CHALLENGE 30-32-34

Franciszek Żwirko, Stanisław Wigura, Jerzy Bajan, Gustaw Pokrzywka - wielu z nas słyszało już gdzieś te nazwiska, w wielu miastach są też ulice noszące ich imiona. Starsi ludzie wiedzą, że byli to ludzie związani z sukcesami polskiego lotnictwa w okresie międzywojennym. Warto bliżej przyjrzeć się tym niepospolitym postaciom i przypomnieć ich dokonania.

Zacznijmy od Franciszka Żwirki. Urodził się 16 września 1895 roku w Święcianach na Litwie (około 60 km na północny wschód od Wilna). Szkołę średnią ukończył w Wilnie, podczas I wojny światowej został powołany do armii rosyjskiej. Po ukończeniu szkoły oficerskiej w Irkucku, służył w piechocie, m.in. w 27 Pułku Strzelców Syberyjskich i 674 Pułku Piechoty, walcząc z Niemcami. Służbę w armii rosyjskiej zakończył w randze porucznika.

W gorącym okresie po rewolucji lutowej, po obaleniu caratu, w czerwcu 1917 roku w Piotrogrodzie powstał Naczelny Polski Komitet Wojskowy (Naczpol), który mianował generała Dowbór-Muśnickiego dowódcą utworzonego w ostatnich dniach lipca 1917roku I Korpusu Polskiego w Rosji.
Franciszek Żwirko zgłosił się do tego tworzącego się korpusu polskiego.
Po przewrocie bolszewickim (rewolucji październikowej) Dowbor-Muśnicki ogłosił neutralność Korpusu wobec walk wewnętrznych w Rosji. Jednak kiedy I Korpus został zaatakowany przez oddziały Gwardii Czerwonej na początku lutego 1918 roku przystąpił do walki, odniósł kilka zwycięstw, zdobył Bobrujsk i osadził się w tamtejszej twierdzy.

Po pokoju brzeskim wojska niemieckie okupowały zachodnie gubernie państwa rosyjskiego, otaczając także zajęty przez Polaków Bobrujsk. Niemcy zażądali kapitulacji i rozbrojenia oddziałów polskich. Generał Dowbor-Muśnicki zwrócił się wtedy o pomoc do Rady Regencyjnej, próbując jej podporządkować korpus. Kiedy nie otrzymał poparcia Rady Regencyjnej zmuszony został do złożenia broni. Część rozbrojonych żołnierzy Korpusu dotarła do okupowanego przez państwa centralne Królestwa Polskiego, część, w tym także Franciszek Żwirko w sierpniu 1918 roku wstąpił do rosyjskiej "białej" Armii Ochotniczej generała Denikina, walcząc w rosyjskiej wojnie domowej.
Anton Denikin miał wiele do zawdzięczenia żołnierzom I Korpusu Polskiego. Gdyby nie oni losy generała Denikina i losy Rosji mogły potoczyć się zupełnie inaczej. We wrześniu 1917 roku, za udzielenie poparcia tak zwanemu puczowi Korniłowa, Denikin został aresztowany i osadzony w więzieniu w Berdyczowie. Po jakimś czasie został przeniesiony do Bychowa, gdzie przebywali też inni generałowie aresztowani w związku ze sprawą. Po przewrocie bolszewickim (rewolucji październikowej) został uwolniony przez żołnierzy I Korpusu Polskiego, stanowiących straż twierdzy, którzy zaopatrzyli go też w fałszywe dokumenty na nazwisko polskiego oficera. Dzięki temu Denikin mógł udać się do Nowoczerkaska, gdzie trwało formowanie antybolszewickiej Armii Ochotniczej.
Żwirko wykorzystał czas udziału w walkach Ochotniczej Armii Denikina na dodatkowe szkolenie się. W tym czasie ukończył kurs obserwatorów lotniczych. Kiedy w listopadzie 1919 roku nastąpiła kontrofensywa Armii Czerwonej, która doprowadziła do załamania frontu Sił Zbrojnych Południa Rosji i gwałtownego odwrotu Denikina na południe, zaczął myśleć o przedarciu się wolnej Polski.

We wrześniu 1921 roku przedostał się przez granicę do Polski i zgłosił do służby w polskim lotnictwie. Od 19 lipca 1922 roku służył w 1 Pułku Lotniczym w Warszawie. W listopadzie 1923 roku ukończył Szkołę Pilotów w Bydgoszczy, a następnie w 1924 roku Wyższą Szkołę Pilotów w Grudziądzu. Rozpoczął wtedy służbę jako pilot w 18 Eskadrze Myśliwskiej 1 Pułku, w stopniu porucznika pilota. Przejściowo w 1925r. został oddelegowany do szkoły lotniczej w Bydgoszczy jako instruktor.

Lotnictwo było jego pracą i pasją. Nie tylko lotnictwo wojskowe, lecz także cywilne; zainteresował go sport lotniczy, w którym zaczął brać aktywny udział. Odznaczył się na tym polu jako świetny i opanowany pilot. Już w 1925 roku, w I Pomorskim Locie Okrężnym zajął 4 miejsce na 18 załóg. W 1926 roku jako jeden z pierwszych zainicjował loty nocne w polskim lotnictwie wojskowym, dokonując nocnego rajdu nad Polską.
28 sierpnia 1927 roku w międzynarodowych zawodach, w I Locie Małej Ententy i Polski, które odbyły się w Jugosławii, lecąc z kapitanem Władysławem Popielem na samolocie Breguet 19, zajął 2 miejsce w klasyfikacji ogólnej, a 1 w locie okrężnym. W zawodach brało udział 14 załóg.
Od 1928 roku służył w 111 Eskadrze Myśliwskiej, lecz na początku 1929 roku, zachowując formalnie przydział do 1 Pułku Lotniczego, został oficerem łącznikowym przy Aeroklubie Akademickim w Warszawie.
Objęcie funkcji oficera łącznikowego przy Aeroklubie Akademickim, tworzonym przez młodych konstruktorów-zapaleńców, spowodowało wzrost aktywności Żwirki w sporcie lotniczym. Szczególnie zaprzyjaźnił się z młodym inżynierem Stanisławem Wigurą.

W tym momencie dalsze losy Franciszka Żwirki splotły się nierozerwalnie z postacią drugiego bohatera tej opowieści, czyli Stanisława Wigury.
Stanisław Wigura urodził się w Warszawie 9 kwietnia 1901 roku. Od wczesnej młodości interesował się techniką i lotnictwem, był aktywnym harcerzem 2 Warszawskiej Drużyny Harcerskiej.
W 1920 roku, podczas wojny polsko-bolszewickiej, służył ochotniczo w 8 pułku artylerii polowej.
Po wojnie powrócił do nauki. W 1922 roku ukończył Gimnazjum im. Jana Zamoyskiego w Warszawie i rozpoczął studia na Wydziale Mechanicznym Politechniki Warszawskiej. Był jednym z założycieli Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej, w której spotkał m.in. Stanisława Rogalskiego i Jerzego Drzewieckiego.
W grudniu 1925 roku grupa studentów stworzyła warsztaty Sekcji Lotniczej, w których budowali własne samoloty. W 1926 roku Wigura i Rogalski opracowali projekt swego pierwszego samolotu WR-1 (nazwa pochodziła od ich inicjałów), a w następnym roku zbudowali go.
W tym samym, 1927 roku trójka konstruktorów: Rogalski, Wigura i Drzewiecki podjęła stałą współpracę, zakładając zespół konstrukcyjny RWD, nazwany tak od inicjałów jego założycieli.
W zespole tym Wigura odpowiedzialny był przede wszystkim za obliczenia konstrukcji. W 1928 roku zbudowali pierwszy samolot sportowy RWD-1, wyróżniony za oryginalną konstrukcję (powstał tylko jeden egzemplarz).
W 1929 roku Wigura ukończył Politechnikę, uzyskując dyplom inżyniera-mechanika. W tym samym roku uzyskał także dyplom pilota sportowego w Aeroklubie Akademickim.
Zespół RWD zaczął konstruować coraz bardziej udane samoloty - sportowy RWD-2 z 1929 roku zbudowano w liczbie 4 sztuk, a jego rozwinięcie RWD-4 z 1930 roku - w liczbie 9 sztuk. Samoloty te były aktywnie używane w polskim sporcie lotniczym początku lat trzydziestych i odnosiły znaczące sukcesy.
W tym czasie Wigura zaczął też brać udział w sporcie lotniczym. Wielki wpływ miała na to jego przyjaźń ze starszym o 6 lat, znanym nam już porucznikiem pilotem Franciszkiem Żwirką, który w 1929 roku został przez władze wojskowe oddelegowany na stanowisko oficera łącznikowego przy Aeroklubie Akademickim.

Od tej pory w większości zawodów sportowych Wigura najczęściej latał w załodze z Franciszkiem Żwirką. Między 9 sierpnia a 6 września 1929 roku dokonali oni samotnego lotu okrężnego wokół Europy, na trasie Warszawa-Frankfurt-Paryż-Barcelona-Marsylia-Mediolan-Warszawa, długości prawie 5000 km, lecąc na pierwszym egzemplarzu lekkiego samolotu RWD-2.
6 października, również na RWD-2, zwyciężyli w I Locie Południowo-Zachodniej Polski.
16 października Żwirko ustanowił z Antonim Kocjanem na RWD-2 międzynarodowy rekord FAI wysokości lotu osiągając pułap 4004 m w klasie samolotów o ciężarze własnym do 280 kg. Uzyskali wtedy pierwszy rekord lotniczy dla Polski.

W 1929 roku zorganizowano w Europie pierwsze międzynarodowe zawody, znane jako Challenge International de Tourisme. Zorganizowano je w Paryżu w dniach 4-16 sierpnia 1929 roku. Zawody składały się z dwóch osobno punktowanych konkurencji: prób technicznych samolotów oraz lotu okrężnego wokół Europy. W zawodach wzięły udział ekipy z 6 państw i 55 samolotów. Polacy w tych zawodach nie wzięli udziału, ale polscy piloci i inżynierowie bardzo się nimi zainteresowali.
Po locie okrężnym, 16 sierpnia nastąpiło zamknięcie zawodów i podsumowanie punktów. Zwycięstwo w zawodach Challenge 1929 odniósł niemiecki pilot Fritz Morzik na samolocie BFW M.23b i z tego tytułu organizację kolejnych zawodów Challenge 1930 powierzono zwycięzcom, czyli Niemcom.

Kolejne zawody, Challenge 1930, odbyły się w dniach 18 lipca – 8 sierpnia 1930 w Berlinie. Obejmowały one lot okrężny wokół Europy o długości 7560 km, przez Niemcy, Francję, Wielką Brytanię, Hiszpanię, Szwajcarię, Austrię, Czechosłowację i Polskę oraz próby techniczne samolotów.
W zawodach brało udział wielu znanych pilotów. W ekipie niemieckiej startowali między innymi Fritz Morzik (zwycięzca poprzedniego Challenge), Reinhold Poss i Robert Lusser, w ekipie brytyjskiej Hubert Broad (zdobywca 2 miejsca w 1929 roku) i Kanadyjczyk John Carberry (3 miejsce w 1929). W ekipie brytyjskiej startowały także dwie znane pilotki: Miss Winifred Spooner i Lady Mary Bailey, będące jedynymi kobietami w zawodach. W ekipie hiszpańskiej leciał książę Antonio Habsburg-Bourbon. Samoloty brały udział w konkurencjach z załogami dwuosobowymi: pilot i mechanik lub pasażer.

Tym razem Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej postanowił wystawić swe załogi, w dodatku była to druga co do liczebności ekipa i do tego używająca samolotów polskiej konstrukcji. Była to też pierwsza prezentacja lotnictwa polskiego w poważnych zawodach międzynarodowych.
Polscy piloci mieli znacznie mniejsze doświadczenie w zawodach tego typu, jedynie Franciszek Żwirko i Bolesław Orliński byli znani z dłuższych przelotów. Wśród polskich samolotów było siedem górnopłatów (po trzy RWD-2 i RWD-4 i jeden PWS-52), trzy dwupłaty (dwa PZL.5 i jeden PWS-8) oraz dolnopłat PWS-51 i średniopłat PWS-50. Wszystkie samoloty, oprócz RWD-2, były wprawdzie skonstruowane specjalnie na zawody Challenge (przy tym samoloty PWS istniały zaledwie w pojedynczych egzemplarzach), lecz ich konstrukcje prezentowały umiarkowany poziom techniczny, niedostosowany dobrze do specyfiki zawodów. Wszystkie, poza PWS-52, miały odkryte kabiny załogi.

Zawody zakończyły się zwycięstwem zawodników i samolotów niemieckich. Zwycięzcą okazał się Fritz Morzik i samolot BFWM.23c, drugim był Reinhold Poss a trzecim Oskar Notz - obaj na samolotach Klemm L.25E.
Z polskich załóg, Stanisław Płonczyński (RWD-2) ukończył zawody na 19 miejscu, Edward Więckowski (RWD-2) na 21 miejscu, Jerzy Bajan (RWD-4) na 32 miejscu, a na 33 miejscu Ignacy Giedgowd (PZL-5). Żwirko z Wigurą, na samolocie RWD-4, po przymusowym lądowaniu w Hiszpanii musieli 25 lipca wycofać się z zawodów na skutek awarii silnika.
Kolejne zawody Challenge postanowiono zorganizować dopiero za dwa lata, opracowując nowy regulamin i dając czas aeroklubom na przygotowanie nowych samolotów przystosowanych specjalnie do wymagań tak trudnych zawodów. Większość państw, w tym Polska, na kolejne zawody Challenge 1932 opracowała już specjalne samoloty zawodnicze, znacznie odbiegające poziomem technicznym od wcześniejszych konstrukcji z 1930 roku.

Mimo nieudanego występu w Challenge'u 1930, Żwirko i Wigura brali udział w kolejnych zawodach o nieco mniejszej randze. 7 września 1930 roku na RWD-2 ponownie zwyciężyli w II Locie Południowo-Zachodniej Polski, do tego na przełomie września i października na RWD-4 zwyciężyli w III Krajowym Konkursie Awionetek, a w następnym roku, na przełomie września i października 1931 roku, na prototypie RWD-5 - zwyciężyli w IV Krajowym Konkursie Samolotów Turystycznych.
7 sierpnia 1931 roku Żwirko i Stanisław Prauss podjęli próbę pobicia rekordu wysokości lotu samolotem RWD-7, uzyskując pułap 5996 metrów, lecz federacja FAI nie uznała tego rekordu z powodu niestandardowych przyrządów pomiarowych.

22 grudnia 1931 roku Żwirko został przeniesiony ze stanowiska przy aeroklubie na stanowisko dowódcy eskadry szkolnej Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie.

W tym czasie Stanisław Wigura, wraz z pozostałymi konstruktorami z zespołu, projektował kolejne, nowe samoloty: łącznikowy RWD-3 z 1930 roku (powstał tylko jeden egzemplarz), sportowy RWD-7 do bicia rekordu wysokości z 1931 roku (powstał też tylko jeden egzemplarz) i sportowy RWD-5 z 1931 roku, zbudowany w liczbie 20 sztuk.

W 1932 roku powstał nowoczesny samolot sportowy RWD-6, przeznaczony specjalnie na zawody samolotów turystycznych Challenge 1932. Polscy piloci chcieli koniecznie poprawić swoje wyniki w tych zawodach.

W kwietniu 1932 roku Franciszek Żwirko został zakwalifikowany przez komisję Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej do reprezentowania Polski w zbliżających się międzynarodowych zawodach samolotów turystycznych Challenge 1932.
Jako drugiego członka załogi wybrał, oczywiście, Stanisława Wigurę.

Międzynarodowe Zawody Samolotów Turystycznych w 1932 roku, znane pod francuską nazwą Challenge International de Tourisme, organizowane były już po raz trzeci. Odbyły się w dniach 12–28 sierpnia 1932 roku w Berlinie.
Organizatorem zawodów był Aeroklub Niemiec, ponieważ to niemiecki zawodnik Fritz Morzik zwyciężył w poprzednich zawodach Challenge w 1930 roku.
Zawody były trudną imprezą specjalistyczną, stawiającą wysokie wymagania sprzętowi oraz wymagającą wysokiego poziomu wyszkolenia pilotów. Dlatego, aby dać szansę na przygotowanie nowych konstrukcji, odstęp między kolejnymi zawodami zwiększono do dwóch lat.
Zawody obejmowały ocenę techniczną samolotów, konkurencje techniczne, próbę prędkości minimalnej i maksymalnej oraz lot okrężny wokół Europy, długości 7363,2 km przez Niemcy, Polskę, Czechosłowację, Austrię, Jugosławię, Włochy, Szwajcarię, Francję, Holandię, Danię i Szwecję.
W zawodach wzięły udział ekipy z 6 państw: Niemiec (16 załóg), Francji (8 załóg), Polski (5 załóg), Szwajcarii (2 załogi), Włoch (8 załóg) i Czechosłowacji (4 załogi).
W polskiej ekipie pilotami byli: Bolesław Orliński, Ignacy Giedgowd i Jerzy Bajan (na samolotach PZL-19) oraz Tadeusz Karpiński i Franciszek Żwirko (na RWD-6). Ze Żwirką, jako mechanik, leciał współkonstruktor samolotu inżynier Stanisław Wigura.

Ze zgłoszonych 67 samolotów i załóg ostatecznie tylko 43 przystąpiło do zawodów. Najliczniejszy był zespół niemiecki, wyposażony w większości w nowoczesne samoloty zawodnicze dwóch typów (Heinkel He 64 i Klemm Kl 32). Po raz trzeci w zawodach wystartowali Niemcy: Fritz Morzik, Reinhold Poss i Robert Lusser,
Samoloty startowały z załogami dwuosobowymi: pilot i mechanik. Wszystkie samoloty biorące udział w zawodach były jednosilnikowe, ze stałym podwoziem, w większości dwumiejscowe, rzadziej trzymiejscowe. Tylko dwa samoloty były dwupłatami, pozostałe były dolnopłatami lub górnopłatami. Wszystkie samoloty były nominalnie maszynami turystycznymi, nowoczesnymi samolotami sportowymi. Większość samolotów miała silniki o mocy 120–160 KM, prawie wszystkie samoloty posiadały metalowe śmigła o zmiennym skoku oraz możliwość regulacji sterów wysokości podczas lotu.

Po debiucie polskich pilotów w zawodach Challenge w 1930 roku, startujących w dodatku na samolotach polskiej konstrukcji, udział Polski w kolejnych zawodach stał się sprawą ogólnonarodową, w którą zaangażowały się instytucje państwowe. Specjalnie dla celów zawodów opracowano w Polsce dwa typy samolotów: RWD-6 i PZL.19. W pewnym momencie udział Polski w zawodach został zagrożony z powodu trudności budżetowych państwa. Ostatecznie Aeroklub RP zaciągnął pożyczkę na wpi-

sowe, a Departament Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji zamówił budowę po dwóch samolotów zawodniczych w zakładach PZL i DWL (RWD). W zbiórkę środków finansowych zaangażowało się społeczeństwo, pracownicy PLL Lot ufundowali ze swoich składek budowę piątego samolotu.

Zawody rozpoczęły się od komisyjnego ważenia samolotów i oceny technicznej samolotów. Punktowane były takie cechy, jak widoczność z kabiny dla pilota i pasażera, komfort kabiny (regulacja siedzeń, wygoda, ergonomia itp.), dobre rozmieszczenie przyrządów, zakryta kabina załogi, miejsca załogi obok siebie, posiadanie trzeciego wygodnego miejsca, podwójny zestaw sterownic. Premiowane były też rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo.
Jako pierwsza z konkurencji technicznych przeprowadzona została próba prędkości minimalnej, następnie prowadzone były próby krótkiego startu. Konkurencja ta polegała na tym, że startując z wybranego miejsca, należało przelecieć samolotem nad bramką o 8-metrowej wysokości, połączoną linką z chorągiewkami. Sześciu zawodników nie zdało tej próby zrywając linkę.
Po próbach krótkiego startu, prowadzone były próby krótkiego lądowania znad bramki, będące odwrotnością poprzedniego zadania. Po przelocie nad 8-metrową bramką należało wylądować i zatrzymać samolot jak najbliżej bramki. W przypadku niektórych zawodników chęć osiągnięcia dobrego wyniku, wiążąca się z twardym lądowaniem tuż za bramką, prowadziła do uszkodzeń i pęknięć podwozia lub innych elementów konstrukcji samolotów, lecz dopuszczalna była ich naprawa w regulaminowym czasie.
W międzyczasie prowadzona była próba składania i rozkładania skrzydeł, mająca na celu premiowanie samolotów zajmujących mniejszą powierzchnię do hangarowania lub nadających się do holowania przez samochód bez daleko idącego demontażu. Wymagała ona odpowiedniej konstrukcji samolotu, a także sprawności obu członków załogi. Po złożeniu skrzydeł samolot musiał być przeciągnięty przez bramkę 3,5 × 3,5 metra, po czym ponownie rozłożony. Za złożenie i rozłożenie skrzydeł w czasie poniżej 1 minuty zawodnik otrzymywał maksimum punktów, w czasie do 3 lub 4 minut – odpowiednio mniej. Za niewykonanie próby w czasie 30 minut lub brak składanych skrzydeł naliczano punkty karne. Tego samego dnia prowadzona była też próba szybkości rozruchu silnika. Punktowano także sposób rozruchu (rozrusznik elektryczny, rozrusznik mechaniczny z wewnątrz samolotu, rozrusznik mechaniczny na zewnątrz samolotu). Po tych konkurencjach technicznych w klasyfikacji ogólnej dominowali Polacy na RWD-6 i ekipa włoska. Prowadzili ex aequo Franciszek Żwirko i Ambrogio Colombo.
Po zakończeniu pierwszej serii prób i po dniu odpoczynku, odbyła się próba zużycia paliwa, prowadzona na trójkątnej trasie długości 300 km. Najlepszy był Niemiec Otto Cuno, spalając 6,75 kg paliwa na 100 km. Po wszystkich próbach technicznych prowadził Ambrogio Colombo, Franciszek Żwirko był drugi.

Kolejnym etapem zawodów był lot okrężny o długości 7363,2 km. Najdłuższym odcinkiem był pierwszy: Berlin – Warszawa (518 km), najkrótszym: Brno – Wiedeń (106,4 km). Nad punktami kontrolnymi zawodnicy mieli tylko zrzucać meldunki. Cała trasa lotu podzielona była na trzy duże etapy, które należało pokonać w wyznaczonym czasie: Berlin – Rzym (2497,4 km), Rzym – Paryż (2464 km) i po dniu odpoczynku Paryż – Berlin (2401,2 km). Około 2/3 trasy przebiegało nad górami.
Zawodnicy musieli spędzać noce tylko na lotniskach etapowych – za noce poza lotniskiem etapowym odejmowano punkty. Za trzecią noc poza lotniskiem zawodnik był dyskwalifikowany. Do tego na lotnisku etapowym należało wylądować przed godziną jego zamknięcia. Dopuszczalne naprawy samolotów ograniczono do minimum i musiały być one dokonywane pod nadzorem Komisji Sportowej.
Lot okrężny rozpoczął się startem w niedzielę 21 sierpnia z lotniska Tempelhof w Berlinie. Samoloty startowały w grupach po pięć w wylosowanej kolejności, podczas dobrej, słonecznej pogody.
Pierwszego dnia większość zawodników osiągnęła Wiedeń lub Zagrzeb, natomiast Włoch, Colombo i czterech najszybszych Niemców pokonali prawie cały duży etap, dolatując aż do Vicenzy.
Żwirko i Karpiński nocowali w Wiedniu. Następnego dnia zawodnicy osiągnęli Rzym. Mimo starań Colombo, żeby być pierwszym w Rzymie, o 10 minut wyprzedził go Niemiec, Seidemann. Tylko 33 załogi doleciały do Rzymu.

Zdarzało się wiele wypadków, m.in. Francuz George Lebeau na Farmanie F.350 na skutek awarii silnika wodował przymusowo w rzece Piawie koło Vicenzy, ale wraz z mechanikiem zdołał dopłynąć do brzegu. Czech Karel Mareš uszkodził poważnie swój samolot BH-111, który „stanął na nosie" podczas przymusowego lądowania po awarii silnika koło Padwy, przed Rimini.
Drugi etap prowadził z Rzymu do Paryża. Mimo walorów krajobrazowych, etap ten był najtrudniejszy z powodu przelotów nad górami. Najgorszy był 404-kilometrowy odcinek nad Alpami pomiędzy Lyonem a St. Gallen. W dodatku pogoda tego dnia była gorsza i już za Florencją załogi wleciały w mgłę. Tego dnia doszło do dwóch wypadków włoskich samolotów Breda 33. Nad punktem kontrolnym w Albendze złamało się skrzydło w samolocie Vittorio Sustera. Pilot zdołał wylądować na spadochronie, lecz mechanik Muratori, którego spadochron zaczepił o samolot, zginął. Z kolei w samolocie innego Włocha skrzydła zaczęły drgać przed lotniskiem w Cannes, po czym złamały się po wylądowaniu. Przyczyną była słaba konstrukcja skrzydeł tych samolotów. Pozostali włoscy zawodnicy dolecieli tego dnia do Lyonu, lecz następnego dnia, w trosce o bezpieczeństwo zawodników, włoska ekipa została wycofana z dalszych zawodów przez włoskiego ministra lotnictwa. Najwięcej stracił na tym Colombo, który po próbach technicznych zajmował pierwsze miejsce i miał realne szanse na zwycięstwo w zawodach.
Spośród zawodników z czołówki rajdu tylko Hans Seidemann, jako jedyny, doleciał jeszcze tego samego dnia, 23 sierpnia, z Rzymu do Paryża, z prędkością średnią 235 km/h, lądując tam o 19.50, na 10 minut przed zamknięciem lotniska Orly.
Kilku innych pilotów doleciało do Stuttgartu a polscy zawodnicy z powodu trudnych warunków atmosferycznych nad Alpami nocowali tego dnia w Lyonie. Następnego dnia pogoda nad Alpami jeszcze się pogorszyła, na trasie była mgła i burza, więc Żwirko i Karpiński startujący z Lyonu, musieli lecieć nisko i nadkładać drogi. Na dalszej trasie panowała jednak już dobra pogoda, umożliwiająca nadrobienie straconego czasu. Żwirko miał na tym etapie problemy z silnikiem, w którym działał tylko jeden z dwóch iskrowników, lecz zdołał dotrzeć do Paryża, w którym zepsuty iskrownik został wymieniony. Do Paryża doleciało tylko 25 załóg.
Po dniu odpoczynku, 26 sierpnia rozpoczął się ostatni duży etap lotu, który obejmował lot z Paryża nad morze, następnie przez Kopenhagę do Szwecji i z powrotem przez Hamburg do Berlina.
Na tym etapie już nikt nie odpadł. Jeszcze tego samego dnia metę w Berlinie osiągnęli najszybsi. Byli to Niemcy: Hans Seidemann (o 18.36), Walter Marienfeld (o 19.19) i Dietrich von Massenbach (o 19.33). Inni zawodnicy po powrocie ze Szwecji dotarli w tym dniu powtórnie do Hamburga. Żwirko, Karpiński i Giedgowd dotarli tego dnia z powrotem do Kopenhagi.
Następnego dnia, 27 sierpnia, lotnisko Staaken w Berlinie osiągnęli pozostali zawodnicy, przylatujący grupami z poszczególnych lotnisk. Pierwszy tego dnia na mecie był Werner Junck o 7.14, Franciszek Żwirko przyleciał o 13.00.
Najszybszym zawodnikiem na całej trasie okazał się Niemiec Hans Seidemann, z prędkością przelotową 213 km/h, za nim było jeszcze pięciu innych Niemców. Najlepszy z Polaków, Franciszek Żwirko uzyskał dobry wynik punktowy, przy średniej prędkości przelotowej 191 km/h.

Po próbach technicznych i locie okrężnym, w klasyfikacji generalnej prowadził Franciszek Żwirko (RWD-6), za nim byli Reinhold Poss, Wolf Hirth i Szwajcar Robert Fretz – wszyscy na samolotach Klemm Kl 32.

Nieco więcej punktów do lidera tracili zawodnicy F. Morzik i W. Stein latający na Heinklach He 64, którzy mieli jednak największe szanse w następnej próbie - prędkości maksymalnej.
Różnice punktów w czołówce były na tyle niewielkie, że o zmianie zwycięzcy mogła zdecydować ta ostatnia próba - próba prędkości maksymalnej.

Próba odbyła się w niedzielę 28 sierpnia. Polegała na wyścigu lotniczym na trasie o długości 300 km, o kształcie trójkąta o wierzchołkach Berlin – Frankfurt nad Odrą – Doberlug. Była to ta sama trasa, na której odbywała się wcześniej próba zużycia paliwa.
Start miał miejsce z lotniska Staaken, po czym samoloty przelatywały nad lotniskiem Tempelhof i kierowały się nad Frankfurt. Meta znajdowała się na lotnisku Tempelhof, gdzie zgromadzona była też publiczność. Do próby wystartowało jedynie 19 samolotów, ponieważ pozostali piloci, już bez szansy na poprawę pozycji, zrezygnowali z próby prędkości.
Samoloty startowały w tej próbie w kolejności wynikającej z dotychczasowej klasyfikacji, przy czym dalsze samoloty startowały z odpowiednio wyliczonym opóźnieniem w stosunku do lidera.
Franciszek Żwirko wystartował jako pierwszy o godzinie 15.15, Reinhold Poss 5 minut za nim, Wolf Hirth 6 minut, Robert Fretz 8 minut a Fritz Morzik 11 minut za nim, o 15.26 .
Z dalszych polskich zawodników, Bajan wystartował o 15.40, Karpiński o 15.41, Giedgowd o 15.44.
Publiczność na lotnisku Tempelhof, której czas umilała orkiestra grająca marsze wojskowe, otrzymywała komunikaty z poszczególnych punktów kontrolnych. Reinhold Poss nadrabiał stratę do lidera w wolnym tempie, ale Hirth nad punktem kontrolnym Doberlug odrobił około 3 minut straty, wyprzedzając Possa. Fritz Morzik nadrobił jeszcze więcej - około 6 minut.
Jednak umiejętności Żwirki i silnik jego samolotu nie zawiodły, i to on przekroczył metę jako pierwszy o 16.42'01". Pomimo mniejszej prędkości rozwiniętej przez RWD-6, Niemcy nie zdołali go prześcignąć na takim dystansie, chociaż Morzik minął metę tylko 83 sekundy za RWD - był najszybszym w tej próbie - osiągnął prędkość 241,3 km/h. Poss ukończył wyścig 2 i pół minuty za RWD Żwirki i Wigury.
Niewątpliwego pecha miał Wolf Hirth, który dzięki mocnemu silnikowi V8 konstrukcji swojego brata Helmuta Hirtha był jednym z możliwych pretendentów do zwycięstwa, lecz musiał przymusowo lądować 2 km przed metą na skutek pęknięcia przewodu paliwa.
Najbliższy konkurent Żwirki, Reinhold Poss na samolocie Klemm 32 zajął 7 miejsce.
Najszybszym z Polaków był Tadeusz Karpiński na 8 miejscu. Franciszek Żwirko zajął w tej próbie 13 miejsce z prędkością 214,1 km/h. Na próbie prędkości najwięcej skorzystali piloci Heinkli, znacząco poprawiając swoje pozycje (szczególnie F. Morzik).

Po próbie prędkości, 28 sierpnia nastąpiło zamknięcie zawodów i ogłoszenie końcowych wyników.
Zwycięstwo w zawodach Challenge 1932 odniosła polska załoga: pilot Franciszek Żwirko i mechanik Stanisław Wigura na samolocie RWD-6, z wynikiem 461 punktów.
To wielkie zwycięstwo było nie tylko zasługą pilota, ale i polskich konstruktorów, który zaprojektowali samolot o wysokich walorach technicznych i dobrze zbalansowanych osiągach, w najlepszym stopniu dostosowanych do wymagań konkursu. Osiągnięcie to było tym większe, że w Polsce dopiero od kilku lat projektowano samoloty, zwłaszcza młody był zespół RWD (Rogalski, Wigura i Drzewiecki).
Zwycięstwo Żwirki zostało przyjęte w Polsce z wielkim entuzjazmem i uznawane jest za punkt zwrotny w historii polskiego lotnictwa sportowego. Polskie lotnictwo zyskało poważanie i uznanie na świecie. Polska załoga Żwirko i Wigura wygrała przecież z uważanymi za faworytów załogami niemieckimi oraz z reprezentacjami pozostałych europejskich potęg lotniczych.
Na pamiątkę tego wydarzenia Święto Lotnictwa Polskiego obchodzone jest w dniu 28 sierpnia.

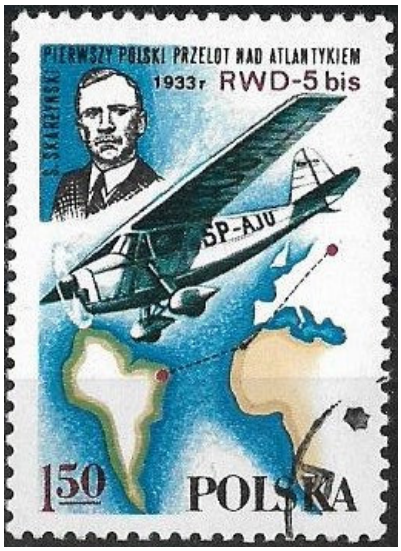
Drugie i trzecie miejsce zajęli Niemcy Reinhold Poss (samolot Klemm Kl 32 V) i Fritz Morzik (samolot Heinkel He 64c). Dziewiąte miejsce zajął Tadeusz Karpiński na RWD-6, 11 miejsce – Jerzy Bajan na samolocie PZL.19, a 18 miejsce Ignacy Giedgowd także na PZL.19.
Zawody ukończyły jedynie 24 załogi z 43 startujących, z tego 12 niemieckich, 4 polskie, 4 francuskie, 3 czechosłowackie i 1 szwajcarska.

Za pierwsze miejsce wyznaczona była nagroda 100 000 franków francuskich, za drugie – 50 000 franków, za trzecie – 25 000 franków, za czwarte – 13 000 franków i za miejsca od piątego do dwudziestego – po 7000 franków. Poszczególne aerokluby i inne organizacje ufundowały też inne nagrody. Dla upamiętnienia sukcesu Żwirki i Wigury, w dniu 15 kwietnia 1933 roku Poczta Polska wydrukowała znaczek pocztowy, prezentowany na pierwszej stronie, przedstawiający zwycięzców zawodów oraz samolot RWD-6. Projektantem znaczka był R. Kleczewski, staloryt wykonał W. Vacek. Nakład wyniósł 10 milionów sztuk. Znaczki te wycofano z obiegu 1 czerwca 1936 roku.
Zawody Challenge przyczyniły się do dalszego rozwoju lotniczej myśli technicznej. Samoloty budowane specjalnie na zawody odznaczały się wysokim poziomem technicznym. Dalszy rozwój udanych konstrukcji doprowadził do powstawania coraz bardziej zaawansowanych samolotów, budowanych z myślą o na kolejnych zawodach - Challenge 1934, które, z uwagi na zwycięstwo Polaków, miały zostać zorganizowane w Warszawie, przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej.

Niestety, zwycięzcom Challenge 1932 roku nie było dane długo cieszyć się swym sukcesem. Niecały miesiąc po zwycięskich zawodach, 11 września 1932 roku, podróżując na zlot lotniczy do Pragi, Franciszek Żwirko wraz ze Stanisławem Wigurą zginęli w katastrofie lotniczej, do której doszło podczas silnej burzy, w lesie pod Cierlickiem Górnym koło Cieszyna, na Śląsku Cieszyńskim, już na terenie Czechosłowacji. Przyczyną wypadku było oderwanie się skrzydła samolotu RWD-6 podczas szalejącej burzy. Miejsce to znane jest obecnie jako "Żwirkowisko". Obaj zostali pochowani w Alei Zasłużonych na Cmentarzu Powązkowskim w Warszawie, natomiast w Těrlicku (Cierlicku) znajduje się ich symboliczny grób oraz pomnik.
Nad zwycięzcami Challenge'u 1932 wisiało jakieś fatum. Wielki konkurent Franciszka Żwirki, Reinhold Poss także zginął w wypadku lotniczym, w 1933 roku.

Choć Stanisław Wigura już nie żył, samoloty które konstruował wraz ze Stanisławem Rogalskim i Jerzym Drzewieckim wciąż odnosiły sukcesy. Następca RWD-4, samolot RWD-5 skonstruowany w 1931 roku i oblatany w sierpniu tego roku przez konstruktora Jerzego Drzewieckiego na Okęciu, przyniósł polskiemu lotnictwu kolejne sukcesy. Był to dwumiejscowy samolot turystyczny i sportowy, górnopłat konstrukcji mieszanej. Kadłub kratownicowy, spawany z rur stalowych pokryty był płótnem. Płat konstrukcji drewnianej, kryty płótnem i sklejką. Skrzydło, czyli płat miał kształt trapezowy, niedzielony. Kabina dwuosobowa, zakryta, przeszklona. Miejsca w układzie tandem, zaopatrzone w podwójne przyrządy do sterowania, dwoje drzwi z prawej strony kadłuba. Zbiorniki paliwa w płacie. Podwozie samolotu klasyczne, stałe, koła z amortyzatorami, osłonięte owiewkami, z tyłu płoza ogonowa. Samolot wyposażony był w silnik de Havilland Gipsy Major o mocy startowej 130 KM (96 kW), usytuowany w nosie kadłuba, osłonięty blachą aluminiową. Śmigło dwułopatowe drewniane stałe.

Jeszcze w sierpniu 1931 roku prototyp zajął 1 miejsce w III Locie Południowo-Zachodniej Polski, a we wrześniu, pilotowany przez żyjącego jeszcze wtedy Franciszka Żwirko ze Stanisławem Wigurą, zajął pierwsze miejsce w IV Krajowym Konkursie Samolotów Turystycznych.
W marcu 1933 oblatano specjalny jednomiejscowy wariant rekordowy RWD-5, oznaczony RWD-5bis, noszący znaki SP-AJU. W miejscu tylnej kabiny, w której zlikwidowano okna, zainstalowany był dodatkowy zbiornik paliwa o pojemności 300 litrów, a w skrzydłach dwa dalsze zbiorniki po 113 litrów, co zwiększyło ogólną pojemność zbiorników do 752 litrów.



Na takim właśnie samolocie RWD-5bis pilot Stanisław Skarżyński odbył słynny lot przez Atlantyk. Wydarzenie to odbiło się szerokim echem na całym świecie i po Challenge 1932 było kolejnym wielkim sukcesem polskiego lotnictwa.
Z tego względu warto opowiedzieć nieco więcej o pilocie i o jego wyczynie.
Stanisław Jakub Skarżyński urodził się 1 maja 1899 roku w Warcie (w powiecie sieradzkim). Od lat młodzieńczych interesował się lotnictwem i modelarstwem lotniczym oraz działał w szkolnych organizacjach niepodległościowych. W latach 1916–1917 był członkiem Polskiej Organizacji Wojskowej. W sierpniu 1918 roku rozpoczął studia na Wydziale Chemii Politechniki Warszawskiej a już w listopadzie tego roku wstąpił ochotniczo do Wojska Polskiego, dowodził akcją rozbrajania żołnierzy niemieckich i przejmowania od Niemców władzy rodzinnym mieście - w Warcie.
Walczył w wojnie polsko-bolszewickiej w pułku Strzelców Kaniowskich, uzyskując w 1919 roku stopień podporucznika. Został postrzelony, lecz po wyleczeniu powrócił na front. 16 sierpnia 1920 roku został poważnie ranny w nogę w bitwie pod Radzyminem. Za udział w tej bitwie otrzymał Krzyż Srebrny Orderu Virtuti Militari. Zakażona rana wymagała długiej i uciążliwej rekonwalescencji. Choć Skarżyńskiemu udało się uniknąć trwałego inwalidztwa, to od tej pory utykał na nogę. Lotnicza kariera Skarżyńskiego zaczęła się w efekcie zbiegu okoliczności, gdyż na skutek niezdolności do dalszej służby w piechocie, jedyną szansę na pozostanie w wojsku znalazł w lotnictwie, chociaż i tam początkowo lekarze wojskowi stawiali mu przeszkody. Pierwsze kroki pilotażowe stawiał w Szkole Pilotów w Bydgoszczy. Podczas pierwszego lotu jego samolot zapalił się, udało mu się jednak wylądować. Szkołę lotniczą ukończył w roku 1925, po czym uzyskał przydział do 1 pułku lotniczego w Warszawie. 12 kwietnia 1927 roku został mianowany kapitanem. Od czerwca 1928 do stycznia 1930 roku dowodził 12 eskadrą liniową. W tym czasie odbył również staż w lotnictwie rumuńskim. Jego ideą stały się wkrótce dalekie przeloty sportowe.
Między 1 lutego a 5 maja 1931 roku, wraz z porucznikiem Andrzejem Markiewiczem wykonał na polskim samolocie PZL Ł.2 (SP-AFA) rajd dookoła Afryki, pokonując dystans 25 770 kilometrów. Dzięki temu stał się lotnikiem znanym w Polsce i na świecie. Trasa przelotu obejmowała m.in. Warszawę, Belgrad, Ateny, Kair, Chartum, Kisumu, Abercon, Elisabethville, Luebo, Léopoldville, Lagos, Abidżan, Bamako, Dakar, Port Etienne, Agadir, Villa Cisneros, Casablancę, Alicante i Paryż. Lot obfitował w wiele problemów z silnikiem, który dwa razy był demontowany z płatowca. W pobliżu miejscowości Ribérac we Francji, doszło np. do urwania tłoka w cylindrze i Skarżyński dokonał trudnego lądowania awaryjnego na zboczu polanki wśród zadrzewionych pagórków. Nie zdecydował się jednak na wymianę poważnie uszkodzonego silnika, chciał wrócić na tym samym, naprawionym.

Rajd dookoła Afryki był tylko przymiarką do większego wyzwania. 8 maja 1933 roku na jednomiejscowym samolocie polskiej konstrukcji, RWD-5bis (znaki SP-AJU), adaptowanym do dalekiego lotu, jako pierwszy Polak przeleciał nad południową częścią Oceanu Atlantyckiego z zachodniego wybrzeża Afryki (Saint Louis w Senegalu) do Maceió w Brazylii.
Wystartował do lotu 7 maja o godzinie 23:00. Przelot trwał 20 godzin i 30 minut, z czego 17 godzin i 15 minut nad samym oceanem. W ten sposób – wynikiem 3582 kilometrów – ustanowił międzynarodowy rekord odległości w klasie C kategorii samolotów turystycznych, o masie własnej do 450 kg.
Do legendy przeszedł m.in. fakt, iż Skarżyński odbył lot w garniturze, a nie kombinezonie pilota.
Za swój wyczyn otrzymał w 1936 roku od Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) Medal Louisa Blériota za rekord odległości w pierwszej edycji, przyznawany za rekordy (prędkości, pułapu, odległości lotu) w lotnictwie lekkim.
Przelot nad południowym Atlantykiem był tylko etapem na trasie Warszawa–Rio de Janeiro, pokonanej między 27 kwietnia a 24 czerwca 1933 roku. Całkowita długość trasy wynosiła 17 885 kilometrów.

W Brazylii odwiedził też inne miasta, entuzjastycznie witany przez mieszkańców, zwłaszcza skupiska Polonii. Następnie poleciał do rodaków w Buenos Aires.
Do Europy powrócił statkiem. Statkiem przypłynął też jego „rekordowy” samolot RWD-5bis. Przypłynęli do Francji a następnie z francuskiego Boulogne odleciał nim do Warszawy (z międzylądowaniem na podłódzkim lotnisku „Lublinek”, gdzie powitała go żona. Rajd o łącznej długości 18 305 km zakończył się 2 sierpnia 1933 roku.

Trwała dobra passa polskich lotników i konstruktorów lotniczych. Aeroklub Polski przygotowywał się do kolejnych międzynarodowych zawodów lotniczych Challenge 1934, które po zwycięstwie Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury w poprzednich zawodach, miały być zorganizowane w Polsce.

W 1934 roku w obiegu pocztowym znalazły się znaczki pocztowe z 1933 roku (z portretami Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury) ale z dodatkowym, czerwonym nadrukiem typograficznym, wykonanym z okazji kolejnego Międzynarodowego Turnieju Lotniczego Challenge 1934. Nakład znaczka z nadrukiem wyniósł 2080 sztuk.

Międzynarodowe Zawody Samolotów Turystycznych Challenge 1934 odbyły się w dniach 28 sierpnia – 16 września 1934 roku w Warszawie. Był to czwarty konkurs z cyklu Challenge organizowany przez Międzynarodową Federację Lotniczą. Zawody przygotował Aeroklub Polski, ponieważ ekipa polski – Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura – zwyciężyła w ich poprzedniej edycji.
Tak jak poprzednio zawody składały się z trzech osobno punktowanych konkurencji: prób technicznych samolotów, próby szybkości maksymalnej oraz lotu okrężnego wokół Europy. Jego trasa lotu okrężnego tym razem liczyła ponad 9,5 tys. km i została wytyczona wokół Europy i północnej Afryki. Jako że głównym celem zawodów było promowanie lotnictwa turystycznego, tym razem w ocenach położono nacisk na wydajność i jakość samolotów biorących w nich udział. Ale i tak najważniejsze okazały się umiejętności pilotów.

Ceremonia otwarcia odbyła się 28 sierpnia 1934 roku na lotnisku mokotowskim, na Polu Mokotowskim w Warszawie. Organizatorzy na potrzeby zawodów w Warszawie oddali dwa lotniska. Stare na Polu Mokotowskim i nowe oddane rok wcześniej na Okęciu. Jednak większość imprez miała się odbyć na Polu Mokotowskim. Na potrzeby startujących ekip i widzów Lotnisko Mokotowskie zostało odpowiednio zmodernizowane, wyznaczono parkingi, widzowie dostali miejsca siedzące na trybunach (była też możliwość korzystania z miejsc stojących).
W trakcie pokazów przed zawodami polski samolot PZL P.7a uległ rozbiciu podczas akrobacji. Pilot przeżył, trafił do szpitala i impreza nie została przerwana.
Liczba ekip i samolotów biorących udział w Challenge 1934, była mniejsza niż w poprzedniej edycji. Zawodnicy przylatywali do Warszawy na Pole Mokotowskie do południa 28 sierpnia 1934 roku.
Za zdobycie pierwszego miejsca w zawodach przewidziano nagrodę w wysokości 100 tysięcy franków francuskich, za drugie miejsce 40 tysięcy FRF, za trzecie 20 tysięcy FRF, za czwarte 10 tysięcy FRF oraz po 6 tysięcy dla pozostałych 15 ekip.
W dniu otwarcia na starcie zjawili się reprezentanci czterech aeroklubów narodowych w sile trzydziestu ośmiu maszyn, jednak ostatecznie do zmagań przystąpiły 34 ekipy.
Tak jak poprzednio każda ekipa składała się z dwóch osób: pilota i mechanika.
W Challenge 1934 brały udział ekipy z zaledwie czterech krajów: z Polski, Niemiec, Włoch i Czechosłowacji. Zespół francuski, składający się z ośmiu ekip, musiał zrezygnować z udziału w zawodach, ponieważ konstrukcja samolotu Caudron C.500 nie została dokończona na czas, a ponadto samolot ważył zbyt wiele.

Na Challenge 1934 wszystkie kraje przygotowały nowe samoloty mające sprostać wygórowanym wymaganiom. Wszystkie samoloty były jednopłatowcami konstrukcji mieszanej bądź metalowej z 3 lub 4 siedzeniami w zamkniętej kabinie oraz posiadały zaawansowaną technologię konstrukcji skrzydeł.

Polskę reprezentowało 11 załóg latających na samolotach RWD-9 (6 maszyn) i PZL-26 (5 maszyn), skonstruowanych specjalnie na zawody Challenge. Były to ulepszone samoloty RWD-6 i PZL-19. Przygotowania do Challenge'u w 1934 roku rozpoczęły się rok wcześniej. Inżynierowie, Rogalski i Drzewiecki (Wigura już nie żył) podjęli pracę nad przygotowaniem następcy RWD-6. Tak właśnie powstał RWD–9. Podobne prace trwały w Państwowych Zakładach Lotniczych. Tamtejsi inżynierowie zmodyfikowali na potrzeby imprezy PZL–19. Wynikiem tej pracy był PZL–26. Ostatecznie Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej wystawił do zawodów sześć samolotów RWD–9 i pięć PZL– 26. Czechosłowacy do zawodów wystawili cztery samoloty: dwa Aero A.200 i dwa polskie RWD (RWD–9). Włosi wystawili dwie maszyny Pallavicino PS-1 oraz po dwa samoloty Breda Ba.39 i Ba.42. Największy konkurent i uznawany za faworyta, Aeroklub Niemiec zgłosił piętnaście samolotów. Było to sześć Messerchmitów BF–108, pięć samolotów Fieseler–97 i cztery samoloty Klemm–36.

Regulamin bardzo dokładnie precyzował porządek rozgrywanych konkurencji. Zawody przewidziane były jako konkurs samolotów turystycznych, więc maszyny biorące w nich udział musiały wziąć na swój pokład co najmniej dwie osoby, wystartować i wylądować na krótkim pasie startowym i przelecieć określony dystans z dobrą prędkością.
29 sierpnia rozpoczęła się ocena techniczna maszyn biorących udział w zawodach. Jako że był to konkurs nastawiony na samoloty turystyczne, to nagradzano również takie cechy jak: wygodna kabina z dobrą widocznością, obecność trzeciego i czwartego fotela, bogaty zestaw wskaźników, wygodę i szybkość uruchamiania silnika, łatwość składania skrzydeł, urządzenia podwyższające poziom bezpieczeństwa oraz nowoczesną konstrukcję z użyciem metalu. Sędziowie oceniali samoloty a inżynierowie i piloci przeżywali związane z tym emocje.
Wszystkie niemieckie i włoskie samoloty, a także de Havilland przekroczyły narzucony limit masy pustego samolotu, wynoszący 560 kg, w związku z czym niektóre zbyteczne części musiały zostać rozmontowane. Pierwszą próbą było szybkie uruchamianie silnika. Większość samolotów zdobyło maksymalną liczbę punktów. W dniach 3–4 września odbywały się próby krótkiego startu. Należało przelecieć nad bramą o wysokości 8 metrów. W tej konkurencji najlepszy wynik osiągnął Czech Vojtěch Žaček, który wystartował z najkrótszego dystansu, tj. 74,5 m samolotem Aero A.200; za nim uplasował się Jerzy Bajan na samolocie RWD-9 oraz Ján Ambruš również na A.200.
Polskie samoloty RWD-9 i PZL.26 oraz niemieckie Fieseler Fi 97 także osiągnęły dobre wyniki, natomiast włoskie oraz pozostałe niemieckie samoloty okazały się znacznie gorsze, z rezultatami powyżej 100 m. Dla porównania, najlepszy rezultat z zawodów Challenge 1932 wyniósł 91,6 m.
Prasa i radio na bieżąco informowały o zajmowanych miejscach wraz z punktacją. Polacy mieli powody do radości, RWD nie zwiodły. 6 września podano punktację: Jerzy Bajan miał 994 punkty. Gorszy od niego był Tadeusz Karpiński, na trzecim miejscu uplasował się Stanisław Płonczyński. Czwarte miejsce przypadło niemieckiej załodze.

Pora w tym miejscu przybliżyć nieco postacie głównych bohaterów biorących udział w zawodach Challenge International de Tourisme 1934.

Jerzy Bajan urodził się 4 czerwca 1901 roku we Lwowie. Był więc rówieśnikiem Stanisława Wigury. Kształcił się w Stanisławowie. Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości, w wieku 17 lat w 1918 roku wstąpił do nowo organizowanego Wojska Polskiego. Podczas wojny polsko-ukraińskiej uczestniczył w obronie Lwowa jako jeden z „Orląt Lwowskich”. Służąc w kawalerii, następnie w piechocie, walczył tez w 1920 roku w wojnie polsko-bolszewickiej, w kampanii kijowskiej, jako żołnierz piechoty.
20 lipca 1922 roku został mianowany podporucznikiem w korpusie oficerów aeronautycznych i wcielony do 3 pułku lotniczego w Poznaniu. Pomimo początkowych problemów zdrowotnych, ukończył

Oficerską Szkołę Lotniczą w Grudziądzu oraz kurs wyższego pilotażu w Szkole Pilotów w Bydgoszczy jako pilot myśliwski. Został awansowany do stopnia porucznika. Od 1927 roku służył w eskadrze myśliwskiej pułków lotniczych w Lidzie a później w Krakowie. W 1931 roku awansował na kapitana w korpusie oficerów zawodowych aeronautyki.
Podczas służby w eskadrze myśliwskiej, jego pasją, którą wciąż doskonalił, stała się akrobacja lotnicza. Bajan stał się twórcą akrobacji zespołowej w Polsce. Razem z Karolem Pniakiem i Stanisławem Mackiem sformował zespół nazywany „trójką krakowską" lub „trójką Bajana", prezentujący figury akrobacji na trzech samolotach myśliwskich PWS-A, których skrzydła były połączone ze sobą sznurami podczas lotu.
Oprócz pokazów, zaczął również uczestniczyć w zawodach lotniczych. W lipcu i sierpniu 1930 roku, na samolocie RWD-4, wziął udział w zawodach samolotów turystycznych Challenge 1930, dobierając sobie jako członka załogi szefa mechaników eskadry Gustawa Pokrzywkę, z którym często latał w załodze. W zawodach Challenge 1930 zajął dopiero 32 miejsce, lecz wtedy osiągnięciem było samo ukończenie tych trudnych zawodów. W 1931 roku zwyciężył w konkursie akrobacji na mityngu lotniczym w Zagrzebiu. W dniach 22–31 lipca 1932 roku, na prototypie samolotu PZL P.11, wziął udział w III Międzynarodowym Mityngu Lotniczym w Zurychu. W tych zawodach, nazywanych wyścigiem alpejskim, Jerzy Bajan zdobył drugie miejsce pokonując myśliwce z kilku krajów.

W 1932 roku Jerzy Bajan ponownie wziął udział w zawodach Challenge. W tych, tak udanych dla Polski zawodach, Jerzy Bajan na samolocie PZL.19, uplasował się ostatecznie na 11 miejscu (na 43 załogi). Nie był to zły wynik, ale nie do końca był z niego zadowolony.
W maju 1933 roku wziął udział z P. Dudzińskim na dwóch PZL.19 w zlocie gwiaździstym na I Międzynarodowy Lot Alpejski do Wiednia, pokonując w dwóch etapach rekordową trasę Warszawa-Charków-Leningrad-Lwów-Wiedeń i zdobywając I miejsce w tym zlocie. Podczas samego Lotu Alpejskiego, na skutek silnego podmuchu wiatru, wkrótce po starcie, koło Treibach, samolot Bajana i Pokrzywki spadł na drzewo i spłonął; na szczęście obaj lotnicy zdołali wyskoczyć.
W końcu przyszło mu kolejny raz zmierzyć się z konkurentami w zawodach Challenge 1934. Mechanikiem został latający z nim często, doświadczony Gustaw Pokrzywka, z którym brał już udział w obu poprzednich Challenge'ach i w I Międzynarodowym Zlocie Gwiaździstym do Wiednia i Locie Alpejskim w 1933roku.

Innym reprezentantem polskiej ekipy w zawodach Challenge 1934 był pilot komunikacyjny, sportowy i wojskowy Stanisław Płonczyński. Urodził się 2 lutego 1900 roku w Warszawie, w 1916 ukończył gimnazjum, a następnie kurs techniczny na Wolnej Wszechnicy. Po odzyskaniu niepodległości przez Polskę, od 1918 roku służył w Wojsku Polskim, w sztabie na Zamku Królewskim w Warszawie. Usiłował w tym czasie przenieść się do lotnictwa, lecz dopiero w 1921 roku dostał się do Niższej Szkoły Pilotów w Bydgoszczy, którą ukończył, mimo rozbicia się w locie szkolnym na samolocie Caudron G.III. W 1922 roku został skierowany do Wyższej Szkoły Pilotażu w Grudziądzu, którą ukończył we wrześniu 1923 roku. Służył w 7 eskadrze myśliwskiej im. Tadeusza Kościuszki w Warszawie a także jako instruktor w eskadrze treningowej. Pod koniec 1924 roku został zdemobilizowany w stopniu plutonowego. Od stycznia 1925 rozpoczął pracę jako pilot komunikacyjny w polskim lotnictwie cywilnym: przedsiębiorstwie Aerolot, a następnie w utworzonych od 1 stycznia 1929 roku Polskich Liniach Lotniczych Lot. Latał również sportowo, odnosząc spore sukcesy. Znalazł się w pierwszej polskiej reprezentacji wystawionej na zawody samolotów turystycznych Challenge w 1930 roku. Lecąc samolotem RWD-2, ukończył zawody na 19 miejscu, jako najlepszy z Polaków (z 12 polskich załóg zawody ukończyły wówczas tylko 4). Zakwalifikował się na kolejne zawody Challenge w 1932 roku, lecz nie wziął w nich udziału, gdyż przewidziany dla niego jeden z trzech samolotów RWD-6 został rozbity podczas prób fabrycznych.
Teraz, wraz z mechanikiem Stanisławem Ziętkiem, wystartował w zawodach Challenge 1934, na samolocie RWD-9S, zamierzając pokazać co potrafi.

Kolejnym, bardzo doświadczonym pilotem, który również wystartował w tych zawodach był Ignacy Giedgowd, którego nazwisko kilkakrotnie przewijało się już w tym opowiadaniu. Urodził się w 1897 roku, był więc tylko dwa lata młodszy od Franciszka Żwirki. Podczas nauki w gimnazjum działał w polskim podziemnym harcerstwie, po wybuchu I wojny światowej został powołany w lutym 1915 roku do odbycia służby w armii carskiej. Otrzymał przydział do pułku piechoty i został skierowany do szkoły oficerskiej w Oranienburgu, którą ukończył w 1916 roku. Walczył na frontach I wojny światowej a po rewolucji w 1917 roku wstąpił do Związku Wojskowych Polaków w Petersburgu i walczył przy zdobywaniu Archangielska. Od 15 listopada 1918 roku służył w polskich oddziałach w Murmańsku, skąd został ewakuowany do Francji. W lutym 1919 roku wstąpił do błękitnej armii generała Józefa Hallera. Został skierowany na kurs pilotażu w Istres, który ukończył w czerwcu 1919 roku.

W 1919 roku powrócił do Polski z oddziałami armii Hallera i otrzymał przydział do eskadry wywiadowczej. 24 kwietnia 1920 roku w jej składzie wyruszył na front wojny polsko-bolszewickiej. 10 czerwca wykrył i zaatakował balon obserwacyjny Armii Czerwonej koordynujący ogień artylerii pociągu pancernego. Udało mu się go uszkodzić i pozbawić nieprzyjaciela możliwości prowadzenia obserwacji przez kilka dni. W październiku 1920 roku wykonał ostatnie ze swych 34 lotów bojowych.
Po zakończeniu działań wojennych pozostał w Wojsku Polskim i otrzymał przydział do pułku lotniczego, ostatecznie został przeniesiony do 1. pułku lotniczego w Warszawie.
Zaangażował się w działalność sportową i brał udział w imprezach o charakterze lotniczym. W 1922 roku uczestniczył w pierwszych Międzynarodowych Zawodach Lotniczych zorganizowanych przez Aeroklub Szwajcarii, na które dotarł lotem nad Alpami. Podczas tych zawodów, w załodze z Ignacym Krzyczkowskim, zajął czwarte miejsce w konkursie bombardowania. Od maja 1925 roku pełnił funkcję dowódcy eskadry treningowej 1 pułku lotniczego.
Na samolocie PZL.5 wystartował w Międzynarodowych Zawodach Samolotów Turystycznych Challenge 1930, gdzie zajął 33 miejsce. W 1932 roku, w kolejnych zawodach Challenge 1932, tak udanych dla Polaków, wystartował na samolocie PZL.19 i zajął już 18 miejsce.

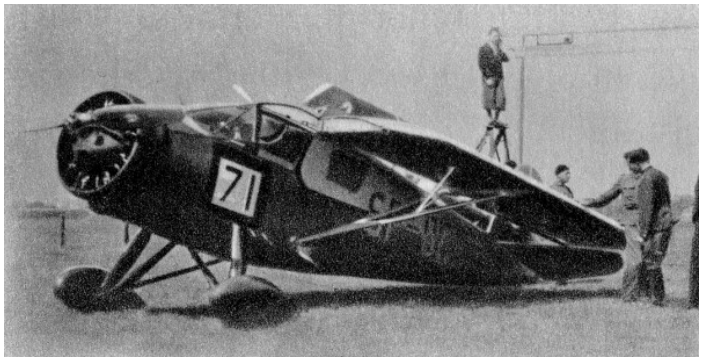
W zawodach Challenge 1934, organizowanych w Warszawie, również chciał na swym samolocie PZL.26 pokazać się z jak najlepszej strony.

Wracajmy jednak do zawodów.
7 września wszystkie załogi pokołowały na start do najtrudniejszej w tych zawodach, morderczej próby zarówno dla nich, jak i dla ich maszyn, czyli lotu okrężnego wokół Europy.
Trasa całego lotu liczyła tym razem ponad 9,5 tysiąca kilometrów.
W 1932 roku było to 7363,2 km.
Dystans był zdecydowanie większy od tego z przed dwóch lat. Regulamin zakładał, że punktowana szybkość maszyn ma wynosić 210 km/h.
W 1934 roku trasa zaznaczona na mapie biegła wokół Europy i nad wybrzeżem północnej Afryki.
Główne etapy to: Warszawa – Królewiec – Berlin – Kolonia – Bruksela – Paryż – Bordeaux – Pau – Madryt –

Sewilla – Casablanca – Meknes – Sidi Bel Abbes – Algier – Biskra – Tunis – Palermo – Neapol – Rzym – Rimini – Zagrzeb – Wiedeń – Brno – Praga – Katowice – Lwów – Wilno – Warszawa.
Aby pokonać taką odległość potrzebna była zgodna współpraca aeroklubów wielu państw.

Na tak trudnej trasie część maszyn musiała odpaść z konkurencji. Odpadł zdyskwalifikowany Karpiński. Mógł już tylko pomagać i wspierać kolegów. Przymusowo lądowało na trasie trzech innych, polskich pilotów. Tempa nie wytrzymywali ludzie i maszyny.
Dzielnie poczynała sobie załoga: Jerzy Bajan z mechanikiem Gustawem Pokrzywką - doświadczona ekipa, która brała już udział w poprzednich zawodach.
Rywalami Polaków byli Włosi i Niemcy. 14 września na przedostatnim etapie, Katowice – Wilno, pierwszy wylądował i wystartował samolot PZL-26 pilotowany przez Ignacego Giedgowda.
Pozostawał do zrobienia jeszcze jeden, już ostatni etap: Wilno – Warszawa.

Na miejscu startu znalazło się 20 lotników. Dotychczasowe wyniki były bardzo obiecujące.
Łączną tabelę punktową otwierał Jerzy Bajan z 1861 punktami, na drugim miejscu był Stanisław Płonczyński z 1821 punktami a trzecie miejsce z 1809 punktami przypadało Niemcowi, Hansowi Seidemannowi. Niemiec zajmował to miejsce po definitywnym wycofaniu się Karpińskiego.
Przedstawicie Aeroklubu III Rzeszy byli pewni zwycięstwa. Byli przekonani, że Polacy ulegną, bo mieli maszyny wolniejsze od ich samolotów. Klemmy był szybsze od RWD.
Ostatni etap zakładał przelot na maksymalnej prędkości. Polska para Jerzy Bajan – Gustaw Pokrzywka już nabrała wysokości. W powietrzu byli już także Stanisław Płonczyński i Hans Seidemann. Dla widzów rozpoczęły się nerwowe, finałowe chwile. Czekali.
Gdy nad lotniskiem pojawił się górnopłat, emocje sięgnęły zenitu. Leciał Polak, bo Klemm, samolot Seidemanna, był dolnopłatem. Tylko nie było jeszcze wiadomo kto pilotuje ten samolot. Gdy nadleciał bliżej wszystko było już jasne. Był to RWD–9 z numerem startowym na burcie 71 - a więc byli to Bajan i Pokrzywka. To oni wygrali zawody. Chwilę późnej metę przekroczyła druga polska załoga. Płonczyński – Ziętek. Gdy już byli na ziemi, nadlecieli Niemcy. Sedemann pilotujący dolnopłat Klemma zajął trzecie punktowane miejsce.



Puchar pozostał na stałe w Polsce. Zwycięzcy odebrali nagrody podczas ceremonii zamknięcia zawodów, która odbyła się zaraz po próbie szybkości maksymalnej, 16 września. Zwycięzcami klasyfikacji generalnej była polska załoga w składzie: pilot Jerzy Bajan i mechanik Gustaw Pokrzywka.
Sukces nie był wyłącznie wynikiem ich wyjątkowych umiejętności pilotażowych, lecz także zaawansowanej technologii polskiego samolotu RWD-9. Silnik „G. R. Skoda" na potrzeby maszyn zarówno Jerzego Bajana, jak i drugiego w klasyfikacji Stanisława Płonczyńskiego skonstruował inż. Stanisław Nowkuński.

Oprócz zwycięskiej załogi Bajan–Pokrzywka, w pierwszej dziesiątce uplasowały się jeszcze dwa składy polskie, także na RWD-9: na drugim i na siódmym miejscu (Stanisław Płonczyński i Jan Buczyński). Kolejny RWD oraz dwa PZL-26 znalazły się w drugiej dziesiątce. Ignacy Giedgowd ostatecznie znalazł się na 17 miejscu.

Dzięki zwycięstwu Bajana i Pokrzywki, Polska otrzymała prawo organizacji następnych zawodów z cyklu Challenge, które miały odbyć się w 1936 roku. Gdyby sukces z 1932 oraz 1934 roku został powtórzony, puchar zawodów zostałby przyznany Polsce na własność.
Jednak zawody Challenge 1936 już się nie odbyły. Polska, jako zwycięzca, zrezygnowała z ich organizacji ze względu na koszty, natomiast pozostałe państwa, przewidując zbliżającą się wojnę, przesunęły swe zainteresowania z samolotów turystycznych na korzyść rozwoju samolotów wojskowych.

Wobec braku możliwości kontynuacji zawodów postanowiono triumfatorowi ostatniej edycji, czyli Polsce, przyznać Puchar Przechodni na stałe.

Zwycięstwa w Challenge były wielkimi triumfami Polski na arenie międzynarodowej i przyczyniły się do popularyzacji lotnictwa wśród polskiego społeczeństwa. Rozbudziły się wielkie nadzieje; hojność społeczeństwa i instytucji była ogromna, jednak równie ogromne były potrzeby. Świetne wyniki polskich ekip przyczyniły się między innymi do powstania lotniska Lublin i znajdującej się przy nim cywilnej szkoły pilotów Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Były to wielkie dni polskiego lotnictwa i rodzimego przemysłu lotniczego.

****

Bardzo ciekawe były dalsze losy wszystkich bohaterów biorących udział w zawodach Challenge.

Kapitan pilot Jerzy Bajan i mechanik sierżant Gustaw Pokrzywka przeszli do historii lotnictwa jako zwycięzcy ostatnich Międzynarodowych Zawodów Samolotów Turystycznych Challenge, rozegranych w 1934 roku. Zwycięstwo w tych zawodach uczyniło Jerzego Bajana jednym z najpopularniejszych lotników w Polsce.
Po wybuchu II wojny światowej, już 2 września, podczas niemieckiego nalotu bombowego na Dęblin, Jerzy Bajan został ciężko raniony odłamkiem bomby w lewą rękę, po czym utracił do końca życia władzę w dłoni. Wraz z innymi polskimi pilotami, przedostał się w 1940 do Francji, następnie do Wielkiej Brytanii. W RAF, z uwagi na niepełnosprawność, pełnił funkcje sztabowe. Wtedy sporządził sobie hak mocowany do lewej dłoni, dzięki czemu mógł częściowo obsługiwać przyrządy sterownicze samolotu i okazjonalnie w dalszym ciągu latać. Początkowo służył w Inspektoracie Polskich Sił Powietrznych. Był pierwszym polskim oficerem łącznikowym w sztabie dowództwa szkolenia lotniczego RAF (dowódcą polskiego lotnictwa szkolnego). W 1942 brał udział w lotach bojowych w 316 dywizjonie myśliwskim. Od 1 czerwca 1943 roku, po śmierci Stefana Pawlikowskiego, Jerzy Bajan został polskim oficerem łącznikowym w sztabie dowództwa lotnictwa myśliwskiego RAF Fighter Command.
Stanowisko to – faktycznie dowódcy polskiego lotnictwa myśliwskiego, pełnił do końca istnienia tej funkcji. Uzyskał w tym czasie awans do stopnia pułkownika. W czasie II wojny światowej wykonał łącznie 28 lotów bojowych i 4 operacyjne, za co odznaczony został dwukrotnie Krzyżem Walecznych. Po wojnie, pozostał na emigracji w Londynie, utrzymując się z renty. Działał w Stowarzyszeniu Lotników Polskich w Wielkiej Brytanii, będąc przez pewien okres jego prezesem, następnie przewodniczącym Komitetu Wykonawczego Stowarzyszenia. Pod koniec życia cierpiał na chorobę Parkinsona, która uniemożliwiała mu poruszanie i porozumiewanie się. Zmarł 27 czerwca 1967 w Londynie.

Gustaw Pokrzywka we wrześniu 1939 roku służył jako oficer techniczny w dywizjonie myśliwskim. 17 września przekroczył granicę polsko-rumuńską i został internowany w Rumunii.
Po ucieczce z obozu internowania przez Bejrut dostał się do Francji, gdzie w marcu 1940 roku został przydzielony jako oficer techniczny Polskich Sił Powietrznych we Francji do klucza bojowego w Châteauroux. W czerwcu 1940 roku, w obliczu klęski Francji, na awionetce Simons (złożonej przez siebie z dwóch rozbitych maszyn tego typu) poleciał do Wielkiej Brytanii i wstąpił do RAF. W tym samym roku ukończył kurs instruktorów mechaników i został przydzielony do komisji kwalifikującej personel techniczny. W latach 1942–1943 służył w polskiej eskadrze zgrywania załóg.
11 lipca 1947 roku wrócił do Polski. Do 1950 roku pracował w fabryce czekolady Piasecki, później w Zakładach Przemysłu Cukierniczego „22 Lipca”. W 1965 roku przeszedł na rentę. Mieszkał w Krakowie, gdzie zmarł w 1987 roku.

Stanisław Płonczyński przed wojną pracował w lotnictwie komunikacyjnym. Odbywając kolejny lot w przedsiębiorstwie PLL Lot, w maju 1937 roku przeleciał pierwszy milion kilometrów pokonanych w polskim lotnictwie komunikacyjnym.

Po wybuchu II wojny światowej, we wrześniu 1939 roku doprowadził do Bukaresztu w Rumunii polski samolot pasażerski Junkers Ju 52. Następnie przez Jugosławię i Grecję dostał się do Francji, gdzie został instruktorem lotniczym w tworzonych polskich jednostkach, a po upadku Francji trafił do Wielkiej Brytanii. Przez pewien czas latał jako pilot w 304 dywizjonie bombowym Ziemi Śląskiej im. ks. Józefa Poniatowskiego, następnie służył jako instruktor. Od listopada 1941 służył w brytyjskim wojskowym lotnictwie transportowym Ferry Command, rozprowadzając samoloty w locie z zakładów w Kanadzie do jednostek w Europie, Afryce i Azji. Przy tej okazji 38 razy przelatywał nad Atlantykiem. W czerwcu 1947 roku powrócił do Polski i ponownie podjął pracę w PLL Lot, latając jako pilot samolotów pasażerskich. Od 1957 roku kierował sekcją treningu i wyszkolenia personelu latającego. W 1960 ukończył przeszkolenie w ZSRR na samoloty turbośmigłowe, a w 1964 odszedł z pracy na emeryturę. Ogółem przeleciał 3,5 mln kilometrów, w powietrzu spędził 14 580 godzin. Zmarł 8 marca 1974 w Warszawie na skutek obrażeń doznanych w wypadku.

Ignacy Giedgowd po wybuchu II wojny światowej przedostał się przez Rumunię do Francji. Został mianowany dowódcą eskadry treningowej w bazie Polskich Sił Powietrznych w ośrodku Bron pod Lyonem. Po upadku Francji został ewakuowany do Wielkiej Brytanii, wstąpił do RAF.
W listopadzie 1940 roku otrzymał przydział do jednostki rozprowadzającej samoloty w Takoradi (w Ghanie). 21 grudnia 1940 roku powrócił do Wielkiej Brytanii, przeszedł przeszkolenie w pilotażu samolotów wielosilnikowych i otrzymał przydział do 271 dywizjonu RAF, gdzie wykonywał loty transportowe. Podczas jednego z takich lotów wodował przymusowo na Atlantyku, został uratowany po trzech dobach.
W lutym 1944 roku otrzymał przydział do 24 dywizjonu RAF i w jego składzie latał do końca wojny.
Po zakończeniu działań wojennych nie zdecydował się na powrót do Polski i wyemigrował do Kanady, gdzie zmarł 25 stycznia 1974 roku.

Stanisław Skarżyński, pierwszy Polak, który przeleciał Atlantyk, ustanawiając przy tym światowy rekord odległości lotu, w kwietniu 1939 roku został prezesem Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej.
W sierpniu 1939 roku, w czasie mobilizacji alarmowej objął stanowisko szefa sztabu w Dowództwie Lotnictwa i OPL Armii „Pomorze" i pełnił je w czasie kampanii wrześniowej.
W sierpniu 1939 został skierowany do Rumunii jako zastępca attaché lotniczego, gdzie organizował przerzuty polskich lotników do Francji. Następnie w 1940 sam się tam przedostał i brał udział w organizacji lotnictwa polskiego. Po upadku Francji kierował ewakuacją polskich pilotów z Saint-Jean-de-Luz do Wielkiej Brytanii, gdzie został mianowany komendantem Polskich Szkół Pilotów w Hucknall i następnie w Newton. Na jego prośbę, skierowano go do odbycia tury lotów bojowych jako Dowódcę Bazy Lotniczej RAF Lindholme i pilota w polskim 305 Dywizjonie Bombowym.
Zginął po północy 26 czerwca 1942 roku w czasie powrotu z wielkiego nalotu na Bremę, lecąc jako pilot w składzie załogi bombowca Vickers Wellington Mk II. Maszyna trafiona w silnik, na skutek uszkodzeń przymusowo wodowała na Morzu Północnym u wybrzeży Anglii. Podczas ewakuacji załogi do tratwy ratunkowej, Skarżyński wyszedł jako ostatni na inną niż wszyscy część skrzydła tonącego samolotu, został zmyty przez falę i utonął jako jedyny członek załogi (pozostali się uratowali). Po odnalezieniu ciała, został pochowany z honorami na cmentarzu żołnierzy alianckich w miejscowości West-Terschelling na wyspie Terschelling w Holandii (Wyspy Fryzyjskie).

Boguszów-Gorce, styczeń 2024