

SKRZYDŁA

Wiadomości ze Świata
PISMO ŻOŁNIERZY POLSKICH SIŁ POW.

"WINGS"—
PERIODICAL OF THE
POLISH AIR FORCE

Rok VI. Nr. 13/463

15 LIPCA 1945

Cena (Price) 6d.



TREŚĆ NUMERU :

Co czytać ?—*Szperacz*. Rozmaitości lotnicze.—*Inż. A. Ryłski-Ścibor*. O rzeczach drobnych, a wyjątkowych.—*J. Baykowski*. Wyniki działań lotnictwa polskiego. Szczęść Boże młodej parze.—*Red.* Przeszłość, teraźniejszość i przyszłość samolotu (feljton techniczny).—*Inż. J. Zbrozek*. Do you believe in Gremlins ?—*B. Arct* (ilustracje autora). Polscy junacy.—*Bartek*.

ENGLISH ARTICLES :

The Polish Air Force.—*Air Commodore F. Beaumont* (the translation of this article was printed in *Wings*, Nos. 10-12). Thanks, 133 Wing.—*G. Taylor*. 300 Bomber Squadron's anniversary.—*The Polish Film Unit's reporter*.

POLSCY JUNACY



Niedaleko Londynu leży ciche, piękne miasteczko.

Niektóre domy pod strzechą, ganki pokryte bluszczem lub winoroślami, na rozstajnych drogach kościół i szkoła powszechna.

Tuż za miasteczkiem widzimy duży kompleks budynków. Tu właśnie mieści się sławna Szkoła Techniczna Lotnictwa Nr. 1. Szkoła ta została założona równo 25 lat temu. Głównym jej zadaniem jest szkolenie małoletnich, którzy w czasie 3-letniego pobytu otrzymują solidne wiadomości ogólne i techniczne.

Szkola położyła olbrzymie wprost zasługi w budowie potęgi lotniczej Wielkiej Brytanii.

Dala ona do szeregów R.A.F. 18.499 gruntownie wyszkolonych wychowanków.

O wartości ich świadczy najlepiej opinia, jaką cieszą się w jednostkach liniowych:

— Mam czterech dobrych mechaników plus trzech z Halton — oto zdanie słyszane bardzo często na stacjach operacyjnych. Po prostu utarło się, że klasyfikując mechaników, o wychowankach sławnej szkoły mówi się: — Ten z Halton — i wszyscy wówczas dobrze wiedzą, że znaczy to: dobry fachowiec, zaniłowany w swej specjalności, szybki a zarazem dokładny.

Jeżeli sędzić według odznaczeń przyznanych wychowankom Szkoły to zastanawia ich ilość: 969 krzyżów i medali bojowych, a między nimi tak znaczne jak:

V.C., D.S.O., D.F.C., i D.F.M. Wielu bowiem chłopcom za mało było być mechanikami lotnictwa. Przeszkolili się na personel latający, gdzie wykazali najwyższe zalety bojowe.

4.143 wychowanków otrzymało stopnie oficerskie. Niektórzy doszli bardzo wysoko w hierarchii R.A.F'u, bo do stopni marszałków.

Dziwne losy, które kierują narodem polskim, wprowadziły w progi tej szkoły polską młodzież junacką.

Gdy Naczelny Wódz General Broni Kazimierz Sosnkowski inspekcjonował szkołę w jesieni 1943 roku junak Protasewicz meldował o przybyciu słowami, które wyrażały jakże smutną prawdę: — Było wywiezionych do

Rosji wielu, wyszła stamtąd garstka, a tu przyjechała cząstka zaledwie.

Ta cząstka została rozbita obecnie na kilka szkół. Szkoła Techniczna Nr. 1 zatrzymała około dwustu Polaków, którzy czerpią wiedzę dla przyszłości swej i kraju.

Ta właśnie Szkoła obchodziła 25 maja b.r. dwudziestopięcioletni jubileusz swego istnienia.

Udział w uroczystości wzięły najwyższe czynniki R.A.F'u i Lotnictwa Polskiego.

W imieniu Jego Królewskiej Mości króla Jerzego VI, występował Marszałek Królewskich Sił Powietrznych Wicehrabia Trenchard, G.C.B., G.C.V.O., D.S.O., D.C.L., L.L.D. Towarzyszyli mu: Szef Sztabu Lotniczego Marszałek Królewskich Sił Powietrznych Sir Charles Portal i Marszałek Lotnictwa Sir Arthur S. Barratt.

Ze strony polskiej był obecny

wyglądem szczegółów ubioru wychowanków:

Dywizjon "A" ma zielone otoki na czapkach, Dywizjon "B" — niebieskie, Dywizjon "C" — czerwone, i.t.d. Junacy polscy noszą otoki zielone i czerwone.

Sama uroczystość rozpoczęła się o godzinie 10.40 kiedy to Marszałek Trenchard rozpoczął przegląd dywizjonów.

Przeгляд trwał długo. Marszałek zatrzymywał się wzrokiem na każdym chłopcu, z wieloma rozmawiał.

Moment ten był szczególnie miły dla wychowanków. Dobrze zdawali sobie oni sprawę, że w osobie sędziego lotnika widzą człowieka, który zbudował potęgę Wielkiej Brytanii w powietrzu, tworząc jeszcze w czasie poprzedniej wojny samodzielny R.A.F.

Po defiladzie, w której ku radości chłopców brała też udział ich ulubiona maskotka koziołek — matolek (już taki



jaźń, ducha uczciwości i sprawiedliwości. Myślę, że piękne te cechy zostaną na zawsze wśród was utrzymane. Jestem niezmiernie zadowolony, że widzę tu Dowódcę Polskich Sił Powietrznych i Dywizjon Polaków. Mam nadzieję, że skorzystaliście tak samo dużo, jak i myśmy skorzystali z waszego tu pobytu.

Polski Dywizjon w Szkole Technicznej Nr. 1 ma przed sobą specjalnie trudne zadanie.

Junacy, stanowiący skład dywizjonu, w dzieciństwie swoim zostali wywiezieni do Rosji, gdzie warunki bytowania nie można inaczej nazwać jak vegetacją. O nauce nie było mowy. Jedynym pragnieniem wywiezionych było utrzymanie się przy życiu. Wielu nie wytrzymało i porzuciło swe młode kości po dalekich stepach Kazakstanu lub tundrach Sybiru.

Dla cząstki los był sprzyjający i ci są dziś tu w szkole.

Jasnym więc jest, że gdy chodzi o naukę, musieli oni być w tyle za swymi rówieśnikami angielskimi. Tym faktem nie zraził się ani uczniowie ani instruktorzy. Obie strony zabrały się zdecydowanie do pracy i dziś już mogą poszczycić się doskonałymi wynikami. Zdawałoby się, że w tych trudnych warunkach, kiedy trzeba nadrabiać czas stracony przez zesłanie do Rosji, chłopcy tylko uczą się i nie mają innych zamiłowań.

Nie byłoby w tem nic dziwnego, jednak tak nie jest.

Mając szerokie zainteresowania, tworzą różnorakie kółka, w których uczą się ponadto życia zespołowego bez nacisku przełożonych.

W ten sposób poza własną orkiestrą zdołali stworzyć Koło Miłośników Książki, Koło Elektrotechników, Koło Fotografów i Koło Szachistów.

Pozatem robią próby na polu dziennikarskim, zapoczątkowując to wydawaniem jednodniówek.

Cóż życzyć tym dzielnym chłopcom, którzy dziećmi będąc poznali już całą gorzyc życia?

Zyczenie jest przecież to samo tak dla junaka ze Szkoły Technicznej Nr. 1 jak i dla każdego Polaka, jak świat długi i szeroki...

Bartek.



Dowódcą P.S.P. General Brygady Mateusz Łżycki. Gości zjechało się ponad dwa tysiące, a wśród nich można było widzieć netylko krewnych i znajomych wychowanków, lecz także wielu szczerzych i oddanych przyjaciół szkoły.

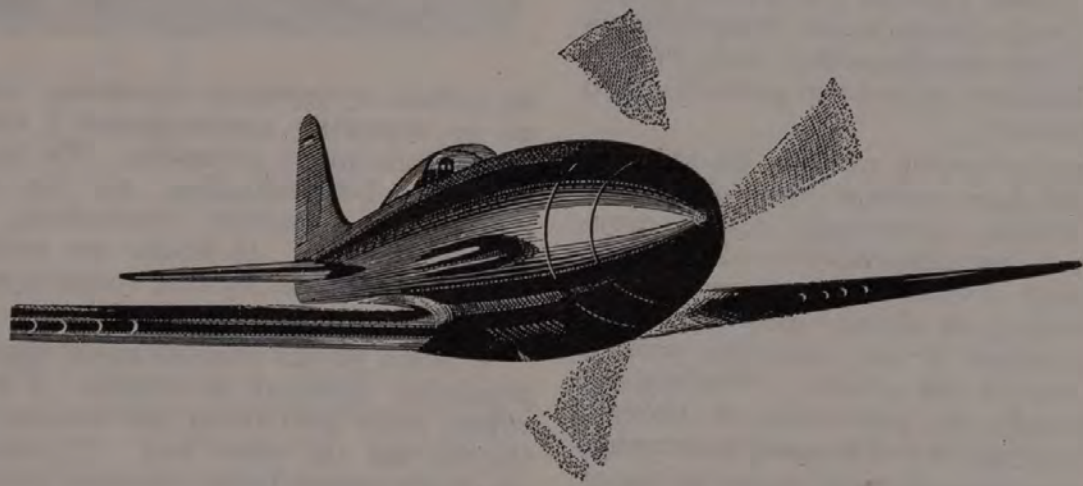
Dywizjon junaków polskich wszedł w skład szkoły w sierpniu 1943 roku. Każda klasa angielska podzielona jest na dywizjony różniące się od siebie

jest zwyczaj, że żaden szanujący się oddział nie może się pod utratą honoru obejść bez zwierzaka) Marszałek Trenchard wygłosił przemówienie. Uwpuklił on w nim wkład i zasługi szkoły w uzyskaniu drugocześniego zwycięstwa nad Niemcami.

Marszałek nie pominął chłopców polskich, poświęcając im, cały ustęp swej mowy:

— Ta wielka szkoła wytworzyła przy-

AIRCRAFT FOR THE SERVICES



WHATEVER THE FUTURE
WESTLAND
IN THE FOREFRONT



WESTLAND AIRCRAFT LIMITED, YEOVIL

WINGS

PERIODICAL OF THE POLISH AIR FORCE

No. 13/463

15th JULY 1945

Vol. VI. 7

THE POLISH AIR FORCE

To a great many people in this country and to most of us in the R.A.F. the term Polish Air Force has become as familiar as the Royal Air Force; one might almost say that it has become a British institution. It has certainly won a place in the hearts of the British people and it has undoubtedly written a page in the history of these islands.

But whatever glory the Polish Air Force achieved during the long and trying war years it richly deserved, and the admiration of the British people has been won, by its achievements and the dauntless spirit of its pilots and aircrews. During the Battle of Britain, Polish pilots were some of the few to whom so much is owed by so many; they were in the forefront of the battles which were fought over the green fields of Southern England, while on the ground Polish airmen worked ceaselessly and skillfully to keep their aircraft in the air. Such is the Polish Air Force as most of us know it and which we have taken for granted.

To a few of us, however, the Polish Air Force did not just appear from nowhere as a comprehensive fighting force; it had to be rebuilt, slowly at first, from the remnants of the Polish Air Corps who found their way to this country after fighting so gallantly in the September campaign in Poland. We feel proud in having been associated with them from the time when they began to trickle through to this country with little else but fierce determination to have another tilt at the German on terms more equal than those in Poland. They had heard so much about our Hurricanes and Spitfires that they believed it was only a question of being given these machines for the war to be won.

All this, however, was before the Battle of France, when "time was on our side" and nothing could be rushed. Moreover, the Poles could speak no English and they were unacquainted with R.A.F. aircraft, they knew nothing about R.A.F. organisation.

Before, therefore, the Polish Air Force could be reformed in this country to work efficiently alongside the R.A.F., it became necessary to send the Poles to school, to teach them English and to give them ground and technical training long before they could be allowed to fly our aircraft. This became the responsibility of a handful of R.A.F. officers and airmen who were also expected to make our guests comfortable on the station which was intended to be their home for some time.

We who were to be the teachers and the administrators of roughly 2000 Poles did not greatly relish our tasks; we imagined that we would be faced with insurmountable obstacles, that we would have to readjust our views, and we felt quite certain that we were being dumped in a foreign land. Now if that were true of our feelings, then what must have been the reactions of the Poles, who had gone through so much, to be told that they now had to apply themselves to learning a foreign language in surroundings vastly different to those at home? You can imagine, therefore,

that the difficulties were real; we had to get to understand each other and to understand each other's outlook on life, and it must be emphasised that if it had not been for the Pole's willingness to learn and his dogged determination to fight again, there would have been no Polish Air Force of 12,000 strong as we know it to-day.

It is these few hundred Polish airmen training with the R.A.F. at the beginning of 1940 who formed the corner-stone of the Polish Air Force, and when, after the collapse of France, we received something like 6000 reinforcements from the Polish Air Force in France, the experience we had gained and the assistance of the 2000 trained to R.A.F. standards proved invaluable. For those 6000 from France had to be retrained, in spite of the fact that large numbers

of them had been in action against the Germans in the West.

This time, however, training proceeded apace, and by September of 1940 we had two Bomber Squadrons and two fully operational fighter squadrons which took such a prominent part in the Battle of Britain, not to mention the Polish pilots flying in British squadrons because they could not be absorbed in their own formations.

From the time of the Battle of Britain the story of the Polish Air Force becomes one of steady progress. As more pilots and bomber crews were trained and more ground crews completed their R.A.F. training, so more squadrons were formed and stations became completely manned by Polish Air Force personnel. More and more recruits flocked to join this

"Experience has proved that it is not by counteracting all their habits and usages as a people that either the happiness of the Poles or the peace of that important portion of Europe can be preserved."

Viscount Castlereagh, 12.1.1815

THANKS, 133 WING

It came as a shock to be addressed as *Panie Taylor*. At first it was very doubtful what was meant, until I realised that by that expression I had been accepted as a colleague; and when spoken to as *Panie Poruczniku*, I knew that my happiness was assured.

To be a "minority" in my own country was certainly a novel experience, but still it has brought very many blessings. The war itself has become more real to me, as I have learned to appreciate the lot of many whose past has been filled with tragic memory, and whose future is tantalisingly uncertain. Yet these same Polish friends, both officer and other rank, possess an unshakable faith in ultimate victory, and the unassailable "rightness" of their Cause.

My arrival, in April 1944, was not a momentous event for 133 Wing, but it was for me. After travelling most of the day, I disturbed the tranquillity of the main guardroom (a tent on an airfield) just after midnight, and slept on a vacated palliase of a guard. I had approached this unique experience of my Service career in the spirit of an explorer into the unknown, and was

therefore more apprehensive than I needed to be; for after my first breakfast in the open air, just one of dozens as it transpired, I met my first British colleagues.

What a bunch we were! Surely as diverse in character and dialects as in facial features. Still, we had one common bond—that of working in a friendly atmosphere, and moulding a cohesive unit from separate fragments and individuals.

After the "breaking in" period, almost completely occupied by pitching tents, loading waggons, striking camp and having inoculations, I found that I was to share a tent with two other British and five Polish airmen. I am no lover of the cold, but when fires were lit inside the tent, and it was impossible to breathe above three feet from the ground because of the smoke, I was in doubt which was preferable, a death by starvation or suffocation.

The "doodle-bug" era in spite of providing alarms and dangers also brought in its train cemented friendships. After these eventful weeks there was no distinction between Pole and Briton, we were all part of 133 Wing. That unity

and sense of oneness with our Allies has remained, despite minor upheavals caused by changing personnel, different outlooks on life, and social backgrounds.

The language problem has often produced amusing situations and minor misunderstandings, but good humour and infinite patience and tact have overcome the obstacles. The happy blending of our two languages was achieved on one particular occasion. For the benefit of the uninitiated it should be explained that whenever any airman below the rank of corporal is addressed he answers by giving the last three figures of his official number followed by his surname, *e.g.* 673 Jones, E. F. Here is the incident: A certain Warrant Officer Dudek had a hound called "Rip," which was detained in the main guardroom of the station on the charge of stealing three chickens. The Polish figure 5 is written *pięć*, and pronounced "pinch," so from that day forward the dog was christened—Pinch, pinch, pinch Dudek. This same dog, a favourite of most people, reached the elevated position of L.A.C., but his character was never good enough for N.C.O. status.

At times I have listened with wide-eyed wonderment to the wordy battles between all ranks, often two or three talking at the tops of their voices at the same time; the only part of their argument which I could understand being an occasional "Tak, tak" or "Nie, nie!" On such occasions I never was certain who won, although I shrewdly suspected that the person who had the last word was the victor.

Food, too, has been a big problem, but apart from the "old favourite" *gulasz*, which I still cannot persuade my stomach to accept willingly, the rest of the menu I have at last begun to enjoy. The difference appears to be that food cooked by the "Continental" method is richer than our normal British diet. The quantity, however, has always been liberal, and the quality of the tea leaves nothing to be desired.

The admiration of all British airmen on the Wing has been greatest for the Mustang squadrons, whose performances have been brilliant. It has been a privilege to be associated with them, and to share the reflected glory of their fame.

Truly my friendships have brought me into close contact with courage, courtesy and great kindness, and there will always live within me a profound respect for 133 Wing and its stalwarts.

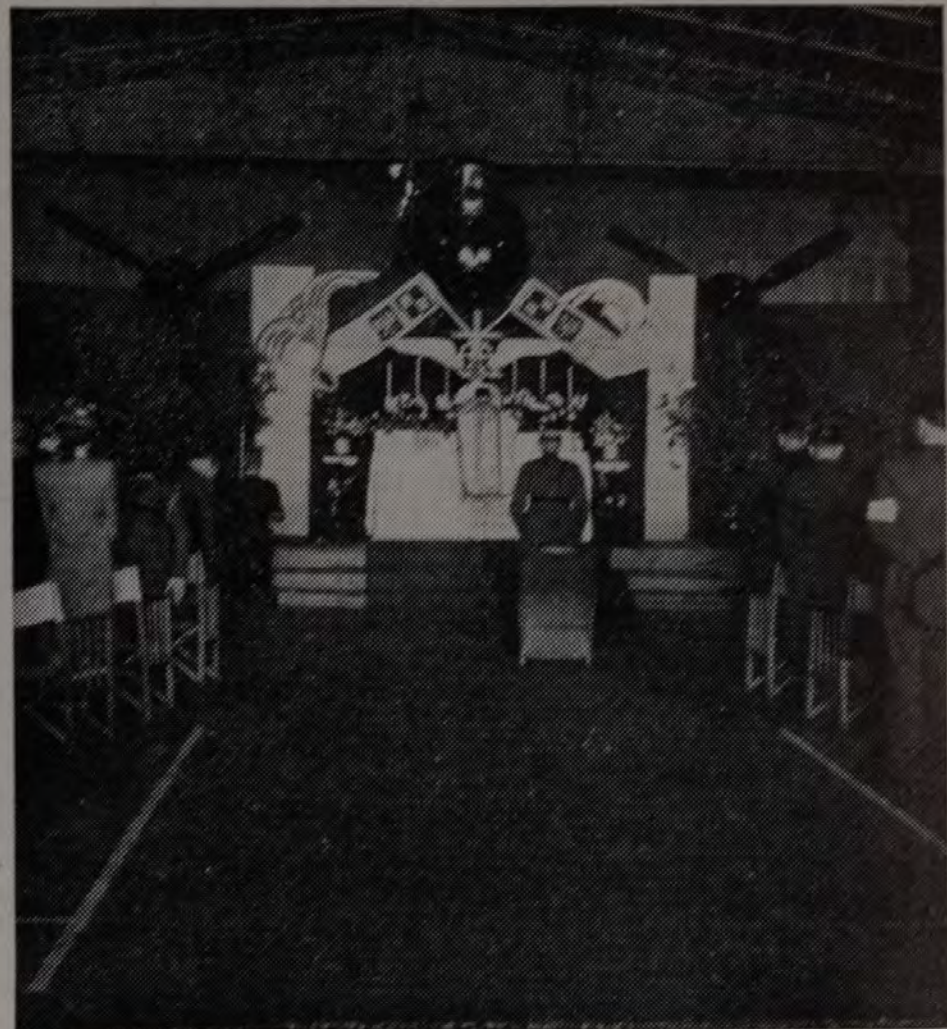
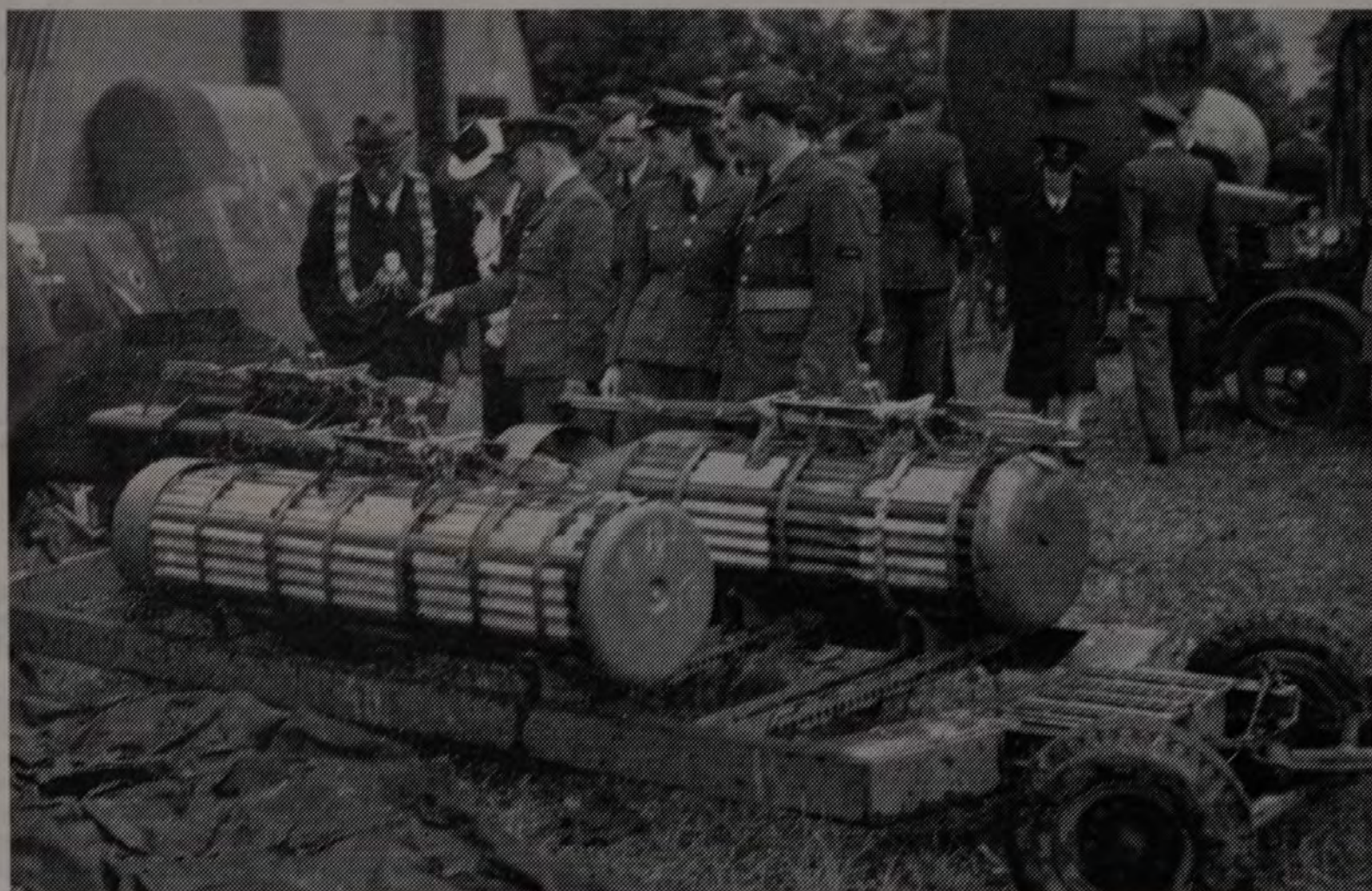
G. Taylor.

Contributions should be sent to the Editor, "Wings," 1 Princes Row, London, S.W. 1.

TŁOKI NSA
Dla samochodów motocykli i ciężarówek
Dostawa natychmiastowa
SYLICUM PISTONS LTD
39, 31, 32 Bo'lover St., Gt. Portland St.
LONDON, W.1

POLSKI KUŚNIERZ
LANGER & CO. (FURRIERS) LTD.
Wykonuje NOWE futra i przeróbki.
UWAGA: Wyjątkowa 25%-towa zniżka poszczególna z gotowych futer na składzie.
59 Knightsbridge, London, S.W.1
tel.: SL Oane 3626

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 Liner)



1.7.1945. The fifth Anniversary celebration of the 300 Polish Heavy Bomber Squadron.

1. The C-in-C. Polish Forces meets the A.O.C. No. 1 Group A.V.M., R. S. Blucke, D.S.O., A.F.C., and Mrs Blucke. 2. The Squadron's Exhibition. Note the "Path" between the earth and the moon—the total mileage flown by the Squadron is equal to seven trips from the earth to the moon. 3. The Mayor of Lincoln inspecting Lancaster "cookies." 4. The Holy Mass in a hangar. 5. A.V.M. Iżycki, the A.O.C. the Polish Air Force, shakes hands with a Polish W.A.A.F., Miss S. Kikinger, decorated for conspicuous devotion to duty when serving as a nurse in the Middle East. 6. General Bór-Komorowski, A.V.M. Iżycki, A.V.M. Blucke and GR/C. Beill, the Polish Station Commander, amongst Polish Airmen who volunteered from Latin America.

Dwutygodnik wydawany przez Wydział Informacji Dowództwa Sił Powietrznych

Prenumerata kwartalnie z przesyłką pocztową sh. 3/6. Niezamówionych rękopisów Redakcja nie zwraca
Redakcja i administracja (Editorial and Business Offices): 1 Princes Row, London, S.W. 1. Phone: Vic. 8480 ext. 4.
Advertising Offices: The Carlton Berry Co., 437 Grand Buildings, Trafalgar Square, London, W.C. 2. Phone: ABBey 5108.