

17.IX.1934

## Nastroje i ślepe naboje

Jaki jest w tej chwili obraz wrażenia i przyjęcia wystąpienia p. ministra spr. zagr. Becka w Genewie i w stolicach Europy?

Odpowiedź na to pytanie stara się wysłuchać z licznych doniesień zagranicznych całe społeczeństwo polskie, głęboko przejęte walką, toczącą się w tej chwili o sprawę, do której pomyślnego załatwienia wszyscy przywiązujemy największą wagę.

1. Najważniejszym problemem jest wystąpienie, nazajutrz po tej mowie, przedstawicieli trzech mocarstw, z którymi Polska podpisała układ z 28. VI. 19 o mniejszościach. To, że sir John Simon, p. Barthou i p. Aloisi zjawili się wszyscy kolejno na mównicy, a jeszcze bardziej to, że wystąpili bardzo zgodnie w zupełnym widocznym porozumieniu, jest tylko uwadnieniem powagi sprawy. W treści zaś tych wystąpień najbardziej stanowcze zastrzeżenie się Anglii, Francji i Włoch przeciw jednostronnemu zrywaniu umów łączyło się ze spokojem i pojednawczym niedopuszczaniem myśli, by tak należało rozumieć krok Polski, oraz z dążnością do skierowania dalszego biegu sprawy w żołoszki prawne.

2. Dzienniki, zarówno angielskie, francuskie i włoskie, jak niektórych innych krajów zachodnich, zajęły również stanowisko, które nie może zadziwiać. Okazują wiele, a czasem bardzo wiele, zrozumienia dla słuszności walki Polski z nierównością, zupełnie nieuzasadnioną. Zarazem jednak występują dobitnie przeciw jednostronnemu zrywaniu traktatów i podrywaniu bytu Ligi Narodów, a czasem łączą z tem pytania, zabawione podejrziwio, jakie też cele dalsze może mieć taka polityka Polski. I na tem przeto rozległemu polu donośnego głosu dziennikarstwa zagranicznego skłonność do utrzymania sprawy na gruncie prawnym jest widoczna i narazie górująca.

3. Głosy z Niemiec, zarówno urzędowe, przez Dipl. Polit. Korresp., jak dziennikarskie, wcale się nie martwią, że Polska chce uchylić się od opieki Ligi w sprawach mniejszości, choć do nich w Polsce należą i Niemcy, gdyż przedewszystkiem radują się tem, że Polska przystępuje do jednostronnego nieuznawania mocy obowiązujących traktatów, że popada w zatarg z Ligą, że nadrywa sojusz z Francją.

W tym stanie rzeczy nie brak nam wskazówek, jaka droga jest dobra a jaka wiodłaby nas nie tam, gdzie mybyśmy chcieli iść, a po czemu jest już istotnie ostatni czas, lecz raczej tam, gdzie chcieliby nas widzieć bardzo wątpliwi przyjaciele, ani też nie brak nam miary możliwości załatwienia sprawy w sposób prawny.

W tym też stanie rzeczy nie byłoby widać pożytek takich gromkich oświadczeń, jak to, które londyński Daily Express, według wczorajszego doniesienia P. A. T.-icznej, usłyszał z ust bawieckiego w Genewie polityka polskiego, b. ministra, a które umieszczono w Londynie w nagłówku tego doniesienia:

— Polska raczej usunie się z Ligi Narodów...

Nawet, jeśli ktoś wierzy w skuteczność takiej strzały, mógłby ją sobie zachować w kołczanie na później, bo jeśli to wystrzelił od razu pierwszego dnia, coż mu zostanie na jutro i pojutrze?

Wogóle jednak byłoby lepiej, aby b. ministrowie, w otoczeniu ministra spr. zagr. Rplitej w Genewie, nie występowali jako wolni strzelcy, pukający tak gromko w szeroki świat. Powiedzieć, że Polska wystąpi z Ligi, to znaczy nasuwać tym, z którymi dzisiaj jesteśmy w Lidzie, przed oczy obraz, z kim w Europie zamierzamy znaleźć się poza Ligą, bo przecież taki krok, jak wystąpienie z Ligi, nie jest kresem wędrówki dla państwa w dzisiejszym świecie, ale prowadzi dalej i dalej. Odpowiedzialne rzucenie takiego słowa dużo znaczy, a nieodpowiedzialne jest zapewne zbytnie, bo tylko rodzi owe podejrzenia, za które potem się obrażamy.

St. St.

# Wielki dzień lotnictwa polskiego Jak Bajan zdobył puhar challenge'u

Płonczyński na drugim miejscu, Seidemann na trzecim

## Decydujący dzień

Zwycięstwo! Bajan pierwszy, Płonczyński drugi. Obaj na samolotach RWD 9, polskiej konstrukcji, obaj z motorami Skoda również polskiej konstrukcji. Triumf polskich pilotów, triumf polskich konstruktorów. Wielki dzień polskiego lotnictwa.

A choć nasi piloci prowadzili przez cały czas turnieju, losy zwycięstwa challengowegowały się do ostatniej chwili. Wczorajsza próba maksymalnej szybkości, mogła być obrócić w niwecz możliwość wywalczenia przez Bajana i Płonczyńskiego szanse triumfu. Tyle mówiło się ciągle o szybkości maszyn niemieckich, najpoważniej współzawodniczących z polskimi samolotami, że wynik ostatecznej próby challenge'u bynajmniej nie wydawał się zgóry przesądzony. Możliwe jeszcze były wczoraj niespodzianki.

Toteż cała Warszawa i cała Polska przeżyły wczoraj dzień pełen nerwowego napięcia i napiętniej szej emocji sportowej.

## Tłumy na lotnisku

Już od godziny 1-szej popoł. wszystkimi ulicami, wiodącymi na lotnisko, zaczęły dążyć tłumy warszawiaków. Z każdym kwadransem tłumy te gęstniały. Szli na lotnisko wszyscy. Wszystkie stany i wszystkie zawody. Równie gorąco przejmowano się losami ostatecznego wyścigu na trzydzielotowych miejscach stojących, jak i na dziesięciozłotowych miejscach na trybunach. Ale bodaj najgoręcej na miejscach bezpłatnych, na doraźnych placówkach obserwacyjnych, uczynionych z dachów i drzew naokoło lotniska. Nie będzie w tem przesady, gdy się powie, że zgórą 150.000 osób obserwowało wczoraj zakończenie challenge'u.

Wśród publiczności musa młodzieży. Uczniaki ze szkół powszechnych dyskutują zawzięcie szanse uczestników zawodów, orientują się w regulaminie challenge'u i dotychczasowych wynikach tak świetnie, że niejednokrotnie poprawiają z miejsca urzędowego speakera zawodów, który w zdenerwowaniu niejedną wczoraj cyfrę pomylił.

Druga rzecz zastanawiająca — to, że wśród stukilkudziesięciotysięcznego tłumu prawie zupełnie nie widzi się żydów. Wczorajsze święto lotnicze, to było święto czysto polskie.

## Przed startem

O godzinie 3-ciej popołudniu na trybunach i w łozach nie ma już ani jednego wolnego miejsca. Wokół lotniska, na miejscach stojących, faluje stutysięczna ciżba ludzka.

Pogoda wymarzona. Jesienne słońce migocze na skrzydłach samolotów, ustawionych na lotnisku od strony autostrady w kolejności dotychczasowej punktacji. Megafony raz po raz obwieszczają komunikaty kierownictwa zawodów.

Pewną niespodziankę wywołuje fakt pewnych zmian w dotychczasowej punktacji, podanej przez wszystkie dzienniki i oficjalnie zakomunikowanej onegdaj przez Aeroklub. Okazuje się, że komisja sportowa po dokonaniu ścisłej weryfikacji zmieniła nieco punktację. Bajan stracił trzy punkty i ma 1.855, Buczyńskiemu odjęto jeden punkt i ma ich tylko 1.756, natomiast Osterkamp zyskał 9 punktów, Junck 267, przesuwają się przed Osterkampa tuż za Hirthem, Hubrich traci 3 punkty, a Włoch Sanzin zyskuje 2. Te, w ostatniej chwili podane, informacje podnoszą jeszcze temperaturę emocji.

## Balcer nadleciał

O godz. 15.20 ukazuje się na horyzoncie polski samolot „PZL”, który ląduje na lotnisku mokotowskim. Okazuje się, że to sierż. Balcer, który musiał się tak długo zatrzymać w Mostach Wielkich pod Lwowem wskutek poważnego defektu silnika. Pomimo eliminacji zdążył jeszcze na czas, by móc wraz z wszystkimi przeżyć wspaniały moment zwycięstwa.

Tuż przed czwartą orkiestra

gra hymn narodowy i zajeżdża ze switą p. Prezydent Rzeczypospolitej z małżonką. Trybuny dyplomatyczne są już pełne.

## Start

Jest godzina 4-ta. Na wysoki maszt, nawprost linii mety, wciągnięta zostaje olbrzymia biała kula, przecięta pośrodku czerwonym pasem. To hasło do startu. W głębi lotniska dochodzi warkot zapuszczanych motorów. Samolot Bajana pierwszy odrywa się zatacza wielki łuk nad lotniskiem i polem wyścigów konnych, gdzie znajduje się maszt kontrolny, po czym zniża lot i przelatuje nad linią mety. Próba maksymalnej szybkości rozpoczęta!

Publiczność żegna Bajana grzmiotem okłasków i okrzykami: „Wracaj zwycięzcą!”

W 9 minut po Bajanie startuje Płonczyński. I za nim grzmia okrzyki. Trzeci skolei, w 2 minuty potem, startuje Seidemann na „Fieselerze”, za nim zawodnik czeski Ambroz na „Aero”. Po tem, w kolejności punktacji, odrywa się od ziemi następni zawodnicy. Piloci niemieccy startują niezwykle brawurowo, wściekłym wirami okalając lotnisko i zniżając się nad metą na wysokość niemal 20 metrów. O godz.

16.45 startuje ostatni włoski zawodnik. Bomba startu zjeżdża z masztu, a podnosi się ponsowa bomba lądowania.

## W oczekiwaniu na wieść

Napięcie nerwowe rośnie. Słuch zawisa na megafonach, skąd mogą przyjść meldunki z punktów kontrolnych. Wreszcie rozlega się głos speakera: „Bajan minął pierwszy punkt kontrolny w Nowosolnej o godz. 16.26”. W ślad za tem wyjaśnienie: „Leci z szybkością 263 kilometrów na godzinę”.

Wkrótce potem o g. 16.35: „Płonczyński minął Nowosolną. Pędzi z szybkością 287 km.”. Za nim Seidemann minął Nowosolną o godz. 16.37”. Płonczyński jest już więc lepszy od Niemca o pół minuty, Seidemann bowiem wyciąga 257 km. na godzinę. Znowu długie chwile oczekiwania. Według przewidywań obliczeń, Bajan leci w tem tempie, winien wylądować najpóźniej o godz. 17.15.

## Wypadek Gedgowda

Sypią się już teraz kolejno meldunki następnych punktów kontrolnych. Wśród nich przykra wiadomość. Koło Skierniewic lądował przymusowo jeden z samolotów challengowych. Początkowo ogłaszają, że jest to samolot

niemiecki. Wkrótce jednak omyłka wyjaśnia się, okazuje się, że jest to „PZL”, pilotowany przez Gedgowda. Raz jeszcze amerykański silnik „Menasco” robi nam zawód, eliminując z konkursu czwartą z rzędu „PZL”.

## Bajan leci!

Nie zdążono wysłuchać meldunków z punktów kontrolnych o losach dalszych maszyn, gdy o godz. 17.10 ukazuje się na horyzoncie, ponad czerwonym blokiem więzienia mokotowskiego drobny punkcik.

— Leci, leci!! — grzmia okrzyki na lotnisku.

Mały punkcik czarny rośnie, zarysowuje się charakterystyczna sylwetka „RWD-9”.

— Bajan leci, Bajan!

Wszyscy zrywają się z miejsc. Fruwają czapki, powiewają białe — żółte chorągiewki L. O. P. P-u, chusteczki, kapelusze, Radość, duma i szczęście maluje się na wszystkich twarzach. W zawrotnym tempie Bajan mija metę, zatacza efektowny wiraz i ląduje w głębi. Konna policja pędzi ku miejscom stojącym, lekając się przerwaniami kordonu. Przez megafony padają nawoływania o utrzymanie dyscypliny i zachowanie spokoju, oraz zapew-

nienie, że Bajan natychmiast po wylądowaniu przejdzie koło publiczności. Rzeczywiście, w parę minut potem ukazuje się samochód, w którym siedzi bohater dnia w towarzystwie swego mechanika Pokrzywki. Zasypuje ich deszcz kwiecica. Brzmia okrzyki: „Niech żyje! Dziękujemy ci! Brawo!!” Bajan kłania się z uśmiechem, pełnym omiesmielenia. Jest to przecież pilot znany ze swej skromności, unikający rozgłosu. Samochód zatrzymuje się przed lożą Prezydenta i zwycięzca przechodzi do loży, gdzie Prezydent serdecznie go uściskał.

## Płonczyński i Seidemann

W czasie przejazdu Bajana samochodem, o godz. 17.21 ląduje drugi skolei Płonczyński. Nie dał się więc Seidemannowi. Wiwat na cześć Bajana przepłatane są teraz okrzykami ku czci Płonczyńskiego. Dwa pierwsze miejsca nasze! Zwycięstwo Płonczyńskiego jest olbrzymie, jeśli zdamy sobie sprawę, że na trasie lotu okężnego dwukrotnie był niemal o włos od konieczności wycofania się. Raz w Berlinie, gdzie reparaował defekt silnika, drugi raz w Algierze. A pomimo to nie tylko wspaniale przeleciał całą trasę rajdu, lecz jeszcze w końcowej próbie utrzymał drugie miejsce. Publiczność to rozumie i ocenia. Toteż, gdy po chwili Płonczyński przejeżdża również samochodem przed publicznością w kierunku loży Prezydenta, kwiaty sypią się na auto tak gęsto, że dzielny pilot zakrywa twarz ręką, by uniknąć ciosów spadających buketów.

Pan Prezydent dekoruje zwycięzcę Challenge'u, kpt. Bajana, orderem „Polonia Restituta” 4-ej klasy, towarzyszą jego, sierż. Pokrzywkę, złotym Krzyżem Zasługi. Płonczyński otrzymuje „Polonia Restituta” 5-ej klasy, a mechanik Ziętek srebrny Krzyż Zasługi.

Przez ten czas lądują kolejno: Seidemann o godz. 17.26, w ślad za nim o godz. 17.31 Ambroz. I oni odbierają gratulacje od Prezydenta Rzeczypospolitej. Publiczność po drodze nie szczędzi okłasków i wiwatów sympatycznym zawodnikom cudzoziemskim, darząc ich również kwieciami.

## Dalsze lądowania

Za nimi kolejno lądują: Osterkamp i Junck o g. 17.32, Francke o g. 17.34, Anderle o g. 17.37, Pasewald o g. 17.37, Bayer o g. 17.39, jednocześnie z Buczyńskim, dalej Dudziński o g. 17.41, Zacek o g. 17.48, Skrzypiński o g. 17.47, Hubrich o g. 17.49. Wreszcie ląduje osiemnasty zawodnik, Włoch Francois. Włoch Sanzin nie wylądował na lotnisku mokotowskim, gdyż spowodował defekt silnika musiał lądować przymusowo w odległości kilku kilometrów od stolicy. Pomimo to jednak, zarówno on, jak i Gedgowd, w myśl regulaminu, nie odpadają z zawodów, tylko za próbę maksymalnej szybkości liczy się im 9 punktów.

## Flagi na maszcie

O godz. 18, przy dźwiękach hymnu narodowego podnoszą na głównym maszcie sztandar polski, obok niego flaga Aeroklubu R. P. — to znak naszego zwycięstwa. Po raz drugi rozlegają się tony „Jeszcze Polska nie zginęła”, boć i 2-e miejsce jest nasze. Potem rozbrzmiewają 2 hymny niemieckie, płyną ku górze sztandary Rzeszy, hitlerowski i Aeroklubu niemieckiego za trzecie miejsce Seidemanna. Skolei orkiestra gra dwa hymny czeskie i hymn włoskie.

Po odejściu Prezydenta, odjeżdżają i zawodnicy. Kordon policji rozluźniony. Entuzjastci otaczają samochód, w którym siedzi Bajan i nie mogąc porwać w ramio na zwycięzcę, usiłują dźwignąć go wraz z samochodem. Wreszcie żandarmerja otacza samochód, konna policja toruje drogę wśród tłocznej się publiczności i kpt. Bajan odjeżdża. Wślad za nim rusza, obłożony również przez tłumy Płonczyński. Cichnie lotnisko mokotowskie, gasną światła. Promienna, szczęśliwa i dumna z zwycięstwa Polski publiczność powraca do miasta.

## Jakim był i jest

# Jerzy Bajan

Opowieść bliskich o bohaterze Challenge'u

## Dzieciństwo

Kpt. Jerzy Bajan — zwycięzca Challenge'u 1934 r., urodził się w kwietniu r. 1901 w Lwowie. Ojciec jego, inżynier-architekt Felician Bajan, wraz z matką Zofią już w 1903 roku przeniósł się do Stanisławowa, gdzie upłynęło dzieciństwo obecnego bohatera przestworzy.

Kpt. Bajan posiada dwoje rodzeństwa, oboje młodszymi od siebie: siostrę Małgorzatę, od pół roku żonę p. Zygmunta Prószyńskiego, młodszego magistrata praw i urzędnika B.G.K., oraz brata Marijana, przebywającego w podchorążówce w Bydgoszczy.

W wieku lat 14 stracił ojca w niezwykle tragicznych warunkach. Opowiada nam o tem siostra zwycięcy.

— Jurek towarzyszył ojcu do Hordienki, gdzie ojciec budował szpital. Było to w r. 1915, w czasie wojny. Wybuchła tam epidemia cholery. Ojciec i syn zachorowali równocześnie. Silny organizm chłopca ocalał go od śmierci. Widział jednak, że ojciec umiera, a sam był tak chory, że nie mógł mu podać szklanki wody.

Po śmierci ojca czuł się opiekunem rodzeństwa i opiekę tę brał b. poważnie do serca, starając się w miarę sił dopomagać matce-wdowie. Do 8-ej klasy uczęszczał do gimnazjum w Stanisławowie, gdzie zastała go w 1918 r., ostatnim jego roku szkolnym, inwazja ukraińska. Będąc członkiem tajnej organizacji niepodległościowej, która dużo szkół wyrzuciła Ukraińcom, musiał, po zajęciu przez nich miasta, uciekać. Przedzierał się więc ze swym kolegą szkolnym, dzisiejszym kpt. weterynarij, Marjanem Górniewiczem w stronę węgierskiej granicy. Po drodze wpadł w ręce patroli ukraińskich, gdzie bito niemiołosiernie kolbami, bo nie chciał zdjąć z czapki polskiego orzełka.

## Skazany na śmierć

Obaj chłopcy zamierzali przedrzeć się przez Karpaty do Węgier i stanąć udać się do Krakowa do formujących się oddziałów wojskowych Itolji. Cała ta podróż odbywała się w zimie. Dla obrony przed wilkami, których olbrzymie stada wałęsały się wówczas zgłodniałe w Karpatach, mieli obaj chłopcy tylko paki. Przed Tatarowem ponownie wpadli w ręce patroli Ukraińców. Dzielne chłopaki rozbroili patrol i już z karabinem przedarli się na stronę węgierską. Tam ujęto ich i pod zarzutem szpiegostwa wydano wyrok śmierci przez powieszenie. W chwili gdy Górniewicza podprowadzano do galezi, na której miał zawisnąć, przypadkowo przechodził jakiś oficer, który zainteresował się, kto są ci dwaj młodzi skazańcy. Wyjaśniło się, że są Polakami, wobec czego puszczono ich wolno do Krakowa. Tam obecny kpt. Bajan wstąpił do wojska. Początkowo do kawalerji,

potem przeniósł się do piechoty.

Jako piechur odbył kampanję kijowską w 40 plk. piechoty. W czasie odwrotu miał ciężką przeprawę z kozakami, myślał, że już z nim koniec, gdyż o mało go nie zarybali. W ostatecznej chwili strzelił do kozaka, którego szabla zawisała nad jego głową. Nadeszła pomoc i ocalał.

## Skryty i skromny do przesady

Przygody te rodzina kpt. Bajana zna z opowiadań kolegów. Sam kpt. jest niezwykle skryty i skąpy w udzielaniu szczegółów ze swych przeżyć. Na zapytania zwrócone wprost do niego, zwykł odpowiadać lakonicznie:

— Tak, było coś, ale nie pamiętam dobrze!

W 1920 brał udział w walkach pod Lwowem i tam zachorował ciężko na tyfus. Był już wówczas plutonowym. Po zawarciu pokoju z bolszewikami, zdał we Lwowie maturę, ukończywszy kursy maturalne i został przyjęty do Podchorążówki w Warszawie. W 1922 r. ukończył skrócony kurs Szkoły Podchorążych i postanowił poświęcić się lotnictwu.

## „Ryzykant”

— Czy przedtem nie zdradził się nigdy z zamiłowaniem do lotnictwa?

— O, owszem — odpowiada brat kapitana, p. Marjan Bajan. — Już od wczesnej młodości miał zawsze żylkę do wszystkiego, co zawiera element ryzyka. Jako dziecko uprawiał namiętnie jazdę rowerem, ale nie tak, jak wszyscy. Jeździł zawsze nie trzymając się rękami rączek. Co najwyżej przywiązywał do rączek roweru remyzyki i kierował rowerem, jak koniem. Odbywały się w ten sposób awanturki wyprawy cowbojów.

Albo ustawiał sobie deskę na kopcu z piasku usypanym przeze mnie i przez siostrę, rozpędzał się na rowerze i robił w ten sposób cyrkowe sztuki. Zapadł do lotnictwa obudzili w nim w roku 1916, w czasie wielkiej wojny, widok pojedynku dwóch samolotów w powietrzu. Austrjacki samolot zestrzelił wtedy rosyjski. Jerzy obserwował walkę z niebyszałem przejęciem. Byliśmy wtedy pod zaborem rosyjskim. Jerzy wymykał się do hangarów i studiował zarysy samolotów rosyjskich. Wtedy to zrobił z kartonu, sznurków i drutu pierwszy model samolotu. Doprawdy był bardzo zrzeczny. Od tego czasu lotnictwo było jego idee fixe. Nie odrzucał mógł urzeczywistnić swe marzenia, chociażby dlatego, że po śmierci ojca, gdyśmy mieszkali w Przemysku, musiał pomagać matce w wychowywaniu nas. Nazywaliśmy go wtedy „czterwonym terorem”, tak nas ostro trzymał w ryzach. Złazcza siostra była zlekka tyranizowana przez niego i za najmniejsze przewi-

nienie siedziała „w pace”. Ja natomiast byłem ślepyim wykonawcą wszelkich jego rozkazów.

## „Tyran”

— Proszę nie myśleć — przerywa siostra kpt. Bajana — że się tak biernie poddawałam temu terrorowi. Wprost przeciwnie, buntowałam się energicznie. Lecz Jerzy był z nas najbardziej stanowczy i umiał utrzymać swój autorytet. Kiedy chciałam iść do koleżanki, zwłaszcza w okresie, gdy przy cofaniu się Austriaków matka nasza, pracująca w dyrekcji kolejowej, musiała się wraz z dyrektorką przenosić, pozostawiając nas na opiece Jerzego, — musiałam składać pisemne podanie do najstarszego pana brata. Bez jego podpisu nie wolno mi było wyjść na ulicę.

## Karjera lotnicza

Po ukończeniu więc Podchorążówki warszawskiej, Jerzy Bajan składa podanie do lotnictwa. Zostaje odkomenderowany do Bydgoszczy do szkoły obserwatorów. Przyjmuje rangę podporucznika i konczy szkołę pilotów w Poznaniu. Dalej 3 pułk lotniczy poznanski, potem 6 pułk we Lwowie, 11 pułk myśliwski w Lidzie i wreszcie od roku 1929 2 pułk lotniczy w Krakowie — oto krótka historia służby wojskowej kpt. Bajana.

Od czasów Lidy datuje się jego serdeczna przyjaźń z Orlińskim i Gedgowdem, trwająca aż po dziś dzień.

Wyjątkowo utalentowany pilot, odznaczający się brawurą i zupełnym lekceważeniem swego życia, wybija się szybko na czoło pilotów polskich. Bierze też kolejno udział w Challenge'u 1930 i 1932 r., gdzie uzyskuje 11 miejsc, w końcu zwycięża w obecnym Challenge'u 1934 r. Piękne te dzieje pilota mają jeszcze karty zagranicznych niesamowitych sukcesów. Jednym z takich jest jego udział w r. 1931 w meetingu w Zagrzebiu.

— Boję się trochę — mówi p. Kruszyńska — że dostanę burę od Jurka za to, cośmy o nim opowiedzieli. On chorobliwie nie znosi rozgłosu. Lecz rozumiem, że obecnie całe społeczeństwo, interesując się nim, pragnie szczegółów z jego życia. Na zakończenie powiem krótko, że jest równie dzielnym lotnikiem, jak był zawsze dobrym bratem.

Na ostatnie pytanie, czy kpt. Bajan nie zamierza się żenić, rodzeństwo uśmiecha się i mówi:

— Każdy z lotników ma narzeczoną. Lecz to nie przesądza jeszcze sprawy. Przyszłość pokaże...

Pozostaje nam tylko życzyć zwycięzcy również dużo sukcesów w życiu prywatnem, jak ma ich na polu lotnictwa.