



ANNA LITWIŃEK

# AWIATORZY

PODNIĘBNE PRZYGODY POLSKICH  
LOTNICZEK I LOTNIKÓW

ILUSTRACJE

ADAM WÓJCICKI



*Awiatorzy. Podniebne przygody polskich lotniczek i lotników*

Copyright © by Anna Litwinek

Źródła zdjęć:

s. 4: zdjęcie z domeny publicznej NAC – 3/1/0/14/1294 (autor zdjęcia: nieznany); s. 5: archiwum rodzinne Jakuba Meissnera; s. 16: archiwum rodzinne Jakuba Meissnera; s. 17: zdjęcie z domeny publicznej NAC – 3/1/0/8/388 (autor zdjęcia: nieznany); s. 29: zdjęcie z domeny publicznej NAC – 3/1/0/14/1252 (autor zdjęcia: nieznany); s. 41: zdjęcie z domeny publicznej NAC – 3/1/0/5/1244 (autor zdjęcia: nieznany); s. 55: zdjęcie z domeny publicznej NAC – 3/1/0/14/1240 (autor zdjęcia: nieznany); s. 65: zdjęcie z domeny publicznej NAC – 3/1/0/5/955 (autor zdjęcia: nieznany); s. 75: archiwum Muzeum Lotnictwa Polskiego; s. 89: archiwum Stanisława Błasiaka; s. 101: okładka gazety „Skrzydła i Motor” z archiwum rodzinnego Zofii Dziewiszek-Andrychowskiej; s. 113: archiwum rodzinne Sławomira Majewskiego; s. 125: archiwum rodzinne Stanisława Sołtyka; s. 137: archiwum rodzinne Ady Dankowskiej; s. 153: archiwum Ryszarda Witkowskiego; s. 163: fot. Archiwum Hermaszewski/East News; s. 183: archiwum Tomasza Litwinka; s. 195: archiwum prywatne Katarzyny Stankiewicz; s. 205: archiwum rodzinne Sebastiana Kawy; s. 219: archiwum rodzinne Stanisława Arabskiego; s. 229: fot. Tomasz Gackowski/moment.photo; s. 239: archiwum prywatne Jacka Mainki; s. 251: archiwum prywatne Pauliny Różyło-Nowickiej.

Cytat na s. 6 pochodzi z piosenki „Marsz Lotników” autorstwa A.A. Zaszanki (tekst) oraz S. Latwisa (kompozycja)

Projekt okładki

Adam Wójcicki (okładka powstała na podstawie okładki autorstwa

Matteo Ciompaliniego do książki „Herosi. 20 historii o polskich olimpijczykach”)

Ilustracje

Adam Wójcicki

Redaktor inicjujący

Paulina Tracz

Redakcja i adiustacja

Anna Poinc-Chrabąszcz

Opieka redakcyjna

Paulina Tracz, Judyta Wałęga

Korekta

Aleksandra Ptasznik, Magdalena Wołoszyn | Obłądnie Bezbłądnie

Makieta i łamanie

Grzegorz Kalisiak | *Pracownia Liternictwa i Grafiki*

ISBN: 978-83-240-7501-0

Przeczytaj, co o książce sądzą inni czytelnicy, i oceń ją na [lubimyczytac.pl](http://lubimyczytac.pl)

Książki z dobrej strony: [www.znak.com.pl](http://www.znak.com.pl)

Więcej o naszych autorach i książkach: [www.wydawnictwoznak.pl](http://www.wydawnictwoznak.pl)

Społeczny Instytut Wydawniczy Znak, 30-105 Kraków, ul. Kościuszki 37

Dział sprzedaży: tel. 12 61 99 569, e-mail: [czytelnicy@znak.com.pl](mailto:czytelnicy@znak.com.pl)

Wydanie I, Kraków 2021

Druk i oprawa: Colonel

ANNA LI TWINEK

# AWIATORZY

PODNIĘBNE PRZYGODY POLSKICH  
LOTNICZEK I LOTNIKÓW

ILUSTRACJE

ADAM WÓJCICKI

znak emotikon

Kraków 2021

**P**owietrze jak gdyby naładowane elektrycznością. Garstka Polaków, skupionych w oczekiwaniu, poddaje się również niebywałemu nastrojowi nerwowemu. Dzięką nas już tylko minuty od ostatecznego rezultatu. Wreszcie z ust spikera dochodzi nas głos, że pierwsza maszyna ukazuje się na horyzoncie; spiker widzi ją lepiej od nas, bo jest na podwyższeniu. Wreszcie i my ją widzimy; na szczęście – górnopłat, a więc nasze zwycięstwo! Tłum zamarł w bezruchu, gdy Żwirko w pięknym wirażu dochodzi do finiszu, przelatuje nad trybunami, mijając końcową linię celu na maksymalnej szybkości\*.

Jest! Chciałoby się zakrzyknąć i bić brawo! Polska zwyciężyła w międzynarodowych zawodach lotniczych! Co prawda było to wiele lat temu, bo aż w 1932 roku, jednak do dziś cieszymy się z tego sukcesu i pamiętamy o nim każdego roku. Pod koniec wakacji, 28 sierpnia, obchodzimy Święto Lotnictwa Polskiego. Tego dnia na początku lat trzydziestych XX wieku porucznik pilot Franciszek Żwirko i inżynier pilot Stanisław Wigura sięgnęli w Berlinie po zwycięstwo w najważniejszej wówczas na świecie powietrznej rywalizacji.



\* Relacja majora Adama Wojtygi, szefa polskiej ekipy na Challenge w 1932 r. w Berlinie, dla miesięcznika „Lot Polski” 1932, nr 9, za: Witold Rychter, *Skrzydlate wspomnienia*, Warszawa 1980, s. 190.

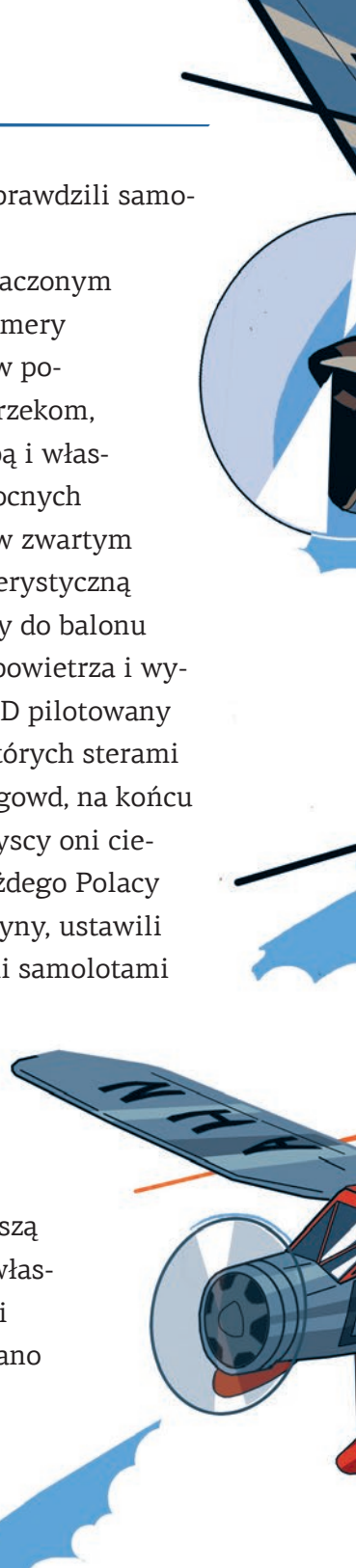
Na początku przeczytaliście prawdziwą relację majora Adama Wojtygi, szefa polskiej ekipy na Międzynarodowe Zawody Samolotów Turystycznych zwane w skrócie Challenge (to słowo pochodzi z języka francuskiego, który – jak pewnie wiecie – był w dawnych czasach międzynarodowym językiem lotniczym, i dlatego wymawiamy je „szaląż”). Startowały 43 drużyny z sześciu krajów – Niemiec, Włoch, Francji, Czech i ze Szwajcarii, a także oczywiście z Polski. Polacy byli podzieleni na pięć grup, każdą tworzyli piloci, inżynierowie i mechanicy. Startowaliśmy już w Challenge’u w 1930 roku, oczywiście w maszynach własnego pomysłu i własnej produkcji. Zwyciężył wówczas po raz drugi z rzędu słynny pilot niemiecki Fritz Morzik. Gdyby wygrał także po raz trzeci, w 1932 roku puchar przechodni zostałby już na stałe w Niemczech. Jak już wiecie, Polacy pokrzyżowali mu plany. Specjalnie na to wydarzenie opracowano dwa nowe typy samolotów: RWD-6, nazywany zwyczajowo erwudą, i PZL-19, potocznie pezetel. Pieniędzy państwowych wystarczyło na wybudowanie czterech samolotów (Polska była niepodległa niewiele ponad dziesięć lat i nie była bogatym państwem). Aby zwiększyć szanse Polaków, zbierano fundusze podczas kwest i loterii w całym kraju i ostatecznie w sierpniu 1932 roku pięć samolotów wystartowało z trawy warszawskiego lotniska, które wówczas mieściło się na Mokotowie, i obrało kierunek na Berlin.

Leciały w równym szyku niczym klucz stalowych ptaków, pośrodku trzy PZL, a po bokach dwa RWD, by po dwóch godzinach od startu wylądować w Poznaniu. Dawne podniebne maszyny nie latały ani tak szybko, ani na tak duże dystanse jak dzisiejsze, jednak jak na swoje czasy polskie konstrukcje były w światowej czołówce

możliwości technicznych. Poznańscy mechanicy sprawdzili samoloty i drużyna wystartowała na zachód.

Piloci musieli opuścić Polskę w specjalnie wyznaczonym miejscu, gdzie straż na ziemi spisywała ręcznie numery rejestracyjne każdego samolotu przekraczającego w powietrzu granicę państwa. Przyglądali się uważnie rzekom, miasteczkom i wzniesieniom. Poza papierową mapą i własną pamięcią piloci nie mieli wówczas innych pomocnych narzędzi do nawigacji. Z daleka zobaczyli Berlin i w zwartym szyku skierowali się na lotnisko Staaken z charakterystyczną ogromną halą dla sterowców (sterowiec to podobny do balonu statek powietrzny napełniony gazem lżejszym od powietrza i wyposażony w ster i napęd). Pierwszy wylądował RWD pilotowany przez Franka Żwirkę. Potem kolejno trzy PZL, za których sterami siedzieli Bolek Orliński, Jurek Bajan i Ignacy Giedgowd, na końcu usiadła na ziemi erwuda Tadka Karpińskiego. Wszyscy oni cieszyli się w Polsce sławą podniebnych asów i za każdego Polacy trzymali kciuki. Wciągnęli do hangaru swoje maszyny, ustawili je między najlepszymi turystycznymi i sportowymi samolotami w Europie i poszli spać. Nazajutrz, 11 sierpnia, miała się zacząć ostra rywalizacja.

Zawody trwały ponad dwa tygodnie i składały się z wielu etapów, na których sprawdzano pomysłowość konstrukcji samolotów. Każde z państw chciało się wyróżnić jak najnowocześniejszą maszyną i przy okazji zaprezentować możliwości własnego przemysłu. Sprawdzano, jak szybko uruchomi się silnik, jak wiele paliwa zużyje samolot. Testowano





największą prędkość, ale i najmniejszą, która jest bardziej niebezpieczna dla samolotu (gdy samolot leci za wolno, to po prostu traci siłę nośną i spada na ziemię). Próbowano jak najkrótszych startów i lądowań, a to musiało efektownie wyglądać, gdy piloci starali się niemal pionowo wzbić w powietrze. Co ciekawe, sprawdzano także, czy da się łatwo złożyć i rozłożyć skrzydła – być może planowano, by w przyszłości każda rodzina miała swój własny samolot, i ważne było, by mieścił się na małej przestrzeni podwórka.

Rywalizacja obfitowała w pełne emocji, czasem groźne i dramatyczne zdarzenia. Piloci z różnych krajów popełniali błędy, samoloty odmawiały posłuszeństwa, łamały się w najmniej oczekiwanych momentach i spadały. Były także próby oszustwa i niesportowe zachowania, by wyeliminować konkurentów. Po jednym z takich zdarzeń wycofała się z zawodów jedyna pilotka, Angielka Winifred Spooner. Problemy z jej samolotem były spowodowane zanieczyszczeniem paliwa kawałkami gumy, do czego zapewne nie doszło przypadkiem. Zawodniczka nie chciała ryzykować życia. Większość uczestników nie dała się jednak zniechęcić. Wszyscy czekali na najważniejsze i najbardziej emocjonujące zadanie – podniebny rajd dookoła Europy.

Dwudziestego pierwszego sierpnia do lotu przez ponad 7000 kilometrów nad Europą szykowało się 41 pozostałych w zawodach maszyn wraz z załogami – pilotem i mechanikiem. W rywalizacji prowadził Włoch Ambrogio Colombo, tuż za nim był Polak Franek Żwirko, a niewiele dalej w punktacji bardzo waleczni i zmotywowani Niemcy. Trasa poprowadziła przez większość europejskich państw. Zakolami wiodła od Berlina przez Warszawę, Pragę, Wiedeń, Zagrzeb, ponad Włochami, Francją i Holandią,



a po odwiedzeniu Szwecji i Danii kończyła się ponownie w stolicy Niemiec. W wyznaczonych miastach ekipy lądowały, by odpocząć, zatankować i sprawdzić maszyny. Piloci wszędzie byli witani jak gwiazdy, na lotniskach czekały oficjalne delegacje, przyjeżdżali dziennikarze, wiwatowały tłumy fanów lotnictwa.

To był tygodniowy wyścig doskonale wyszkolonych pilotów wyposażonych w najnowsze zdobycze lotniczej techniki. Ale była to także osobista walka każdego z nich ze zmęczeniem, usterkami, złą pogodą, a nawet błędami w nawigacji, bo zdarzało się wówczas lotnikom zgubić drogę. Choć celem było przekroczyć linię mety przed wszystkimi, nie można było po prostu pędzić przed siebie jak najszybciej. Ważne było, by dobrze rozłożyć własne siły, zaplanować zużycie silnika i paliwa, przewidzieć zmiany pogody. Dwuosobowe zespoły dzieliły się zadaniami. Pilot skupiał całą uwagę na terenie, punktach orientacyjnych, sprawnym prowadzeniu samolotu. Jego towarzysz po wylądowaniu sprawdzał stan techniczny maszyny, a w locie prowadził notatki, planował trasę, obliczał średnią prędkość jej pokonywania. Czasami zamieniali się rolami, by odpocząć.

Zanim uczestnicy rajdu znaleźli się nad Lazurowym Wybrzeżem we Francji, z zawodów odpadły wszystkie włoskie załogi. Samoloty produkowane w słonecznej Italii okazały się za słabe. Aż do Lyonu we Francji pięć polskich załóg radziło sobie świetnie. Niestety Bolka Orlińskiego zawiodło zdrowie, wyczerpany fizycznie i psychicznie, musiał zrezygnować z rajdu i tym samym wycofał się całkowicie z zawodów Challenge. W grze pozostały cztery polskie załogi. Ale i one nie ustrzegły się przed niebezpieczeństwem. Giedgowd lądował pod Zagrzebiem w całkowitej ciemności, zupełnie nie widząc terenu przed sobą. Zniżający się samolot dotknął kołami

Zobacz, jak długą trasę pokonali Franek Żwirko i Stach Wigura podczas Międzynarodowych Zawodów Samolotów Turystycznych Challenge 1932!

Lot okrężny wokół Europy to w sumie 7363,2 km, a trasa wiodła przez Niemcy, Polskę, ówczesną Czechosłowację, Austrię, istniejące wówczas na Bałkanach państwo Jugosławie i dalej przez Włochy, Szwajcarię, Francję, Holandię, Danię oraz Szwecję.





HAMBURG

BERLIN

WARSZAWA

DORTMUND

PRAGA

KRAKÓW

WIEN

BELLINZONA

FLORENCJA

CANNES

RZYM



ziemi zaledwie 5 metrów za głębokim rowem. Karpiński wleciał w tak gęstą mgłę, że nie widział, gdzie ziemia, a gdzie niebo, na szczęście wydostał się z niej bez szwanku. Bajanowi nad morzem zerwało osłonę kabiny, co mogło spowodować katastrofę samolotu.

Gdy uczestnicy rajdu minęli Paryż, z obliczeń Wigury wynikało, że on i Franek wysunęli się na drugie miejsce, byli tuż za niemiecką załogą pilota Possa. Wlatując w obszar Niemiec, Polacy zrobili gospodarzom niespodziankę. Na lotnisku w Dortmundzie Stach i Franek zostali powitani jako pierwsi w rajdzie. Teraz pozostało utrzymać prowadzenie aż do mety w Berlinie. Jednak to nie był krótki, prosty odcinek nad Niemcami. Trasa wiodła na północ, nad Danią do Szwecji i z powrotem przez Kopenhagę i Hamburg do stolicy Niemiec.

Po noclegu w stolicy Danii, po sześciu dniach wyczerpującego lotu, kiedy to nawet sen nie przynosił odpoczynku, bo głowa wciąż intensywnie rozmyślała nad strategią lotu i szansami na wygraną, Franek i Stach w oddali zobaczyli Berlin. Na miejscu okazało się, że polska załoga prowadzi w zawodach Challenge, jednak na radość było jeszcze za wcześnie. Przed nimi był ostatni dzień zawodów, została do rozegrania ostatnia trudna konkurencja, przelot 300 kilometrów z maksymalną prędkością. To jakby pędzić jak najszybciej z Warszawy do Krakowa, bez żadnych przystanków! Przewaga Żwirki i Wigury była minimalna, a do walki o trofeum dołączył Fritz Morzik na drugim miejscu i miał wielką chrapkę na trzecie z rzędu zwycięstwo. Wszystko miało się rozstrzygnąć w ostatniej chwili.

Wy już wiecie, że Polacy wygrali, ale tego dnia Franek i Staszek nie mogli się czuć zbyt pewnie. Stawka była wysoka, przeciwnicy silni i doświadczeni, w końcu w kieszeni mieli puchar za dwie

poprzednie edycje zawodów. Zwycięstwo Polaków wcale nie było przesądzone. Mała przewaga punktowa konkurentów nie budziła jednak niepokoju niemieckich fanów lotnictwa i sportu. Nie obawiali się, że samolot polskiej konstrukcji może być lepszy i szybszy od niemieckich Klemmów i Heinkli.

Po półtoragodzinnym pędzie na pełnych obrotach silnika Żwirko poczuł, że drętwieją mu dłonie. Skoncentrował się jeszcze mocniej i nie zwalniał nawet na chwilę, nie zбочzył z trasy ani o metr.

– Wytrzymaj, Franuś, masz świetny samolot i nie możesz go zawieść! – powtarzał sobie pod nosem utrudzony do granic możliwości pilot.

– Maszyna wpadła w drgania! – krzyknął Staszek. – Oby nie rozpadła się na tych ostatnich kilometrach!

W tym samym czasie tłum na widowni, w większości Niemcy, w napięciu wypatrywał, kto zjawi się pierwszy. Polacy czy Fritz Morzik? Gdy na horyzoncie przed metą zamajaczyła sylwetka polskiego RWD-6, ludzie zamiast wiwatować, milczeli. Do końca nie mogli uwierzyć, że to nie ich rodak przyleciał pierwszy. A Niemiec spóźnił się zaledwie o minutę. Wielodniowa rywalizacja państw Europy rozstrzygnęła się w tej ostatniej chwili upalnego 28 sierpnia 1932 roku. Polska wygrała. Na lotnisku Tempelhof w Berlinie orkiestra zagrała polski hymn – *Mazurek Dąbrowskiego*.

Czy możecie sobie wyobrazić, co się działo w Warszawie po powrocie bohaterów z zawodów? Sto tysięcy ludzi czekało na lądowanie RWD-6 z Frankiem Żwirką i Stachem Wigurą na pokładzie! Wówczas lotniska nie wyglądały tak jak dzisiaj, nie było ogrodzeń, bramek i zabezpieczeń, tylko małe budynki i otwarta trawiasta przestrzeń. Policyjny kordon przewidująco otoczył pas startowy.

## Awiatorzy

---

Niestety nie zdołał utrzymać tłumy. Gdy tylko erwuda dotknęła ziemi, fala ludzi przedarła się i ruszyła powitać zwycięzców. By uchronić samolot przed staranowaniem, Franek wyhamował gwałtownie, wyskoczył z kabiny i wybiegł fanom naprzeciw. Porwano pilota na ramiona i poniesiono w górę, po drodze zabierając mu but, skarpetkę i wszystkie drobiazgi z kieszeni. Każdy chciał mieć pamiątkę od bohatera narodowego. Dwaj lotnicy zostali zasypani gratulacjami, zaproszeniami, propozycjami wywiadów. Franek dostał nawet rolę w filmie z najsłynniejszą wówczas gwiazdą ekranu,

### RWD-6

**Zwycięski samolot nosi nazwę złożoną z pierwszych liter nazwisk konstruktorów Rogalskiego, Wigury i Drzewieckiego, co oznacza, że jeden z projektantów samolotu, nasz bohater, Staszek Wigura, jako pilot i członek załogi wygrał w nim zawody.**

Adolfem Dymszą, którego miał przed kamerą uczyć sztuki pilotażu. A jeśli chcecie posłuchać wzruszonego głosu bohaterskiego pilota, poszukajcie nagrania wileńskiej rozgłośni radiowej. Opowiada o zawodach i drodze do wspaniałego zwycięstwa trójki towarzyszy – samolotu RWD, inżyniera Stacha i pilota Franka.



**C**zy uciekł wam kiedyś balon? A jeśli nie wam, może któremuś z waszych przyjaciół? To było przykre, prawda? A jednocześnie radosne, bo przecież balon poleciał tak wysoko, wprost do chmur! Wszyscy patrzyli z zadartymi głowami, jak staje się coraz mniejszą kropeczką i frunie w świat. Wydawałoby się, że wystarczy napompować tylko trochę większy balon, poczekać na tylko trochę silniejszy wiatr i można się unieść nad ziemię, trzymając za sznurek kolorową kulę wypełnioną powietrzem. I powiem wam, że tak się da. Tyle że balon musi być rzeczywiście spory, a wypełniające go powietrze – ciepłe. Aha, i nie trzeba trzymać za sznurek. Można wskoczyć do specjalnego kosza podwieszzonego do balonu od spodu.

Balon to najdawniejszy statek powietrzny, jaki znamy. Gdy człowiek próbował się oderwać od ziemi, budował skrzydła i lotnie, które mogłyby go unieść jak ptaka, lub szył powłokę i napełniał ją ciepłym powietrzem. Oglądanie świata z góry traktował jak przygodę i przyjemność. Szybko jednak okazało się, że może to być także sport – czemu by nie zrobić wyścigów, by się przekonać, który balon doleci pierwszy w wyznaczone miejsce? Wkrótce balonami zainteresowały się także armie i w swoich krajach powołały do służby baloniarzy w mundurach, by z góry patrolowali teren i śledzili wrogów.

Takim baloniarzem-żołnierzem był nasz bohater Franek Hynek. Miał zostać nauczycielem, ale wybuchła pierwsza wojna światowa





### BALON KOŚCIUSZKO

Został zbudowany w Polsce, w Jabłonie, i otrzymał znaki rejestracyjne SP-ADS. Nosił imię Tadeusza Kościuszki, bohatera walk o niepodległość Polski i Stanów Zjednoczonych. Balon ważył 600 kilogramów i mógł zabrać około 1400 kilogramów balastu – mniej więcej 140 worków piasku. Był wyposażony w radioodbiornik i butle z tlenem, ponieważ największa wysokość, na jaką mógł się wznieść, wynosiła 9500 metrów nad poziomem morza. Na tej wysokości – prawie 10 kilometrów – powietrze jest rozrzedzone, tak jak w wysokich górach, i trudno się oddycha. Butle odgrywały też rolę balastu i po zużyciu były wyrzucane na specjalnych spadochronach. Gondola balonu miała pływaki na wypadek konieczności lądowania na wodzie, a dodatkowo na czas zawodów mocowano do niej gumową łódkę ze specjalnym otworem, przez który dało się wystawić nogi, by spać wewnątrz w wyprostowanej pozycji.

i tak jak każdy, kto mógł, zaangażował się w walkę o odzyskanie przez Polskę niepodległości. Służba poniosła Franka w balonowym koszu hen nad ziemię. Przez 10 lat stał się doskonałym baloniarzem, jak się wówczas mówiło: aeronautą. Przemierzył swym pękatym statkiem powietrznym niebo nad Polską wzdłuż i wszerz. Nic dziwnego, że dostał ważne zadanie, by wygrać dla ojczyzny najważniejsze zawody balonowe na świecie.

W 1933 roku Franek wraz ze swoim nawigatorem Zbyszkiem oraz całą drużyną techników i pomocników wyruszył z balonem Kościuszko w daleką podróż do Stanów Zjednoczonych. Tam miał się wówczas odbyć międzynarodowy wyścig balonów. Zwycięzca, który pokonał największą odległość od miejsca startu, dostawał Puchar Gordona Bennetta.

Siedem drużyn już dzień przed startem zaczęło napełnianie ogromnych czasz gazem węglowym i wodorem. Trwało

to bardzo, bardzo długo. Rozpłaszczone na ziemi powłoki godzina po godzinie przy dźwięku syku palników pęczniały jak pijące wodę ogromne smoki, wciąż spragnione, aż brzuchy uniosły im się ponad ziemię i kołysały leniwie na uwieży. Jeden z pękających już stworów wyrwał się nagle z rąk zawodników, uniesiony podmuchem wiatru, i zaraz potem huknął o ziemię. Nawet przygotowania przed startem mogły się źle skończyć. Choć balony nie mają silników i nie pędzą z prędkością dźwięku, walczą z żywiołem jak każdy inny statek powietrzny. Niemiecki balon niestety doznał tak poważnego uszkodzenia, że odpadł z zawodów. Sześć brzuchatych kul, ogromnych jak dinozaury po sutym obiedzie, czekało na swych pilotów, którzy oderwą je od ziemi i pokierują trasą podniebnego wyścigu.

Wystartowali 2 września pod wieczór z lotniska Curtiss–Wright–Reynolds niedaleko Chicago, na północy USA. Balony nie ruszyły wszystkie jednocześnie jak biegacze na stadionie. Każdy po kolei dostawał sygnał i odrywał się od ziemi. Pierwszy ruszył do wyścigu amerykański zawodnik, po nim belgijski.

Polacy wystartowali jako przedostatnia załoga. Zabrali ze sobą prowiant, balast, czyli specjalne worki z piaskiem, aparat radiowy, ciepłe ubrania i butle tlenowe. Aby dolecieć do celu możliwie jak najszybciej, trzeba odpowiednio wykorzystać siłę wiatru i kierunki prądów powietrznych. Wyrzucając po trochu piasku z wcześniej przygotowanych worków, można zmniejszyć swój ciężar i wznieść się, by złapać odpowiedni prąd. A wypuszczając odrobinę gazu z powłoki przez specjalną kłapę na górze, można opaść, jeśli to konieczne. Jak myślicie, jak szybko potrafi lecieć balon: 30, 50, 70 kilometrów na godzinę? Może nawet ponad 100! Ale nasi bohaterowie się nie spieszyli. Mieli dolecieć jak najdalej, nie jak najszybciej.

## Awiatorzy

Franek i Zbyszek unosili się w kierunku północno-wschodnim, w stronę jeziora Michigan i granicy z Kanadą. Początkowo nie wznosili balonu bardzo wysoko, jednak drugiego dnia wyścigu uznali, że wyżej złapią mocniejszy prąd powietrza. Poszybowali ponad kilometr nad ziemią i wciąż zwiększali wysokość, aż do 4,5 kilometra. Gdy tylko balon zaczynał opadać, wysypywali przygotowany piasek i znowu kierowali się ponad chmury. Trzeci dzień spędzili w balonie, zacierając ręce z radości, że rosną ich szanse na zwycięstwo, i z zimna, bo na tej wysokości już jest chłodno, a balon wznosił się wyżej i wyżej, aż frunął ponad 6 kilometrów nad ziemią. Przyszedł jednak moment, kiedy zaczęli znowu tracić wysokość. Gdy Franek i Zbyszek zorientowali się, że wyraźnie opadają, musieli podjąć decyzję, co robić. Zbyszek rozejrzał się po koszu balonu i powiedział:

– Niedobrze, wysypaliśmy już cały piasek.

Co teraz?



## Franek

---

- Nie możemy się poddać! - oznajmił stanowczo Franek.
- To oczywiste, ale trzeba coś jeszcze wyrzucić. Od razu mówię: ja nie wyskakuję - zażartował Zbyszek. - Nie zostawię cię samego.

Franek się uśmiechnął i wskazał palcem na sprzęty zapasowe i osobiste przedmioty ułożone pod burtą kosza.

- Musimy się pozbyć z kosza wszystkiego, czego tylko można, i zostawić same niezbędne rzeczy i jedzenie - zdecydował.

Tak też zrobili. Najpierw wyrzucili ciężki aparat radiowy, co pomogło na pewien czas. Ale wkrótce balon znowu zaczął opadać i trzeba było uczynić go lżejszym. Wyrzucili butle z tlenem, co było bardzo ryzykowne. Gdyby nagły prąd poderwał balon

### DAWNA PISOWNIA

**W czasach gdy nasi bohaterowie zdobywali trofeum w zawodach balonowych, słowo puchar pisało się przez samo *h* - *puhar*.**



jeszcze wyżej, gdzie powietrze jest bardzo rozrzedzone, tak jak wysoko w górach, trudno by im było oddychać. W końcu wyrzucili nawet zapasowe ciepłe buty i jedzenie. Zostawili sobie tylko pomarańcze, które były pożywne i gasiły pragnienie. Tak niewiele brakowało do zwycięstwa, nie mogli w ostatniej chwili wybrać wygody i pełnego brzucha zamiast pucharu.

Czwartego września nad ranem balon opadł w końcu tak bardzo, że zahaczył o wierzchołki drzew. Podróż dobiegła końca. Franek i Zbyszek wisieli na wysokości pierwszego piętra w koronach drzew kanadyjskiej puszczy. Nie mieli radia, by wezwać pomoc, a do tego pozbyli się też ciepłego obuwia. Teraz przydałoby się na wędrowkę w poszukiwaniu pomocy. Nie mogli jednak zostać w gondoli i czekać. Prędzej niż ludzie znalazłyby ich tu groźne niedźwiedzie.

Musieli porzucić balon. Na dwie godziny przed lądowaniem zauważyli linię kolejową biegnącą przez puszcę. Postanowili przedrzeć się w tamtym kierunku. Jak myślicie, ile dni spędzili w lesie? Pięć długich, chłodnych dni. Przez prawie tydzień uparcie noga za nogą wędrowali przed siebie. Za wyżywienie każdy z nich miał tylko sześć pomarańczy. Później okazało się, że w puszczy zakończył swój lot także amerykański balon, a załoga zaginęła bez wieści w innym miejscu. Przez kilka długich i pełnych napięcia dni media po obu stronach Atlantyku donosiły o próbach znalezienia zaginionych bohaterów. Wojska z obu krajów – USA i Kanady – zaangażowały się w akcję poszukiwawczą. Samoloty krążyły nad gęstym, rozległym lasem, piloci wypatrywali choćby najmniejszego śladu. Wszyscy w Polsce trzymali kciuki za Franka i Zbyszka, by odnaleźli się cali i zdrowi. W końcu nasi wyczerpani

bohaterowie dotarli do osady. Byli uratowani, a dodatkowo wkrótce dowiedzieli się, że zwyciężyli w zawodach! Ich balon Kościuszko przeleciał najdalej. W ciągu prawie 40 godzin pokonali 1370 kilometrów, czyli odległość jak z Warszawy do Moskwy w głąbi Rosji i jeszcze kawałeczek. To był jednocześnie międzynarodowy rekord. Załoga amerykańskiego balonu także została uratowana i rywalizację o puchar można było zakończyć radosnym świętowaniem. W Polsce cieszyliśmy się najmocniej. To był już nasz trzeci lotniczy światowy sukces w tamtym czasie.

Pierwszego października w Nowym Jorku wręczono zwycięzcom Puchar Gordona Bennetta, po czym Franek i Zbyszek wrócili do Polski statkiem, który nazywał się tak samo jak ich balon: Kościuszko. Tłumy rodaków witały ich w ojczyźnie jak bohaterów narodowych.

### ZAWODY

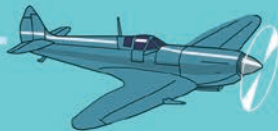
#### O PUCHAR GORDONA BENNETTA

**Najstarsze zawody lotnicze na świecie – rozgrywane są do dziś. Po raz pierwszy zostały zorganizowane przez Jamesa Gordona Bennetta w 1906 roku w Paryżu. Państwo, które wygrało zawody trzy razy z rzędu, zatrzymywało puchar na stałe. Franek zdobył też puchar dla Polski w kolejnym roku, 1934. A ponieważ polska załoga, tym razem ze Zbyszkciem jako pilotem, wygrała także rok później, Polacy zatrzymali puchar dla siebie.**


**Barwny mural upamiętniający majora pilota balonowego Franciszka Hynka i jego zwycięski balon został wymalowany na jednym z budynków w Warszawie, na rogu ulic Hynka i Sabaty.**

## Od dzieciństwa marzyli o podniebnych przygodach, o tym, by sięść za sterami samolotu, wzbić się w powietrze i królować w przestworzach.


Poznaj niesamowite historie polskich lotniczek i lotników, poskramiaczy metalowych smoków, pilotów oblatywaczy, szybowników, a nawet kosmonautów.



Jak długo musiał czekać na poprawę pogody **Sebastian Kawa**, żeby jako pierwszy (i do tej pory jedyny) człowiek na świecie przelecieć szybowcem nad Himalajami?



Jak wyglądała czekolada, którą **Mirek Hermaszewski**, jedyny polski kosmonauta, jadł na stacji kosmicznej orbitującej wokół Ziemi?



W jakim niecodziennym stroju **Stanisław Skarżyński** przeleciał samotnie nad Atlantykiem małym turystycznym samolotem (do dziś nikt mniejszym nie pokonał oceanu)?

Ile kilometrów musieli przebyć i ile drużyn pokonać **Żwirko** i **Wigura** w najbardziej wyczerpującym rajdzie samolotowym dookoła Europy?

Jaki fortel zastosowała **Ada Dankowska**, najstynniejsza polska szybowniczka, podczas swojego brawurowego lotu po rekord świata?

**Marzenia są w zasięgu ręki,  
a właściwie w zasięgu...  
skrzydeł!**

