

"Orzeł Biały powinien rozwinąć swe skrzydła."

Nie sam lot jest niebezpieczny, ale styczność z ziemią.

(Interview z marsz. Piłsudskim).

W związku z zamiarem wydania specjalnego numeru „Nowości”, poświęconego lotnictwu, udałem się dnia 7 kwietnia do Sulejówka, aby prosić Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego o wypowiedzenie się na temat lotnictwa.

Odszukałem dworek, w którym mieszka b. Naczelnik Państwa i zgłosiłem się u spotkanego przed domem por. Jabłonowskiego, spełniającego funkcje adjutanta, podając cel przybycia i prosząc o zameldowanie. Uprzejmy por. Jabłonowski udał się zaraz do Marszałka i po krótkiej chwili powrócił z oznajmieniem, iż Marszałek mnie przyjmie. Trafiłem na dobry moment, bo właśnie odjechał po złożonej wizycie adjutant Króla Rumuńskiego, gen. Florescu ze swym otoczeniem i Marszałek Piłsudski miał wolną chwilę.

Przygotowany byłem na przyjęcie o charakterze „oficjalnym”, czego innego nie miałem powodu się spodziewać, ale Marszałek od razu nadał naszej rozmowie ton niewymuszony. Ukazał się ubrany w mundur marszałkowski, zaraz po moim wejściu w salon, do którego wprowadził mnie por. Jabłonowski i witając mnie zapytał swobodnie z miłym uśmiechem:

— „A cóżecie się tak zawzięli na to lotnictwo?”

Wyjaśniłem Panu Marszałkowi, iż wydaję specjalny lotniczy numer, mamy na celu propagandę na rzecz lotnictwa wśród społeczeństwa, i podałem w przybliżeniu ramy, w które ten temat pragnęlibyśmy ująć, a więc znać i rozwój lotnictwa, problemy jego, cele i środki, stosunek społeczeństwa itp.

Ho, ho — szeroki to temat — powiedział Pan Marszałek siadając na kanapie i wskazując mi obok fotele — nie jest on łatwym do konkretnego ujęcia w takiej nieoczekiwanej rozmowie. Zdając sobie dobrze sprawę ze słuszności tej uwagi prosiłem, aby Marszałek raczył wypowiedzieć się na taki temat z dziedziny lotnictwa, jaki Mu się na myśl nasunie.

Co powiedział o tym Marszałek Piłsudski podaję poniżej w streszczeniu.

„Lotnictwo jest u nas traktowane jak luksus, przedmiot zbytku.” Rozwój lotnictwa pozostaje w związku z ogólnym rozwojem kulturalnym w danym państwie. Tak jak n. p. automobilizm potrzebował pewnego czasu i pewnych warunków, aby mógł osiągnąć dzisiejszy poziom, potrzebuje tego i lotnictwo. U nas dzisiaj jeszcze są okolice i miejscowości, gdzie widok jadącego samochodu jest czemś szczególnym, coś dopiero aeroplanu — jakkolwiek wojna ostatnia dała sporo sposobności do zapoznania się z tymi zdobyczami techniki. Na lotnictwo patrzy się jak na coś z życia codziennego jednostki i mas niezwiązanego ściśle, jak na sensację, na oryginalne widowisko wreszcie. Ten stosunek musi ulec zasadniczej zmianie.

Szef Departamentu IV.Z.P.

L e v e q u e
Generał Brygady.

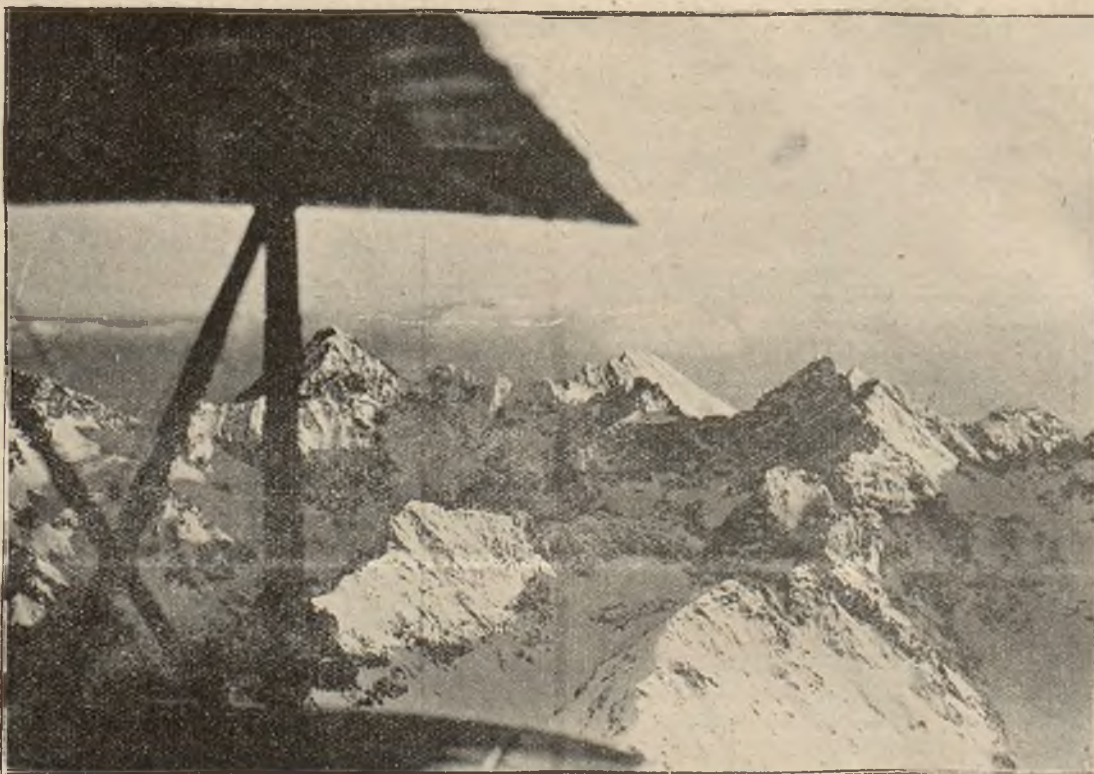
Jak samochód w swej podróży powinien znaleźć wszędzie w razie defektu możliwość poczynienia koniecznych, choć nieraz drobnych, naprawek, zaopatrzenia się w benzynę i konieczne utensylia, tak aeroplan powinien mieć odpowiednie porty, a w nich środki umożliwiający mu dalszą jazdę w warunkach stosunkowo bezpiecznych. Konieczne są subsydia i ofiarność społeczeństwa.

Zatem — „opracowanie ziemi, która jest głównym niebezpieczeństwem dla lotnika”...

Ma się rozumieć do głównych warunków względnej pewności lotu należy wartość techniczna aparatu. Był czas, że mieliśmy w naszym lotnictwie zastraszającą ilość wypadków. Mieliśmy kiepskie aparaty, wyreperowane stare wehikuly powietrzne, było główny powód tylu katastrof — to prawda, ale mimo to ilość wypadków była w pewnym czasie tak znaczna, że Marszałek zapytywał w tej sprawie o zdanie różnych wybitnych lotników innych państw. Jeden z nich podkreślał z naciskiem kwestię *pieczołowitości* nad aparatami lotniczymi. Utrzymywał, że te same aparaty, w różnych oddziałach, znajdujących się pod komendą różnych ludzi, umieszczone — wykazywać będą wielką lub minimalną ilość wypadków. Aparat powinien być pielęgnowany z całą troskliwością, wielokrotnie badany i utrzymywany w jaknajlepszym stanie. Jak bowiem „kawalerzysta czuje konia i wie do czego on jest zdolny”, tak lotnik powinien znać aparat. Pieczołowitość, o jakiej mowa „opłaca się sownie olbrzymiem zmniejszeniem ilości wypadków”.

Wtrąciłem tutaj uwagę, iż w pospolitem mniemaniu ogółu śmiali lotnicy, dokonujący ryzykownych ewolucji w powietrzu traktowani są jak szaleńcy, kandydaci do rychłego samobójstwa.

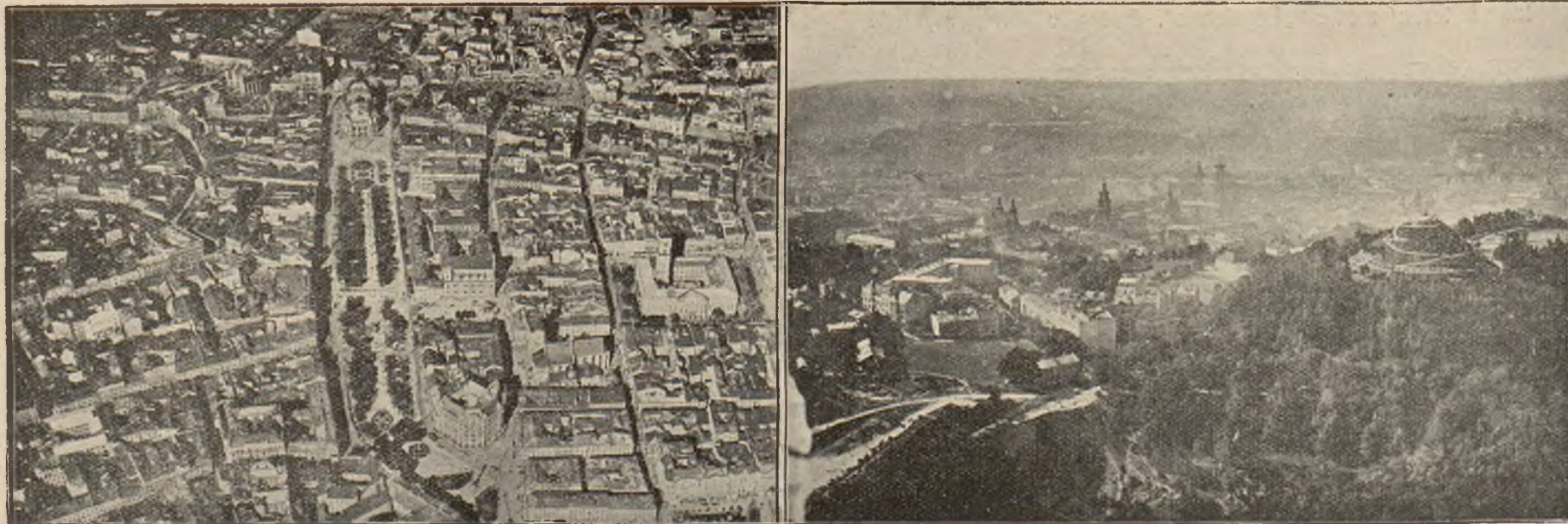
Obruszył się Marszałek Piłsudski. — Jestto



Polska z lotu ptaka. Tatry fotografowane z aeroplanu na wysokości 1500 metrów. (Aerofoto 2 p. lotn.)

Ważnym i pierwszorzędnym problemem lotnictwa jest, jak się wyraził syntetycznie Marszałek Piłsudski, zanim określenie to wyjaśnił dokładnie komentarzami. — „opracowanie ziemi,” czyli znalezienie sposobu pewnego, spokojnego i dowolnego lądowania bez względu na teren. — „Nie lot jest niebezpieczny, lecz styczność z ziemią” mówił Marszałek patrząc zadumany w przestrzeń...

opinia krzywdząca i niestwierdzona. Odważni ci ludzie, ryzykujący tyłkrotnie swe życie dla sprawy są pionierami postępu w lotnictwie. O tem trzeba pamiętać, że bądź co bądź te ryzykowne, często nieszczyślne, próby okazały co może taki aparat dokonać, do czego on jest zdolnym, że jest on sprawniejszą maszyną, niż się przedtem zdawało. Ma się rozumieć dzieje się to nieraz kosztem życia tych ludzi.



Polska z lotu ptaka: Lwów. Ulica Legionów fotografowana z wysokości 90 metrów i ogólny widok Lwowa z wysokości 300 metrów. (Aerofotografia 2 p. lotn.)