

# Piotr Lech

---

## Zapomniany sukces polskich myśliwców : wyprawa rumuńska 1933 roku

---

Przegląd Historyczno-Wojskowy 15 (66)/2 (248), 213-220

---

2014

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

reprezentantów wojska byli: dowódca DOK III gen. bryg. inż. Aleksander Litwinowicz, dowódca 1 Dywizji Kawalerii gen. bryg. Adolf Waraksiewicz, dowódcy 10 pułku ułanów, 42 pułku piechoty, 14 dywizjonu artylerii konnej oraz liczni oficerowie z miejscowego garnizonu. Wartę honorową wraz z orkiestrą wystawił 42 pułk piechoty<sup>31</sup>.

Kolejny postój pociągu nastąpił w Baranowiczach. Tam na przyjazd króla czekał szwadron honorowy 23 Pułku Ułanów Grodzieńskich i kompania honorowa 2 Brygady KOP. Obecni też byli: dowódca DOK IX gen. bryg. Mieczysław Trojanowski, dowódca 20 DP gen. bryg. Olgierd Pożerski i dowódca 2 Brygady KOP płk Stanisław Juszczycki. W czasie postoju pociągu gen. Sosnkowski przedstawił monarsze wymienionych dowódców i odebrał raport od pododdziałów honorowych.

Ostatnim przystankiem w Polsce była stacja graniczna w Stołpcach, gdzie król przesiedział się do pociągu rosyjskiego. Tu też na niego oczekiwali przedstawiciele władz lokalnych i batalion honorowy 78 pp. Opuszczając Polskę, król Amanullah wygłosił przemówienie pożegnalne i podziękował za bardzo gościnne przyjęcie. Zwracając się do płk. Wieniawy-Długoszowskiego podkreślił, że *armia polska jest bardzo dzielna i zaimponowała mu swoim wyglądem*<sup>32</sup>.

W następnych latach doszło do nawiązania stałych kontaktów dyplomatycznych między oboma państwami. W lutym 1932 r. do Warszawy przyjechał pierwszy poseł Afganistanu marsz. Shah Wali Khan; 22 lutego złożył on listy uwierzytelniające prezydentowi Mościckiemu<sup>33</sup>.

Wracając do początkowego wątku tego tekstu, czyli do kwestii użytkowania czołgów przez armię afgańską w latach 20. wieku XX, nie da się obecnie, uwzględniając dotychczasowy stan badań, z pewnością określić, kiedy trafiły one do tego kraju.

**Jerzy S. Wojciechowski**

<sup>31</sup> *Przejazd króla Amanullaha*, „Dziennik Białostocki” 1928, nr 122, s. 4.

<sup>32</sup> *Armia polska zaimponowała królowi Afganistanu*, „Polska Zbrojna” 1928, nr 123, s. 3; *Pożegnanie w Stołpcach*, „Słowo” 1928, nr 101, s. 2; *Odjazd Amanullaha z Polski i przyjazd do Rosji*, „Ilustrowany Kurjer Codzienny” 1928, nr 124, s. 7.

<sup>33</sup> *Pierwszy poseł Afganistanu w Polsce*, „Ilustrowany Kurjer Codzienny” 1932, nr 54, s. 2; *Historia polskiej dyplomacji*, red. Piotr Łossowski, t. 4, Warszawa 1995, s. 75. Poseł afgański był też przedstawicielem tego kraju w Paryżu, Brukseli i Brnie.

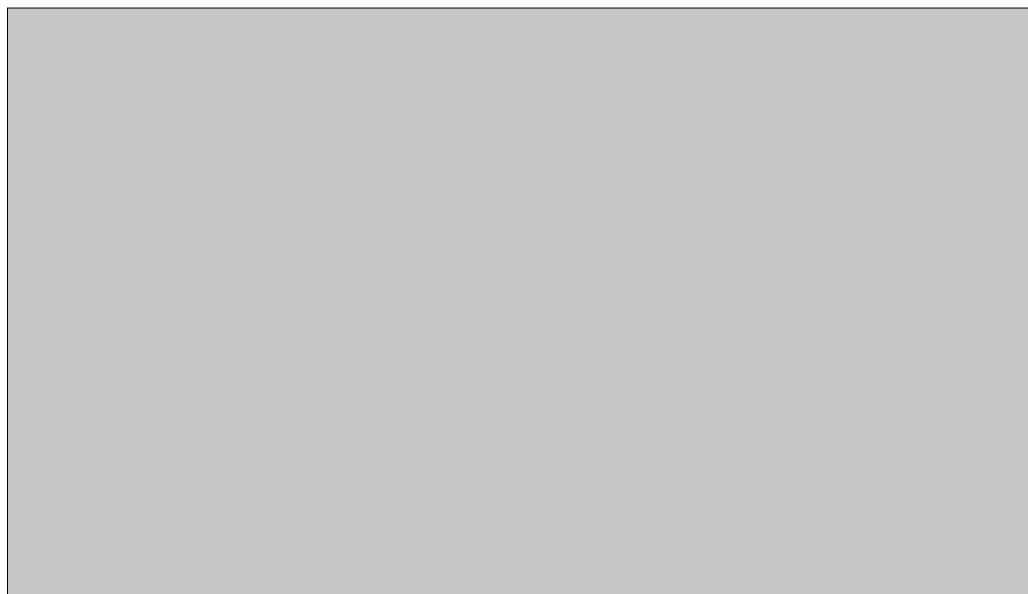
## Zapomniany sukces polskich myśliwców. Wyprawa rumuńska 1933 roku

W październiku 2013 r. przypadała 80. rocznica wyprawy polskich lotników do Rumunii. Nie przyniosła ona polskiemu lotnictwu takiego rozgłosu, jak zwycięstwo Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury w 1932 r. lub Jerzego Bajana 2 lata później. Dlatego też wydarzenie to pozostaje mało znane. Dlaczego warto więc o nim przypomnieć? Powodów jest wiele. Zanim jednak rozwinę temat, chciałbym zaznaczyć, że jako torunianin skupiłem się przede wszystkim na udziale lotników z 4 pułku lotniczego. Zaczniemy więc od początku, wyjaśniając dlaczego właśnie tam wybrała się tak liczna polska delegacja.

W latach 1918–1939 Polska pozostawała w przyjaznych stosunkach z Rumunią. Mieliśmy podpisanych serię traktatów, zabezpieczających obydwie strony na wypadek wojny. Tak dobre

relacje przekładały się oczywiście również na stosunki gospodarcze między dwoma krajami. Ich beneficjentem był m.in. rodzimy przemysł lotniczy, któremu pierwsze w jego historii zagraniczne zamówienie – na samoloty PZL-11 – złożyła właśnie Rumunia. Było to w 1933 r. Nic więc dziwnego, że wyprawa rumuńska w tym samym roku była przygotowana z pełnym rozmachem.

Zanim jednak do niej doszło na wiosnę do Warszawy przyleciał minister lotnictwa rumuńskiego Irimescu, a w czerwcu księżę Mikołaj, brat króla Karola II i generalny inspektor lotnictwa rumuńskiego (w czasie tej wizyty odwiedził on m.in. 4 pułk lotniczy w Toruniu)<sup>1</sup>. Kilka dni przed przybyciem księcia w Warszawie gościła już delegacja wyższych oficerów lotnictwa rumuńskiego, z gen. Sichitiu na czele. Została ona oprowadzona m.in. po wytwórniach przemysłu lotniczego. Atrakcją była akrobacja wykonana przed gośćmi na PZL-11, jednym z najlepszych samolotów myśliwskich świata. Były to wspaniałe, pełne dumy chwile dla Polaków, którzy prezentowali swoje osiągnięcia. Jak się później okazało, był to dopiero skromny wstęp do naszych dalszych sukcesów w lotnictwie<sup>2</sup>.



Powitanie księcia Mikołaja na lotnisku w Warszawie

Konsekwencją wizyty rumuńskiego ministra lotnictwa i księcia Karola była zorganizowana w październiku 1933 r. pod dowództwem płk. pil. Ludomiła Rayskiego wyprawa do *kraju kawioru i wina*, której oficjalnym celem było zaprezentowanie osiągnięć polskiej techniki lotniczej oraz zacieśnienie więzów przyjaźni między lotnictwem Polski

<sup>1</sup> W dniu 26 VI 1933 r. o godz. 9.50 księżę Mikołaj wylądował na lotnisku 4 pułku lotniczego w Toruniu, gdzie spędził ok. 30 minut. Po obejrzeniu przygotowanego przez toruńskich lotników krótkiego pokazu lotniczego odleciał do Grudziądza. Tego samego dnia księżę powrócił do Torunia, gdzie został podjęty śniadaniem w kasynie oficerskim. Około godz. 14 odleciał do Warszawy. Zob.: *Ks. Mikołaj w Polsce*, „Słowo Pomorskie” 1933, nr z 27 czerwca; *Księżę rumuński w Toruniu*, *ibidem*, nr z 28 czerwca.

<sup>2</sup> A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1918–1939*, Warszawa 1972, s. 126; *Wybitni goście cudzoziemscy w Warszawie*, „Lot Polski” 1933, nr 7, s. 10–11.

i Rumunii (w języku dyplomacji była to tzw. rewizyta). W wyprawie wzięły udział 32 samoloty, z czego 28 to samoloty myśliwskie P-7a z 1, 2, 3 i 4 pułku lotniczego (po 7 maszyn z każdego). Całą grupą samolotów myśliwskich dowodził mjr pil. Stefan Pawlikowski z 3 pułku lotniczego, a poszczególnymi eskadrami: 1 pułku – kpt. pil. Józef Kępiński, 2 pułku – kpt. pil. Jerzy Bajan, 4 pułku – kpt. pil. Leopold Pamuła. Dodatkowo poleciały również dwa samoloty Fokker F-VII oraz po jednym R-XIII i P-7a. Latające warsztaty, czyli fokkery F-VII pod dowództwem por. obs. Henryk Gizaczyńskiego (na ich pokładzie znajdowało się 11 mechaników, z niezbędnymi częściami, narzędziami itp.), na wszelki wypadek, zawsze znajdowały się na końcu wyprawy. Samolot łącznikowy R-XIII pilotowany przez por. pil. Józef Orłowskiego, latający w charakterze zwiadującego meteorologicznego wyprawy, leciał ok. 100 km przed grupą, sprawdzając pogodę. Samolot P-7a był osobistą maszyną płk. pil. Ludomiła Rayskiego. Przelot do Rumunii poprzedzały intensywne przygotowania samolotów i pilotów od 3 do 11 października, zakończone próbą generalną przed płk. pil. Rayskim<sup>3</sup>. Wypadła ona zadowalająco; lotnicy byli gotowi do rozpoczęcia wyprawy<sup>4</sup>.

W dniu 12 października rozpoczęto przelot do Rumunii. Pierwszym lotniskiem na trasie był Lwów. Niestety warunki pogodowe były tak kiepskie, że cała wyprawa z trudem dotarła do celu. Pomimo, że grupa prowadzona była w zwartych siódmkach, por. pil. Franciszek Jastrzębski pogubił się i ze względu na brak paliwa wylądował w Zamościu<sup>5</sup>. W słynnym, zawsze wiernym mieście, ze względu na złą pogodę spędzono kilka dni. Płk pil. Rayski, kpt. pil. Pamuła i por. pil. Orłowski na R-XIII, w nadziei na „znalezienie” dobrej pogody, próbowali się przedrzeć do Dniestru, aby zbadać możliwości lotu, niestety bez sukcesu. Wreszcie 16 października pogoda okazała się lotna. Zdecydowano o kontynuowaniu podróży, której kolejnym etapem było rumuńskie lotnisko w Jassach<sup>6</sup>. Lot przebiegł bez zakłóceń. Przed lądowaniem, już na rumuńskiej ziemi, siódemka kpt. pil. Kępińskiego – ku uciechu widowni zgromadzonej na ziemi – wykonała równocześnie siedem pętli. Na lotnisku tym stacjonował pułk lotniczy, który z honorami przywitał polskich lotników. Szczególnie przyjemną niespodzianką był dla nich, widoczny z powietrza, olbrzymi napis wymalowany wapnem na murawie lotniska: „Niech żyje lotnictwo polskie!”. Początkowo wywołał on wśród naszych lotników pewne zaniepokojenie, czy aby na pewno trafili do Rumunii czy też nadal znajdują się w Polsce. Po zatankowaniu samolotów i krótkim odpoczynku przyszedł czas na ostatni przelot do celu wyprawy<sup>7</sup>. Około godz. 15 biało-czerwone

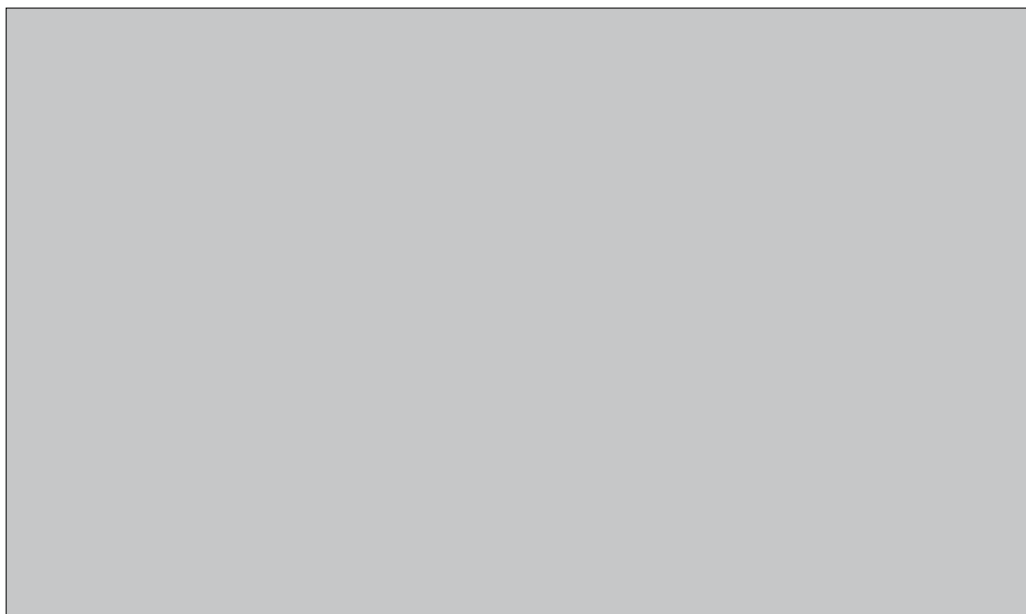
<sup>3</sup> Z „Książki lotów” por. pil. Eugeniusza Makowskiego, pilota 141 eskadry myśliwskiej wynika, że już 25 IX wyleciał on z Torunia do Warszawy na koncentrację lotnictwa, która trwała do 29 IX i została zakończona wielką defiladą powietrzną nad Warszawą. Po jej zakończeniu od 30 IX do 1 X wykonał 3 loty na akrobację grupową w czasie 2 godz. 52 min. Nie wykonywał zaś żadnych lotów aż do momentu wylotu wyprawy 12 X. Z Torunia por. pil. Eugeniusz Makowski wyleciał na P-7a o numerze 6.85. W czasie pobytu w Warszawie i Rumunii prawdopodobnie wszystkie loty wykonywał na tym płatowcu, poza 27-minutowym lotem na akrobację grupową 30 IX.

<sup>4</sup> S. Pawlikowski, *U naszych sprzymierzeńców*, „Przegląd Lotniczy” 1933, nr 12, s. 535–538; *Polskie orły*, „Lot Polski” 1933, nr 11, s. 4; *Lot eskadry polskich pościgówek do Rumunii*, „Skrzydłata Polska” 1936, nr 11, s. 379; K. Janowicz, *Wiarus*, „Aeroplan” 2013, nr 3, s. 40.

<sup>5</sup> S. Powala-Niedźwiedzki, *Kapitan Pamuła – opowiadania*, „Lotnictwo z Szachownią” 2011, nr 4, s. 34.

<sup>6</sup> Por. pil. Eugeniusz Makowski wystartował z Warszawy o godz. 8.30, we Lwowie lądował o godz. 10.00. Ze względu na pogodę, co potwierdza jego „Książka lotów”, następny etap podróży rozpoczął dopiero 16 X. Wystartował ze Lwowa o godz. 9.20, a lądował w Jassach o 10.35.

<sup>7</sup> Por. pil. Eugeniusz Makowski wystartował z Jess, po przeszło 3-godzinnej przerwie, o godz. 13.55,



Samoloty wylatują z Warszawy

szachownicy pojawiły się nad Bukaresztem, formując wcześniej tzw. strzałę – 7 płatowców leciało klinem na przedzie, tworząc ostrze strzały, kolejna siódemka sformowana w prostą linię tworzyła promień strzały, a ostatnie 2 siódemki tworzyły jej pióra. Bukareszt przyjął gości wielką fetą. Król Karol w trakcie wydanego bankietu udekorował płk. pil. Rayskiego i kilku polskich oficerów i podoficerów Rumuńską Odznakę Lotniczą, którą uroczystie wręczono dnia następnego na raucie w budynku Aeroklubu Rumunii. 17 października był dniem wolnym od lotów, ale obfitował w różnego rodzaju oficjalne przyjęcia – w wolnym czasie między zaplanowanymi atrakcjami lotnicy wykorzystali czas na zakupy pamiątek – szczególnie przypadły im do gustu rumuńskie papierosy marki Bucuresti i Corona<sup>8</sup>.

Dzień pokazów, 18 października, rozpoczął się kiepską pogodą. Podstawy chmur sięgały zaledwie 150–200 m, co utrudniało wykonanie wielu figur akrobatycznych. Oczywiście nasi dzielni lotnicy postanowili podjąć ryzyko, w końcu skierowane były na nich oczy przedstawicieli najwyższych władz Rumunii i ich dowódcy. Ustawili się do startu – trzy siódemki w jedną linię, czwarta, ze względu na małe rozmiary lotniska, z tyłu. Pierwszą figurą sformowaną po starcie były cztery równoległe ławy – w czasie jej wykonywania prowadzący ugrupowania mjr pil. Pawlikowski utrzymywał zaledwie 150 m wysokości. W takiej formacji lotnicy, przyciśnięci prawie do ziemi, „wpadli” po raz pierwszy nad lotnisko w Bukareszcie, po czym przeszli do formowania kolejnej figury pokazów, podczas której manewrowali, omijając śmiertelnie niebezpieczne przeszkody naziemne. W tym momencie było wiado-

w Bukareszcie lądował o godz. 15.15.

<sup>8</sup> S. Pawlikowski, *op. cit.*, s. 538–542; *Polskie orły...*, s. 4–5; E. Hardt, *Kronika miesięczna*, „Lot Polski” 1933, nr 11, s. 5; *Lot eskadry polskich pościgówek...*, s. 379; *Lotnicy toruńscy w rajdzie do Rumunii*, „Słowo Pomorskie” 1933, nr z 15 października; *Lotnicy polscy w stolicy Rumunii ibidem*, nr z 18 października; *Lotnicy polscy w Bukareszcie, ibidem*, 19 października.

mo, że akrobacja całą grupą będzie niemożliwa. Dowódca grupy dał sygnał do rozpoczęcia drugiej części programu – ewolucji siódemkami. Piloci wykonywali swoje zadanie, często kończąc niektóre figury w obłokach. Poświęcenie lotników było niesamowite<sup>9</sup>.

O locie toruńskiej siódemki mjr pil. Stefan Pawlikowski napisał: *Tymczasem nadlatuje siódemka kpt. Pamuły. Są na niecałych 100 metrach. Widzę ledwo dostrzegalny sygnał do beczki. Wszystkie 7 maszyn przekręcają się jednocześnie, jak gdyby ich łączyły zębate koła. Była to z całą pewnością najefektowniejsza figura z całego pokazu po mistrzowsku wykonana przez toruniaków. Następną figurą, wykonana przez ekipę kpt Pamuły miała być retour z nurkowaniem do ziemi. Na wykonanie tej figury trzeba było minimum 600 metrów. Piloci robiący retour w chmurach jeden po drugim, wychodzili z chmur pod różnymi kątami i ponieważ wytwarzała się sytuacja bardzo niebezpieczna, niektóre płatowce siłą rzeczy musiały odprysnąć jeden od drugiego. Zamieszania jednakże nie było żadnego, gdyż szyk po wykonaniu figury natychmiast został zebrany<sup>10</sup>.*

Podsumowując grupowy pokaz w Bukareszcie, należy podkreślić, że samoloty i personel sprawiły się doskonale. Nawet trudne warunki atmosferyczne nie zniechęciły lotników do wykonania niebezpiecznych akrobacji. Lotnicy byli jednak niezadowoleni, ponieważ nie mogli w pełni zademonstrować swojego kunsztu. Starannie przygotowywali się do planowanych pokazów, doprowadzając do takiego zgrania czterech rojów (każdy rój złożony z 7 samolotów pochodził z innego pułku lotniczego i trenował osobno), że możliwe było wykonywanie nawet wspólnej akrobacji w liczbie 28 samolotów! Niestety, pogoda pokrzyżowała plany. Najlepiej wykonaną figurą okazała się toruńska beczka, do której wykonania niska podstawa chmur nie była przeszkodą. Pomimo to pokazy polskich myśliwców wzbudziły wielki entuzjazm wśród zgromadzonej widowni. Po pokazach król Karol w sali kasyna wojskowego odznaczył płk. pil. Rayskiego i niektórych lotników orderem, wśród nich było również trzech Toruniaków: kpt. pil. Jan Łukaszewicz, por. pil. Jan Orzechowski i st. sierż. pil. Wacław Sydor. Król wygłosił przemówienie, które zakończył po polsku: „Niech żyje Polska!”. 20 października, w dzień planowanego odlotu, wykonano ponownie pokazy akrobacyjne dla mieszkańców Bukaresztu. Tym razem pogoda nad miastem prawie dopisała. Brał w nich również udział doskonały toruński lotnik kpt. pil. Pamuła, którego nazwisko dzięki wcześniejszym wizytom Rumuni już dobrze znali. Jego pokaz demonstrował płatowiec pod względem wytrzymałości i prędkości wznoszenia<sup>11</sup>.

Stefan Pawlikowski wspominał: *Start jego wywołuje ogólne zainteresowanie, tym bardziej że kpt. Pamuła lata zawsze bardzo indywidualnie. Na ziemi już jego PZL tańczy i wiruje jak foblood, który nie może ustać na miejscu (jest to demonstracja hamulców). Po starcie nabiera wysokość 1500 m przewraca płatowiec prostopadle i z „gazikiem” pikuje na lotnisko (wytrzymałość płatowca). Następnie wyrównuje nad głowami widzów brutalnym szarpnięciem i samolot prostopadle leci w górę, wykonywując półtora zupełnie powolnych beczek i następnie dwie szybkie zwitki korkociągu do góry i jeszcze jakieś przekręcenia, ale to już ginie w chmurze, z której za chwilę znowu prostopadle pikuje, tak, że płatowiec wyje i spada improwizując coraz to nowe figury. Obserwując „robotę” kpt. Pamuły, nikt nie może wątpić, że płatowiec PZL*

<sup>9</sup> S. Pawlikowski, *op. cit.*, s. 542–544; *Polskie orły...*, s. 5; *Lot eskadry polskich pościgówek...*, s. 379.

<sup>10</sup> S. Pawlikowski, *op. cit.*, s. 544.

<sup>11</sup> S. Pawlikowski, *op. cit.*, s. 535–546; *Polskie orły...*, s. 5–6; *Lot eskadry polskich pościgówek...*, s. 379; *Zachwyty tłumów* „Słowo Pomorskie” 1933, nr z 20 października.

Toruński PZL P.7a na lotnisku w Bukareszcie

*jest mocną maszyną. Pokaz indywidualny był najzupełniej udany i należy żałować, że nie mogliśmy go skutecznie w czasie środowego popisu przed Królem<sup>12</sup>.*

Inny uczestnik wyprawy o pokazie kpt. pil. Pamuły napisał: *20 października, kapitan Pamuła wykonał podczas pokazu akrobacji indywidualnych coś takiego, że nawet myśmy się zlekli. (...) Zrobił pique na gazie. I to takie pique, jakiego jeszcze chyba nikt nie widział! (...) Wyobraź sobie, że pilot na wysokości 200 metrów kieruje płatowiec pionowo w dół i leci na gazie. Rozumiesz chyba jaką szybkość osiąga! Otóż zleciał do 100 myślimy, że wyprowadzi, a on nic – rżnie dalej! Nie umiem opisać, co człowiek potrafi przeżyć w ciągu tak niewielu sekund 90, 80, 70, 60, 30, 20, 10... rozbił się!... Zamykam oczy i uszy, nie chcę słyszeć huku... W tej chwili, jak błyskawica wdziera się do mózgu ogłuszający warkot motoru, wiesz, ten kochany, pocziwy ryk, świadczący o zdrowiu aeroplanu... Otworzyłem oczy i zdążyłem zauważyć, że samolot rwie świecą pionowo w górę! Więc nie tylko żyje, ale zadokumentował, że trudno w świecie znaleźć maszynę bardziej wytrzymałą, niż P 7 i pilota, spokojniejszego, a zarazem bardziej szalonego od kapitana Pamuły. O wrażeniu wywarłem na publiczności rumuńskiej nie podejmuję się mówić. To trzeba filmować i do tego filmować dźwiękowo. Król był zachwycony sprawnością maszyn i lotników<sup>13</sup>.*

Dnia 21 października samoloty z szachownicami wyruszyły w drogę powrotną. Wystartowały około godz. 13.30, leciały w trudnych warunkach pogodowych – ze względu na niską podstawę chmur, trzymały się doliny Prutu. Szczęśliwie doleciały do Gałacza, gdzie spędziły noc. Następnego dnia wystartowały siódmkami w odstępie 5-minutowym do Jass, lecz część samolotów, ze względu na złą pogodę, wróciła do Gałacza. Torunianie, pomimo początkowego pobłędzenia – gubiąc dolinę Prutu – przebijali się jednak i szczęśliwie wylądowali w Jassach. To samo udało się lotnikom krakowskim. Dnia 23 października wszystkie samoloty wyruszyły do kraju, granicę przekroczyły o godz. 11.30, a o 12.00 defilowały już nad Lwowem. Tego samego dnia, po uroczystej odprawie i pożegnaniu, samoloty rozleciały się do swoich pułków<sup>14</sup>. Dopiero wówczas lotnicy mieli szansę odpocząć po pełnych emocji dniach spędzonych w Rumunii<sup>15</sup>.

<sup>12</sup> S. Pawlikowski, *op. cit.* s. 544.

<sup>13</sup> *Polskie orły...*, s. 5–6.

<sup>14</sup> W dniu 25 X por. pil. Eugeniusz Makowski na P-7a (numer płatowca 6.85) znajdował się w Warszawie, skąd wystartował do Torunia o godz. 11.00. Na lotnisku docelowym lądował o godz. 12.10.

<sup>15</sup> S. Pawlikowski, *op. cit.*, s. 535–546; *Polskie orły...*, s. 6; *Lot eskadry polskich pościgówek...*, s. 379; *Lotnicy*

W wyprawie 4 pułk lotniczy, wchodzący w skład 3 roju siódemkowego, reprezentowali następujący lotnicy: kpt. pil. Leopold Pamuła, kpt. pil. Jan Łukasiewicz, por. pil. Jan Orzechowski, por. pil. Eugeniusz Makowski, por. pil. Franciszek Jastrzębski<sup>16</sup>, st. sierż. pil. Jan Balcer i st. sierż. pil. Wacław Sydor<sup>17</sup>.

Planowany program pokazów lotniczych w Bukareszcie (z powodu złej pogody zrealizowany tylko częściowo):

I. Ewolucje całością

1. Jednoczesny start całości z jednej linii.
2. Przejście nad lotniskiem w szykach:
  - a) rojów siódemkowych;
  - b) czterech „ław”;
  - c) strzały.
3. Wykonanie pętli jednocześnie przez cztery roje (28 samolotów), w szyku schody.

II. Akrobacje poszczególnymi rojami

1. Rój 3 pułku lotniczego:  
Z szyku „schody w prawo” wykonanie wyrotu.

2. Rój 1 pułku lotniczego:
  - a) ostre nurkowanie rojem;
  - b) kilkakrotne wykonanie pętli z szeregu, tzw. karuzela.

3. Rój 4 pułku lotniczego:
  - a) beczka;
  - b) z szyku „szereg”, wyrót i ostre pikowanie z wyrównaniem nad ziemią.

4. Rój 2 pułku lotniczego

- a) z szyku „szereg”, wykonanie beczki powolnej;
- b) „trawers”.

III. Indywidualna akrobacja.

Do wykonania indywidualnej akrobacji każda siódemka wyznaczyła jednego pilota: 3 pułk lotniczy – kpt. Mümlera, 1 pułk lotniczy – por. Kołodyńskiego, 2 pułk lotniczy – por. Kosińskiego, 4 pułk lotniczy – kpt. Pamulę.

Akrobacja indywidualna miała za zadanie pokazanie możliwości samolotów produkowanych przez Polskie Zakłady Lotnicze, a których to zadań nie mogły wykonać inne samoloty myśliwskie. Były to: pętla odwrócona, podwójna i potrójna beczka, korkociągi odwrócone, dłuższy lot i wiraże na plecach, całkowicie prostopadłe trawersy, ślizg na ogon i prostopadłe pikowanie z dużej wysokości<sup>18</sup>.

Podsumowując przebieg całej wyprawy, należy podkreślić, że w trakcie jej trwania nie odnotowano żadnego wypadku. Jedynie podczas startu w Warszawie w samolocie kpt. pil. Leopolda Pamuły pękła butla ze sprężonym powietrzem. Na szczęście pilot wyszedł z opresji cało, tracąc jedynie swoją oryginalną czapkę cyklistówkę i najnowszy szal<sup>19</sup>.

*toruńscy w rajdzie...*

<sup>16</sup> Stefan Pawlikowski podaje (*op. cit.*, s. 536), że w składzie wyprawy nie było por. pil. Franciszka Jastrzębskiego, miał zaś być por. pil. Stanisław Grodzicki. Większość źródeł nie potwierdza jednak tej wersji.

<sup>17</sup> S. Pawlikowski, *op. cit.*, s. 535–546; *Lotnicy toruńscy w rajdzie...*

<sup>18</sup> S. Pawlikowski, *op. cit.*, s. 537.

<sup>19</sup> E. Hardt, *op. cit.*, s. 5.



Należy więc uznać, że wyprawa rumuńska była sukcesem lotnictwa polskiego, a przede wszystkim polskiego przemysłu lotniczego, który coraz bardziej rozwijał swoje skrzydła. Najbardziej wymierną korzyścią z tak udanego zaprezentowania za granicą nowych polskich myślicieli było złożenie przez Rumunię zamówienia na 50 sztuk samolotów P-11 b (wersji rozwojowej samolotu P-7). Zamówienie to dało zakładom lotniczym PZL impuls do dalszego rozwoju przez dopływ dodatkowych dewiz, kształcenie kadr technicznych, zwiększenie zatrudnienia itp. Bardzo istotnym czynnikiem, warunkującym powodzenie tego zamówienia, było pełne sfinansowanie go przez stronę kupującą (finansowanie tak dużych kontraktów było dla PZL olbrzymim problemem, czego przykładem może być np. fiasko porozumienia w sprawie zakupu samolotów P-11 przez Portugalię). Ponadto dzięki prawom licencyjnym, udzielonym Rumunii na produkcję P-11, Polska eksportowała rodzimą myśl techniczną, co świadczyło o poważnej pozycji naszego kraju w dziedzinie lotnictwa na arenie międzynarodowej. Były to więc bardzo wymierne finansowe i prestiżowe korzyści dla Polski. Kolejnym celem międzynarodowej wyprawy naszych lotników miała być Rosja Sowiecka, ale to już inna, równie interesująca historia<sup>20</sup>.

**Piotr Lech**

<sup>20</sup> J. B. Cynk, *Siły lotnicze Polski i Niemiec: wrzesień 1939*, Warszawa 1989, s. 171–176; L. Rayski, *Słowa prawdy o lotnictwie polskim 1919–1939*, Londyn 1948, s. 40–47.

## Strzały na Miodowej

We wspomnieniach „cichociemnego” Jana Jokiela znajduje się wzmianka o jego towarzyszu z przeprowadzonej nocą z 30 na 31 marca 1942 r. operacji zrzutowej, kurierze politycznym do Delegatury Rządu na Kraj, ppor. Jerzym Mara-Meyerze ps. „Filip”, który zginął w walce z Niemcami 27 maja 1943 r. Tak się złożyło, że jestem jednym z nielicznych, którzy prawdopodobnie widzieli go zaraz po śmierci i znają niektóre jej szczegóły.

W 1943 r. byłem uczniem Miejskiej Męskiej Szkoły Handlowej w Warszawie, zajmującej frontową część ostatniej kondygnacji kamienicy przy ul. Miodowej 25. Piętro niżej mieszkał jakiś folksdojcz czy rajchsdojcz. Przed południem 27 maja, był to chyba piątek, usłyszeliśmy nagle podczas lekcji liczne bliskie strzały z broni ręcznej i maszynowej, a wkrótce potem łomotanie do drzwi szkoły, jakieś okrzyki, brzęk tłuczonego szkła. Na chwilę wszystko ucichło, po czym dał się słyszeć tupot żołnierskich butów i słowa niemieckich komend, a może minutę później rozległa się znów intensywna strzelanina. Do naszej klasy weszło dwóch żandarmów, którzy kazali sprawdzić listę obecności, porównując ją ze stanem w dzienniku – i na tym się skończyło.

Podczas pauzy zaprzyjaźniony z nami woźny Matejak opowiedział nam w wielkiej tajemnicy, że dwaj uzbrojeni ludzie zaczęli dobijać się do wejściowych drzwi szkoły, wołając: *Jeśli jesteście Polakami, otwórzcie!* Zimną krwią i odwagą wykazał się wówczas nasz dyrektor Franciszek Jaworowski, który kazał otworzyć drzwi i wskazał uciekinierom drogę do drugiej klatki schodowej, z której prowadziło wyjście na dach, a nadbiegających wkrótce żandarmów zdołał – wysiedlony z Wielkopolski, znał perfektnie język niemiecki – przekonać, że musiał tak postąpić pod groźbą wycelowanych pistoletów, popartą wybiciem szyby w drzwiach.