

DELEGACJA S. L. P. WE FRANCJI

Od kilku lat z różnych stron zgłaszano projekt wysłania delegacji Stowarzyszenia Lotników Polskich do Francji, gdzie, jak nas powiadomiono, zamieszkuje ponad stu lotników polskich, którzy utrzymują tylko luźną łączność ze sobą, a prawie żadnej z Centralą S.L.P. U podłoża tego projektu, i jego naczelną przesłanką, była chęć założenia we Francji Koła Stowarzyszenia Lotników Polskich. Potrzeba nawiązania ściślejszej łączności była boko odczuwana zarówno przez naszych kolegów zamieszkałych w rozproszeniu we Francji, jak i przez wielu członków Stowarzyszenia, dla których ambicja uczynienia z S.L.P. organizacji o zasięgu naprawdę wszechświatowym nie mogła pogodzić się z faktem, że właśnie we Francji, w tak bliskim sąsiedztwie Londynu, nie powstała dotychczas komórka S.L.P.

Równie głęboko odczuwano potrzebę wysłania do Francji delegacji, która zapoznałaby się ze stanem grobów lotników polskich pochowanych w tym kraju. Nakazywało to nam poczucie obowiązku wobec poległych i pochowanych tam naszych Kolegów. Jest to nadto nasz obowiązek narodowy, spoczywający na nas jako wolnych Polakach.

Reżym od dłuższego już czasu stara się przejąć zwierzchność nad polskimi cmentarzami we Francji. Rozrzucone w różnych stronach świata i nie rzadko pojedyncze groby żołnierzy polskich nie przedstawiają dla reżymu dużej wartości propagandowej, ale to w niczym nie umniejsza naszego obowiązku opiekowania się tymi grobami w sposób w jaki winni to czynić żyjący w wolnym świecie żołnierze wobec miejsca wiecznego spoczynku Kolegów poległych w walce o wolną Polskę.

Groby naszych Kolegów, choć w obcych rozrzucone krajach, są i pozostaną symbolem Polski walczącej. Dają one świadectwo prawdzie o naszych wysiłkach i ofiarach, zmierzających do przywrócenia wolności naszemu Krajołowi. Pamięć i modlitwa za dusze zmarłych są jednym z podstawowych obowiązków chrześcijan. Jest to również nasz obowiązek koleżeński, wynikający z naszej przynależności do rodziny lotniczej, która musi zastąpić naszym poległym Kolegom ich własne rodziny tam, gdzie nie są one w stanie tej rodzinnej pieczy i pamięci okazać.

Te dwie główne przesłanki, organizacyjna i koleżeńska, zrodziły projekt i nakreśliły program dla delegacji S.L.P., która w osobach kol. kol. Z. W. Bienkowskiego i Cz. Palucha wyjechała do Francji w dniu 20-go października 1960 roku w celu odwiedzenia grobów poległych Kolegów, oraz wzięcia udziału w zjeździe lotników polskich we Francji, którego głównym zadaniem było założenie Koła S.L.P.

Wizytacja grobów.

Według spisów, otrzymanych z Commonwealth War Graves Commission, na 40 cmentarzach wojсковych i samorządowych, rozrzuconych po całej Francji, znajduje się 98 grobów lotników polskich. Liczba ta nie obejmuje jednak wszystkich grobów naszych Kolegów, pochowanych na ziemi francuskiej. Trzeba doliczyć do niej dość dużą liczbę grobów, ciągle jeszcze nie zarejestrowanych, przeszło 30 grobów lotników, spoczywających na polskich cmentarzach wojennych we Francji, jak również groby powojenne.

Ze względu na ograniczony czas oraz z uwagi na koszt związany z wysłaniem delegacji, musieliśmy się ograniczyć do odwiedzenia zaledwie kilku cmentarzy w północnej Francji. Program objazdu objął następujące cmentarze i groby:

Cmentarz Wojskowy w Dunkierce:

(Pln.-wsch. kraniec miasta.)

por. W. J. Głowacki	605 Dyw. —	Zginął 24. 9. 40
ppor. J. Szyszka	308 „ —	17. 7. 41
kpt. J. Zaremba	306 „ —	14. 8. 41
ppor. K. B. Kremiski	308 „ —	16. 8. 41
kpt. J. K. J. Słowski	306 „ —	29. 8. 41
por. J. Grzech	315 „ —	23. 11. 41
plut. M. B. B. Staliński	315 „ —	23. 11. 41
plut. G. Kosmański	315 „ —	23. 11. 41
sierż. W. Jasiński	306 „ —	26. 1. 43

Cmentarz wiejski w Pihen-les-Guines:

(6½ mili na poł.-zach. od Calais.)

ppłk P. Łaguna	I Skrzydło —	Zginął 26. 6. 41
kpr. J. A. Rogowski	315 Dyw. —	28. 5. 43
kpt. S. Fejfar	R. A. F. —	?
por. J. Komtacz	304 Dyw. —	?
szer. P. Jędryszczak	?	?
szer. H. Jakubowicz	?	?

Cmentarz wiejski w Guines:

(6 mil na południe od Calais.)

por. J. Maras	306 Dyw. —	Zginął 23. 7. 41
---------------------	------------	------------------

Cmentarz miejski w Boulogne:

(Przy drodze do St. Omer.)

ppor. M. Paulovic	303 Dyw. —	Zginął 20. 4. 41
sierż. A. Niewiara	315 „ —	9. 8. 41
por. K. Woliński	315 „ —	14. 9. 41
kpt. B. Groszewski	315 „ —	8. 12. 41
kpt. P. Ozyra	317 „ —	29. 4. 42
por. S. Cichowicz	300 „ —	6. 12. 42
kpr. B. Sapko	300 „ —	6. 12. 42
kpr. A. E. Kozakiewicz	300 „ —	6. 12. 42
kpr. J. Furmaniak	300 „ —	6. 12. 42
kpr. Z. Derulski	300 „ —	6. 12. 42
por. L. Kondracki	316 „ —	9. 8. 43

Cmentarz miejski w Cherbourgu:

ppor. S. Zukotyński	300 Dyw. —	Zginął 15. 1. 43
kpr. J. Jednaki	300 „ —	15. 1. 43
por. J. Z. Bienkowski	307 „ —	2. 8. 43

Wizyta na każdym cmentarzu miała mniej więcej ten sam charakter i składała się ze złożenia kwiatów, modlitwy, zapalenia lampek na grobach i wpisania Stowarzyszenia Lotników Polskich do Księgi Pamiątkowej. Na każdym cmentarzu, jak zresztą i w każdym mieście czy wiosce, staraliśmy się dokładnie określić charakter naszej wizyty jako delegacji niepodległościowej organizacji lotników polskich, podkreślając wszędzie wkład polskiego lotnictwa i Polskich Sił Zbrojnych w zwycięstwo osiągnięte przez Sprzymierzonych w drugiej wojnie światowej. Mówiliśmy o tym świadomie i celowo, ponieważ od pierwszej wizyty i we wszystkich miejscowościach, które odwiedziliśmy, może najgłębiej poruszył nas fakt, że zapytania dotyczące grobów polskich lotników trafiały w próżnię. Nie spotkał się ani jednej osoby, a musieliśmy zapytywać dziesiątki osób w każdej miejscowości, która by wiedziała lub kiedykolwiek słyszała, o polskich lotnikach, pochowanych na miejscowym cmentarzu.

Nie mało osób z niedowierzaniem przyjmowało wiadomość, że polscy lotnicy brali udział w wojnie. W większości wypadków radzili nam oni wszcząć poszukiwania na cmentarzu angielskim lub kanadyjskim. W Cherbourgu sprawa przedstawiała się wręcz tragicznie. Stary cmentarz miejski znaleźliśmy bez trudności, ale dozorca cmentarza o żadnych polskich lotnikach w ogóle nie słyszał. Wydobyl z szuflad plik starych zeszytów szkolnych ze spisami grobów z czasu wojny i z uporem radził nam szukać wzmianki o grobach lotników polskich w spisie samobójców niemieckich. Otóż w czasie inwazji w jednym z bunkrów tzw. „Wału Atlantyckiego“ oddział S.S. przez przypadek, a może nawet świadomie, wysadził w powietrze, a groby znajdujących się w nim żołnierzy zostały zapisane jako „groby samobójców niemieckich“. Tłumaczyliśmy dozorcę, że nam chodzi o groby lotników, którzy latali razem z R.A.F. i na samolotach brytyjskich, ale ten uparcie twierdził, że przecież Polacy mogli być tylko między Niemcami, bo on o żadnych polskich lotnikach z W. Brytanii i z R.A.F., a do tego jeszcze pochowanych w Cherbourgu, nie wie. Po długich poszukiwaniach natrafił na jedno polskie nazwisko. Odkrycie to zaprowadziło nas do zakątka cmentarza, gdzie znaleźliśmy trzy groby lotników polskich, wśród nich grób por. J. Z. Bienkowskiego z 307 Dywizjonu. Wojskowy cmentarz w Cherbourgu, aczkolwiek pozostaje pod troskliwą opieką Commonwealth War Graves Commission, to jednak wyjątkowo nie posiadał oficjalnego spisu i księgi pamiątkowej. Ten i podobne braki przekazaliśmy do C.W.G.C. po powrocie do Anglii. Zapewniono nas, że wszelkie potrzebne poprawki i uzupełnienia będą poczynione.

Tymczasem w Cherbourgu sami wpisaliśmy do rejestru cmentarnego groby polskich lotników.

Z objazdu cmentarzy odnieśliśmy niezatarte wrażenie. Nie mogliśmy oprzeć się głębokiemu wzruszeniu, szczególnie wówczas, gdy się po raz pierwszy ogląda grób przyjaciela, z którym przed dwudziestu laty wyleciało się do lotu bojowego, z którego on nie wrócił. Albo wówczas, gdy się na przykład patrzy na pięć grobów załogi Wellingtona, który nie powrócił z wyprawy bombowej. Pięć grobów, w szeregu, jak na apelu. W samolocie stanowili oni pięcio-osobową całość; wspólnie działającą w zamkniętej przestrzeni kadłuba, wewnątrz której mieszały się ze sobą, uzupełniały i jednoczyły w wspólnym wysiłku ich myśli, oddechy, krople ich potu i krwi, a teraz i już po wszystkie czasy prawie w równej wielkością przestrzeni mieszają się ze sobą ich prochy.

Wszystkie cmentarze, założone i utrzymane przez Commonwealth War Graves Commission są bardzo starannie pielęgnowane, obsadzone kwiatami rosnącymi wśród wystrzyżonych trawników, posiadają kaplicę-pomnik lub krzyż wyniosły, a na cmentarzach, które odwiedziliśmy, wszystkie, poza jednym wyjątkiem, mają bardzo staranne sporządzone drukowane spisy, księgi pamiątkowe i książki wizyt. Ponieważ jednak w niektórych miejscowościach okoliczna ludność właśnie dlatego mało się cmentarzem interesuje, stwarza to doskonałe pole do działania dla Koła S.L.P. we Francji. Powinno to również zachęcić kolegów wyjeżdżających na wakacje do Francji, czy przejeżdżających przez Francję, do odwiedzania tych cmentarzy. Cmentarze, na których znajdują się groby polskich lotników leżą na wszystkich trasach samochodowych i turystycznych z Anglii. Prawie nie nakładając drogi i nie tracąc czasu, koledzy, którzy w przejeździe przez Francję znajdują się na jednej z tych tras, mają okazję do odwiedzenia po drodze jednego czy nawet kilku cmentarzy. Stowarzyszenie Lotników Polskich już otrzymało dalsze spisy cmentarzy, na których znajdują się groby lotników i chętnie służy informacją we wszystkim, co dotyczy tej sprawy.

Ponieważ nie mieliśmy możliwości odwiedzenia wszystkich cmentarzy, oraz pragnąc oddać hołd pamięci tych lotników polskich, którzy zostali pochowani jako żołnierze nieznani, na zakończenie zjazdu koleżeńskiego w Paryżu złożyliśmy w dniu 24-go października, wieniec na Grobie Nieznanego Żołnierza pod Łukiem Triumfalnym. W uroczystości wzięli udział członkowie nowo-założonego Koła S.L.P. w Paryżu oraz przedstawiciele Koła Stowarzyszenia Polskich Kombatantów w Paryżu ze sztandarem.

Obecny był również prezes Porozumienia Organizacji Niepodległościowych, p. Tychowski. Po złożeniu wienca delegaci S.L.P. wpisali się do Księgi Pamiątkowej.

Z. W. Bienkowski

NA MARGINESIE SOWIECKICH REWELACJI W TUSZYNO

Dzień 9 lipca, w którym pół-milionowa rzesza Rosjan zaległa podmoskiewskie lotnisko Tuszyno i jego okolice, aby podziwiać potęgę lotnictwa swego kraju, rozsunał nieco kurtynę niewiedzy otaczającą rosyjską scenę powietrzną, zaskakując widzów bogactwem rewelacji. Pięć lat minęło od ostatniej podobnej imprezy. W miarę upływu tego okresu czasu obraz jaki przedstawiało sobą lotnictwo sowieckie w roku 1956 zacierał się coraz bardziej, by zagubić się wreszcie w powodzi domysłów, niepotwierdzonych pogłosek i fantastycznych rysunków wyobrażających rzekome nowe typy samolotów i rakiet, będących najczęściej wytworami wyobraźni ich autorów. Przerwa w pokazach, organizowanych w poprzednim okresie corocznie, oraz coraz częstsze zapewnienia sowieckich rzeczników o nadrzędnej roli broni rakietowych wytworzyły na Zachodzie wrażenie, że Rosja przestała interesować się tworzeniem i udoskonalaniem nowych typów samolotów wojskowych. Demonstracja w Tuszyno wykazała jak dalece rzeczoznawcy Zachodu pomylili się w ocenie sytuacji.

Pokaz w dniu 9 lipca ujawnił, że w ciągu ostatnich pięciu lat lotnictwo rosyjskie zostało przebrojone w samoloty całkowicie nowego rodzaju, osiągnięciami co najmniej równe najlepszym odpowiednikom amerykańskim, zadziwiające bogactwem i różnorodnością typów. Wśród formacji defilujących nad Tuszyno znalazło się 10 nowych modeli, o których wejściu do służby nie wiadano na Zachodzie. Kilka z nich jest oczywistymi rozwinięciami prototypów widzianych w roku 1956, o istnieniu innych nie było dotąd w ogóle żadnych wiadomości. W klasie myśliwców jednomiejscowych, obok dobrze znanego MiG'a-19, wychodzącego obecnie z użytku pierwszej linii i MiG'a-21, uważanego na Zachodzie za podstawowy myśliwiec rosyjski, rozpoznano dalsze rozwinięcie linii MiG'ów (MiG-23?) przypominające istniejącego w roku 1956 w formie prototypu „Filter'a“, oraz cztery rodzaje samolotów myśliwskich ze skrzydłami układu delta, przypisywanych Suchojowi, wśród nich fascynujący ultra-prędko model dwusilnikowy, zdolny do prędkości przekraczających trzykrotną prędkość dźwięku. Ten ostatni samolot pokazany był tylko w dwóch egzemplarzach, podczas kiedy wszystkie inne typy myśliwskie widziane były w dużych formacjach. W kategorii wielomiejscowych samolotów myśliwskich i wielocelowych demonstrowano klucze nowego naddźwiękowego rozwinięcia dobrze znanego Jak'a-25 i zupełną niespodziankę, samolot o wyjątkowo harmonijnej sylwetce, któremu N.A.T.O. nadało kryptonim „Blinder“, przypisywany Jakowlewowi. Największe zaskoczenie przyniosły jednak bombowce. Szczególne zainteresowanie wzbudził samolot o nieprzeciętnie pięknych kształtach, opatrzony nazwą „Beauty“, zaopatrzony w dwa silniki umieszczone po bokach steru wysokości, istnienia którego nie podejrzewano. Dziesięć

samolotów tego typu przeleciało nad Tuszyno. Drugą rewelacją był czterosilnikowy olbrzym bombowy ze skrzydłami w kształcie delta, przewany „Boulder“. Informacje o istnieniu tej maszyny, będącej obecnie najcięższym samolotem naddźwiękowym świata, przeciekały na Zachód przez ostatnie dwa lata. „Boulder“ pokazany był w jednym egzemplarzu. Oprócz tych nowych typów w defiladzie brały udział duże zespoły dobrze znanych bombowców Tu-16 i Tu-20 („Bear“), pokazanych po raz pierwszy publicznie z dużymi pociskami bombowymi posiadającymi własny napęd. Nowości w innych kategoriach obejmowały formację wielkich odrzutowych łodzi latających typu Be-8, olbrzymi dźwig śmigłowiec rozwinięty na bazie największego śmigłowca świata Mi-6, dwuwirnikowy konwertoplan Kamowa przypominający brytyjską Rotodynę oraz turbinowy śmigłowiec Kamowa, wyposażony w taktyczne pociski rakietowe.

Dzisiaj, kiedy minęło już pierwsze oszałamiające wrażenie rewelacji sowieckiego pokazu, wskazanym jest ustawić go we właściwej perspektywie i podjąć próbę oceny sił między dwiema potęgami lotniczymi świata, Z.S.R.R. i Stanów Zjednoczonych A.P. Porównując rosyjskie konstrukcje widziane w Tuszyno z ich amerykańskimi odpowiednikami stwierdzić trzeba, że samoloty tych krajów składające się na wyposażenie pierwszej linii są w tej chwili na równorzędnym poziomie. Rosjanie wysuwają się jednak pod pewnymi względami zdecydowanie naprzód i w najbliższej przyszłości obecny układ zmieni się prawdopodobnie na korzyść Rosji. Sytuację ilustruje przejrzyste zamieszczona na str. ... tabela, obejmująca najnowsze modele obu potęg. Myśliwce sowieckie i amerykańskie, będące obecnie w służbie są sobie równe pod względem doskonałości aerodynamicznej. Rosjanie posiadają może marginesową przewagę prędkości w pewnych warunkach. (Należy tu brać pod uwagę głównie krytyczną liczbę Macha; prędkość samolotu maleje bowiem dla tej samej liczby Macha ze wzrostem szybkości, ponieważ w miarę rozrzedzania się powietrza dźwięk podróżuje coraz wolniej.) Samoloty amerykańskie cechuje natomiast bardziej zróżnicowane wyposażenie i wielostronność wykonywanych zadań, co czyni z nich bardziej skuteczne narzędzie walki. Stany Zjednoczone nie posiadają jednak ani w produkcji ani w prototypach samolotu myśliwskiego zdolnego do prędkości rzędu Mach 3, jaką osiąga dwusilnikowa delta Suchoja. Zwalniany w locie z samolotu-matki amerykański rakietowy samolot X-15 rozwinął wprawdzie prędkość ponad 3600 mil/godz. (potencjalnie X-15 zdolny jest do prędkości rzędu Mach 7), ale samolot ten, będący konstrukcją czysto doświadczalną, niezdolną do użytku operacyjnego w obecnej formie, wykracza poza ramy niniejszego opisu.

Kategoria wielomiejscowych samolotów różnego przeznaczenia trudna jest do bliższego porównania.

Rosjanie lubują się w specjalnych typach samolotów „szturmowych“, budowanych zwykle w licznych odmianach, przy czym samoloty te mogą być użyte jako ciężkie myśliwce i bombowce taktyczne. Naddźwiękowa ewolucja Jak'a-25 i nowy „Blinder“ są tu typowymi przykładami. Amerykanie natomiast do zadań szturmowych przewidują odpowiednio przystosowane typy myśliwskie i jednomiejscowy „Thunderchief“ jest jedną z najpoważniejszych broni taktycznych w ich arsenale. Dwumiejscowy „Phantom“ amerykańskiej marynarki wojennej wyróżniający się niezwykle wyczynami i zdający się nie mieć godnego rywala sowieckiego, jest także myśliwcem o wielkim potencjale szturmowym. Do taktycznych bombardowań zaplecza Stany Zjednoczone posiadają lekki bombowiec B-66 „Destroyer“ wykraczający znowu wagą i charakterem poza klasę typowych szturmowców rosyjskich. W dziedzinie bombowców strategicznych Tu-16 „Badger“ i Tu-20 „Bear“ są najbliższe nie będącemu już w produkcji amerykańskiemu B-47 „Stratojet“, którego wycofanie ze służby jest w toku i ukończone będzie w roku 1964. Samoloty te ustępują raczej B-52, który stanowi obecnie rdzeń siły uderzeniowej amerykańskiej Strategic Air Command. Naddźwiękowe bombowce strategiczne, tj. rosyjski „Beauty“ i amerykański B-58 „Hustler“ są całkowicie równorzędne i równocześnie wchodzą do użytku operacyjnego. Podobny im wyczynami i przeznaczeniem, choć znacznie mniejszy, jest samolot amerykańskiej marynarki wojennej operującej z lotniskowców, A3J „Vigilante“. Stany Zjednoczone nie mają jednak jeszcze odpowiednika olbrzymiego „Boulder'a“, który określić można jako naddźwiękowy B-52.

Wartość użytkowa samolotu zależy w wielkiej mierze od sprawności i żywotności zespołu napędowego. Rosjanie wysuwają się na czoło w budowie płatowców, pozostają natomiast w tyle jeśli chodzi o jakość silników. Choć mają oni w produkcji typy silników o większym ciągu niż Amerykanie, silniki sowieckie cechuje niedopracowanie i krótka żywotność, równająca się średnio ćwierci do połowy żywotności zespołów amerykańskich. Normalny okres pracy silnika sowieckiego między głównymi przeglądami wynosi od 300 do 500 godzin; amerykańskiego od 1000 do 2000 godzin. Jako krańcowy przykład można tu przytoczyć, że silniki komunikacyjnego Il-18 w chwili wchodzenia do użytku musiały być poddane głównym przeglądom co 200 godzin pracy. (Obecnie podobno podniesiono okres pracy do 500 godzin.) Podczas kiedy dla podobnych silników amerykańskich okres pracy wynosi od 1500 do 2000 godzin. Sytuacja taka powoduje, że poważna część lotnictwa sowieckiego musi być stale unieruchomiona koniecznością przeglądów czy zamiany silników, co niewątpliwie daje Amerykanom powód do zadowolenia. Nie równoważy to jednak braku samolotów amerykańskich o dominujących wyczynach. Zachodzi więc pytanie, dlaczego Stany Zjednoczone dały się wyprzedzić na tym polu?

Z rozwojem rakiet balistycznych i pocisków kierowanych samolot zaczął być uważany na Zachodzie jako tracąca na znaczeniu część systemu uzbrojenia lotniczego o niedługiej stosunkowo przyszłości. Myśliwce zostały w pewnej mierze zastąpione przez bezpilotowe pociski myśliwskie, których baterie czuwają dziś nad bezpieczeństwem wielu miast Ameryki. B-58 „Hustler“ według poglądu amerykańskich czynników rządowych ma być ostatnim pilotowanym bombowcem strategicznym U.S.A. Po roku 1970 amerykańska siła odwetowa ma się całkowicie składać z rakiet balistycznych strategicznego niszczenia. Jedynie pewne typy samolotów taktycznych, łącznie z rozwijaną obecnie nową klasą pionowo startujących myśliwców pola walki, mają pozostać na dłużej w służbie amerykańskiej armii przyszłości. W konsekwencji tego poglądu cofnięto zamówienie na opracowywane w drugiej połowie lat pięćdziesiątych zaawansowane typy myśliwskie o prędkości rzędu Mach 3, oraz ograniczono pracę nad rewolucyjnym olbrzymem bombowym B-70 „Val-kyrie“, mającym ważyć 550.000 lb. i rozwijać prędkość Mach 3, zmniejszając zamówienie do jednego tylko nieuzbrojonego prototypu, traktowanego jako samolot doświadczalny. W ostatnich miesiącach zdecydowano jednak przywrócić B-70 do częściowej łaski, aprobując budowę czterech wyposażonych prototypów bombowych. Względny ekonomiczny poddyktowały rządowi amerykańskiemu zaniechanie budowy nowego rodzaju samolotów pilotowanych, które wypełniłyby lukę wywołaną przekształceniem eskadr amerykańskich w kontrolowaną z ziemi przyciśnięciem guzika bezpilotową broń zbliżającej się epoki.

Jeśli idzie o porównanie sprzętu rakietowego Ameryki i Rosji, wobec niezmienne skąpych wiadomości ze strony sowieckiej ocena ubocznego obserwatora nie posiadającego dostępu do tajnych materiałów uzyskanych przez wywiad ograniczyć się musi do przypuszczeń. Znane nam fakty wskazują, że w dziedzinie zwalnianych z samolotów pocisków kierowanych, zarówno rakiet stanowiących uzbrojenie samolotów myśliwskich jak i napędzanych pocisków bombowych, Stany Zjednoczone zdają się posiadać największą przewagę, która może trwać jeszcze kilka lat. Sowieckie samoloty myśliwskie wyposażone w pociski kierowane pokazywane były po raz pierwszy publicznie w czasie ostatniego pokazu w Tuszyno, a pierwsze wiadomości o stosowaniu w nich takiego uzbrojenia zaczęły docierać na Zachód dopiero od trzech lat. Wśród pięciu zaobserwowanych w Tuszyno typów tego rodzaju rakiet, żadna nie wydaje się być bardziej zaawansowaną od odpowiedników amerykańskich. Najczęściej używaną wśród nich jest dokładna kopia amerykańskiego „Sidewinder'a“, który szerzył spustoszenie wśród komunistycznych samolotów w późniejszych fazach wojny koreańskiej i jest w służbie lotnictwa amerykańskiego od blisko dziesięciu lat. Inna przypomina amerykańskiego „Falcon'a“, będącego w ma-

sowej produkcji od roku 1955. W dziedzinie napędzanych pocisków bombowych różnica jest mniejsza. W odrębnej klasie rakiet wyrzeliwanych z ziemi, zarówno ofensywnych rakiet balistycznych jak i obronnych przeciwlotniczych, sprzęt rosyjski pokazany podczas licznych parad na Placu Czerwonym jest mniej więcej na poziomie odpowiedników amerykańskich.

Jeśli idzie o międzykontynentalne rakiety balistyczne strategicznego bombardowania, nigdy dotąd nie pokazane przez Rosję publicznie, broń o największym znaczeniu, w rozwijaniu której Sowiety włożyły największy wysiłek, sprawa przedstawia się

dla państw N.A.T.O. mniej różowo. Kiedy konstruktorzy amerykańscy opracowywali w latach 1946-53 pierwsze studia takiej rakiety zdolnej do uniesienia bomby atomowej, kalkulacje wykazały, że potrzebny byłby do tego celu olbrzymi pocisk o wadze startowej ok. 200 ton, zaopatrzony w siedem silników rakietowych, każdy o ciągu przynajmniej 125.000 lb. Pentagon propozycję taką uznał za zupełnie niepraktyczną. Przełom w technologii atomowej w latach 1952/3 pozwolił na zbudowanie znacznie mniejszej i lżejszej bomby o takiej samej sile niszczycielskiej, wymagającej znacznie mniejszej rakiety nośnej, o wadze ok. 100 ton. Pocisk taki uznano wów-

GŁÓWNE TYPY SAMOLOTÓW BOJOWYCH STANÓW ZJEDNOCZONYCH AMERYKI PÓŁNOCNEJ W PRODUKCJI W 1961 ROKU

T y p	Silnik. Ciąg w lb. i typ	Waga w locie w lb.	P r ę d k o ś ć		Pułap w ft.	Zasięg w milach	U W A G I
			Krytyczna liczba Macha	Mil na godz.			
Mysliwce jednomiejscowe	F-104G Starfighter	1 x 15800 J 79-GE-7A	27000	M=2.3*) na 35000 ft.	1600*)	90000*) 900*)	Wcześniejsze wersje w służbie w wielkich ilościach. F-104G obecnie w produkcji.
	F-105D Thunder-Chief	1 x 26500 J75-P-19W	48400	M=2.15 na 38000 ft.	1420	52000 ?	W służbie. Może być użyty jako samolot szturmowy i bombowiec atomowy.
	F-106A Delta Dart	1 x 24500 J75-P-17	36000*)	M=2.3 na 40000 ft.	1520	55000*) 1500*)	W służbie.
	F8U-2N Crusader II	1 x 18000 J57-P-20	28000*)	M=2.0*)	1320*)	54000*) ?	Myśliwiec Marynarki Wojennej. W służbie w wcześniejszych odmianach. F8U-2N obecnie w produkcji.
	F4H-1 Phantom II	2 x 16000 J79-GE-2A	45000*)	M=2.4*) na 45000 ft.	1500+*)	90000*) 1500*)	Dwumiejscowy myśliwiec Marynarki Wojennej. W służbie. Wersja szturmowa w prototypie.
B o m b o w c e	B-52G Strato-Fortress	8 x 13750 J57-P-43W	480000	M=0.95 na 20000 ft.	665	50000+ 9000	Główna siła uderzeniowa S.A.C. Ulepszone B-52H wchodzi obecnie do produkcji.
	B-58A Hustler	4 x 16000 J79-GE-5	160000+	M=2.1 na 40000 ft.	1385	50000+ ?	Jeden dywizjon operacyjny, drugi w trakcie formowania.
	B-66B Destroyer	2 x 10200 J71-A-13	78000	M=0.96 na 10000 ft.	700	45000+ 1500+	W służbie jako lekki bombowiec, także morski odpowiednik w służbie Marynarki Wojennej.
	A3J-1 Vigilante	2 x 16150 J79-GE-4	50000*)	M=2.1 *) na 40000 ft.	1385*)	70000*) 2300*)	Bombowiec Marynarki Wojennej w produkcji. Wchodzi do służby.

czas za operacyjnie praktyczny i w roku 1955 rozpoczęto nad nim energiczną pracę. W rezultacie Stany Zjednoczone wyrzeliły pierwsze rakiety typu Atlas w roku 1957. Atlas osiągnął gotowość operacyjną we wrześniu 1959 roku, a w chwili obecnej do służby wchodzi Tytan, rakietą o takich samych zadaniach. Oba te typy rakiet związane są jednak na stałe z określonymi bazami koniecznością roz-

ległych instalacji naziemnych. Dalsze postępy w wiedzy atomowej i technice rakietowej umożliwiły rozwinięcie mniejszego pocisku balistycznego o tym samym zasięgu, w rezultacie czego powstał Minuteman, ważący „tylko“ 65.000 lb. Olbrzymią zaletą tej broni, mającej być za rok w użytku operacyjnym, jest fakt, że może być ona przewieziona pojazdami drogowymi lub kolejną w dowolne miejsce

GŁÓWNE TYPY SAMOLOTÓW BOJOWYCH Z. S. R. R. W PRODUKCJI W 1961 ROKU

T y p	Silnik. Ciąg w lb. i typ.	Waga w locie w lb.	P r ę d k o ś ć		Pułap w ft.	Zasięg w milach	U W A G I
			Krytyczna liczba Macha	Mil na godz.			
Mysliwce, jedno-miejscowe.	MiG-21 Faceplate	1 x 22400 Mikulin AM-3M	30300	M=2.25 na 33000 ft.	1680	61000 450	W służbie w wielkich ilościach.
	(MiG-23?) Fitter	1 x (24000?) (Mikulin AM-3?)	31000*)	M=2.3*)	1600*)	65000*) ?	Rozwinięcie MiG'a-21. W służbie.
	Suchoj 15 (E-66?) Fishpot	1 x 13120 TRD RS7F	27000*)	M=2.2	1480	50000*) ?	9 lipca 1961 demonstrowano trzy odmiany jednosilnikowej Deltę Suchoja i jedną dwusilnikową. Dokładniejsze rozróżnienie tych typów nie jest jeszcze możliwe. Jednosilnikowe Suchoje są w służbie, dwusilnikowy wchodzi dopiero do użytku.
	Suchoj 16 (Seria T-400?) Fishbed	1 x 19840	30000*)	M=2.3*)	1520*)	90000 ?	
	Suchoj ?	2 x (19840?)	40000*)	M=3+*)	2000*)	80000*) ?	
Dwumiejscowe, różnego przeznaczenia.	Jak-25 Flashlight	2 x ?	40000*)	(M=1.3?)	(900?)	? ?	Naddźwiękowiec. Rozwinięcie będącego od r. 1955 w użytku Jak'a-25. Wiele odmian.
	(Jak-?) Blinder	2 x (22400?) (Mikulin AM-3?)	60000*)	M=2*)	1300*)	? ?	9 lipca pokazano wersję myśliwską. Wersje szturmowa i bombowa są spodziewane.
B o m b o w c e	Tu-16 Badger	2 x 22400 Mikulin AM-3M	180000*)	M=0.9*)	600*)	45000*) 4300*)	W służbie od roku 1954.
	Tu-20 Bear	(4 x turbośmigłowe po 12000 HP każdy)	340000*)	M=0.85*)	560*)	34000*) 9000*)	W służbie od roku 1955.
	(Tu-?) Beauty	2 x ?	150000*)	M=2+*)	1300*)	? 2000*)	Wchodzi do służby.
	? Bounder	4 x 28700	400000*)	M=1.8*)	1200*)	? ?	Pokazano jeden samolot tego typu. Prawdopodobnie wchodzi do służby.

UWAGA: Nazwy angielskie przy typach sowieckich są kryptonimami danymi przez N.A.T.O. celem ułatwienia rozróżnienia tych samolotów. Oznaczenia rosyjskie są nieznane lub niepewne w większości wypadków. *) — Dane przybliżone lub obliczeniowe. ? — Brak danych. (?) — Niepotwierdzone. (Moc silników Tu-20 Bear podana w koniach mechanicznych, nie w wadze strumienia, ponieważ są to silniki turbo-śmigłowe).

Tabele opracował J. B. CYNK

w Stanach Zjednoczonych i do wystrzelenia jej nie potrzeba instalacji stałych. Podobną zaletę łatwego manewru posiada będąca już w służbie średnio-zasięgowa rakiet balistyczna marynarki, Polaris, wystrzeliwana z zanurzonych łodzi podwodnych. Dalszą ewolucją międzykontynentalnej rakiety balistycznej, niezależną od pocisk od łatwych do zniszczenia baz stałych, jest przystosowanie rakiet do zwalniania w powietrzu z bombowców strategicznych. Pocisk tego rodzaju, Skybolt, obecnie intensywnie rozwijany, wejdzie do użytku w Stanach Zjednoczonych i W. Brytanii w roku 1964, przedłużając użyteczność takich bombowców jak np. B-52 o dalszych kilka lat.

Przypuszczać należy, że Rosja, niezrażona trudnościami i problemami, zaczęła rozwijać w pierwszych latach po wojnie olbrzymią raketę balistyczną podobną pierwszym projektom amerykańskim, zdolną do uniesienia ciężkiej, nieskomplikowanej bomby atomowej. Ponieważ Rosja pozostawała początkowo daleko w tyle w dziedzinie techniki atomowej, rakiet ta była zapewne gotowa, zanim Rosjanie zdążyli zmniejszyć bombę do rozsądniejszych rozmiarów. W rezultacie Rosjanie nabyli cenne doświadczenie w budowie wielkich rakiet i mieli czas na udoskonalenie silnika o potężnym ciągu, nie mającego odpowiednika w świecie. Rosja wyprzedziła więc Stany Zjednoczone w postawieniu międzykontynentalnej rakiety balistycznej na stopie operacyjnej, rozporządzając bardzo ciężkimi i niewygodnymi raketami, związanymi ze skomplikowanymi instalacjami stałymi. Ześrodkowanie całego wysiłku na udoskonalenie tej groźnej broni o maksymalnym potencjale ofensywnym spowodować musiało pewne zaniedbania w innych kategoriach rakiet, łatwe z czasem do nadrobienia dzięki bezcennym doświadczeniom, zdobytym przy rozwiązywaniu najtrudniejszych zagadnień techniki raketowej. Nie mamy dotąd jeszcze żadnych dowodów, że Rosja dysponuje odpowiednikami Polaris'a czy Minutemana; wyższość Stanów Zjednoczonych w tym względzie jest jednak tylko przejściowa.

Rozwinięcie ultra-ciężkiej rakiety balistycznej, pomimo pewnych niedogodności operacyjnych, dało Rosji kartę atutową o nieobliczalnej sile. Umożliwiło to Rosji wystrzelenie pierwszego „Sputnika“, sfotografowanie księżyca i pierwszy lot kosmiczny z załogą ludzką. W ten sposób Rosja stała się mocarstwem międzyplanetarnym. Wyjaśnia to zagadkę, skąd Rosjanie wzięli rakiety zdolne do umieszczenia w orbicie olbrzymiego „Lunika“ czy kapsułę „Wostok“. Ciekawie naświetla tę sprawę fakt, że opublikowane w Z.S.R.R. dane techniczne dotyczące rakiet, jaka wystrzeliła „Wostok“ w orbitę, pokrywają się w niektórych szczegółach niemal zupełnie z początkowymi projektami amerykańskimi z lat 1945-53, uznanymi przez Pentagon za „niepraktyczne“. Łączna moc silników obu konstrukcji wynosi 20.000.000 h.p. Rakietą nośną „Wostoka“ mia-

ła zespół sześciu silników; projekt amerykański przewidywał siedem.) 25-godzinny lot orbitalny majora Titowa jest dramatycznym przypomnieniem, że Ameryka, nie dysponująca raketą o podobnej sile, pozostaje w wyścigu kosmicznym niepokojąco daleko w tyle i że odległość między nią i jej rosyjskim współzawodnikiem bynajmniej się nie zmniejsza. Jest rzeczą oczywistą, że dzisiejsze niewinne wycieczki kosmiczne przemieniają się z czasem w zbrojne wyprawy, a zabawki-sputniki, w najeżone pociskami sztuczne planety wiszące nad naszym globem.

Wobec możliwości jakie otwierają broni rakietowej dyskusja nad przewagą jednej czy drugiej strony w dziedziny samolotów pilotowanych wydawać się może bezprzedmiotowa. Trzeba jednak pamiętać, że strategiczne broni rakietowe mają zapobiegać wojnie globalnej, czyniąc z niej przedsięwzięcie zbyt ryzykowne nawet przy pewnej przewadze militarnej któregoś z mocarstw, i dlatego możliwość takiego konfliktu jest dziś bardzo odległa. Za rosyjską decyzją dalszego rozwijania lotnictwa pilotowanego kryć się mogą różne względy wojskowo-polityczne, chciejące doraźne zyski. Może wchodzić tu w grę liczenie się z wojnami „miejscowymi“, podobnymi do wojny koreańskiej (co w obliczu nadciągającej burzy berlińskiej wydaje się bardzo prawdopodobne), w których lotnictwo długo jeszcze odgrywać będzie zasadniczą rolę. Miejscowa przewaga w powietrzu w takich warunkach będzie decydującym czynnikiem w rozstrzygnięciu starcia zbrojnego. Mogą wchodzić w grę względy prestiżowe, rokujące duże dywidendy polityczne na rynku amerykańskim, arabskim czy południowo amerykańskim. Decyzja ta może być wreszcie próbą doprowadzenia Stanów Zjednoczonych do ruiny gospodarczej, drogą sprobowania Ameryki do podjęcia kosztownego wyścigu i na tym polu, co w dodatku do astronomicznych kosztów programu raketowego i kosmicznego, mogłoby się odbić ujemnie na gospodarczej równowadze kraju, względnie zmniejszyć amerykańską pomoc dla innych narodów świata, stanowiącą największą zaporę dla pokojowej ofensywy komunistycznej.

Jakiegokolwiek przesłanki przyświecały tej sowieckiej decyzji, jest rzeczą pewną, że imponujący pokaz w Tuszyń jest nowym epizodem w bezkrawej bitwie forteli, obliczonej na pchnięcie przeciwnika w fałszywym kierunku. Pokaz ten należy również traktować jako ostrzeżenie, że fantastyczny postęp sowieckiej techniki na przestrzeni ostatniego dziesięciolecia wyrównuje ostatnie braki w tych dziedzinach lotnictwa, w których Rosja pozostała w tyle na dłużej, równoważąc amerykańską szalę na wadze potęgi lotniczej olbrzymim ciężarem gatunkowym wyczynów kosmicznych.

J. B. Cynk

XXIV SALON INTERNATIONAL DE L'AERONAUTIQUE

Paryż otworzył po raz dwudziesty czwarty z rzędu gościnne podwoje Salonu Lotniczego, by ponownie zabić barwną mozaiką samolotów wszelkich kształtów i przeznaczeń, zebranych z wielu krajów. Ta najbardziej międzynarodowa impreza lotnicza połączyła w sobie w tym roku tryumf z tragedią, trzeźwą rzeczywistość dnia dzisiejszego z fantastyczną wizją jutra.

Tryumf — to pierwszy w historii naddźwiękowy przelot Atlantyku, wykonany przez zdążającego na wystawę amerykańskiego B-58 Hustler'a, który lecąc z Nowego Jorku do Paryża pionierskim szlakiem wytyczonym 34 lata temu przez Lindbergh'a, pokrył tę trasę w 3 godziny 19 minut 41 sekund, czyli w czasie o przeszło 30 godzin krótszym! Tryumf — to nowy rekord najkrótszego lotu ze środka Londynu do środka Paryża, ustanowiony przez brytyjski śmigłowiec Belvedere w drodze na wystawę, a wynoszący 1 godzinę 41 minut 43 sekundy. Tragedia, która przyćmiła blaski wystawy zdarzyła się 3 lipca, kiedy ten sam strzelista Hustler, zdobywca powietrznej błękitnej wstęgi Atlantyku, na zakończenie imponującego pokazu przed publicznością wszedł pionową „beczką“ w chmury, „gubiąc“ podczas manewru jeden z silników. Samolot runął poza lotnisko, grzebiąc w szczątkach trzyosobową załogę.

Jeśli Salon Paryski jest odzwierciedleniem zdrowia i prężności przemysłów lotniczych państw biorących w nim udział, to należy uznać, że Francja przedstawia dziś w Europie obraz najbardziej budujący. Po przeszło 25 latach kryzysu na polu konstrukcyjnym, sięgającym dna w trudnych latach impasu powojennego, Francuzi przerodzili się znowu z budowniczych ciekawych ale nieudoszkalonych pojedynczych prototypów, w zdolnych producentów wielkich serii doskonałego sprzętu, zaspakajającego nie tylko potrzeby wewnętrzne kraju, ale zdobywającego szybko także rynki międzynarodowe, będące dotąd tradycyjnym odbiorcą produktów amerykańskich i brytyjskich. Wymownym tego dowodem były uwijające się nad głowami publiczności pękate sylwetki śmigłowców Alouette, których już ponad 500 egzemplarzy dostarczono do 23 krajów świata, przecinające niebo w zwartym szyku naddźwiękowe delty myśliwskie Mirage III, wchodzące do służby francuskiego lotnictwa i zamówione przez Szwajcarię i Australię oraz przyciągająca oko wdziękiem kształtu arystokratyczna Caravelle, zatrudniona przez 13 towarzyszt lotniczych na wielu komunikacyjnych szlakach świata.

Przemysł amerykański dzielił panowanie nad wystawą wespół z francuskim. W myśl nowych wytycznych polityki amerykańskiej, rakiety balistyczne nie były tym razem pokazywane, a punkt ciężkości ekspozycji amerykańskiej spoczął na podkreśleniu pokojowego charakteru programu doświadczeń międzyplanetarnych. Wśród satelitów różnego kalibru, ilustrowanych przeważnie przy pomocy modeli i

dramatycznych zdjęć z akcji wystrzeliwania, uwagę przyciągał prawdziwy Discoverer 14, przechwycony w siatkę wleczoną za samolotem, w czasie spadania na ziemię po wypełnieniu przewidywanej misji w orbicie. Najbardziej fascynującym eksponatem była jednak oryginalna kapsuła Merkury, w której komandor Shepard wykonał pierwszy amerykański skok w kosmos. Wśród bogatej kolekcji amerykańskich typów, poczynając od filigranowych modeli lekkich samolotów turystycznych, a kończąc na masywie kanciastego Cargomaster'a, ważącego ponad 250.000 lb., największe wrażenie pozostawiał po sobie zespół samolotów bojowych lotnictwa i marynarki, składający się z sześciu typów zdolnych do prędkości Mach 2+.

Wielka Brytania, reprezentowana w tym roku wyjątkowo bogato, ujawniła w Paryżu nowy pocisk rakietowy dla samolotów myśliwskich — Red Top, wbrew dotychczasowej praktyce zachowywania rewelacji tego rodzaju na własne pokazy w Farnborough.

Rosja wystawiła tylko jeden samolot, komunikacyjny kolos. Tupolew 114, wchodzący obecnie do użytku Aeroflotu, będącym największym samolotem w świecie. Z krajów bloku komunistycznego reprezentowana była jeszcze Czechosłowacja. Przemysł polski nie był reprezentowany, co wobec usilnych prób pozyskania rynków zagranicznych dla samolotów wytwarzanych w kraju wydaje się szczególnie niefortunne.

24-ty Salon Paryski pozwolił na spojrzenie w kryształową kulę przyszłości, niosąc z sobą zapowiedzi wielu nowych projektów i szkicując tendencje rozwojowe lotnictwa na najbliższe lata. Naddźwiękowe podróże pasażerskie wroży francuski Super-Caravelle, mający rozwijać prędkość Mach 2.2 i będący największą sensacją pawillonu wystawowego. Jeżeli Francuzi oblatają tę maszynę zgodnie z zapowiedzią przed końcem 1963 roku, to uzyskają tym samym znaczny margines przewagi nad konkurencyjnymi przemysłami świata i rozszerzą jeszcze bardziej swe wpływy na rynkach zagranicznych. Przewijający się przez wiele eksponatów motyw pionowego startu i lądowania zdawał się obliczony na wprowadzenie do szerokiego użytku nowego rodzaju samolotów wolnych od zależności od lotnisk. Innym ciekawym aspektem wystawy były liczne projekty lekkich odrzutowych samolotów dyspozycyjnych, świadczące o rosnącym zapotrzebowaniu na samolot tej klasy i o dalszym wypieraniu silnika tłokowego przez turbinowy, nawet w kategorii samolotów lżejszych.

Opuszczając Paryż urzeczony atmosferą największego widowiska lotniczego na ziemi, widowiska, którego błyskotliwa fasada kryła przed niewtajemniczonym najgorętszą bitwą handlową naszych czasów, rozgrywającą się w kuluarach Salonu.

J. B. Cynk

„THE NARROW MARGIN“

Powojenna literatura dotycząca Bitwy o Wielką Brytanię oraz brytyjskich przygotowań do wojny w powietrzu wzbogaciła się ostatnio o bardzo cenny przyczynek historyczny, jakim jest książka Derek Wood'a i Derek Dempster'a „The narrow margin“*)

Może to właśnie dlatego, że o samej Bitwie o Wielką Brytanię tak wiele już powiedziano i napisano, pierwsze dwie części tej książki dotyczące przygotowań W. Brytanii do wojny w powietrzu czyta się z większym zainteresowaniem, aniżeli część trzecią, w której znajdujemy opis samej bitwy, ujęty chronologicznie, dzień po dniu. Niemniej jednak autorzy omawianej tu książki wnoszą do swego opracowania wiele elementów mało, albo wcale dotychczas nieznanymi, szerokim rzeszom czytelników, opisanych drobiazgowo, naświetlonych z różnych stron na tle ówczesnej sytuacji politycznej obydwu stron walczących, uwzględniających potencjał wojenny obydwu krajów.

Pierwsza część książki omawia na wstępie proces odradzania się niemieckiego lotnictwa wojennego. Już od samego początku, a jeszcze przed formalnym wskrzeszeniem Luftwaffe w lutym 1935 roku, na dalszym jej rozwoju zaciążyły kłótnie, niesnaski i przeciwieństwa, w których prywatne „wojny“ różnych generałów i sztabów, a przede wszystkim długotrwały konflikt pomiędzy Göringiem i Milchem, miały dla Luftwaffe jak najgorsze następstwa. Słusznie domagał się Milch wprowadzenia ośmioletniego lub dziesięcioletniego planu, który umożliwiłby powstanie niemieckiego lotnictwa strategicznego. Przeciwwstawiał się temu Göring, domagający się wykonania planu pięcioletniego — w ciągu roku. W grupie najzdolniejszych dowódców nowej Luftwaffe Milch i gen. Wever wybijają się bezspornie na plan pierwszy. Ten ostatni był chyba jednym z bardzo niewielu wysokich oficerów lotnictwa niemieckiego, który należycie rozumiał potrzebę posiadania przez Luftwaffe ciężkiego bombowca dalekiego zasięgu. Na nieszczęście dla Niemców Milch dał się w końcu przekonać wywodami przyjaciół Göringa i uznał, że Niemcy nie posiadają środków technicznych do budowy ciężkich bombowców, i — jak piszą autorzy książki — odtąd rozpoczął się „obięd Stuki“. W sztabie Luftwaffe uznano, że Ju 87 zaspokoi wszystkie potrzeby lotnictwa bombowego. Ten pogląd stał się jedną z przyczyn klęski, jaką w kilka lat później poniesie Luftwaffe w Bitwie o Wielką Brytanię.

W tej też części książki autorzy dają przekonujący obraz tego, co się następnie działo w nie-

mieckim ministerstwie lotnictwa, jeśli chodzi o produkcję innych, dobrze zanych samolotów niemieckich. Jest rzeczą zrozumiałą, że w każdym państwie, które intensywnie przygotowywało się wówczas do wojny istniały między wysokimi dowódcami i sztabami waśnie oraz spory dotyczące tego, jakiemu rodzajowi samolotów należałoby dać pierwszeństwo w produkcji. Jednakże to, co się działo w Luftwaffe było w dużej mierze zawiścią i walką o wpływy osobiste, przy czym nie brakło wysokich stopniem oficerów, którzy myśleli głównie o usunięciu przeciwnika, bez względu na to, jaką wartość przedstawiał on dla swego kraju w wysiłku przygotowania go do wojny.

Autorom książki należy się od czytelnika szczególna wdzięczność za to, że w każdym rozdziale nie szczędzą oni liczb, zestawień lub statystyk, które znakomicie ułatwiają zrozumienie sedna rzeczy każdego omawianego przez nich zagadnienia. I tak więc przy omawianiu niemieckiego przemysłu lotniczego dowiadujemy się, że niemiecka przeciętna produkcja w roku 1937 wyniosła 467 samolotów. Jednakże z 5606 samolotów wyprodukowanych w tym roku tylko 2651 nadawało się do służby w linii. W roku 1938 całkowita produkcja samolotów wyniosła 5235 samolotów, czyli o 400 mniej od roku poprzedniego, ale za to 3350 samolotów nadawało się do służby w linii. W roku 1939 przeciętna miesięczna produkcja wynosiła 691 samolotów. Ogólna liczba wyprodukowanych w tym roku samolotów wyniosła 8295. Ale i ta liczba była niewystarczająca do zapewnienia sobie pomyslnego wyniku w zaczepnych działaniach powietrznych w wojnie obliczonej na błyskawiczne zwycięstwo. Przede wszystkim w dalszym ciągu za mało miały Niemcy samolotów myśliwskich.

Dla porównania warto zaznaczyć, że Wielka Brytania wyprodukowała w 1939 roku 7940 samolotów, a w 1940 roku 15049. A więc podczas gdy Wielka Brytania podwoiła w 1940 roku swą produkcję samolotów w porównaniu z rokiem poprzednim, Niemcy w tym samym czasie podnieśli swą produkcję o nieco więcej jak jedną trzecią.

Rozdział o brytyjskich zbrojeniach lotniczych omawia głównie produkcję różnego typu samolotów wojennych będących w służbie w latach 1930-39. Powodzenie Brytyjczyków na tym polu zasługują na szczególną uwagę, jeśli chodzi o budowę Hurricane'a i Spitfire'a. Brak miejsca nie pozwala nam na dokładny opis fascynującej historii rozwoju tych samolotów.*)

*)Zainteresowanych tym zagadnieniem odsyłamy do następujących książek: Francis K. Mason, „Hawker Aircraft since 1920“. Putnam, 1961. Paul Gallico, „The Hurricane Story“. Michael Joseph, 1959. Owen Thetford, „Aircraft of the Royal Air Force 1918-1957“. Putnam, London, 1960.

Mimo początkowych trudności technicznych, mimo wszelkich zabiegów pięknoduchów, pacyfistów, defetystów, naiwności nieodpowiedzialnych polityków domagających się rozbrojenia i wлары w Ligę Narodów, mimo niezwykłego powodzenia jakie osiągnęli promotorzy akcji „głosowania za pokojem“ („Peace Ballot“), lotnictwo brytyjskie posiadało w dniu wybuchu drugiej wojny światowej 400 Hurricane'ów w 18 dywizjonach myśliwskich. Do dnia 7 sierpnia 1940 roku wyprodukowano 2309 Hurricane'ów, w które były uzbrojone 32 dywizjony Royal Air Force. Z początkiem września 1939 roku Royal Air Force posiadała 9 dywizjonów myśliwskich uzbrojonych w Spitfire'y. Natomiast jeśli chodzi o rezerwę wszystkich trzech głównych samolotów myśliwskich jakimi rozporządzała Wielka Brytania w dniu 5 lipca 1940 roku, a więc na 5 dni przed rozpoczęciem się Bitwy o Wielką Brytanię, przedstawiała się ona jak następuje: Hurricane'y: 222, Spitfire'y: 119, Defiant'y: 32.

Wbrew powszechnemu mniemaniu, nigdy w czasie Bitwy o Wielką Brytanię nie była Royal Air Force bez rezerwy wyżej wymienionych samolotów, aczkolwiek krytycznym dniem dla Hurricane'ów był 30 sierpnia 1940 (w rezerwie 78 samolotów), a dla Spitfire'ów 20 września (w rezerwie 38 samolotów). Z rozpoczęciem się bitwy o Wielką Brytanię Royal Air Force posiadała 666 samolotów gotowych do walki.

Natomiast zupełnie dobrze przedstawiały się zawsze zapasy benzyny wysoko-oktanowej. Zapas 100-oktanowej benzyny do Merlinów wynosił w dniu 11 lipca 1940 roku 343000 ton, a w dniu 10 października, po zużyciu 22000 ton, zapas tej benzyny wzrósł do 424000 ton.

Autorzy słusznie przypisują lordowi Beaverbrookowi i lordowi Nuffieldowi największe zasługi w zorganizowaniu produkcji samolotów w najbardziej dla Wielkiej Brytanii krytycznej chwili. Zaangażowanie do produkcji wielu setek małych firm rozrzuconych po całym kraju oraz należyte skoordynowanie tego ogromnego wysiłku przesądziło o powodzeniu. Trudno jest zrozumieć opór firmy Rolls-Royce, która nie dopuściła do tego, aby produkcja Merlinów odbywała się gdziekolwiek, aniżeli w jej własnych fabrykach. Wiadomą jest rzeczą, że firma ta wybudowała drugą i trzecią fabrykę, oprócz jej głównej fabryki w Derby, ale fabryka w Crewe rozpoczęła produkcję Merlinów już po Bitwie o Wielką Brytanię.

Natomiast nie można było, w tak stosunkowo krótkim czasie, jakim była Bitwa o Wielką Brytanię, sprostać brakowi wyszkolonych pilotów. Mając to na uwadze autorzy książki nie szczędzą słów uznania dla niezwykle cennej pomocy, jaką był udział Polaków, Czechów oraz pilotów innych narodów, którzy walczyli w tej bitwie. Powiedzenie ówczesnego brytyjskiego ministra lotnictwa sir Archibald Sinclair'a o udziale lotników polskich w tej bitwie jest słusznie uważane za najwyższą, a jakże zasłużoną pochwałę, jaka mogła spotkać naszych myśliwców, z których naród polski będzie dumny po wsze czasy.

Przy końcu książki znajduje się spis pilotów, którzy wzięli udział w Bitwie o Wielką Brytanię, z podaniem ich narodowości oraz numeru dywizjonu w którym walczyli w tej bitwie. Niestety, piszący te słowa nie mógł doszukać się kilku nazwisk pilotów polskich. (Między innymi mjr. Stanisława Skalskiego.) Miejmy nadzieję, że autorzy, którym już zwróciliśmy na to uwagę, naprawią ten błąd w dalszych wydaniach tej książki.

Rozdział o niemieckim wywiadzie lotniczym zawiera niejedną nagane pod adresem kierownictwa niemieckiego wywiadu. Jest dzisiaj rzeczą powszechnie wiadomą, że rozbity na trzy zasadnicze cziony, współzawodniczące i zazdrosne, a przy tym nieskoordynowane w swym wysiłku, wywiad niemiecki nie działał sprawnie. Natomiast wydaje mi się, że autorzy książki są zbyt surowi w swej ocenie. Wywiad niemiecki nie rozumiał należycie znaczenia jakie posiadały dla obrony Wielkiej Brytanii urządzenia radarowe, ale na innych odcinkach brytyjskich zbrojeń lotniczych posiadał wiadomości dość dokładne.

Bardzo starannie omawiają autorzy brytyjską obronę przeciwlotniczą bierną, a przede wszystkim dużo miejsca poświęcają rozwojowi radaru. Są to jednak sprawy naogół znane.*). W pewnej mierze wyjątek stanowi opis wykrycia niemieckiego systemu naprowadzania na cel, tzw. „Knickebein X Gerät“ oraz „Knickebein Y Gerät“, który w istocie rzeczy był udoskonalonym Lorenzem. O zrozumieniu powagi niebezpieczeństwa jakie groziło ze strony naprowadzanych w ten sposób samolotów nieprzejścieliści świadczą to, że komitetowi stworzonemu do zajmowania się tą sprawą przewodniczył sam Churchill. Rzecz ciekawa, że do zakłócania sygnałów niemieckich nadajników użyto między innymi silnych aparatów roentgenowskich zarekwirowanych ze szpitali i zainstalowanych w samochodach ciężarowych poruszających się z miejsca na miejsce.

W dalszych rozdziałach znajdujemy pouczający opis powietrznych działań wojennych poprzedzających Bitwę o Wielką Brytanię. W kampanii francuskiej (10 maj — 20 czerwiec, 1940) Royal Air Force straciła 320 pilotów w zabitych, zaginionych i zmarłych z ran. 115 dostało się do niewoli. Łączne straty w personelu latającym: 915 lotników. W tym samym okresie R. A. F. straciła 944 samoloty, z czego 386 Hurricane'ów i 67 Spitfire'ów. Sama ewakuacja Dunkierki kosztowała Royal Air Force 100 samolotów i 80 pilotów. Co więcej, wszystkie dywizjony myśliwskie Royal Air Force, oprócz trzech stacjonowanych w Szkocji brały udział w tej kampanii francuskiej. Rankiem 5 czerwca 1940 Royal Air Force posiadała 466 samolotów myśliwskich zdolnych do walki, z czego 331 przypadało na Hurricane'y i Spitfire'y. (W rezerwie było 36 samolotów). W dniu

*) Dokładnie omawia to zagadnienie R.F. Harrod w biografii Lorda Cherwell'a, głównego doradcy naukowego Churchill'a, w książce pt. „The Prof“. Macmillan & Co. Ltd. London, 1959.

*) „The Narrow Margin“. The Battle of Britain and the rise of Air Power 1930-1940. Wydawca: Hutchinson & Co. Publishers, Ltd. London, 1961. Cena: 35 sh.

15 czerwca 1940 roku Royal Air Force posiadała 1094 pilotów myśliwskich, a więc o 362 mniej od stanu przewidzianego etatem.

W świetle tych wypadków oraz biorąc pod uwagę ówczesną sytuację na froncie, zarzut większości ówczesnych polityków francuskich, iż Brytyjczycy przedwcześnie wycofali swe dywizjony myśliwskie z Francji oraz odmówili prośbie rządu francuskiego i nie zgodzili się na wysłanie do Francji i zaangażowanie w walce dalszych dywizjonów myśliwskich, jest dla lotnictwa brytyjskiego wysoce krzywdzący. Każdy kto zna historię bombardowania przez Royal Air Force mostów na Mozle, co miało umożliwić armii francuskiej wycofanie się w porządku i powstrzymanie niemieckich oddziałów pancernych, kto zna straty poniesione przez załogi samolotów Battle użytych do bombardowania z b. małych wysokości, ten musi zgodzić się, że narażanie Royal Air Force na dalsze straty, ogołocenie Wielkiej Brytanii z lotnictwa myśliwskiego, napewno nie uratowałoby Francji, a natomiast samą Wielką Brytanię, szykującą się do ostatecznej rozprawy z Niemcami na własnej ziemi, uczyniłoby zupełnie bezbronną w powietrzu.

Jak to już zaznaczyliśmy, trzecia część książki opisuje w skrócie, dzień po dniu, najważniejsze operacje lotnictwa własnego oraz lotnictwa nieprzyjaciela. Każdy dzień podzielony jest schematycznie na działania powietrzne w ciągu dnia i w nocy. Podany jest przy tym stan pogody. Ta część książki kończy się podaniem dokładnego O.D.B., z uwzględnieniem dywizjonów polskich, po czym znajdujemy konkluzję.

Jeśli chodzi o konkluzję, to nie może ona różnić się od tej jaką podają autorzy omawianej książki. Zawarta w niej opinia zgodna jest w dużej mierze z tym, co o Bitwie o Wielką Brytanię napisali prawie wszyscy inni historycy ostatniej wojny. Wyjątek stanowią niektórzy autorzy niemieccy, którzy, rzecz zrozumiała, chcą usprawiedliwić na swój sposób poniesioną w tej bitwie klęskę. Na klęskę tę złożyło się wiele przyczyn. Jedną z najważniejszych było to, że Luftwaffe, będąc lotnictwem taktycznym, podjęła się roli lotnictwa strategicznego, do której nie była przygotowana. Żaden z posiadanych przez Luftwaffe samolotów bombowych użytych w tej bitwie nie nadawał się do tej roli. Z drugiej zaś strony towarzyszący wyprawom bombowym Me 109 nie miał dostatecznego zasięgu, aby działać z większym niż to miało miejsce skutkiem. (Me 110 łatwo padał ofiarą brytyjskich myśliwców, posiadając mniejszą od nich zwrotność i prędkość). Nadto kierowanie myśliwcami niemieckimi z ziemi stało daleko w tyle za osłagnięciami jakie posiadali na tym polu Brytyjczycy. Pozostaje to oczywiście w ścisłym związku z rozwojem radaru u obydwu stron walczących. Autorzy tej książki dodają do tego niedostateczny program produkcji samolotów oraz brak odpowiednich

oficerów w stopniach równorzędnych do brytyjskich stopni Wing Commander i Group Captain.

Jeśli chodzi o Wielką Brytanię, to jej najsłabszą stroną we wczesnym okresie wojny, a więc i w czasie Battle of Britain, był brak odpowiednich rezerw wyszkolonych pilotów. Dlatego to w czasie Bitwy o Wielką Brytanię piloci musieli często startować po kilka razy dziennie do lotu bojowego. Skutki takiego wyczerpania nie wymagają komentarzy. Co więcej, brytyjska doktryna walki powietrznej okazała się już w pierwszym okresie wojny błędna.

Natomiast w dalszym ciągu należy uważać za nie-rostrzygnięty spór, czy w Bitwie o Wielką Brytanię Royal Air Force winna była atakować niemieckie wyprawy bombowe małymi jednostkami, jak to czynił dowódca 11. Grupy Myśliwskiej marszałek sir Keith Park, czy też należało rzucać do boju duże zgrupowania myśliwskie, złożone z kilku, a nawet kilkunastu dywizjonów atakujących jedną wyprawę bombową i osłonę, jak to czynił dowódca 12. Grupy Myśliwskiej marszałek sir Trafford Leigh Mallory. Obydwie te doktryny mają w dalszym ciągu, mimo upływu przeszło 20 lat, swoich zwolenników i przeciwników. Już po Bitwie o Wielką Brytanię odbyto konferencję w której wziął udział — będący wówczas w stopniu Squadron Leader'a — Douglas Bader, reprezentujący 12. Grupę. Zdaje się, że autorzy książki mają rację, że decyzję dotyczącą tej konferencji powzięły najwyższe władze Royal Air Force zanim marszałek sir Hugh Dowding, dowódca lotnictwa myśliwskiego, i marszałek sir Keith Park wypowiedzieli swe zdanie. Obydwaj zostali przeniesieni na podrzędne stanowiska. Dowódcą lotnictwa myśliwskiego został sir Sholto Douglas, a dowódcą 11. Grupy sir Trafford Leigh Mallory. Rozważania, kto w tym sporze ma rację wybiegają daleko poza ramy recenzji omawianej tu książki. Aby to należycie uczynić należałoby beznamietnie przestudiować wszystkie ważniejsze operacje tego okresu, zapoznać się z raportami jednej i drugiej strony, zbadać dokładne statystyki strat własnych oraz strat nieprzyjaciela, dotrzeć do archiwów Luftwaffe, zbadać opinie nie tylko tych, którzy walczyli w powietrzu, ale i tych, którzy walką kierowali z ziemi. W tym ostatnim wypadku chodziłoby przede wszystkim o upewnienie się, czy zaangażowanie do walki w powietrzu dużych zgrupowań nie powodowało trudności, które wpływały niekorzystnie na sprawność w kierowaniu walką.

Ostatecznie bowiem, jak w każdej walce, czynnikiem decydującym jest człowiek; od jego woli, charakteru i wyszkolenia fachowego zależy wynik walki. Wspaniale ujął to sir Winston Churchill, wielki przywódca narodu brytyjskiego, w słowach, które zdecydowały o wyborze tytułu omawianej tu książki: „All the great struggles of history have been won by superior will-power wrestling victory in the teeth of odds or upon the narrowest of margins“.

Wacław R. Wybraniec

Z PERSPEKTYWY DZIESIĘCIOLECIA KLUBU SZYBOWCOWEGO S. L. P.

Przerzucając kartki prasy uchodźczej spotykamy od czasu do czasu wzmianki o „Polskim Klubie Szybowcowym“ w Anglii. Wielu z nas obojętnie przechodzi nad nimi do porządku dziennego, niektórzy uśmiechają się może z pobłażaniem na myśl o locie bezzimnikowym, wspominając z melancholią nie tak odległe czasy, kiedy to dłonie ich wodziły w cuglach tysiące rozruchanych koni mechanicznych rwących napowietrzne rydwany w szranki z potężną Luftwaffe. Przy wnikliwszym spojrzeniu niepozorne notatki o klubie szybowcowym nabierają jednak żywej barwy i wyrazu. Mówią one bowiem o zespole wytrwałych i zdeterminowanych ludzi, którzy swoim uporem i namiętnym pragnieniem latania zdołali przezwyciężyć olbrzymie trudności i przez dziesięć lat utrzymać swe miejsce w powietrzu. Mówią o organizacji wybijającej się spośród środowiska emigracyjnego energią i prężnością, o jedynej chyba polskiej organizacji, której wszyscy członkowie, kosztem poważnych wyrzeczeń osobistych, poświęcają systematycznie sporą część własnego grosza i ogromną ilość czasu wolnego od pracy zarobkowej. Klubowi należało więc poświęcić więcej uwagi i należyce ocenić jego działalność i znaczenie.

Koncepcja założenia klubu zrodziła się w październiku 1946 r. podczas zjazdu polskich instruktorów i pilotów szybowcowych w polskim obozie lotniczym w miejscowości Dunholme Lodge, w Anglii, obradującego pod wrażeniem decyzji rozwiązania Polskich Sił Powietrznych pod dowództwem brytyjskim. W trosce o utrzymanie tradycji lotniczych wśród Polaków pozostających poza krajem i zapewnienie młodzieży polskiej żywej i realnej łączności z lotnictwem, zgromadzeni zdecydowali powołać do życia Polski Klub Szybowcowy. W ówczesnych warunkach zrozumiałego przygnębienia i pesymizmu, oraz w obliczu zagadnień osobistych związanych z niepewnością przy przechodzeniu „do cywila“, pomysły wyglądały na szaleństwo. Garstka zapaleńców dopięła jednak swego. W roku 1947 Polski Klub Szybowcowy został formalnie afiliowany do British Gliding Association i rozpoczął uporczywe zabiegi o zdobycie własnego sprzętu. Przez pierwsze lata Polacy latali na szybowcach klubów angielskich, budząc niejednokrotnie uznanie swoją klasą i ambicją sportową. Trudny ten okres, w którym członkowie klubu pozostawali tylko w luźnym związku a liczba ich stale topniała, zapisał się w kronice organizacyjnej jednym świetnym wyczynem. Mikulski i Grzegorzka, wytrawni szybownicy przedwojennej daty, ustanowili 29 sierpnia 1948 roku nowy polski rekord długotrwałości lotu dla szybowców dwumiejscowych, utrzymując się na szybowcu Slingsby T-21 przez 15 godz. 38 min.

Konsenkwetna akcja zmierzająca do uzyskania własnego szybowca przyniosła wreszcie pożądany

rezultat. W końcu 1951 roku Stowarzyszenie Lotników Polskich wyasygnowało fundusz, pozwalający na zakup na spłaty szybowca Slingsby Prefect. W dniu 17 maja 1952 r. otworzył się nowy, jaśniejszy rozdział w życiu Polskiego Klubu Szybowcowego. Klubowy Prefect, nazwany „Bezmiechową“, wzniósł się dnia tego po raz pierwszy w powietrze, otwierając perspektywy realizacji powziętych w roku 1946 planów. Siedziba klubu, przy angielskim centrum szybowcowym na lotnisku Lasham, zatętniała nowym pulsem. Teraz szybownicy-uchodźcy zaczynają latać na dobre. Powiększa się liczba członków, wzrasta z roku na rok bilans lotów i wylatanych godzin.

W roku 1952 odbyto na własnym sprzęcie 132 loty w łącznym czasie 16 godz. 32 min., w roku 1953 179 lotów w czasie 20 godz. 22 min., w roku 1954 273 loty w czasie 36 godz. 57 min., w roku 1955 281 lotów w czasie 44 godz. 44 min. Szkoli się pierwsze pokolenie młodych szybowników uchodźczych; pierwszy wychowanek Klubu całkowicie wyszkolony poza Krajem, Jerzy Skotnicki, uzyskuje kategorię C. Ze wzrostem kwalifikacji i napływem nowego narybku nabycie drugiego szybowca, o lepszych wyczynach, staje się palącą koniecznością. Widząc postępy i entuzjazm Stowarzyszenie Lotników Polskich decyduje zakupić na spłaty Olympię. Szybowiec ten, nazwany „Polichno“ wchodzi do użytku w sezonie 1956, w którym wykonano łącznie 335 lotów w czasie 43 godz. 30 min. Trudności finansowe zmusiły jednak do sprzedaży Prefecta i w sezonach 1957 — 1958 Klub posiadał tylko „Polichno“. Charakterystyczną cechą tego okresu jest wzrost o blisko 200% ilości wylatanych godzin przy niewielkim wzroście liczby lotów, co jest przejrzystym świadectwem poprawy umiejętności młodych adeptów sztuki szybowania. W roku 1957 wykonano 369 lotów w czasie 123 godz. 33 min., w roku 1958 383 loty w czasie 130 godz. 26 min.

Rok 1959 jest milowym krokiem naprzód; czterech wychowanków klubu: kol. Ruśkiewicz, Kasperkiewicz, Jeżycki i Kuryłowicz, zdobywają srebrną odznakę, będącą świadectwem dojrzałości szybownika. Ruśkiewicz wykonuje pierwszy w historii klubu 5-cio godzinny lot termiczny. Ilość lotów wzrasta do 409, czas do 216 godz. 20 min. Doniosłym wydarzeniem roku 1959 było nabycie przez Klub drogą prywatnej transakcji lekko używanego polskiego „Bociana“, Związany z tym koszt był nie duży, a warunki spłaty dogodne. Dwumiejscowy Bocian wszedł do użytku pod koniec sezonu i był w pełni eksploatowany dopiero w roku 1960. Bilans tego roku jest imponujący: 576 lotów na własnym sprzęcie i 225 lotów na sprzęcie klubu angielskiego. Razem 801 lotów, w tym 4 dalekie przeloty o łącznej trasie 560 km. Łączny czas wylatany przez „Polichno“ i „Bociana“: 243 godziny 21 min. Czas wylatany w krótkich lotach

szkolnych na szybowcach angielskich 21 godz. 51 min. Ponadto „Bocian“ klubowy pilotowany przez kol. Kuryłowicza brał udział w zawodach Royal Air Force. Inter-Command and Inter-Services, wylatując dalszych 19 godzin i wykonyując cztery przeloty o łącznej trasie 193 km. Ko-pilotami „Bociana“ byli przy tej okazji wyżsi oficerowie Royal Air Force z marszałkiem Sir Theodor McEvoy'em na czele.

Za wcześnie jeszcze na podsumowanie działalności Klubu za rok bieżący. Można tylko na razie powiedzieć, że liczy on obecnie 40 członków, z czego 11 posiada już srebrną odznakę i że spotkała go dotkliwa strata — mianowicie dnia 6 lipca „Bocian“ uległ katastrofie. Dwaj piloci angielscy dokonywali na nim akrobacji. Podczas jednego z manewrów tylna osłona kabiny oderwała się od kadłuba i uderzyła w statecznik poziomy. Pilot stracił panowanie nad szybowcem. Załoga skakała na spadochronach, „Bocian“ uderzył o ziemię ponosząc poważne uszkodzenia. Klub będący w pełni rozkwitu stanął w obliczu trudnej sytuacji. Z jednej strony rozbiście „Bociana“ powoduje lukę w sprzęcie niezbędnym do kontynuowania bieżącej pracy, z drugiej zaś, wobec wzrastającej kadry wykwalifikowanych pilotów, Klub bardzo potrzebuje szybowca o wyczynach lepszych od przestarzałej już Olimpii, aby członkowie sięgnąć mogli po złotą odznakę. Jedno jest pewne: Klub nie będzie w stanie rozwiązać tej sprawy bez pomocy finansowej z zewnątrz.

Członkowie klubu i tak są już poważnie obciążeni świadczeniami finansowymi. Pomijając fakt, że wszyscy szybownicy dojeżdżać muszą z Londynu do odległego o 52 mile Lasham, co składa się w ciągu sezonu na wcale poważną sumę. Każde wyciągnięcie szybowca za wyciągarką kosztuje pięć szylingów i 6 pensów, za samolotem do 2000 stóp od 17/6 do 22/6. A przecież nie za każdym razem uda się złapać „komin“. Często trzeba wkrótce po starcie siadać spowrotem na lotnisko i próbować szczęścia po raz drugi i trzeci. Szybowiec potrzebuje napraw, przeglądów technicznych, wozu transportowego i oporządzenia. Członkowie Klubu robią wiele rzeczy własnymi siłami, wkładając wiele godzin mrówczej i ofiarnej pracy w pieczołowite zabiegi nad konserwacją sprzętu. Typowym przykładem w tej mierze był generalny remont Olimpii,

przeprowadzony w zeszłym roku, na którym zaoszczędzono ok. £120. Na nowym wozie transportowym, odebranym w roku bieżącym, dzięki staraniom i pomocy członków Klubu zaoszczędzono ok. £100. Nie można jednak niczego „urwać“ z opłat za ubezpieczenie, korzystanie z lotniska i urządzeń klubowych, za instrumenty i spadochrony, w które trzeba szybowce zaopatrzyć. Nawet więc przy wszystkich możliwych oszczędnościach suma potrzebna na utrzymanie szybowca w stanie używalności jest bardzo wysoka.

Szybownictwo w Wielkiej Brytanii jest zdane na własne siły; jest naprawdę szkołą charakteru, wymagającą wielkiego zdyscyplinowania moralnego i poświęcenia życia osobistego idei lotniczej. Dlatego zasługuje ono na szersze zrozumienie i poparcie ze strony naszego społeczeństwa.

Polski Klub Szybowcowy jest spadkobiercą najchlubniejszych tradycji naszego lotnictwa, spadkobiercą ducha garstki zapaleńców, którzy wiedzeni przez Szczepana Grzeszczyka zrodzili ruch szybowcowy w Kraju naprzekór „biegłym“ i „znawcom“, twierdzącym, że „w Polsce nie ma terenów szybowcowych“. Polski Klub Szybowcowy jest spadkobiercą spuścizny po takich lotnikach jak Żwirko i Wigura, których imienia fundacja umożliwiła rozkwit szybownictwa w Polsce, stawiając je w przodującej pozycji w świecie; spadkobiercą uporu i entuzjazmu polskiego lotnika, który gdziekolwiek rzucony zawierucha dziejową, formował własne jednostki, z myślą o służbie Tej, co nie zginęła. Ów Klub sprawił to, że jesteśmy dziś jedyną społecznością uchodzącą świata posiadającą własne skrzydła. Nie możemy pozwolić, aby ta organizacja, zahartowana dziesięcioletnią walką o utrzymanie swego miejsca na niebie, bogata w doświadczenie, posiadająca za sobą ponad 4000 lotów i 1000 godzin spędzonych w powietrzu, miała być zahamowana w swym wspólnym rozwoju i przykuta do ziemi trudnościami finansowymi. Jestem pewien, że znajdują się wśród czytelników „Skrzydeł“ lotnicy, którzy swym braciom-lotnikom dopomogą praktycznie w pokonaniu obecnych trudności.

J. B. Cynk

BYĆ ALBO NIE BYĆ — na Zjeździe — OTO JEST PYTANIE

Dziś już nie ma co ukrywać, że redaktor „Skrzydeł“ musiał ugłaskać się przed tzw. „pręgierzem publicznym“. Gorzkie zarzuty, że „Skrzydła“ holdują kultowi jednostki, czy jednostek, zrobiły swoje. Prawda, że chodziło tu o jednostki bohaterskie i zasłużone, ale to nic nie szkodzi. Już bez żenady wytknięto ostatnio redaktorowi, że czas już najwyższy, aby stanął frontem do szarego człowieka, wszedł w

lud i zaczął nosić przed narodem oświaty kaganiec*). Udowodniono mu przy tym, że i o przeciętnym człowieku też należy pisać. Stąd też zrodziła się myśl, aby o nadchodzącym pierwszym ogólnym zjeździe

*) W oryginale było „kaganek“, ale Redakcję nie stać jeszcze na dobrego korektora. Przepraszamy.

lotników polskich napisał ktoś mniej znany, obnoszony i obkadzony.

Zwróciliśmy się w tej sprawie do prawdziwego lotnika polskiego, którego skromność nie pozwalała mu na ujawnienie swego nazwiska. Czy jest on dostatecznie szary, jak pragnie tego opinia publiczna, trudno powiedzieć. Czy jest przeciętny w stopniu jak rzekomo chcą tego szerokie rzesze naszych Czytelników, nie możemy zaręczać.

Propozycję wywiadu zbył nasz miły rozmówca lakoniczną uwagą, że on „z dwójką nie ma nic wspólnego“, bo uczciwie służył w magazynie mundurowym. Całą wojnę plus P.L.K.P.R. Dodał przy tym z uśmiechem człowieka, który wie co mówi, że „gazety to i tak potem wszystko poprzekręcają“. Stąd też nakładem olbrzymich kosztów udało się nam otrzymać na piśmie cenne uwagi naszego nieocenionego Kolegi dotyczące mającego wkrótce odbyć się zjazdu. Uwag tych nie opatrujemy komentarzem. Jakikolwiek komentarz pomniejszyłby ich wartość, a może nawet zniechęcił niektórych do przybycia na zjazd. A nie o to, a przeciwnie, o co innego nam tu chodzi. Oddajemy głos naszemu miłemu koledze.

REDAKCJA

* * *

To znaczy, że teraz to wszystkie lotniki będą się zjeżdżali raz jeden na rok razem do kupy. Fajtery będą siedzieć razem z leśnymi dziadkami z Rubensa, bombowce z samą kancelarią blakpułskiego Gudłudu, a jak dobrze pójdzie to niejeden nasz as narodowy będzie przez ty mówił do lapiduchów z syrumu w Northolcie.

Mówił mi o tym jeden taki ryży blondyn, co czasami za telefonistkę w Samopomocy się zajmuje. I jeszcze powiedział, że w tej sprawie list od jednego bardzo ważnego pułkownika dostanę osobiście. Tak mnie znaczy bujał, żebym tylko do tej ich Samopomocy chodził, bo mówiła mi pod słowem honoru nasza hauskiperka, że tam lotnicy już nie chodzą. Ostatniego widziano dwa lata temu na Tomboli, ale nic nie wygrał i przestał przychodzić. Widać, że facet jest honorowy. A potem to jeszcze dowiedział się, że pierwsze wygrane, czyli naszyjnik z prawdziwego plastyku dali jednej co z Polski przyjechała, bo trzeba było pokazać, że my z Krajem mamy łączność nierozzerwalną.

Już tam do mnie pułkownicy pisać napewno nie będą. Ja ostatni raz prawdziwego żywego pułkownika widziałem przy raporcie w 1943 roku. Uniewinił mnie. A Stasiek co też przy tym raporcie był za te same niewinne przekroczenie, powiedział zaraz, że to dlatego, że my z tego samego miasta. Stasiek — nie ten piegowaty z Radomia, tylko jego kuzyn — i ja staliśmy wtedy w Hemswellu, a na fortyj-taurs to my zawsze jeździliśmy do Gęsiegoboru. (Nie wiem czy to tak się pisze, ale to nie ważne. Angliści to i tak zawsze wszystko po swojemu przekręcają.)

W Stejszen Barze było prawie pusto i nic ciekawego nie można było przyuważyć. No to poszliśmy do Płużka. A tam zaraz dwa Ajrysze przysiedli się

do nas. Oni nie stawiali i my też. A jeden z nich przypomniał sobie za godzinę, że Stasiek niby chodzi z jego Margaret. Stasiek sam nie pamiętał jak się jego ostatni swithart nazywa i nie wiedział takim sposobem co powiedzieć. A potem jeszcze nie rozumiał co do niego ten Ajrysz powiedział. Dlatego na wszelki wypadek zaprawił go maską gazową w której zawsze nosił szejwing kit, 2 klucze francuskie naoliwione i słownik Stanisławskiego. Wszystko to w rafowski ręcznik zawinięte. A jak się na mnie drugi Ajrysz złym okiem popatrzył to zaraz sobie pomyślałem, że mnie coś złego może spotkać i dlatego zaraz postawiłem mu na głowie klosz z petejto kryptem co stał na kontuarze. Ale żandarmy zupełnie to inaczej opisali i to pewnie dlatego nasz pułkownik im nic nie wierzył.

Ale jeżeli to ten sam pułkownik te zaproszenia wysyła to może i do mnie napisze, bo my się dobrze znamy. Chociaż wątpię. O tych listach to pewnie tylko w tej Samopomocy tak mówią, żeby na zjeździe był duch narodowy z tradycją lotniczą.

Bo niech mnie nikt nie mówi, że na tym zjeździe to nasze Emju, com w nim ostatnio w magazynie mundurowym służył, będzie za stołem tak samo ważny siedział, jak nie przymierzając sam 131 Łyng.

A o tych naszych dowódcach to też coś wiem. Jak różne krzyże rozdawali to żaden do naszego magazynu nie zajrzał, chociaż ja i szef przez osiem dni guziki u sortów mundurowych czyściliśmy, żeby się świeciły jak psu oczy. Nikt się nie pokazał. Jeden tylko angielski Stejszen Łorant oficer przyszedł ale on coś krzyczał i narzekał, że my blade. On by sam lepiej nie wyglądał jak by miał tylko na kornflaku i trocinowych sosydzach żyć. Ja i szef nie wiedzieliśmy o co mu tam chodziło bo wtedy ja dopiero sześć lat w Anglii byłem. A szef to nawet i nie tyle.

A jak medale rozdawali po wojnie to Angliki dali mi dwa i za darmo. Napisali nawet na małej kartce, że przysyłają z komplementami, chociaż ja tam na komplementy nie łasy. A nasi to tylko w rozkazie napisali że dali, a naprawdę nic nie dali. Chociaż wyraźnie stało: Medal Lotniczy. A potem jeszcze trzykrotnie. To znaczy razem cztery. Kareta! Ale tylko na papierze.

I jak tu człowiek ma jechać na ten ich zjazd. Tam pewnie towarzystwo przyjedzie z medalami, każdy po kilkanaście na piersi, a co się nie zmieści to w kieszeni. A ja jak ten głupi będę stał z tymi dwoma angielskimi za służbę w lotnictwie polskim. No to ja dlatego nigdy na te zjazdy nie tego, bo tyle mnie niesprawiedliwości na tej wojnie spotkało. Od swoich. Elejsi już dawno byłem, a jak trzeba było mi dać starszego szeregowca to w Rubensie przez siedem lat zastanawiali się. Co oni tam robili za te publiczne mienie co im naród dał na przytrzymanie. Nie, chyba nie będę na tym zjeździe. Albo weźcie Panowie te gratuity. Człowiek krew przelewał jak inni, a tu ciach mach, i za wszystko dwadzieścia cztery funty i jedenaście pensów. Już nawet na tego pena musiał się ktoś polakomić.

No i ta ich Samopomoc. Już ja tam nie wiem ile oni tych pieniędzy dostali. Na co oni to wszystko trzymają? A może już wszystko rozdali? Ale chyba nie, bo mi mówił ten sam ryży od telefonu, że na zjeździe wódkę z koktajlem dają za darmo. To pewnie z tych pieniędzy. Jakle się to wszystko teraz zagraniczne zrobiło. W Polsce to się piło z bigosem albo pod śledziowe dzwonko. A tu zaraz z koktajlem. Ale podobno możesz pić ile chcesz.

No, nie wiem może tam na ten ich zjazd przyjadę. Najgorsze to, że nie wiem, czy Stasiek będzie. Bo jego Gwendolina jak się dowie, że to w sobotę po południu i wieczorem, to zaraz powie, że się na Wembley wybieramy a potem na White City, a nie na patriotyczny obowiązek. To samo i moja.

Tak, ale my się nie damy. Niech się dzieje co

W KOŁACH I SKRZYDŁACH S. L. P.

BLACKPOOL

Z okazji dziesiątej rocznicy powstania Koła S.L.P. w Blackpool wypada przypomnieć sobie najważniejsze osiągnięcia dokonane w tym czasie przez Koło. Wkrótce po założeniu Koła przedstawiciele Zarządu Koła zwrócili się do Rady S.L.P. z prośbą o zakup domu S.L.P. w Blackpool, który byłby siedzibą Koła. Nabyty dom wymagał reperacji i dużego nakładu pracy. Dzięki wysiłkom członków Koła przy pomocy grona pań (żon członków Koła) doprowadzono dom do użytku i dokonano niezbędnych inwestycji na jego urządzenie wewnętrzne. W wyniku tych starań dom został otwarty 17 czerwca 1951 roku.

Oficjalnego otwarcia i poświęcenia dokonał J. Eks. biskup sufragana diecezji lancasterskiej, w obecności przedstawicieli miasta i Stowarzyszenia Lotników Polskich. Przejawszy administrację nad domem, który był drugim z kolei domem zakupionym przez władze Centralne Stowarzyszenia, Koło wzięło na siebie wielką odpowiedzialność moralną i poważne zobowiązanie. Wyniki osiągnięte w ciągu ubiegłych lat wskazują, że zobowiązanie to zostało wypełnione.

Dzięki rozsądnej i planowanej gospodarce wszystkich dotychczasowych zarządców w ciągu ubiegłych 10 lat zdołano ostatnio dokonać, własnym wysiłkiem finansowym, budowy nowej dużej sali kosztem £6949.16.2. Do tego należy doliczyć, wyposażenie i zaopatrzenie za cenę £1200.19.5.

Dnia 27 listopada 1960 roku odbyła się uroczystość poświęcenia i otwarcia nowo wybudowanej sali. Poświęcenia dokonał proboszcz polskiej parafii katolickiej w Lancaster i Blackpool, ks. Skwerens. Otwarcia sali zaś dokonał prezes S.L.P. kol. Jerzy Bajan w asyście przedstawicieli naczelnych władz S.L.P., przedstawicieli władz samorządowych, delegacji innych Kół S.L.P. i bratnich organizacji kombatanckich polskich i angielskich oraz licznie przybyłych członków Koła i Klubu S.L.P. Po uroczystości poświęcenia i otwarcia wszyscy obecni podejmowani byli lampką wina. W zabawie tanecznej jaka odbyła się wieczorem wzięło udział ponad 400 osób. W dniu 17 grudnia 1960 roku odbył się bal na cześć gości i członków, którzy zakupili t.zw. „cegiełki” na cele rozbudowy Domu Lotnika Polskiego w Blackpool. Akcja rozsprzedaży „cegiełek” przysporzyła Kołu sumę £221.15.0.

Z ważniejszych przejawów życia Koła SLP w Black-

pool w ubiegłym okresie sprawozdawczym, poczynając od października 1960 roku, wymienić należy przede wszystkim ufundowanie sztandaru Koła, którego poświęcenia dokonał ks. Skwerens w dniu 23 października 1960 roku, w ramach wewnętrznej uroczystości Koła.

Dzisiaj musimy pokazać, że na jedenastego listopada to my znów potrafimy wysoko dzierżyć i że stoimy ramie przy ramieniu.

Jadę na ten zjazd. Staśka też namówię. Gwendolinę z moją starą odkomenderujemy na Bingo do strażaków. My musimy znów pokazać co stara wiara potrafi.

A może o tej wódce na zjeździe to tylko bujda? Ano zobaczymy. Nie tyle człowiek w życiu ryzykował.

pool w ubiegłym okresie sprawozdawczym, poczynając od października 1960 roku, wymienić należy przede wszystkim ufundowanie sztandaru Koła, którego poświęcenia dokonał ks. Skwerens w dniu 23 października 1960 roku, w ramach wewnętrznej uroczystości Koła.

Dnia 6 listopada 1960 roku odprawiona została na cmentarzu w Layton żałobna Msza św. Po mszy odbyła się procesja na groby poległych i zmarłych lotników pochowanych na tym cmentarzu. Nad grobami odprawione zostały modły żałobne.

Koło S.L.P. w Blackpool wzięło udział 13 listopada ub.r. w obchodzie „Remembrance Day” dla uczczenia pamięci poległych w I i II wojnie światowej i przedstawiciele Koła złożyli wraz z innymi organizacjami angielskich wieniec na grobie Nieznanego Żołnierza.

W pierwszy dzień Bożego Narodzenia, odprawiona została w Domu Lotnika Polskiego Msza św., po której członkowie Koła i ich rodziny składali sobie wzajemnie życzenia, dzieląc się tradycyjnie opłatkiem.

Na zakończenie roku — Koło S.L.P. w Blackpool urządziło 31 grudnia 1960 roku zabawę Sylwestrową.

Wobec niemożności urządzić wieczorku św. Mikołaja dla dzieci członków Koła i Klubu przed świętami Bożego Narodzenia urządzono specjalną zabawę w dniu 8 stycznia 1961 roku z udziałem przeszło 150 dzieci.

Dnia 26 stycznia b.r. Koło urządziło wieczór towarzysko-taneczny dla członków Koła SLP. w Blackpool i Polaków, członków Klubu oraz ich rodzin.

Doroczne walne zebranie Koła odbyło się dnia 12 lutego b.r. przy udziale 54 członków i w obecności dwóch delegatów Komitetu Wykonawczego S.L.P. (kol. mgr. C. Palucha i kol. dr. Z. Matrasia). Zebraniu przewodniczył kol. inż. K. Rydzewski, sekretarzem kol. K. Wronski.

Odczytano na wstępie list prezesa S.L.P. kol. J. Bajana z życzeniami pomyślnych obrad.

Po sprawozdaniach Zarządu z działalności za ubiegły okres i przyjęciu wniosku Komisji Rewizyjnej Koła o udzielenie ustępującemu Zarządowi votum zaufania, dokonano wyboru nowych władz Koła na rok 1961-62.

Zarząd Koła i Klubu ukonstytuował się w następującym składzie: kol. kol. F. Bakalarski — przewodniczący, J. Kaye — zastępca przewodniczącego, K. Wronski — sekretarz, W. Turecki — skarbnik, R. Stokłosa — referent opieki społecznej i oficer łącznikowy do ex-Service-

men Association Committee, kol. Z. Zawadzki — kierownik Sekcji Kulturalno-Rozrywkowej, kol. T. Franks — sprawy baru, W. P. Zygmunt — konserwacja domu, J. Newman — członek Zarządu.

W skład Komisji Rewizyjnej weszli: kol. kol. J. Gaca, S. Knapik i B. Iwanowicz.

Nowy Zarząd po przyjęciu agend i zapoznaniu się z gospodarką poprzedniego Zarządu, przystąpił do dalszych ulepszeń technicznych w tej części Domu S.L.P. w Blackpool, która niepodlegała rozbudowie. Plan prac i dalszych zamierzeń na rok 1961 został przedstawiony członkom Koła na zebraniu nadzwyczajnym Koła, które odbyło się dnia 11 czerwca 1961 r.

W pierwszy dzień Świąt Wielkanocnych b.r. odprawiona została w Domu Lotnika Polskiego Msza św., po której nastąpiło tradycyjne święcenie potraw i wspólny obiad wielkanocny.

Dnia 20 marca b.r. odbyło się w Domu Lotnika Polskiego zebranie towarzyskie żon Kolegów, członków Koła i Klubu S.L.P. w Blackpool.

Koło wzięło udział w dniu 4 czerwca w uroczystości urządzonej z racji objęcia urzędowania przez nowego burmistrza miasta, który jest członkiem Klubu S.L.P. w Blackpool. Dnia 7 czerwca odbył się w Domu Lotnika Polskiego wieczór towarzysko-taneczny z okazji 10-lecia istnienia domu.

Adres Zarządu Koła S.L.P. w Blackpool i Domu Lotnika Polskiego jest: **175, Hornby Road, Blackpool, Lancs.**

DERBY

Walne Zebranie Koła S.L.P. w Derby odbyło się dnia 5 lutego b.r. w obecności delegata Komitetu Wykonawczego S.L.P. kol. N. Krupowicza. Otwierając zebranie ustępujący przewodniczący Zarządu Koła kol. J. Schmidt powitał delegata i zebranych. Sekretarzem zebrania był kol. K. Belina, a asesorem kol. T. Molenda. Na wstępie odczytano list z życzeniami owocnych obrad nadesłanymi przez prezesa SLP. kol. J. Bajana.

Z kolei odczytano i przyjęto protokół z poprzedniego walnego zebrania, po czym kol. Schmidt złożył sprawozdanie z działalności Zarządu Koła, stwierdzając dodatnie wyniki w zakresie prowadzenia domu, będące w dużej mierze zasługą jego kierownika, kol. T. Batorowicza.

Po dyskusji nad sprawozdaniem Zarządu Koła Komisji Rewizyjnej przewodniczący Komisji Rewizyjnej kol. K. Belina postawił wniosek o udzielenie absolutorium ustępującemu Zarządowi. Wniosek ten został przyjęty wszystkimi głosami. Bezpośrednio potem nastąpiły wybory do władz Koła. Zarząd Koła wybrany został w następującym składzie: kol. kol. J. Czechowski — przewodniczący, Z. Ziębiński — wiceprzewodniczący, M. Gorodecki — sekretarz, oraz S. Trojanowski, T. Żółkiewicz, E. Mazurkiewicz, W. Wójcik i Z. Bizia, — członkowie. Nowy Zarząd został upoważniony do wyboru członków Komitetu Klubowego z poza Stowarzyszenia na walnym zebraniu członków Klubu.

Wybrana została także komisja rewizyjna w składzie: kol. kol. K. Belina, B. Oleszkiewicz i T. Molenda. Do uznania nowego Zarządu pozostawiono również wybór referenta opieki społecznej Koła z pośród członków Zarządu. Delegatem na Walne Zebranie S.L.P. został kol. Z. Ziębiński, zastępcą kol. C. Kupka.

W dyskusji nad planem zamierzeń na rok następny wysunięta została na czoło sprawa budowy restauracji, w związku z czym nowy przewodniczący kol. J. Czechowski prosił wszystkich członków Koła o wyrażoną współpracę w tym kierunku. W wolnych wnioskach kol. S. Trojanowski apelował o poparcie przy każdej okoliczności spraw polskiej szkoły przedmiotów ojczyńskich.

Dnia 26 marca 1961 roku odbyło się również w Domu S.L.P. zebranie członków Klubu S.L.P. w obecności 27 członków. Po zagajeniu zebrania przez kol. J. Czechowskiego powołano na przewodniczącego zebrania kol. M. Karpowicza. Sekretarzem p. B. Kuźnierca, a asesorem był p. A. Wróblewski. W swym sprawozdaniu za ubiegłą kadencję kol. J. Czechowski zaznaczył, że głównym zadaniem Klubu było zdobycie funduszy potrzebnych do kontynuowania działalności dobroczynnej i działalności na rzecz społeczeństwa polskiego w Derby.

Z urządzeń Klubu korzystają miejscowe organizacje społeczne, a ponadto sala oddawana jest bezpłatnie na cele społeczne, urządzenie obchodów i akademii w święta narodowe itp. Klub udziela też wszelkiej możliwej pomocy szkole przedmiotów ojczyńskich.

Przez aklamacje wybrani zostali do Komitetu Klubowego następujący członkowie: pp. Małachowski, Złonkiewicz, Kuźniar, Florek, Wawrzynowicz i Trojanowski.

Omawiając sprawę, planu zamierzeń na rok 1961-62 kol. J. Czechowski podał, że już w lecie bieżącego roku skrzydło domu, w których mieści się restauracja, kuchnia i fryzzeria, zostanie zburzone w ramach akcji przebudowy miasta podjętej przez władze samorządowe. W związku z tym zaistnieje potrzeba dobudowania brakujących pomieszczeń na parceli pozostałej po zburzonych domach na przedłużeniu sali. W tej sprawie toczą się rokowania z Zarządem Miasta Derby.

Na wniosek kol. Czechowskiego przeprowadzona została zbiórka na cele polskiego kościoła w Londynie.

Siedziba Koła S.L.P. w Derby mieści się w Domu Lotnika Polskiego pod adresem: 92, Osmaston Road, Derby.

LEICESTER

Ostatnie doroczne Walne Zebranie Koła S.L.P. w Leicester odbyło się dnia 19 b.r. Po sprawozdaniu ustępującego Zarządu dokonano wyboru nowych władz Koła, w następującym składzie: kol. kol. dr. Z. J. Ludwig — przewodniczący, Wrzesień — z-cą przewodniczącego, S. Konieczny — drugi z-cą przewodniczącego, M. Weresz — skarbnik, J. Kopeć — sekretarz.

Delegatem na Walne Zebranie Stowarzyszenia w Londynie wybrany został kol. E. Górecki, a zastępcą kol. Soński.

Koło rozwijało ożywioną działalność, jak na to wskazuje zestawienie kasowe, z którego wynika, iż przychód w r. 1960 wyniósł ogółem £314.

Korespondencję do Zarządu Koła prosimy kierować na adres sekretarza kol. J. Kopcia: 7, Albert Road, Stonegate, Leicester.

LINCOLN

Doroczne Walne Zebranie Koła S.L.P. odbyło się dnia 30 października 1960 r. Ze sprawozdania ustępującego Zarządu złożonego przez kol. kol. B. Tyminskiego i S. Sicińskiego wynika, że na działalność Koła w okresie sprawozdawczym składały się następujące wydarzenia.

Koło zorganizowało Tydzień Lotnika Polskiego w Lin-

coln, którzy rozpoczął się dnia 12 czerwca Mszą św. w miejscowym kościele katolickim odprawioną przez proboszcza parafii polskiej w Lincoln z intencją za spokój duszy zmarłych i poległych lotników polskich. W czasie Tygodnia przeprowadzono zbiórkę na Fundusz Wdów i Sierot polskich po lotnikach, z której uzyskano £5. Z powodu trudności organizacyjnych nie urządzono zabawy w czasie trwania Tygodnia, natomiast dochód w sumie £145.7. uzyskany na zabawie urządzonej w dniu 14 maja przeznaczono na cele związane z Tygodniem Lotnika Polskiego. Ogółem zebrano w ciągu Tygodnia Lotnika Polskiego £20.10.7. Sumę tę przekazano do Centrali S.L.P.

Dnia 26.6.1960 r. Koło wzięło udział w uroczystościach związanych z obchodem 25-lecia święceń kapłańskich proboszcza parafii polskiej ks. F. Kamińskiego.

W dalszym ciągu zebrania wybrany został nowy Zarząd w następującym składzie: kol. kol. M. Kmiec — przewodniczący, W. Krawcewicz — sekretarz, F. Szlachetko — skarbnik, B. Czepukojć — zastępca skarbnika, M. Juszczak — członek Zarządu. Do Komisji Rewizyjnej powołano kol. kol. J. Sałka, S. Dudę i H. Orlika. Delegatami wybrano kol. kol. M. Juszczaka i H. Orlika (jako zastępcę). Obecnie Koło liczy 62 członków zwyczajnych i jednego członka wspierającego.

Dnia 17 grudnia 1960 r. Koło przyczyniło się do urządzenia wieczorku św. Mikołaja dla dzieci polskich w Lincoln, przez przygotowanie paczek zawierających podarunki zakupione staraniem Zarządu Koła S.L.P. w Lincoln po specjalnie obniżonych cenach. Wieczorek ten był urządzony wspólnie z miejscowymi organizacjami P.S.K. i S.P.K.

W Dniu Zadusznym delegat Koła, podobnie jak przedstawiciele P.S.K. i S.P.K., złożył wieniec na cmentarzu lotników polskich w Newark.

W okresie świąt Bożego Narodzenia członkowie Koła rozprzedali znaczną ilość biletów Loterii S.L.P. Z zadowoleniem należy stwierdzić, że członkowie Koła, S.L.P. w Lincoln sprzedali procentowo największą ilość biletów spośród wszystkich Kół S.L.P.

Gratulujemy!

Z końcem marca 1961 r. Koło zorganizowało loterię pod nazwą Handicap, w związku z odbywającymi się w Lincoln wyścigami konnymi. Ciągnięcie odbyło się 22 marca b.r. Dochód z tej loterii wyniósł £17.1.9. i został przeznaczony na Tydzień Lotnika Polskiego.

W zakresie działalności samopomocowej w omawianym okresie sprawozdawczym Zarząd Koła pośredniczył między Funduszem Społecznym S.L.P. a poszczególnymi członkami Koła w sprawach dotyczących pomocy finansowej dla członków, którzy znaleźli się w trudnej sytuacji materialnej. Ponadto Koło przyszło z pomocą finansową innym organizacjom społecznym jak np. Funduszowi Pomocy Dzieciom Polskim w Niemczech i Austrii, Polskiej Macierzy Szkolnej, angielskiemu Towarzystwu Pomocy Ociemniałym i Funduszowi Rozbudowy Domu Lotnika Polskiego w Nottingham. Wreszcie Zarząd Koła opłacał przejazdy autobusem do szkoły czworga dzieci polskich, których ojciec (lotnik) jest od kilku lat obłożnie chory. Ostatnio Koło S.L.P. w Lincoln przeprowadza zbiórkę na kościół polski w Londynie.

Zarząd Koła przez cały czas utrzymuje ścisły kontakt i współpracę z innymi polskimi organizacjami społecznymi w Lincoln, a zwłaszcza z Stowarzyszeniem Pol-

skich Kombatantów i Polskim Stowarzyszeniem Katolickim.

Zarząd Koła S.L.P. w Lincoln zajmuje się nadto przygotowaniami do wykorzystania możliwości jakie powstają po nabytku przez S.P.K. domu z przeznaczeniem na Klub Polski w Lincoln, który będzie dostępny dla całego społeczeństwa polskiego w Lincoln.

Członkowie Koła S.L.P. w Lincoln stanowią pozytywny czynnik w życiu społeczeństwa miejscowego w Lincoln. O wkładzie ich pracy świadczy fakt, że niektórzy z nich są właścicielami samodzielnych warsztatów pracy, przemysłowych lub handlowych. Jeden z nich posiada zakład fotograficzny, inny ma warsztat naprawy aparatów radiowych i telewizyjnych, kilku dalszych zaś jest właścicielami sklepów kolonialnych. Pozostali pracują, jako kucharze, operatorzy maszynowi, inspektorzy, urzędnicy biurowi, robotnicy w fabrykach i t.p.

Adres siedziby Koła S.L.P. w Lincoln jest jak następuje: 4. King Street, Lincoln.

LONDON

Doroczne ostatnie walne zebranie Koła S.L.P. w Londynie odbyło się dnia 2 maja b.r. Po zagajeniu zebrania przez ustępującego przewodniczącego Zarządu Koła kol. J. Seredę, wybrano prezydium zebrania w składzie: kol. kol. A. A. Dąbrowa — przewodniczący, L. Segno i W. Krassowski — wiceprzewodniczący oraz B. Jastrzębski i H. Grodzki — sekretarze. Po sprawozdaniu z działalności Zarządu Koła i dyskusji dokonano wyboru nowego Zarządu Koła, którzy ukonstytuowali się w następującym składzie: kol. kol. Jerzy Sereda — przewodniczący; członkowie Zarządu: M. Biwald i B. Włodarczyk opieka społeczna, H. Jazowy i M. Jonikas — organizacja tomboli i dancinów, A. Krzakowski — sekretariat, B. Lasota, K. Przedmoyski — sprawy klubowe, J. Rudnicki — sprawy kulturalno-oświatowe i łączności międzyorganizacyjnej.

Do Komisji Klubowej weszli: kol. kol. B. Lasota — przewodniczący; członkowie: T. Kwiatkowski, A. Krzakowski, K. Przedmoyski i inż. C. Szlęczkowski.

Zebranie uchwaliło następujące dwa wnioski:

1. „Aby Walne Zebranie S.L.P. wybrało Komitet Budowy Domu, który zajmie się zbiórką pieniędzy oraz kupnem domu dla niezdolnych do pracy z powodu kalectwa lub starości członków Stowarzyszenia Lotników Polskich. Dom taki da moralne i duchowe zadowolenie organizatorom i wszystkim członkom, oraz będzie miał wielkie znaczenie propagandowe dla Stowarzyszenia Lotników Polskich”.

Wniosek przyjęto przez aklamację.

2. „Aby Zarząd Koła Londyn urządził świetlicę w Domu Lotnika. Świetlica winna być wyposażona w wygodne fotele, oraz winny w niej znajdować się polskie niepodległościowe czasopisma. Świetlica jest bardzo pożądana przez członków, da duże korzyści Klubowi oraz Kołu Londyn”.

Wniosek ten uchwalono przekazać nowo wybranemu Zarządowi do rozpatrzenia.

Delegatami na Walne Zebranie S.L.P. zostali: kol. kol. J. Sereda, A. Krzakowski, M. Biwald; zastępcą — kol. M. Jonikas.

W skład Komisji Rewizyjnej weszli: kol. kol. T. Babiński, J. Baykowski, J. Drozdowski, J. Gazdzik i B. Zapaśnik.

Siedziba Koła mieści się w Domu Lotnika Polskiego w Londynie: 14, Collingham Gardens, London, S.W.5.

Nowy Zarząd Koła na pierwszym swym zebraniu postanowił kontynuować i rozwijać opiekę społeczną w odniesieniu do członków i ich rodzin w obrębie wielkiego Londynu.

Po długich staraniach podjętych przez Zarząd Koła przy współudziale głównego oficera opieki społecznej S.L.P. szkoła nauczania przedmiotów ojczyściych im. H. Sienkiewicza otrzymała nowe pomieszczenie w Bevington School.

W trosce o uzyskanie funduszy potrzebnych na realizowanie wytyczonych przez Zarząd Koła zadań odbywają się nadal tombole i dancinigi niedzielne. Zarząd apeluje tą drogą do Kolegów, członków Koła, o popieranie tych imprez.

Na zebraniu tym dokooptowano do Zarządu kol. Stachowskiego, który przyjął funkcję skarbnika Koła.

A. K.

Zebranie Informacyjne Koła odbędzie się w niedzielę, 5 listopada b.r. o godz. 4.30 po południu w Domu Lotnika Polskiego, 14 Collingham Gardens, S.W.5.

Zarząd Koła S.L.P. w Londynie rozpatruje możliwość wydzierżawienia Tomboli, która odbywa się w Domu Lotnika w każdą niedzielę.

Koledzy zainteresowani tą sprawą proszeni są o nadesłanie pisemnej oferty do Sekretariatu na adres: 14 Collingham Gardens, London, S.W.5.

MANCHESTER

Walne Zebranie Koła S.L.P. w Manchester odbyło się dnia 28 maja 1961 r. Po zagajeniu zebrania przez ustępującego przewodniczącego Zarządu Koła kol. W. Nowickiego, powołano na przewodniczącego obrad kol. inż. B. Łuźniaka oraz na asesora kol. kol. A. Ilnickiego i E. Gawrońskiego. Po przyjęciu protokołu z ostatniego Walnego Zebrania kol. Nowicki odczytał sprawozdanie z prac Koła, a kol. L. Gołub, jako sekretarz Zarządu Koła, z działalności Zarządu Koła. Ze sprawozdania tego wynika, że pomimo trudności różnego rodzaju Zarząd odbył 12 zebrań w czasie ubiegłej kadencji. W ciągu Tygodnia Lotnika Polskiego w roku ubiegłego zorganizowana została w Manchester Wystawa Lotnicza w sali parafialnej i przeprowadzono zbiórkę do puszek zarówno przed Kościołem Polskim jak i w polskich sklepach. Delegat Koła kol. W. Nowicki, brał udział w pracach Komitetu Obchodu Święta Żołnierza Polskiego. Poza tym Zarząd Koła zajął się sprawą przekazania Komitetowi Obchodu urny lotniczej. Na uroczystość poświęcenia i złożenia urny w Kościele Polskim przybył z Londynu przedstawiciel władz centralnych Stowarzyszenia kol. Karol Kaczmarczyk.

Zestawienie rachunkowe przedstawił kol. R. Stadtmüller. Stan ilościowy członków Koła przedstawiał się następująco: członków dożywotnich — 20, członków z prawami członkowskimi — 27, zalegających z opłatą składek ponad 1 rok — 10, ponad 2 lata 8, wspierających — 1. Razem 56 członków.

Po przyjęciu sprawozdań Zarządu i Komisji Rewizyjnej oraz jej wniosku o udzielenie Zarządowi Koła absolutorium przystąpiono do wyborów nowego Zarządu Koła. Przewodniczącym został ponownie wybrany przez aklamację kol. W. Nowicki. Poza tym do zarządu weszli: kol. kol. J. Lenart, C. Grocholski, K. Nowotarski, i B. Popkowski. Do Komisji Rewizyjnej wybrani zostali kol. kol. A. Ilnicki, R. Stadtmüller, i A. Czyżyk. Na de-

legata Koła na Walne Zebranie Stowarzyszenia wybrany został kol. W. Nowicki, a na zastępcę kol. R. Stadtmüller.

Obecny na zebraniu przedstawiciel Komitetu Wykonawczego S.L.P. kol. N. Krupowicz omówił sprawę możliwości kupna Domu Lotnika Polskiego w Manchester, przy czym stwierdził, że inicjatywa musi wyjść z Koła S.L.P. Potem władze Stowarzyszenia rozważą możliwość zrealizowania tego projektu. Po dyskusji przyjęto wniosek kol. R. Stadtmüllera o zlecenie nowemu Zarządowi Koła zwołania nadzwyczajnego walnego zebrania Koła w sprawie kupna Domu Lotnika Polskiego w Manchester. Poza tym poruszona była sprawa udziału w obchodzie Tysiąclecia Polski przez kupno trzech łóżek dla szpitali w Polsce, sprawę udziału w obchodzie rocznicy Bitwy o W. Brytanię i przeprowadzono zbiórkę na kościół polski w Londynie, przy czym zebrano doraźnie £1.1.0.

Korespondencję do Zarządu Koła prosimy kierować na adres przewodniczącego, kol. W. Nowickiego; 15, Gilda Crescent Road, Eccles, nr. Manchester.

NOTTINGHAM

Walne Zebranie Koła S.L.P. w Nottingham odbyło się dnia 19 marca 1961 roku w nowej sali Domu Lotnika Polskiego, z udziałem 40 członków i pod przewodnictwem kol. Z. Woźniaka. Sprawozdanie z działalności ustępującego Zarządu Koła złożył b. przewodniczący Zarządu kol. R. Rogalski, który podkreślił, iż Koło w Nottingham znajduje się na dobrej drodze do dalszego rozwoju i posiada ku temu wszelkie możliwości.

W sprawozdaniu swym sekretarz Zarządu Koła kol. B. Tymowski mówił o trudnościach, przez jakie przechodziło Koło i podkreślił fakt, iż do niedawna istniejące deficyty zostały zamienione na dochody, co jest w pewnej mierze zasługą energii i przedsiębiorczości obecnego kierownika Klubu kol. T. Muszyńskiego. Zarząd Koła podziękował przy tym kol. inż. Klamutowi za kontrolę nad inwentarzem Klubu a nadto kol. kol. F. Miłkowi, Słękowi, J. Piskorzowi za okazaną pomoc. Sekretarz stwierdził nadto, iż w ub.r. przybyło 42 nowych członków Koła, oraz że ze składek członkowskich zebrano £ 220.

Szczegółowe sprawozdanie finansowe złożył skarbnik Koła kol. T. Brzozowski, stwierdzając przy tym, iż Koło S.L.P. w Nottingham wypracowało w ubiegłym roku ogółem £ 1842.

W imieniu Koła Pań Angielek zabrała głos p. Zipser, dziękując Zarządowi Koła i Komisji Klubowej za wszelkie usługi otrzymane przez Koło Pań, które umożliwiły jego dalszy rozwój. P. Zipser zwróciła się do zebranych z apelem o przyjęcie jej z pomocą w założeniu miejscowego Koła Anglo-Polish Society. Sprawozdanie z działalności Koła Pań Polek złożyła kol. Hausmanowa, wyjaśniając, iż działalność Koła tego przejawia się w urządzaniu zabaw, wieczorów towarzyskich, pokazów gotowania potraw polskich itp. Córka członkini naszego Stowarzyszenia, 14-letnia panna Gaweł złożyła sprawozdanie z działalności Koła Młodzieży, które zostało przyjęte przez zebranych z dużym uznaniem. Koło to liczy 40 członków.

Przewodniczący Komisji Klubowej kol. Z. Zakrzewski w przemówieniu swoim podkreślał konieczność więk-

szego wykorzystania urządzeń i pomieszczeń Domu Lotnika Polskiego przez różne organizacje społeczne. Mówca wyraził przy tym nadzieję, że utworzenie Jazz Klubu przyczyni się do ożywienia życia towarzyskiego w Domu Lotnika Polskiego.

Omawiając działalność Klubu SLP kol. T. Muszyński wskazał na stałe poprawianie się jego sytuacji finansowej. W roku 1960 przybyło ogółem 117 nowych członków Klubu, tak iż obecnie łączna liczba członków wynosi 220.

Komisja Rewizyjna po złożeniu sprawozdania zgłosiła wniosek o udzielenie ustępującemu Zarządowi Koła absolutorium, po czym przystąpiono do wyboru nowych władz.

Przewodniczącym Zarządu wybrany został przez aklamację kol. M. Hausman, a dalszymi członkami Zarządu zostali: kol. kol. Wanda Gawel, T. Brzozowski, B. Tymowski, T. Leyko i J. Kawecki. Członkami Komisji Rewizyjnej zostali kol. kol.: Z. Woźniak — przewodniczący, oraz J. Rogalski i T. Hubczenko. Delegatami na Walne Zebranie S.L.P. wybrano kol. kol.: M. Hausmana i Z. Zakrzewskiego, zastępcą — B. Tymowskiego.

Siedzibą Koła jest Dom Lotnika Polskiego, pod adresem: 9, Pelham Road, Sherwood Rise, Nottingham.

16-to LECIE KOŁA S.L.P. W NOTTINGHAM

Przed dwoma miesiącami Koło Stowarzyszenia Lotników Polskich w Nottingham obchodziło 16-tą rocznicę swego istnienia.

Będąc pierwszą polską organizacją w Nottingham i okolicy, Koło w początkach swego istnienia liczyło 1248 członków. Zasięgiem swych wpływów Koło objęło wówczas całą miejscową polonię, oczywiście wraz z lotnikami i ich rodzinami rozsiadanymi po licznych obozach Royal Air Force i okolicznych miastach i wsiach.

Dzięki staraniom Koła powstało polskie gimnazjum i liceum w obozie R.A.F. w Newton, którego dyrektorem został kol. Bronisław Włodarczyk. Dzięki tej szkole wielu lotników polskich ukończyło później studia uniwersyteckie. Dziś zajmują oni poważne stanowiska. Nie brak wśród nich lekarzy i inżynierów.

W okresie organizowania pomocy dla Polaków w Rosji Koło urządziło wspólnie z Brytyjczykami zamieszkałymi w West Bridgford wielki festyn. Pokazny dochód z tego festynu przekazano na właściwy cel. Z czasem zorganizowano drużynę piłki nożnej, która przez długi okres czasu jest poważnym przeciwnikiem miejscowych amatorskich drużyn angielskich. Własna orkiestra Koła występuje bezpłatnie na zabawach urządzanych przez Brytyjczyków na pomoc dla biednych dzieci. W ten sposób Koło zdobyło sobie sympatię miejscowej ludności, przyczyniając się do zgodnego współżycia przez udzielanie sobie nawzajem pomocy w urządzaniu różnych imprez.

Nie zapomniano przy tym o chorych w szpitalach. W czasie ciężkiej zimy w 1947 r. na skutek trudnych warunków panujących w barakach ilość chorych lotników oraz ich rodzin zwiększała się z każdym dniem. Wówczas Koło wysyłało po 40 paczek tygodniowo do szpitali.

Pomimo przerzucania w tym czasie lotników z jed-

nego miejsca na drugie, Koło nie zaniedbało swoich obowiązków społecznych, służyło radami i pomocą nie tylko lotnikom, lecz wszystkim Polakom uchodźcom zamieszkałym wówczas w Newton i Castle-Combe. Po likwidacji obozu w Castle-Combe lotnicy polscy osiedlili się również w Nottingham. Niektórzy z nich ukończyli kurs tapicerski w obozie R.A.F. w Framlinham, przy czym do dnia dzisiejszego pracują oni jako tapicerzy, a wielu z nich posiada własne warsztaty. Organizacją ówczesnego kursu tapicerskiego zajął się kol. Zygmunt Zakrzewski. Dzięki niemu wyszkolono w tym zawodzie kilkadziesiąt osób, a w czasie kursu wyprodukowano nawet nowe meble, co pozwoliło na zakup nowoczesnego inwentarza i uzyskanie dochodu w wysokości £ 700.

W tym czasie lotnicy polscy wspomagają też miejscowego proboszcza ks. dr. J. Zawickiego, zakładając Stowarzyszenie Katolickie i tworząc pierwszy Zarząd Koła w składzie kol. kol. C. Piotrowicz — przewodniczący, Z. Zakrzewski — skarbnik i autor niniejszego artykułu — jako sekretarz.

Nie posiadając własnego pomieszczenia w Nottingham Koło walczy przez pewien czas z trudnościami i nie może przez to wykazać się poważniejszymi osiągnięciami. Jednakże pomimo to Koło urządziło wiele imprez z których dochód przeznaczono na pomoc dla wdów i sierot po poległych lotnikach. W tym czasie jedną z najlepiej udanych imprez był festyn z udziałem wielu zespołów, które wystąpiły w strojach narodowych.

Dopiero kupno domu Stowarzyszenia Lotników Polskich w Nottingham stwarza pomyślne warunki dla działalności Koła. Dzięki umiejętnemu doborowi ludzi na stanowiskach kierowniczych Dom Lotnika Polskiego w Nottingham stał się ośrodkiem skupiającym całe uchodźstwo polskie w Nottingham i okolicy. Założono szereg sekcji o charakterze kulturalnym, społecznym i rozrywkowym. Dom cieszy się ogólnym poparciem i uznaniem zarówno wśród Polaków jak i Brytyjczyków. Ci ostatni coraz liczniej uczęszczają na zabawy i inne imprezy urządzane w tym Domu.

Z kolei przystąpiono do rozbudowy domu i w tym celu powstał Komitet budowy sali balowej i koncertowej. Do Komitetu weszli przedstawiciele całego społeczeństwa polskiego w Nottingham. Fundusz na ten cel zdobyto w pewnej mierze przez sprzedaż t.zw. „cegiełek“. Dzisiaj jest już rzeczą oczywistą, że dobudowana i piękna sala jest prawdziwą ozdobą domu.

Dom mieści się przy Pelham Road. Położony jest on na wzniesieniu, na tle pięknego ogrodu. Administracja domu spoczywa w ręku p. Tadeusza Muszyńskiego, kierownika Domu i Klubu S.L.P.

Bilans prac i wysiłków Koła na przestrzeni ostatnich 16 lat jest naprawdę pokazny i może służyć za wzór dobrej gospodarki. Na szczególną uwagę zasługuje praca włożona przez kol. Z. Zakrzewskiego, który w momentach krytycznych nigdy nie szczędził trudu, służył radą, pomocą i nawet własnym groszem.

Serdeczne podziękowanie i wyrazy głębokiej wdzięczności należą się tym wszystkim, którzy swą pracą i poparciem przyczynili się do zapisania pięknej karty historii Koła S.L.P. w Nottingham.

B. Tymowski

STANY ZJEDNOCZONE LOS ANGELES

W dniu 19 marca 1961 roku odbyło się doroczne Walne Zebranie Skrzydła S.L.P. w Los Angeles. Obrady toczyły się w sali Samopomocy przy Polskim Kościele. Ze złożonych na tym zebraniu sprawozdań wynika, że najdonioślejszym zadaniem Zarządu Skrzydła w ubiegłej kadencji było opracowanie statutu Skrzydła. W tym celu na jednym z zebrań ogólnych powołano do życia Komisję Statutową, w składzie kol. kol.: T. Pawłowicz, A. Zagórski, M. Mażyński, T. Zieliński i T. Borowski. Po kilku tygodniach mozolnej pracy projekt statutu został przygotowany a następnie na Walnym Zebraniu w dniu 22 stycznia 1961 roku jednogłośnie zatwierdzony.

Z inicjatywy Zarządu Skrzydła powstał projekt urządzania „wieczorków towarzyskich“ w domach poszczególnych członków Skrzydła, których celem jest bliższe poznanie się rodzin lotniczych i nawiązanie ścisłej łączności. W ubiegłym roku odbyło się już kilka takich zebrań towarzyskich, podczas których m.in. wyświetlano filmy z pokazów nowoczesnych samolotów i rakiet. Gośćmi na tych wieczorkach byli przedstawiciele American Air Force Association. Ostatni z planowanych wieczorków nie mógł się odbyć z powodu choroby prezesa Zarządu Koła kol. T. Borowskiego, u którego zebranie miało się odbyć. Kol. Borowski przebył 7 tygodni w szpitalu. (Mamy nadzieję, że obecny stan zdrowia kol. Borowskiego nie pozostawia niczego do życzenia. Redakcja).

W okresie świąt Bożego Narodzenia urządzono dla dzieci polskich rodzin lotniczych wieczorek św. Mikołaja.

Na zaproszenie Zarządu Głównego American Air Force Association delegacja Skrzydła S.L.P. w Los Angeles brała udział w Konwencji A.A.F.A., która odbyła się w dniach 21-25 września 1960 roku, w San Francisco. Polacy spotkali się tam z bardzo gorącym przyjęciem. Dyrektor tej organizacji p. Duda w rozmowach podkreślał konieczność bliższej współpracy z pokrewnymi polskimi organizacjami kombatanckimi.

Dnia 22 października 1960 roku Skrzydło urządziło „Wieczór Lotniczy“, z którego dochód przeznaczony został na cele dobroczynne w związku z pomocą udzielaną członkom Skrzydła lub rodzinom lotników polskich w Kraju. Po zebraniu adresów dziesięciu rodzin polskich w Kraju skarbnik Skrzydła kol. A. Guluk przesłał im zebrane zapomogi.

W dniu 4 lutego 1961 roku na zaproszenie Koła A.A.F.A. „Santa Monica Squadron“ liczna delegacja Skrzydła wzięła udział w bankiecie i balu wydanym z okazji 15-lecia istnienia tego Koła. Dyrektor Organizacyjny Joe Myers okazał wiele serdeczności lotnikom polskim. As lotnictwa Stanów Zjednoczonych W. M. Mauhurin w przemówieniu swym poświęcił specjalne wspomnienie swoim zetknięciom z Polakami oraz związkom łączącym A.A.F.A. i S.L.P.

Jednym z wybitnych członków Skrzydła w Los Angeles jest dawny profesor Politechniki Warszawskiej kol. G. A. Mokrzycki, który przebywa w Stanach Zjednoczonych od 1944 roku. Dotychczas pracował on najpierw jako kierownik działu aerodynamicznego w firmie Convair w San Diego, następnie był dyrektorem badań

technicznych w Edwards Air Force Base. Ostatnio 8 lat pracuje nad doświadczeniami w dziale elektronicznym w North American Aviation. Tu wyspecjalizował się w budowie autopilotów i w automatyce. Dotychczas ogłosił szereg prac w czasopismach naukowych oraz brał udział w kilku zjazdach naukowych. Jedną ze swych prac przedstawi wkrótce na zjeździe American Society of Mechanical Engineers w Los Angeles, a drugą na zebraniu New York Society of the Automotive Engineers.

W wyniku wyborów do nowych władz Skrzydła do Zarządu weszli następujący kol. kol.: M. J. Mażyński — przewodniczący, M. Wiorkiewicz — zast. przew., E. Puchlik — sekretarz, J. Łabicki — skarbnik, oraz L. Domański i E. Pawłowski — członkowie. Delegatami do Kongresu Polonii są kol. kol.: E. Skirmunt i J. Sochański.

W skład Komisji Rewizyjnej weszli kol. kol.: H. Kałużny, A. Skwara i A. Guluk.

W dalszym ciągu tegorocznej działalności zanotować wypada nadto, że w dniu 19 marca 1961 r. został zatwierdzony Statut S.L.P. Skrzydła Kalifornia.

W dniu 4 kwietnia 1961 r. kol. M. Mażyński przewodniczący Zarządu, wziął udział w odczycie płk. M. C. Smith'a p.t. „Organizacja Lotnictwa Amerykańskiego“, urządzonym przez American Air Force Association, z udziałem ok. 350 delegatów lotnictwa amerykańskiego i przedstawicieli przemysłu lotniczego.

W czwartych Polskich Mistrzostwach Szachowych w Los Angeles duże sukcesy odnieśli kol. kol. Ludwik Domański, który po raz drugi obronił swój tytuł mistrzowski oraz W. Toporow, który zajął drugie miejsce. W dniu 13 maja br. urządzona została Zabawa Klubu Sportowego „Polonia“, w której udział wzięli również członkowie Skrzydła. Dnia 8 lipca odbył się pierwszy Piknik Lotniczy pod hasłem „Poznajmy się“, połączony z pokazem polskich tańców ludowych.

Nr. 1/61 Biuletynu Skrzydła przynosi wiadomości o dorocznym zebraniu i bieżącej działalności Skrzydła, oraz zapowiada, iż jeden z następnych numerów zawierać będzie wspomnienia lotników z wojennych obozów lotniczych w Hemswell, Northolt, Locking, Ingham, Newton oraz Hucknall. Zarząd Skrzydła zwraca się do Kolegów tą drogą z prośbą o nadsyłanie krótkich własnych wspomnień lub też fotografii pamiątkowych dla zamieszczenia w ich Biuletynie.

W roku ubiegłym Skrzydło S.L.P. w Los Angeles poniosło kilka strat w gronie swych członków. Zmarła małżonka kol. J. Mioduchowskiego, która była oficerem Polskiej Lotniczej Służby Pomocniczej Kobiet (W.A.A.F.). Poza tym zmarł 12 sierpnia 1960 roku kol. Zygmunt Lipiński, który uważany był za opiekuna wszystkich Polaków w San Francisco. Pochowany został na Cmentarzu Holy Cross, w Colma pod San Francisco. Osierocił żonę oraz córkę, p. Danutę Klimowską.

Adres Skrzydła w Los Angeles jest jak następuje: Polish Air Force Association, California Squadron, 504 1/2 So. Lafayette Park Place, Los Angeles 50, California, U.S.A. Tel.: DUnkirk, 5-8508.

CHICAGO

Skrzydło S.L.P. w Chicago ma za sobą w tym roku 9 lat istnienia. W tym okresie czasu ugruntowały się

podstawowe zasady działalności tego Skrzydła, które przyjęło za główną wytyczną pielęgnowanie tradycji lotniczej i umacnianie koleżeństwa między lotnikami polskimi. Uwaga Skrzydła nie jest jednak bynajmniej zwrócona wyłącznie ku przeszłości, gdyż obecnie nurtują je dwa zagadnienia dotyczące bliższej i dalszej przyszłości: jednym z nich jest zagadnienie młodzieży, a drugim następny Zjazd Gwiazdzysty, który w roku 1962 ma się odbyć w Chicago. Sprawa młodzieży jest tym pilniejsza, że pokolenie urodzone poza Polską zbliża się do wieku dojrzałości lub dorastającej młodzieży szkolnej. Stąd zadanie przekazania jej dorobku kultury polskiej i zapoznania z historią lotnictwa polskiego. Ambicją członków Skrzydła jest, aby zjazd w roku 1962 dorównał świetnością dotychczasowym zjazdom lotników polskich z Stanów Zjednoczonych i Kanady, oraz aby się stał zjazdem ogólnolotniczym. Tendencje te ujawniają się zresztą nie tylko w środowisku lotników polskich zamieszkałych w Ameryce, ale również i w Europie. Dano im także wyraz podczas dorocznego walnego zebrania Skrzydła.

Zebranie to odbyło się dnia 25 marca 1961 roku. W zebraniu wziął również udział, jako gość honorowy, nestor lotnictwa polskiego w Ameryce kol. F. Skibiński z Toledo oraz zasłużony działacz S.L.P. i prezes Skrzydła S.L.P. w Detroit kol. Łuczowski. Wszyscy zebrani powitali obu przybyłych gorącymi oklaskami.

Z kolei ustępujący Zarząd dokonał przeglądu działalności Skrzydła za ubiegłą kadencję i przedstawiając bilans Skrzydła, zamykający się liczbą dodatnią i to dość pokaźną.

W wyniku wyborów prezesem Skrzydła został ponownie wybrany senior Skrzydła kol. T. M. Czołowski, a w skład Zarządu weszli kol. kol.: E. Karasiewicz — wiceprezes, W. Łazoryk — sekretarz, E. Podkościelny — skarbnik, oraz G. Basiński, S. Dudek i K. Kozak, jako członkowie.

W skład Komisji Rewizyjnej weszli kol. kol.: T. Maj, L. Miarkowski, C. Daroszewski, K. Karczewski i Z. Biernat.

Delegatem na Walne Zebranie S.L.P. w Londynie został wybrany kol. K. Kaczmarezyk. Poza tym wybrano pięcio-osobowy komitet organizacyjny przyszłego zjazdu pod przewodnictwem kol. S. Abramskiego. Stały adres Skrzydła pozostał bez zmian i jest nadal jak następuje: Polish Air Force Veterans Association, 1511, N. Wicker Park, Chicago 22, Illinois, U.S.A.

Rocznik na 10-lecie Skrzydła „Kraków”.

HAMILTON

Skrzydło S.L.P. „Kraków” w Hamilton, Ontario, Kanada, obchodziło w roku ubiegłym 10-lecie swego istnienia. Z tej okazji Skrzydło to wydało okazały zeszyt zawierający bogaty materiał ilustracyjny oraz szereg interesujących artykułów na tematy lotnicze.

Zeszyt zawiera portret fotograficzny Królowej Elżbiety II, jako patronki Kanadyjskiego Stowarzyszenia Królewskich Sił Powietrznych oraz fotografię premiera kanadyjskiego Diefenbakera i prezydenta miasta, Hamilton, Lloyd D. Jacksona. Oprócz kilku zdjęć lotniczych zeszyt zawiera artykuły w języku angielskim o Kanadyjskim Stowarzyszeniu Królewskich Sił Powietrznych, na-

pisany przez G. Harrisona, sprawozdanie z 9-go ogólnokrajowego zjazdu w roku 1959 w Montrealu, oraz przemówienia prezesa Skrzydła S.L.P. w Hamilton kol. Z. Zbuckiego. Dalej podany został skład Komitetu Wykonawczego Kanadyjskiego Stowarzyszenia Królewskich Sił Powietrznych oraz inne oświadczenia o kolicznościowe.

Wśród dalszych artykułów znajduje się wiersz polski Marianna Lisowskiego pt. „Lotnikom” i wspomnienie o Franciszku Gabreskim. Numer zamyka pełna lista członków Skrzydła S.L.P. „Kraków” wraz z adresami oraz bardzo bogaty dział ogłoszeń, które umożliwiły wydanie tego okazałego zeszytu drukowanego na papierze kredowym.

TORONTO

Ze Skrzydła S.L.P. w Toronto otrzymaliśmy materiały dotyczące przebiegu zeszłorocznego walnego zebrania. Omawiamy je tutaj gdyż rzucają one światło na trudne warunki, w jakich czasami musi działać nasze Stowarzyszenie. Wybrano wówczas przewodniczącym Skrzydła długoletniego jego nieocenionego sekretarza kol. Bejnara, który jednak z powodu złego stanu zdrowia musiał wkrótce zrezygnować z tego stanowiska. Zwołano więc w czerwcu ub.r. nadzwyczajne walne zebranie Skrzydła, które wybrało kol. L. Schedlin-Czarlińskiego na prezesa w tej kadencji.

Najważniejszym wydarzeniem w życiu Koła było niewątpliwie urządzenie w tym okresie III Zlotu Gwiazdzystego lotników polskich ze Stanów Zjednoczonych i Kanady, który odbył się w dniach 3-4 września 1960 roku w Hotelu King Edward w Toronto. Sprawozdanie z tego zjazdu zamieszczone było w poprzednim zeszycie „Skrzydła”.

W dniu 21 listopada 1960 roku odbył się bankiet zorganizowany dla upamiętnienia 10-lecia istnienia Skrzydła. Myśl urządzenia tego bankietu powstała na wspomnianym wyżej zjeździe gwiazdzystym. W bankiecie wzięło udział ponad 300 członków z rodzinami, a wśród gości sporo było rodaków, którzy gościli w swych domach lotników polskich, szkolonych podczas wojny w 1-y A.O.S., R.C.A.F. Malton.

Poza tymi imprezami odbyły się 2 pikniki, wieczór św. Mikołaja dla dzieci, Bal Sylwestrowy, Błękitny Bal oraz Józefinki. Oprócz Zlotu i Józefinek wszystkie imprezy organizowane były pod kierunkiem wiceprezesa spraw imprezowych kol. Stefana Walczaka z którym współdziałało grono osób, wśród których należy wymienić pp. P. Baranowskiego, M. Cyznera, L. Kuczyńskiego, P. Kuleszę, T. Prawickiego i R. Romanowicza. Przy przygotowywaniu i prowadzeniu bufetów szczególnie czynne były panie: Bejnarowa, Cyznerowa, Faryna, Kulesza, Różycka, Smuła, Walczakowa i jako główna kierowniczka p. J. Kuczyńska.

W związku z przypadającą w tym roku 50-leciem założenia w Toronto pierwszej parafii rzymsko-katolickiej im. św. Stanisława Kostki, której proboszczem jest lotnik i kapelan Skrzydła ks. Antoni Murawski, postanowiono zakupić monstrancję dla kościoła. Utworzono w tym celu specjalny Komitet, który zebrał na ten cel prawie 300 dol.

Skrzydło przed trzema laty wzięło na siebie obowiązek opiekowania się Air Cadets Squadron No. 201.

Okazało się, że zobowiązanie to nie pociągnęło za sobą najmniejszych kosztów. Rok rocznie urządzone na ten cel loterie pokryły z nadwyżką związane z tym wydatki. Pierwsze ciągnięcie dało 320 dol. nadwyżki, która pozostała w kasie Skrzydła. Sprawozdanie z Komisji Opieki zdał jej przewodniczący kol. E. Arciuszkiewicz, który przewodniczył Komisji przez dwa lata. Dalszymi członkami Komisji byli kol. kol.: M. Cyzner, A. Rokitnicki i K. Stankiewicz. W roku bieżącym szczególnie zasłużyli się przy organizowaniu loterii kol. kol. T. Schipke, M. Bejnar, T. Borkowski, S. Niezgoda i P. Szuszkiewicz.

Rozpatrywana była nadto sprawa wciągnięcia Skrzydła Toronto w ramy akcji udzielania zapomóg i przyznawania praw inwalidzkich b. lotnikom polskim, takich, jakie przysługują kanadyjskim weteranom wojennym. Akcję zmierzającą do wciągnięcia Skrzydła Toronto prowadzi od wielu lat Skrzydło „Kraków” w Hamilton. Wobec tego, że zobowiązania zaciągnięte w tym względzie przez W. Brytanię nie obowiązują Kanady, udzielenie praw weterańskich przez Kanadę Polakom było aktem dobrej woli. Co do zapomóg weterańskich mowa jest tylko o doraźnych zapomogach dla ludzi znajdujących się w potrzebie, a nie stałych pensjach, czy rentach. Przedstawicielem Skrzydeł polskich w stosunku do kanadyjskich władz państwowych był kol. Sznuk, który ma również duże zasługi w zakresie załatwiania spraw imigracyjnych kolegom sprowadzającym rodziny z Polski.

Po powrocie ze szpitala kol. Bejnar objął swoją dawną funkcję sekretarza generalnego Skrzydła, którą w czasie jego choroby pełnił kol. R. Romanowicz, a sekretarzem protokolarnym był kol. J. Smuła. Skarbnikiem Zarządu Skrzydła był kol. L. Kuczyński. Wiceprezesem od spraw samopomocy koleżeńskiej i łącznikiem z R.C.A.F. Association był kol. M. Cyzner. Wiceprezesem od spraw Kongresu Polonii Kanadyjskiej był kol. P. Kulesza. Jak wiadomo, kol. Walczak był wiceprezesem od spraw imprezowych. Kol. S. Brenk był kierownikiem referatu do spraw weterańskich. Prezes Skrzydła kol. Leon Schedlin-Czarliński został na Konwencji Grupy Ontario w Belleville wybrany 1-wiceprezesem Grupy.

Z grona kolegów odszedł kol. Woźniak, którym podczas jego choroby aż do zgonu opiekował się kol. W. Janiszewski z żoną.

Ze sprawozdania finansowego na rok 1960-61 wynika, że stan gotówki w banku na dzień 17 marca 1961 wynosił 2,632.85 dol.

Na Walnym Zebraniu dnia 26 marca 1961 dokonano wyboru nowych władz. Skład Zarządu Skrzydła w Toronto jest teraz następujący: kol. St. Matias — przewodniczący, kol. T. Prawecki — pierwszy wice-przewodniczący, kol. M. Cyzner — drugi wice-przewodniczący, kol. P. Kulesza — trzeci wice-przewodniczący, kol. A. A. Pucek — sekretarz generalny, kol. A. Gindrowicz — sekretarz protokolarny, kol. L. Kuczyński — skarbnik, kol. E. Arciuszkiewicz — przewodniczący Komitetu Opieki nad Podchorążymi Lotnictwa oraz kol. kol. T. Borkowski, A. Leszczyński, A. Wiśniewski, A. Wiernek i E. Zaleski — członkowie Zarządu. Członkami komisji

rewizyjnej zostali kol. kol. H. Malinowski, M. Marchlewicz i H. Jakubiec.

Wydany w maju 1961 r. Komunikat 61/61 oprócz składu nowych władz Skrzydła zamieszcza zdjęcie z momentu przekazania czeku na zakup pamiątkowej monstrancji do kościoła polskiego w Toronto. Uroczyste przekazanie monstrancji ks. proboszczowi A. Murawskiemu odbędzie się podczas Złotego Jubileuszu Parafii w październiku 1961 roku.

Adres Skrzydła w Toronto jest jak następuje:

Royal Canadian Air Force Association, No. 430 (Warsaw) Wing, 274, Roncesvalles Avenue, Toronto, Ont., Canada.

A R G E N T Y N A

CORDOBA

Walne Zebranie Koła S.L.P. w Cordobie odbyło się dnia 15 lipca 1961 r. Po wysłuchaniu sprawozdań ustępującego Zarządu Koła dokonano wyboru nowych władz Koła, przy czym nowy Zarząd ukonstytuował się w następującym składzie: kol. kol.: Leon Wróblewski — prezes, Leon Switon — sekretarz, koleż. Felicja Myncowa — skarbnik. Do Komisji Rewizyjnej weszli kol. kol.: T. Nawalany i K. Jurgin.

Z okazji zebrania Koło urządziło tego samego dnia wieczorem w sali Związku Polskiego kolację towarzyską dla Kolegów z rodzinami. Zebranie to zostało połączone z dwoma odczytami. Po kolacji kol. T. Nawalany mówił na temat „Astronautyki”, a następnie wykonano skecz pióra kol. K. Markiewicza pt. „Podróż Astronautyczna”. Po odczytach rozpoczęła się zabawa taneczna, która przeciągnęła się do rana.

Adres sekretarza Koła jest jak następuje: Calle 4, No. 457, Barrio Empalma — Ciudad de Cordoba, Argentina. Adres siedziby Koła jest jak następuje: Calle Polonia 1533, Barrio Pueyrredon, Cordoba, Argentina.

A U S T R A L I A

MELBOURNE

Doroczne Walne Zebranie Koła S.L.P. w Melbourne odbyło się dnia 4 grudnia 1960 r. i rozpoczęło się od uczczenia pamięci zmarłych i poległych Kolegów minutą ciszy.

Prezes Koła kol. Z. P. Kozieł złożył sprawozdanie z działalności Zarządu i Koła za ubiegły okres sprawozdawczy, podkreślając na wstępie, że pomimo pozyskania dwóch nowych członków Koło zmniejszyło się o jednego członka, gdyż trzech członków musiało zostać skreślonych z powodu nie płacenia składek. W zakresie członków wspierających Koło zaczęło werbowanie nowych członków dopiero w trzecim kwartale, tak iż zamiast pełnego składu 120 członków pozyskano tylko 77 osób. Wstrzymanie werbunku nowych członków wspierających podyktowane było faktem zmiany siedziby przez Australijskie Stowarzyszenie Lotników i niepewność, czy Koło S.L.P. będzie mogło kontynuować swą działalność w zakresie organizowania życia towarzyskiego. (Redakcja „Skrzydła” nie może oprzeć się pokusie złożenia Zarządowi Koła szczerych gratulacji z powodu tych „tylko” 77 nowych członków).

W minionym okresie nikt z członków nie wstąpił

w związku małżeńskie, natomiast czterem rodzinom członków urodziło się potomstwo. Przy tej sposobności prezes Koła przesłał listy gratulacyjne oraz kwiaty. Kol. Kozieł złożył nadto 10 wizyt członkom obłożnie chorym zanosząc im paczki oraz odwiedził kilkanaście razy chorych członków wspierających. Poza tym udzielał on wielu porad oraz pomagał w załatwianiu wielu żywotnych spraw członków Koła.

Koło przeprowadziło nadto bardzo ożywioną działalność reprezentacyjną i było reprezentowane na 15 zgromadzeniach i uroczystościach zorganizowanych przez australijskie organizacje kombatanckie. M. in. należy wymienić przyjęcie urządzone dla marszałka lotnictwa brytyjskiego Lorda Teddera w dniu 4 lutego 1960 r., Konferencję Australijskiego Stowarzyszenia Lotników w dniu 15 września 1960 r., złożenie wieńca pod pomnikiem poległych dnia 15 września 1960 r., uroczystą Mszę św. odprawioną z okazji obchodu rocznicy Bitwy o W. Brytanię dnia 18 września 1960 r., złożenie wieńca w Point Cook w dniu 13 listopada 1960 r. oraz udział w obiedzie Australijskiego Stowarzyszenia Inwalidów Wojennych w dniu 9 grudnia 1960 r. Ponadto kol. Kozieł reprezentował Koło S.L.P. w Melbourne na kilku pogrzebach osobistości australijskich organizacji kombatanckich.

Ze swej strony Koło S.L.P. w Melbourne gościło kilkakrotnie członków parlamentu, m.in. ministra żeglugi senatora F. Oppermana, O.B.E., ministra marynarki wojennej senatora Gortona, oraz ministra pracy i energii elektrycznej senatora G. O. Reid, Q.C.

W ramach swej działalności dobroczynnej Koło S.L.P. w Melbourne przekazało Dar Gwiazdkowy w sumie £ 30 na urządzenie gwiazdki dla dzieci Sierocińca Polskiego w Essendon. Koło S.L.P. udzieliło nadto pożyczki w wysokości £ 10 na zorganizowanie Akademii 3-Majowej. O całokształcie działalności lub poszczególnych poczynaniach Koła ukazało się w ciągu roku sprawozdawczego 6 wzmianek w prasie miejscowej.

Ogółem w ciągu ubiegłej kadencji odbyło się 8 wieczorków tanecznych, które przyniosły łącznie £ 137.

Po sprawozdaniu Komisji Rewizyjnej i zgłoszeniu wniosku o wotum zaufania dla ustępującego Zarządu i wniosku o złożeniu specjalnego podziękowania ustępującemu Zarządowi, przyjętym przez aklamację, dokonano wyboru nowych władz Koła. Zarząd ukonstytuował się w następującym składzie: kol. Z. P. Kozieł — prezes, M. Respond — sekretarz, W. Wrona — skarbnik, T. Banulski, M. Dębicki i P. Milewicz — członkowie. Do Komisji Rewizyjnej weszli kol. kol.: J. Artymiuk, T. Fultiak i T. Żurek. Przedstawicielem do A.A.F.A. wybrano kol. G. J. Rossa.

Większością głosów przeszedł następnie wniosek o przekazanie £ 4 na fundusz prasowy „Skrzydeł”. Postanowiono nadto urządzenie zabawy Sylwestrowej, natomiast program życia towarzyskiego z powodu braku odpowiedniego lokalu postanowiono odłożyć do następnego zebrania. Następne Walne Zebranie Koła S.L.P. w Melbourne postanowiono odbyć 3 grudnia 1961 r. Po części oficjalnej zebrania odbyła się pogawędka koleżeńska przy kawie.

Z zestawienia finansowego Koła wynika, iż na dwóch kontach Koło posiada obecnie łącznie £ 508.10.1, a razem z papierami wartościowymi i inwentarzem £ 618.10.1.

Zebranie członków odbyte 5 marca 1961 r. zajmowało się następującymi sprawami bieżącymi. W sprawie wieczorków tanecznych przewodniczący Koła przedstawił warunki korzystania z sali „Tobruk House”, będącej siedzibą Stowarzyszenia Szczurów Tobruckich, po czym zebrani uchwalili urządzenie 4 wieczorków we wspomnianym lokalu, z wynajętą orkiestrą. Postanowiono przy tym zwiększyć akcję werbowania nowych członków wspierających do Koła.

Wobec zwrócenia się do Koła Zarządu A.A.F.A. o udzielenie pomocy w zorganizowaniu dorocznej Konferencji A.A.F.A. zebrani uchwalili nie tylko udzielenie takiej pomocy, ale również częściowe pokrycie kosztów z tym związanych. Postanowiono nadto, iż podczas Tygodnia Lotnika Australijskiego prezes Koła kol. Z. P. Kozieł złoży wieniec pod pomnikiem, i będzie reprezentował S.L.P. na uroczystej Mszy św. w Katedrze.

W związku z organizacją Akademii 3-Majowej zebranie uchwaliło udzielenie symbolicznej pożyczki w sumie £ 10 Związkowi Polaków. Postanowiono też na przyszłe Boże Narodzenie wydanie podobnych kartek świątecznych, jak te, które zostały rozesłane w ubiegłym roku. Polecono nadto Zarządowi Koła załatwienie sprawy prezentu, jaki zostanie wręczony w tym roku sierocińcowi, zamiast daru pieniężnego.

Na wniosek kol. kol. W. Łapcika i G. J. Rossa uchwalono zlikwidowanie konta Nr 2 Koła i umieszczenie kwoty £ 400 w Banku na koncie oprocentowanym na 4½%.

Z wydarzeń, które miały miejsce już po tym zebraniu, dowiedzieliśmy się o urodzeniu się w dniu 6.7. 1961 r. córki Państwu Artymiukom. (Redakcja „Skrzydeł” dołącza swoje najserdeczniejsze gratulacje pp. Janostwu Artymiukom.)

Prezes Koła kol. Z. P. Kozieł prosi o kierowanie wszelkiej korespondencji przeznaczonej dla niego na adres:

C/ — Bridge Division, C.R.B. 60, Denmark Street, KEW, E. 4. Vic., Australia.

FRANCJA PARYŻ

W dniu 23 października 1960 roku odbyło się zebranie kolegów lotników, którzy mogli przybyć do Paryża i podzielić się z delegatami Komitetu Wykonawczego możliwościami zorganizowania Koła S. L. P.

Zapału do dyskusji nie zabrakło i zebrani z zainteresowaniem wysłuchali projektów, przedstawionych przez kol. kol. Z. W. Bienkowskiego i Cz. Palucha, i jednogłośnie doszli do wniosku, że najwyższy czas, ażeby rozpocząć pracę na terenie Francji. Razem uradzono, że należy Koło założyć i pierwszy Zarząd ukonstytuował się w sposób następujący:

Przewodniczący: — kol. inż. H. Prus.

Wiceprzewodniczący: — kol. A. Katelbach.
Sekretarz: — kol. W. Junosza-Stępowski.
Skarbnik — kol. H. Katelbach.
Członek Zarządu: — kol. K. Orłowski.

Pierwszym zadaniem Zarządu będzie odszukanie na terenie Francji kolegów, którzy byliby zainteresowani działalnością na rzecz Stowarzyszenia Lotników Polskich, a następnie zwołanie zebrania, które

KOMUNIKATY I KORESPONDENCJE

WYJAZDY DO KRAJU

Oświadczenie Komitetu Wykonawczego S.L.P.

Kilku Kolegów zwróciło się do władz Stowarzyszenia z prośbą, by Stowarzyszenie omówiło na łamach „Skrzydeł” sprawę wyjazdów, do Kraju członków SLP.

Czyniąc zadość takim prośbom, Komitet Wykonawczy Stowarzyszenia pragnie tą drogą stwierdzić, że tak dalece jak wyjazdy mają miejsce ze względów rodzinnych, czy w ogóle osobistych, Stowarzyszenie nie znajduje podstawy do zajmowania się takimi wyjazdami. Stowarzyszenie nasze nie wkracza bez woli zainteresowanego w sprawy prywatne członków.

Niemniej jednak, skoro Koledzy prosili o wypowiedź w tej sprawie, Komitet uważa za swój obowiązek zaznaczyć, że wyjazdy do Polski łączą się zawsze z pewnymi niebezpieczeństwami, nawet osobistymi. Stowarzyszenie nikogo nie zachęca do wyjazdu i każdy z Kolegów wyjeżdżających do Kraju, czyni to na własne ryzyko.

Koledzy, którzy nie mają obywatelstwa brytyjskiego winni pamiętać, że zgodnie z międzynarodowym prawem mamy przez praw stałych rezydentów w tym kraju — status uchodźców politycznych (tzw. prawo azylu). Wyjeżdżając do Kraju nie traci się praw rezydenta w tym kraju i zasadniczo nie należy przewidywać trudności przy wjeździe do W. Brytanii z powrotem, aczkolwiek formalnie Min. Spraw Wewn. nie może gwarantować tego z góry, gdyż należy to do kompetencji imigracyjnego urzędnika. Jednakże jest zrozumiałe, że traci się przy powrocie prawo azylu. Na wypadek pewnych powikłań międzynarodowych (nie koniecznie stanu wojny) mogą dla Kolegów wyniknąć pewne konsekwencje, jakie rząd kraju w którym żyjemy, uzna za stosowne, a czego z góry nie da się przewidzieć.

Z wyjazdami do Kraju łączy się naturalnie konieczność załatwienia spraw wizowych w reżymowym konsulacie. Nie jest to sprawa, jak sądzimy, łatwa do przeknięcia dla wielu Kolegów, którzy muszą jechać z takich czy innych względów. Koledzy napewno zdają sobie sprawę, że nasze Stowarzyszenie jest nie tylko organizacją lotniczą, ale również niepodległościową. Stowarzyszenie nasze nie utrzymuje żadnych stosunków z władzami reżymowymi. Dlatego też sądzimy, że Kolegom, którzy przecież uznają to stanowisko, nie jest rzeczą zwykłą zapukać do bram konsulatu. Na szczęście jest na to rada. Są agencje, które załatwiają te sprawy i w ten sposób, można uniknąć kontaktu osobistego.

Jedno jest jednakże pewne. Stowarzyszenie nasze ma prawo wymagać od swych członków, by ich wyjazdy miały charakter rzeczywiście prywatny. Nikt z członków nie ma prawa występować w imieniu Stowarzyszenia, a każdy z Kolegów będąc w Kraju powinien pamiętać jakim jest nasz główny cel pobytu na obczyźnie. W każdym numerze „Skrzydeł” jest odpowiedź na to pytanie: Powrót do Wolnej Polski!

re nakreśli plan pracy i ustali sposób jej wykonania. Mamy nadzieję, że mimo różnych trudności, Koło S.L.P. we Francji zdoła w niedługim czasie stanąć na nogi.

Do wszystkich kolegów we Francji apelujemy, aby niezwłocznie nawiązali łączność z przewodniczącym Zarządu Koła kol. inż. H. Prusem. Adres: 20 rue Legendre, Paris, 17e, France.

„KONSPIRACJE W LOTNICTWIE POLSKIM“

Oświadczenie Komitetu Wykonawczego S.L.P.

W miesięczniku „Kultura” wydawanym w Paryżu, w wydaniu z kwietnia 1961, Nr 4/162, ukazało się dokończenie artykułu p. Franciszka Kalinowskiego pt. „Konspiracje w lotnictwie polskim”, w którym wprowadził on ustęp, kończący się słowami:

„Znacznie później już jeden z członków organizacji miał wysokie stanowisko w sztabie, a gdy wyjechał za morze okazało się, że sprzeniewierzył pieniądze służbowe; mam w tej sprawie odpis pisma gen. Karpińskiego, który był już wtedy dowódcą Korpusu Przysposobienia (P.R.C.). Piszę o tym dlatego tylko, że fakt ten dowodzi jak trudno jest dobierać ludzi do konspiracji i jak srodze można się zawieść. Warto też dodać, że przestano nazywać rzeczy po imieniu i pan ów, pomimo złodziejstwa, jest czynnym członkiem koła Stowarzyszenia Lotników Polskich, którego prezesem był wkrótce potem gen. Karpiński.“

Komitet Wykonawczy Stowarzyszenia Lotników Polskich stwierdza, że osoba o której mowa, od chwili wyjazdu, tj. od grudnia 1948 r. nie jest członkiem Stowarzyszenia oraz że cytowany ustęp w odniesieniu do Stowarzyszenia Lotników Polskich jest niezgodny z prawdą i jest złośliwym zarzutem autora godzącym w dobre imię naszego Stowarzyszenia.

ZJAZD LOTNIKÓW POLSKICH

Droży Koledzy!

Po raz pierwszy po wojnie odbędzie się Ogólny Zjazd Lotników Polskich.

Inicjatywę zorganizowania takiego Zjazdu podjęli Bombowcy i Myśliwcy, pragnąc w ten sposób dać wyraz trwałości koleżeńskich więzów, jakie łączą wszystkich, którzy służyli w Polskich Siłach Powietrznych.

Czyniąc przygotowania do Zjazdu mamy na uwadze poza stroną koleżeńską, również jego znaczenie społeczne i narodowe. Wartości i zasługi polskiego lotnictwa były wielkie. Należy o nich pamiętać, przypominać je młodemu pokoleniu Polaków.

Na Zjazd zapraszamy wszystkich, którzy służyli w Polskich Siłach Powietrznych przed lub w czasie wojny, wraz z rodzinami!

Komitet Organizacyjny Zjazdu

PROGRAM ZJAZDU LOTNIKÓW POLSKICH

Sobota, 11 listopada, 1961

- Godz. 10.00 — Msza św. w Brompton Oratory w kaplicy Matki Boskiej Kozielskiej.
- Godz. 10.30 — Odjazd do Northolt zamówionym autobusem, celem złożenia wienca pod pomnikiem Lotnika Polskiego.
- Godz. 11.15 — Złożenie wienca przez gen. L. Rayskiego w otoczeniu delegacji.
- Godz. 11.45 — Odjazd do Domu Lotnika.
- Godz. 13.00 - 14.30 — Wspólny obiad dla uczestników zjazdu.
- Godz. 15.00 - 17.00 — Zebranie koleżeńskie i odczyt inż. A. Ścibor-Rylskiego.
- Godz. 18.00 - 19.30 — „Cocktail Party” dla uczestników zjazdu i zaproszonych gości.
- Godz. 21.30 — Całonocny bal dla uczestników zjazdu i zaproszonych gości.

NOWY KOŚCIÓŁ POLSKI W LONDYNIE

Komitet Wykonawczy postanowił na zebraniu w dniu 24 lutego b.r. uczynić co leży w jego mocy, by poprzez w naszym Stowarzyszeniu akcję zbiórkową na pokrycie wydatków, związanych z kupnem i urządzeniem nowego Kościoła Polskiego w Londynie. Szczegóły tej sprawy omawia podany poniżej apel ks. Prałata W. Staniszeńskiego.

Ze swej strony Komitet pragnie dodać, że potrzeba Kościoła Polskiego w centrum Londynu dawała się odczuwać od dawna i wynikała z najbardziej zasadniczych względów. Religijne życie polskie nie mogło się w pełni rozwijać na marginesie życia parafii angielskiej. Dobro wiary i polskości domagało się własnej ostoji, szczególnie w trosce o młodzież. Komitet Wykonawczy przypomina, że S.L.P. nie tylko podkreśla w słowach, ale daje dowód swymi czynami, że jest nie tylko organizacją lotniczą i niepodległościową, ale również na wskroś katolicką. Wota dywizjonów zamieszczone są w kaplicy Matki Boskiej Kozielskiej i znajdują się znowu na pierwszym miejscu w Polskim Kościele. Stworzyliśmy i utrzymujemy Fundusz Powołań, którym niesiemy pomoc dla osób poświęcających się służbie Bogu. Stworzyliśmy wręcz Fundusz Pamięci Poległych, by w dniach Świąt Dywizjonów czcić pamięć naszych Kolegów, którzy odeszli na zawsze.

Dajmy teraz raz jeszcze dowód aktywności na rzecz wielkiej polskiej i katolickiej sprawy.

Komitet Wykonawczy S.L.P.

A P E L

W SPRAWIE NOWEGO KOŚCIOŁA POLSKIEGO W LONDYNIE

Drodzy, Kochani Rodacy!

Odzywam się do Was, szczególnie do mieszkających na terenie Londynu katolików polskich w ważnej sprawie i z wielką, serdeczną prośbą. Powiem Wam o niej od razu i po prostu: chcę Was prosić, abyście nam, Duszpasterzom Waszym, pomogli zakupić i utrzymać drugi kościół polski w Londynie.

Dziś, w W. Brytanii mieszka wiele dziesiątek tysięcy Polaków. W samym Londynie przebywa ich ponad trzydzieści tysięcy. Jest rzeczą oczywistą, że kościół przy Devonian Road nie może podobać wszystkim naszym potrzebom religijnym. Co prawda, dzięki braterskiej uczynności katolików angielskich w różnych kościołach, przede wszystkim w zachodnich dzielnicach Londynu odbywają się Msze św. z kazaniem dla Polaków. Ale katolików z woli Opatrzności przybywa w W. Brytanii coraz więcej, kościoły tutejsze coraz bardziej są przepełnione, więc polskie nabożeństwa, i to z trudem, mogą odbywać się jedynie na marginesie życia parafii angielskich, w parafiach mało odpowiednich i bez warunków do rozwinięcia pełnej pracy duszpasterskiej.

Ale oto budynek kościelny został wreszcie znaleziony! Za łaskawą zgodą Arcybiskupa Westminsteru, J. Em. Ks. Kardynała Godfreya został nabyty od Presbiterianów kościół pod wezwaniem św. Andrzeja przy Leysfield Road w dzielnicy Hammersmith. Polacy są w tej chwili już prawnymi właścicielami budynku. Koszt nabycia wynosi stosunkowo niską sumę 10.000 funtów, ale koszt reparaacji, urządzenia i wyekwipowania kościoła w sprzęty i przedmioty liturgiczne, instalacja światła i centralnego ogrzewania, wyniosła dalsze 20.000 funtów. A trzeba przecież kupić także w pobliżu dom na probostwo. Tak że, jak wyjaśniają architekci, w sumie potrzebna będzie kwota 33.000 funtów na to, aby kościół mógł się w pełni stać naszą własnością, zostać przez nas naprawiony i przyozdobiony, aby mógł być poświęcony służbie Bożej.

Budynek kościelny jest piękny i obszerny, ma około 600 miejsc siedzących, ma organy, salę parafialną; zdobi go wysoka wieża, a od trzech stron otoczony jest przestrzenią ulic. Leży blisko centralnych dzielnic Londynu, w dobrym punkcie komunikacyjnym, lecz już w zachodniej części miasta, i to w takiej jego części, gdzie w promieniu dwóch i pół mili mieszka największa liczba Polaków.

Ale nie tyle o piękno zewnętrzne i rozmiar budynku chodzi. Najważniejsza jest strona duchowa sprawy. Oto jest gmach, gdzie będzie się odbywała służba Boża dla Polaków i gdzie zakwitnie prawdziwe życie parafialne; kilka Mszy św. w dniu powszechnie a zwłaszcza w niedziele i święta, a dalej stowarzyszenia katolickie i przede wszystkim duszpasterstwo dla dzieci. W niedzielne poranki w dogodnej porze odbywać się będzie Msza św. dla dzieci i młodzieży, a powstanie także osobna organizacja dla młodych; otwarta zostanie szkoła dla nauki religii i przedmiotów ojczyźstych.

Taka jest sprawa, w jakiej się dziś do Was Kochani Rodacy, zwracam. Drugi kościół w Londynie został już formalnie nabyty, ale trzeba go jeszcze spłacić, naprawić i przyozdobić. Zwracam się do Was z prośbą o zebranie na to pieniędzy. Zwracam się o szczerą rękę do wszystkich Polaków.

Wszelkie datki, oraz zobowiązania stałych przez pewien czas wpłat, proszę przysyłać albo do Polish Benevolent Fund (2, Devonian Road, London, N.1.), albo do Komitetu Parafialnego Nowego Kościoła Polskiego w Londynie, grupującego się wokół swego proboszcza, Ks. mgr. Kazimierza Sołowieja, (21, Earl's Court Square, London, S.W.5.). Czeki, Postal i Money Order'y wypisywać trzeba w pierwszym wypadku na „Polish Benevolent Fund”, w drugim na „Polish Church Committee”.

Ks. Prałat W. Staniszeński
Rektor Polskiej Misji Katolickiej
i Wikariusz Delegat dla Polaków w Anglii i Walii.

K O M U N I K A T KOMITETU WYKONAWCZEGO UCZCZENIA PAMIĘCI JÓZEFA PIŁSUDSKIEGO

W ostatniej zamierzonej fazie prac Komitetu została oddana do druku książka p.t.: „Kazimierz Sosnkowski o Józefie Piłsudskim”, zawierająca artykuły i przemówienia gen. K. Sosnkowskiego o Marszałku, poczynając od 1926 r., aż do obecnych czasów. Książka zawiera 100 stron druku i trzy fotografie. Niektóre artykuły, a wśród nich najważniejszy o pobycie w Magdeburgu, zostały sprowadzone z Kraju, a przez to książka będzie stanowić unikat bibliofilny. Wydawnictwo ukaże się w niedługim czasie i nie będzie kolportowane w normalnej drodze, co pozwala nam oddać je do użytku Kolegów po cenie 4/6 sh. za egzemplarz wraz z przesyłką.

W związku z tem zwracamy się z apelem do całej społeczności żołnierskiej o zgłaszanie zamówień. Zamówienia zbiorowe wraz z Postal Order'em lub czekiem, wystawionym na „G. Łowczowski J. P. Memorial Fund” należy kierować na ręce przewodniczącego Komisji Wydawniczej: gen. J. Wiatr, 27 Belgrave Rd., London, S.W.7. England.

ZJAZD BYŁYCH WYCHOWANKÓW SZKÓŁ MAŁOLETNIICH LOTNICTWA

W dniach 5 i 6 sierpnia b.r. odbył się w Nottingham Zjazd b. Wychowawców i Wychowanków Szkół Małoletnich Lotnictwa.

Uczestnicy Zjazdu zebrali się w Domu Lotnika w godzinach południowych w dniu 5 sierpnia, skąd odjechali do Newark, gdzie na grobach lotników polskich złożyli wieniec.

W godzinach popołudniowych odbyło się zebranie koleżeńskie, a następnie lampka wina dla uczestników zjazdu i zaproszonych gości. Wieczorem tego dnia uczestnicy wzięli udział w Balu w Domu Lotnika. Dnia następnego uczestnicy wysłuchali Mszy św. na intencję poległych i zmarłych Wychowawców i Wychowanków Szkół.

OPIEKA NAD CMENTARZAMI ŻOŁNIERZY POLSKICH WE WŁOSZECH

W Londynie powstał Komitet Opieki nad Cmentarzami Żołnierzy Polskich we Włoszech. W dniu 31 stycznia 1961 r. Komitet ten urządził konferencję prasową w siedzibie Instytutu Historycznego im. gen. W. Sikorskiego. Z Komitetem tym czynnie współdziała nasze Stowarzyszenie. Na konferencji obecny był prezes SLP. kol. Jerzy Bajan oraz kol. W. R. Wybraniec, redaktor „Skrzydła”.

PRACA NAUKOWA KOL. DR. A. ŁUCZAKA

Na Zjeździe Lekarskim w Cincinnati (U.S.A.) przedstawiona została praca zbiorowa pt. „Study in the application of physical medicine and rehabilitation to emphysema patients”. Jednym z czterech współpracowników tej pracy naukowej jest członek S.L.P. dr Aleksander K. Łuczak, pracownik naukowy Wydziału Medycyny Fizycznej i Oздrowienia Ośrodka Lekarskiego Uniwersytetu Nowojorskiego. Wspomniana praca doświadczalna, poparta dokładnymi wykresami i obliczeniami, stanowi dokładne potwierdzenie skuteczności ćwiczeń oddechowych przy leczeniu rozedmy. Według opinii fachowej praca ta jest wartościowym przyczynkiem do istniejących już w tej dziedzinie badań naukowych.

Dr A. K. Łuczak jest zasłużonym lekarzem wojskowym który zawsze należał do lekarzy twórczych i ruchliwych. Znalazłszy się w Stanach Zjednoczonych kol. dr

Łuczak w bardzo krótkim czasie zdobył sobie należyte uznanie i miejsce w kołach naukowych. Na wspomnianej pracy figuruje on na drugim miejscu jako autor, po prof. A. Haasie, który jest kierownikiem działu płucnego. Poza tym autorami pracy są dr Roer Kernisant i dr Vera Zolovic, lekarze z wymienionego powyżej Ośrodka Lekarskiego na Uniwersytecie Nowojorskim.

Przy tej sposobności składamy kol. dr. Łuczakowi serdeczne życzenia dalszej owocnej i twórczej pracy naukowej, będącej przykładem wysokiego poziomu wiedzy fachowej osiąganego przez naukowców Polaków. Jak się dowiadujemy, rozprawa naukowa, w której przygotowaniu brał udział dr Łuczak, ukaże się wkrótce w fachowym czasopiśmie lekarskim „Journal of Ohio Medical Association”.

W czasie wojny dr Łuczak był w latach 1940-1942 lekarzem 305 Polskiego Dywizjonu Bombowego. W kwietniu 1942 roku był odkomenderowany do Royal Air Force Institute of Aviation Medicine w Farnborough. Był też lekarzem personelu latającego Polskich Sił Powietrznych, prowadził wykłady w Wyższej Szkole Lotniczej, a w roku 1944 był odkomenderowany do Stanów Zjednoczonych, gdzie po ukończeniu Szkoły Medycyny Lotniczej w Randolph Field, Texas, otrzymał tytuł honorowy lekarza lotniczego amerykańskiego lotnictwa. W maju 1945 roku został odwołany do Anglii i w Szefostwie Sanitarnym P.S.P. opracowywał materiały do książki „Medycyna Lotnicza”. W latach 1945-1955 praktykował w Anglii, skąd przeniósł się do Stanów Zjednoczonych, gdzie ostatnio mieszka w Nowym Jorku.

UZNANIE POLSKICH STUDIÓW TECHNICZNYCH

Kol. Wacław Nowicki, przewodniczący Zarządu Koła SLP. w Manchester, który ukończył w Polsce przed wojną 4-letni kurs Administracji Przemysłowej, otrzymał w College of Science and Technology uznanie swego dyplomu. W związku z tym kol. W. Nowicki uzyskał tytuł „Associate of the College”. Serdecznie gratulujemy sukcesu i życzymy dalszego powodzenia w pracy zawodowej.

TYTUŁ NAUKOWY KOL. W. FILA

Kol. Władysław Fila otrzymał na Uniwersytecie w Edynburgu tytuł Master of Science (M. Sc.) za pracę z zakresu biochemii rolnej. Kol. Fila jest obecnie nauczycielem przyrody w szkole średniej. Otrzymanie tego tytułu naukowego przez kol. Filę zbiegło się z przyjściem na świat jego piątego dziecka. Kol. Fila ma więc obecnie czterech synów i jedną córkę.

W czasie swej służby w Polskich Siłach Powietrznych kol. Fila odznaczony był orderem „Virtuti Militari”. Dziękując się z czytelnikami „Skrzydła” powyższymi wiadomościami korzystamy z okazji, aby złożyć kol. W. Fila serdeczne życzenia dalszej pomyślności w pracy naukowej.

„GAZETKA SZKOLNA”

W różnych ośrodkach polskiego osiedlenia wydawane są polskie pisma dla dzieci i młodzieży. W Wielkiej Brytanii ukazuje się m.in. wydawana od kilku lat w ramach działalności oświatowej S.P.K. „Gazetka Szkolna”. Ostatnio wydany został Nr 1/14. tej gazetki. Jest to bardzo pożyteczne czasopismo, bogato ilustrowane zdjęciami i wypełnione niemal wyłącznie pracami dzieci i młodzieży, w wieku szkolnym. Składają się na nie wrażenia z nauki w szkołach przedmiotów ojczyźstych, z przedstawień teatralnych, jasełek i tp., z rocznic i obchodów narodowych, z wycieczek, imprez sportowych i działalności

Związku Harcerstwa Polskiego. Pismo zawiera również ciekawe konkursy z nagrodami.

Lotników szczególnie zainteresować może fakt, iż w tym numerze „Gazetki Szkolnej” znajduje się m.in. zdjęcie z Jasełek wystawionych w szkole przedmiotów ojczystych im. H. Sienkiewicza w Londynie, która znajduje się pod opieką londyńskiego Koła S.L.P. Z gazetki tej dowiadujemy się o pracy młodzieży w prowadzonych klasach gimnazjalnych w szkołach przedmiotów ojczystych na poziomach elementarnym, średnim i wyższym oraz o życiu w podobnych szkołach w innych krajach, nie tylko europejskich, ale i tak odległych, jak Brazylia.

Redaktorem omawianej tu „Gazetki Szkolnej” jest dr Z. Kasprzycka. Redakcja mieści się w Domu Komбатанта w Londynie, 20, Queens Gate Terrace, S.W.7.

FOTOGRAFIE I OPISY TECHNICZNE SAMOLOTÓW POLSKIEJ KONSTRUKCJI

Jerzy B. Cynk, historyk i publicysta lotniczy, współpracownik „Skrzydeł” zajmujący się kompletowaniem archiwum fotografii i konstrukcji, zwraca się do Czytelników „Skrzydeł” z gorącym apelem o nadsyłanie na adres: 64, King Edward's Road, London, N.9., England, wszelkich zdjęć przedstawiających przedwojenny polski sprzęt lotniczy, oraz roczników czy pojedynczych numerów przedwojennego „Lotu Polskiego”, „Skrzydlatej Polski” i innych publikacji lotniczych. Wypożyczone tą drogą materiały będą zwracane właścicielom w ciągu 2 do 4 tygodni. (Telefon: HOWard 1096).

P O S Z U K I W A N I

Sekretariat Stowarzyszenia Lotników Polskich będzie wdzięczny za dopomożenie w uzyskaniu aktualnych adresów następujących członków S.L.P.:

Stefan Baron, Edmund Bartkowiak, Kazimierz Bogdański, Roman Grocholski, Wiktor Kelston (Krzyszkowski), Jerzy Kopiński, Zygmunt Leon Munnich, Stanisław Piotrowicz, Leon B. Swistun, Andrzej Wolfeld i Maria Mosiewiczowa.

Z ZAŁOBNEJ KARTY

Ś. P. MJR. INŻ. WACŁAW T. WIÓRKIEWICZ

W dniu 10 stycznia zginął w wypadku samochodowym w Capetown (Południowa Afryka) kol. inż. Wacław T. Wiórkiewicz. Po ukończeniu jako prymus Korpusu Kadetów otrzymał dyplom inżyniera na Politechnice Warszawskiej. Podczas wojny był Oficerem Technicznym w 303 Dyw. Myśl. im. T. Kościuszki. Po inwazji Kontynentu był Szefem Technicznym polskiego lotnictwa myśliwskiego przy 84-ej Grupie. Po wojnie wyemigrował do Południowej Afryki, gdzie pracował jako inżynier w kopalni węgla. Potem był inżynierem w wytwórni Explosium i wytwórni amoniaku. Osierocił żonę i 14 letnią córkę.

Straciliśmy światłego i cennego kolegę i przyjaciela.
Cześć Jego pamięci! M.M.

PADRES FRANCISCANOS
BECQUER 2360
1682 MARTIN CORONADO

ś † p.

GUSTAW RADWAŃSKI

kpt. rez. pll. Polskich Sił Powietrznych
odznaczony trzykrotnie Krzyżem Walecznych.
Walczył w Bitwie o Wielką Brytanię. Zmarł
10 października 1961 roku w Londynie. Pochowany
został na cmentarzu Streatham Park w
Londynie.

Cześć Jego pamięci!

ś † p.

ZYGMUNT LIPIŃSKI

kapitan obserwator Polskich Sił Powietrznych
ur. 8 września 1903 roku w Wilnie, zmarł 12
sierpnia 1960 roku w San Francisco (U.S.A.)
i został pochowany na cmentarzu Holy Cross
w Colma, pod San Francisco, California.

Cześć Jego pamięci!

ś † p.

STANISŁAW WOJDA

starszy sierżant Polskich Sił Powietrznych
ur. w 1909 roku w Łowiczu, zmarł 23 marca
1961 roku w Darwen, Lancashire, w Anglii,
i pochowany został na cmentarzu w Layton-
Blackpool.

Cześć Jego pamięci!

ś † p.

JÓZEF STABLEWSKI

major pilot Polskich Sił Powietrznych
ur. w 1897 roku, zmarł 3 września 1960 roku
w Kanadzie, gdzie został pochowany.

Cześć Jego pamięci!

ś † p.

ANTONI JÓZEF BOHDANOWICZ

chorąży pilot Polskich Sił Powietrznych
ur. 9 października 1904 roku, zmarł 16 grudnia
1960 roku i został pochowany na cmentarzu
Kensal Green, St. Mary Cemetery, w Londynie.

Cześć Jego pamięci!

ś † p.

STANISŁAW CZEPE

kapitan Polskich Sił Powietrznych
oraz Royal Air Force, ur. 26 lipca 1909 roku,
zmarł w Princess Mary's R. A. F. Hospital,
Halton, w dniu 11 sierpnia 1961 roku.

Cześć Jego pamięci!