierożki pod jedną wódkę. Stawia Pawełek - za to lądowanie przy naszej grupie.

Po południu latamy od czwartej, z tą różnicą, że zaczynają ci, co już odbyli całą porcję zwykłych rund samodzielnych, lądują nie tylko dzięki łasce boskiej i wykonują „warunki”, czyli praktyczne egzaminy sprawności: ósemki, spirale i lądowania na sygnał

bez dodawania gazu. Każdy z tych „warunków” poprzedza pokazowy lot z instruktorem na dwusterze, po czym młode orle leci z workiem piasku i stara się dokazać tej samej sztuki.

Jeśli ma głowę na karku, talent i temperament lotniczy, sztuka się udaje, instruktor pęcznieje z radości i dumy, a szef pilotażu klepie go po ramieniu. Jeżeli uczeń jest przeciętniakiem, loty warunkowe trzeba powtarzać tak długo, póki ósemki nie przestaną przypominać splątanego sznurka, póki promień łuku zataczanego w spirali nie zmniejszy się do przyzwoitych wymiarów, a lądowanie na sygnał przestanie wypadać o paręset metrów od grupy.

Gdy się ten cyrk kończy, latają mniej zaawansowani, a dopiero po nich jeszcze nie wylaszowani na dwusterze. I znów start, cztery zakręty, lądowanie. Piętnaście, dwadzieścia okrążeń. Słońce chyli się nad lasem, niebo różowieje na zachodzie, wiatr zamiera, nad lotniskiem nieruchomo zawisa chmura pyłu... Jest godzina dwudziesta

pięćdziesiąt.

5.

Pierwszy Pomorski Lot Okrężny został zorganizowany przez Toruński Komitet LOPP we wrześniu 1926. Nie miał to być żaden lot-gigant, bo trasa obejmowała zaledwie siedemset czy może osiemset kilometrów, ale za to poza lądowaniami na lotniskach w Toruniu, Bydgoszczy i Grudziądzu należało także lądować na siedmiu lotniskach polowych, głównie celem szerzenia propagandy wśród ludu, który dotąd nie miał okazji „podziwiać z bliska czynów, powietrznych husarzy”. Poza tym regulamin przewidywał

premię za prędkość na całej trasie, punkty karne za ominięcie stanowisk i zezwalał na udział mechanika w każdej załodze.

Bydgoszcz wystawia trzy załogi: Ryży z majstrem wojskowym Gałęckim, sierż.

Muślewski z majstrem cywilnym Wegnerem i ja z majstrem wojskowym Ożogiem. Toruń siedem załóg. Grudziądz tylko jedną.

Tych ośmiu ma nad nami znaczną przewagę: przygotowali swoje Potezy jak na rajd dookoła Europy, niektórzy wbudowali nawet zapasowe zbiorniki paliwa, a my na swoich wysłużonych gratach jeszcze w sobotę do południa latamy z uczniami i dopiero potem mechanicy mogą je przejrzeć, zmienić świece zapłonowe, oczyścić iskrowniki oraz uzupełnić zapas benzyny. O trzeciej - start kluczem do Torunia, o piątej - komisyjne plombowanie maszyn i idziemy pokrzepić organizm pod „Trzema Koronami”, bo oczywiście nasi mechanicy nie mają wstępu do kasyna oficerskiego.

Start zaczyna się nazajutrz o ósmej rano. Ryży wylosował jeden z początkowych numerów, my z Muślewskim - środkowe. Trasa prowadzi przez Bydgoszcz do Chojnic, ale po drodze trzeba zrzucić meldunki w Nakle i w Koronowie.

Lądujemy więc w Bydgoszczy, Franek Ożóg otrzymuje stempel na karnecie i natychmiast wrywamy dalej, do Na-kła. Jest punkt kontrolny między torem kolejowym a Kanałem Bydgoskim: dwie płachty ułożone w kształt litery X. Zobaczyłem je z daleka, schodzę poniżej stu metrów, Franek rzuca woreczek z meldunkiem obciążony piaskiem i zaopatrzony w długą płócienną wstęgę.

- Podnieśli!

Wykręcam w prawo, kurs 45 stopni, raz i drugi przecinamy kręty szlak kolejki wąskotorowej, łapiemy „pod pachę” tor do Koronowa, już widać miasteczko. Gdzie oni tu wyłożyli te płachty?

- Za rzeką” panie poruczniku! Jeszcze w prawo!

- Widzę!

Zamykam gaz, kładę Poteza w ślizg na skrzydło, otoczona wierzbami łączka płynie skosem pod maszynę.

- Teraz!

Aż za dobrze: meldunek spada prosto na stolik sędziowski, wywołując popłoch miejscowych działaczy LOPP, którzy podjęli się roli asesora sportowych.

Kurs 330 stopni: grzejemy do Chojnic.

Nie mam trudności ze znalezieniem lądowiska, bo z daleka widać tłum ludzi i dwa Potezy na końcu dworskiego pola. Jeden leży na plecach tuż za płytkim rowem oddzielającym rżysko od świeżej podorywki, drugi podpiera się skrzydłem o ziemię w pozie pełnej rezygnacji: pilot zapewne lądował ^raczej twardo" i oś nie wytrzymała...

Lądowanie rzeczywiście jest dość trudne dla Poteza XV, który ma stosunkowo długi dobieg, niewielkie rżysko wystarczyłoby jednak na wytracenie pędu, gdyby nie było lekko pochylone pod wiatr. Ale to jest właśnie szansa dla nas, z Bydgoszczy: mamy ogromną, wprawę w lądowaniu na Potezie.

Zachodzę z daleka, nisko, na minimalnej prędkości, jakbym chciał posadzić maszynę o sto metrów za wcześniej, pośrodku trzech hektarów buraków cukrowych i tylko podciągam gazem, kiedy koła już-już muskają ich liście. Zielona rzeka płynie pode mną, zwalnia i przyspiesza, oddala się cokolwiek i znów podsadza się pod koła, aż wreszcie urywa się - jak nożem ciął! - i... domknąć gaz, ster na siebie.

Pochyłe rżysko próbuje uciec w dół, ale Potez opada pod większym kątem niż kąt nachylenia terenu i oto podwozie już drga na nierównościach, a płoza ryje płytką bruzdę pod ogonem. Zatrzymuję się w połowie lądowiska, chodzące krzyczą i klaszczą jak opętani, strażacka orkiestra rżnie siarczystego marsza, kordon harcerzy faluje pod naporem tłumu i lada chwila może pęknąć, więc - uprzedzając ten kataklizm - prędko zawracam i kołuję do stolika sędziów. Otrzymujemy drugą pieczęć na karnecie i prędko start, bo następny zawodnik po raz drugi okrąża tę równię pochyłą, jakby nie dowierzał, że tu można wylądować...

Można! Tylko trzeba umieć.

W Grudziądzu, po szóstym z kolei etapie, okazuje się, że według prowizorycznych obliczeń lecę na drugim miejscu; przede mną jest tylko Muślewski. Żwirko siedzi gdzieś pod Starogardem i po raz trzeci zmienia zaoliwione świece. Załoga ze Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu oraz dwie załogi 4. pułku lotniczego wycofały się uszkodzwszy maszyny przy lądowaniu na karkołomnych lądowiskach.

Pełni nadziei lecimy dalej, ale w drodze do Brodnicy mijają nas na pełnym gazie znajomy Potez z numerem bydgoskim - Żwirko - a tuż za punktem kontrolnym wrywa przed nami Muślewski. Mimo to we Włocławku nadal jesteśmy na drugim miejscu. Tylko że tu musimy już koniecznie uzupełnić zapas paliwa, a trzy załogi toruńskie blokują beczki i pompy zainstalowane na skraju wielkiego rżyska po koniczynie. Na szczęście Franek Ożóg ma zapasowy lejek z irchą, zdobywa gdzieś dwa wiadra i organizuje pomocniczą obsługę zasilającą. Rżniemy na zwiększonych obrotach do Inowrocławia!

I znów lądowisko jak dla gawronów, a na domiar złego pośrodku stoi na łbie jakiś toruński Potez. Mimo to decyduję się lądować, uprzedzając dwóch innych pilotów, którzy

krążą w powietrzu czekając na usunięcie rozbitej maszyny. Sędzia startowy ostrzega nas czerwonymi raketami, tłum widzów ogarnia podniecenie w przeczuciu straszliwej katastrofy, serca inowrocławianek biją na alarm, działacze LOPP bledną z emocji, lecz wszystko to na próżno: siadam na samym początku pola, w krótkim dobiegu mijam wycelowany w niebo - ogon i zwichrowane skrzydła, wykręcam w lewo, bo tuż z prawej strony wyskakują zagony marchwi i rzędy młodych jabłonek, trochę nas rzuca, dodaję gazu i kontruję sterem, przyhamowuje nas w głębokim łubinie i wreszcie Biedzimy!

Trochę to było ryzykowne, ale opłaciło się: ostatni odcinek trasy, Inowrocław-Toruń, ma tylko czterdzieści kilometrów; niewiele na nim można zyskać. Ledwie wystartowałem (omijając kraksę z drugiej strony, bo tymczasem zdołano usunąć tłum, który ją otaczał), zobaczyliśmy łuk Wisły, poligon, a za nim miasto. Ożóg dotyka mego ramienia.

- Lądowanie na hangary!

Kładę maszynę w obszerny zakręt. Ziemia, drogi, tory kolejowe obracają się jak ramiona olbrzymiego kieratu. Potem, gdy wyprowadzam na prostą, zatrzymują się, spływają pod skrzydła. Potem zamykam gaz i szum pędu płynie wzdłuż burt kadłuba.

Mierzę wzrokiem odległość: wystarczy? Wystarczy.

Lotnisko rośnie, rozciąga się wszerek, zbliża się ku nam, a Potez tonie w przestrzeni, której dno występuje teraz plastycznie, nabiera coraz żywszych barw, światła, cieni rzucanych przez budynki, hangary, drzewa, parkujące samoloty i samochody. Oszklone prześwity dachów rozpiętych nad hangarami kolejno strzelają słonecznym blaskiem, który ślizga się skośnie i znika pod skrzydłami, a potem soczysta zielona trawa, jak wartka rzeka o bystrym nurcie, zaczyna płynąć pod maszyną. Prędkość stopniowo maleje, ziemia wzdyma się, wrasta, aż wreszcie sięga podwozia i drobny dreszcz chwyta maszynę, gdy koła i ogon stykają się z powierzchnią lotniska.

Komisja złożona z przedstawicieli zarządu LOPP i oficerów 4. pułku lotniczego długo nie może uzgodnić wyników. Dwaj pretendenci do pierwszego miejsca - mjr R. z Torunia i sierżant Muślewski nie mają punktów karnych, a czas lotu równy co do minuty.

Ale ponieważ następne miejsca za Muślewskim zajmują Meissner i Żwirko (też psiakrew z Bydgoszczy!), zwycięzcą musi być pilot z Torunia...

Niech będzie! Nasza ekipa tak czy owak zajmuje miejsca drugie, trzecie i czwarte.

Rozdanie nagród dla pilotów i mechaników nastąpiło wieczorem na bankiecie w salach Dworu Artusa. Prezes pomorskiego oddziału LOPP wygłosił ciepłe przemówienie, wyrażając się w szczególnie gorących słowach o nas, pilotach z Bydgoszczy. Wódka, na szczęście, była zimna...

Nazajutrz na lotnisku bydgoskim witały nas tłumy i wojskowa orkiestra - jak bohaterów. Omal sam nie uwierzyłem, że jestem bohaterem. Uratował mnie od tego Kardynał.

- Spisaliście się nieźle, chociaż można było lepiej - powiedział świdrując nas wzrokiem.

- Tylko niech wam się w głowach nie poprzewraca. Przypominam, że popołudniowe loty zaczynamy od dziś o godzinę wcześniej.

Nie przewraca mi się w głowie, doskonale rozumiem, że nie dokonałem niczego nadzwyczajnego. Tym bardziej że właśnie Bolek Orliński już wraca ze swego przelotu Warszawa-Tokio. Życzę mu jak najlepiej, ale... ech, co tu gadać! Chciałbym być na jego miejscu...

Wyleciał z Warszawy dwudziestego siódmego sierpnia na samolocie Breguet XIX z czterystupięćdziesięciokonnym silnikiem Lorraine-Dietrich i po sześciu godzinach lądował w Moskwie. Tam okazało się, że na śmigle między warstwami sklejonego drewna powstała drobna szczelina. Oczywiście należało śmigło wymienić, ale to spowodowałoby kilkudniową zwłokę, więc Orliński decyduje się lecieć dalej, jeszcze tego samego dnia odwala siedemset pięćdziesiąt kilometrów i ląduje w Kazaniu. Z powodu bardzo gęstej mgły siedzi tam trzydzieści sześć godzin i dopiero dwudziestego dziewiątego mija Ural i dociera do Omska, lecąc poniżej grubej warstwy chmur. Trzydziestego przelatuje tysiąc trzysta kilometrów nad tajgą, ląduje w Krasnojarsku, a nazajutrz mija Bajkał i po dziewięciu godzinach ląduje w Czycie. Pierwszego września jest w Charbinie. Ponad dwie trzecie drogi ma za sobą; do Tokio zostało jeszcze dwa i pół tysiąca kilometrów. Ale teraz warunki atmosferyczne są coraz gorsze. Drugiego ląduje w Mukdenie, trzeciego w Herdžio, gdzie szalejący tajfun zatrzymuje go dwie doby, i wreszcie piątego przylatuje do Tokio.

To jest coś! Trzej inni piloci (m.in. as lotnictwa francuskiego Pelletier d'Oisy), którzy mniej więcej w tym samym czasie przedsięwzięli przeloty z Europy do Japonii, zawrócili z drogi.

Bolek wcale nie zamierza na tym poprzestać: jedenastego września startuje do lotu powrotnego. Nad Morzem Japońskim zмага się z burzą, która przez dziesięć godzin spycha go z kursu. Ląduje w Osace, o pięćset kilometrów na wschód od Tokio...

Dwunastego tajfun trwa, trzynastego jeszcze się wzmaga, a ten wariat leci! Po jedenastu godzinach ląduje w Herdžio, w Korei. Tu jego mechanik, sierżant Kubiak, oświadcza, że silnik lada godzina może zawieść: filtr oleju zatrzymał drobniutkie wióry z wycierających się łożysk...

Mimo to lecą dalej. Piętnastego września o tysiąc sześćset pięćdziesiąt kilometrów na zachód od Herdžio lądują przymusowo, bo pękł przewód smarowy. Kubiak prowizorycznie naprawia to uszkodzenie i nazajutrz startują, ale po godzinie lotu manometr wskazuje zero.

Więc Orliński znów ląduje: tym razem przy stacji kolei syberyjskiej, w pobliżu osady Byrka liczącej dwadzieścia chat.

Czekają na paliwo i smar. Mają je otrzymać z Czyty odległej o dwieście osiemdziesiąt kilometrów. Tymczasem w nocy zaczyna się burza, gwałtowny podmuch wichru zrywa linki kotwiczne, unosi maszynę i rzuca ją na skrzydło, przy czym dwumetrowy koniec

dolnego płata ulega złamaniu.

Cóż, zdawałoby się, że to koniec rajdu dla każdego pilota. Ale nie dla tego sympatycznego zawadiaki. Pożyczył od kolejarzy piłę, oderżnęli z Kubrakiem pogięte dźwigary i żebra, dla równowagi ogołocili z płótna koniec drugiego płata i otrzymawszy zapas paliwa, polecili dalej.

Dwudziestego września lądują w Irkucku, dwudziestego pierwszego w Krasnojarsku, dwudziestego drugiego w Omsku, dwudziestego trzeciego w Kazaniu, dwudziestego czwartego w Moskwie. Silnik ledwie dyszy, pluje smarem przez wszystkie wytarte łożyska, stuka, rżęzi jak stara sieczkarnia i traci obroty. Śmigło owinięte drutem ledwie się trzyma, a jak drut pęknie, rozwinie się jak wachlarz... Ale do Warszawy zostało tylko tysiąc sto pięćdziesiąt kilometrów. Dwudziestego piątego start z Moskwy. Niski pułap chmur przyciska maszynę nad ziemią. Między Orszą a Mińskiem silnik kaszle, dymi i traci obroty, ale potem znów pracuje równiej. Jeszcze trzy godziny lotu i wreszcie Warszawa! Dwadzieścia tysięcy kilometrów na seryjnej maszynie, nad Rosją, nad całą Syberią, do Japonii i z powrotem! A mnie się ma „przewrócić w głowie” po głupich ośmiuset kilometrach tego śmiesznego lotu okrężnego... „Pierwszego Pomorskiego”!

Drugiego już nigdy nie będzie: zbyt wielu połamanym Potezom trzeba zdemontować skrzydła i przywlec inwalidów do Torunia...

Dni stają się coraz krótsze, ale pogoda sprzyja, więc nadal latamy po osiem, po dziesięć godzin dziennie. Odbywa się to kosztem przerwy południowej, która ustawicznie się kurczy, a także dzięki wyętej pracy mechaników. Oni nie mają właściwie żadnej przerwy: wstają przed świtem, żeby na czas wymanewrować samoloty z hangaru (co jest nie byle jaką sztuką biorąc pod uwagę panującą tam ciasnotę), „na bieżąco” przewijają nadszarpnięte przy „twardych” lądowaniach gumowe amortyzatory i wymieniają podgięte osie podwozi, majstrują przy nawalających silnikach, po lotach zaś uzupełniają zapas benzyny i smaru w zbiornikach i wody w chłodnicach. Do nalewania benzyny istnieje prymitywne urządzenie: wózek z beczką i ręczna pompa oraz lejek z zamszowym filtrem...

Trzeba jeszcze umyć zakopcone, często zachlapane smarem burty kadłubów i maski silników, przejrzeć je, oczyścić iskrowniki i świece, wypróbować ich działanie. Czasem -

jeżeli zdarzy się poważniejsze uszkodzenie maszyny - trzeba ściągnąć ją z lotniska albo, jeśli uczeń podczas przelotu utknie na przygodnym lądowisku, lecieć tam z pomocą. Wtedy nie ma już czasu na obiad, bo uszczuplone brygady ledwie zdążą uporać się ze zwykłą robotą i właśnie zaczynają się loty popołudniowe.

I znów obsługa samolotów na starcie: koła, osie, amortyzatory, świece, drobne usterki silników, a potem - już po zachodzie słońca - znów przygotowanie maszyn na dzień następny.

Mechanicy z I i II eskadry mają nieco lżejszą pracę i znacznie więcej uczniów pilotażu do pomocy przy najprostszych czynnościach. Ale żaden z naszych mechaników nie chciałby się tam przenieść.

- Dlaczego? - pytam Franka Ożoga.

- Bo to by była degradacja. My obsługujemy bojowe maszyny. I u nas latają bojowi piloci.

Rozumiem tę jego ambicję, czy też pewną dumę: miał niespełna szesnaście lat, kiedy jako ochotnik poszedł na odsiecz Lwowa z grupą rtm. Abrahama i „zarobił” na „Orleńcu”. Był trzy miesiące w niewoli ukraińskiej, gdzie omal nie umarł na tyfus i czerwonkę. Wymigał się śmierci, uciekł, z Legionem Bajończyków znalazł się pod Kijowem, brał udział w walkach podczas odwrotu, bił się pod Zamościem, a koniec działań wojennych zastał go w Zwiahlu, jako dowódcę plutonu w stopniu kaprała, z Krzyżem Walecznych i raną odniesioną na froncie. Właśnie wtedy ukończył siedemnasty rok życia.

Jak na siedemnaście lat, to sporo... Nic dziwnego, że z majstrem wojskowym Ożogiem łączy mnie wzajemna sympatia: obaj nie żywimy szczególnego szacunku dla oficerów, którzy nie wǳchali prochu...

Spracowane Breguety wykruszają się z eskadry, więc Kardynał zdecydował, że będzie się je traktować tylko jako maszyny przejściowe przed Potezami, które są znacznie trudniejsze w pilotażu. Odpadają loty na „warunki”, okres szkolenia zostaje skrócony i wystarcza jeden instruktor na dwusterze. Wobec tego opiekuję się tylko grupą samodzielnych, a większość czasu zajmują mi pokazowe loty warunkowe na Potezach.

Teraz, pod jesień, tu właśnie zaczyna się szczytowe nasilenie pracy instruktorów i mechaników, gwałtownie wzrasta liczba uczniów, którzy przybywają po ukończeniu (

pilotażu początkowego w I i II eskadrze, a co za tym idzie - samolotów potrzebnych jednocześnie na starcie. W dodatku przybywają najmniej zdolni, ci, którzy mieli trudności w opanowaniu prostych elementów latania na łatwych maszynach. Trzeba z nimi dłużej latać na dwusterze, zanim się wylaszują i dać im dłuższy trening w lotach samodzielnych, zanim zaczną kręcić ósemki i spirale, lądować na sygnał i w wyznaczonym prostokącie.

Czasem trzeba powtarzać z nimi loty pokazowe na te zadania, bo ani rusz im nie wychodzi.

Czasem - nie ma innego wyjścia - trzeba ich odpisać na straty, żeby się nie pozabijali. Taką ostateczność nazywa się w skrócie „OPK”, co znaczy: „Onufry, pakuj kufry”...

Jedni przyjmują ten wyrok z ulgą: albo dość się najedli strachu, albo doszli do rozsądnego wniosku, że nie mają nawet skromnych zadatków na talent lotniczy. Inni odchodzą z żalem, zawiedzeni i rozgoryczeni. Takich najtrudniej skreślać. Ilekroć muszę wystąpić z podobnym wnioskiem, stawiam się w ich sytuacji. Z pewnością część winy za popełniane przez nich błędy i niedostateczny poziom wyszkolenia ponosi instruktor, z którym latali „na pierwszych typach samolotów szkolnych. Nie chciało mu się, może nie potrafił, może sam ma zakorzenione złe nałogi, może ich nie dostrzega u swoich uczniów.

Zdolny, sumienny instruktor od pierwszego lotu obserwuje ucznia, a podczas paru następnych powinien poznać wszystkie jego zalety i wady. Wprawdzie w normalnych warunkach, podczas lotu w spokojnym powietrzu wystarczy, aby uczeń swobodnie trzymał

drążek sterowy i nie przeszkadzał maszynie, ale doświadczony instruktor natychmiast dostrzeże każdy nerwowy ruch nowicjusza, odkryje każdy zły nawyk, zauważy lekki zwis na skrzydło, a w zakręcie - skłonność do „podtrzymywania” lotką i brak precyzji przy kolejnych manewrach sterami. Jeśli zaś maszyna leci po linii idealnie prostej, zachowując doskonałą równowagę, lub zatacza prawidłowy łuk wirażu, to jeszcze nie dowód, że uczeń zasługuje na pełne zaufanie, że opanował sztukę latania. Może się tak bowiem dziać kosztem jego nadmiernego wysiłku, męczącego skupienia uwagi wyłącznie na tych elementach pilotażu, podczas gdy wskazania przyrządów, otaczająca go przestrzeń, wyznaczona trasa nie docierają do jego świadomości. Takiego ucznia łatwo podpatrzeć, ale trudno mu wytłumaczyć, w jaki sposób osiąga się swobodę sterowania bez nieustannego napięcia nerwów i zmysłów, które tępieją wskutek zmęczenia. Trudno go nauczyć właściwego podziału uwagi między wszystkie czynniki składające się na prawidłowy lot, start i lądowanie.

Dobry pilot to taki, którego uwaga, spostrzegawczość i zdolność natychmiastowej oceny zjawisk działają niejako automatycznie; który bez wahania wykonuje każdy ruch, każdą czynność zmierzającą do przywrócenia zakłóconej równowagi; który na te czynności zużywa tylko tyle energii, ile jej w danym wypadku koniecznie potrzeba - ani mniej, ani więcej. Jego zmysły, nerwy i mięśnie pracują oszczędnie, ale zawsze gotowe są do szybkiego, niezawodnego działania.

Oczywiście nie można tego wszystkiego oczekiwać od ucznia, ale trzeba mu wskazać drogę, nauczyć go, jak ma to osiągnąć. Wydaje mi się, że tylko niewielu instruktorów o tym myśli, a niektórzy nawet własnych skromnych umiejętności nie potrafią przekazać swoim uczniom...

Jeden z ostatnich Breguetów w tym roku padł ofiarą por. dra L., którego za wszelką cenę należało wyszkolić na pilota, ponieważ przysłała go „Cebula”, czyli Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich, chcąc mieć wśród specjalistów bodaj jednego latającego doktora. Co prawda por. L. nie zapowiadał się na asa pilotażu, ale był sympatyczny i palił się do latania. Na Breguecie szkolił go bardzo starannie dobry instruktor, sierż. Bargiel, odbył z nim sporo dwusterowych lotów ponad normę, aż wreszcie, doszedłszy do przekonania, że nic więcej nie wskóra i że lądowania por. Ł. nie budzą poważniejszych obaw o całość podwozia, przekazał mi go do lotu próbnego.

Pierwsze lądowanie ze mną nie bardzo się doktorowi udało, ale ponieważ dwa następne były poprawne, wylaszowałem go z czystym sumieniem. Latał samodzielnie bez większych cudów, jakkolwiek rzadko zdarzało mu się tak wycelować, żeby dobieg samolotu skończył się przy grupie startowej: najczęściej bywał o pięćdziesiąt do stu metrów za długi, a czasem wypadał w połowie drogi do przeciwległego krańca lotniska.

Zrobiłem z nim jeszcze parę lotów kontrolnych, żeby mógł sobie uprzytomnić, jak to powinno wyglądać, kiedy Breguet na małej wysokości niesie się bez gazu nad polami, zanim osiągnie skraj naszej piaszczystej wydmy. Umyślnie lądowałem krótko, przed linią startu, aby go przekonać, że pomiędzy granicą lotniska a grupą jest dość miejsca na zakończenie dobiegu.

Owszem, pomogło: dwa kolejne lądowania miały dobre. Przy trzecim Breguet rąbnął kołami w świeżo zoraną rolę dwadzieścia metrów przed lotniskiem, nawet się nie odbił, tylko zawinął ogonem nad zgniecionym. w harmonię kadłubem i natychmiast stanął w płomieniach.

Na szczęście mechanicy z naszego hangaru widzieli tę kraksę, popędzili na ratunek i zdołali wyciągnąć nieprzytomnego doktora.

Po kilku tygodniach wrócił ze szpitala z przysmażoną twarzą i niewygasłym zapalem do latania. Ostatecznie ukończył kurs, rozbiwszy tylko jeszcze jednego Poteza (ale już bez pożaru).

Nadchodzi jesień, najgorsze ofermi kręcą ostatnie spirale, z duszą na ramieniu na sygnał z ziemi lądują „jak Bóg da”, czasem nawet nie bardzo daleko od grupy startowej, wreszcie dokonują niebywałej sztuki przelotu do Warszawy i z powrotem. Teoretycznie mają lecieć po loksodromie, ale co drugi bierze Wisłę „pod pachę”, bo to pewniejsze niż busola. Niektórym zresztą i Wisła nie wystarcza: błędzą, dolatują do Dębłina, bo jakoś nie dostrzegli stolicy, a wracając lądują z rozpaczą w Grudziądzu, przekonani, że to już „ultima thule” ziemi ojczystej, bo coś za długo się leciało...

Tak więc lotnictwu polskiemu przybywa pilotów-oficerów z piechoty, kawalerii i artylerii - nie wiadomo dlaczego przeżywanych abisyńczykami - poruczników z poważnym starszeństwem, kapitanów, ba! nawet majorów. Odchodzą do pułków, a w parę miesięcy potem obejmują stanowiska oficerów taktycznych, dowódców eskadr i dywizjonów. Tym sposobem widoki na awans dla tych, którzy od początku służą w lotnictwie, coraz bardziej się oddalają. Już cztery lata jestem podporucznikiem. Sześć lat - pilotem...

6.

Polskę ogarniał chaos, kurs złotego spadał, matadorzy partyjni w Sejmie zwalczali się wzajemnie, zmieniali się kolejno premierzy i ministrowie.

Prezes „Wyzwolenia”, Stanisław Thugutt pisał: „Jesteśmy społeczeństwem, w którym rozprzegają się wszelkie więzy. W państwie zanika wszelki autorytet: Sejmu, rządu, urzędów, sądów, a przede wszystkim polskiej gospodarki. Stronnictwa polityczne martwieją w bezsensownych kalkulacjach partyjnych albo sypią się w gruzy, na których jak chwast pleni się coraz bujniej demagogia”.

Dwunastego maja uderzył piorun: marszałek Piłsudski dokonał w Warszawie zamachu stanu. Walki uliczne, które toczyły się głównie pomiędzy mostem Poniatowskiego a Łazienkami oraz w okolicach lotniska na Mokotowie, ustały nazajutrz po zajęciu Belwederu. Zginęło w nich około dwustu żołnierzy i osób cywilnych. Na lotnisku od zabłąkanej kuli padł adiutant 1. pułku lotniczego kpt. obs. Czesław Niekraszewicz.

Powszechnie mniemano, że po rezygnacji Wojciechowskiego prezydentem zostanie Piłsudski, istotnie w pierwszym głosowaniu oddano na niego dwieście dziewięćdziesiąt dwa głosy. (Kandydat prawicy, hr. Bniński otrzymał sto dziewięćdziesiąt trzy głosy, sześćdziesięciu jeden posłów i senatorów oddało czyste kartki.) Tymczasem na placu Saskim zgromadził się tłum ludzi w oczekiwaniu na ogłoszenie wyniku. Obwieścił go prezes Banku Gospodarstwa Krajowego, gen. Górecki, bez porozumienia z elektem, w wielkim pośpiechu i z należyтым patosem, zwracając się do spiżowego pomnika księcia Józefa: - Marszałku Poniatowski, melduję, że marszałek Piłsudski został prezydentem!

Książę Józef nie okazał żadnego wzruszenia z powodu tej nowej godności kolegi; zareagował dopiero nazajutrz, gdy po rezygnacji Piłsudskiego wybrano prezydentem prof.

Mościckiego. W gabinecie prezesa Góreckiego zadzwonił telefon.

- Tu generał Górecki. Kto mówi?

- Tu marszałek Poniatowski. Generale, udzielam panu nagany za wczorajszy niezgodny z prawdą meldunek. Cześć!

- Cześć - powiedział pan prezes i dopiero potem strzaskał słuchawkę.

Na stanowisku szefa Departamentu Lotnictwa nastąpiła nowa zmiana: odszedł gen.

Włodzimierz Zagórski, któremu zarzucano liczne nadużycia przy zakupach samolotów i silników we Francji, a jego miejsce zajął płk pil. Ludomił Rayski.

Szkoła Pilotów w Bydgoszczy otrzymała nowe samoloty, przybyło kilku instruktorów, młodych pilotów wyszkolonych w ubiegłym roku oraz ponad stu uczniów.

Organizacja szkolenia została zmieniona: uczniowie przechodzą kurs pilotażu początkowego w dwóch grupach - bądź na wysłużonych Caudronach, bądź na nowych Hanriotach XIV, przy czym w tej fazie wyszkolenia biorą udział wszyscy instruktorzy.

Każdy z nas, byłych instruktorów III eskadry także „wozi” po siedmiu uczniów, a po ich wyłazowaniu Żwirko, nowo przydzielony por. Henryk Bruschi i ja obejmujemy trzy grupy samodzielnych. Najlepsi z nich wraz z nami przechodzą na Morany i Hanrioty XIX, przy czym znów powtarza się eliminacja i wyłania się czołowa grupa najzdolniejszych, których szkolimy na Potezach XV i XXVII. Reszta - mniej zdolni - dołączają do nas kolejno, a zdecydowane patałachy zostają skreślone na pierwszym lub drugim etapie.

Mój „sztabowy” Hanriot ma wymalowane kolorowe skarabeusze na burtach kadłuba - dzieło samodzielnych z czołowej grupy. Za wzór do tej ozdoby posłużyła przypięta do kominiarki maskotka, którą otrzymałem jeszcze w Lidzie od pięknej Telimeny. Telimena tymczasem wyszła powtórnie za mąż za jakiegoś dalekiego kuzyna dyplomatę i wraz z nim przebywa za granicą, w kraju „gdzie nie ma ani wielkich lasów, ani bagien, ani cietrzewi”. Dostałem zawiadomienie o ślubie, a potem kartkę pocztową z tą właśnie wiadomością. Na ślub posłałem depeszę; kartka pocztowa (z adresem) gdzieś się zapodziała... Pozostał skarabeusz, który ze mną lata i nadal przynosi mi szczęście.

Sztabowy Hanriot natomiast służy do pokazowych Lotów z uczniami na „warunki”: epingles, czyli pojedyncze i podwójne skoble, lądowania w prostokącie i spirale, a poza tym do mego wyłącznego użytku. Jest to bardzo pocziwy samolot, flegmatyczny i pobłażliwy tak dalece, że tylko wytrawny pilot potrafi go zmusić do wejścia w korkociąg.

Uczniom, nawet najgorszym ofiarom z dziada pradziada, absolutnie to nie zagraża. Z drugiej strony jednak Hanriot jest czuły na wiatr i rzucanie: w niespokojnym powietrzu zachowuje się jak gazeta, a jego reakcja na manewry sterami jest powolna, jakby się przyklejał do skłóconego nurtu. Dlatego początkowe loty szkolne odbywają się tylko przy dobrej pogodzie.

Lecz pogoda tej wiosny jest pomyślna i moje „gazety” latają po osiem, nawet po dziesięć godzin dziennie. Tylko świece do silników nie zawsze wytrzymują takie tempo, zwłaszcza przy braku wprawy uczniów w operowaniu dwiema manetkami: jedną, która reguluje dopływ powietrza, i drugą, która otwiera lub zamyka benzynę. Współcześni konstruktorzy zakładów Rhône nie zdołali dotychczas uprościć tej sprawy...

Dochodzi dziewiąta, w powietrzu zaczęło na dobre kiwać, zachodni wiatr wydyma rękaw umocowany do masztu na dachu hangaru i trzeba zejść z lotniska. Grupa zwija manatki, trzy Hanrioty kołują na przełaj najkrótszą drogą, a ja siadam do „sztabowego”, żeby polecieć dla własnej przyjemności.

Głupie zwariowane wietrzyisko już przy rozbiegu cieszy się na tę okazję: podsadza się pod lewe, to pod prawe płaty skrzydeł, uderza z boku w stery zadartego ogona, a potem nagle bierze mego Hanriota na barki i wynosi go w górę, aby zaraz spod niego umknąć, w złudnej nadziei, że skołowana „gazeta” grzmotnie podwoziem o ziemię.

To nie ze mną takie numery! Wprawdzie ten oberek zmusza mnie do mielenia drążkiem sterowym jak wierci-makiem w makutrze, przy czym lotki trzepocą się jak spłoszone kury, ale Hanriot startuje po prostej i oto już wznosi się powyżej gąszczu sosnowych konarów, który mam przed sobą.

Wtem silnik dostaje chryпки, pluje dymem, tęgi, elastyczny wypór pod skrzydłami mięknie, stery flaczeją i prędkość gwałtownie opada. Sprawdzam położenie manetek: może za duży albo za mały dopływ benzyny? może powietrza? Gdzie tam! Nic nie pomaga... A pode mną już las! O parę metrów od podwozia! Nie zdołam zawrócić na lotnisko, bo zaczepię skrzydłem o gałęzie, a gdybym nawet nie zaczepił, to przy tej prędkości samolot pójdzie w ślizg i zwali się między drzewa... Nie ma innej rady: trzeba siadać na tych sosnach jak wrona.

Właśnie: jak wrona. Wiem, jak to trzeba zrobić: wyłączam kontakt i ściągam ster na siebie. Hanriot leniwie unosi łeb, orze brzuchem, słyszę, jak igliwie szoruje po płótnie ogona. Sekunda, dwie sekundy - prędkość ostatecznie dogasa, omdlała maszyna osiada bezwładnie i grzęźnie podwoziem w koronie sosny, która pochyła się w przód, a potem prostuje się z powrotem, klinując ogon i skrzydła samolotu między gałęziami sąsiadek.

Siedzę!

Ba, siedzę jak w pułapce: boję się ruszyć i zleźć po pniu na ziemię, bo nuż trzaśnie która gałąź i mój sztabowy Hanriot zwali się za mną... Czekam; niech z lotniska przyjedzie straż ogniowa z uczciwą drabiną.

Tymczasem wiatr oszalał z radości i robi co w jego mocy, żeby mi się nie nudziło.

Las szumi dokoła, sosny kołyszą się majestatycznie, wraz z nimi kołysze się Hanriot, a ja wraz z Hanriotem - jak na długiej oceanicznej fali pod tchnieniem pasatu. Sytuacja zdaje mi się „pochyła”: w każdej chwili możemy znaleźć się na ziemi razem - ja z Hanriotem - i to obaj z połamanymi żebrami... A przecież go uratowałem od paskudnej kraksy! Nie zamierzam się przed kimkolwiek przechwalać, ale takie lądowanie wymaga bądź co bądź

niezłego opanowania sztuki pilotażu i własnych nerwów. Wszyscy widzieli!

Tak, wszyscy widzieli... i oczywiście powiedzą, że zalałem silnik jak pierwszy lepszy (lub raczej gorszy) patałach... No, to się jednak da sprawdzić, jak mnie zdejmą z tych sosen. Dobrze, że tu dziś nie ma księdza z wycieczką sierot...

Straż ogniowa przyjeżdża wreszcie. Z drabiną, z dźwigiem, z mechanikami i z całą zgrają radosnych kolegów, którzy pragną zobaczyć na własne oczy, jak będę zląził po sośnie i czy się przykleję do ociekającego żywicą pnia na stałe, czy tylko na jakiś czas. Ale ja zlążę po drabinie, a potem tylko nasi mechanicy dokazują cudów zręczności demontując Hanriota piętnaście metrów nad ziemią. Jest cały, nie uszkodzony, tylko płótno w paru miejscach rozdarło. Skrzydła, a potem kadłub wraz z silnikiem zjeżdżają w dół na stalowych linach dźwigu. Najtrudniejszą sprawą okazuje się wymanewrowanie rozparcelowanej „gazety” spomiędzy drzew, ale w końcu i to się udaje.

Nie udaje się natomiast poskromić Pawełka. który - jak to przewidziałem - „od razu, na słuch, rozpoznał”, że już przy starcie mój silnik miał za bogatą mieszankę.

Nawet się nie bronię: taki znawca... Ma już chyba parę tysięcy godzin na tych rotacyjnych pyrkawkach i pewnie ze dwie albo trzy na prawdziwych samolotach, jeżeli na

takich w ogóle latał...

Pawełek się oburza:

- Bardzo przepraszam, wylatałem na Breguetach przeszło trzydzieści godzin!
- Ho! ho! Pewnie ze trzy lata temu, wtedy kiedy kończyłeś szkołę?

Paweł tylko wzrusza ramionami, ale przestaje się mądrzyć. Nawet trochę żałuję, że mu tak przygadałem. W gruncie rzeczy jest dobrym chłopcem i nie jego wina, że zamiast do pułku, wprost ze szkoły przydzielono go tutaj. Zresztą sam zaczynam podejrzewać, że przyczyną przymusowego lądowania był jakiś błąd w operowaniu manetkami. Moja ambicja bardzo na tym cierpi.

Dopiero przed wieczorem oficer techniczny stwierdza, że to filtr benzyny był „hermetycznie” zatkany.

No i co, Pawełku?

Szef pilotażu ląduje przy mojej grupie, uczniowie przytrzymują samolot za skrzydło, pomagają ustawić go po lewej stronie flagi. Komenderuję: „Baczność”, melduję stan oficerów, podoficerów, instruktorów i mechaników. Po tej służbowej ceremonii Jerzy ujmuje mnie pod rękę.

- Jak skończysz loty, idź do krawca i każ sobie naszyć po drugiej gwiazdce na naramiennikach.

- Co?!

- Właśnie to! Możesz to sobie przeczytać w dzienniku personalnym. Jest w adiutanturze. No, wiesz ci.

Obejmuje mnie i całujemy się, co wywołuje powszechne zainteresowanie wśród uczniów.

- Awansował na porucznika - wyjaśnia Kardynał.

Jestem szczerze wzruszony. Wiem, że mu ten awans zawdzięczam, bąkam coś w rodzaju podziękowania. Oczy mu się śmieją, cieszy się prawie tak jak ja.

Teraz wszyscy kolejno ściskają mi rękę, gratulują. Jest mi bardzo, bardzo przyjemnie w tej atmosferze powszechnej życzliwości.

Potem owacja w szóstym hangarze ze strony mechaników, bo już i tam się dowiedzieli, a wieczorem nie było jakie oblewanie wszystkich nowych gwiazdek „Pod Orłem”, bo jest nas trzech świeżych poruczników: Franek Żwirko, Pawełek P. i ja.

Moja czołowa grupa - sześciu uczniów - zakończyła loty warunkowe na pierwszym typie szkolnym i przeszła na Morany. Lubię ten samolot. Wprawdzie zamiast przyzwoitego silnika ma taki sam osiemdziesięciokonny gramofon jak Hanriot i Caudron, ale jest zwinny i czuły. Kończę poranne loty wcześniej, koło godziny szóstej i lecę sam, żeby pokręcić ósemki. Kładę Morana w ostry zakręt, ściągam, czekam. Horyzont toczy się, pędzi

dokładnie na wprost maski silnika: las - pola - komin starej cegielni - pochyłe dachy nad kamiennym miastem - parę wież kościelnych i znów las - dość! Wyprowadzam, kładę w przeciwną stronę: las - miasto - komin - pola - las - dość! Moran przecina własny ślad: wiry, które zostawił za ogonem i - posłuszny sterom - przechyla się na drugą burzę: las -

pola - cegielnia - wstrząs na progu wirów - miasto - las i znów wstrząs na przecięciu ósemki zawiązanej dokładnie w jednej i tej samej płaszczyźnie. Wycinam z przestrzeni równe kręgi jak obwarzanki, pięćset metrów nad skrajnym hangarem. Ciasne, szybkie jak młyńce szablą: raz w tę, raz w tamtą stronę. A Moran aż pieje od pędu!

Potem nad miasto. Leży tam w dole: ogromna, chropowata, nieregularnie rozpełzła masa rzadkiego cementu wymieszanego ze żwirem, w której, zanim stężała, wyłobiono dłuższe i krótsze, szersze i węższe, krzyżujące się rowki o prostopadłych ścianach - ulice.

Na ich dnie, pośrodku, w dwie przeciwne strony suną kolorowe żuki - samochody i tramwaje. Suną wolno, ostrożnie w wąskich, głębokich korytarzach, wymijają się tuż blisko, skręcają w poprzeczne, jeszcze ciaśniejsze przesmyki, zatrzymują się u skraju chodników, na których pełzają dwunożne mrówki, tłum potrącających się mrówek.

Gdy tak patrzę z góry na to rojowisko stłoczone między domami na dnie przestrzeni, zdaje mi się, że grożą mu nieustanne kolizje: ze ścianami, z narożnikami przecznic, z całym potokiem żuków i mrówek dążących sobie naprzeciw. O ileż bezpieczniej, swobodniej, prędszej mogę się poruszać ponad nimi w wolnym przestworze, w trzech wymiarach przestrzeni, w powietrzu.

Lecz teraz - o tak wczesnej porze - miasto jeszcze śpi, korytarze ulic są puste, i tylko środkiem, po nitkach szyn, od czasu do czasu sunie niespiesznie samotny tramwaj.

W siatce ulic odnajduję wzrokiem trzypiętrowy dom, w którym mieszkamy. Stoi przy szerokiej alei wysadzonej młodymi lipami o kopulastych koronach, na wprost małego placu, z którego wybiegają dwie inne uliczki przyległej dzielnicy willowej. Mieszkamy na drugim piętrze. Mógłbym przelecieć przed oknami - na dzień dobry. Spoglądam na zegarek, jest wpół do siódmej - Zońka pewnie wstaje, żeby przygotować śniadanie.

Przymykam gaz, z daleka zachodzę na prostą, coraz niżej, coraz niżej nad skośnymi dachami, z których sterczą krótkie prostokątne kominy. Raz po raz na mgnienie oka otwierają się przede mną i znikają sztolnie podwórzy otoczonych oficynami, raz po raz szczybaty szereg dachów urywa się nagle, za jego krawędzią w ostrym skręcie wyrasta przeciwległa ściana przecznicy z rzędami okien, prostuje się i - szast! - wąż ulicy zostaje w tyle, znów ukryty wśród chaosu pochyłych, wyższych i niższych, bardziej i mniej spiczastych dachów.

Przymierzam się dokładnie na wylot naszej alei. o kilka metrów przede mną skaczą, zapadają się, falują te dachy nabijane dymnikami, ale nie dodaję gazu. Gdy tylko zostawię je za sobą, muszę zagłębić się w korytarz między domami, aby zejść na wysokość okien drugiego piętra. Zejście powinno nastąpić w ciągu dwóch, najwyżej trzech sekund, żebym zdążył wyrównać i zwiększyć obroty, zanim dolecę do naszego domu. Te dwie lub trzy sekundy nurkowania pozwolą mi z powrotem odzyskać normalną prędkość.

I oto mój Morane już ostro nurkuje bzykając krótkimi zrywami przy włączaniu kontaktu, już wyrównał ściągnięty sterem i brzęczący silnikiem, a po obu stronach pędzą szare ściany kamienic, migocą szyby okien jak w przelatującym pośpiesznym pociągu.

Krótkie spojrzenie w lewo: za nisko! Podciągam i w tej samej chwili maszyna drgnęła - jakby potknęła się lekko. Co to mogło być? Jakiś prąd powietrza rozgrzanego od murów? Zabłąkany podmuch wiatru? Nie mam czasu zastanawiać się nad tym: utrzymanie właściwej wysokości, kierunku i prędkości w tym kamiennym wąwozie zajmuje całą moją uwagę. Na prawo przede mną zbliża się, pędzi ku mnie zielony placyk z dwiema rozchodzącymi się uliczkami; na lewo, o dwa metry od skrzydła gnają okna kolejnych domów i już widzę ten, w którym mieszkamy. Za nim aleja ma jeszcze ze sto metrów długości, a potem zamyka ją szereg czteropiętrowych kamienic na poprzecznej ulicy. Taka odległość w zupełności wystarczy na wykonanie skoku ponad dachy. Trzeba tylko rozporządzać pewnym nadmiarem prędkości.

Zwiększam obroty, trzymając Morana ciągle na tym samym poziomie. Silnik dzwoni, szum pędu wznosi się o ton wyżej, pewnie tam drżą wszystkie szyby! Dwa otwarte okna i balkon na drugim piętrze śmigają w ułamku sekundy, zostają w tyle.

Teraz w górę! Samolot staje dęba, wspina się prosto w niebo. Zwijam go w ciasnym wywrocie, przymykam gaz, walę się w dół, równam znów tuż nad dachami. W

jednym z otwartych okien dostrzegam kobiecą postać w niebieskim szlafrocisku i widzę jeszcze, że powiewa chusteczką. Szkoda, że jej tu nie było, jak przelatywałem dziesięć metrów nad jezdnią - nie widziała. Ale słyszała na pewno!

Tak czy owak, czas wracać na lotnisko. Wiatr trochę obrócił, wieje z południowego zachodu. Jakieś Hanrioty jeszcze pętają się dookoła, więc wykręcam szyję, żeby o którego nie zawadzić. I wtedy dostrzegam, że za podwoziem mojego Morana-wlecze się połyskująca w słońcu pajęczyna... Druty! Miedziane druty telefoniczne...

Dopiero teraz przypominam sobie owo potknięcie się samolotu nisko nad aleją.

Tam nad jezdnią, w poprzek ulicy przechodzi linia przewodów rozpięta na słupach. Niech to wszyscy diabli!

Kardynał słucha naiwnej bajeczki o nawalającym silniku, który jednak w końcu przepalił, co uratowało mnie od sensacyjnego lądowania na ulicy. To się oczywiście na nic nie przyda: wzrok szefa pilotażu przenika mnie na wskroś, jakbym był szklany. Robi mi się głupio, a on uśmiecha się ironicznie.

- Tydzień aresztu domowego - mówi krótko, bez żadnych komentarzy.

Wracając do domu na obiad, z podświadomym zdziwieniem patrzę na ludzi, na konie, samochody, tramwaje i domy naturalnej wielkości, a przy tym niebezpiecznie bliskie... Nie zmienia się tylko słońce, a obłoki są nawet mniejsze.

Skręcając w aleję wysadzaną lipami, widzę kilku monterów na słupach - naprawiają zerwane przewody. Mam „moralnego”: ta moja głupia brawura... Podchodzę, pytam, co to

za awaria.

Wzruszają ramionami:

- Burza była w nocy, pewnie wichura zerwała dachówkę i trafiło akurat na druty.

Istotnie, na jezdni leżą jeszcze odłamki dachówek...

No to można było nie opowiadać bajeczek i w ogóle się nie przyznawać!

Ale po południu adiutant szkoły, Tadek D., wyprowadza mnie z błędu: - Żartujesz chyba! Tu się telefon urywał, zanim wylądowałeś z tymi drutami, a potem sam Thome dzwonił, że cię przymknie, tylko Jurek mu powiedział, że bohaterski pilot już siedzi w areszcie. Udało ci się!

Pewnie, że mi się udało: karny raport w komendzie garnizonu nie skończyłby się aresztem domowym... Szef pilotażu - pomijając już większą wyrozumiałość wobec młodzieńczych wybryków swoich oficerów - ma ważny powód, żeby nas ratować przed takimi raportami: areszt domowy dotyczy tylko godzin wolnych od służby; areszt na odwachu garnizonowym jest ścisły: trwa dwadzieścia cztery godziny na dobę. Nieobecność instruktora (zwłaszcza w okresie lotów dwusilnikowych) opóźnia wyszkolenie grupy uczniów, dezorganizuje tok pracy i pogarsza jej wyniki. Ale pomijając to wszystko, wiem, że telefoniczna rozmowa z generałem nie była przyjemna dla szefa pilotażu. I dopiero teraz mam „moralnego”.

Po Moranach i Hanriotach XIX czołowa grupa przechodzi krótki trening na bardzo już sfatygowanych Breguetach - niedobitkach z ubiegłego roku oraz na kilku ostatnich inwalidach, które wycofano z eskadr liniowych pułków.

Pocziwe stare Ludwiki XIV kolejno ulegają swemu losowi: nie remontuje się już podłamanych przez uczniów płatowców i zużytych silników - idą do kasacji. Tylko jeden z nich 28 czerwca 1926 ginie w śmiertelnej katastrofie wraz z kapralem, uczniem pilotażu, Bolesławem Studzińskim.

Żal mi tego chłopca. Zapowiadał się na dobrego pilota. Szkolił go sierżant Bargiel, a ja wylaszowałem go po dwóch próbnym lotach, podczas których nie popełnił żadnego błędu. A po kilku samodzielnych, podczas zwykłego zakrętu wszedł w korkociąg i rąbnął w ziemię na polach Biedaszkowa.

W latach 1925 i 1926 zginęło w katastrofach lotniczych dwudziestu trzech pilotów, dziewięciu obserwatorów i czterech mechaników. Może następne lata przyniosą mniejsze straty...

7.

Nasze lotnictwo naprawdę się rozbudowuje, choć zagraniczne zakupy samolotów zostały poważnie ograniczone. Fabryka Plage i Laśkiewicza w Lublinie przestała wyrabiać latające trumny i na licencji francuskiej produkuje Potezy. Podlaska Wytwórnia Samolotów też na razie korzysta z licencji, ale jej konstruktorzy pracują już nad własnymi prototypami. Powstaje nowoczesne lotnisko na Okęciu pod Warszawą. Ma się tam przenieść 1. pułk lotniczy, a już teraz uruchomiono w nowych budynkach wytwórnię silników „Polskie Zakłady Skody”. Ich produkcja również opiera się na licencjach zagranicznych, m.in. Lorraine-Dietrich (450 KM), ale prowadzone są studia nad budową oryginalnych silników polskich. Myśliwcy otrzymują nowe samoloty Spad S-51 i S-61 o prędkości 230 km/godz. Dywizjony liniowe przeobrażają się na Breguety XIX i Potezy XXV.

Studenci Politechniki Warszawskiej - Rogalski, Wigura i Drzewiecki - przy poparciu materialnym LOPP budują pierwsze typy samolotów sportowych (RWD). W

Warszawie organizuje się Aeroklub Akademicki.

W kwietniu w Bydgoszczy zaczyna się nowy kurs pilotażu. Komendę szkoły objął płk pil. Jerzy Boreysza.

Dwunastego maja 1927 urodził się Jerzy Leszek Meissner, syn Janusza i Zofii z d.

Cichockiej. (Ma niebieskie, maślane oczy, skąpe lniane uwłosienie na głowie i - jak znakomita większość noworodków - podobny jest do czegoś pośredniego między różową żabą a małpą.)

Nie, ten rok nie zapowiada się lepiej niż ubiegły, jeśli idzie o śmiertelne kraksy...

Wczesne jesienne szarugi i brak dostatecznej ilości samolotów sprawiły, że około dwudziestu uczniów nie ukończyło jeszcze zeszłorocznego kursu pilotażu. Szkolenie wlecze się w miesiącach zimowych, bo dni są krótkie, pogoda rzadko dopisuje, a obsługa samolotów jest utrudniona. Loty szkolne odbywają się tylko po to, żeby ci maruderzy mieli jaki taki trening - byle do wiosny.

Pierwszy śmiertelny wypadek zdarzył się w Bydgoszczy ósmego lutego; zginął

sierż. ucz. pil. Adam Jabłoński. Potem, dwudziestego czwartego lutego - st. sierż. pil. Jan Krajewski w Toruniu. Jedenastego maja ppłk Zych-Płodowski, zastępca płk. Rayskiego.

Dwudziestego trzeciego maja kpt. pil. Jan Malicki, którego szkoliłem w roku 1925. W czerwcu - sierż. pil. Czarnecki z Lidy. W lipcu - Makowiecki z Poznania...

Ale obok licznych ofiar są także zwycięzcy: na bardzo trudnych międzynarodowych zawodach akrobacji lotniczej w Zurychu nasza trójka - płk Jerzy Kossowski, kpt. Bolesław Orliński i por. Aleksander Cichocki zajmują drugie miejsce.

Cieszę się podwójnie: szkoliłem Cichockiego na Breguecie (a następnie także na Potezie) w roku 1925 i już wtedy prorokowałem, że wyrośnie na asa. Dwaj inni moi uczniowie z tego samego rocznika - Bajan i Grzybowski (też myśliwcy) latają jak szatany, a moja czołowa grupa z ubiegłego sezonu ma już najlepszą opinię w pułkach. Kiedy ich spotykam podczas jakiegoś przelotu, w jakimś mieście, na jakimś lotnisku, w kasynie, na ulicy -

wspominają, jak to było na Breguetach i Potezach, jak ich sztorcowałem, jak się laszowali, jak knocili, a później „łapali dryg”.

- Pamięta pan?

Czasem pamiętam, czasem kłamię, że pamiętam, bo przecież tylu ich już było...

Przyjemnie mi, że oni mnie pamiętają i że ich czegoś nauczyłem.

A teraz znów zaczął się sezon.

Mechanicy VI hangaru (Potezów) dotychczas nie dosypiali, nie dojadali, i nie mieli czasu na odpoczynek w powszednie dni lotne z wyjątkiem sobotnich popołudni, kiedy nie odbywają się loty szkolne. Ale my - piloci bojowi - chcemy latać w nocy, bo w pułkach utworzono eskadry nocnych myśliwców na samolotach Potez XXV i po prostu nie wypada, żebyśmy zostali w tyle za wyszkolonymi przez nas młodziakami. Wprawdzie jeszcze nie mamy Potezów XXV, lotnisko w Bydgoszczy nie ma żadnych urządzeń do lotów nocnych, a hangary oświetlone są tylko zwykłymi żarówkami zawieszonymi u szczytów dachów, ale przecież w warunkach polowych wytycza się miejsce lądowania za pomocą trzech ognisk wskazujących kierunek i takie urządzenie świetlne też musi wystarczyć.

- A na czym wy chcecie latać? - pyta Kardynał.

- Wiadomo: na Potezach XV i XXVII! W nocie z soboty na niedzielę.

- Przypuśćmy... Ale maszyny do lotów nocnych muszą mieć przynajmniej światła pozycyjne i oświetloną tablicę przyrządów w kabinie.

- To się zrobi. Elektrycy z parku już wszystko przygotowali.

- Aha! Mechaników pewnie także już wzięliście pod włos? Bo ja nie mam sumienia tak w nich orać!

Oczywiście: wzięliśmy ich pod włos. Zresztą bez żadnych trudności. Dwaj szefowie obsługi technicznej (st. majster Jan Gałęcki - piętnastki i st. majster wojskowy Franciszek Ożóg - dwudziestki siódemki) wraz z elektrykiem warsztatów parkowych instalują te światła pozycyjne, organizują brygadę startową i przygotowują szmaty nasyczone smarem, które mają zapłonąć na środku lotniska. Oficer techniczny uzbrojony w raketnicę i kilka rakiet niewiadomego pochodzenia będzie kierował startem i lądowaniem.

Szefowi pilotażu udziela się ten zapał, lecz - jako człowiek dojrzały i rozsądny - sam obejmuje kierownictwo imprezy.

Po pierwsze: zaczynamy loty o zmroku, a dopiero potem w zupełnych ciemnościach.

Po wtóre: pogoda musi być na medal. Po trzecie: w pogotowiu gaśnice, sanitarka i lekarz.

Przychodzi mi na myśl głupi dowcip, że można by także zamówić ze dwie-trzy trumny i kilka wieńców, jak już mamy być tacy przewidujący, ale się z tym nie wyrywam.

Zapada cichy, pogodny wieczór, ale najkorzystniejszy wiatr zachodni zmienia się na lekki powiew południowy - lądowanie znad hangarów parku.

Leci sierżant Muślewski, po nim Ryży, ja i Bargiel. Lądujemy bez ognisk, bo jeszcze widać ziemię. Tylko żarówki na hangarach już się świecą, a światło z wewnątrz przenika przez oszklone skośne okna dachów. To zupełnie wystarczy do oceny wysokości.

Tymczasem niebo na zachodzie wypaliło się i wygasło, a na wschodzie i w zenicie ocknęły się gwiazdy. Szefowie mechaników ustalili kolejkę brygadzystów i pomocników, którzy z nami polecą w nagrodę za tę dodatkową pracę. Ale do mojego Poteza podchodzi Kardynał. Jest w letnim kombinezonie, ma na głowie kominiarkę z okularami. Chcę mu ustąpić miejsca, ale powstrzymuje mnie.

- Ja na pasażera.

Bardzo mi to pochlebia. Jerzy jest wytrawnym pilotem bojowym, zaczął latać o trzy lata wcześniej ode mnie i lata nadal bardzo dobrze. Nie mam wątpliwości, że gdyby zaszła potrzeba - poleciałby sam. Lecz szef pilotażu nie ma ani zwyczaju, ani potrzeby popisywać się przed nami. Wie, że my, instruktorzy, doszliśmy do nieosiągalnej dla innych wprawy w startach i lądowaniach. Umie to ocenić i z pewnością nie przyjdzie mu na myśl, iż ktokolwiek mógłby pomyśleć, że „ma pietra”. Cenimy go za to. Nie każdy dowódca potrafi zdobyć się na taką bezstronność, na tyle godności własnej i zaufania do podwładnych.

- Leć - mówi do mnie. - Ja nie dotykam sterów.

(Oj, bardzo lubię tego Kardynała!)

Włączam światła pozycyjne umieszczone na skrzydłach i na ogonie: na lewo czerwone, na prawo zielone, z tyłu białe. Kołuję na start według sygnałów ręcznej latarki oficera technicznego. Ciemno jak w piwnicy, księżyc dopiero wschodzi, zaczerwieniony, przesłonięty popielatą mgiełką.

Grupa startowa wyłania się z mroków w odległości pięćdziesięciu metrów przede mną; czarniejsze od nocy sylwetki ludzi i majak białego znaku T na ziemi obok tyczki ze zwisającą flagą. Podciągam się na prawo od niego, wyłączam i włączam światła: gotowy do lotu.

Techniczny świeci ku mnie latarką: start!

Pełne obroty, ster od siebie. Silnik ryczy, z rur wydechowych ukazują się żółto-błękitne języki płomieni i odginają się w tył, samolot zrywa się do rozbiegu, drga na nierównościach, pędzi przed siebie. Nie widzę ziemi, która gna pode mną, a na wprost -

tam gdzie powinna być linia horyzontu „zlewa się z ciemnym niebem, ale wyczuwam coraz słabszy napór drążka sterowego: ogon uniósł się do poziomu, a mała gwiazda

Świecąca nisko nad widnokregiem pomaga w utrzymaniu kierunku.

Dreszcz udzielający się maszynie od podwozia jest coraz lżejszy, delikatny - koła za ledwie muskają powierzchnię lotniska. Łagodnie, płynnie wychodzimy w powietrze i teraz widać już granicę między czarną ziemią a granatowopopielatym, jakby przydymionym niebem. Prędkość sto sześćdziesiąt, obroty tysiąc sześćset - można podciągnąć. Strzałka wysokościomierza pełźnie w górę, niebo pozbywa się tego szarego nalotu, gwiazdy nabierają wilgotnego blasku, w dole tu i ówdzie błyskają nagle światełka, a na lewo wstaje łuna miasta i nagle poniżej wysypuje się rój białych, żółtych, błękitnych iskier - latarni ulicznych, kolorowych reklam, okien, wystaw sklepowych, tramwajów.

Lecę nad to tlejące ognisko przysypane popiołem nocy. Żarzy się, raz po raz błyska nowymi iskrami, podczas gdy inne gasną. Teraz widać mdły odblask na jezdniach i chodnikach, rzędy świateł przeglądają się w wodzie, rozpełzają się coraz dalej, coraz rzadsze, coraz drobniejsze i słabsze, jak coraz cieńsze odnóża olbrzymiego pająka. Pająk przyczał się do skoku na długą nakrapianą lampami łukowymi liszkę, która zdaje się odpoczywać w powolnym marszu nad połyskującym zakrętem Wisły. Pająk czeka. Może lada chwila rzuci się na nią... Nie. Nawet gdy wzdłuż grzbietu zamarłej w bezruchu liszki przebiega dreszcz przyćmiewający świetliste punkty, nie decydujące się na skok.

- Pociąg przechodzi przez most w Fordonie - mówi Jerzy.

Oczywiście: pociąg, most na Wiśle, Bydgoszcz. Nie „dreszcz”, nie „liszka” i nie „pająk” czyhający na ofiarę... Szef pilotażu, na szczęście, nie wie o moich fantastycznych skojarzeniach. Powiedziałyby: „Ależ z ciebie jest Maria Konopnicka”.

Mówi tylko:

- Toruń, a tam Inowrocław. A to chyba Szubin i Nakło, widzisz?

Widzę: dalekie, jaśniejsze i bledsze łuny miast biją w niebo, a pod nimi -

niewidoczne z tej odległości - pełgają iskiereki świateł. Wygląda to jak jakiś płaski, dwuwymiarowy schemat zatopiony na samym dnie czarnego oceanu przestrzeni pod rozgwieżdżonym niebem, Eh, Konopnicka!

- Wracamy. Wiesz, gdzie lotnisko?

Pewnie, że wiem. Pamiętam też, że mam podejść do lądowania z lewego zakrętu, więc zataczam obszerny łuk na północ i wychodzę na prostą wzdłuż toru kolejowego do Inowrocławia.

Jest lotnisko: wydłużony trójkąt ognisk pełgających szkarłatem. Zmniejszam obroty, błękitno-różowe jęczyczki liżą wyloty rur wydechowych, na tablicy przede mną pulsują, schodzą po szczeblach podziałek wskazówki przyrządów. Pęd szumi jednostajnie, świszczę w stalowych taśmach usztywniających zastrzały, horyzont wolno się podnosi, trzy jasne pasemka na dachach hangarów po obu stronach przysadzistej wieży z oświetlonym zegarem zbliżają się, rosną; czerwone ogniska podsyczone olejem i benzyną buchają żywym płomieniem. Poprawiam kierunek, przejdziemy na prawo od wieży tuż nad

pierwszym hangarem. Niska, szara ściana i nad nią skośny czarny hełm ze świetlistą przyłbicą z grubego, zbrojnego szkła. Ale nad tą przyłbicą srebrzy się jakby nić pajęczyny rozpięta od końca do końca bloku.

- Antena! - woła Kardynał.

Antena z pewnością stanowi własność porucznika Cz., jednego z instruktorów II eskadry, który mieszka w małym parterowym domku obok hangaru. Jest oczywiście połączona z jego odbiornikiem radiowym. Por. Cz. włącza swój piekielny aparat już o świcie, nastawia go na pełny regulator, otwiera okna i przez cały dzień raczy nas i całą okolicę potwornym rykiem tego diabelskiego urządzenia. Dotychczas nikt nie zauważył

anteny sprytnie umieszczonej nad dachem hangaru: w dzień jej nie widać ani z ziemi, ani z powietrza.

Dopiero teraz dostrześliśmy ją w świetle przenikającym przez szyby.

- Zdejmę mu ją!

- Uważaj! Zaczepisz podwoziem o dach!

Nie ma obawy: pręty stalowe, które ją podtrzymują, mają po dwa metry wysokości.

Zwiększam kąt lotu ślizgowego, przymierzam się starannie.

Już!

Nie poczułem nawet najlżejszego drgnienia... Może za wysoko? Ale to nic: poprawię następnym razem. Teraz lądowanie.

Czerwony blask płomieni oświetla ziemię, która podnosi się pode mną. Ściągam, ściągam, czuję, jak Potez traci prędkość, ściągam do końca, czekam... Czekam tylko przez te dwie, może trzy sekundy, jak na lekkie ukłucie igłą strzykawki. Wiem, że to nie boli, że wyląduję gładko, ale i tym razem - jak zawsze, nawet w dzień - nerwy napinają się nieznacznie.

Koła i płoza jednocześnie muskają ziemię, podwozie drga - siedzimy!

Techniczny sygnalizuje: „Na lewą stronę grupy!”

Oglądam się: zielona i czerwona gwiazda płynie ku nam z daleka - ktoś schodzi do lądowania. Jeden z mechaników już wisi u końca skrzydła, pomaga mi zawrócić.

Potem szef pilotażu przesiada się na moje miejsce, a ja - do tylnej kabiny. Przy sposobności oglądam podwozie: nie, nie ma tam anteny porucznika Cz. Ale to jeszcze nie dowód, że nie została zerwana. Jestem niemal pewien, że zaczepiłem o nią kołami.

- Jakby mi coś nie wychodziło, to popraw - mówi Jerzy.

Tymczasem drogi Potez wylądował, kołuje do grupy, więc wysuwamy się na linię startu.

Sygnal latarką - gazu! - i jak poprzednio po krótkim wybiegu jesteśmy w powietrzu.

Jerzy prowadzi maszynę pewnie i prawidłowo. Żaden jego manewr nie wymaga poprawki. Ale tym razem nie zapuszczamy się nigdzie dalej: runda wokół lotniska.

Zapewne chce się przekonać, jak mu wyjdzie lądowanie.

W czwartym zakręcie milknie warkot silnika - schodzimy. Wieża z zegarem podpływa ku nam po lewej stronie, wyciąga się w górę, jakby się wspinała na palce. Na moje wyczucie podchodzimy cokolwiek za nisko, ale mamy większą prędkość, więc jeżeli Jurek zaraz zmniejszy kąt lotu, powinniśmy przejść tuż nad dachem hangaru. Ramiona mam wyciągnięte w przód, dłonie oparte na burtach kabiny jak przy lotach z uczniami.

Jeszcze zdążę ująć drążek, podciągnąć. Ale on sam przecież na pewno to zrobi! A jeżeli nie?... Ma jeszcze trzy sekundy... Dwie...

Podciągnął! Czarny dach ze świetlistą szklaną krezą śmignął pod samolotem. Nie zauważyłem, czy tam jest antena. Za dużo wysiłku pochłonęło utrzymanie dłoni na burtach.

Siadamy pięćdziesiąt metrów przed grupą.

- Nie poprawiłeś przed tym hangarem - mówi szef pilotażu prokuratorским tonem.

- Nie było potrzeby, panie majorze. Pan major sam...

- A jakbyśmy rąbnęli w krawędź dachu?

- Pan major żartuje. Ale teraz Cz. na pewno już nie ma anteny.

- No-no! Nie próbuj tego złożyć na mnie. Sam ją zerwałeś przy poprzednim lądowaniu. Kosynier!

Ten epitet zawiera pochwałę zaprawioną lekkim odcieniem ironii, czy może drwiny. Ale szef pilotażu zdaje się zadowolony i z siebie, i ze mnie. Ja również.

W poniedziałek od świtu radio porucznika Cz. wyje tępym, blaszanym tenorem: „Ach, jedź do Varażdin!”... Ale antena została rozpięta niżej.

- To mu nic nie pomoże - oświadcza Ryży. - Jest południowy wiatr.

Oczywiście przy tym wietrze lądujemy znad hangarów i sierżantowi Muślewskiemu udaje się zerwać antenę przy pierwszej próbie.

Po lotach porannych Cz. pieni się z irytacji: umyślnie robimy mu na złość, ale już on sobie z nami poradzi! Zaraz idzie do Kardynała.

- A idź! Kardynała też pewnie krew zalewa na ten twój cholerny odbiornik, nie mówiąc już o antenie. Jak który z uczniów się na niej zawiesi, to pójdiesz pod sąd.

- Jak który z was zostawi podwozie na dachu, to też pójdzie pod sąd.

Nie wiem, co tam usłyszał od szefa pilotażu, dość że po południu antena zawisła o pół metra nad krawędzią dachu. Odbiór wskutek tego był fatalny, głośnik chrypiał, kwiczał i trzeszczał - jeśli nie były to najnowsze efekty perkusyjne jakiegoś zwariowanego jazz-bandu, ale porucznik Cz. triumfował: żadnemu z nas nie udało się zdjąć anteny przy

oblatywaniu maszyn, a podczas lotów z uczniami nie można było ryzykować. Dopiero nazajutrz sam tego dokonałem lądując na Moranie po próbie powietrza i wtedy Cz. zmiękł.

Zawarliśmy układ, którego mocą odtąd antena miała pozostać nietknięta, pod warunkiem że odbiór audycji będzie się odbywał przy zamkniętych oknach.

Trzeba przyznać, że układ był obustronnie sumiennie przestrzegany w ciągu całych trzech tygodni, po czym został zerwany przez naszą stronę, lub raczej przez Jasia Bąka, instruktora z II eskadry, i to tylko przypadkiem.

Jasio lądował na antypatycznym Hanriocie XIX, trochę się zagapił, rąbnął podwoziem w dach, zostawił tam jedno koło, zabrał antenę, zwałił się na ziemię i został

uwięziony w kabinie, bo kadłub zwinął się dokoła niej jak rolmops. Jasia wydłubano za pomocą pił do metali i odesłano do szpitala, a Hanriota - do warsztatów parku lotniczego.

Z nich dwóch do służby powrócił tylko Jaś. Hanriot był połamany znacznie gorzej i poszedł na złom.

8.

Rumunia - po rumuńsku: Romania. Konstytucyjne królestwo w Europie południowo-wschodniej, położone między dolnym Dunajem, Dniestrem a Morzem Czarnym. Przed pierwszą wojną światową obejmowała Wielką i Małą Wołoszczyznę, Mołdawię i Dobrudżę (137 903 km², 7 500 000 mieszkańców). Po pierwszej wojnie rozszerzyło swój stan posiadania przez przyłączenie Siedmiogrodu, Bukowiny, części Banatu węgierskiego, okręgów węgierskich Crisana i Marmures oraz Besarabii, Ogółem 294 244 km², 17 100 000 mieszkańców. Stolica: Bukareszt.

Nie wiadomo, kto w Departamencie Aeronautyki zdecydował, że lotniczą wizytę przyjaźni w Rumunii ma złożyć załoga ze Szkoły Pilotów. Prawdopodobnie zaszła pomyłka, bo wyższe władze zwykle do takich celów delegują swoich protegowanych z pułków, a na bardziej atrakcyjne wizyty latają same we własnych osobach. Wiadomo natomiast, że adiutanta por. obs. Tadeusza D. i instruktora por. pil. Janusza Meissnera wyznaczyła komenda Szkoły pod wpływem szefa pilotażu. Pomijając osobistą przychylność Kardynała, przyczyniły się do tego wyboru niektóre reprezentacyjne zalety obu delegatów: są jednego wzrostu (180 cm), obaj mają Virtuti Militari, niezłą opinię jako lotnicy, we dwóch władają językami: rosyjskim, niemieckim i francuskim, a wreszcie -

żaden z nich nie czuje wstrętu do kieliszka.

Reprezentacyjnym samolotem jest nowiutki Potez XXVII osobiście przygotowany przez majstra wojskowego Ożoga.

Lecimy do Warszawy, aby zabrać służbową pocztę i otrzymać diety, po czym tego samego dnia - piętnastego lipca - do Lwowa, gdzie zamierzamy przenocować.

Przenocować to jeszcze nie znaczy przespać całą noc. Każdy z nas ma tu w 6.

pułku paczkę dobrych kolegów i przyjaciół, więc po gościnnym przyjęciu wracam do hotelu dobrze po północy, a Tadek dopiero po szóstej rano, i to w takim stanie, że już nie wie, czy to środa, fabryka zapalek, czy Wielka Brytania, a w dodatku śpiewa...

W Bukareszcie mamy być o godzinie dwudziestej, ale po drodze trzeba odwiedzić rumuńskie dywizjony lotnicze w Czerniowcach i w Jassach. Do Czerniowiec jest dwieście trzydzieści kilometrów. Czerniowce-Jassy - sto osiemdziesiąt. Jassy-Bukareszt - trzysta trzydzieści. Razem - siedemset czterdzieści, to znaczy - ponad cztery godziny lotu. Ale w Czerniowcach śniadanie, a w Jassach obiad i pewnie jakieś wizyty, i zwiedzanie miasta itp., i trzeba uzupełnić za pas benzyny, i zresztą ustaliliśmy już wczoraj, że wyruszamy ze Lwowa najpóźniej o ósmej.

- Tadzio - mówię - za półtorej godziny start.

Ale Tadzio śpiewa „Walencję”, zdejmuje mundur i usiłuje go zawiesić na kaflach pieca. Nic go nie obchodzi sojusznicza Romania Mare, nigdzie się nie wybiera, jest zmęczony i musi się przespać. Wobec tego biorę go za kark, taszczę do łazienki i pakuję pod zimny prysznic.

Wrzeszczy, ale trzeźwieje w oczach, i to tak dalece, że startujemy o wpół do dziewiątej, trafiamy na graniczną „bramę” przelotową i o dziesiątej lądujemy jako żywo w Czerniowcach, a nie na przykład w Wiedniu!

- Brawo, Tadziu!

Tadeusz niecierpliwie wzrusza ramionami:

- O, wielki handel! Żartujesz chyba?

Witają nas co najmniej jak ambasadorów, jedziemy do miasta. Dziewięćdziesiąt tysięcy mieszkańców, z czego prawie połowa to Niemcy i Żydzi, siedemnaście procent Polaków, a reszta to już wyłącznie „większość” rumuńska. Aha, jest także rumuński uniwersytet. Rumuński od roku 1920, bo przez czterdzieści pięć lat, od czasu gdy został założony, był uniwersytetem niemieckim.

Nie wiem, której nacji stolica Bukowiny zawdzięcza wino. Tak czy owak jest dobre, a zmieszane z wodą i lodem znakomicie gasi pragnienie po wczorajszych pikantnych przekąskach i przy lipcowym upale, który już daje się tu we znaki.

Oficerowie tutejszego dywizjonu lotniczego jakoś nie mają ochoty pokazać nam swoich samolotów: widziałem tylko jedną maszynę Breguet XTV, której zapewne nie zdążyli ukryć w rozlatującym się drewnianym hangarze. Była czarna od spalin i smarów...

Mają natomiast jak najlepsze chęci zatrzymać nas do wieczora i nalać w mas do pełna tego wińska z wodą.

Na szczęście Tadek nie lubi wina, wypiłby raczej kieliszek czegoś mocniejszego, i wspiera moje manewry odwrotowe.

Koło południa udaje się nam przekonać gospodarzy, że naprawdę musimy lecieć dalej, o pierwszej startujemy, a parę minut po drugiej siadamy w Jassach.

Dziura jeszcze gorsza niż Czerniowce, gościnność jeszcze większa, upał zgoła tropikalny. Uniwersytet? Jest! Mniejszości narodowe? Załedwie 60%! Zabytków na szczęście nie ma, bo nawet samoloty przezornie zawczasu usunięto z pola widzenia. Przed obiadem pijemy tsujkę, trzydziestoprocentowy samogon z winogron, w dodatku ciepły.

Brrr! Do obiadu: wino z wodą. Siusiamy po tym winie jak dwie fontanny; z pewnością jeszcze więcej niż wypiliśmy. Cygańska orkiestra gra czardasza, ludowe melodie rumuńskie i rosyjskie romanse, a nam podają jeszcze jakieś melby, owoce, kawę i znów wino...

Po heroicznej walce z tą fetą wrywamy na lotnisko. Nasi gospodarze są w różowych humorach, śpiewają „Caran kuce” i „Jarme bine”, co po polsku (w przekładzie pośrednim przez rosyjski) znaczy: „Czuję się wspaniale”. Ja nie czuję się wspaniale, zwłaszcza że dochodzi siódma i na pewno się spóźnimy, a przed nami szmat drogi nad Alpami Transylwańskimi, których szczyty sięgają dwóch tysięcy pięciuset metrów.

Windujemy się nad te dzikie góry, Tadek pilnuje kursu, groźne skaliste turnie rosną pod nami coraz wyżej i wyżej, ciemne lasy pełzną w dół po grzbietach i zboczach, spienione potoki i wodospady, pozornie zastygłe w biegu, bieleją tu i ówdzie jak sople lodu, jakaś samotna szosa wije się serpentynami od przełęczy do przełęczy, znika w zielonych gąszczach, spada w dolinę, prostuje się na chwilę, znów daje nura w las i znów pnie się w górę. Dostrzegam tylko jedną wioskę w tym bezludziu, a dalej małe miasteczko uczone między ścianami żlebu jak jaskółcze gniazdo nanizane na błyszcząca nitkę toru kolejowego.

- Patarlagere - mówi Tadek. - Język sobie można połamać... Jesteśmy na kursie: na prawo za tymi górami jest Braşov, na lewo - Buseu. Do Bukaresztu sto kilometrów.

Spiętrzone fale gór zaczynają opadać, schodzimy niżej, 134 bo zimno, a wraz z nami - daleko na prawo - schodzi słońce i kryje się za postrzępionymi grzbietami.

Jeszcze na horyzoncie chmura dymu nad Ploeszti, a pod samolotem coraz więcej ludzkich osiedli, tory. kolejowe, jakaś rzeka, pewnie dopływ Seretu, i za nią płaska równina.

- Widać Bukareszt!

Szukamy lotniska - jest! Za to wiatru nie ma i diabli wiedzą, z której strony zejść do lądowania, bp nigdzie nie widać znaku T wskazującego kierunek.

Ląduję wprost na hangary, z rozgrzanej ziemi bucha upał, podciągam gazem, wybiega paru mechaników, prowadzą nas, pomagają ustawić maszynę. Wyłączam iskrowniki. Ależ tu gorąco!"

Do miasta jedziemy otwartym samochodem w asyście kilku innych, wzbijając tumany czarnoziemnego pyłu na zwykłej polnej drodze. Pył z każdą chwilą gęstnieje, światła niewidać, nie ma już czym oddychać, klakson ryczy, dokoła wozu falują jakieś niewyraźne kształty i nagle rozpoznaję tuż przed twarzą rozdęte chrapy, nabiegłe krwią białka ogromnych oczu i kręte rogi. Stajemy otoczeni przez stado bawołów, czekamy, aż je przegonią, potem - ciągle niemal na oślep i chyba tylko dzięki niezwykłej intuicji kierowcy..- dobijamy do szosy, a wreszcie także do miasta i do hotelu.

Dopiero teraz, w świetle lamp elektrycznych widzę, że zamiast Tadeusza towarzyszy mi jakiś mulat, a spojrzawszy w lustro odkrywam drugiego. To ja?! No, ładnie nas te bawoły urządziły...

Mamy godzinę na doprowadzenie się do stanu gotowości bojowej. Mundury i buty zabiera pokojówka, rumuński czarnoziem spływa z nas pod działaniem wody i mydła, zmieniamy koszule, przychodzi fryzjer, żeby dokonać reszty i... teraz najchętniej gruchnąłbym się spać.

Ale o spaniu nie może być mowy: korpus oficerski stołecznej pułku lotniczego czeka na nas w najszykowniejszej stołecznej restauracji (w jakimś parku, na wyspie pośrodku dużego stawu), gwiazdziste niebo przegląda się w wodzie, pomost kwitnie kolorowymi lampionami, stoły uginają się pod majonezami z „frutti di mare”, jak Rumuni (i Włosi)

nazywają różne morskie paskudztwa, baterie złożone z butelek wina i syfonów wody mrożą się w lodzie, orkiestra rżnie „Fliegermarsza”, noc jest duszna, upalna, majonezy ciepławe, przemówienia patetyczne, toastów bez liku...

Kleczę z biedą po francusku jakąś w miarę sensowną odpowiedź na te wszystkie górnolotne kłamstwa, pijemy jeszcze raz za zdrowie króla, na chwałę Wielkiej Rumunii i jej bohaterskiego lotnictwa, a już poczynając od „grataru”, czyli pieczystego - zaczynają się bruderszafty z bliższymi i dalszymi sąsiadami. Kończy się to po północy, wsiadam do samochodu z nadzieją, że nas odwiozą do hotelu.

Gdzie tam! Stołeczny pułk rozporządza widocznie potężnym funduszem reprezentacyjnym i korzysta z okazji, aby go wydać, bo z kolei jedziemy do nocnego dansingu z występami artystyczno-rozrywkowymi. Ładne fordanserki mówią z gośćmi po francusku (a między sobą po niemiecku), bez ceremonii siadają nam na kolana, mój nowy przyjaciel, major Stiu-Bey, zamawia szampana, jazz-band porykuje, parkiet zapełnia się parami tańczącymi fokstroty i tanga...

Rano, chyba koło dziewiątej, budzi mnie Tadeusz.

- Wstawaj! Za godzinę po nas przyjadą do hotelu.

Łeb mi pęka po tym szampanie, rozglądam się, bo to chyba jakiś inny pokój?

Inny, oczywiście! Obok mnie na szerokim łożu uśmiecha się przez sen ładniutka blondynka, „artystka” z dansingu. Oświadczyła wczoraj, że zakochała się we mnie od pierwszego wejrzenia „jakby w nią piorun strzelił”. Teraz się obudziła, a gdy już mamy się rozstać, oświadcza z czarującym uśmiechem, że za ten coup de foudre jestem jej winien tysiąc pięćset lei i że pragnęłaby tę kwotę natychmiast zainkasować, aby ją zachować na pamiątkę po mnie.

Zgodziłem się na tysiąc. Tadeusz, w którym zakochała się brunetka zajmująca sąsiedni buduar, targował się jak libański przekupień i zapłacił tylko osiemset.

Major Stiu-Bey wykręca się jak piskorz, byle nie pokazać nam samolotów swego liniowego dywizjonu, i zapewnia mnie, że to dla nas nic ciekawego: Potezy XV.

- W Polsce macie takie same.

No, co prawda w Polsce mamy już w dywizjonach bojowych Breguety XIX i Potezy XXV, a stare piętnastki odeszły do szkół lotniczych, ale nie można się upierać.

- W Konstancy jest nowoczesny dywizjon myśliwski świeżo przebrojony na Fokkery - to warto zobaczyć! Wspaniale maszyny!

- Będę mógł polatać na tych Fokkerach?

- Z całą pewnością!

Obiecał, że załatwi tę sprawę z dowództwem lotnictwa, że do dywizjonu morskiego „immediat” wyślą telefonogram, i pojechaliśmy zwiedzać Bukareszt lub raczej bukareszteńskie kawiarnie, winiarnie i restauracje. Trzeba przyznać, że pierwszorzędne.

Nazajutrz jedziemy do Konstancy pociągiem, bo Stiu-Bey i kilku jego oficerów pragnie nam dotrzymać towarzystwa. Na dworcu czekają samochody, wiozą nas na lotnisko, do kasyna. Śniadanie, toasty, baterie wina. Nie mogę się doczekać tych Fokkerów, przypominam majorowi solenną obietnicę. Kręci się jak na szpilkach, ale w końcu ulega. Natomiast pułkownik Ilianu, tutejszy dowódca, zdaje się nieubłagany. Obaj gestykulują, krzyczą, kłócą się, jakby się mieli wziąć za łby. Ale Stiu-Bey zwycięża: idziemy do hangaru i... naprawdę są w nim Fokkery! Dwanaście nowiutkich samolotów lśniących nieskazitelnym lakierem.

- Na optykę - klasa - zauważa Tadek. - Tylko oni chyba na nich w ogóle nie latają.

Rzeczywiście: nie latają.

- Dlaczego?

- Oh, tak się złożyło... Widzi pan, czekamy na benzynę, bo zapas się wyczerpał.

- A kiedy dostaniecie tę benzynę?

- Myine. Myine diminatsa. I oczywiście będzie pan mógł sobie polatać. A tymczasem...

Tymczasem jedziemy wysączyć kilka dodatkowych baterii wina z wodą sodową w czarnomorskim porcie.

Nazajutrz rano benzyny jeszcze nie było, ale ma nadejść immediat dupa massa, więc tymczasem jedziemy do Mamai na plażę.

Dupa massa - benzyny nie ma.

- Ale mamy potężnego sojusznika! - mówi Tadek, - Massa dupa!

Nie latałem na rumuńskich Fokkerach. Widocznie w tym kraju, który zajmuje drugie miejsce w Europie pod względem wydobycia ropy naftowej, bardzo trudno o benzynę do silników lotniczych. Na szczęście starczyło jej dla nas w Bukareszcie, bo po wyczerpującym tygodniu reprezentacji wystartowaliśmy w drogę powrotną z pełnym zbiornikiem. Naturalnie obaj chcieliśmy przywieźć z tej wyprawy jakieś upominki najbliższym, ale artystki z dansingu tak dalece nadszarpnęły nasze fundusze, że starczyło tylko na butelkę „spuma de drożdži” mocnego koniaku i dwie łubianki znakomitych moreli.

Koniak przeznaczaliśmy dla Kardynała, morele - dla stęsknionych rodzin. Zaopatrzeni w komunikat meteorologiczny i prognozę, która przewiduje piękną pogodę na trasie, startujemy z Bukaresztu koło południa, upewniwszy się, że w Jassach dostaniemy benzyny i że nie będzie już żadnych przyjęć w drodze powrotnej. Nie wierzę w tę prognozę (meteorologiczną): tuż za Ploeszti zaczynają się chmury warstwowe, raz po raz przelatują szkwały deszczu, a gdy wchodzimy nad pierwsze grzbiety górskie, pułap obniża się i w niespokojnym powietrzu zaczyna rzucać. Mimo to pchamy się dalej.

- Jak będzie bardzo źle, uciekniemy na wschód - mówi Tadek.

Jest oczywiście coraz gorzej. Przed nami czarno, wygląda na burzę, na lewo i na prawo ciężkie chmurzyska wloką się między szczytami, w dolinach pojawiają się białe

opary, a szara przęda deszczu ogranicza widoczność. Samolot tańczy w skłóconych wichrach i prądach jak źdźbło słomy w bystrym nurcie krętego, pełnego wirów strumienia.

I przyciska nas wciąż niżej i niżej...

Może zawrócić?

Oglądam się. Za nami jeszcze gorzej: ledwie można odróżnić zbocza górskie od zwisających chmur. Lecimy poniżej szczytów, dolinami, przemykamy się nad przełęczami, ale to się może źle skończyć. Wypatruję jakiegoś przejścia w prawo - na próżno. Deszcz leje, na północy (a teraz już także i na wschodzie) migocą błyskawice.

- Aleśmy się dostali! - mówi Tadeusz z niesmakiem.

Istotnie: na lewo góry coraz wyższe, całkiem przykryte chmurami, na prawo i na wprost burza, z tyłu nic już nie widać...

- Trzeba było lecieć łukiem, wzdłuż doliny Seretu...

- Żartujesz chyba! Prognoza...

- A do diabła z taką prognozą!

W tej chwili przed nami czarny, kudłaty las gwałtownie podjeżdża w górę, więc podciągam, zwiększam obroty, wchodzimy w szarą watę, która to gęstnieje, to rozrzedza się, ciemna zamglona ziemia jest tuż, blisko pod skrzydłami, jeszcze bliżej... jeszcze...

trzymam się jej, wyteżam wzrok. Bezkształtna ciemność płynie pod nami, faluje i wtem -

widzę! - opada w prawo! Przymykam gaz, kładę Poteza do zakrętu. Szare strzępy bieleją, uciekają w tył i odsłaniają łagodne stoki po obu stronach długiej wąskiej doliny. Łąki, pastwiska, uprawne półka i obrosła krzakami rzeczka. Po prostu idylla!

- Lądujemy? I

- Biegiem! - wrzeszczy nawigator.

- No to zmów pacierz za konających, bo ja nie umiem. I trzymaj się!

Nie ma miejsca na rundę, nie mogę obejrzeć terenu, tak ciasno. Ale zdaje się, że dosyć równo.

Wytracam prędkość - ślizg na lewe, na prawe skrzydło. Przed nami niewielka wyniosłość - tam! - Lekko pod górę, żeby skrócić dobieg. Wyłączam iskrowniki, śmigło zwalnia, staje. Sekunda - dwie - trzy - maszyna przepada, ściągam ster do końca - jeszcze chwila - siedzimy!

Deszcz bębni po skrzydłach, grzmoty przewalają się echem po górach, błyskawice prują posępne niebo, chmury pulsują blaskiem, sucho trzeszczą, załamują się pioruny.

Oglądam się.

- Miałeś piętra?

- Żartujesz chyba? A zresztą zgadnij.

- Idiota!

Wyłazimy z kabiny, żeby się schować pod skrzydłami. Grunt jest twardy, żwirowaty, porosły mizerną, ostrą trawą. Tadek rozkłada brezentowe pokrowce; można wytrzymać, tylko zimno” psiakrew.

- Daj no tę butelkę, co ją wieziemy dla Jurka, bo mnie trzęsie.

Pijemy po dużym łyku, po dwa, „za cudowne ocalenie”. Dobrze to jest. I grzeje.

Tylko zakąska - morele - nie bardzo odpowiednia.

Zapalamy papierosy, czekamy, żeby ulewa przeszła. Ale nie przechodzi, więc jeszcze po łyku tej „spuma de drożdżi”, za zdrowie szefa pilotażu, bo i tak mu jej nie dowieziemy - trudno...

Siedzimy i siedzimy, deszcz to trochę ustaje, to znów leje jak z cebra, ale wreszcie koło trzeciej chmury się rozpełzają, błyska słońce.

- No, Tadziu, do roboty.

Próbujemy uruchomić silnik, na zmianę kręcimy śmigłem, dziesięć razy włączę do kabiny, żeby włączać i wyłączać kontakt, ale na próżno. Rozrusznik iskrownika grucha jak gołąb, a silnik - uparte bydło - ani się odezwie. Nie: we dwóch nie damy rady. Trzeba sprowadzić pomoc. Tylko skąd na tym pustkowiu?

Studiujemy mapę i Tadeusz z wrodzoną bezczelnością mówi, że siedzimy dokładnie między Braszowcem na północo-zachodzie a Buseu na południo-wschodzie.

Przelatywaliśmy nad tą doliną w drodze do Bukaresztu, rzeczka też nazywa się Buseu, towarzyszy jej tor kolejowy i - o, tu jest to miasteczko Patarlagere!

- Tu? No to będzie z dziesięć kilometrów pod górę. Dziękuję.

- Nie ma za co - mówi Tadek. - Czekaj! Pamiętasz? W tej dolinie była jakaś wioska. I szosa. To będzie w tej stronie. j Rozglądamy się: jako żywo jest szosa! I linia telefoniczna!

- No to idę. Bywaj zdrów. Jak ci się znudzi, za parę dni napisz do mnie kartkę.

Zabieram mapę i wyruszam w drogę.

Po kwadransie docieram do szosy, przechodzę przez tor kolejowy, a za najbliższym zakrętem jest wieś, i to nawet duża.

Urząd gminny po rumuńsku nazywa się primaria, a pan sołtys - domnul primar.

Rozmawiam z nim przez tłumacza, starszego głuchawego chłopca, który piąte przez dziesiąte rozumie po rosyjsku. Mimo to udaje mi się wyjaśnić, o co chodzi, i primar telefonuje do Buseu. Teraz jedna połowa mieszkańców pędzi zobaczyć nasz samolot, a druga w napięciu czeka na połączenie telefoniczne, które bynajmniej niełatwo osiągnąć.

Gadają wszyscy naraz, doradzają, kłócą się z primarem, ale w końcu wynalazek mister Bella odnosi zwycięstwo: centrala w Buseu łączy się z Bukaresztem, z garnizonem, z dowództwem lotnictwa. Primar wrzeszczy do mikrofonu, że „avionul polonez” wylądował w pobliżu jego wsi „a causa de plui” - z powodu deszczu. Rozmowa trwa dobre pół godziny, lecz wreszcie spocony, ochrypli sołtys triumfuje: - Z Bukaresztu przyleci rumuński avionul z mechanikiem.

- Kiedy przyleci?

- Immediat! Już startuje!

Hm. Skoro immediat, to chyba najwcześniej dopiero jutro koło południa... Wobec tego próbujemy zapuścić silnik przy pomocy miejscowej ludności, ale na próżno: zbuntował się i ani drgnie. Trudno, musimy czekać” więc organizujemy lądowisko, wykładamy znak T z kilku ręczników i czekamy aż do wieczora.

Oczywiście avionul nie przyleciał. Zjedliśmy kolację i przenocowaliśmy u gościnnego primara, a po śniadaniu - dawaj telefonować.

Pocziwy primar po nadludzkich wysiłkach znów rozmawia z Bukaresztem. Bardzo nas przepraszają, że nie wysłali samolotu, ale przecież obok naszej wioski nie ma lotniska, a lądowanie w górach udaje się tylko cudem. Nie mogli narażać załogi i maszyny. Wyślą samochód.

- Kiedy?

- Immediat!

Tadek zgrzyta zębami.

Primar, miejscowy bogacz, jeszcze wczoraj zarznął jagnię i zaprasza nas na pieczeń baranią z czosnkiem. Możemy się zrewanżować tylko napoczętą butelką koniaku za tę jego szczerą, naprawdę bezinteresowną i nie reprezentacyjną gościnność...

Lecz zaraz po obiedzie - o dziwo!- przyjeżdża ciężarówka z mechanikami. Co prawda nie z Bukaresztu, tylko z Buseu (niespełna trzydzieści kilometrów) i miała przyjechać jeszcze wczoraj, ale dobrze, że w ogóle przyjechała. Teraz cała wieś wylęga na nasze lądowisko, aby na własne oczy zobaczyć, co z tego wyniknie.

Na razie nic nie wynika: czterystukonny Lorraine nie poddaje się rumuńskim mechanikom i nie chce zapalić. Pokręcili śmigłem w jedną stronę, w drugą, zmęczeni się i odpoczywają.

- Może by przeczyścić świece?

Natychmiast wynika zajadła kłótnia: brygadzysta popiera moją propozycję, jego podwładni są przeciw. Ale wreszcie biorą się do dzieła i zaraz okazuje się, że świece pływają w oleju jak sardynki. Nic dziwnego, że nie dawały iskry...

Czyszczą je, przemywają benzyną, wkręcają z powrotem i silnik rusza z kopyta, co

wywołuje popłoch wśród publiczności.

Dziękujemy, ładujemy się do kabiny, próbuję serie na pełnych obrotach - palą bez zarzutu. Zbadałem uprzednio wybieg, więc startuję na wprost, budząc podziw „primara” i wszystkich miejscowych obywateli. Zataczam ciasną pożegnalną rundę, widzę w dole wzniesione twarze i ramiona. Żegnaj, gościnna wiosko!

O drugiej lądujemy w Jassach, bierzemy benzynę, omijamy Czerniowce, lądujemy we Lwowie o wpół do szóstej. Do Bydgoszczy po loksodromie jest stąd pięćset czterdzieści kilometrów: trzy i pół godziny.

- No to co? - mówi Tadek. - Byle dolecieć przed nocą.

Albo ma wyrzuty sumienia po tej brunetce za osiemset lei, albo zatęsknił za rodziną.

Brygada dyżurna już napełnia zbiorniki, my idziemy zjeść „małe co nieco” w kasynie. Lekki wiatr wieje ze wschodu. Jeżeli rzeczywiście polecimy po loksodromie, benzyny powinno starczyć. Zachód słońca około dwudziestej czterdzieści i jeszcze godzina do zmroku..

- Dobrze, lecimy.

Na prawo falują wzgórza Roztocza, na lewo - dolina Sanu. Po siódmej przecinamy Wisłę i teraz na prawo teren się rozpląszcza, a na lewo wyrasta Święty Krzyż. Potem węzeł

szos i torów kolejowych: Radom. Prawie połowa drogi.

Czas wlecze się wolno, ziemia leniwie sunie pod skrzydłami, jednostajna i nudna, gdy spogląda się na nią z wysokości półtora tysiąca metrów. Pilot nie, ma nic do roboty, bo prawie nic się nie dzieje. Samolot nieruchomo zawisł w przestrzeni między pogodnym, pustym niebem a tą szarzejącą, spłowiałą ziemią, która pełźnie w dole na kształt ogromnej mapy. Powietrze jest spokojne, przesycone światłem, jak kryształowa bania płynnego miodu, stery i lotki wklejone w jego elastyczny opływ nawet nie zadrgają, silnik mruczy sennie, wskazówki zegarów tkwią na swoich miejscach, nawet czujny Badina kontroler lotu zapadł w drzemkę obok busoli, która niezmiennie wskazuje kura 310 stopni.

Słońce skłania się coraz niżej, zapala ostry, oślepiający blask w wodach Pilicy, a potem tę Pilicę i Nowe Miasto z białym klasztorem na wysokim brzegu widać i widać z daleka, jakby się wcale nie zbliżały.

Potem czeka się na Skierniewice, na Łowicz, na Kutno, na mniejsze miasteczka między nimi.

Potem niebo coraz mocniej różowieje na zachodzie, tarcza słoneczna wolno zsuwa się za mglistą krawędź horyzontu, rozpuszcza się tam na purpurę, szkarłat i fiolet, a żółte i seledynowe zacieki występują nad widnokreślami. Jednocześnie ziemia pogrąża się w zmierzchu, ciemnieje, kształty i barwy zacierają się, jak przysypane popiołem, aż wreszcie na tym mulistym, zmętniałym dnie błyskają pierwsze pojedyncze światełka, skupiają się tu i ówdzie, zaczynają się żarzyć jak iskry rozniecane podmuchem wiatru, pełgają,

mrugają, mrowią się, zakwitają bladymi łunami coraz dalej i dalej, coraz żywsze w miarę jak zapada mrok.

Na tablicy przyrządów pokładowych matowym, zielonkawym światłem fosforyzują strzałki i cyfry zegarów. Muszę się pochylić i spojrzeć z bliska, żeby sprawdzić ich wskazania, żeby utrzymać te 310 stopni na kresce kursowej busoli.

Ale mój nawigator powiada, że teraz gwizdże na busolę. Prowadzą nas światła i łuny miast: na prawo w skos - Włocławek, na lewo - Inowrocław, na prawo - Toruń i już widać Bydgoszcz.

Bardzo ładnie, tylko benzyna się kończy... Lecimy na ostatnich litrach rezerwy.

- A jak myślisz, dociągniemy?

- Mogą być dwa wypadki: albo dociągniemy, albo nie.

Jeżeli dociągniemy, to w porządku, a jeżeli nie, to mogą - być dwa wypadki...

Znasz tę bajeczkę?

- Do diabła z bajeczkami.

Udaję, że się nie przejmuję, ale tak naprawdę to ogarnia mnie lekki niepokój.

Benzynomierz od pięciu minut wskazuje zero. Trzeba było lądować w Toruniu. Tylko że zapowiedziałem Ożogowi nasz powrót na dzisiaj. „Sztabowa brygada” z pewnością czeka przy otwartym hangarze. Jeżeli ktoś z nich wyrazi wątpliwość, czy przylecimy, sierżant Ożóg uśmiechnie się z wyższością i powie: „Przylecą na pewno, i to przed północą”, a potem - na wszelki wypadek - przygotuje trzy ogniska ze szmat nasyconych zużytym olejem i podlanych benzyną, żeby je zapalić, jak tylko Potez XXVII ukaże się na gasnącym niebie pośród pierwszych gwiazd.

Dlatego bez najmniejszej dyskusji zgodziłem się na ten przelot ze Lwowa i dlatego nie wylądowałem w Toruniu.

No, jeszcze tylko dziesięć, dwanaście minut... Już widać łuk Wisły przecięty na północy światłami mostu pod Fordonem.

- W lewo!

Bydgoszcz wchodzi mi pod prawe skrzydło, zostawiam ją z boku, zmniejszam obroty. Mamy pod sobą tysiąc dwieście metrów: wystarczy aż nadto na rundę nad lotniskiem, nawet jeżeli stanie śmigło.

Zataczam obszerny krąg wysoko nad oszklonymi dachami hangarów, skąd sączy się żółtawe światło, nad czarnym lasem, nad uśpionymi polami, i oto głęboko w dole czerwonym płomieniem pełga wydłużony trójkąt ogni: lądowanie po przekątnej od szosy szubińskiej na Biedaszkowo. W tej samej chwili silnik dławi się, bełkoce i gaśnie.

Zapadamy nagle w ciszę. Śmigło jeszcze się obraca bezwładnie, waha się, staje... Ale jestem na to przygotowany: bez pośpiechu zamykam rundę ostatnim zakrętem,

wyprowadzam na prostą.

Z jasnego jeszcze nieba schodzimy w mrok: im niżej, tym ciemniej. Dopiero po chwili źrenice przystosowują się do tej zmiany; zaczynam lepiej oceniać odległość pionową od powierzchni lotniska i dostrzegać, z jaką prędkością ta płaszczyzna sunie pode mną i jak się zbliża. Już wiem, że obliczyłem dobrze: za mną i na prawo czarny las wyrasta ponad horyzont i odkłada się w bok, ognisty trójkąt przede mną rozkracza się, jego wierzchołek jest coraz bliżej podstawy - dobieg skończy się, zanim ją osiągniemy. Prawie machinalnie ściągam drążek sterowy i już siedzimy.

- W porządku - mówi Tadeusz. - Czyli: pierwszy wypadek. Ty masz szczęście!

Ożóg pomaga mi wyleźć z kabiny.

- Wiedziałem, że pan porucznik przyleci!

- Czekaliście. Dziękuję.

Ściskam jego twardą, spracowaną dłoń. Mechanicy galopem taszcą dwukołowy wózek pod płożę. Pomagamy unieść ogon, zamocować w uchwycie, pchamy grata do hangaru.

- A jak silnik, panie poruczniku?

- Nie wie pan? Sam majster wojskowy Franciszek Ożóg go przygotował! Słyszał pan o takim?

Ożóg śmieje się, trochę zmieszany.

- E, zawsze mogło się coś wydarzyć...

No, wydarzyło się, ale to już nie wina mechaników.

Część druga

Debiuty

9.

Stefan Grabiński urodzony w roku 1887 w Kamionce Strumiłowej pod Lwowem.

Nowelista i autor utworów dramatycznych. M.in. „Szalony pątnik”, „Demon ruchu”, „Księga ognia”, „Salamandra”, „Cień Bafometa”. Sztuki teatralne: „Willa nad morzem” i „Zaduszki” {wystawione w Warszawie i w Krakowie}.

Przeczytałem „Demona ruchu” - tom nowel, których tłem jest życie i praca kolejjarza. Lecz są to opowieści niesamowite, fantastyczne, z dreszczykiem: znikające stacje, oszalałe parowozy, pociągi widma itp. Podobało mi się, ale...

- Takie to i ja potrafiłbym pisać. I byłoby jeszcze ciekawiej, bo o lataniu, a nie o kolejach.

Zońka mnie zachęca:

- Spróbuj. Na pewno potrafisz!

Pogoda się psuje, trzy kolejne dni są nielotne. W ciągu tych trzech dni powstaje „Czerwone widmo”, bujda, której akcja rozgrywa się podczas nocnego lotu nad Morzem Śródziemnym. Dzieją się w tym utworze jeszcze straszliwsze rzeczy niż u Grabińskiego, ale pewien nasz znajomy, początkujący literat, półkrwi Francuz, pan H., który ma już za sobą debiut autorski w postaci tomiku nieco pornograficznych opowiadań, wróży mi nie byle jaką przyszłość pisarską.

- Ma pan z pewnością oryginalny talent: zakończenie na początku, początek na końcu, środka w ogóle prawie nie ma. Genialne! Aleksander Dumas ojciec, syn...

- I duch święty...

- Właśnie! To jest bardzo... bardzo imprimerable. Wydrukujemy w tygodniku „Na fali”.

Zdrowy rozsądek mówi mi, że ta ostatnia obietnica nie ma żadnych solidnych podstaw i opiera się wyłącznie na powierzchownej znajomości pana H. z redaktorką efemerycznego tygodnika, którego nakład sięga dwóch tysięcy egzemplarzy. Mógłbym się założyć, że dotychczas wydane trzy numery „Na fali” przeczytało nie więcej niż pięćset osób i że najdalej po czwartym lub piątym numerze cała impreza zrobi klapę. Ale pan H.

jest optymistą, a jego życzliwość dla mnie musi zdumiewać każdego debiutanta.

W głębi serca żywię przecież nadzieję, że „Czerwone widmo” ukaże się drukiem, zanim tygodnik „Na fali” zbankrutuje. Czekam. Kupuję numer czwarty - nic... W piątym -

znowu nic. Widocznie wpływy pana H. nie zdołały przełamać zastrzeżeń redakcji...

Lecz - wbrew moim przewidywaniom - wychodzi numer szósty i oto na własne oczy widzę swoje nazwisko przed ozdobnym tytułem: Janusz Meissner, „Czerwone widmo”.

Z pewnym niedowierzaniem jeszcze raz czytam to dzieło mego „oryginalnego talentu” i nawet mi się podoba. Niewiele gorsze od „Demona ruchu”!

Zońka triumfuje:

- Widzisz? Mówiłam! Ale powinieneś osobiście podziękować panu H.

Więc proszę Kardynała o zezwolenie na przelot do Warszawy, składam dziękczynną wizytę memu promotorowi na niwie literackiej i - o dziwo! - dowiaduję się, że w redakcji czeka na mnie honorarium autorskie. Coś takiego bardzo rzadko zdarza się debiutantom!

Pan H. informuje mnie, że - chcąc zapewnić sobie dalsze powodzenie - należy całą tę forszę (pięćdziesiąt pięć złotych i trzydzieści groszy) dokładnie przepić w jego, pana H. towarzystwie.

- Jak najchętniej!

Zapraszam go na kolację do Bristolu, w podniosłym nastroju przeglądam kartę przekąsek i gatunkowych wódek, zanim zdecydujemy się na menu podstawowe. Ale pan H. hołduje raczej lekkiej diecie francuskiej: żadnych mocnych trunków! Butelka chablis, sandacz w galarecie, a potem omlet z pieczarkami. Do czarnej kawy kieliszek courvoisier.

C'est tout!

Nie zdołałem roztrwonić tym sposobem całego honorarium, ale nie jestem przesądny: wróciwszy do Bydgoszczy piszę w wolnych chwilach drugą niesamowitą bujdzę: „Hangar nr 7” i posyłam maszynopis do „Świata”.

Drukują! Płacą!

Wprawdzie trzecia bujda (jeszcze straszniejsza!) przez kilka tygodni obija się po redakcjach, a kopie jej maszynopisu uzupełniają kolejno zawartość redaktorskich koszuw na śmiecie, ale tymczasem spod mego pióra wychodzą następne utwory. Jeden z nich drukuje miesięcznik „Młody Lotnik”, inny - „Kurier Warszawski”.

Temat chwycił: nikt z prawdziwych pisarzy nie ma zielonego pojęcia o lataniu, a lotnictwo i lotnicy to przecież coś zupełnie nowego w Polsce. Nawet moje nieudolne, sensacyjno-fantastyczne opowiadania budzą zainteresowanie redakcji i znajdują czytelników.

Przyczyniają się do tego zarówno udane przeloty z Ameryki do Europy (Lindbergha w maju i Chamberlina w czerwcu 1927), jak tragicznie zakończone podobne próby, zwłaszcza w przeciwnym kierunku. Podziw dla bohaterów rośnie, walka o pokonanie Atlantyku drogą powietrzną ze wschodu na zachód pasjonuje cały świat. Eh! gdybym miał odpowiedni samolot...

No, ale nie mam, więc zamiast zostać bohaterem piszę „Skok przez Atlantyk”, skok wykonany - rzecz jasna - przez polskiego pilota i uwieczniony zwycięstwem.

Zebrało się tych opowiadań z dziesięć. Można by z nich złożyć tomik. Ale który wydawca podejmie takie ryzyko?...

BIBLIOTEKA GROSZOWA

Wydawnictwo tygodniowe. Warszawa, ul. Moniuszki 11. Redaktor Stanisław Mikołaj huta.

Warunki prenumeraty: wraz z przesyłką pocztową kwartalnie za 13 książek zł 9 gr 95. W oprawach - zł 13 gr 95. Egzemplarze pojedyncze gr 95.

Prenumeratę przyjmuje Administracja Biblioteki Groszowej i wszystkie urzędy pocztowe.

Poważniejsi wydawcy polscy - stare firmy z tradycją - jakoś od biedy egzystują i wiążą koniec z końcem. Ale wydają tylko znanych autorów. Debiutantom udaje się czasem coś wydać w nowo powstających wydawnictwach, opartych na prenumeracie, gdzie przeważają kiepskie przekłady modnych autorów cudzoziemskich. Do takich wydawnictw należy „Biblioteka Groszowa”: co tydzień książka za kilkadziesiąt groszy! Ponad pięćdziesiąt tytułów rocznie w dużym nakładzie: nie jakoś, lecz ilość... I wskutek tego zapotrzebowanie rośnie.

- Owszem, wydamy panu te interesujące nowele. Materiału wystarczy nawet na dwa tomiki. Jeden jeszcze w tym roku, drugi w przyszłym. Panno Jadziu, gdzie jest umowa dla pana Meissnera?

Panna Jadzia przynosi blankiet z wystukany na maszynie tekstem.

- Tu pan podpisze.

- Chwileczkę, chciałbym przeczytać.

Redaktor uśmiecha się pobłaźliwie.

- Oczywiście!

Wie, że nie mam wyboru i zgodzę się na każde warunki. W kącie dość obskurnego pokoju stoi duży kosz. Pan redaktor wrzuca do niego rękopisy opatrzone nazwiskami nieznanymi autorów, nie tracąc czasu na ich lekturę. Po godzinach biurowych sprzątaczką pali tym w piecu...

Na moje nazwisko pan redaktor natknął się raz czy dwa razy w czasopiśmie.

Powinienem zdawać sobie sprawę, że mam szczęście. Jest na tyle uprzejmy, że nie mówi mi tego w oczy. Tylko się uśmiecha...

Dwa tomy opowiadań lotniczych... „Hangar nr 7” oraz „Skok przez Atlantyk”... Za jednorazowe honorarium - każdy tom po dwieście złotych... Prawa autorskie na okres lat pięciu od chwili ukazania się pierwszego nakładu przechodzą na wydawcę... w dowolnej ilości egzemplarzy... Terminy płatności: po podpisaniu umowy złotych sto - po ukazaniu się pierwszego tomu złotych sto - po ukazaniu się drugiego tomu złotych dwieście.

Zadecydowano o tym wszystkim bez mojego udziału. Nawet o tytułach tomików i o podziale moich opowiadań.

- Damy ładne, rzucające się w oczy okładki.

Wyobrażam sobie (widziałem kilka): są bajecznie kolorowe, projektowane przez trzeciorzędnych grafików za parę złotych i pół czarnej w pobliskiej cukierni.

Ale podpisuję.

Po upływie kilku tygodni w witrynach księgarni można dostrzec niewielkiego formatu książeczki w żółto-zielonych nawet niezłych okładkach: Janusz Meissner, „Hangar nr 7. Nowele lotnicze”.

Cieszę się. Pewnie, że się cieszę! Jest to jeden z przyjemniejszych widoków.

Tymczasem napisałem jeszcze dwa czy trzy opowiadania i przeczytałem „Nocny lot” Antoniego Saint-Exupery’ego oraz „Załogę” Kessela. No tak, to jest zupełnie co innego niż bajeczki w rodzaju „Demona ruchu”, nie mówiąc już o moich naiwnych historyjkach...

Redaktor M. z „Tygodnika Ilustrowanego” powiedział mi życzliwie: - Niech pan spróbuje pisać o prawdziwych zdarzeniach i prawdziwych ludziach z krwi i kości. Przecież w lotnictwie jest dość materiału autentycznego! Nie trzeba posługiwać się niesamowitą fantastyką, aby zdobyć czytelnika. Ma pan na pewno zadatek na talent i jest pan pilotem. To dużo. Może pan swoim czytelnikom pokazać to lotnictwo i latanie lepiej niż ktokolwiek inny. Trzeba tylko dużo popracować. Nad konstrukcją, nad językiem i stylem.

Dobrze. Postanowiłem pracować. Jeśli się weźmie pod uwagę że od początku wiosny do późnej jesieni trwa sezon szkolny, że wstaję przed świtem, latam po osiem do dziesięciu godzin dziennie i kładę się spać koło jedenastej, a przy tym często gęsto zarywam noce z okazji koleżeńskich wypadów „Pod Orła” lub do „Grandu” - nie jest to mały wysiłek. Ale po wizycie w Rumunii udaje mi się otrzymać urlop. Ciotka Zońki zaprasza nas na miesiąc do Poronina.

Kessel napisał lotniczą „Załogę”, ja piszę „Eskadrę”. Mają w niej być bohaterami ludzie „z krwi i kości” oraz niemal autentyczne wydarzenia z kampanii roku 1920.

Powinien być także jakiś dramatyczny konflikt - najlepiej pomiędzy zgranym personelem latającym a nowym dowódcą, podobnie jak to było w naszej Eskadrze Toruńskiej, tylko z pomyślnym zakończeniem. No, i jakiś wątek miłosny.

Gdy urlop dobiega końca, jestem w połowie roboty. W listopadzie maszynopis jest gotowy. Drukuje go w odcinkach pewien dziennik poznański.

Wydawnictwo „Rój” w Warszawie założył Melchior Wańkowicz do spółki z baronem Brynkiem i niejakim Tworkowskim. Przedsiębiorstwo nie miało ani dość silnych podstaw finansowych, ani fachowego kierownika, ale za to aż trzech dyrektorów, odpowiednią do dykcji liczbę sekretarek, pracowników administracyjnych, buchalterów i woźnych. Wydawało sensacyjne książeczki w żółtych okładkach pod hasłem: „Bawiąc -

uczyć!”

Pieniądzy, weksli i kredytu w drukarniach starczyło wspólnikom na dwadzieścia pięć tomików (z których ostatnim był „Proces Bispinga”), po czym na początku roku 1924

firma znalazła się u progu bankructwa.

Wówczas Wańkowicz podjął ostatnią próbę: zaangażował młodego księgarza, Mariana Kistera, który zobowiązał się w ciągu sześciu miesięcy uratować wydawnictwo od katastrofy pod warunkiem, że od zrozpaczonych dyrektorów otrzyma dyrektorskie pełnomocnictwa. Wspólnicy nie mieli już nic do stracenia: zgodzili się na poważną redukcję personelu, na likwidację dyrektorskich gabinetów, na zmianę eleganckiego lokalu. Nie chcieli się tylko zgodzić na jakiegokolwiek dalsze inwestycje pieniężne.

Wtedy między Kisterem a Wańkowiczem powstała wewnątrz „Roju” spółka z kapitałem piętnastu tysięcy złotych i „dyktator” zaczął działać. W pół roku zdołał spłacić najpilniejsze długi i zalać rynek książkami Londona, Benoita, Kessela, Joyce’a, Mostowicza, Winawera, Kadena Bandrowskiego, Boya, Perzyńskiego i innych.

Wańkowicz był zdumiony i zachwycony: odkrył skarb! Ale gdy przyszło do spłacenia Brynka i Tworkowskiego, okazał się twardy: dopuścił swego wybawcę tylko do czwartej części udziałów owej spółki. Trzy czwarte zatrzymał dla siebie...

Teraz dopiero Kister (przy współpracy żony) nabrał rozpędu. Miesiąc po miesiącu „Rój” dawał zyski, a z roku na rok stawał się coraz poważniejszym wydawnictwem.

Marian i Hanna Kisterowie pozyskali sobie setki autorów polskich i zagranicznych, wśród których większość - osobistych przyjaciół.

TOWARZYSTWO WYDAWNICZE „RÓJ” WARSZAWA, UL. KREDYTOWA NR 1

BIBLIOTEKA POWIEŚCIOWA

Redaktor Marian Kister.

Prenumerata kwartalna - 12 tomików wraz z przesyłką 5 zł 95 gr.

Lokal wydawnictwa „Rój” mieści się na parterze bocznej oficyny narożnego gmachu bankowego i obejmuje dwa duże pokoje niemal po sufit wypełnione regałami, na których ułożone są książki. Przybywają tu bądź wprost z drukarni, bądź z głównych magazynów i stąd wysyła się je do sklepów księgarskich.

Ekspedycją i rachunkowością zajmuje się personel złożony z trojga pracowników pod nadzorem pięknej pani Hanny Kisterowej, która poza tym załatwia korespondencję, zawiaduje kasą, w nieobecności męża przyjmuje interesantów, pilnuje terminów, nie mówiąc już o jej roli w ogólnym kierownictwie przedsiębiorstwem.

W kącie, za przepierzeniem jest maleńka kłitka z biurkiem i telefonem. Tu podpisuje umowy z autorami sam pan Melchior Wańkowicz. Ale wstępne pertraktacje dotyczące wydania książki zwykle prowadzi pan Marian Kister w „Małej Ziemiańskiej”, o trzydzieści kroków od wydawnictwa, po drugiej stronie ulicy Mazowieckiej.

Marian Kister jest człowiekiem o sympatycznym wyglądzie i pogodnym usposobieniu. Ma wesołe, niebieskie oczy i kędzierzawą, jasną czuprynę. Odnosi się do mnie życzliwie, bez odcienia wyższości, wie, że moje opowiadania lotnicze były drukowane w kilku czasopismach, że zyskały przychylne przyjęcie, że „Biblioteka Groszowa” wydała już jeden mój tomik i przygotowuje następny. Uprzejmie kłamie, że przeczytał maszynopis

„Eskadry” i że chętnie wyda tę książkę w „Bibliotece Powieściowej”. Z uwagi na bardzo niską cenę prenumeraty tej serii może zaproponować nabycie praw na dwuletnią wyłączność za honorarium w kwocie 400 zł.

Zgadzam się. Bądź co bądź są to warunki przyzwoitsze niż w „Groszówce”, a poza tym „Rój” jest wydawnictwem znacznie poważniejszym.

- Byłoby dobrze, gdyby pan się postarał o krótką przedmowę szefa lotnictwa.
- Nie wiem, czy mi się to uda.
- Niech pan jednak spróbuje.

Melduję się w sprawie osobistej u szefa Departamentu Aeronautyki. Mam nadzieję, że „Efendi” zapomniał urazy, jaką żywił do mnie za to, że nie skorzystałem z jego sugestii, abym został pilotem 21. eskadry bombowej, którą organizował w roku 1920. Był wtedy porucznikiem, komendantem Wyższej Szkoły Pilotów w Ławicy, a ja właśnie ukończyłem kurs myśliwski u Habera-Włyńskiego. Było to osiem lat temu: sam rozum dyktuje, jak mawia Olek Laguna, że dzisiejszy pułkownik i szef departamentu nie może pamiętać jakiegoś plutonowego, który odrzucił zaszczytną propozycję uczynioną mu przez ówczesnego dowódcę. Z pewnością od tego czasumiał sporo ważniejszych spraw na głowie...

Efendi nie zmienił się po szybkim awansie: jest jak dawniej szalenie uprzejmy, mogłoby się wydawać, że to ja wyświadczam mu wielką przysługę swoją prośbą. Zacierając dłonie, przechyla głowę, jakby nie chciał uronić żadnego mojego słowa, rozpląta się w podziękowaniach za egzemplarze „Hangaru nr 7” i „Skoku przez Atlantyk” z pełnymi żołnierskiego szacunku i przywiązania dedykacjami, obiecuje przeczytać maszynopis „Eskadry” i napisać kilka słów polecających ten utwór czytelnikom. To doprawdy ładnie z jego strony.

Jako starszy kolega po fachu Autora niniejszej opowieści pozwalam sobie polecić ją zainteresowaniu czytelników. Powstrzymując się od wszelkiej oceny literackiej, do której nie jestem uprawniony ani powołany, podkreślam tylko walory lotnicze utworów por.

pilota Meissnera, który - jeden z pierwszych - daje publiczności polskiej przekrój rzeczywistości i fantazji życia lotniczego, umiając nasycić poczuciem prawdy i konkretnie nie tylko realne wrażenia z walk na froncie, ale nawet te obrazy, które umieszcza w przyszłości. Przypuszczam, że drogą barwnego opowiadania łatwiej może niż drogą odezwy i plakatu dojdzie do mas polskich wieść o jednej z najważniejszych i najciekawszych dziedzin własnego ich życia.

(-) Rayski.

Bilans śmiertelnych wypadków lotniczych roku 1927 nie przekroczył

dotychczasowej normy: zginęło trzynastu pilotów i jeden mechanik. Byli wśród nich czterej moi uczniowie. Rok 1928 jest znacznie gorszy: pilotów dwudziestu (w tej liczbie dziewięciu moich uczniów), obserwatorów pięciu, mechaników trzech.

Zginął dobry kolega z Eskadry Toruńskiej, Franek Przybylski, pilot linii lotniczych CIDNA (Compagnie Internationale de Navigation Aérienne). Podczas lądowania w Bagdadzie poniósł śmierć zdolny wynalazca w dziedzinie nocnej fotografii lotniczej por.

pil. obs. Kazimierz Szałas. Zginął por. pil. Aleksander Cichocki, bardzo dobry myśliwiec, który już w szkole wyróżniał się nieprzeciętnym talentem lotniczym, a później pod kierunkiem płka Kossowskiego zaczął wybijać się na „asa”. Zginął sympatyczny kpt. pil.

Świeykowski „abisyńczyk” z 6 pułku ułanów, którego szkoliłem na Breguecie i Potezie w roku 1926. Zginął w Bydgoszczy uczeń pilotażu plutonowy Michalik. Wreszcie zginęło kilku bardzo młodych pilotów wyszkolonych tylko w pułkach na kursach aplikacyjnych.

Przyczyną katastrof w trzech wypadkach było urwanie się skrzydeł samolotów Spad podczas wykonywania akrobacji oraz w trzech wypadkach (prawdopodobnie) zwichrowanie płatów podczas korkociągu.

Lataniu zawsze towarzyszy pewne ryzyko, jak uprawianiu każdego sportu.

Wprawdzie - teoretycznie - można Umniejszyć niebezpieczeństwo do rozsądnych granic, ale nie można całkowicie go wyeliminować. Przecież żaden alpinista nie zechce zdobywać szczytów górskich drogą zabezpieczoną poręczami, linami i siatkami!

Należy więc tylko ograniczyć ryzyko odpowiednim fizycznym i psychicznym przygotowaniem pilota, właściwym treningiem, dostarczeniem mu dobrych samolotów, a także spadochronów. Ale my ciągle jeszcze latamy bez spadochronów, jakkolwiek używa się ich już od paru lat we Francji i w W. Brytanii...

Jednak nie tylko to przyczynia się do tak poważnych strat wśród personelu latającego. Wprawdzie zginęło kilku starych, wytrawnych pilotów, lecz większość stanowią młodzi: roczniki kursów pilotażu 1924-1928.

Metoda szkolenia w Bydgoszczy nie zdaje mi się nowoczesna, lecz z pewnością jest znacznie lepsza niż na owych kursach aplikacyjnych w eskadrach treningowych, gdzie szkolą instruktorzy „z bożej łaski”, bez żadnego przygotowania w tej dziedzinie i - często -

bez większego doświadczenia w lataniu. Ich ambicją jest, by wszyscy aplikanci uzyskali dyplomy pilotów. Bez względu na zdolności. Za wszelką cenę!

W Bydgoskiej Szkole Pilotów Kardynał wprowadził krótkie unifikacyjne kursy dla nowo przydzielonych instruktorów oraz trening instruktorski dla wszystkich przed rozpoczęciem szkolenia uczniów. Nie jest to wiele, ale w każdym razie podnosi poziom kadry. Organizacja lotów szkolnych działa sprawnie i tylko dzięki niej można uniknąć zderzeń w powietrzu mimo dużego nasilenia startów i lądowań na zbyt małym lotnisku.

Ale selekcja uczniów nadal jeszcze bywa niedostateczna, zwłaszcza w początkowym okresie szkolenia, a później, gdy jakiś patałach z trudem przebrnie przez I i II eskadrę, szkoda go skreślać, bo jego wyszkolenie kosztowało już masę pieniędzy i pracy.

W wyniku takiego postępowania ten i ów uzyskawszy dyplom pilota traci głowę w pierwszej lepszej niebezpiecznej sytuacji i ginie w śmiertelnej kraksie albo otrzymuje

spokojne stanowisko za biurkiem i (z asekuracją instruktora eskadry treningowej) lata po dziewięć godzin na półrocze tylko po to, aby otrzymać dodatek lotniczy...

Gdybym był bardzo bogaty, utworzyłbym własną szkołę pilotów, sam dobierałbym sobie uczniów i sam bym ich uczył latać.

Są to oczywiście tylko marzenia, z pewnością bardzo naiwne i całkowicie nierealne. Lecz ten niewykonalny pomysł można urzeczywistnić przynajmniej w powieści dla młodzieży. I właśnie tak powstaje „Szkoła orląt”.

W roku 1928 sezon szkolny skończył się w październiku, a wkrótce potem otrzymuję niespodziewany przydział do „ołtarza”, czyli do Departamentu Aeronautyki w Warszawie. Właściwie w sam czas, bo nieco wcześniej odszedł do rezerwy płk Boreysza, a mjr Jerzy Garbiński objął dowództwo 1. dywizjonu liniowego w 3. pułku, w Poznaniu.

Nowy komendant szkoły ppłk Tadeusz Prauss jest niewątpliwie jednym z najinteligentniejszych wyższych oficerów lotnictwa, ale ma zwyczaj traktować swoich podwładnych z uszczypliwą ironią, a poza służbą jego drwiny i pozbawione dowcipu żarty wywołują u jednych głuchą niechęć, u innych - nieopanowaną reakcję. Należę do tych ostatnich, a ponieważ potrafię się odciąć, nie wróży to harmonijnego współżycia także na gruncie służbowym.

Co się tyczy nowego szefa pilotażu, mjr. Bolesława Stachonia, zresztą dobrego pilota myśliwskiego, to także' się nie zgadzamy, jakkolwiek jestem z nim na stopie koleżeńskiej i mówimy sobie po imieniu. Ale Stachoń chciałby wszystko robić sam, „własnoręcznie”. Uważa się za jedynego pilota, który potrafi ocenić stopień wyszkolenia uczniów, nie pozostawia żadnej samodzielności nam, starym, doświadczonym instruktorom i nie liczy się z naszymi opiniami o uczniach. Przed rozpoczęciem zajęć sam leci na próbę powietrza, a gdyby mógł, oblatywałby osobiście każdą maszynę, która wychodzi z hangaru na start...

Warszawski przydział na posadę biurową referenta prasowego z początku nie bardzo mnie zachwyca. Głównym jego sprawcą jest szef wydziału ogólnego, mjr dypl.

Franciszek H., którego z dużym nakładem pracy i cierpliwości szkoliłem na pilota w ubiegłym roku, zyskując sobie jego wdzięczność i życzliwość.

Major z pewnością nigdy nie będzie asem w lataniu. Już prędzej w sztabowej kancelarii, bo nie wyróżnia się ani indywidualnością, ani szczególną inteligencją.

Pochodzi z Podhala, stylizuje się na Anglika, pali fajkę i jest naprawdę niesłychanie przystojny. Z pewnością mógłby mieć zatrwające powodzenie u płci pięknej, gdyby nie wrodzona nieśmiałość i nieporadność w stosunkach z kobietami. Nie umie rozmawiać o rzeczach, które je interesują, nie umie słuchać, o czym mówią, tańczy jak niedźwiedź i dla dodania sobie odwagi - w najmniej odpowiednim momencie zapala tę swoją dunhillowską fajkę. A podobają mu się - przynajmniej co druga „w wieku poborowym”! I chciałby, i boi się...

Mimo wszystko Franek H. „daje się lubić”, a jako mój bezpośredni przełożony pozostawia mi dużo swobody i inicjatywy. Odwiedzam redakcje, organizuję wycieczki

dziennikarzy do fabryk samolotów i silników, redaguję biuletyn dla prasy o tym, co dzieje się w lotnictwie.

Dzieje się zresztą dużo: w grudniu 1928 otwarcie Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich w Warszawie, przyjęcie Aeroklubu RP do Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) oraz uruchomienie Państwowych Zakładów Lotniczych na Okęciu. W

styczniu 1929 przejęcie przez Linie Lotnicze LOT transportu lotniczego w Polsce od towarzystw „Aerolloyd” i „Aero”, nadanie praw i przywilejów stowarzyszenia wyższej użyteczności publicznej Lidze Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej oraz pierwszy Zjazd Walny Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa w Warszawie; w marcu loty próbne pierwszego samolotu komunikacyjnego polskiej konstrukcji i produkcji - PWS-20; w kwietniu uruchomienie wojskowej wytwórni spadochronów.

Latam w Sztabowej Eskadrze Treningowej - ile się tylko da - wyłącznie dla własnej przyjemności. Samolotów (i to nowych!) jest dosyć, sztabowcy nie palą się do latania, więc używam, zwłaszcza na Spadach, które - wskutek kilku wypadków urwania się skrzydeł -

budzą niechęć innych pilotów i zawsze są do dyspozycji. Spad jest przyjemnym samolotem, bardzo zwrotnym w akrobacji, świetnie idzie w górę, a jeżeli pilot dobrze się z nim obchodzi, jakoś nie traci skrzydeł i daje się wyprowadzić z korkociągu. Zresztą mamy już wreszcie spadochrony!

Wykrywając, poprawiając i tłumacząc wszelkiego rodzaju błędy pilotażu popełniane przez uczniów w szkole pilotów sam nauczyłem się i uświadomiłem sobie bardzo wiele w dziedzinie sztuki latania. W ciągu czterech tysięcy godzin za sterami różnych maszyn wielokrotnie znajdowałem się w dość niebezpiecznych sytuacjach wymagających bardzo szybkiej, trafnej decyzji, a także natychmiastowego jej zastosowania, i oto po dziesięciu latach od uzyskania dyplomu pilota nie mam na sumieniu ani jednego samolotu uszkodzonego z własnej winy.

Zapewne miałem przy tym trochę szczęścia. I z pewnością nie jestem wyjątkiem.

Wielu znakomitych pilotów myśliwskich (w ich liczbie wielu byłych moich uczniów) znacznie piękniej i sprawniej ode mnie potrafi wykonać wiązanek akrobacji, a w walce powietrznej każdy z nich wykończyłby mnie bez większego zachodu. Nic innego przecież nie robią, tylko właśnie to: akrobacja, walka, strzelanie.

. No cóż, nie można opanować wszystkiego w stopniu doskonałym. Nie starcza na to czasu...

„Szkolę orląt” drukuje w odcinkach katolicki magazyn „Tęcza” wydawany w Poznaniu przez Księgarnię św. Wojciecha, a redakcja wypłaca autorowi (który jest niewierzącym libertynem i z pewnością nie uniknie piekła) honorarium w sumie dwa tysiące złotych. Ale zdaje się, że wiara i kościół niewiele na tym ucierpią, bo lektura mojej powieści nie zaprowadzi pobożnych młodych czytelników na manowce. W najgorszym razie - do lotnictwa.

Mnie natomiast powodzenie u św. Wojciecha sprowadza do „Roju” w określonym celu zawarcia równie korzystnej umowy na wydanie książki. Oczywiście nie w jakiejś tam groszowej serii, tylko tak jak „Rój” wydaje znanych autorów.

- Dobrze - mówi pan Kister. - To nawet byłoby za duże na tomik w prenumeracie.

Wańkowiczowi się podobało. Zaraz do niego zadzwonię, on z panem ustali warunki.

Na szczęście pan Melchior Wańkowicz znajduje się gdzieś w pobliżu i wyjątkowo nie jest zajęty. Zjawia się - nie! - raczej: wtacza się jak potężny czołg do lokalu wydawnictwa. Podłoga ugina się pod jego ciężarem, drżą ściany i chwieją się półki z książkami.

Kister już tymczasem „wyskoczył do miasta”, więc pani Hanna dokonuje prezentacji.

- Pan Meissner. Pan Wańkowicz.

Coś w rodzaju dużego bochenka chleba obejmuje moją rękę, para lekko przymrużonych oczu ocenia mnie trochę z góry, dobrotliwy uśmiech przypomina krokodyla, który stara się ośmielić naiwnego jelonka do zawarcia bliższej znajomości.

Pan Melchior z niejakim powodzeniem (i dużą rutyną) gra rolę dobrego wujaszka.

- Chodźmy się przejść, bo przecież we dwóch nie zmieścimy się w tej klatce na króliki.

Idziemy. Ale nie do „Małej Ziemiańskiej”, bo tam **teraz** ciasno (i ktoś niepowołany mógłby za wiele usłyszeć), tylko do drugiej bramy w czynszowej kamienicy przy Mazowieckiej 11. Tu jest chłodno i spokojnie.

Pan Melchior kordialnie ujmuje mnie pod ramię, spacerujemy tam i z powrotem w długim, mrocznym tunelu między podwórzami otoczonymi przez oficyny. Wie oczywiście, że „Szkołę orląt” drukuje „Tęcza”.

- Ile panu zapłacili?

- Dwa tysiące.

- Ho-ho-ho! Oni mają masę pieniędzy... i I zaczyna mnie żyłować: kryzys ekonomiczny, zastój, ciężka sytuacja wydawnicza, ryzyko wydania książki młodego autora w większym nakładzie itd. Muszę bezstronnie przyznać, że z wielkim talentem rozwiewa moje nadzieje na uczciwe honorarium: im dłużej mówi, tym niżej oceniam swoje szansę...

W końcu pada zasadnicze pytanie: ile? - a gdy wymieniam sumę o połowę mniejszą od najskromniejszych własnych przewidywań poprzedzających tę rozmowę - uśmiecha się pobłaźliwie.

- Możemy panu zapłacić tysiąc złotych.

Nie! Nie mogłem się zgodzić na obdzieranie mnie ze skóry przez dobrego wujaszka Melchiora.

- Za odcinek w „Tęczy” dostałem dwa razy tyle!

Więc magluje mnie dalej. Znalazł jeszcze dziesiątek miażdżących argumentów, aby mi

udowodnić, że moje żądania są „fantastyczne”. Po prostu fan-ta-styczne! i że nikt inny nie wyda tej książki nawet za osiemset złotych.

Wreszcie - po długich targach, chyba na piątym kilometrze tego spaceru w bramie -

ustaliliśmy, że otrzymam tysiąc trzysta pięćdziesiąt złotych w czterech ratach, z których ostatnia ma być wypłacona w kwietniu przyszłego roku, a „Rój” będzie miał prawo drukować „Skołę orląt” w nie ograniczonej ilości egzemplarzy w ciągu lat trzech od daty ukazania się pierwszego nakładu.

Wracając do domu zajrzałem do „Małej Ziemiańskiej”. Nie było tam wielkiego tłoku, ale rzeczywiście ktoś mógłby usłyszeć. Pomyślałem, że - być może - pan Wańkowicz wstydziłby się przed niepowołanymi tego, co zamierzał mi zaproponować...

(Dopiero w wiele lat potem dowiedziałem się, że londyńskie wydawnictwo „Adelphi Terrace” w roku 1895 zapłaciło Conradowi za prawa autorskie do „Szaleństwa Almayera” aż dwadzieścia funtów!...)

10.

Mjr Ludwik Idzikowski urodził się w Warszawie 24 sierpnia 1891. Po uzyskaniu matury studiował górnictwo na politechnice w Leodium, w roku 1915 powołano go do służby w wojsku rosyjskim, w roku 1916 ukończył szkołę pilotów w Sewastopolu i odszedł

na front. Podczas rewolucji, po licznych przygodach przedostał się z Rosji do Warszawy, w styczniu 1919 otrzymał przydział do 7. eskadry lotniczej i brał udział jako pilot w obronie Lwowa w latach 1919 i 1920. Odznaczony krzyżem Virtuti Militari, trzykrotnie Krzyżem Walecznych oraz Polową Odznaką Pilota.

Po zakończeniu działań wojennych kolejno pełnił służbę w 14. eskadrze lotniczej w Wyższej Szkole Pilotów w Grudziądzu (jako instruktor) i w 1. pułku lotniczym w Warszawie (jako dowódca eskadry, a następnie dywizjonu). W roku 1926 przydzielono go jako pilota oblatującego do Polskiej Wojskowej Misji Zakupów w Paryżu.

Projekt przelotu nad Atlantykiem z Francji do Stanów Zjednoczonych zaprzętał wszystkie myśli Idzikowskiego od samego początku jego pobytu w Paryżu, lecz realizacja tego zamierzenia zajęła mu dwa i pół roku. Nie było funduszy, nie było ani polskiego samolotu i silnika, ani przemysłu, który mógłby taką maszynę w Polsce zbudować. Toteż Idzikowski, bez pomocy rządu i wojska, sam rozpoczął starania o odpowiedni samolot we Francji.

W tym celu zawarł układ z zaprzyjaźnionym pilotem francuskim mającym duże znajomości i poparcie w dyrekcji Societe d'Emboutissage de Construction Mecaniques (SECM), które to zakłady produkowały m.in. samoloty konstrukcji inż. Amiota. Francuski przyjaciel Idzikowskiego podjął się wyjednać u dyrekcji SECM wypożyczenie samolotu, pod warunkiem, że jako nawigator weźmie udział w przelocie, który odbędzie się pod banderą Francji. Gdy sprawa zaczęła nabierać aktualności, Idzikowski zameldował o tym szefowi Departamentu Aeronautyki, płk. Rayskiemu, prosząc o zezwolenie na przelot.

Rayski nie tylko odmówił, ale kategorycznie sprzeciwił się tej prośbie.

Lecz wiadomości o zamiarach Idzikowskiego przeniknęły już do Polski, a prasa szeroko (choć niezbyt fachowo i nie zawsze trafnie) rozpisywała się o „zamierzonym polskim locie przez Atlantyki”. Między innymi całą tą sprawą przychylnie zainteresował się gen. Górecki (z-ca szefa admin. MSWojsk.) i nawet sam marszałek Piłsudski. Znalazły się też pieniądze na zakupienie samolotu.

Skłoniło to Rayskiego do ustępstw, oczywiście pod pewnymi warunkami. Jednym z nich był udział w locie mjra Kazimierza Kubali jako nawigatora. Idzikowski nie był zachwycony tym narzuconym sobie towarzyszem, ale musiał się zgodzić...

Start nastąpił 3 sierpnia 1928 o godz. 4.45 i lot odbywał się pomyślnie przy dobrej pogodzie i sprzyjającym wietrze aż do wieczora. Lecz gdy samolot znalazł się na północnym zachodzie od Wysp Azorskich, pękł przewód smaru i lotnicy musieli zawrócić.

Silnik zatarł się przed osiągnięciem brzegu hiszpańskiego następnego dnia ok. godz. 11.30.

Na szczęście Idzikowski dostrzegł jakiś statek handlowy na dość uczęszczanej trasie i wodował obok niego. Po trzydziestu godzinach lotu zbiorniki benzyny były niemal w dwóch trzecich opróżnione i dzięki temu samolot nie zatonął. Zdołano podnieść go z morza na pokład, przy czym jednak został poważnie uszkodzony.

Była to siedemnasta z kolei nieudana próba pokonania Atlantyku drogą powietrzną ze wschodu na zachód.

Natychmiast po tej porażce Idzikowski podjął nowe starania o realizację drugiego lotu, „nie tylko dla samej ambicji dokonania rozpoczętego dzieła, ale w poczuciu obowiązku zadośćuczynienia rozbudzonym nadziejom społeczeństwa polskiego”.

I tym razem zakłady SECM dostarczyły podobny samolot Amiota z silnikiem Lorraine-Dietrich 750 KM, z ulepszonymi przyrządami nawigacyjnymi, z nowymi iskrownikami szwajcarskiej firmy Scintilla, z radiem Marconi itd. Jego ciężar całkowity wynosił 7800 kg (wraz z benzyną - 6100 kg).

Podczas lotów próbnych silnik pracował bez zakłóceń, a maszyna zachowywała się prawidłowo.

Idzikowski dość długo czekał na pomyślne warunki atmosferyczne, aż wreszcie, gdy z dwunastego na trzynasty lipca prognozy pogody na trasie wypadły zadowalająco, postanowił lecieć o świcie. Wystartował doskonale, po ośmiuset-metrowym wybiegu, o godz. 3.45, a w trzy godziny później był już nad Atlantykiem. Dwa kolejno spotkane statki podały nawigatorowi swoje pozycje, co pozwoliło na niewielkie korekty kursu i określenie bardzo dobrej prędkości średniej (dogodź. 16.40-180 km/godz.).

Lecz o godz. 17.00 silnik zaczął tracić obroty, a jego nierówną pracę można było przypisać tylko wadliwemu działaniu iskrowników. Pilot nie chciał zawrócić i wodować obok francuskiego statku „Indiana” (który znajdował się w owej chwili o jakieś sześćdziesiąt km na wschód), aby po raz drugi nie stracić samolotu. Postanowił dociągnąć do Wysp Azorskich i wylądować na jednej z nich. Ale do Azorów było ponad siedemset kilometrów.

Dociągnął. Teraz jednak musiał przed lądowaniem opróżnić zbiorniki, aby skrócić dobieg ciężkiej maszyny, bo przygodne lądowisko było bardzo niewielkich rozmiarów.

Krążył więc nad wyspą (Gracjozą) otworzywszy zawory spustowe paliwa.

Benzyna lała się w morze, ale zarazem ulatniała się w upalnym powietrzu. Jej trująca para oszołomiła załogę, zanim zbiorniki zostały opróżnione do połowy.

Tymczasem silnik zupełnie przestał działać - na pół przytomny pilot musiał lądować. Zdobył się na ten ostatni wysiłek i podchodząc z najmniejszą prędkością posadził

maszynę na skrawku równego terenu. Ale nie zdołał wytracić pędu podczas dobiegu:

podwozie uderzyło o kamienny murek u przeciwnego krańca lądowiska, pękły dźwigary skrzydeł i podłużnice kadłuba, z rozbitych zbiorników benzyna chlusnęła na rozgrzane cylindry silnika i buchnął płomień!

Ranny nawigator sam wracał do Polski. Na ORP „Iskra” płynęła trumna ze zwłokami Ludwika Idzikowskiego okryta wojenną banderą Rzeczypospolitej.

Ostatnią nowością w konstrukcji samolotów są tzw. skrzela czyli szczeliny skrzydłowe (ang. slots). Jest to urządzenie wynalezione w angielskich zakładach Handley-Page, znacznie zwiększające nośność skrzydła i - co za tym idzie - pozwalające na krótszy start (przy dużym kącie wznoszenia się) i krótsze lądowanie (przy bardzo małej prędkości)...

Departament Aeronautyki zamierza wypróbować ten wynalazek i ewentualnie zastosować go na zasadzie licencji do samolotów wojskowych. W tym celu fabryka Handley-Page podjęła się odpowiednio przerobić skrzydła Poteza XXV i wbudować w nie specjalnie skonstruowane skrzela. Prócz tego w fabryce De Haviland zostanie zakupiony jeden samolot turystyczny DH-60 Moth, również wyposażony w szczeliny skrzydłowe... o tym wszystkim opowiada mi mój szef, Franek H. z taką miną, jakby mnie wtajemniczał w sprawy najwyższej wagi państwowej. Słucham cierpliwie, jakkolwiek o stosowaniu i działaniu „slotów” wiem znacznie więcej od niego. Coś w tym musi być: zapala fajkę, uśmiecha się, przygląda mi się z boku - czy zdołał rozbudzić moją ciekawość... A potem -

ot tak, od niechcienia:,

- Gdybyś miał ochotę, moglibyśmy tam polecieć po tego Motha...

- Nie? Naprawdę?!

- ...w przyszłym tygodniu.

Pewnie, że mam ochotę! Jeszcze jaką!

- No to zostaw te wszystkie papierki i zajmij się przygotowaniem maszyny. Mamy niewiele czasu.

Rzeczywiście, w ciągu kilku dni trzeba było załatwić odbiór nowego samolotu, jego cywilną rejestrację, wymalowanie znaków rejestracyjnych, międzynarodową licencję (i legitymację) pilota FAI dla mnie, paszporty, wizy, zezwolenia na przelot tranzytowy, przygotowanie potrzebnych upoważnień i dokumentów oraz uszycie nowego cywilnego ubrania, na które otrzymałem ryczałt w gotówce. Poza tym kupiłem podręcznik do nauki angielskiego i wkuwam: Mary is a girl. John is a boy. Learn english!

Major H. - jako mój nawigator - stara się o mapy i opracowuje trasę. Wydebił aż dziesięć dni na tę wyprawę, więc mamy lecieć „turystycznie” - z postojem w Pradze, w Paryżu i oczywiście w Londynie. ósmego lipca o siódmej startujemy z Warszawy, pod Kępnem na przepisowej wysokości przelatujemy „bramę wlotową” do Niemiec, mijamy Wrocław, potem znów „bramę” do Czechosłowacji, jeszcze czterdzieści minut i widać Pragę, ale nie widać lotniska... Kręcimy się dokoła tej Pragi jak ćma dokoła lampy, aż wreszcie dostrzegam zniżający się pasażerski samolot CIDNA. Z pewnością będzie

lądowną, więc dodaję gazu i wchodzę mu za ogon.

- Aha, jest lotnisko! Ale „pasażer” ma pierwszeństwo, więc zataczam obowiązkową rundę. Tymczasem Franek odlepił się od mapy, bo w końcu znalazł, wrzeszczy mi nad uchem i pokazuje kierunek.

- Dobrze, dobrze. Musimy poczekać.

Kończę okrążenie, wyprowadzam na prostą. Pasażerski Bleriot-Spad już kołuje do hangaru, lądujemy.

Formalności nie trwają długo, bracia Czesi są uprzejmi, zostawiamy Poteza pod opieką mechaników, jedziemy taksówką do miasta, aby je powierzchownie obejrzeć pod przewodnictwem kierowcy.

Stara Praga podoba się nam obu, siostry Czeszki, nawet te młodsze - tylko Frankowi (i to zaledwie co dziesiąta), a słynne knedle w restauracji hotelowej - już chyba najmniej. Ale piwo - klękajcie narody!

Potem jeszcze Hradczyn - gdzie mu tam do Wawelu! - i dosyć tej turystyki: idziemy na pilznera i wcześniej spać, bo jutro trzeba odwalić ponad tysiąc kilometrów do Paryża, a ja chcę jeszcze nadać depezę do Ludwika Idzikowskiego, żeby go uprzedzić o swoim przylocie.

Lecimy znów nad Niemcami, nad Bawarią, Wirtembergią i Badenią - prawie sześćset kilometrów - trzy i pół godziny w powietrzu. Major okazuje się znacznie lepszym nawigatorem niż pilotem: bez większych trudności trafia na graniczne bramy przelotowe, pokazuje mi na lewo Pilzno, na prawo Norymbergę, na lewo Stuttgart, w dole Szwarzwald, przed nami Ren i Strasburg. Na lotnisku czeka z samochodem sympatyczny adiutant eskadry Cigognes” i zaprasza nas na dejeuner do kasyna oficerskiego w mieście.

Eskadrą „Bocianów” w czasie wojny dowodził słynny as, Georges Guyenemer, bohater narodowy Francji (siedemdziesiąt pięć zwycięskich walk powietrznych). Zginął we wrześniu 1917 podczas walki z niemieckim pilotem nad Belgią, jego ciała nigdy nie znaleziono, ale za to w Panteonie paryskim ma tablicę pamiątkową. Musiał to być wielki kosynier, skoro tylu Niemców spuścił na ziemię, a miał zwyczaj załatwiać ich hurtowo, bo na przykład 26 września 1916 w dwóch kolejnych lotach zestrzelił sześciu!

Na szczęście w kasynie „Cigognes” nie podają na śniadanie żab na surowo, tylko potrawkę z homara i jakieś znakomite omlety oraz białe i czerwone wino. Franek usiłuje rozmawiać po francusku, ale nasi gospodarze za mało znają język polski, aby wiele z tego zrozumieć. Mnie idzie nieco lepiej, jakkolwiek i ja po francusku mówię jak tubylec z „Jądra ciemności”. W każdym razie porozumieliśmy się: adiutant zabiera nas do katedry (wiek XIII), którą koniecznie trzeba zobaczyć, jeśli już nie mamy czasu na nic innego, a potem na lotnisko. („Nawet niegorsza ta katedra” - mówi H. obiegłszy ją truchcikiem.) Maszyna gotowa, zbiorniki pełne; lecimy do Paryża.

Somma, Marna i Moza, Verdun i Reims, całe pole największej bitwy w historii wojen... Ilu żołnierzy spośród dziesięciu milionów zabitych padło tu, pomiędzy Lotaryngią i Alzacją

a Paryżem?

Miasta, miasteczka, rzeki, drogi, tory kolejowe, zielone winnice, płowiejące pola płyną głęboko w dole, spokojne dziś i już senne, bo lipcowe słońce czerwienieje coraz niżej na wprost przed nami. Potem z wolna zapada zmierzch i daleko, w popielatoniebieskawej mgiele zaczyna się rozrastać szara plama, w której tu i ówdzie błyskają światła: Paryż.

Lecę prosto nad to rozległe, nieobjęte wzrokiem kamienne wysypisko. Żyje! Drga ruchliwymi światłami, mrowi się lśniącoymi różańcami, które pełzają, biegną, łączą się i rozdzielają między szeregami latarni.

Place de l'Etoile, wieża Eiffla, łuk Triumfalny, Pola Elizejskie, Lasek Buloński - a ja na to wszystko patrzę z góry, widzę to naprawdę, nie na ekranie kina, nie na fotografii, tylko prawdziwe, realne, bliskie i żywe! Aż mi dech zapiera!

Port lotniczy Le Bourget leży na północo-wschodzie, niemal w granicach miasta.

Ląduję przed - zmrokiem, załatwiam zwykłe formalności, jedziemy do miasta.

Franek chce jeszcze przed wieczorem obejrzeć Paryż z taksówki, ale to nie Praga: pięć milionów mieszkańców... Trzeba się zdecydować na jedną dzielnicę.

- Szan-zeliz - powiada do kierowcy.

Ale tej francuszczyzny nie rozumie nawet przywykły do cudzoziemców taksówkarz, więc usiłuję mu dopomóc:

- Champs-Elysees.

- Champs-Elysees! Oui, monsieur!

Jedziemy. Rzeki samochodów, jasno oświetlone ulice, reklamy, neony, szerokie aleje, syki opon na czarnym, wypolerowanym asfalcie... Zapach spalin, perfum, pieczonych krewetek, szum, gwar...

Wracamy do hotelu, bo o dziewiątej mam wpaść do Idzikowskiego.

Ale on już czeka na mnie w hallu. Nie zmienił się w tym Paryżu: jak dawniej jest dobrym kolegą, życzliwym jak starszy brat, który jednak nie prawi morałów i szczerze cieszy się, że o nim pamiętam. Bardzo go lubię, szczególnie za tę skromność, bo przecież dzieli nas i znaczna różnica wieku, i stanowiska, i stażu w lotnictwie. Nigdy nie dawał mi jej odczuć. Ściskamy się serdecznie, mówimy chaotycznie o wszystkim naraz, o tych, co zginęli i co żyją, trochę o nas samych, a wreszcie o przygotowaniach do drugiej próby przelotu nad Atlantykiem,

- Właściwie wszystko jest gotowe. Czekamy na pogodę. Z dnia na dzień...

Widać, że to oczekiwanie musi być wyczerpujące. Tym bardziej że ten i ów „specjalista” od lotnictwa w naszej prasie bardzo się niecierpliwi, nie mając o tych sprawach zielonego pojęcia.

Wiem o tym, naturalnie. Tłumaczę, wyjaśniam, ale często spotykam się z

niedowierzaniem albo lekceważeniem. Byle reporter zna się lepiej ode mnie na meteorologii, na pilotażu i nawigacji...

- A jak z Kubalą?

Ludwik macha ręką. Spogląda na majora H.

- Co chcecie tutaj zobaczyć?

- Ba! Wszystko!

Franek wymienia (zachowując hierarchię ważności): Moulin-Rouge, Folies Bergere, grób Napoleona, wieżę Eiffla, Wersal, Luwr, Sorbonę... Nie ma co: oblatany chłopak! Ja oprócz tego chciałbym zobaczyć samolot Amiot-123 („Marszałek Piłsudski”).

Jak na ten wieczór i jutrzejszy dzień, to sporo...

Idzikowski potrafi sprostać zadaniu: do północy załatwiliśmy rewię w Moulin-Rouge, dzielnicę Montmartre i kolację „Pod Martwym Szczurem”, w knajpce ucharakteryzowanej na apaszowską mordownię, a nazajutrz - resztę. Odbyło się to w zawrotnym tempie, według rekordowych wzorów „turystyki” amerykańskiej, bo nie było czasu. Ludwik dokazywał cudów zręczności i szybkości za kierownicą swego samochodu, aż skóra na mnie cierpła, Franek bladł i szeptem odmawiał zdrowaśki, policjanci gwizdali, kierowcy klęli, przechodniów paraliżowała zgroza...

Mjr Kubala nie wziął udziału w tym rajdzie po zabytkach. Zobaczyliśmy go dopiero na lotnisku Le Bourget. Był kwaśny, niezadowolony i zamknięty w sobie jak w lodówce, więc zostawiliśmy go na pastwę mizantropii, której oddawał się z zamiłowaniem, i poszliśmy obejrzeć „Marszałka Piłsudskiego”.

Duży dwupłat (rozpiętość skrzydeł dwadzieścia metrów) waży około czterech ton, a zapas benzyny, który trzeba zabrać na przelot Atlantyku, prawie drugie-tyle. Już sam start z takim obciążeniem jest bardzo ryzykowny, a wysokość lotu w ciągu kilku czy nawet kilkunastu godzin po starcie nie przekracza stu metrów, bo wznoszenie jest minimalne...

Ale Idzikowski to świetny pilot, na pewno da sobie radę. Byle silnik wytrzymał...

Paryż - Calais - Dover - Londyn. Kanał La Manche pławi się w słońcu, jest dziś spokojny, połyskliwy, jak lekko pomarszczony atlas. Ma w tym miejscu niespełna czterdzieści kilometrów szerokości i, oczywiście, przelot nad nim nie budzi najmniejszych obaw. Ale przed dwudziestu laty, kiedy Ludwik Bleriot pierwszy dokonał takiego przelotu, był to czyn niezwykle śmiały, który okrył go światową sławą. Jutro albo któregoś z najbliższych dni nasz Ludwik przeleci nad Atlantykiem. A za dwadzieścia lat przeloty maszyn pasażerskich na trasie Paryż-Nowy Jork staną się równie zwykłe, jak dzisiejsze z Paryża do Londynu i z powrotem.

Oto już z daleka, poprzez leciutką mgiełkę, widać wapienne skały brytyjskiej wyspy. Wyłaniają się z morza jak duchy, rosną w miarę jak się do nich zbliżamy, a potem garbią się, ciemnieją i wreszcie znikają pod skrzydłami Poteza. Wchodzimy nad wysoki brzeg i już sunie pod nami zieleń pól i łąk tak soczysta, jakiej nie można zobaczyć „nigdzie

indziej. A potem olbrzymia sieć dróg i torów kolejowych zagarnia coraz więcej domów i domków, farm, osiedli, które więzną w jej okach jak ryby. Sieć zagęszcza się, już całe stada i ławice poczerniałych domów z czerwonej cegły zostały schwytane jej zaciągiem, sterczą, dymią kominy, coś się tam rusza, pełza, jak drobne raczki i kraby, które na próżno usiłują uciec, a dalej - pod zmaconym szarobrunatnym niebem - kłębi się w potwornej matni ściśnięty, dyszący dymem tłum gmachów, bloków, fabryk, wież kościelnych, ulic, placów, doków, mostów i statków u nabrzeży Tamizy.

Gdy samolot wchodzi w szeroko rozlaną, mętnie opalizującą zawiesinę dymów nad Londynem, słońce traci połowę blasku, a jego pożółkła tarcza zdaje się rozpuszczać jak masło. Ale światła jest dość, aby spojrzeniem objąć całą przestrzeń aż po zamazany widnokrąg. I wszędzie miasto! Jak morze. Nie widać nic innego, tylko te szare dymy i domy bez końca. Można by tu zabłądzić znacznie łatwiej niż nad La Manche!

Mr Wright, anioł stróż delegowany przez ambasadę polską, oczekuje mas w Croydon na głównym lotnisku brytyjskich linii lotniczych. Ma na sobie solenny, ciemny garnitur, na głowie melonik, a w ręku zwinięty parasol. Mówi po polsku, ale jąka się i zacina co trzecie słowo jak każdy Anglik. W dyplomacji nie zrobił wielkiej kariery: w wieku lat pięćdziesięciu piastuje stanowisko tłumacza do spraw mniejszej wagi naszego attache wojskowego, co zresztą usprawiedliwia jego ograniczona zaradność i jeszcze gorsza polszczyzna. Dopóki idzie o załatwienie formalności paszportowych i celnych, radzi sobie jako tako. Lecz zaraz potem wyłania się problem znacznie trudniejszy. Poteza trzeba dostarczyć na lotnisko Hendon, położone za północnymi przedmieściami Londynu. Ale w Anglii nie stosuje się kontynentalnego zwyczaju oznaczania pomniejszych lotnisk nazwami widocznymi z powietrza (bo nie ma takiej tradycji!), a małych lotnisk dokoła tego potwornego miasta jest ze dwadzieścia! W. dodatku nie ma mowy, żebyśmy się mogli porozumieć z kimkolwiek bez pomocy Mr Wrighta, bo Anglicy uważają swój język za uniwersalny i nikomu z nich nie przyjdzie do głowy, że warto uczyć się choćby francuskiego lub niemieckiego, nie mówiąc już o innych. A Franek i ja znamy w sumie siedem wyrazów angielskich...

- Może tu mają jakąś dokładną mapę albo plan Londynu?

Nie, czegoś takiego nie ma w największym porcie lotniczym Europy, a na naszej mapie nie ma miejscowości pod tytułem Hendon.

- A wie pan, gdzie to jest?

Anioł stróż wie:

- To jest przy trzeciej od końca stacji kolejki podziemnej w kierunku Edgware.

- Ale my nie latamy pod ziemią, tylko nad nią!

- Rzeczywiście... Bardzo mi przykro.

I mnie także: właśnie tego niedołągę musieli nam wyznaczyć na opiekuna!

Mr Wright - sławne lotnicze nazwisko... Bracia Orville i Wilbur Wright: pierwsi twórcy

samolotu i pierwsi piloci...

To mi podsuwa pewien pomysł:

- Wie pan co? Niech pan leci z nami i pokaże nam przynajmniej, w jakiej okolicy leży to lotnisko. Latał pan kiedy samolotem?

Mr Wright „obawia się, że nie latał”, ale „myśli, że byłby skłonny przypuszczać, iż mógłby spróbować”.

Ten czysto brytyjski tryb warunkowy nie budzi we mnie wielkich nadziei, ale nie ma innej rady.

Franek ubiera anioła stróża w kominiarkę i okulary, parasol i melonik ładujemy do bagażnika, a ich właściciela do kabiny razem z nawigatorem i start!

Ustaliłem na mapie w przybliżeniu rejon owego Hendon, na wprost koło trzydziestu kilometrów, ale tak się nie da: nie wolno latać nad Londynem. Więc lecimy naokoło.

W powietrzu trochę rzuca, nie za bardzo, ale dosyć, aby Mr Wright dostał najpierw zawrotu głowy, a już nad Tamizą - torsji. Nic z tego nie będzie: nie trafi! Ale lecimy dalej.

W pobliżu Hendon jest małe jezioro o charakterystycznym kształcie. Tylko że nawet na naszej bardzo niedokładnej mapie łatwiej je znaleźć niż w terenie, bo Londyn rozpełza się na wszystkie strony i diabli wiedzą, gdzie są jego administracyjne granice.

Jedno lotnisko, drugie, ale nie ma jeziora, więc nie to. A nasz anioł stróż rzyga jak wulkan... Z takim nazwiskiem!

Znów jakieś lotnisko, hangary czy też hale montażowe, a przed nimi duży grat o trzech silnikach. Wygląda na ciężki bombowiec albo na pasażera. Kto go tam wie, może Handley-Page? Tak czy owak lądujemy, żeby się dowiedzieć, gdzie jesteśmy i którą do Hendon.

Kołuję do tych hangarów, nikt nie śpieszy na nasze spotkanie, ale kilku mechaników w niebieskich kombinezonach gapi się na Poteza, a wreszcie jeden z nich wskazuje, gdzie mam zatrzymać maszynę.

Mr Wright przypomina lekko nadpsute zwłoki i jest do niczego, więc wydobywam cały zapas świeżo nabytej znajomości angielskiego.

- Is that Hendon airfield?

- Sure it is!

No, proszę: tak się nawiguje!

Oglądam się na Franka i mówię z udaną obojętnością: - Jesteśmy na miejscu. Wsiadać!

Nasz anioł gołnął podwójną brandy w private office naczelnego inżyniera, zmartwychwstał i pośredniczy w rozmowie przed halą montażową. Tymczasem mechanicy zdjęli osłony silnika, zaglądają Potezowi w bebechy i kręcą głowami.

- Co im się nie podoba?

Anioł pobełkotał z naczelnym.

- Nie, Mam na myśli e... że nic w tym rodzaju. On pyta, czy to jest e... francuski motor.

- Francuski. Lorrain-Dietrich czterysta pięćdziesiąt koni. Ale wyprodukowany w Polsce na podstawie licencji.

- Oh! - ucieszył się inżynier. - I should suspect that at once! - i tłumaczy coś Wrightowi łypiąc na mnie spode łba.

- Co on mówi?

- On mówi, że powinien to podejrzewać.

- Podejrzewać?!

- On mówi, że wasza fabryka robi ten motor dużo lepiej - e... - dużo staranniej niż francuska. On myśli, że to widać od razu.

- Congratulations - dodaje naczelny.

Przyjmuję to uznanie z wewnętrzną „dumą, jakbym był dyrektorem Polskich Zakładów Škody, ale zarazem staram się okazać powściągliwą skromność.

- You are very kind, sir.

Po tej wymianie uprzejmości uzupełniamy osobę Mr Wrighta (parasol i melonik) i wsiadamy do służbowego samochodu, który odwiezie nas do najbliższej stacji kolejki podziemnej. Po drodze jeszcze jedno odkrycie nawigacyjne: jeziorko! Raczej resztki jeziorka zasypanego gruzem, bo coś tu będą budować. To, co jeszcze zostało, porośla trzcina i sitowie... A nieco dalej: Underground - ten trzeci od końca przystanek na linii od Edgware. Nazywa się Finchley. Zgadza się, jak w dobrze rozwiązanym równaniu pierwszego stopnia!

Londyn jest czarny od sadzy. Jego ulice - od wczesnego rana uprzątnięte i czyste - wieczorem zaściela warstwa śmieci i odpadków. Pomiędzy rzekami samochodów ze zdumiewającą zręcznością manewrują stada piętrowych autobusów, pod ziemią dudnią pociągi elektryczne, a stacje undergroundu wyrzucają na powierzchnię i wchłaniają tłumy pasażerów. Ale nie będę opisywał tego miasta potwora, którego przecież niepodobna poznać w ciągu kilku dni. Na parcours kłusem przez galerie samego tylko Muzeum Brytyjskiego, z krótkim przystankiem przy mumiach egipskich, zużyliśmy pięć godzin, a spośród obiektów oznaczonych w baedekerze trzema gwiazdkami objęliśmy przelotnym spojrzeniem najwyżej jedną czwartą.

Potem - trzynastego lipca - nadeszła wiadomość o starcie „Marszałka Piłsudskiego”, a nazajutrz - o przymusowym lądowaniu na Gracjozie zakończonym katastrofą i śmiercią Idzikowskiego.

Rozkleiła mnie ta tragedia: omal się nie poryczałem z żalu, a potem w jakimś

pobliskim „saloon-barze” urządziłem się samotnie tą nalewką na pluskwach, którą tu nazywają whisky.

Sportowo-turystyczne samoloty Moth produkuje fabryka De Havilland w Hatfield (hrabstwo Hertford), o jakieś czterdzieści kilometrów na północ od Londynu. Nasz Moth jest już zarejestrowany i ma polskie znaki państwowe wymalowane na skrzydłach i na kadłubie. Jest to niewątpliwą zasługą Mr Wrighta, podobnie jak polskie napisy objaśniające armaturę w kabinie pilota: kompass, awansowy zapłon i szczykafka na gasoline. Domyślam się, że chodzi o busołą, wczesny zapłon i ręczną pompkę benzynową, za pomocą której można wprowadzić mieszankę wprost do cylindrów przed uruchomieniem silnika. Prócz tego wyposażono maszynę w „awiofon” - elastyczną rurę łączącą kabiny i zakończoną z obu stron lejkami, przez które pilot i nawigator mogą rozmawiać nie wrzeszcząc wniebogłosy, a przy rozruszniku naklejoną kartkę z krótką instrukcją wypisaną na maszynie: „Przed odjazdem na jeden magnet puszczać”.

Wzruszające!

Siadam do kabiny wraz z brygadzystą fabrycznym, który potwierdził moje domysły, i startuję, aby oblatać tę stukonną zabawkę. Jest przyjemna, zwrotna, świetnie idzie w górę po krótkim wybiegu. Zupełnie jak prawdziwy samolot. Wprawdzie „nie. zaleca się” kręcić na nim akrobacji, ale jeśli chodzi o turystykę lotniczą, jest podobno niezastąpiony. Po kilku zwykłych manewrach i efektownym ślizgu na skrzydło ląduję z otwartymi „słotami” przed hangarem.

- Are you satisfied?

- Yes, thank you.

Franek spogląda na mnie z odcieniem uznania i lekkiej ironii: - Zauważyłem, że masz nieliczne zdolności do obcych języków. Od pewnego czasu rozmawiasz po angielsku bez tłumacza.

- Rzeczywiście. Tylko zrobiłem się małomówny: dwa zdania w ciągu trzech dni. To chyba wpływ otoczenia...

Żegnamy się, ładujemy swoje walizki do bagażnika i lecimy do Croydon, aby dopełnić formalności celnych i paszportowych. Mr Wright wróci pociągiem, a w Croydon czeka na nas zastępca attache wojskowego, szalenie elegancki porucznik marynarki wojennej, który ma nam doręczyć pocztę dyplomatyczną.

Tymczasem pogoda się psuje: niskie chmury siąpią deszczem, porywisty wiatr szarpie maszyną, Londyn znika pod szarobrunatną zasłoną dymów. Mimo to bez trudności rozpoznaję lotnisko i ląduję.

Szykowny wilczek morski oddaje nam za pokwitowaniem zalakowaną upstrzoną pieczęciami kopertę. Wyobrażam sobie, jakiej wagi tajemnice państwowe są w niej ukryte: ściśle tajne, poufne, spalić przed przeczytaniem!... (Pan Ambasador zjadł lunch w towarzystwie Wiceministra Spraw Drugorzędnych i wybiera się na weekend do przyjaciół

księżnej Jak-Jej-Tam... - coś w tym rodzaju.) Ale porucznik traktuje tę sprawę serio, z całym nabożeństwem i wyraża obawę" czy aby dolecimy, bo powiedziano mu, że komunikat meteorologiczny nie jest zachęcający, a nad Kanałem leży mgła.

Nie wierzę w tę angielską mgłę: przez cały czas naszego pobytu świeciło słońce, a nad La Manche - nawet na pyrkawce De Havillanda - leci się dwadzieścia minut. Zresztą skończyły się nam tutejsze diety i mamy tylko trochę franków na Paryż.

- Widzę - mówi porucznik.

(Mówi: „widzę”, bo to po angielsku - „I see”, tyle co „rozumiem”. Nie cierpię takich bubków!)

Południo-zachodni wicher szaleje nad hrabstwem Kent między Londynem a Dovrem i usiłuje zepchnąć nas nad Tamizę. Mały Moth przeciwstawia mu się z trudem, dryfując w lewo tuż pod ciemnymi chmurzyskami, których pułap ustawicznie się obniża.

Nad La Manche wchodzimy na wysokości stu metrów, a nasza średnia prędkość wynosi na tym odcinku trasy zaledwie 90 km/godz. Zwiększam obroty i dodaję do kursu busoli jeszcze kilka stopni bardziej na południe. Rzeczywiście jest mglisto: widoczność horyzontalna ogranicza się do dwóch kilometrów i tylko pod maszyną widać wyraźnie spienione skiby fal i ciemne bruzdy między ich grzbietami. Wąskiej cieśninie wydaje się, że jest oceanem, bo zwariowany wiatr od atlantyckiego wyżu ku niżowi nad Morzem Północnym pędzi spiętrzone masy wody, które się tu nie mogą pomieścić między brzegami, a w powietrzu rzuca jak wszyscy diabli! Wichura cwałuje między niebem a ziemią, pogania ciężkie, brzuchate chmury, wyrwa z nich strzępy obłoków, tratuje rozwścieczone bałwany, bije ogonem to w lewo, to w prawo, w dół i w górę jak olbrzymi, niewidzialny smok, co się przybłąkał z kosmosu na tę spokojną, starą planetę i dostał napadu furii.

Smok? Całe stado smoków! Gonią się, walczą między sobą, mocią się w śmiertelnych zapasach, oślepiłe od wściekłości, nie dostrzegając nawet małego samolotu zaplątanego w tę bitwę. To jeden, to drugi podsadza się pod skrzydła maszyny, dźwiga ją i upuszcza w przepaść. Lecz już trzeci naciera z boku, podrzuca ją, spycha na barki innego, który wykręca się nagłym unikiem, porywając ją za sobą.

Paruję te gwałtowne przechyły i skręty, ale raz po raz nie starcza wyporu lotek i sterów do przywrócenia równowagi. Moth tańczy, nurza się w skłóconych prądach, trawersuje, przepada i znów wydostaje się z tego odmętu - „Czyń lub giń” - jak u Conrada na tarczy zdobiącej rufę barki „Judea” .

Straciłem poczucie upływającego czasu; jak długo to już trwa? Piętnaście, dwadzieścia minut? Może więcej? Nie wiem, jaką mamy prędkość, nie wiem, jaka odległość dzieli nas od brytyjskiego i francuskiego brzegu...

Franek milczy. Zapewne (tak jak ja sam) ma lekkiego pietra: co z nami będzie, jak nawali silnik? Albo jeżeli Moth nie wytrzyma tej gimnastyki i straci skrzydła? Wykręcę szyję, żeby na niego spojrzeć. Siedzi, ciasno przypasany, i zaciska dłonie na włązie do

kabiny. Spotkawszy mój wzrok, potrząsa głową: „A to dopiero bigos!” Potem pokazuje coś przed nami.

Patrzę, o co chodzi?

Aha! te czarne, jeszcze niżej zwisające chmury...

- Przebijemy się. Chyba już niedaleko.

Właściwie powinniśmy być już nad Francją. Ale diabli wiedzą, co się z nią stało: dokoła tylko zorane wiatrem chmury i spienione morze... Busola dostała kręćka, więc nasz kurs zaledwie w przybliżeniu prowadzi do Calais. Z góry wali się ciemność, a w dole bliskie fale pędzą na oślep, smagane deszczem i wichrem, który wlecze skłębione dymy dwóch małych sztormujących statków.

Wtem suchy trzask pioruna łamie się gdzieś blisko jak wystrzał armatni na alarm.

Łoskot toczy się w głębi przestworza, upiorne czerwono-fioletowe światło pulsujące we wnętrzościach chmur tryska na zewnątrz, przebiega ukosem, jak szybkie badawcze spojrzenie w ponurą twarz burzy. Olśniewający blask migoce długo, jakby wybierał

miejsce, w którym pęknięte niebo runie na ziemię, przeciągły grzmot wznosi się i opada, aż w chwili gdy błyskawica rozjarza się do białości - huk! - i nagle ciemność z powrotem przyskakuje do maszyny, a cały świat znika mi przed oczu...

Gdy po chwili olśnienie mija, uświadamiam sobie, że jednak w polu widzenia dostrzegam tylko tablicę przyrządów, maskę silnika i niezupełnie wyraźny zarys skrzydeł.

Zresztą dokoła jest jednolita szarość, jakby mój wzrok nagle przygasł, jakby źrenice przykryła mi katarakta. Od tego blasku?...

Eh, bez paniki! Po prostu wyniosło nas w chmury.

Zmniejszam obroty, idziemy w dół, bezkształtna zaćmą pędzi falami jak popiół z wygasłego paleniska unoszony podmuchami olbrzymiego miecha, garbaty nurt pręży się.

pod skrzydłami, wciska mnie w siedzenie fotela, to znów uderza z góry, że robię się lekki jak z papieru, aż wreszcie ostatnie ciemne smugi pierzchają na wszystkie strony i tuż, blisko rozpląszcza się wzburzone morze.

Równam, dodaję gazu, podciągam z powrotem pod sam pułap, chmur, ustalam obroty na tysiąc dziewięćset. Pioruny walą teraz na lewo i na prawo, błyskawice oślepiają, a brzegu jak nie było, tak nie ma... Przecież nie mogło nas zepchnąć aż na zachodnią stronę cieśniny?...

- Na prawo ląd! - wrzeszczy Franek.

Jeszcze przez chwilę nic nie widzę. Deszcz siecze po skrzydłach, wiatr szarpie sterami. Ale wreszcie dostrzegam biały przybój u zamglonych zarysów brzegu na prawo. A potem - port.

Znosi nas w zakręcie, zgniata w dół, spycha bokiem, kąt między osią podłużną

samolotu a jego kursem wynosi ze trzydzieści stopni, ale oddycham z ulgą: jesteśmy już nad Francją.

Mój nawigator też ożył: chce, żebym zawrócił i okrążył miasto.

- A po jaką cholere?!
- Bo to wcale nie jest Calais!

- Tylko co?

- Właśnie muszę sprawdzić.

Znów kładę maszynę do zakrętu, ostro pod wiatr, bo i tak zaraz zdryfujemy. Miasto - jak miasto... Nie pamiętam, jak wygląda Calais, ale chyba jest dwukrotnie większe i ma więcej fabryk. A port? Powinna tu być stocznia okrętowa i - jeśli się nie mylę - rafineria ropy naftowej.

Nie widać nic podobnego, więc nie Calais!

- To będzie chyba Dunkierka - mówi Franek.

- Dobrze jeszcze, że nie Rotterdam!... Zniosło nas ze czterdzieści kilometrów.

Jemu też tak wypada z obliczenia czasu, więc pod czołowo-boczny wiatr pchamy się wprost na południe. RzUCA prawie tak samo jak. nad La Manche, ale deszcz ustał i pułap uniósł się trochę. Po kwadransie znów jakieś małe miasto na prawo. Franek chce je zobaczyć z bliska (w celach nawigacyjnych, oczywiście).

- No dobrze, ale przed Paryżem będzie chyba z dziesięć miast i miasteczek. Jak musisz nad każdym robić honorową rundę, to nie starczy benzyny!

Zmniejszam obroty, schodzę na pięćdziesiąt metrów, lecę wzdłuż toru kolejowego, mijam stację.

- Saint-Omer! Zgadza się!

Napis na dworcu: Saint-Omer jak byk! Jaś i Małgosia nie zabłądzili w lesie, nie upieczcie ich Baba-Jaga, trafią do domu..

Wprawdzie poniewierało nas jeszcze ze dwie godziny, ale trafiliśmy.

W Le Bourget od rana czekali na poprawę pogody piloci różnych linii lotniczych.

Wystartował tylko samolot Lufthansy, ale zawrócił z drogi. Niemiecki pilot spojrział na nas z niechęcią.

- Echt polnisches Flugwetter - mruknął pod nosem.

Uznałem to za komplement pod naszym adresem.

11.

W Stanach Zjednoczonych i w Europie Zachodniej powstały wytwórnie, które produkują filmy. U nas do zrealizowania filmu powstaje efemeryczna „wytwórnia”.

Odbywa się to mniej więcej w ten sposób: najpierw reżyser zamawia u jakiegoś autora scenariusz lub ściślej szkic scenariusza, po czym stara się znaleźć kapitalistów, którzy zaryzykują udziały na realizację filmu. Udziałowcami są zwykle kupcy hurtowi, przedsiębiorcy różnego autoramentu, drobni fabrykanci, właściciele stołecznych i prowincjonalnych kin, prywatnych małych banków itp. Zawierają spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością i wpłacają niewielkie wkłady w gotówce, a resztę weksłami. Każdy z nich stawia warunki, które - jego zdaniem - zapewniają przyszłemu dziełu dziesiątej muzy powodzenie na ekranach: w filmie musi grać Smosarska, Malicka, Junosza-Stępowski, Węgrzyn, Dymśa, Sawan lub Bodo, (Jeżeli akurat dla którejś z gwiazd nie ma odpowiedniej roli - nic prostszego, jak ją dopisać zmieniając scenariusz!) Muszą być szwoleżerowie albo dansing z atrakcjami artystycznymi, albo rewia, albo wyścigi konne, albo Jan Kiepusza, albo Święto Morza, albo jeszcze coś innego.

Gdy już obsada aktorska i wszystkie szczegóły zostały uzgodnione, zaczynają się zdjęcia, a gdy film jest w połowie zrealizowany, okazuje się, że jego koszt wyniesie dwukrotnie więcej, niż przewidywali udziałowcy. Reżyser i kierownik produkcji wiedzieli o tym od początku, ale wspólnicy nie chcieli zbyt ryzykować. Teraz muszą, bo w przeciwnym razie cały interes zrobi klapę. Więc po odpowiedniej awanturze, po kłótniach i targach znów wystawiają weksle... Potem zdjęcia dobiegają końca, reżyser montuje taśmę, laboratorium „Sfinks” sporządza jej kopie i przy hucznej reklamie odbywają się uroczyste premiery: w Warszawie, w Łodzi, w Białymstoku, w Piotrkowie. Film zwykle przynosi duże dochody, więc wszyscy są zadowoleni, z wyjątkiem autora scenariusza, który po zmianach dokonanych przez reżysera nie poznaje swego utworu, oraz z wyjątkiem krytyków, których wymagania artystyczne przerastają ambicje twórców. „Wytwórnia” spełniła swoje zadanie i ulega likwidacji. Reżyser szuka nowego pomysłu i scenarzysty...

Wytwórnia „Klio-Film” (Marszałkowska, róg Hożej) w niczym nie przypomina gigantów z Hollywood, ale wyprodukowała już parę filmów, posiada stały lokal biurowy i podobno zaczyna się liczyć w polskiej kinematografii. Jednym z reżyserów pracujących dla tego przedsiębiorstwa jest Leonard Buczkowski, twórca filmu „Szaleńcy” (o legionistach I Brygady). Ukończył niedawno swój następny film „Rapsodia Bałtyku”, a teraz szuka autora, który napisałby scenariusz o lotnikach. Ponieważ jestem jedynym autorem, który zna ten temat od strony fachowej, nie mając innego wyboru zwraca się do mnie.

Nie bardzo mam czas i ochotę na coś takiego. Po pierwsze, za dwa dni zaczynam urlop: jedziemy z chłopcami do Gdyni. Po wtóre, nie mam pojęcia, jak się pisze scenariusze. Po trzecie, nie wiem, jakiego zażądać honorarium.

Ponieważ jednak reżyser nie daje się łatwo spławić, obiecuję, że postaram się w ciągu

miesiąca wakacji napisać szkic, który potem wraz z nim opracuję. Honorarium?

Tysiąc pięćset złotych.

Pewnie powiedziałem za mało, bo nawet okiem nie mrugnął, więc prędko dodaję, że przed rozpoczęciem pracy chciałbym otrzymać pięćset złotych zaliczki.

Z tym będzie trudniej, bo „środki finansowe uruchamia się dopiero po zatwierdzeniu scenariusza do realizacji. Aha! A jeżeli producenci nie zatwierdzą?

Buczkowski ręczy, że zatwierdzą. Ale ja przecież nie wiem, ile warte jest to poręczenie...

Musiałbym mieć przynajmniej jakąś umowę na ten scenariusz. I jednak stanowczo obstaję przy zaliczce.

- Dobrze. Pomówię z dyrekcją. Może pan przyjdzie jutro do biura, powiedzmy o dwunastej?

Nazajutrz o dwunastej przychodzę do „Klio-Filmu”. Trzecie piętro, dwa odnajęte pokoiki: sekretariat i dyrekcja. Trzeba poczekać, bo jest kilku interesantów.

- A pan Buczowski?

- Pan reżyser jest u dyrektora i już z nim mówił, tylko im przerwali ci z prowincji.

Ale to nie potrwa długo.

Przez oszklone drzwi dobiegają mnie fragmenty głośnej rozmowy: ktoś targuje się o cenę wynajęcia „Szaleńców” do kina w Przemyślu, nie mogą tam dojść do porozumienia, ktoś inny krytykuje grę aktorów w jakimś innym fiknie.

- Sława się panu nie podoba?! To kogo pan chce? Szekspira?

- Panie De, panie De, powiedz no pan, co to jest ta „Raspodnia Bałtyku”?

- Nie żadna Raspodnia, tylko Rapsodia. „Rapsodia Bałtyku”. Bardzo dobre, nie?

- To co to jest ta Rapsodnia?

- To jest film o naszych dzielnych marynarzach. Popatrz pan tylko, kto tu gra!

- Rapsodnia - Rapsodnia... Wiesz pan co? To nie jest tytuł.

- Dlaczego to nie jest tytuł?

- Kto u nas w Łomży pójdzie na „Rapsodnie”? Żeby była „Katastrofa na Bałtyku”, to ja rozumiem. Ale Rapsodnia?!

- To zamów pan sobie afisze z katastrofą. Nikt panu nie zabroni.

- Panie De, dziecko pan jesteś? Co innego na opakowaniu, co innego w środku?!

- Sam pan jesteś dziecko! Przecież Buczowski nie będzie dla pana dokręcał katastrofy! Bierzesz pan czy nie?

- Ja się jeszcze namyślę.

Mały kramik z tandetną manufakturą w hali targowej... Nie mam zaufania do tego rodzaju przedsiębiorstw. Najchętniej bym stąd drapnął. Ale znakomitości z Przemysła i z Łomży już wychodzą, a pan Buczkowski i kierownik produkcji kuszą dyrektora: pierwszy film lotniczo-wojenny... sensacja... minimalne koszty... bezpłatna współpraca naszego lotnictwa i wojska... żadnych gwiazd, tylko atrakcyjny temat... scenariusz popularnego autora... No, naturalnie, trzeba mu dać tę zaliczkę... nakręcimy plenery we wrześniu...

Skusili go, przynajmniej tak dalece, że „Klio-Film” zawiera ze mną umowę, i to z wyraźnym moim zastrzeżeniem, że w wypadku gdyby scenariusz nie został przyjęty i zatwierdzony, zaliczka nie ulega zwrotowi.

- Dobrze, ale gdzie ta zaliczka?

- W przyszłym tygodniu...

- W przyszłym tygodniu będę w Gdyni, na urlopie.

- Nic nie szkodzi: przyjadę tam na kilka dni. I tak musimy omówić szczegóły scenariusza.

Nie bardzo w to wierzę i cała ta sprawa budzi we mnie coraz więcej wątpliwości: poważna wytwórnia filmowa nie ma w kasie pięciuset złotych?! A może jeszcze się nie zdecydowali? Ale ostatecznie zostawiam sekretarce adres pensjonatu. Przypuszczam, że producenci się rozmyślą, że reżyser nie zjawi się w Gdyni i że nic mi nie zakłóci spokojnego urlopu.

Owszem, reżyser zjawia się trzeciego dnia i znajduje mnie na plaży, właśnie w chwili gdy z pięcioletnim Andrzejem i dwuletnim Leszkiem kończę budować port, w którym będzie zakotwiczona flota wystrugana z sosnowej kory.

- Muszę iść, później to dokończymy.

Potomstwo protestuje, ale mnie wzywa obowiązek pracy dla chleba...

Leonard Buczkowski jest jednym z reżyserów filmowych, którzy mają wąsy, i przystrzyga je „po angielsku”; początkująca w filmie dokumentalnym Wanda Jakubowska nie dba o tę ozdobę i pozwala jej pnieć się bez żadnych ograniczeń. Ale poza tym wspólnym szczegółem każde z nich jest odrębną indywidualnością.

Buczkowski zdaje mi się sympatyczny. Jego twarz o regularnych rysach oprócz wąsików ozdabiają duże, brązowe, nieco wypukłe oczy, w których czai się uśmiech, a nad oczami ciemne, gęste brwi, szerokie czoło i falista czupryna. Robi wrażenie pogodnego optymisty, ma poczucie humoru i potrafi zjednywać sobie ludzką życzliwość.

Z niejakim zażenowaniem napomyka, że nie jest tu sam. Istotnie w dołku za piaszczystą wydumą spoczywa złotowłose dziewczę, które - jak się okazuje - ma zadebiutować w naszym filmie: panna Baśka O. To zdrobnienie przywodzi na myśl młodą jałówkę lub cielątko. Ładne, nieśmiałe i trochę nie domyte cielątko... Wątpię czy przyszły debiut zapewni jej sławę lub przynajmniej utoruje drogę do gwiazd polskiego filmu.

Ale chyba za wcześnie na wszelkie przewidywania: nie mam nawet żadnej koncepcji scenariusza, więc tę właśnie sprawę najogólniej omawiam z Buczkowskim.

Akcja ma być sensacyjna, wartka, z napięciem dramatycznym, z jakimś porwaniem, pościgiem, z niebezpieczną przygodą, a wszystko to na tle działań bojowych eskadry lotniczej. Dużo zdjęć plenerowych, walka powietrzna, wielka bitwa z udziałem kawalerii, piechoty i artylerii.

- Niech pan się nie liczy z trudnościami technicznymi. Jak będzie potrzebna dywizja wojska, to już moja sprawa, żebyśmy ją mieli. Jak panu wypadnie przeprawa przez rzekę, bombardowanie miasta albo wysadzenie w powietrze mostu z pociągiem - zrobi się!

Imponują mi tak szerokie pełnomocnictwa. Przyszła uczestniczka i bohaterka tych wielkich zdarzeń patrzy na swego Leonarda jak na boga wojny, a ja sam czuję się jak jego szef sztabu. W dodatku filmowy Mars posługuje się amerykańską walutą: wręcza mi studolarowy banknot jako zaliczkę na zaprojektowanie tej batalii.

No cóż, spróbuję. Na razie wracam do spraw morskich: wykończyć doki i baseny portowe. Ale rodzina poszła na obiad, fale rozmyły nietrwałą inwestycję, a krążowniki, torpedowce i flota handlowa osiadły na fiasku... Mizerne są zamierzenia ludzkie wobec potęgi żywiołu!

Dzięki technicznym wskazówkom i pouczeniom reżysera oraz za podszeptem własnej fantazji, utrzymywanej jednak w ryzach przez realne doświadczenia wojenne -

napisałem ten scenariusz. Nazywa się „Gwiazdzista eskadra”, a dzieją się w nim rzeczy niezwykle, zapierające dech w piersi, mrozące krew w żyłach, ale przecież jako tako prawdopodobne. Zresztą producenci zatwierdzili to moje dzieło, wytwórnia zapłaciła mi honorarium (w złotych) i teraz niech Buczkowski sam troszczy się o resztę.

Szczerze mówiąc, ta reszta zdaje się najważniejsza i najtrudniejsza. Wprawdzie szef Departamentu Aeronautyki przyrzekł udział i pomoc lotnictwa przy realizacji filmu, a dowódca 3. pułku lotniczego w Poznaniu otrzymał w tej mierze odpowiednie rozkazy, wprawdzie szef Sztabu - Generalnego polecił dowódcy korpusu uwzględnić życzenia i potrzeby realizatorów przy manewrach mających się odbyć jesienią na poligonie w Biedrusku, lecz ekipa filmowa, która od tygodnia kwateruje na lotnisku w Ławicy, nakręciła zaledwie kilka startów i lądowań, jakie mają się przydać podczas montażu taśmy.

Kto w pułku będzie sobie zawracał głowę filmowcami? Dywizjony i eskadry mają do wykonania swój program, swoje ćwiczenia, rozpoznania i strzelania, a nie loty na zdjęcia filmowe. Potrzebny tam jest oficer łącznikowy delegowany specjalnie do tych spraw organizacyjnych. I niepokonany reżyser uzyskuje od „Efendiego” moją nominację na tę funkcję, a poza tym jego zgodę na objęcie jednej z głównych ról w filmie przez majora H. i - w epizodzie - przez Jerzego Garbińskiego. Po prostu/nie chce się wierzyć aż w taką potęgę wytwórni „Klio-Filmu”, a mój podziw dla dyplomatycznych zdolności Buczkowskiego sięga zenitu.

Franek H. ma grać rolę amanta i w tym celu przybiera pseudonim „Halny”. Jerzy (w roli dowódcy eskadry) zachowuje całkowite incognito. Ja otrzymuję do wyłącznej dyspozycji samolot Breguet XIX ze Sztabowej Eskadry Treningowej, wszelkie moje wydatki pokrywa wytwórnia, a prócz tego zapewnia mi bardzo przyzwoite diety na okres zdjęć plenerowych. Mein Liebchen, was willst du noch mehr?

Idziemy ze zwycięskim reżyserem coś wypić pod ten sukces (i na ty), a nazajutrz odbieram Bregueta, mechanicy ubierają Leonarda w kombinezon, wkładają go do kabiny i lecimy do Poznania.

Fakt, że Buczkowskiemu i jego ekipie udało się ruszyć z martwego punktu i przed zimą nakręcić wszystkie zdjęcia plenerowe, należy przypisać nie tyle moim zdolnościom organizacyjnym, ile okoliczności, że do dwóch kobiecych ról epizodycznych zostały zaangażowane znane, utalentowane aktorki Teatru Poznańskiego. Wprawdzie logika reżyserska stanęła na głowie (artystki dramatyczne z prawdziwego zdarzenia - w epizodach, debiutantki bez żadnego przygotowania - w rolach głównych!), ale taki właśnie układ nakazywała kalkulacja honorariów.

Nieprzeciętna uroda aktorek wywarła duże wrażenie na obu dowódcach: pułku i dywizjonu liniowego, a - o ile mi wiadomo - to wrażenie i sympatia zostały odwzajemnione. Tak czy owak przyniosło to wielorakie korzyści: Kardynał uległ

perswazjom i zgodził się dowodzić Gwiazdzistą Eskadrą przed kamerami filmowymi, epizody „w przeciwieństwie do głównego wątku - wypadły bardzo dobrze, a ja miałem utartą drogę w sprawach, do których zostałem powołany. Wiadomo: gdzie diabeł nie może...

Druga „gwiazda” debiutująca w tym filmie ma na imię Janka. Jest znacznie ładniejsza i bardziej utalentowana niż pierwsza. Ale nasz główny amant Halny, najprzystojniejszy lotnik, nawet po wielorakich próbach sceny miłosnej całuje ją, jakby był

zrobiony z masy papierowej. Taką dziewczynę!... Co prawda nic próbowałem tego robić przed kamerami, w obecności całej ekipy - może to rzeczywiście utrudnia sprawę? - ale zdaje mi się, że i w takich nie sprzyjających okolicznościach wykonałbym to lepiej.

Oprócz pocałunków (zbliżenie!) Halnemu wypada m.in. stoczyć walkę powietrzną z wrogiem (na nieco dalszym planie). Tu już można go zastąpić, przynajmniej w powietrzu: zbliżenia nakręca się w kabinie samolotu stojącego na ziemi (Franek czai się, zacina zęby, celuje, naciska spust karabinów maszynowych, zwycięża w śmiertelnym pojedynku pod obłokami!), a ja lecę na Spadzie z zamocowaną na kadłubie za plecami małą automatyczną kamerą, która filmuje ścigającego mnie dowódcę eskadry treningowej na starym, pocziwym Bristolu ucharakteryzowanym na samolot przeciwnika. (Błyski ognia serii z karabinów maszynowych wkopiii-je się później.) Zwroty bojowe, walka kołowa, młyńce horyzontu, wir korkociągu, niebo i ziemia na przemian zostają utrwalone na taśmie filmowej. Teraz tylko odpowiednio ją pociąć, zmontować i każdy widz w kinie będzie mógł za swoje złotówki przeżyć emocje „powietrznego rycerza”.

Lecz zbliża się listopad, manewry kprpusu poznańskiego, a wraz z nimi kulminacyjna

scena: wielka bitwa na poligonie w Biedrusku. Jedzie tam cała ekipa; reżyser i kierownik produkcji ustalają szczegóły akcji filmowej z dowódcami dywizji piechoty i brygady kawalerii, a następnie Leonard z całym swoim sztabem opracowuje zadania dla kamerzystów, dla kierowców samochodów, dla przydzielonych w tym celu trzech pilotów i kilku saperów oraz ustala harmonogram tych działań. I oto w przeddzień batalii, gdy już wszystko jest gotowe i każdy wie, co, kiedy i gdzie powinien robić, okazuje się, że saperzy nie mają spłonek detonacyjnych do „fugasów”, które będą udawały wybuchy bomb lotniczych i pocisków artyleryjskich...

- Jak to, nie macie spłonek?!

Nie' mają. Podczas tegorocznych manewrów nie przewiduje się, żeby coś miało wylecieć w powietrze, więc nie pobrali z magazynów.

- Gdzie te magazyny?

- Przy fabryce, w Fordonie.

A to ładna historia: bez spłonek „fugasy” nie wybuchną, bez wybuchów nie będzie bombardowania i ognia artylerii, a bez tego nie będzie przyzwoitej bitwy... Muszą być spłonki!

Bóg wojny Leonard i kierownik produkcji telegrafują do wszystkich sztabów i dowództw, ale nie można znaleźć właściwej władzy od tych przeklętych spłonek. Wreszcie koło południa grzejemy samochodem do Poznania, żeby zdobyć szturmowe posłuchanie u dowódcy korpusu, który ma urwanie głowy ze sprawami o wiele większej wagi.

- Spłonki? Teraz? Pan oszalał?

Leonard wprowadzie jeszcze nie oszalał, ale jest bliski tego stanu. Jednak bez spłonek...

- Przecież ja panu nie urodzę spłonek!

Tak dalece Leonard nie śmiałby trudzić pana generała. Chodzi o telefoniczne przekazanie polecenia magazynom fabrycznym w Fordonie, żeby jeszcze dziś wydały sto pięćdziesiąt spłonek...

- No, niech już będzie.

Adiutant dzwoni do Fordonu, żeby tam ktoś czekał na mnie (z tymi spłonkami) po godzinach służbowych, generał podpisuje upoważnienie do ich odbioru, asystent kierownika produkcji, pan Kazio, ma ze mną lecieć, żeby to załatwić., Ale czas mija: startuję po trzeciej, przed czwartą ląduję w Bydgoszczy, pół godziny trwają pertraktacje o środek lokomocji do miasta, nie mogę nawet przywitać się, pogadać z kolegami i przyjaciółmi, pomyślą, że zważniałem na tym przydziale w Departamencie.

W mieście łapiemy taksówkę, jedziemy do Fordonu - piętnaście kilometrów -

przebijamy się przez wartownię, szukamy magazyniera, czas leci, a jemu się nie śpieszy...

Studiuje moje upoważnienie, przygląda mi się podejrzliwie, jakby węszył straszliwy podstęp obcej agentury, wreszcie wypełnia jakieś skomplikowane formularze w różnych wymiarach i kolorach. Można by pomyśleć, że chodzi o sto pięćdziesiąt najcięższych bomb lotniczych, nie o sto pięćdziesiąt spłonek, które zmieszczą się w kieszeni. Wreszcie, już o zmroku, wracamy na lotnisko. Mechanicy - niezawodni mechanicy! - czekają, maszyna gotowa, st. majster wojskowy Ożóg zapuszcza silnik.

- Dziękuję, panie Franku!

Startujemy, niebo dogasa na zachodzie, nad nami świecą gwiazdy, a głęboko w dole jarzą się łuny-drogowskazy: na prawo Szubin, na wprost Żnin, na lewo Gniezno i już widać Poznań. Jeszcze runda nad Ławicą - zapalają tam czerwone lampy graniczne - i lądują.

Leonard czeka z samochodem i dwiema „gwiazdkami”.

- Masz spłonki?. - Mam.

- No to, można powiedzieć, odsiecz pod Wiedniem! Panie Kaziu, te spłonki trzeba zaraz dostarczyć naszym saperom do Biedruska!

Pan Kazio ledwie zipie, bo nie jadł obiadu i pierwszy raz leciał „aeroplanem”, ale życie nie jest romansem, więc staje na wysokości zadania. Ja też jestem głodny jak wilk. I wypiłbym coś - dla zdrowia.

- Właśnie! Jedziemy do „Polonii”. Chcesz prowadzić wóz?

Chcę, ilekroć nadarza się sposobność, ale tym razem... Obok mnie, na tylnym siedzeniu Janeczka patrzy w rozgwieżdżone niebo.

- Marzysz o Halnym?

- Doprawdy jesteś nieznośny! I nie bardzo domyślny... Pocałuj mnie, bo się pogniwam.

Doprawdy obowiązki oficera łącznikowego nie są pozbawione uroku!

Na poligonie od rana szaleje zacięta „bitwa”. Latam w kółko na małej wysokości z odważnym operatorem, który używając ręcznej kamery i walcząc z pędem nakręca podrywający się atak na bagnety, szarżę kawalerii, huraganowy ogień artylerii. Zawracam tuż nad okopami, wyciągam w górę na pełnym gazie, znów zawracam, nurkuję ostro -

niżej, jeszcze niżej! - a pode mną i na wprost ziemia tryska od tych wybuchających „fugasów”, cwałuje szwadron ułanów, naciera „królowa broni”, grzeją baterie dział polowych! W ciągu całej kampanii roku 1920 nie widziałem tyle naraz i tak blisko...

Wtem, gdy już kończę kolejną pikę - dwa metry nad dymiącymi lejami - pod maszyną wybucha spóźniona petarda: wstrząs, gruchot, gejzer piachu i żwiru smagnął po sterach i po kadłubie! O, do diabła...

Wychyłam się, wykręcam szyję. Połowę statecznika poziomego obdarło z płótna, a z pokrycia ogona pozostała postrzępiona firanka. Jak się to wszystko zaraz rozsypie...

Akr jakoś się nie rozsypuje. Próbuje ostrożnie, czy ster działa? Działa! Tylko samolot zrobił się ciężki w ogonie. Wytrzyma do lotniska, czy lepiej tu gdzie wylądować?

Ba - gdzie? Na tych wertepach?!

Wolno zwiększam obroty, lecę w kierunku ławicy. Operator trochę przybladł, raz po raz spogląda to na powiewające strzepy, to na mnie. Uśmiecham się (z niejakim wysiłkiem), żeby go uspokoić.

- Nic wielkiego! Dolecimy - ale sam wcale nie jestem tego bardzo pewny.

Dolecieliśmy jednak. Rzeczywiście nic wielkiego: tylko parę metrów kwadratowych płótna i kilka żeberek...

- No to co? Lecimy kręcić dalej na innej maszynie?

Operator nie ma wielkiej ochoty znów się narażać. Taśma mu się skończyła, a to, co na niej zdążył uchwycić, w zupełności wystarczy. Wobec tego jedziemy do Poznania, on - wywołać film, ja - do „Polonii”, gdzie kwateruje sztab ekipy i zespół aktorski.

Janeczka nie ma dziś zdjęć: „wojna jest!” - jak mawiał Doppelfenister .

W pierwszych dniach listopada właściwie skończyły się zdjęcia plenerowe i pozostały tylko dokrętki na lotnisku. Niestety właśnie wtedy, dwunastego, podczas jednej z takich dokrętek wydarzyła się śmiertelna katastrofa: wskutek zderzenia z inną maszyną w powietrzu zginął młody pilot, por. Jan Bilski, wraz ze swym obserwatorem, ppor. Feliksem Lipińskim. Cały wypadek został utrwalony na taśmie przez operatora kamery, ale Buczkowski nie wmontował tego odcinka do filmu. Przypuszczam, że żaden z reżyserów wielkich wytwórni Hollywood nie zrezygnowałby z tak sensacyjnej okazji...

Z początkiem grudnia w jednej z hal na terenie Targów Poznańskich wzniesiono dekoracje do zdjęć we wnętrzach i moja pomoc nie była już potrzebna. Na Nowy Rok wróciłem do Warszawy.

„Gwiazdzista Eskadra” była chyba ostatnim filmem niemyim wyprodukowanym w Polsce. Nie przeszedł on do historii polskiej kinematografii jako dzieło o wybitnych wartościach artystycznych. Szczerze mówiąc był melodramatycznym sensacyjnym kiczem i tylko lotniczy temat fabuły sprawił, że miał duże powodzenie, a nawet w końcu został

udźwiękowiony i jeszcze przez długi czas wyświetlały go prowincjonalne kina.

Część trzecia

Blaski i cienie

12.

Dęblin do czasu I wojny światowej był silną twierdzą zbudowaną przy ujściu Wieprza do Wisły i nazywał się Iwangorod, a niewielkie miasteczko Irena w jego pobliżu zawdzięczało swą egzystencję opartą na drobnym handlu garnizonowi wojskowemu.

Pomiędzy twierdzą a Ireną, w pięknym parku stał pałac Mniszków (wzniesiony jeszcze w wieku XVIII), który później przeszedł na własność rodu Jabłonowskich. W latach 1925-1927 ów zrujnowany i zaniedbany pałac został odrestaurowany, na lotnisku (które tam istniało bodaj od roku 1914) powstał najpiękniejszy i najbardziej nowoczesny port lotniczy, a na przyległych terenach - gmach działu nauk oraz internat dla podchorążych Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa i magazyny Centralnej Składnicy Lotniczej.

Dokoła pałacu, w którym na parterze mieści się kasyno oficerskie (z salą balową, z bilardami, czytelnią, pokojami dla pań i do gry w brydża), a na piętrze mieszkania dla nieżonatych oficerów kadry, zbudowano na skrajach parku oficerskie wille i kilkurodzinne domy, a nieco dalej bloki mieszkalne dla podoficerów. Za kasynem jest duży staw obrosnięty olszyną, a pośrodku stawu wysepka ze starymi lipami i kaplicą w kształcie rotundy. Można się tam dostać przez drewniany, nadpróchniały mostek i usiąść na ławce w cieniu drzew. Kaplica jest opuszczona i zamknięta, ale podobno o północy czasem ją odwiedza Czarna Dama, dla której zabite na głucho dębowe drzwi nie stanowią żadnej przeszkody. Czarna Dama nie jest zjawą towarzyską: ukazuje się tylko tym, którzy mają wkrótce zginąć nagłą śmiercią. Dlatego znakomita większość lotników w Dęblinie zna ją zaledwie ze słyszenia, a i taka znajomość budzi poważne wątpliwości sceptyków.

Jeszcze dalej, już poza granicami parku, ciągną się aż do Wieprza wilgotne łąki, a za rzeką widać rozległą, płaską równinę uprawnych pól oraz trzy wiatraki na nieznaczących wzniesieniach.

Twierdza straciła znaczenie strategiczne, jej podziemia przeznaczono na jakieś składy, a w koszarach za fosami i obronnymi murami pomieszczono spory garnizon piechoty i artylerii.

Nie zmieniły się tylko stacja kolejowa Dęblin i miasteczko Irena. Przed dworcem drzemią stare, wychudłe szkapy zaprzęgnięte do jeszcze starszych żydowskich dorożek, których właściciele utrzymują komunikację z lotniskiem i twierdzą. W Irenie na prostokątnym rynku, który jest zarazem placem targowym, tłoczą się drewniane kramy i stragany, a znaczniejsi kupcy i rzemieślnicy zajmują nędzne sklepiki dokoła. Największym potentatem finansowym jest tutaj Kulawy Józek, lichwiarz, którego klientelę stanowią przeważnie lotnicy kawalerowie. Można by mniemać, że to szalony ryzykant, bo już niejeden jego dłużnik grobnął się, nie wykupiwszy swych wielokrotnie prolongowanych weksli. Jasek stara się podtrzymać tę opinię i pobiera odpowiednio wysokie procenty od pożyczek, ale z drugiej strony zabezpiecza się solidnie i przezornie: każdy weksel żyrowany jest przynajmniej przez trzech kolegów jego klienta. Wszyscy naraz się nie grobną!

Centrum Wyszokolenia obejmuje przede wszystkim Szkołę Podchorążych Lotnictwa, w której kształcą się przyszli oficerowie zawodowi i rezerwy, zarówno na obserwatorów, jak na pilotów, a poza tym kursy aplikacyjne dla dowódców eskadr i dla podporuczników przydzielonych z innych rodzajów broni. Studia teoretyczne odbywają się we wspomnianym już Dziale Nauk, wyposażonym we wszelkie pomoce naukowe do kilkunastu przedmiotów, jakie składają się na program szkolny. Zajęcia praktyczne prowadzą dowódcy dwóch eskadr {lub raczej dywizjonów, jeśli wziąć pod uwagę ilość ich personelu i samolotów) -

nawigacyjnej i pilotażu. (Pomijam tu, oczywiście, takie zajęcia praktyczne, jak czyszczenie broni, najrozmaitsze apele, prace porządkowe oraz ćwiczenia w musztrze formalnej, bez której - jak wiadomo - nie można ani wygrywać wojen, ani nauczyć się sztuki latania. Od tych utrapień, które zajmują podchorążym dużo czasu, przynoszą niewiele pożytku, lecz do których nadal przywiązuje się znaczną wagę, są oficerowie wychowawcy.) Przydział do CWOL traktowany jest przez niektórych oficerów jak zesłanie na Sybir. Istotnie, jeżeli chodzi o atrakcje wielkomiejskie, teatry, kina, kawiarnie, wystawy, nocne lokale, tętniący życiem ruch uliczny - nie ma ich w Dęblinie. Ale do Warszawy jedzie się dwie godziny pociągiem, więc jeśli ktoś zatęskni za cywilizacją, może się w niej zanurzać choćby co tydzień od sobotniego popołudnia do wczesnego rana w poniedziałek.

Mnie przeniesienie do Dębina nie wydaje się zesłaniem. Mieszka się tu wygodnie, w ładnym otoczeniu, latem jest plaża i kąpiel w Wieprzu, jesienią i zimą polowania w miejscowym kole łowieckim i u gościnnych okolicznych myśliwych, dobrze zaopatrzona biblioteka i czytelnia, świetny bufet i kuchnia w kasynie, garnizonowe kino czynne w soboty i niedziele, przyjemne stosunki towarzyskie i służbowe z kolegami i z przełożonymi. No, a już dla sporej gromadki dzieciarni Dębin jest wymarzoną zakątkiem świata: wojny plemion indiańskich w parku, budowa i zdobywanie fortec wśród piaszczystych wertepów, na których wytyczono fundamenty nowych bloków szkolnych, wyścigi na rowerach, rozpalanie ognisk i pieczenie kartofli, połów trytonów w stawie, gra w piłkę nożną, sanki, łyżwy, bałwany ze śniegu - jednym słowem wszystko to, co w. wieku od lat pięciu do piętnastu jest pyszną zabawą i nieustannym pasmem przygód.

Komendantem Centrum jest płk Stanisław Ujejski, jeden z najzdolniejszych wyższych oficerów lotnictwa, a przy tym człowiek o wielkiej kulturze, co przecież nie zawsze idzie w parze.

Szkolną eskadrą pilotażu dowodzi kpt. pil. Karol Orłoś, chłopisko poczciwe z kośćmi (które stanowią trzy czwarte jego postaci fizycznej). Ta duża, nieco przygarbiona postać przypomina łagodnego oswojonego słonia lub może niedźwiedzia. Za to smętną twarz o melancholijnym wyrazie przywodzi na myśl raczej średniowiecznego skazańca Świętej Inkwizycji.

Kapitan Orłoś ma dwie namiętności: latanie i polowanie.

Lata dość pechowo. Wprawdzie podczas wojny nie miał poważniejszych wypadków jako bojowy obserwator, lecz od czasu ukończenia szkoły pilotów szczęście nie bardzo mu

sprzysja: trzy razy wychodził mniej więcej cało z kolejnych kraks, za czwartym -

omal nie zginął, co jednak nie zniechęciło go do tego bądź co bądź ryzykownego zawodu.

Jeśli chodzi o polowania, jest rzeczywiście dobrym myśliwym, nieprzeciętnym strzelcem i sympatycznym towarzyszem w polu i w lesie.

Personel instruktorski eskadry pilotażu składa się z kilku oficerów i przeważającej liczby podoficerów. Są to na ogół dobrzy, doświadczeni piloci, a większość z nich oddaje się z prawdziwym zamiłowaniem szkoleniu uczniów. Można by im postawić tylko jeden zarzut: latają niezbyt precyzyjnie i niejednakowo - prawie każdy nieco inaczej, indywidualnie, że tak powiem, wykonuje loty pokazowe na „warunki”. Skoble, spirale, ósemki i ślizgi na skrzydło każdego z nich różnią, się dość znacznie, a zapewne także każdy trochę inaczej prowadzi samolot przy całkiem zwykłych manewrach.

Kapitan Orłoś kiwa głową i wzdycha, kiedy mu o tym mówię.

- Co pan chce? Każdego z nas i każdego z nich szkolił inny instruktor. Latają tak, jak ich nauczyli. Zresztą nie ma żadnej instrukcji, która by ustalała dokładny sposób wykonywania warunków.

- To prawda, ale przynajmniej do pewnego stopnia trzeba by to zmienić.

- Jak?

- Powinno się zrobić unifikacyjny kurs instruktorski. Oczywiście przed rozpoczęciem sezonu szkolenia.

- I pan myśli, że to coś da?

- Ja o tym wiem z doświadczenia, panie kapitanie.

- Aha. Z Bydgoszczy?

- Z Bydgoszczy.

Moja pewność siebie zdaje się dodawać jeszcze jeden kolec do niewidzialnej korony cierniowej, którą ten męczennik nosi.

Ale tym razem mój projekt poparty doświadczeniami bydgoskiej szkoły pilotów trafił mu do przekonania.

- Na przyszły rok zrobimy taki kurs. Pań by się podjął nim pokierować?

Czybym się podjął! Ja myślę!

- No to może by pan opracował program? W zimie będzie pan miał dużo czasu...

Istotnie: chyba dopiero w zimie... Teraz, gdy sezon szkolny jest w całej pełni, a pogoda dopisuje, o trzeciej rano piekli się nieznośny budzik. Muszę wstać, żeby go uciszyć, bo gdyby znajdował się w zasięgu ręki, usnąłbym znowu po przesunięciu zastawki. Zimny tusz w łazience przywraca mi całą przytomność, ubieram się, idę do kasyna, żeby zjeść śniadanie. Zaczyna się świt, jest chłodno, park cały w rzęsistej rosie,

która kapie z liści drzew i srebrzy się w trawie, leciutka mgiełka wisi nieruchomo wśród czarnych olchowych pni i nad zaróżowioną, gładką powierzchnią stawu. W ciszy budzą się pierwsze ptaki i gasną ostatnie gwiazdy.

Przy dużym stole w jadalni oficerowie kursu kończą śniadanie. Na małym stole „instruktorskim” obok bufetu czeka pięć nakryć, jakkolwiek wraz z dowódcą jest nas siedmiu. Ten ostatni i Franuszek R. jadają w domu. Orłoś - bo ma jakieś kłopoty z wątrobą po ostatniej kraksie, Franuszek - bo oszczędny.

Nikt nie jest bardzo rozmowny o tej porze i prawie wszyscy mają wczorajszy zarost na zaspanych twarzach (golimy się dopiero po lotach porannych). Wyjątek stanowi „Markiz”: wygląda, jakby właśnie wyszedł od fryzjera, gładziutki, upudrowany, z przylizanymi kruczymi włosami o idealnym przedziałku po lewej stronie, z upodobaniem przygląda się swoim wypolerowanym paznokciom. O której ten chłopak wstaje?!

„Szopen”, długowłosey kelner, który nas obsługuje, uwielbia Markiza i stara się naśladować jego szaloną elegancję. Kupił sobie nawet podobny sygnet z krwawnikiem, a ostatnio zapuszcza mały wąsik i baczki. Toteż Markiz pierwszy otrzymuje kawę (ze śmietanką, nie z mlekiem) oraz protekcyjną porcję szynki.

Tymczasem budzi się lotnisko: przez otwarte okna kasyna słychać głośny rumor rozsuwanych żelaznych wrót hangaru, w chwilę potem narastający brzęk Morana, który startuje na próbę powietrza, potem „równy krok” kompanii podchorążych maszerującej drogą z koszar, wreszcie warkot zapuszczanych silników i donośny ryk na dużych obrotach. Wszystko to cichnie, gdy spiesznie wychodzimy z kasyna aby zdążyć na apel.

Najstarsi podporucznicy i szefowie podchorążych składają meldunki dowódcom dwóch grup wyszkolenia - Tośkowi Bączkowskiemu i mnie, po czym my z kolei raportujemy dowódcy eskadry o stanie liczebnym instruktorów i uczniów. Potem dyżurny wypowiada się na temat pogody i kierunku wiatru, a kpt. Orłoś zarządza: - Grupa niebieska na wysokości budynku portowego, grupa żółta pod lasem. Start i lądowanie w kierunku na hangary. Instruktorzy - do maszyn. Uczniowie - odmaszerować!

Oznaczenie grup kolorami niebieskim i żółtym związane jest z barwą flag zatkniętych na obu startach. Moja jest niebieska. Od kilku dni należą do niej wszyscy ci, którzy pomyślnie ukończyli loty warunkowe na Moranach i teraz przeszli na następny typ -

Bartel BM-5 z dwustukonnym silnikiem Daimlera.

Ten samolot nie należy do cudów techniki XX wieku. Siedzi się w nim niewygodnie, na zwiniętym spadochronie, tuż za głowicami sześciu cylindrów, z których sterczą krótkie rury wydechowe plujące spalinami. Start jest długi. Bartel rozpędza się leniwie, z trudem odrywa się od ziemi i bardzo wolno idzie w górę. Manewry sterami wymagają znacznego wysiłku, a w zakrętach nie można mu zaufać: kładzie się niechętnie na burtę, bardzo nie lubi wirażu o małym wychyleniu i przy byle sposobności, wchodzi w płaski korkociąg. Za to gdy mu zamknąć gaz, pędzi w dół jak meteor - rzekłbyś - nic go nie uratuje przed zderzeniem. Ale wbrew tym pozorom lądowanie ma łatwe i prawidłowe.

Zdaje się, że nie wszystkie te narowy zawdzięcza swemu twórcy. Pan Bartel kilkakrotnie musiał przerabiać i wzmacniać konstrukcję, aby ją dostosować do owych dwustukonnych używanych Daimlerów, które przez wiele lat spoczywały w jakimś magazynie. Wreszcie Daimlery okazały się nieco za ciężkie i za słabe, lecz szkoda było wyrzucać je na złom, a przeróbki też pewnie kosztowały majątek... Zresztą mocne toto jest i jak się ktoś uprze, to nawet ten fortepian może zmusić do wykonania prostych figur akrobacji, tyle że owe figury przypominają tańczącą krowę. Sam próbowałem...

Oczywiście BM-5 nie służy do nauki akrobacji - jest samolotem przejściowym, a warunkami zaliczenia lotów na tym typie są tylko ósemki i spirale (i tak trzeba mieć sprawne mięśnie, żeby im podołać!) oraz przelot do Warszawy i z powrotem, który w siedmiu przypadkach na dziesięć udaje się bez przymusowego lądowania po drodze.

A więc siadamy do maszyn i startujemy wprost od hangaru, z wiatrem, którego leciutki powiew nie wydyma jeszcze rękawa na maszcie u szczytu hangaru. Lecę z kapralem Okrzeją, młodziutkim, bardzo zdolnym instruktorem, który od niedawna przeszedł do mojej grupy. Rosa tryska spod kół podwozia, na srebrzystej, gęstej, dawno nie koszonej trawie zostaje ciemnozielony ślad i urywa się nagle, gdy maszyna wychodzi w powietrze. Mijamy karawanę uczniów z wózkiem i „meblami”. Za nią też zostaje ślad: szeroka zielona droga. Niebo już płonie na wschodzie, za chwilę wychynie zza widnokregu słońce. Za nami, przed nami, na prawo i ma lewo, niżej i wyżej lecą Morany i Bartle, kładą się do zakrętów, zataczają próbną rundę, schodzą do lądowania.

Nie podoba mi się ten bałagan w powietrzu. Nie podoba mi się również to, że podczas lotów szkolnych samoloty grupy żółtej robią rundę w prawo, a niebieskiej w lewo, bo gdy kończą okrążenie, schodzą do lądowania zbieżnie, a przy nawet lekkim bocznym wietrze ich tory mogą się krzyżować. To grozi zderzeniem w powietrzu, zwłaszcza jeżeli lecą na różnych wysokościach i te różnice są niewielkie, bo wtedy piloci nie widzą się nawzajem. Ale nie umieli nakłonić kpt. Orłosa do zmiany tego systemu.

- Pan uważa, że w Bydgoszczy wszystko funkcjonowało jak w zegarku...

No tak: uważam! Ale jestem tu „nowy”, więc nie mogę zanadto się buntować.

Okrzeja prowadzi Bartla z idealnym wyczuciem jego niezbyt prawidłowych właściwości aerodynamicznych. Od razu widać, że ma prawdziwy talent. Jest przy tym przewidujący i przytomny: myśli naprzód, uprzedza fakty. Teraz wydłuża okrążenie, aby widzieć cały tabun samolotów zachodzących do lądowania i dopiero daleko na zawiętrznej stronie lotniska zakręca pod wiatr. Jeszcze zanim wyrównał, pokazuje mi coś w dole na prawo.

- Rąbnęli się, panie poruczniku!

Dopiero po chwili dostrzegam, że z dachu samotnej stodoły stojącej w polu sterczy ogon M orana. Już pędzi tam sanitarka, zbiegają się ludzie...

Lądujemy i w kilka minut później nadchodzi wiadomość: kapral pilot Chojnacki z uczniem. Korkociąg z wysokości dwustu metrów; nie wiadomo, z jakiej przyczyny.

Instruktor ciężko ranny, uczeń - lżej.

W kilka dni potem, siedemnastego czerwca, znów dwie katastrofy: tym razem giną instruktorzy: por. pil. Władysław Kiewnarski podczas próby powietrza na Moranie i plut.

pil. Jan Rydlewski, a uczeń, ppor. Ignut, który leciał z Kiewnarskim, zostaje ciężko ranny.

Kiewnarski - jeden z dwóch braci bliźniaków (oba w lotnictwie) - był dobrym kolegą, człowiekiem o kryształowym charakterze i cieszył się powszechną sympatią.

Pamiętam, że należał do zdolniejszych moich uczniów w Bydgoszczy, szkolił się u mnie na Breguecie i Potezie. Do Dębłina przyszedł jesienią 1928 po dwuletnim pobycie w pułku.

Nie miał żadnych wypadków lotniczych. Latał z zamiłowaniem, miał opinię dobrego, cierpliwego instruktora. Plutonowy Rydlewski też ukończył bydgoską szkołę, ale nie przypominam go sobie z tamtego okresu, a tu, w Dęblinie, jeszcze się z nim bliżej nie zetknąłem, bo dopiero w ostatnich dniach przeszedł do mojej grupy. Miał zaledwie dwadzieścia dwa lata. Od dwóch lat był pilotem...

Kapitan Orłoś odchorował te ostatnie kraksy. Zwłaszcza śmierć Kiewnarskiego bardzo go przygnębiła: widziałem, że miał w oczach łzy, kiedy mnie z kolei polecił

wykonanie próbnego lotu przed rozpoczęciem zajęć. Bardzo mi go było żal...

Wrócił do służby po dwóch dniach i zarządził odprawę, która miała zapobiec dalszym wypadkom. Ale nie mógł przewidzieć wszystkiego, a duże nasilenie lotów nadal stwarzało margines niebezpieczeństwa...

Latamy więc dalej, a ponieważ ubyło trzech instruktorów, pozostali mają więcej roboty. Chętnie bym im pomógł, ale nie mam czasu: do moich obowiązków - oprócz ogólnego nadzoru nad wyszkoleniem niebieskiej grupy - należą loty kontrolne podczas szkolenia na dwusterze i loty próbne przed wylaszowaniem każdego ucznia. W sumie daje to prawie tyle, ile przypada na każdego z instruktorów.

Loty poranne musimy kończyć przed dziewiątą, bo wtedy zaczyna latać kurs obserwatorów. Po południu obserwatorzy latają do czwartej, a my po nich - do zmroku.

Dziesięć godzin dziennie od poniedziałku do piątku i pięć godzin w sobotę. W sierpniu dojdą do tego końcowe przeloty uczniów do Torunia, Poznania i z powrotem. Ich przygotowanie na ośmiusetkilometrową trasę to jeszcze około dwóch godzin dziennie więcej niż teraz.

Lubię tę pracę mimo jej morderczego tempa. Lubię tych ambitnych, niepożytych instruktorów i pełnych zapału uczniów, młodych podporuczników i jeszcze młodszych podchorążych. Pochlebia mi przydomek „Rabin”, które czasem słyszę za plecami, bo Rabin to taki, co wszystko wie i potrafi. Ich opinia jest z pewnością przesadna, ale chciałbym jej sprostać. Dlatego przed zakończeniem lotów szkolnych biorę maszynę i lecę poza rejon lotniska, aby dla samego siebie sprawdzić praktycznie rozwiązanie niektórych problemów,

bo sam też miewam wątpliwości. Uczę się. Wymyślam trudne sytuacje, szukam wyjścia i utrwalam je sobie w* pamięci, w podświadomości, tak aby właściwa reakcja następowała machinalnie i błyskawicznie. Powtarzam w powietrzu błędy uczniów, nieprawidłowe manewry, aby się przekonać, jak dalece są niebezpieczne, kiedy, przy jakim stopniu ich występowania grozi korkociąg lub gwałtowny ślizg na skrzydło. Jak i w jakim czasie można go opanować.

Wracam, ląduję pod hangarem, idziemy ze Stachem Brzeziłą na partyjkę bilardu i drugie śniadanie, po czym - jeśli w służbowym planie dnia nie przewidziano żadnej odprawy, a w prywatnym żadnej wizyty - człowiek może odpocząć i nawet trochę się przespać. Teoretycznie, rzecz prosta, bo w domu zawsze trzeba coś zrobić, naprawić, podzielić troski i radości towarzyszyki życia, uroczej zresztą kobiety, skończyć zaczęta korektę drukarską dla „Roju”, pobawić się z chłopcami, którzy w południe wracają z przedszkola, i spożyć obiad. O czwartej zaczynają się loty popołudniowe...

Jednym z najsympatyczniejszych i najlepiej latających podchorążych rezerwy w mojej grupie jest student Politechniki Lwowskiej Kazimierz Chorzewski. Krępy, silny, o wesołych oczach zdradzających inteligencję, dowcip i wrodzone poczucie humoru, zdaje się zupełnie serio traktować nie zawsze sensowną dyscyplinę wojskową z całym bagażem stawania na baczność, trzaskania kopytami, musztrą formalną i świętą racją każdego, kto ma o jedną belkę więcej na naramiennikach, nie mówiąc już o gwiazdkach oficerskich.

Chyba głównie z wielkiego zamiłowania do lotnictwa przyjął reguły tej gry, nie zamierza wszczynać dyskusji na jakikolwiek temat wojskowy z jakimkolwiek przełożonym i bawi się w karnego, wzorowego podchorążaka, co pozwala mu stać się prymusem kursu. Tylko czasami, gdy przy takich okazjach nasze spojrzenia spotykają się, dostrzegam w jego oczach isierki wesołości zaprawionej lekką drwiną. Uśmiechamy się obaj, co z mojej strony jest oczywiście niezbyt pedagogiczne, ale co z pewnością nie będzie miało ujemnego wpływu na tego „pistoleta”. Jestem pewien, że nie zrobi wielkiej kariery wojskowej (o czym zresztą wcale nie myśli), ale chyba zostanie wybitnym pilotem sportowym i bardzo dobrym oficerem rezerwy.

Na starcie niebieskiej grupy podchorąży Chorzewski częstuje czekoladą najpierw mnie (stojąc w postawie zasadniczej), potem mego psa (na „spocznij”), a potem pyta, czy słyszałem o polskim szybowcowym rekordzie długości lotu ustanowionym jesienią ubiegłego roku przez Szczepana Grzeszczyka w Bezmiechowej.

- Słyszałem, a raczej czytałem. Utrzymał się w powietrzu ponad dwie godziny. To już jest coś.

Chorzewski obejmuje spojrzeniem grupę kolegów, którzy opychają się czekoladą.

- No i co?! - powiada z takim triumfem, jakby ten rekord należał do niego samego.

- Co?

- E, nic. Tylko ja się wtedy tak przejąłem, że zameldowałem o tym komendantowi kursu i on nie powiedział, że to jest „coś”, tylko: „No i co jeszcze?”, a potem, że go ta

zabawa nic a nic nie obchodzi i że mogę odmaszerować, więc odmaszerowałem. Głupio wyszło...

Cały ten manewr wstępny ma na celu wciągnięcie mnie do dyskusji, a może nawet do spisku, jaki narodził się wśród kilku zapaleńców szybownictwa.

Odkryli tę Bezmiechową (w Beskidzie Wschodnim, na południe od Przemyśla) i okazało się, że na szybowcach konstrukcji Czerwińskiego CW-1 można tam odbywać dłuższe loty, nie tylko w prądach powstających nad zboczem wskutek wiatrów o ustalonych kierunkach, lecz także we wstępujących prądach termicznych. Na wzgórzu Słonem budują szkołę szybowcową przy pomocy LOPP. Można by w niej uczyć początków latania kandydatów do szkół pilotażu silnikowego. Tanio, prędko, bezpiecznie, bo jak się taki oswoi z manewrami na szybowcu, to na samolocie będzie miał o wiele mniej trudności, mniej lotów dwusterowych z instruktorem itd. A nawet jak rozchrzani te trzy patyki sklezione na krzyż, to też najwyżej nos sobie rozkwasi albo nabije guza, no a szkolny szybowiec nie kosztuje przecież tyle, ile samolot! Odpada zużycie silników, benzyna, trzy czwarte obsługi ziemnej, połowa personelu instruktorskiego...

- No dobrze, ale jeszcze nikt nie wypróbował i nie dowiódł, że przeciętny uczeń, po uzyskaniu kategorii C na szybowcu, wylaszkuje się na samolocie o tyle łatwiej i wcześniej, że się to opłaci.

- Właśnie o to chodzi! o taką próbę. Masową.

Aha... I im się zdaje, że ja potrafiłbym do czegoś podobnego nakłonić - kogo? Kpt. Orłosia? Płka Ujejskiego? Czy może samego szefa departamentu?

- To trzeba by zrobić w aeroklubie, oczywiście na mniejszą skalę. Dopiero jeżeli tam uzyskacie pozytywne wyniki, można szturmować wojsko. Inaczej powiedzą wam, że możecie odmaszerować.

Ale coś w tym jest. Na pewno coś w tym jest. Zabili mi klina z tymi szybowcami...

W sobotę o dwunastej na lotnisku zapada cisza. Ale tylko na krótką chwilę. Gdy umilknie przeciągły grzmot zasuwanych na rolkach wrót hangarów, zaczynają klekotać kosiarki. Pękają wolno od skraju do skraju, układając za sobą pasma zżętej trawy, która szybko schnie pod gorącymi promieniami słońca, a lekki powiew wiatru niesie przez park zapach świeżego siana.

W sobotę po południu przychodzą do nas dwaj podporucznicy: Jerzy Karnicki, uczeń kursu pilotażu, oraz jego kuzyn i przyjaciel Stanisław Latwis, najmłodszy wykładowca silników w Dziale Nauk. Zabierają Zońkę i chłopców na spacer i na lody do kasyna, a ja mam trochę wolnego czasu dla siebie, zanim wrócą na kolację.

Karnicki urodził się na Kaukazie, a dzieciństwo spędził w Charbinie, gdzie jego ojciec dowodził pułkiem kawalerii. Cała rodzina przedostała się do Polski w roku 1919, ojciec Jerzego w polskiej służbie został generałem, a on po maturze wstąpił na uniwersytet, lecz po trzech latach porzucił studia dla lotnictwa. W roku 1929 skończył Oficerską Szkołę

Lotniczą w Dęblinie, jako podporucznik obserwator latał w pułku, a teraz dostał się na kurs pilotażu. Jest wesoły, inteligentny, sympatyczny, bardzo przystojny i zdolny. Moi synowie za nim przepadają, Zońka flirtuje z nim tylko na pół „po macierzyńsku”, a ja bardzo go lubię i za te wszystkie jego ujmujące zalety, i za to, że lata „z sercem”. Staszek Latwis jest może trochę mniej efektowny zewnątrz, ale jego wytrwałość w dążeniu do wymarzonego zawodu pilota budzi szacunek i podziw. Nie przyjęto go we właściwym czasie do OSL z powodu lekkiej przejściowej nerwicy serca, więc ukończył Oficerską Szkołę Saperów, studiując zarazem prywatnie cały program teoretyczny dwuletniego kursu obserwatorów, świetnie zdał bardzo trudny egzamin jako ekstern i - **w** drodze wyjątku -

został przeniesiony do korpusu oficerów lotnictwa jako obserwator, na stanowisko asystenta wykładowcy silników w Dęblinie. Przez dłuższy czas ta wyjątkowa jego kariera była solą w oku niemal wszystkich innych wykładowców, z wyjątkiem kpt. Kondratiuka, który wykładał silniki. O Latwisie mówiono z niechęcią „ten saper”, jak się mówi „ten przybłęda”. Ale pokonał te uprzedzenia rzetelną pracą, uczynnością, wiedzą i skromnością.

„Prywatnie” pomagał kursantom w nauce, „prywatnie” budował pomoce naukowe także do innych przedmiotów, „prywatnie” zastępował każdego przy zajęciach w Dziale Nauk. W

końcu „tego sapera” zaczęto nazywać „Prywatniakiem”. To przezwisko miało już zgoła przyjazne, życzliwe znaczenie.

Prywatniak nie zamierza poprzestać na odznace obserwatora; chce być pilotem, bo tylko pilotom udaje się czasem „poznać na wskroś duszę powietrza”. Prosta droga na pilotaż jest przed nim na razie zamknięta; musi odbyć co najmniej dwunastomiesięczny staż jako obserwator, a ponieważ ten termin kończy się w czerwcu przyszłego roku, nie zdążyłby na początek kursu.

Więc dopiero za dwa lata?... Nie! Trzeba obrać drogę prywatną.

I oto od pewnego czasu pod koniec lotów żółtej grupy ląduje przy grupie niebieskiej jakiś Morane z niewielkim zapasem benzyny wystarczającym na piętnaście lub dwadzieścia minut. Staszek Brzezina obejmuje na ten czas moje obowiązki na starcie, a ja lecę z Prywatniakiem, aby przećwiczyć z nim lot po prostej, zakręty na pełnych i zredukowanych obrotach, zakręty bez gazu i podejście do lądowania. Jeden szkolny lot dziennie, bo na więcej nie starcza nam czasu. Ale wiosną, kiedy nowa niebieska grupa zacznie kurs, Latwis będzie prawie gotowy do lotów samodzielnych. Będzie pierwszym uczniem wyszkolonym moją metodą. I na pewno będzie latał lepiej niż inni.

Tymczasem liczba wypadków lotniczych rośnie. Podczas wykonywania ósemek na Bartni jeden z uczniów podporuczników powoduje płaski korkociąg aż do ziemi, lecz wychodzi z tej kraksy tylko poduczony. Drugi wali się w ślizg podczas zakrętu i w wyniku uderzenia o ziemię na zawsze zostaje inwalidą. Trzeci wskutek nieuwagi sygnalisty startowego wpada przy starcie na samolot, który przed chwilą wylądował i jeszcze nie

zdążył podkołować do grupy. Wynik: znów instruktor (pluł. pil. Łukowiak) ciężko ranny.

Wreszcie jeszcze jedno zderzenie w powietrzu podczas startu; tym razem dwóch instruktorów-podoficerów, na szczęście bez ofiar... W całej tej serii oprócz strat w ludziach sześć samolotów poszło na złom...

Niewiele brakowało, a zginąłby także jeden z najlepszych instruktorów, kpr.

Okrzeja. Przydzielono eskadrze pilotażu niezbyt udany myśliwski samolot Vibault, żebyśmy na nim mogli „na własne potrzeby” kręcić akrobację. Był to ciężki grat całkowicie metalowy, pochodzący z krótkiej serii wyprodukowanej przez Polskie Zakłady Lotnicze na licencji francuskiej. Produkcja miała rzekomo na celu zaznajomienie personelu fabryki z techniką przykrawania, gięcia, pasowania i nitowania blach duralowych, stanowiących pokrycie skrzydeł, sterów i kadłuba maszyny, przed rozpoczęciem seryjnej budowy samolotów Puławskiego P-6 i P-7, w które później zostały uzbrojone wszystkie dywizjony myśliwskie. Vibault miał liczne wady aerodynamiczne i konstrukcyjne, a wykonywanie akrobacji na tej „skrzyni” należało do cięższych prac fizycznych, więc -

zamiast obdarzyć nowym sprzętem jakiś dywizjon myśliwski - całą serię rozdzielono pomiędzy szkoły pilotów i eskadry treningowe pułków.

Z początku do Vibaulta utworzyła się kolejka pilotów, ale prawie każdy miał dość po pierwszej próbie. Metalowy grat nadawał się do wykonywania przelotów, bo miał niezłą prędkość, ale do niczego poza tym. Tylko niektórzy młodzi instruktorzy latali na nim od czasu do czasu po to, żeby w swoich dziennikach lotów mieć o jeden typ samolotów więcej. Do takich kolekcjonerów należał Okrzeja.

Któregoś dnia, ukończywszy wcześniej zajęcia ze swoimi uczniami, przykołował

do mojej grupy startowej na tym żelaznym karawanie i poprosił o zezwolenie na dwudziesto-minutowy lot treningowy.

Zgodziłem się oczywiście, ale w ostatniej chwili spostrzegłem, że Okrzeja nie ma spadochronu.

- Tak pan nie może lecieć. Proszę zakołować do hangaru i zameldować się powtórnie ze spadochronem.

- Kiedy, panie poruczniku, ja nie na akrobację, tylko na mały spacer. Na co mi spadochron?

- Na to, żebym ja nie miał dodatkowej przykrości, jak się pan grobnie bez spadochronu.

Westchnął ciężko (że ja taki pedant!), ale pogazowa! skrajem lotniska z powrotem i po chwili wrócił ze spadochronem.

Nie miałem żadnych złych przeczuc, ale po tylu wypadkach, zgodnie zresztą z uwagami i poleceniami kpt. Orłosa, starałem się zaprowadzić trochę porządku i dyscypliny. Dlatego kazałem Okrzei przećwiczyć na ziemi opuszczenie samolotu z tym spadochronem, a dopiero potem pozwoliłem mu lecieć.

Wystartował, zatoczył przepisową rundę, na wysokości sześciuset metrów położył maszynę do zakrętu w kierunku stacji kolejowej, ale zamiast potem wyrównać, zaczął przechodzić w coraz gwałtowniejszy ślizg na skrzydło. Wiedziałem, że nie mógł popełnić błędu. Coś się stało z przekładnią sterów: może linki sterowe zacięły się w rolkach?...

Ktoś zawołał: „Skacze” - i zobaczyłem, jak pilot odpycha się nogami od burty, żeby oddalić się od samolotu. Nie udało mu się: spadał teraz tuż obok maszyny, która przeszła na łeb i waliła się pionowo w dół. Mimo to w ostatniej chwili odbezpieczył

spadochron, bo dostrzegłem jeszcze, jak wystrzelił nad nim pilocik ciągnąc za sobą długi pęk nie rozkwitłej jedwabnej czaszy. Ale było już za późno: całkowite wypełnienie spadochronu powietrzem (a więc i początek jego skutecznego działania hamującego) trwa dwie do trzech sekund, a on już znikł mi z oczu za hangarami...

Wskoczyłem na stopień pędzącej sanitarki i pognaliśmy w stronę stacji, a potem na przełaj przez rżyska, gdzie w szczerym polu rosła wysoka samotna sosna. O dwadzieścia kroków od niej sterczał zaryty silnikiem w ziemię kadłub Vibaulta ze zwichrowanymi, pogiętymi skrzydłami, na sośnie wisiał postrzępiony, uwikłany w konarach spadochron, a na spadochronie - dwa metry nad - ziemią - dyndający nogami kapral pilot Okrzeja. Cały i żywy!

- Panie poruczniku - zawołał do mnie - strasznie dziękuję. I przepraszam. I - cholera! - nie mogę się odpiąć!

Z powodu uszczuplonego stanu instruktorów i dłuższego okresu niepogody w lecie kurs pilotażu w Dęblinie przeciąga się aż do połowy listopada. Ale najzdolniejsi uczniowie ukończyli ostatnie warunki i przeloty już o miesiąc wcześniej. Pożegnaliśmy się wtedy z podchorążym Chorzewskim i z Jerzym Karnickim. Nie mogło mi przyjść do głowy, że tego ostatniego już nigdy nie zobaczę... W osiem dni po ukończeniu kursu zginął w katastrofie lotniczej na Breguecie XIX w 1. pułku lotniczym... Komisja Badań Wypadków orzekła: ślizg na skrzydło w zakręcie z powodu błędu pilotażu. Nie chciało mi się w to uwierzyć: ten chłopak w normalnych okolicznościach nie popełniał tak zasadniczych błędów. Dobrze latał. Opiekowałem się nim szczególnie i starałem się przekazać mu jak najwięcej z własnych umiejętności. Nie zaniedbałem niczego, co przewiduje program wyszkolenia, i sam wykonałem z nim na dwusterze wszystkie loty pokazowe na trudniejsze warunki.

Niestety, nie pokazałem mu, jak czasem zachowuje się Breguet XIX w ostrym zakręcie przy średnich obrotach silnika, jeżeli się go prowadzi z maską pod horyzontem. Nie przewidziałem wszystkiego. Taki ze mnie Rabin...

Zaraz po zwinięciu startu wziąłem „sztabowego” Bregueta i poleciliśmy z Latwisem na pogrzeb. Od połowy drogi zaczął padać deszcz, niskie chmury wlokły się nad ziemią, dął porywisty zachodni wiatr. Wiedziałem, że nie zdążymy, więc okrążyłem miasto, żeby odnaleźć cmentarz.

Kondukt pogrzebowy sunął już wolno główną aleją.

Zszedłem bardzo nisko i Staszek rzucił wiązanek kwiatów, która upadła przed czołem pochodu. Widziałem, że ją podniesiono. Potem przez kwadrans krążyliśmy nad cmentarzem i wreszcie wylądowaliśmy na lotnisku, żeby uzupełnić zapas benzyny. Miałem niewiele czasu: w październiku loty popołudniowe zaczynają się o czternastej.

- Nie będzie lotów - powiedział Stach spoglądając po niebie.

Gotów byłem uwierzyć w tę przepowiednię, ale tak czy inaczej musiałem wrócić tego samego dnia. On został, żeby odwiedzić rodzinę pogrążoną w żałobie.

Wystartowałem o dwunastej. Deszcz wciąż padał, ale gdzieś między Sochaczewem a ujściem Pilicy pułap chmur zaczął się unosić coraz wyżej. W Dęblinie - jak na złość -

świeciło słońce. Gdy podchodziłem do lądowania, moja niebieska grupa maszerowała na start.

13.

Janusz Meissner NAUKA PILOTAŻU

(Podręcznik nauki latania dla uczniów i instruktorów szkół lotniczych) Wydawnictwo Głównej Księgarni Wojskowej w Warszawie Komenda CWOL Dęblin 1931.

Rozkaz dzienny Nr...

Z dniem 20 III 1931 wyznaczam por. pil. Janusza Meissnera na stanowisko szefa pilotów Eskadry Pilotażu. Dowódcy Eskadry Pilotażu polecam zorganizowanie unifikacyjnego kursu dla instruktorów Eskadry. Szkolenie na Kursie przeprowadzi szef pilotów w terminie do dnia 30 kwietnia rb.

Komendant CWOL S. Ujejski płk dypl. obs.

Późna jesień i zima - od listopada do marca - jest okresem wzmożonej pracy dla wykładowców Działu Nauk i zasłużonego wypoczynku dla personelu latającego eskadr obserwatorskiej i pilotażu. Na dobrą sprawę zajęcia służbowe trwają po dwie lub trzy godziny dziennie, piloci są na urloпах, na kursach narciarskich, odbywają okresowe badania lotniczo-lekarskie, poddają się przepisany przez lekarzy zabiegom fizykoterapii, wykonują obowiązkowe (i nadobowiązkowe) przeloty wzdłuż i wszerz Polski.

Stanisław Latwis - dzięki przychylności kierownika działu silników, kpt.

Kondratiuka - urywa się z wykładów i ćwiczeń, aby mi towarzyszyć na takich przelotach jako „etatowy” obserwator i przy sposobności wykonywać obowiązkowe zadania nawigacyjne. Orientuje się dobrze w powietrzu, a ponieważ zimowe warunki atmosferyczne często są niezbyt pomyślne, jest towarzyszem bardzo pożytecznym.

W kasynie kwitnie życie towarzyskie, nie tylko w gronie męskim przy bufecie i pokerze, lecz także na dansingach z miejscowymi paniami. Wśród tych ostatnich powstają zarówno zażyłe przyjaźnie, jak mniej lub bardziej ukrywane niechęci, ale trzeba przyznać, że stopnie wojskowe mężów nie odgrywają w tych sprawach najmniejszej roli. Jedno z takich ściślejszych kółek towarzyskich tworzą na przykład pani Hanna Ujejska, urocza kobieta o wszystkich możliwych zaletach „pierwszej damy Dęblina”, pełna wdzięku pani Janka Petrażycka i moja żona. Ich mężami są pułkownik, major i porucznik.

Niektórzy oficerowie nieżonaci, mieszkający w kawalerskich pokojach na piętrze nad kasynem, żywią dla niektórych z tych pań uczucia tyleż sentymentalne, co platoniczne i w ten sposób na orbicie zaprzyjaźnionej trójki krąży kilku rycerskich satelitów.

Oczywiście żadna ze stron nie bierze tego poważnie, a „błędni rycerze” czasów terażniejszych poprzestają na skrytych westchnieniach, jawnych uśmiechach, miłych słówkach i spojrzeniach przy zabawach i tańcach z żonami starszych” i młodszych kolegów, ale nie składają ślubów wierności, tylko w myśl zasady „jak się nie ma, co się lubi”... przyjmują w swoich apartamentach inne panie, znacznie lżejszego autoramentu. Ich dyskretne odwiedziny nie uchodzą przeciw uwagi sąsiadów: zwykle w sobotnie

popołudnia Szopen przyjmuje poufne zamówienia na przekąski, dania gorące i melby, zamraża kilka butelek szlachetnych wódek, przygotowuje koniaki i likiery do czarnej kawy, a Petroniusze i Lukullusy z pierwszego piętra odświeżeni, ogoleni, w „ślubnych”

mundurach udają się na dworzec kolejowy, aby spotkać przybywające z Warszawy swoje Fryny i Aspazje.

Największym uwodzicielem tych lekkomyślnych dziewcząt i niewiernych mężatek jest Gruszka. Wprawdzie w niczym nie przypomina Petroniusza (ma zaawansowaną łysinę, trochę sepleni, wzrostu - jak sam uporczywie twierdzi - jest więcej niż średniego, a przewisko zawdzięcza oryginalnemu kształtowi głowy), ale musi posiadać inne ukryte zalety, i to nie byle jakie, bo z plejady odwiedzających go „narzeczonych z dwutygodniowym wypowiedzeniem” można by utworzyć fraucymer Henryka VIII. Nie żeni się i nie rozstaje się z nimi w prosty sposób stosowany przez tego króla, skutkiem czego miewa kłopoty: zdarza się, że dwie ofiary jego płochych poczynań - porzucona i aktualna - zjawiają się jednocześnie...

Na domiar złego koledzy płatają mu psie figle, a ich głównym inicjatorem jest sąsiad Gruszki z przeciwnej strony korytarza, por. pil. Tadeusz Milewski, któremu dobry Pan Bóg nie poskąpił ani wzrostu, ani męskiej urody, ani dowcipu i fantazji.

Poznaliśmy się w roku 1925 w Bydgoszczy, gdzie Tadeusz zaczynał karierę lotniczą jako uczeń pilotażu przydzielony z wojsk balonowych. Do tej „nadymanej konkurencji” trafił z piechoty, i to tylko wskutek uporu ówczesnego szefa Departamentu Żeglugi Powietrznej, płka Wańkowicza, który sam był „baloniarzem” i wszystkich oficerów zgłaszających się do lotnictwa „na siłę” pakował do balonów. Tadzio się zbuntował i po licznych raportach wymógł wreszcie ów przydział do bydgoskiej Szkoły Pilotów. Omal zresztą nie stracił tej szansy na samym wstępie, tj. na kursie teoretycznym, na którym wykładano m. in. meteorologię. Wykłady były nudne, a prowadzący je cywilny synoptyk nie był Cynceronem, więc Tadeusz w ostatniej ławce oddawał się hazardowej grze w szewca i nie zauważył, że wykładowca nagle umilkł i obserwuje go z marsem na czole.

Na sali - jak w każdej klasie szkolnej, bez względu na wiek słuchaczy - zapadła pełna oczekiwania cisza. Przerwał ją poirytowany głos meteorologa: - Panie poruczniku Milewski!

Tadeusz nakreślił ostatni krzyżyk w wolnej kratce szewca, wstał, wyprostował się na całą wysokość i zamienił się w słuch.

- Może mi pan powie, w jakie dni będziemy obserwowali na lotnisku szron, a w jakie rosę.

- Szron w nieparzyste - odrzekł bez wahania zwycięski gracz. - Rosę w parzyste!

I znów - jak w każdej szkole - stare konie zarżały głośnym śmiechem, a wykładowca trzasnął drzwiami i poszedł poskarżyć się szefowi pilotażu. Byłem właśnie u Kardynała i wysłuchawszy trochę nieskładnej opowieści zaperzonego „profesora” sam nie mogłem zachować całkowitej powagi. Ponieważ zaś Milewski zdawał mi się sympatyczny,

wstawiłem się za nim i uzyskałem dla niego tylko areszt domowy zamiast relegacji, która mu groziła.

Wyszkolenie praktyczne też z początku nie układało mu się gładko. Na pierwszym typie samolotów woził go podoficer o nieszczerzej reputacji. Zrobił z nim dwieście lotów dwusterowych i dopiero wtedy wystąpił z wnioskiem o skreślenie go z listy uczniów, co oczywiście wywołało krytyczne uwagi na zebraniu instruktorów. Szef pilotażu także miał wątpliwości i zgodził się na wykonanie przez Żwirkę i przeze mnie dwóch lotów próbnych z Milewskim.

Obaj stwierdziliśmy, że można go natychmiast wylaszować.

Był to chyba przełomowy zakręt na jego nieco wyboistej drodze do dyplomu pilota: nie uszkodził żadnej maszyny, pomyślnie odbył warunki, posłusznie „dusił” Albatrosa według wskazówek ostrożnego Pawła Zołotowa, sierżant Bargiel wylaszował go na Ludwiku XIV po kilkunastu dublach, a Muślewski - na Potezie - po pięciu! W ten sposób padły dwa rekordy Szkoły Pilotów w Bydgoszczy: największa ilość lotów dwusterowych na pierwszym i najmniejsza na ostatnim typie samolotów.

Ostateczny wspólny nasz triumf nastąpił wkrótce potem: Kardynał przyszedł na start w chwili, gdy Tadeusz kręcił na Potezie ósemki. Kręcił je rzeczywiście ostro, doskonale wycentrowane, ciasne, utrzymane na stałym poziomie. Szef pilotażu z uznaniem skinął głową.

- Dobrze lata ten wasz Milewski.

- Cały czas dobrze latał - powiedział dumnie Żwirko. - Popatrz, jak ląduje.

Tadeusz rzeczywiście wylądował jak natchniony, zawrócił, wysiadł z maszyny, zameldował się z diabelnym fasonem. Kardynał prześwidrował go na wylot wzrokiem.

- Bardzo dobre ósemki, panie poruczniku. I bardzo dobre lądowanie. Mógłbym pana zatrzymać w szkole jako instruktora, jeżeli pan zechce oczywiście.

Ale Tadeusz nie miał ochoty na to zaszczytne wyróżnienie. Wybrał mniej uciążliwą służbę w pułku i tak rozstaliśmy się na kilka lat, aby znów spotkać się tu, w CWOL.

Nie zmienił się wiele, to raczej ja poznałem go lepiej. Jak wtedy, tak i teraz lubią go mężczyźni, ma duże powodzenie u kobiet, świetne obycie towarzyskie, a jego poziom umysłowy i zasób wszechstronnych wiadomości zjednamy mu wśród kolegów opinię intelektualisty.

Otóż ten właśnie intelektualista pewnego sobotniego popołudnia wpadł na pomysł, żeby wyjąć z zawiasów i ukryć drzwi od pokoju Gruszki. Dokonał tego cichaczem przy udziale dwóch kapitanów, podczas gdy Gruszka wyprawił się na dworzec po kolejną narzeczoną.

O zmroku przed bramę parku zaczęły podjeżdżać dorożki, a wysiadające z nich pary podążały ku bocznej klatce schodowej, aby uniknąć przejścia przez uczęszczany hali.

Gruszka prowadził swoją zdobycz w doskonałym nastroju, elokwentny, szalenie

elegancki, cały w lansadach i uwodzicielskich uśmiechach, póki nie dotarł do osamotnionej futryny. Tu najpierw zdębiał i zaniemówił na chwilę, potem wcisnął zdumioną dziewczę w najmniej eksponowany kąt pokoju, a potem poleciał do Szopena i kazał mu szukać skradzionych drzwi.

- Za dziesięć minut mają się znaleźć!

Szopen oczywiście nje miał najmniejszego pojęcia, kto i gdzie te drzwi ukrył, więc szukał ich znacznie dłużej, a tymczasem na jasno oświetlonym korytarzu zapanował

niezwykły ruch: lokatorzy pierwszego piętra pętali się tam i z powrotem, zaglądając do otwartego wnętrza, co Gruszkę doprowadzało do głuchej wściekłości. Narzeczona siedziała nadąsana i zniecierpliwiona, aż wreszcie oświadczyła, że chce natychmiast wrócić do Warszawy. To jednak okazało się niemożliwe, bo najbliższy pociąg odchodził dopiero za trzy godziny...

Wreszcie drzwi się znalazły. Rozpromieniony Szopen przybiegł z radosną wiadomością, że są na parterze, w męskiej toalecie.

- Tylko może by mi pan kapitan pomógł, bo woźny gdzieś poszedł, a ja sarn nie dam rady ich ta przytargać.

Gruszka westchnął, zdjął „ślubną” bluzę mundurową, zawinął rękawy koszuli i poszli. Drzwi były ciężkie, przejście wąskie, boczna klatka schodowa ciasna i stroma.

Gimnastykowali się więcej niż dwadzieścia minut, zanim udało im się pokonać wszystkie zakręty, przytargać owe drzwi i osadzić je na zawiasach. Gruszka wyęczał się, sapał i pojękiwał, a dokonawszy dzieła otarł uznojone czoło i zaklął z całego serca.

Kelner usiłował go pocieszyć:

- Co tam, panie kapitanie, grunt, żeśmy je znaleźli! To ja teraz skoczę po jarzębiaczek i przekąski, a pan kapitan spokojnie odpocznie i się zajmie tą panią.

Gruszka przy wzmiance o tej pani łypnął na niego spode łba. Zapewne po burzliwych przejściach psychicznych i tylu trudach fizycznych czuł się nieco zniechęcony nawet do uciech, jakie go czekały za tymi odzyskanymi drzwiami.

Tylko że za drzwiami nikt nie czekał... Narzeczona znikła bez wypowiedzenia. Nie warto jej było szukać, ponieważ - jak wiadomo - kobiety są znacznie ruchliwsze niż głupie drzwi i nie chowają się po męskich toaletach, tylko w miejscach bardziej niedostępnych.

Tak było i tym razem: podobno Dulcyneę Gruszki wykradł i uwiódł pewien przystojniak z kursu dowódców eskadr, mieszkający w budynku hotelowym obok kasyna. Tak przynajmniej utrzymuje Szopen, opierając swoje podejrzenia na fakcie, że ów oficer wziął

z bufetu pół metra kiełbasy, butelkę czystej i dwie butki na wynos. Pękło ze siedem złotych. Może nawet z groszami?

Adiutantem CWOL jest por. obs. Stanisław Skalski, spokojny, pracowity oficer bez nałogów. Nie wadzi nikomu, z pewnością nie ma wrogów, z nikim się też bliżej nie

przyjaźni (wyjąwszy Teodora Bączkowskiego, z którym łączy go dawna zażyłość), nie bierze udziału w wariackich pomysłach mniej zrównoważonych kolegów i niewiele się udziela w życiu towarzyskim. Można go po prostu nie zauważyć wśród licznej kadry dęblińskiej szkoły.

Inny Skalski, Mieczysław, zresztą daleki kuzyn naszego adiutanta, mieszka w Rykach, o kilkanaście kilometrów od Dębina. Ma tam młyn, małą elektrownię i stary, obszerny dom, w którym często gości przyjaciół, myśliwych z naszego lotniczego koła łowieckiego w związku z polowaniami urządzanymi na dzierzawionych terenach i stawach gospodarstwa rybnego. Pomiedzy młynem a stawami ciągnie się spory szmat łąk i pastwisk, który dla najbliższych przyjaciół z Dębina stanowi dogodny lądowisko.

Korzystamy z tego lądowiska bądź aby zapolować u Mietka na kaczkę, bądź aby go zabrać samolotem do nas na kuropatwy czy też niedużą popijawę w kasynie.

Ale tym razem - szóstego lutego - nie chodziło ani o polowanie, ani o bufet, tylko o jakąś sprawę rodzinną adiutanta.

Sprawa musiała być niezwykle pilna, skoro ten solidny legalista zdecydował się na nie bardzo zgodny z przepisami dyscypliny lotniczej wypad do Ryk na Moranie z zawsze chętnym do takich eskapad Tośkiem Bączkowskim.

Polecieli do Mietka na pół godziny, ale nie wrócili już żywi... Amerykański start powrotny zakończył się gwałtownym ślizgiem na skrzydło i śmiertelną kraksą.

Od dwudziestego marca do trzydziestego kwietnia jest czterdzieści dni, ale po odliczeniu niedziel i świąt zostaje trzydzieści dwa, z czego jeszcze co najmniej od ośmiu do dziesięciu nielotnych, bo albo deszcz, albo śnieg. Świt o czwartej, wschód słońca o czwartej czterdzieści pięć, zachód o osiemnastej trzydzieści, zmrok dziewiętnasta dziesięć.

Trzygodzinna przerwa na obiad, odpoczynek i przygotowanie samolotów. Praktycznie można latać dziesięć do dwunastu godzin dziennie, co w ciągu owych dwudziestu dwóch dni daje około dwustu sześćdziesięciu godzin. Nie jest to dużo na dwudziestu instruktorów, ale za to mamy lotnisko do wyłącznej dyspozycji, bo eskadra obserwatorów lata niewiele i tylko podczas godzin popołudniowych.

Właściwie nie mam z tym kursem poważniejszych kłopotów: tylko z początku Franek R., który o rok wcześniej ode mnie awansował na porucznika, czuł się nieco dotknięty, że ja - młodszy od niego - zostałem szefem pilotów i „mam go uczyć”. Ale starałem się postępować taktownie, żeby go nie urazić, więc w końcu i on zaczął bez większych oporów stosować się do moich uwag i wskazówek, a gdy w kolejnych ćwiczeniach doszliśmy do pierwszych lotów warunkowych na Moranach, klepał mnie już po ramieniu, wyrażając uznanie dla precyzji, pokazowych ósemek i skobli, jakie z nim wykonywałem, a potem starał się jej dorównać. Z prawdziwą satysfakcją stwierdzam, że mu się to udawało coraz lepiej. Wkrótce zresztą jego niewątpliwe talenty i zasługi, zwłaszcza w dziedzinie administracyjno-organizacyjnej, zostały należycie ocenione: komendant Centrum kolejnym rozkazem dziennym wyznaczył go na stanowisko zastępcy dowódcy

eskadry pilotażu, co zrownoważyło funkcje pełnione przeze mnie.

Kpt. Orłoś przychodzi na start, ale nie wtrąca się do niczego. Przygląda się, kiwa głową, wzdycha i zapewne przeżuwa w sobie niespieszne wnioski, jak się zdaje - na ogół

przychylne. Gnębi go inna sprawa: świeżo mianowany szef pilotażu nadal lata z podporucznikiem Latwisem. Po zakończeniu lotów kursu, to prawda. Ale nie ulega kwestii, że to są loty dwusterowe i że Meissner uczy Latwisa latać. Bez zezwolenia. Niejako prywatnie! Z drugiej strony, nie można mu tego zabronić: ma prawo latać dla treningu, z kim mu się podoba. No i przecież w końcu do - niczego to nie prowadzi: Latwis nie wylaszkuje się „prywatnie”, bo to byłoby zbyt ryzykowne i wyraźnie sprzeczne z wszelkimi przepisami. Chociaż licho wie... Może ich lepiej uprzedzić, że taki krok groziłby szefowi pilotów poważnymi konsekwencjami służbowymi? Trzeba się nad tym zastanowić.

Tymczasem przechodzimy na Bartle i następnie na Potezy, a gdy kończymy trening, instruktorzy są w najlepszej formie, gotowi do szkolenia nowego zastępu uczniów.

Za dwa dni zacznie się normalny kurs pilotażu.

W końcu maja Latwis z bardzo tajemniczą miną oświadczył, że jedzie prywatnie na kilka dni do Warszawy. Wrócił po tygodniu i prosto z dworca kolejowego kazał się zawieźć na lotnisko, pod hangar eskadry pilotażu, gdzie właśnie odbywał się raport przed rozpoczęciem lotów popołudniowych. Zaczekał do końca tej ceremonii, a potem podszedł do mnie z rozpromienioną twarzą i podał mi trzy urzędowe pisma*.

- Masz, przeczytaj!

To był dyplom pilota sportowego wydany przez Aeroklub Warszawski, licencja na rok bieżący i podpisane przez samego Efendiego zezwolenie na odbycie kursu pilotażu w Dęblinie, „pod warunkiem, że wyżej wymieniony wykaże się takim opanowaniem pierwszego typu samolotu szkolnego, iż natychmiast mógłby na nim latać samodzielnie”.

Pod tym względem nie miałem żadnych wątpliwości: Prywatniak już od paru tygodni latał samodzielnie; ja byłem tylko pasażerem w kabinie Morana.

Kapitan Orłoś patrzy na mnie z życzliwym uśmiechem i smutnie kiwa głową.

- Postawił pan na swoim...

- Nie ja, tylko Latwis, panie kapitanie. Ja mu tylko trochę pomogłem.

- Rozumiem, rozumiem. Więc pan myśli, że porucznik Latwis...

- Jest gotowy do laszowania, panie kapitanie. Ale ja bym wolał, żeby jeszcze poleciał na próbny lot z kimś innym. Na przykład z Markizem. Albo może pan kapitan sam chciałby...

- Nie. Ma pan słuszość: niech to załatwi Markiz... to jest porucznik S. W ten sposób obaj unikniemy zarzutów, że wyszkolenie porucznika Latwisa odbyło się... hm...

jak by to powiedzieć...

- Prywatnie.

- No właśnie, może...

Markiz udaje zakłopotanie:

- Ja mam lecieć na próbę z twoim uczniem?!

Ale w rzeczywistości przyjmuje to jako wyróżnienie i znęca się nad Latwisem przez piętnaście minut, żeby pokazać, jaki jest sumienny i bezstronny.

Wreszcie Morane schodzi do lądowania, instruktor trzyma ręce na burtach, rozgląda się demonstracyjnie na lewo i na prawo. Prywatniak zaś skupiony, ze wzrokiem utkwionym daleko przed sobą, ściąga, ściąga, wytraca prędkość, aż podwozie gładko, posuwicie muska wierzchołki trawy i przykleja się do ziemi, a potem maszyna zwalnia i zakręca na lewą stronę grupy startowej. I już mechanicy dyżurni dźwigają worek piasku.

- A kto wam powiedział, że będzie potrzebny piasek?

- No, pan porucznik S. Jeszcze przed startem.

Aha... To taki rewanżowy gest Markiza dla mnie.

Latwis pewniak, bo ja go szkoliłem. Dobrze przynajmniej, że tego nie wyraził słowami!

A teraz znów się zgrywa, trzaska kopytami i „melduje posłusznie”, że uczeń może się laszować.

- Na twoją odpowiedzialność - mówię.

- Tak jest!

Prywatniak oczywiście widzi to wszystko i. orientuje się doskonale, o co chodzi.

Wiedzą o tym wszyscy uczniowie niebieskiej grupy, a pod hangarem kpt. Orłoś czeka na wynik pierwszego samodzielnego lotu por. Latwisa. Wszyscy są pewni, że Latwis wystartuje, wykona okrążenie i wyląduje znakomicie. Ale niechby mu się nie udało... To przecież zawsze jest możliwe! Ciekawe, czy mu to przychodzi na myśl...

Start!

Morane prycha niebieskawymi spalinami, rusza z miejsca, unosi ogon, rozpędza się, wychodzi w powietrze, zatacza prawidłową rundę o czterech zakrętach po 90 stopni i ląduje dokładnie tak, jak poprzednio.

- Start! - powtarza Markiz nie czekając na koniec dobiegu.

Błękitny ogon spalin, brzęk silnika na dużych obrotach, już idzie w górę, już jest nad hangarem, zakręca, równa, jeszcze trzy proste i trzy zakręty, ląduje, jak by nic innego w życiu nie robił od samego urodzenia przez dwadzieścia kilka lat. A mnie aż podnosi!

- Dosyć. Do grupy!

- Pewnie - mówi Markiz. - Przecież on mógłby zaraz odbębnić warunki, a jutro przelot i na Bartle. Zdolny chłopak - „dodaje i patrzy na mnie spode łba.

- Żebyś wiedział, że zdolny. I nie rób głupich min. Zrobiłem z nim w sumie sześćdziesiąt dubli.

Prywatniak odbiera gratulacje. Jest wzruszony. Mocno ściska moją rękę, patrzymy sobie w oczy, widzę, że go coś dławi w gardle.

- Dziękuję ci - mówi szeptem.

Pewnie jest bardzo szczęśliwy.

Porucznik pilot Franciszek R. pochodzi z Poznania. Jest przeciętnie przystojny, przeciętnego wzrostu i o przeciętnej inteligencji. Ale wszystkie pozostałe jego cechy bynajmniej nie są przeciętne. Przede wszystkim - jak bardzo wielu poznaniaków - jest nadzwyczaj solidny, pracowity i wytrwały. Ma zdrowy „chłopski rozum”, zamiłowanie do porządku i punktualności, zmysł organizacyjny i gospodarski. To on urządził kwietniki przy naszym hangarze, usprawnił obsługę, przygotowanie i mycie samolotów. Oraz napełnianie ich zbiorników paliwem, on postarał się o skompletowanie odpowiedniej ilości map na przeloty dla uczniów, on wreszcie przyczynił się głównie do założenia spółdzielczego sklepu spożywczego w niewielkim, bezużytecznie stojącym budynku, który do tego celu wyremontowano gospodarczym sposobem pod jego kierownictwem.

Jeśli mógłbym mu postawić jakiś zarzut, to chyba ten, że jest niemal zupełnie pozbawiony poczucia humoru i wszystkie, nawet najbłaższe sprawy traktuje ze śmiertelną powagą.

Ożenił się rozsądnie, z zamożną panną, która go uwielbia, i od początku zaprowadził w pożyciu małżeńskim taki sam porządek, jaki stara się zaprowadzić w eskadrze. Rano - odprawa: żona, ordynans i wiejska dziewczyna do wszystkiego otrzymują ściśle, przemyślane wytyczne i instrukcje w sprawie zakupów, obiadu, sprzątanania, trzepania, froterowania i prania. W południe - inspekcja i kontrola wykonania tych

zarządzeń. Żona otrzymuje do przeczytania wyznaczoną lekturę: o higienie w okresie ciąży, o racjonalnym wychowaniu osesków i o przepisach kulinarnych. Jej niezrównany mąż jest całkowicie pod tym względem nowoczesny i ma pełne zaufanie do słowa drukowanego. Spożywają obiad i Franuszek po półgodzinnej drzemce uczy się języka francuskiego przy pomocy lingwafonu, ponieważ zna tylko niemiecki, a jesienią, po zakończeniu sezonu letniego wybiera się na urlop zagraniczny - do Francji i Grecji.

Jest niesłychanie oszczędny, więc - aby nie nadwerężyć budżetu - kazał żonie uszyć kilka płóciennych woreczków, w których zabierze (do Aten!!) ryż, groch, makaron, kaszę, bulion w kostkach, konserwy w puszkach i będzie sobie przygotowywał posiłki na maszynie spirytusowej! Żona zostanie w Dęblinie, bo wyprawa we dwoje byłaby zbyt kosztowna. Przez czas nieobecności Franuszka przestudiuje do końca problemy porodowe i wychowawcze oraz uszyje na maszynie wyprawkę dla spodziewanego potomka.

Śmieszne? Śmieszne. Ale dzięki takiemu rozwiązaniu Franuszek będzie mógł

przedłużyć podróż o tydzień lub dziesięć dni i zobaczy więcej. Bardzo wielu jego kolegów, którzy teraz przezywają go Skarbonką, raczej przepiłoby tę forszę lub przegrało w karty...

W czerwcu zaczynają dojrzewać truskawki. Najpiękniejsze i najsmaczniejsze są w ogrodach Instytutu Gospodarstwa Wiejskiego w Puławach, o niespełna dwadzieścia kilometrów od Dębina. Oprócz truskawek są tam również wspaniałe jarzyny i warzywa, a oprócz jarzyn praktykantki z SGGW.

Franuszek dwa razy w tygodniu cichaczem bierze Mo-rana i leci do Puław. Zabiera mechanika i duży koszyk, ląduje na łączce tuż przy płocie otaczającym ogród Instytutu, po czym mechanik zostaje przy samolocie, a on z tym koszykiem przełazi przez lukę w spróchniałych sztachetach.

Nie kierują go tam zdrożne myśli i zamiary dotyczące ładnych ogrodniczek, skądże! Kupuje jarzyny i owoce; po pierwsze. - bo tańsze niż na targu w Irenie, po wtóre - bo rzeczywiście wspaniałe!

Zupełnie przypadkowo odkryłem te jego wypady, oblatując samolot po zmianie silnika. Zauważyłem, że jakiś Morane po zakończeniu lotów porannych wystartował od hangaru i wymyka się w górę Wisły. Poleciałem za nim, a gdy wylądował na owej łączce, siadłem obok niego.

Franuszek był trochę zaskoczony i zmieszany.

- Silnik ci nawalił? - zapytałem.

- Nie. Ja po truskawki i po sałatę. Ale to w ramach osobistego treningu, rozumiesz. Udaję, że całkiem serio przyjmuję to jego zastrzeżenie.

- Oczywiście! Trenujesz lądowania polowe w naturalnych warunkach.

- Poniekąd tak.

- Bardzo słusznie. Każdy z nas powinien się doskonalić w lataniu. Dla dobra służby!

Patrzy na mnie trochę podejrzliwie, ale ponieważ zachowuję śmiertelnie poważny wyraz twarzy, przełyka i to.

- No to teraz chodźmy załatwić przy okazji te sprawy uboczne. Znaczą: truskawki.

Przeleźliśmy przez dziurę w płocie, wysłuchałem jego zwierzeń w sprawie korzystnych zakupów i sam kupiłem łubiankę truskawek. Ale ogrodniczka, która je dla mnie zbierała, podobała mi się jeszcze bardziej niż truskawki, więc nie śpieszyłem się z powrotem, a później zacząłem latać do Puław, też dwa razy w tygodniu, tylko w inne dni niż Franuszek. Tamtejszy park ma wiele cienistych zakątków ukrytych przed oczami natrętów, słońce przygrzewa, w gałęziach drzew śpiewają ptaki, pachną rozkwitłe akacje...

(„Grochodrzew” - poprawia mnie wykształcona w tych sprawach dziewczyna, ale ja wolę: akacja.)

Co się tyczy truskawek, to ich zakupy załatwia dla mnie uczynny Franuszek.

Zbiera się na burzę: w nieruchomym powietrzu wisi duszny upał, najłżejszy powiew nie łagodzi słonecznego żaru, niebo jest jak rozpalona błękitna blacha, bez jednego choćby obłoku, i tylko daleko na zachodzie z wolna wyrasta zza horyzontu masywny wał chmur. Zdaje się wahać w wyborze kierunku, nie wiadomo, czy uderzy frontalnie, czy od skrzydła, czy zmieni zamiar i przeleci bokiem omijając lotnisko. W każdym razie nastąpi to nieprędko: może za dwie godziny, może dopiero wieczorem.

A tymczasem na niebieskim starcie uwija się sześć Moranów. Dwa spośród nich kręcą pierwsze pokazowe skoble. Bardzo dobre podwójne skoble - stwierdzam to z satysfakcją. Patrzę, jak Morane ostro nurkuje prosto na grupę startową, na krótką chwilę równa do lotu poziomego, ciasno zakręca o 180 stopni i znów nurkuje, by na wysokości dwustu metrów wykonać drugi zwrot - jak zamach kosą! - i wylądować przy niebieskiej fladze.

- Który to z instruktorów?

- Nowierski - mówi Staszek Brzezina. - Bardzo dobry.

Wiem, że bardzo dobry. Zwróciłem na niego uwagę od początku, od rozpoczęcia kursu unifikacyjnego, jak tylko tu przybył z pułku. Szczupły, przystojny chłopak o ciemnych oczach. W roku 1929 skończył Szkołę Pilotów w Bydgoszczy jako nadterminowy szeregowiec. (Bardzo dziwny stopień wojskowy; pierwszy raz usłyszałem o „nadterminowym szeregowcu”, który w dodatku jest pilotem! Pewnie coś przeszkrobał albo po prostu za mało trzaskał kopytami przed niemądrym szefem kompanii i „za krnąbrność”

nie awansował na starszego szeregowca.) Teraz jest kapralem. Muszę dopilnować, żeby przy pierwszej okazji został plutonowym. Lubię go. Ma talent, jest nieprzeciętnie inteligentny i bardzo sumienny. Nie stara się o względy przełożonych, patrzy prosto w oczy i mówi po prostu, co ma na myśli.

Stara się natomiast o swoich siedmiu uczniów. Miał ich ośmiu, ale po czterdziestu lotach dwusterowych podał do skreślenia jednego z podporuczników. Okazało się, że ten uczeń rzeczywiście nie wykazuje prawie żadnych postępów; latał z nim Brzezina, a potem ja sam, żeby nie było wątpliwości, i zgodziliśmy się, że instruktor ma słuszność. Ale wszystkich siedmiu pozostałych wylaszował jednego dnia i znów podczas ostatnich lotów kontrolnych mogłem z przyjemnością stwierdzić, że poziom ich wyszkolenia jest bardzo dobry i całkowicie wyrównany.

Teraz dwie czołowe grupy uczniów niebieskiego startu kręcą te skoble, wyprzedzając innych - grupa Nowierskiego i Okrzei. To oczywiście jest nieuniknione; nie da się tak pokierować szkoleniem, aby wszyscy jednocześnie osiągnęli kolejne etapy.

Siadam do swego „sztabowego” Morana i lecę na żółty start odwiedzić Franuszka, który tam hetmani w towarzystwie kpt. Orłosia. Powierzę - jak nieruchoma przejrzysta woda w nagrzanym stawie - ani drgnie. Ale sina pręga chmur na niebie nabrzmiewa coraz bardziej i sunie od zachodu, ciężka, leniwa. Będzie tęga burza, i to chyba wcześniej, niż przedtem przypuszczałem.

Ląduję przy żółtej fladze, zawracam na lewą stronę, melduję się dowódcy eskadry.

Kpt. Orłoś podziela moje obawy: z pewnością nadciąga burza. Za pół godziny trzeba będzie zwinąć start. Porucznik R. jest w powietrzu, ma wykonać jeszcze parę lotów kontrolnych z uczniami sierżanta Miłosza, a uczniowie pozostałych pięciu instruktorów zdążą odbyć po dwie - trzy rundy.

- Z pewnością. Ale może by odesłać do hangaru tych, co już latali? Pomogą mechanikom wciągnąć zapasowe maszyny.

- Dobrze.

Wydaję odpowiednie zarządzenia i lecę z powrotem na start niebieski, aby tam zrobić to samo. Za hangarami niebo wygląda groźnie: żelazna kurtyna wyrosła spoza horyzontu i wznosi się coraz wyżej na spotkanie słońca, a po obu jej stronach piętrzą się dwa ogromne obłoki jak dwie napęczniałe kolumny zbudowane z oślepiająco białych kłębow, na których spoczywają ciemne, spłaszczone kowadła. Spokojna toń powietrza ocknęła się. To nie jest nawet powiew wiatru, tylko krótkie dreszcze, w których samolot podryguje od czasu do czasu jak wstrząsany czkawką.

Skrajem lotniska w kierunku hangaru oddala się już większość uczniów w „szyku towarzyskim”. Brzezina domyślił się, o co chodzi.

- Ilu jeszcze nie latało?

- Po dwóch z każdej grupy. Za pół godziny skończymy pierwszą kolejkę.

- O drugiej nawet nie myśl! Ja teraz polecę z Latwisem na te skoble. Gdyby się coś zaczynało, ląduję pod hangarem, a ty zwijaj start i niech maszyny kołują, żeby nie było bałaganu w powietrzu.

Latwis wsiada, zapina pasy. Przypominam mu, jak ma wyglądać prawidłowy podwójny skobel:

- Jakbyś zbiegał po klatce schodowej: zamykasz gaz, nurkujesz ostro w dół, potem na półpiętrze jest poziomy podest, więc podciągasz, zawracasz o 180 stopni w prawo, znów w dół do następnego poziomego zwrotu - tym razem w lewo-i powinieneś być na prostej do lądowania. Jasne?

- Jasne.

Lecimy, Latwis wydłuża rundę, aby mieć pod sobą sześćset metrów na zawietrznej stronie lotniska, rozgląda się, czy jakaś inna maszyna nie przymierza się do wykonania podobnego manewru. Nie: mamy dość miejsca i czasu. Zamyka gaz, nurkuje. W ciszy budzi się szum, zaczynają gwizdać stalowe linki usztywniające skrzydła, na wprost zbliża się ziemia i grupa startowa z niebieską flagą, a wskazówka wysokościomierza wolno schodzi po tarczy z podziałką: pięćset pięćdziesiąt, pięćset, czterysta pięćdziesiąt, czterysta... Teraz!

Ziemia zapada się pod Moranem, czarny od chmur horyzont staje naprzeciw maski silnika, przechyla się jak ramię wagi, pędzi po łuku zakrętu, zmienia barwę na jasny

błękit.

Dość! Jeden szybki, płynny ruch sterów zatrzymuje go w miejscu, przywraca mu normalne położenie i unosi go w górę, podczas gdy w dole ziemia znów wypływa skośnie przed maską i znów zaczynają śpiewać stalowe linki. Dwieście metrów: wyrównać, rzucić rozpędzony samolot w ostry zakręt na lewo, ściągnąć, zacieśnić łuk, wyprowadzić!

Pogodne niebo, pola i łąki pływające się w słońcu uciekły w tył. Przed nami znów bezkształtna, ogromna masa chmur, która zdaje się teraz falować i puchnąć, jakby się tam coś gotowało i kipiało w ich wnętrzu.

- Dobrze - mówię przez telefon pokładowy. - Puść stery. Chcę zobaczyć, co się tam dzieje przed nami.

Zwiększam obroty silnika, przelatujemy nad grupą startową, nad hangarami, prosto na zachód, w stronę mostu kolejowego na Wiśle.

Chmury pulsują białymi błyskawicami, strzępy szarych rzadkich obłoków pędzą ku nam, a w dole widnokrąg podbiega białawymi smugami, które przesłaniają widok. To na czele burzy leci wichur!

Wzbija tumany kurzu, rozdmuchuje, wymiata z łąk kopki siana, rozprasza stada gęsi, przeczesuje zboża, gnie, łamie drzewa owocowe w sadach, wlecze za sobą dymy z kominów...

Zawracam. Jak najprędzej z powrotem! Ostrzec tych na obu startach!

Niebo nad lotniskiem jest nadal czyste i jasne. Raz po raz startują Morany, zataczają rundę, schodzą do lądowania albo wycinają zakręty skobli błyskając odbiciem słońca na lakierowanych skrzydłach. Nikt tam nie docenia wściekłego pędu nadlatującej burzy...

Mijam hangary, zakręcam, ląduję po ostrym ślizgu.

- Wciągnąć maszynę i biegiem na start! Niech tam przerwą loty i kołują do hangaru. Po dwóch ludzi do skrzydeł i do ogona, bo tu zaraz będzie wichura jak sto diabłów. Pośpieszcie się!

Latwis pomaga wtoczyć Morana do hangaru, ale odwołuję go.

- Wal do kancelarii portu. Weź raketnicę i strzelaj czerwone rakiety! Szybko!

A słońce nadal świeci i w powietrzu spokój: stare drzewa w parku drzemią nad alejkami i kwietnikami, żaden liść nie drgnie i tylko dokoła w górze brzęczą silniki... Zdążą czy nie zdążą?

Palę papierosa stojąc na betonowej płycie przy bocznej ścianie hangaru. Nie widzę, co się dzieje na zachód od lotniska, bo widok zasłaniają rozłożyste, wysokie topole, budynki Działu Nauk i magazyny składnicy. Więc tylko czekam...

Wtem - ni stąd, ni zowąd - o kilkanaście kroków przede mną na skraju płyty zaczynają wirować drobne ziarenka piasku i zeschłe źdźbła trawy. Nie czuję najlżejszego powiewu, a jednak tuż nad ziemią kręci się; młynek pyłu, tworząc lejkowaty stożek, który to wznosi

się, to opada, wędruje tu i tam, zanika, aby po chwili zatańczyć znowu. Cyklon w miniaturze.

Cień rzucany przez hangar rozplywa się, jakby słońce nagle przygasło, i przez całe lotnisko sunie fala zmierzchu.

Gdy dociera do budynku portowego, jego białe ściany szarzeją, a jednocześnie spoza nich tryska wysoko w górę wąska smuga dymu i u szczytu paraboli zakwita czerwona rakietka. Potem druga! I trzecia! Opadają wolno i gasną.

Tymczasem jakiś Morane z żółtego startu ląduje pod hangarem, a dwa inne pełzną spiesznie skrajem lotniska wlokąc za sobą ludzi uczeplonych u linek skrzydłowych i u stateczników ogona. Brzezina także odprawia już kolejno lądujące samoloty. Kołują na wprost, byle prędzej. Ale jeszcze trzy są w powietrzu: dwa kończą rundę, ostatni przymierza się do wykonania skobla.

I w tej chwili uderza pierwszy podmuch wiatru: szumią topole, faluje niska trawa, ogon kurzu podrywa się z drogi wzdłuż parku, a na maszcie nad hangarem wydęty rękaw szamoce się konwulsyjnie, jak trąba oszalałego słonia.

Blok hangaru nie stanowi poważniejszej osłony przed wichurą: jej zmieńmy, porywisty nurt wzbija się nad płaskim dachem i skacze w dół wściekłym wirem, aby odsądzić się od ziemi i pognać dalej, na spotkanie wracających maszyn. Nie jest jeszcze dość silny, aby im wyrządzić jakąś szkodę. Ale teraz po niebie lecą już pierwsze kępki siwych obłoków, a za nimi rąbie piorunami nadlatująca burza.

Szef obsługi, starszy majster wojskowy Czyż, nie traci głowy, upycha samoloty w hangarze: dwa przodem pod tylną ścianę; ten - ogonem naprzód pomiędzy nie, tamten wpasować pod ścianę szczytową! Muszą się wszystkie pomieścić i trzeba nimi manewrować szybko, ale tak, aby nie zawadzić skrzydłem albo sterami o sąsiednie. Szef mechaników ma w tym wprawę i niezawodne wyczucie przestrzeni. „Skręt na miejscu”, „w tył ogon - jeszcze - dość! Naprzód!” Pewnie, spokojnie, bez paniki. I następny: „Wyżej ogon!” „Teraz w lewo i naprzód. „Opuścić”. A nad samolotami, po żelazobetonowym stropie tarza się wicher, rozdzierając się o ostre krawędzie prześwitów ze zbrojonego szkła i stali.

Spoglądam znów na lotnisko. Liście, połamane gałęzie, kłaki siana i tumany kurzu lecą nad ziemią; jak spłoszony upiór przywiewa wydarta z jakiegoś okna biała firanka...

Jeszcze trzy Morany kołują ze startu. Pierwszy jest już blisko, gdy gwałtowny podmuch dźwiga go w górę wraz z ludźmi uczeplonymi u skrzydeł. Obciążony ogon ściągnięty sterem nie daje się poderwać, ale przód wznosi się coraz bardziej, samolot staje dęba jak znarowiony koń, ludzie odpadają od linek i maszyna z traskiem wali się w tył, na plecy!

Kto żyw pędzi ku następnej, aby nie dopuścić do jej rozbicia. Ale wiatr jest szybszy i mocniejszy: pilot drugiego Morana nieopatrznie skręcił, aby wyminąć połamańca i natychmiast wichura podsadza się pod skrzydła, wyteżę się - już niesie go łukiem, wrywa samolot z omdlałych rąk i rzuca o ziemię...

Ostatni kołuje Nowierski - poznają go z daleka, gdy wychyla się z drugiej kabiny.

Jest sam, więc jego Morane waży o siedemdziesiąt kilogramów mniej. Ale przy tej prędkości wiatru nie odgrywa to już większej roli. Wykręca głowę w tył, krzyczy coś do ludzi uwieszonych przy sterach, daje jakieś znaki tym u skrzydeł. Odpadają kolejno, a Nowierski dodaje gazu. To go nie zbawi: do hangaru ma jeszcze ze sto metrów, a potężny nurt huraganu już go pochwycił, już uniósł, podbija w górę, coraz wyżej... Ale samolot nie ulega: silnik brzęczy na pełnych obrotach, pilot walczy o równowagę, paruje sterami przechyły, podstępne uderzenia i skręty. Leci!

Uskok szalejącego nurtu wymyka się spod maszyny, która grzęźnie poniżej szczytu oszklonego hangaru, lecz zaraz trafia na prąd wznoszący i puchnie jak balon. Jest nad hangarem! Szamoce się jak łośoś schwytany na haczyk z przynętą, spływa bokiem, trawersuje, zapada w wiry, wznosi się i przysiada, ale leci! Leci prosto w burzę, na spotkanie z czarną otchłanią chmur, które grzmiają, kłębią się, pękają od piorunów, rozświetlane raz po raz błyskawicami.

Teraz kładzie się w zakręt i wiatr spycha ją, pędzi przed sobą, pogania, niesie w długich, głębokich przechyłach nad lotniskiem - na wschód.

- Pistolet z tego Nowierskiego - mówi Brzezina.

Podzielał jego zdanie. Franuszek natomiast zapatruje się sceptycznie na ten czyn desperacki:

- Jak nie rozłoży Morana w polu i zdąży go schować pod jakąś stodołą, to pistolet.

Ale wątpię.

- Po diabła miałby lądować w polu? Wziął kurs na Lublin i tam spokojnie przeczeka" na lotnisku, aż się ta burza skończy. Za pół godziny stamtąd zatelefonuje, zobaczycie.

Tymczasem wichura trochę słabnie i zaczyna się ulewa przeplatana gradem. W potokach deszczu ściągamy dwa rozbite Morany pod hangar. Niestety, są dość znacznie uszkodzone: strzaskane śmigła, pogięte stojaki, zwichrowane stateczniki, złamany jeden dźwigar i kilkanaście żeber w skrzydłach. Dobrze jeszcze, że piloci wyszli z tego cało - Bo trzeba było wcześniej zwinąć start - mówi Franuszek.

- No to dlaczego nie zwinąłeś u siebie? Gdybym was nie ostrzegł, byłoby jeszcze gorzej - tak nagle to przyszło...

Najbardziej niepokieszony jest kpt. Orłoś, ale nikomu nie przypisuje winy za to, co się stało. Niepokoi się tylko o Nowierskiego i o jego Morana. Zdążył czy nie zdążył?...

A burza, jak nagle nadleciała, tak szybko mija. Ciężkie chmurzyska gnają na wschód, widnokrąg w tamtej stronie znika za rozpuszczonymi na wietrze długimi, szarymi włosami ulewy, a nad lotniskiem płynie tylko cienka warstwa obłoków i mży drobniutkim deszczem. Na upartego można by wznowić loty: do zmroku pozostało jeszcze ze dwie godziny. Ale dowódca eskadry nie chce o tym słyszeć: - Na dzisiaj dosyć. Straciliśmy dwie maszyny. Jeszcze nie wiadomo, czy nie trzy... i co z Nowierskim.

Wobec tego Franuszek organizuje transport uszkodzonych samolotów do warsztatów parku lotniczego i przygotowanie ocalałych do jutrzejszych lotów, a ja idę do portu: może jest wiadomość od Nowierskiego?

Jest!

- Kapral Nowierski przy telefonie - melduje mi dyżurny telefonista.

Biorę słuchawkę.

- Tu porucznik Meissner. Co się z panem dzieje?

- Wszystko w porządku, panie poruczniku. Siedzę pod Jastkowem, dziesięć kilometrów przed Lublinem. Tu już najgorsze przeszło, tylko teraz leje jak cholera.

- A dlaczego pan nie lądował na lotnisku w Lublinie?

- Nie dociągnąłem. Benzyna mi się skończyła. Chyba miałem niepełny zbiornik...

- Gdzie to jest, ten Jastków?

- Na lewo od szosy Kurów-Lublin. Maszyna stoi za wielkim brogiem zeszłorocznej słomy po wymłóconym zbożu, na skraju rżyska po koniczynie, a zaraz obok jest mały dworek i budynki gospodarcze.

- Z tego dworu pan dzwoni?

- Tak jest. Z okna widzę maszynę. Jest zakotwiczona: zupełnie bezpieczna.

- Dobra. Przylecę tam po pana za pół godziny. Z mechanikiem i z benzyną, ma się rozumieć. Odtrąbiono!

- Odtrąbiono, panie poruczniku, ale tu jeszcze mocno deszcz leje.

- Nic nie szkodzi; u nas już przestaje.

Odkładam słuchawkę i z uczuciem ulgi idę z powrotem do hangaru. Byłem niemal pewien, że ten pistolet da sobie radę, ale zawsze...

Ostatnia fala dżdżu ucieka na wschód, a z tyłu, poniżej białych, żeglujących wysoko obłoczków świeci wymyte zachodzące słońce i zapala przede mną wspaniałą podwójny łuk tęczy. St. majster wojskowy Czyż ładuje do przedniej kabiny pięćdziesięciolitrową bańkę z benzyną i wciska się za nią. Startuję wprost spod hangaru, z wiatrem, żeby nie tracić czasu, prosto w tę siedmiobarwną otwartą bramę.

W miarę jak nabieram wysokości, tęcza też unosi się wyżej, promień jej łuku maleje i jednocześnie wsparte na horyzoncie ramiona zbliżają się ku sobie, aż wreszcie zamykają się nad ziemią tworząc regularną elipsę. Po raz pierwszy w życiu jestem świadkiem takiego zjawiska optycznego. Zdaję sobie sprawę, że zawdzięczam je niskiemu położeniu słońca, którego poziome promienie rozszczepiają się w rozpylonych kropelkach dżdżu, ale niewiele mnie to obchodzi. Tęcza jest przepiękna! Szerokie pasy barw z każdą chwilą nabierają głębi, soczystości i blasku - płoną! Rozżarzona elipsa z wolna staje się obręczą, jest coraz szersza i głębsza, coraz bliższa, tak bliska, że lada chwila samolot znajdzie się

wewnątrz niej i przeleci przez sam środek wspaniałych, kryształowo czystych pierścieni o siedmiu barwach.

Lecz gdy ten moment nadchodzi, barwy płowieją, gasną, znikają, a szybę wiatrochronu siecze drobny, szary, matowo posrebrzony słońcem deszcz. Przedemną w oddali jest wprawdzie ta druga, znacznie bledsza tęcza, ale i ona już zanika. Doganiam i mijam coraz liczniejsze obłoki, niebo w górze przesłania coraz grubszy, coraz ciemniejszy kożuch chmur, maszyna raz po raz smagana deszczem poddaje się kapryśnym prądom, a w dole ziemia ciemnieje pod ścielącym się zmierzchem.

Mijam Kurów, Markizów, Garbów. Z daleka widzę ten Jastków, na lewo od szosy, więc wypatruję dworu i brogu na polu koniczyny.

Jest bróg przy małym folwarku! Jest i Morane łbem wetknięty w ścianę szerniałej słomy. A także Nowierski, który wywija białą szmatą w otoczeniu moknących na deszczu mieszkańców.

No to siadamy. Władek Czyż poi benzyną ocalałego Morana, kapral-pistolet w oszczędnych słowach relacjonuje mi przeżyte emocje, usprawiedliwiając poniekąd swój ryzykowny postępek.

- Jak zobaczyłem, panie poruczniku, że tamte Morany rzuca na plecy, przestało mi się to podobać i doszedłem do wniosku, że i dla mnie, i dla maszyny znacznie bezpieczniej będzie w powietrzu niż na ziemi. Jak mnie zaczęło podnosić, dałem pełny gaz, a potem chodu przez tę burzę. Tylko mi benzyny zabrakło przed samym Lublinem... Władek, co to jest z tą benzyną?

Szef mechaników potrząsa głową.

- Już wiem: albo przewód do benzynomierza się zapowietrza, albo benzynomierz jest do chrzanu. Było zero, wlałem pięćdziesiąt litrów i co? Pokazuje prawie dziewięćdziesiąt. Ta maszyna przedwczoraj przyszła z parku. Jutro się sprawdzi i wymieni.

Lecimy z powrotem do Dębli. Słońce już zaszło, ale niebo na zachodzie jest jasne. Nasiąkła wilgocią ziemia paruje białą mgiełką. Nowierski leci tuż za mną, na lewo.

Przypiął się do mojego Morana i prawy płatek skrzydła jego maszyny balansuje lekko o parę metrów ode mnie. **Bardzo** ładnie trzyma się w szyku.

Gdy dolatujemy do lotniska, dyżurny oficer portu zapala czerwone lampy graniczne i białe oświetlony wskaźnik kierunku wiatru. Daję znak pistoletowi, żeby się trochę odsunął, wykręcamy po jednej beczce i lądujemy pod hangarem.

14.

Z kroniki rodzinnej: mój młodszy brat Tadeusz w roku 1925 ukończył Szkołę Morską, wyjechał do Francji i przez rok pływał jako aspirant na handlowych statkach Francuskich (do Konga i Ameryki Południowej), po czym został IV oficerem na polskim żaglowcu szkolnym „Lwów”. Awans na III i II oficera zastał go na s/s „Katowice”, a w końcu 1929 przeniesiono go na stary żaglowiec „Dar Pomorza” (ex „Colbert”, ex „Princesse Eitel von Oldenburg”), który Francja otrzymała od Niemiec w ramach reparacji wojennych, a następnie odstąpiła Polsce. Zniszczony statek poddano remontowi w stoczni Naksow i Tadeusz wrócił na nim do Gdyni w maju 1930 (już jako kapitan Żegluga Wielkiej i starszy oficer). W tym czasie - tuż przed ostatnim awansem - zdążył się ożenić z Ireną Cichocką, młodszą siostrą mojej żony, a wkrótce potem rozpoczął budowę domu na zakupionej parceli w Orłowie.

Nasza mama w kilka lat po zawarciu w Bydgoszczy związku małżeńskiego z Adolfem Hiszfeldem, długoletnim bliskim przyjacielem i doradcą, u którego kiedyś pracowała jako sekretarka, owdowiała powtórnie i na razie zamieszkała u Tadeusza.

Janusz Meissner

REKORD

Z ilustracjami i okładką Artura Horowicza

Wydawnictwo Gebethnera i Wolffa

Warszawa 1930

Janusz Meissner

LICZNIK Z CZERWONĄ STRZAŁKĄ

Nowele lotnicze

Książnica-Atlas

Lwów-Warszawa 1931

Janusz Meissner

LOS

Opowiadania lotnicze

Tow. Wyd. Rój - Warszawa 1931

Dzięki powodzeniu, jakim cieszą się moje książki, a także w wyniku stabilizacji gaży oficerskiej, podwyższeniu dodatku lotniczego i specjalnych dodatków za loty z uczniami, nasza sytuacja materialna bardzo się poprawiła: nie żyjemy w biedzie, podzelowanie

bucików, wydatki domowe, nawet wyjazd Zońki z chłopcami nad morze nie stanowią już problemu nie do rozwiązania. Ale nie zamierzam porywać się na budowę własnego domu jak Tadeusz. On z każdej podróży wraca do Gdyni. Ja co kilka lat zmieniam przydział i miejsce zamieszkania. Więc za odłożone honoraria autorskie kupuję samochód. Naturalnie „torpedo”. Oczywiście używany. Nawiasem mówiąc, nadszarpnięty już zębem czasu. Ale jeździ! Na polowania, na wycieczki, do Warszawy. Uczę moją żonę kierować tym wehikułem, ale na razie bez wielkiego powodzenia. Póki szosa jest pusta, wystarcza jakoś miejsca od rowu do rowu. Lecz jeżeli na horyzoncie pojawia się stadko gęsi albo krowa, albo - nie daj Boże - furmanka, piękna kobieta naciska jednocześnie pedały sprzęgła i gazu oraz klakson i z przerażeniem w błękitnych oczach wzywa ratunku, nie puszczając jednak kurczowo trzymanej kierownicy.

- Nigdy się nie nauczę - wzdycha, gdy mimo wszystko udaje mi się w porę zapobiec katastrofie.

- Nie martw się. Gorszych tumanów nauczyłem latać. Ale ona się obraża: - Uważasz mnie za tumana!

No, prawdę mówiąc, dużych zadatków na Caraciolę trudno się w niej doszukać.

Toteż z niejaką ulgą wyprawiam ją i chłopaków na dwa miesiące wakacji do Orłowa.

Niech ten biedny Fiacik też trochę odetchnie.

Na wielki doroczny bal Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa zjeżdżają do Dębina goście ze wszystkich stron Polski lotniczej. Reflektory oświetlają pałac i wyspę z kaplicą, wzdłuż alejek wiszą kolorowe lampiony, odurzająco pachną kwitnące lipy i - jak na zamówienie - cytrynowy księżyc szybuje nad stawem. Posadzki w kasynie błyszczą juk lustra, garnizonowa orkiestra wojskowa gra na wielkiej sali balowej, a cywilny zespół

dansingowy z Warszawy w świeżo odnowionym „piekiełku”, którego ściany i kolumny podpierające łukowe sklepienie ozdobiły na pół bachiczne, na pół makabryczne postaci i sceny wymalowane przez paru utalentowanych podchorążych. Bufet ugina się pod wykwintnymi przekąskami: kawior, galarety z ryb i drobiu, wędliny, pasztety, sałatki, oliwki, korniszony i grzybki, majonezy i sosy tatarskie, szparagi i karczochy. A nad tym wszystkim w karnych szeregach stoją kompanie i bataliony wódek, koniaków i win oraz baterie szampana. W suterrenach, w olbrzymiej kuchni, która przez ścianę sąsiaduje z „piekiełkiem”, panuje prawdziwe piekło: huczy ogień pod rozpaloną płytą, szumią wentylatory, białe diabły i diabllice o czerwonych twarzach (i rogach ukrytych pod wysokimi białymi czapami) pieką, smażą, gotują bigosy i pierożki, barszczyki i buliony, obracają na rożnach mięsiwa i dziczyznę. Kilku miejscowych i kilkunastu do najętych kelnerów w białych smokingach krąży w pośpiechu pomiędzy tą gorącą otchłanią a salą jadalną, gdzie przy stolikach kwitną balowe suknie, błyszczą orderami mundury i czernieją fraki.

Ale większość gości jeszcze nie dojrzała do poważniejszych uciech stołu: podchodzą do bufetu, żeby coś wypić i przegryźć, po czym wracają na salę balową. Efendi w generalskim mundurze obciążonym dwoma kilogramami orderów wygina się w tangu,

depcząc po lakierowanych pantofelkach pani Hanki Ujejskiej, która dzielnie to znosi w poczuciu swej dyplomatycznej roli gospodyni wobec zwierzchnika męża i najważniejszego gościa. A jej mąż? Oczywiście! Wybrał sobie jakąś zapewne mniej ważną ładniutką blondyneczkę, coś jej szepce do ucha i bawi się znakomicie jej lekkim zmieszaniem.

Szefowie wydziałów i dowódcy pułków z rzadka i tylko w koniecznych wypadkach puszczają **się** w płasy, ciężąc raczej ku stolikom do brydża w ustronnych salonach i gabinetach lub do bufetu. Ich żony mają zapewnionych tancerzy: do tego celu wyznaczono, odpowiednią ilość przystojnych podchorążych starszego rocznika, którzy sumiennie spełniają nałożone na nich obowiązki, zerkając jednak z niejakim żalem ku bardziej atrakcyjnym partnerkom. Do takich należy na przykład urocza pani Janeczka Petrażycka -

figuryńka z porcelany, którą otacza orszak miejscowych satelitów. Nawet Tadeuszowi Milewskiemu niełatwo się do niej dopchać, a mnie udaje się tam zdobyć tylko jeden walc angielski, bo już do slow-foxa zabiera mi ją Kardynał... No - trudno, goście mają pierwszeństwo, ładnych i bardzo ładnych pań i panien jest dużo^ zwłaszcza że z Kazimierza nad Wisłą przybył prof. Pruszkowski z żoną i fraucymerem studentek Akademii Sztuk Pięknych, które tam przebywają na letnim plenerze, więc nie można się uskarżać. Pani Pruszkowska zwraca powszechną uwagę i niezwykłą urodą, i oryginalną suknią balową, której nie podejmuję się opisać, a młodziutki malarki sieją niebywałe spustoszenia w sercach bardziej sentymentalnych skrzydlatych rycerzy.

Bolek Orliński nie tańczy. Zdaje się, że starzy przyjaciele, którzy dawno nie mieli okazji wychylić z nim kielicha, naleli do niego bardzo dużo, bo wzrok ma cokolwiek rozigrany, błyska tym swoim wiadrem olśniewająco białych zębów do pięknych kobiet, posyłając im zaczepne, koźle spojrzenia i uparcie podpira plecami kolumnę, pod którą stoi. (Pewnie mu się zdaje, że kolumna trochę się chwieje...) - Bolek, chyba trochę się zaperfumowałaś?

- Ty, co myślisz, trochę! Wiesz, ile ja wypilem?

- To może chcesz się przespać?

- E, tak źle nie jest: postoję sobie i samo przejdzie. - Powiedz no, ten pułkownik z tą ładną blondyneczką, to kto będzie?

- Ujejski.

- Ahaaa, Ujejski... Baloniarz?

- Tak, kiedyś tam służył w balonach jako porucznik, zdaje się... Ale teraz jest obserwatorem w lotnictwie.

- A ona ładna.

- Kto?

- No, blondynka. Ta, co ją namawia.

- Owszem, niczego sobie.

Pułkownik i blondynka są właśnie obok nas, bardzo sobą zajęci. I nagle Bolek klepie „baloniarza” po siedzeniu.

Zdębiałem. Pułkownik obejrzał się, spojrzął po nas, natychmiast zorientował się, że to przecież nie ja, i... uśmiechnął się pobłaźliwie: Orliński! „bohater narodowy”, najpopularniejszy pilot w Polsce... Pewnie trochę pod gazem.

- Zwariowałeś? - mówię. - On jest komendantem Centrum!

- No, niech będzie. Mnie to nie przeszkadza.

Proponuję, żebyśmy poszli na mały spacer po parku, ale on się uparł: tu, pod tą kolumną, znakomicie się trzeźwieje.

- I ta blondynka... Zaczekaj!

Blondynka, zajęta flirtem, nie wie, na co się zanosi, płynie dokoła sali w ramionach sympatycznego tancerza, a Bolek tylko się nieznacznie przymierza i - klap! - nie zdołałem temu zapobiec...

Pułkownik znowu się obejrzał, ale już bez uśmiechu. Potem podziękował blondynce, odprowadził ją do kanapki w rogu, zostawił pod opieką zastępcy szefa departamentu i lawiruje ku nam na przełaj między parami.

- Widzisz - cieszy się bohater - przepłoszyłem baloniarza.

- Idiota! Wiesz, z kim Ujejski tańczył?

- No z kim? Z blondynką.

- Ależ to jest chyba córka de Beauriana.

- To co z tego? Teraz ja z nią zatańczę.

Ale komendant Centrum już jest przy nas.

- Cóż pan kapitan ranie po tyłku klepie? Co to ma znaczyć?

- To ja pana pułkownika?!

Najszczerze zdumienie zdaje się brzmieć w tym pytaniu. Lecz pułkownik jest trzeźwy jak sopel lodu.

- Pan. Mnie.

- No to w takim razie strasznie przepraszam. Ja chciałem tę panią...

Pułkownika zatkało. Mnie także. A potem obaj parsknęliśmy śmiechem. Na szczęście komendant Centrum obdarzony jest dużym poczuciem humoru.

Bolek, zdaje się, rzeczywiście wytrzeźwiał (albo może przestał udawać zalanego), czaruje tę swoją blondynkę, więc schodzę na dół 4° „piekiełka”. Przyćmione światło sączy się przez kolorowe klosze lamp, łoże pod ścianami obsiedli młodszy oficerowie i podchorążowie ze swoimi pannami, jazz rżnie fokstroty, saksofon porykuje jak zarzynane

prosię, kilkanaście par szaleje na parkiecie, awśród nich Witek Romanowski, drugi obok Stacha Latwisa częsty gość w naszym domu, którego uwielbiają moi synowie dlatego, że potrafi im narysować wszystko, co tylko wymyśli. To właśnie jemu „piekiełko”

zawdzięcza dowcipną polichromię na ścianach. Ale tym razem nie chodzi o Witka, tylko o jego tancerkę. Co za śliczna dziewczyna! Od pierwszego spojrzenia można dostać zawrotu głowy!

- Panie poruczniku, prosimy do nas.

To podchorążowie z pilotażu. Robią mi miejsce, a przystojny dryblas ze starszego rocznika wstaje i przedstawia się:

- Sierżant podchorąży Zdzisław Henneberg.

Spoglądam na niego trochę zaskoczony.

- Pan porucznik mnie nie pamięta, bo poznaliśmy się chyba w roku 1914 i ja miałem wtedy dwa lata. To było w Pietrowie.

Oczywiście, to było tam, pod Moskwą, w majątku wuja Karola Henneberga. Prócz trzech prawdziwych moich kuzynek na letnie wakacje przyjeżdżała czwórka ich stryjecznego rodzeństwa, z której najmłodszy był Dzidek.

- Owszem, pamiętam - mówię - chociaż trochę zmężniałeś od tego czasu, kuzynie, - A Hankę pan porucznik pamięta? Ona wtedy miała cztery lata.

Pamiętam i Hankę, małą rezolutną dziewczynkę, podobną do pięknej mamy, „cioci” Hanny.

- Co się z nią dzieje?

- Kończy Akademię Sztuk Pięknych. Jest tutaj, o, tańczy z podchorążym Romanowskim.

- To jest Hanka?! No to przepraszam was na chwilę. - Wstaję, bez ceremonii zabieram Witkowi Hankę.

- Haneczko, jestem twoim bardzo wiekowym i bardzo odległym kuzynem.

Nazywam się...

- Ależ wiem: Janusz Meissner!

- Skąd wiesz?!

- Przecież te chłopaki tylko o tobie mówią;

- To musi być dosyć jednostajne.

- Raczej zajmujące.

- Naprawdę? Ale nie trzeba zanadto ufać ich prawdomówności: czasem trochę przesadzają. Za to ja potrafię być bezstronny i chciałem ci powiedzieć, że jesteś najbardziej zachwycającą niespodzianką, jaka mnie spotkała w Dęblinie: że jesteś

Śliczna!

- Oho!

- Pewnie ci to także mówili, ale ja się na tym znam lepiej od nich.

Śmieje się. Ma równe, białe zęby o wilgotnym połysku zsiadłego mleka i ciemnoróżowe usta, które chciałyby się całować bez żadnych wstępów. A oczy! A brwi!

No i zgrabna niczym bogini! Patrzą na nią jak urzeczony i gdy jazz milknie, jeszcze przez chwilę trzymam ją w objęciu.

- Wiesz - mówi - miły jesteś. Owszem. Podobasz mi się. Ale chodźmy, bo oni się gapią. Odprowadzam ją do łoży.

- Zostawcie dla mnie miejsce. Trzeba oblać to rodzinne spotkanie jakimś szlachetnym trunkiem. Zaraz wrócę.

Ale Witek zrywa się, żeby mnie wyręczyć.

- Co każesz?

- Koniak. Francuski, ma się rozumieć. Dużą butelkę. I bez cudów: na m ó j rachunek.

Romanowski jest w tych sprawach nieoceniony. Szopen zjawia się jak spod ziemi, z butelką, z kieliszkami, z maszynką kawy. Odnawiamy bruderszaft może niekoniecznie rodzinnym pocałunkiem z Hanką i przyjacielskim z jej braciszkiem. Potem tańczymy, pijemy i znów tańczymy. Potem szczęśliwy los (a może niezastąpiony Witek?) sprowadza do „piekiełka” większą partię malarek, które zapraszamy do naszej łoży, więc wymykam się z odnalezioną po latach kuzynką na górę. Oboje mamy apetyt na coś konkretniejszego niż solone orzeszki, które Szopen podał do tego koniaku.

Po kolacji idziemy do sali balowej, aby tańczyć dalej. Ale teraz jeden po drugim zjawiają się kochani koledzy i co jakiś czas porywają mi dziewczynę. Więc zajmuję stały posterunek w pobliżu przejścia do bufetu i nie spuszczam z niej wzroku, żeby mi się nie zgubiła.

- Nie ma obawy, wrócę!

Ma szalone powodzenie, jest nieumęczona, ale rzeczywiście wraca.

A tymczasem następny ujmuje mnie pod ramię:

- Ty, kto to jest?

Udaję, że nie wiem, o kogo mu idzie.

- Ta utleniona szafa z fałszywymi brylantami? - Jaka znów szafa?!

- No ta, co ją major B. przesuwa po parkiecie. Podoba ci się?

- A idźże! Nie żadna szafa, tylko twoja królewna. Markiz z nią tańczy.

- Ach ta! To siostra.

- Ty masz siostrę? I to taką?

- Nie mam żadnej siostry. Ani takiej, ani innej. Ona jest siostrą jednego podchorążego, Henneberga. A ten Henneberg jest moim kuzynem.

- E, kręcisz. Ale słuchaj, przedstaw mnie.

- Dobrze - wzdycham. - Tylko musisz poczekać w kolejce, bo dwa następne tańce już ma zamówione.

- No trudno, poczekam.

I czeka! A tego następnego bluesa i fokstrota Hanka znów tańczy ze mną.

Wreszcie jednak ma dosyć.

- Trochę mi się kręci w głowie. Chodźmy do parku.

Niebo na wschodzie już blednie, senny księżyc odchodzi znad stawu. Grają koniki polne i rechocą żaby, odurzają - co pachną lipy, a ciepła noc przeciąga się lekkim powiewem, który marszczy powierzchnię wody i kołysze w niej gwiazdy. Chyba każdemu wiadomo, co w takiej romantycznej scenerii dzieje się z człowiekiem, który blisko przy sobie ma śliczną dziewczynę i w dodatku może przypuszczać, że nie jest jej całkiem obojętny? No, więc! Nie potrzebuję tego opisywać. Zresztą nie potrafię tak, jak bym chciał...

Po czterech godzinach kamiennego snu budzę się wypoczęty i świeży. Jest niedziela, ale piękne panny z pleneru wymogły na komendancie Centrum, że eskadra pilotażu urządzi dla nich loty pasażerskie, a kapitan Orłoś zlecił mi realizację tej imprezy.

O dziesiątej.

Spoglądam na zegarek - wielki czas!

Idę do łazienki: golenie, prysznic, ostra, kłująca szpileczkami woda kolońska, świeża bielizna, mundur i jeszcze spojrzenie w lustro, czy wszystko w porządku. Tak, tylko długi, jasnozłoty włos zaplątał się w ramionach krzyża Virtuti i połyskuje w słońcu...

Zdejmuję go ostrożnie, zwijam na palcu i w tej samej chwili uświadamiam sobie, co wczoraj obiecałem Hance.

W drodze do hangaru myślę o tej ryzykownej obietnicy. Ba, czego bym jej nie obiecał! Tylko teraz - jak to zrobić?...

Uparła się, żebym ją wylaszował na Moranie. Na kilka tygodni przed wyjazdem do Kazimierza zaczęła latać samodzielnie w Aeroklubie Akademickim. I ma już około czterdziestu lotów. Na Hanriotach XIV. No, dobrze, ale Mcrane to nie Hanriot... Więc resztki zdrowego rozsądku w zawróconym łbie skłoniły mnie do postawienia jedyne go warunku:

- Jeżeli po kilku lotach dwusterowych opanujesz na tyle lądowanie, że z czystym sumieniem będę cię mógł wypuścić na lot samodzielny. W przeciwnym razie, sama

rozumiesz...

Więc najprościej byłoby teraz uznać, że nie opanowała. Ale jeżeli jej lądowania, ze mną oczywiście, okażą się poprawne?... To jak?

Hangar jest już otwarty, cztery Morany słońca w szeregu na płycie, nowe letnie kombinezony dla pięknych pasażerek przygotowano w kancelarii przeznaczonej na szatnię, Staszek Brzezina, Markiz, sierżant Hofman i plutonowy Okrzeja też są w pogotowiu.

Orłósia na szczęście nie ma. Chyba nie przyjdzie.

Wydaję zarządzenia:

- Loty po dwadzieścia minut dla każdej bogini, tak żeby to wszystko nie trwało dłużej niż półtorej godziny. Lądowanie z okrążenia w lewo. I bez żadnych akrobacji!

Dziewczyny mają mieć przyjemność, nie śmiertelnego pietra. Potem możecie sobie sami pokręcić indywidualnie, żeby wiedziały, co je ominęło i że latały z bohaterami o nerwach ze stali. Ale przypominam: powyżej pięciuset metrów i żeby mi się który nie grobnał, bo to by był cholerny wstyd. Jasne?

- Ta-est, panie poruczniku!

- Porucznik Brzezina!

Staszek umie się w to bawić: występuje dwa kroki naprzód, jak przed frontem przy odprawie, trzaska kopytami, saltuje ze śmiertelną powagą: - Na rozkaz, panie poruczniku!

- Ustawisz start po wschodniej stronie lotniska. Podczas lotów albo ty, albo Markiz macie być przy grupie startowej. Porządek jak przy inspekcji samego marszałka.

- Ta-est!

- Jak skończycie, zwiniesz start, choćbym ja był jeszcze w powietrzu, zostawisz tylko znak T do lądowania, zaprowadzisz dziewczynki na drugie śniadanie do kasyna i niech ręka boska broni takiego, co by mi się tu pętał po lotnisku.

Patrzy na mnie zaintrygowany.

- To dla ciebie też maszynę?

- Nie, na taczkach będę latał!

- Znaczy, twego „sztabowego” Morana?

- Rozumie się

Wzdycha.

- Wiesz, strasznie bym chciał zobaczyć, co ty knujesz:..

- A ja bym chciał, żebyś mi trochę pomógł, bo to jest taka sprawa, która się może udać tylko bez świadków. Kapujesz? Potem ci opowiem. Tylko nie rozgadaj.

Wzrusza ramionami:

- Ja?!

Wiem, że mogę na niego liczyć, ale po co ma się o mnie martwić przed czasem.

Dowie się tak czy owak.

Siadam do samochodu, który garażuje w hangarze. (Nie wiem, jak się to dzieje, ale zbiornik z benzyną ma zawsze pełny...) Naciskam starter i ruszam do kasyna, gdzie już na tarasie Szopen podaje kawę i świeże bułeczki. Hanka zbiega po schodach: - Latamy?

- Latamy.

Patrzy mi w oczy:

- Ale pamiętasz?...

- Uhm. Słowo się rzekło... Tymczasem chodźmy na śniadanie. Głodny jestem.

Bierze mnie pod ramię i wraca ze mną na taras. Kłaniam się zebranemu przy stolikach towarzystwu. Jest profesor Pruszkowski, pilot sportowy, wiceprezes Aeroklubu Akademickiego i właściciel turystycznego samolociku, który - co prawda - raz po raz ulega różnym awariom i „przeważnie znajduje się w remoncie; jest prawie w komplecie malarski fraucymer oraz kilku najwytrwalszych wielbicieli uroczych dziewcząt, a w ich liczbie trzech posiadacze prywatnych samochodów. Bowiem po lotach i drugim śniadaniu jedziemy w plener, do Kazimierza, na łososia z rusztu i poprawiny. Doskonale! Ale teraz trzeba pokrzepić ciało, siedlisko męznego ducha, który ustawicznie chwieje się we mnie na myśl o tym, co ma wkrótce nastąpić.

A potem, trudno! Idziemy latać... Pod hangarem już warczą silniki przy próbach na pełnych obrotach.

Hanka i jej trzy koleżanki - ze mną samochodem do hangaru; reszta w asyście wielbicieli - prosto na start, gdzie przewidujący Brzezina kazał ustawić leżaki i składane krzeselka.

Pomoc przy wkładaniu drelichowych kombinezonów, kominiarek i okularów należy do pilotów. Trzeba przyznać, że bardzo pieczołowicie dbają, żeby się sukienki nie pomięły, a dziewczyny jak ładne dziewczyny: niewiele sobie z tego robią, że przystojne chłopaki zobaczą to i owo... Potem trzy Morany kolejno startują, a czwarty - rezerwowy -

kołuje do grupy.

Dla Hanki mam kominiarkę ze słuchawkami do telefonu pokładowego. St. majster wojskowy Czyż po próbie silnika wysiada z przedniej kabiny i zaprasza do niej królową.

- Do tylnej - mówię, i - Ja polecę z przodu.

Pokazuję jej przyrządy: obrotomierz, wysokościomierz, kontroler Badina.

- Regulacja dopływu mieszanki i wyłączniki jak w Hanriocie. Powtórz.

Powtarza posłusznie i bezbłędnie, więc jeszcze włączam jej słuchawki do przewodu i

siadam do przedniej kabiny.

- Słyszysz mnie dobrze?

- Słyszę.

- No to teraz uważaj: ręce i nogi na sterach, ale ja startuję od hangaru, z wiatrem, i prowadzę przez całą pierwszą rundę. Potem ty. Jasne?

- Tak.

Spoglądam na brygadzystę, który czeka przy śmigle.

- Zapuszczać! Wyłączony!

- Od razu na kontakt, panie poruczniku. Silnik jest podgrzany.

Przekręcam skrzydełko iskrownika.

Jest kontakt!

Jeden silny zamach i silnik rusza.

- Zdjąć podstawki!

Zwiększam obroty, wykręcam na miejscu, rozglądam się. Czyż macha ręką: start!

Odciągam do końca manetkę. Morane podryguje na drobnych nierównościach, nabiera pędu, podnoszę go w powietrze. Czuję lekki dodatkowy opór przy manewrach drążkiem i orczykiem, jak zawsze, kiedy uczeń leci ze mną po raz pierwszy, trzymając stery, aby zapoznać się ze stopniem ich wychyleń.

- Rozejrzyj się, zapamiętaj sytuację terenu i kierunek, z jakiego wejdziemy na prostą do lądowania - mówię do mikrofonu.

- Ja wiem, uważam.

Ostatni zakręt, wyprowadzani nieco bardziej w prawo od zatkniętej flagi i grupy startowej, ląduję tak, aby dobieg skończył się o pięćdziesiąt metrów poza nią.

- Teraz ty. Stert!

Dodaje gazu, drążek od siebie, lekki Morane podnosi ogon, już nabiera pędu.

- Ucieka w lewo!.

Hanka trochę za późno i za gwałtownie paruje zboczenie sterem kierunkowym, ale ostatecznie samolot bez mojej interwencji odrywa się od ziemi. Lecimy poza rejon lotniska, żeby mogła przyswoić sobie sposób utrzymania maszyny we właściwym położeniu przy wznoszeniu się, przy zredukowanych obrotach i wszelkiego rodzaju zakrętach.

Morane ma większą prędkość od Hanriota, jest znacznie bardziej czuły, zwrotniejszy, natychmiast reaguje na każdy manewr sterów, nawet przy ich niewielkich wychyleniach. Hanriot zachowuje się w powietrzu jak w gęstym oleju: leniwie, jakby się ociągał, i

dlatego wymaga obszerniejszych ruchów drążka i orczyka.

Ale Hanka po półgodzinnych ćwiczeniach daje sobie radę. Muszę przyznać, że ma dryg do latania. Lądowanie też udaje się jej nieźle, jak na pierwszy raz, choć nie całkiem gładko i nieco za daleko: niemal w połowie lotniska.

- Nie jesteś zmęczona?

- Ani trochę!

- No to teraz zwykle rundy i szlifujemy lądowanie. Start!

Tym razem utrzymała kierunek, ale znów za późno przymyka gaz na ostatniej prostej i zanadto rozpędza maszynę schodząc ku ziemi. Trzymam dłonie na burtach, żeby wiedziała, że jej nie pomagam, nie poprawiam: niech sama zobaczy, co z tego wyniknie.

Ląduje na koła z dużą prędkością i uniesionym ogonem, a samolot jak samolot: odbił się na stwardniałym kretowisku i dał susa! Ale nie straciła głowy i po kilku niegroźnych „kangurach” siedzimy.

Tłumaczę, o co chodzi i jak ma to robić, żeby tam na starcie nie kompromitować szefa pilotażu, bo przecież tylko Stach Brzezina domyśla się, kto zmusza Morana, żeby udawał ściganą pchłę, a kochani koledzy uśmiechają się z wyższością: „On nawet na ogół

nieźle lata, ponoszę pani, tylko chyba jeszcze nie wywietrzył po wczorajszym...”

No, mniejsza o to. Lecimy.

Pierwsze lądowanie trochę lepsze, drugie znów w połowie lotniska...

- Nie, to na nic. Musisz trochę odpocząć.

- Ale tylko kwadransik.

Kołuję do hangaru, wyłączam, wysiadamy. Hanka patrzy, jak po drugiej stronie lądują trzej moi piloci.

- Nie bój się: jeszcze parę lotów i ja też tak potrafię.

- No, zobaczymy.

Wypalam papierosa, jeszcze raz tłumaczę wszystko od początku do końca i do maszyny, bo czasu zostało niewiele. Kołujemy skrajem, pod lasem, daleko od grupy startowej, i jazda!

Jedna runda, druga, trzecia. Pomogło! Coraz lepiej! Jeszcze tylko trochę wcześniej zamykać dopływ mieszanki po ostatnim zakręcie, żeby lądowanie wypadło bliżej skraju lotniska. A tam już tymczasem kończą: moi skrzydlaci gieroje wywijają beczki i wywroty, kręcą korkociągi, aż pannom na ziemi dech zapiera, po czym Staszek odprawia mechaników z „meblami” do hangaru i uprowadza stadko dziewcząt w kierunku kasyna.

No, organizacja działa i okoliczności układają się pomyślnie. Efendi ze swoją świtą już o ósmej odleciał starym Goliatem do Warszawy, Orłosia nie ma, nawet najgroźniejsze opoje zawinęły do portu, a mniej wytrwałe odsypiają wczorajsze wyczyny.

Po czwartej rundzie zatrzymuję maszynę przy znaku T i wysiadam.

- Możesz lecieć sama. Spokojnie, bez nerwów. Masz tak wylądować, jak ostatnim razem. Ale gdybyś widziała, że nad skrajem lotniska jesteś za wysoko, od razu pełne obroty, drugie okrążenie i podchodź krócej. Nie próbuj lądować, bo jeszcze rozniesiesz cały hangar i dopiero będzie heca.

Potakuje, uśmiecha się.

- Czujesz się całkiem pewnie?

- Na sto dwa!

Ja - najwyżej na dziewięćdziesiąt dwa... Ale trudno, niech już leci.

- Start!

Pęd wiatru spod ogona uderza mnie w twarz, mimo woli zaciskam powieki. Kiedy przetarłem oczy, Morane był w powietrzu. Siedzę go wzrokiem przez całe okrążenie. To trwa zaledwie pięć czy sześć minut, ale te minuty są cholernie długie.

Wreszcie Hanka wyprowadza z ostatniego zakrętu.

Dobrze. Teraz zamknij gaz - dyktuję jej w myślach.

Ale ona leci dalej, znów przesmaruje znak T, przy którym miała wylądować. Ba, już jest nad lotniskiem i dopiero teraz silnik cichnie, bzykając raz po raz przy włączaniu iskrownika.

Za późno! Powinna się zorientować, jaką ma wysokość!

Już pełne obroty, bo przecież dobieg nie skończy się przed hangarem!

Skóra na mnie cierpnie, serce wchodzi mi do gardła, a ona uparcie schodzi... Coraz niżej, coraz bliżej hangarów! Patrzę, wstrzymuję oddech.

Gazu! Gazu! Bo za chwilę i na to będzie za późno...

Zdecydowała się w końcu! Wyraźny, ostry brzęk silnika napływa z wiatrem, rozrzyna struchlałą ciszę. Samolot idzie w górę, wspina się ponad dach hangaru, ponad horyzont, skrzydła błyskają odbiciem słońca w zakręcie.

I znów sześć minut oczekiwania... Zapalam papierosa, ręce mi drżą, kolana mam jak z waty. Niech już rozbije tego Morana, wezmę to na siebie, byle się jej nic nie stało...

Czekam. Po drugim zakręcie wysokie drzewa w parku zasłaniają samolot. Ale silnik gra równym, dźwięcznym głosem. Wiatr jest słaby, zaledwie porusza liśćmi, a płócienny rękaw bezwładnie zwisa na maszcie. Czekam, wypatruję dobrze znajomego kształtu w tym sektorze nieba, gdzie powinien wypłynąć spoza zielonej przetykanej słońcem gęstwiny i wykonać trzeci zakręt. W górze żeglują kłębiaste, kremowobiałe obłoki, a wśród nich ciemna sylwetka dużego jastrzębia, który krąży nad wilgotnymi łąkami.

Jest Morane! Zakręca, wstaje z wirażu, leci równoległe do zachodniej granicy lotniska. No tak, to Hanka umie na piątkę. Ale co dalej?

Ostatni zakręt: słońce jeszcze raz ślizga się po wychylonych skrzydłach - tam i z powrotem - samolot wraca do poziomu i zaczyna schodzić, a silnik cichnie.

Oceniam wysokość, odległość, kąt lotu ślizgowego. Tym razem wszystko wskazuje na to, że przyziemienie nastąpi we właściwym miejscu - sto pięćdziesiąt metrów od skraju lotniska - i dobieg skończy się przed znakiem T. Żeby tylko lądowała bez cudów...

Załamuje kąt, maszyna płynie nad ziemią, zwalnia, zaczyna tonąć, opuszcza ogon, przepada i już sprężysto drgają amortyzatory.

No, to hura! Wszystkie obawy, całe napięcie nerwów i najgorsze przewidywania opuszczają mnie jak przykry sen. Udało się!

Lecz w tej samej chwili, w połowie dobiegu, Hanka zwiększa obroty, silnik zrywa się, ryczy coraz wyższym, wibrującym rytmem, a Morane unosi ogon, znów się rozpędza, mija mnie o kilka metrów i już jest w powietrzu.

Oszalała dziewczyna! Jak się nie grobnie, to może tak latać trzy godziny, póki się

benzyna nie skończy... I co jej kto zrobi? Trochę mnie diabli biorą, trochę mi się chce śmiać z własnej bezradności i głupiej sytuacji, w jaką się wplątałem, a nade wszystko znów gnębi mnie obawa: poradzi sobie z następnym lądowaniem czy nie? Wyjdzie z tego cało czy połamana?... I to znowu trwa całe nieznośnie długie sześć minut...

Ląduje wreszcie, jak poprzednio! Ale przecież tym razem wraca jej rozsądek: Morane tylko prychnie niebieskawym dymem i zatrzymuje się obok mnie. Grożę jej palcem.

- Bo się zagapiłam przy pierwszym podejściu.

- A kto ci pozwolił na drugi lat?

Robi niewinną minę:

- Przecież laszowanie to co najmniej dwa loty samodzielne. Tak mnie uczyli. I jak się wylaszowałam na Hanriocie, to nasz instruktor wcale mi nie wygrażał, bardzo był

zadowolony, pochwalił mnie i złożył mi gratulacje. Ale może tutejszy szef pilotażu przy laszowaniu na Moranach stosuje inne zwyczaje...

- Tutejszy szef pilotażu przez ostatnie dwadzieścia minut umierał ze strachu i dopiero co zmartwychwstał. Ale - pomijając ten twój pierwszy zamach samobójczy podczas ataku na hangar - oba lądowania były dobre. Nawet bardzo dobre. Proszę przyjąć moje serdeczne gratulacje.

Wspinam się na stopień, żeby ją pocałować. Odwzajemnia ten dowód mego uznania, ale zaraz mi umyka, więc mówię, że to nie jest to, co zadowoliliby tutejszego szefa pilotażu.

- Mam nadzieję! Ale silnik mi zgaśnie: muszę włączyć kontakt.

- No to zostaw na mniejszych obrotach, a zresztą niech go diabli wezmą!

- To teraz tak mówisz, a przedtem...

Ale już nie kończy tego zdania.

W kancelarii eskadry wystukują na maszynie zaświadczenie, że panna Hanna Henneberg dnia tego i tego wylaszowała się na samolocie Morane S-30 wykonując dwa loty samodzielne z wynikiem bardzo dobrym. Pieczęć i podpis: Szef Pilotów Eskadry Pilotażu CWOL.

W kasynie Hanka na chwilę znika w buduarze dla pań, a na progu jadalni zatrzymuje mnie Brzezina.

- Wylaszowałaś królową - mówi prokuratorskim tonem.

- Aha. Bo co?

- Bardzo cię przepraszam, ale jesteś wariat, chociaż ona rzeczywiście jest bardzo ładna.

- No cóż, cieszę się, że przynajmniej pod tym drugim względem jesteśmy tego samego zdania.

- Dobrze, dobrze, ale co byś ty zrobił, jakby ona rozwaliła grata?

- Włazłbym do środka i udawałbym, że to ja.

- A kto by w to uwierzył?!

- Ty może nie. Ale koledzy z eskadry obserwatorów, nie mówiąc już o wychowawcach z podchorążówki... Cicha radość zapanowałaby w narodzie!

- I wylaszowała się gładko?

- Prawie.

- Co znaczy prawie?

- Znaczy, że ją trochę poniosło przy pierwszym podejściu. Ale i hangar, i Morane ocalały, bo ostatecznie dodała gazu, a potem już lądowała dobrze. No i nikogo nie było na lotnisku, więc tylko mnie włosy stawały dęba, a teraz bym wypił głębszy kieliszek, bo mi jeszcze zasycha w gardle. Chodź do bufetu.

Szosa z Kazimierza do lotniska w Dęblinie jest ponad trzydzieści kilometrów, ale dość wyboista nawierzchnia nie pozwala na dużą prędkość jazdy, więc gazuję tylko tam, gdzie jest równiej, żeby nie połamać resorów. Mam niewiele czasu: pogodne niebo poróżwiało na wschodzie, za pół godziny złączą się loty. Trochę mi jeszcze szumi w głowie, a zdarzenia wczorajszego popołudnia i minionej nocy przesuwają się w pamięci nieco chaotycznie: kąpiel w Wiśle, piaszczysta plaża, pyszne malinowe lody (gdzie u licha jedliśmy te lody?), chuda, wsparta na drzewcu kosy postać starego chłopca w płóciennym koszuli i w słomianym kapeluszu, którego cień pada na twarz spaloną słońcem - to olejny obraz namalowany przez Hankę... Taras, pod parasolami stoliki, gra orkiestra, kelner przynosi dymiący półmisek: różowe, przypieczone na ruszcie dzwona łososa i zimny, dobrze zamrożony dżyn izdebnicki. Dużo było tego dżynu! I parkiet, który pustoszeje pośrodku, a ja tańczę z Hanką polkę „na sto dwa” z rozmachem, z przytupem, wywijając

nad głową bluzą od munduru, aż wicher idzie po stojących dokoła i klaszczących parach, a moja królewna fruwa w powietrzu!

I cisza. Jasna, ciepła noc stoi za framugą otwartego okna, ociąga się przed odejściem, choć gwiazdy już zbladły na wschodzie. W dole płynie Wisła, jakieś czółno odbija od brzegu - i niewyraźna sylwetka rybaka skłania się w takt plusku wiosła.

- Do widzenia, królewno!

- Do widzenia. Przyjedź w sobotę.

- Przyjadę.

A teraz zdaje mi się, że w ciepłym powiewie od bliskiej rzeki odnajduję zapach jej włosów. Ale to chyba tylko gęste zarośla tataraku na płytkich zalewach... Eh, wzięło mnie!

Kompletna zguba, jak mówi Waśka...

Mijam Gołąb, potem most na Wieprzu i już widać wysokie topole przy, drodze do lotniska. Przyśpieszam, wóz skacze po wybojach, słyszę z daleka ostry brzęk silnika wzmacniany rezonansem hangarów i po chwili Morane startuje na próbę powietrza.

Skręcam przez przejazd na bocznicę kolejowej; od strony koszar maszeruje kolumna podchorążych. „Kompania śpiewa!” Ryczą wniebogłosy, aż się wrony płoszą: Wrogów bić!

O laurach śnić,

Kochać i żyć,

Ze Śmierci drwić...

Wjeżdżam na betonową płytę przed hangarem, zostawiam Fiata mechanikom.

- Kombinezon! Raz-dwa!

Mam na sobie „ślubny” mundur i galowe spodnie z lampasami, więc lepiej, żeby dowódca eskadry tego nie widział.

No, zdążyłem. Przyjmuję kolejne meldunki, dyżurny instruktor wylądował i mówi, że „powietrze jak masło” i lekki wiatr zachodni, a tymczasem nadchodzi Orłoś z Franuszką.

- Całość na moją komendę: Bacność! Na prawo patrz!

A potem:

- Start żółty pod lasem, start niebieski na wysokości hangaru portowego, po wschodniej stronie lotniska. Lądowanie w kierunku na hangar pilotażu. Na starty i do maszyn rozejść się!

15.

Dwudziestego pierwszego marca 1931 zginął śmiercią lotniczą inż. Zygmunt Puławski, wybitny konstruktor Polskich Zakładów Lotniczych, twórca samolotów myśliwskich PI, P-6 i P-7. Katastrofa nastąpiła wskutek ślizgu na skrzydło podczas oblatywania przez konstruktora prototypu jego sportowej amfibii, również zbudowanego w PZL.

Jedenastego maja 1931 zginął śmiercią lotniczą mjr pil. Jerzy Wieniawa-Długoszowski, dowódca dywizjonu myśliwskiego 1. pułku lotniczego. Katastrofa nastąpiła podczas przelotu w bardzo złych warunkach atmosferycznych, wskutek zaczepienia maszyny o przewody wysokiego napięcia.

Dwudziestego piątego lipca 1931 zginął śmiercią lotnika kpt. pil. obs. Karol Orłoś, dowódca Eskadry Pilotażu CWOL, wskutek zderzenia z innym samolotem w powietrzu.

- Oprócz wyżej wymienionych, w roku 1931 zginęło śmiercią lotniczą dwudziestu siedmiu pilotów, ośmiu obserwatorów, jeden strzelec płatowcowy i jeden mechanik.

Inżynier Zygmunt Puławski był świetnym, nadzwyczaj zdolnym konstruktorem i miernym pilotem. W roku 1927 z trudem ukończył Szkołę Pilotów w Bydgoszczy, bo od początku do końca latał raczej „grobowo”. Ale „trzeba było go przepchać”: już na pierwszym roku Politechniki Warszawskiej zbudował szybowiec, który osiągnął dobre wyniki w lotach, a pod koniec studiów, w roku 1925 zdobył nagrodę w konkursie na projekt samolotu ogłoszony przez Departament Żeglugi Powietrznej M.S. Wojsk. Po ukończeniu politechniki odbył praktykę we Francji, w fabryce Bregueta i zaczął pracować w Państwowych Zakładach Lotniczych. Pierwszym jego samodzielnie zaprojektowanym samolotem był-myśliwiec PZL-1, który w roku 1930 uzyskał pierwsze miejsce w międzynarodowych zawodach w Bukareszcie. Następny typ, PZL-6, podczas pokazów na wystawie lotniczej w Paryżu (1930) przynosi już europejską, a nawet światową sławę swemu konstruktorowi. Oryginalna budowa skrzydeł („les ailes polonaises”) i pomysł

umieszczenia w nich karabinów maszynowych wzbudziły sensację we Francji, a zdobycie pierwszego miejsca na zawodach akrobacji powietrznej w Cleveland (USA) przez Orlińskiego na tym samolocie w roku 1931 przyczyniło się jeszcze bardziej do tego rozgłosu. Puławski miał wtedy dwadzieścia dziewięć lat i zaledwie od czterech lat-był

inżynierem. Zdołał jeszcze przed śmiercią zbudować następny samolot myśliwski, P-7, i tę swoją amfibię, na której zginął...

Jurek Długoszowski, jeden z najsympatyczniejszych kolegów, doskonały pilot myśliwski, dowódca uwielbiany przez podkomendnych... W roku 1920 ciężko ranny na froncie podczas dalekiego wywiadu, jeszcze przez pół godziny prowadził maszynę, aby ocalić obserwatora i wylądować na polowym lotnisku eskadry. Doleciał. A potem jakoś wyżył i wyzdrowiał. Po wojnie, w 1. pułku zawarliśmy serdeczną przyjaźń. I teraz - lecąc samotnie w deszczu i mgłę, pod niskimi chmurami - nadział się na przewody wysokiego napięcia gdzieś w okolicach Grudziądza. Samolot spłonął, a on z nim...

Kapitan Orłoś, dowódca bardzo lubiany zarówno przez instruktorów, jak przez uczniów pilotażu za ludzki, życzliwy stosunek do podwładnych, zginął w fatalnym dniu 25 lipca 1931.

Ów dzień odznaczał się niezdecydowanym wiatrem zachodnim, który co jakiś czas zmieniał kierunek - to na północno-, to znów na południo-zachodni. Te zmiany - przy dwóch równoległych startach - zmuszały nas do ustawicznego przesuwania obu grup raz w tę, raz w inną stronę, tak aby powiew boczny nie znosił lądujących maszyn i nie powodował ich trawersowania. O każdej takiej zmianie - na lewo lub na prawo w skos -

należało uprzedzić tych, którzy właśnie byli w powietrzu, i w tym celu podoficer startowy strzelał raketę. Jedna z nich, źle wymierzona, wpadła do kabiny samolotu, którym leciał

uczeń, kapral pchor. pil. Bazylewicz. Powstał gwałtowny pożar, chłopak stracił głowę i panowanie nad sterami, a rozbita maszyna spłonęła wraz z nim opodal lotniska...

Po południu wiatr nadal nie może się zdecydować na stały kierunek. Przy obowiązującej zasadzie, że samoloty lewej (niebieskiej) grupy zataczają okrążenie w lewo, a prawej w prawo, stwarza to szczególne niebezpieczeństwo podczas ostatniego zakrętu przed wyjściem na prostą do lądowania, ponieważ te zakręty wypadają zbieżnie (odwrotnie niż przy starcie) i każdy silniejszy boczny powiew znosi maszyny jednej grupy do strefy okrążeń drugiej. Na domiar złego Bartle, które latają na niebieskim starcie, zataczają rundę większą niż Morany ze startu żółtego, lecą wyżej, a ich ostatni zakręt przed wejściem na prostą wypada nieco dalej od skraju lotniska i gdy już schodzą do lądowania, piloci mogą nie dostrzec Morana, który właśnie zakręca pod nimi znoszony skośnym wiatrem.

Stoję na niebieskim starcie i widzę, jak świeżo wylaszowany uczeń, pchor.

Rykowski, kończy ostatni zakręt na Bartlu, wychodzi na prostą i zmniejsza obroty do lądowania, a jednocześnie jakiś znoszony wiatrem Morane wykonuje podobny manewr w przeciwną stronę tuż pod nim. Piloci nie widzą się nawzajem! Muszą się zderzyć...

Trzask! i obie maszyny szczepione w zwarciu walą się ku ziemi!

Orłoś z por. Bogowskim zginęli na miejscu. Podchorąży zmarł w drodze do szpitala.

Ku zgorszeniu Franuszka, który wraz z naczelnym lekarzem kierował daremną akcją ratowniczą, a potem pojechał do szpitala, nie wstrzymałem lotów. Zarządziłem tylko krótką odprawę instruktorów i uczniów, aby im wyjaśnić system jednokierunkowej rundy dla obu grup startowych i w ten sposób zapobiec podobnym wypadkom.

- Jesteś bez serca! - powiedział patetycznie Franuszek wróciwszy na lotnisko. -

Latacie dalej, jakby się nic nie stało! I w dodatku pozwoliłeś instruktorom kręcić akrobację...

Istotnie: pozwoliłem. A nawet poleciłem.- Po to, aby podnieść na duchu oklapłych, zdenerwowanych uczniów. Dobrałem sobie w tym celu dwóch najlepszych pilotów i przez

kilka minut przestrzeń nad lotniskiem należała do nas; na nieprzepisowej wysokości. Zdaje mi się, że ten zabieg przyspieszył powrót do równowagi najbardziej struchlałych...

- To chyba lepiej, niż sięść i płakać - powiedziałem wzruszając ramionami.

- Brawura - mruknął. - Ten twój „lotniczy fason: nie przejmować się. Co za okropny dzień...

Wiedziałem, że jest rozżalony, do głębi wstrząśnięty i że nawet nie próbuje tego ukrywać, tak jak ja.

Ale z mojej strony nie był to wyłącznie fason. Nie zależało mi na popisywaniu się przed podchorążymi, którzy i bez tego - wiem to przecież z własnego doświadczenia! -

uważają niemal każdego z nas za „asa bez trwogi”. Naszym obowiązkiem jest zaszcześcić im zasadę, że jeśli zły los wygrywa partię o życie kogoś z nas, musimy przeciwstawić mu natychmiast innego pilota, który zastąpi pokonanego i będzie prowadził grę dalej. Że na miejsce zwyciężonego stanie kilku nowych, których zdołamy lepiej przygotować do walki. Że w naszym zawodzie nie wolno poddawać się żalowi i przygnębieniu po stracie kolegów i przyjaciół, bo trzeba ich zastąpić, nie przerywając tej bitwy, która się toczy między nami a losem. Że nie wolno tracić wiary, iż w końcu my tę bitwę wygramy.

Myślę, że tak być powinno, że tak jest również w innych pionierskich zawodach; wśród lekarzy, uczonych fizyków, badaczy polarnych lub marynarzy.

Powiedziałem to Franuszkowi, ale moje argumenty niezupełnie go przekonały.

Zgodził się natomiast z moim zarządzeniem w sprawie jednokierunkowej rundy.

Mimo strat wśród instruktorów kończymy tegoroczny kurs pilotażu nieco wcześniej niż w roku ubiegłym i już bez poważniejszych wypadków. Potem Franuszek jedzie na urlop do tej swojej Grecji, a ja zostaję na gospodarstwie w oczekiwaniu na przybycie nowego dowódcy eskadry.

Martwy sezon lotniczy sprzyja polowaniu: kuropatwy i kaczki obrodziły jak rzadko, zajaczki na listopad zapowiadają się nieźle, sprawy służbowe toczą się utartą drogą, od czasu do czasu nadarza się okazja przelotu na nowej maszynie, którą Główna Składnica Lotnicza wysyła do tego czy innego pułku.

Wreszcie ukazuje się dziennik personalny z przydziałami i przeniesieniami: dowództwo eskadry pilotażu CWOL obejmuje por. pil. Franciszek Żwirko.

Ucieszyłem się, że to on, nie kto inny, i nawet nie bardzo zazdrościłem mu tego wyróżnienia. Właściwie, na zasadzie starszeństwa, należał mu się awans na kapitana.

Franuszek R., który tymczasem zwiedził Akropol oraz wszystkie inne zabytki oznaczone większą ilością gwiazdek w baedekerze, skonsumował cały zapas prowiantu i wrócił na łono rodziny, jest wprawdzie nieco zawiedziony, że dowództwo go ominęło, ale bez szemrania godzi się z losem.

Żwirko pozostawia mu sprawy administracyjne i techniczne, ale jest zbyt przejęty swoim nowym stanowiskiem, aby nie zapoznać się z nimi osobiście. Zaglądamy więc do koszar i magazynów, próbujemy obiadów z żołnierskiego kotła, wstępujemy do hangaru, aby skontrolować bieżące drobne remonty i wymiany silników, a także do kancelarii, aby omówić i uzgodnić współpracę z warsztatami parku lotniczego, ustalić terminy i tok wyszkolenia, plan zajęć i wszelkie szczegóły, bez których znajomości żaden dowódca nie zorientuje się w potrzebach tak złożonej jednostki, jaką jest szkoła pilotów.

Żwirko przewiduje, że współpraca z warsztatami RWD i przygotowania do Challenge'u, w którym ma wziąć udział, będą wymagały jego częstych wyjazdów do Warszawy, zwłaszcza w tym okresie, kiedy kurs pilotażu osiąga szczytowe nasilenie lotów.

Chce tak wszystko przygotować, żeby te jego wyjazdy nie spowodowały żadnych zakłóceń w szkoleniu. Staram się go zrozumieć: prawie każdy dowódca wyobraża sobie, że bez niego cała robota się zawali, że ktoś czegoś nie przewidzi lub nie dopatry, że właśnie podczas jego nieobecności zdarzy się coś niezwykłego, co będzie wymagało podjęcia szybkiej decyzji, której nie potrafi podjąć nikt prócz niego. A nawet jeśli w danym przypadku nie jest aż tak źle, to przecież troska o te sprawy towarzyszy dowódcy we wszystkich dniach i godzinach mijających z dala od pracującego pełnym rozpędem mechanizmu, którego jest kierownikiem.

Ale na razie mechanizm pracuje na zwolnionych obrotach, a jego sprawność jest zadowalająca.

Tadeusz Milewski siedzi u nas i opowiada o swojej wyprawie na Saharę. Dostał trzymiesięczny urlop bezpłatny i pojechał! Podróżował samolotem, statkiem, arabskimi autobusami, na wielbłądach, koleją, jak się dało, ale w warunkach dalekich od komfortu zapewnianego bogatym turystom przez biura Cooka. I tak nie wystarczyłoby mu pieniędzy, gdyby nie kilku zamożnych księży z diecezji podlaskiej, którzy lubili odwiedzać naszego intelektualistę w Dęblinie i oddawać się szalenie hazardowej grze w „kiche”. Nie wiem, jak doszło do znajomości pomiędzy Tadeuszem a tą „czarną międzynarodówką”. W każdym razie Tadeusz podejmował duszpasterzy z ciepłą gościnnością i ogrywał ich z zimną krwią, co w znacznej mierze przyczyniło się do sfinansowania saharijskiej wyprawy.

Teraz opowiada o ergach i hammadach, oazach i uedach, o In Salah, El Golea, pustyni Tidikelt i górach Hoggaru, o Tuaregach i Maurach, o Legii Cudzoziemskiej, o ostatnich twierdzach niepodległości tamtejszych plemion i ludów, o ich powstaniach i walkach. Trzeba przyznać, że opowiada zajmująco, że był świadkiem wielu ciekawych zdarzeń i poznał niezwykłych ludzi w dramatycznych okolicznościach, a poza tym ma mnóstwo wiadomości zdobytych pośrednio: z książek, publikacji i innych źródeł mało znanych w Polsce. Nie posługiwał się baedekerem, ale był gościem autentycznych szejków, jadał u nich pieczoną baraninę, spędzał noce pod namiotami i na biwakach pod gołym niebem, słuchał opowieści meharystów i przewodników karawan odbywających coroczne wyprawy po sól do Tadeni i do Timbaktu, rozmawiał z żołnierzami Legii Cudzoziemskiej, którzy budowali drogiw górach Atlasu, tłumili powstanie Bel Kacema i zdobywali Tafilalet.

- Powinieneś napisać książkę o tym wszystkim. Na pewno miałaby duże powodzenie.

- Właśnie po to do ciebie przychodzę. Ja ci dostarczę cały materiał, wycinki, zdjęcia i notatki, a ty ubierzesz to w tak zwaną szatę literacką.

Tadeusz jest znakomitym, przewidującym taktykiem: połykam tę przynętę, bo okazuje się, że wydawnictwo „Książnica-Atlas” gotowe jest zawrzeć z nami minowe na wydanie książki o Saharze.

Owocem naszej całorocznej współpracy są dwa kolejne tomy cyklu geograficzno-podróżniczego „Dookoła ziemi”: Janusza Meissnera i Tadeusza Milewskiego. „Przez ergi i hamady Sahary” oraz „W krainie lęku i pragnienia”.

Podchorąży Zdzisław Henneberg jest z pewnością najbardziej utalentowanym uczniem pilotażu spośród kilkuset, których wyszkoleniem kierowałem. Lata z gorącym sercem i chłodną głową. Na każdym typie maszyn laszuje się pierwszy, po najmniejszej liczbie lotów z instruktorem. Nie trzeba mu dwa razy tłumaczyć, jak ma wykonać ten czy inny lot warunkowy: jego skoble, ósemki i spirale są równie precyzyjne jak instruktorskie, lądowanie na sygnał obliczone z dokładnością do kilku metrów, figury podstawowej akrobacji płynne i czyste, nawigacja podczas przelotów ściśle po loksodromie. Ten świetny, ogromnie sympatyczny chłopak z pewnością zostanie asem młodego pokolenia pilotów, które w tym roku opuści Dęblin.

Zresztą na kursie obserwatorów też nie brak takich pistoletów. Jeden z ich wychowawców, niesłychanie atrakcyjny por. obs. Mahomet Obuchowski, przystojniak o migdałowych oczach w oprawie zabójczych rzęs, kat na dziewczęta i w ogóle Tatarzyn, prosząc mnie o zażyrowanie kolejnego weksla (którym spłaca procenty od długów zaciągniętych u Kulawego Joska), pyta, czy znam niejakiego Antka Voellnagla.

- To chyba będzie twój kuzyn, też „Krzyżak”, jak ten Henneberg, choć żaden z nich po niemiecku ani w ząb...

- Zupełnie tak, jak ty po tatarsku...

- Właśnie. Sami starzy Polacy są w tym naszym lotnictwie: Bruschi, Beilli, Gürtler, Kollert, Praus, Perini, Beseliak, Meissner, Pischinger, Friser, Kranz, Beaurain, Widen, Schubert, Alberti, Lintzel, Martens - kto was tam policzy... Tu podpisz. Drugim żyrantem będzie Staszek Brzezina. A wracając do tego Voellnagla: pierwszorzędny chłopak, tylko znów narozrabiał i nie można go awansować na plutonowego.

- Dlaczego?

- Bo grę wojenną urządzili i ogień artyleryjski pozorowali pomidorami. W sypialni.

A on dowodził baterią... Musiałem go zamknąć (i kilku innych także), więc w sobotę nie przyjdzie do was na kolację. Prosił, żeby ci to powiedzieć. Chyba do końca kursu będzie kapralem. A zdolna bestia! Mógłby naszych wykładowców uczyć nawigacji. Chodźmy na zsiadłe mleko z kartofelkami.

Ale Mahomet nie zdążył zjeść tego mleka: wezwano go na obowiązkowe strzelanie do

tarczy. Nie wrócił już z tego zadania: zginął wraz z podoficerem pilotem w śmiertelnej kraksie na pobliskim poligonie. Bardzo mi go było żal, ubył jeszcze jeden dobry, miły kolega, którego wszyscy lubili.

Zmartwił się także Kulawy Josek, bo stracił stałego klienta i zaległe procenty.

Pożyczkę spłacili żyranoci.

Co się tyczy Krzyżaka, Antka Voellnagla, jest on rzeczywiście moim kuzynem (bardziej autentycznym niż Zdzisław Henneberg), jednym z pięciorga dzieci wuja Henryka, mego ojca chrzestnego, który zmarł w roku 1929.

Cała piątka odziedziczyła po rodzicach wdzięk i niezwykłą urodę, ale tak się złożyło, że nie widywałem tej gromadki od dawna, chyba od lat ośmiu czy dziewięciu.

Toteż spotkanie z Antkiem było dla mnie trochę zaskakujące, podobnie jak z Hennebergiem, bo obu ich pamiętałem w krótkich majteczkach albo w pieluchach. Można to jednak przeżyć bez wstrząsu. Lekkiego zawrotu głowy doznaje się dopiero przy spotkaniach z siostrzyczkami tych niemowląt. Jest to zresztą zawrót głowy bardzo przyjemny, bez groźnych następstw i poważnych konfliktów życiowych. Śliczne kuzynki, w których człowiek się podkochuje nawet z niejaką wzajemnością, prędzej czy później wychodzą za mąż za jakiegoś antypatycznego faceta na stanowisku, który ma tylko tę przewagę, że jest kawalerem, i flirt się kończy. Pozostaje wspomnienie, czasem trwałe sentymenciki, a później nawet antypatyczny facet okazuje się człowiekiem zgoła życzliwym i dorzecznym: można się z nim nawet zaprzyjaźnić...

No, ale kiedy Aniela przyjeżdża do Dębina, żeby odwiedzić brata, w perspektywie nie ma jeszcze owego faceta na stanowisku i naturalną kolejną rzeczą urocza kuzyneczka zaprzęta moje uczucia i myśli, a ponieważ stale mieszka w Warszawie, życzliwy komendant Centralnej Składnicy zleca mi odprowadzanie wszystkich samolotów przeznaczonych dla 1. pułku lotniczego na stare lotnisko mokotowskie.

Challenge Internationale des Avions de Tourisme - międzynarodowy turniej samolotów turystycznych - po raz pierwszy zorganizował w roku 1928 Aeroklub Francji, po czym od roku 1929 zawodom tym patronuje FA1 (Międzynarodowy Związek Aeronautyczny).

W roku 1929 do lotu okrężnego długości sześciu tysięcy kilometrów stanęło pięćdziesięciu pięciu zawodników, ukończyło lot trzydziestu jeden.

Pierwsze miejsce zajął pilot niemiecki Morzik.

W roku 1930 długość trasy wyniosła siedem i pół tysiąca kilometrów. Na sześćdziesięciu jeden zawodników lot ukończyło trzydziestu pięciu, a w ich liczbie załoga polska na samolocie RWD-2, lecz dopiero na dziewiętnastym miejscu. Pierwszy znów był Morzik.

W roku 1932 próby sprawności technicznej i wyposażenia samolotów mają znacznie większy wpływ na kwalifikację ogólną niż w latach poprzednich. Lecz nowa maszyna

RWD-6 tu właśnie zdobywa osiemdziesiąt sześć punktów, a potem jeszcze trzydzieści osiem za ekonomiczne zużycie paliwa. Żwirko i Wigura po locie" okrężnym dokoła Europy zdobywają w sumie czterysta sześćdziesiąt jeden punktów i pierwsze miejsce, przed niemieckim pilotem Possem, który ma o trzy punkty mniej!

Po triumfie w Berlinie i entuzjastycznym przyjęciu w Warszawie Żwirko wraca do Dębina. Mechanicy przystroili zielenią hangar Eskadry Pilotażu, dwa rzędy naszych samolotów stoją przed betonową płytą, przybyły delegacje podoficerów, robotników z parku lotniczego, obywatele z Ireny, młodzieży ze szkół. Na spotkanie dowódcy wysłałem honorową eskortę instruktorów na samolotach.

Już lecą: RWD, a za nią wyrównany szyk Potezów. Niska runda nad lotniskiem.

Żwirko ląduje pierwszy, podciąga maszynę na wolnych obrotach pod hangar, wyskakuje na ziemię. Wśród okrzyków i oklasków tłum kłębi się dokoła, porywa go na ręce i niesie na miejsce, na którym zwykle odbierał raport i wydawał rozkaz rozpoczęcia lotów.

Ściskamy się serdecznie. Jest taki sam, jak przed tym zwycięstwem, tak samo śpiewnie przeciąga po wileńsku, tak samo się śmieje i żartuje, tak samo zaklina się: „Jak Boga kocham!”

„Ryży” - jak dawniej mówią do niego koledzy. Co z maszyną, panie poruczniku?” - pyta jak dawniej szef mechaników.

A on - jak dawniej - bierze mnie pod ramię, pyta, co tu słyhać, i mówi, że jeszcze przez jakiś czas musimy sobie radzić bez niego, bo jutro leci do Warszawy, a potem jeszcze do Czechosłowacji, choć wolałby tu zostać („Jak Boga kocham”).

- Ale chyba za jakiś tydzień to wszystko się skończy i już wracam na dobre.

Nie wrócił: został na zawsze tam, skąd się nie wraca. Dla niego rzeczywiście wszystko się skończyło...

Do 10 października 1922, w którym to dniu powstał komitet budowy pomnika ku czci poległych lotników, było ich ponad stu dwudziestu. Potem minęło dziesięć lat i gdy 11

listopada 1932 prezydent Mościcki dokonał odsłonięcia dzieła Edwarda Wittiga na placu Unii Lubelskiej, liczba poległych wzrosła do trzystu siedemdziesięciu sześciu.

Ciągle jeszcze wbija to większość z nas w idiotyczną dumę. Trzymamy fason i udajemy - przynajmniej między sobą - że jesteśmy za pan brat ze śmiercią i że nie bardzo przejmujemy się tymi stratami. Mówi się o katastrofach lotniczych, o śmierci kolegów i przyjaciół jak o codziennych, powszednich, nieuniknionych zdarzeniach. Wyrazy żalu i smutne miny uchodzą niemal za mazgajstwo. Jakiś bałwan napisał w „Polsce Zbrojnej”, że lotnictwo jest to zawód, w którym jedni przyglądają się, jak inni giną, i cieszą się, że to jeszcze nie ich własna kolej...

Jest w tym oczywiście wiele przesady i niemądrej pozy, bo w głębi duszy niemal każdy z nas ukrywa nieco inne uczucia czy też ideały. Lecz nie wyrażamy ich głośno. Chęć

służenia ojczyźnie, gotowość do walki w obronie jej niepodległości, pragnienie sławy dla naszego lotnictwa - nie sposób mówić o czymś takim nie narażając się na posądzenie o „zgrywę”, choć przecież to właśnie tętni w naszych sercach, stanowiąc najistotniejszą przyczynę i cel naszej służby lotniczej.

A może nie tylko to?

Dlaczego pociąga mnie ryzyko? Dlaczego przelatuję pod przęsłami mostów, wracam z przelotów we mgle i przebijam się przez burze? Chyba w poszukiwaniu niecodzienności, którą odnajduję w tych poczynaniach przysparzających przelotnej „sławy” i dających osobistą satysfakcję: że umiem, że potrafię, a może także dlatego, żeby podejmując podobne próby przekonać się, na co mnie-stać. Tak przecież postępują alpiniści zdobywając trudne szczyty i samotni żeglarze, i wysokiej klasy artyści cyrkowi, i wszyscy ci, co „mają wiatr w podeszwach”. Zresztą nikt nie pyta pływaka lub biegacza, dlaczego starają się właśnie przekroczyć własne rekordy. A pilot? Latanie jest jego żywiołem, w którym pragnie dorównać ptakom. Aby to osiągnąć, musi przystosować się do działania i reagowania w ryzykownych sytuacjach. Robi to, bo mu się to podoba, bo tego chce. Chce się tego nauczyć, poznać, zdobyć tę sztukę!

Z drugiej strony nie zdaje mi się żadną nadzwyczaj bohaterską sztuką zginąć przy byle okazji. Wprost przeciwnie: latać dużo, dobrze i odważnie, ale z chłodną głową! Nie dać się zaskoczyć przygodzie! Przeciętny turysta, który podejmuje wspinaczkę na Giewont bez odpowiedniego treningu i technicznego przygotowania, wcale nie jest bohaterem, tylko głupcem, choćby w podeszwach miał nie zwykły wiatr, lecz tajfun!

Ale giną także znakomici wyczynowcy i świetni piloci, jak Garsztko, Jasionowski, Stec, Haber-Włyński, Cichocki, Przybylski, Grzybowski, Wieniawa-Długoszowski i Żwirko...

Myślę o tym wszystkim dzisiaj, w ten jesienny wieczór, stojąc w szeregu przed cokołem, na którym widać spowitą płótnem postać z brązu wspartą na śmigle. I myślę o nich, o tych trzystu siedemdziesięciu sześciu, którzy zginęli. Bo to jest ich dzień.

Cisza, trzaskanie płonących pochodni, a potem krótkie komendy, chrzęst prezentowanej broni, przejmujące werble i głos dobiegający z ciemności: - Żołnierze! Choć wojna już daleko za nami, lotnik wojskowy trwa nadal w walce, w której padają nasi towarzysze broni. Tych, którzy polegli, wzywam dziś do apelu. A choć nie stawia się tutaj, to jednak duchem byli i są z nami.

I potem długa - jakże długa! - lista poległych.

Nazwiska trwale zapisane w pamięci, budzące tyle wspomnień, lecą w ciemną przestrzeń jak tragiczne pytania, na które pada niezmienna odpowiedź: „Zginął śmiercią lotnika”.

Patrzę na twarze kolegów. Wszystkie są skupione, poważne, zadumane. Głos adiutanta, kpiarza i zawadiaki, załamał się raz i drugi, chyba ze wzruszenia? Lecz nikt się nie uśmiechnął, nie trącił w bok sąsiada. Pułkownik L., którego nie lubię i uważam za karierowicza, ukradkiem wytarł nos; zdaje się, że uratowało go to od łez. Nie nasunęło mi

to żadnej złośliwej uwagi. Mnie też coś ścisnęło w gardle...

Potem rozchodzimy się w zupełnym milczeniu.

Nazajutrz, oczywiście, delegacje wszystkich pułków i szkół lotniczych były obecne przy odsłonięciu pomnika. Orzekliśmy zgodnie, że „ten gość z brązu” wygląda na pistoleta.

Udał się Wittigowi. Będziemy mieli niegorszy pomnik, jak przyjdzie na nas kolej.

Część czwarta

Dowództwo

DZIENNIK PERSONALNY

MINISTERSTWA SPRAW WOJSKOWYCH

Nr..... Dnia..... 1932

Awansuję na stopień kapitana

Por. pilota Meissnera Janusza

DZIENNIK ROZKAZÓW

MINISTERSTWA SPRAW WOJSKOWYCH

Nr..... Dnia..... 1932

Przenoszę w lotnictwie:

Kpt. pil. Meissnera Janusza z CWOL

do 2. pułku lotniczego

Jest rzeczą zrozumiałą, że zarówno awans, jak pożegnanie z kolegami należy oblać.

Każda taka okazja w lotnictwie grozi poważnym nadużyciem alkoholu, ale gdy obie zbiegają się w czasie, to już jest prawie katastrofa.

W moim przypadku zbiegły się... Na domiar gratulowali mi i żegnali mnie najpierw mechanicy i podoficerowie instruktorzy, a dopiero potem najbliżsi koledzy oficerowie. Na szczęście nie było już uczniów pilotażu, bo kurs dawno się skończył, więc ominął mnie trzeci akt tych uroczystości. Ale i te dwa wytrzymałem tylko dzięki silnemu organizmowi i nieliczej zaprawie.

Prawdę mówiąc, w kasynie podoficerskim byłem szczerze wzruszony: po raz pierwszy zdarzyło się, żeby tam zaproszono kóregokolwiek z oficerów i to wyróżnienie bardzo mnie ujęło. Szef mechaników, starszy majster wojskowy Władek Czyż oraz najstarszy z instruktorów sierżant pilot Hoffman wygłosili przemówienia, od których rozmiękło mi serce, bo wynikało z tych toastów, że istotnie lubią mnie i cenią co najmniej tak samo jak ja ich, a choć od dawna podejrzewałem, że mam wśród nich szczerze oddanych ludzi, to przecież nie spodziewałem się, że potrafią to wyrazić tak po prostu i wzruszająco.

Wyściskany, bardzo dumny z ich przyjaźni i jeszcze dosyć trzeźwy wpadłem z kolei w ręce oficerów eskadry pilotażu, do których przyłączyło się kilku innych sympatycznych kolegów. Żegnali mnie aż do świtu. Nawet Franuszek - chyba pierwszy raz w życiu - gołnął potężny kielich jarzębiaku, potem jeszcze dwa, potem pewnie jeszcze z dziesięć... i nic! Jakby mleko żłopał.

- Bądź co bądź nabiera zamięłowania - powiedział któryś z groźniejszych opojów. -
Może jeszcze będzie z niego jakaś pociecha.

Ale Franuszek rozwiewa te nadzieje.

- Wolę wodę sodową z sokiem - mówi poważnie. - Piję tę truciznę tylko za jego zdrowie, żeby się nie wyróżniać.

A potem wręcza mi na pamiątkę „Słownik wyrazów obcych - 31 000 wyrazów, wyrażen i przysłów cudzoziemskich” Michała Arcta. Założyłbym się, że przynajmniej piętnaście i pół tysiąca wkuł przedtem na pamięć, niemniej jednak jest to z jego strony gest niezwyklej życzliwości i przyjaźni..

Nie bardzo-pamiętam, co było później. Rzekomo oficer sportowy usiłował zjeżdżać na nartach z pierwszego piętra do hallu, a ponieważ chodnik miał za duży współczynnik tarcia, rozpruł własne poduszki i posypał schody pierzem. Podobno rozwinęliśmy parciany hydrant przeciwpożarowy i polewaliśmy się wodą. Gdy - już nad ranem - dzierzawca kasyna cichaczem zaniknął bufet, obwarował się w kuchni i udawał, że zmarł na zawał

serca, zaparzyliśmy kawę u Gruszki i cedziliśmy ją przez^ głośnik od jego odbiornika radiowego.

Możliwe, bo kasyno wyglądało nazajutrz jak po żywiołowej klęsce, a rachunek za sprzątanie, froterowanie i szkło wyniósł astronomiczną sumę. Tylko tego pierza przez dłuższy czas nie dało się usunąć z hallu i przyległych pomieszczeń oraz z najbliższych okolic: fruwało toto po całym parku, osiadało na powierzchni stawu i wlatywało przez otwarte okna do oficerskich willi...

Pułkiem lotniczym w Krakowie dowodzi płk L., przezywany Tata Tasiemką. Nie przypomina bynajmniej słynnego szantażysty o tym przezwisku z placu Kercelego w Warszawie, tylko nosi długie kalesony z tasiemkami, które czasem mu się rozwiązują i zdradzają ten niezbyt elegancki, konserwatywny szczegół bielizny. „Tata” jest na ogół

ostrożnym przeciętniakiem o temperamencie sumiennego urzędnika: nie lubi podejmować samodzielnych decyzji, trzyma się kurczowo przepisów i regulaminów, które chronią go przed odpowiedzialnością, żywi najwyższy szacunek i cześć dla swoich przełożonych i tym sposobem automatycznie posuwa się naprzód w pokojowej karierze wojskowej. Nikomu zresztą nie szkodzi świadomie i na swój sposób stara się sprawiedliwie oceniać pracę podwładnych.

Zastępcą dowódcy i komendantem bazy technicznej jest ppłk Jerzy Garbiński zwany Kardynałem. Jego przyjaźni i wypróbowanej życzliwości zawdzięczam - jak mi się zdaje - nader zaszczytną funkcję adiutanta pułku.

To stanowisko ma swoje dobre i złe strony. Dla świeżo mianowanego kapitana jest nie lada wyróżnieniem, bo adiutant ma wgląd we wszystkie tajne, ściśle tajne i poufne sprawy, zna opinie dowódcy o wszystkich oficerach, a raz zdobywszy zaufanie hetmana regimentu, może w znacznej mierze wpływać na jego postępowanie. Ponadto sprawuje

funkcje reprezentacyjne, nosi bardzo „twarzowe” srebrne akselbanty, nie zrywa się o świcie, tylko przyjeżdża do pułku o ósmej i urzęduje do pierwszej, nie pełni służby oficera inspekcyjnego w garnizonie i w ogóle jest osobą ważniejszą od wszystkich dowódców dywizjonów i pododdziałów, którzy zabiegają o jego względy.

Z drugiej strony to eksponowane stanowisko jest „posadą biurową”: kancelaria, korespondencja, sprawy personalne, przygotowanie rozkazów dziennych itp. „bryzganie atramentem”. Na czas dłuższy żaden pilot z prawdziwego zdarzenia tego nie wytrzyma, jakkolwiek może sobie latać w eskadrze treningowej, ile dusza zapagnie.

Jeśli o mnie chodzi, wytrzymałem prawie półtora roku, a nasz hetman gotów był wytrzymać ze mną znacznie dłużej i musiałem użyć protekcji dowódcy grupy lotniczej, żeby wreszcie odstąpić akselbanty swemu następcy. Grupą dowodził wówczas płk Ujejski (przeniesiony na to stanowisko z CWOL w Dęblinie) i jemu z kolei zawdzięczam przesunięcie do dywizjonu myśliwskiego, w którym zostałem oficerem taktycznym.

Dywizjon lata na Aviach BH-33, czechosłowackich samolotach budowanych z licencji w Polsce i zaopatrzonych w czterystudwudziestokonne silniki Bristol-Jupiter.

Owszem, dobre maszyny, zwrotne i łatwe w akrobacji, tylko powolne: ich największa prędkość nie przekracza dwustu siedemdziesięciu kilometrów na godzinę.

Niemal wszyscy piloci dywizjonu, nie wyłączając dowódców eskadr, uczyli się latać w Bydgoszczy lub w Dęblinie, przynajmniej częściowo pod moim kierunkiem. Dziś są doświadczonymi myśliwcami, którym niełatwo dorównać w walce powietrznej i wiązkach akrobacji. Ćwiczą te nowe figury: powolne, sterowane beczki, odwrócone pętle i loty na plecach, a potem - przeważnie na próżno - staram się „zestrzelić” z fotokarabinu Mietka M., dowódcę eskadry, który zwykle załatwia mnie w pierwszej albo drugiej minucie. Dopiero po dwóch miesiącach moje manewry przestają „wzbudzać litość”, ale właśnie wtedy staje przede mną dylemat: odszedł dowódca eskadry treningowej i Tata Tasiemka daje mi do wyboru bądź natychmiastowe objęcie tego stanowiska, bądź

dalszy staż w dywizjonie myśliwskim. Wahałem się krótko i choć było mi trochę żal rozstawać się z myśliwcami, wybrałem dowodzenie eskadrą, głównie dlatego, że ta praca zdaje mi się bardziej samodzielna i pozwala na większą inicjatywę.

Dowódca dywizjonu szkolnego, mjr Ksawery P., austriacki hrabia, ale „swój chłop”, zwany Piniem, bojowy obserwator przeszkolony na pilota, któremu m. in. podlega eskadra treningowa, jest właściwie szefem sztabu dowódcy pułku. Ma na głowie wszystkie sprawy taktyczno-operacyjne, przygotowanie manewrów, szkołę obsługi samolotów, organizację szkoły ognia na poligonie i ogólne planowanie zajęć. Nie starcza mu czasu na kontrolę działalności dużej maszyny, jaką jest ta moja eskadra, więc zostawia mi dużo swobody i żąda tylko, „żeby tam wszystko szło jak w zegarku”.

Puszczenie w ruch i uregulowanie tego zegarka nastęrcza sporo trudności. Do niedawna głównym zadaniem eskadr treningowych była obsługa obcych samolotów

przylatujących na dane lotnisko oraz zapewnienie treningu pilotom i obserwatorom pułku spoza eskadr bojowych: z oddziału portowego, z dywizjonu szkolnego, z parku i z dowództwa grupy lotniczej. Teraz doszły do tego ochotnicze loty pilotów rezerwy, stały trening całego personelu latającego w lotach bez widoczności na ślepaku, i wreszcie przeszkolenie pilotów liniowych na nowym sprzęcie, bo pułk się przezbraja. Mając do pomocy tylko jednego oficera i dwóch podoficerów, instruktorów pilotażu, nie sposób temu podołać.

Na szczęście Pinio rozumiał, że cudów nie ma, i wydebił dla mnie jeszcze dwóch oficerów, zresztą zgodnie z wolnymi etatami. Wybrałem ich sam i był to wybór bardzo trafny, bo obydwaj pracowali z zapałem i zasłużyli na największe moje uznanie.

Pierwszym z nich był Tadeusz Nowierski, instruktor z Dębina, który ukończył szkołę oficerską dla podoficerów, został mianowany podporucznikiem i przydzielony do jednej z eskadr liniowych pułku. (Jeszcze się tam na nim nie zdążyli poznać, więc odstąpili mi go bez walki.) Drugim - młodziutki oficer techniczny, ppor. W., który prócz świeżo nabytej wiedzy w tej dziedzinie odznacza się wrodzonym zamiłowaniem do statystyki i sporządza niezwykle sugestywne sprawozdania z pracy eskadry. Ilość i czas wykonywanych lotów dziennych i nocnych - osobno dla każdej kategorii pilotów - zużycie paliwa, ilość obsłużonych samolotów obcych, stan maszyn i silników, frekwencja rezerwistów itp., uzupełniają przejrzyste tabele i wykresy, na których czerwone, pnące się dumnie w górę krzywe ilustrują nasze wysiłki ku chwale ojczyzny.

Pinio, którego melancholijna twarz z profilu przypomina zmartwioną owcę, zdobywa się na uśmiech i klepie mnie po ramieniu, a Tata Tasiemka jest tak dalece zachwycony tą statystyką, że na odprawie dowódców stawia eskadrę treningową za wzór pracowitości i udziela nam pochwały w rozkazie dziennym.

Tadek Nowierski kwituje ten papierowy sukces ironicznym przymrużeniem oka, ale obaj zgadzamy się, że zarówno pilotom, jak mechanikom należy się pochwała za realną, dobrą robotę.

Tak więc pierwsze miesiące mego dowództwa opromienia blask uznania ze strony przełożonych, jakkolwiek płk L. od początku ma pewne zastrzeżenia do systemu utrzymania dyscypliny wojskowej w mojej eskadrze. Chodzi o stosowanie, lub raczej o niestosowanie, przeze mnie kar dyscyplinarnych za drobne przewinienia szeregowych...

Jego zdaniem właśnie ilość zakazów opuszczania koszar, wstrzymanych przepustek do miasta i aresztów wskazuje na to, czy dowódca jest dobrym wychowawcą, dbałym o porządek i dyscyplinę, czy też lekceważy te sprawy. A z księgi kar, którą co miesiąc przedstawiam mu do kontroli, wynika, że albo je lekceważę, albo mam w eskadrze same anioły...

Tata Tasiemka zaopatruje każdą pustą stronę tej księgi w potężne czerwone znaki zapytania i wykrzykniki, które są wyrazem jego niedowierzania lub służbowego napomnienia, ale ja nadal stosuję kary bardzo rzadko: tylko wtedy, gdy winowajca usiłuje mnie okłamać i wykręcić się od odpowiedzialności. Jeżeli po prostu przyzna się, że coś

przeskrobał, zwykle wystarcza pogadać z nim po ludzku i trochę go zbesztać.

Mój upór w tej dziedzinie rzuca chłodny cień na dotychczasowy przychylny stosunek dowódcy pułku do moich poczynań, zwłaszcza że wbrew jego uwagom i ostrzeżeniom nie ma żadnych skarg na jakiegokolwiek wykroczenia podległych mi szeregowych, eskadra nadal pracuje wzorowo i mogę udowodnić, iż stosowana przeze mnie metoda daje dobre wyniki. Ale każdy, kto służył w wojsku, wie doskonale, że przełożony ma zawsze rację i potrafi skorzystać z pierwszej sposobności, aby przekonać o tym podwładnego. Tylko złośliwy los pozbawił naszego hetmana takiego triumfu w moim przypadku...

Pewnego dnia w grudniu, pod koniec (tygodnia, dostałem zaproszenie na bardzo atrakcyjne dwudniowe polowanie i - uzyskawszy od Pinia zwolnienie na sobotę -

wyjechałem w piątek po zajęciach, aby w poniedziałek rano stawić się jak zwykle do służby.

Wracałem zadowolony i pełen wrażeń, bo polowanie było udane pod każdym względem: poprzedniej nocy spadł obfity śnieg, za dnia pogoda dopisała, i oprócz kilkunastu zajęcy miałem na rozkładzie kilka bażantów, dwa lisy i dzika.

Ale w pułku czekał mnie nie lada pasztet, oczywiście nie z dziczyzny.

Z powodu grubej pokrywy śnieżnej już w sobotę nie można było startować na kołach i eskadra otrzymała z parku lotniczego kilka par płoż, które należało założyć na podwozia przy samolotach. Mój oficer techniczny zarządził wymianę kół na owe płozy, po czym okazało się, że nie jest to takie proste, bo trzeba dopasować inne, nieco grubsze tuleje. Tymczasem z dowództwa grupy przyjechał major R., który odbywał u nas obowiązkowe minimum lotów konieczne do uzyskania dodatku lotniczego. Do tego minimum pod koniec roku brakowało mu paru godzin w powietrzu; musiał je wylatać w sobotę, bo to był ostatni termin.

Latał jak domowa kura, jedynie z konieczności i bez najmniejszego entuzjazmu, a ponieważ miał przy tym duszę na ramieniu, dosiadał tylko dwusterowych samolotów szkolnych, i to z „pasażerem”, którym bywał zwykle wyznaczony przeze mnie instruktor.

Major śpieszył się, jakkolwiek start i lądowanie na płozach bynajmniej go nie zachęcały. Ponieważ mnie nie było, wstydził się poprosić o pasażera, który by go ratował w potrzebie, ale przecież w końcu obawa o całość maszyny i własnych kości wzięła w nim górę nad ambicją i przygadał sobie Tadeusza Nowierskiego.

Potem stał nad mechanikami i przynaglał ich do pośpiechu przy zakładaniu tych płoż. Zrobili mu to w godzinę, ubrali go w futrzany kombinezon, wprzęgli w spadochron, włożyli na sztabową łepetynę hełm i okulary, przypięli pasami do siedzenia, Tadeusz siadł

za drugim sterem, gładko wystartował i dopiero nabrawszy bezpiecznej wysokości oddał

mu prowadzenie samolotu.

Pilot od siedmiu boleści pętał się przez następne dwie godziny i dwadzieścia minut

pomiędzy Krakowem, Bochnią i Brzeskiem (nie tracąc z oczu lotniska i mając stale „pod pachą” albo tor kolejowy, albo Wisłę, żeby nie zabłądzić), a następnie oświadczył, że już swoje odcierpiał, a ponieważ czuje się bardzo zmęczony, może by Tadeusz zechciał z kolei wylądować.

Tadeusz także miał dość tej zabawy, ale - podchodząc do lądowania po przepisowym okrążeniu lotniska - otrzymał sygnał czerwoną rakieta i spostrzegł, że obsługa startu trzyma w rękach uniesioną w górę płożę, aby go ostrzec, że coś jest nie w porządku z podwoziem. Zwiększył obroty, wychylił się i zauważył, że jego prawa płoża zwisa dziobem w dół zamiast sterczeć skośnie w górę. Widocznie elastyczne ścięgno utrzymujące ją we właściwym położeniu wymknęło się z zaczepu albo zostało zerwane...

Pokiwał maszyną ze skrzydła na skrzydło, że zrozumiał, zaszedł powtórnie pod wiatr i bardzo zręcznie wylądował z małą prędkością, pochylając samolot i zakręcając w lewo, aby wytracić dobieg na lewej płoży, podczas gdy prawa orała w śniegu płytką bruzdę. Udało mu się: dopiero w ostatniej chwili prawe zastrzały podwozia utknęły w zaspie i zarzuciło trochę ogonem, ale obeszło się bez jakichkolwiek uszkodzeń.

Major R. przez cały czas nie wiedział, o co chodzi; zaalarmował go dopiero gwałtowny zakręt przy końcu dobiegu. Zapytał, co się stało, a potem doszedł do wniosku, że cudem ocalał, i pośpieszył opowiedzieć o tym groźnym wypadku naszemu hetmanowi.

Tata Tasiemka doznał zapewne uczucia triumfu: oto do jakiego niedbalstwa prowadzi pobłażanie drobniejszym przewinieniom!

Postanowił działać szybko i surowo, zarządził dochodzenie, a w poniedziałek rano wezwał do raportu karnego mnie, Nowierskiego, oficera technicznego, szefa mechaników oraz całą brygadę, która montowała płoży.

Pożyczyłem od adiutanta kordzik i rękawiczki, żeby uzupełnić służbowy rynsztunek, i zajrzałem do kancelarii, gdzie winowajcy czekali na rozprawę. Nie zdążyłem jednak zamienić z nimi ani słowa, bo już nas wzywano przed marsowe oblicze dowódcy pułku.

Wmaszerowaliśmy do sanktuarium i stanęliśmy rzędem. Pinio zamrugał do mnie i pokazał mi język (zapewne, aby mi dodać odwagi), po czym srogo zakomenderował: „Bacność!” i wygłosił regulaminową formułkę raportu.

Tata Tasiemka z kamienną twarzą wybałuszał na nas przez chwilę swoje rybie oczy, wyobrażając sobie zapewne, że nas „przeszywa wzrokiem”, a potem powiedział do Pinia: „Proszę dać spocznij” i Pinio „dał spocznij”, a siedem prawych naszych nóg wysunęło się o trzy cale na prawo w skos.

- Wiecie, za co zostaliście wezwani do raportu? - zapytał hetman lodowato.

- Ta-est, panie pułkowniku! - ryknęliśmy solidarnie, jak jeden mąż, choć pytanie wyraźnie było skierowane do mechaników.

Tasiemka trochę się spłoszył, łypnął spode łba na nas, trzech oficerów, ale nie zareagował wyraźniej. Stanął o dwa kroki przed najmłodszym, szeregowcem Paculą, i

zapytał, co Pacula ma w tej sprawie do powiedzenia.

Szeregowiec Pacula stuknął obcasami, wyprężył się, nabrał tchu w piersi i rzekł: - Melduję posłusznie, panie pułkowniku, to jest moja wina, bo ja zakładałem zaczep od tego amortyzatora i się śpieszyłem, bo pan major czekał, a szef powiedział, że ma być zaraz gotowe raz-dwa, i widocznie źle zakręciłem nakrętkę, i zleciała albo co, i amortyzator się zwolnił, i płoza się odwróciła, i przez tę moją winę się tak wydarzyło, więc posłusznie proszę o ukaranie.

- Hm - chrząknął Tata Tasiemka. - A wy? - przesunął się na wprost starszego szeregowca Bogdanowicza, który był pomocnikiem brygadzysty.

Bogdanowicz poderwał się na baczność i wyrecytował: - Melduję posłusznie, panie pułkowniku, że to nie Pacula jest winien, tylko ja, bo razem montowaliśmy tę płoze i plutonowy Wrona mnie się pyta, czy wszystko w porządku, a ja mówię: wszystko, i sprawdziłem ten zaczep, ale nie zauważyłem, żeby coś było nie dokręcone albo nie zabezpieczone. Ale musiało być, bo inaczej by się płoza nie przekręciła, więc proszę posłusznie nikogo nie karać, tylko mnie.

- He-hm - chrząknął Tata Tasiemka. - Na razie wy dwaj możecie wyjść i poczekać na korytarzu.

Bogdanowicz i Pacula trzasnęli kopytami, aż zadrżały szyby, zrobili w tył zwrot i odmaszerowali za drzwi, a Tata Tasiemka stanął przed plutonowym Wroną, aby wysłuchać jego usprawiedliwień. Ale Wrona stanowczo oświadczył, że wyłącznie i tylko sam ponosi winę. Jako brygadzysta powinien był dopilnować roboty i sprawdzić każdy szczegół.

Widocznie coś przeoczył i uważa, iż musi za to ponieść całkowitą odpowiedzialność. Od tego jest brygadzystą. Nikt inny nie może zajmować się takimi szczegółami. Prosi tylko, żeby pan pułkownik nie karał jego pomocników, bo są bardzo sumienni i chętni.

Pan pułkownik, trochę już speszony, wyprawił go na korytarz i zaatakował szefa mechaników, starszego majstra wojskowego Trzaskę: - Chyba rozumiecie, że to wy odpowiadacie za stan samolotów?

Trzaska - tęgi, dobroduszny podoficer o nieposzlakowanej opinii - zarumienił się, a szkła jego okularów pokryła mgiełka.

- Tak jest, panie pułkowniku - przyświadczył ochoczo. 5E - Tu nikt nie jest winien, tylko ja, bo po pierwsze kazałem te płozy zakładać w tempie, a po drugie nie dopilnowałem, jak się należy. A brygada majstra wojskowego Wrony, panie pułkowniku, jest bardzo dobra i proszę...

- To do was nie należy! - przerwał mu Tata Tasiemka. - Zaczekajcie na korytarzu.

Trzaska westchnął z głębi piersi i wyszedł. Przyszła kolej na oficerów.

Techniczny palił się do aresztu na odwachu, jakby tam na niego czekały najpiękniejsze hurysy z rajy Mahometa. Jego zdaniem Trzaska nie mógł odpowiadać za montaż płozy,

ponieważ był zajęty przy wymianie silników na dwu innych samolotach, a w dodatku płozy w parku odbierał sam techniczny. On także sprawdzał ich założenie i dopasowywał tuleje. Była to więc tylko jego wina.

Tadek Nowierski, mój zastępca, nie dał mu się zdystansować: nakazał pośpiech, a ponieważ miał lecieć z majorem, zabrakło mu czasu na dozór, co w konsekwencji stało się przyczyną wypadku...

Tata Tasiemka mienił się na twarzy podejrzewając znowę, Pinio spoglądał na nas jak zrozpaczony baran, przy czym odstające uszy drgały mu z tłumionego ukontentowania, a ja pęczniałem z dumy: oto jakich miałem ludzi!

Ale nasz hetman wyciągnął całkiem inny wniosek z tego niezwykłego raportu.

Odprawiwszy na korytarz obu młodszych oficerów, wykazał mi jak na dłoni, że w eskadrze panuje bałagan i rozprężenie. Poczynając od mego zastępcy, a kończąc na pomocnikach mechaników, wszyscy się zaniedbują, i to talk dalece, że nawet nie próbują temu zaprzeczać. Ze względu na szczupły stan obsługi nie może ich ukarać tak jak na to zasługują, ale udzieli im surowej nagany, a najbardziej winnego zamknie na odwachu.

Który z nich, moim zdaniem, powinien tę karę odcierpieć?

- Chyba ja sam, panie pułkowniku - powiedziałem porywczo.

- Pan miał w sobotę urlop okolicznościowy - zauważył sucho. - Tu nie chodzi o dramatyczne gesty, lecz o wymiar sprawiedliwości.

- Ale pan pułkownik uważa, że to ja ich tak rozpuściłem. A zatem...

- A pan uważa, że wszyscy znakomicie pracują i że wszystko jest w najlepszym porządku! Tak czy nie?

Trochę mnie zatkało. Nie wiedziałem, co mam odpowiedzieć, jakkolwiek mógłbym przytoczyć sporo okoliczności łagodzących, a nawet usprawiedliwiających wypadek z tą nieszczęsną płożą.

Uratował mnie adiutant, który wszedł z depeszą w ręce.

- Pilna, panie pułkowniku. Z departamentu, w sprawie zawieszenia lotów na płazach.

Tata Tasiemka wziął z jego rąk blankiet telegraficzny, przeczytał, opadł na fotel za biurkiem, jakby mu się zrobiło słabo, przeczytał powtórnie, wzruszył ramionami i spojrzał pytająco na Pinia, który zaglądał mu przez ramię.

- Co ty na to? - zapytał.

Pinio bezradnie rozłożył ręce, a potem łypnął na mnie i potrząsnął uszami..

- Na razie może pan odejść, panie kapitanie - powiędnął nasz hetman gasnącym tonem. Zastanowię się jeszcze nad tą sprawą.

Zapytałem, czy moi oficerowie i mechanicy też mogą wrócić do zajęć w eskadrze.

- Zabieraj się razem z nimi - warknął Pinio.- Ja tam do was przyjdę za chwilę.

Wyszedłem przed adiutanturę, żeby się dowiedzieć, co zawierała depesza.

- Wada techniczna zaczepów - poinformował mnie lakonicznie adiutant. -

Komendant parku też już wie o tym; właśnie telefonował, żebyś mi odesłał te płozy.

Ty masz szczęście!...

- To raczej twój pryncypał ma pecha - sprostowałem. - Fatalnie spudłował tym razem.

Dziękuję za kordzik i rękawiczki.

Na korytarzu czekało na mnie sześciu skruszonych winowajców i mój pies. Siedem par oczu spojrzało pytająco, gdy stanąłem w drzwiach.

- Upiekło się wam - powiedziałem z diabelnie groźną miną, - Fabryka sknociła zaczepy. Płozy zdjąć i odesłać majorowi Kondratiukowi do parku. A następnym razem powinniście wcześniej uzgodnić, kto ponosi winę: nie wszyscy naraz!

Prasa światowa:

W dniach 8- 9 maja 1933 polski pilot kpt. Stanisław Skarżyński na samolocie RWD-5 przeleciał nad Atlantykiem Południowym z St. Louis w Afryce do Meceio w Ameryce Południowej, przebywając trzy tysiące sześćset siedemdziesiąt kilometrów w ciągu dwudziestu godzin i piętnastu minut.

Prasa europejska:

Szesnastego września 1934. W zorganizowanych przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej międzynarodowych zawodach samolotów turystyczno-sportowych (Challenge) miejsca pierwsze i drugie zajęły załogi polskie: kpt. pil. Jerzy Bajan z sierż. Gustawem Pokrzywką i pilot PLL „Lot” Stanisław Płonczyński z cyw. mechanikiem Ziętkiem.

17.

Dwunastego maja 1935 zmarł marszałek Józef Piłsudski. Pogrzeb odbył się w Krakowie, zabalsamowane zwłoki złożono w oddzielnej krypcie na Wawelu.

W uroczystościach pogrzebowych oprócz wojska, Sejmu i Senatu, ministrów i wojewodów, organizacji społecznych, młodzieży i nieprzebranych tłumów biorą udział delegacje państw obcych, a m.in. osobisty przedstawiciel Hitlera, Herman Goering. Z uwagi na to, że ten dygnitarz jest pilotem z czasów wojny światowej, Efendi zarządził, żeby Goeringa powitali na dworcu kolejowym dowódcy dywizjonów i eskadr z hetmanem 2.

pułku lotniczego na czele. Żaden z nas nie palił się do tego spotkania; osobisty udział „kolegi” Goeringa w politycznych morderstwach ubiegłego roku jest nam lepiej znany niż jego bojowa przeszłość lotnicza... Ale rozkaz trzeba wykonać. Trzeba nawet podać rękę temu obwieszonemu orderami grubasowi o zimnych niebieskich oczach, z których wyziera pycha i pogarda, bo Tata Tasiemka przedstawia nas kolejno ze służbową gorliwością.

Potem ze specjalnego wagonu wynoszą trumnę i umieszczają na lawecie. Potem przez miasto ciągnie wśród milczących tłumów olbrzymi kondukt żałobny. Idę przed trumną niosąc na szkarłatnej poduszce krzyż Virtuti Militari Marszałka, a za mną oficerowie innych broni z pozostałymi orderami. Ten powolny, nużący pochód w takt żałobnych marszów granych przez orkiestry wojskowe trwa godzinami...

A co będzie potem? Jak potoczą się losy Polski? Kto zastąpi tego człowieka?

Pewnie miliony ludzi zadają sobie te niepokojące pytania...

W parę miesięcy później byłem na innym pogrzebie. W Dęblinie zginął w katastrofie lotniczej Stanisław Latwis.

- Przydzielili go tu na wiosnę - opowiadał mi Markiz. - Odbył kurs instruktorski i zaczął orać Wiesz, jak to jest: po osiem, po dziesięć godzin lotów dziennie. No i - znałeś .

go dobrze - był pierwszy na starcie i ostatni schodził z lotniska, a grupa jego uczniów, siedmiu podchorążych, w bardzo dobrej formie ukończyła wyszkolenie podstawowe i przeszła na Potezy. Fantastyczna pogoda trwała od trzech tygodni, więc wszyscy instruktorzy byli przemęczeni, a co pobożniejsi modlili się o kilka dni deszczu. Latwis zaczął ze swoją siódmką ślizgi na skrzydło i ostre zakręty bez gazu przy podchodzeniu do lądowania. Naturalnie najpierw każdemu z nich pokazał, jak się to robi, ale przy następnych lotach tylko przez telefon pokładowy poprawiał błędne manewry, nie dotykając steru.

- Bardzo słusznie - wtrąciłem. - Nie uważasz?

- Słusznie - zgodził się Markiz. - Trzeba zostawić uczniowi jak najwięcej

samodzielności: pokazać, poprawić i potem tylko czuwać, żeby nie przekroczył granicy bezpieczeństwa. Ale przecież ta granica leży o pół sekundy, o drobny ruch sterem od utraty prędkości i zwichnięcia równowagi, a wytrzymałość nerwów instruktora czy sprawność refleksu też ma swoje granice.

- To było w piątek - mówił dalej. - W ciągu czterech poprzednich dni każdy z nas spał w sumie niewiele ponad dwadzieścia godzin. Tego rana Latwis wykonał czterdzieści kilka lotów pokazowych i ćwiczebnych. Musiał być bardzo zmęczony, kiedy z kolejnym uczniem schodził do lądowania tymi zakrętami. Mieli chyba za małą prędkość, bo przy ostatnim zakręcie maszyna ze stu pięćdziesięciu metrów zwała się przez skrzydło i rąbnęła w ziemię. Latwis nie zdążył jej wyprowadzić, a może uczeń mu w tym przeszkodził trzymając kurczowo stery...

Byłem bardzo przybity. To przecież ja sam tak właśnie szkoliłem instruktorów: nie trzymać steru, zostawić uczniowi jak najwięcej swobody, aby mógł uświadomić sobie błędy własnych manewrów...

Po mszy żałobnej dwie trumny - instruktora i ucznia - na kadłubach samolotów z poszóstnymi zaprzęgami ruszyły w ostatnią drogę. Wypadło mi towarzyszyć matce Staszka. Nie płakała, choć z pewnością jej serce cierpiało najbardziej. Szła z podniesioną głową, patrząc na tę trumnę, a może wyżej, ponad nią w bezchmurne niebo, z którym jej syn rozstawał się na zawsze.

Gdy tego dnia po południu odlatywałem z powrotem do Krakowa, dwie grupy uczniów wyruszały z „meblami” startowymi na środek lotniska: pogoda trwała i zaczynały się loty. szkolne.

Markiz podszedł do mojej maszyny, aby uścisnąć mi rękę na pożegnanie.

- Zaczynamy o godzinę wcześniej - powiedział. - Trzeba nadrobić straty; szkolenie musi iść dalej w tym samym tempie, choć znów jednego z nas zabrakło.

Raczej właśnie dlatego - pomyślałem ruszając do startu.

- Dostajemy nowego ślebaka, R-XIII - mówi Nowierski złożywszy mi poranny raport. - Można podobno kręcić na nim nawet akrobację. Idę odebrać grata z parku i chcę się przekonać, czy to prawda.. - Pójdę z tobą. Zobaczymy.

Komendantem parku jest od niedawna mjr Włodzimierz Kondratiuk, były wykładowca silników w Dęblinie, znakomity fachowiec i organizator, który wreszcie usprawnił tok pracy w warsztatach remontowych pułku, wprowadziwszy planowe, seryjne naprawy samolotów i silników. Jego metoda od początku budziła liczne sprzeciwy, a nawet podejrzenia ze strony Taty Tasiemki i wyższych władz, ale gdy eskadry zaczęły otrzymywać wyremontowane maszyny w przewidzianych z góry terminach, pozwolono mu działać, nie przestając zresztą podejrzewać go o „bolszewickie ciągoty”. Bowiem mjr Kondratiuk nie ogranicza się do nowoczesnej organizacji pracy, lecz rozwija nieomal wywrotową działalność wśród swoich robotników. Urządził dla nich stołówkę, zbudował

systemem gospodarczym łaźnię z natryskami, zwołuje narady robocze, umieszcza

fotografie przodowników pracy na „honorowej tablicy” i operuje hasłami, które z daleka zalatują „czerwoną propagandą”.

„Rozpoczynamy pierwszą studniówkę remontu płatowców i silników. Każdy brygadzysta opiekunem swoich pomocników. Bierzemy udział we współzawodnictwie dobrej roboty”.

Oto co można przeczytać na plakatach w wielkiej hali montażowej parku...

Studniówka - to przecież coś jak „piatiletka”! A potem jeszcze kasa pożyczkowa samopomocy robotniczej i robotniczy klub sportowy, i czytelnia, i niedzielne wycieczki do Ojcowa albo nad Rabę do Myślenic, i w ogóle „bógwico”.

To prawda, że remonty samolotów przeprowadzane są bardzo sumiennie i trwają znacznie krócej niż poprzednio. Ale mjr Kondratiuk nie będzie wiecznie komendantem parku; co się „stanie, gdy z czasem zastąpi go oficer techniczny o bardziej konserwatywnych metodach pracy? Czy rozpieszczonym robotnikom cywilnym nie zechce się strajkować?... i co wtedy? Same kłopoty, może nawet trzeba będzie uciec się do militaryzacji załogi lub innych jeszcze drastyczniejszych sposobów zaprowadzenia porządku...

Mjr Kondratiuk jest słusznego wzrostu, ma energiczną twarz o mocnej szczęce i krótki prosty nos, którego nasadę ściskają sprężynowe uchwyty binokli typu pince-nez.

Jego przenikliwe, inteligentnie patrzące oczy mają wyraz ironiczny. Wyraża się jasno, precyzyjnie i zwięźle, lecz potrafi każdą sprawę techniczną przedstawić bardzo przystępnie nawet zwykłemu profanowi. Jest przy tym człowiekiem z gruntu życzliwym i uczynnym, jakkolwiek ma niewielu szczerych przyjaciół. Pochlebia mi, że zaliczam się do ich szczupłego grona.

Włodek jest bardzo zajęty, ale znajduje chwilę czasu, żeby osobiście pokazać nam ślebaka. Zaprojektował bardzo pomysłowy i prosty mechanizm do podnoszenia i opuszczania zasłony w przedniej kabine, co umożliwia momentalną zmianę warunków lotu bez widoczności na normalne, a przy tym można sterować tym mechanizmem zarówno z kabiny trenującego pilota, jak instruktora.

- O to ci chodziło?

- Właśnie!.

Przesuwam małą dźwignię tam i z powrotem: zasłona podnosi się i opada. Teraz instruktor będzie mógł w każdej chwili wykazać pilotowi, w jakim stopniu jego manewr wykonany według przyrządów jest prawidłowy, na ile odbiega od doskonałości.

- To działa także w powietrzu - zapewnia nas komendant parku. - Ale spróbujcie sami.

- A jak z tą akrobacją?

- Konstrukcja została wzmocniona w fabryce. Pilot oblatujący wykonał wszelkiego rodzaju ślizgi, korkociąg z przeciągnięcia i wymuszony, zawroty i wywroty, głębokie uniki i przejścia od utraty prędkości w różnych położeniach do ostrego nurkowania. Pętle, becзки i oczywiście akrobacja odwrócona są wysoce niewskazane. Ale chyba z równym

powodzeniem mógłbyś próbować tych figur na desce do prasowania. R-XIII, proszę panów, ma dwustudwudziestokonny silnik i prędkość sto sześćdziesiąt kilometrów na godzinę.

- Dobrze. Zabierzemy tę ślepią krowę. Gdzie się u ciebie podpisuje protokół odbiorczy?

- U nas się nie kupuje ślepej krowy w worku. Oblatajcie ją sobie, a jak nie będziesz miał skarg i zażaleń, możesz pokwitować odbiór u inżyniera T. na pięterku.

Trening w lotach bez widoczności ziemi (i nieba) potrzebny jest każdemu pilotowi po to, żeby mógł latać w bardzo złych warunkach atmosferycznych, a także w nocy, orientując się w położeniu i kursie samolotu wyłącznie według wskazań przyrządów, które są umieszczone na tablicy w kabinie. Taki lot „na ślepo” - w chmurach, we mgle, w śnieżycy lub ciemną nocą, gdy nie widać gwiazd - wymaga niemałej wprawy. Zmysł

równowagi, którym pilot posługuje się przy dobrej pogodzie, zawodzi, kiedy ziemia i horyzont znikają z pola widzenia: już po upływie kilkunastu sekund trudno określić, gdzie się podziały gdzie jest „dół”, a gdzie „góra”, i nie wiadomo czy samolot leci poziomo, wznosi się lub nurkuje, czy nie ślizga się na skrzydło w zakręcie lub czy rzeczywiście został z zakrętu wyprowadzony na prostą. Każdą z tych wątpliwości wyjaśniają czułe przyrządy pilotażowo-nawigacyjne: pochyłościomierze, wariometr, prędkościomierz, zakrętomierz i busola. Ale podział uwagi między ich wskazania, prawidłowe i szybkie wnioski o położeniu i zachowaniu się maszyny oraz stosowanie właściwych manewrów sterami to sztuka, której nie można nauczyć się raz na zawsze. Potrzebny jest do tego systematyczny „odświeżający” trening.

Więc najpierw Nowierski odświeża mnie w powietrzu. Startujemy, na wysokości kilkuset metrów zasłaniam swoją kabinę i kolejno - według jego poleceń - wykonuję zakręty, zmieniam kurs, prędkość, ćwiczę wznoszenie się i lot ślizgowy. Nudne to jest i łatwe.

- Nie oszczędzaj mnie, Tadeuszu - mówię do telefonu pokładowego.

- Jak sobie życzysz. Puść stery.

Przez chwilę nic się nie dzieje, lecz nagle blaszana sylwetka samolociku za szkłem wychyla się gwałtownie, podjeżdża w górę, obroty silnika maleją, strzałka prędkościomierza cofa się, wariometr drga w górę, zatrzymał się, osiadł, a kulka, i język zakrętomierza uciekają w przeciwne strony.

- Wyprowadź do poziomego lotu.

Chcę to wykonać jak najprędzej i jak najsprawniej: drążek do siebie, orczyk do położenia neutralnego. Co na to prędkościomierz? Rozpędza się! To dobrze. Wszystkie strzałki wracają na swoje miejsca, dodaję gazu, podciągam, ustalam sylwetkę Sperry na poziomie i poprawiam lekki zwis.

- Dobrze - mówi Tadeusz.

Ale ja widzę, że wskazówka wysokościomierza zeszła o trzy kreski w dół.

- Straciłem sto pięćdziesiąt metrów wysokości. Przypuśćmy, że lecę w cholernej burzy i mam pod sobą jeszcze trzysta. Bawmy się dalej: weź stery i udawaj huragan.

- No, czuj duch!

Warkot silnika trochę-przycichł: zredukowane obroty. Lecz zaraz potem jakaś nieznana siła wgniata mnie przez chwilę w oparcie fotela i zanika. Patrzą na zakrętomierz, wariometr i Sperry. Aha: maszyna leży w ostrym, podciągniętym zakręcie, traci prędkość i ślizga się na skrzydło.

Lewa noga, ster lekko od siebie, gaz! A teraz wyrównać.

Głos w słuchawkach:

- Sto metrów; masz jeszcze dwieście.

Wiem. Nabieram wysokości na pełnych obrotach, póki „huragan” nie wymyśli nowego fortelu.

Już! Przynrządy alarmują: zwis na lewe skrzydło! Wydzwig w górę! Trawers!

Robię, co mogę, żeby nadążyć i utrzymać samolot na kursie, ale to jest rzeczywiście „cholerna burza”, i od czasu do czasu trochę się gubię: przynrządy mimo moich manewrów nie zmieniają swoich zwariowanych wahań, jakby się uwzięły.

Wtedy Nowierski mówi: „Tracimy prędkość” albo „Wisi w prawo” i natychmiast wszystko staje się jasne. Przynrządy są niezawodne, mają zawsze słuszność i nie podlegają złudzeniom. Trzeba tylko im zaufać i umieć błyskawicznie przetłumaczyć ich sygnały na właściwe elementy lotu.

Co prawda jest to dość męczące, więc po kwadransie decyduję się uspokoić „burzę”.

- Mam dosyć. Wracamy na lotnisko.

- Dobra, ale na razie jedziemy w ślizgu do ziemi. Wyprowadź i weź kurs 105 stopni. Ciągle masz dwieście metrów.

Jakoś mi się to udaje bez cudów i bez znacznej straty wysokości. Odslaniam kabinę: nad głową pogodne niebo, a w dole ziemia o pastelowych barwach. Jakbym się obudził z męczącego snu.

Lotnisko jest przed nami; schodzę do lądowania i zatrzymuję ślebaka na samym skraju.

- Teraz ja - mówi ochoczo Tadeusz.

Zamieniamy miejsca, start, wysokość pięćset metrów.

Zamykam osłonę.

- Zrobimy mały trójkącik nawigacyjny. Dwadzieścia kilometrów po kursie 93

stopni, pięć kilometrów po kursie zero i powrót do lotniska. Przyjęte?

- Przyjęte.

Maszyna kładzie się w zakręt, potem się podnosi i w dole na prawo już cieknie połyskujący odbłaskiem słońca tor kolejowy do Tarnowa. Spoglądam na busolę: zgadza się. Mijają minuty, przed nami las, a na jego skraju miasteczko z wieżą gotyckiego kościoła i czworobokiem renesansowego zamku. Gdy skrzydło nasuwa się nad arkadowy dziedziniec, Nowierski zakręca w lewo, prosto na północ.

Ma chłopak wycucie lub raczej umie obliczyć czas i przebytą przestrzeń.

- Niepołomice? - upewnia się.

- Dokładnie nad zamkiem.

W dwie minuty potem wchodzimy nad Wisłę i znów zakręt w lewo i kurs na lotnisko. Nie mógłby lepiej wycyrklować, gdyby miał mapę, i normalną widoczność terenu.

- Puść stery - mówię.

- Zwiększam obroty, wyciągam w górę, orczyk do oporu w prawo!

Ziemia spłynęła pod ogon i wyleciała po łuku nad skrzydła, a ponieważ wyrównałem stery w położeniu neutralnym i przymknąłem gaz, samolot zawisł nad nią na plecach, traci prędkość i zaraz zwali się w korkociąg.

- Wyprowadź!

Tadeusz próbuje wyjść z tej opresji kończąc wywrót pół-pętlą, ale maszyna już nie reaguje na stery. Dodaje gazu - na próżno: nasz ślepy R-XIII nie jest przystosowany do lotów na plecach i benzyna nie dochodzi do gaźnika...

Sekundy płyną wolno, ziemia niemal stoi w miejscu nad naszymi głowami i cisza.

Lecz prawo powszechnego ciężenia ` działa, a ponieważ inż. Rudlicki właściwie wyważył

konstrukcję swojej „krowy”, jej środek ciężkości zwycięża chwilowy bezwład, odwrócony horyzont rusza, rozpędza się, zapada się gdzieś z tyłu, a ziemia gna tuż za nami, zatrzymuje się u szczytu amplitudy, na wprost mojej twarzy, i nagle wykręca w pierwszym zwoju korkociągu. Ale Nowierski już wie, co zaszło, i nie traci głowy: jego kontra sterem zatrzymuje ten wir i wyślizgujemy się gładko na prostą, a silnik przestaje się krztusić.

- Wróć na pięćset metrów. Mamy trzysta.

Grzeje na pełnym gazie, przy optymalnym kącie wznoszenia się. Dobry pilot.

Bardzo dobry!

Pakuję go jeszcze raz w korkociąg - wyprowadza natychmiast. Wycina prawidłowe ósemki, nawet spirala wychodzi mu całkiem dobrze, choć jedno i drugie jest znacznie trudniejsze niż przywrócenie równowagi po jej utracie.

- Nie ma na ciebie rady. Wracamy.

Nowierski sprawdza jeszcze po drodze, czy Włodek nie zanadto przechwala się niezawodnym działaniem mechanizmu zasłony w powietrzu.

- Owszem - mówi. - Solidna robota. Chyba możesz podpisać odbiór, bo nasz techniczny także to już zbadał i pobłogosławił.

Major Kazimierz M., naczelny lekarz 2. pułku lotniczego, jest ponadto członkiem zarządu Aeroklubu Krakowskiego i bardzo świeżej daty pilotem sportowym, wyszkolonym w tym aeroklubie. Jako rasowy „centuś” zbiera ziarnko do ziarnka z gaży oficerskiej i niewielkiej praktyki prywatnej, wraca do domu przed zamknięciem bramy, żeby nie trwonić pieniędzy na napiwki dla stróża, nie pije i nie pali. Ale wszystkie te krakowskie cnoty podkopyje w nim pasja do lotnictwa i latania...

Co prawda jest to miłość bez wzajemności: Kazik jest lekarzem wojskowym, ale pilotem jeszcze mniej wybitnym. Terapia dla szeregowców („Dwie aspiryny, jeden dzień zwolnienia”) i dla podoficerów („Trzy aspiryny, dwa dni zwolnienia”) na ogół nie pociąga za sobą poważnych następstw, bo odporne organizmy jakoś same dają sobie radę, a w bardziej skomplikowanych przypadkach można pacjenta odesłać do szpitala.

Z lataniem jest gorzej. Samoloty aeroklubu źle znoszą lądowania doktora wszech nauk lekarskich, a „w bardziej skomplikowanych przypadkach” trzeba je odsyłać do generalnego remontu. Dlatego szef szkolenia stara się zniechęcić naczelnego lekarza do treningu i gdy Kazik zgłasza się w hangarze klubowym, wszystkie maszyny są bądź na przelotach, bądź w naprawie. Jest to bardzo zła metoda medyczna: zapobieganie objawom bez leczenia choroby...

W rezultacie Kazik, który chronicznie podlega swej lotniczej pasji oraz logicznie rozumuje, że bez treningu nigdy nie osiągnie jakiego takiego poziomu pilotażu, stacza straszliwą walkę wewnętrzną i zdobywa się na krok stanowczy: kupuje na raty samolot szkolny RWD-8. Na własność! Żeby latać, ile tylko zechce!

Odpowiednie przepisy zapewniają mu bezpłatne paliwo, bezpłatną obsługę techniczną i hangarowanie. Niestety jednak naprawy wszelkich uszkodzeń trzeba opłacać z własnej kieszeni... I tu znów występuje silne zahamowanie: trzeba znaleźć pilota, który zasiadając przy drugim sterze zgodziłby się asekurować „Erwudę” i jej właściciela podczas lotu. Nie byle jakiego pilota! W rachubę wchodzi tylko najwytrawniejsi, godni największego zaufania.

Ostatecznie kierownik szkolenia aeroklubu albo ten i ów instruktor z eskadry treningowej poświęca się od czasu do czasu i robi z doktorem kilka rund nad lotniskiem, ale mało kto pali się do turystyki na samolocie o prędkości podróźnej sto trzydzieści kilometrów na godzinę. A nasz lekarz marzy nie tylko o lotniczych wycieczkach krajowych, lecz również o imprezach zagranicznych. Niekoniecznie zaraz do Hiszpanii albo na Sycylię, ale na przykład do Hamburga, dokąd tamtejszy aeroklub zaprasza pilotów sportowych na międzynarodowy „Flieger-Wochen-End”.

- Może byśmy polecieeli? - kusi mnie Kazimierz. - Benzyna, paszporty, wizy - wszystko bezpłatnie. Nawet jakieś diety w markach funduje nam zarząd. A w Hamburgu będziemy na prawach gości.

Jestem zdecydowanym przeciwnikiem faszyzmu we wszystkich odmianach, nie podzielam uznania, jakie nasz doktor żywi dla „nowego ładu” w Niemczech, Adolf Hitler wydaje mi się antypatyczny, śmieszny i zarazem niebezpieczny, ale może warto by zobaczyć, jak i na jakich to turystycznych maszynach latają niemieccy piloci sportowi, ciągle jeszcze pozbawieni mundurów i karabinów maszynowych.

Poleciałem z Kazikiem na jego pyrkawce. W ratuszu był powitalny obiad (z czterech dań, wbrew „Ein-Topf-Gericht Prinzip” - zasadzie przyrządzania posiłku w jednym rondlu), potem zwiedziliśmy pobieżnie piękny, zielony Hamburg, który przegląda się w jeziorach i sieci kanałów, oraz ogród zoologiczny Hagenbecka, chyba największy i najbogatszy w Europie. Nazajutrz gospodarze zawieźli nas i kilkudziesięcioosobowe zbiegowisko lotników z kilku krajów do Lubeki i do Bremy, a wieczorem na piwo i parówki do „Ziegertalu” w Altanie. Kazik się zalał, wyłopał kilka olbrzymich kufli tego piwka i nawet usiłował tańczyć z jedną pilotką sportową, ale okazało się, że wychodzi mu to jeszcze gorzej niż lądowanie, więc już tylko zniknął co jakiś czas, żeby się wysuszać. Ja też tam chodziłem kilkakrotnie w znakomitym towarzystwie prezesa Aeroklubu Niemieckiego Rudolfa Grohmana i słynnego pilota Seidemana. Upodobali mnie sobie szczególnie, może ze względu na moją dawną przyjaźń ze Żwirką, którego dobrze znali i -

jak mi się zdaje - szczerze lubili, a może z nadmiaru pilznera, bo przecież chyba nie dzięki wspólnym wycieczkom do męskiej toalety... Tak czy owak nad ranem wypiliśmy we trzech „brudersaft” bardzo podłym koniakiem. Mnie ten koniak otrzeźwił, Seidelmanowi nie zaszkodził i tylko Rudiego kompletnie ściął z nóg.

W niedzielę mieliśmy potężnego kaca, ale w programie były regionalne zawody lotnicze we Flensburgu: jedyna okazja, aby się przekonać o poziomie wyszkolenia klubowych pilotów, niemieckich, którzy wcześniej czy później utworzą kadry lotnictwa wojskowego.

Flensburg leży nad granicą duńską, w prowincji Szlezwik-Holsztyn, o jakieś sto pięćdziesiąt kilometrów na północ od Hamburga. Jak na sześćdziesiąt tysięcy mieszkańców i prawa miejskie z XIII wieku ma proporcjonalną ilość zabytków, przemysłu i urzędzeń komunalnych oraz nieproporcjonalnie duże i nowoczesne lotnisko, które mogłoby pomieścić pułk lotniczy w pełnym składzie. Bardzo mnie interesuje, co zawierają wnętrza siedmiu ogromnych szczelnie zamkniętych hangarów, bo przecież w każdym z nich można by ustawić samoloty wszystkich naszych aeroklubów. Na niedyskretne pytanie w tej sprawie mój nowy „przyjaciel” Ru-di Grohman bezczelnie odpowiedział, że w ogóle nie wie, po jakiego diabła je tu zbudowano. Ale ja się domyślałam...

W regionalnych zawodach bierze udział trzy razy więcej zawodników niż u nas w zawodach ogólnokrajowych. Nie latają lepiej niż nasi, ale mają nowoczesne samoloty.

Najnowszy „turystyczny” Messerschmitt Me-108 „Tajfun” ma prędkość 300 km/godz.,

Fieseler - 250 km/godz., Focke-Wulff „Stosser” - 280 km/godz., Heinkel HD-39 z siedmiusetpięćdziesięciokonnym silnikiem (!) - 312.km/godz., Klemm KL-34 - 250

km/godz. Niewiele ustępują naszym myśliwcom, a wygląda na to, że wystarczy wbudować im silniki o większej mocy, a żaden PZL ich nie doścignie...

Więc może w tych hangarach we Flensburgu i na wielu innych podobnych lotniskach Trzeciej Rzeszy stoją już następne wersje Messerschmittów, Focke-Wulffów i Fieselerów uzbrojonych w karabiny maszynowe? Kto wie? I kto z uczestników byłej koalicji ośmieli się to skontrolować?...

W Krakowie czekał na mnie list Oddziału Wileńskiego Związku Literatów Polskich z propozycją wieczoru autorskiego. Zrobiło mi się gorąco: miałem przemawiać w sali, w której na zebraniu filomatów czytał swoje wiersze Mickiewicz! Zmierzyłem siły na zamiary i choć saldo tej przymiarki zdało mi się ujemne, nie mogłem się oprzeć chęci dostąpienia takiego zaszczytu: odpisałem, że przyjadę!

Odłożyłem ledwie rozpoczęty rękopis powieści o dziejach wojennych niemieckiego sterowca L-59, w ciągu paru dni napisałem szkic pod tytułem: „Lotnictwo jako tło utworów literackich”, wkułem to na blachę i poleciałem do Wilna.

Miałem wielką treść, gdy znany poeta (i tłumacz) Witold Hulewicz przedstawiał mnie publiczności. Było kilku dziennikarzy, sporo młodzieży akademickiej i gimnazjalnej oraz czterech czy pięciu wojskowych i trochę osób cywilnych. Razem chyba ponad setka.

Powitały mnie oklaski i życzliwe uśmiechy, więc przestałem się denerwować.

Mówiłem swobodnie, pozwalając sobie na dygresje od wyuczonego tematu, aby posłużyć się anegdotą na poparcie swoich tez i wywodów. To - jak się zdaje - podobało się najbardziej. Wreszcie przeczytałem jakieś krótkie opowiadanie i oświadczyłem, że to już wszystko. Teraz oklaski trwały znacznie dłużej i były głośniejsze, więc poczułem się jeszcze lepiej. Pan Hulewicz zapytał, czy ze strony słuchaczy są jakieś pytania. Były: nad jaką książką teraz pracuję, od kiedy służę w lotnictwie i czy jestem żonaty. Na to ostatnie odpowiedziałem z całą powagą, że dopiero po raz czwarty, ale mam już jedenaścioro dzieci, a wkrótce spodziewam się wnuków.

- Nie jest zresztą wyłączone, że ożenię się po raz piąty - dodałem.

Ten kiepski dowcip wywołał żywiołową wesołość, a młoda osoba, która tak dalece interesowała się moim stanem cywilnym, spłonęła szkarłatnym rumieńcem.

Następne pytania dotyczyły przygody lotniczej, która najbardziej wryła mi się w pamięć, więc opowiedziałem jeszcze o niezapomnianym instruktorskim, który uczył mnie latać, i o moim pierwszym locie samodzielnym. Bardzo się śmieli i klaskali, potem pan Hulewicz dziękował mi za „uroczy wieczór”, a jakaś ładniutka, rezolutna licealistka wręczyła mi kwiaty i z niebywałą determinacją, wobec rozbawionych widzów, oświadczyła, że - z polecenia i w imieniu całej klasy - chce mnie pocałować. Nie miałem

nic przeciw takiemu wyrazowi uznania moich młodych czytelniczek, a ponieważ pragnąłem im się odwzajemnić, ten pocałunek był niezupełnie konwencjonalny: trwał o parę sekund dłużej, wywołując zresztą żywiołowy aplauz zebranych.

Nawet Mickiewiczowi wśród filaretów coś takiego się nie przytrafiło. Przynajmniej żadna historia literatury o tym nie wspomina...

Z Wilna do Krakowa jest około sześciuset trzydziestu kilometrów. Lecę na Avii, której prędkość podróżna nie przekracza dwustu dwudziestu, więc ten powrotny przelot powinien trwać prawie trzy godziny. Według komunikatu meteorologicznego nad połową trasy pogoda jest dobra, a dopiero na wysokości Warszawy zaczyna się pogarszać z powodu skomplikowanego przekładańca ciepłych i zimnych frontów związanych z niżem nadciągającym z południo-zachodu. Ale nawet w Krakowie pułap chmur sięga od trzystu do pięciuset metrów, więc lokalne burze i przelotne deszcze na krańcach południowych dotrą tam zapewne dopiero wieczorem.

Na razie nad puszciami Rudnicką i Grodzieńską świeci słońce, a po prawej stronie towarzyszy mi na tym bezludziu tor kolejowy do Białegostoku i ułatwia nawigację.

Niewiele uwagi zresztą poświęcam nawigacji. Po piętnastu latach służby w lotnictwie taki przelot za dnia i przy dobrej widoczności nie wymaga ani skupienia, ani wysiłku. „Kaszka na mleku”, jak mówi Waśka.

Emocje wczorajszego wieczoru także ostygły, a „czad popularności”, który z lekka uderzył mi do głowy, zwietrzył i osiadł. Nie miałem wymagającej publiczności. Zdołałem ją zabawić i zaspokoić zwykłą ciekawość przeciętnego czytelnika: jak wyglądam, jaki mam głos, czy naprawdę jestem pilotem i jak dalece moje utwory odtwarzają autentyczne przygody...

Chciałbym napisać naprawdę dobrą, ciekawą powieść, nad którą moi czytelnicy doznaliby silniejszych, głębszych wzruszeń. Ale czy potrafię?

Kiedy czytam Conrada, bywam wstrząśnięty. Podziwiam jego mistrzostwo w jakże trudnej sztuce tworzenia żywych postaci i przedstawiania ich wewnętrznych przeżyć, konfliktów, motywów działania, dramatów, klęsk i triumfów. Myślę o nich, wracam do tych książek. Wątpię, czy studentka, która chciała wiedzieć, czy jestem jeszcze kawalerem, przeczyta powtórnie którąkolwiek z moich...

Z pewnością nigdy nie dorównam Conradowi. On zaczął od razu od „Szaleństwa Almayera”; ja - pożał się Boże - od „niesamowitych” naiwnych bajeczek...

Ale wedle stawu grobla. Piszę tak, jak mnie na to stać, a teraz ta rozpoczęta powieść o L-59 pochłania wszystkie moje myśli i cały wolny czas.

Temat podsunął mi jakiś fachowy artykuł, opublikowany w związku z uruchomieniem linii komunikacji pasażerskiej między Friedrichshafen a Berlinem przy użyciu sterowca „Hindenburg”. Była tam krótka wzmianka o wyprawie przedsięwziętej na sterowcu L-59 pod koniec wojny z Bułgarii do Niemieckiej Afryki Wschodniej, dla wspomżenia niemieckiego korpusu kolonialnego. Wyprawa nie udała się. Ale musiało to być niezwykle

przedsięwzięcie, a ludzie, którzy je podjęli, z pewnością nie byli zwykłymi zjadaczami wojennego chleba. Afryka... „Żelazny Korpus” niemiecki... Stocznia Zeppelina nad Jeziorem Bodeńskim, w której zbudowano specjalny sterowiec... A wreszcie ten jego lot na ogromnej trasie i klęska... Ujrzałem to wszystko naraz, jakby w bardzo dalekiej mglistej perspektywie, tak jak czasem widuje się szereg dziwnych, zdumiewających obrazków i zdarzeń we śnie.

Wzięło mnie. Zacząłem szukać wiadomości: technicznych o konstrukcji niemieckich sterowców i zasadach ich lotu oraz geograficznych i historycznych, dotyczących wszystkich szczegółów wyprawy na L-59, poczynając od kampanii w Tanganice aż po nieudaną odsiecz niemiecką dla Żelaznego Korpusu.

To nie było łatwe, ale niespodziewanie pomógł mi Włodek Kondratiuk, który od dawna interesował się sterowcami. Udało mi się skompletować potrzebne książki, artykuły, mapy i inne dane, a przez ten czas w głowie układały mi się kolejne zdarzenia i sylwetki ludzi, których losami zamierzałem pokierować.

Nie byłem ani w stepach Masajów, ani w kraju Uhehe, ani w bagnistej dżungli nad rzekami Muerusi lub Ugala, ani nad brzegami któregośkolwiek z trzech wielkich jezior, ani w ogóle w Afryce, lecz zdaje mi się, że gdybym się dziś znalazł w tym brytyjskim protektoracie, wśród ludów Bantu, potomków kupców z Egiptu, Arabii, Persji, Indii, łowców niewolników z Portugalii, Anglii i Zanzibaru, przyrodaj ludzie i ich prymitywna, choć dawna kultura nie byłyby mi całkiem obce.

I oto zacząłem prowadzić podwójne życie: wśród na pół autentycznych albo całkowicie zmyślonych postaci, które powołuję do działania na kartkach rękopisu, oraz w świecie codziennym, realnym, który czasem zdaje mi się mniej rzeczywisty niż tamten.

Nawet teraz; kiedy lecę nad wielkimi lasami, wzdłuż tego toru kolejowego, po wyliczonym kursie do Krakowa moją wyobraźnię opanowują tamte sprawy i zdarzenia.

Odrywam się od nich, aby uprzytomnić sobie, że minąłem już Grodno i że teraz na prawo pozostawiam Białystok.

Spoglądam na horyzont. Na wprost, na wysokości tysiąca metrów zjawiała się warstwa drobnych białych obłoków. Zbliżają się szybko, są już pod skrzydłami Avii, ale nie zamierzam zejść niżej, choć obłoczki rosną i gęstnieją. Raz po raz widzę pomiędzy nimi nieco zamgloną ziemię: fragmenty pól, lasów, dróg i ludzkich osiedli. Dolny pułap chmur aż po Kraków sięga od trzystu do pięciuset metrów, a tutaj około ośmiuset. Mam czas, trzeba tylko nieco uwagi poświęcić busoli.

Teraz wysoko nade mną zaczyna się druga warstwa pierzastych obłoczków: cienka jak muślin, jasna, prześwietlona słońcem. Lecę jakby we wnętrzu olbrzymiej, na pół

otwartej muszli perłowej. Z góry sączy się lekko przyćmiony blask, jak przez mleczną szybę. W dole skłębiona, zastygła w bezruchu płaszczyzna jak bezkresny, nieobjęty wzrokiem ocean pokryty krą przysypaną śniegiem. Tylko gdzieniegdzie wśród tego białego rumowiska otwierają się ciemne, niemal granatowe głębiny, na których dnie

majaczy ziemia.

Łagodne białe światło otacza mnie zewsząd, tak że ani zastrzały między skrzydłami, ani obramowanie wiatrochronu, ani moja ręka trzymająca drążek sterowy nie rzucają cienia. Tylko cień samolotu w mętnej tęczowej aureoli pojawia się czasem w dole na prawo, niewyraźny, jakby zanurzony we mgle. Przez chwilę ślizga się po obłokach, zapada we wklęsłości, przesadza wzdęte kłęby, kurczy się i rozciąga, jak odbijany przez krzywe, zapotniałe zwierciadło, a potem rozwiewa się i znika, aby znów wyłonić się niespodzianie na atłasowej bieli i - raz bliżej, raz dalej - zataczać się w karkołomnym pędzie po wybojach niebieskiego poligonu.

Avia zachowuje się zupełnie inaczej niż jej cień. Przestrzeń między dwiema warstwami obłoków jest spokojna jak toń śródleśnego jeziora osłoniętego przed wiatrem.

Maszyna płynie gładko, bez wstrząsów, bez najmniejszych wychyleń, czułe przyrządy zdają się drzemać, a 215 stopni tkwi nieruchomo na wprost kreski kursowej busoli.

Lecz oto na niewyraźnym, odległym horyzoncie, ponad powierzchnią śnieżnej równiny, z wolna zaczynają wyrastać jakieś nowe kształty: najpierw atole i wyspy o ciemniejszych brzegach, potem stożki dymiących wulkanów, a wreszcie na pół zatopione fantastyczne miasto, w którym jakiś kosmiczny demon zamiast domów zbudował tysiące -

dziesiątki i setki tysięcy! - olbrzymich bizantyjskich świątyń. Ich alabastrowe kopuły piętrzą się jedne nad drugimi wciąż wyżej i wyżej, sięgają górnej, rozproszonej warstwy perłowych obłoczków, wynurzają się na lewo i na prawo, zamykając przede mną przestrzeń.

Zaraz też budzi się spokojna toń powietrza. Wężowy nurt wiatru przewinał się pod samolotem, uniósł go w górę, wychylił na burtę i umknął w bok. Tuż po nim nadleciał

inny, zatargał skrzydłami, wygiął grzbiet jak sprężynę i nagle załamał się bezwładnie, jakby przecięty na pół. A potem zaczyna się taniec: w dół i w górę, w podrygach, przechyłach, skrętach i uskokach.

Wspaniała sceneria nieba zmienia się z minuty na minutę. W górze nie ma już ażurowej siatki pierzastych obłoczków. Zamiast niej rozpełza się gęsta, bezkształtna, szarzejąca masa, która zalewa słoneczną tarczę. Luka, w której ciągle jeszcze moja Avia zatacza się na barkach skłóconych prądów, zamyka się z wolna. W jej ciemnej czeluści migocą czerwone błyski, którym raz po raz towarzyszy chrapliwy grzmot: potwór warczy gniewnie, zanim ukąsi...

Liczę, że przeleciałem już nad Bugiem i mijam Siedlce. Przelotne burze, zapowiedziane przez komunikat meteorologiczny dopiero na południowych krańcach Polski, znacznie wyprzedziły przewidywania synoptyków. Diabli wiedzą, jaki jest pułap tych burzowych chmur pode mną, ale tak czy inaczej - skoro meteo nawala - wolę widzieć ziemię, niż pchać się nie wiadomo jak wysoko ponad nią. Jeżeli będzie bardzo źle, dociągnę do Dęblina.

Zmniejszam obroty silnika i na dół!

Nadęty obłok leci mi na spotkanie, rośnie w oczach, podczas gdy reszta świata znika z pola widzenia. Samolot wbija się w niego jak w górę puchu, która bez najmniejszego oporu pochłania i otacza mnie zewsząd, biała, kłująca w mózg jak szpilki.

Mrużę powieki, żeby widzieć prędkościomierz i blaszaną sylwetkę na tarczy Sperry, ale ta oślepiająca biel już szarzeje, aż zmienia się w rozpylony popiół. Teraz tylko utrzymać kurs, równowagę poprzeczną i stały kąt nurkowania do czasu, gdy pod chmurami wyłoni się ziemia.

Czekam na nią cierpliwie, podczas gdy po obu stronach kadłuba przelatują szare widma, a wskazówka wysokościomierza schodzi coraz niżej po drabince podziałki: tysiąc pięćset, tysiąc czterysta, tysiąc trzysta metrów...

Wiatr gra na burtach, pęd poświstuje w stalowych taśmach usztywniających zastrzały i skrzydła. Skłócone prądy i wiry uderzają z dołu i z góry, wynoszą samolot wzwyż i nagle umykają spod skrzydeł, bo po chwili rzucić go w lewo, w prawo, jak kręty nurt górskiego strumienia rzuca źdźbłem trawy.

Ale ja umiem się bronić i sprawna, posłuszna Avia bynajmniej nie poddaje się tym atakom. Wprawdzie raz po raz czuję się lekki jak z papieru, to znów siła inercji wciąga mnie w siedzenie fotela, nalewając całe ciało ołowiem, lecz szybkie manewry sterami skutecznie parują każdy trawers i przechył sygnalizowany przez niezawodne, sumienne przyrządy.

Tysiąc metrów, osiemset metrów, sześćset metrów... Na szybie wiatrochronu rozbijają się duże krople deszczu tworząc nad moją głową wygiętą przesłonę wodnego pyłu. Strumyki wody przynaglone tęgim opływem biegną po kadłubie w tył, pełzają szybko po skrzydłach. A potem deszcz nagle ustaje i dokoła kabiny pędzi gęsta biaława przedza: grad! Trzeszczy, szeleści, chrzęści jak chmara chrabąszczów, a przestrzeń w górze pulsuje blaskiem i raz po raz poprzez stłumiony warkot silnika przebija się łoskot piorunów.

No, to musi być niezgorsza burza! Oby tylko była naprawdę przelotna. Mam zupełnie dość lotu na oślepie w takich warunkach.

Pięćset metrów: grad ustaje, ale maszyna dalej mocuje się z wichrem, aż stękają skrzydła.

Wreszcie jednak brunatny tuman pod nimi zaczyna rzednieć i rozsypuje się nad płaską masą ziemi, która wyłania się posępna, mroczna, pod ciężkimi chmurami pędzącymi w popłochu na wschód. Mnie także chyba zniosło trochę na wschód mimo poprawki kursu na derywację, bo w oddali po lewej stronie dostrzegam dymiący parowóz i pociąg.

Lecę w tamtą stronę, żeby porównać teren z mapą.

Oczywiście! Tor zakręca wprost na południe i wraz z szosą tworzy równoramienne trójkąt. U zbiegu szosy i toru leży Łuków. Jeżeli wrócę na poprzedni kurs, za dwadzieścia minut będę nad Dęblinem.

Mógłbym tam wylądować, odwiedzić kolegów, przekąsić coś w kasynie, dowiedzieć się

o pogodę na dalszej trasie i przeczekać tę głupią burzę, nawet zanocować.

Ale właściwie nie jest przecież tak źle, żeby przerywać lot. Byłaby to niejako porażka.

Pułap chmur tylko miejscami obniża się do czterystu metrów, silnik pracuje dobrze, a benzyny wystarczy.

Lecę dalej prosto do Krakowa.

Na przestrzeni pozostałych dwustu osiemdziesięciu kilometrów co najmniej dwa razy miałem poważne wątpliwości, czy moja decyzja była słuszna. Wprawdzie burza istotnie omdlała już między Wisłą a Radomiem, ale pułap chmur leżał nisko i szkwały raz po raz przyciskały mnie do ziemi. Niewiele sobie z tego robiłem, póki nie doleciałem do wzgórz pomiędzy Skarżyskiem a Starachowicami. Dalej na południe zaczynały się Góry Świętokrzyskie...

Z lasów dymiła mgła, z nieba zwisały szare obłoki i siąpił deszcz. Nie mogłem pchać się na oślep w ten kleisty kit, nie wiedząc, czy będę mógł z niego wyjść po drugiej stronie. Musiałem zboczyć na zachód, aby lecąc na wysokości dziesięciu metrów nad torem kolejowym trafić na przełęcz na północ od Kielc.

Ale za Kielcami było jeszcze gorzej: widoczność skurczyła się do paruset metrów, a chmury wlokły się po ziemi na każdym wzniesieniu terenu.

Przestałem zwracać uwagę na kurs, wziąłem „pod pachę” szosę i trzymałem się jej kurczowo, bo już ani na prawo, ani na lewo od niej nie widziałem nic zgoła.

Skrzyżowanie z torem kolejowym ostrzegło mnie, że zbliżam się do Jędrzejowa, więc skoczyłem w górę, odliczyłem trzydzieści sekund i ostrożnie po omacku zacząłem schodzić. Udało się: zobaczyłem pod sobą pole. Lecz szosa wymknęła mi się i znikła - na lewo? Na prawo? Nie wiedziałem... Tylko w chwilach gdy pułap unosił się do kilkudziesięciu metrów, odważałem się spojrzeć na busolę. Poza tym nie odrywałem wzroku od mętnego, zamglonego półkola ziemi, która falowała pode mną wzniesieniami i dolinami, pełna niespodzianek i podstępów. Dostrzegałem je w ostatniej sekundzie: wysokie drzewa, dachy stodół, wieże kościołów... Moja prędkość - ponad sześćdziesiąt metrów na sekundę - zmuszała mnie do stałego napięcia: nie miałem czasu na wahania, każdy manewr sterem musiał być błyskawiczny, bo w przeciwnym razie...

Chyba gdzieś w okolicy Słomnik omal nie nadziałem się na linię wysokiego napięcia. Strach wśliznął mi się za kołnierz i spłynął dreszczem po plecach. Wylądować!

Byłe gdzie: wprost przed siebie, na pierwszym równiejszym polu!

Ale opanowałem ten odruch. Od Krakowa dzieliło mnie ze dwadzieścia, najwyżej trzydzieści kilometrów; kilka minut lotu. Jeszcze ostatnie większe wzgórze i teren zacznie opadać ku dolinie Wisły.

Tak było istotnie: ziemia zaczęła się oddalać, a może pułap chmur nieco się podniósł. Jakaś jaśniejsza wnęka otwierała się na lewo w skos. Zakręciłem w nią bez chwili namysłu, instynktownie, jak zwierz wymykający się z obławy, i zobaczyłem ulewę* blasku

spadającą spoza krawędzi ciemnej ławicy chmur. Przede mną w dole ziemia pławiła się w słońcu, spokojna i przyjazna pod wysoką błękitną kopułą nieba, nieco w lewo od kursu połyskiwała rzeka, na prawo połśniewały strome dachy i złocone krzyże tonącego w lekkiej mgiele Krakowa.

Nic się nie zgadzało z prognozą komunikatu, który otrzymałem na wileńskim lotnisku. Ale to nie była wina Instytutu Meteorologicznego, tylko dyżurnego podoficera portu lotniczego w Porubanku, a poniekąd także moja. Dopiero po wylądowaniu w Krakowie zauważyłem, że ten komunikat zawiera dane z godziny 21.00 i wczorajszą datę..

Takie szczegóły o wiele lepiej jest sprawdzić przed startem, w kancelarii portu, niż na lotnisku docelowym...

18.

TOWARZYSTWO WYDAWNICZE „ROJ” Sp. z o.o.

Warszawa ul. Kredytowa 1.

Warszawa, 7 V 1936

Umowa

Między Towarzystwem Wyd. „Rój” a kpt. pil. Januszem Meissnerem, zam. w Krakowie, pl. Kazimierza Wielkiego 6, zawarto umowę treści następującej: Tow. Wyd. „Rój” nabywa prawa druku powieści p. J. Meissnera pt. „L-59” w ilości 2000 egz. (plus 250 egz. autorskich, recenzyjnych etc).

Tytułem honorarium Autor otrzyma zł 1500. - (tysiąc pięćset), płatnych: - przy podpisaniu umowy zł 500. -

- z chwilą podpisania książki do druku... .. zł 500,-

- po ukazaniu się książki z druku zł 500. -

P. kpt. Meissner otrzyma 25 egz. autorskich. Tow. Wyd. „Rój” zastrzega sobie pierwszeństwo na druk dalszych wydań.

(-) Marian Kister

A co się dzieje tymczasem ze „Szkolą orląt”? Idzie jak woda! Przed końcem roku 1932, tj.

przed wygaśnięciem umowy, która zezwalała wydawnictwu na druk tej młodzieżowej książki _ w nie ograniczonej ilości egzemplarzy przez trzy lata, przezorny pan Wańkiewicz wznowił po raz już nie wiem który jej wydanie w nakładzie, który wystarczył na trzy lata następne. Lecz i ten „fantastyczny” nakład został wyczerpany, więc „Rój” proponuje mi nową umowę, tym razem na 5% ceny brutto od dwu tysięcy egzemplarzy i 10% od każdego następnego tysiąca. Z tym cyrografem przyjeżdża do Krakowa pogodny Mefistofeles, Marian Kister.

Przyznaje, że wydawnictwo nie poniosło strat na „Szkole orląt”, a nawet miało „niejakie zyski”, pomimo iż kapitał uwięziony w ostatnim nakładzie tylko częściowo procentował w ciągu owych trzech lat dodatkowych. W każdym razie Marian ma coś w rodzaju skrupułów w sprawie umowy z roku 1929 i jest skłonny zaofiarować mi jakąś premię. Bez porozumienia z panem Melchiorem, na własną odpowiedzialność! -

- Wybierz sobie u jubilera najlepszy złoty zegarek na i nasz rachunek.

Ale ja nie chcę złotego zegarka, tylko bardzo ładne biurko, które wypatrzyłem w sklepie znanej firmy meblarskiej Mannego.

- Zgoda. Niech będzie biurko.

Idziemy do restauracji „U Joska” na Stradomiu, żeby uczcić tę wielkoduszną premię.

„Gęsi pipek bez nikogo”, pod siedemdziesięcioprocentową pejsachówkę, okazuje się znakomitą potrawą. Karp po żydowsku także.

Międzynarodowy Zlot do Berlina odbywa się z okazji Olimpiady, a jego regulamin jest rzeczywiście nastawiony na turystykę i bardzo prosty. O kolejności miejsc decyduje największa ilość punktów wynikająca z następującego obliczenia: suma przebytych kilometrów podzielona przez moc silnika i pomnożona przez ilość osób załogi. Przy tym cztery warunki: 1) start z dowolnego lotniska od godz. szóstej rano; 2) lądowanie na lotnisku Rangsdorf przed godz. szesnastą dnia następnego; 3) lot po trasie, która nie może przecinać się w żadnym punkcie i 4) wolno lądować tylko raz na każdym lotnisku pośrednim.

Przystępujemy do dzieła we trzech: naczelnny lekarz pułku, dr Kazimierz M., inż.

Tadeusz T. z parku lotniczego i ja, oczywiście w barwach Aeroklubu Krakowskiego, z błogosławieństwem jego zarządu i przykazaniem zajęcia jednego z pięciu miejsc premiowanych, co wcale nie jest łatwe, bowiem prócz nas lecą z Polski cztery bardzo dobre załogi, a ponadto jeszcze ponad sześćdziesiąt innych z jedenastu państw Europy. Ale mamy dobrą RWD-13 i mocne postanowienie: z mieczem albo na tarczy, co się wyklada na język bardziej pokojowy - z samolotem albo na noszach!

Inżynier objął kierownictwo techniczne wyprawy, doktor ma nas podtrzymywać na duchu i na ciele wiedzą lekarską i farmakologiczną, ja jestem pilotem i nawigatorem.

Zdecydowaliśmy się, że z trzydziestu czterech godzin lotu ponad trzydzieści zużyjemy nad ojczyznę (bo diabli wiedzą, czy nam Krzyżacy nie zrobią jakiegoś kawału na swoich lotniskach), a dopiero potem przelecimy granicę i wylądujemy pod Berlinem, w tym Rangsdorfie.

Wykreśliłem na mapie ostrokątną trasę, żeby się zmieścić w granicach Rzeczypospolitej, Tadeusz zorganizował według niej zaopatrzenie w paliwo, Kazik załatwił formalności paszportowe i dewizowe. Potem rozebraliśmy z inżynierem i werkmistrzem parkowym naszą „trzynastkę” na - miałki. proszek, złożyliśmy ją z powrotem, zainstalowaliśmy światła pozycyjne i na dwadzieścia cztery godziny przed startem byliśmy gotowi.

Nazajutrz przyjechałem na lotnisko o świcie i przed hangarem aeroklubu zastałem inżyniera, który pilnował napełniania zbiorników. A doktora nie ma...

Czekamy, szósta dawno minęła, pogoda piękna, szkoda każdej minuty. Obliczyłem, że po to, aby zająć miejsce bodaj w pierwszej dziesiątce, musimy przelecieć co najmniej cztery tysiące kilometrów, co przy średniej prędkości sto sześćdziesiąt kilometrów na godzinę zajmie nam dwadzieścia pięć godzin. Pozostałe dziewięć przewidziałem na postoje, formalności na kilkunastu lotniskach i uzupełnianie benzyny. A tu nasz doktor zaspał...

Objawił się dopiero o siódmej, dźwigając wielką torbę z apteką i narzędziami chirurgicznymi, jakby się wybierał do porodu, nie na Olimpiadę. Ważyła ze dwadzieścia

kilo i ten dodatkowy balast wcale mi się nie podobał, ale Kazik się uparł.

- Jak połamięcie ręce i nogi, będziecie mi wdzięczni - powiada poklepując czarną walizę. - Ja bez tego nie lecę.

Wzruszyła nas jego dbałość o nasze kończyny, więc ulegliśmy i lecimy: ja za sterami, inżynier obok mnie, z mapą, doktor z tyłu, na tej torbie.

Pierwsze tysiąc pięćset kilometrów odstawiliśmy w dziesięć godzin. Ale taki lot, prawie bez odpoczynku, to nie jest bardzo zabawne, nawet przy dobrej pogodzie. Już od jedenastej w nagrzanym powietrzu rzuca jak w ukropie, trasa - zwłaszcza na północnym wschodzie - bądź co bądź wymaga sporo uwagi i poza tym nudno... Braliśmy dwukrotnie benzynę na większych lotniskach, a teraz w Dębicy (gdzie jest tylko posterunek meteorologiczny i dozorca, który stempluje nasz rajdowy karnet) przelewamy zapas z blaszanek do zbiorników na przelot do Dębina. Napracowaliśmy się obaj z Tadeuszem serdecznie, podczas gdy Kazimierz wysiadywał swoją lekarską torbę (zresztą bez żadnego rezultatu, bo nic się z niej nie wykluło), i uruchomiwszy silnik ruszamy do startu.

Lotnisko jest niewielkie: czterysta na czterysta metrów, trawa nie skoszona - jak na prerii - hamuje wybieg, a wiatr wieje od strony linii telegraficznej. I akurat nad drutami silnik nawala...

Nie mam ani dostatecznej wysokości, ani prędkości, żeby zawrócić, więc ląduję na jakiejś łączce za drogą. Łączka jest znacznie mniejsza od lotniska: gdyby się na niej pasły dwie krowy; nie byłoby już miejsca na awaryjne lądowanie, a poza tym obie zdechłyby z głodu. Na domiar złego teren opada i kończy się rowem. Ale RWD ma hamulce, więc wyłączwszy kontakt zatrzymuję ją o metr przed tą przeszkodą.

- No, udało się! - wzdycha inżynier. - Już myślałem, że skończymy rajd w Dębicy.

Ale doktor, który najpierw pozieleniał, a teraz zrobił się na gębie żółty jak dojrzała renkloda, nie poprzestaje na westchnieniach. Potok wymowy leje się z niego ciurkiem: - Rozumie się, że skończymy w Dębicy! Bo wyście tak przygotowali maszynę. To się robi dokładnie: odstawia się na miesiąc wcześniej i wymienia się zużyte części, nie tak!

- Jak? - pyta inżynier grzebiąc w silniku.

- Nie tak jak wy. Ja wiem, coście tam robili?

- Jak nie wiesz, to nie gadaj.

Ale milczenie jest jedną z nielicznych cnót, których nasz doktor nie posiada.

- Nawet nie wiem, jak my się teraz dostaniemy do Krakowa. Bo tu przecież nie będziemy siedzieli. Ja przynajmniej nie mam zamiaru. Jadę do Berlina pociągiem. Nie myślę tracić przez was urlopu i okazji zobaczenia tego wszystkiego. Ale to zawsze u nas tak się robi: byle jak, bez dozoru. Na taki rajd maszyna powinna być jak zegarek...

Sprawdzamy z Tadeuszem zapłon, iskrowniki, kabel, a znad polowego lazaretu płynie dalej:

- Ładnieśmy się urządzili... Jak tu w dzień silnik nawalił, to co będzie w nocy? Ale pewnie: pan kapitan wykreślił trasę i zadowolony. Pan inżynier założył oświetlenie i już. A silnik zostawiliście werkmistrzowi. Co jego obchodzi, czy dolecimy, czy nie? To trzeba samemu dopilnować. Macie dobre miejsce w zawodach. Macie złot gwiazdzisty w Dębicy!

Macie cztery tysiące kilometrów. Macie Berlin...

- Nie płacz i ciesz się, że żyjesz - mówię. - Moglibyśmy tu leżeć w tym rowie.

- Jeszcze by tego brakowało! A w ogóle trzydzieści godzin w powietrzu to nie ma najmniejszego sensu. I jeszcze w nocy...

Rozkręcamy gaźnik, wyjmujemy filtr, przedmuchujemy przewód benzynowy...

Jest! Kawalek skruszałej gumy wylatuje z rury, a za nim sika benzyna! Dopływ był zatkany...

- No, proszę! - triumfuje Kazimierz. - Czy to tak powinno być? To nie można było założyć nowego przewodu?! Teraz się znów zatka. Nie warto nawet lecieć do Dębina. Już godzinę zmarnowaliśmy tutaj. Jeżeli nawet dolecimy, to na ostatnim miejscu.

Kończymy dokręcać pokrywkę gaźnika i Tadeusz bierze się do zapuszczania stutrydziestokonnego Waltera, podczas gdy ja siadam za sterem, a Kazik gada: - Ciekawe, gdzie teraz wylądujemy. Pewnie pod Mielcem...

- Wyłączony, pełny gaz!

- Pełny!

- ...jeżeli w ogóle ten silnik będzie chciał zaskoczyć, bo przecież nie wiadomo, czy to naprawdę tylko przewód był zatkany...

- Mały gaz!

- Mały!

- Ja wam mówię: najlepiej wracać do Krakowa, póki jeszcze widno. Nie ma się co pchać na nie przygotowanej maszynie, zwłaszcza jeżeli mamy lecieć w nocy... Albo już przenocować w Dębinie i jutro lecieć prosto do Berlina...

- Kontakt!

- Kontakt! - Rrrr! - zaskoczył.

Wciskam hamulce, pełne obroty: świece palą znakomicie. Ale inżynier poobcierał sobie palce przy tej robocie i trzeba mu je opatrzyć, więc na pierwszy plan wyjeżdża apteka oraz Kazimierz, który zostaje powołany do czynu wraz z całą swoją wiedzą lekarską i znów triumfuje: jego przezorność przynosi pierwsze owoce!

- Trochę będzie szczypało - powiada odkorkowując flaszkę z ciemnego szkła - ale zaraz przejdzie.

Żółtawy płyn kapie na dłoń Tadeusza.

- Szczypie?

- Nie, wcale nie szczypie.

- To niemożliwe: musi szczypać - oświadcza kategorycznie naczelnny lekarz pułku, dolewając jeszcze. - Teraz szczypie?

- Nie szczypie. Bardzo mi przykro, ale może to nie ta flaszka?

Kazimierz spogląda na niego z góry, lecz okazuje się, że pacjent ma rację: zamiast wodą utlenioną polewają mu dłoń kroplami na rozstrój żołądka.

Doktor jest trochę speszony, więc pocieszamy go, że mogło być gorzej, gdyby Tadeusza brzuch rozboleł, bo wtedy zapewne łyknąłby tej wody...

Wreszcie opatrunek skończony. Lecimy do Dębłina!

Ląduję tam o siódmej i kołuję prosto do hangaru eskadry pilotażu. Jest sobota; loty szkolne skończyły się w południe, ale przed hangarem czekają dwie brygady mechaników i st. majster wojskowy Czyż. Ściskam go serdecznie, a potem raz-dwa: benzyna, olej, wymiana tego przewodu na wszelki wypadek i próba silnika po oczyszczeniu świec.

Zrobili to w dwadzieścia minut!

Kazik upewnia się, czy nam znów co nie nawali w drodze.

- Nie ma prawa! - mówi stanowczo jeden z brygadzystów. - Niech pan major zapyta kapitana Meissnera.

- A skąd kapitan może wiedzieć, czy wyście czegoś nie pokpili?

Mechanik jest nieco urażony. Mierzy naszego doktora niechętnym spojrzeniem.

- Wie, panie majorze! Kapitan Meissner nas zna.

Ten argument wydaje się Kazimierzowi nieco enigmatyczny, niemniej jednak znacznie polepsza jego samopoczucie.

No, możemy lecieć. Mamy przed sobą czterysta trzydzieści kilometrów do Wilna, słońce chyli się tuż nad horyzontem, a nawigacja po ciemku na tej trasie nie należy do łatwych.

Kiedy minąwszy Siedlce przelatujemy nad Bugiem, jest już zupełny zmrok. W połowie drogi, daleko na lewo widać światła Białegostoku, a potem lasy i lasy... Czarna, bezbrzeżna puszcza, jakieś moczary i bagna spowite w białe welony mgieł, puste - obszary bez dróg, bez wsi, bez jakichkolwiek punktów orientacyjnych i znowu lasy. Tylko daleko za nami wąski pas nieba podbiega przydymioną czerwienią i fioletem.

Chce mi się spać, nogi i krzyż ścierpły od długiego siedzenia, wszystkie stawy zaczynają boleć. W mięśniach gromadzi się niecierpliwa energia, z przyjemnością kopnąłbym teraz piłkę albo Kazimierza w zadek, przebiegłbym z pół kilometra albo „przepląnąłbym cawlem jakąś rzekę. Inżynier sprawdza moje obliczenia nawigacyjne.

- Jeszcze tylko ze trzydzieści pięć kilometrów.

Jakaś szosa przewija się pod nami jak popielata wstążka na tle czarnej ziemi, przeskakuje rzeczkę i wsiąka w las. Potem gwiazdy przeglądają się w jeziorach, które łańcuchem leżą w poprzek trasy, czarne, tu i ówdzie zasnuwane mgłą, tajemnicze...

- Widać światła - mówi inżynier. - Trochę na prawo. To chyba lotnisko?

- Chyba. Dalej na prawo powinien być tor kolejowy, a lotnisko tuż przy nim.

Wypatruję, czekam. Przede mną, za lekką mgiełką budzi się coraz więcej światełek.

Wspinają się na wzgórza, opadają niżej, ustawiają się w dwuszeregi, tworzą półkola, węzły i klamry. Od czasu do czasu błyskają kolorowe neony reklam, jak klejnoty. Wszystko to pełza w mroku, znika i ukazuje się znowu, roi się jak tłum świętojańskich robaczek.

Wtem czerwona gwiazda na prawo zaczyna płynąć na jednym poziomie ze skrzydłem maszyny: lewe światło pozycyjne samolotu albo maszt radiostacji lotniskowej.

Okazuje się, że maszt. Słabo oświetlone bloki hangarów wyłamują się z mroku, wskaźnik kierunku wiatru błyszczą zielono i ktoś sygnalizuje ręczną latarką elektryczną.

Zamykam gaz, schodzę, trochę, po omacku, bo na lotnisku nie ma lamp granicznych. Ziemia, czarna i głęboka, pod pływa coraz bliżej, światła hangarów wspinają się aż na horyzont. Płaska równina ucieka w tył, lekkie muśnięcie kołami, już drga podwozie i rechoce płoza po kretowiskach.

Siedzimy. Jest dwudziesta druga piętnaście.

W kasynie czekają przedstawiciele miejscowego aeroklubu i działa bufet. Są też wiadomości o pozostałych załogach: kpt. Peterek przed godziną odleciał stąd do Krakowa, odwaliwszy - podobnie jak my - ponad dwa tysiące kilometrów, dwie załogi będą nocowały w Lublinie, bo pogoda się psuje i nie chcą ryzykować, nic pewnego natomiast nie wiadomo o załodze tutejszej. Podobno lądowała gdzieś przymusowo w drodze...

Warunki atmosferyczne rzeczywiście nie są zachęcające: od południo-zachodu idą burze i deszcze. Są już blisko.

Istotnie, gdy koło jedenastej wracamy do maszyny, widać, że coś się święci: księżyc jest mętny, w lisiej czapie, zakatarzone gwiazdy świecą tylko na północy, powietrze jest parne i duszne.

Kazikowi znów mina zrzęda. Za to inżyniera ogarnął nastrój bojowy: koniecznie chce pilotować, jakkolwiek jeszcze nigdy w nocy nie latał, a w dzień też niewiele. Zdaje mu się, że to nic trudnego, zwłaszcza że przecież mamy-podwójne stery.

- Dobrze, ale ja wystartuję. Potem możesz się męczyć sam.

Lecimy. Dla ułatwienia biorę kurs na Białystok i dopiero potem oddaję mu prowadzenie. Jest bardzo ciemno, horyzontu nie widać, a lot według przyrządów wcale nie jest łatwy dla młodego pilota nie obytego ze ślepych pilotażem. Maszyna raz po raz

ucieka z kursu, trawersuje zbacza na lewo, i po upływie pół godziny Tadeusz ma tego dosyć.

Przejmuje stery i zakręcam trochę na północ, żeby odrobić to zboczenie. Powinniśmy być gdzieś na połowie drogi do Grodna, w pobliżu toru kolejowego. Muszę uważać, bo tu niedaleko na północny zachód jest granica, więc lepiej mieć tor pod ręką. Ale kto go tam wypatrzy po ciemku w tych lasach...

Tymczasem południowo-zachodni wiatr wzmaga się i pędzi coraz groźniejsze chmury, a na południu i przed nami błyska się raz po raz.

Schodzę poniżej stu metrów, żeby nie przegapić toru kolejowego. Nie ma go i nie ma. Diabli wiedzą, może już przelecieliśmy nad nim?... Chmury połykają ostatnie gwiazdy, niebo staje się równie czarne jak ziemia i zaczyna padać deszcz.

Inżynier świeci potężną latarką elektryczną, bo pod nami nic nie widać, a nie można zaufać wyłącznie busoli przy tak silnym bocznym wietrze. Ostrzega mnie, ilekroć zanadto zniżamy się nad drzewami, i szuka toru.

Ale toru nie ma... Zaczyna to być denerwujące. Czas dłuży się, uwaga w tym ślepym locie jest napięta, a zmęczenie po osiemnastu godzinach prowadzenia maszyny daje się we znaki. Na domiar złego wichura tarłosi samolot tak, że wszystkie przyrządy dostają konwulsji.

Znów mija pół godziny.

- Chciałbym wiedzieć, gdzie my właściwie jesteśmy - mówi Tadeusz.

- A ja bym chciał wiedzieć, w jakim państwie zawadzimy o jakąś wieżę i rąbniemy w las - formułuje swoje życzenia Kazimierz. - Bo Polska chyba się już pod nami skończyła.

Złoszczą mnie obaj, bo sam nie jestem całkiem pewien. Ale w tej samej chwili dostrzegam na prawo łunę, która czerwieni skłębiony pułap chmur.

- Jesteśmy w Chinach - oświadczam spokojnie. - Właśnie mijamy ich stolicę: Grodno.

- Jak Boga kocham, tor kolejowy! - woła inżynier. - Patrzcie: pociąg!

Istotnie, widać oświetlone okna wagonów i żółtawe ślepie parowozu. Ale len tor tworzy niemal prosty kąt z kierunkiem naszego lotu i widzę, że Tadeusza' znów ogarnia zwątpienie.

- Nie martw się, Tadziu. To jest boczna linia z Grodna przez Mosty do Wołkowyska. Sprawdź na mapie.

Inżynier sprawdza: tor, szosa, rzeka, na prawo iskrzą się światła ulic i domów, więc oddycha z ulgą, a potem zamyka okno kabiny i gasi swoją latarnię morską. Kazik otrząsnął

się ze zgrozy, która paraliżowała mu język, i pytluje, że właściwie ocaleliśmy tylko cudem, że takie latanie „na nos” nie ma sensu i że bym się teraz trzymał toru obiema rękami, bo jeszcze nie wiadomo, co będzie dalej.

- Dalej będzie Białystok. Już go widać.

- Gdzie?! - pyta inżynier.

- Na chmurach, przed nami. Za kwadrans zobaczysz światła.

Błada luna majaczy prosto na kursie, zmienia barwę, staje się coraz wyraźniejsza, coraz żywsza, potem w dole zaczynają się żarzyć iskry, jak w popiele wypalonego ogniska, aż wreszcie strzelają światłem i w powietrzu dokoła samolotu złocą się smugi deszczu.

Przelatuję nad miastem, polśniewają mokre, wyludnione ulice między rzędami domów...

Potem łuny lanych miast i miasteczek wskazują drogę: Łapy, Zambrów, Ostrów Mazowiecka, Wyszaków, Wołomin...

Warszawa z daleka bucha światłem, choć przykryta brudną, szarą pierzyną chmur i zalewana deszczem. Idzie kolejna burza, wichur szaleje, niebo szarpią błękitne i ogniste błyskawice, trzeszczą pioruny, ale przecież wiem już na pewno, że wygram tę grę o nocny przelot.

- To było warte strachu - mówi inżynier. - Wiesz, miałem pietra tam przed Grodnem.

Doktor pewnie ma nadal, ale milczy jak głaz. Jeszcze nie wylądowaliśmy, więc za wcześnie na odprężenie. I wichur poniewiera maszyną, aż dech zatyka...

Ale na koniec widać Okęcie: rubinowy różaniec lamp granicznych nagle pojawia się w dole i strzałka wskazująca kierunek wiatru zaczyna węszyć: na lewo, na prawo, zgodnie z gwałtownymi porywami szkwałów.

Usłyszeli nas!

Zmniejszam obroty, zachodzę na prostą pod tę zwariowaną wichurę. RzUCA na skrzydła, wypiera w górę, rozpląszcza się i staje dęba, a pode mną łyskają kałuże, ziemia pędzi, zbliża się, zwalnia, to znów zapada się, jakby pod równiną lotniska przebiegały wzburzone fale sejsmiczne. Wreszcie udaje mi się posadzić maszynę w tym wrzątku, spod kół tryskają gejzery wody, słysząc plusk, szum ulewy i wycie wiatru. Ostrożnie wciskam hamulce, potem wolno kołuję do hangaru, skąd ktoś sygnalizuje latarką, a potem zatrzymuję się na betonowej płycie i wyłączam silnik.

Uff! Przyjemnie jest poczuć ten nieruchomy beton pod stopami.

Zbiorniki mamy prawie puste, zamówionej benzyny nie ma, hangary pozamykane i nikt nas nie oczekuje, mimo że inżynier zapowiedział nasz przylot między północą a trzecią. Tu nie Dęblin!...

Doktor naturalnie nam przypisuje całą winę, ale nie słuchamy jego utyskiwań, bo przecież trzeba w jakiś sposób zdobyć paliwo, co o tej porze nastęrcza niejaki trudności.

Na szczęście służbę oficera inspekcyjnego pułku pełni por. L., który za moich czasów kończył pilotaż w Dęblinie, więc udaje mi się nakłonić go do czynów ryzykownych.

Najpierw ściągamy z łóżek kilku zaspanych mechaników, otwieramy hangar dywizjonu bombowego i wprowadzamy RWD pod dach. Potem - ponieważ deszcz leje nadal, klucze od magazynu z paliwem zabrał oficer techniczny, a w hangarze benzyny w beczkach przechowywać nie wolno - spuszcza ją ze zbiornika pierwszego z brzegu bombowca.

Inspekcyjnemu wypisuję (dla dowódcy dywizjonu, który jest moim przyjacielem od lat dziesięciu czy dwunastu) oświadczenie, że to ja sam dopuściłem - się tej kradzieży, proszę o łagodny wymiar kary (o ile można - z zawieszeniem) i w ten sposób katastrofa zostaje zażegnana.

Tymczasem benzyna cieknie wolno do podstawionego wiadra, a my wyłazimy ze skóry, bo czas upływa... Kazimierz na szczęście spał w jakimś kącie i nie udzielał nam pouczeń, jak się to powinno robić, więc wytrzymaliśmy nerwowo do końca.

O wpół do czwartej jesteśmy gotowi. Deszcz przestał padać, wiatr się uspokoił, ale za to nad mokrą ziemią stoi mgła. Gęsta, żółtawa w świetle latarni, lepka i zimna. Jest jeszcze zupełnie ciemno, niebo zawalone chmurami, ale przecież zanim dolecimy do Grudziądza, chyba się przetrze i rozwidni, bo na północy warunki atmosferyczne mają być lepsze.

Obudziliśmy Kazika, podziękowałem porucznikowi i mechanikom, załadowaliśmy się i... gazu.

Prawie zaraz po starcie weszliśmy w paskudną mgłę. Lecimy znów na ślepo, według przyrządów, inżynier pilnuje kursu, a doktor prorokuje, że połamiemy gnaty w Prusach Wschodnich.

Spać mi się chce, oczy pieką, z niecierpliwością czekam, kiedy maszyna wyjdzie ponad tę wata, wskazówka wysokościomierza wolno pełźnie po tarczy z podziałką, a dokoła ciągle szaro i szaro, jakby się to nie miało skończyć. Wreszcie na wysokości tysiąca dwustu metrów otwiera się niebo i błyskają gwiazdy, a pod nami ściele się biała, aksamitna równina, której wschodnie krańce zaczynają lekko różowieć.

O wpół do piątej gwiazdy bledną, wsiąkają w błękit, a mgła stopniowo rozwiewa się i od czasu do czasu widać już fragmenty terenu, jakieś lasy, pola, odcinki dróg. Potem słońce w powodzi blasku wylewa się zza horyzontu i długie cienie lasów, drzew, chat kładą się na uśmiechniętą ziemię. Pad nami wije się Drwęca, porządne, czyste pomorskie miasteczka wyłaniają się jedno po drugim z resztek mgły, ciemnieją gładkie tafle jezior, coraz więcej torów kolejowych i dróg zbiega się tam w dole, a wreszcie spoza lasów ukazuje się Wisła i na prawo od kursu - Grudziądz.

Znów bierzemy benzynę i znów lecimy dalej, tym razem na południe, do Łodzi, a potem do Katowic. Teraz, w dzień, gdy pogoda sprzyja, ten lot po łatwej trasie staje się coraz bardziej nużący. Między Łodzią a Katowicami zdrzemnąłem się, podczas gdy Tadeusz zastąpił mnie przy sterach, ale już za Częstochową Kazimierz domaga się, żebym ja pilotował, „bo inżynier może się pomylić i wylądujemy w Czechosłowacji”.

Więc jeszcze dwadzieścia minut i siadamy na katowickim lotnisku. Śniadanie,

benzyna, powierzchowny przegląd silnika i start do Gdyni.

Trzy godziny z lekkim południowym wiatrem... Silnik mruży jednostajnie, usypiająco, jakaś śląska mucha dostała się do kabiny i bzyka na szybie, po czym sumiennie czyści sobie tylnymi nóżkami tęczowe skrzydełka i znów bzyka. Nudno, oszaleć można!

Inżynier drzemie, Kazik pochrapuje. Po raz nie wiem który przelatuję nad Wisłą, poniżej Torunia, potem na zachód od Grudziądza, potem mijam Gdańsk i wreszcie widać morze.

Jest szaroczarne jak grafit i wydaje się nieruchome jak ogromna płyta ołowiu, w której utkwiły małe wrzeciona statków. Jakaś fregata wchodzi na redę, stalowe dźwigi o długich szyjach węższą po nabrzeżu, jasne, złotawe plaże upstrzone są cętkami ludzi w kostiumach kąpielowych.

Ach, przespać się na ciepłym piasku!...

Nie mamy czasu na spełnienie takiej zachcianki: dochodzi dwunasta. Ląduję w Rumii, benzyna, olej, stempel na karcie i start! Kurs na Poznań.

W Ławicy, na poznańskim lotnisku jesteśmy przed drugą, w Berlinie mamy być przed czwartą, a tu jeszcze odprawa celna, paszportowa i kontrola tryptyku na samolot.

Doktor z Tadeuszem poszli to załatwiać, a ja czekam, palę jednego papierosa po drugim i liczę: do Berlina jest dwieście pięćdziesiąt kilometrów, więc musimy wystartować najpóźniej dwadzieścia minut po drugiej: za kwadrans.

Ktoś opowiada, że Peterek zabłądził w nocy podczas burzy, nie doleciawszy do Krakowa, ale leci dalej. Ma jakoby ponad cztery tysiące kilometrów. Dwie inne polskie załogi już są w Niemczech. Słucham tego jednym uchem. Trzeba przecież lecieć jak najprędzej, jeżeli cały dotychczasowy nasz wysiłek nie ma pójsć ha marne...

Jest kwadrans po drugiej, kiedy zjawia się Kazik.

- Jeszcze dziesięć minut.

- To daj mi czegoś na uspokojenie, bo zdemoluję samolot.

Jest nieco zmieszany Podaje mi pustą flaszkę.

v

- Wiesz, skończył mi się ten środek. Ale jest doskonały. Na podtrzymanie energii i na uspokojenie nerwów. Popłucz herbatą i wypij.

- Sam wszystko wyżłopałeś?! Bodaj cię...

Płuczę flaszkę, wypijam to świństwo, które naturalnie pomaga tyle oo umarłemu kadzidło, ale właśnie wraca inżynier, więc natychmiast zabieramy się do uruchomienia silnika.

W takich okolicznościach uparte bydlę zwykle narowi się i ani myśli zaskoczyć.

Trzej mechanicy Aeroklubu Poznańskiego ociekają potem, próbują tak i owak, a

Walter milczy...

Nie ma innej rady - trzeba go zaczarować. Kazimierz właśnie kłusuje ku nam z papierami, więc bierzemy go między siebie i ciągniemy poza maszynę, rozmawiając obojętnie o wyższości poznańskiego piwa nad krakowskim.

Doktor zrazu podejrzewa, że ulegliśmy porażeniu słonecznemu, a następnie domaga się, żebyśmy przestali robić z niego wariata, bo dochodzi wpół do trzeciej.

- Nie przeszkadzaj - mówię. - Udajemy, że się nam nie śpieszy.

- Dlaczego?

- Bo silnik nie chce zaskoczyć. To jedyny sposób.

I w tej samej chwili Walter dał się oszukać: warknął, prychnął dymem i ruszył!

No, to do maszyny! Kurs na graniczną bramę przelotową w Zbąszyniu, a potem już Trzecia Rzesza: betonowe szosy, obmurowane koryta rzek, brzydkie, ale porządne zabudowania, lasy jak kompanie piechoty na defiladzie. Ale krajobraz niewiele mnie obchodzi. Prędkość i kurs: sto osiemdziesiąt kilometrów na godzinę i 276 stopni na busoli, bo nie zdążymy...

Siedem minut przed czwartą wpadamy nad Berlin. Rangsdorf leży na południo-wschód od miasta, więc okrążam kamienne wysypisko domów i labirynt ulic omotany siecią torów kolejowych.

Jedno lotnisko, drugie... Nie to i nie to! Rangsdorf jest nad jeziorem.

Jeszcze Cztery minuty. Jeszcze trzy...

Leci wodnosamolot, zniża się.

- Jest! - woła inżynier. - Tam!

Przymykam gaz, zachodzę pod wiatr. Gorący silnik strzela, jak na wiwat. Zielony prostokąt trawnika z białym napisem: Berlin-Rangsdorf ukazuje się w dole obok wyłożonego znaku T. Kładę samolot w ostry ślizg na prawe, na lewe skrzydło, równam, siadamy jak na popisie tuż przy posterunku startowym i wszyscy trzej spoglądamy na zegarki. Brak minuty do godziny szesnastej!

- Ausgezeichnet - mówi któryś z sędziów sportowych stemplując nasz karnet.

Najpierw - przynaglenni tym nerwowym finiszem - idziemy do toalety, która jest czysta jak sala operacyjna i pachnie jak drogeria. Tak jest zresztą niemal wszędzie w Niemczech, nie tylko w instytucjach i lokalach reprezentacyjnych. Porównanie z polskimi ubikacjami tego rodzaju wypada na naszą niekorzyść...

Myjemy się w kolosalnych umywalniach z bieżącą ciepłą wodą, po czym poddajemy się zabiegom fryzjerskim w sąsiednim salonie z fotelami dla sybarytów.

Niewiele brakowało, żebym zasnął w takim fotelu podczas golenia. Zimna rozpylona woda kolońska - oryginalna Maria-Farina - przywróciła mi przytomność.

Wystawny obiad dla stu kilkudziesięciu gości i kilkunastu przedstawicieli Aeroklubu Niemieckiego uświetniają - jak w Hamburgu w roku ubiegłym - upiorne kurczęta, dobre wina reńskie (i kiepskie francuskie), sery, owoce i haniebna czarna kawa z cykorią! Po przemówieniach i toastach, przy tej kawie przewodniczący międzynarodowej komisji sportowej ogłasza wyniki zawodów: I miejsce: Czesi, Fuksa i Hejtmanek na samolocie Praga-Baby z trzydziestosześciodobym silnikiem (trzy tysiące sto kilometrów); II - też Czesi na takiej samej pyrkawce (dwa i pół tysiąca kilometrów); III - Polacy, załoga kpt. Peterka na RWD-13 ze stutrzydziestokonnym Walterem (cztery tysiące dwieście dwadzieścia pięć kilometrów); IV - Szwedzi, Simonsson i Hartman na Klemie z silnikiem Hirth 80 KM (cztery tysiące sto dwadzieścia sześć kilometrów); V - my na RWD-13 (cztery tysiące sto dwadzieścia pięć kilometrów).

Nie liczyłem na tak dobry wynik i bardzo się ucieszyłem. Tadeusz poczerwieniał i kłaniając się podczas okłasków przewrócił krzesło. Kazik wypiął pierś i godnie przyjął zasłużony aplauz.

Nagrody są raczej skromne i banalne: dla wszystkich członków zwycięskich załóg bezpłatny wstęp na trybuny stadionu olimpijskiego, a poza tym - nesesery, zestawy narzędzi do obsługi silnika, albumy itp. Tylko naszą piątą nagrodę stanowi uniwersalna legitymacja na bezpłatne używanie wszystkich publicznych środków transportu na dowolnych trasach III Rzeszy w czasie trwania Olimpiady.

Bardzo mi to odpowiada:

- Polecę sterowcem „Hindenburg” z Berlina do Friedrichshafen i z powrotem!

Doktor wzrusza ramionami. On nie zamierza opuścić ani jednego dnia na trybunach. W duszy inżyniera toczy się walka, bo chciałby zobaczyć także stoczną sterowców i polecieć tym „Hindenburgiem”, ale ostatecznie zwycięża w nim kibic sportowy.

- No to nie. Polecę sam.

Na razie jedziemy na kwatery. Przed siedzibą Aeroklubu czekają samochody i oddziały Hitlerjugend. Każdej załodze przydzielono takiego opiekuna w brunatnej koszuli ze swastyką oraz kierowcę wozu, który już ma adresy.

Trzeba przyznać, że organizacja jest tu znakomita: bagaże, które zostawiliśmy w szatni, są już w samochodzie, a gdy kolejno wysiadamy na ulicy Richthofena, gospodarze oczekują nas na progach.-

Mieszkam u emerytowanego urzędnika, który wraz z żoną zajmuje dwa pokoje z kuchnią i łazienką w długim, czteropiętrowym bloku zbudowanym przez magistrat.

- Dawniej o mieszkanie w Berlinie było trudno zwierza mi się Frau Schupke. - Ale nasz kochany Führer kazał zbudować nowe dzielnice i teraz nie brak tanich mieszkań dla porządnym obywateli.

„Porządni obywatele” to naturalnie zwolennicy Hitlera. Przypuszczam, że wszystkich uczestników zawodów umieszczono u takich właśnie obywateli - pewnych, zaufanych,

wypróbowanych hitlerowców...

Führer jest ciągle na ustach moich gospodarzy. Są nim oczarowani, na każde wspomnienie o nim ich twarze rozjaśnia błogi uśmiech. Nazajutrz przy śniadaniu Frau Schupke oznajmia:

- Wir haben heute Hitlefswetter!

- Co to znaczy?

- Schones Wetter - wyjaśnia, trochę zdziwiona, że nie rozumiem, iż Hitler jest synonimem wszelkiego dobra i piękna...

Widziałem ten ideał in persona na trybunie honorowej podczas uroczystego otwarcia Igrzysk Olimpijskich, a poza tym kilkakrotnie, gdy jechał samochodem przez miasto. Za każdym razem ulice, którymi posuwał się jego zmotoryzowany orszak, były zamknięte dla ruchu kołowego, zjawiała się gwardia SS w czarnych mundurach, tworząc szpalery wzdłuż chodników, a potem rozlegał się entuzjastyczny wrzask tłumu oczekującego cierpliwie za plecami gwardzistów. Czarny otwarty samochód z policją, jasny wóz Führera i znów czarny policyjny. Pызaty mężczyzna, o pospolitej czerwonej twarzy i tłustych czarnych włosach, odpowiada gestem na powitania „porządnych obywateli”, śmieje się, mówi coś do towarzyszących mu oficerów. Śmieszne wąsiki jak dwie muchy czernieją mu pod nosem. Nie jest imponujący ten dyktator, który trzęsie Europą: wygląda na sprzedawcę w sklepie kolonialnym, na pokątnego doradcę sądowego, na drobnego aferzystę - nie na męża stanu...

A przecież mimo to jest niebezpieczny! Potrafił rozpalić niemiecki szowinizm, wmówił w „porządnych obywateli”, że Germanie są nadludźmi; jeszcze parę lat, a sięgnie po władzę nad Europą, może nad światem?...

Nasz doktor tonie w zachwytach:.

- Pracują; nie ma bezrobotnych.

- Za to są obozy koncentracyjne - mówię.

- No pewnie: porządek musi być! Żebraków i głodnych też nie ma.

- Ciekawe, co z takimi robią...

- Zapędzają do roboty. Tu praca wre!

- Aha. Podobno najbardziej wre w ukrytych fabrykach broni - E, przesada! Widziałeś te betonowe autostrady? Lotniska?

- Widziałem. Tego się nie da całkowicie ukryć.

- Ukryć, ukryć... Tu nie ma co ukrywać - jest się czym pochwalić! Potęga...

- Właśnie: przeciw komu rośnie ta ich potęga? Doktor nie odpowiada na to pytanie.

Wzrusza ramionami.

- Ja się będę martwił?

Nie poleciałem sterowcem do Friedrichshafen, bo rzekomo wszystkie sto cztery miejsca pasażerskie były zarezerwowane na dziesięć dni naprzód. Nie uwierzyłem w tę szaloną frekwencję, ponieważ urzędnicy i kierownicy portu bardzo długo naradzali się, co począć z takim klientem. Zapewne zarząd Aeroklubu Niemieckiego nie przewidział, że wpadnę na pomysł darmowej podróży „Hindenburgiem”...

Ale pojechałem nad Jezioro Bodeńskie pociągiem, widziałem z daleka stocznię Zeppelina („Wstęp wzbroniony”, ściśle tajne...), pozwolono mi nawet zajrzeć do kabiny „Hindenburga” i zobaczyć jego start do kolejnego lotu.

Z przyjemnością stwierdziłem, że wszystko, co o stronie technicznej sterowca L-59 napisałem w powieści pod tym tytułem, zgadza się z rzeczywistością. Nie zgadzały się natomiast informacje aktualne dotyczące braku biletów na przelot: z Friedrichshafen odleciały tylko osiemdziesiąt trzy osoby; było dwadzieścia jeden miejsc wolnych...

19.

Od śmierci marszałka Piłsudskiego polską polityką za graniczną kieruje samodzielnie pik Józef Beck, który zresztą jest ministrem tego resortu od roku 1932. Przy formalnym utrzymaniu sojuszu z Francją, dla tym większego bezpieczeństwa `od strony III Rzeszy, a także aby podkreślić swą niezawisłość wobec wielkich mocarstw, Polska zawarła pakt nieagresji z Hitlerem. Lecz ten pakt w gruncie rzeczy wymierzony jest przeciw Związkowi Radzieckiemu, Austrii, Czechosłowacji i Litwie; leży bardziej w interesie Niemiec niż „Polski...”

W marcu 1938 rząd polski wysłał ultimatum do Litwy, grożąc siłą w wypadku odmowy nawiązania z Polską stosunków dyplomatycznych. Rydz Śmigły zarządził

koncentrację wojsk na granicy, a kilka dywizjonów lotniczych z różnych pułków przeleciało do Wilna i Lidy. Litwa uległa wobec tej demonstracji.

Potem - w czasie konfliktu sudeckiego - już zupełnie wbrew własnym interesom - stanęliśmy po stronie Hitlera: 2 października dywizje polskie zajęły Zaolzie w Czechosłowacji.

A potem Niemcy zażądały przyłączenia Gdańska do Rzeszy i eksterytorialnych połączeń komunikacyjnych przez polski „korytarz”...

Sytuacja gospodarcza Polski poczynając od roku 1935 zaczyna się poprawiać: w czteroletnim planie inwestycyjnym powstaje Centralny Okręg Przemysłowy (w rejonie Sandomierza), rozbudowuje się nowoczesny port morski w Gdyni, rośnie Polska Marynarka Handlowa, „Lot” rozporządza coraz większą ilością nowoczesnych samolotów pasażerskich i przedłuża linie lotnicze do Palestyny, Bejrutu, Kopenhagi, Budapesztu, Belgradu, Wenecji, Rzymu i Helsinek, rozwija się oświata i kultura. Tylko reforma rolna posuwa się żółwim krokiem i na wsi panuje nadal stagnacja, a w całym kraju ciągle jeszcze jest około miliona bezrobotnych.

Polskie lotnictwo wojskowe pod względem jakości i liczby samolotów coraz bardziej pozostaje w tyle za siłami powietrznymi innych państw europejskich. Załedwie część dywizjonów myśliwskich otrzymała samoloty P-II; większość lata na P-7, które wprowadzie w roku 1931 były rewelacją, ale dziś są już przestarzałe. Zresztą P-II (konstrukcja z roku 1933) o maksymalnej prędkości 390 km/godz. też ustępuje wartością bojową nowoczesnym myśliwcom francuskim i angielskim (a zapewne także niemieckim).

Nowsza jego wersja - P-24 z roku 1934 - budowana jest wyłącznie na eksport do krajów bałkańskich.

Dywizjony liniowe latają jeszcze na Po tezach XXV, a nawet XV (rocznik 1924-1925!) i na Breguetach XIX (1922-1923). Podczas przelotu do Wilna i Lidy na „wojnę z Litwą” kilkanaście tych gratów lądowało przymusowo w drodze... Bardziej nowoczesne „Karasia” (P-23) dopiero zaczynają wchodzić na ich miejsce.

O eskadrach towarzyszących, przeznaczonych do zadań rozpoznawczych i łącznikowych dywizji, nawet nie warto wspominać. Ich samoloty (Ł-2 i R-XIII) mają prędkość około 160 km/godz. i są bardzo słabo uzbrojone. Mogą od biedy spełniać swoje zadania podczas manewrów, ale w nowoczesnych działaniach wojennych zapewne nie odegrają żadnej roli.

Co prawda w biurach konstrukcyjnych Państwowych Zakładów Lotniczych opracowuje się kilka nowych maszyn, a niektóre prototypy już są w budowie. Najbardziej udał się bombowiec „Łoś” (P-37), którego seryjna produkcja ma ruszyć lada miesiąc, lecz na przeszkodzie większym zamówieniom stoi chroniczny brak kredytów. Samolot zwiadowczo-obszerny „Mewa” z silnikiem o mocy 725 KM i prędkości 360 km/godz., lekki bombowiec „Sum” (prędkość maksymalna 470 km/godz.), dwusilnikowy dwumiejscowy „Wilk” uzbrojony w działko 20 mm i cztery karabiny maszynowe (prędkość 465 km/godz.) i myśliwiec „Jastrząb” (dwa działka, cztery karabiny maszynowe, prędkość 450 km/godz.) - to dopiero muzyka przyszłości: od prototypu do produkcji seryjnej w naszych warunkach upłyną dwa-trzy lata, a tymczasem...

Tymczasem przygotowuje się rezerwy pilotów. LOPP w roku 1936 uruchomiła cywilną szkołę pilotażu początkowego w Aleksandrowicach pod Bielskiem, a we wrześniu 1937 przekazała aeroklubom i ośrodkom przysposobienia lotniczego sto dwadzieścia sześć samolotów szkolnych i turystycznych ze składek społeczeństwa. W trzech pułkach lotniczych zorganizowano szkoły pilotów dla podoficerów nadterminowych.

Nasi młodzi piloci i nawigatorzy są dobrze wyszkoleni. Latają z sercem, z talentem.

Kandydatów do szkół lotniczych jest wielekroć więcej niż miejsc w tych szkołach.

Lotnictwo cieszy się wielką sympatią całego społeczeństwa, które nie skąpi składek na jego rozwój. Więc może nie jest tak źle? Może za kilka lat dogonimy i nawet prześcignemy innych?

Oby nie za późno!...

Warszawska prasa lotnicza:

W dniu 28 września 1938 zmarła w sanatorium w Otwocku pilotka Warszawskiego Aeroklubu Akademickiego, Świetnie zapowiadająca się młoda malarka, Hanna Henneberg Kubicka, absolwentka Warszawskiej Szkoły Sztuk Pięknych. Hanna Henneberg pracowała pod kierunkiem prof. T. Pruszkowskiego. W lutym r. wyszła za swego kolegę malarza z tej samej szkoły. Przyczyną jej śmierci było silne zaziębienie podczas treningu w aeroklubie, które następnie rozwinęło się w ostre zapalenie płuc.

Nie byłem na pogrzebie Hanki. Wiadomość o jej chorobie i śmierci doszła mnie z dużym opóźnieniem, w smutny, dżdżysty listopadowy dzień i rozkleiła mnie zupełnie.

Urząłem się, ale nie pomogło...

Dyrektorem Rozgłośni Krakowskiej Polskiego Radia jest b. dyrektor banku, Bronisław Winiarz, powołany na to stanowisko głównie dlatego, że pierwszy w Krakowie miał

odbiornik radiowy. Mimo tak skromnych kwalifikacji wybór okazał się trafny: zalety osobiste, znajomość ekonomii i administracji wystarczająco wyrównują niejaki braki w przygotowaniu ściśle fachowym.

Dyrektor programu, Stanisław Broniewski, z wykształcenia i zawodu jest inżynierem, więc - formalnie rzecz biorąc - i jego kwalifikacje na to stanowisko mogą się zdawać wątpliwe. Ale do organizacji i planowania programu nie ma jeszcze fachowcowi a wyczucie mikrofonu, umiejętność postępowania z autorami tekstów, praktyka prelegenta i wysoka inteligencja stanowią właściwe kryteria w tej nowej dziedzinie pracy twórczej.

Najpopularniejszą spikerką rozgłośni jest obdarzona ujmującym głosem pani Lena Meyerhold, absolwentka szkoły dramatycznej. Ekipę techniczną stanowią specjaliści, inżynierowie i technicy, wykonawcami są znani aktorzy, muzycy, śpiewacy, a także naukowcy, pisarze i dziennikarze, którzy zasilają program własnymi utworami.

Staszek Broniewski wciągnął mnie do współpracy autorskiej (i wykonawczej) zaraz po moim przybyciu do Krakowa. Ponieważ okazało się, że mam głos radiofoniczny i - co ważniejsze - nie całkiem głupieję podczas robionych „na żywo” reportaży z różnych imprez publicznych, kiedy trzeba improwizować, aby zatkać nieuniknione pauzy, w których „nic się nie dzieje”, zostałem sprawozdawcą radiowym.

Do tego rodzaju audycji, zwłaszcza wymagających literackiego podmalowania sytuacji i nastroju, Broniewski zwykle zapraszał mnie lub Witolda Zechentera. Ale i tu zdarzają się niespodzianki, które mogą wywrócić cały starannie przygotowany program.

Tak na przykład zdarzyło się z transmisją jubileuszu Aeroklubu Krakowskiego i popisów lotniczych na lotnisku w Czyżynach. Dokładna godzina ich rozpoczęcia została uzgodniona między Broniewskim a komitetem organizacyjnym na kilka tygodni naprzód i zapowiedziana w programie.

Ale w przeddzień dowiedzieliśmy się, że wszystko odbędzie się z trzygodzinnym opóźnieniem. Broniewski nie zdołał przekonać organizatorów, że taka zmiana w programie jest niemożliwa; nie mogli tego pojąć: „Och, wielkie rzeczy! Nadacie ten reportaż trochę później”.

Kraków miał wówczas jeszcze duże trudności z uzyskaniem czasu na antenie warszawskiej. Złośliwi utrzymywali, że rozgłośnia krakowska w zasięgu ogólnopolskim nadaje głównie sygnał z wieży Mariackiej i zapowiedzi o przerwie w programie. A tu - gdy już zdobyło się ten „czas” - taki niewypał...

Lecz i na to znalazła się rada. Nadaliśmy tę „transmisję” punktualnie według programu radiowego, uprzedzając rzeczywisty przebieg imprezy. Nadaliśmy ją według mojego wyimaginowanego scenariusza, w reżyserii Broniewskiego, z tarasu wychodzącego na ogród rozgłośni. Z odpowiednim tłem akustycznym, z warkotem samolotów (odtworzonym z płyt), z gwarem tłumu (wszystkich pracowników umysłowych i fizycznych), z szumem wiatru (w wykonaniu krzaków jaśminu). Słuchaczom i krytyce bardzo się podobało, nawet dyrekcja warszawska łaskawie nas pochwaliła za nadzwyczajną sprawność i barwny, a zarazem fachowy reportaż.

Główną dziedziną mojej współpracy z radiem nie są jednak bieżące aktualne sprawozdania i felietony, tylko słuchowiska „teatru wyobraźni”. W pierwszym rzędzie słuchowiska o tematyce lotniczej. Napisałem ich kilkanaście, a znakomita reżyseria Wacława Radulskiego i udział znanych aktorów przyczyniły się do dużego powodzenia tych audycji.

Rozgłośnia Krakowska jest ośrodkiem, w którym spotykają się i poznają przedstawiciele różnych dziedzin kultury i sztuki. Tam właśnie zawarłem wiele znajomości, z których niejedna z czasem przekształciła się w zażyłość lub nawet przyjaźń.

Poznałem m.in. aktorki i aktorów: Marię Bednarską, Janinę Jabłonowską, Zofię Jaroszewską, Antoninę Klońską, Alicję Matusiakównę, Kazimierza Opalińskiego, Kazimierza Szuberta, Ludwika Ruszkowskiego, Włodzimierza Macherskiego, zaprzyjaźniłem się z Tadeuszem Kondratem, Ireną Orską, Władysławem Staszewskim, Januszem War-neckim i Mieczysławem Węgrzynem. Zaszczycali mnie swą życzliwością historyk Kazimierz Lepszy, prof. Zdzisław Jachimecki, prof. Zenon Klemensiewicz, Zygmunt Nowakowski, Adam Polewka, Alfred Woycicki i inni.

Przychylność i sympatia tego środowiska, nawiązane stosunki towarzyskie z elitą intelektualną i artystyczną Krakowa nie pozostają bez wpływu na moje zainteresowania i całe życie pozasłużbowe. Dotychczas wystarczało mi lotnictwo i latanie, a w wolnych chwilach polowanie, narty i towarzystwo dobrych kolegów przy kieliszku. Niewiele wysiłku wkładałem w opanowanie sztuki pisarskiej, traktując tę sprawę nie bardzo serio, jako drogę do łatwej popularności i źródło dodatkowych dochodów. Teraz inaczej czytam Conrada, Żeromskiego i Prusa: uczę się od nich. Przy życzliwej pomocy Zenona Klemensiewicza studiuje jakże piękny (i jakże trudny!) język polski, posługując się coraz większą ilością słowników, podręczników i rozpraw z tej dziedziny, które zapełniają moją podręczną bibliotekę. Myślę, że - być może - kiedyś zostanę niezłym pisarzem, jak dziś jestem niezłym pilotem, choć droga do tego celu zdaje mi się dłuższa i trudniejsza od drogi przebytej w lotnictwie. I tu, i tam (i chyba w każdej innej dziedzinie) nie wystarczą wrodzone zdolności czy zadatki na talent. Prawdziwe, trwałe osiągnięcia (na miarę tych zdolności) zdobywa się pracą.

„Pyton” Jasnorzewski jest najlepszym pokerzystą w 2. pułku lotniczym - ba, chyba w całym lotnictwie! W PKO ma specjalne konto czekowe, z którego w miarę potrzeby czerpie kapitał obrotowy i na które wpłaca wygrane. Mimo pewnych zafalowań dodatnie saldo tych operacji stale rośnie. A mimo to ciągle jeszcze znajdują się optymiści, którym się zdaje, że prędzej czy później łaskawy los wtryni im do ręki cztery asy, obdarzając Pytona czwórką królów, co pozwoli im (tym optymistom) odegrać się z nawiązką. Ale takiego wypadku jeszcze nie było.

Drugą wysoko rozwiniętą umiejętnością Pytona jest gotowanie lub raczej przyrządzanie wszelkiego rodzaju wykwinnych potraw, od kuropatw w śmietanie, poprzez szyjki rakowe w jakimś znakomitym sosie, sandacze pod beszamelem i szaszłyki, aż po smażone konfitury.

Pyton jest trzecim mężem uroczej i znakomitej poetki, Marii Kossak. Lilka - bo tak

mówią do niej i o niej przyjaciele (do których i mnie zalicza) - rozmawia ze mną w małym saloniku w „Kossakówce”, podczas gdy on coś pitrasi na górze, w ich facjatce.

- Widzisz, z małżeństwami dzieje się podobnie jak z puszczaniem mydlanych baniek. Pierwsza zwykle nieudana i zaraz pęka. Druga jest już trochę lepsza, trzecia śliczna i tęczowa, ale jak się czwarta uda!...

Nie wierzę w jakiegokolwiek zamiary Lilki co do „czwartej bańki”. Pyton podziwia świetny talent swojej pięknej żony, bardzo taktownie pozostaje w cieniu, podczas gdy ją odwiedzają inni znakomici poeci, dyrektorzy teatrów czy reżyserzy, i występuje na plan pierwszy tylko wówczas, gdy chodzi o zawarcie umowy, o wystawienie jej sztuki na scenie lub o wydanie kolejnego tomiku wierszy. A ona z pewnością darzy go silnym uczuciem i przywiązaniem.

- No tak - mówi z uśmiechem. - Ale kiedyś... Sam, się przekonasz. Jeden bardzo doświadczony mój przyjaciel utrzymuje, że stosunki małżeńskie po kilkunastu latach zaczynają być kazirodztwem...

- No, to masz jeszcze sporo czasu przed sobą.

- Tak, tylko czy wtedy nie będzie za późno?... Jak myślisz?

Przechyliła głowę i patrzy na mnie z udanym niepokojem, a w oczach błyskają jej wesołe iskierki. Wiem, że cała ta rozmowa jest trochę prowokacyjnym żartem, więc nieco patetycznie zapewniam ją, że od lat pięciu - od chwili gdy ją poznałem - wygląda jak rozkwitająca róża i za lat dziesięć będzie wyglądała z pewnością tak samo albo jeszcze ładniej.

- Bardzo jesteście miły. Ale ten wygląd zabiera mi coraz więcej czasu...

- Kłamczuchu! Masz najpiękniejszą cerę, jaką zdarzyło mi się widzieć u blondynki.

I ani śladu jakiegokolwiek zmarszczki! Ja się na tym znam..

- Przestańcie się kłócić! - woła Pyton. - I chodźcie na górę, bo grzybki ostygną.

Tym razem na górę idziemy po naprawionych schodach, ale zdarzało się już, że wchodziłem tam z ogrodu po drabinie przystawionej do okna, bo rodzinna rezydencja Kossaków - dawny dworek podmiejski, który dopiero w wieku XX zaczęły otaczać nowsze dzielnice - jest budowlą dobrze już nadgryzioną zębem czasu: tu i ówdzie trochę się rozpada. Tylko liczne przybudówki powstałe w miarę dorastania kolejnych pokoleń nie wzbudzają jeszcze poważniejszych obaw.

Cały ten labirynt ocalałych resztek parku ze starymi drzewami, z rudymi wiewiórkami śmigającymi po gałęziach, z psami myśliwskimi Jerzego Kossaka wylegującymi się na słońcu robi wrażenie reliktu z minionej epoki, a wewnątrz jego najstarszej części przypomina trochę zaniedbane muzeum. Ogromne pokoje, antyczne meble, brzuchate piece z ozdobnych kafli, spłowiałe dywany, srebrne świeczniki, obrazy Juliusza i Wojciecha Kossaków, piękna, stara porcelana... Czasem w przejściu między jadalnią a kuchnią można dostrzec zafrasowaną klucznicę o siwych włosach ułożonych w „nioby” (jak na

kartonach Grottgera), która od pół wieku sprawuje tu rządy; czasem w dużym salonie na fotelu drzemie w jedwabnym chałacie i jarmułce na głowie starzec z patriarchalną, białą jak śnieg brodą - handlarz obrazów, a zarazem lichwiarz, który z całą rodziną jest na ty, bo od niepamiętnych czasów udziela kredytu i teraz cierpliwie czeka na zaległe procenty, to znaczy na nowe, jeszcze nie wyschnięte płótno pana Wojciecha...

Po raz pierwszy byłem tu na dużym przyjęciu dla aktorów i prasy urządzonym z okazji premiery „Niebieskich zalotników” (w reżyserii Janusza Warneckiego). Czułem się bardzo zaszczycony tym wyróżnieniem, tym więcej że na życzenie Autorki brałem udział

w próbach komedii jako „rzeczoznawca lotniczy”. Nawiasem mówiąc z powodu „Niebieskich zalotników” posprzeczałem się z ówczesnym redaktorem „Skrzydlatej Polski”, Jerzym Osińskim, który zamieścił bardzo uszczypliwą recenzję tej sztuki napisaną przez pewnego młodego pilota Aeroklubu Akademickiego. Oczywiście gorąco stanąłem w obronie „Zalotników” i w liście do redakcji „zniszczyłem” recenzenta. Osiński wydrukował mój list, ale obok niego także zjadliwą replikę „zniszczonego”, a gdy wysłałem jeszcze zjadliwszą ripostę, oświadczył, że „Skrzydłata” uważa dyskusję za wyczerpaną i zamkniętą. Bardzo mnie to rozgniewało, tak dalece, że przestałem drukować w „Skrzydlatej”. Ale nikt się tym nie przejął i jedyną satysfakcją dla mnie było wielkie powodzenie teatralne oraz pochlebne recenzje prasy krakowskiej o tej zabawnej komedii.

Zorganizowanie i uruchomienie pułkowej szkoły pilotów przy eskadrze treningowej nie było sprawą łatwą, jakkolwiek otrzymaliśmy dostateczną ilość samolotów RWD-8 na pilotaż początkowy i bardzo dobre PWS-16 (przejęciowe i akrobacyjne).

Trudności polegały głównie na doborze instruktorów i ich przesunięciu z eskadr liniowych i towarzyszących, bo oczywiście żaden dowódca nie chciał się na to zgodzić. Po ciężkich walkach wydębilem jednak kilku dobrych pilotów podoficerów i podporucznika Cz., Tadeusz Nowierski dokształcił ich na krótkim kursie instruktorskim i ruszyliśmy.

Ale zaraz powstał nowy konflikt: lotnisko stale użytkowane przez dywizjony-bojowe pułku, eskadrę treningową, Aeroklub Krakowski i Linie Lotnicze „Lot” nie wystarcza już na regularne loty szkolne. Można ustawić na nim dwie grupy startowe tylko od świtu do godziny szóstej, po czym w powietrzu robi się tłok, a na ziemi ruch kołowy jak na Marszałkowskiej. W okresach szkoły ognia, gdy do Krakowa przylatuje kilka dywizjonów z innych pułków, aby odbyć coroczne ćwiczenia w ostrym strzelaniu do tarcz i celów holowanych w powietrzu nad Pustynią Błędowską, w ogóle nie może być mowy o lotach uczniów.

Trzeba więc wyszukać dla naszej szkoły pomocnicze lądowisko w najbliższych okolicach Krakowa, co znów nie jest łatwe i proste, bo poza dostateczną, zdatną do tego celu powierzchnią teren musi należeć do władz wojskowych..

Szukamy go z Nowierskim na „ściśle tajnych” mapach sztabowych, a potem lądujemy po różnych wertepach, aż wreszcie jest! Zaledwie dwanaście kilometrów od Rakowic, po północno-zachodniej stronie miasta, przy szosie do Katowic, na wzniesieniu za starym austriackim fortem Pasternik. Wprawdzie obszar jest niewielki, około dwudziestu

hektarów poziomej płaszczyzny (nie licząc łagodnych spadków), ale podejście dogodne ze wszystkich stron i stosunkowo równo, a także niedaleko. Zresztą nic lepszego nie znajdziemy.

Nazajutrz załatwiam formalności w dowództwie garnizonu, dostaję kompanię saperów, która ma zniwelować lądowisko, a od początku następnego tygodnia codziennie o świcie z Rakowic przelatuje na Pasternik klucz samolotów z instruktorami i brygadą mechaników, a dwa samochody ciężarowe przewożą uczniów i sprzęt startowy. Wymaga to wprowadzić ośmiu kursów ciężarówek dziennie, bo całe towarzystwo wraca koło godziny dziewiątej, a o piętnastej jedzie na loty popołudniowe i znów wraca o zmierzchu, ale na razie innej rady nie ma...

Są za to dobre strony tej pracy „na folwarku”. Nikt z moich przełożonych nie ma czasu (i wielkiej ochoty) zaglądać na Pasternik, więc kurs pilotażu prowadzony jest metodą, przy jakiej upierałem się od wielu lat i której dotychczas nie udawało mi się w całej rozciągłości zastosować. Tadeusz Nowierski, któremu powierzyłem kierownictwo tej imprezy, orze w instruktorów, jak niegdyś Kardynał orał w nas w Bydgoszczy. Wszystkie grupy uczniów prawie jednocześnie przechodzą na PWS, wykonują loty warunkowe, kręcą podstawową akrobację, odbywają przeloty - bez wypadków!

Lecz tu musi nastąpić przerwa... Lądowisko w Pasterniku jest za małe dla Potezów i Karasi, a na lotnisku rakowickim właśnie larwa największy ruch: dywizjony myśliwskie zleciały się na szkołę ognia. Dopiero po jej zakończeniu, podczas manewrów trochę się rozluźni, gdy większość eskadr pułku wyruszy w pole.

- No i wtedy doszkoli pan sobie uczniów na Karasiach - decyduje Tata Tasiemka.

Ale ta przerwa musiałaby potrwać ze trzy tygodnie, co mi się wcale nie podoba.

- To wiesz co? - mówi Nowierski. - Zrobimy także szkołę ognia dla uczniów. Na PWS-ach. W parku są do nich karabiny maszynowe pilota.

- Karabiny są. Tylko na lotnisku nie ma dla nas miejsca na starty i lądowania, a w Błędowie...

- W Błędowie od dwunastej do piętnastej tarcze są wolne. I uczniowie wcale nie muszą do każdego strzelania startować z lotniska.

- Tylko skąd?

- Z Błędowa.

To dobry pomysł. Wprowadzić do Błędowa jest pięćdziesiąt kilometrów, ale wystarczy jeden przejazd samochodu ciężarowego z uczniami tam i z powrotem, bo będziemy latali tylko przez trzy godziny. Ale czy da się tam startować i lądować na tym piachu?

Siadamy do samolotu i lecimy do Błędowa, aby się o tym przekonać. Pustynia Błędowska znajduje się na północny zachód od Olkusza. Ma około ośmiu kilometrów długości i cztery szerokości. Przez jej środek płytką dolinką przepływa Biała Przemsza, tworząc wąską oazę roślinności. Pozostały obszar pokrywają lotne piaski porośnięte tu i

ówdzie kępkami ostrej, suchej trawy. Tak się dla nas pomyślnie składa, że grunt w pobliżu baraków i - urzędzeń strzelnicy jest najbardziej tą trawą zarośnięty i stosunkowo równy.

Łądujemy, startujemy i znów lądujemy, wznosząc tumany kurzu. Ale nie jest tu wcale gorzej niż na lotnisku w Bydgoszczy, a uczniowie, przywykli do małego lądowiska na Pasterniku, powinni dać sobie radę.

Teraz jeszcze muszę przekonać dowódcę pułku, że można i trzeba to zorganizować.

Oczywiście inicjatywa powinna wyjść od dowódcy dywizjonu szkolnego, więc idę z tą sprawą do Pinia i odpowiednio go nakręcam.

Kiwa głową i patrzy na mnie spode łba.

- Aha. Masz za mało roboty?

- Tak jest, panie majorze.

- Ale Tata... to jest pułkownik L. nie będzie chciał ryzykować. Szkoły ognia nie macie w programie.

- Zrobimy nad program. Żaden pułk nie będzie miał tak wyszkolonych uczniów.

Powiedz mu to.

- I nie połamiecie maszyn? Na twoją odpowiedzialność?

- Tak jest, panie majorze.

- Co ja mam z tobą...

- Pan major ma ze mną jedwabne życie. Pan major doskonale wie, jak się u nas pracuje. Pan major...

- Proszę cię, przestań mnie wyręczać w pochwałach dla treningowej, dobrze?

- Tak jest.

- A karabiny maszynowe?

- Posłałem po nie do parku.

- Ty masz tupet! Bez rozkazu?!

- Na moją odpowiedzialność, panie majorze.

- Idź do diabła! Nie, zaczekaj. Pójdziemy razem. Do dowództwa. Niech ja mam to z głowy.

Cel stanowi podłużna, czarno obramowana prostokątna tarcza oklejona papierem.

Obsługa strzelnicy wysuwa ją z betonowego schronu na szynach, a po seriach ognia każdego pilota wciąga z powrotem, oblicza trafienia i podaje telefonicznie ich ilość kierownikowi strzelania, który urzęduje w baraku o kilometr dalej. Tymczasem ze schronu wyjeżdża - druga tarcza, a na pierwszą nakłada się świeży papier i następny pilot już

nurkuje z góry, aby rozpocząć ogień.

Lecę nie bez pewnej emocji, żeby się nie skompromitować. Samolot szybko nabiera wysokości, na siedmiuset metrach zakręć z wiatrem, jeszcze sto metrów wyżej, poprawiam kurs, aby przejść nieco na prawo od celu, i redukuję obroty. Tarcza odpływa w tył, za ogon, liczę sekundy - wystarczy? - powinno wystarczyć - już! Zrywam maszynę w górę, lewą nogą „i lotka, a gdy ziemia wylatuje mi nad głowę, kontra i ster od siebie!

Odwrócony horyzont pędzi w tył, tuż za nim ukazuje się żółtawa równina piasku i mały czarny prostokąt celu. Natychmiast chwytam go na pierścienie celownika, centruję. Rzut oka na wysokościomierz: sześćset metrów. Jeszcze dwie sekundy i seria! Jedna, drugą -

poprawka - trzecia! Smugi pocisków szyją przestrzeń pod kątem sześćdziesięciu stopni pomiędzy maską wyjącego silnika a tarczą. Gwiżdże, wibruje pęd. Czarny prostokąt rośnie, wchodzi na coraz większe pierścienie przeziernika, za chwilę już się w nich nie pomieści.

Dość! Wyciągam i - psiakrew! - mam pod sobą ze dwieście metrów... Można było wyprowadzić o dwie sekundy później.

Więc jeszcze raz. Nabieram wysokości tylko do pięciuset metrów i znów robię szybko wywrót, nieco dalej, aby nurkować pod mniejszym kątem. Zaczynam strzelać z trzystu, ale już po sekundzie seria się urywa.

Zacięcie? Chyba nie. Miałem sto dwadzieścia pocisków, strzelałem około sześciu sekund, zgadza się. Wyciągam samolot nisko nad ziemią, lecę na lądowisko oboje baraku, ląduję, wyłączam silnik, wysiadam z kabiny i idę do baraku.

- No jak?

Nowierski wisi przy telefonie. Patrzy na mnie i unosi rękę.

- Jeszcze liczą.

Wiem, że byłoby mu przykro, gdyby te obliczenia wypadły na moją niekorzyść.

Ale twarz mu się rozjaśnia.

- Ponad 50% trafień? Dziękuję.

. Połowa pocisków w celu to całkiem dobry wynik. Wystarczy nawet 20%.

Oczywiście dla doświadczonego pilota nie jest to żadna sztuka, zwłaszcza jeśli się nurkuje pod dużym kątem, bo wtedy rozrzut jest mniejszy. Trzeba się tylko przyzwyczaić do właściwej oceny wysokości, żeby na czas wyprowadzić maszynę i nie rąbnąć w ziemię.

Toteż uczniowie zaczynają strzelać pod małym kątem i dochodzą do nurkowania przy czterdziestopięciostopniowym pochyleniu.

Przyglądam się przez godzinę, jak im to idzie, a potem wracam do baraku, żeby sprawdzić wyniki. Prawie wszystkie mieszczą się w granicach „skutecznego ognia”.

Niewiele gorzej niż przeciętna myśliwców, jeśli się uwzględni, że tamci mają po dwa

karabiny maszynowe, a nasze PWS po jednym.

- A macie wyniki strzelań porucznika Nowierskiego?

Sierżant uśmiecha się, jakby z lekkim zakłopotaniem.

- Tego się nie da obliczyć, panie kapitanie.

- Dlaczego?

- Bo jak pan porucznik Nowierski strzela, to w tarczy przeważnie zostaje tylko jedna wielka dziura: wszystko idzie w środek...

W zeszłym roku po raz któryś z rzędu zmieniliśmy mieszkanie na obszerniejsze i bardziej komfortowe, w nowej dzielnicy miasta. Moja matka już dawniej przeniosła się do nas, teraz ma wygodnie urządzone pokój, w którym haftuje niezliczone obrusy i serwetki, czyta i słucha radia. Czasem przyrządza w kuchni jakieś smakołyki, w pogodne dni wychodzi na spacer albo po zakupy. Przed obiadem wpadają do niej chłopcy, żeby opowiedzieć o przeżyciach w szkole, potem ja przychodzę na krótką pogawędkę.

W naszym życiu towarzyskim mama nie bierze udziału: - Wy jesteście młodzi, macie swoje sprawy i zainteresowania. A ja już jestem za stara. Trochę mnie to męczy.

Wolę sobie poczytać.

Jest pogodna i może nawet szczęśliwa, bo przecież jedynym celem jej życia było wychować nas na ludzi. Udało jej się to za cenę wielu wyrzeczeń i poświęceń, wbrew pesymistycznym przepowiedniom otoczenia, i teraz jest z nas niesłychanie dumna. Tadek -

kapitan Żeglugi Wielkiej - pełnił dozór przy budowie „Batorego”, na stoczni Monfalcone, potem przez rok pływał na tym statku jako Starszy oficer, a teraz otrzymał pierwsze dowództwo na s/s „Śląsk”. Ja od kilku lat dowodzę eskadrą lotniczą, a moje książki zyskują coraz większą popularność. Nasza sytuacja materialna staje się coraz lepsza.

Chłopcy są zdolni, dobrze się; uczą.

- Jesteście dla mnie najlepszymi synami. Mnie u każdego z was jest bardzo, bardzo dobrze.

W wojsku (a może zresztą nie tylko w wojsku?) im lepiej wykona się jakieś zadanie, tym następne bywa większe i trudniejsze do wykonania. Ponieważ uczniowie naszej pułkowej szkoły pilotów osiągnęli znacznie wyższy poziom wyszkolenia niż w innych pułkach, mamy teraz zorganizować kurs pilotażu dla podoficerów nadterminowych z całego lotnictwa. Tata Tasiemka z góry się na to zgodził, ku chwale ojczyzny na nasz rachunek.

- Otrzyma pan dodatkowe samoloty, instruktorów mechaników i odpowiedni przydział materiałów pędnych.

„To jeszcze nie. wszystko, panie pułkowniku.

- A czego panu jeszcze brakuje?

- Muszę mieć pewność, że nasze warsztaty parkowe podołają remontom silników i płatowców. W zeszłym roku...

- o to niech pana głowa nie boli.

- Kiedy właśnie w zeszłym roku mnie bolała. A przecież teraz tych remontów będzie o wiele więcej...

- I co jeszcze?

Oczywiście jeszcze lotnisko, bo nie wystarczy już Pasternik. Ale dowódca pułku jest na to przygotowany. Ma dla mnie olśniewającą niespodziankę: pułkową szkołę pilotów przesunie się do Częstochowy!

- Niech pan to opracuje szczegółowo.

Z początku rzeczywiście uśmiecha mi się takie rozwiązanie sprawy: będę dowodził dużą, samodzielną szkołą pilotażu!

Lecę do Częstochowy. Jest tam niezłe lotnisko o wymiarach tysięcy na tysięcy metrów, duży drewniany hangar i murowany budynek, w którym podczas trwania kursu mogliby mieszkać mechanicy-brygadziści. Ale trzeba jeszcze zbadać możliwości zakwaterowania i wyżywienia uczniów, szeregowych obsługi i instruktorów. Komenda garnizonu bynajmniej się do tego nie pali, bo po co jej takie kłopoty, więc uzyskanie rzetelnych danych nie jest łatwe i zajmuje mnóstwo czasu. A bez tych danych nie będę miał dostatecznych podstaw do projektu odpowiedniego rozkazu Dowództwa Okręgu Korpusu, rozkazu, który by te sprawy uregulował. Poza tym transport, dostawa materiałów pędnych, kalkulacja zużycia silników, ich wymiany i remontów, program wyszkolenia itd.

itp.

Latam do tej Częstochowy i do Warszawy, staram się, wyczekuję na rozmowy z referentami i szefami wydziałów, nachodzę Kondratiuka, studiuje odpowiednie rozkazy i przepisy, a wreszcie piszę obszerny szczegółowy referat dla Taty Tasiemki: trzydzieści stron maszynopisu, nie licząc projektu rozkazów wykonawczych.

Cała ta piekielna robota na nic się nie zdaje, ponieważ oficerom i podoficerom zawodowym na czas ich odkomenderowania do Częstochowy należałyby się diety (żonatym także dodatek na wyżywienie poza domem), a budżet lotnictwa takich wydatków nie przewiduje... Te głupie diety stanowią drobny ułamek kosztów całego przedsięwzięcia, ale jest to zawada nie do pokonania!

- Może pan otrzymać o kilka samolotów więcej, jeszcze dziesięć czy dwadzieścia tysięcy litrów benzyny, ale nie diety.

A bez diet nie wolno odkomenderować ludzi! No i co?

No i nic.

- Będziecie szkolili uczniów na raty: trochę na Pasterniku, trochę na lotnisku.

- Ale tych uczniów ma być trzy razy więcej niż dotychczas...

- Panie kapitanie, ja za pana nie będę sobie nad tym łamał głowy. Jak pan to zorganizuje, to już pana sprawa.

Na szczeblu dowódcy eskadry nie ma dyskusji z przełożonym. Odpowiada się: „Tak jest, panie pułkowniku”, choćby człowieka zalewała zła krew. Właśnie coś takiego się ze mną dzieje.

W sobotę moja żona wraca z „herbatki” u Leny Meyerholdowej i opowiada o zasłyszanych tam ploteczkach. Słucham raczej z uprzejmości niż z ciekawości. Od dwóch miesięcy przez tę Częstochowę nie mam czasu na pisanie, rozpoczęty rozdział nowej książki leży w szufladzie, sensacyjny temat zamówionego słuchowiska zwietrzył mi w głowie, a teraz z kolei próbuję rozwikłać problem szkolenia potrójnej ilości uczniów w dotychczasowych i tak już trudnych warunkach.

- Broniewski wprowadził do programu specjalny dział audycji dla dzieci i młodzieży. Bardzo liczy na twoją współpracę. Prosił, żebyś koniecznie w najbliższych dniach wstąpił do rozgłośni.

(Nie może być mowy o najbliższych dniach, trudno.) - Do prowadzenia tego działu zaangażowali nową kierowniczkę. Jest podobno bardzo ładna. Całe krakowskie radio się w niej podkocha.

(Nie lubię tłoku. Jak jest taka śliczna, to już pewnie sobie wyobraża, że ja tam zaraz stanę w orszaku jej wielbicieli. Ani myślę! Nie lubię panius od twórczości dla dzieci i nie mam czasu.) Ale powinienem okazać jakie takie zainteresowanie, więc pytam, skąd Broniewski to cudo wytrzasnął.

- Właśnie skończyła studia na uniwersytecie. Była także przez rok w Paryżu na Sorbonie. A te audycje dziecięce dorywczo prowadziła jej dawna nauczycielka i zaproponowała Krystynie...

- Jakiej Krystynie?

- No właśnie tej, którą Broniewski przed miesiącem zaangażował. Pannie Krystynie Karpińskiej. Ma bardzo przyjemny głos.

- Ta Krystyna?

- Ta Krystyna. Jutro w południe idzie jej audycja. Jedenasta trzydzieści.

Nazajutrz jest niedziela, od rana siedzę nad korektą drukarską nowego wydania „Szkoły orląt”. Zbrzydła mi ta młodzieńcza, naiwna powieść napisana przed dziesięciu laty. Chyba już cztery razy robiłem korekty jej kolejnych wydań. Ale trzeba to dziś skończyć, bo drukarnia czeka, a ja się spóźniam. Dochodzi wpół do dwunastej, gdy przeglądam ostatnią stronę. „Imprimatur”, podpis, data. Uf! Rozstajemy się co najmniej na dwa lata, do następnego wznowienia.

Teraz należy mi się filiżanka mocnej, świeżo zaparzonej kawy, której zapach przenika już z pokoju mojej żony.

Gdy otwieram drzwi, ktoś mówi: „Dzień dobry, kochane dzieci”. Aha, to pewnie ta Krystyna z radia. „Kochane dzieci”... Dla mnie to brzmi nieszczerze i niezręcznie. Nie można przecież kochać anonimowej czeredy dzieci! Nikt w to nie uwierzy, nawet one. Ja bym powiedział po prostu: „Dzień dobry, dzieci”. Ale taka jest zapewne przepisowa formuła: dzieci muszą być kochane przez kierowniczkę programu i kwita. Zresztą dalej audycja idzie gładko, bez nienaturalnych tkliwości, irtujących zdrobnień i tej całej nieudolnej paplaniny kleconej dla naszych pociech przez baby-jagi z dziecięcych wydawnictw i czasopism. Kondrat recytuje wiersz Tuwima, ktoś opowiada zabawną bajkę ludową, jest krótka pogadanka przyrodnicza o ptakach, reportaż z drukarni, skrzynka pocztowa i odpowiedziami na listy i wreszcie zapowiedź audycji dla młodzieży szkolnej na wtorek. „Do usłyszenia, dzieci”.

- Zupełnie dobre - stwierdzam powściągliwie.

- I ona ma naprawdę bardzo radiofoniczny głos.

- Urzekający! - mówię przekornie. - Po prostu syrena!

Ale ani powściągliwość, ani przekora nie wypadają szczerze, bo - co tu ukrywać -

„ta Krystyna” zdaje mi się znacznie sympatyczniejsza niż przedtem. Któregoś dnia trzeba będzie wpaść na chwilę do rozgłośni, żeby zobaczyć się z Broniewskim. Może w końcu przyszłego tygodnia.

Wpadłem we wtorek, potem w sobotę, a w niedzielę spotykamy się w kawiarni, żeby ustalić jeszcze niektóre szczegóły. Nie z Broniewskim naturalnie, tylko z „tą Krystyną”.

Co do szczegółów chodzi mi nie tyle o słuchowiska, które obiecałem napisać, ile o spojrzenia zielonkawoorzechowych oczu, o błysk olśniewających zębów w uśmiechu i zachwycający rysunek ust ślicznej dziewczyny.

Powierzyłem Nowierskiemu ogólne wytyczne do rozwiązania problemu lotów na kursie pilotażu. Niech się pomęczy przynajmniej do czasu, kiedy napiszę te zamówione audycje.

A rękopis powieści? Dalej leży na dnie szuflady. Trudno: musi poczekać. Teraz zaczyna się karnawał: bal akademicki, bal aktorów, bal Polskiego Radia... Nawet gdybym się nie spodziewał, że będzie tam Krystyna, trzeba pójść.

Moja żona nie ma co do tego wątpliwości: musi przecież pokazać zaprzyjaźnionym paniom swoje tegoroczne kreacje, a poza tym na wszystkich tych zabawach z pewnością spotka profesora K., z którym łączy ją sympatia, przyjaźń, może nawet jakiś żywszy i głębszy sentyment?

Nie jestem zazdrosnym mężem. Wyleczyłem się z tej choroby we wczesnej młodości, kiedy naiwnie wierzyłem w niezłomną wierność pierwszej w życiu kochanki.

Kuracja była bolesna, ale skuteczna. Zresztą Lilka Jasnorzewska ma rację: po kilkunastu latach miłość między dwojgiem ludzi staje się podobna do uczuć kochającego

się rodzeństwa... No i teraz Krystyna!

Pierwszego walca tańczę jednak z moją ładną żoną, choć może nie poświęcam jej całej uwagi, bo szukam wzrokiem tamtej. Pewnie dlatego Zosia umyślnie nadepnęła mi na palce.

- Przepraszam - mówię, przyjmując winę na siebie.

- To ja! Nie musisz być dla mnie taki uprzejmy. Widocznie jestem kiepską tancerką.

- Ależ Zosiu! Gdybyś nawet tańczyła jak słoń chory na reumatyzm, nie mógłbym sobie odmówić przyjemności tego walca z tobą.

- Jesteś okropnym łgarzem.

Ta obelga, wypowiedziana przez nią z odcieniem czułości, zapewne ma na celu sprowokowanie mnie do wyrażenia bardziej precyzyjnej opinii o jej zdolnościach choreograficznych. Pochlebstwo przychodzi mi zresztą bez wysiłku i brzmi zupełnie szczerze. Gdy orkiestra milknie, wracamy do zarezerwowanego stołu w całkowitej harmonii.

Potem już wszystko układa się pomyślnie: rzymski profil profesora zwraca się raz po raz ku pięknej kobiecie, prominenci nauki i sztuki czekają w pogotowiu, aby ją uprowadzić na parkiet sali balowej, ich żony wymieniają z nią słodkie uśmiechy, a między sobą bardziej lub mniej złośliwe uwagi i ploteczki. Nawet w tym intelektualnym, postępowym środowisku bogobojnego Krakowa niektóre szczególnie cnotliwe białogłowy ze skrytą zawiścią węższą lekki zapaszek skandalu...

Niewiele mnie to obchodzi, ale - dla dobra nie tylko mojej sprawy - staram się oczarować niedopieczzone panie. Tańczę z nimi, rozmawiam i zachowuję się tak, aby nabrały przekonania, że są szalenie interesujące.

Zdaje się, że dość łatwo ulegają tym zabiegom, uświadamiając sobie, jakie zrozumienie i delikatność cechują moje postępowanie, i to nie tylko dlatego, abym chciał pozyskać ich przychylność, lecz po prostu po to, aby im zrobić przyjemność.

Tego rodzaju podstępna taktyka zapewnia mi ich pobłażliwość; mogę bezkarnie zaglądać w zielonkawoorzechowe oczy tej jednej, na której mi coraz bardziej zależy. „Ach, on już taki jest, ale - niech mi pani wierzy - to nie ma żadnego poważniejszego znaczenia”.

Te panie się mylą. Mija następny rok i oto zapadają dwie bardzo ważne decyzje.

Pierwsza, podjęta w przyjacielskim porozumieniu z moją żoną, to rozwód po czterech latach małżeństwa. Druga to rozstanie z lotnictwem wojskowym po przeszło dwudziestoletniej służbie. Zobowiązuję się oczywiście do dalszej opieki nad Zosią i chłopcami oraz zrzekam się na ich rzecz emerytury, jaka mi przypadnie po przejściu w

stan spoczynku, zachowując dla siebie tylko honoraria autorskie.

Tą sprawą zajmuje się znany adwokat, dobry znajomy Zosi, mecenas B. Jest wybitnym specjalistą w tej dziedzinie, a honoraria pobierane przez niego za znakomite usługi budzą mój szczerzy podziw i lekkie przerażenie. (Szczęściem zgadza się na zapłatę w kilku ratach.) Według taktyki, jaką obrał, muszę zmienić wyznanie: z ewangelickiego na kalwińskie, i to obowiązkowo w konsystorzu wileńskim.

- Dlaczego?

- Żeby pańska małżonka miała dostatecznie ważny powód żądania rozwodu.

Nie bardzo rozumiem, ale wyjaśnienie jest nader proste: - Widzi pan, będąc katoliczką zgodziła się na małżeństwo z ewangelikiem, ale nie z kalwinem. Zmiana pańskiego wyznania...

- Panie mecenasie, ja jestem zatwardziałym ateistą, a moja żona...

- To nie ma nic do rzeczy. Ważny jest zapis w aktach metrykalnych. ^Zresztą w kancelarii kościoła wileńskiego nie będą pana o to pytać. Uści pan opłatę za sporządzenie aktu i złoży pan ofiarę na rzecz parafii, to wszystko. Aha, poproszę o trzy odpisy tego aktu.

Lecę więc do Wilna i w ciągu jednego dnia przedziergam się (za godziwą opłatą) w wyznawcę doktryny Kalwina. Ale to dopiero początek. Odpowiedni sąd w Krakowie przed wydaniem orzeczenia o prawnym rozwiązaniu naszego małżeństwa ma obowiązek nakłaniać nas do zaniechania tego kroku. Trzykrotnie! W odstępach dwumiesięcznych.

Poza tym należy spisać notarialną umowę alimentacyjną i - oczywiście! - opłacić stemple skarbowe.

Ledwie się z tym wszystkim uporałem, ogarniają mnie wątpliwości, czy wobec żądań przyłączenia Gdańska do Rzeszy i narastającej groźby wojny z Niemcami godzi się „opuszczać szeregi”.

Skłania mnie do tego coraz bardziej oczywista konieczność wyboru między dalszą służbą w lotnictwie wojskowym a rzetelną pracą pisarską, na którą nie starcza mi czasu.

Zapewne nie występując z wojska mógłbym i nadal pisać, tak jak dotąd, na tym samym poziomie. Ale nie jest to ambitna alternatywa... Zdaje mi się, że stać mnie na lepsze, dojrzalsze utwory, jakkolwiek zaczynam sobie zdawać sprawę, ile wysiłku musiałbym włożyć w ich powstanie.

Oczywiście nie wyrzeknę się latania. Właśnie jako pilot sportowy aeroklubu mógłbym zorganizować sobie jakieś ciekawe, dalekie loty wyczynowe.

A cóż czeka mnie jeszcze w lotnictwie wojskowym? W najpomyślniejszym wypadku za parę lat awans na majora, może dowództwo dywizjonu liniowego i dalsza zależność od kolejnych przełożonych, z którymi nie zawsze się zgadzam.

Nie, chyba nie mam przed sobą olśniewających perspektyw na tej drodze. Po prostu „nie nadają się”.

Od tygodnia, zgodnie z ostatnimi zarządzeniami, aktualizuję elaborat mobilizacyjny eskadry sporządzony przez któregoś z moich poprzedników. W dużym, ciemnym przybytku oficera „niob” pułku, przy długich stołach męczą się nad tym zadaniem wszyscy dowódcy pododdziałów. Za okratowanymi oknami siąpi deszcz, wewnątrz od świeżo odnowionych ścian pachnie tynkiem i klejową farbą.

„Chronologiczne tabele czynności” w pierwszym, drugim, trzecim, dziesiątym dniu mobilizacji. Czynność. Liczba ludzi do wykonania, w tym: oficerów, podoficerów, szeregowców. Środek transportu. Przeglądam te rubryki: „Godzina 01.00. Pobranie pieczętek w adiutanturze pułku. i podoficer + 4 szer.

Koc”.

Koc? Po co im koc?! Wiadomo: „środek transportu”. Wyobrażam sobie, jak by to wyglądało: sierżant albo plutonowy, a za nim czterech „jasiów” dźwigających w kocu dwie pieczętki. Nie, chyba by do tego nie doszło. Zapewne podoficer, otrzymawszy taki rozkaz, najpierw zatelefonowałby do naczelnego lekarza, aby mu zameldować, że dowódca eskadry zwariował... Chociaż kto wie... Rozkaz jest rozkazem, a żaden regulamin służby nic nie mówi o tym, że nie należy wykonywać rozkazów sprzecznych ze zdrowym rozsądkiem. Wprost przeciwnie!`

„Godzina 01.30-05.30. Pobranie umundurowania dla 30 szeregowych rezerwy z magazynu mob. i of. + 2 podof. + 4 szer. Koc”.

Rany boskie; Mundury, bielizna i buty dla trzydziestu ludzi w jednym kocu?! I dlaczego na to trzeba aż czterech godzin? Zaraz, może by się to udało załatwić przy użyciu samochodu? Nie, nie będę dysponował samochodem. Ale wystarczą dwa ręczne wózki startowe.

Wycieram gumką te nonsensy, poprawiam, zmieniam. Im dalej, tym gorzej: dziesiąty, jedenasty, dwunasty dzień mobilizacji. Jak długo ma trwać to szaleństwo?

Czy nieprzyjaciół będzie uprzejmie czekał, aż skończymy? A jak mu się sprzykrzy i zacznie bombardować lotnisko? Na przykład zaraz pierwszego dnia o godzinie 01.00? I trafi w adiutanturę... Strach pomyśleć: eskadra treningowa bez pieczętek!

Nie, stanowczo nie nadaję się do tej roboty na niby.

Trzydziestego pierwszego marca 1939 premier Wielkiej Brytanii Arthur Neville Chamberlain oświadczył (również w imieniu rządu francuskiego), że w Wypadku zagrożenia niepodległości Polski Wielka Brytania i Francja udzielą jej wszechstronnej pomocy.

A więc nie będzie wojny. Hitlerowi udało się z Austrią i z osamotnioną Czechosłowacją, która zrezygnowała z obrony. Polska broniłaby się nawet w tak rozpaczliwej sytuacji, a teraz ma potężnych sojuszników. Trzecia Rzesza popełni-376 łaby samobójstwo rozpoczynając wojnę na dwa fronty. Jej armie zostałyby rozbite w ciągu kilku tygodni. Niemcy nie odważą się na konflikt zbrojny.

Wobec tego pozbywam się ostatnich wątpliwości. Zresztą - w razie czego - w każdej chwili będę mógł wrócić do służby czynnej.

Lecę do Warszawy na okresowe badania lotniczo-lekarskie, a przy tej sposobności do wydawcy, podpisać umowę na książkę dla dzieci „Przygody lotnika Michałka Cyncybałka”. Sto dwadzieścia moich czterowerszowych strofek i tyleż barwnych ilustracji Witolda R. Pierwszy nakład - 30 000 egzemplarzy - ma być z góry zakupiony przez Śląski Okręgowy Komitet LOPP. Moje honorarium wyniesie cztery tysiące złotych, ale Marian Kister spodziewa się wkrótce zawrzeć podobne transakcje z innymi okręgami Ligi, a umowa przewiduje, że za następne wydania autorom przypadnie połowa czystego zysku.

To by się wyrażało poważną kwotą piętnastu lub dwudziestu tysięcy do końca roku 1939.

Tymczasem belgijska firma wydawnicza Desclee de Brouwer, w Bruges wydała „Szkolę orląt” w przekładzie francuskim i przygotowuje nowy nakład, dziesięć tysięcy egzemplarzy! W tych warunkach będę mógł pracować choćby dwa lata nad nową książką.

Mówimy sobie po imieniu co najmniej z połową lekarzy specjalistów Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich, nie wyłączając kierownika tej placówki, płka Adama Huszczy. Mimo zażyłych stosunków z niejakim skrępowaniem zwierzam mu się ze swoich zamiarów.

Patrzy na mnie uważnie i gładzi łysinę.

- Ile ty lat jesteś pilotem?

- Prawie dwadzieścia. Od roku 1919.

- Masz swoje dzienniki lotów?

Podaję mu sześć grubych tomów.

- Cała biblioteka! Ile tu jest razem godzin w powietrzu?

- Przeszło siedem tysięcy. Właściwie niewiele brakuje do ośmiu.

- No, no...

- Ale ja jestem zdrow. Nic mi nie dolega.

- Mój kochany, ludzie zdrowi to tacy, którzy jeszcze nie wiedzą, na co są chorzy.

Miałeś jakieś poważniejsze wypadki, z uszkodzeniami cielesnymi?

- W ogóle nie miałem poważniejszych wypadków. I chciałbym latać nadal jako pilot sportowy.

- To jeszcze zobaczymy. Ale nic bój się, nie zrobimy ci krzywdy. A twoje stosunki służbowe? Mów, jak na spowiedzi. To zostanie tylko między nami.

Nie chodzę do spowiedzi, ale ufam lekarzom, więc mówię, że mnie diabli biorą z tych i owych powodów.

- Nerwy. Nic dziwnego po ośmiu tysiącach godzin. W dodatku instruktor... szef

pilotażu... szkoła pułkowa... No, tak.

Robi notatki na karcie badań, wkłada ją do koperty i zakleja.

- Teraz idź z tym do Fiumela i kolejno, jak zwykle. A jutro wstąp do mnie w południe, zrobimy tymczasem komisję i dowiesz się o wyniku.

Badania przez dziesięciu czy dwunastu lekarzy specjalistów trwają prawie pięć godzin; licząc w tym przyjacielskie krótkie pogawędki. Dr Fiumel, Poi, Raczyński, Leoszek, Polkowski, Sawicz, Marczewski, Dybowski... Każdy z nich coś tam potrafi u mnie wynaleźć, po czym zapewnia mnie, że to nie stanowi poważniejszej przeszkody w uzyskaniu licencji pilota sportowego. Ale wszystko razem?...

Nazajutrz płk Huszcza ogłasza wyrok:

„Zupełnie i trwale niezdolny do służby wojskowej (kat. E”§ 62, 09 San. 5/32)”.

- Orany! Ładna historia...

- Bez paniki - uspokaja mnie Józef Leoszek.

„Niezdolność powstała z powodu uszkodzenia zdrowia bez własnej winy i pozostaje w związku przyczynowym ze służbą w lotnictwie wojskowym, powodując 40°/o utraty zdolności zarobkowej na stałe”.

- To znaczy że w ogóle nie będę mógł latać?! Nawet na samolotach sportowych?

- Owszem, będziesz mógł latać. Proszę.

„Świadectwo zdrowia: zdolny jako pilot sportowy bez zastrzeżeń. Wydaje się celem uzyskania licencji Aeroklubu RP na rok 1939”.

Ministerstwo Spraw Wojskowych

Departament Intendentury

Nr 5620/1-275 Wydz. Emer.

Warszawa 11 lipca 1939

Pan Janusz Meissner

kpt. pil. w st. spocz.

Zarządzeniem Ministra Spraw Wojskowych 1.31841/11-9/39 został Pan Kapitan...

przeniesiony w stan spoczynku z dniem 31 lipca 1939. Na podstawie ustawy z dnia... roku...

w porozumieniu z Min. Skarbu... przyznaję Panu poczynając od i sierpnia 1939 uposażenie emerytalne w kwocie zł 666 miesięcznie, przysługujące za 42 lata zaliczone do wysługi emerytalnej, tj. 100°/o podstawy wymiaru” itd.

Wszystko układa się pomyślnie. Tak pomyślnie, że trudno w to uwierzyć. Że czasem podświadomie obawiam się jakichś powikłań, podstępów ze strony przychylnego dotąd

losu...

- W połowie sierpnia, uregulowawszy sprawy rodzinne, wyjeżdżam z Krystyną na kilka dni do Gdyni, a w drodze powrotnej zatrzymujemy się w Warszawie, aby wziąć ślub w ewangelickim kościele garnizonowym.

Ostatniego dnia tego miesiąca jesteśmy w Krakowie. Idę zobaczyć, jak Zosia urządziła się w nowym mieszkaniu i wręczyć jej stałe upoważnienie do odbioru renty wojskowej.

Nazajutrz o świcie budzą mnie detonacje. Niemiecka Luftwaffe bombarduje lotnisko i dworzec kolejowy...

- W południe goniec wojskowy doręcza mi kartę mobilizacyjną z powołaniem do służby czynnej i przydziałem do Bazy Lotniczej w Dęblinie.

Lawina zdarzeń rusza i zaczyna się toczyć.

Kraków, 20 listopada 1969