

SKRZYDŁA

Wiadomości ze Świata
PISMO ŻOŁNIERZY POLSKICH SIŁ POW.

"WINGS"—
PERIODICAL OF THE
POLISH AIR FORCE

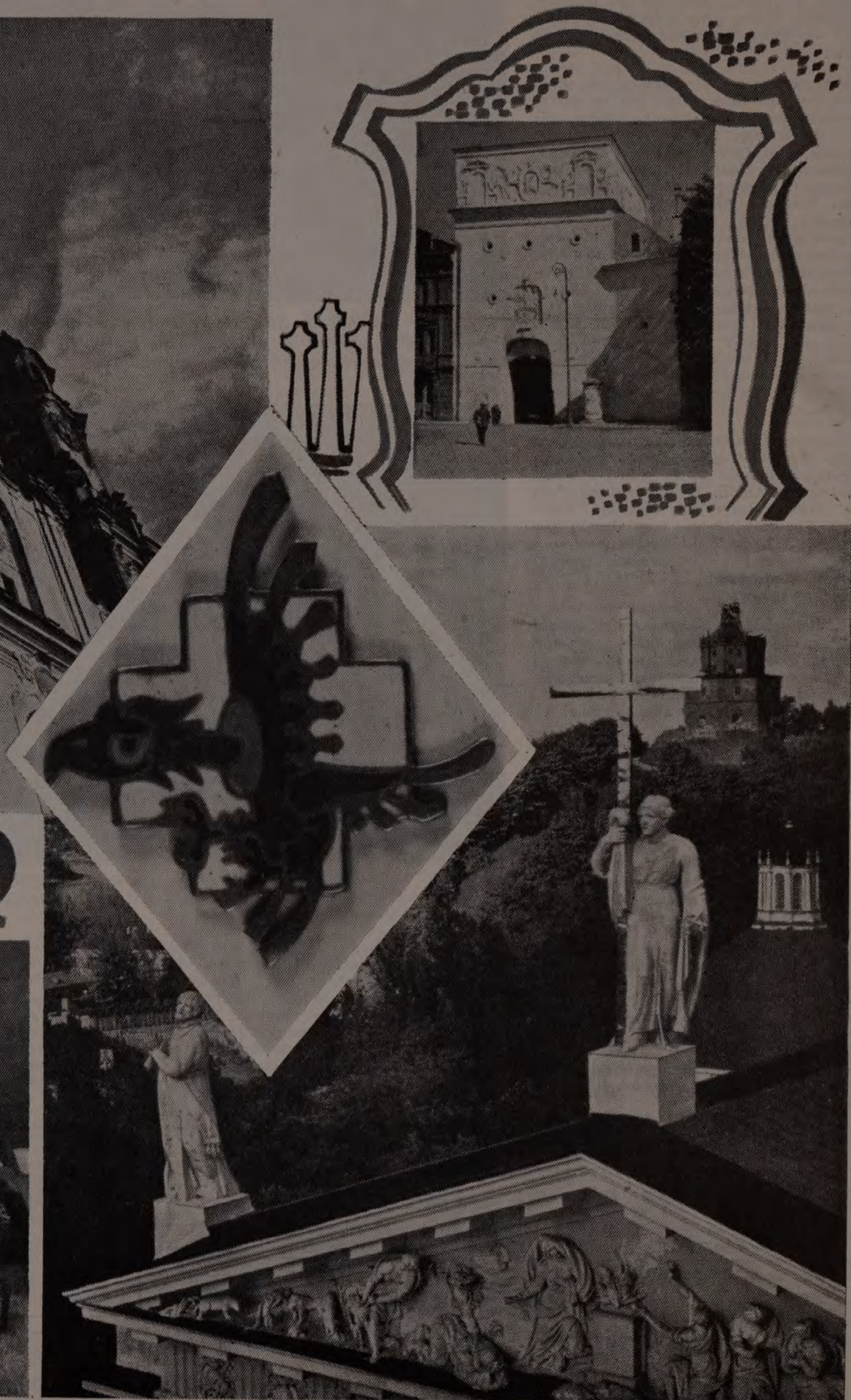
Rok V, Nr. 2/428

I LUTY 1944 r.

Cena 6d



WILNO



TREŚĆ NUMERU :

Polki w służbie Lotnictwa.—Halina Tomaszewska. Front i organizacja.—Tadeusz Salski. Oberwator.—Wieliczko. Mozaika.—A. N. A. Jak osiągnięty został rozwój brytyjskiego przemysłu Lotniczego.—Jan Zawistowski. Kilka uwag o widzeniu w nocy.—Dr. Janas Tadeusz. Z Lotnisk i ze stacji. Humor krzepi.—Tony. Historia Ciapka.—Marek Gramski.

ENGLISH ARTICLES :

Father and son.—Andrzej Płodowski. Sea mining with the Poles.—Walter Peters, Yank Staff Correspondent. Pilot among students. First-class party.—Stefan Łaskiewicz. Polish Air Force Activities.

POLKI W SŁUŻBIE LOTNICTWA

Przy każdej bytności w polskich dywizjonach lotniczych obserwowałam pracujące na stacjach WAAF'ki. Szeregowe, pełniące skromne i mało efektowne funkcje kucharek, ordynansów, czy kelnerek i pełne godności oficerki. Dzwieczęta, które w laboratoriach wywoływały zdjecia bombardowań wykonanych przez polskich lotników i te, które po nieprzespanej nocy czekały ich o świcie na lotniskach z filizanką gorącej herbaty. Mile to były dziewczyny. Sumienne, dokładne, a przede wszystkim bardzo życzliwe.

Patrzyłam na WAAF'ki z podziwem. Starannością swą i oddaniem służbie zdobywały sobie z dnia na dzień coraz odpowiedzialniejsze stanowiska, coraz ścisiejszą z lotnictwem współpracę. Patrzyłam na nie jednak również z zazdrością. Lotnictwo polskie dla nas na emigracji jest czymś specjalnie drogim i bliskim, a jednak te jedyna dostępna dla kobiet - codzienną służbę przy polskich dywizjonach - wykonywały cudzoziemki, nie Polki.

Przypuszczam, że wzrastająca stale potrzeba personelu raczej niż te sentymentalne przesłanki skłoniły władze polskie do decyzji stworzenia na terenie Wielkiej Brytanii oddziałów polskiej Pomocniczej Służby Lotniczej Kobiet. Decyzję tę powzięto jeszcze w początkach roku 1943-go. W czerwcu tegoż roku pierwszy oddział, liczący 36 ochotniczek i przeznaczony na przyszłą kadrę oficerską i podoficerską skierowano na szkolenie do brytyjskiego WAAF'u. Po przejeździe kursu rekrutkiego ochotniczki posłane zostały do szkoły podoficerskiej, następnie zaś, po ostatecznej selekcji 12 z nich skierowano do szkoły oficerskiej WAAF'u. Dzisiaj, w 7 miesięcy później, wchodzi do służby lotniczej oddział 160 ochotniczek Polskiej Pomocniczej Służby Lotniczej Kobiet.

Uroczystość zakończenia podstawowego kursu tego właśnie pierwszego Polskiego Dywizjonu odbyła się na jednej ze stacji lotniczych w Anglii. Przed Air Marshal'em Sir Arthur Barrey'em, dowódcą Technical Training Group oraz dyrektorką W.A.A.F. Lady Welsh przemaszzerowały długie szeregi kobiet w niebieskich mundurach, z odznakami WAAF'u, i z "Poland" na rękawach.

Po defiladzie, którą prowadziły oficerki polskie, odbył się pokaz musztry polskiej i brytyjskiej, inspekcja pomieszczeń i krótkie pożegnanie władz obozu z ochotniczkami. Polska Pomocnicza Służba Lotnicza Kobiet rozpoczęła swe istnienie.

Któż są te pierwsze polskie ochotniczki do lotnictwa? Gospodyni wiejska z Polesia. Nauczycielka. Żona obywatela ziemskiego z dwiema córkami. Żona generała w Wojsku Polskim na Środkowym Wschodzie. Malarka. Urzędniczka biurowa z Warszawy. Dwudziestokilkuletnia dziewczyna, która w jesieni 1939 roku przeprowadziła dziesiątki żołnierzy polskich przez góry do Węgier. Żona lotnika. Wdowa po lotniku. Wiśniaczka. Rozpiętość wieku duża - 18 do 44 lat. Różne kwalifikacje, różne sfery.

W niebieskich, fasonowanych mundurach wyglądają jednak zupełnie jednakowo. Maszerujący dywizjon można byłoby łatwo wziąć za oddział brytyjskiego WAAF'u. Zwracają uwagę doskonałą postawą wojskową i schludnym, "porządnym" wyglądem. Żadnych opadających na kółkach loków czy rozwianych fryzur.

Żadnych na bakier włożonych czapek, żadnych dotąd niestety wśród naszych *Pestek* modnych przejawów indywidualności w postaci różnokolorowych pofałdowań, nieprzepisowych butów itd. "Ale przecież my nie jesteśmy *"Pestkami"*, ale Pomocniczą Służbą Lotniczą" - odpowiada mi jedna z ochotniczek, kiedy na to zwracam uwagę.

To odruchowe powiedzenie jest bardzo

bardzo silny. Jak mi to podkreślały w rozmowach i brytyjskie i polskie oficerki, on właśnie był bodźcem, dla którego Polki - i oficerki i szeregowo - pracowały tak gorliwie, zdobyły się na taki wysiłek, byłoby brytyjski kurs jak najlepiej skończyć.

Trudności były duże. Squadron Officer Margaret Mac Manus, Komendantka wing'u szkoleniowego WAAF, w skład

przyzwyczajenie ochotniczek do dyscypliny, do żelaznego rygoru obowiązującego w WAAF'ie. Przyzwyczajenie do samo - dyscypliny, najtrudniejsze chyba ze wszystkich osiągnięć.

Polska Pomocnicza Służba Lotnicza Kobiet pozostanie narazie integralną częścią WAAF'u; z tego postawienia sprawy Służba polska niewątpliwie może skorzystać, nie tylko studiując doświadczenia i przejmując doskonałą organizację Służby brytyjskiej lecz również wychowawczo. W przeciwieństwie do kobiety angielskiej, która o swe równouprawnienie musiała przez lata walczyć, Polka uzyskała samodzielność w Wolnej Polsce niemal automatycznie. Poza tym nigdy właściwie nie potrzebowała konkurować na rynku pracy z mężczyzną, a jeżeli problem ten w Polsce istniał, to w każdym razie nie w takim stopniu w jakim istnieje w Anglii. W rezultacie jest ona znacznie miększa, znacznie mniej agresywna, ale też mniej "efficient" w pracy, niż Angielka. Przebywanie z Angielkami i współpraca z nimi, odpowiedzialność, jaką służba na nie nałożyła, da Polkom możliwość zdobycia tej sprawności, nauczyciela organizacji i da im walory bardzo cenne dla pracy w okresie powojennym w Polsce.

Pierwsze kroki w tym kierunku zostały już zrobione, bo odchodzący do służby pierwszy dywizjon PSLK został przeszkolony pod kierunkiem władz WAAF'u przez oficerki polskie. One też właśnie po 7-mio miesięcznej służbie w WAAF'ie i uzyskaniu potrzebnego przeszkolenia, prowadziły wszystkie wykłady i były całkowicie za dywizjon odpowiedzialne. Im też, w równej mierze, jak samym ochotniczkom, należy się uznanie za uzyskane wyniki.

Wyniki są bardzo dobre, jak mi to kilkakrotnie podkreślały Brytyjki. Ze 160 ochotniczek, początkowo zakwalifikowanych jako "GD" - general duty (najniższa kwalifikacja w WAAF'ie), ani jedna przy zakończeniu kursu nie pozostała na tym najniższym szczeblu. Specjalna komisja WAAF'u, która przeprowadziła końcowe badania klasyfikacyjne, znalazła wśród Polek kandydatki na wszystkie specjalności. Będą więc przydzielone jako kucharki, kelnerki, telefonistki, szoferki, urzędniczki, radio operatorki, lub też będą pracowały w magazynach uzbrojenia. Niektóre z oficerek już obecnie szkolą się do służby specjalnej w dziedzinie fotografii, bezpieczeństwa czy na odpowiedzialne stanowiska oficerów Intelligence.

Już wkrótce pierwsze grupy ochotniczek Polskiej Pomocniczej Służby Lotniczej Kobiet zameldują się na stacjach lotniczych. Wiemy wszyscy, jak krytycznie na ogół odnoszą się Polacy do swych rodaków zagranicą. Cudzoziemka może być nieporadnie ubrana, mówić głupstwa czy nieodpowiednio się zachowywać. Polce nie wolne. To jest zupełnie zrozumiałe. Otóż pierwszy w historii Lotnictwa Polskiego dywizjon pomocniczej służby kobiecej wchodzi do służby, doskonale przygotowany technicznie, świadomy swej odpowiedzialności; wchodzi z entuzjazmem i z wiarą, że okaże się pożytecznym, że obowiązków swe wykona dobrze w myśl tradycji Polskiego Lotnictwa.

Halina Tomaszewska.

FRONT I ORGANIZACJA

Autor niniejszego artykułu przebywał 4 lata pod niemiecką okupacją w Polsce, gdzie brał czynny udział w pracy konspiracyjnej. W ostatnim kwartale ubiegłego roku opuścił kraj, przybywszy do W. Brytanii.

Redakcja.

Tak już los zrzadził, że my Polacy nawet nie przez wrodzoną nam skłonność do uczuciowego stosunku do zjawisk życiowych, przede wszystkim tak właśnie do nich podchodzimy, a i u innych także w ten sposób podejście do wszelkich spraw polskich staramy się, nawet nieraz mimo woli, narzucić i narzucać.

Bohaterskie walki Polaków na wszelkich frontach świata, nadludzki wysiłek Kraju, niezłomna postawa całego Narodu, to jest ta siła, która w najtrudniejszych sferach wywoła drgnienie. Jednak spróbujmy spojrzeć także na Polskę przez szklą zimnego, bezuczuciowego badacza zjawisk społecznych. Zbadajmy jak Polska i Polacy wyglądają po prawie czterech i pół latach wojny. Postaramy się odnaleźć także inne, nie tylko emocjonalne źródło siły do oporu, wytrwania i zdobywania.

Zastanówmy się np. nad takim zjawiskiem:

Działania wojenne, a przede wszystkim okupacja pozbawiły Polskę już milionów ludzi i to dzięki specjalnym metodom okupacyjnym, przede wszystkim, ludzi będących elementem produkcyjnym. Ze wszelkich warstw społecznych, grup, zespołów, środowisk, wszystkie, jednostki, które swą indywidualnością w jakiegokolwiek dziale wybiły się ponad przeciętny poziom, były jak najbezwzględniej tępiące.

Zdawałoby się zatem, że ta metoda stosowana przez długi już przeciąg czasu i z użyciem wszelkich nowoczesnych środków powinna już, jeśli nie zniszczyć zupełnie, to co najmniej znacznie osłabić zdolności organizacyjne, produkcyjne i rozwojowe społeczeństwa.

Tymczasem nie tylko tak się nie stało, ale przeciwnie - ocenając real-

nie rezultaty lat ostatnich, można z całą pewnością stwierdzić, że nie tylko w stosunku do możliwości bieżących, jakie ma Kraj w rzeczywistości wojennej i okupacyjnej, ale także w wielu dziedzinach w stosunku do możliwości przedwojennych, rozwój życia polskiego odbył bardzo wielką drogę w przód.

Wiele mówiło się i nie bez racji, że Polacy w stosunku do narodów zachodnich są jeszcze bardzo spóźnieni w rozwoju zmysłu organizowania pracy zespołowej. Rzeczywistość zaś obecna wykazuje w tej dziedzinie znaczny postęp. Przecięż bodaj takie zagadnienie instytucji wydawniczej w warunkach tajnych, to nie tylko sprawa odwagi, poświęcenia, wytrwałości. To oprócz tego, jakże wielki i skomplikowany aparat organizacyjny. Przy patrzeniu się np. technice życia jednej z szeregu instytucji wydawniczych, wydającej obecnie:

- 1 dziennik powielany dziesięciostronicowy,
- 3 tygodniki drukowane, szesnasto - stronicowe,
- 3 tygodniki powielane przeważnie trzydziesto stronicowe,
- 4 tygodniki drukowane 24-stronicowe

i na przestrzeni czterech lat, wydane 23 książki o średniej ilości 12 arkuszy każda.

Jaki do tego potrzebny jest aparat? Szereg zespołów redakcyjnych; co najmniej dwa własne przedsiębiorstwa drukarskie, - tak, całe przedsiębiorstwa z kierownictwem technicznym, z pracownikami - fachowcami, z maszynami drukarskimi, z kilkoma linotypami, osobnymi zakładami powielaczowymi i t.d. Ponadto musi istnieć specjalny i liczny aparat kolporterski, a także nie poślednią rolę odgrywa aparat administracyjny.

I to wszystko razem, nie tylko musi funkcjonować, ale przede wszystkim to funkcjonowanie musi być nadzwyczaj sprawne, dokładne i punktualne. Bo tu punktualność nie jest konieczna dla walki konkurencyjnej, dla szybkiego obsłużenia grymasnego czytelnika - klijenta. Tu punktualność jest warunkiem ciągłości i porządku pracy, a w warunkach pracy konspiracyjnej są tylko trzy zasady bezpieczeństwa - dokładność, sumiennność i punktualność.

Dodajmy jeszcze do tego cały szereg zorganizowanych prac, koniecznych dla zabezpieczenia całego tego aparatu przed poszukiwaniami, przedsiębiorstwa handlowe, które muszą istnieć zupełnie realnie dla maskowania zakupu i dostarczania papieru, maszyn oraz innego sprzętu, które muszą naprawdę handlować, naprawdę realnie wykonywać obroty, naprawdę zarabiać, bo tylko w tym wypadku spełnią dobrze swą rolę pokrywającą. Jeśli uwzględnimy jeszcze cały szereg innych prac, koniecznych w obecnych warunkach, to wówczas dopiero zrozumiemy, że wszystkie tajne pisma, wychodzące w Kraju, niosą nam nie tylko wieść, że w Kraju są organizatorzy i że w Kraju ludzie umieją pracować zespołowo, a wreszcie, że takich ludzi jest bardzo wielu.

Trzeba bowiem stwierdzić, że cały ruch podziemny w Polsce, z czego naprawdę możemy jako Naród być dumni, to nie tylko sama walka i opór, czyli front - to także wielki aparat organizacyjny, rozbudowany, przemysłowy, do maximum celowo skonstruowany - to jednocześnie front i organizacja.

Ostrożny sceptyk mógłby powiedzieć: - No dobrze, w tym wypadku rzeczywiście widać słusznie pojęte zasady działania zespołowego i zharmonizowanie pracy zespołów, ale po prostu, ci którzy nie potrafili by pracować w sposób zorganizowany, nie pracują, bo albo już zginęli naszkutek swej nieumiejętności, albo, widząc swą nieumiejętność, stoją na uboczu, a przeciż nie wszyscy Polacy są aktywnymi działaczami w ruchu podziemnym.

Jednak działanie zorganizowane nie tylko obowiązuje w walce z okupantem. Ono także jest konieczne i w innych dziedzinach obecnego życia w Kraju.

Spójrzmy pod tym kątem na absolutnie inną dziedzinę życia w Kraju - na czarny rynek. Czarny rynek tu w Angli jest zjawiskiem działania przeciw organizacji. Czarny rynek w Niemczech jest już zjawiskiem rozkładu organizacji. Natomiast czarny rynek w Polsce jest organizacją życia gospodarczego i właśnie dowodem nie tylko skutecznej walki przeciw niemieckiej machinie gospodarczej, ale przede wszystkim dowodem istnienia umiejętności zorganizowania się społeczeństwa nie tylko samorządnie, ale wbrew zorganizowanym przeszkodom.

Niemiecka polityka gospodarcza na ziemiach Polskich była pojęta jako jedno z narzędzi fizycznego zniszczenia w szybkim czasie społeczeństwa. Prostu zostaliśmy skazani na śmierć głodową. Dosłownie - zdrowy człowiek, odżywiający się tylko przypadającymi na niego z przydziału racjami żywnościowymi, zmarłby z głodu po upływie 180 dni.

W tej sytuacji, rzecz jasna, zareagował instynkt samozachowawczy.

Trzeba zdobyć żywność. - Ci, co wyszli z kraju w pierwszych miesiącach 1940 roku, pamiętają jeszcze te wielkie masy ludzi, z miast wędrujące w poszukiwaniu żywności na wieś, nie ujętą jeszcze w karby niemieckiej organizacji. Z czasem z części zakupujących na własny użytek, powstały całe rzesze ludzi, którzy trudnili się dostarczaniem żywności do miast, a już od jesieni 1940 roku te rzesze luźnych "szmuklerów" wiązały się samorządnie w świetnie zorganizowane spółki handlowo-transportowe i utrzymują do tej pory przy życiu ludność miast, one są dla ludności wsł jedynym kanałem, którym może ona zbżyć swe plody zamiast oddawać je w rzeczywistości darmo okupantowi. Z czasem powstają analogiczne zjawiska w innych dziedzinach życia gospodarczego. Wszystkie one mają jedną wspólną cechę - wszystkie wymagają pracy zorganizowanej i tylko w formach zorganizowanych są możliwe.

Z czasem ten ruch samorządny organizacji gospodarczej, powzięty dla obrony, przeszedł do ataku. Rozbił w rzeczywistości na ziemiach polskich nawet wewnętrzny niemiecki rynek. I mimo uruchomienia od samego początku przez Niemców całego aparatu represyjnego, mimo wielkich z ich strony wysiłków, zdobywa on powoli i rynek niemiecki. Toż przeciż w Polsce cały szereg instytucji czysto niemieckich z *Rustungscommando* (Dowództwo uzbrojenia) na czele musi właśnie z czarnego rynku zaopatrywać się w niezbędne surowce i półfabrykaty.

Ma się rozumieć, taki system gospodarczy jest nie do pomyślenia w normalnym życiu państwa. Jasnym jest, że przejście od niego do zdrowych zasad będzie jednym z najtrudniejszych problemów. Jednak na nim właśnie widać, że społeczeństwo nasze umie się zorganizować, że w tych zorganizowanych formach umie swe życie zachować, że wreszcie ta organizacja jest tak silna, że potrafiła się oprzeć całej machinie niemieckiej, tak chwalonej przez wielu dla jej sprawności, siły i dokładności.

Toż przeciż te organizacje i organizacyjki szmuklerskie działają dużo dokładniej na rzecz zaopatrywania Polaków niż niemiecki aparat aprowizacyjny na rzecz Niemców w Polsce.

★ ★ ★

Rozwój zmysłu organizowania pracy zespołowej nie jest jedyną przemianą, jaka zaszła w społeczeństwie polskim, nie jest on nawet przemianą najbardziej niebezpieczną. Te przemiany zachodzą w szybkim bardzo tempie we wszelkich dziedzinach. Zachodzą one trwałe i głęboko. Można śmiało stwierdzić, że w ciągu jednego roku wojny przechodzimy przemiany za szereg lat pokoju.

Gdyby ktoś sądził, że po tej wojnie zostanie w Polsce społeczeństwo takie jakim ono było do września 1939 roku, gdyby chciał mówić do niego tamtym językiem, gdyby chciał je zrozumieć starymi kategoriami pojęć, to prosto nie zostanie zrozumiany, ani sam nie zrozumie i będzie obcym człowiekiem.

Toż przeciż w czasie wojny powstaje właściwie cały nowy stan, cała nowa warstwa społeczna - kupiectwo. Jeszcze słabe, jeszcze bez tradycji, dyletanckie, amatorskie, czasem zupełnie źle pojęte, ale żywotne, rzutkie i już trwałe - związane z warsztatem pracy - własnym sklepem. Powstaje cały szereg rzemiosł, o których przed wojną Polacy prawie nie wiedzieli, że istnieją. Miasta polskie już teraz, mimo zawziętego oporu Niemców, wprost chłoną ludzi ze wsi. Robotnik polski przestaje być niewolnikiem fabryki, bo dla każdego zawodu, dla każdej specjalności istnieje już teraz nawet pod okupacją olbrzymie pole pracy samodzielnej, pracy we własnym warsztacie.

Latami już trwające przemieszanie wzajemne Polaków ze wszelkich dzielnic, wzajemne przemieszanie wszelkich warstw i grup społecznych, spowodowało bodajby to, żeśmy się wzajemnie poznali, a za poznaniem idzie zrozumienie.

Wreszcie, odcięte od świata szeregiem kordonów, granic i frontów, pozbawione mimo istnienia prasy podziemnej tego stałego tłumaczenia zachodzących zjawisk, które w okresie pokojowym dawała prasa codzienna i wszelkie przedwojenne ośrodki polityczne, a stojące jednocześnie w obliczu epokowych zagadnień, społeczeństwo polskie uczy się myśleć samodzielnie, zamiast jak dawniej bezkrytycznie przyjmować za słuszne wszystko, co przychodzi z zewnątrz.

Najistotniejsze zaś, że tortury i śmierć czyha zewsząd na każdego nie dlatego, że jest chłopem, robotnikiem, czy inteligentem, nie dlatego, że jest potomkiem kmiecia, proletariusza czy szlachcica, ale dlatego, że jest Polakiem, że jest synem Polaka, że jest początkiem przyszłych pokoleń Polaków.

Kraj nie tylko walczy, cierpi, opłakuje pomordowanych i broni przed zagładą tego, co zostało, przelewając krew i tracąc tysiące swych synów w katogarach, ale także już teraz odradza się i odbudowuje.

I w tym tkwi także odpowiedź na tak powszechne tu pytanie "czego Kraj od nas chce, czego potrzebuje, czego oczekuje?"

Kraj chce walki o wolność - walki na wszystkich frontach, walki na lądzie, morzu i w powietrzu. Ale Kraj też chce, abyście przywieźli ze sobą jak najwięcej sił żywych,

charakterów, wiedzy i doświadczenia.

Kraj żąda pracy waszej i walki waszej.

Tadeusz Salski.

II wydanie!

Czy posiadasz już książeczkę inż. Maciejowskiego p.t.:

"ABC" ELEKTROTECHNIKI I AKUMULATORY

str. 52 rys. 30, cena 3sh. Książeczka którą powinien posiadać każdy lotnik, żołnierz marynarz, junak czy ochotniczka.

Książeczka omawia w sposób przystępny zasady elektrotechniki prądów stałych, jak również ładowanie i konserwację akumulatorów.

Zawiera szereg praktycznych wzorów i przepisów, szereg przykładów i zadań z rozwiązaniami.

Do nabycia we wszystkich polskich księgarniach i kioskach, lub pod adresem "ABC" Polish Forces F/42. Przy zamówieniach listownych należy załączyć Postal Order.

II wydanie!

VANĚK
KAWIEC I KUŚNIERZ CZESKI
Každé futro po jeho přerábce, vygląda jak nové. Placase i kostjmy. Převrsoždnyj krdj.
4 Wylon Street, Knightsbridge, rovněž w Bournmouth

HOBSON & SONS
(London) Ltd.
1, 3 & 5 Lexington Street, London, W.1
obok Piccadilly Circus
Telef: GERard 6558 (2 lines)
Dostawcy do Royal Military College
Krawcy cywilni i wojskowi
Umundurowanie Lotnictwa, Marynarki i Wojska
oraz
wszelkiego rodzaju służb J. K. M.
Specjalność:
POLSKIE MUNDURY WOJSKOWE
Złote i srebrne dystynkcje oraz taśmy
także: 16 London Road, Camberley, Surrey

Założona 1850

MINISTERSTWO WYZNAŃ RELIGIJNYCH I OŚWIECENIA PUBLICZNEGO
Buckingham Palace Mansions, Buckingham Palace Road, London, S.W. 1.
zawiadania o wydaniu podręcznika:
Ks. Piotr Nowak
WYPISY
do nauki prawd wiary w kl. liceum ogólnokształcącego.
str. 136
cena 3/-
Do nabycia w polskich księgarniach i kioskach.

MINISTERSTWO WYZNAŃ RELIGIJNYCH I OŚWIECENIA PUBLICZNEGO
Buckingham Palace Mansions, Buckingham Palace Road, Lodyn, S.W.1.
zawiadania o wydaniu podręcznika:
St. Pleśniewicz i T. Wojno
CHEMIA
z mineralogią i geologią
dla I Kl. liceum ogólnokształcącego, wydział matematyczno-fizyczny i przyrodniczy.
str. 488
cena 7/6
Do nabycia w polskich księgarniach i kioskach.



Coraz powszechniej używają Oficerowie

PASTY

NUGGET

WOJSKOWY BRĄZ
(w pełnym tonie koloru)

dla nadania swym bucikom pięknego połysku i elegancji

Również w kolorach czarnym i ciemno-brąz.

Produkcja zmniejszona - używajcie oszczędnie.



MOZAIKA

Nad pustynią chciałoby się latać! Nie ziemi przecież gorący zaduch piasku dławí, pali w skronie, przemocowuje nogi do rozgrzanej powierzchni, rozleniwia i wydluża w bezkres każdą przestrzeń. Wydaje się każdemu, jadącemu autem przez pustynię, że nie ma ona końca, że suchy wiatr wysysa z niego wszystkie soki, że żadnej wody nigdy nie wystarczy... Miraże, powstające z parującej ziemi przerażają, wzrok tonie w nieprawdopodobnej jednolitości barw, zygzakami tylko na niebie przelatują smutne, urywane języki chmur, niby ptaki, zawieszone wysoko i niedostępne człowiekowi, przywiązane do ziemi.

Stalowy ptak, stracony nad pustynią, nie zawsze jest oznaką wygranej przez pustyń walki. Wydaje mi się, że człowiek, który był długo w pustyni, musi szukać jakiegos wyzolenia w usiłowaniu pokonania jednym zamachem przynajmniej olbrzymiej masy suchych głazów, gdzie życiem jest siła bezwładu organizmu, pozbawionego soków żywotnych.

Na dwóch krańcach asfaltowej, niby europejskiej, szosy rozstrzygały się losy tych, którzy chcieli latać, żeby przyspieszyć swoją wędrówkę przez pustynię. Na jednym końcu tej szosy była "władza przełożona", a na drugim komisja R.A.F.'u. Nie daleko tej ostatniej były małe, cuchnące miasteczka arabskie. Tam wyczuleni z pod jarzma pustyni cieszyli się z losu, który zmieni i posunie czas szybko do przodu. Miasto miało palmowy gajk. Miejsce zakazane. Kusilo ono zielenością, słodkim mdłym zapachem daktyli. Żywołot, którym był otoczony, grał barwami małych Arabiatek, czarnych od słońca i brudu, o wielkich ciemnych oczach, długich rzęsach i białych zębach. Przypuszczałem, że w tej chwili mówią oni po polsku bez większych trudności, bo stopnie wojskowe rozróżniali już parę miesięcy temu bez żadnych pomyłek i wątpliwości, z tym zastrzeżeniem, że niżej kaprala nikogo nie tytułowano, bo mogłoby to wpłynąć na zbyt małą jemużność.

Głównym zajęciem Arabów w tej

miejsowości, której jedyną atrakcją była rzeka, jest żebractwo. Taki miejscowy wariob. Nie jest to obce etyce arabskiej, gdzie praca jest nie tylko złem koniecznym, ale także "przywilejem" najniższej klasy społecznej.

Myśle, że pobyt europejskich żołnierzy wśród nich wywoła poczucie niższości, które jest jeszcze dziś moim gruntem psychiki tej właśnie warstwy ludności.

Wszystko tam właściwie jest nędzne. Zbudowane tak tylko, by można było spędzić życie przy najniższym wkładzie pracy, zostawiając następnym w spadku smutek w oczach i tak przejmujący, zawodzący głos. Głos ten wodzi każdego cudzoziemca po zaułkach, prowadzi go i nęci, dźwięczy w uszach, drży po nocach, wskazuje wschody i zachody, odgradza niejako od ziemskiego k.innatu.

Pierwszym etapem, prowadzeni przez głos, idziemy do Bagdadu. Jest to pierwszy etap na drodze do latania.

Było to długo jeszcze przed wojną miasto, dla mnie, wielu czarów. Uosabiało najdziwniejsze cuda Wschodu, zdawało się być nieprzebranym źródłem nowych barw, nieznanych snów, a w szczególności zdarzeń i przypadków. Pierwszym przypadkiem było może to, że zupełnie nieoczekiwanie znalazłem się w orbicie działań wschodniego magnetyzmu, w pustyni irackiej.

Dokoła była nużąca pustka szaro-brunatnych głazów, maleńkie wysypki zieleności rzadka budziły oczy, jak otwierające się, pragnące usta, gdy zbliża się do źródła.

Bagdad jest miejscem na pustyni irackiej, wokół którego skupiła się olbrzymia większość zieleności tego kraju.

Dobra, asfaltowa szosa urywa się nagle, niedaleko za wzgórzami, które

zamykają w sobie nasze m.p., zostawiając nieco cywilizacyjnego smaku w pustyni. Dalej jedzie się zwykłym traktem (kiedyś służącym dla karawan), po śladach samochodów i wielbłądów. Auto nasze wlokło się ociężale i cały czas miałem wrażenie pielgrzymki do utajonego raję rozkoszy ziemskich, do pałacu półboskiego księcia, gdzieś na końcu bajki o wymarzonej nazwie Bagdad.

Przeżyciony wzrok mój poderwał żandarm brytyjski, zatrzymujący wóz przy wejściu do miasta. Uśmiechał się uprzejmie i ruchem nonszalanckiej grzeczności przekazał nas swemu polskiemu koledze.

Miasta nie było jeszcze widać. Wjechałszy w dżunglę willową. Przed nami zawisła płachta chorągwi tureckiej, zawieszona dostojnie nad jednym z nowoczesnych pałacików. Potem było jakos dziwne brudno. Nieprzyjemnie. Tygrys był tego dnia rdzawy i płynął spokojnie. Ani śladu dostojności. Ani Wschodu, ani... Europy.

Bagdad był w słońcu następnego dnia. Na tarasie domu British Council świeciło wspaniale wstęce. Do zachodu było daleko. Kopuła meczetu Złotego Cielea rozsyłała na prawo i lewo tężowe promienie we wszystkich odcieniach przeudnych barw. Z drugiego piętra dochodziły tony Chopina, granego subtelny palcami profesora Hertza. W tymże salonie grupa malarzy polskich wywiesiła swe prace. Świecił złotem "Bagdad" Józefa Czapskiego, bardzo europejskie były rysunki Władysława Jaremy.

Ale tam, na dole, na ulicy jest wrzask. Wrzask, w którym brutalnie mieszają się słowa angielskie i arabskie, polskie i arabskie, szwargot niezrozumiały, obcy, drażniący jak brud, skrzypiący jak przeszywający pisk, omdlewający gdzieś w długą chwilę po tym w resztkach dusznej świadomości.

Kondygnacje balkonów domów arabskich, pełne są czarnych głów, rozpalonych czerwonych warg, wyrzuciących ze siebie potoki słów, drapieżnych w swym brzmieniu, twardych, których ton nie jest w stanie zmienić, męczący głos i tak już zachrypły.

Na tarasie British Council siedzą w krótkich spodenkach dwaj brytyjcy oficerowie. Na całym stoliku butelka whisky i lód w srebrnej misce. Mileczą. Jeden z nich chwytając *Irac Times* i nerwowo przerzuca stronnice. Jego przyjaciel macha ręką i milczy. Wyruzuca w pewnym momencie ze siebie fajkę i wstając chwytając barierę tarasu. Spogląda wdół, po tym na swego towarzysza i krzywi się grymasnie.

"Jak to dobrze, że w Szkocii nigdy nie jest tak gorąco" - mówi prawie szeptem i siada na leżaku.

Przed *Semiramis Hotel* zajeżdża piaskowy Chevrolet. Wysiadają z niego polski generał w polowej furazerce. Dokoła niego tłum brudnych, obdartych dzieci rzuca wyczekujące spojrzenie czarnych, ognistych oczu. Małe rączki wyciągają się natrętnie i z ust o lśniących zębach, syczą słowa "bak-szysz" (jahużna). Pijane, przykre, słowa! Życie nędzy szuka chciwie kontrastów.

Słońce zachodzi szybko i jaskrawo. Może zbyt jaskrawo nawet.

Dzielnica dyplomatyczna jest daleko. Wille we wspaniałych ogrodach. Paryska dzielnica Passy była niewątpliwie jej wzorem. Ale jakże niedościgłym. Sznur aut. Z pustyni wieje hamsun. Zły i zawzięty. Zawzięty na Europę, która wtargnęła w szortach i płóciennych namiotach ko-

loru khaki, nieoczekiwanie i zagadkowo. Zawzięty na długie kolumny wojska, z hukiem motorów, posuwające się na pustyni. W pięknych willach dyplomatycznych fraki i długie suknie. Europa lubi być ekskluzywna. Bo może być fałszywie zrozumiana.

Dzielnica arabska nie jest różnorodna. Jest czarna i czerwona. Jest niedościgniona w pomysłach handlowych, jest odurzająca zapachem palonego siodu, mocnej herbaty i cudzoziemskich tytoni. Ma w sobie piekło pieniadza, złośliwość nędzy i zachłanność podłego istnienia. Prosi o "bakszysz", nie żądając litości, obnaża się, by skamleć o łatwy zarobek. Praca jest kombinacją z dnia na dzień, tradycją wiecznego koczowania, mętną namiastką ciągłych zmian i nowości. Jest chytra i za wszelką cenę chce zetrzeć ze siebie przykrą rzeczywistość.

Gdzieś na skrawku zielonej łaki, groteskowi lokaje oprowadzają wspólnie siwe araby pełnej krwi. Właścicielem ich jest regent, rządzący za małoletniego króla. Człowiek, który dokonuje cudów w walce z nędzą i lubi Europę. Ale państwowość iracka trwa jeszcze zbyt krótko.

W nocy jest mało światła w mieście. Europejczycy, cywile są u siebie. Żołnierze armii Spzymierzonych leżą po mieście chmarami. Amerykanie biją rekordy, pochłaniając niesłychane ilości spirytuali, Australijczycy zawsze z Polakami, piją piwo w dusznych i brudnych knajpach. Australijczycy nas lubią. My ich bardzo. Długo możemy razem gadać. A pić...

Dojrzałość nocy splywa na Bagdad późno. Wtedy kolumny ulicy Al Rashida stoją smutne i zimne w swej pogardzie. Czy niewierni depczą jej chodniki, nieprzejmowanie stukając podkutymi butami? Czy tak, jak w meczecie Złotego Cielea zabronić im wstępu? (Każdy niewierny, innego wyznania, który przejdzie przez próg meczetu ma być natychmiast stracony.) Są brutalni, ale może niosą nowe uśmiechy zasmuconemu miastu?

Szedłem tej nocy od Polskiej Komendy Placu. Przed mostem na Tygrysie stał dumny pomnik twórcy nowego państwa irackiego, króla Fajzala. Rzeka była spokojna. Przeszedłem *Al Rashid Street* i zagłębiłem się w ciasne i kręte uliczki. Szedłem prosto przed siebie, znajdując gwiazdy na granatowym niebie. Zupełnie niespodziewanie stanąłem przed wielkim murem. W górę było ciemno. Dokoła mnie pustka i tajemnicza cisza. O kilkanaście kroków w lewo stanąłem przed wielką kratą bramy. A wewnątrz fantastyczna bajka: meczet Złotego Cielea! Główna kopuła ze złotych cegiełek majestatem swym, królestwem strojnej nocy, siłą nadziemską panuje nad miastem. Nad krainą Wschodu, która nie ma granic politycznych, tętni impulsywnością serca, krwi, życia, gra wszystkimi kolorami tęczy.

Mozaika wyobraźni rajskiej i cudownej, krzyczy zygzakami nerwowych rysunków, tkwi w żywołowej miłości, ponętniej i tajemniczniej, nie znającej jutra, wyżywającej się w rozkoszy tej właśnie upojnej i wysnównej nocy.

Bagdad tej nocy nie miał zgłębku. Przeżywał jedno ze swoich wspomnień, wspomnień, które są w nim stale żywe, raz dalej, raz bliżej. To są wspomnienia gorącej miłości, tak gorącej, jak złota kopuła, rozpalona promieniami wschodniego słońca.

Gdzieś daleko była Europa i paryska dzielnica Passy. A tu przedemną mozaika meczetu Złotego Cielea! Bo jakim był raj, bo jakim była miłość: właśnie złota i wiotka, subtelna jak ta bagdadzka mozaika.

A. N. A.

WINGS

PERIODICAL OF THE
POLISH AIR FORCE

No. 2/428

1st FEBRUARY 1944

FATHER AND SON

with instructions received before taking off.

"As far as I can remember, we bombed our target around 12 p.m., and then, after a few minutes, we took the return course to our base. Suddenly, overcome by a strange premonition, I left my navigating table and went over to the astro turret to double observation of the sky. Special care was essential on that night, when enemy fighters could easily distinguish a bomber whose silhouette was standing out sharply against the light background of the moon.

"I did not wait long. Immediately after crossing the German frontier, I noticed a two-engine plane coming out of the darkness far behind us and taking the same course as we did.

"The aeroplane was quickly coming nearer. Once it was on our left side, once on our right. In the end the distance between us did not exceed 800 yards. By now I had no doubt that this was an Me. 110, which could be recognised by its two engines and double fin.

"I now turned to the rear-gunner to warn him, as it was clear that we had been spotted by the fighter. The distance between us decreased, but the enemy did not attack us.

"A few moments passed. . . . then I suddenly felt a heavy blow on my legs, and streaks of gunfire passed before my eyes. That was a second fighter, attacking us from below on the right, while we had been giving our whole attention to his colleague.

"I shouted to the pilot, 'Frankel, dive into the clouds!' The plane suddenly turned its nose downwards. After a few moments—how endless they seemed—we had come down from 18,000 to 6000 feet, hiding in the

saving, white clouds. The fighter who had lured us dived behind us, sending off a volley of shots which, luckily, missed their aim.

"I heaved myself up on my hands and looked out of the astro. Around us was a milky curtain, enveloping the plane and saving our lives.

"I now heard the moaning of Sgt. P., whose finger on his right hand had been torn off by the fighter. The rest of the crew were unhurt."

The wireless-operator dressed the bomb-aimer's hand, giving him at the same time a morphine injection to alleviate his pain. After that he busied himself with the wounded observer, both of whose legs were bleeding terribly, as he had received severe injuries from the enemy. The observer went on with his navigation in spite of his losing consciousness from time to time from loss of blood.

Several months passed, during which the members of the crew slowly regained their health. P/O Radysz, fed up with his lengthy cure, ran away from hospital, returning to his squadron. He naturally got into great trouble with the doctor, but nothing helped; Radysz did not even want to hear about returning to hospital. Anyway, his wounds were already healing—he returned to health.

Soon afterwards he went back to his normal duties. He began to fly, at first only over England, soon afterwards he set out on his first operational flight.

I listened attentively to his second story, told as quietly as that first one, when he repeated with difficulty what he had experienced on his flight to Cologne:

"The four of us were led by our

When the Russian army had occupied Eastern Poland, the Russian military and civilian authorities began to deport to the interior of Russia Polish men, women, and children in numbers that reached a total estimated at more than a million.

(Editor of *The Nineteenth Century and After*.)

Vol. V. 5

Squadron C.O., W/Cdr. K. I was flying on his left, R. on his right. Our machines were so near to each other that I could easily distinguish the faces of my colleagues sitting, as I did, in their glass cabins in the noses of Mitchells.

"The start impressed me somehow, the more so that I did not know what the war would look like during the day. Up to now I had been flying at night, not seeing much, but also invisible to the enemy's anti-aircraft. Of course, this is not quite true, as German radio-location can find us also at night, but one's self-confidence is greater when the plane creeps along, undistinguishable in the darkness.

"In the air, flying in formation over the clouds and seeing many other machines around me, I immediately regained my balance. 'Earthly' excitement had left me for good. Just now I was focussing my whole attention so as to be able to see through some gap in the clouds a characteristic spot in the countryside which would help me to find out where I was. The clouds, however, did not recede, and meanwhile the time of meeting with the fighter escort was drawing near.

"Suddenly, over the banks of the Channel, I could see a clear blue sky, and on it dozens of small specks, growing bigger and bigger. The escort was coming. Everything was working out to the minute.

"We crossed the French coast at a height of 10,000 feet. What a strange feeling! Before, when flying at night at 18,000 feet, we stole our way in, often changing course before reaching the enemy's coast, only to increase our speed suddenly and 'jump' dangerous spots. To-day we went straight on in close formation—Englishman next to Pole, Pole next to Dutchman. We could clearly see coastlines, railway lines, villages and towns. We were also easily visible from the earth, as we were not hidden by even the smallest cloud.

"A few moments after crossing the French coast we took the battle course. Silence was on the earth until just before we reached our target, when it was interrupted by anti-aircraft guns. I knew them well, although during the day they explode in small, black balls of smoke, whereas at night they give one the impression of lights, chasing about in the universe.

"We passed that barrage, not losing our formation and not changing course for even one degree. Looking at the earth I was searching for the target, hidden in a pale, earthly fog. There it was! I pressed the master switch, the bombs dropped out like young calves, 500 pounds each.

"At the same time I glanced ahead: the same sight—hundreds of English, Dutch and Polish bombs were dropping down to penetrate the target just attacked.

"After a few minutes everything remained behind us. We took the course to the base. I took a cigarette from my pocket with great satisfaction."

Finishing the story of his first daylight bombing raid, F/O Radysz took out a cigarette, lit it as he had done that time in his machine leaving the bombed target. For a moment I did not see the mess full of blue uniforms; in my thoughts I was in Lwów, where I saw a nine-year-old boy in the streets, the son of F/O Radysz, a Polish flyer, fighting for the freedom of his country.

Andrzej Piłdowski.
Paragraphs cut out by Censor.

8 GRUCZOŁÓW decyduje o twoim losie

[obecnie zaś możesz
regenerować gruczoły]

NAUKA WSPÓŁCZESNA dotarła do źródła życia ludzkiego — do gruczołów. Poprzez odradzanie gruczołów otwierają się nowe horyzonty we wszystkich kierunkach ludzkiej twórczości. Oto proste fakty. Wszystkie twoje działania oraz, a także i umysłowe właściwości, twój wzrost, waga, temperament, zależne są od tych t.z.w. ENDOKRYNYCH gruczołów, czyli gruczołów o WĘWNETRZNYM WYDZIAŁANIU. Gruczoły te mają nie tylko swe funkcje niezależne, ale działają ponadto jako cały układ. Wydzieliny ich, krążąc razem z obiegiem krwi, rządzą wszystkimi objawami twojej energii — umysłowej, fizycznej, nerwowej i płciowej.

Ciepłota na przedwczesne starzenie się? Na utratę energii i żywotności, słabość, zmęczenie, bezzębność, brak apetytu, bóle ogólne? Wzrost twój się psuje, łysiejesz? Stwierdzasz u siebie nerastętność, wyczerpanie umysłowe, nerwowe zaburzenia trawienia, częstokroć lubi cię wiodły zanik sił męskich? Wszystkie te stany są objawami niedostatku lub braku równowagi, które mogą być leżone tylko przez twoje gruczoły.

HORMONOTERAPIA jest nauką o odmiadaniu przez odradzanie gruczołów. Dział w sposób odwrotny niż lekarstwa — odbudowuje nanowo, zamiast tylko podniecać energię życiową. Dociera do samego sedna niedomaga umysłowych, nerwowych i płciowych. Dowiedzione jest, że przywraca pełnię energii, utraconą skutkiem choroby, wieku, a nawet chronicznego osłabienia.

Brytyjskie Wytwory Gruczołowe
Do „British Glandular Products Limited”
(P.A.F. W 195), 35 Albemarle Street,
London, W.1.

Proszę nadesłać mi broszurę Panów „Istota Życia” (załączam znaczki pocztowe na 3d.) lub też proszę nadesłać mi 100 tabletek marki „TESTRONES” (męskie), albo 100 tabletek marki „OVERONES” (żeńskie), na co załączam 10s. Prosimy o wykreślenie słów niepotrzebnych.

NAZWISKO
ADRES

Ukazało się już
w sprzedaży
DRUGIE WYDANIE
KALENDARZYKA
POLAKA
w W. BRYTANII
A. LASKOWSKA
8 Hope Street, Edinburgh



80, PICCADILLY,
LONDON, W.1.

Magazyn i
dostawcy
dla
POLSKIEGO
LOTNICTWA

FISHER AND LUDLOW—

specjaliści od wyrobów tłoczonych w stali i stali nierdzewnej, stopach aluminium, produkowania wyrobów blaszanych, posiadają również powyższe produkty na składzie

FISHER AND LUDLOW LTD.

Biura główne—REA STREET, BIRMINGHAM, 5
London—Grand Buildings, TRAFALGAR SQUARE, W.C. 2

SEA MINING WITH THE POLES

Our crew consisted of five young Poles, and together they had bombed Germany and Occupied Europe 126 times. The pilot, a 24-year-old flight-sergeant named Tadeusz (Ted), had been out on 37 "high wars," as the Poles call high-altitude bombing, but this was to be his first "low war." He was a small man, about five feet four, and always smiled, even when he cursed—and he cursed most of the time.

It was only a few minutes before briefing time. The men gathered around an old stove which had no fire in it. They talked about this and that, and then the squadron-leader entered the briefing room. Everybody rose to attention. He clicked his heels. Then we all sat down. In Polish he explained that the targets for the night were certain enemy waters in the area of the Friesian Islands, north of Holland.

Tadeusz looked at me. "I'm afraid it may not be interesting enough for you to-night," he apoloised softly. "Now Bremen, that would be much better."

The squadron-leader finished talking. Then an R.A.F. intelligence officer spoke in English. He pointed to the map on the wall and discussed the various places where mines should be dropped. In night flying, planes do not fly in formation, and in mine-laying every plane has its own spot where it is to drop its load. On the map he indicated where each ship should go. When he'd finished the British officer lightly clicked his heels, just like Poles do, and then a Polish intelligence officer took over. He sounded like a football coach between the halves. He told the men that they were doing much more than laying traps for enemy ships.

"Remember," he said, "every time you go out there the enemy must follow up with a large minesweeping fleet. That means a loss of man-power for the Germans. Then, again, you force them to send out night fighters to patrol the areas, and you slow down shipping traffic between Germany and the Scandinavian countries."

The men listened carefully. Just like the coach's pep talk, the story was old to them, but they liked to hear it over and over again.

"As a result of your activity, shipments of iron-ore and aluminium to Germany have been cut down, which has seriously impaired the production of her war machinery. In other words," the officer said, "looking up Germany so tightly that she is gradually being forced out of the shipping lanes. The tighter Germany's bottled up the sooner we'll see Poland again."

The briefing ended, the wing-commander rose, wishing the men a successful mission.

In the supply room several men approached me and asked if I had flying equipment. I hadn't, so they each offered me some of their own. When I was completely dressed I found that the flying-boats were British, the coveralls American, and another garment, which a sergeant told me to put on over the coveralls, was of Polish origin. This garment was wool-lined inside and silk outside, and felt like something you'd take on a North Pole expedition.

A flying officer, who was temporarily grounded after having completed 30 missions, asked me to wear his shirt. It was coloured light green, with pin stripes broken by dots.

"My wife made it for me just before I escaped from Poland," he said. "I've always worn it on operations. It would please me, *Panie Amerykanie* (Mr. American), if you would wear it to-night."

A truck stopped in front of the supply room and a Waaf opened the door of the cab and shouted in Polish, "*Prędko, prędko*," (Hurry, hurry). One of the sergeants shouted, "Okje, okje," like a Cockney, and we all piled in and were taken off to the hardstand.

A few minutes before the take-off Tadeusz suggested that the best position for me would be under the astro-dome. "From there you can see everything," he said. "Besides, we need a man in that position just in case enemy fighters decide to dive at us from the sky. If you see any aircraft at all, let us know quickly."

As an afterthought, he said, "Yell in Polish or English, whichever is the faster." And then he cursed me—politely, though—and smiled and patted me on the shoulder.

Over the interphone we could hear a girl's voice. It f it good to hear a woman talking just before leaving on a combat mission. It made us forget that there

was danger anywhere, almost as if we were leaving on a nice, pleasant journey from La Guardia Field.

The voice was that of the Waaf in the control tower. She was telling our pilot to taxi up to the flare path. As the plane came up we looked all around the field. There were lights everywhere, it seemed, in a variety of colours, each a special meaning.

Behind us were other planes. They were Wellingtons, just like ours, and their wing lights were on. The long line of planes looked like a motor caravan on the Boston Post Road, or any other highway in America.

Except for the voice of the navigator, Ludwig, a pilot officer, there was little talking over the interphone. It was the navigator's first combat mission of any type, but his voice was steady and he seemed to be very sure of himself when he spoke. The men seemed to be sure of him, too.

Once in a while the pilot would yell through the interphone, "How are you, American? Everything okay dokey?"

At first I couldn't locate the reply switch on our interphone, so I couldn't acknowledge Tadeusz's greeting immediately.

"Hey, Yankee-doodle-dandy," he yelled. "This is no time to sleep. Hurry up, American, wake up!"

I finally located the switch and apologised. Tadeusz laughed. Then he said that I shouldn't take his kidding or his cussing too seriously.

It's not very beautiful in the middle of the North Sea late at night. At least, it didn't look pretty this night. The clouds were ugly black and they hung low. The water below, when we could see it through a break in the clouds, looked heavy, brown and slippery. It was as dull as you can imagine anything being dull. There was all this nothingness around us; none of our other planes were in sight—there was not even an enemy plane. We felt like rolling up and going to sleep.

Then in the far distance, from the left

wing, I sighted a plane. Its wings and fuselage blended perfectly against the muddy sky, and what little light came from it made it look like a moving star. But there were no stars above us now, so I knew definitely that it was a plane. I called Tadeusz's attention to it. He checked and then reported back quickly. "It's okay dokey," he said. "It's a Wimpy."

Within thirty minutes of our target, the navigator, rear gunner and bombardier checked back and forward with Tadeusz frequently.

As we penetrated deeper into enemy coast waters the clouds began to get thicker. At one point, for about twenty minutes, they were so thick and dark that we didn't know whether we were flying vertically or horizontally. It was playing hell with Tadeusz's nerves. He cursed the clouds incessantly. In Polish he used such idioms as "May the lightning strike you," and in English his cussing was more blunt. He was angry because here we had come all this way and the clouds threatened to thwart our final action, that of planting the mines right on the pin point of a certain shipping lane.

"The mine doesn't do us any good outside of the shipping lane," the intelligence officer had said.

And we began worrying, and hoped that before we reached the target, by some good luck, there would be a break in the clouds.

It's strange how thirsty a man can become in times like that. We were flying low and required no oxygen masks, so it was easy enough to drink or chew on candy if we liked. I remembered there was a thermos bottle full of hot coffee in a canvas bag behind the astro-dome. Everybody takes along an individual thermos bottle of coffee on these journeys. I reached into the bag and poured some coffee into the aluminium cup.

Just then the pilot called the bombardier.

"Only one minute," he said.

The bombardier said "okay."

One more minute and we would be right on the enemy's doorstep. According to stories from Fortress gunners, the Friesian Islands aren't exactly armed with pea-shooters. So we anticipated plenty of fire. I slowly sipped the coffee, but kept looking all around, and up. Then we sighted the silhouette of land from the right wing. To the left there was more coastline. Our plane was flying right through a break between two islands.

Suddenly the plane began to rock, and then it dropped altitude. Out over the left wing bursts of green fire could be seen, and for a moment we thought the plane had been hit. Tadeusz was using the interphone plenty now. Then, suddenly again, the plane dropped more, almost in a nose-dive position, until I thought we were going right into the "drink" down below. All of this happened within ten seconds, but up there time is measured differently from on land.

Tadeusz straightened out the plane. Ahead of us, behind, and above us came the most beautiful "Fourth of July" fireworks I'd ever seen. In the far distance, all around, there were big red bursts, and, closer, there were light green bursts. The red bursts represented heavy flak, the green stuff was light flak, and didn't look so dangerous.

At one point I stuck my head closer to the top of the astro-dome to get a clearer view of our rear. Then I ducked fast. Hot, brightly-illuminated slugs from machine-guns were whizzing behind our tail, and some came high above me. I gulped whatever coffee was left in the cap and looked up again. There's no percentage in ducking stuff that you can see, according to old hands in the business. It's the slug you don't see that has your name on it.

Then we heard the navigator talking.

"*Czas*," he said. "*Czas*" (Time)

The bombardier muttered something in Polish, then we could feel a heavy thud from below the centre of the fuselage and we knew that a mine had been released. From where I was it wasn't possible to see the mine parachute into the shipping lane, but the rear gunner, a 21-year-old kid with 18 "ops" to his credit, could see beautifully as the chute opened up and the long, round mine hit the water.

The time dragged along slowly from then on. It seemed like an hour before we circled our way out of the position between the islands. Actually it was only about ten minutes, but the continuous barrage of flak and machine-gun fire thrown at us made it appear six times as long. Tadeusz was much happier now; we had planted our load and the only thing that could prevent us from returning to our base would be a lucky shot from somewhere. But there were no lucky shots for the Germans that night, and soon we were out in the North Sea again.

Over the interphone came Tadeusz's voice. He warned everybody to be on the look-out for enemy convoys, so that if we spotted any we could radio the base to notify the British M.T.B. boats.

In the far distance ahead of us was a large amber light. Coming from it we could see faint sparks of fire. It was an enemy flak ship and it was shooting at one of our planes. Tadeusz said that it might be a convoy. Then the navigator called out a slight change in our course, to get out of the range of the fire, and Tadeusz turned the plane in that direction.

A few minutes later the amber light was gone. And nothing was left again but the ugly, black clouds and the heavy brown sea below. But it looked prettier than on our way over. We were satisfied that our job was done well, and that back at base W.A.A.F. girls would hand us a shot of brandy and coffee and sandwiches. We also knew that there would be a clean, warm bed waiting for us. By this time we were all very hungry and sleepy.

Walter Peters,
Yank Staff Correspondent,
U.S. Army Weekly.

POLSKI KUŚNIERZ
LANGER & COMPANY
(FURRIERS) LTD.
Wykonuje NOWE futra i przeróbki wszelkiego rodzaju. Futra na składzie. Specjalne odgo-
dzenia dla prowinnej.
59 Knightsbridge, London, S.W.1
1-e piętro Tel.: 8LOane 3626

PILOT AMONG STUDENTS

There is no place more peaceful than an orchard, especially if it has lots of trees and is surrounded by a high brick wall—with a gate, of course. The hills in the distance must be high enough to form a background to the telescopic view of wide farmlands that can be seen through the gate. The farmhouse nearby is all the better for being of north-country stone, and if the grass all round is longer and more overgrown, it is good to think that an orchard is not a park, and consequently more desirable for its shade and quiet on a hot day in late summer.

At least, that was what I thought as I sat, along with three others, under the biggest and most spreading tree, whose load of small nutty apples promised a full crop for autumn. We had found this orchard by chance, the chance of passing by the gate and looking in, and the farmer's wife was too busy to raise objections to our eating sandwiches there, although she could not see why, when there was the whole countryside from which to choose. Trees were our only desire that afternoon, fruit-trees, full of life and with no dread of being cut down, for we were a little weary, possibly of ourselves, of the heat, and, more than anything, of physical toil. Less than a mile away, a mile into a valley and up a light slope, was a pinewood which was rapidly disappearing. The country's need of timber had brought us, medical students, to a forestry camp for nine weeks of our summer vacation.

Students' work in the holidays is a form of repayment for the opportunity to study, to learn and cultivate the art of peace in a world at war. We were accustomed to work in wards, dissecting and operating theatres, but our work on the hillside seemed too much like the ruthless killing of an unresisting opponent to appeal to the sense that is quickened by the removal of a disease by skilful surgery. We had never really thought of it like that, and all we knew on this afternoon when we were free from work was that we were tired of felling trees, that was all.

Some bees had swarmed at the bottom of the orchard; how they hummed peacefully in and out of their new hive, and filled the air with the drowsy sound that makes for sleep. We were all sleepy. The hot weather was taking away all our inclination to be active, and was leaving a feeling of lassitude that cancelled all instincts except those of feeling and rest. We didn't even want to think.

Now, to those who are content to be lazy there is nothing so annoying as furious activity on the part of other people. The bees were too far away to be a nuisance, but we objected to the Hurricane that swooped down over us at intervals—usually when we least expected it. It was coming fairly low, almost too low, for we could see the pilot's cabin, and the second it seemed poised over our heads, we felt inclined to "duck" although already lying on the ground.

"I wish it would go and stunt somewhere else," was all the sleepest of us could find to say in his irritation.

The pilot circled twice, climbed and disappeared into the clouds, far up. I felt that he had been looking to see if we had unpacked the tea basket; quite stupidly, for he could not have seen it through the closely-woven branches of the tree. I doubt if he could have seen us either.

Suddenly we heard him diving down, and I saw John roll over on his back to look for him. There was no sign of an aeroplane until what I imagine must have been the last minute of his dive when we heard him pull out, and suddenly caught sight of a flying streak heading straight

for the house. I saw the others sit up in tense amazement; but there was no crash. The plane had skimmed between the house and the tallest of the trees at the bottom of the garden, and was now out of sight. I am sure that it was not only in imagination that I saw the leaves of that tree stir, and there was no wind.

"Gosh, that was close."

We had all felt it. Just John said it.

"These chaps have all the luck, fun and excitement, and they know that they are helping to win the war. What more could a man want at this moment?"

"You don't want me to deliver the Prof.'s favourite lecture about unceasing warfare, do you?" George wanted to know. "Still it is pretty sickening to think that the real need for action may be over before we are ready to do anything worth while. It takes a year to train a pilot, but five to make a start for a doctor. Even after that he is only beginning to learn." George should know. He finishes next year.

"I wish I were flying. The clouds must look strange from the top. As for Medicine, it is more of a grind than anything else. Exams. get one down a bit." John could turn anything into a new experience, and it is not often that he complains. We had all been stirred by the dare-devil flying of the Hurricane pilot, and for the sake of peace in the orchard I hoped he would stay away until after tea, or else the argument, or rather the declamations, would get out of hand, and I hate a storm during meal time.

There was no sign of him for some time, and I began to think he had gone away. But just as I began to take out the sandwiches the noise of the engine made me stop and listen, and for a few seconds we all caught sight of the plane on the edge of a cloud on the horizon. It was coming straight towards us, slower than before and losing height rapidly.

"That fellow will break his neck if he isn't careful," remarked George.

It certainly looked as if the gap between the house and the tree would not be wide enough this time. The plane was losing speed and gliding down more gently. I expected John at least to say something, but no one spoke. Not even when it skimmed over the trees and was seen for a moment through the opening in the wall before we heard the engine stop and anyone speak. Instead we raced out into the field. Scarcely knowing what to expect, and certainly not prepared to meet the pilot as he climbed down from the machine.

I'm afraid we fussed a bit, but we had not thought of the possibility of an aircraft landing in the next field. Nor were we less surprised when we found that the pilot was Polish. We have heard of such people, but one hears of Cabinet Ministers, and when meeting them face to face, one is surprised that they really exist. We were embarrassed rather, for we expected language difficulties. In fact, Hugh's broken English was a joke for long enough afterwards. We were confounded all round. The pilot's English was perfect, his humorous answers to our anxious questions about broken bones and aeroplane parts were delightful. He had had engine trouble, but might have reached the aerodrome. But he said he had "liked the look of the field." We might have been astonished at that, had we not remembered that we had "liked the look of the orchard."

As I calculated, there were enough sandwiches for five, and Edmund, an

easier name than we expected, had his share. I need not have worried about meal-time arguments. There were none. Instead, I was amazed at the variety of our conversation, which didn't need even banal remarks about the weather to keep it going. The airman spoke mostly of flying, with a tinge of regret, I felt. John's reply to the question, "Do you live here?" was somewhat vague. It sounded lame, the way he put it, and we were overcome by a feeling of inadequacy just then, although I hastened to put things right by letting him know we were medical students.

The change in Edmund's manner was instantaneous. He was agog with eager interest.

"At the University. Where?"

We told him, still thinking of our inadequacy. He looked as if he might have laughed for joy and surprise. He was delighted, and we could not see the reason. It was simple.

"You have been fortunate," he said gravely. "Your studies have not been

interrupted. In two years you will have finished. In three years I have attended no classes."

"You?" demanded Hugh.

"Yes. I was studying in France for some time, and then that had to stop, but next year I am to begin at your University. I am very pleased now. I am even more sure that I shall like it, and a number of my friends are there already."

"But your flying." John always asks what we all think.

"That was difficult. I have had a great struggle in agreeing to give it up. But in post-war Poland I think doctors will be needed more than fighter-pilots. I have enjoyed it, but it is not my calling, and I am being given a chance to fight in a longer war where there is continually victory but never peace."

It seems that professors in Poland deliver the same lectures, but in any case even Hugh has agreed that Edmund should know, for he has seen both kinds of warfare.

We are looking forward to next term, although we have promised to meet in the orchard again for tea before then.

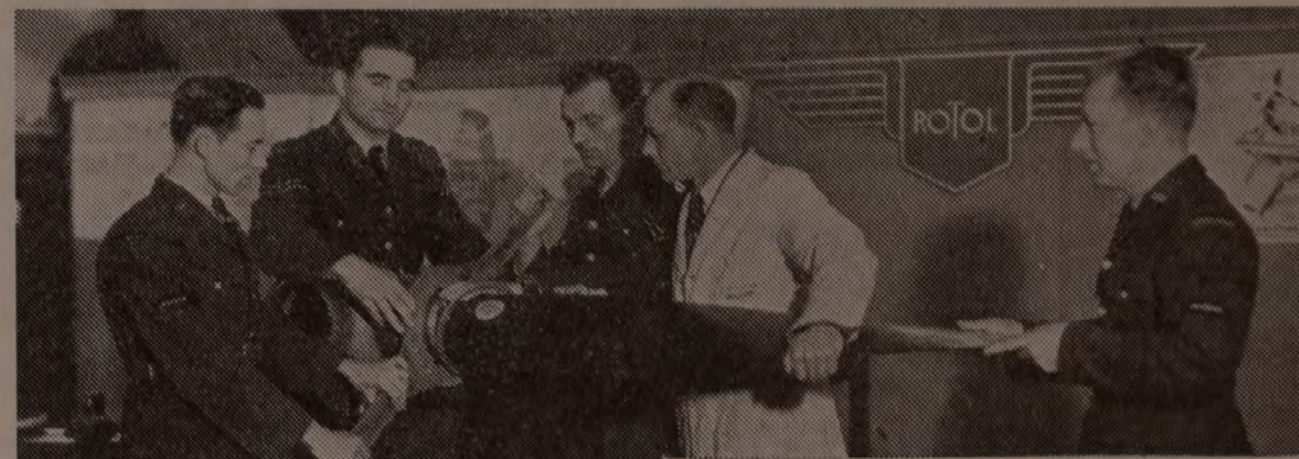
BRITISH FLYERS DECORATED

On the 10th of January six British flyers were presented by the Polish C.-in-C. Gen. Sosnkowski, with Polish decorations.

W/Cdr. A. H. C. Boxer, D.F.C., was awarded *Virtuti Militari*—the highest Polish decoration.

W/Cdr. R. C. Hockey, D.S.O., D.F.C., F/O R. W. MacMillan, D.F.C., P/O E. I. Renvoise, P/O I. March and Sgt. G. Evans, were awarded the Cross of Valour.

See picture of the decorated British Flyers on page 11 of *Skrzydła*.



POLISH STUDENTS ATTEND ROTOL INSTRUCTIONAL SCHOOLS

Readers of *Wings* are aware of the fact that there are many Polish nationals in England to-day serving with the Air Arms of the Allied Forces. They may be interested to learn that quite a large number take a course in the "Rotol"

Instructional Schools to perfect and bring up to date their knowledge on the operation, maintenance and repair of these propellers used in vast quantities on our British aircraft.

All connected with the staff of this School are unanimous in expressing their appreciation of the diligence with which these students approach their studies, and though they are handicapped owing to language difficulty, they are invariably quick to grasp the practical instruction given and, further, in the majority of cases are clever enough to comprehend essential points in lectures, even though some are imparted in a foreign language. To such an extent is this the case that it is rare for anything of real importance to be misunderstood or missed.

During the past year over 100 Polish students have satisfactorily passed the examinations which conclude this valuable course of instruction, while the many letters received from past students testify to their appreciation.

Polish Air Force Activities for December 1943

FIGHTER SQUADRONS.

During December 1943 Polish Fighter Squadrons carried out numerous escorting actions on bombing operations, sweeps, offensive patrols and interceptions. They acted also as spotters of enemy shipping and escorted some rescue boats. Altogether 420 operational sorties were made by the Polish Fighter Squadrons. As a result of all these engagements Polish Fighters shot down one enemy aircraft.

BOMBER SQUADRONS.

In the month of December 1943 Polish Bomber Aircraft made 127 operational sorties in 27 raids on enemy towns, patrolling the seas, in action against enemy shipping, and in laying mines in enemy territorial waters. They dropped over 91,502 lb. of bombs and mines.

RESULTS OF ACTIVITIES OF THE POLISH AIR FORCE OPERATING FROM GREAT BRITAIN FROM THE BEGINNING OF ACTIVITIES UNTIL 31st DECEMBER 1943.

Fighter Squadrons shot down 610 1/4 enemy aircraft, 163 probable, 210 1/6 damaged.

Bomber Squadrons have taken part in 717 operations of various activities in which a total of 6403 sorties were made. They dropped more than 14,629,659 lb. of bombs and mines and in the encounters with the enemy shot down 11 * enemy aircraft, 9 * probable, 4 * damaged.

Aircraft of Coastal Command are accredited with 6 * enemy U-boats probably sunk and 7 * damaged.

* Figures not yet approved.

Chloride BATTERIES

Baterie do każdego rodzaju oświetlenia przemysłowego lub domowego. Niedorównane w trwałości, niezawodności i w małych kosztach użytkowych.

THE CHLORIDE ELECTRICAL STORAGE CO. LTD.
Grosvenor Gardens House, Grosvenor Gardens, London, S.W.1
Cables: Chloridic, London

FIRST-CLASS PARTY

It was Saturday afternoon when our Squadron-Leader Bob, commonly known as "Old Dog," received the happy intimation of an unexpected and considerable inheritance. As Bob is a type crazy to the point of altruism, he gathered the boys around him and gave us a short address.

"Listen, you monkeys; I offer a hundred pounds as a wedding present for the first imbecile amongst you to get engaged."

Everyone looked enviously at George, whose current romance had reached a delicate point, arousing suspicions of matrimony. I reflected gloomily that the girl of my dreams had not yet appeared in my life.

"Then fifty pounds to the next victor in air combat," continued Bob.

Teddy, who had to his account ten certain, five probable, and three damaged, looked anxiously at Harry; and Harry, who had scored ten certain, three probable, and five damaged, returned the look with interest. I was all the more depressed, for it was just a fortnight since I had finished my flying training course, and I had yet to see an air-borne Hun.

"Finally, ten pounds for an easier job. Ten pounds for each of you who doesn't touch a drop of alcohol to-night."

There was a clamour of indignation and no one considered this proposition seriously, for you must remember that it was a Saturday. To-morrow the entire squadron would be given leave of absence from the station; and furthermore, a new station commander was due to arrive on posting that evening, so a good party was being organised in the officers' mess. At midday Mr Gibson, the mess secretary, returned from town in a transport tightly packed with heavy cases. It was clear that the cases did not contain lemonade, for Mr Gibson, being a good psychologist, was conversant with certain problems.

"I am going to have a shot at that ten pounds," I said rashly to Bob, for I could have used some spare cash.

"Excellent," he said, rubbing his hands. "Well, as you aren't going to drink, you can be at 'readiness,' can't you?"

I swore at my own idiocy and Bob's cunning diplomacy, while he laughed derisively. "I'll get even with you in the end," I promised.

After I had spent a few dreary hours of "readiness," Bob came over from the mess to dispersal. "Group has just changed 'readiness' to 'ten minutes available,'" he informed me. "I am glad to say that you can go to the mess."

The party was going strong, with both old and new C.O. in festive spirit, a hot swing band, pretty girls and plenty of fun. My friends cornered me immediately I made a landing in the mess, and into my hands they thrust a liquid whose components would have puzzled an analytical chemist. I pretended to taste it, but later I poured it into the glass of a friend who was dancing. Subsequently he drank it without batting an eyelid. It was rather silly to hold an empty glass, and moreover we were just singing "For he's a jolly good fellow," which is inevitably followed by a toast. To toast with an empty glass would of course be an impermissible incivility, as everybody will agree. I dropped a little tea essence into a glass of water. When Bob saw me drinking it he paled.

"Hold off that, you idiot," he said. "Don't you realise that it is still fairly light, and you may be called back to 'readiness.'"

I let him taste the mixture. He grimaced, but composed himself and turned quickly away, for his partner was making him aware that he was misusing time in talking to me.

Mr Gibson, with shining face and benevolent, spectacled eyes, was busy en-

couraging the waiters and promoting the party spirit among the guests. When he had a moment's breathing space he wiped his brow with a handkerchief, but when the band broke into an intoxicating waltz or an exotic tango, he grew quite sentimental. Choosing a moment when attention appeared to be diverted from him, he disposed of a double Scotch with admirable sleight-of-hand.

Suddenly I began to experience the gay and carefree mood which normally follows a few real drinks. As is commonly known, the first degree of initiation to love everyone and everything. I loved everyone, without exception, and started to amuse myself with the others, kissing those who displayed affectionate inclinations, walking rather unsteadily and discussing abstruse logical problems in an emphatic way. Someone delivered a pathetic speech to the mess dog, who listened with obvious interest. When the orator was exhausted, I willingly took over from him, and although the hound was a mongrel, he was well-bred, and desisted from interruption.

Some of the squadron were shocked by my appearance. "Look at him! Lit-up already, and he hasn't been here half an hour."

To consolidate this flattering opinion, I ordered drinks for them. Then they stood me a few rounds, which I managed to dispose of unobserved by watering the melancholy palm beside the bar. Fortunately, it was a synthetic palm of wire and paper. Mr Gibson, an experienced and far-sighted man, knew that a palm beside the bar would not harm anyone; on the other hand, he doubtless realised that the genuine article might not have flourished in this position.

Once Billy came up to me. "The Old Dog asks you to refrain from drinking for another hour. Just an hour. Then it will be dark and they will release you from 'available.'"

"Drink with me, Billy, otherwise I shan't love you," I muttered thickly, rolling my eyes wildly. He tried hard to restrain me, and gesticulated convincingly in his efforts of dissuasion. To no avail. I swallowed a large glass of my own beverage, and expressed firmly my opinion, "No flying to-night."

Billy agreed with me, but he implored me not to drink any more.

"You must realise," I explained scientifically to Billy, "that one drink needs the companionship of another," and avidly swallowed a further glass of water and tea essence.

Billy escaped, murmuring a fervent prayer that Heaven might permit no Hun to cross the coast before dusk.

Unexpectedly I made a fine discovery. The discovery was a vision of golden-haired loveliness with sparkling friendly eyes, wearing a misty blue dress with a silver belt encircling a slender, graceful waist, and fragrant pink carnations pinned above her breast. We danced for a long time, and then I asked her diffidently whether she had any particular objection to becoming my fiancée. She had not, in principle, but as she disliked blitz tactics, she reserved her answer until our next meeting.

Mr Gibson showed a sudden enthusiasm for me, and filling two glasses, subtly hinted that drinking in my company added flavour to his whisky.

"Is it really genuine Scotch?" I asked incredulously.

He showed me the impressively labelled bottle. "If you find anything but Scotch in here, I'll pay you a pound." I hesitated.

"I'll pay you two guineas," he offered. I contemplated the contents of my glass. "Don't you think this is rather too little?" I observed timidly in shy voice.

Mr Gibson gave me a warm comprehensive glance, which proved that my point of view was immediately respected and fully appreciated. He increased the single to double. "Cheerio!" he said encouragingly.

"Your shoes are dusty," I observed, and poured the contents of my glass over Mr Gibson's feet.

"Heavens above!" he sighed. "What a shocking waste. Genuine pure Scotch! Take him away," he advised my friends. "He is a good few over the eight." His voice was vibrant with deep human sorrow.

Just as they pulled me out of the bar there was a slight commotion, for it was announced over the Tannoy that Operations had changed "available" to "readiness." Bob appeared as quickly as a Spitfire, his face glowing with dismay.

"So you are drunk after all," he said.

"Your aunt is drunk," I answered seriously, and pointed determinedly in the direction where, in my opinion, that lady should present.

"Damn it! There will be a court-martial. You unspeakable fool."

"It is disrespectful of you to discuss your auntie like that," I admonished him severely. He paid no further heed to my conversation and bundled me into transport. "Don't let people see you," he said. "With luck there won't be a scramble."

It was more than half an hour till dusk. My companion at "readiness" was a sergeant-pilot, and from his gloomy and conscientious expression it could easily be surmised that there was no party in the sergeants' mess. He read "Creepy Stories" and from time to time glanced at me suspiciously.

Bob, the Old Dog, was vociferous in lamentation, and promised to settle up the account with me next day. He phoned up sergeants' mess to find another sergeant-pilot, but on the Saturday evening following pay parade he was naturally unsuccessful. As he was nevertheless intelligent, he did not try his luck in the officers' mess. In a suicidal mood he put on his Mae West. "Now I must stay here the whole half-hour because of you," he grumbled, and his voice rendered the half hour timeless.

Then the telephone rang. It was Dick, back from leave, reporting to Squadron-Leader. Bob's face conveyed an impression of the rising sun.

"Listen, Dick. . . . Are you sober? I badly need someone for 'readiness.' Just for half an hour. Where are you now? . . . In the officers' mess! Go outside and wait for me at once. I am hurrying to pick you up."

Still in his Mae West, Bob jumped into the car and drove away at high speed. Half a minute later Operations ordered "Scramble."

My companion glanced at me curiously, but I spoke to him reasonably, and his anxiety diminished. An instant later we were both in our planes. As we taxied to the starting-point I noticed Bob's car racing after me along the runway. I let him come quite close, waved a gracious farewell, and opened out the throttle. After the take-off, instead of climbing, I hedge-hopped for a minute, missing a tree by inches and lowering the plane another foot or two to be out of Bob's sight. That would make the right impression on him.

Then the Ops. room controller contacted me.

"Hallo, Seadog blue one. . . . Seadog blue one. . . . Uncle calling. Are you receiving me? Over."

"Why shouldn't I receive you, silly boy!" I answered in surprised tones.

"Hallo, Seadog blue one. Uncle calling. Cannot understand. Say again. Over."

"Hallo, Uncle. It's me. Your dear nephew. But I don't like being called Seadog. Call me Johnny."

There was radio silence. Apparently the controller was pondering over my suggestion.

"Investigate bogey" came his order a short while later. "Vector three . . . one . . . five."

I set the course, 315 degrees. "Understand you very well. Vector two . . . one . . . five."

"Three . . . one . . . five," he corrected immediately.

"Very good," I answered. "Vector two . . . one . . . five. Receiving you very well indeed."

A little explosion of exasperation came over the air. The Ops. controller appeared to be getting into slight flap. "Not two . . . one . . . five, three . . . one . . . five. Three . . . one . . . five. . . . Have you understood?"

"Understand you perfectly. Vector three . . . seven . . . five," I echoed him.

"There is no such vector. It does not exist!" he shouted into the microphone.

"Why does it not exist?" I asked naïvely.

That was the last straw. At all events he devoted his attention to my companion, giving him "contactor zero." A few minutes later he contacted me again in surprised tones.

"You are flying well. Continue on same course."

"Don't be such a nuisance!" I reproached him. He left me alone for a little, and then warned me, "Look out! Bogey in your vicinity."

"Give me your lips, my darling!" I sang a popular tune.

That quietened him. I examined the sky carefully, and then suddenly noticed a steadily moving black speck far away. I put all I had into my engine and chase; after the speck, leaving my companion behind, for his engine was not as good as mine.

The speck grew gradually larger, although it had altered course to escape from my Spitfire. I could hardly believe my eyes. It was a Dornier 17, a beautiful genuine Dornier; as I approached him, I saw the black crosses on the wings. Simultaneously fireworks bullets flashed merrily from the rear turret.

"Have you investigated bogey?" asked the controller uneasily.

"Yes. . . . a Blenheim. Tally-ho!"

The Dornier was in my sights. I gave it a long burst and it crashed to the ground in flames. I experienced a certain satisfaction, and shared my feelings with the controller.

"I've shot that ruddy vulture down."

"Whom did you shoot down?" came the question in a trembling voice.

"Blenheim, naturally. But don't worry. I . . . I . . . I . . . like you very much."

After landing, I taxied my plane up to dispersal, where a reception committee consisting of the old C.O., the new C.O., Bob, the whole of my squadron, the intelligence officer, the medical officer, the meteorologist, and a clerk were waiting for me.

"Is it true that you shot down a Blenheim?" began the new C.O. in Day of Judgment tones.

"A Blenheim!" I was as surprised as a pilot-officer casually asked to change a thousand pound note. "As far as I know, sir, it was a Dornier 17."

The crowd exchanged significant glances. The medical officer examined my pulse, while the new C.O. tested my breath for alcoholic aroma. "Amazing!" he said. "There is no trace of drink."

The sergeant-pilot was asked about the type of plane shot down, but as he had only seen it twice, once as a speck in the distance and again as a mass of flames on the ground, he could form no conclusion.

At last a telephone message came through, and it was amusing to observe the facial expressions of the onlookers when they were informed that it was a confirmed Dornier. I received the congratulations with an air of puzzled and injured innocence, and the new C.O. took me back to the mess in his car.

"I don't understand," he remarked. "You mentioned a Blenheim over the R.T."

"I was excited, sir. Probably I said Blenheim, meaning a Dornier."

"Besides that, you sang 'I . . . I . . . I . . . I . . . like you very much' into the microphone, which is strictly against regulations."

"Sir," I answered politely, but firmly, "if you were my age, and you had shot down your first enemy plane, wouldn't you have been singing?"

He considered this important question for some time, humming and h'wing, while the tips of his moustache quivered. He regained his voice when we returned to the officers' mess.

"Yes, you are right; I would sing as well."

In the officers' mess I was received with full honours. Mr Gibson had forgiven my outrageous behaviour and confessed furtively that there was a bottle of pre-war brandy in the cellar. "A bottle of this brandy costs five pounds now, providing you have got it," he said.

This remark stirred Bob's memory. He took out his cheque book and wrote me out a cheque for fifty pounds.

"Look here," I said, "I was pretending to be tight, but as a matter of fact I haven't touched any strong drink."

"You are right," said Bob, and he started to write another cheque for £10.

Then I remembered my discovery in blue. I found her smiling at me with an appealing air of welcome. "This is our next meeting, isn't it?" I asked her.

"Yes," she whispered; "as you wish." I seized her hand and took her to Bob, who was waiting for me with the cheque.

"Wait a moment," I said to him, "and don't put away your cheque book. May I introduce you to my fiancée?"

The author takes this opportunity to express his gratitude to Miss A. Ruttle for her kind collaboration.

The critics and remarks of English readers will be appreciated.

Stefan Łaszkievicz.

OBSERWATOR

Opowiadanie, które zamieszczamy, pozostał w formie listu do kolegi pilota polskiego Wellingtona. Nie danym mu było jednak dokończyć swej opowieści.

Jako wierny dokument przeżył lotniczych zamieszczamy do niedokończonych opowiadań, nadesłane nam przez brata zagonionego pilota.

Redakcja.

Wiesz, nie mieliśmy obserwatora. Romek zachorował po ostatnim locie i wszyscy byli zrozpaczeni. Bractwo chodziło jak strute. Wiadomo, operacje są, maszyna jest, a lecieć nie można, bo nie ma komu nawigować. Wszyscy mieliśmy kwaśne miny, ale najbardziej kłął major; on nigdy nie mógł przebaczyć, jeżeli operacje były bez niego. Chce się też staremu latać?!—szemrała ferajna po kątach napół z podziwem. Spiesz się po order—czy co?

Cały ranek siedzieliśmy w crew roomie. Załogi wyznaczone na lot oblatwały swoje maszyny, aby sprawdzić, czy wszystko jest w porządku, przestrelać karabiny. Dla nas to było głupstwo, my zawsze mieliśmy, jak wiesz, naszą maszynkę w idealnym stanie, tylko to, że oni byli ci ważni, a my u/s—to nas dobięło. Kłęśliśmy . . .

Przyjechała Y.M.C.A. . . . Napoiłiśmy się po tradycyjnym "cup of tea" dla podniesienia ducha—nie wiele to pomogło, ale zawsze czas trochę milej przeszedł. Było tak koło południa i myśleliśmy pójść już do messy, kiedy raptem—niiby jakiś spiskowiec—wsnął się major do crew roomu i cichym, tajemniczym głosem rzekł tylko jedno słowo: *lecimy!*

Wprawdzie jakoś w dniu tym nikt z nas już przed tym najmniejszej ochoty do rozmowy nie miał, ale po tym, coppers, zwykłem powiedzeniu, oniemieliśmy na chwile.

Bronek poleciał z nami: dostał w końcu pozwolenie. Miał sporo kłopotów, ale leci—to grunt!

Fajno wyszło, mamy obserwatora i to nie było jakiegoś asa! Wszyscy byli poprostu "w niebo wzięci". To będzie dopiero lot . . . Każdy zwykłał się z "nabożeństwem". Co tam dużo mówić, nawet ja wziąłem nowe rękawiczki jeszcze nie "latane", nawet ja . . .

Lataliśmy na ten cel wiele razy, każdy znalazł go bardzo dobrze; wszystko było to samo, tylko, cholera, myśliwców znowu przybyło. Dwa nowe lotniska. Ale to nie, trzeba będzie tylko bardziej uważać.

Poszedłem spać—to jest mój zwykły "sposób" na uspokojenie nerwów. Na godzinę przed startem byliśmy już wszyscy w sali załóg. Każdy dopinał ostatnie guziki, radiooperator karmił gołębie, żeby, jak mówił, przynajmniej ewentualne nasze pierwsze śniadanie w dinghy było trochę bardziej tłuste; my jeszcze rzuciliśmy ostatni raz okiem na mapę; zawsze to lepiej, gdy się wie na pamięć, gdzie ma się lecieć . . . a zresztą zawsze tak robiliśmy, żeby czas do startu szybko zleciał.

Z trudem spakowaliśmy nasze manatki, zawsze mamy tyle gratów, że aż strach. Nasza "Z" (choćaż nie to nie ma wspólnego z alfabetem) stała na samym końcu lotniska. Wyszliśmy po kolei wszystkich i do "O", i do "L" i ktoś jeszcze po drodze wysiadł. Aż wreszcie . . . driver! "Z" for zebra!

Nasza maszyna stała cichuteńka pod gwiazdami, błyszczącymi jak gwoździe w to the officers' mess.

"Yes, you are right; I would sing as well."

In the officers' mess I was received with full honours. Mr Gibson had forgiven my outrageous behaviour and confessed furtively that there was a bottle of pre-war brandy in the cellar. "A bottle of this brandy costs five pounds now, providing you have got it," he said.

This remark stirred Bob's memory. He took out his cheque book and wrote me out a cheque for fifty pounds.

"Look here," I said, "I was pretending to be tight, but as a matter of fact I haven't touched any strong drink."

"You are right," said Bob, and he started to write another cheque for £10.

Then I remembered my discovery in blue. I found her smiling at me with an appealing air of welcome. "This is our next meeting, isn't it?" I asked her.

"Yes," she whispered; "as you wish." I seized her hand and took her to Bob, who was waiting for me with the cheque.

"Wait a moment," I said to him, "and don't put away your cheque book. May I introduce you to my fiancée?"

The author takes this opportunity to express his gratitude to Miss A. Ruttle for her kind collaboration.

The critics and remarks of English readers will be appreciated.

Stefan Łaszkievicz.

królewskim baldachimie. Tylko nagrzone silniki pracowały . . .

Już pierwsze maszyny zaczęły startować, ciężko się odrywając przed krawcem lotniska. Ciężko, ale chętnie—każda ma przeciw naszą polską szachownię. Może to trochę nasza polska zarozumiałość, ale każdy z nas wierzy, że nasze maszyny są grubo lepsze, niż takie same w dyonach angielskich, właśnie i jedynie z powodu tej



Każdy dopinał ostatnie guziki . . .

małej szachownicy, malowanej przez polskich mechaników.

Zapusciliśmy silniki, major sprawdził iskrowniki, zaczęliśmy kołować za prowadzącym mechanikiem. Przeszliśmy wąskie przejście między żywoplotami; obsługa zgłaszała nam latakami i machaniem rąk i czapek.

Ciężko wlekliśmy się na start, jakoś ciężko i bez serca. Może była to wina naszej bomby, dwie tony to nie balonik jak wiadomo, ale jakoś tego wieczoru nie było tak jak zawsze.

Chwila oczekiwania i dostaliśmy światło. Nasze kolejkę. Ostatni przegląd wszystkich zegarów i dźwigni, ustawienie żyra według busoli . . . zwracamy na start. Na hamulcach maszyna podnosi ogon—i ze stękaniem i ociąganiem się rusza . . . pocziwie bydlę.

Wzięliśmy kurs ze środka lotniska i poszliśmy . . .

Wolno włóki się czas, równo chodzili silniki. Na brzegu angielskim dałem "fix" obserwatorowi. Byliśmy jeszcze nisko, paręnaście tysięcy, więc mogliem na chwilę zobaczyć, co u niego "słychać". Na wysokości to tam ja nie lubię lazić po maszynie; wiesz, kłopot z tlenem, butla jest cholernie niewygodna.

Bronek, złoty chłopak, jeden z niewielu "abisynców", którzy przyszli do lotnictwa z miłości do latania, a nie dla dodatku lotniczego czy munduru. Urodzony pilot, przez zły czy dobry los zmuszony być obserwatorem, doprowadził swój zawód do perfekcji. Świadectwem tego były częste cytaty jego dobrej nawigacji w biuletynach Bomber Com-

mand. Zresztą, poco ja ci to wszystko mówię? Sam dobrze o tym wiesz!

Jak tylko przekroczyliśmy wybrzeże niemieckie—zaraz wzięli nas w obroty. Wywijaliśmy się jak tylko mogliśmy, maszyna stękała silnikami poprostu po zwierzęcemu. Gwiazdy mieszały się z reflektorami, ziemia raz była w górze, raz spadała jak kamień do dołu. Broniek leżał z przodu na szybie przy celowniku i

było, piętnaście ton przeszło, ładny m szybowiec . . .

"To jeszcze nie tu, leć dalej! trochę w prawo, tam gdzie tak strzelają. Zdaje się, że widać doki . . . tak, to tutaj. Rzucacie flarę, będziemy nalatywali na cel. Jaką masz wysokość?—Co! ? Osiem!! Przy unikach straciliśmy wiele tysięcy feet a z czterdzięciąką to nie tak łatwo nabrać od nowa. Cel blisko . . ."

Otworzył drzwi bombowe!! Nalatu-jemy na cel!!

Teraz właśnie ta jedna minuta to szczyt wszystkiego. Dla tej jednej minuty meczyliśmy się przez parę godzin . . . Nie warto jej zmarnować!

Każdy z nas ma pietra jak cholera, ja przynajmniej miałem. Ale spróbujcie to udowodnić.

Bomba poszła! Czekajcie na foto . . . Jest!! Ależ wybuch . . . w samym środku miasta . . . Widziałem ulice. A teraz do domu, masz tu kurs, weśnial mi kartkę, ja jeszcze będę leżał tutaj . . . aż do wybrzeża.

Powrót od celu jeszcze gorszy . . . Zdawało się, że tak jak nie chcieli nas wypuścić . . . Piekiło pod nami i wokół nas. Jak przeszliśmy przez mur ognia, to ja sobie teraz nie zdaje sprawy. Sam Broniek, który już pod "trzydziestkę" podciąga, mówił, że takie loty to jednak zdarzają się rzadko. W każdym razie, ja myślę, że nie wielu może o nich opowiadać.

Odetchnęliśmy wszyscy dopiero na okrzyk przedniego strzelca: brzeg!! Okrzyk ten podzielał na nas prawdopodobnie w ten sam zupełnie sposób jak na załogę "Santa Maria" Columba.

No, teraz to już jesteśmy prawie w domu—każdy sobie pomyślał . . .

Wieliczko.

MILES
MASTER
Standartowy
samolot
ćwiczebny dla
zaawansowanych
pilotów myśliwskich
R.A.F.u

WIELKA SŁAWA
PODZAS WIELKICH WOJEN

Płaszcze nieprzemakalne
Burberry, płaszcze wojskowe
i mundury, odznaczają się tu
doskonałością ubioru wojskowego
i zabezpieczeniem przed złą
pogodą w każdym klimacie.

BURBERRYS HAYMARKET
LIMITED London, S.W.1

MEDALIERZY J.K. MOŚCI

Wytwórcy orderów
Odnaczeń i medali
dla
zjednoczonych narodów

SPINK & SON LTD.

Est. 1772

5, 6, & 7 King Street,
St James's, London

Cables: Spink, London.

Tel.: Whitehall 5275 (5 Lines)

JAK OSIĄGNIĘTY ZOSTAŁ ROZWÓJ BRYTYJSKIEGO PRZEMYSŁU LOTNICZEGO

Według urzędowych oświadczeń Wielka Brytania wytwarza w tej chwili znacznie więcej sprzętu lotniczego, niż Niemcy, łącznie z całym przemysłem lotniczym krajów okupowanych w Europie. W prasie wymieniane są cyfry dotyczące skali tej produkcji; jeśli chodzi o Stany Zjednoczone, to są to dane oficjalne, natomiast liczby dotyczące Wielkiej Brytanii, Rosji i Niemiec oparte są na ocenach ze strony rzeczoznawców i dziennikarzy. Możemy powiedzieć ogólnie, że pod koniec roku ubiegłego produkcja samolotów kształtowała się w przybliżeniu następująco:

U.S.A.	8000
Wielka Brytania	4000
Rosja	3500
Niemcy	2500
Japonia	1200
Dominia Bryt.	1000

Skala produkcji brytyjskiej jest do prawdy imponująca, jeśli zważyć bardzo wysoki udział w niej ciężkich bombowców czterosilnikowych. Niemcy przestawili się na fabrykację sprzętu obronnego, — głównie myśliwców i dlatego tylko mogą utrzymywać dość znaczny poziom liczbowy, pomimo postępującego niszczenia ich przemysłu przez Sprzymierzonych. Największe bodaj ich zakłady w Marienburgu oraz w Wiener Neustadcie praktycznie przestały istnieć.

Jak więc Wielka Brytania osiągnęła tak wspaniały rozwój przemysłu lotniczego? Musimy tu powrócić myślą do początku tej wojny. Zagadnienie było wówczas bardzo trudne. Wobec niemożności szybkiego otrzymania odpowiedniego sprzętu lotniczego z jedynego możliwego źródła to jest ze Stanów Zjednoczonych, — trzeba było całkowicie oprzeć się na własnych siłach. Wisiała groźba inwazji; czas naglił; bombardowania niemieckie Wyp Brytyjskich przybierały na sile. Wobec rozwijania R.A.F. wielu specjalistów musiało iść do szeregów, właśnie wtedy, gdy byli najbardziej potrzebni dla przemysłu, który miał rozwinać produkcję wielokrotnie. Na domiar złego, upadek Francji spowodował odciecie dostaw aluminium, materiału zasadniczego. Trzeba było budować nowe fabryki oraz zdobyć dla nich obrabiarki, urządzenia a także wyszkolić nowe siły robocze. Wkrótce potem niemcy chwalili się zbombardowaniem jedyniej większej huty glinu na Wyspach Brytyjskich, w Port Williams.

Całość zagadnienia spoczywała w ręku Ministry of Aircraft Production, wyłonionego z Air Ministry. Pamiętajmy przymem, że nie tylko produkcja lotnicza wymagała pierwszeństwa; istniała bowiem również gwałtowna potrzeba: czołgów, dział, amunicji, okrętów i t.d. Pierwszy okres, to było nastawienie na obronę, aby przetrwać najgorsze i zdobyć cenny czas dla przeprowadzenia mobilizacji, wyposażenia wojska i jego wyszkolenia. Zdawano sobie sprawę, że pomoc amerykańska może zacząć napływać dopiero za kilkanaście miesięcy. Dla obrony więc, ześrodkowano wysiłki na

samolotach myśliwskich: Hurricane i Spitfire. Battle of Britain wygrana niemal cudem w powietrzu, była równocześnie i zwycięstwem na odcinku technicznym, — odniesionym na warsztatach i w biurach konstrukcyjnych.

Stopniowo, z biegiem czasu, coraz to większy udział w produkcji miały maszyny bombowe, głównie Wellington; potem ukazały się Stirlingi i wreszcie rok 1942 stał pod znakiem rozpoczęcia ofensywy bombowej, operat na Halifaxach i następnie Lancasterach. Poza tym wzrastały także dostawy maszyn innych typów, niustannie ulepszanych. Zaczął też licznie napływać sprzęt amerykański.

Teraz widzimy w pełni owoce tego olbrzymiego wysiłku organizacyjnego i materialnego, opartego na mrówczej pracy wielu setek tysięcy ludzi.

Wspomnijmy kolejno poszczególne odcinki całego zagadnienia:

siły robocze surowce i półfabrykaty warsztaty i urządzenia maszynowe organizacja produkcji, a wreszcie tworzenie nowych typów sprzętu.

Wypada także nadmienić o rozwinięciu przemysłu lotniczego w Kanadzie, Australii, Indiach i Afryce Południowej. Zwłaszcza na podkreślenie zasługując udział Kanady, dostarczającej teraz już w poważnych ilościach Lancastera i Mosquito.

Pamiętajmy także, że przemysł lotniczy to olbrzymi kompleks problemów: wytwarzanie silników tak teraz skomplikowanych, płatowców, uzbrojenia, amunicji i bomb, celowników, wyrzutników, radio, podwozi składanych, wieżyczek strzeleckich, przyrządów pokładowych, spadochronów, ogumienia, śmigieł o zmiennym skoku i t.d. i t.d. Oprócz pracy inżynierów projektujących, opierającej się na żmudnie gromadzonym materiale doświadczalnym, — potrzeba rozpracować wszystko w szczegółach dla warsztatów, dobrać maszyny, przygotować materiały, narzędzia, przyrządy i sprawdziany; rozplanować i uzgodnić fabrykację rozproszoną w tysiącach wyt-

twórni: od wielkich montowni do małych warsztatów. W grę wchodzi dziesiątki tysięcy różnych części, a każda zmiana w modelu pociąga za sobą przerabianie rysunków, planów pracy, wyposażenia i t.d. Należy także przygotować dokładne opisy sprzętu, instrukcje użycia i napraw. Trzeba przeszkolić obsługę; trzeba też przygotować zaopatrzenie w części zapasowe i narzędzia.

Wszystko to olbrzymia praca tysięcy specjalistów, poza warsztatem. Najmniejsze niedociągnięcie na tym odcinku organizacyjno-przygotowawczym pociągnąć może wielkie straty materialne, kłopoty i opóźnienia.

Na odcinku sił roboczych Wielka Brytania dokonała wyczynu niełada: połowę pracowników przemysłu lotniczego stanowią teraz kobiety; większość z nich nigdy w życiu nie widziała warsztatu, a teraz wykonywują one nawet takie prace, które uważano za możliwe tylko dla mężczyzn z długoletnim doświadczeniem fachowym.

Trudności surowcowe pokonane zostały niemal bez zakłóceń, chociaż przejściowo; w r. 1941 trzeba było sięgnąć do rezerw domowych w postaci patelni, rond i t.p., aby wypełnić niedobór aluminium. Obecnie Kanada stała się największym na świecie wytwórcą tego metalu, a Stany Zjednoczone znowu wysunęły się na czoło w otrzymywaniu magnezu (z wody morskiej). Samolot Mosquito wyrabiany jest — jak wiadomo — z drzewa.

Warsztaty i urządzenia maszynowe rozbudowano na wielką skalę. Wiele obrabiarek nadeszło z Ameryki. Wciąż nie do współpracy garaże i warsztaty samochodowe. Oparcie się na metodzie montowni umożliwiło wykorzystanie najszersze przemysłu pomocniczego. Wyrób części składowych odbywa się w tysiącach średnich i małych zakładów, a montownie otrzymują gotowe części i zespoły.

Całość tej skomplikowanej i rozproszonej produkcji jest planowana i harmonizowana centralnie, tak aby dopływ zarówno materiałów wejściowych, jak i gotowych części odbywał się równomier-

nie, odpowiednio do potrzeb, bez zatorów, czy "korków".

Wielka Brytania oparła produkcję lotniczą na istniejących fabrykach prywatnych, a najdzielniejszym przemysłowcom powierzono najtrudniejsze i najbardziej odpowiedzialne stanowiska w szkieletach organizacyjnych kolosalnego aparatu, który działa tak sprawnie. Rząd udzielił wielkich kredytów na rozbudowę zakładów istniejących przed wojną, a także wybudował na własny rachunek wiele nowych fabryk — część z nich podziemnych. Prace doświadczalne i badawcze prowadzone są na dużą skalę.

Jeśli zapytać kogośkolwiek z żołnierzy R.A.F. którym samolotem zawdzięczać należy angielskie zwycięstwa w powietrzu — odpowie on bez wahania: "Spitfire" i "Hurricane", które widzimy w wielu odmianach na wszystkich frontach świata, nawet w służbie Navy, na lotniskowcach. Obydwa te typy były przygotowywane już na parę lat przed wojną; Spitfire to przecież ewolucja słynnej maszyny wyczynowej. Również i ciężkie bombowce ze wspaniałym Lancasterem na czele mają za sobą historię całych lat trudnej pracy.

Podkreślić trzeba szczególnie rolę silnika Rolls-Royce Merlin, budowanego od roku również i w U.S.A. przez firmę samochodową Packard. Stanowił on doprawdy rewelację techniczną dla lotnictwa i jego zaletom zawdzięczać należy w dużym stopniu wspaniałe wyczyny podstawowych brytyjskich samolotów bojowych. Merlin jest niustannie doskonałym, a także dostosowywany do każdego rodzaju wymagań walki na różnych wysokościach i dla różnych typów maszyn. Poza tym zresztą jest kilka doskonałych innych silników brytyjskich. Nie mniejszy postęp dokonany został w zakresie uzbrojenia, bomb i innego wyposażenia lotniczego.

Tak, Brytyjczycy mogą być dumni z tych osiągnięć. Teraz już myślą o pracy pokojowej i przygotowują podobnie jak i Ameryka nowe typy samolotów komunikacyjnych i sportowych.

Jan Zawistowski.

KILKA UWAG O WIDZENIU W NOCY

Miedzy wojnami czasów starożytnych a wojna obecna istnieje pewna analogia. Czy lądowanie wojsk z bark w dawniejszych czasach i walka na siekierę nie przypomina dzisiejszych komandosów? Czy ukrywanie się w konarach drzew i atakowanie nieprzyjaciela z tyłu nie przypomina dzisiejszych spadochroniarzy, a przeprawa wojsk przez Alpy na słońcach dzisiejszy lot przez Alpy? Założenia taktyczne te same, lecz wykonanie inne. Postępy cywilizacji i rozwój techniki są powodem tych różnic. Dzięki nim, zamiast słońa są "Mosquito", zamiast wrzającej oliwy — bomby zapalające. W związku z tym zmieniły się wymagania co do sprawności ustroju ludzkiego.

W tym krótkim artykule pokrótce zostaną omówione wymagania odnośnie sprawności narządu wzroku ludzkiego.

Ludność prawie całego świata znajduje się dziś pod przymusem blackout'u. Ile przykrości i nieszczęśliwych wypadków spowodował on w roku 1939. Dzisiaj da się zauważyć znaczną poprawę w tym kierunku. Mówi się, że "ludzie się przyszywycaili". Nieprawda. Ludzie nauczyli się patrzeć i widzieć w nocy. Ta czynność oczu, niepotrzebna w okresie pokojowym i skutkiem tego zaniedbana, musiała być w obecnej wojnie z konieczności szkolona dlatego, że narząd wzroku inaczej pracuje i inaczej musi być użyty w nocy niż w dzień.

Jak się odbywa widzenie w nocy? Na dnie oka w warstwie zwanej siatkówką znajdują się dwa rodzaje komórek dla przyjmowania wrażeń świetlnych: jedne t.zw. czopki, położone w środkowej części, służą do widzenia w dzień, drugie t.zw. pręciki znajdują się na obwodzie i przeznaczone są do widzenia w nocy. Te zdolności zawdzięczają one pewnej substancji chemicznej, zwanej czerwienią wzrokową, której jednym ze składników jest witamina A.

Z obwodowego ułożenia pręcików wynika, że chcąc widzieć przedmiot w czasie nocy bezkieszczykowej, nie należy kierować wzroku wprost na przedmiot, jak to czynimy w dzień, lecz nieco do góry, do

dołu lub do boku przedmiotu, czyli patrzeć pod kątem. Ten sposób patrzenia należy ćwiczyć, obserwując wieczorami szczegóły otoczenia, jak gałęcie drzew, dachy budynków, odległe wieże kościelne startujące i lądujące samoloty. Tego rodzaju 15 minutowe ćwiczenia trzy razy tygodniowo są dobrym treningiem dla nocnego personelu latającego. Ponieważ widzenie w nocy jest bezbarwne, polega ono na różnicy kontrastów, to znaczy, że przedmioty mogą być wówczas tylko rozpoznane jeżeli są jaśniejsze lub ciemniejsze od tła. Na tej różnicy kontrastów polega także taktyka lotu, stosowana przez pilota. Winien on wykorzystać odpowiednie tło, aby widzieć nieprzyjaciela, a samym być jak najmniej widzialnym.

Dla polepszenia widzenia w nocy są stosowane lornetki powiększające. Są one wówczas pożyteczne, jeżeli nie zmniejszają oświetlenia. Trzeba bowiem pamiętać, że narząd wzroku pracuje w nocy przy minimum oświetlenia i że tego minimum nie należy obniżać. Tak samo brudne porysowane szyby wiatrochronu lub szkła okularów obniżają do minimum oświetlenia. Oziębienie ciała przeszkadza patrzeniu w nocy; powodując złe samopoczucie, odwraca uwagę. Ciepła i sucha odzież dlatego jest dla lotnika niezbędna, ponieważ tkanka nerwowa jest bardzo wrażliwa na brak tlenu, najmniejsze uchybienie w przepisywaniu używaniu tlenu odbija się na ostrości wzroku, na polu widzenia i zdolności widzenia w nocy. Dlatego też przy nocnych lotach należy rozpoczynać używanie tlenu wcześniej niż przy lotach dziennych. Nie należy traktować wzroku jako narządu odrębnego. Czynność jego ściśle są związane z czynnościami ustroju. Od stanu zdrowia i trybu życia człowieka zależy doskonałość jego funkcji. Stąd wynikają higieniczne wskazania dla lotnika, które polegają na częstych ćwiczeniach cielesnych na powietrzu, odpowiedniej ilości godzin snu po wyściskach lub zmęczeniu. Nadmierne palenie papierów może więcej szkodliwe jest niż alkohol, choć i ten używany w nad-

mierze przez dłuższy okres czasu i nieraz o poślednim gatunku, wpływa niekorzystnie na nerwowe elementy oka, powodując wrażenia świetlne. Obecność w czerwieni wzrokowej witaminy A wskazuje na konieczność doboru pokarmów i witaminy. Do nich należą: świeże jarzyny, zielone sałaty, owoce, mleko, masło, ser, jaja, mięso, wątroba, oraz ryba. Witamina A nie zawiera: biały chleb, ciastka, ziemniaki, fasola, makaron, słodycze, czekolada i wszystkie pożywki.

Abym dobrze widzieć w nocy, trzeba oczy uprzednio przystosować do ciemności przez przebywanie w ciemnym pokoju od 20 do 30 minut, lub przez nakładanie ciemno czerwonych okularów do adaptacji nocnej. W ten sposób osiągnięte przystawienie się do ciemności, czyli tak zwana adaptacja nocna, jest bardzo ważna dla lotnika. Działanie silnego światła, n.p. reflektorów, może w dużym stopniu obniżyć zdolność widzenia w nocy. W tym celu należy unikać wszelkiego światła przed rozpoczęciem lotu i podczas lotu. Pilot winien znać na pamięć urządzenia swej kabiny i rozpoznać je po ciemku przez dotyk, winien się tego uczyć i ćwiczyć na ślepo, aby ruchy jego były automatyczne, aby nie potrzebował zapalać światła. Jeżeli jednak konieczność wymaga użycia światła n.p. celem odczytania zegaru, należy używać przyćmionego światła pomarańczowego. Jako zabezpieczenie przed oślepieniem przez reflektory wskazane jest, aby załogi posługiwały się zastanami przeciw odbłaskowym lub okularami. Dotyczy to szczególnie strzelców samolotowych, którzy po opuszczeniu celu muszą się liczyć z możliwością napotkania nieprzyjacielskich myśliwców nocnych.

Stosowanie się do podanych wskazówek leży w interesie bezpieczeństwa całej załogi. Nawet krótko trwałe obniżenie zdolności widzenia w nocy może zadecydować o jej losie. Dlatego w dzisiejszej wojnie aktualne jest stare przysłowie "Kto pierwszy widzi ten dłużej żyje".

Dr. Janas Tadeusz.

Z LOTNISK I ZE STACJI

INSPEKTOR LOTNICTWA — W OŚRODKU WYSZKOLENIA WSTĘPNEGO

W pięknym mieście, gdzie w Anglii, znajduje się lotniczy Ośrodek Wyszko- lenia Wstępnego. Z charakteru Oś- rodka wynika, że szkoleni w jego ramach młodzi adepci lotniczy czują się jak gdyby dopiero w przedsiönku Lotnictwa. Od wyników osiągniętych w Ośrodku zależy, czy szkoleni w nim uczniowie pójdą dalej drogą przyszłych żołnierzy przestworzy, czy też wypad- nie im pozostać przy twardym padole ziemskim. Stąd też nie wiele mogą uczniowie myśleć o przyjemnościach dużego miasta, choć aże teatralne i kinowe, zaproszenia na zabawy i oferty towarzyskiej przyjaźnej ludności miejscowej zawierają w sobie silne pokusy. Zanim uczeń zorientuje się w terenie, zanim jest w stanie odkryć wydeptane lub wydeptać własne ścież- ki, już mu na kark spada egzamin połowkowy, a po jego szczęśliwym przebiegnięciu nie może już rozstać się z myślą o końcowym egzaminie.

Zapowiedziana na dzień 5-ty stycz- nia 1944 wizyta Inspektora Lotnictwa uświadomiła uczniom Ośrodka, że jednak nie żyją oni na marginesie Lotnictwa, lecz że już są jego istotną częścią. To też zrozumiałe jest, że zapowiedź ta wywołała na stacji poruszenie tym bardziej, że z wizytą Inspektora połączona być miała deka- racja odznaczeniami bojowymi czter- nastu żołnierzy z spośród personelu Ośrodka. Dekorowani zaś być mieli nie tylko żołnierze z spośród personelu stałego, a więc ci, którzy są po lotach operacyjnych, ale również szereg żoł- nierzy z spośród uczniów. Myliliby się bowiem, kto by sądził, że, stawiając pierwsze kroki w Lotnictwie, uczniowie Ośrodka nie mają jeszcze za sobą przeszłości bojowej. Przeciwnie — jest

(J. O.)



W dniu 1 stycznia 44 r. odbył się mecz piłki nożnej pomiędzy Polish Forces a zespołem R.A.F. Wynik meczu 8:0 dla drużyny angielskiej. Fotografia przedstawia przywitanie drużyn.

NOWOŚĆ

W potęgde Powietrznej zwycięstwo

Nakładem

Wydziału Kultury Inspektoratu Lotn.

KTOKOLWIEK z zainteresowanych

Polaków fzezyłby sobie NOWY TESTAMENT lub EWANGELIĘ Św. JANA w języku POLSKIM, proszę się zwrócić pismem do

pana S. K. HINE

110 Christchurch Road, London, S.W.2

TŁOKI NSA

Dla samochodów motocykli i ciężarówek

Dostawa natychmiastowa

SYLICUM PISTONS LTD

30, 31, 32 Bolsover Street, Great Portland Street LONDON, W.1

COLLETT'S LTD

Zakłady Krawieckie i

Dostawcy konfekcji męskiej dla

Polskich dywizjonów

53 SHAPESBURY AVENUE LONDON, W.1

5 KING STREET, NOTTINGHAM

92/93 NEW STREET, BIRMINGHAM



DEKORACJA LOTNIKÓW

W dniu 10 ub.m. w sali klubowej Kasyna Sztabu Naczelnego Wodza, odbyła się uroczystość dekoracji 6 lotników brytyjskich polskimi odznaczeniami bojowymi.

Dekoracji dokonał Naczelny Wódz, Gen. Kazimierz Sosnkowski w asyście Inspektora Lotnictwa oraz wyższych oficerów Polskiego Sztabu Lotniczego.

Krzyż Srebrny Orderu Wojennego Wirtuti Militari otrzymał W/Cdr. A. H. C. Boxer, DFC.

Krzyż Walecznych po raz I-szy otrzy- mali: W/Cdr. R. C. Hockey, DSO.,

DFC., F/O R. W. Macmillan, DFC., P/O E. I. Renvoize, P/O I. March, Sgt. G. Evans.

Odnaczenia te otrzymali wymienieni lotnicy brytyjscy za wybitne zasługi bojowe podczas lotów operacyjnych.

Wkrótce po dekoracji lotników brytyjskich Inspektor Lotnictwa w imieniu Naczelnego Wodza dekorował 11 lotników polskich Krzyżem Wirtuti Militari oraz jednego Krzyżem Zasługi z Mieczami.

Dekoracja lotników polskich odbyła się w biurze Inspektora Lotnictwa.

LIST Z INDI

Mineło 16-cie miesięcy od momentu, kiedy poinformowano mnie o wyjeździe do Indii.

Po tym przemknęło jak w kalejdoskopie parę dni "Embarkation Leave" parę pocalunków z różnych ust i niknący port przystoiła linia horyzontu mądrego Atlan- tyku.

Złoty brzeg zachodniej Afryki. Tu i ówdzie w portach afrykańskich zetknąłem się z załogami polskich kontrtorpedowców. Teraz dopiero, będąc od dłuższego czasu jedynym Polakiem wśród obcych, rozumiem bezgraniczną tęsknotę do swoich. Chciałoby się choć na moment wrzeć znów polską banderę, powiewającą na maszcie. Chciałoby się porozmawiać w czystym języku.

Na Czarnym Kontynencie spotkałem kilkunastu oficerów polskich. Dowodzą oni plutonami murzynów, szkoląc ich na żołnierzy brytyjskich wojsk kolonialnych; choć malarzka dokucza, choć warunki klimatyczne na zachodnim wybrzeżu afrykań- skim są bardzo ciężkie — szczególnie dla białego człowieka — nasi trzymają się dobrze.

Dalszym etapem podróży — kraj złota i diamentów: Południowa Afryka. Jest tu duża kolonia Żydów, którzy wymigrowawszy z Polski, prowadzą oż- wiony handel. Na wiadomość, że jestem Polakiem, poczynają gorączkowo dopytwać o wieści z pod niemieckiej okupacji. Współczują swym pobratymcom. Kłną Hitlera i jego okrutnych siepaczy.

Wreszcie długa podróż morską pozostała poza nami, gdy wylądowaliśmy w jednym z portów indyjskich, cudne widoki i jaskra- wość barw przykuwają wzrok. Wszystko wygląda jak na obrazku, lub na kolorowym filmie. Wszystko to, widziane zdaleka jest naprawdę wspaniałe. Takie przynajmniej robi wrażenie. Zbliża — czar przyska a pozostałe rzeczywistość: ubóstwo a gdzie nie gdzie nawet nędza.

Z kolei dwa miesiące zaklimatyzowania u stóp Hindu-Kush. Otrzymałem tu przy- domek Salavage-King, zwózłem bowiem rozbite samoloty postrzępane na zbrocach tych gór, które nie należą ani do człowieka ani do Boga. Jedynym ich właścicielem jest Gurkha, polujący na swego pobratymca z przyległej wioski.

W ostatnim etapie mej zamorskiej służby sprawie Polskiej znalazłem się na japońskim froncie. Przypuszczam, iż jestem tutaj jedynym przedstawicielem naszych sił zbrojnych. Jestem tu oficerem technicznym R. & S. V. Wszystkie samo- loty zużyte na tym froncie należą do nas. A jest ich mnogo, pracy moc. Organizuje ją na taki nasz polski system. Osem czy dziewięć lat temu byłem w Parku 2 Pułku Lotniczego i dziś skojarzyły się te prace. Patrzę na nie, jak na jeden nieprzerwany

łańcuch. Nie ma tu tylko polskiego mechanika, lecz brytyjski Tomny to też twarda sztuka. Znosi ciężkie warunki klimatyczne i złośliwe bombardowania japońskie z nieporównaną odwagą.

Na początku 1943 roku byliśmy tu na zapomnianym froncie. Było trochę ciano, wszystko jednak przebrnęliśmy, choć był to okres monsunów, w miejscu największych opadów atmosferycznych na świecie.

Teraz dzięki Bogu zaczynamy się roz- przeżać. Przed miesiącem wizytował nas Lord Louis. Miałem zaszczyt uściśnić dłoń Królewskiego kuzyna i usłyszeć naj- wyższe słowa uznania dla mych Rodaków walczących w Anglii.

W ciągu najbliższych kilku dni mamy wysunąć się z bazy na lotnisko tuż za linią frontową. Mamy tam organizować nową jednostkę tego samego typu. Od roku już uprzednio przebywam w bliskim sąsiedztwie Japończyków, teraz jednak mam zbliżyć się bardziej jeszcze. Dziś już jednak nie jesteśmy w odwrocie. Wojna z państwem Mikada przybrała szczęśliwy obrót. Jest to jednak wojna uciążliwa, toczona w ciężkich warunkach, zażarta.

Stanisław K.

Aircraft Engineering

ZAŁOŻONY w 1929 r.

Techniczny i naukowy miesięcznik lotniczy

redagowany przez Lt.-Col. W. Lockwood Marsh, M.S.A.E., F.R.Ae.S., F.I.Ae.S.

Pojedyńcze numery sh. 2/3— Wysyła bezpłatnie

Prenumerata rocznie 26s. Od. Poczta bezpłatnie

12 Bloomsbury Square

London - - W.C.1



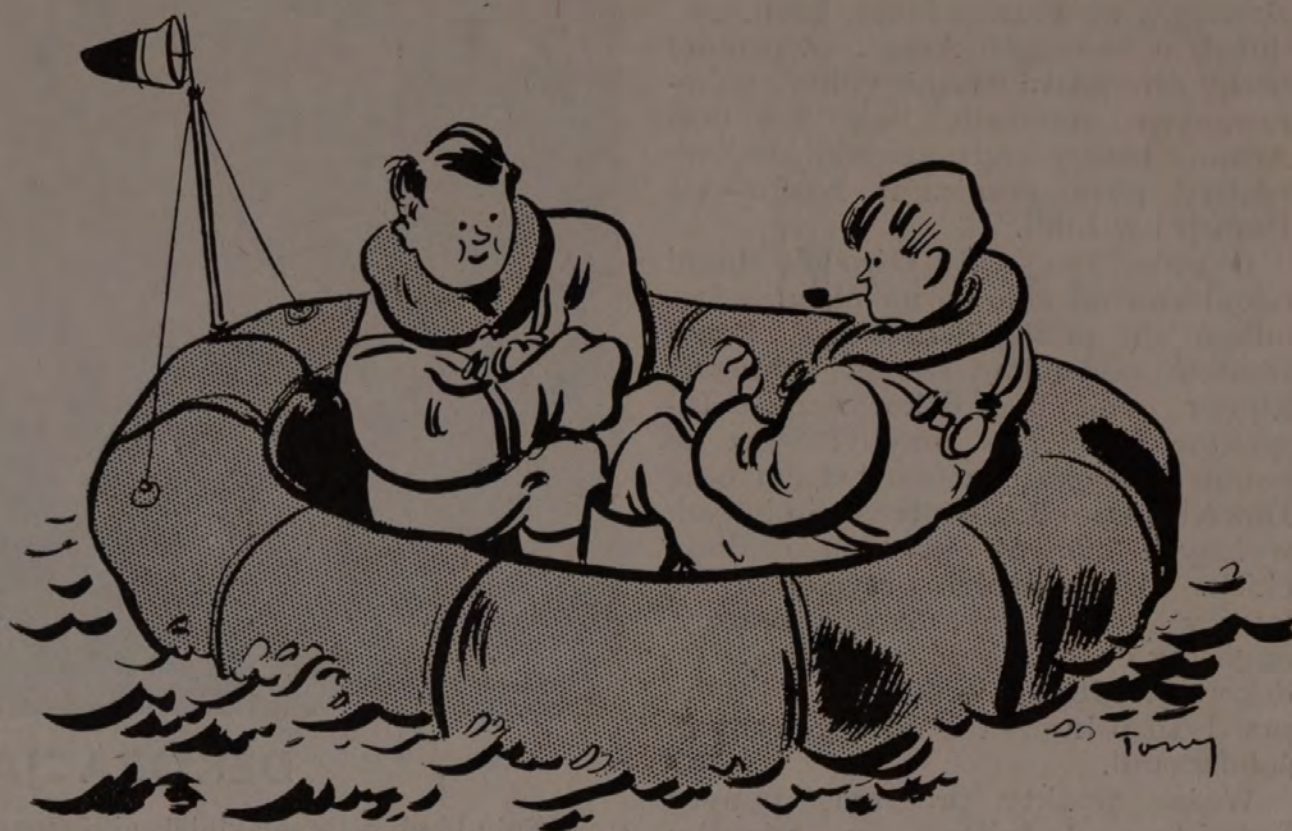
WYCZUCIE...

— Pan jest zapewne pilotem.
Zaraz widac to wyczucie w tańcu.
— Nie-tylko strzelcem ogonowym.

AUTENTYCZNE

Na jednej z ulic Londynu podchodzi do kaprała W. polski lotnik w towarzystwie marynarza.

— Panie kolego, czy może mi pan zrobić pewną grzeczność?
— Dlaczego nie!
— To byczo! Będzie pan moim świadkiem.
— W sądzie?
— Nie! W urzędzie parafialnym. Chcę się żenić "per procuram" Pan zaświadczy, że nie byłem żonaty...
— Ale ja pana nie znam!
— To nie nie szkodzi — wtrąca marynarz — ja też go poznałem przed chwilą. On ma na sto procent narzeczoną w Polsce. Powiem panu jeszcze więcej — on z nią ma już siedmioro dzieci...

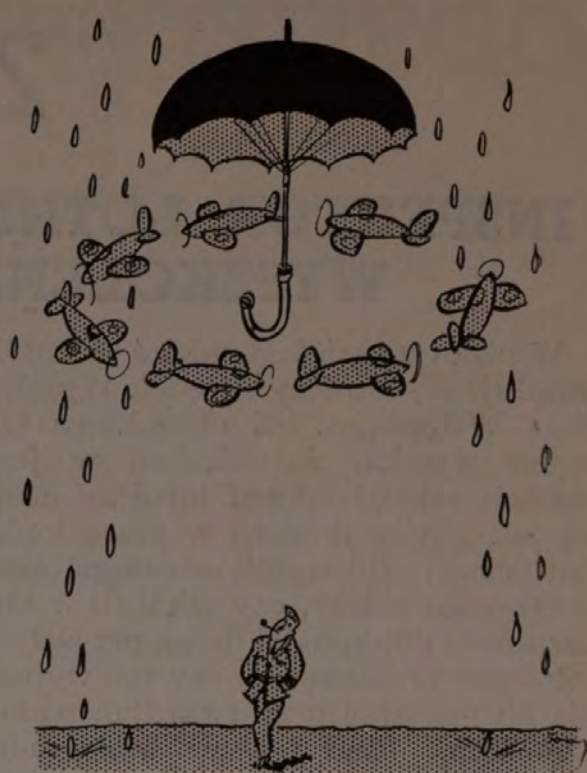


NAŁOGOWCY...

— Jaka szkoda, że nie zestrzelili też Słazka i Heńka. Moglibyśmy teraz zagrać w brydża...

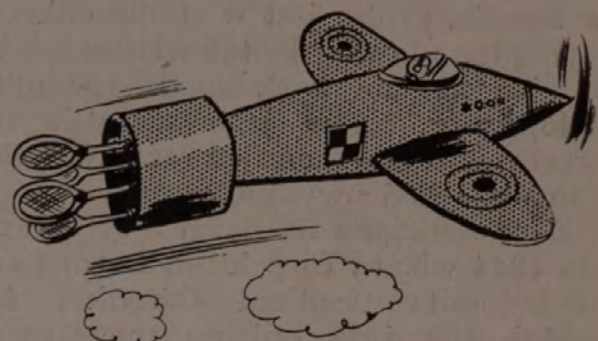
W OKRESIE WOJNY

— Czy uwierzy pan, że Pilotasiewiczowi urodził się dzisiaj syn?
— Co pan mówi? To żona jego jest w Anglii?
— Nie — w Polsce — tylko syn tutaj się urodził...

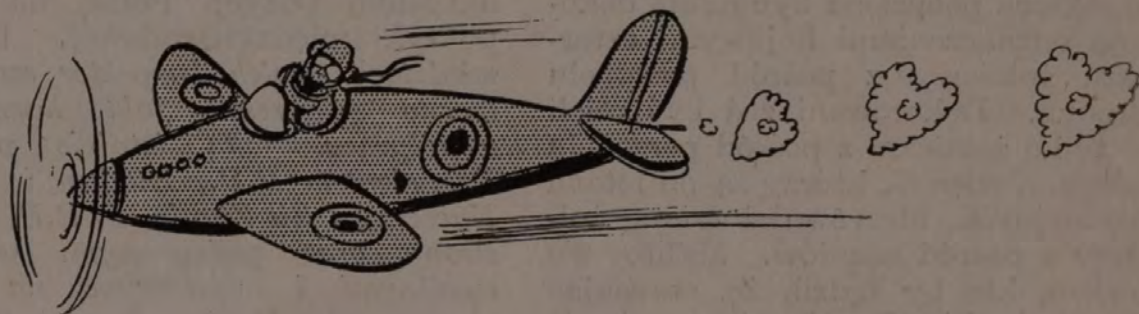


UPRZEJMI...

... Kiedy dowódca dyonu jest bez parasola podczas deszczu...

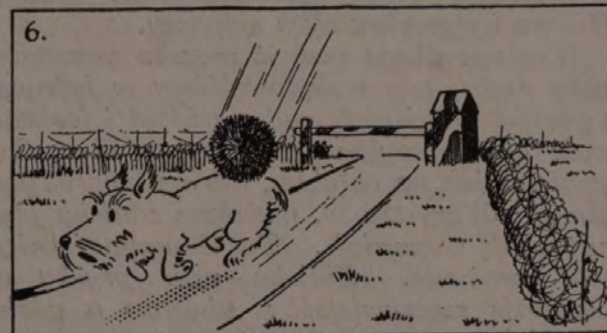
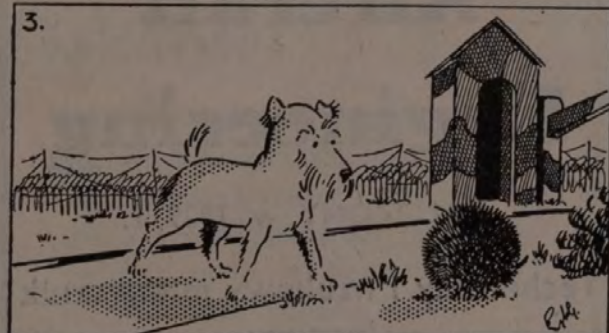


Jak mały Staś wyobraża sobie: samolot o napędzie raketowym.



HISTORIA CIAPKA

CIAPEK JAKO WARTOWNIK



Raz Ciapkowi polecono
By pilnował campu wrót —
Ciapka nie wie w czasie służby
Co to senność, chłód czy głód!

Wtem coś w trawie się ruszyło
Gdy się zdrzemnął nieco "stróż"
Niewiniątko jeź cichutko
Obok Ciapka stanął tuż.

Cóż u licha! warknął srodze,
Na kamuflaż szkoda brać!

Zaraz poznasz, że lotnika
Na coś więcej jeszcze stać!

Rąbnął nogą niby śmigłem
Choć szpilkami dostał też,
I o dziwo! jak kamfora
Zniknął z ziemi mały jeź.

Aż zadziwił się sam Ciapka,
Czego chciałeś to i masz!
Lecz się zaraz przekonacie
Jak się spisał jeżyk nasz.



OBSERWATORZY...

— Feluś, teraz widzisz dokładnie, że nasz dowódca nalatuje na tę WAAF'kę...



Z DZIEDZINY WYNAŁAZKÓW

Pilot: świat się kończy — miny już pływają w powietrzu...

Dwutygodnik wydawany przez Wydział Kultury i Oświaty Inspektoratu Lotnictwa

Korespondencję adresować: (Editorial Offices) 1, Princes Row, Central Welfare Department, London, S.W. 1. Warunki prenumeraty: kwartalnie z przesyłką pocztową sh. 3/6
Advertising Offices: The Carlton Berry Co., 437 Grand Buildings, Trafalgar Square, London, W.C. 2. Phone: ABBey 5108.

Printed in Great Britain for Welfare Department of the Polish Air Force by Oliver and Boyd Ltd., Printers, Publishers and Bookbinders, 14 High Street, Edinburgh.