

SKRZYDEŁA

Wiadomości ze Świata

ROK XXVI
Grudzień, 1966 r.

WINGS — Periodical of the Polish Air Force Association.

92/578
December 1966.



Członkom Stowarzyszenia Lotników Polskich, Czytelnikom „Skrzydeł”, wszystkim lotnikom polskim, gdziekolwiek się znajdują, oraz ich rodzinom, życzymy przyjemnych świąt Bożego Narodzenia i pomyślnego Nowego Roku.

Redakcja

Fragment „Hołdu Trzech Króli” z ołtarza Wita Stwosza w kościele N.M.P. w Krakowie.

LIST WIGILIJNY

J.E. KS. BISKUPA WŁADYSŁAWA RUBINA

Każdy z Was, Ojcowie Rodzin, będzie się starał zgromadzić przy stole swoją Rodzinę w Wieczór Wigilijny, podzielić się ze wszystkimi opłatkiem, złożyć sobie nawzajem życzenia i w świątecznym, radosnym nastroju przeżywać dzień Narodzenia Pańskiego. Choinka i kolędy śpiewane wspólnie, upominki i świąteczne łakocie, a nade wszystko radość dzieci — będą tych chwil największą osłodą.

Jako biskup polski, ustanowiony dla opieki nad uchodźstwem polskim w całym świecie, chciałbym także w tym dniu Wigilijnym zgromadzić przy wspólnym stole Pańskim wszystkie rodziny, chciałbym przelamać się Oplatkiem — Chlebem Żywota i karmić nim wszystkich obciążonych i zmęczonych, a nade wszystko kochaną dźwiatwę i młodzież; chciałbym im wszystkim i Wam złożyć moje najlepsze życzenia świąteczne.

Nie mogę w tym dniu być wszędzie, od Nowej Zelandii, Australii, poprzez całą Europę do obu Ameryk. A jednak duchowo będę z Wami, gdziekolwiek pożywać będziecie — dostanią czy najskromniejszą Wieczerzę Wigilijną. I chciałbym, aby właśnie w czasie tej wieczerzy Ojcowie Rodzin zechcieli odczytać zebranym niniejszy list Wigilijny, skierowany przede wszystkim do Ojców Rodzin.

Wy Ojcowie Rodzin, z racji łaski stanu, jaką daje sakrament małżeństwa, jesteście współuczestnikami Królewskiego Kapłaństwa Chrystusowego, i Jego współpracownikami w wydaniu na świat i wychowaniu po chrześcijańsku dzieci. Jako Biskup, sprawując Ojcostwo duchowe nad całą powierzoną mej pieczy owczarnią, najpierw składam Wam najlepsze życzenia, abyście wspólnie ze Swymi Małżonkami wykonali wiernie i dobrze obowiązki rodzicielskie wyrażające się w chrześcijańskiej atmosferze rodzinnej, przepojonej miłością i wyrozumiałością, budującej ładem, harmonią a opromienionej obfitością łaski Bożej.

Za Waszym, Ojcowie pośrednictwem przesyłam najlepsze życzenia dla Dźwiatwy i Młodzieży. Napewno chcielibyśmy wszyscy, aby rosły one i rozwijały się jak najwspanialej, by uczyły się dobrze i pilnie, by były wzorowe w rodzinie, szkole, nie zaniedbywały nauki przedmiotów ojczystych, pielegnowały mowę ojców i bogatą katolicką tradycję narodową, by rosły na dobrych obywateli krajów osiedlenia, ale miłujących też Polskę, by nade wszystko rozwijały wrodzone zdolności, osiągały

pełnię cnót chrześcijańskich i dziecięstwa Bożego.

Składając Wam te życzenia, przekazuję także moją gorącą prośbę, do Was Młodzieży i Dźwiatwo. Proszę Was o Wasze modlitwy. Proszę, jeśli to tylko będzie możliwe, abyście ofiarowały Komunię świętą w dzień Bożego Narodzenia, w intencji Kościoła, tak bardzo uciskanego teraz w Polsce, abyście upraszały łaski potrzebne dla Ks. Kardynała Prymasa, Księży Biskupów, Duchowieństwa świeckiego i zakonnego, dla wszystkich Wiernych. Módlcie się także o łaski dla nas w pracy na uchodźctwie, dla Waszego Biskupa, Rektorów, Duszpasterzy, dla Rodziców i Wychowawców, dla Organizacji Polskich do których należycie, abyśmy — mimo rozproszenia i jakże różnych warunków życia — stanowili jedność.

Episkopat Polski przez dziewięć lat Wielkiej Nowenny Narodu prowadził nas, aby w roku obchodu Tysiąclecia naród Polski był Bogiem silny, aby wszyscy Polacy, gdziekolwiek żyją, przeżywali tę chwilę w stanie łaski. Zbliżamy się do końca naszego Jubileuszowego Roku. Boże Narodzenie jest doskonałą okazją sakramentalnego, ... mistycznego... pojednania i zjednoczenia wszystkich Polaków. Nie omińmy tej wyjątkowej okazji. Niech ona stanie się „dobrym startem” na drugie tysiąclecie, w które wkraczamy i za które właśnie my jesteśmy teraz współodpowiedzialni.

Jeśli list ten skierowany jest przede wszystkim do Rodzin, nie wyklucza on ludzi samotnych, którzy Wilię spożywać będą sam na sam z Bogiem. Niech pamiętają, że cierpienia ich samotności mają wielką wymowę i moc. Niech więc zechcą ofiarować swe cierpienia, troski i osamotnienie, jako dar najwspanialszy Nowonarodzonej Dziecinie, a Ona stokrotnie wynagrodzi łaskami. Jako Biskup — proszę o te ofiary, bo one są potrzebne dla chwały Bożej — a o ile to możliwe — chciałbym się też odwzajemnić śląc Wam, ludziom samotnym, z głębi serca płynące życzenia — słowami, które głosili Aniołowie przy stajence: „pokój ludziom dobrej woli”.

Niech łaska Boża będzie z Wami wszystkimi, darząc Was pokojem i radością.

(—) † Władysław Rubin

Rzym, Boże Narodzenie 1966.

P.Z.L. P.23. „KARAS”

W porównaniu z ilością miejsca poświęconego w prasie takim samolotom jak myśliwce Puławskiego, czy Łoś, Karas nie zwrócił na siebie dużej uwagi. Samolot ten zasługuje jednak na szersze omówienie, zarówno ze względu na bardzo nowoczesne jak na owe czasy rozwiązania konstrukcyjne, jak również z uwagi na to, że był to bodajże jedyny w roku 1939 samolot jedno-silnikowy stanowiący trzon wyposażenia ofensywnego lotnictwa bojowego większego państwa europejskiego.

Prace nad projektem P.23, rozwiniętym przez zespół P.Z.L. pracujący pod kierunkiem inż. dypl. Stanisława Praussa, rozpoczęły się w połowie roku 1931. Samolot ten, bazowany na silniku Bristol Pegasus budowanym w Polsce z licencji, był rozwinięciem wcześniejszego projektu Praussa, szybkiego 6-cio miejscowego samolotu komunikacyjnego z silnikiem Pratt & Whitney Wasp 420 KM, noszącym oznaczenie P.Z.L.13. P.23 zaspokoić miał zapotrzebowanie na jedno-silnikowy rozpoznawczo-bombowy samolot współpracy z armią, określane w Polsce mianem liniowego. Projekt P.23 został ogólnie zaaprobowany wiosną 1932 r., ale zgodnie z życzeniem Departamentu Lotnictwa proponowane płaskie wycięcie w spodzie kadłuba na stanowisko strzeleckie zostało zastąpione przez gondolę bombardierską, dającą zwiększone pole ostrzału. Budowę kadłuba i płatów do próby statycznej oraz pierwszego latającego prototypu P.23/I Karasia I rozpoczęto jesienią 1932 r. Przewlekłe próby statyczne ujawniły pewne słabości strukturalne płatowca, co w rezultacie poważnie opóźniło montaż prototypu.

P.23/I, wyposażony w silnik Bristol Pegasus IIM2 napędzający dwuramiennie śmigło drewniane Szomańskiego, wznosił się po raz pierwszy w powietrze w trzecim tygodniu sierpnia 1934 r. Próby w locie wykazały drgania tylnej części kadłuba. Ponadto widoczność z fotela pilota była bardzo ograniczona i wnętrze tak ciasne, że załadunek trudno było precyzyjnie do swoich miejsc. W rezultacie wynikłych trudności drugi prototyp, P.23/II Karas II, uległ poważnym zmianom konstrukcyjnym. Celem poprawienia widoczności silnik zamknięty w nowym nisko-oporowym pierścieniu typu P.Z.L. został opuszczony poniżej osi podłużnej kadłuba, nadając Karasowi charakterystycznie garbaty nos. Aby zapewnić załadunek możliwość swobodniejszego poruszania się komora bombowa została usunięta z wnętrza kadłuba i cały ładunek bombowy rozmieszczony na zewnątrz pod centro-płatem. Zwiększono także oszklenie kabiny pilota i nawigatora. Wprowadzono następnie różne modyfikacje w płacie zaopatrując go w bardziej wydajne lotki szczelinowe i poprawione klapy o maksymalnym wychyleniu 45°, oraz w klapy na krawędzi natarcia centro-płata wygładzające opływ powietrza nad ogonem przy ostrych kątach natarcia. Dalsze ulepszenia objęły zmianę obrysu steru kierunkowego, poprawioną osłonę itp.

Jedną zmianą wszła jednak na gorsze. P.23/I wyposażony był w doskonałe wyrzutniki bombowe pomysłu inż. Władysława Świąteckiego. Wyrzutniki te budowane były z licencji przez wiele państw europejskich i kopiowane w innych. Wystarczy tylko

wspomnieć, że wyrzutniki Świąteckiego próbowane były przed wojną w R.A.E. Farnborough. Vickers Armstrong wytwarzał w wielkich seriach wyrzutniki oparte o zasadę Świąteckiego, które stosowane były powszechnie w drugiej wojnie światowej na bombowcach brytyjskich. Niestety, ze względu na nieporozumienia między Departamentem Lotnictwa a Świąteckim dalsze prototypy i produkcyjne Karasie zaopatrzone były w mniej zaawansowane odpowiedniki.

P.23/II był samolotem znacznie lepszym od pierwszego prototypu ale widoczność z siedzenia pilota jeszcze pozostawiała sporo do życzenia.

Różne drobne modyfikacje wprowadzane w czasie prób odbiorczych doprowadziły ten samolot do standartu produkcyjnego Karasia „A”. Później Karas III otrzymał silnik Pegasus VIII, stanowiąc maszynę wzorcową dla produkcyjnego Karasia „B”. Samolot ten, został ujawniony publicznie w maju 1936 r. na Międzynarodowej Wystawie Lotniczej w Sztokholmie. Pod koniec tegoż roku, produkcyjny Karas A. wystawiony był w Salonie Paryskim.

Należy tutaj szczególnie podkreślić fakt, że wbrew temu, co sugerują liczne publikacje osób nieznających normalnego procesu rozwojowego konstrukcji lotniczych, ilość modyfikacji wprowadzonych do prototypów Karasia nie była wcale zjawiskiem wyjątkowym, a tym bardziej dyskwalifikującym ten samolot. Prototypy najbardziej udanych samolotów świata, jak np. Wellington, przechodziły wielką ilość przeróbek, których liczba sięgała czasem do paru tysięcy, zanim osiągnęły one stadium zadawalającego sprzętu użytkowego. Każdy samolot, bez wyjątku, przechodzi podobną ewolucję.

W 1935 r. Departament Lotnictwa zamówił w P.Z.L. 40 Karasi „A” i 210 Karasi „B”. Samoloty te zastąpić miały używane jeszcze operacyjnie Potezy XXV-B2. Przebrojenie eskadr liniowych na Karasie miało być ukończone zimą 1937/8, ale niespodziane trudności z silnikami Pegasus II opóźniły ten plan o kilka miesięcy. Dostarczone przez Bristol silniki działały względnie zadawalająco, choć w czasie ich eksploatacji napotkano usterki. Nadzieja, że wady te zostaną usunięte z Pegasus II budowanego w Polsce rozwiała się przy próbach z pierwszymi egzemplarzami wyprodukowanymi w Polsce przez Wytwórní Silników No.1. Zacieranie się reduktorów i pęknięcie wałów stale się powtarzało. W wyniku długiej korespondencji z Bristolem ustalono wreszcie, że poddostawcy Bristola, natrafiający na podobne trudności przy próbach części silnika, wprowadzili szereg zmian i modyfikacji, które nie były wprowadzone do dokumentacji technicznej dostarczonej Polsce, a to z tego względu, że ta odmiana silnika nie miała być budowana seryjnie w W. Brytanii i z tego też powodu poprawne instrukcje produkcyjne nie były nigdy opracowane.

P.Z.L. Pegasus II, choć ostatecznie usprawniony, nie osiągnął pożądanej doskonałości. W rezultacie wszystkie 40 Karasi „A”, których dostawy rozpoczęły się w czerwcu 1936 roku, zostały przeznaczone do szkolenia, a ich pułap operacyjny ograniczony do 3000 m. Wszystkie Karasie „A” były wyposażone

F-56
PADRES FRANCISCANOS
1682 BECOUER 2340
MARTIN CORONADO

w podwójne sterowanie i najpierw służyły w eskadrach oczekujących przebrojenia na Karasi „B”, a później w różnych ośrodkach szkoleniowych. Większość z nich ewakuowana była do Rumunii w połowie września 1939 r.

Główną odmianą produkcyjną był P.23B, Karas „B”, zaopatrzony w dziewięć-cylindrowy silnik gwiazdowy P.Z.L. Pegasus VIII, mocy 660/680 KM. Samolot posiadał pełne wyposażenie operacyjne. Dostawy do eskadr rozpoczęły się jesienią roku 1936 i pierwsze samoloty otrzymał 1 Pułk Lotniczy w Warszawie. Ogółem zorganizowano 17 eskadr bojowych, po 10 Karasi „B” każda, ale tylko 12 z nich istniało w r. 1939. Dwie eskadry Karasi 1 Pułku Lot. zostały rozwiązane z chwilą, gdy pułk otrzymał pierwsze Łosie. Trzy dalsze eskadry rozwiązano, aby uzupełnić stan sprzętowy pozostałych jednostek Karasi. Produkcja P. 23 ukończona została w roku 1938. Z konstrukcyjnego punktu widzenia Karas, całkowicie metalowy dolnopłat wolnonośny, był samolotem nawskroś nowoczesnym. Skrzydło przedstawiało najbardziej rewolucyjną część konstrukcji; było ono bowiem jednym z najwcześniejszych przykładów metalowej konstrukcji przekładankowej w świecie. (Wynalazek inż. Franciszka Miętala. Polski patent No 16585, udzielony dn. 20.6.1932). Stanowi ono keson utworzony z dwóch lekkich dźwigarów duralowych i falowanych blach duralowych z rowkowaniem biegnącym wzdłuż rozpiętości, krwitych od zewnątrz i miejscami od wewnątrz gładkim duraliem. Metoda ta, łącząca lekkość z wytrzymałością, zastosowana była po raz pierwszy na challenge'owym PZL.19, następnie na Karasiu, a później na wielu innych typach PZL. Wolnonośne usterzenie ogonowe miało budowę analogiczną do płata. Podwozie składało się z dwóch oprofilowanych stałych gołeni oleo-pneumatycznych i kół nisko-ciśnieniowych osłoniętych owiewkami oraz amortyzowanej płozy ogonowej.

Kadłub, metalowa struktura owalna z duralowym pokryciem pracującym, składał się z 13 wręg, wzmocnionych dodatkowo wspornikami. Kabina pilota, całkowicie zamknięta, ogrzewana była i wentylowana. Siedzący za pilotem nawigator był również bombardierem i strzelcem pokładowym, obsługującym karabin w dolnej gondoli. Otwarte grzbietowe stanowisko strzeleckie zaopatrzone było w pojedynczy karabin chowany w kadłubie. Zastosowanie przewidywanych w projekcie sprzężonych karabinów maszynowych na tym stanowisku nigdy nie było zrealizowane. Uzbrojenie uzupełniał stały karabin maszynowy pilota strzelający przez śmigło. Ładunek bombowy, o łącznej wadze do 700 kg. rozmieszczony był zewnętrznie pod centropłatem. Typowe kombinacje: 6 bomb po 100 kg, 8 bomb po 50 kg, lub 24 bomby rozpryskowe po 12½ kg.

Karas „B” miał rozpiętość 13,95 m., długość 9,682 m., wysokość 3,30 m. pow. nośna 26,80 m². Ciężar własny 1740 kg., w locie 3138 kg. Prędkość na wysokości 3650 m. wynosiła 319 km./godz., zasięg 1260 km., pułap 7300 m.

Biorąc udział w wystawach międzynarodowych Karas zwrócił na siebie dużą uwagę zagranicą. Bułgaria zamówiła 12 samolotów tego typu wyposażo-

nych w mocniejszy silnik Gnome-Rhône i uzbrojonych w dwa, zamiast jednego, stałe karabiny pilota. Model eksportowy otrzymał oznaczenie P.43. Był on ogólnie bardzo podobny do P.23, ale przesunięcie środka ciężkości, wynikające z użycia cięższego silnika, spowodowało konieczność poczynienia pewnych zmian w rozplanowaniu płatowca. Kabiny pilota i nawigatora uległy więc modyfikacjom i długość samolotu wzrosła do 9,95 m. przy zachowaniu wszystkich innych wymiarów P.23B. Do produkcji P.43 przystąpiono nie budując właściwego prototypu.

Wady zakupionego przez Bułgarów we Francji silnika Gnome-Rhône 14 Kfs, mocy 930 KM, który się łatwo przegrzewał i zapalał, opóźniły dostawy pierwszych dwunastu P.43A. Samoloty te zasilili lotnictwo bułgarskie pod koniec 1937 i zyskały sobie doskonałą opinię. P.Z.L. otrzymało zamówienie na dalsze 42 samoloty typu P.43. Samoloty te, oznaczone P.43B, zaopatrzone były w silnik Gnome-Rhône 14 N1 mocy 980 KM i poza tym nie różniły się od P.43A. Dostawy P.43B przewidziane były na wiosnę i lato 1939 r. Do końca sierpnia około 30 samolotów odeszło do Bułgarii. Dłaczego w obliczu wojennego zagrożenia kraju pozwolono na wywóz tych samolotów, które jakościowo przewyższały P.23B i mogły poważnie wzmocnić szczupłą siłę bombową lotnictwa polskiego, tego nikt jak dotąd zadawałając nie wyjaśnił. Szeroko rozpowszechniane na emigracji twierdzenie, że do P.43B nie było jakoby w Polsce śmigieł nie wytrzymuje krytyki bo: 1) wszystkie P.43B ukończone w chwili wybuchu wojny posiadały śmigła, co wskazuje że śmigła do tego samolotu w Polsce były; 2) odpowiednie śmigła można było zakupić we Francji, W. Brytanii czy też w Stanach Zjednoczonych.

1 września 1939 r. osiem dalszych P.43B przeznaczonych dla Bułgarii było zupełnie gotowych i dziewięć samolotów na wykończeniu w Wytwórni Płatowców Nr. 1 na Okęciu. Na rozkaz Dowódcy Lotnictwa załogi 41. Eskadry, która straciła kilka P.23B przy lądowaniu na źle wybranym lotnisku połowym, przybyły do Warszawy 4 września, aby pobrać P. 43B jako uzupełnienie. Niestety, trzy P.43B przygotowane do odlotu na dobrze zamaskowane lotnisko Warszawa-Bielany zostały zniszczone w czasie niemieckiego nalotu na Okęcie i tylko pięć P.43B, które przeleciały na Bielany wcześniej, zostały przejęte przez 41. Eskadrę. Samoloty te brały udział w akcji razem z pozostałymi w eskadrze P.23B do dnia 10 września, w którym to dniu eskadra straciła swe ostatnie płatowce.

P.43B posiadał prędkość maksymalną na wysokości 4000 m. 365 km./godz., zasięg 1400 km., pułap praktyczny 8500 m.

Historia Karasia nie skończyła się bynajmniej na P.43. W r. 1936, kiedy produkcja P.23 ruszyła pełną parą. Prauss rozpoczął prace nad następcą Karasia, projektowanym z użyciem silnika mocy 900-1.200 KM. Samolot ten otrzymał nazwę P.46 Sum. Maszynę planowano wyposażyć w chowaną gondolę strzelecką wysuwającą się pod ciężarem bombardiera (strzelca) oraz w podwójne usterzenie ogonowe. Urządzenie to zamocowano doświadczalnie na pierwszym produkcyjnym Karasiu B., oznaczając tę maszynę numerem fabrycznym P.42. Po ukończeniu prób, w czasie których zdecydowano zarzucić ideę grawitacyjnego

wysuwania gondoli i zastosować na Sumie system hydrauliczny, P.42 został przywrócony do normalnego standardu Karasia B i dostarczony lotnictwu.

Pierwszy prototyp Suma, P.46/I, dokonał pierwszego lotu w październiku 1938, drugi prototyp, nieuzbrojony, rozpoczął próby następną wiosną. Lotnictwo polskie zamówiło 300 Sumów „A”, wyposażonych w silnik gwiazdowy P.Z.L. Pegasus XX, mocy 925 KM. Bułgaria zamówiła początkowo 12 Sumów „B” z silnikiem Gnome-Rhône. Seryjna produkcja Suma „A” rozpoczęła się latem 1939 r. i pierwsze dostawy do eskadr spodziewane były wiosną następnego roku. Dalszym typem rozwojowym był projekt mniejszego dwumiejscowego bombowca nurkowego, będącego na deskach kreślarskich inż. Praussa w chwili wybuchu wojny.

P.43 wpłynął na konstrukcję bułgarskiego bombowca nurkowego DAR-10F projektu inż. Lazarowa. Nawet polski powojenny samolot treningowy TS-8 Bies, opracowany przez inż. Tadeusza Sołtyka, dawnego członka zespołu konstrukcyjnego Praussa, budowany w dużych ilościach na użytek lotnictwa wojskowego w latach 1957-62, zawdzięcza pewne aspekty konstrukcji przedwojnemu Karasiowi.

W czasie Kampanii Wrześniowej główny ciężar pracy rozpoznawczo-bombowej spoczął na barkach 12 eskadr wyposażonych w powolne i starzejące się Karasi. W myśl wytycznych Naczelnego Dowództwa eskadry te przegrupowano przydzielając 24., 31., 32., 34., 41. i 51., eskadrę do Lotnictwa Armii, po jednej do każdej z siedmiu armii w polu. Pozostałe pięć eskadr: 21., 22., 55., 64. i 65. wcielono do Brygady Bombowej, uzupełniając nimi cztery eskadry Łosi. Ze względu na to bezsensowne rozproszenie większej części i tak już wątłej siły Karasi potencjał bojowy maszyny nie został należycie wykorzystany i małe odosobnione jednostki przydzielone poszczególnej armiom, użyte głównie do rozpoznania, nie odegrały większej roli w powstrzymaniu naporu niemieckiego.

Praca Karasi Brygady Bombowej przyniosła znacznie lepsze rezultaty. 2.9.39 18 Karasi Dyonu VI/6 (eskadry 64. i 65.) dokonało pierwszego koncentrycznego ataku bombowego na nacierającego wroga za-

dając mu poważne straty, ale tylko 11 maszyn powróciło z wyprawy. 3.9.39 28 Karasi z eskadr 21, 22. i 55. wykonało 3 naloty na wielkie zgromadzenia niemieckiej broni pancerniej w rejonie Radomska, unieruchamiając około 30% pojazdów n-pła. Między 4. a 8.9.39. Karasi dokonały przynajmniej 15 większych ataków bombowych, w których wzięło udział łącznie ponad 100 samolotów. Ataki te, prowadzone naprzemian z ciężkimi bombardowaniami wykonywanymi przez Łosie, skierowane były głównie przeciw wielkim jednostkom pancernym n-pła nacierającym po linii Piotrków-Radomska na środkowym odcinku frontu i w rejonie Pułtuska na skrzydle północnym. Rezultatem tej akcji były ciężkie straty w sprzęcie pancernym wroga, szczególnie 4. Dvw. Panc. i Dyw. Panc. „Kempf”, które zostały wstrzymane w ruchu. Niestety ilość płatowców zdolnych do lotu tonniała z dnia na dzień i ataki bombowe coraz bardziej słabły na sile. Misje bombowe przedsięwzięto jeszcze w połowie września, ale nie miały one większego znaczenia, ponieważ wykonywały je już tylko pojedyncze samoloty. Zdradziecki atak rosyjski na tyły broniacej się Polski spowodował, że wszystkie maszyny zdadne do użytku otrzymały rozkaz przelotu do Rumunii. Z ogólnej siły wzięciowej 120 Karasi stanowiącej wyposażenie eskadr bojowych w chwili wybuchu wojny tylko 12 przeszło na teren Rumunii. Samoloty te, wraz z ewakuowanymi wcześniej Karasiami A, zostały przejęte przez rząd rumuński i później wcielone do służby w kontrolowanym przez Niemców nazistowskim lotnictwie rumuńskim. Przynajmniej jeden z Karasi latał w Rumunii jeszcze w r. 1946.

Osiągi nie stawały P.23 w rzędzie najlepszych samolotów w chwili wybuchu wojny, ale dumni piloci Karasia wspominała samolot z sympatią. Zwarta i solidna konstrukcja maszyny zdała egzamin w warunkach bojowych doskonale wytrzymując poważne uszkodzenia od ognia n-pła. Wprowadziła ona młody polski przemysł lotniczy na nowoczesną drogę przekładankowych konstrukcji metalowych, a doświadczenia zdobyte przy budowie maszyny odegrały ważną rolę przy rozwijaniu późniejszych typów P.Z.L.

Jerzy B. Cynk

SBAC — FARNBOROUGH 1966

W roku 1964, wobec ograniczenia kontraktów na nowe projekty, długiego okresu czasu wymaganego na rozwinięcie nowego typu i coraz ściślejszego wiązania się z przemysłem zagranicznym, SBAC, które pod tradycyjne litery nagłówka przybrało nowy tytuł *Society of British Aerospace Companies*, zdecydowało organizować swój wielki pokaz w Farnborough co dwa lata — na przemian z Salonem Paryskim — zamiast dorocznie i nadać mu charakter międzynarodowy. Farnborough roku 1966 było pierwszą imprezą po wprowadzeniu tych zmian w życie.

Jeśli na ostatnią wystawę w Farnborough spojrzeć pobieżnie, poddać się urokowi błyskotliwego frontu

i przepychowi olbrzymiej wystawy naziemnej obejmującej ponad 300 stoisk i ulec magicznym liczbom zamówień eksportowych powtarzanym przez megafony, można zeń wynieść wrażenie, że lotniczy przemysł brytyjski jest nadal w szczytu potęgi i ma zapewnioną przyszłość. Bieżące programy produkcyjne nie mogą na pozór budzić pesymizmu. Globalne sumy eksportu, malejące od roku 1960 pomimo wzrastającej ceny towaru, podskoczyły w górę w roku 1965, by osiągnąć rekord sięgający około 200 milionów funtów szterlingów w roku bieżącym. Niespodziewany zakup 40 Lightningów przez Południową Arabię przynosi przeszło 50 milionów funtów. I choć dyktowany głównie

względami politycznymi, jest szczególnie ważny dla brytyjskiego morale, ponieważ myśliwiec ten, będący już od dziesięciu lat w produkcji dla R.A.F., nie wzbudził dotąd zainteresowania nabywców zagranicznych. Zamówienia eksportowe obejmujące łącznie 120 sztuk samolotu pasażersko-dyspozycyjnego Handley Page „Jetstream” (dwa turbo-śmigłowe silniki francuskie Astazou po 860 KM każdy), pokazanego w Farnborough tylko w formie makiety, którego prototyp jest dopiero na ukończeniu, sięgają prawie 20 milionów funtów. Mały odrzutowiec dyspozycyjny D.H.125 zyskał sobie szeroką aprobatę głównie w rynku amerykańskiego, wyrażając się cyfrą ponad 80 maszyn idących na eksport. Liczba zamówionych B.A.C. One-Eleven, samolotu bliskiej komunikacji, przekroczyła setkę, a pasażersko-transportowy H.S.748 przyniósł nowy kontrakt zagraniczny podpisany w czasie wystawy.

Pokaźny rejestr zamówień, zapewniający pracę przemysłowi na najbliższe lata, jest jednak raczej gorączkowym wypiekiem niż rumieńcem zdrowia. Obejmuje on głównie (poza Lightningiem) mniejsze i tańsze płatowce pasażerskie, a nie kosztowne maszyny bojowe, które z tradycyjnych rynków brytyjskich wyparte zostały niemal całkowicie przez Stany Zjednoczone, Rosję i Francję.

Co więcej, przy wnikliwszej analizie, Farnborough odzwierciedla największą groźbę dla przyszłości: postępujący paraliż rodzimego wysiłku konstrukcyjnego, objawiający się prawie zupełnym brakiem nowych projektów, bez których przecież przemysł skazany jest na powolną zagładę. Proces drastycznych ograniczeń prac projektowanych, zapoczątkowany niesławną publikacją („Defence White Paper”) wydaną przez rząd konserwatywny w roku 1957, dokończyła Partia Pracy, zarządzając zarzucenie trzech bardzo obiecujących typów wojskowych: myśliwca pionowego startu P.1154, transportowca strategicznego H.S.681 i taktycznego samolotu szturmowego TSR-2, którego prototyp został już nawet oblatany. W ich miejsce zamówiono w Stanach Zjednoczonych, Phantoma, Herculesa i F-111, co stanowi wydarzenie bez precedensu w historii przemysłu brytyjskiego, które nie może przyczynić się do wzrostu zaufania w jego możliwości w oczach zagranicy. W kategorii samolotów wojskowych, Farnborough, ukazujące zwykle z za kurtyny tajemnicy fascynujące nowości, zapowiedziało tylko H.S.801, rozwinięcie staruszki Comety przystosowanej do zadań rozpoznania morskiego i anglo-francuski (bardziej francuski, bo projektowany przez Bregueta) samolot szturmowo-treningowy Jaguar.

Nad całą wystawą naziemną dominował Concord, którego sylwetka przewijała się jako motyw dekoracyjny poprzez wiele stoisk firm związanych z projektem lub jego wyposażeniem. Ten naddźwiękowy olbrzym komunikacyjny, rozwijany i budowany półna-pół z Francją i mający się wznieść w powietrze

po raz pierwszy w lutym 1968 r., zamówiony jest w ilości 60 sztuk. Concord jest obecnie jedynym naprawdą ambitnym przedsięwzięciem angażującym przemysł brytyjski.

Pokazy w powietrzu wzmocniły jeszcze wrażenia wyniesione z przeglądu wystawy statystycznej. Efektowne ewolucje samolotów prowadzonych ręką najwytrawniejszych pilotów zachwycały precyzją manewru znakomicie zaplanowanego w czasie i przestrzeni i robiły wrażenie zarówno na krytykach sztuki latania jak i na profanach, ale pomimo dwuletniej przerwy tylko jeden spośród samolotów bryt. był typem zupełnie nowym niewidzianym na poprzednich wystawach w Farnborough. Był to Britten-Norman „Islander”, mały i tani górnopłat z dwoma silnikami po 260 KM, zabierający do 10 osób, przystosowany do krótkich startów i lądowań z terenów przygodnych.

Nic więc dziwnego, że dla stałych bywalców Farnborough największą atrakcją stanowiły samoloty zagraniczne, dopuszczone w tym roku po raz pierwszy do udziału w imprezie, pod warunkiem że posiadają silniki lub oporządzenie pochodzenia brytyjskiego. Samoloty te, jak np. francuski Breguet Atlantic do zadań rozpoznania daleko-morskiego, francusko-niemiecki transportowiec wojskowy Transall 160, czy włoskie treningówki operacyjne Macchi MB 326 i Fiat G. 91T, są doskonale znane zagranicą, ale w W. Brytanii ich dotąd nie widziano. Co więcej demonstracje pilotów zagranicznych, szczególnie na samolotach Macchi i Fiata, odbijały od rutynowych i opanowanych ewolucji ich angielskich kolegów żywiołowością i temperamentem przynoszącym posmak pokazów paryskich. Akrobacje kpt. Ricardo Peracchi, który po imponującym korkociągu, już w ostatnich fazach podejścia do lądowania wyrwał nagle swój pomarańczowy Macchi do okrągłutkiej pętli wykończonej beczką, przyrównane zostały przez niektórych komentatorów brytyjskich do niezapomnianych ewolucji Janusza Żurakowskiego na Meteorze, nad tym samym lotniskiem, z górą dziesięć lat temu.

Perspektywy na przyszłość są dla brytyjskiego przemysłu lotniczego mniej obiecujące niż karnawałowa maska Farnborough zdaje się sugerować. Niezdecydowana postawa rządu wobec przemysłu i zupełny brak wytycznych projektowych odnośnie nowych typów pokrywających zapotrzebowania wojskowe czy cywilne lat siedemdziesiątych wzmaga poczucie niepewności i przygnębienia, zabijając przejawy inicjatywy i wywołując odpływ doświadczonych konstruktorów do U.S.A. Dyskusje dotyczące współpracy z Europą nie powinny, bez względu na korzyści z nich płynące, odciągnąć uwagi przemysłu od żywotnego problemu uporządkowania własnego podwórka. Prowadzone są one bowiem z punktu słabości we wszystkich jego dziedzinach, co nie może wpłynąć korzystnie na formowane warunki umów.

Jerzy B. Cynk

SKRZYDŁA POLSKIE NAD GANDAWĄ

W historii Polskich Sił Powietrznych wiele jest zwycięstw odniesionych w powietrzu przez lotników polskich nad przeważającymi siłami Luftwaffe. Jednakże żadne z nich nie równa się zwycięstwu odniesionemu w jednej walce powietrznej przez 131. Skrzydło Myśliwskie w pamiętny poranek 1-go stycznia 1945 roku, kiedy to 20 samolotów niemieckich zostało zestrzelonych w czasie niespodziewanego ataku Luftwaffe na lotnisko pod Gandawą.

Niemcy podjęli w tym czasie swą ostatnią na zachodzie ofensywę w Ardenach. Jej dalszy pomyślny postęp uzależniony był w dużym stopniu od powstrzymania, chociażby na krótki okres czasu, działania lotnictwa brytyjskiego i amerykańskiego. Nalot na lotnisko pod Gandawą, gdzie stacjonowały polskie dywizyjony pod dowództwem mjr. pil. Aleksandra Gabszewicza temu właśnie miały służyć.

Luftwaffe zdecydowała uderzyć wczesnym rankiem po nocy sylwestrowej, z powodu który nie wymaga komentarzy. Ale tu spotkał Niemców zawód. Bowiem w czasie ataku na lotnisko samoloty polskie były w powietrzu. Po drogach i na torach kolejowych Belgii, Holandii i Francji posuwały się o każdej porze dnia i nocy niemieckie transporty wojskowe zaopatrujące oddziały walczące na froncie. Myśliwcy polscy wiedzieli, że każdy niemiecki wagon z amunicją wysadzony w powietrze, każda barka z zaopatrzeniem zapalona przed dotarciem do miejsca przeznaczenia dawały pewność, że gdzieś, na jakimś odcinku niemieckiego frontu zabraknie na pewien czas środków do prowadzenia walki. Sylwester Sylwestrem, a wojna wojną. Tak też myślał mjr. pil. A. Gabszewicz wysyłając swe eskadry w powietrze, skoro świt.

Rezultat tej słynnej bitwy powietrznej był dla Niemców bardzo smutny. Jako się już rzekło 20 samolotów niemieckich zostało zestrzelonych. I to w ciągu 15 minut, bo tyle trwała walka. Dwóch lotników polskich zginęło w walce powietrznej a czterech zmarło od ran odniesionych w czasie bombardowania lotniska.

Wdzięczni mieszkańcy Gandawy postanowili upamiętnić to zwycięstwo polskie nadaniem jednej z ulic przyległych do lotniska nazwy „Aleja Polskiego Skrzydła”. Uroczystości z tym związane przygotowała bardzo starannie Polska Kolonia b. Wojskowych i Stowarzyszenie Katolickie w Gandawie pod przewodnictwem p. Ryszarda Łuczaka. Rozpoczęły się one w sobotę, 23-go kwietnia wizytą u burmistrza Gandawy dr De Deckera. Wzięli w niej udział kol. A. Gabszewicz, kol. Juliusz Kowalski oraz kol. Tadeusz Szlenkier, który w omawianej tu bitwie powietrznej zestrzelił samolot niemiecki. Z ramienia Stowarzyszenia Lotników Polskich obecni byli kol. Franciszek Bakalarski, b. przewodniczący Zarządu Koła S.L.P. w Blackpool oraz kol. Wacław Wybraniec, redaktor „Skrzydła”. Burmistrz miasta, kawaler wielu orderów

belgijskich i holenderskich podkreślił z wielkim uznaniem udział żołnierzy polskiej I Dywizji Pancерnej oraz lotników polskich w wyzwoleniu miasta. Stwierdził, że Belgowie nigdy nie zapomną tego, co Polacy zrobili dla ich kraju. Uroczystość w czasie której wypito toast za pomyślność Polski i Belgii zakończyła się wpisaniem do księgi pamiątkowej. Zanotowano w niej na wieczną tej rzeczy pamiątkę odwiedziny lotników polskich.

Ta część uroczystości miała miejsce w ratuszu wybudowanym w 16 wieku i pamiętającym czasy cesarza Karola, który urodził się w tym mieście. Ale mieszkańcy stolicy Flandrii chyba nie zapomną cesarzowi tego, że za bunt usiłowany przeciw niemu nakazał ich przodkom nosić stryczek na szyji. Stąd też przezwisko mieszkańców Gandawy „Stroppendragers”.

W sobotę wieczorem komitet organizacyjny przyjął lotników polskich i miejscową kolonię kolacją urządzoną w jednym z hoteli Gandawy, w czasie której przemówienia wygłosili hr. Felix de Hemptinne, płk Oborski i kol. A. Gabszewicz.

Przy tej sposobności kol. Gabszewicz, jako prezes Stowarzyszenia Lotników Polskich odczytał deklarację ideową, S.L.P. o stosunku polskich lotników do kraju i narodu polskiego. Piękne słowa tej deklaracji



Por. pil. Tadeusz Szlenkier przy zestrzelonym przez siebie FW 190.

wywarły na zebranych Polakach niezapomniane wrażenie.

Plk Oborski, który przemawiał po flamandzku i po francusku jest potomkiem oficera polskiego, który po powstaniu listopadowym przybył do Belgii i tu pomagał Belgom w organizowaniu ich armii narodowej. Syn zasłużonego oficera polskiego, cieszy się on w Belgii powszechnym szacunkiem i bierze udział w życiu Polonii belgijskiej.

Hr. Felix de Hemptinne w przemówieniu swym wygłoszonym w języku angielskim przekazał pozdrowienia swego ojca który nie mógł być obecny, ale natomiast przesłał pozdrowienia lotnikom polskim których pamięta dobrze z lat wojny. Mówca przypomniał na zakończenie, że Polska obchodzi 1000-lecie swego chrześcijaństwa i że katolicka Belgia łączy się w modłach za pomyślność Polski.

Niedzielną uroczystość, 24 kwietnia rozpoczęła Msza św. na której byli obecni między innymi burmistrz St. Denijs-Westrem oraz komendant okręgu wojskowego plk t'Kint de Roodenbeke. Przy ołtarzu ustawiono 15 pocztów sztandarowych reprezentujących organizacje kombatanckie polskie, belgijskie, francuskie i brytyjskie.

Po nabożeństwie udano się przy dźwiękach orkiestry do miejsca w którym rozpoczyna się ulica zwana dziś Aleją Polskiego Skrzydła. Prowadzi ona do lotniska z którego w latach 1944-1945 startowały polskie dywizjony myśliwskie. Obok wstęgi białoczerwonej odgradzającej ulicę od głównej szosy ustawili się pluton honorowy lotników belgijskich. Kol. Gabszewicz przeciął wstęgę. Orkiestra odegrała polski i belgijski hymny narodowe.

Następnie udano się na lotnisko, gdzie na jednym z hangarów znajduje się tablica pamiątkowa poświęcona pamięci 6 lotników polskich, którzy stracili życie w czasie ataku Luftwaffe na lotnisko w dniu 1 stycznia 1945 roku. Nastąpiła ceremonia składania wieńców i kwiatów. Lecący na samolocie sportowym p. Harry Marc i Pani Van Assche zrzucili kilka wiązanek białych i czerwonych goździków. Orkiestra wojskowa ponownie odegrała hymny narodowe.

W południe tego dnia odbyło się przyjęcie na ratuszu St. Denijs-Westrem. Okolicznościowe przemówienia wygłosili burmistrz miasta dr R. Detoridoir, plk. Oborski i kol. Gabszewicz. Wszyscy mówcy podkreślili więzy łączące mieszkańców St. Denijs-Westrem z lotnikami polskimi, a kol. Gabszewicz przypomniał obecnym kilka szczegółów dotyczących samej bitwy. Przemówienie to było tłumaczone na język flamandzki. Po przemówieniach kol. Gabszewicz wręczył burmistrzowi miasta plakietę pamiątkową w kształcie tarczy, wykonaną z brązu według projektu kol. W. Wybrańca. Znajdujące się na niej napisy w języku flamandzkim i polskim głoszą, że plakietka ta została ufundowana przez lotników polskich dla upamiętnie-

nia przyjaźni zadziergniętej w czasie wojny za wolność Europy w latach 1939-1945. Pomiędzy napisami znajduje się odznaka polowa pilota Polskich Sił Powietrznych. Burmistrz miasta wręczył kol. Gabszewiczowi dar miasta — srebrny talerz.

Następnie lotnicy polscy oraz przedstawiciele polskich organizacji byli obecni na przyjęciu u hr. Felixa de Hemptinne, którego ojciec jest od wielu lat prezesem Stowarzyszenia Przyjaźni Polsko-Belgijskiej. Pamiętają go dobrze lotnicy polscy których gościł on u siebie w czasie wojny.

Po południu odbyły się na miejscowym boisku sportowym występy polskiego zespołu młodzieży Katolickiego Stowarzyszenia z Liège. Niestety, deszcz przeszkodził w pewnym stopniu popisom, które były na wysokim poziomie, szczególnie jeśli chodzi o pieśni.

Każdą z opisanych tu uroczystości cechowała szczerść, nastrój prawdziwej przyjaźni, wdzięczność za wysiłek żołnierza polskiego w uwolnieniu starożytnego miasta i — co także jest ważne — sprawna organizacja i punktualność. Zasluga to kierownika komitetu organizacyjnego p. Ryszarda Łuczaka.

Po uroczystościach odbyło się zebranie koleżeńskie lotników polskich zamieszkałych w Gandawie i okolicy.

Wacław R. Wybraniec

POLSKIE SKRZYDŁA NAD LONDYNEM

Harde z nad Wisły orleża
Broniły sklepień Albionu.
Brytania bój ten pamięta
Jako zbawienie od zgonu...

Broniąc w przestworzach Londynu
Walczyli o wolność Warszawy —
To było duszą ich czynu,
Nie żądza bojowej sławy.

Ostał się Londyn dumny,
Wolna i cała Brytania —
Zwalona Zygmunta kolumna,
a w Polsce — czerwona tyrania...

Zalegli polscy lotnicy
Na wyspie tej w wiecznym letargu,
Do Świętej Ojczyzny pątnicy,
Ginący w boju bez skargi...

Ci, co zostali, są smutni —
Dożyli najgorszej doli,
Zawiedli się srodze, okrutnie —
Polska do dziś jest w niewoli.

Roman Gilewski

Londyn, 1953 r.

POLOINICA LOTNICZE

DWIE WOJNY

Podtytuł książki*) generała Józefa Zajęca brzmi: „Mój udział w wojnie o niepodległość i w obronie powietrznej Polski”. Oczywiście, że to ta druga część podtytułu wyjaśnia dostatecznie powód dla którego zajmujemy się tą książką.

O swej nominacji na Inspektora Obrony Powietrznej Państwa mówi autor już na stronie 77-ej. A sprawozdanie o swej służbie dla lotnictwa polskiego kończy na stronie 422-ej, jeśli nie będziemy liczyć dalszych 37 stron rozdziału pod wymownym tytułem: „Moja sprawa w Biurze Rejestracyjnym M. S. Wojsk i Wojskowym Trybunale Orzekającym”. Wiadomo o nominacji na Inspektora Obrony Powietrznej Państwa zaopatruje gen. Zając skromną uwagą, że nie miał jeszcze „wyrobionego zdania o zadaniach lotnictwa i o tym, co trzeba by wziąć za podstawę do obliczenia potrzeb w dziedzinie lotnictwa”. Ale też zauważa przy tym, że referat o lotnictwie przedstawiony na konferencji K.S.U.S.U. we wrześniu lub październiku 1936 roku był zredagowany „wadliwie”. Bowiem referat ten „nie wykazał żadnej myśli przewodniej co do prowadzenia wojny, co do zasadniczych zadań lotnictwa w naszej sytuacji”.

To też zwątpił on w realność planowania 21 eskadr bombowych uzbrojonych — jak chciał tego plan — w Łosie typu 2, nie będących jeszcze w produkcji. Do walk powietrznych na froncie przewidziano w planie 15 dywizjonów myśliwskich. Uwzględniając eskadry Karasi należy przyjąć, że planowane pod koniec 1936 roku lotnictwo polskie miało mieć charakter lotnictwa zaczepnego. Eskadrom tym miało towarzyszyć 8 eskadr pościgowych, wyposażonych w dwusilnikowe samoloty „których typ zaczął się już wykluczać”.

Autor ma rację pisząc, że „wówczas ciążyła nad wszystkim teoria Douheta”. Ale z drugiej strony należało przecież pamiętać o tym, bo to było nam przecież wiadomo, że Luftwaffe rozporządzała potężnym lotnictwem bombowym, które przyjdzie nam zwalczać w nieuniknionej wojnie z Niemcami. Słusznie zresztą pisze autor o swych zabiegach o silne lotnictwo myśliwskie, jak też i o tym, że domagał się zwiększenia liczby eskadr pościgowych do dziesięciu. Mówi przy tym o wysiłku ówczesnego dowódcy lotnictwa polskiego gen. inż. L. Rayskiego, który — zdaniem autora — „często nagiął potrzeby lotnictwa do tego, jak to było dogodne z punktu widzenia produkcji sprzętu. Wychodził on zresztą może ze słusznego w danych warunkach stanowiska,

*) Józef Zając. „Dwie wojny. 1914-1939”. Wydawca: Katolicki Ośrodek Wydawniczy „Veritas”. Londyn, 1964.

że czego sami nie wyprodukujemy, tego nie będziemy mieli”. Lata poprzedzające wojnę potwierdzają, że tak właśnie było. Owszem, był okres w historii lotnictwa polskiego w którym przyjmowaliśmy wiele od obcych. I to za ciężkie pieniądze. Ale co były warte owe Spady, Avie, Farmany i niektóre Breguety w latach w których je kupowaliśmy wiedzą o tym dobrze ci, którzy na tych samolotach latali.

Natomiast przerażająco i upokarzająco brzmi dla nas zdanie o polskim planie wojny, wypowiedziane przez gen. Zająca z rozbijającą szczerością: „...zresztą planu wojny nie było”. Przypomnijmy sobie datę: październik 1936 r. Tego społeczeństwo polskie, nigdy nie skąpiące pieniędzy na potrzeby wojska i zawsze z niego dumne napewno nie przypuszczało.

Świadomie pomijamy omawianie spraw personalnych o których autor często wspomina. Bardzo trudno jest dziś bowiem ustalić, czy gen. Kasprzycki lub gen. Stachiewicz słusznie postąpili powierzając temu lub owemu pułkownikowi takie czy inne stanowisko. Tak samo nie istotne są uwagi autora w rodzaju „czułem w tym intrygę...” „...ktoś mi uszył buty...” itp.

Czytelnik dobrze zdaje sobie sprawę z tego że książka była pisana na gorąco, że do 4 września 1939 roku jest diariuszem.

Bardzo ciekawy jest rozdział o ćwiczeniach międzydywizyjnych na Pomorzu we wrześniu 1937 roku. Generał Zając był wówczas bardzo zaniepokojony tym, co widział na manewrach. Osobiście interesowały mnie zawsze przygotowania naszego lotnictwa bombowego do walki z nieprzyjacielskimi wojskami pancernymi i zmotoryzowanymi. Wiadomo przecież nam było, jaką potęgę przedstawiają pod tym względem Niemcy. Oto co pisze o tym gen. Zając.

„...Ppłk Romeyko wówczas bardzo kwestionował tę celowość, gdyż uważał, że zatrzymanie tych kolumn wywołane bombardowaniem będzie niewielkie, a silenie się na trafienie jakiegoś mostu jest też bezcelowe”.

Przebieg kampanii wrześniowej i wszystkich dalszych kampanii drugiej wojny światowej zmusza nas do stwierdzenia, że ppłk Romeyko nie miał — mówiąc najogólniej — daru przewidywania rozwoju doktryny wojennej. Zresztą o swym głównym doradcy mówi gen. Zając bez obwijania czegokolwiek w bawelne: „...Muszę stwierdzić, że ppłk Romeyko, który dawał mi różne rady w sprawie obrony przeciwlotniczej w sprawie lotnictwa zajmował stanowisko raczej negatywne. Krytykował proponowane użycie zarówno lotnictwa myśliwskiego jak i bombowego, a sam nie wysuwał żadnych koncepcji do dyskusji...”

Należy też współczuć autorowi z powodu braku koordynacji w stosunku do wielu jego zarządzeń w sprawach obrony powietrznej państwa. Ciągłe ktoś tam sprzeciwiał się, protestował, kwestionował uprawnień lub czekał na „moc obowiązującą”. A rachunek, jakże ciężki, zapłacił za to cały naród polski.

Gra wojenna w listopadzie 1937 roku potwierdziła słuszność koncepcji obrony powietrznej według opracowania gen. Zająca. Autor twierdzi, że plan ten zdał egzamin 1 września 1939 roku, przy czym było to zasługą jego dwóch bliskich współpracowników, a mianowicie ppłk. S. Pawlikowskiego i kpt. Wyrwickiego.

Dobrze jest, że nareszcie dowiedzieliśmy się dalszych szczegółów dotyczących pamiętnej konferencji u marsz. Śmigłego-Rydza, w której wzięli udział minister spraw wojskowych gen. Kasprzycki, szef Sztabu Głównego gen. Stachiewicz, szef administracji gen. Litwinowicz, dowódca lotnictwa gen. Rayski i autor. Na konferencji tej przyjęto wniosek gen. Zająca dotyczący potrzeby szybkiego rozbudowania lotnictwa myśliwskiego. Teza, moim zdaniem, zupełnie słuszna. Inna rzecz, że powzięto ją za późno. Co byłoby jednak, gdyby przyjęto ją jako program rozbudowy lotnictwa w roku 1937? Uważam jednak, że nie zmieniłoby to naszej sytuacji we wrześniu 1939 roku, gdybyśmy się mieli oprzeć na naszych własnych możliwościach konstrukcyjnych i przemysłowych. Powiększenie produkcji bardzo już przestarzałego P. 11 nie miało sensu, a do Jastrzębia było jeszcze bardzo daleko. Tylko więc zakupienie samolotów myśliwskich za granicą mogłoby — jak to pisze o tym autor — poprawić sytuację. Ale tu trzeba było sobie postawić pytanie: co kupić, skąd i za co? Francuski Morane nie był w klasie Messerschmitta 109. A zresztą już po podpisaniu pożyczki w Rambouillet Francuzi dali dowód, jak bardzo nie kwapili się z dopomożeniem nam w uzbrajaniu się w realny sposób. Brytyjczycy mieli już Hurricane'a, którego prototyp odbył pierwszy lot 6 listopada 1935 r. Sami zresztą dostrajali się gwałtownie, zdając sobie sprawę ze swej własnej słabości. W czerwcu 1936 r. brytyjskie ministerstwo lotnictwa zamówiło 600 Hurricane'ów. Autor pisze więc z dobrze zrozumiałą goryczą, że z punktu widzenia lotniczego już w roku 1936 wojna roku 1939 była dla nas przegrana.

Cały rozdział o „stosunkach do rządu i poszczególnych ministerstw” jest odzwierciedleniem koszmarnego galimatiasu jaki istniał na tym odcinku. Tu już nie chodzi tylko o zazdrośnie strzeżone „kompetencje”. Po prostu autor twierdzi, że w każdej zasadniczej sprawie albo ktoś utracił, albo też opóźniał, względnie odsyłał sprawę w niewłaściwym kierunku. Wszystko to ukoronowane zostało powiedzeniem premiera Składkowskiego w czerwcu 1939 roku — jeśli autor rzeczywiście dobrze je zapamiętał — że „przebieg wojny nie będzie”.

Jedynym jasnym promieniem na przeważnie pochmurnym horyzoncie są raporty o ćwiczeniach lotnictwa polskiego, które wykazały, że lotnik polski jest świetnie wyszkolony, odważny i pełen poświęcenia.

Pod koniec marca 1939 roku gen. Zając wziął udział w konferencji z Szefem Sztabu gen. Stachiewiczem. W sprawozdaniu o tej konferencji znajduje się następujące bardzo wymowne oświadczenie: „...po porozumieniu się z gen. Kalkusem proponowałem wstrzymać produkcję „Łosi” ze względów zasadniczych i ekonomicznych, a natychmiast rozpocząć produkcję i zakup samolotów myśliwskich oraz produkcję i zakup samolotów rozpoznawczych na miejsce „Karasi”. Jako typ samolotu myśliwskiego przyjmowaliśmy „Jastrzębia” lub ulepszony typ P. 24, zależnie od tego, czy próby z „Jastrzębiem” wypadną dobrze, zaś jako typ samolotu rozpoznawczego i lekkiego bombowca przyjmowaliśmy „Suma”. W ciągu dwu lat chcieliśmy wyprodukować 500 samolotów myśliwskich oraz 300 „Sumów”. Prócz tego zakupić możliwie najwcześniej 150 myśliwskich aparatów typu „Morane” we Francji, oraz 100 aparatów typu „Fairey-Battle” w W. Brytanii. Dalej omówiłem z gen. Stachiewiczem sprawę pokojowej organizacji i podporządkowania lotnictwa i obrony przeciwlotniczej, jak również wysunąłem sprawę rozpisania wewnętrznej pożyczki lotniczej i przeciwlotniczej”.

W rozdziale o lotnictwie polskim we Francji w latach 1939-1940 najwięcej miejsca poświęca autor bazie Lyon-Bron. Oczywiście, że nie mogło to obyć się bez częstych rozważań o ówczesnej dyscyplinie wśród lotników polskich, a szczególnie wśród oficerów i podoficerów niższego stopnia oraz podchorążych. Tu i ówdzie jest mowa o niesubordynacji, a nawet i buncie. Chwali gen. Zając francuskiego komendanta bazy płk. Hug, który z jednej strony stacza nieustanne walki z opieszaństwem dowództwa francuskiego, a z drugiej robi gen. Zającowi wymówki twierdząc, że u nas „dyscyplina jest jakoś sztywna”, oraz poucza, iż „ludzi trzeba kochać, żeby dyscyplina była bardziej „souple”. Niestety — dodaje od siebie gen. Zając — „nasi ludzie nie umieją tego stosować”. Uważam, że zarówno francuski jak i polski dowódca mają tu rację. Gorycz powstała w następstwie sromotnej klęski poniesionej w kampanii wrześniowej powiększała wśród młodego pokolenia lotników polskich przekonanie, iż to starsi nie stanęli na wysokości zadania i stąd też często niechęć do wielu spośród tych, którym powierzono dowodzenie w tak niezwykle trudnym okresie. Był to odruch zupełnie zrozumiały, co wcale nie oznacza, że na wypadki niesubordynacji należało patrzeć pobłażliwie. Należało okazać zrozumienie, szukać źródła zła w jego najgłębszych przyczynach, budować autorytet dobrym przykładem, harmonijną współpracą i okazaniem troskliwości ludzi starszych o należyte wychowanie młodego pokolenia.

A tymczasem sam gen. Zając pisze, że „...znowu przysły wiadomości o nieodpowiednim zachowaniu się starszych oficerów w stosunku do podoficerów”. Można też współczuć gen. Zającowi smutnego przeżycia jakim była dla niego wizyta w Eastchurch w czasie t.zw. „buntu podchorążych”.

Jestem pewien, że autor tej książki podobnie jak jej recenzent pisał te słowa z ciężkim sercem. Tu wcale nie chodzi o „rozdrapywanie ran”, jak to mówią jedni lub o „samobiczowanie się”, jak to wolą nazywać inni. Chodzi natomiast o to, że są to sprawy o znaczeniu dla nas zasadniczym, ponieważ brak dyscypliny wojskowej przeniósł się z czasem na brak dyscypliny społecznej, czego do dziś jesteśmy świadkami. I tak jak wtedy, tak i dziś musimy uczynić wszystko, aby poznać zło w jego najgłębszych przyczynach, a następnie, aby przez trafną diagnozę zapobiec dal-

szemu rozprzestrzenianiu się tej chyba naszej narodowej choroby. Udawanie, że zło nie istniało byłoby zwykłym tchórzostwem. Dlatego na dobro autora należy zapisać również i to że w ostatnim rozdziale książki podał wszystkie skierowane przeciw niemu zarzuty objęte referatem b. Biura Rejestracyjnego M. S. Wojsk. Słuszność tych zarzutów oraz odpowiedź oskarżonego niech osądzą sami czytelnicy.

Oczywiście, że z drugiej strony w książce wiele jest stronic, które potwierdzają fakt, że na rozbudowę lotnictwa polskiego poza krajem i jego wspaniałe zwycięstwa złożyła się praca i wysiłek tysięcy lotników polskich. Znaczenia tego dorobku, który stał się własnością całego narodu polskiego nie wolno nam pod żadnym pozorem ani pomniejszać ani też o nim zapominać.

Wacław R. Wybraniec

POŻEGNANIE Z BRONIĄ

Pierwsza książka Tadeusza Schielego*) ma tę zasadniczą zaletę, że znakomicie ułatwia odpowiedź na pytanie, co w niej może czytelnikowi podobać się. Odpowiedź jest bowiem prosta: wszystko. I nie dotyczy to tylko czytelnika, któremu nie obce są sprawy opisywane w tej książce. Nic w tym dziwnego, bo Tadzio oprócz umiejętności latania posiadał umiejętność pisania w odległych już bardzo czasach. Nie jeden z redaktorów „Skrzydła” prosił go łzawym głosem o felieton, który po napisaniu „wyłącznie dla „Skrzydła”, wędrował jednocześnie do Sekcji Polskiej B.B.C., gdzie Tadzio często „mówił do narodu”. Raz mądrze, to znów dowcipnie, a zawsze z pożytkiem dla wszystkich zainteresowanych.

Styl Schielego charakteryzuje beztroška, prostota, błyskotliwość dowcipu i pointa krótka i celna, jak serie oddane z jego Spitfire'a. Opisywane zdarzenia dają obraz barwny i żywy, często zmieniający się jak w kaleidoskopie. Proszę tylko porównać rozdział w którym autor opowiada, jak zestrzelił swego pierwszego „szkopa”, z następnymi stronicami w których jedna opisuje jego uczucia dla dziewczyny, którą później poślubił, z dalszą sceną, w barze, który — chciałoby się zaraz dodać — Tadzio również pokochał.

Opis lotu eskortującego bombowca jest majstersztykiem piśmiennictwa lotniczego. Ale też trudno jest nie podziwiać humoru z jakim autor opisuje swą chytrą w usiłowaniu zobaczenia kolan ukochanej na randce w — „dispersalu”. (Co za czasy! Dziś kiedy „mini-skirt” skazują wyobraźnię na wyjąłowie, brźmi to zgola nieprawdopodobnie.)

Książka jest opowieścią w której gawęda splata się tu i ówdzie z felietonem, jakiego nie powstydziliby się chyba sam Makuszyński. Humor Schielego, często prawdziwie wisielczy, jest tym bardziej miły,

że nie posiada ani krzty złośliwości lub sarkazmu. Schiele jest zbyt wielkoduszny, aby mógł być złośliwy. Drwina jest mu zupełnie obca. Widać to jasno, że we wszystkim co robi on i co robią jego przyjaciele dostrzega „wielką przygodę”. Okazuje przy tym cechę obcą naogół Polakom a mianowicie takie poczucie humoru, które pozwala mu śmiać się z samego siebie.

Inną zaletą książki jest to, że wydarzenia z życia powszedniego dywizjonu, kiedy to na pozór „nic się nie działo”, opisuje w sposób absorbujący czytelnika w najwyższym stopniu. Różnego rodzaju dygresje, często wesołe lub pogodne, a tylko czasami okolone chmurą wydarzeń smutnych, których żadna wojna nie szczędzi, pozwalają na dokładne zrozumienie jak żyli, czuli i myśleli lotnicy polscy owych czasów w chwilach wolnych od walki.

Czytelnikowi, któremu obce są sprawy opisywane w tej książce może się wydać dziwne to, że brak w niej patosu, uniesienia, i tzw. „wzniosłości”, jakich nie żałują sobie autorzy, którzy „byli przy lotnictwie”. Nie znaczy to wcale, że bohaterzy tej książki to jakiegoś roboty strzelające do nieprzyjaciela dla przyjemności strzelania, niszczący nieprzyjacielskie cele dla przyjemności niszczenia. Przeciwnie, doświadczyli oni tych wszystkich trosk, zawodów, smutków, jakie są nieodłączną częścią składową życia żołnierza walczącego z dala od ojczyzny. W tym miejscu słusznie może zapytać czytelnik tej recenzji: no, tak, wszystko to jest mi jasne, ale co właściwie znajdę w tej książce? Odpowiedź na to jest prosta. Jest w niej wszystko, co charakteryzuje trafnie życie, wysiłek i walkę polskiego dywizjonu myśliwskiego. Od opisu „beczki śmiechu”, po przez słotne wieczory w obozie „zabitym deskami” od reszty świata, aż do wspaniałych uniesień w chwilach zwycięstwa osiągniętego w powietrznej walce. Oczywiście, że podejrzliwi mogą tu powiedzieć, że to wszystko powiedziano już wiele

*) „Spitfire”. Wyd. Śląsk.

razy i od wielu lat. Tak, tylko, jak to mówią Francuzi „C'est le ton qui fait la chanson”. U Tadzia Schielego ten „ton” przejawia się raz w pieśni wesołej i pogodnej, to znów zawodzi pieniem wiatru z którym szedł w zawody, aby wreszcie osiągnąć *crescendo* w grzmocie silników jego Spitfire'a rozlegających się daleko po nieboskłonie.

Napisałem nieco wyżej, że książce brak jest „patosu”. Być może, iż nie jest to zupełnie słusznie. Może ten patos jest nieco inny niż u innych, a może to ma inną nazwę, ale to co tu przytoczę z książki Tadzia Schielego jest czymś, co chyba każdy lotnik polski przeczyta ze wzruszeniem.

... Maszyna usiadła równo i toczyła się po bieżni. Otwarłem drzwiczki i wychylając się na bok założyłem do dispersalu. Było pusto. Wylączyłem iskrowniki, silnik przerwał, ucichł i czteroramienne śmigło z szumem kręciło się jeszcze rozpędem, wolniej... stanęło. Rozkręcone żyro syczało. Zwolniłem hamulce. Syknęło sprężone powietrze jak wydech człowieka po ciężkiej pracy.

Kochany mój Spitfire. Zmęczony jesteś. Ja także.

POLSKIE SIŁY POWIETRZNE PRZED 25 LATY

Druga połowa 1941 roku

Drugą połowę 1941 roku rozpoczęły polskie dywizyjony bombowe bombardowaniem takich m.in. celów, jak Hamburg, Mannheim, Düsseldorf, Frank-

furt n/M., Kolonia i Brema. Szef brytyjskiego sztabu lotniczego przesłał 12 lipca polskim dywizjom bombowym telegram następującej treści: „Please convey to all units engaged in the present offensive my thanks for the great efforts they are making and my admiration of the skill and determination displayed in all their operations.”

16 lipca podobne gratulacje przesłał dowódca 1. Grupy Bombowej polskim dywizjom 304 i 305.

18 lipca dywizyjony bombowe 300 i 301 przeniosły się z Swinderby do Hemswell. W dniach od 19 do 21 lipca dywizyjony 304 i 305 przeniosły się do bazy w Lindholme.

W lipcu ukazał się pierwszy numer „Myśli lotniczej” wydany przez Wydział Kulturalno-Oświatowy Inspektoratu Polskich Sił Powietrznych.

14 sierpnia piloci polskiego 1. Skrzydła Myśliwskiego (306, 308 i 315 Dyw.) zestrzelili nad St. Omer 15 samolotów Me 109. Własne straty: czterech pilotów.

W tym czasie myśliwcy polscy wyróżnili się w lotach osłaniających wyprawy bombowe do tego stopnia, że brytyjskie ministerstwo lotnictwa ogłosiło komunikat o jednym tego rodzaju locie bojowym. Komunikat mówi m.in. „... Aczkolwiek Polacy byli zaatakowani, to jednak ani na chwilę nie opuścili bombowców. Po dokonaniu manewru osłaniającego skutecznie odparli ataki Messerschmittów i powrócili do eskortowania bombowców. Dzięki tej osłonie wszystkie bombowce brytyjskie powróciły do bazy...”

Przecież to już tyle lat. Zawsze mi byłeś wierny, przez wiele, wiele setek godzin spędzonych razem w powietrzu. Rozumieliśmy i lubiliśmy się. Nieraz dokazywaliśmy jak dzieci. Wyglupialiśmy się latając na plecach tuż nad ziemią i przelatując pod drutami wysokiego napięcia. Innym razem zwiedzaliśmy góry, jeziora i lasy. Pamiętasz nasze włóczęgi po chmurach? A walki? Nasze walki? Ilekroć cię ranili... dotykałem twych ran na skrzydłach delikatnie, jak gdyby w obawie byś nie drgnął z bólu... Dziś cię opuszczam, może na zawsze już — cóż ci więc powiedzieć?...

Stałem przed maszyną, patrząc na jej dumnie zadarty w górę silnik i ślicznie wąskie płyty. Siedem gwiazd wyblakło. Powalane olejem były jednak wyraźnie widoczne. Podszedłem do śmigła i objąwszy zimny metal z całej duszy go ucałowałem.

Dziękuję...”

A było to 29 września 1945 roku. Ostatni lot porucznika pilota Tadeusza Schielego w 308. Dywizjonie Myśliwskim Polskich Sił Powietrznych.

Wacław R. Wybraniec



Prezydent Rzeczypospolitej oraz poczet sztandarowy Polskich Sił Powietrznych.

Prasa brytyjska zamieściła w tym okresie liczne sprawozdania omawiające wyczyny polskich jednostek lotniczych. Ciekawy opis zwycięskiej walki jednego z polskich pilotów myśliwskich („a Wing Commander”) zamieścił m.in. szkocki „Evening Despatch”. Wychodzący w Buffalo „Dziennik dla wszystkich” pisze również o zwycięstwach polskich myśliwców.

W październiku pierwsza grupa polskich pilotów została przydzielona do Transport Command z przeznaczeniem do wykonywania lotów trans-atlantycznych.

We wrześniu Wing Commander John Kent, który dowodził eskadrą 303. Dywizjonu Myśliwskiego w czasie Bitwy nad Wielką Brytanią przesłał temu dywizjonowi następujący telegram: „Best wishes and all the luck in the world to the finest squadron in the whole world and with profound thanks for keeping me alive and teaching me to fight during the memorable Battle of Britain”.

Z dniem 1-go września przestały ukazywać się „Wiadomości ze świata” — pierwsze pismo codzienne żołnierzy lotnictwa. Ich miejsce zajął dwutygodnik „Skrzydła”. (Nr 128/370).

Pomiędzy wrześniem i październikiem wszystkie polskie dywizyjony myśliwskie otrzymały samoloty Spitfire Mk. V-b, uzbrojone w działko 20 mm.

7 listopada polskie załogi bombowe bombardowały ponownie Berlin. Tej samej nocy załoga mjr. Stanisława Króla z 301. Dyw. Bomb. wykonała pierwszy lot do Polski, na samolocie Halifax. Załoga zabrała ze sobą polskich skoczaków spadochronowych

odkomenderowanych do zadań dywersyjnych w Polsce oraz sprzęt radiowy i broń dla Armii Krajowej.

16 listopada londyński *The Times* zamieścił duży wycinek z artykułu jaki ukazał się w „Skrzydłach” (nr 131/374) p.t. „Polskie dywizyjony bombowe”. Jednocześnie w audycjach przeznaczonych dla Polaków B.B.C. nadało reportaż p.t. „Pierwsza wyprawa bombowa”.

W pierwszej połowie listopada pogoda była wyjątkowo zła. W drugiej zaś połowie tego miesiąca myśliwcy polscy atakowali cele w północnej Francji oraz osłaniali wyprawy bombowe. Polskie bombowce bombardowały kilkakrotnie Boulogne.

22 listopada, w nocy, załoga 307 Dyw. Myśl. zestrzeliła bombowiec niemiecki Ju 88.

Od 26 listopada do 9 grudnia myśliwcy polscy zestrzelili 5 samolotów nieprzyjacielskich nie ponosząc żadnych strat własnych. W tym samym czasie 49 polskich samolotów bombowych bombardowało m.in. Emden, Hamburg, Calais i Akwizygran.

15 grudnia Polski Oddział Transportowy został przeniesiony z Takoradi do Kairu. Do tego czasu polscy piloci przeprowadzili 500 samolotów ze Złotego Wybrzeża (dziś Ghana) do Egiptu, skąd odstawiono je do jednostek lotnictwa brytyjskiego walczących nad północną Afryką.

Polskie załogi bombowe wykonały w 1941 roku 1357 lotów bojowych, oraz zrzuciły 1793 ton bomb. Straty własne w zabitych, zaginionych oraz wziętych do niewoli: 222 lotników.

Wacław R. Wybraniec

BRYTYJSKIE MISTRZOSTWA SZYBOWCOWE

W dniach od 21 do 30 maja br. odbyły się ogólno brytyjskie zawody szybowcowe w których wzięło udział około 90 pilotów i 80 szybowców. Zawody miały miejsce na lotnisku Lasham, w hrabstwie Hampshire. Klub Szybowcowy Stowarzyszenia Lotników Polskich reprezentował kol. Edward Jerzycki, który po uzyskaniu trzeciego miejsca w II. Lidze w r. 1964, został „promowany” do czołowej I. Ligi w której najlepszy zawodnik otrzymuje tytuł „Szybowcowego Mistrza Wielkiej Brytanii”.

W tegorocznych zawodach nie brakło ani jednego znanego pilota szybowcowego, to też z góry było wiadome, że nowicjusze będą mieli niełatwe zadanie w uzyskaniu nawet tzw. „zaszczytnego miejsca”.

Rozegrano ogółem pięć konkurencji, przy czym cztery były wyścigami po trasach zamkniętych, a jedna była kombinacją przelotu po trójkącie 260 km. (Lasham — Brodway — Tower — Blenheim Palace — Lasham) połączoną z lotem w kierunku lotniska R.A.F. South Cerney, po osiągnięciu Lasham.

O wynikach zawodów zdecydowały ostatnie trzy dni. Niespodziewanie cała południowa Anglia znalazła się w obszarze bardzo silnego wyżu barometrycznego, czego rezultatem była gorąca i bezchmurna pogoda. Wobec braku chmur typu „cumulus” szczęście w odnalezieniu prądów pionowych tzw. — „kominów” —

odgrywało nie mniejszą rolę, niż umiejętność oceny termicznych własności przestrzeni.

Po zaciętej walce zawody wygrała Mrs. Ann Burns na szybowcu „Austria 17”, uzyskując 4.252 punkty na 5.000 możliwych. Drugie i trzecie miejsca zajęli również Brytyjczycy, a mianowicie George E. Burton (4.225 pkt.) i Flt. Lt. J. Williamson (4.063 pkt.). Kol. E. Jerzycki zajął w ostatecznej kwalifikacji 20-te miejsce, uzyskując 2.886 pkt. Trzeba jednak zaznaczyć, że w drugim dniu zawodów (26 maja) kol. Jerzycki uzyskał jeden z najlepszych wyników dnia, zajmując szóste z kolei miejsce i uzyskując 906 pkt. na 1.000 możliwych.

Ogólnie biorąc zawodnicy latali w bardzo trudnych warunkach, szczególnie pod koniec mistrzostw. Wysoka temperatura, bardzo silne i zawsze boczne wiatry oraz niemożność osiągnięcia większych wysokości aniżeli 1100 do 1300 m wystawiły zawodników na ciężką próbę wytrzymałości psychicznej i fizycznej. Tak np. w ostatnich trzech dniach zawodów kol. Jerzycki wylatał łącznie blisko 20 godzin!

Tegoroczne mistrzostwa obfitowały w niezwykle niespodzianki, czego najlepszym dowodem jest to, że nazwiska słynnych pilotów szybowcowych znalazły się zarówno na początku jak i na końcu ostatecznej tabeli wyników.

VI. ZJAZD LOTNIKÓW POLSKICH

VI doroczny Zjazd Lotników Polskich miał wyjątkowo uroczysty charakter. Wiązał ze sobą 3 rocznice: 25-lecie otrzymania z Wilna sztandaru Polskich Sił Powietrznych, 40-tą rocznicę powstania Centrum Wyszkozenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie i 20-lecie Klubu Szybowcowego S.L.P. W sobotę wieczorem w Domu Lotnika Polskiego na towarzyskie zebranie przybyło kilkaset osób m.in. gen. K. Ziemski, gen. K. Glabisz, dr. W. Czerwiński, prezes Zjednoczenia Polskiego P. Hęciak, prezes S.P.K. S. Soboniewski, konsul K. Poznański, prezes Z.H.P. Szadkowski, płk L. Gnatowski, płk. Czarnecki, ppłk. Z. Nadratowski; kmr Wroński, mjr K. Miszczak. Wśród gości brytyjskich znajdowali się: Air Chief Marshal Sir Hugh Lloyd, Air Marshal Sir Frederick and Lady Rosier, Air Commodore and Mrs. J. M. Deere, Air Commodore and Mrs. J. Birkin oraz mer Kensingtonu i Chelsea F.S.G. Fisher z małżonką.

W kościele św. Andrzeja Boboli ks. infułat Staniszewski odprawił Mszę św. za poległych i zmarłych lotników, a patriotyczne kazanie wygłosił ks. dziekan Kącki. W kościele znajdował się poczet ze sztandarem Polskich Sił Powietrznych. Dzieje tego sztandaru opisał kol. Z. Bienkowski w jednodniówce wydanej z okazji zjazdu. Do Mszy św. śpiewał chór parafialny. Chór szkoły sobotniej im. H. Sienkiewicza wykonał „Bogurodzicę” i „Maryjo Królowo Polski”. Przy organach — Z. Gedel.

Po Mszy św. lotnicy oraz ich liczni przyjaciele udali się autobusami i prywatnymi samochodami do Northolt, gdzie na skraju lotniska z którego lotnicy polscy startowali do walki wznosi się pomnik Lotnika Polskiego.

Przewodniczący zjazdu, kol. J. Jeziorski zapalił znicz. Moment ten poprzedziły fanfary trębaczy orkiestry Royal Air Force. Poczet sztandarowy przy dźwiękach marsza lotników stanął na podwyższeniu. Gen. Anders, w imieniu Polskich Sił Zbrojnych oraz delegacje lotników oddały hołd sztandarowi Polskich Sił Powietrznych. Następnie gen. Anders w towarzysztwie prezesa Stowarzyszenia Lotników Polskich kol. A. Gabszewicza i prezesa Stowarzyszenia Marynarki Wojennej mec. W. Nadratowskiego — złożył wieniec u stóp pomnika. Wieniec złożyli ponadto: delegaci S.P.K., Marynarki Wojennej, Polskich Sił Powietrznych, Spadochroniarzy, Armii Krajowej, Royal Air Force, Klubu Szybowcowego S.L.P., Zjednoczenia Polskiego, Szkoły im. H. Sienkiewicza oraz zarządu gminy Hillingdon na terenie której pomnik znajduje się.

„W drugiej wojnie światowej poległo na polu chwały 2216 żołnierzy Polskich Sił Powietrznych” — oznajmia głośno kol. T. Putz. Pada odpowiedź: „Cześć ich pamięci!”

Przewodniczący zjazdu zapowiada: „Hołd Poległym Lotnikom!”. Słychać stłumione żałobne werble. Przedstawiciele dywizjonów Polskich Sił Powietrznych, po dwóch składają hołd sztandarowi i zatrzymują się również przed pomnikiem. Następnie ks. infułat Staniszewski głośno odmówił modlitwę, po-

czym orkiestra odegrała hymny. Piękna uroczystość skończona. W skupieniu oglądali ją i przeżywali liczni Polacy, a wśród nich grupa kacetowców przybyłych z Fundacji Sue Ryder. Po powrocie do Domu Lotnika odbył się koleżeński obiad. Zebranych powitał przemówieniem przewodniczący zjazdu kol. Jeziorski, który między innymi powiedział:

„...W roku największego Jubileuszu jaki obchodzi teraz Polska chrześcijańska, pośród wspaniałych uroczystości odbywających się na całym świecie — bo obecnie po całym świecie rozproszeni są Polacy — nad naszą Ojczyznę rozciągnęła się ciemna chmura, która zasłonić miała znaczenie tego święta dzięki podłości i głupocie panującego reżymu, któremu zdawało się, że w ten sposób potrafi wyrwać z serc ludzkich wiare i skierować ich w stronę wschodniej barbarii. Czy cel ten osiągnięto? Fakty, które do nas dotarły, zdają się przeczyć temu twierdzeniu, a powszechne oburzenie całego cywilizowanego świata wskazują na klęskę inicjatorów.

Tak się złożyło, że równocześnie święcimy dzisiaj trzy ważne i wzruszające rocznice w naszym lotniczym życiu. Rocznicę, które wywarły ogromny wpływ na cały okres bytowania tak w czasie wojny, jak i po wojnie i cały zasób obecnej naszej pracy. Pierwsze, to 40-lecie założenia Centrum Wyszkozenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie. Druga, to 25-lecie wręczenia lotnikom polskim przez Naczelnego Wodza sztandaru Polskich Sił Powietrznych. Sztandar utkanego i poświęconego w Wilnie w czasie wojennej okupacji i z ogromnym trudem przewiezionego do Anglii, gdzie dziś jest naszą najbardziej wzruszającą relikwią, którą uczciliśmy pod pomnikiem.

I wreszcie 3-cia rocznica, to 20-lecie założenia i zorganizowania Klubu Szybowcowego przy naszym Stowarzyszeniu, będącego kontynuacją takiego klubu w Polsce, a działającego wówczas pod kierownictwem i patronatem ś.p. płk. Stanisława Skarżyńskiego. W dzisiejszych warunkach obecny nasz Klub prosperuje świetnie i bardzo wydatnie. Dziś członkowie tego Klubu rozwijającego się pod przewodnictwem kol. Przewłockiego, są naszymi gośćmi. To nasi epigoni uzupełniający wyszczerbiające się szeregi starszego pokolenia.

Widzimy, że wszystkie te wielkie rocznice wywodzą się z Polski. Tam w naszej błogosławionej Ojczyźnie wzięły początek i tam mieści się ich sławna historia.

Jeśli chodzi o ludzi wówczas działających to wszyscy, którzy jeszcze żyją, znajdują się rozproszeni po całym świecie. Większość z nich przebywa w Anglii, w naszym gronie. Gen. Rayski, jest w Anglii, gen. Ujejski, były komendant Centrum i gen. Szuk w Kanadzie, gen. Stanisław Karpiński w Stanach Zjednoczonych. Są w innych krajach Europy, są w Brazylii, są w Afryce, a nawet w Australii.

To też gdy obecnie przesyłamy serdeczne pozdrowienia i zapewnienia, trwałej pamięci do lotników polskich rozproszonych po świecie — nasuwa się

pytanie: czy o tych żyjących w Polsce — wśród nieprawdopodobnego ucisku woli i myśli zapomnieć należy? Sądzę, że nie! Tylko brak mi słów własnych dla wypowiedzenia tego co myślę w tej chwili. Dla tego użyję następujących słów Mickiewicza:

Gdybym był zdolny własne ognie przelać w piersi
Gdybym umiał strzelać brzmiącymi słowy do
Uczuli w sobie dawne serca bicie —
Uczuli w sobie dawną wielkość duszy,
I jedną chwilę tak górnice przeżyli
Jak ich przodkowie niegdyś — całe życie.

Możeby jeszcze w tej jedynej chwili

Uczuli w sobie dawne serca bicie —

Uczuli w sobie dawną wielkość duszy,

I jedną chwilę tak górnice przeżyli

Jak ich przodkowie niegdyś — całe życie.

Następnie przemawiał gen. Anders z którego to przemówienia podajemy następujący wyjątek:

„... Wasz sztandar — drodzy lotnicy — wyhaftowany i poświęcony został w roku w którym dokonaliście czynów największych, które na zawsze okryły chwałą lotnictwo polskie w ostatniej wojnie.

Wróćmy myślą do dawniejszych lat, kiedy budowano podstawy naszego lotnictwa w Polsce. Kolebką lotników naszych, którzy później tak sławnie walczyli na Zachodzie był Dęblin. W Polsce i na obczyźnie lotnicy nasi wykazali swe umiejętności i gorącą wolę walki. Przejdźmy do obecnych czasów. Mamy tutaj nasz Klub Szybowcowy. Tak się złożyło, że p. Przewłocki, który jest prezesem tego Klubu, jest synem mego wielkiego przyjaciela jeszcze z Pułku Krechowickiego. Dzisiaj Klub Szybowcowy rozwija się i to jest rzeczą dobrą i ważną.

VI. WSZECHŚWIATOWY ZLOT W HAMILTONIE

W dniach 3, 4 i 5 września odbył się w Hamiltonie Zlot Lotników Polskich. Zloty odbywają się każdego drugiego roku w innej miejscowości na kontynencie amerykańskim. Celem ich to spotkanie, odnowienie więzów koleżeńskich i omówienie prac i osiągnięć Skrzydeł S.L.P. Tegoroczny zlot miał szczególnie uroczysty charakter.

Z „weteranów” lotnictwa polskiego, którzy budowali je w samych zaczątkach, począwszy od r. 1918 zauważono gen. St. Ujejskiego, b. d.cę Polskich Sił Powietrznych w Anglii, płk. pil. W. Makowskiego, płk. obs. B. Kwiecińskiego, mjr. pil. I. Giedgowda, mjr. pil. C. Wawrzyniaka.

Ogółem zarejestrowało się 20 b. ochotniczek i 160 lotników. Przybyli reprezentowali Skrzydła w Buffalo, Chicago, Detroit, N. Jork i Filadelfię, a z Kanady: Hamilton, Montreal i Toronto. Gorącymi oklaskami przyjęto delegację z Filadelfii, gdyż jest to nowo założone Skrzydło.

Po tradycyjnej lampce wina wszyscy zajęli miejsce w sali obrad w hotelu Royal Connaught. Przewodniczący Komitetu organizacyjnego kol. T. Kasprzyk powitał gości. Następnie powstawszy z miejsc, wszyscy uczcili sztandary Skrzydeł. Na uwagę zasługują sztandary Skrzydła Detroit i Skrzydła Nowy Jork. Orkiestra harcerzy z Hamilton odegrała hymny naro-

W Polsce było dużo tradycji wojskowych dobrych, ale były też i złe. Przejeliśmy dobre, szczególnie w lotnictwie, i daj Boże aby one trwały i przetrwały do chwili naszego powrotu do Polski znowu wolnej i niepodległej. Ja mam prawo o tym mówić; bo jestem jednym z niewielu, którzy już w latach 1919 i 1920 przeprowadzali bojowe loty. Żadna broń nie osiągnęła takiego rozwoju i nie poszła naprzód w tak szybkim tempie jak lotnictwo. Jakie będą samoloty przyszłości — nie wiem. Nowych wynalazków wojennych jest wiele. Ludzkość boi się nowej światowej wojny. Czy ona nastąpi? Najnowsza historia nas uczy, że co 20 — 25 lat wybucha jakaś nowa wojna.

Z tych, którzy byli u władzy w Rosji, kiedy ja tam byłem, pozostał tylko Breżniew, Kosygin i Susłow. A czy nowi ludzie tam — są nowego pokroju? Bardzo w to wątpię. Nie można polegać tylko na tym, że Rosja jest przeciwko Chinom. Była nieco podobna sytuacja przed laty, jednak nastąpiła przysiężka pomiędzy Stalinem a Hitlerem: Czy dziś nie może to samo nastąpić? Obecnie wewnętrzne walki między czołowymi komunistami nie będą miały bezpośrednio znaczenia dla losów Polski, gdzie ścierają się dwie siły: narzucony siłą reżym komunistyczny, a z drugiej strony cały Naród Polski. Wierzę głęboko, że jeżeli nie my wszyscy, to młodzi spośród nas wrócą napewno do Polski i zaniosą Wasz sztandar na którym wypisano „Miłość żąda ofiary”. Głęboko wierzę, że taki dzień nadejdzie”.

A. Milker

dowe Kanady, Polski, U.S.A. i brytyjski, po czym harcerz Marek Siarkowski wciągnął na maszt flagi lotnicze.

Na prośbę przew. Komitetu kol. T. Kasprzyka — gen. Ujejski dokonał uroczystego otwarcia, witając obecnych i życząc Złotowi spełnienia wszystkich jego zadań i owocnych obrad. Z kolei przewodnictwo przejął kol. W. J. Piotrowski (Hamilton) powołując na sekretarki p. M. Siarkowską i p. Janinę Klus. Pierwszy kapelan w r. 1940 przy przy dywizjonach bombowych 300 i 301, ks. dr I. Olszewski odczytał wzruszającą „Modlitwę żywych lotników za zmarłych”. 2-minutową ciszą uczczono pamięć kolegów-lotników, zmarłych i poległych. Z kolei orkiestra harcerska odegrała Warszawiankę, Marsz lotników oraz marsze dywizjonów 300, 304 i 307, powstałych w Anglii. Serdecznie powitał przewodniczący obecnych na sali dowódców: kol. W. Makowskiego, Dyw. 300, kol. C. Korbuta, Dyw. 304 i kol. M. Lewandowskiego, Dyw. 307.

*

Następnie składali sprawozdania ze swych prac prezesi Rad Skrzydeł U.S.A. i Kanady, oraz prezesi poszczególnych Skrzydeł. Po sprawozdaniach przemówił do zebranych gość z Londynu kol. A. Gabszewicz.

Z przemówienia tego podajemy następujące wyjątki:

„27 lat minęło, gdyśmy opuścili nasz Kraj rodzinny, naszą ukochaną Ojczyznę.

Przez te 27 lat, najpierw z pełnią wiary i wówczas pełni sił walczyliśmy o należne Polsce prawa, a gdy prawa te zdeptano bezwstydnie, to choć rozproszyliśmy się w międzyczasie, nasze lotnicze serca ciągle łączą się razem, bo rozumiemy się doskonale i wiemy do czego dążymy.

Nasze Stowarzyszenie, gdziekolwiek jego ogniwa znajdują się, pozostaje wierne słowom wypisanym na czołowym miejscu w naszym biuletynie „Skrzydła”, brzmiącym: „Nasz cel — powrót do wolnej Polski”. Lata biegają, ale tego celu nie zmieniliśmy i nie zmienimy!

Bóg tylko wie, czy za naszego życia osiągniemy ten wielki cel. Niech jednak potomność wie, że cel przodował zawsze we wszystkich naszych poczynaniach.

A jeśli nasi bracia i nasze siostry w Kraju, nie mogą teraz objawić swej woli, tak jak ma to miejsce w krajach zachodnich, na nas spoczywa tym większy obowiązek i tym większa odpowiedzialność przed historią. Oczy nasze muszą być zwrócone na Kraj, a nasze mózgi i energię nas wszystkich, dopóki sił nam stają, wyteżać musimy dla naszej „Wielkiej Sprawy”.

Cóż nam czynić trzeba? Założone ręce — to uległość, to pogodzenie się z losem, to brak wiary, to brak chęci do walki. Ale napewno tego o nas powiedzieć nie można.

Zdawałem sobie sprawę, że siła emigracji leży w zgodzie i w jedności działania. Podjąłem inicjatywę złączenia sił emigracyjnych, ale choć nie została ona jeszcze zrealizowana — to przecież najbardziej dumny jestem z tego, iż od Was, Drodzy Koledzy, gdziekolwiek przebywacie — uzyskałem wszędzie poparcie.

Doprawdy nie wiem, czy nasza, bo to jest nasza inicjatywa — zdoła sprostować, zdoła pokonać osobiste ambicje, czy animozje, uprzedzenia, pychę, a co najgorsze, to brak rozsądku, oraz umiejętności przebaczenia. Ale tak, jak historia już doceniała walory naszej służby w lotnictwie polskim, tak też na pewno doceni nasze starania o zjednoczenie emigracji.

Za to co zrobiliście koledzy dla Wielkiej Sprawy — dziękuję z całego serca. A ja przyrzekam, tak jak sobie postanowiłem, że do końca Millenijnego Roku nie spocznę w wysiłkach. Niech Bóg Wszechmocny doda nam sił, byśmy, my lotnicy polscy, sprawili, by Polacy na emigracji podali sobie ręce i jednością działania, a więc jednym wspólnym wielkim głosem upomnieli się o prawa należne Polsce.

Od wielu lat jesteśmy organizacją o zasięgu światowym. To widomy znak, że lotnicy polscy, gdziekolwiek mieszkają w poczuciu koleżeństwa i świadomości wspólnej dostawy łączą swe wysiłki dla ogólnego dobra. Ponieważ jesteśmy rozrzućeni i nie możemy się spotykać w większej gromadzie, pracować musimy choćby garstkami w miejscach naszego osiedlenia i wiemy, że jeszcze nam spocząć nie wolno. Co roku musimy się wykazać nowymi osiągnięciami, bo one są dowodem rozwoju Stowarzyszenia dowodem naszej twórczości.

Ale mnie się wydaje, że największym osiągnięciem będzie, a właściwie już jest, stworzenie samo-

dzielnego Funduszu Społecznego w Ameryce Płn. To może być wielkie osiągnięcie, to może być wielka pomoc dla tych, którzy będą potrzebować pomocy jutro, czy za kilka lat.

Nie znaczy to, że Wasza macierzysta organizacja W. Brytanii miała by uchylić się od swych obowiązków wobec Was. Ale to znaczy, że jesteście gotowi do stworzenia rezerw dla własnej, dobrej sprawy.

Mówiąc o naszych sprawach, muszę poruszyć jeden przykry temat. Dotyczy on reżymu warszawskiego, którym kieruje Moskwa. Reżym robi wszystko, aby złamać, czy rozbić organizacje niepodległościowe na emigracji a przede wszystkim nasze organizacje niepodległościowe na emigracji a przede wszystkim nasze organizacje kombatanckie. Dlatego też nie ma miejsca w naszym Stowarzyszeniu dla tych, którzyby świadomie współpracowali z reżymem. Pamiętajmy słowa naszej Deklaracji 'ideowej, która mówi, że Naród nasz „zdradą i gwałtem jest dziś powalony”.

Wierzę, że praca nasza na obu półkulach będzie nadal wzorowa — a wierzę, bo znam charakter lotnika polskiego. W tym naszym charakterze jest jakby pomieszana dobroć, czy sentyment z silną wolą, uporem, a więc zaciętością w działaniu, a te cechy zawsze prowadzą do zwycięstwa i do tężyzny.

A nasza tężyzna na emigracji to przecież wielka nadzieja dla narodu polskiego, który na pewno ma zwrócone oczy na lotnika polskiego. Lotnik polski pokazał, co umie, w czasie wojny, a da Bóg pokaże co jeszcze zdziałać potrafi dla Polski. *Sursum corda, Koledzy!*”

Skończywszy swe przemówienie kol. Gabszewicz wręczył najwięcej zasłużonym członkom Stow. Lotn. Polskich w dowód uznania ich pracy dla dobra całej organizacji oznaki. Pięknie wykonane ryngrafy, przedstawiające M.B. Częstochowską otrzymali: kol. K. Rasiej, kol. R. Senkowski, kol. G. Łuczkowski i kol. T. Siekierski.

W dyskusji zabierano liczne głosy, świadczące o zainteresowaniu i trosce lotników o dalszy rozwój i współpracę Skrzydeł na wszystkich kontynentach świata. Otrzymano liczne telegramy m. in. od premiera Kanady L.B. Pearsona, licznych kół w Anglii, kolegów nieobecnych z powodu odległości i władz Stowarzyszenia w Londynie.

Po przerwie odbył się o godz. 7 wiecz. uroczysty bankiet w sali bankietowej hotelu Connaught. Wzięło w nim udział ponad 300 osób.

Odmówieniem modlitwy przez kapelana zlotu i wzniesieniem toastu na cześć Królowej Elżbiety II rozpoczęto uroczysty bankiet, w czasie którego poseł Haidasz, wygłosił przemówienie w języku angielskim i polskim.

Następnie gen. S. Ujejski przemówił do swoich lotników. Nawiązując do koleżeństwa, które wykuło się i łączyło lotników w czasie ich służby przedwojennej i wojennej, mówca zaapelował o utrzymanie, a nawet wzmocnienie tych więzów, obojętnie gdzie lotnik polski się znajduje. „Zgoda buduje, niezgoda rujnuje. Kochajmy się!” tymi słowami zakończył swe przemówienie gen. Ujejski — sam wzruszony i wzruszając swoich lotników i wyciskając niejedną łzę. Po bankiecie odbył się bal, który długo pozostanie w pamięci uczestników

dzięki nastrojowi, atmosferze koleżeństwa i pracy, włożonej w przygotowanie nie tylko balu, ale całego zlotu, przez Komitet i członków Skrzydła S.L.P. w Hamiltonie.

W niedzielę o godz. 12 w kościele św. Stanisława ks. Bartylak, b. proboszcz tejże parafii odprawił Mszę św. za poległych i zmarłych lotników. Wzniosłe kazanie wygłosił ks. dr I. Olszewski.

Po Mszy św. wszyscy udali się do Klubu Skrzydła w Hamiltonie na obiad żołnierski, w którym poza gen. Ujejskim i posłem Haidaszem wzięła udział liczna brać lotnicza wraz z rodzinami. Następnie odbyło się zebranie delegatów do Rady Skrzydeł U.S.A. i Kanady, w którym wzięł udział prezes Rady Światowej kol. A. K. Gabszewicz. Przewodniczył kol. K. Rasiej, prezes Rady Skrzydeł w U.S.A. Omawiano sprawy organizacyjne. Funduszu Społecznego Skrzydeł S.L.P. oraz przeprowadzono wybory prezesów Rad Skrzydeł. Wybrano prezesem Rady Skrzydeł USA kol. A. Serafina (Buffalo), Skrzydeł Kanady kol. R. Pukasa (Toronto) Kol. Gabszewicz omówił obszernie działalność Stowarzyszenia Lotników Polskich i Funduszu Społecznego oraz pracę Komitetu Wykonawczego, podkreślając, że władze centralne w Londynie są zawsze go-

towe przyjąć z pomocą koledze-lotnikowi, gdy tylko znajdzie się w potrzebie. Na zakończenie zaapelował o dalszą współpracę wszystkich Skrzydeł i zachowanie tradycyjnego koleżeństwa.

Na zakończenie delegacji z prezesem kol. Gabszewiczem na czele złożyli Skrzydło S.L.P. w Hamiltonie na ręce kol. T. Siekierskiego serdeczne podziękowanie za wspaniałe, bez zarzutu przygotowanie i przeprowadzenie zlotu, za okazaną szczerą polską gościnność, za pracę wielomiesięczną Komitetu Org. z przewodniczącym kol. T. Kasprzykiem na czele.

Pożegnaniom nie było końca. Zawsze jeszcze szukano kogoś, z którym trzeba było zamienić kilka słów i wymienić szczerze, koleżeńskie i przyjacielskie uściski. Udany pod każdym względem zlot długo pozostanie w miłej pamięci uczestników, a echa dojdą do tych którzy niestety udziału wzięć nie mogli i wywołają uczucie żalu. Na pocieszenie wszystkich podajemy, że za dwa lata odbędzie się następny Zlot, a gospodarzami będzie benjaminek Stowarzyszenia, najmłodsze Skrzydło w Filadelfii. Da Bóg, zobaczymy się tam wszyscy. Oby nikogo z nas nie zabrakło!

M. R.



Uczestnicy VI Zlotu Lotników Polskich, Hamilton, Kanada, 1966.

Z WIZYTĄ U LOTNIKÓW POLSKICH W STANACH ZJEDNOCZONYCH I KANADZIE

Zjazdy Skrzydeł USA i Kanady odbywają się co dwa lata. W tym roku odbył się zjazd w Hamilton, w Kanadzie. Następny zjazd odbędzie się w roku 1968 w Filadelfii. Decyzja zapadła większością głosów po gorącej dyskusji. Wobec tego, że redaktor „Skrzydeł” zawiadomił mnie, że zamieści w tym numerze długi artykuł, o zjeździe w Hamiltonie, nie będę powtarzał się. Chciałbym jednak powiedzieć, że organizacją zajęło się całe Skrzydło Hamilton, którego przewodniczącym jest niestrudzony Tadzio Siekierski. Mózgiem organizacji był kol. T. Kasprzyk, który trzymał rękę na pulsie.

Wielką przyjemnością było dla mnie znowu uściśnić dłoni byłego dowódcy Polskich Sił Powietrznych gen. Stanisława Ujejskiego. Jestem niezmiernie mu wdzięczny za wygłoszenie tak wspaniałej i wzruszającej mowy w czasie bankietu. Jestem pewien, że na zjeździe byli wszyscy koledzy, którym zależy na rozwoju Stowarzyszenia Lotników Polskich i na kontynuacji braterstwa i koleżeństwa.

Nie sposób jest wyliczyć nazwisk wszystkich Kolegów, którzy wzięli udział w zjeździe. Cieszymy się myślą, że było ich tak wielu. Natomiast było nam przykro, że nie mógł być z nami gen. Karpiński i gen. Szuk. Może się jednak spotkamy w Filadelfii?

Zjazdy na kontynencie amerykańskim stały się pielgrzymką lotniczą.

* * *

Montreal.

Moja wizyta amerykańska trwała 28 dni i marszruta była następująca. Przyleciałem do Montrealu. Kolejno odwiedziłem następujące miasta: Hamilton, Nowy Jork, Filadelfię, Chicago, Detroit Buffalo, Toronto, Montreal.

Wylądowałem w Montrealu o 22.00, zaś czasu londyńskiego o 3-iej rano. Pięć godzin różnicy w czasie. Spotkał mnie na lotnisku mój serdeczny przyjaciel z czasów wojny major pil. Tadeusz Sawicz. Było dla mnie wielką przyjemnością być goszczonym przez czas pobytu w Montrealu przez Państwa Sawiczów. Odsypiałem stracone pięć godzin, objadałem się i byłem obwożony samochodem. Dziękuję Ci Tadzio i dziękuję Pani Kasi. Następnego dnia po przylocie przyjechali po mnie kol. Taras i kol. Jakubowski. Ustaliliśmy, że zebranie koleżeńskie Skrzydła zrobią w mojej drodze powrotnej, gdyż właśnie z Montrealu miałem odlatywać do Londynu. Mieliśmy trochę kłopotu, by zarezerwować miejsca w samolocie do Toronto w drodze na zjazd w Hamilton. W tym czasie był strajk kolei kanadyjskich i samoloty były przepełnione. Jednak przeznaczenie i Sawicz tę sprawę rozwiązały.

Toronto.

Przylecieliśmy do Toronto, gdzie miał czekać na nas kol. Siekierski, przewodniczący Skrzydła Hamilton. Tłok. Jak go spotkać? Widzę stoi długa „Tyka” i uśmiecha się; no i ma krawat z „gapką”. Tak, to Tadzio Siekierski. Poznaliśmy Panią Siekierską i dwie córeczki. Gadaniu nie było końca. (Z przerwami na „szklanę wina”). Pojechaliśmy zobaczyć świetlicę Skrzydła Hamilton. Chcę tu bardzo serdecznie pogratulować i podziękować wszystkim członkom Skrzydła za włożony wysiłek w urzędzeniu tego wspaniałego ośrodka polskości. Kupili oni ten „barak” za \$1. Na zewnątrz nie różni się od innych baraków na tym lotnisku, ale wewnątrz jest Polska. Wewnątrz jest w 3/4 wykończony. Są meble, posadzka, fortepian, bar, kuchnia, jadalnia, scena. Sala taneczna urządzona jest ze smakiem. Widać, że Panie brały w tym duży udział. Siedzieliśmy na lotnisku do późna w nocy i rozmawialiśmy o Funduszu Społecznym. Następne dwa dni to zjazd, ale o tym, pisze dokładnie wspomniany artykuł. Wieczorem następnego dnia wyjazd samochodem do Nowego Jorku. Jedzie kol. inż. Kazio Rasiej, Pani Maryla, żona Kazia Rasieja, kol. Szarzyński i ja. W drodze do Nowego Jorku zatrzymaliśmy się w Buffalo u Państwa Serafinów na kolację. Kolacja o 1-iej w nocy. To była prozorna kolacja, ale podziwiam Panią Danusię i Adasia, że chcieli przyjmować tłum gości (nawet bardzo kochanych) o tej porze.

Dojechaliśmy do Nowego Jorku następnego dnia, o godz. 10.25. Podróż trwała 12 i pół godziny. To oczywisty rekord.

Nowy Jork.

Przewodniczący Skrzydła kol. Władysław Szczerowicz. Spotkanie z kolegami, rozmowy, dyskusje. Miałem sposobność znowu widzieć Państwa Kołaczekowskich, Retingerów, oraz wielu lotników z którymi razem przeżyaliśmy wojnę. Na zebraniu koleżeńskim miałem możliwość znowu spotkać inż. Zbierańskiego, seniora lotnictwa polskiego, którego pierwszy raz spotkałem w Hamilton. Obaj kochamy lotnictwo polskie, więc nas to złączyło, mimo, że emigracyjna niezgoda mogła nas rozdzielać.

Tłumy Polaków wypełniły kościół, gdzie odbyła się Msza św. za duszę śp. generała Bora-Komorowskiego. Kol. Rasiej urządził dla mnie w gabinetach swojego biura na Manhattan „Cocktail Party”. Byli jego i moi przyjaciele lotnicy, prasa, wybitne osobistości z życia emigracji polskiej w Nowym Jorku.

Miałem znowu wielką przyjemność spotkać inż. Zbierańskiego, prezesa S.P.K., p. Gierata, a także prezesa Łyczaka, który może przyczynić się do zgody na emigracji. Po prawie tygodniowym pobycie w Nowym Jorku z żalem opuszczałem serdecznych Kolegów. Kol. Rasiej i kol. Szarzyński odwieźli mnie do Filadelfii.

Filadelfia.

Przewodniczący Skrzydła Kolega Dyzio Budnicki. Nowo założone Skrzydło. Skrzydło młode wiekiem, pełne energii i zapału. Spędziłem wiele godzin na rozmowach z Kolegami i ich przyjaciółmi. Co prawda nie jestem młody, tak jak oni, ale prosiłem, aby wpisali mnie na członka Skrzydła. Zgodzili się. Życzę im sukcesów. Właśnie w Filadelfii miałem pierwsze przemówienie w radio. Redaktor Przybyła odniósł się do tego z entuzjazmem i mam nadzieję, że on właśnie będzie pomagał naszym Kolegom lotnikom i propagował nasz Fundusz Społeczny. W tym czasie na uroczystościach millenijnych w Filadelfii był J.E. ks. biskup Rubin. Wielki zaszczyt mnie spotkał, że ks. biskup chciał mnie widzieć i pobłogosławić lotnikom. Serdecznie dziękuję za okazanie tej życzliwości lotnikom polskim.

Następny przeskok odbył się samolotem do Chicago.

Chicago.

Przewodniczący Skrzydła Kolega Stanisław Abramski. Spotkanie koleżeńskie Skrzydła było manifestacją polskości i koleżeńskości. Spotkanie to zbliżyło nas. Zatarły się granice i przestrzenie, poczuliśmy się przyjaciółmi, potrzebującymi częstszych spotkań. Przemila kolacja u Państwa Abramskich dała sposobność do wymiany poglądów i serdecznego uściśnięcia dłoni. Przez czas pobytu w Chicago byłem goszczony na „kawalerce” u kolegi Łazoryka. Bóg zapłać Włodziu za serdeczną gościnę. Kol. Tadzio Czołowski przedstawił mnie dr. Sikorze, który nadaje w radio polskie audycje. Podobno nasza rozmowa radiowa była sukcesem, gdyż dr. Sikora pragnie aby lotnicy z nim współpracowali. W Milwaukee odwiedziłem redaktora Alexandra Romańskiego, gdzie także nagrałem audycję radiową. Słyszałem, że Skrzydło Chicago ma poświęcić swój sztandar w tym roku. Niech ten sztandar przypomina, że my polscy lotnicy jesteśmy awangardą w walce o prawa Polski.

Detroit.

Przewodniczący Skrzydła kol. Rudolf Senkowski. Przyleciałem do Detroit 16-go września. Kol. Senkowski zabrał mnie na radiostację do p. Kreuza, gdzie zrobiliśmy skrócony wywiad w radio. Skrócony, bo p. Krauze nie chciał poruszać tematu zgody na emigracji. W południe następnego dnia był uroczysty „International Day Luncheon” zorganizowany przez U.S. Air Force Association. Byłem w towarzystwie kol. Senkowskiego i Pani Zofii Senkowskiej. Wygłosiłem krótkie przemówienie. Mówiłem o ich sławnym lotniku, a moim koledze, F. Gabreskim. Wieczorem była wspólna kolacja, po której były tańce. Grała orkiestra złożona z dzieci lotników. Nastrój był wspaniały.

Po wspaniałym (jedzeniu i piciu) obiedzie u Państwa Senderowskich pojechaliśmy na zebranie Skrzydła. Było to koleżeńskie zebranie dyskusyjne. Także sprawa zgody była gorąco poruszana. Chciałem uspokoić temperamenty i nie bardzo mnie się to udało. Ale już po zebraniu wszyscy się do siebie uśmiechali i zapomnieli o różnicy zdań i poglądów, co jest możliwe tylko między kolegami.

Następnego dnia kol. Senkowski zawiózł mnie do szpitala, by odwiedzić chorego kol. Lewandowskiego. Zwiedziłem także sławną fabrykę Forda. Wieczorem 21-go września pożegnalna kolacja z Kolegami u Państwa Senkowskich. Na wybitne wyróżnienie zasługuje Pani Zosia Senkowska za podanie flaczków po warszawsku.

Skrzydło Detroit jest najliczniejszym Skrzydłem w U.S.A. Jest wspaniale zorganizowane i wykazuje bardzo dużą żywotność pod przewodnictwem młodego i pełnego energii kol. Rudolfa Senkowskiego. Właśnie temu Skrzydłu przewodził nam wszystkim dobrze znany kol. Olgierd Łuczowski. Ostatni raz go widziałem cztery lata temu, gdy został wówczas wybrany przewodniczącym Rady Skrzydeł w U.S.A. To jest wielce zasłużony lotnik w boju i na niwie społecznej.

Skrzydło Detroit ma także swój sztandar, z którym zawsze występuje na wszystkich uroczystościach. Dzięki Państwu Senkowskim spędziłem czas w Detroit urozmaicenie, przyjemnie i pracowicie. Dziękuję Im za wspaniałą gościnę i serdeczność. Kochani Senkowscy odprowadzili mnie na lotnisko i strasznie smutno mnie było, gdy powiedzieliśmy sobie „do zobaczenia”. Tylko kiedy?

Aleksander Gabszewicz

Dokończenie zamieścimy w następnym numerze „Skrzydeł”.

STOWARZYSZENIE LOTNIKÓW POLSKICH A.D. 1966

Można rzec, że Stowarzyszenie nasze pracuje od wielu lat, jednakowo i w jednakowym tempie. Słowo „jednakowo” odnosi się do prac określonych statutem, regulaminami i postanowieniami Walnego Zebrania i Rady. Słowo to określa charakter Stowarzyszenia, każe uzupełniać to, co nie zostało wykonane, daje impuls do opracowania programu na przyszłość, zmusza nas do myślenia o przyszłości, nakazuje nam zdobywanie środków finansowych oraz obronę nabytych praw i przywilejów wówczas, gdy są one choćby w najmniejszym stopniu zagrożone.

Tak więc słowo „jednakowo” jest dowodem, że Stowarzyszenie wykonuje nadal i należycie swe obowiązki oraz że nie zbacza z drogi wytkniętej statutem i zgodnej z wolą większości członków. „Tempo”, w odróżnieniu od oceny jakości pracy, dotyczy jej nasilenia, przedstawia zbiorowy wysiłek członków, stwierdza, że nie zmniejszyły się nasza energia, zapał i ambicja.

Działalność Stowarzyszenia dzielimy na wewnętrzną i zewnętrzną. Działalność wewnętrzna, to praca dla potrzeb członków, lotników i ich rodzin, to wysiłek zmierzający do wzmocnienia Stowarzyszenia pod względem organizacyjnym i finansowym, a następnie dbałość o rodzinne sprawy lotnicze.

Działalność zewnętrzna, to propagowanie osiągnięć polskiego lotnictwa i zbieranie funduszy z zewnątrz, to współpraca ze społeczeństwem polskim na uchodźstwie reprezentowanym przez polskie niepodległościowe organizacje. Działalność na rzecz lotników i ich rodzin stawiamy oczywiście na pierwszym miejscu. Dotyczy ona pomocy ogólnej w różnych sprawach osobistych oraz pomocy finansowej. Obydwie są równie ważne. O ile jednak wartość załatwionych spraw osobistych jest niewymierna liczbami, o tyle zawsze można podać liczbę dotyczącą pomocy finansowej. W 1965 r. pomoc ta wyniosła w formie zapomóg i pożyczek £ 6020 w roku bieżącym za pierwsze trzy kwartały przedstawia ona sumę £ 4875. Porównanie tych liczb świadczy, że pomoc nasza jest coraz większa, a następnie że należy liczyć się z dalszym wzrostem tych najważniejszych wydatków Stowarzyszenia. Dlatego to jest rzeczą konieczną, aby Stowarzyszenie wzmocniło się organizacyjnie, i dbało o swe finanse, a więc aby miało zapewnione dochody i mogło odkładać rezerwy na przyszłość.

Stan organizacyjny jest dobry, bo ilość członków zwiększa się z roku na rok. Co więcej, zakładamy nowe ośrodki organizacyjne. W tym roku powstało w Anglii Koło w Liverpoolu, a w Stanach Zjednoczonych A.P. w Filadelfii. Ważne jest przy tym że nasze ognia, zarówno w W. Brytanii, jak i w innych krajach pracują naprawdę pożytecznie i mają na swym koncie wiele osiągnięć.

Finanse stowarzyszenia nie budziły dotychczas

niepokoju. Fakt, że w ciągu ostatnich pięciu lat budżety S.L.P. wykazały nadwyżki w ogólnej wysokości ponad £ 30.000 — mówi sam za siebie. Musimy się jednak zastanowić, czy ten stan rzeczy utrzyma się w przyszłości. Wielka Brytania została już dotknięta kryzysem gospodarczym, który niewątpliwie da się odczuć i w naszym Stowarzyszeniu. Prawdopodobnie w tym roku zmniejszy się wpływ z Tygodnia Lotnika Polskiego w porównaniu z rokiem ubiegłym. Zmniejszyły się już dochody z naszych domów, m. in. na skutek wprowadzenia nowego podatku, t.j. „Selective employment tax”. Należy przypuszczać, że nie spowoduje to niedoboru w naszych budżetach, ale niewątpliwie obecny stan rzeczy nakazuje nam ostrożność w planowaniu finansowym, jak też starania o nowe źródła dochodu. Takim nowym źródłem ma być zakupiony niedawno dom w Manchester, który po urządzeniu w nim klubu ma wyrównać zmniejszające się dochody Stowarzyszenia. Konieczne są też nowe inicjatywy zmierzające do zasilenia naszych funduszy. Jedną z nich jest wydanie przez S.L.P. kopert z okazji Millennium Poloniae, które członkowie otrzymali po cenie 12/6, a które niebawem będą sprzedawane nazewnątrz po cenie znacznie wyższej. Inne inicjatywy, to konieczność organizowania przez wszystkie ognia jak najwięcej imprez dochodowych, które powinny przynosić dodatkowe wpływy.

Na szczególną uwagę zasługują zawsze wpływy na rzecz Funduszu Społecznego, który właśnie w obliczu kryzysu musi mieć dostateczne rezerwy na wypadek zwiększenia się pomocy finansowej udzielanej lotnikom i ich rodzinom. W Stanach Zjednoczonych powstał samodzielny fundusz społeczny, który ma już na swym koncie 3500 dolarów i będzie mógł nieść pomoc lotnikom i ich rodzinom tam zamieszkałym. Być może, iż z czasem Fundusz ten udzielać będzie pomocy rodzinom zamieszkałym w Polsce, która dotąd jest udzielana z Funduszu Społecznego w Wielkiej Brytanii. Nasze Skrzydła w Kanadzie planują również stworzenie własnego funduszu społecznego w bliskiej przyszłości. Wysiłek w zdobywaniu pieniędzy jest też konieczny z uwagi na inne zadania Stowarzyszenia. Niektóre z tych zadań łączą się z pamięcią o chwalebnej przeszłości lotnictwa polskiego. Tu nie chodzi tylko o pamięć o poległych. Dotyczy to również naszych wydawnictw oraz zbierania pamiątek lotniczych, które po wszystkie czasy świadczyć będą o tym, jak walczyli polscy lotnicy i jakie odnosili zwycięstwa. Jedną taką pamiątką będzie tablica wmurowana w kościele St. Clement Danes w Londynie. Jest to kościół Royal Air Force. Musimy też pamiętać o utrzymaniu tradycji lotniczej, bo ona właśnie dopomogła do stworzenia tych wielkich wartości, które dały nam moc konieczną do walk i zwycięstw. Zjazdy, jakie odbyły się w tym roku w Londynie i Hamilton po-

twierdząc fakt, iż tradycja lotnicza jest wśród nas ciągle żywa. Zjazdom tym towarzyszyły wypowiedzi które świadczą, że lotnicy polscy zabiegać będą o należne Polsce prawa. Pamiętamy o wielkich rocznicach lotniczych, jak 40-lecie powstania Centrum Wykształcenia Lotnictwa w Dęblinie, jak 25-lecie wręczenia Polskim Siłom Powietrznym sztandaru wileńskiego i 20-lecie powstania Klubu Szybowcowego S.L.P. Z rozpamiętywania tych rocznic czerpiemy siły do pracy dla Polski takiej, o jaką walczyli i ginęli lotnicy polscy.

Ponadto włożyliśmy wiele wysiłku w należyte uczczenie tysiąclecia Polski chrześcijańskiej. Współpracowaliśmy z komitetami Millennium Poloniae, które uczyniły wszystko by jak najgodniej uczcić tysiąclecie. Wspomnieć też należy o pielgrzymce do Rzymu na uroczystości millenijne, zorganizowane przez nasze Stowarzyszenie. Na tym odcinku uchodźstwo polskie, a wśród nich lotnicy polscy spełnili swe zadanie jak najlepiej. Lecz znowu nasuwa się pytanie, czy jest to wszystko, jeśli chodzi o sprawy polskie.

UCHWAŁY RADY S.L.P.

I WALNEGO ZEBRANIA

21.5.1966—25.6.1966

Komitet Wykonawczy S.L.P.

„Rada ustala, że w skład Komitetu Wykonawczego oprócz przewodniczącego, sekretarza generalnego zastępcy sekretarza, skarbnika generalnego, z-cy skarbnika — wchodzi pięciu członków z wyboru.

W razie potrzeby Komitet Wykonawczy ma prawo dokooptować w ciągu swej kadencji nie więcej niż 2 członków. Decyzję tę Rada podejmuje z tego względu, aby umożliwić Komitetowi dokooptowanie takich osób, które mogą wykonać specjalne zadania jakie okażą się konieczne do realizowania.”

Pielgrzymka do Rzymu.

„Rada wyraża podziękowanie organizatorom pielgrzymki do Rzymu za doskonałe wywiązanie się z podjętych zadań.”

UCHWAŁY WALNEGO ZEBRANIA S.L.P.

Zjednoczenie najwyższych czynników uchodźstwa polskiego.

„Walne Zebranie S.L.P. zebrane w dniu 25-go czerwca 1966 w Londynie, a reprezentujące wszystkie Kola i Skrzydła S.L.P. w Wielkiej Brytanii, Stanach Zjednoczonych A.P., Kanadzie, Europie, Australii i Argentynie raz jeszcze podkreśla słuszność inicjatywy Prezesa płk. A. K. Gabszewicza, zmierza-

Nad życiem polskiej społeczności poza krajem wisi czarna chmura niezgody. Lotnicy polscy ze swym prezesem kol. Aleksandrem Gabszewiczem dobrze wiedzą o tym, że jest to wielka tragedia. Wiemy, gdzie leżą trudności które czasem wydają się nie do pokonania. Ale mimo to nie ustaniemy w naszych usiłowaniach, gdyż wierzymy, że praca na rzecz Polski wolnej i prawdziwie niepodległej prowadzi przez zbiorowy, jednolity wysiłek całego społeczeństwa polskiego przebywającego poza krajem. Kraj tego właśnie od nas oczekuje. Nakazują nam to słowa „Miłość żąda ofiary” wyhaftowane na sztandarze Polskich Sił Powietrznych.

Stowarzyszenie Lotników Polskich będzie szło konsekwentnie obroną przez siebie drogą. Napewno będzie to droga umiłowania prawdy. Nie zejdziemy z tej drogi mimo różnorodnych wysiłków agentów reżymowych oraz tych wszystkich, którzy przeszkadzają zjednoczeniu uchodźstwa dla wiadomych im celów. Wymaga tego polska racja stanu i nasze głębokie przekonanie, że w jedności siła!

jącej do zjednoczenia najwyższych czynników na uchodźctwie w Roku Millenijnym.

Zdając sobie sprawę z odpowiedzialności, jaka na nas spoczywa w chwili obecnej, wyrażamy przekonanie, że jedynie zgoda pomiędzy najwyższymi dostojnikami będzie właściwą i chrześcijańską podstawą pracy dla odzyskania niepodległego bytu narodu polskiego.

W duchu tych zasad Walne Zebranie apeluje do Najwyższych Dostojników, aby — puszczając w niepamięć wszelkie przeszłe rozdzźwięki — wyciągnęli wzajemnie ręce do zgody i w ten sposób przywrócili zaufanie całego społeczeństwa polskiego na uchodźctwie prowadząc je po drodze służby dla Wolnej i Niepodległej Polski.

Walne Zebranie prosi Prezesa, o nieustawianie w swoich wysiłkach i wyraża przekonanie, że poparcie Stowarzyszenia Lotników Polskich, którego członkowie stanowią poważną część całego społeczeństwa polskiego — będzie dla Niego oparciem w Jego działaniu, które doprowadzi do zgody.”

Uznanie dla kol. C. Palucha.

„Walne Zebranie składa wyrazy uznania kol. mec. Czesławowi Paluchowi za jego ofiarną i owocną pracę na rzecz Stowarzyszenia, a szczególnie za dokonanie zbliżenia między Skrzydłami w Kanadzie i Stanach Zjednoczonych A.P. a Stowarzyszeniem w W. Brytanii.”

MYŚLI O PRZYSZŁOŚCI STOWARZYSZENIA

Artykuł dyskusyjny

W „Skrzydłach” nr 90/76 ukazało się wezwanie kol. W. Makowskiego o treści następującej: „Pewnikiem jest, że Stowarzyszenie Lotników Polskich było i jest potrzebne. Pewnikiem jest również, że za dzieści lat nikogo z jej pierwotnych członków nie będzie na tym świecie. Czas najwyższy więc zastanowić się i uchwalić:

1. Kto ma przyjąć spuściznę walczącego o wolność lotnictwa?

2. Jakim celem ta spuścizna ma służyć?”

Zagadnienie, jak nasze Stowarzyszenie ma wyglądać w przyszłości już od dawna nurtowało umysły wielu członków, było przedmiotem obrad Kół S.L.P. i niejednej dyskusji na zebraniach Rady Stowarzyszenia.

Dać przekonującą odpowiedź na to pytanie, nie jest rzeczą łatwą. Rada doszła do wniosku, że nie wystarczy naradzić się na jednym, czy dwóch zebraniach i powziąć uchwałę. Potrzebny jest bowiem wyczerpujący materiał, potrzebna jest opinia naszych członków, Skrzydeł i Kół. Dopiero wówczas można pokusić się o ustalenie linii postępowania w przyszłości. To mając na myśli postanowiła Rada na swoim ostatnim zebraniu powołać komisję specjalną, której powierzyła przemyślenie tego zagadnienia i postawienie wniosków końcowych. Rada przedstawi następnie swoje stanowisko Walnemu Zebraniu S.L.P.

Cele naszego Stowarzyszenia i zasady pracy znane są wszystkim członkom Stowarzyszenia. Wiemy jakie usługi oddaje Stowarzyszenie swoim członkom i jakie posiada znaczenie wśród społeczeństwa polskiego.

Nasza organizacja, będąc jedynym i powszechnym zrzeszeniem lotników polskich opiera swą działalność na zasadach społeczno-demokratycznych. Jest ona z jednej strony organizacją koleżeńską, lotniczą i dobroczynną, a z drugiej zaś strony polską, niepodległościową i współpracującą z polskimi organizacjami kombatanckimi i należącymi do grupy organizacji niepodległościowych.

Decydując się nad wyborem dalszej drogi w pracy naszego Stowarzyszenia nie możemy zapominać o roli jaką spełniamy dzisiaj i spełnialiśmy przez ubiegłych 21 lat. Jeżeli zdecydujemy się na jakąś zmianę musi ona przynieść korzyść naszej organizacji. Musimy mieć całkowitą pewność, że w żadnym wypadku proponowana zmiana nie odbije się niekorzystnie na rozwoju Stowarzyszenia.

Komisja wybrana przez Radę odbyła w tej sprawie zebranie na którym podjęła próbę znalezienia odpowiedzi na pytanie: czy pragniemy zapewnić istnienie Stowarzyszenia w dalszej przyszłości, a jeśli tak, to czy już teraz musimy zastanowić się jak to

należy zrobić. Jeśli nie uczynimy tego dziś, to będzie to znaczyć, iż odkładamy decyzję o tym na jakie cele przeznaczymy ostatecznie majątek zdobyty długoletnią pracą naszej organizacji.

Spróbujmy znaleźć odpowiedź na te pytania. Świadomi jesteśmy reakcji pesymistycznej tych, którzy powiedzą nam, że „za ileś tam lat nikogo z obecnych członków Stowarzyszenia nie będzie już na tym świecie”. Ale czy wolno zadawałać się taką odpowiedzią? Najłatwiej byłoby niczego nie robić, niczego nie zmieniać i czekać na to co czas przyniesie. Istniejący statut zostawić w spokoju i nie myśleć o przyszłości.

Ale taka propozycja nie byłaby godna lotników. Zawsze przecież wyróżnialiśmy się tym, że szukaliśmy wyjścia z trudnych sytuacji, że kusiliśmy się o jeszcze jedno zwycięstwo. Pamiętajmy, że naszą kartą jest młode pokolenie Polaków.

Nie chodzi przy tym o napisanie jeszcze jednego regulaminu w którym byłaby mowa o tym, że z dniem... każdy młody człowiek może stać się członkiem Stowarzyszenia Lotników Polskich. To nie zachęci nikogo. A jeżeli znajdą się ochotnicy, to prawdopodobnie tylko tacy, którzy zechcą czerpać z tego korzyści dla siebie. A nam nie o to przecież chodzi.

A więc? A więc najpierw zaprosimy do naszego grona wszystkich tych lotników, którzy dotąd do Stowarzyszenia nie należą. Następnie położymy zręby pod budowę organizacji lotniczej obejmującej przede wszystkim młodzież, i to takiej do której należenie byłoby atrakcją. Wzbudźmy w młodzieży zapał, stwórzmy koła modelarskie, szybowcowe, a nawet i motorowe. Poszukajmy ludzi, którzy już pracują w lotnictwie kanadyjskim, amerykańskim względnie w przemyśle lotniczym. Ludzi, którzy interesują się wszelkimi zagadnieniami lotniczymi.

Wśród nich mogą znaleźć się dzieci członków S.L.P. i nie-członków. Lotników i nie-lotników. Młodzież pójdzie na taką przynętę. Taka młodzież może i powinna znaleźć miejsce w naszej organizacji. Tylko taka młodzież może zapewnić trwałość naszej organizacji. To są myśli, które nasunęły się członkom komisji. Nie stanowią one końcowych wniosków. Są materiałem do przemyślenia, do wypowiedzenia się bądź to na łamach „Skrzydeł”, bądź też w liście do komisji.

Wiemy o tym, że są członkowie, Skrzydła i Koła, którzy znają całość omawianego tu zagadnienia oraz że nawet zajęli już w tej sprawie zdecydowane stanowisko. Wszystkich tych, którym to zagadnienie leży na sercu prosimy o opinię. Będzie to materiał, który ułatwi pracę komisji.

I jeszcze jedna ważna sprawa. Propozycja, jaką drogą Stowarzyszenie powinno pójść, to tylko część zagadnienia. Pozostaje pytanie, jak należy wykonać przyjęty plan. Nakłada to na nas obowiązek znalezienia ludzi energicznych i pełnych poświęcenia, którzy podejmą się pracy. Gdzie ich szukać, jeśli nie w gronie lotników.

Apelujemy: zgłaszajcie się do nas, albo przynajmniej wskażcie tych do których my możemy zwrócić się z prośbą o współpracę.

Od nas wszystkich zależy, jaki będzie przyszły los naszego Stowarzyszenia, komu prześlemy naszą spuściznę.

C. Paluch

O STOWARZYSZENIU PRZED DWUDZIEŚCIU LATY

W drugim półroczu 1946 roku w pracy Samopomocy Lotniczej — taką bowiem nazwę miało wówczas nasze Stowarzyszenie — dominują ciągle jeszcze sprawy dotyczące zatrudnienia, emigracji no i oczywiście rozbudowy samej organizacji. Ówczesne komunikaty S.L. pełne są różnych, czasami bardzo dokładnych szczegółów dotyczących tych zagadnień.

Jeśli chodzi o emigrację, to omawiane tu komunikaty S.L. pełne są różnych, czasami bardzo dokładnych szczegółów dotyczących tych zagadnień.

Jeśli chodzi o emigrację, to omawiane tu komunikaty S.L. pełne są różnych, czasami bardzo dokładnych szczegółów dotyczących tych zagadnień. dczy o tym najlepiej planowanie „grup osiedleńczych”, o takich nazwach jak np. „Argentyna”, „Brazylia”, „Holandia”. Cytują przy tym komunikaty listy od lotników, od kilku miesięcy osiadłych w tych krajach. Niektóre z tych listów brzmią zgoła zabawnie. Oto przykłady z listów otrzymywanych od bardzo świeżej daty emigrantów w Argentynie.

„... Nastawienie ludzi jest tu zupełnie inne, niż w Anglii. Ludzie mili i pomocni”... Ludzie w Buenos Aires, żyjąc w spokojnych czasach, mają swój rozkład zajęć tak uregulowany, aby się wypadkiem nie przemęczyć, poza tym, na Boga, nie lubią się śpieszyć, chyba na zabawę...” (Biuletyn S.L. Nr 55), Szcześliwa Argentyna...

Komitet Wykonawczy nie ustaje w dalszych wysiłkach zmierzających do usprawnienia i poruszenia akcji informacyjnej. Zorganizowano za pośrednictwem Royal Air Forces Association bezpłatne porady prawne w dalszych sześciu miastach, a mianowicie w Plymouth, Winchester, Bristol, Kings Lynn, Leeds i Nottingham.

Do akcji informacyjnej włączono londyński „Dziennik Polski”, który zgodził się na zamieszczenie raz w tygodniu wiadomości dotyczących szczególnie lotników polskich. Łączyła się z tym zachęta do prenumerowania „Dziennika”, a więc wszystkie zainteresowane strony na tym zyskały. Oczywiście, że w dalszym ciągu nie mała rolę w tej akcji odgrywały „Skrzydła”, ciągle jeszcze wydawane przez Dowództwo Polskich Sił Powietrznych.

W tym miejscu należy zanotować trzy dalsze i zasadnicze sukcesy w działalności Samopomocy Lotniczej. Przede wszystkim brytyjskie ministerstwo lotnictwa (Air Ministry) uznało oficjalnie istnienie S.L., a więc tym samym dało swoje błogosławieństwo. Komunikat S.L. pisze w tej sprawie: „Przez rejestrację pod specjalnym rządem ustawy „War Charities Act, 1948” uzyskaliśmy poparcie społeczeństwa...

Poparcie państwa uzyskaliśmy obecnie przez przyznanie nam oficjalnego uznania przez Air Ministry.”

W wyniku starań poczynionych przez przewodniczącego Komitetu Wykonawczego, kol. Czesława Korbuta, Pani Helena Sikorska i Lord Harewood, członek rodziny królewskiej, przyjęli stanowisko protektorów („patrons”) Samopomocy Lotniczej. Nadto następujące osoby przyjęły członkostwo Komitetu Honorowego: księżna Radziwiłłowa, Viscountess Portal of Hungerford, marszałek lotnictwa Lord Trenchard, Lord Craven, Air Commodore B.H. C. Russell, Sir Patrick Dollan, John Campbell i H. Foster-Anderson.

Następnym wielkim sukcesem było kupno i urządzenie Domu Lotnika Polskiego w Londynie. Komunikat S.L. informuje przy tej okazji, że dom jest położony w „willowej dzielnicy” i że będzie nam służył jako siedziba władz S.L., ognisko społecznego życia lotników oraz że będzie posiadał oprócz sekretariatu i biur salę na zebrania, świetlicę, czytelnię, jadalnię i hostel.

Jeśli Earls Court przestał być „dzielnica willowa”, a charakter naszego domu też się zmienił, to wystarczy tylko powiedzieć, że „tempora mutantur...”

17 lipca 1946 roku odbyło się drugie zebranie Rady S.L. Obrady charakteryzują bardzo szczere wypowiedzi i to zarówno ze strony członków Rady jak i Komitetu Wykonawczego. Szczególnie krytycznie oceniono działalność większości ówczesnych zarządów Kół. Komunikat nr 39 pisze bez ogródek: — „Zarządy pracujące dobrze są wyjątkiem”. Komitet Wykonawczy bronił się jak mógł i wskazywał na trudności organizacyjne w tym tak trudnym dla żołnierzy Polskich Sił Powietrznych okresie.

Warto zanotować fakt, iż pomimo to, że Rada rozpatrzyła 22 (dwadzieścia dwa) wnioski nie powzięto uchwał o znaczeniu zasadniczym. Komunikat nr 39 wymienia jedynie upoważnienie udzielone przez Radę Komitetowi Wykonawczemu do „jak najściślejszej współpracy z każdą organizacją powołaną przez członków S.L. poza terenem W. Brytanii”, wezwanie do współpracy z Kołami lokalnymi, które powinny „rozwinąć akcję towarzyską i dochodową” oraz obniżenie składki członkowskiej dla żołnierzy szkół małych lotnictwa do 6d. Sprawozdanie Rady podkreśla fakt, iż członek Rady kol. Piotr Ból zwerbował tyłu nowych członków S.L., iż jego indywidualny werbunek przyniósł Samopomocy Lotniczej £ 800. A może by tak poprosić kol. Bóla o bis?...

Oczywiście, że najważniejszym wydarzeniem nie

tylko w działalności S.L., ale w życiu lotników polskich od zakończenia drugiej wojny światowej było stworzenie Polskiego Lotniczego Korpusu Przysposobienia i Rozmieszczenia (PRC/RAF). Rozwiązanie Polskich Sił Powietrznych w okolicznościach w jakich to nastąpiło było dla nas ciężkim ciosem. Towarzyszyło temu ogłoszeniu nielubianej pamięci listu ministra Ernesta Bevena namawiającego nas do powrotu do Polski, interpelacje posłów w Izbie Gmin, współczucie i pomoc przyjaznych nam polityków i czasopism brytyjskich, obrzydliwe napaści komunistów, jawnych i ukrytych, oraz insynuacje różnego rodzaju „fellow travellers”. W tej ciężkiej dla nas chwili mieliśmy po swej stronie przyjaźń naszych towarzyszy broni w Royal Air Force i szerokich rzesz społeczeństwa brytyjskiego, której doświadczamy co roku, do dnia dzisiejszego, a szczególnie w okresie Tygodnia Lotnika Polskiego.

Owczesne władze Samopomocy Lotniczej wypowiedziały się w tym tak trudnym dylemacie jasno, po męsku i z właściwą im troską o przyszłość żołnierzy Polskich Sił Powietrznych. Udzielone wówczas rady i postanowienia okazały się słuszne a przyjęte zasady położyły zręby pod budowę organizacji, której dalszy rozwój zapewnili ich następcy.

Rzeczą istotną jest bowiem to, że żołnierz Polskich Sił Powietrznych czuje się zawsze Polakiem i lotnikiem oraz że wierzy, iż nadejdzie dzień w którym Polska stanie się znów wolną i niepodległą.

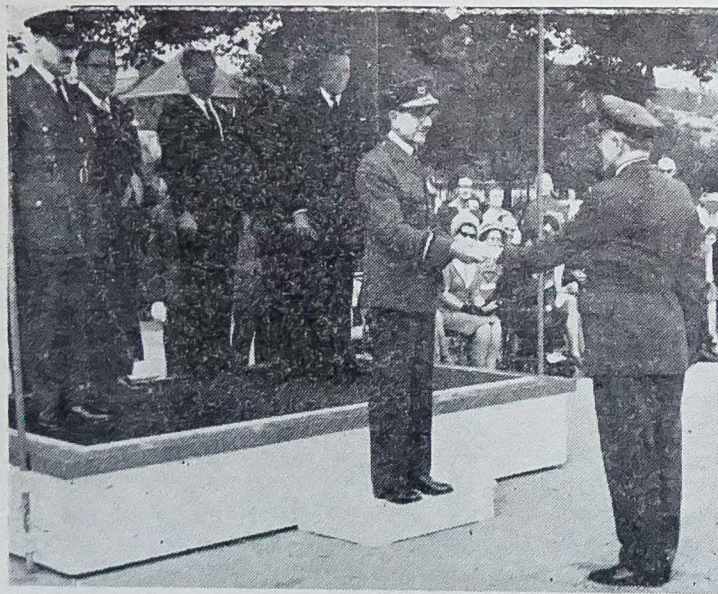
Wacław R. Wybraniec

W KOŁACH I SKRZYDŁACH S.L.P.

WIELKA BRYTANIA

NOTTINGHAM

Z inicjatywy przewodniczącego Zarządu Koła S.L.P. w Nottinghamie kol. Stefana Nawary, Koło przejęło przed kilkoma laty opiekę nad 2418. Dywizjonem Air Training Corps. Pisaliśmy o tym w nr. 88/574 „Skrzydeł”. W dniu 2 lipca br. odbyła się w Nottinghamie uroczystość wręczenia dyplomu nadającego temu dywizjonowi małoletnich lotników odznakę królewską. Przy dźwiękach marsza generalnego Air Vice-Marshal L.T. Pankhurst dokonał przeglądu dywizjonów Air Training Corps z Nottingham, West Bridgford, Beston, Stapleford oraz Sherwood. Następnie, po zajęciu miejsca na podium w towarzystwie szeryfa Nottinghamu E.M. Durhama, zastępcy burmistrza Nottinghamu A.F. Roberta, komendanta bazy Royal Air Force w Syerston Group Captain H.G. Slade'a i wiceprezesa Stowarzyszenia Lotników



Air Vice-Marshal Pankhurst wręcza dyplom kpt.pil. S. Machejowi.

Foto A. Gertner

Polskich kol. Stefana Nawary — Air Vice-Marshal Pankhurst wręczył dowódcy 2418. Dywizjonu kpt. pil. Stanisławowi Machejowi ozdobny dyplom. Z wygłoszonego przy tym przemówienia marszałka brytyjskiego lotnictwa na szczególne podkreślenie zasługują następujące wypowiedzi:

... It was undoubtedly the enthusiasm and determination of Pilot Officer Smith which led to the formation of the Squadron, and as its Adjutant he has had a major part in maintaining the momentum.

The Polish Air Force Association provided the all important initial backing, and has continued to provide its support...

Wymieniwszy inne osobistości którym dywizjon zawdzięcza swój rozwój Air Vice-Marshal Pankhurst dodał następnie:

... The outstanding factor, however, must be the enthusiasm and determination of each of you to achieve and to excel. In the short space of two years you have built a squadron which is worthy of this great City of Nottingham, and which gives every indication of becoming one of the leading squadrons in the Air Training Corps.

You can be proud of the squadron you have helped to form, and of what it has achieved in so short a time. The most important aspect of a unit such as 2418 Squadron, however, is what it does for and to its individual members. Whatever career you follow, I am sure you will find that your training and your experience with the Squadron will help you enormously... The initial encouragement and support came from the Polish Air Force Association, scarcely an official organisation. This support and encouragement has continued in full measure...

“You are lucky to have three great traditions from which to draw strength. You live in a City which is renowned throughout our history as a great centre of virility which has produced many great leaders. You are affiliated to a young Service, the Royal Air Force, which has established a tradition and a glorious record of achievement in the short space of fifty years. Finally, you can draw inspiration from the Polish Air Force Association — men who fought against overwhelming

odds until their country was overthrown; who continued to fight the enemy whenever and wherever they had the opportunity and the weapons; who formed an integral part of the Royal Air Force, with Polish Squadrons on every front and in every R.A.F. Command, having an important part in the final defeat of the enemy, with an imperishable record of valour; and who have maintained their cohesion and earned our respect as citizens of this country. Their country, as you know, is still under foreign domination. You are lucky”

Następnie odbyła się defilada dywizjonów, którą prowadził kpt. pil. S. Machej.

Po uroczystości przybyłych do Domu Lotnika Polskiego gości powitał kol. J.T. Rogalski w towarzystwie kol. kol. S. Szamborskiego, S. Turskiego i J. Piskorza. Wieczorem w Domu Lotnika rozpoczęła się zabawa taneczna z udziałem licznych gości, która trwała do wczesnego rana.

“Battle of Britain Week”.

W dniu 18 września zbiórka wszystkich organizacji kombatanckich odbyła się w Nottinghamie przed Technical College. Następnie delegacje wraz z pocztami sztandarowymi udały się na nabożeństwo do kościoła Wszystkich Świętych. Defiladę przyjmował zastępca burmistrza Nottinghamu oraz komendant bazy Royal Air Force w Newton Group Captain E. H. Jenkins.

Koło S.L.P. w Nottinghamie reprezentowali kol. kol.: J.T. Rogalski, E. Malin i S. Szamborski.

Na uroczystościach „Battle of Britain Week” w Hucknall Koło S.L.P. w Nottinghamie reprezentowali wice-prezes Stowarzyszenia Lotników Polskich kol. S. Nawaro oraz zastępca przewodniczącego Zarządu Koła kol. A. Gertner. Defiladę przyjmowali poseł do Izby Gmin z okręgu Nottingham North W.C. Whitlock i prezes miejscowego Koła Royal Air Forces Association G.W. Bailey. Po defiladzie goście byli podejmowani lampką wina.

Drużyna siatkówki „Lotnik”.

Z inicjatywy kol. A. Szweda powstała w Nottinghamie drużyna siatkówki „Lotnik”, którą opiekuje się miejscowe Koło S.L.P. Pomimo swego krótkiego istnienia drużyna nasza zdobyła drugie miejsce w rozgrywkach międzyklubowych w Nottinghamie. Zarząd Koła składa tą drogą kol. Szwedowi i całemu zespołowi serdeczne życzenia dalszego powodzenia. Do życzeń tych przyłącza się redakcja „Skrzydeł”.

25-lecie 1. Samodzielnej Brygady Spadochronowej.

Z okazji 25-ej rocznicy powstania 1. Samodzielnej Brygady Spadochronowej odbył się w Nottinghamie w Domu Lotnika zlot spadochroniarzy polskich z całej Anglii. Organizatorem zlotu było miejscowe Koło Związku Spadochroniarzy Polskich pod przewodnictwem kol. kol. M. Strumika i W.R. Krzanickiego. W czasie zlotu odbył się w Domu Lotnika Polskiego w Nottingham obiad w którym wzięło udział około 200 osób. Przemówienia wygłosili prezes honorowy zlotu gen. brzyg. S. Sosabowski oraz ks. prałat K. Krzyżanowski. Koło S.L.P. w Nottingham reprezentował kol. J.T. Rogalski.

Zmiana na stanowisku kierownika Klubu S.L.P.

Ponieważ p. Tadeusz Muszyński zrezygnował z pracy na stanowisku kierownika Klubu S.L.P. w Nottingham ogłoszono konkurs w wyniku którego został przyjęty na to stanowisko kol. Stefan Turski. Życzymy mu powodzenia w pracy dla dalszego rozwoju Klubu.

DERBY

Dom S.L.P. — Domem Polskim

Mówiąc o otwarciu swego odnowionego i znacznie poszerzonego domu w Derby lotnicy polscy mogą powiedzieć za Aleksandrem Macedońskim: „... i bogowie są po naszej stronie”. Przede wszystkim pogoda była piękna i słoneczna. Ciepło jak w lecie. Dom sam jaśniał czystością, a jego gospodarze jaśnili radością i zadowoleniem, jakie daje człowiekowi świadomość dobrze spełnionego uczynku. A że spełnili oni dobry uczynek wie o tym każdy, kto dobrze życzy społeczeństwu polskiemu w Derby. Bo dom ten służyć będzie wszystkim Polakom. O tym lotnicy polscy powiadomili już dawno każdego komu wiedzieć o tym należy. Co więcej, wszystkie organizacje polskie w Derby obiecały domowi poparcie. Oto przykład zgodnej pracy zespołowej w skutkach swych korzyść wszystkim zainteresowanym przynoszącej.

Nie sposób tu wymienić wszystkich usług, jakie dom ten odda społeczeństwu polskiemu. Będzie tu miejsce na teatr, koncert, akademię w święto narodowe, zebranie i zjazd. Zaspokoi on wszelkie potrzeby kulturalne. Szukający rozrywki też się nie zawiodą.

O samej uroczystości otwarcia domu trzeba przede wszystkim powiedzieć, że wszystko zaczęło się od nabożeństwa odprawionego przez ks. prob. Gatnarczyka. Bo tacy już ci lotnicy polscy zawsze byli. Boga w sercach noszą, a na sztandarze swym wizerunek Matki Boskiej Ostrobramskiej posiadają. Ba, z tym domem, to też tak się śpieszyli, aby na rok millenijny wszystko było gotowe. I tak się też stało. Formalne otwarcie domu poprzedziło poświęcenie, którego dokonał ks. M. Eastwood. W sobotę 15 października 1966 roku zjechali się lotnicy polscy z całej Anglii, a że sztandar swój słusznie nazywają „wileńskim”, przeto przedstawicielkę wielkiego rodu litewskiego upatrzili sobie za osobę, która otwarcia domu dokonała. A więc nikt inny, jak księżna Radziwiłłowa to uczyniła. Przybyła ona na tę uroczystość w towarzystwie przedstawicielki znakomitego rodu polskiego p. Elżbiety Zamoyskiej.

Dostojnych gości przyjęto obiadem w towarzystwie miejscowych notabli z merem miasta Derby p. Armstrong na czele. Kołdunów nie podano, ale obiad musiał być dobry skoro biesiadnicy długo przy stole zasiadali.

Po obiedzie odbyło się w gustownie umeblowanym saloniku przyjęcie w czasie którego gospodarze częstowali swych gości świetnym winem, a zabawiali rozmową. Następnie wszyscy przeszli do sali koncertowej, gdzie dwie małe dziewczynki ubrane w stroje krakowskie wręczyły merowi miasta i księżnej Radziwiłłowej piękne bukiety goździków.

W międzyczasie sala zapełniła się po brzegi gośćmi przybyłymi na właściwą uroczystość otwarcia domu oraz na koncert. Wreszcie nadszedł właściwy moment. Wzrok wszystkich obecnych skierował się na smukłą sylwetkę księżnej Radziwiłłowej. W przemówieniu swym podkreśliła ona z wielkim uznaniem walki i zwycięstwa lotnictwa polskiego, a następnie dokonała symbolicznego otwarcia domu.

A świadkami tego co się tu działo byli nie tylko licznie zebrani goście. Przyglądały się temu odznaki 14 dywizjonów Polskich Sił Powietrznych uszeregowanych tak, jakby miały za chwilę wzbić się w powietrze. Ponad wszystkim zaś górowała wielka makieta będąca repliką odznaki polskiego pilota. Dumny orzeł zdawał się błogosławić obecnym swymi szeroko rozpostartymi skrzydłami.

W przemówieniach wygłoszonych przez inż. Kazimierza Rydzewskiego wiceprezesa Stowarzyszenia Lotników Polskich i mgr. Czesława Palucha przewodniczącego Komitetu Wykonawczego mówcy podkreślili udział lotnictwa polskiego w drugiej wojnie światowej oraz pracę społeczną i dobroczynną Stowarzyszenia Lotników Polskich. Następnie zaś mgr Paluch odczytał list ks. dziekana Rafała Elstona-Gogolińskiego, który powiedział w tym liście m. in.

„Byłbym na pewno niezmiernie szczęśliwy gdybym mógł osobiście uczestniczyć w Waszej sobotniej uroczystości i — tak jak było Waszym życzeniem — dokonać poświęcenia nowo zbudowanej części Waszego Domu, jak przed laty poświęciłem Waszą nową salę.

Niestety, ku mojemu szczeremu żalowi, mój udział w tym poświęceniu nie stał się możliwy dlatego też jedynie z daleka, ale przecież całym sercem będę w sobotę myślał z Wami, prosząc Boga, by Wam wszystkim, Drodzy moi Koledzy, Waszym Rodzinom i Waszej pracy dla Kościoła i Ojczyzny Bóg zawsze szczerze błogosławił.

Łącząc moje najlepsze życzenia dla naszego Koła w Derby, pozdrawiam wszystkich Kolegów jak najserdeczniej”.

Drugą część uroczystości stanowił koncert śpiewaczy w wykonaniu Stanisławy Horwat oraz Kazimierza Pomorskiego, przy akompaniamencie p. Mary Hill. Kazimierz Pomorski był w czasie wojny żołnierzem Polskich Sił Powietrznych.

Śpiew p. Horwat oczarował obecnych. Jej repertuar, obejmujący utwory kompozytorów polskich, francuskich, niemieckich, włoskich i angielskich zaspokoił nawet bardzo wybredne apetyty. Trudno jest mi powiedzieć, czy głośniej oklaskiwano pieśni Moniuszki, czy też arie z Traviaty, czy bardziej bawił nas zalotny „Il baccio”, czy też wesoły i porywczy walc wiedeński. Po każdej bowiem pieśni sala grzmiała oklaskami. Chyba najpiękniej wyglądała Stanisława Horwat w długiej sukni z czarnego aksamitu, aczkolwiek nie brak było słów podziwu dla jej sukni ze złotej lamy.

W przerwie pomiędzy śpiewami Mary Hill odegrała dwa utwory Szopena.

Głośno oklaskiwano także występ Kazimierza Pomorskiego, którego bogaty i potężnie brzmiący bas-

baryton uraczył słuchaczy dobrze wykonanymi pieśniami polskimi i angielskimi oraz amerykańskimi pieśniami z gatunku „negro spiritual songs”. Chyba będę bliski prawdy, jeśli powiem, że „Pieśń Rycerska” (Moniuszki) i „Old Man River” (Jerome Kern) nagrodzono najgłośniejszymi oklaskami.

Późnym wieczorem rozpoczął się bal, który trwał do godziny pierwszej po północy. Frekwencja duża, orkiestra dobra, a całość bardzo udana. To chyba dlatego przewodniczący Koła S.L.P. w Derby p. Andrzej Czechowski miał na twarzy uśmiech, który zachował do momentu, gdy zegnał ostatniego gościa. Społeczeństwo polskie w Derby miało jeszcze jeden dowód, że w domu „u lotników”, którzy już dawno Domem Polskim nazwano można bawić się i czuć się tak, jak tylko w polskim domu Polacy czuć się mogą.

Wacław R. Wybraniec

LEEDS

W dniu 19 września, z okazji „Battle of Britain Week” odbyło się w Domu Polskim w Leeds przyjęcie zorganizowane przez kol. kol. S. Kondrasa, B. Dudę i M. Łapę. Oprócz lotników polskich wzięli w nim udział komendant obozu R.A.F. Church Fenton Gp. Capt. Barker, Sqdn. Ldr. Newton, redaktor „Yorkshire Post” C. Clay, korespondent lotniczy A. Rowley, dowódca Leeds R.A.F. Aux. Squadron Flt. Lt. Hanson oraz ks. dr S. Kluz. Przyjęcie było bardzo udane i potwierdziło przede wszystkim niesłabnącą przyjaźń, jaka istnieje między lotnikami polskimi i społeczeństwem brytyjskim. Jednym jeszcze tego dowodem jest fakt, że kol. Stanisław Kondras, przewodniczący zarządu Koła S.L.P. w Leeds jest prezesem miejscowego polskiego Koła British Legion. Świadczy o tym również i to, że w listopadzie ub. roku w czasie wizyty J.K. Mości Królowej Elżbiety II w Leeds kol. Kondras został przedstawiony księciu Edynburga, jako czołowy reprezentant Polonii w Leeds.



Burmistrz miasta Leeds J. S. Walsh z małżonką oraz przewodniczący Zarządu Koła S.L.P. w Leeds kol. S. Kondras z małżonką

Koło S.L.P. w Leeds wznowiło swą działalność na zebraniu w dniu 15 października ub. r. na którym było obecnych 25 lotników.

22 stycznia br. zarząd Koła urządził w Domu Polskim oplatek na którym byli również obecni prezes S.L.P. kol. A. Gabszewicz i kierownik Centrali S.L.P. kol. dr Z. Matraś. Po oplatku rozdano dzieciom prezenty i odwieziono je do domu.

19 marca, w ramach działalności „Ockenden Venture” urządzono herbatkę w Domu Polskim dla dzieci z Bicherton Grange. Obecny na przyjęciu opiekunom tych dzieci, pp. Lovell, wręczono £ 22, jako dar wielkanocny na kupno odzieży. Do zbiórki tych pieniędzy przyczynił się głównie kol. S. Duda. Przyjęcie to opisał dokładnie „Yorkshire Post” z dnia 22-go marca, zamieszczając przy tym fotografię kol. Stanisława Kondrasa.

Z okazji Tysiąclecia Polski Chrześcijańskiej przystrojono kwiatami kaplicę Matki Boskiej Częstochowskiej i przeprowadzono zbiórkę na Polską Męczenniczkę Szkołą.

W wycieczce z wizytą do Koła S.L.P. w Blackpool w dniu 22 października wzięło udział 45 osób.

W dniu 5 listopada odbyło się walne zebranie Koła na którym był obecny prezes S.L.P. kol. A. Gabszewicz. Przewodniczył kol. W.R. Wybraniec.

Po odczytaniu protokołu z poprzedniego zebrania i sprawozdań przewodniczącego, sekretarza, skarbnika i referenta opieki społecznej przystąpiono do dyskusji nad sprawozdaniami. Na wniosek komisji rewizyjnej udzielono absolutorium ustępującemu zarządowi przez aklamację. Sprawozdania te wykazują niezwykłą żywotność Koła, a przede wszystkim niespożyta energię i autorytet kol. Stanisława Kondrasa.

Nowy zarząd i komisję rewizyjną wybrano na okres dwóch lat w składzie jak następuje:

kol. S. Kondras — przewodniczący, kol. kol. B. Duda, Z.W. Cynalski, T. Jarczyewski, Beaton, M. Łapa, T. Filochowski i E. Machoń — członkowie.

Przewodniczącym komisji rewizyjnej wybrano kol. M. Switalskiego, a członkami kol. kol. J. Iwanowa i G. Gwizdalskiego.

Po zebraniu kol. Gabszewicz mówił o swych wrażeniach z wizyty u lotników polskich w Stanach Zjednoczonych i Kanadzie, a następnie pokazał kolorowe przeżrocza z pielgrzymki w Rzymie. Prelegenta nagrodzono głośniejszymi oklaskami. Nasi gospodarze nie zapomnieli o przyjęciu, które potwierdziło wieść o ich niezwyklej gościnności.

W. R. W.

Tydzień Lotnictwa Polskiego.

Jak wiadomo, Stowarzyszenie Lotników Polskich organizuje każdego roku Tydzień Lotnika Polskiego. Celem tej imprezy jest propagowanie osiągnięć lotnictwa polskiego oraz zbieranie funduszy na działalność dobroczynną. W tym roku Koło S.L.P. w Leeds, składające się z 39 członków postanowiło przystąpić do tej akcji w swoim mieście. Na szczególną uwagę zasługuje to, że program obejmował istotnie cały tydzień. Rozpoczął się w dniu 11 września Mszą św. odprawioną przez miejscowego proboszcza ks. dra

S. Kluzę, który wygłosił również okolicznościowe kazanie. W czasie Tygodnia czynna była wystawa fotografij obrazujących wysiłek lotnictwa polskiego w drugiej wojnie światowej, którą Brytyjczycy i Polacy zamieszkali w Leeds i okolicy oglądali z dużym zainteresowaniem. W dniu 16 września odbył się bal na ratuszu nad którym zawieszono flagę brytyjską, a po obu jej stronach flagi lotnicze — polską i brytyjską. Bal zgromadził około 1000 osób. W czasie balu występowały zespoły taneczne szkoły polskiej w Leeds. Rzęsiste oklaski były najlepszą oceną tych występów.

Na zakończenie Tygodnia odbyło się w dniu 17 września przyjęcie w Domu Polskim w Leeds, w czasie którego przemawiali burmistrz miasta Leeds J.S. Walsh, przewodniczący Komitetu Wykonawczego S.L.P. kol. mgr C. Paluch i przewodniczący zarządu Koła S.L.P. w Leeds kol. Stanisław Kondras. Protektorat nad Tygodniem sprawował Air Chief Marshal Sir Hugh Pughe Lloyd, a w skład Komitetu Honorowego wchodził m.in. J.E. Biskup dr W.G. Wheeler oraz przedstawiciele Royal Air Force, Anglo-Polish Society i prasy brytyjskiej.

Miejscowe czasopisma poświęciły omawianym tu imprezom wiele miejsca pod tak wymownymi tytułami jak np.: „Gratitude”, „A night to remember Polish air heroes”, „Chance to aid Britain's war-time allies” itp. W jednym z czasopism zamieszczono fotografię kol. B. Drobińskiego, b. dowódcy 303. Dyw. Myśl, zaopatrując ją słowami: „Hero of the Battle of Britain”, przy czym sprawozdawca dodał od siebie, że kol. Drobiński otrzymał Distinguished Flying Cross po zestrzeleniu pięciu samolotów nieprzyjacielskich w ciągu trzech dni oraz po zatopieniu nieprzyjacielskiego statku.

Wszystkie imprezy zorganizowane przez lotników polskich w Leeds cieszyły się dużą popularnością. Ich organizatorom, a przede wszystkim przewodniczącemu zarządu Koła S.L.P. w Leeds kol. S. Kondrasowi należy się uznanie.

Z. M.

LONDYN

Zaledwie przeminęły pierwsze wrażenia z obchodów rocznic lotniczych w roku ubiegłym, a już musieliśmy się zabrać do przygotowania uroczystości związanych z tysiącleciem Polski chrześcijańskiej. W kulminacyjnym punkcie uroczystości, jakie się odbyły na stadionie White City, w Londynie, Koło nasze wzięło czynny udział między innymi przez wystawienie pocztów sztandarowych zarówno dla sztandaru Polskich Sił Powietrznych, jak i dla sztandaru Stowarzyszenia Lotników Polskich.

Wkrótce po tym zabraliśmy się do codziennych spraw naszej organizacji. W dniu 6 czerwca odbyło się walne zebranie Koła, któremu przewodniczył ks. dziekan Rafał Elston-Gogoliński. Swym autorytetem i taktem wprowadził ks. dziekan w czasie dyskusji nastrój prawdziwie koleżeński i pogodny. Dyskusje te dały dowód, iż zebrani kierowali się w swych wypowiedziach jedynie troską o dobro Stowarzyszenia.

Po wysłuchaniu sprawozdań udzielono absolutorium ustępującemu Zarządowi.

Po wyborach nowy Zarząd ukonstytuował się jak następuje: kol. M. Jonikas — przewodniczący, kol. K. Czetowicz wice-przewodniczący, kol. W. Dobrze-niewski — sekretarz, kol. J. Wolf — skarbnik, kol. T. Putz oraz kol. S. Bildziukowa — opieka społeczna, kol. S. Bildziukowa — imprezy i rozrywki, kol. inż. A. Ścibor-Rylski — oświata i kontakty.

Przewodniczącym Komisji Klubowej został wybrany kol. A. Płachta, a jej członkami kol. kol. K. Czetowicz i H. Grodzki.

W wykonaniu uchwał walnego zebrania Zarząd spowodował, że Koło S.L.P. w Londynie stało się członkiem zrzeszenia przyjaciół Fawley Court, gdzie jak wiadomo znajduje się największa polska szkoła dla chłopców w Anglii. Następnie przyznano subwencję polskiej szkole sobotniej im. Henryka Sienkiewicza w Londynie oraz Klubowi Szybocowemu S.L.P. Nie poraz pierwszy Koło dało w ten sposób dowód, jak bardzo opiekuje się zarówno tą szkołą jak i naszym klubem szybocowym. Ponadto przyznano pomoc pieniężną ofiarom trzęsienia ziemi w Turcji.

O dotychczasowej działalności Koła poinformowano członków na zebraniu informacyjnym w dniu 10 września b.r. W czasie zebrania kol. inż. A. Ścibor-Rylski wygłosił ciekawą pogadankę o pojazdach przetrzennych, wzbudzając wśród zebranych wielkie zainteresowanie tym tematem. Bardzo liczny udział wzięli członkowie Koła w zjeździe lotników polskich w dniach 30 września i 1 października.

Dnia 15 października sekcja rozrywkowa Koła urządziła kolację towarzyską dla członków Koła i ich rodzin, w której wzięło udział około 30 osób. Mamy zamiar powtórzyć tę udaną imprezę.

Wielką manifestacją narodową był dla nas pogrzeb oraz Msza św. żałobna za spokój duszy ś.p. generała Tadeusza Bora-Komorowskiego. Na Mszę św. żałobną w katedrze westminsterskiej w Londynie wystawiło Koło poczty sztandarowe Polskich Sił Powietrznych i S.L.P.

Jak zawsze wielką dla nas troską są sprawy związane z opieką społeczną nad kolegami chorymi i niezdolnymi. I tu znów musimy stwierdzić, że doskonałą współpracą z Komitetem Funduszu Społecznego S.L.P. umożliwiliśmy nam załatwienie tych spraw z pożytkiem dla wszystkich zainteresowanych.

Innym ważnym zagadnieniem jest gospodarka w Klubie S.L.P. w Londynie. Nowowwybrana Komisja Klubowa pod kierownictwem kol. A. Płachty nie szczędzi wysiłku, aby Dom Lotnika w Londynie posiadał wszelkie warunki które mogą uprzyjemnić w nim pobyt. Planuje się urządzenie świetlic dla potrzeb członków. Jak narazie życie towarzyskie skupia się w kawiarni, restauracji, barze oraz pokoju w którym znajduje się odbiornik telewizyjny. Środowy brydż cieszy się w dalszym ciągu popularnością. Emocji hazardowej dostarczają tak zw. „maszyny”.

Należy przy tym dodać, że od początku swego istnienia, a więc od lat 20, Dom Lotnika Polskiego w Londynie służy innym organizacjom polskim oraz zaprzyjaźnionym z nami organizacjom brytyjskim, jak również korzystają z jego usług osoby prywatne na przyjęcia, wesela i wszelkiego rodzaju zjazdy i konferencje.

W. Dobrze-niewski

BLACKPOOL

W pierwszych piętnastu latach Koła, dzięki pracy wszystkich dotychczasowych zarządów i współpracy członków Koła dokonaliśmy wielu rzeczy. Dowodem uznania dla naszych osiągnięć są słowa prezesa Stowarzyszenia wypowiedziane w liście do zarządu, iż Koło S.L.P. w Blackpool od wielu lat przejawia niezwykłą energię i że stanowi dumę naszego Stowarzyszenia.

W planie zamierzeń na rok 1966 zarząd przeprowadził zmiany strukturalne i dekoracyjne w starej sali balowej, kosztem £ 2.132. Koszt ten pokryto z dochodów własnych. Duża popularność tego pokoju świadczy wymownie o słuszności tej przebudowy.

Szczególną troską zarządu jest opieka nad chorymi oraz kolegami potrzebującymi pomocy finansowej. Niezależnie od paczek wręczonych chorym kolegom byli oni odwiedzani przez referenta opieki społecznej oraz przez innych członków zarządu i członków Koła. Nadto zarząd pośredniczył w uzyskaniu dla niezamożnych kolegów i wdów po poległych lotnikach polskich zapomóg z Funduszu Społecznego S.L.P. Ogólna suma tych zapomóg sięga wielu set funtów.

Ze swej zaś strony Koło udzieliło pomocy finansowej komitetowi kościelnemu, polskiej szkole sobotniej oraz chórowi „Lot”. Zgodnie z zasadą ścisłej współpracy z pokrewnymi organizacjami polskimi zarząd Koła z przyjemnością udziela gościny w Domu Lotnika Polskiego nowo powstałemu Kołu Stowarzyszenia Polskich Kombatantów w Blackpool.

K. W.

Millennium Poloniae

Zarząd Koła wspólnie z Kołem Stowarzyszenia Polskich Kombatantów w Preston zorganizował w Blackpool jedną z pierwszych w Anglii uroczystości millennium.

W niedzielę dnia 1-go maja br. J.E. ks. biskup Pearson w asyście ks. proboszcza Skwerenca odprawił Mszę św. i wygłosił podniosłe kazanie, które wzruszyło obecnych na nabożeństwie Polaków i Brytyjczyków. Ksiądz biskup podkreślił odwieczny wysiłek narodu polskiego zarówno w obronie zasad chrześcijańskich, jak też dla ich szerzenia dla dobra całego świata. Złożył on następnie hołd narodowi polskiemu mówiąc: “We salute all Poles here present; we salute their great nation. We thank God for their idealism and for their spirit of enduring sacrifice”.

Po nabożeństwie odbyło się złożenie wieńca pod Pomnikiem Nieznanego Żołnierza w obecności J.E. księdza biskupa, burmistrza miasta, licznych przedstawicieli władz i urzędów miejscowych, organizacji społecznych polskich i brytyjskich i kilkutysięcznej rzeszy mieszkańców miasta. W czasie uroczystości orkiestra Royal Air Force odegrała polski i brytyjski hymny narodowe.

Po złożeniu wieńca odbyła się defilada przed burmistrzem miasta. Maszerowały trzy polskie i siedem brytyjskich pocztów sztandarowych, a za nimi maszerowali kombatanci polscy i brytyjscy oraz młodzież polska w barwnych strojach ludowych.

Uroczystość zakończyła się lampką wina w Domu Lotnika Polskiego w Blackpool.

C. P.

BIRMINGHAM

Koło pracuje i rozwija się doskonale. Na walnym zebraniu Koła w dniu 3-go kwietnia b.r. gościli u nas kol. kol. A. Gabszewicz, E. Łukaszyński, A. Rynkiewicz oraz cztero-osobowa delegacja Koła S.L.P. z Nottingham. Zarząd Koła został wybrany w następującym składzie: kol. J. Stolarski — przewodniczący, kol. kol. B. Kulesza i F. Pokorski — z-cy przew., kol. Z. Podraza — sekretarz, kol. S. Kwiatkowski — zastępca skarbnika, kol. kol. ks. dziekan F. Kącki, dr W. Juchnowicz i M. Podraza — członkowie zarządu. Delegatem na Walne Zebranie S.L.P. został wybrany kol. inż. J. Maślanka. W skład komisji rewizyjnej weszli kol. kol.: St. Markowski, T. Kulesza i S. Podsiady.

A oto charakterystyka działalności Koła w omawianym tu okresie sprawozdawczym.

5-go lutego b.r. — Oplatek w Klubie Katolickim. Obecnych 40 osób.

23-go kwietnia b.r. — Święcone w Klubie Katolickim. Obecnych 45 osób.

25-go maja b.r. — Wielki Bal S.L.P. w Penns Hall Hotel. Obecnych 550 osób. Bal ten zaszczylił swą obecnością: prezes S.L.P. kol. A. Gabszewicz, przedstawiciele społeczeństwa angielskiego oraz zarządu Central Branch Royal Air Forces Association Birmingham. Bal był bardzo udany, zarówno pod względem towarzyskim, jak i finansowym. Musimy tu dodać, że powodzenie balu należy zawdzięczać w dużym stopniu pomocy p. W.F. Gara — “resident manager” hotelu — który jest również byłym pilotem oraz kol. F. Pokorskiemu, który jest kierownikiem administracyjnym („manager”) tegoż hotelu.

Koło brało następnie czynny udział w obchodzie Millennium Poloniae, będąc członkiem komitetu organizacyjnego oraz Komitetu Porozumiewawczego Organizacji Społecznych. Następnie braliśmy udział w uroczystościach urządzonych z okazji Remembrance Day, przy czym przedstawiciele Koła złożyli wieńce. Po dejmowaliśmy przedstawiciele organizacji społecznych „lampką wina”. Naszą wielką i pod każdym względem udaną imprezą był Bal Jesienny, który się odbył w dniu 1-go października w Klubie Katolickim. Obecnych było 120 osób. Pełna sala.

W odpowiedzi na apel prezesa S.L.P. Koło przekazało do Centrali S.L.P. £100. Niezależnie od tego przekazano na zakup szybocowca dla Klubu Szybocowego S.L.P. £12. Nadto przyznano dotacje: £10 dla Katolickiego Koła Młodzieży w Birmingham, £5 na szkołę w Pitsford, £5 na potrzeby Związku Inwalidów Wojennych P.S.Z., £17 na szkołę polską w Birmingham oraz £65 na potrzeby komitetu Millennium Poloniae.

Koło zarezerwowało już sale w Penns Hall Hotel na zabawy w dniach 8-go kwietnia i 9-go czerwca 1967 roku. Zamówiliśmy również salę w Klubie Katolickim na „Wielki Koncert Talentów Młodzieży”, który odbędzie się w dniu 11-go lutego 1967 roku.

Z. Podraza
Sekretarz Zarządu Koła

Sprawozdanie powyższe uzupełniają ciekawe uwagi wypowiedziane przez przedstawiciela Koła na Walnym Zebraniu S.L.P. w czerwcu br. Dowiadujemy się

z nich, że „Koło działa na trudnym terenie i nie można oczekiwać, że organizacja licząca 30 członków będzie mogła współzawodniczyć z organizacjami dwudziestokrotnie liczniejszymi, posiadającymi od lat mocne zaplecze finansowe i własne siedziby. Tym niemniej, poczynania Koła są zawsze notowane i popierane przez miejscowe społeczeństwo, a niektóre z naszych poczynañ, jak np. nasze bale, cieszą się szczególną renomą.” W tym drugim sprawozdaniu jest również mowa o tym, że przedstawiciele Koła wzięli udział w obiedzie urządzonym przez Erdington Rotary Club, po którym odbył się odczyt o Polsce. Dowiadujemy się też, że wspaniały bal w Penns Hall w dniu 28 maja br. przyniósł ponad £ 260 dochodu. Trzeba więc przyznać, że jest to sukces nielada.

MANCHESTER

W sprawozdaniu Koła odczytanym na ostatnim Walnym Zebraniu S.L.P. na pierwsze miejsce wysuwa się sprawa zakupionego już dla Koła domu. Komisji do spraw domu przewodzi bardzo energiczny i nieustający w swych wysiłkach kol. T. Cygler. Pozostałymi członkami komisji są kol. kol. W. Nowicki i Karol Nowotarski. Jak się dowiadujemy, została już przyznana licencja na założenie w tym domu klubu. Nadto sprawozdanie mówi o zabawach zorganizowanych przez zarząd Koła z okazji rocznicy Bitwy o Wielką Brytanię, i 20-lecia S.L.P. oraz o zabawie karnawałowej. Piszący te słowa miał sposobność być na zabawie urządzonej przez zarząd Koła w Domu S.P.K. w dniu 14-go października. Zgodnie z przewidywaniem organizatorów była to bardzo udana impreza. Przede wszystkim uderzył mnie wspaniały nastrój, a następnie świetna orkiestra. Organizacja zabawy absolutnie bez zarzutu.

Wspomniane na wstępie sprawozdanie mówi również i o tym, że przedstawiciel zarządu Koła kol. W. Olszański brał udział w pracach Zjednoczenia Polskiego oraz miejscowego Komitetu Millennium Poloniae.

Dochód z dorocznego Kaziuka przekazano na polską szkołę w Manchester. Koło posiada w tej chwili 24 członków dożywotnich i 34 zwyczajnych. Ze składek członkowskich uzyskano £74.8.0. Ale to, co czytamy w sprawozdaniu dalej powinno napawać zarząd Koła największą dumą. Tylko jeden członek zalega z opłatą składek dłużej aniżeli jeden rok!

Na zakończenie podajemy skład obecnego zarządu Koła:

kol. T. Cygler — przewodniczący, kol. A. Tylko — zastępca przewodniczącego, kol. W. Nowicki — sekretarz, kol. L. Gołub — zastępca sekretarza, kol. C. Sanok — skarbnik, kol. W. Olszański — zastępca skarbnika, kol. E. Nowakiewicz — referent opieki społecznej. Nadto członkami zarządu są kol. kol. A. Ilnicki, C. Grocholski, F. Baron, A. Kurtycz.

Komisję rewizyjną stanowią kol. kol. J. Mroczkiewicz, K. Nowotarski, M. Góra.

Tymczasowa komisja klubowa: kol. T. Cygler — przewodniczący, kol. W. Nowicki — sekretarz, kol. C. Sanok — skarbnik, kol. kol. A. Ilnicki i F. Baron — członkowie.

W.R.W.

LINCOLN

W bieżącej kadencji sekretariat Zarządu Koła mieścił się przy 155, Monks Road, Lincoln. Tamże odbywały się co miesiąc zebrania Zarządu. Na zebrania Koła, udzielał nam bezpłatnej gościny miejscowy dom S.P.K. Do niedawna Koło liczyło 62 członków. Ubył nam kol. M. Jabłoński. (Zmarł 8.1.1966 r.). Zapisali się trzech nowych członków, a mianowicie: kol. Z. Rodak, W. Graczyk i S. Graczyk. Obecnie Koło liczy 64 członków.

Działalność Koła w okresie sprawozdawczym przedstawia się następująco:

1. W marcu 1965 r. Zarząd zorganizował i przeprowadził loterię „Lincolnshire Handicap”. Dużą pomoc w rozsprzedaży losów okazało nam Koło S.L.P. w Nottingham (kol. K. Bilecki), co z wdzięcznością podkreślamy.

2. W dniu 27.3.1965 r. kol. kol. Siciński i Krawcewicz wzięli udział w zjeździe przewodniczących i sekretarzy Kół S.L.P., który odbył się w Nottingham.

3. W kwietniu 1965 r. członkowie Koła pomagali w rozsprzedaży losów loterii S.L.P. „Grand Draw”.

4. W dniu 15.5.1965 r. przewodniczący i sekretarz Koła wzięli udział w zebraniu Rady S.L.P. w Londynie.

5. W dniu 29 i 30 maja 1965 r. Koło nasze odwiedził prezes S.L.P. kol. A. K. Gabszewicz i kierownik Centrali S.L.P. kol. dr. Z. Matraś. W związku z tym w dniu 29 maja odbył się w miejscowym Klubie S.P.K. Wieczór Koleżeński, który zgromadził około 80 osób, wśród nich wielu członków Koła, lotników niezrzeszonych oraz sympatyków naszego Stowarzyszenia. W dniu 30 maja ks. proboszcz F. Kamiński odprawił uroczystą Mszę św. za zmarłych i poległych lotników polskich oraz w intencji Stowarzyszenia. W godzinach popołudniowych odbyło się zebranie informacyjne, w czasie którego kol. Gabszewicz gorąco apelował o zrzeszenie się wszystkich lotników polskich w szeregach S.L.P., zaś kol. dr. Matraś w obszernym swym sprawozdaniu omówił osiągnięcia naszego Stowarzyszenia oraz plany na przyszłość.

6. W dniu 25.6.1965 r. delegat Koła, kol. M. Woner oraz przewodniczący i sekretarz wzięli udział w walnym zebraniu S.L.P. w Londynie. Na zebraniu tym kol. S. R. Siciński został wybrany członkiem Rady S.L.P. na okres 2 lat.

7. W niedzielę 26.6.1965 r. z okazji Tygodnia Lotnika Polskiego ks. proboszcz F. Kamiński odprawił Mszę św. Po nabożeństwie odbyła się zbiórka na Fundusz Wdów i Sierot.

8. We wrześniu 1965 r. przewodniczący i sekretarz Zarządu Koła odwiedzili ciężko chorego kol. M. Jabłońskiego.

9. 25 września 1965 r. na Święto Żołnierza Polskiego, będącego równocześnie 25-tą rocznicą udziału lotnictwa polskiego w Bitwie o W. Brytanię oraz 20-tą rocznicą założenia Stowarzyszenia Lotników Polskich, 27 członków Koła wzięło udział w uroczystości, jaka odbyła się w Royal Albert Hall w Londynie.

10. Obchód Dnia Zadusznego w dniu 7.11.1965 r. na cmentarzu w Newark-on-Trent poprzedziły liczne komunikaty Zarządu. W wyniku tych starań około

120 Polaków zamieszkałych w Lincoln wzięło udział w procesji do grobów lotników polskich. Na grobie ś.p. Prezydenta R.P. Władysława Raczkiewicza złożone zostały wieńce od Polonii z Lincoln, oraz od naszego Koła.

11. W dniu 9.11.1965 r. odbył się pogrzeb tragicznie zmarłego kol. R. Sadowego. Zarząd wysłał telegram kondolencyjny do rodziny zmarłego i wieńce na grób. Koło nasze reprezentowali: kol. F. Szlachetko i kol. S. R. Siciński.

12. W obchodzie „Remembrance Day” w dniu 14.11.1965 r. Polonię z Lincoln reprezentowała delegacja, złożona wyłącznie z lotników (kol. kol. Graczyk, Krawcewicz, Siciński). Delegacja złożyła wieńce zakupione wspólnie przez tutejsze Koła S.P.K. i S.L.P.

13. W dniu 20.11.1965 r. wspólnym wysiłkiem Kół S.P.K. z Lincoln i Scunthorpe oraz Koła S.L.P. w Lincoln odbyła się akademie w rocznicę Święta Niepodległości w czasie której obchodzono również 15-lecie istnienia Koła S.P.K. Lincoln. Zarząd Koła wzięło udział w przygotowaniu i wykonaniu programu.

Kolacja dla dzieci z Scunthorpe i z Lincoln które brały udział w występach przygotowali kol. Władysław Graczyk i jego małżonka b. ochotniczka P.S.P. W tym samym czasie w Klubie S.P.K. dorosłych podejmował lampką wina kierownik Klubu kol. M. Juszczyk i jego małżonka również b. ochotniczka P.S.P.

14. W dniu 4.1.1966 r. odbył się pogrzeb tragicznie zmarłej żony kol. Krośniaka na którym kol. Szlachetko i kol. H. Orlik reprezentowali nasze Koło.

15. W dniu 8.1.1966 r. po dłuższej chorobie zmarł kol. M. Jabłoński. Na Jego mogile kol. W. Krawcewicz złożył wieńce w imieniu Koła.

16. 19-go lutego Zarząd Kół S.P.K. i S.L.P. w Lincoln urządziły wspólnie tradycyjnego „Sledzia”.

17. W dniu 8.5.1966 r. dzięki staraniom Zarządu Koła około 150 osób zamieszkałych w Lincoln i okolicy wzięło udział w uroczystości millenijnej w Nottingham. Serdeczne słowa uznania nadesłane przez Komitet Millenijny w Nottingham były dla nas sołowitą nagrodą.

18. Podobną wycieczkę z udziałem 46 osób zorganizował Zarząd na obchód millenijny w dniu 22 maja, na stadionie White City, w Londynie.

19. W ciągu maja 1966 r. Zarząd dopomógł w rozsprzedaży losów loterii S.L.P. w ten sposób, że nawiązując kontakt z poszczególnymi członkami Koła przekazywał nierozsprzedane losy tym kolegom, którzy mieli lepsze możliwości sprzedaży.

20-25.6.1966 r., kol. H. Tymiński jako delegat Koła oraz przewodniczący Koła kol. S. R. Siciński, wzięli udział w Walnym Zebraniu S.L.P. w Londynie.

21. Dnia 26.6.1966 r. z okazji Tygodnia Lotnika Polskiego odprawiona została Msza św. oraz przeprowadzono zbiórka na Fundusz Wdów i Sierot.

22. We wrześniu i październiku Zarząd zajmował się skutecznie sprzedażą kopert wydanych przez S.L.P. z okazji Millennium. Sprzedano 40 kopert,

23. Zarząd, utrzymując ścisłą współpracę z miejscowymi organizacjami polskimi złożył ze swych skromnych funduszy datki na rzecz polskich organizacji społecznych i dobroczynnych jak np. Polska Macierz Szkolna, Związek Inwalidów Wojennych itp.

24. Jedną z najistotniejszych, a najmniej rozgłoszoną działalnością jest bezpośrednia lub pośrednia pomoc materialna dla tych kolegów, którzy znaleźli się w trudnej sytuacji życiowej. Dzięki naszym wysiłkom i przy harmonijnej współpracy z Komitetem Funduszu Społecznego S.L.P. w omawianym tu okresie sprawozdawczym 9 członków Koła otrzymało za pomoci na ogólną sumę £265.

S. R. Siciński

LIVERPOOL

W dniu 10 września Koło urządziło zabawę taneczną w Domu Polskim, przy Catherine Street. Zabawa była sukcesem. Z pomocą S.P.K. przygotowaliśmy akademię na Święto Żołnierza, która odbyła się w niedzielę, 11 września, również w Domu Polskim. Słowo wstępne wygłosił przewodniczący Zarządu Koła kol. R. Pławiński, po czym Leon Kalaga recytował wiersz „Modlitwa Kościuszki”. Następnym punktem programu był reportaż czytany w wykonaniu kol. Z. Grabowskiego z S.P.K. i kol. A. Wasilonek z S.L.P. pt. „Historia żołnierza polskiego”. Reportaż objął ważniejsze walki i zwycięstwa wojska polskiego od czasów Kościuszki do końca drugiej wojny światowej. Miejscowy chór odśpiewał pieśni żołnierskie i narodowe. Na zakończenie Danusia Urbańska i Koleżanka K. Kalaga deklamowały wiersze.

Drugą część akademii stanowił koncert wykonany pod kierownictwem kol. T.M. Ziola. Polonez Ogińskiego i Menuet Paderewskiego odegrał na skrzypcach kol. Ziolo przy akompaniamencie swego syna Pawła Ziola. Następnie Paweł Ziolo odegrał na skrzypcach preludium w układzie Kreislera. Akompaniował William Redmond. Na zakończenie wszyscy obecni odśpiewali piosenki żołnierskie pod batutą kol. Ziola. Akademia była dużym sukcesem. Dochód, w wysokości £10 przekazano na pomoc dla polskich inwalidów wojennych. Nasze koleżanki H. Stegman i K. Kalaga, przy pomocy pań z Domu Polskiego przygotowały wspaniały bufet dla gości.

T.M. Ziolo

STANY ZJEDNOCZONE A.P.
DETROIT

Poniżej podajemy ważniejsze wydarzenia z życia Skrzydła.

W marcu b.r. prezes Skrzydła kol. Rudolf Senkowski i kol. Olgierd Luczkowski zostali zaproszeni jako goście-delegaci Skrzydła na walne wyborcze zebranie „War Birds of the R.A.F.” w Detroit. Jak to już pisaliśmy w poprzednim numerze „Skrzydeł” utrzymujemy łączność z lotnikami brytyjskimi od zeszłego roku. Po zebraniu odbyło się przyjęcie, na którym nasi delegaci byli serdecznie podejmowani.

Dnia 13-to kwietnia zmarł po dość długiej chorobie kol. Władysław Schöffler. W kampanii wrześniowej oraz w Anglii w 301. Dyw. Bomb. latał on jako nawig

ator w stopniu kapitana. W czasie Powstania Warszawskiego latał nad Polską i w jednym z lotów został zestrzelony. Aczkolwiek został ranny, to jednak nie dostał się do niewoli i do końca wojny był żołnierzem Armii Krajowej. Po wojnie przedostał się do Anglii, a następnie wyemigrował do Stanów Zjednoczonych i osiedlił się w Detroit. Liczne grono kolegów wzięło udział w Jego pogrzebie.

W niedzielę po Wielkanocy urządziliśmy jak co roku tradycyjną „Święconkę” dla członków Skrzydła i ich rodzin. W obchodzie rocznicy Konstytucji 3-go Maja urządzonym przez Polonię w Detroit nasze Skrzydło wystąpiło z własnym sztandarem.

W dniach 28-go i 29-go maja odbył się w Detroit dwudniowy zjazd połączonych Rad Skrzydeł S.L.P. Stanów Zjednoczonych i Kanady. Zjazd rozpoczął się 28-go maja w południe. Po powitaniach i koleżeńskim przyjęciu przygotowanym przez nasze Koło Pań rozpoczęliśmy obrady, które trwały około 5 godzin. Załatwiono wiele ważnych spraw. M. in. Skrzydła amerykańskie zdecydowały, iż członkowie tych Skrzydeł będą nosili na marynarkach sportowych („blazers”) jednakowy embleem. Po obradach odbyła się wspólna kolacja i zabawa taneczna z udziałem członków Skrzydła, ich rodzin i delegatów bratnich organizacji weterańskich. Do tańca grała utalentowana orkiestra Marysi Zaremby, córki kol. Franciszka Zaremby. Dwa lata temu zorganizował on tę orkiestrę złożoną ze swoich trzech młodych i pięknych córek oraz dwóch młodych synów jego przyjaciół. W przerwie zabawy odbyło się ciągnięcie nagród pieniężnych loterii „600 Club”, zorganizowanej przez wszystkie Skrzydła na potrzeby Funduszu Społecznego S.L.P. w Stanach Zjednoczonych. Bilety rozsprzedane były w poszczególnych Skrzydłach w Stanach Zjednoczonych już od miesiąca. Czysty dochód z loterii wyniósł \$545.

Następnego dnia w kościele polskim odprawiona została przez naszego kapelana Msza św. za poległych i zmarłych lotników polskich. Na Mszę św. zaprosiliśmy delegację i sztandary miejscowego Koła A.K. i Placówki 113 SWAP, która od wielu lat bezinteresownie używa swej siedziby na potrzeby naszego Skrzydła. Po nabożeństwie odbył się w siedzibie Placówki wspólne obiad przygotowany przez nasze panie. Zjazd zakończył się krótką sesją popołudniową.

W letnim okresie wakacyjnym nie mieliśmy miesięcznych zebrań, ale nasz niezamordowany prezes i jego Zarząd kontynuowali działalność Skrzydła. I tak więc był nasz prezes w stałej łączności z innymi Skrzydłami, przede wszystkim ze Skrzydłem w Hamilton, w Kanadzie, gdzie jak wiadomo odbył się we wrześniu Zjazd Gwiazdzysty. Tam gdzie nie mógł być sam wysyłał delegatów, którzy m. in. odwiedzali chorych w domach lub w szpitalach. Sprawy pomocy finansowej załatwiał prezes w porozumieniu z Zarządem. W ten właśnie sposób pokryliśmy koszt pobytu na letnim obozie harcerskim syna naszego zmarłego Kolegi. Poparliśmy również finansowo miejscowy piknik harcerski. W ostatnią niedzielę lipca, wraz z trzema bratnimi organizacjami weterańskimi urządziliśmy „Piknik Wojska Polskiego”. Dla każdej organizacji przypadło po 100 dolarów z uzyskanego dochodu. W miesiąc później urządziliśmy własny do-

**S.P. MIECZYSLAW BEJNAR
WSPOMNIENIE POSMIERTNE**

Tak nas powrócisz cudem na ojczyzny łono.
Tymczasem przenieś moją duszę utęsknioną.
Do tych pagórków leśnych, do tych łąk zielonych,
Szeroko nad błękitnym Niemnem rozciągnionych.

Adam Mickiewicz

Dwadzieścia kilka lat, to wielki szmat czasu, zwłaszcza, gdy w ciągu nich przewinęło się przed naszymi oczami mnóstwo zdarzeń, nieraz najdonioślejszych, czasem niedostrzeżonych na czas. Toteż nie łatwo wczuć się w atmosferę z przed tych lat.

Była wówczas wojna, kiedy Mieczciu Bejnar, w mundurze oficera Armii Polskiej, zjawił się na lotnisku 305. Dywizjonu Bomb. w Anglii. „Chcę latać!” — powiedział. „Matko Najświętsza! Taż tyle maszyn tu stol, a wy nic? Ta podwiesić bomby i na Niemce, a dziś by wojna zakończył”.

Nie był odosobniony w tym szlachetnym porywie. Takimi zapaleńcami byli wszyscy lotnicy. Rozpoczyna Mieczciu długie i gruntowne szkolenie, po którym nadano mu prawo do noszenia polskiej i brytyjskiej odznaki nawigatora. W wielu lotach bojowych w których brał udział przekonał się, że jednym nalotem wojny nie zakończy. Za czyny bojowe otrzymał wysokie odznaczenie.

Po zakończeniu działań wojennych, pozostał na uchodźstwie. Wybrał gościnną Kanadę na swój stały pobyt. Ciągłe jednak mawiał, że „poza Wilnem niema życia. Ale do takiego Wilna jakie jest ono obecnie wrócić nie mogę, bo nie o takie Wilno walczyłem”.

Stawiając pierwsze kroki na ziemi kanadyjskiej, pracuje ciężko. Zakłada rodzinę i boryka się z trudnościami, podobnie jak wielu innych jego kolegów, którzy dzielą taki sam los. A mimo to znajduje czas na pracę społeczną. On, prawdziwy „Wilniuk” jest współzałożycielem Skrzydła S.L.P. „Warszawa”. Pełni przez wiele lat funkcję sekretarza generalnego. Nawiazuje łączność korespondencyjną ze wszystkimi zakątkami świata, gdzie tylko znaleźli się lotnicy polscy. Otwiera gościnne progi swego domu dla wszystkich lotników. Pozostał lotnikiem sercem i duszą. Był następnie wspaniałym przyjacielem dla nas wszystkich.

Po wielu latach znów spotkałem Mieczcia. Przyjechałem wówczas z Afryki Południowej do Toronto. Jego był pierwszy dom w którym gościłem. Z miejsca wciągnął mnie do pracy w Skrzydle. Nieraz mi mawiał że musimy się trzymać razem, bo i tyle nam zostało. Praca dla Skrzydła wypełniła Jego życie. Ciągłe jednak tęsknił za Wilnem. Inne cierpienia i bóle również Go nie oszczędzały. „Wiesz — powiedział do mnie kiedyś, gdy przechadzaliśmy się po szeleszczących liściach w Jego ogrodzie — żyjemy tutaj na obczyźnie jak w letargu. Obudzić się nie można. Bo dusza jest tam, w Polsce, w Wilnie. Czy czytałeś moje ostatnie wspomnienia o Wincuku Markotnym? Ot, i tak to, bracie... Ciekaw jestem czy ktoś po moim odejściu, choć parę słów wypowie nad moją trumną?...”

Dziś już niema Go wśród nas. Odszedł na wieczną wartę do swego Stwórcy. My Ciebie Mieczciu z pamięci naszej nie wymażemy.

Ciałem spoczął w Kanadzie. Nie można nawet rzec, że duch Jego wrócił do Wilna. Nie wrócił, bo nigdy stamtąd nie uszedł.

I aczkolwiek zamknięte, to jednak widzą oczy Mieczcia niebo, a nad nim wieże kościołów wileńskich. Patrzą na znajome ulice, domy, dachy, drzewa i błękitną wstęgę Niemna. A ponad wszystkim, słońcem wyzłocona — Ta co w Ostrej świeci Bramie. Ucho chwyta melodię powitalnie rozkołysanych dzwonów, a z całej tej muzyki wybija się najmiłszy Mu dźwięk dzwonu kościoła lat dziecięcych. Dźwięk tkliwy i kojący kładzie się na zamkniętych oczach. Sny nieziszczone ściera z czoła, jak ręka Matki. Wrócił

**Do tych pól malowanych zbożem rozmaitym,
Wyzłacanych pszenicą, posrebrzanych żytem.**

Alojzy Pucek

ODESZLI OD NAS

St. sierż. **ADAMCZEWSKI** Tomasz. Zmarł 13.6.1966 w Polsce.

St. sierż. **BAK** Józef. Zmarł 19.7.1966 w Londynie.

Kpt. **BAKALARSKI** Piotr. Zmarł 23.11.1966 w Shrewsbury.

Kpt. **BEJNAR** Mieczysław. Zmarł 20.9.1966 w Hamilton, Kanada.

Plk. dypl. **BOKALSKI** Michał. Zmarł 7.6.1966 w Polsce.

Chor. **CHOLEWA** Jan. Zmarł 4.10.1966 w Polsce.

Sierż. **DUDZIK** Mieczysław. Zmarł 3.7.1966 r. w Londynie.

Plut. **FRIEDIGER** Henryk. Zmarł 25.6.1966 w Swansea.

Kpt. **GAWORSKI** Stefan. Zmarł 12.10.1966 w Nowym Yorku.

Kpt. **GORSKI** Kazimierz. Zmarł 15.2.1966 w Weston-Super-Mare.

St sierż. **KRÓL** Władysław. Zmarł 22.11.1966 w Detroit, U.S.A.

Plut. **KUBERSKI** Stanisław. Zmarł 7.9.1966 w Cambridge.

Kpt. **GOLUCHOWSKI** Mieczysław. Zmarł 22.7.1966 w Londynie.

Sierż. **SADOWSKI** Stefan Michał. Zmarł 15.10.1966 w Londynie.

Ppor. **SADOWY** Roman. Zmarł 4.11.1965 w Lincoln.

Kpt. **SULEŻYCKI** Jerzy. Zmarł 4.11.1965 w Nottingham.

Por. **ZULIK** Roman. Zmarł 1.9.1966 w Bradford.

Cześć Ich pamięci!

Następny numer „Skrzydła” ukaże się na Wielkanoc 1967 roku.

Wydawca: Stowarzyszenie Lotników Polskich w Wielkiej Brytanii
Adres Redakcji: 14, Collingham Gardens, London, S.W.5.