

SKRZYDŁA

Wiadomości ze Świata
PISMO ŻOŁNIERZY POLSKICH SIŁ POW.

"WINGS"—
PERIODICAL OF THE
POLISH AIR FORCE

Rok V, Nr. 5/431

15 MARZEC 1944 r.

Cena 6d



BRATELSTWO BRONI



Lieut.-Colonel Urbanowicz, recently awarded a high American decoration, is now back in this country from China (see page 8).

TREŚĆ NUMERU :

Wspomnienie pierwszego dnia wojny.—Aleksander K. Gabszewicz. Mowa Gen. Sosnkowskiego do Lotników. Votum do M. B. Ostrobramskiej dla Katedry Westminsterskiej. Rozmaitości lotnicze.—Czesław Kierzkowski. Czterolecie "Skrzydeł". Ściółka.—O. Tuszkiewicz. Widoki rozwojowe polskiego przemysłu lotniczego.—Jan Zawistowski. Co czytać?—Szperacz. Humor—Tony. Sen dywizjonu.—Tad. Karwowski.

ENGLISH ARTICLES :

Gold Cross of Virtuti Militari. The long night.—Doris Howe. Between Wilno and Lida.—J. M. Mjr. Urbanowicz back from China. Birthday tribute.—Eryn Thomas.

WSPOMNIENIE PIERWSZEGO DNIA WOJNY

Polskie lato, przed wojną. Przed samą wojną. — Rok 1939. Czerwiec — miesiąc gdy wiosna dojrzewa.

Eskadra nasza miała wtedy wspólny hangar z "Pazikonikami". Wejście do pokoju pilotów i kancelarii dowódcy zakrywały ogromne krzewy jaśminu. Zapach wdzierał się przez otwarte okna do pokoju, gdzie w samotności bezwładnie rozwalili się w leżaku Julek, nasz dowódca eskadry.

On nigdy nie kochał słońca. Cere miał niezem anemiczna panna z zeszłego stulecia. Na basenie pływackim — raz! białością skóry i roześmiany ciemno-oliwkowy tłum "Legii".

Szezur, Klawisz, Rekin, Marian, Niewiara i ja siedzieliśmy między jaśminem, nastawiając pyski na południe i szczerząc zęby do słońca. A ono jak patelnia świecąca, przesunęło się coraz bliżej nad kasyno oficerskie, jakby chciało przypomnieć, że czas już na obiad. Telefon o kilka kroków od nas, brzęczy już o paru minut. Nikt się nie rusza, bo to kosztuje parę kropel potu. Wreszcie telefon milknie — zmęczył się. Możemy kontynuować spokojną dyskusję. Jesteśmy jednomyślni w sprawie wojny. "Dobrze by było żeby była". To poprostu świętowo — nazywa się, nie powąchać prochu. "Ot, naprzykład — ty Niewiara — napewno kapralem umrzesz w łózku pod pierzyną, jeśli Adolf rozmyślił się co do wojny i weźmie się za malarstwo pokojowe". (Niewiara zginął jak bohater...)

Słychać kroki na chodniku, osoby nie widać. Umilkliśmy. Okazało się, że osoba ta choć obrzydnym pewno nie jest, ale obsztorować potrafi. — To Adaś K. nasz wódz dyonu. Zdenierował się, że nikt jego telefonu nie odbiera i przyszedł, by ożywić naszą pogawędkę. Rozmówka jest dość stereotypowa : — panie kapitanie zwracam uwagę... "Tak jest..." Wypowiedziawszy się dokładnie, Adaś udo-bruchwał się. "Przyjdź do mojej kancelarii razem z Olkiem".

Julek po wyjściu dowódcy długo mamrotał, burzył się i głądził, że czas na obiad, że nie nadaje się do odprawy, ale dziwnie uspokoił się w chwili pukania do drzwi z napisem "Dowódca".

W pokoju stoi Baran, d-ca "Puchaczy" i 7-miu młodych podchorążych, wyprężonych z czapkami w ręką, jak ilustracja do regulamunu cz. II.

"Otóż proszę panów, — ci podchorążowie zostali przydzieleni do naszego dyonu przed promocją na podporuczników" — objawia Adaś.

Do eskadry "Jaskółek" idą podchorążowie : Włodzimierz M. (Pies), Bogusław M., Wróbel, Stoga, zaś do "Puchaczy" : Zatorski, Jerzy R. (Piekny Jurus), i M. K. (Mucha). Adaś wali patryjotyczną mowę. — Jasno z niej wynika, że podchorążowie o niczym nie mają pojęcia, że nie mają myśleć, że nie umieją latać, że powinni być wylami po pierwszym roku. Wiele chłopcy nieomal mają łzy w oczach, a łydki im trochę trzęsą się...

Minęły czasy, których i ja już nie pamiętam, kiedy młodzież lotniczą najpierw zaprawiało się w restauracjach.

Teraz, przed wojną, szkolenie "wstępniaków" odbywało się w przyspieszonym tempie. Biedne podchorążaki wisiały godzinami w powietrzu, ataki, walki powietrzne, akrobacje, nawigacja na "Lookheedzie" (tak nazwaliśmy R.W.D.8), wypełniali cały dzień. A po kolacji — znowu loty zmrokowe i nocne. I znowu następny dzień rozpoczynano startami. Podchorążowie nabierają kolorów myśliwskich i wgrzyżają się w nasze eskadrowe życie.

Heniek D. szczególnie daje im szkołę. Ale umiał do nich podejść. Karecił jednego, drugiego zaś chwalił. Podniecał ich opowiadaniem i przygodami lotniczymi. Rozmawiał z nimi o pilotach dyonu : co ten wart, a co od tego warto się nauczyć.

Pewnie, że żaden z nich nie był i nie jest aniołem, więc i życie ich było człowiecze — często do śmiechu, nieraz z przekleństwem na ustach ; czasem z nieukrytym smutkiem, lub niekiedy ze łzą tulałca.

Jedno jest pewne : wszyscy byli żołnierzami. I to jest pewne, że stan moralny tych chłopców był taki, że dumni jesteśmy z nich. Z tych, co zginieli, i z tych, co żyją. Myślę, że dużo jest w tym zasługi Hipka.

Siedmiu ich było w naszym dywizjonie, — dziś doliczyć się może trzech. Pozostali zginieli, jak przystało na żołnierzy lotnictwa myśliwskiego — w powietrzu. Ciała tych kolegów spoczywają w Polsce, we Francji i w Anglii.

★

Ranek pierwszego września 1939 roku. Stoimy w Poniatowie na północ od Warszawy. Samoloty ukryte w lesie.

Namiot, gdzie urzęduję jako pisarzyczek, jest między eskadrami na skraj zagajnika.

Odbieram telefon — mówi sztab : "Niemcy przekroczyli granicę Państwa pod Dziadłowem o godz. 4.45 rano" — patrz na zegarek — 6.35.

Wychylam się z namiotu i krzyczę przez tubę : "Piloci do maszyn — czekać na rozkaz startu".

Szukam Adasia i mówię o swoim zarządzeniu — akceptuję.

Nie upłynęło pięć minut od pierwszej depeszy, a otrzymuję rozkaz : "Wszystkie samoloty dyonu — start.

"Nieprzyjacielskie samoloty zbliżają się w kierunku 11c". Powtarzam przez tubę.

Adaś aż podskakuje, oczy mu się zaiskrzyły. Łapie kominiarkę i pędzi jak szalony do swojego P.

Dyon wykolowuje z ukrycia do startu trójkami. Pierwszy idzie w powietrze klucz alarmowy, trójka : Himek, pchr. Jurek R. i Kaźmierczak. Wszystkie samoloty idą sprawnie tak jak przy lotach treningowych na Okęciu. Serce się raduje. — Mechanicy żegnają znakiem Krzyża każdy samolot. Przecież to na wojnę. Pierwszy raz! Widzę, że trzy samoloty stoją niezapuszczone. Przypominam sobie, że Szezur pojechał z rozkazem do Warszawy i dlatego jego boczn podchor. Boguś i kpr. Niewiara karnie czekają na zapuszczenie prowadzącej maszyny.

Decyduję się zabrać Jaskółkę N.4, po nadaniu depeszy do sztabu o starcie dywizjonu.

Kulesza, mechanik czwórki aż poczerwieniał z radości, że i jego maszyna będzie miała chrzest. Ustawiają się

skrzydełko przy skrzydełku. Start jak na popisach.

Ciągniemy w górę. Przecinamy cienką warstewkę porannej mgły, i do góry w kierunku na północ. Dochodzimy do wysokości 1,500 mtr. Wtem dostrzegam przed sobą 5 samolotów o jakiejś 500 mtr. wyżej, idących w przeciwnym kierunku. Zdziwiałem. Pierwszy raz w życiu widzę na samolotach czarne krzyże — może halucynacja? Zadzieram samolot do góry i ciągnę świecą do krzyży. Widzę kątem oka, że moi boczni nie wytrzymują nerwowo małej szybkości i stopniowo odłączają. Oddkładam poprawkę. Brrr... brrr... dwa ciórki biegną, świecąc, do Szkopów. Tu moja maszyna zadrżała. Bęc... i jestem w korkociągu. Oddaję drażek sterowy, daję przeciwną nogę. Korkociąg zahamowany, ściągam znowu. by nabrać natychmiast utraconą wysokość. Za wcześniej — znowu jestem w korkociągu — "Stary a głupi" — pomyślałem, strójając sam siebie, "zaczekaj aż samolot nabierze szybkości".

Wyprowadzam. Jakaś Jaskółka jest już przy mnie — to Niewiara.

Rozglądam się i widzę w odległości niewielkiej pięć bombierów.

Ciągniemy. Zbliżyliśmy się. Rozpoznaję He. 111. Patrzę w dół — Modlin. Czym bliżej Warszawy tym więcej samolotów własnych na niebie. Dołącza do mnie trzecia maszyna — to Boguś. Wiedział gdzie iść, gałgan.

Bliżej. Ciężko jakoś idzie to zbliżanie. Otwieram ogień. Jest blisko. Po moich skrzydłach przebiegły iskierki. Teraz dopiero widzę, że czerwono — żółte kropie płyną od Niemca — aha, to i on także strzela. Boguś widząc, że nie doczeka się kolejki do strzelania, a mając przed

sobą Niewiare, przesuwają się w prawo do następnego Heinkla. Dzwonne widowisko — moje smugi pocisków dochodzą do bombowca i gasną w nim, w kołowej fazię dając dużą iskrę. Widzę tych ogników sporo. Wydaje mi się, że wszystko odbywa się bardzo powoli. Jak w zwolnionym filmie. Akcja ta ciągnie się, już chyba 10 minut. A przecież to niemożliwe — przecież mamy jeszcze amunicję. Cały ten cyrk trwa dopiero od paru sekund.

Wtem widzę, (a wydaje mi się, że słyszę) wybuch. Płomień i dym wydostaje się z lewego silnika Szkopa. Wydaje się, że jakby ktoś ściągnął lejece, bo mój cel zostaje za szykiem. W parę sekund później, odrzuwając się dziwne przedmioty od podstrzelonego. To bomby! Skreca w lewo w dół. Jest dziwnie powolny — już nie mam kłopotu z doganianiem. Widzę cały czas Niewiarę. Odchodzę lekko w lewo i obserwuję. Strzelce Heinkla ciągle się broni, po pewnym czasie jednak uspakaja się. Dochodzę znowu. Luźna karabini na ogonie steru nieruchomo do góry — milczy. Zbliżyliśmy się jeszcze bardziej. Widzę strzelca, głowa oparta o prawą burzę.

Pilot widocznie ma nadzieję dolecieć do bazy, gdyż robi zakręt o 180 stopni i bierze kierunek na Prusy Wschodnie. Schodzimy za nim coraz niżej i niżej. Wyraźnie widzę ruch samochodowy na jakiejś sosie. Za chwilę idziemy lotem koczującym. Od pięciu minut zabrakło amunicji mnie i Niewiarze.

Duża polana ograniczona z trzech stron lasem zaś z czwartej zsołą. Heinkel zmniejsza szybkość — nie mogę utrzymać się za nim. Rozumiem — zrezygnował z powrotu i zamierza siadać przed siebie na polanie.

W ostatniej chwili, nie będąc wyżej jak 2 metry nad ziemią, zaważył lewym płatem o samotne drzewo.

Kurzawa i dym. Podrywam swego P.Z.L.-a do góry. Rozglądam się. Lewy płat Heinkla urwany, drzewo także przewalone. Kadłub leży więcej jak o 90 stopni od kierunku podchodzenia do lądowania. Zaczynam krążyć. Wyciągam mapę, muszę bowiem zorientować się, gdzie jestem. Wiem, że jestem na północ od Bugo-Narwi. Wreszcie orientuję się, że jestem na południe od Ciechanowa. Zaznaczam paznokciem na mapie miejsce, gdzie leży samolot. Wracam. Znika mgielka poranna — tworzą się chmury. Jestem zadowolony. Łąduję na lotnisku. Podbiega Kulesza i stara się przekrzyczeć szum silnika.

"Startować — kierunek 16". Nie wyłączając silnika, czekam parę minut, aż Struczak uzupełni mi amunicję. Znowu start. Widzę, że jakiś "Puchacz" startuje także. Po krótkiej chwili dołącza. Idziemy na Zielonkę.

Przez niebo pruje jeden dymiący Niemiec, a pięć naszych myśliwców siedzi mu na ogonie. — Tu nie ma już co robić. Kręcę się 15 minut. Wtem po mojej lewej idzie w tym samym kierunku dwu-silnikowiec. Pelen gaz — zbliżamy się, poznaję, że to nie Heinkel. Acha to Dornier — (zwany Bleischift). Zobaczył nas — otwieram ogień. Coś dziwnego — bomber zaczyna pikować, ja za nim. Odległość między nami jakoś się nie zmniejsza. Daję boosta i mimo to zostaję w tyle. 1000 mtr. 1500 mt. Zaczyna ginać na tle ziemi.

"To jakiś nowy samolot" — pomyślałem. Później okazało się, że tych nowych samolotów Niemcy mają więcej niż starych.

Wracamy na lotnisko. Prawie wszystkie samoloty już lądowały, bo od pierwszego startu minęło już około 2 godzin. Kołując, widzę, że niektórzy jedenastki jeszcze nie są wciągnięte w ukrycie. Kulesza daje znak "wyłączają".

"Panie poruczniku — pan także pos-trzelany". Oglądam. — Tak. Mam parę pręstrzeleń. Nie ma czasu grzebać się w samolocie, bo mechanicy obskakują i uzupełniają już benzynę i amunicję. Janusz i Racja chodzą koło samolotów "Jaskółek". — Liczą, cieszą się i, jak się mówi, zachęcają do szybszej roboty.

Dowiaduję się, że brak Szmonki — nie wrócił. Przykro.

Piloci zbierają się koło namiotu dowódcy. Gwar jak w chederze.

Heniek i Jasio B. z "Puchaczy" są najbardziej postrelani, ale Gołąb i Badeł powiedzieli, że robią na wieczór.

Każdy z pilotów ma moc wrażeń. Ju 52 — łatwo rozpoznać, gdyż Niemcy utrzymywali przed wojną stałą komunikację Berlin-Okęcie. Podchorąży Włodek Pies spotkał ich całą masę. Nie mógł się do nich dopchać, gdyż osłaniane były przez myśliwskie samoloty. Co się złożył do strażu, przepędzili go myśliwcy.

(dokończenie na str. 10-ej).

ZŁOTY KRZYŻ VIRTUTI MILITARI

W dniu 23 lutego 1944 roku na jednej ze stacji lotniczych odbyła się uroczysta dekoracja mjr. pilota Aleksandra Gabszewicza — Złotem Krzyżem Virtuti Militari.

Na uroczystości tę przybyli : Naczelny Wódz Generał Sosnkowski, Szef Sztabu Generał Kopański, Vice Adm. Świrski, Inspektor Lotnictwa płk. dypl. Łżycki, ze strony władz brytyjskich Air Marshal Sir Arthur Cunningham i inni. Po przywitaniu się Gen. Sosnkowskiego z lotnikami, odbyła się uroczysta dekoracja mjr. Gabszewicza, poczem Wódz Naczelny przemówił do zebranych lotników :

Lotnicy,

Po raz pierwszy w dziejach Polskich Sił Zbrojnych lotnik otrzymuje krzyż Virtuti Militari IV klasy. Jest to najwyższe odznaczenie jakie wdzieczna Ojczyzna dać może swemu żołnierzowi na pewnym szczeblu dowodzenia.

Jako Wódz Naczelny, dokonałem wyboru, który padł na majora pilota Gabszewicza.

Major pilot Gabszewicz bił się przeciw Niemcom we wszystkich kampaniach tej wojny, na wszystkich frontach, gdzie lotnictwo polskie brało udział w bojach. Walczył on w Polsce, walczył we Francji, walczył i dowodził w Wielkiej Brytanii i nad kontynentem. Znamy go wszyscy jako mężnego żołnierza, świetnego lotnika, wiernego syna Polski. Znał go nasi alianti, jako niezawodnego współtowarzysza broni i sprawnego dowódcę z wielu wypraw myśliwskich.

Złoty Krzyż Cnoty Wojskowej, który zablasną dzisiaj na jego piersi jest symbolem uznania Narodu dla wielkich zasług, jakie całe lotnictwo położyło dla Polski. Pamiętajmy przy tym : ofiarą i nieustanna walka lotników naszych przyczyniła się w mierze nie małej do tego, że Sprzymierzeni stanęli dzisiaj u progu zwycięstwa.

We wrześniu 1939 roku, bijąc się samotnie, pozbawieni należytej pomocy i przed wojną i podczas kampanii polskiej, zdołaliśmy wygrać dla mocarstw zachodnich osiem miesięcy beczennego czasu, a dla Rosji Sowieckiej — beżmała dwa lata. Byliśmy w stanie wówczas wystawić zaledwie 430 samolotów myśliwskich, bombowych i towarzyszących. Wszystkie trzy rodzaje lotnictwa podczas bojów wrześniowych spełniły swój obowiązek chlubnie, aż do granic ludzkich możliwości. 127 polskich maszyn myśliwskich w toku krótkiej kampanii potrafiło zniszczyć czterokrotnie beżmała ilość samolotów niemieckich. Gdy amunicji zabrakło, pilot polski osiągał zniszczenie przeciwnika przez umyślne zderzenie z jego samolotem. Osiągnięte wyniki myśliwcy nasi opłacili kosztem trzech czwartych ogólnej ilości własnych maszyn.

Podczas kampanii francuskiej, w ciągu kilkudniowej akcji, 126 myśliwców polskich zestrzeliwuje 56 samolotów niemieckich.

W bitwie o Wielką Brytanię — bitwie legendarnej — która zdecydowała o losach tej wojny, myśliwcy nasi przyczynili się waleń do zwycięstwa, własną pierśią osłaniając ziemię, na której dzisiaj stoimy. Dwa dywizjony polskie stracają w krótkim stosunkowo czasie około trzystu maszyn niemieckich, w tej liczbie 220 zupełnie pewnych. W walkach późniejszych, które trwają bez przerwy aż do chwili obecnej, lotnictwo nasze stale jest czynne, a dywizjony bombowe nie pozostają bynajmniej w tyle poza myśliwskimi pod względem męstwa, ofiarności i wyników. Las polskich mógł lotniczych wyrósł na ziemi

brytyjskiej, symbol polskiej wierności, dochowanej Sojusznikom w dniach najcięższej próby.

Napewno nie jeden z Was, wspominając teraz poległych kolegów, rozbite i zniszczone ogniska rodzinne, wartości sercu najdroższe, myśli nie bez gorczy o wielkich ofiarach Polski, zawsze gotowej wedle możliwości uczynić wszystko dla sprawy sojuszniczej.

Polska w chwili napadu niemieckiego na Rosję puściła w niepamięć krzywdy doznane, wierząc że walka przeciwko wspólnemu wrogowi stanie się początkiem przyjaznej współpracy obu narodów.

Z naszej strony zrobiliśmy wszystko w granicach wierności Ojczyźnie, aby stosunki nasze z Rosją ułożyć dobrze ; albowiem zdajemy sobie sprawę, że niezgoda w obozie sojuszniczym jest dla wroga jedyną nadzieją.

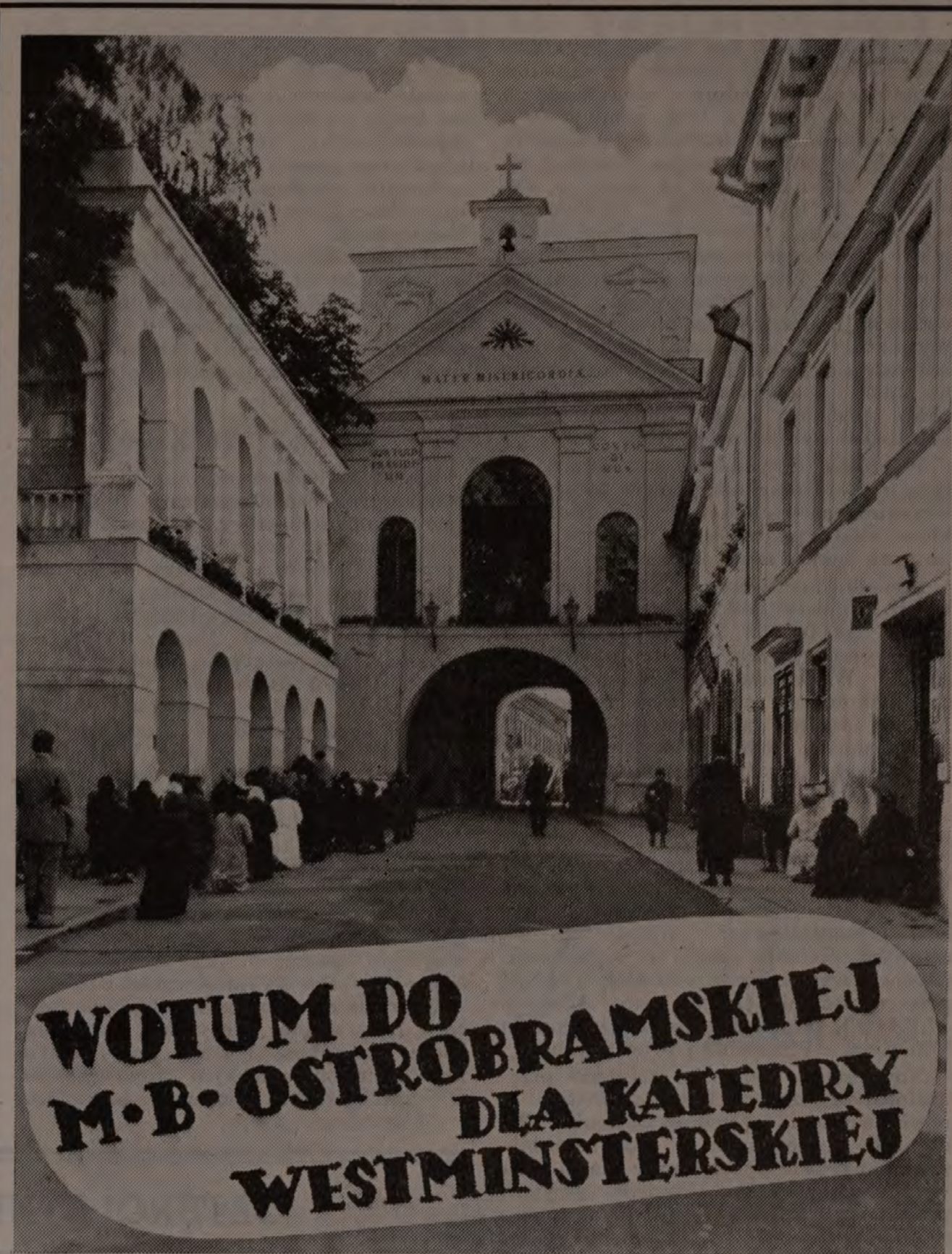
Ostanio w związku z rozwojem sytuacji wojennej, przedstawiciele naszych podziemnych władz otrzymali polecenie wystąpienia wobec wkraczających oddziałów armii czerwonej z propozycją, aby uzgodnić współdziałanie w operacjach wojennych przeciwko Niemcom, dokumentując w ten sposób zarówno naszą dobrą wolę, jak i nieprzedawnione prawa suwerenne Rzeczypospolitej na jej terytorium państwowym. Losy tej inicjatywy zależeć będą od tego, czy rząd sowiecki uszanuje statut legalny ujawnionych polskich władz cywilnych i wojskowych.

Podjęliśmy wojnę przeciwko Niemcom o wolność, całość i bezpieczeństwo naszej Ojczyzny i pod tym znakiem prowadzimy walkę od lat czterech z górą. Na rzecz własnej i wspólnej sprawy Naród Polski składa ofiary krwi i poświęcenia, które w stosunku do naszych sił i naszych możliwości, wytrzymują napewno porównanie z wysiłkami innych państw na froncie walki z Niemcami.

Nikt jednak nie może od nas oczekiwać złożenia ofiary z naszych, praw. Straszliwe cierpienia ludzkości mogą być daremne i bezpłodne jeśli wojna obecna, nie skończy się słuszną karą dla winowajców, a triumfem wolności, prawa i sprawiedliwości dla narodów dobrej woli.

Lotnicy ! naszą uroczystość dzisiejszą zakłóca nuta bólu i rozterki duchowej. Rozumiem Was dobrze. Czuję, iż do serc waszych zakradła się może wątpliwość, czy polska krew przelana nie pójdzie na marne. Słyszę na ustach waszych nieme pytanie, ciężkie i męczące w obliczu tysięcy mogił, w których spoczywają snem wiecznym Wasi towarzysze broni i koledzy, co bili się i umierali w przekonaniu, że walczą i giną za Polskę całą, za Warszawę i Poznań, za Kraków i Gdynię, za Wilno i Lwów.

W tych najtrudniejszych chwilach, jakie Ojczyzna nasza przeżywa, nam bojownikom o Jej wyzwolenie nie wolno tracić wiary w przyszłość i w sprawę naszej zwycięstwa. Ufajmy, że sumienie świata odezwie się jeszcze : zachowujmy spokój i postępujmy wzorem Kraju, który bez wątpienia walczyć będzie do upadłego. Wraz z naszymi sojusznikami bić się będziemy, aż wy-czerpiemy wszystkie możliwości służenia na tej drodze własnej Ojczyźnie, odrzucając zawsze służbę dla cudzych interesów i cudzej racji stanu, sprzeczną z prawami Polski i Jej niepodległości.



W związku z naszym apelem o ufundowanie tablicy pamiątkowej — votum do M. B. Ostrobramskiej z prośbą błagalną o oswobodzenie Wilna z pod przemocy najeźdźców, Redakcja "Skrzydeł" zwraca się do wszystkich Polaków o składanie dalszych ofiar.

Z dumą stwierdzamy, że na apel ten odpowiedzieli nie tylko żołnierze lotnictwa i armii, ale i ludność cywilna. W każdym liście widzi się głęboką troskę o siedzibę Tej, co w Ostrej świeci Bramie.

Komunikujemy, że tablica — votum będzie umieszczona uroczystie w katedrze Westminsterskiej

w dniu 15 marca 1944r.

Przed odsłonięciem tablicy — votum, o godz. 11.45 odprawiona zostanie uroczysta Msza św., celebrowana przez Biskupa Polowego W. P. — J. E. Ks. Biskupa Gawlinę. Szczegóły uroczystości ogłosiliśmy w Dzienniku Polskim. Zw. Ziemi Północno-Wschodnich podjął się organizacją uroczystości za co Redakcja Skrzydeł składa Związkowi serdeczne podziękowanie.

Redakcja nie wysyła imiennych pokwitowań za złożone składki, jedynie ogłaszamy nazwiska ofiarodawców w "Skrzydłach".

Prosimy o nadsyłanie dalszych ofiar "niewypełnionych" P.O. lub banknotami pod adresem :

Redakcja "Skrzydeł", Chantrey House, Eccleston Street, London, S.W.1.

Dalsza lista ofiar :

Bezimiennie (dla uczczenia pamięci śp. płk. Pawlikowskiego), £2, Klub Polski przy fabryce D. Napier and Son £2, 4sh., V. Swicz £2, L. Blackerell £1 1sh., W. Popławski £1, Lotnicy Polscy z I.A.A.S. £4 10 sh., St. Sep-Sarzyński £1, L. Bar £1, Uczestnicy Domu Żołnierza Edinburgh oraz panie tam pracujące £6 6d., A. Kozłowski mieszkaniec Brzeście N/B £1, M. Światalski 10 sh., Żołnierze 1 Batalionu Spadochronowego £48 10 sh. 1d., N. Dąbrowska £1, Oficerowie podoficerowie i szeregowcy Warsztatu Remontowego No. 1 £10, Dywizjon Ziemi Mazowieckiej £12, Juncacy i polski personel w.c. £4 6 sh., ppor. artylerzysty 10 sh., Uczniowie szkoły w E. £1 10 sh., H. Filipowicz 10 sh., J. Baliński £1, A. Wybrowski 10 sh., P. Stachowski £1, Dr. Tymon Terlecki £1, J. Godlewski 5 sh., Buczyński £1, Z. Zborowski £1, Personel D.L.L. (Wydz. Adm. Stanów) £2 19 sh., S. Wojtulanis £1, W. Iwaszkiewicz £10, Spadochroniarz £1, St. Schunel £1,

ROZMAITOŚCI LOTNICZE

WALKA O LONDYN

Ostatnio wznowione ataki na Londyn, nazwane przez propagandę niemiecką re-presyjną "Walką o Londyn" — to nie-miecka próba skopiowania angielskiej metody bombardowania. Naloty te to pierwsze poważne bombardowania po nieudanym "blitz'u", zakończonym w dniu 10 maja 1941.

Jak wygląda taktyka i technika wyko-nania tych nalotów? Podkreślić trzeba dobre wyplanowanie wyprawy i zużycie doświadczeń z nalotów brytyjskich, prze-dewszystkim zaś metody oznaczania wyznaczonego celu przez bomby-znac-niki (flares). Pierwsza fala samolotów oznaczała cel bombami, a następne fale zrzucały ładunek bombowy między zna-czniki. Osiągnięto w ten sposób dość duże skupienie bomb, a przez to i stosunkowo poważny efekt początkowy, poparty poraż pierwszy przez dużą koncentrację w czasie.

Technika wykonania nalotu oznaczała się dużą szybkością przechodzenia fal samolotów. Wyłumaczenie tego faktu, wydaje mi się, leży w przyjętej metodzie bombardowania w łozu wiatru i locie nurkowym przymuszonym (na gazie).

Propaganda niemiecka nadała tym wznowionym nalotom duży rozgłos i to tak w stosunku do dokonanych "ogrom-nych" zniszczeń, jak i co do samej organizacji i przeprowadzenia tej ofen-sywy powietrznej. Jak wyglądała znisz-czenia i jaki to skutek wywarła na morale ludności Londynu mieliśmy możność się przekonać, żyjąc w nieistniejącym według zapewnień Goebbelsa centrum Imperium Brytyjskiego. Do przeprowadzenia tych nalotów zgromadzano i wydzielono około 25-30 dywizjonów bombowych, o miesza-nym składzie sprzętowym, pod dowództwem "najmłodszego" generała Wehr-machtu gen. bryg. Pelz'a. Wyprawy dokonywane są przez 1/3 do 1/2 całości zgromadzenia, wbrew przyjętej taktyce ekonomii używania jednostek lotniczych, co wskazuje na wagę przykladaną do uzyskania maksymalnego efektu. Zano-tować musimy również użycie nowych niemieckich bomb, tak zwanych "K-bomb", które okazały się ulepszonymi 500 kilogramówkami.

Z samolotów użytych wymieniam się Ju. 88, Ju. 188, Me. 410 i He. 177, ładunek użyteczny których nie przekracza 2,5 tony.

Przebieg obrony przeciwlotniczej do zapór "zagroda" przestrzenna, przy dużym nasileniu ognia powinno w krót-kim czasie dać wyczerpanie się rozpo-czętej "walki o Londyn".

Na zakończenie podkreślić muszę, że wznowienie tych nalotów to jeszcze jeden dowód więcej o skuteczności nalotów lotnictwa sprzymierzonych i konieczności podporządkowania wymogów operacyj-nych potrzebom propagandowym.

RAKietOWA ARtyLERIA PRZE-CIwLOTNICZA

Władze wojskowe zwoływały z listy tajnej wiadomość o istnieniu po stronie sprzy-mierzonych artylerii przeciwlotniczej rakietowej, zwanej "sprzętem Z", po wielomiesięcznym używaniu do zwalczania nalotów niemieckich. Niestety niewiele jeszcze powiedzieć można o samej istocie wynalazku, ani też o jego roz-wiązaniu technicznym. Zasadnicza róż-nica między wersją angielską a, osławioną już, niemiecką leży w szybkostrzelności i powtarzalności rakietówek angielskich, które zdolne są do utrzymania ciągłości ognia idu codziennego użytku.

NALOTY SPRzymIERZONYCH

Dzień 22 lutego b.r. pozostanie dniem historycznym dla działań lotniczych obecnej wojny. W tym bowiem dniu lot-nictwa sprzymierzonych rozpoczęły syn-chronizowane naloty na cele niemieckie z baz brytyjskich i włoskich. Uzyskana w ten sposób dwójnosa siła uderzeniowa pozwoli na utrzymanie ofensywy powie-trznej wymierzonej w wytwórnie sprzętu lotniczego, specjalnie w zakłady pro-dukcujące samoloty myśliwskie. Obni-żenie wydźwolenia tychże nie pozwoli na uzupełnienie strat zadawanych w ciągłych walkach przeciw bombowcom sprzy-mierzonych, a wskutkach odsłoni punkty czule przemysłu niemieckiego oraz zmniejszy straty przy dalszych działaniach ziemnych.

Doniesienia prasowe, poprzez kraje neutralne, wskazują już obecnie na istnienie kryzysu sprzętowego na terenie

niemieckiego lotnictwa, szczególnie na froncie zachodnim.

BOMBA SZYBOWCOWA

Tajemnicze środki — propagandowa groźba dowództwa niemieckiego — jak do-tychczas okazały się nie tak skuteczne, jak przypuszczali sami sprzymierzeni. Po bomcie uskrzydłonej przyszła kolej na bombę szybowcową, będącą rozwinięciem poprzedniej.

Konstrukcyjnie jest to jakby rodzaj małego szybowca bez zalogi, ze stero-waniem drogą radio urządzeń i o napędzie rakietowym. Wiadomo dotychczas o istnieniu dwu typów tych bomb a to o wadze 2500 i 1500 funtów (angielskich). Kadłub stanowi właściwa bomba, do którego przymocowane są płyty o wy-miarach 30 lub 20 stóp. Zakończenie bomby stanowi usterzenie, o konstrukcji jakby odwróconego usterzenia samolotu. Pod bombą podwieszono jest urządzenie napędowe typu rakietowego. Całość wygląda jak mały wodnopłatowiec jedno-plywakowy. Kierowanie lotem bomby odbywa się przez działanie drogi radio na lotki i stery kierunku i głębokości, przez specjalny aparat umieszczony za ładunkiem wybuchowym.

Wiadomo dotychczas, że bomby te były użyte, szczególnie przeciw konwojom morskim, na samolotach He. 177 i Do. 217, które miały podwieszono po dwie 1500 funtowe bomby szybowcowe.

Istnieje również możliwość użycia tych bomb, zdaje się odnosi się to do typu o wadze 2500 funtów, ze specjalnych urzą-dzeń wyrzucających, zaistalowanych na ziemi. Wyrzutnie te, przedstawiające skomplikowaną aparaturę, rozmieścili Niemcy wzdłuż zachodniego wybrzeża europejskiego, jednak lotnictwo sprzy-mierzonych zniszczyło te instalacje.

"FLAK"

Działania lotnicze sprzymierzonych nad terenem niemieckim przynoszą nam co-dziennie wiadomości o niemieckiej artylerii przeciwlotniczej. Wydaje mi się celowym podanie szkicu o organizacji, użyciu i wyposażeniu jednostek artylerii przeciwlotniczej (*Flight*, nr. 1834 - z 17.2.44 r.), tymbardziej że należy ona do lotnictwa, czy może sił powietrznych!

Nowoczesna niemiecka artyleria prze-ciwlotnicza zapoczątkowana została z chwilą wiecenia jej w dniu 15 marca 1935 do sił powietrznych. Doświadczenia zbierano przede wszystkim w czasie walk w Hiszpanii, gdzie jednostki artylerii p/lotn. przydzielone były do Legionu Condor. Wnioski z tej kampanii dadzą się zamknąć w dwu stwierdzeniach, a to:

- szybkość jest podstawową cechą artylerii p/lotn.
- jednostki wojsk, specjalnie zaś związki pancerne posiadać muszą własną artylerię p/lotn.

W wyniku tych doświadczeń przekazano do wojsk naziemnych większą ilość zmotoryzowanych jednostek, które w polozonych z istniejącymi batalionami obrony przeciwlotniczej (FLA — o uzbro-jeniu 40 mm i 20 mm działka p/lotn.) weszły organizacyjnie do Wielkich Jed-nostek.

Walki na froncie rosyjskim dały nowe przekształcenie — utworzono specjalne jed-nostki ciężkie i lekkie armijnej artylerii przeciwlotniczej, które przydzielane są do wojsk naziemnych, zachowują jednak samodzielność, coś w stylu artylerii dyspozycyjnej dowództwa, która używana jest w pierwszym rzędzie do zadań obrony p/lotn. wojsk naziemnych, równocześnie jednak spełnia zadania wsparcia, szcze-gólnie przeciw celom pancernym. Celow-ność takiego użycia artylerii p/lotn., mimo niewłaściwego zużycia kosztownego i trudnego do uzupełnienia sprzętu, najlepiej podkreślona została w czasie kampanii afrykańskiej.

Artyleria pozostawiona przy lotnictwie przejechała na siebie całość zadań obrony przeciwlotniczej obszaru krajowego, co zmusiło do włączenia do niej reflektorów przeciwlotniczych i sieci dozoruwania.

Organizacyjnie przypada na korpus lotniczy pułk art. p/lotn., który dzieli się na 3 lub 4 mieszane lub lekkie dywizjony (bataliony) o 3 baterijny składzie.

Dywizjon mieszany wyposażony jest w działą 88 mm w bateriach ciężkich oraz w działą 37 lub 20 mm w bateriach lekkich oraz w 4 lub więcej zespołów reflektorów p/lotn., o średnicy lustra 60 cm i zasięgu maksymalnym 16000 stóp.

Cele specjalne posiadają reflektory o średnicy 150 cm i zasięgu 25000 stóp, które zorganizowane są w bataliony cztero bateryjne, całkowicie zmotory-zowane. Ponadto wiemy o posiadaniu reflektorów o średnicach 100,200 i 250 cm.

Służba dozoruwania oparta jest o radio, chociaż trudno znaleźć opis systemu radiolokacji. Posterunki wysunięte po-dają wiadomość o wykrytym samolocie do nadbrzeżnych składnie meldunko-wych, skąd przesyłane są telefonicznie do głównych składnie meldunkowych, przy użyciu specjalnych sieci dozoruwania. Do początków 1943 roku stosowano zasadę częściowego zaciemniania na te-renie kraju, z całkowitym zaciemnianiem w rejonie nalotu. Wydaje się, że obecnie obostrzono zasady obrony biernej, przez całkowite zaciemnianie, nawet światła sygnalizacyjnych i bezpieczeństwa w komunikacji.

Wyposażenie sprzętowe zamyka się w kalibrach 20, 37, 40 i 50 mm dla artylerii lekkiej oraz 88, 105 i 150 mm dla artylerii ciężkiej. Nie wchodząc w szczegóły techniczne, podkreślić trzeba wysoką mechanizację oraz motoryzację jednostek artylerii p/lotniczej.

NOwOŚCI SPRZĘTOWE

Sprzęt angielski budowany był z myślą zamienności zespołów napędowych. Pier-szym samolotem który, po zamianie silni-ków, polepszył swoje wyczyny był Lan-caster. Obecnie ogłoszono o wypusz-czeniu nowego modelu Halifax III.

Halifax I i II napędzany był przez silniki Rolls-Royce Merlin, które w modelu III zastąpione zostały przez silniki Bristol Hercules XVI o mocy 1650 H.P. każdy. Uzyskano w ten sposób lepszą szybkość startową oraz szybkość wznoszenia się. Wydłużenie płatów o 5 stóp podwyższyło pułap użyteczny o parę tysięcy stóp, jak rów-nież przyczyniło się do podwyższenia szybkości maksymalnej. Zaznaczyć muszę tutaj, że jest to pierwsze odstąpie-nie od zasady nieprzekraczania wymiaru 100 stóp w rozpiętości czy długości pla-towca w R.A.F.'ie. Powiększenie po-wierzchni usterzenia przyczyniło się do lepszej stateczności i sterowności Halifaxa.

Uzbrojenie obronne zmniejszone zo-stało o przednią wieżyczkę strzelecką, która zastąpiona została pojedynczym karabinem maszynowym umieszczonym w oprofilowanym nosie z plexiglasu.

CZTEROLETNIĄ ROCZNICA

"SKRZYDEŁ"

W dniu 16 marca 1944 r. pismo nasze obchodzi czterolecie swego istnienia.

Sytuacja dzisiejsza wymaga od nas wszystkich szczególnej uwagi i wyle-żonej pracy. Skrzydła, pomimo trud-nych warunków, spełniły i spełniają swój żołnierski obowiązek pracy w stosunku do tych, co walczą w Kraju i tych, którzy nieprzerwanie biją się za całą Polskę.

W czwartą rocznicę powstania naszego pisma, niech nam wolno będzie zakoń-czyć tę krótką notatkę słowami Wodza Naczelnego Gen. K. Sosnkowskiego, który w ostatniej swej mowie oświadczył:

Czesław Kierzkowski.

"W tych najtrudniejszych chwilach, jakie Ojczyzna nasza przeżywa, nam bojownikom o Jej wyzwolenie nie wolno tracić wiary w przyszłość i w sprawę naszej zwycięstwa. Ufajmy, że sumie-nie świata odezwie się jeszcze: zachowujmy spokój i postępujmy wzorem Kraju, który bez wątpienia walczyć będzie do upadłego. Wraz z naszymi sojusznikami bić się będziemy, aż wyczerpiemy wszystkie możliwości slu-żenia na tej drodze własnej Ojczyźnie, odrzucając zarzuce służbę dla cudzych interesów i cudzej racji stanu, sprzeczną z prawami Polski i Jej niepodległością".

Redakcja.

(London) Ltd.

HOBSON & SONS

I, 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

WINGES

PERIODICAL OF THE POLISH AIR FORCE

No. 5/431

15th MARCH 1944

Vol. V. 5

GOLDEN CROSS OF VIRTUTI MILITARI

On 23rd February 1943, at a fighter station somewhere in England, General Kazimierz Sosnkowski, Commander-in-Chief of the Polish Forces, decorated Wing-Commander Aleksander Gabszewicz, D.S.O., D.F.C., Virtuti Militari, Cross of Valour and three Bars, Croix de Guerre, with the Golden Cross of Virtuti Militari. This is the first time that the Golden Cross—which is only awarded to Commanders who have shown out-standing courage and ability—has been awarded to an airman.

At thirty-three years of age, Wing-Commander Gabszewicz has already twelve years of service in the Air Force. He shot down the first German aircraft in this war during the battle over Jablonna, at seven o'clock on the morning of 1st September 1939. Him-self shot down and badly wounded on the afternoon of the same day, he was evacuated to Roumania, from where he made his way to France. In France he shot down another German plane during the defence of Lyons.

On arriving in England he was first posted to a British Squadron and went immediately into action. He was later transferred to the Polish City of Warsaw Squadron, of which he later assumed command. In September 1942 he was appointed Commander of a Polish Fighter Wing, which he led in numerous operations. Under his leadership, the morale and efficiency of the Wing has reached the highest standards. Wing-Commander Gab-szewicz's personal account of the Germans stands at 10 aircraft destroyed, 1½ probably destroyed, and 3 damaged. He carried out 114 sweeps and operations over enemy territory, and completed a total of 435 hours of operational flying. He has an English wife, who was Miss Elizabeth Bullimore, of Cuckfield, Sussex.

*
*
*

This is what General Kazimierz Sosnkowski stated at a Polish Air Force Station where he decorated Wing-Commander Gabszewicz, a Fighter Ace, with the Golden Cross of Virtuti Militari.

"Airmen!
"This is the first time in the history of the Polish Forces that an airman has been awarded a Golden Cross of Virtuti Militari—the highest award that can be conferred upon a soldier by his grateful country.

"As Commander-in-Chief, I have made my choice, and it has fallen on Wing-Commander Gabszewicz.

"Wing-Commander Gabszewicz has fought the enemy in every campaign of this war, on every front where the Polish Air Force has taken part in operations. He fought in France, he fought and com-manded in Great Britain and over the Continent. We all know him as a gallant soldier, as an excellent airman, as a true son of Poland. He is known to our Allies, from many joint operations, as a trusted comrade-in-arms and an efficient commander.

"This golden cross of military valour is a symbol of the recognition by the nation of the great merits of the whole Polish Air Force. Let us bear in mind the generous and relentless struggle of all our airmen, who have contributed their great part to help the Allied Nations who are to-day on the threshold of the Victory.

In September 1939, when fighting our lonely fight, deprived of adequate

Polish squadrons shot down about 300 enemy planes—220 for certain. In later action, and up to the present time, our aircraft have been continually active. The bombers, too, have in no way been surpassed in valour and self-sacrifice by the fighters. The forest of Polish graves which has arisen on British soil is a symbol of our fidelity to our Ally at a time of supreme trial. Some of you are probably thinking

Visit

THE POLISH AIR FORCE EXHIBITION

at 61 St James's Street, London S.W.1

Open daily from 10 a.m. to 5 p.m.

help both before the war and during the Polish campaign, we succeeded in gaining eight months of priceless time for the Western Powers, and nearly two years for the Soviet Union. At the time, all we were able to throw into the battle was a total of 430 fighters, bombers and escort planes. All these three services fulfilled their task valiantly, to the limits of human endurance.

"One hundred and twenty-seven Polish fighters, in the course of one short operation, destroyed an enemy force out-numbering them four times. When the ammunition ran short the Polish pilots carried on the de-struction through deliberate colli-sions with the enemy planes. This victory was bought at the cost of three-fourths of their own aircraft.

"During the French campaign, in the course of only a few days' action 136 fighters shot down 56 enemy planes.

"During the Battle of Britain—a legend battle—which decided the issue of the war, our fighters played a gallant part in this vic-tory, shielding with their breast the land on which we stand. During a comparatively short time, two

of your comrades-in-arms, of the homes your hearts value so much, destroyed and broken, and you may feel bitter about the great sacrifices suffered by Poland ever ready to do everything in her power for the Allied Cause.

"When the Germans attacked Russia, Poland was willing to obliterate from her memory the sufferings sustained in the past, trusting that the struggle against a common enemy would start a friendly collabora-tion between the two nations. Within the limits of loyalty to our country, we have done everything to secure good relations with Russia, as discord among the United Nations is the only remaining hope for the enemy. In con-nection with recent war de-velopments, leaders of the Underground Movement in Poland have been instructed to approach the commanders of the Red Army entering Poland with proposals to try and reach an understanding on the subject of co-operation in war against the Ger-mans, thus giving proof of our goodwill, and protesting the un-questionable sovereign rights of



Wing-Commander Aleksander Gab-szewicz, D.S.O., D.F.C., Virtuti Militari, Cross of Valour with three Bars, Croix de Guerre, after the Investiture of the Golden Cross of Virtuti Militari.

mans, thus giving proof of our goodwill, and protesting the un-questionable sovereign rights of

Holy Virgin, who protectest bright Częstochowa and shinest above the Ostru Gate in Wilno *! Thou who dost shelter the castle of Nowogródek with its faithful folk! As by miracle thou didst restore me to health in my childhood—when offered by my weeping mother to thy protection, I raised my dead eyelids, and could straightway walk to the threshold of thy shrine to thank God for the life returned me—so by miracle thou wilt return us to the bosom of our country.

Adam Mickiewicz.

* Everyone in Poland knows of the miracle-working image of Our Lady of Painted Gate in Wilno.

the Polish Republic within her territories. The fate of this initiative depends on whether the Soviet Government will respect the legal status of Polish civilian and military authorities revealed in Occupied Poland. We took up the fight, and have been fighting for more than four years for freedom, for the integrity and security of our country. The Polish nation has made a sacri-fice of blood and devotion both for her own and the common cause. These sacrifices in relation to her power and possibilities will compare equally with the efforts of other nations on the common front of struggle with the enemy. No one, however, can expect us to sacrifice our rights. The immense suffering sustained by mankind would be fruitless and vain if this war were not to result in just punishment of the guilty and in the triumph of freedom, right and justice for all nations of goodwill.

"Our celebration to-day is troubled by pain and want of harmony of mind. I know how you feel. Doubt may have gained your hearts, that the blood that has been shed may have been in vain. I can hear the questions your lips wish to proffer in the face of thousands of graves in which your comrades-in-arms sleep their last sleep. They fought and died, believ-ing they were fighting and dying for the whole of Poland, for Warsaw and Poznań, Kraków and Gdynia, for Wilno and Lwów.

"At this moment of utmost trial that our nation is living through, we, fighters for her freedom, are not allowed to lose hope in the future and in the victory of our cause. Let us hope that the conscience of the world will have its say. Let us keep our peace of mind and follow the example of those in Poland, where the fight is sure to go on to the utmost. We shall fight side by side with our allies till we have exhausted all possibilities of serving our Homeland, refusing to serve alien aims and alien *raison d'Etat* contrary to Poland's rights and Poland's independence."

TŁOKI NSA

Dla samochodów motocykli i ciężarówek

Dostawa natychmiastowa

SYLICUM PISTONS LTD

30, 31, 32 Bolsover St., Gt. Portland St.

LONDON, W.1

THE LONG NIGHT

The stable was cold and wet, and Kasztan moved about, uneasily stamping his feet. Occasionally he whistled shrilly and bared his long yellow teeth.

It was dark inside this narrow shed, but Kasztan knew that outside the sun was high and warm and he was eager to step out into it.

Suddenly he stiffened and his teeth bared again in horrible grimace. Someone was unlocking the door, drawing it open, waiting for him to come forth. The slant of the sun showed that the hour was late. Kasztan had not been fed, yet this German master intended him to work without food in his belly. Already he was a caricature of his former self, the bones showing under his skin like knives. Of part Arab breed, the small neat bones of Kasztan were built for speed and grace, and the once silken chestnut coat had been the pride of his Polish masters. But that was many moons ago—Kasztan was too dazed with brutality and starvation to remember how long.

His taut body remained rigid, and he did not leave the stable at the guttural words of command—"Heraus!"

It was fortunate that there were none to witness the savage battle between master and horse that followed, save the seeming half-witted cowhand, who neither moved nor spoke during the whole of it.

There were so many old scores to settle, and this was not the first battle between them. Kasztan hated the German with a savagery that crazed him and took him back to pre-civilisation. He became a thundering maniac, a killer, and the youth watched sombrely from his corner.

After ten minutes of savage fighting, of savage mastery over brute force, Kasztan screamed and raised himself to superhuman height. He pawed his front feet high in the air and came down heavily on the waiting man, beating him to insensibility and death beneath his maddened hoofs.

It was over mercifully soon, and Kasztan stood trembling and afraid, his heaving sides steaming with his weakness and the effort he had made.

From the stillness of the yard came the cowhand. He led the nervous Kasztan to the water-trough. Kasztan was quiet and depressed enough now, his eyes darting uneasily to the still form half in and half out of the stable doorway.

"Might as well give you a feed."

Kasztan ate then as he had not eaten for months, and he had to be dragged away from the food or his stomach would have burst.

The youth was not idle while the horse ate. He prepared a package of rough food for himself from the farmhouse kitchen, and this and a small sack of oats he tied on the horse after saddling him.

His movements were swift and sure and he moved almost mechanically. Why not, when expectation of escape had been growing in his mind for months? It was even more luck than he had dared to dream of that he would have Kasztan to carry him. The long months of their misery were washed away as if they had never been. Neither troubled to look again at the silent, mutilated form by the stable door.

"We'll hide until dusk," he whispered, and the horse whinnied softly, trotting after him from the derelict farm. There was death behind them, but they gave no backward glance. Too many months of their lives had been given in slavery to that farm for them to regret leaving it.

At dusk the youth swung himself upon Kasztan's back, and the horse, content and fed, galloped swiftly away over the miles of parched earth. There was poverty and wretchedness around them, but they saw nothing of it. Instead the vision in their hearts became like a mirage in the desert and danced tantalisingly before their tired eyes.

Through the darkest hours of the night gallant Kasztan sped as though on magic wings. He went tirelessly, effortlessly, a song in his heart.

"We must get over the border before dawn," the boy whispered over and over, his face white and drawn. "If they find us now we shall both perish."

Kasztan fixed his great eyes on a star shining brightly in the east and steered for it. Beneath that star was all that comprised his world. A dry, warm stable, food, kind smells, and the gentle hands of people who cared for him. He wanted again to feel the touch of their hands on his satin coat.

Kasztan knew that star well. It had lighted his stable for years, shining and twinkling in friendliness.

He had not seen it for many months. His stride quickened as thought stirred. Too long his senses had been dulled into insensibility by inhuman treatment. Now he was awake, living to the full again. It was as if a film rolled back from his brain and pictures out of the past floated before him. They were happy pictures.

Once his hoof rang sharply on a loose stone, and the youth astride him drew in his breath painfully.

"Oh, God! if they should hear!"

An hour before dawn, when the whole world seemed sleeping, man and horse running side by side slipped like silent shadows over the border into Eastern Poland. Their fitful passing seemed not to disturb even the leaves on the road. Kasztan's sides were heaving with the effort he had made, and the youth led him to a stream where they both drank.

Even the water tasted better here, it was poignantly sweet and clear, and cool.

The boy rolled over in the grass and buried his face against the cold earth and was convulsed with his crying.

"To be home—to be home," he whimpered, and gripped the earth in his agony.

Kasztan cropped the grass near the stream, and for a while no other sound broke the stillness of the world. They rested.

Suddenly the boy leaped to his feet and wiped his white face clear of tears.

"Come." Leading the chestnut they

ran silently along the grass verge of the lane. As the day lightened they drew close to a big city, but they skirted it and soon left it far behind. It was like a dead thing, without life or movement.

At noon they halted. In the distance they could see the blue tops of mountains looming out of mist. Kasztan often lifted his noble head now and looked towards those distant mountains.

Soon they went on again, seldom meeting anyone; it was as if they were alone in a devastated wilderness. The boy's face had kindled—he was within minutes of the home he had left so long ago. What did it matter that there was no one there now whom he knew. One day this wilderness of still smoking ruins should be rebuilt, reborn. It was but for a short while. One day they would return as he had returned.

"What shall I do with you?" he whispered to Kasztan. "You could be so useful—but no—that would not be fair—"

He took the last of the oats and gave them to the horse, and led him to a stream. When Kasztan's thirst was satisfied the boy put his arm about his neck and for minutes they stood silently. "Thank you, my friend."

It was farewell between them. Did Kasztan know? It almost seemed that he did, for soon he swung out upon the highway, and his gait was smooth and unhurried. He was on his own again.

"I wonder where he's going?" the boy whispered, and turned with a still face towards the dark farm.

Kasztan trotted on through all the hours of the long night that followed, resting in shady places during the hours of light and finding food and water by the wayside. He was cunning this Arab, for he skirted all the towns and villages, travelling always under the guidance of that eastern star. Every night it grew bigger and more brilliant, and every night Kasztan knew that he was nearing home.

He went with easy unhurried gait, with a purpose, with something on his mind, until at last his pace quickened and he whinnied in his eagerness. The star was directly overhead now, its light white, and clear, and deathless.

Birds were disturbed in their sleep by his passing—a stork raised her long neck to watch curiously, capercaillie rose from their beds to settle again when he had passed.

He smelled the night breeze, and old remembered scents came to his nostrils. His ears loved the sounds of darkness in this place, and his weary feet pressed back into the rich earth the flowers that strewed the path for his coming.

Weary, footsore, eager, he broke into a loping gait. Here was the meadow where he had once passed the summer after a serious accident, over there he could smell the acrid marshes and feel the coldness of water oozing under his burning hooves. He was nearing the home farm now. It was a big estate and had once been owned by the noblest family in Poland. Many men had disappeared in those marshes, but Kasztan knew every foot of the way and he walked warily.

Kasztan knew not who lived here now. He only knew that his destiny led him back again, his instinct had been true. With an eager whinny he left the marsh land, galloped across the fields and up the drive, and rounding the lodge made straight as an arrow to the stables. The eager, weary, beat of his hooves making strange wild music on the unkept paths, drew from out the house a white-haired old lady, who trembled as she hurried after him to the empty stables. For an instant she could not believe the evidence of her eyes. This was not any ghost. Her eyes filled with tears when she saw Kasztan, sweating and lame, bloodstained and dirty, with heaving sides. He swung round and came to her as she stood gripping the lintels of the door. The eastern star etched the scene in silver clarity. Eagerly he came, knowing her, sniffing her warm, old body, nuzzling against her. Here was a friend.

She put her arms about him and hid her eyes that none might see the sudden hope—that blazed there.

"Naprawdę, Kasztan. Skąd ty jesteś? How have you come?"

She could scarcely believe it. She felt his scars and knew of his ill-treatment, and her worn face darkened.

Suddenly she drew herself up proudly. "Last week I heard that my son was still alive. Now Kasztan has returned. It is a sign. I will accept it. My house will survive—the glory of Poland will return—the long night will end—this I know"—and because she was a woman and very old and they had not left her much, she put her face down against the horse's rough coat and wept—"because I am the happiest of women," she explained, "because thou hast kept faith with those who loved thee, my friend."

Outside the eastern star shone with unearthly brilliance.

The night was ending.

Doris Howe.

FLYING CLOTHES

Gabardine Flying Suits, Helmets, Goggles, Sheepskin-lined Boots and Gloves.

Catalogue on receipt of 1d. stamp

D Lewis

LIMITED

(Dept. S.)

124 Gt. Portland St.

London, W.1.

BETWEEN WILNO AND LIDA

When I met a Group Captain of our Air Force here in London, I casually asked him whether he had ever flown between Wilno and Lida.

"Yes, of course," he replied, "and one night I even got lost over a little village, and I had to dive down to find the station roof and the railway lines. This caused much noise over the heads of the inhabitants."

Good heavens! He had hardly spoken those words when before my eyes arose the picture of happy bygone days. A big lawn sloping down towards the pond. Further away among the trees a piece of brownish-pink tillage and a grove in which tall pine trees were growing. All this was surrounded by an incredible richness of green already turning golden, and trees on which the sun's rays painted patterns, throwing oblong shadows on to the lawn. Under those trees phlox and dahlias were blossoming in clusters, and gathered on the lawn were guests who had either come for their vacation or on a brief visit from the neighbourhood. Several faithful dogs were dozing in the sun, all ready to rush off for a run with much barking. On such an afternoon the silvery clouds lined with violet shadows hung on the horizon almost without moving. Then a small metal insect would become visible above the grove and the clouds—an aeroplane which was on its way to Wilno or Lida, circulating between the Lida aerodrome and the one in Porubanek.

That sight was nothing unusual, and even the far-off roar of the engines did not draw anybody's attention. But sometimes it happened that the 'plane came closer, passing the line of pine trees behind the tillage and describing a semicircle over the garden. The noise of its engines excited the dogs, who raised their voices. The guests in their chairs, surrounded by flowers and the garden, did not pay any attention to the passing shadow of wings. It was peace-time, and small, everyday arguments and literary discussions occupied their minds.

It only turned out later that in those aeroplanes airmen were practising who one day were going to take part in the Battle of Britain, who were going to bomb Germany and fly over the African desert. Apparently many a soldier who had been fighting out East, or now fighting in Italy, comes from those parts of Poland.

Nowiny z frontu piękności . . .

SŁYNNNE preparaty Heleny Rubinstein są stale - mimo, iż w ograniczonej mierze - do nabycia zarówno w sklepach kosmetycznych, jak i w Salonie firmy: 48, Berkeley Square, W.1

DOKONYWA się tam również zabiegów djatermii dla trwałego usunięcia nadmiernego uwłosienia, żylaków, znamion. Zabiegi przeciw uwłosieniu w cenie sh. 21/-, przeciw żylakom i znamionom sh. 42/-.

Żądajcie szczegółów o nowym masażu hormonalnym. Stanowi on idealny zabieg przeciw zwężonej, suchej skórze.

Helena Rubinstein
48, Berkeley Sq., W.1
GROsvenor 1407

There was a railway line leading from Lida to Wilno, and along it, nearly parallel, ran an old highway which was turned into a road in Polish times. That ancient highway, flanked by birch trees, was very wide, and the road covered only part of it, leaving strips of green on both sides. In the autumn the yellow birch trees glittered with a metallic light; they grew along the fields until they reached the wood, which swallowed them up and protected them with a wall of pines, mixed with hazel trees and junipers. Further away the trees became more sparse, and one could see fields bordered by more woods. Small grey houses with shingle or straw-thatched

Then there came autumn 1938. In front of the house in the courtyard yellow and pink dahlias were in blossom and strawberry-coloured phlox, helianthus and cacti, and masses of other flowers. The neighbours had just arrived and so had the newspapers from the post-office. Munich was the only topic of conversation. Its threatening shadow seemed to hang over that far-off corner of Lida. The poor Czechs had been forced to capitulate, they were so afraid of Hitler that they could not protest. As Lord Runciman pointed out, the population of Czechoslovakia near the frontier was very mixed and German. But the great democracies of the West expressed

all, we were surrounded by flowers, by a whole wall of multi-coloured dahlias, violet, golden, white, pink and brown. They were blossoming forth in all their glory and splendour, and their exuberance and aliveness were a contrast to the dark presentiments of my soul. "What good are they," I thought, "except to be put on graves?" But even for that they were not used.

Only once were we lucky enough to have a Polish officer as our guest. He belonged to the Air Force and arrived on a motor-cycle. He had had an accident in peace-time, disabling him for flying, but he was in the reconnaissance, preparing aerodromes for landing purposes. He gave orders to roll the field by the wood. (Maybe several crews were saved, thanks to that.) Much later, when on board ship which was taking us from Norway to England, we met some young technicians in civilian clothes who told us that as late as 21st September they had landed or started from that field. God will that they are still alive and have not been killed over Hamburg or the coast of France.

Since then maybe we who have been saved have learned more than our first parents, driven out of Paradise because they ate the forbidden fruit of knowledge of Good and Evil. Nearly all our mottoes have deceived us, and above all the conviction that a moral right exists for the protection of the poor and persecuted. Only one feeling has not deceived us in our hearts: the feeling of faithfulness. There are many of us who were born in Troki, Oszmian, Nowogródek and by the Niemen. Soldiers from Wilno and Lida are fighting in Italy. The Wilno fighter squadron will celebrate its anniversary on 15th of March. Each of them would, when asked, reply more or less the same: "The people are poor in our part of the country. Their main characteristic is their devotion to the Catholic Church. They showed this in their endurance and patience during 150 years of foreign rule. Each of them, if there was a chance, tried to pray in church out of a Polish prayer-book and sang Polish songs. When we had the right to vote we voted in Wilno Sejm for the annexation to Poland."

In the first winter months of 1919 people from my neighbourhood used to say, "The cloud is in the West!" They meant that Warsaw was free and that they were expecting help from there. Surely to-day every time they look at the sinking sun, every time the golden clouds grow pink over the wood, they think and say the same—waiting for the return of their nearest.

J. M.

Aircraft Engineering

ZALOŻONY w 1929 r.

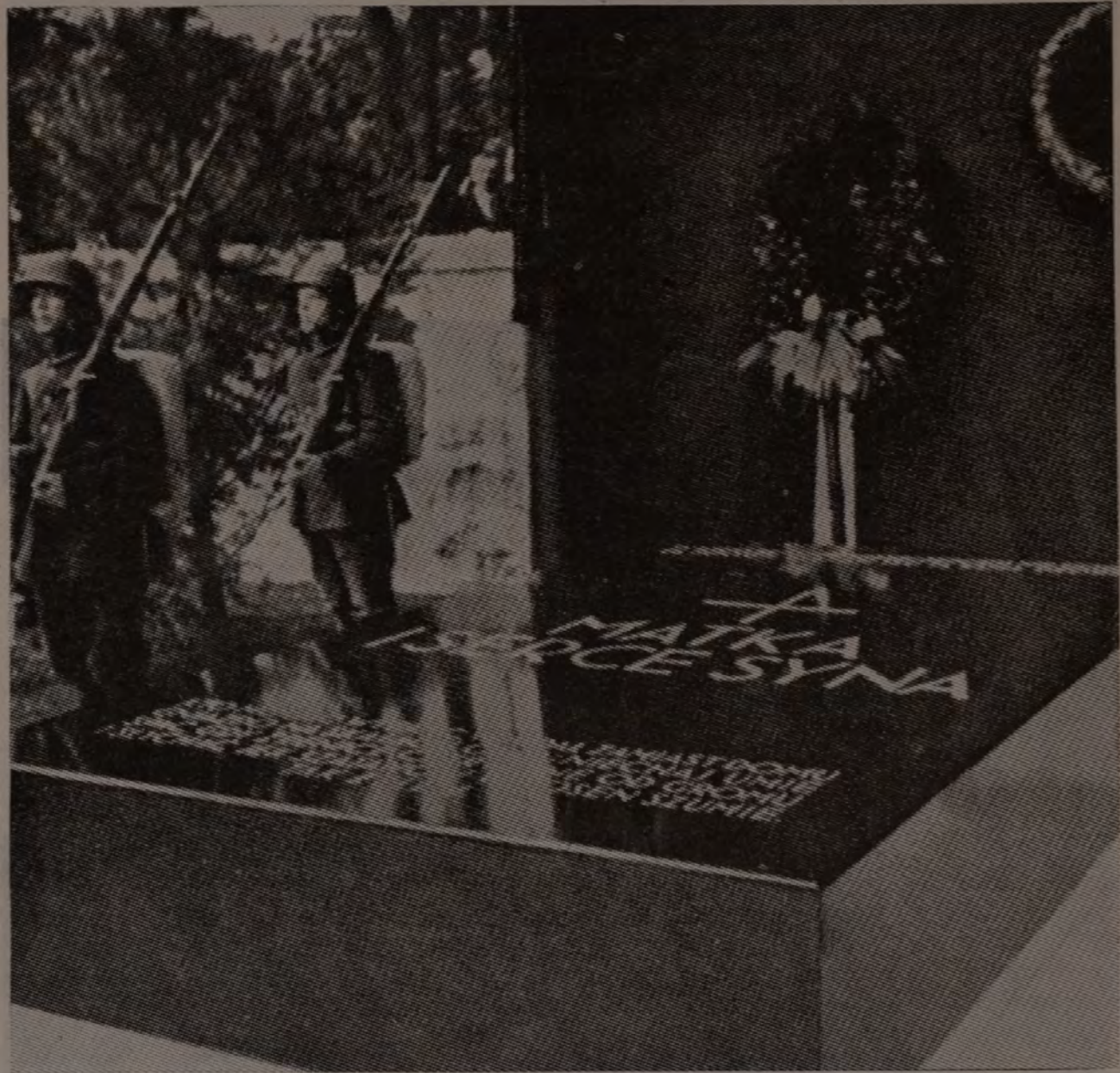
Techniczny i naukowy miesięcznik lotniczy

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

Pojedyncze numery sh. 2/3—
Wysyłka bezpłatnie

Prenumerata rocznie 26s. Od.
Pocztą bezpłatnie

12 Bloomsbury Square
London - - W.C.1



Mausoleum in Wilno (Vilna)—the place of rest of the heart of
Marshal Pilsudski and his mother

roofs were scattered here and there. In front of them grew brightly coloured dahlias, rudbeckia and golden-rods. The white window-frames were shining in this frame of flowers. Further away the country was sloping down, and instead of the moisture coming from the meadows there was the dryness of the wood; there was a little brook among clumps of alders, or a bright blue stream twisting and turning like a delicately twined ribbon on some Baroque embroidery.

However, what struck one most on such an autumn day when driving along the road between Wilno and Lida was the utter silence. Everything seemed to be asleep—the birches, pines, little huts, fields where the harvest was being gathered and over which hung the first spider-webs, even the wayside stones covered with moss, and the bright northern sky on which oblong clouds hung suspended.

Who would have thought that this country would have to go through another terrible war, and that its fate would depend on malicious political quarrels?

We had once seen a beautiful military review in Lida which was led by General Grzmot Skotnicki, the commander of the Baranowicz region killed in action in 1939. After the review we all had a gay luncheon party in which beautiful ladies and young people took part. The whole thing rather reminded us of a picnic.

their indignation and their will of resistance. The wrong done to Czechoslovakia excited general opinion. In the country house situated between Lida and Wilno there was strong disapproval and fear of the German danger.

A year had hardly passed; it was the end of August 1939. War seemed unavoidable, and the thought of it hurt with a dull pain. The weather was unusually dry, the sky as well as the earth was bleached and light. At dawn on 1st September Lida aerodrome was suddenly bombed by the Germans. They also bombed the radio station in Porubanek; but the papers arrived as usual, the trains were running normally, and simple-minded people were still imagining that peace could be preserved. The old gardener said: "Maybe the Pope will come to our assistance, and they say the Lithuanians don't want a war." He and I were standing in the vegetable garden. My eyes were downcast, and when I looked up my surroundings seemed incredible in their peacefulness and brightness. Among the dark green leaves of the apple trees I could see the shining red apples, just ripening, and the dark beetroot stalks which were growing in their beds, and next to them beans climbing up on stalks showing their yellow pods. Behind the hedge the grey roofs of the farmstead were visible in the sunlight, further up part of the fields and the horizon framed by dark woods. Above

MAJOR URBANOWICZ BACK FROM CHINA

Readers of *Wings* will remember the silhouette of Major* Pilot Urbanowicz, which appeared in a recent number of our paper when we published the details of an interview with him in Chungking.

Major Urbanowicz has recently returned to this country from China, where he spent several months in action on the Chino-Japanese front.

During that time he shot down two Japanese planes, and for his bravery was awarded a high American decoration.

Up to the present time, Major Urbanowicz has destroyed 17 enemy planes and one probable. He is one of the leading Aces of the Polish Air Force, and during the Battle of Britain commanded the famous Fighter Squadron 303. He later became head of the Polish Air Force Fighter Wing, and afterwards was sent to America as Deputy Air Attaché.

We are now publishing the citation of this award and the text of two letters, one from the American General and the other from the Chinese General Chow.

1. *Award of the Air Medal*: Under the provisions of paragraph 8 c. 3 Army Regulations 600-45, dated 22nd September 1943, and pursuant to authority contained in classified radio, Headquarters, Forward Echelon, U.S. Army Forces, China, Burma and India, dated 5th January 1944, the Air Medal is awarded to the following named officer of the Polish Air Force:

WITOLD A. URBANOWICZ, Major, Polish Air Force. Major Urbanowicz distinguished himself by meritorious achievement in aerial flight during his voluntary service with squadrons of the United States Army Air Forces in China from 23rd October 1943 to 15th December 1943. During this period he participated as a pilot of fighter aircraft in low-level strafing, bombing, and escort missions, involving approximately thirty-four hours of combat flying. The majority of his missions were flown in support of Chinese ground forces when those forces were hard pressed by Japanese in the Tungting Lake area. On 11th December 1943 he engaged in an attack on a Japanese formation returning to its base, and in the ensuing air battle brought down two enemy fighter planes. Throughout his combat service he displayed courage and fighting skill in the face of the enemy. His actions reflected credit to his personal record as well as that of the Polish and United States Armed Forces.

C. L. CHENNAULT, Major-General, U.S.A., Commanding.

NEW YORK CITY, NEW YORK

4th January 1944.

Subject: Commendation.

To: Major Witold A. Urbanowicz, Polish Air Force.

Upon your leaving this command after voluntarily coming to China to serve with American fighter units, I desire to express my appreciation of your action and commend you on your combat work. I note especially your destruction of two Japanese Zeros over Nanchang on 11th December 1943.

By your choosing to fight with a squadron flying the flag of your country, I feel the loss of an extremely able and experienced pilot. My wishes are for the best of luck and success in your new assignment.

Trusting that your stay with us here has been enjoyable and that we shall meet again when the world is at peace and Poland free from the aggressor. I am, sincerely,

C. L. CHENNAULT, Major-General, U.S.A., Commanding.

* Mjr. Urbanowicz has been recently promoted to the rank of Lieutenant-Colonel.



Mjr. Urbanowicz (in centre) during his visit to U.S.A. See front page of *Skrzydła*, where Mjr. Urbanowicz is seen being decorated with the American Cross. At the bottom of the page is seen the plane on which Mjr. Urbanowicz fought in China



An American Canteen in China

Subject: Commendation.

To: Major Witold A. Urbanowicz.

It is a pleasure to say a word of appreciation on your leaving China. You came voluntarily to China to serve with American fighter units and distinguished yourselves in air combats with the Japanese over the Yangtze regions by your skill and bravery. I particularly note your destruction of two Japanese Zeros over Nanchang on 11th December 1943, regarding

which General Chennault has given his word of commendation.

As you are leaving China for England to join the Polish Air Force, I cannot but express my regret for the loss of help from a friend and well-wisher of China. Please accept my wishes for good luck and success in your new assignment.

Sincerely,
(Gen.) C. J. CHOW,
Director, Commission on
Aeronautical Affairs.

On behalf of the Polish Airmen in Great Britain
THE POLISH FIGHTER SQUADRON
"CITY OF WILNO"
will present a memorial plaque of Our Lady of Ostra Brama to
WESTMINSTER CATHEDRAL.
The unveiling of the plaque, preceded by Holy Mass,
will take place
on 15th MARCH 1944 at 11.45 a.m.
All British Friends and Allies are heartily invited to take
part in the ceremony and to join in the prayers offered
for the Squadron's return to its home City

BIRTHDAY TRIBUTE

On 16th March *Skrzydła* (Wings) celebrates its fourth birthday. May I, in the name of all British readers, extend congratulations and thanks for the many hours of pleasant and instructional reading that it has provided. May I, too, wish it continued success during the fifth year of its existence.

During these last four years *Wings* has met a need that could not have been supplied in any other way. It would be a great pity if in the coming years of peace the mutual esteem and friendship of the Polish and Royal Air Forces, so well catered for by this paper, should be allowed to lessen for want of contact. so why should not *Wings* be continued after the war?

It is certain that both British and Poles would appreciate the opportunity thus created of keeping in touch with each other.

The birthday of *Wings* has a deeper significance this year, for the Polish Air Force celebrated its 25th anniversary not so many months ago.

The Polish Air Force had its official beginning on 5th October 1918, and this silver jubilee is a landmark in the history of aviation. From a Force comprising so few machines that they could almost be counted on the fingers of one's hands, and a personnel that was numbered in dozens, the present P.A.F. is a superbly equipped and trained striking force in hundreds of planes and thousands of specialised air crews and ground personnel.

In the early days after 1918 the Poles had a difficult uphill fight. The Great War had left them the legacy of a country denuded of machines and tools necessary to the building of aircraft parts and all other precision manufactures. The start from scratch demanded supreme efforts of physical labour and economy, but it was done. The wonder is that so much was accomplished in such a short time. Poland owes a great debt to the enthusiasm of its pioneers in aviation.

Names like Skarżyski, Żwirko, Orliński and many others have taken on a new meaning. Their work laid the foundations of our Allies' present-day Air Force. Their example inspired exploits that will figure in history as among the most famous of this war.

Polish pilots lost their homes, their families and their country. But honour and a will to carry on was very dear, and it gave them the name "Daredevils of the skies, the Poles who are never beaten until they are dead." What more can one say of a man?

From those far-off days of twenty-five years ago there was developed a small but efficient Air Force that was not given a chance to show its worth in 1939.

Not till the Battle of Britain could we British really assess the enormous value of the Polish Air Force as an ally, and since that time it has proved itself over and over again. In Poland we have a co-belligerent who steadfastly treads the same path as we do, never wavering, and ever ready to do its duty.

When peace comes to Europe once more, Poland will be counted a first-class air power. It has worked and fought for such a place. One can safely say that it has earned it.

In civil aviation we shall work hand in hand with Poland, for even before this war the Polish air lines enjoyed an enviable reputation for regularity, punctuality and safety.

As a nation the Poles were ever air-minded. Their success in gliding was acknowledged by the whole world at a time when we in Britain were far behind them in this branch of aviation.

Let us hope that this will be the last year of the war, but not the last year of Wings. May it continue to bind us together in ever stronger ties of friendship—ties that will never be broken in success or adversity!

Evyn Thomas.

WIDOKI ROZWOJOWE POLSKIEGO PRZEMYSŁU LOTNICZEGO

Myśląc o przyszłości, wielu z nas zastanawia się nad możliwościami i celowością rozwoju przemysłu lotniczego w Polsce. Przed omówieniem tematu zasadniczego, pragnąłbym skreślić pokrótce tło, podkład ogólny dla rozbudowy lotnictwa w naszym kraju.

Lotnictwo stanowi dziedzinę tak swoistą, odrębną od innych zawodów i sportów, tak pociągającą, szczególnie dla Polski, że kto z nim się bliżej zetknął, ten "wsiąka" w to środowisko już na zawsze; bez względu na rodzaj pracy: w powietrzu, czy na ziemi. Wielka rodzina lotnicza wyróżnia się szczególnymi cechami, wyrobionymi na tle odpowiedzialnej pracy zespołowej. Życie załogi zależy od staranności mechaników; ci znowu za punkt ambicji uważają opiekowanie się sprzętem, tak, jak czymś własnym, drogim i przeżywają w napięciu nerwowym długie godziny wycekiwania na szczęśliwy powrót swojego "grata" z zadania bojowego.

Ta bratnia więź nie ogranicza się bynajmniej do dywizjonów; wspólna tradycja i przywiązanie sięga daleko w głąb: do warsztatów parkowych, do przemysłu lotniczego, do fabryk pomocniczych, pracujących dla lotnictwa; do rodzin pracowników lotnictwa; ba, nawet mieszkańcy okolicy lotnisk uważają się za członków tego osobnego świata.

Porównując te stosunki w różnych krajach, odnoszę wrażenie, iż w Polsce ta więź sympatii społeczeństwa do lotnictwa była i jest bez porównania silniejsza, niż gdziekolwiek indziej. Świadczy to o głębszym zrozumieniu całości zagadnienia, potwierdza opinie, iż jesteśmy narodem z natury obdarzonym silniejszym instynktem w tym kierunku, a jednocześnie stanowi najbardziej podatny grunt dla dalszego rozwoju lotnictwa. Stanowi to poważną wartość przyrodzoną, którą należy bezwarunkowo wykorzystywać. Warunki są szczególnie sprzyjające, wobec tego, że naszemu wysoce uprzemysłowionemu sąsiadowi zachodniemu, Niemcom, będzie wzbronione rozwijanie lotnictwa w jakiegokolwiek formie.

Mamy wszelkie dane, aby przejąć znaczną część dziedzictwa lotniczego Rzeszy, wraz z poważnym dorobkiem naukowym, patentami, metodami produkcyjnymi i urządzeniami fabryk. W ten sposób możemy bardzo znacznie rozszerzyć podstawy do przyszłej wytwórczości samolotów i sprzętu.

W rozumowaniu tym, spotkać się możemy z zarzutem następującym: oto kończy się wojna i nad rynkiem lotniczym zaciąży na długie lata olbrzymi potencjał rozbudowanego już przemysłu amerykańskiego i brytyjskiego, nie mówiąc już o wielkich zapasach gotowego sprzętu. Gdzież więc myśleć o produkcji nowych jeszcze samolotów? Na poparcie tych krytycznych argumentów, przytoczyć można ostatnie cyfry z U.S.A. (patrz "Daily Telegraph" z dnia 16.2.44), że w Stanach Zjednoczonych produkcja samolotów utrzymuje się teraz na poziomie 9000 miesięcznie; w grudniu, jedna tylko wytwórnia wypuszczała gotowy samolot co 15 minut. Dalej, że metody masowej produkcji spowodowały obniżenie ilości potrzebnych robotniko-godzin średnio niemal do jednej dziesiątej; a dla pewnych dwóch typów szczególnych nawet więcej, mianowicie w przypadku jednej z maszyn myśliwskich: ze 157000 do 7800, czyli do jednej dwudziestej, a dla jednego z bombowców z 200,000 do 13,000 robotniko-godzin. Jakże więc myśleć o współzawodnictwie?

Otóż, o konkutowaniu z Ameryką oczywiście nikt nie będzie myślał; nie trzeba jednak zapominać o paru faktach. Po pierwsze, te imponujące cyfry osiągnięte zostały przez wciągnięcie do współpracy setek pokrewnych fabryk np. samochodów, chłodzi, odkurzaczy i t.p. Z chwilą powrotu do warunków pokojowych, zakłady te muszą zaspokoić zaniedbany w ciągu 4-5 lat wojny rynek cywilny. Stopa życiowa Amerykan i Brytyjczyków, z Kanadą, Australią, Nową Zelandią i Ameryką Południową, jest wysoka i stale się podnosi. Zapotrzebowanie na artykuły domowe, na odbudowę zniszczeń w Europie, na wyposażenie ognisk rodzinnych dla kilkunastu milionów żołnierzy, którzy powrócą do domów, wyraża się w cyfrach fantastycznie wielkich. Rynek zbytu na wiele lat po wojnie przedstawia się tak pomyślnie, iż przemysłowcy martwią się raczej, jak sprostać przyszłemu zapotrzebowaniu. Około czterech piątych ludności świata żyje w warunkach poniżej poziomu, uważanego za dostatni, który wymaga podniesienia, otwierając nowe, olbrzymie

rynki zbytu. Ekonomiści, najętsze mózgi, głowią się teraz nad planowaniem obrotów gospodarczych i nad rozszerzeniem produkcji, a nie nad jej ograniczeniem.

Z istniejących około 28 milionów samochodów na całym świecie, prawdopodobnie 20 milionów odbyło już swój pracowity żywot i powinno w ciągu najbliższych paru lat pójść na złom. Trzeba je zastąpić, a przecież zdolność produkcyjna całego przemysłu motoryzacyjnego nie osiąga 4 milionów rocznie. Jeśli z "demobilu" pójdzie na rynek cywilny, powiedzmy, nawet milion ciężarówek, to nie zmieni to wiele stanu rzeczy.

Równocześnie, rozpowszechni się lotnictwo cywilne. Trzeba będzie w ciągu kilku lat zbudować parę set tysięcy samolotów pasażerskich, rodzinnych i dziesiątki tysięcy komunikacyjnych: pasażerskich, oraz transportowych. Część tylko tych ostatnich da się przerobić z wojskowych, a przecież poza tym nadal mają być utrzymywane potężne siły powietrzne Sprzymierzonych, jako gwarancja pokoju i poszanowania zobowiązań. Stanowią one będą odbiorcą dużego i stałego.

To wszystko wskazuje, iż przez wiele lat zapotrzebowanie na samoloty utrzyma się na wysokim poziomie. Niewątpliwie, będzie istniała produkcja masowa pewnych typów, ale ta ma i swoje słabe strony, widoczne zresztą z przytoczonych powyżej cyfr robotniko-godzin. Świadczy o one o bardzo wysokim zmechanizowaniu produkcji, opartym o urządzenia i maszyny zbudowane w danego typu. Wszelka zmiana jest więc nadzwyczaj kosztowna. Jeśli rzuci się olbrzymie sumy pieniężne z konieczności, w czasie wojny, to warunki pokojowe pracy, zmuszają do oparcia wytwórczości na zasadach kalkulacji handlowej, oszczędnej. Przed wojną wielkie hutnictwo amerykańskie nie chciało przyjmować "drobnych" zamówień na tłoczenie blach na karoserie samochodowe, stawiając jako minimum naprz. 50100 czy 200 tysięcy kompletów jednego typu. Koszt bowiem specjalnych pras jest bardzo wysoki. Zależy więc na ciągłym, równomiernym zatrudnieniu takiego urządzenia, możliwie nawet na trzy zmiany, aby się to opłaciło. Podobnie jest z masową produkcją samolotów. Ale oprócz kilku, czy kilkunastu zasadniczych typów, nadających się do wyrobu w wielkich seriach, istnieją dziesiątki typów, modeli i odmian, nie nadających się do budowy w bardzo dużych zakładach, naprzykład: niektóre pasażerskie i "rodzinne" ze specjalnym wykończeniem wewnętrznym, sanitarne, wycyznowe do zwalczania szkodników, do patrolowania obszarów leśnych, ratownicze morskie, do pracy w specjalnych warunkach tropikalnych, czy podbiegunowych, do fotografii lotniczej i t.p.

Zapotrzebowanie na maszyny takich typów, może iść w tysiące na rok, ale nie w dziesiątki tysięcy. I to jest właśnie wdzięczne, a obszerne pole dla średniego co do wielkości przemysłu lotniczego, jaki będziemy mieli w Polsce. Co więcej, każdy kraj ma odmienne warunki klimatyczne, specjalne wymagania i upodobania. Nikt temu lepiej nie sprostą, niż przemysł rodzinny i konstruktorzy, znający miejscowe warunki gruntownie.

Dalej, Europa kontynentalna stosuje powszechnie wymiary nie calowe, a metryczne, inne normy i profile gwintów, inne normy materiałowe. Dla ułatwienia więc obsługi i uniezależnienia się od dostaw z zagranicy części zamiennych, pożądanym jest opieranie się na zakupie w kraju, nie mówiąc już o kwestii zwiększenia stanu zatrudnienia i kwestii wydawania pieniędzy zagranicę.

Oczywiście, że błędem byłoby zaślepienie się wyłącznie we własnych konstrukcjach. Będzie zawsze wiele typów maszyn lepszych zagranicą i warto je nabywać po niższej cenie, uzupełniając w ten sposób doświadczenie własne. Jeśli my będziemy kupowali na rynkach światowych, to i inni kupią od nas.

Tyle jest do zrobienia poza tym dla zapokojenia ludzkich gustów i upodobań jak artystycznego wykończenia wnętrza, zwrócenie uwagi na komfort czy szybkość. Tyle jest różnych wymagań, a poza tym, ludzie łatwo nudzą się monotonią, szablone. Szukają nowości, oryginalności. Przykładem jest istnienie dziesiątków fabryk samochodów i motocykli, które właśnie liczą na różne odmienne fantazje nabywców.

Czechosłowacja, o połowę mniejsza od Polski, miała aż 7 fabryk samochodów,

budując — trzeba przyznać — modele oryginalne i wartościowe. Mała Dania miała dwie montownie samochodów, Szwecja — dwie fabryki i montownie. Widać z tego, że rynek można zawsze znaleźć jeśli się w tym kierunku pracuje. Stoimy teraz na początku epoki lotniczej i z pewnością powtórzy się w handlu samolotami to, co widzieliśmy przed 20-30 laty w odniesieniu do samochodów. Możemy więc czerpać doświadczenie i wnioski co do sposobu postępowania.

Mamy zdolnych konstruktorów, inteligentnego, sprawnego robotnika, mamy podwaliny w formie gotowych, rozbudowanych jeszcze w czasie wojny zakładów. Każdy z nas powróci do kraju bogatszy w doświadczenie: mamy poza tym nawiązane stosunki ze sferami lotniczymi zagranicą. Nasze lotnictwo wojskowe będzie liczniejsze, z pewnością sport lotniczy i szybowcowy się rozwinie, sieć komunikacyjna powiększy się zarówno na

szlakach krajowych jak zagranicznych. Rynek krajowy będzie znacznie chłonniejszy. Zniknie poważny konkurent niemiecki, a niewątpliwie też nawiążemy bliską współpracę z Czechosłowacją. Otworzą się znowu rynki eksportowe: Rumunia, Węgry, Jugosławia, Grecja, Turcja i wiele innych krajów.

Możliwości polskiego przemysłu lotniczego są bardzo szerokie. Wiele się już nad tym myśli i przygotowywane są plany jego rozwoju, podobnie jak dla każdej innej dziedziny gospodarki narodowej.

Polski lotnik dotarł podczas tej wojny do najbardziej odległych zakątków kuli ziemskiej. Da Bóg, wkrótce będzie on odwiedzał szlaki tułaczki wojennej, rozprawiając doskonale samoloty, zbudowane przez polskiego inżyniera, polskiego robotnika, w polskich fabrykach.

Jan Zawistowski.

COLLETT'S
Zakłady Krawieckie
i
Dostawcy konfekcji męskiej
dla
Polskich dywizjonów
53 SHAFESBURY AVENUE
LONDON, W.I
5 KING STREET, NOTTINGHAM
92/93 NEW STREET, BIRMINGHAM

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)

VANĚK KRAWIEC I KUŚNIERZ CZESKI
Każde futro po jego przerobce, wygląda jak nowe. Płaszcze i kostiumy. Pierwszorzędny krój.
4 William Street, Knightsbridge, również w Bournemouth

JABLO
**ŁOPATY ŚMIGŁA O
WYSOKIEJ SPRAWNOŚCI**
JABLO PROPELLERS LTD.
22, OLD QUEEN STREET, LONDON, S.W. 1

HUMOR

"SPOSTRZEGAWCZY"!

W małej wiosce w południowej Anglii, w skromnym hoteliku popija czarną kawę dwóch lotników. Do siedzących zbliża się jakiś nieznajomy człowiek w cywilnym ubraniu.

— Co wy tu robicie — rzuca pytanie.
— Ano nie — pijemy kawę!
— A co jeszcze robicie?
— Latamy!
— Przecież w tej wiosce nie ma lotniska!

— Zgadza się, ale za to jest o 3 mile!
— Więc mówicie, że latacie! A to bardzo ciekawe! Dużo mieliście lotów?
— O bardzo dużo. Byliśmy już trzy razy nad Hamburgiem, pięć razy nad Berlinem, Lipskiem, Hannoverem. Nawet wczoraj byliśmy nad Berlinem. Dzisiaj w nocy też lecimy nad Berlin!

— Ooo! Jak widzę to dużo macie zajęcia! A czy nie możecie mi powiedzieć gdzie w tej wiosce jest bar?

— Bardzo chętnie. Niech pan skęci w lewo, później w prawo i na samym rogu jest bar!

Nieznany przybysz podziękował za informacje i szybko wyszedł z hoteliku. Po chwili jeden z lotników odzywa się:

— Staszek, bo widzisz "careless talk..." Nie wiem, czy dobrze zrobiliśmy, mówiąc mu o tym barze! A może to szpieg...?

★

FACHOWIEC ODEZWAŁ SIĘ!

Na jednej ze stacji lotniczych odbywa się koncert. Właśnie gra orkiestra dęta. W pierwszym rzędzie na widowni siedzi jeden z mechaników lotniczych, świeżo przybyły z Rosji. Mechanik przez cały czas nie spuszcza oka z puzonisty, który zręcznie manewruje puzonem, wyciągając to znowu wciągając mosiężną rurkę.

W czasie przerwy do puzonisty podchodzi mechanik i mówi:

— Niech mi pan da ten puzon — może mnie się uda wyciągnąć rurkę! Mechanik jestem!...

★

DOBRZE OBLICZYŁ

W pewnym sztabie w Londynie ktoś zapytał drugiego:

— Tak prawdę mówiąc, to jak daleko jesteśmy od Rzymu?

— O ile o nas chodzi — to jakieś 1000 mil.

★

DOKŁADNY WYWIAD

Na Trafalgar Square w Londynie, o godzinie pierwszej w nocy toczy się rozmowa między podchmielonymi lotnikami a policjantem:

— Sorry, czy o tej porze idzie autobus w kierunku południowym?

— Nie! już zapóźno!

— A może w kierunku północnym idzie jeszcze jakiś autobus?

Policjant patrzy na zegarek i mówi:

— Sorry! Ostatni odszedł pięć minut temu.

— To może na wschód Londynu idzie jakiś bas?

— Też nie! Sorry!

— A na zachód też zapóźno?

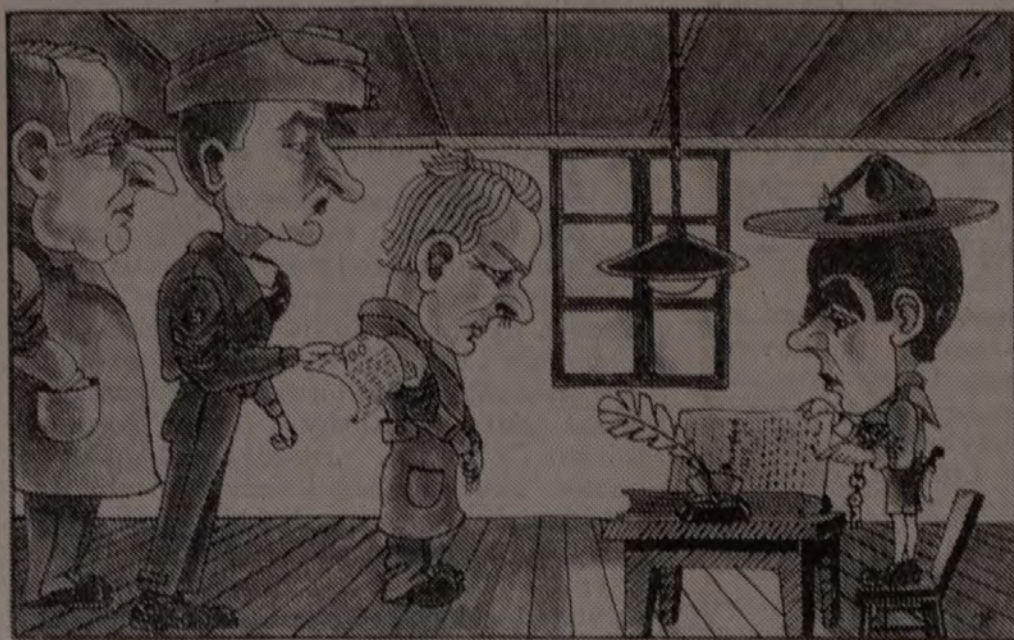
— Yes! Ostatni autobus odszedł trzy minuty temu!

— O.K.! — odpowiada lotnik — teraz możemy śmiało przejść na drugą stronę jezdni — już nas nie rozjedzie autobus...!

Tony

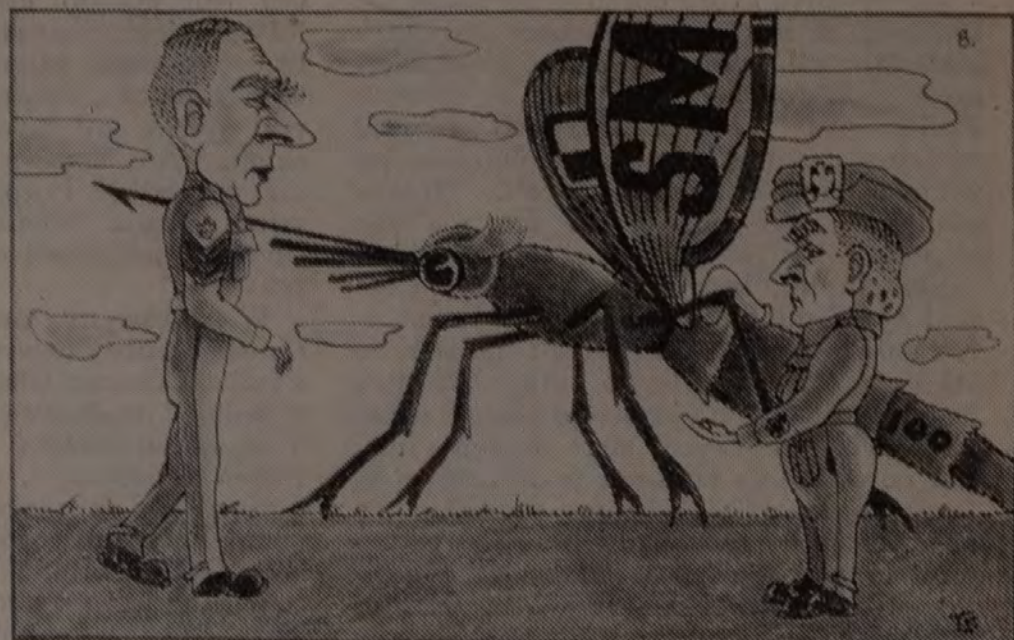
SEN DYWIZJONU

Tekst i rysunki — Tad. Karwowski



A majstrowie z raportami
Myśmy przeglądali sami...

Ładnie! — rzekł techniczny, już
zrobiono
Więc na pole wyrzucono.



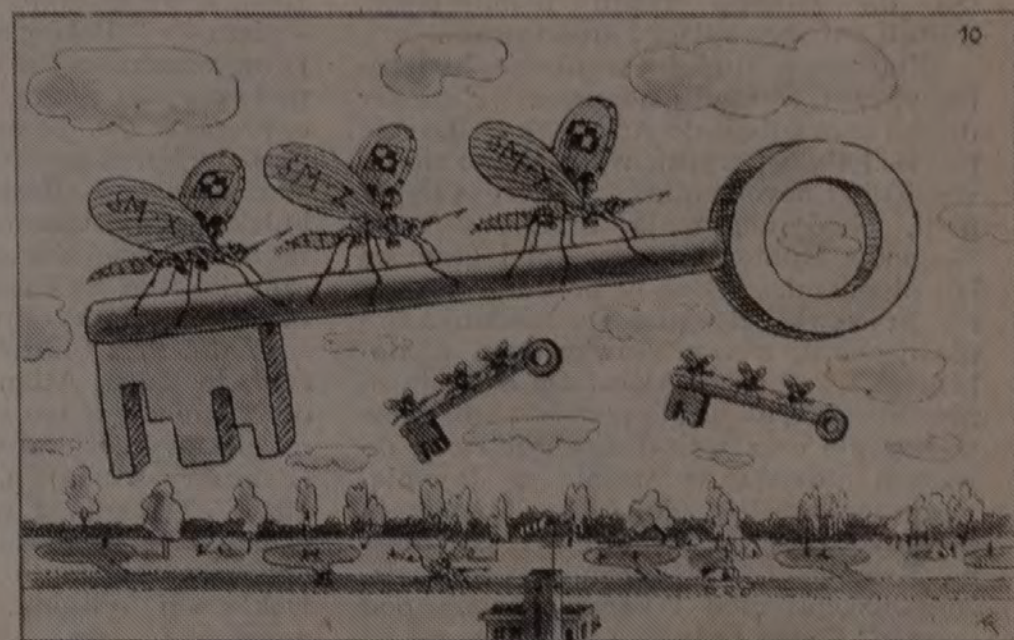
Jak tam Boles, czy gotowe,
Bo piloty są morowe.

Wojna, wojna, panie panie
Masz Mosquito w dobrym
stanie.



Luto... — Zylbek..., ta załoga
Dalej w górę. Chociaż trwoga

Beczki, korkociągi wywijali...
Adjutanci!!!..., Mosquitego
oblatali.



Gdy załogi się ubrały,
Do Mosquitów powisały.

Na treningu jest zadanie.
Latać kluczem trzeba panie.



Wyszkoleni doskonale,
O wyprawie marzą stale,

Do Crew-Room'u idą rano
Jutro Berlin!!! usłyszano.



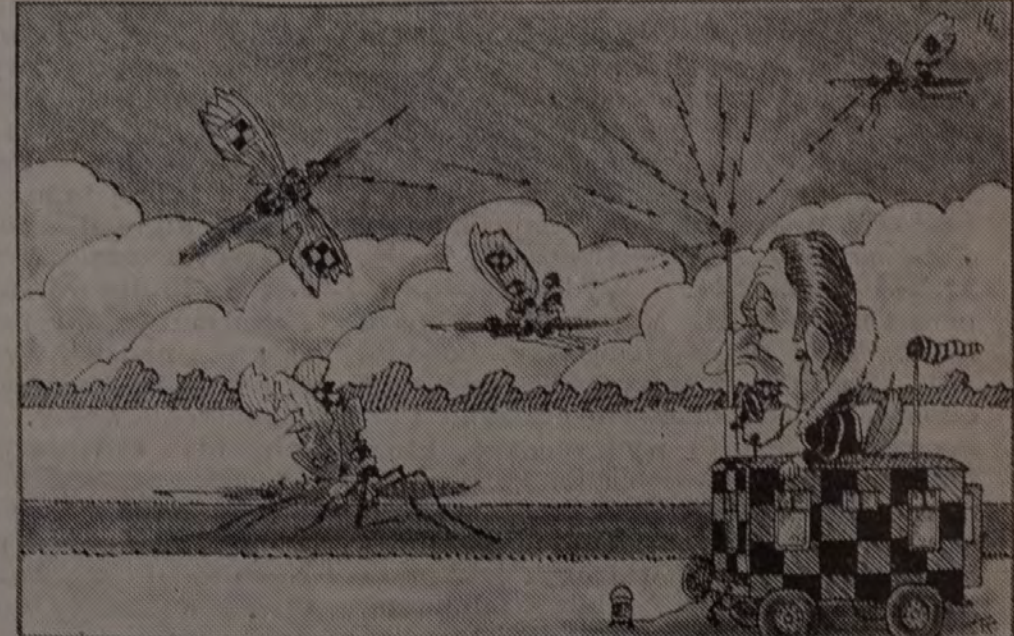
Już benzynę się pompuje,
Radość w sercu każdy czuje,

Co pięć sekund jeden start,
Każdy pilot krzyża wart.



Nad Berlinem piką w Reich-
stag!
Wszystkich Niemców trafia
szlag,

Bo widzieli polskie znaki.
Za Warszawę!!! wy! żebraki.



Wszyscy cudem powracają
Sterów, skrzydeł, swych nie
mają.

Trochę rannych, do lekarza!
Dobrze leczy, pięknie się
wyraża.

dok. nastąpi

Dwutygodnik wydawany przez Wydział Kultury i Oświaty Inspektoratu Lotnictwa

Prenumerata kwartalnie z przesyłką pocztową sh. 3/6

Redakcja i administracja (Editorial and Business Offices): Chantrey House, Eccleston Street, London, S.W. 1. 'Phone: SLOan 9764.

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.