

Z pokazów lotniczych w Gdyni

Podczas pokazów lotniczych w Gdyni, z okazji Złotu nad morze, zdarzył się wypadek. Młody as szybowcowy, p. Ryszard Dyrgała, zmuszony był wyskoczyć ze spadochronem z rozpadającego się szybowca. Poniżej, na prośbę Redakcji, p. Dyrgała dzieli się swojemu wrażeniami.

Nareszcie nadszedł upragniony dzień, do którego przygotowywałem się od kilku tygodni: miałem pokazać licznie zgromadzonej na lotnisku w Rumji, z okazji „Pierwszego zlotu do morza”, publiczności, akrobację na wypożyczonym przez A. W. szybowcu CW-7. Warunki atmosferyczne — nie najlepsze. Silny, porywisty wiatr nadmorski i hasające po niebie zwały kumulo-nimbusów.

Po wstępnych popisach motorowców, instruktor „Benet” przykołował RWD-em na start. Kończyłem właśnie przegląd szybowca i przygotowania do lotu. Jak zwykle, niechętnie nakładałem na siebie dodatkowy balast — 8-kilogramowy spadochron. Wkrótce potem, na dany przez kierownika lotów znak — poszybowałem nad malowniczą szwajcarią kaszubską. W powietrzu porządnie „kiwało”. RWD dość szybko wznosił się ze mną do krainy kumulusów. Po dłuższej chwili spojrziałem w dół — podemną pobłyskiwała lornetkami chmura ciekawych na ziemi, przyglądając mi się nieustannie. Obejrzałem się — w tyle wyglądało spod skrzydeł ciemno-zielone morze. Szybowałem już nad lotniskiem. Za chwilę mam „kręcić” akrobację... Wysokościomierz wskazywał 1.100 m. Spokojnie odczepiłem się od samolotu. CW-7 jakby zawisła nieruchomo i namyślała się, co uczynić z wysokością.

Zacząłem wykonywać swój, zgóry ułożony, program. Klasycznym ślizgiem na ogon spikowałem w kierunku publiczności, by następnie, mając dużą szybkość, wyprysnąć świecą prosto w górę. Tracąc reszki rozpędu, dałem całą nogę i ściągnąłem knypel na siebie: korkociąg! Niestety... Szybowiec, skręciwszy się, zrobił półboczki i zawisnął na plecach. Znalazłem się w tej pozycji mimowoli — chciałem z niej wyjść jaknajprędzej! Należało wykonać półboczke albo półlooping — wybrałem to ostatnie: miarowe ściąganie knypla. Nagle — ostre szarpnięcie w drążku sterowym. Spojrzałem na skrzydło i — ujrzałem rozsypujący się w kawałki jego koniec, jednocześnie z tem — rozległ się złowrogi trzask!

Po chwili CW-7 sunęła ku ziemi lotem nurkowym, przeplatanym płaskim korkociągiem.

Spojrzełem w dół — miałem jeszcze niecałe 500 m. wysokości. Na myśl przyszedł mi, tak wżgardzany zwykle, spadochron... Wiedziałem, że wzamián za każdą sekundę wahania płacić muszę drogocenną wysokością.

„Skacz!” krzyknąłem głośno do siebie — szybkim ruchem odpiąłem pasy, nogi podciągnąłem tak, że stanąłem w kabine szybowca, rękami oparłem się o burtę i sprzyżystym odskokiem „dałem nura” w przepastną głębię powietrza.

Lecąc szybko ku ziemi, chwyciłem za rączkę spadochronu, obejrzałem się za szybowcem (był niedaleko, z lewej strony nade mną...) i pociągnąłem ją z całej siły.



P. Ryszard Dyrgała

Zerwałem bezpiecznik — wkrótce potem uczułem lekkie szarpnięcie — zawisłem na pasacha — a zatem — wszystko w

porządku! Pozostał jeszcze nademną szybowiec, który, opadając z większą od mojej, prędkością, będzie musiał mnie minąć. Spojrzałem w górę i na chwilę zrobiło mi się jakoś głupio — CW-7 waliła się wprost na mój spadochron.

Nie dokończyła jednak swego zamierzenia. Rozmyśliła się: poszła w dół lotem nurkowym, mijając mnie w bezpiecznej odległości.

Podczas tych zajmujących obserwacji wypuściłem rączkę spadochronową, którą dotąd trzymałem kurczowo. Zdażyłem jednak przykleśzczyć ją butami. Przypomniałem sobie słowa instruktora: „prawie wszyscy skoczkowie gubią rączki”. Ostrożnie podciągnąłem nogi, chcąc ją uchwycić, uczyniłem to jednak niezgrabnie: wypadła!

Cała ta manipulacja zajęła mnie tak bardzo, że nie zwracałem wcale uwagi na to, dokąd mnie wiatr znosi i dopiero trzask szybowca, uderzającego o ziemię, skierował moje myśli na nową, niebezpieczną sytuację: pędziłem z wiatrem wprost na linie wysokiego napięcia!

Czułem już elektryczne ciarki!

Szybko odpiąłem klamry pasów i trzymałem się ich tylko rękami. Gdybym miał lądować na „drucikach” — wysunąlbym się z pasów, gdyż wolałem raczej coś złamać niż upiec się żywcem.

Ostatecznie, w odległości niecałych dziesięciu metrów od przewodów, dotknąłem nogami ziemi, przewracając się i rozpocząłem na plecach podróż za spadochronem, ale już po ziemi.

Dzięki temu, że w powietrzu odpiąłem klamry, wyslizgnałem się łatwo z pasów, a spadochron powędrował samotnie. Natychmiast pobiegłem za nim, chwyciłem i uściśnałem ten „niewygodny balast”.

Akademicki raid do państw bałtyckich

Z inicjatywy Akademickiego Związku Zbliżenia Międzynarodowego „Liga” i przy poparciu finansowem Min. Spraw Zagranicznych oraz Min. Komunikacji, został zorganizowany lot do Łotwy, Estonji i Finlandji. Jest to już druga tego rodzaju impreza, urządzana przez Ligę, nosząca charakter wizyty lotniczej studentów Polaków, składanej studentom krajów obcych. W raidzie bałtyckim wzięły udział załogi, złożone z akademików-pilotów, z samolotami: 2 RWD-5 oraz jedna RWD-8, ciągnąca szybowiec SG-3. Na szefa ekipy A. R. P. delegował inż. J. Rzewnickiego. Obsadę samolotów RWD-5 stanowili piloci A. Onosko i A. Szarek, załogę szybowca — S. Piątkowski. W charakterze pasażerów lecieli: p. Artemska i Z. Nosowicz. Ekipa wystartowała z lot-

niska na Okęciu w dniu 5 czerwca 1935 r., lądując w czasie raidu w Wilnie, Rydze, Tallinie, Tartu (Dorpat), Helsinkach i Abo. W drodze powrotnej grupa lądowała jeszcze w Dźwińsku.

Przebieg raidu był pomyślny, mimo znacznych trudności, jakie nastęrczało ciągnięcie szybowca oraz dość trudne warunki atmosferyczne i terenowe lotniska w Helsinkach. Akademicy polscy spotkali się z dużym uznaniem i serdecznym przyjęciem u miejscowych władz lotniczych, organizacji studenckich i naszych placówek dyplomatycznych.

Raid odniósł duży sukces propagandowy, o czym świadczyły obszerny artykuły prasy miejscowej na temat polskiego lotnictwa i jego rozwoju.