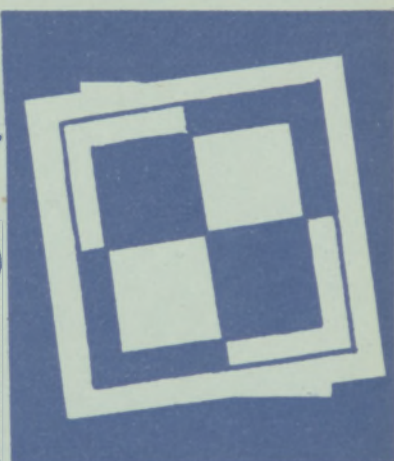


**NUMER  
LOTNICZY**



**38**



**1918-1943**

**PORADNIK**

*dla pracowników*

**ŚWIETLIC**

*żołnierskich*

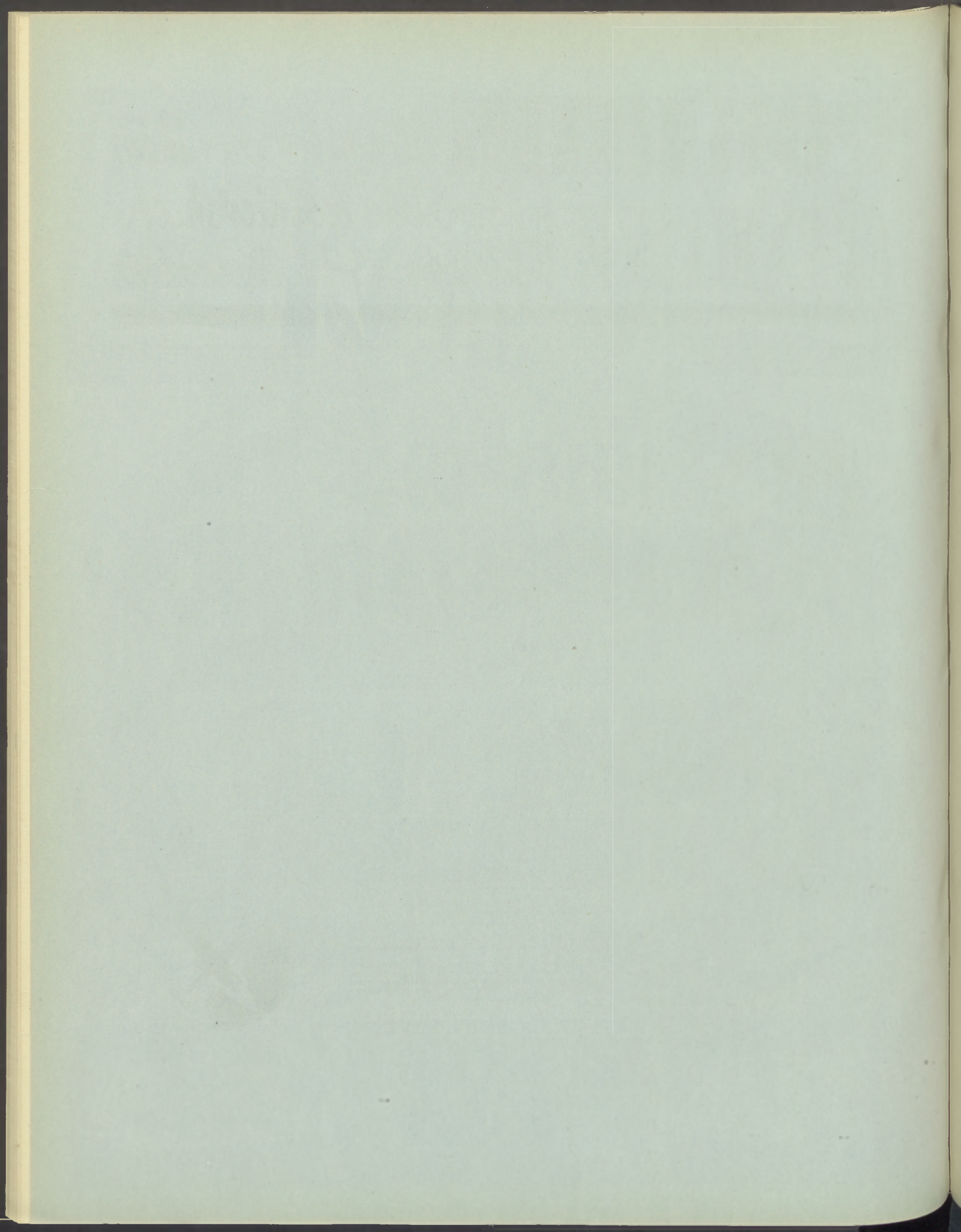
**XXV**

*Polonia*



*wydawnictwo  
polskiej Y.M.C.A.  
w W. Brytanji*





# PORADNIK dla pracownik<sup>ów</sup> ADWISEER świetlic żołnierskich for workers in Polish soldiers' social centres

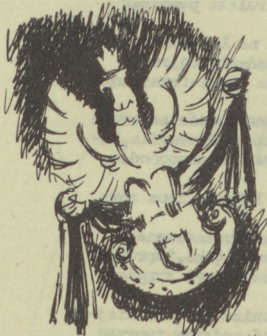
Nr. 10/38

REDAKCYJA: POLSKA YMCA w W. BRYTANII, 39-A, MADDOX STR., LONDON W. 1

Październik 1943

Projekt numeru : Czesław Kierzkowski  
Redakcja : A. Dobrowolska i Cz. Kierzkowski

Opracowanie graficzne : A. Horowicz



## DEPEZA PANA PREZYDENTA R.P. Z OKAZJI 25-LECIA LOTNICTWA

W dniu 25-lecia istnienia Polskich Sił Lotniczych składam przede wszystkim noli pamięci lotników, którzy złożyli na ołtarzu Ojczyzny największą ofiarę - ofiarę życia. Na ręce Waszego Dowódcy składam też całemu Polskiemu Lotnictwu podziękowanie za męstwo i poświęcenie, jakie wykazaliście od chwili narodowej walki z przeważającymi siłami wroga we wrześniu 1939 r. i jakie odkrywa dziś sława polskie skrzydła w zwycięskich lotach wspólnie ze Sprzymierzonymi. Oby Wasze dowodzenie bojowe w trudzie żołnierskim zdobyte i Wasz wysiłek nad organizacją, odpowiadającą współczesnej technice, dał nam możliwość podniesienia lotnictwa na najwyższy poziom. Oby Wasz rok jubileuszowy był również rokiem, w którym Bóg pozwoli nam wrócić zwycięsko do Kraju i Polskie Siły Lotnicze będą mogły stanąć na straży pokoju i nienaruszalności granic Ojczyzny.

WŁADYSŁAW RACZKIEWICZ

## ROZKAZ Nr 16

### Na dwudziestopięciolecie Lotnictwa Polskiego

Lotnicy,

W dniu 5 listopada święci lotnictwo polskie 25-ciolecie swego istnienia. W tym to bowiem dniu lat temu dwadzieścia pięć wystartował pierwszy polski samolot na pierwszy lot bojowy.

Lotnictwo polskie rozdziło się w ogniu walk, wśród niedostatku sprzętu i personelu, a jednak, chociaż niewielkie i słabo uzbrojone, przyczyniło się wainie do utrwalenia granic Rzeczypospolitej. Nie wielu pozostało przy życiu z tych, którzy kładli wówczas podwaliny wspaniałej już dziś tradycji Lotnictwa Polskiego. Wielu z tej pierwszej drużyny lotniczej znalazło zaszczytną śmierć na polu chwały w obecnej wojnie, że wspomnę tu chociażby tylko rycerską postać pułkownika-pilota Pawilkowskiego, dzielnego lotnika, doskonałego dowódcy, odważnego żołnierza.

Nazwiska takie, jak Bastyr, Toruński weszły na zawsze do chlubnych kronik lotnictwa. Doba powojenna i prace nad wyszkoleniem i organizacją lotnictwa wyniosły nowe nazwiska: Iżdzikowski, Szalasa, Zwirki i Wigury. Dla lotnictwa bowiem niema pokoju i stałe doskonalenie się i trening wymagają nieraz równych ofiar jak loty bojowe. Trzeba pamiętać, że pierwsze dziesięć lat istnienia lotnictwa wyrwało z szeregów osiemdziesiąt procent początkowego jego stanu. Licznie pierwszych polskich lotników, wykazali w r. 1939-tym, że są godnymi następcami i prawnymi dziedzicami szczytnej spuścizny lotnictwa polskiego, zdobytej ciężkim trudem na polach walk 1918-20 r. oraz na światowych szlakach powiatczych.

W czasie kampanii wrześniowej, lotnictwo polskie, walcząc z dziesięciokrotną przewagą wroga, słabnie technicznie, straciło wprawdzie 78% swego sprzętu i wiele załóg, lecz zadło nieprzyjacielowi tak wielkie straty, iż nie mógł on przez wiele miesięcy wykorzystać swoich atutów. Lotnictwo Polskie, wierne swej tradycji ciągłej i nieustępliwej walki, odbudowuje się następnie we Francji i w Wielkiej Brytanii. Tu, walcząc bez przerwy, odkrywa się niesmiertelną stawa, która stanowi bohaterkie imię Polski na cały świat.

Lotnictwo Polskie w ciągu swego dwudziestopięcioletniego istnienia, dobrze zaskutkuje się Ojczyźnie.

Ideali Polski Lotniczej, któremu służycie, mieści w sobie pojęcie wielkości i potęgi Rzeczypospolitej, wraz z pojęciem przyszłego tej Rzeczypospolitej ładu i porządku, opartego na prawie i sprawiedliwości. Miałe się w tym ideale wyraz łączności ze światem, odcień swobody i przestrzeni. Ludzkość oczekuje od lotnictwa, że swym rozmachem i zasięgiem nada światu po wojnie nowe, piękniejsze oblicze, zapewni długotrwały pokój narodom i wnieśli do międzynarodowego życia nowe wartości ideaowe, a przede wszystkim poczucie łączności i jedności światła.

Tępo oczekuje od Was także Polska. I oczekuje też z uwielbieniem Was samych, wiedząc, że Wy pierwsi przyniesiecie na ziemię ojczystą wieść wolności i zwycięstwa.

Dzień ten zbliża się wielkimi krokami. Lecz zanim nadejdzie, trzeba będzie przjąć przez wiele jeszcze trudów, przez wiele ofiar. U boku naszych Sojuszników, ramie w ramie z Królewskim Lotnictwem Brytyjskim, naszymi towarzyszami walk i zwycięstw, dolecimy jednak do mety. Wasz triumf będzie wówczas pełny.

NACZELNY WÓDZ  
SOŚNKOWSKI  
Generał Broni.

London, dnia 23 października 1943.



C. KIERSZKOWSKI



SREBRNY JUBILEUSZ  
LOTNICTWA POLSKIEGO

Listopad 1918 roku przyniósł zakończenie wojny na zachodzie Europy - dla Polski pozostał zbrojny trud, wywalczenie granic.

W nocy z 4-go na 5-go listopada grupa lotników-Polaków opanuje lotnisko na Lewandówce pod Lwowem, i już w godzinach popołudniowych pierwszy polski samolot wylatuje na zadania bojowe.

Lot ten, to początek lotnictwa polskiego, które rodzi się z entuzjazmu grona ludzi-fanatyków powietrza.

Lotnicy zdobywają lotniska okupantów, rozsiane na ziemiach polskich, by w ten sposób zapewnić cenny sprzęt, jakże potrzebny walczącej armii polskiej. W basach lotniczych Krakowa, Przemysła, Lublina, Warszawy, Poznania i Lwowa zdobyto 217 samolotów, 232 silniki lotnicze oraz 16 samochodów. Niestety tylko 12 samolotów nadawało się do lotów!

W pomoc przyszedł człowiek. Lotnik polski okazał się nie tylko entuzjastą latania, lecz również fachowcem, zdolnym do pokonywania trudności technicznych.

W ciągu wojny 1918 - 1920 roku wystawiono 20 eskadr bojowych, które mimo niedostatecznego sprzętu i braków w personelu latającym i technicznym z próby bojowej wyssały zwycięsko, improwizując sprzęt, wzmacniając silnym duchem, a drogę odwagi okupując nogami, znaczącymi krzyżem ze śmigłem lotniczym.

Rosejm 1920 roku stawiał lotnictwo przed koniecznością rozpoczęcia reorganizacji od zmniejszenia stanu eskadr z 20 do 131. Duch jednak pozostał silny. Praca rozpoczęta od podstaw, tworząc w narodzie, szczególnie u młodzieży, kult i zrozumienie lotnictwa. Rok 1925/26 to zakończenie pokojowej organizacji lotnictwa w 6-u pułkach, oraz zapewnienie podstawy pod budowę rodzimego sprzętu. Powstają fabryki lotnicze, powstają własne konstrukcje i to na szczytowym poziomie światowym danego okresu oraz własne ośrodki badawcze, kładące podwaliny pod własną nowoczesną myśl lotniczą. Lata 1937/39 - to lata dojrzewania i zbierania owoców pracy. Jednostki lotnicze, latające na polskim sprzęcie, oczekują na przebrojenie na najnowocześniejszy sprzęt, który istnieje, niestety tylko w prototypach. Produkcja seryjna w toku, personel - tak latający jak i ziemny - liczny i dobrze wyszkolony czeka, by w zbliżającej się zawierusze wojennej wystąpić na prawach równości technicznej.

Wojna 1939 roku zmiotła sprzęt lotnictwa polskiego w nierównej walce - pozostał jednak personel.

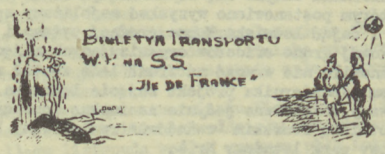
Szlaki wędrowne wypełniły się lotnikami polskimi śmigającymi na zachód, by walczyć. Bo walka, walka w warunkach równości technicznej, to cel, jaki przyświecał każdemu.

Osiągnięte w walkach na zachodzie wyniki wykazują, że wiara narodu polskiego w lotnictwo nie była bezpodstawa.

Srebrny jubileusz lotnictwa polskiego to przedewszystkiem szczytny dokument zwycięstwa człowieka nad materią. Bo człowiek jest istotną wartością lotnictwa. Wola połączona z uporem w pokonywaniu trudności i przeszkód; umiejętność i opanowanie rzemiosła do stanu drugiej natury w połączeniu z poświęceniem - oto podstawowy warunek bycia w lotnictwie. Codzienna praca lotnicza - latanie - wymaga zbiorowego zaufania, charakteru i inicjatywy, i to tak w czasie pokoju jak i wojny. Za błędy i niedopatrzania płaci się natychmiast i to najwyższą stawką - życiem ludzkim. Lotnictwo wniosło do społeczności ludzkiej odbudowanie zaufania do jednostki, do jej wartości indywidualnej, a równocześnie scementowało wartość zespołu przez wspólną świadomość konieczności wykonywania pracy na swym odcinku fachowo i z pełnym poczuciem odpowiedzialności.

To odradzanie się człowieka musi być podwaliną społeczeństwa, której jednostka będzie podwaliną społeczeństwa.

Ta wspólność celu - wychowanie wartościowej jednostki w społeczeństwie - oto motyw wydania specjalnego numeru pisma Polakiej MCA.



BIULETYN TRANSPORTU  
W.K. NA S.S.  
"JIS DE FRANCE"

Poniedziałek 10 maja 45.

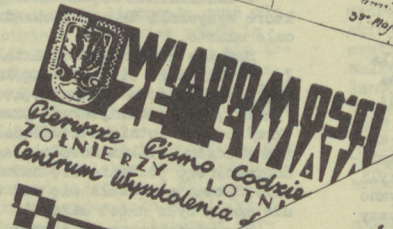
Nr 5

Wzrost  
radii  
na  
zd

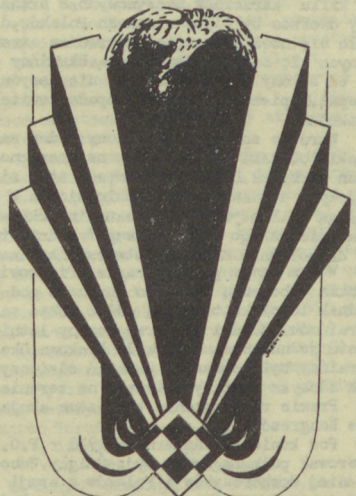
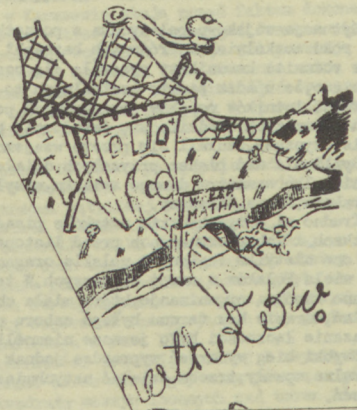


NOWA  
ESKADRA

Wydawca: ...  
Próbki młotki młodzieży lotniczej.

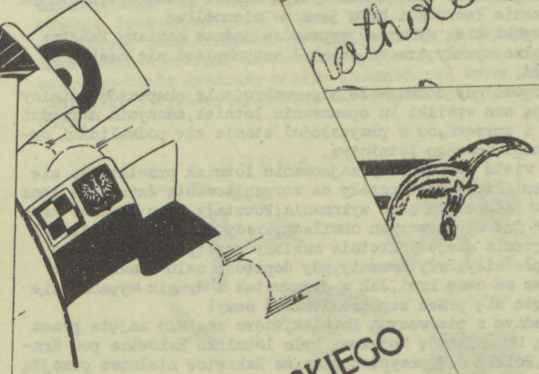


JEDNODNIOWKA



JEDNODNIOWKA  
UCZNIÓW  
Polskiego Samodzielnego Dyomu  
Wyszkolenia Wstępnego

Edited by Polish IT Squadrons



STOWZICTWA POLSKIEGO  
W ANGLII

PRACA  
i WALKA

WYDAWCA: ...  
ROK I 6002 POLSKI 12,7 DATA 22 sierpnia 1940 Nr. 25



## ZDOBYWANIE LOTNISK W OKRESIE WALK 1918 ~ 1921

Sytuacja wojskowo-polityczna z początku października 1918 roku aokolwiek w "rózowych barwach" przedstawiana przez rozmaite komunikaty rysowała się coraz wyraźniej: Wiedzano, że upadek państw centralnych to już kwestja dni.

Wśród lotników polaków rozrzuconych po rozmaitych armiach zaborczych obudziła się świadomość bliskiej przemiany historycznej. Szukali się przeto wzajemnie i jednozyli, przemysłiwali nad planem przyszłych działań. Porozumiewano się nietylko wewnątrz danego związku, wysyłano emisariuszy do Krakowa, Lwowa, Warszawy.

Trudno mi w tym krótkim artykule pisać o wszystkich tych związkach i ich poczynaniach przed listopadem 1918. Obejmowały one nietylko legiony i polskie organizacje wojskowe, lecz wielu Polaków s armji zaborczych. W ten sposób zapoczątkowano wspólną organizację, która miała objąć oazokształt działań, narazie bez terenu byłego zaboru pruskiego, z którym nawiazanie łączności było jeszcze niemożliwe.

Szybki bieg wydarzeń wyprzedza jednak zamary. Państwa centralne upadły, trzeba działać natychmiast nie czekając poleceń.

To też gdy dokonywało się rozbrojenie okupantów, lotnicy kierują swe wysiłki ku opanowaniu lotnisk, zdobyciu narzędzi pracy i sprzętu, oo w przyszłości stanie się podwalinami organizacji naszego lotnictwa.

W wielu razach przy zajmowaniu lotnisk przeliczono się z siłami, które wystarowały na zorganizowanie działania, lecz były to szkie dla jego wykonania. Powstały więc poważne trudności już w pierwszych chwilach, kiedy młodzieńcy zapał i poświęcenie niejednokrotnie musiały zastępować ilościowo szacupłe siły. Były momenty, gdy dopięcie celu stawało się możliwe za cenę krwi. Jak w jednym tak i drugim wypadku nie cofnięto się przed zapłaconiem tej ceny!

Jednym z pierwszych lotnisk, które zostało zajęte przez Polską Organizację Wojskową było lotnisko Rakowice pod Krakowem. Polska O.W. przypuszczała, że Rakowice niełatwo przejdą w jej ręce, gdyż w eskadrze było zaledwie kilku Polaków. Dnia 31 października 1918 r. wojsko austriackie oddaje władzę w ręce prezydium komisji likwidacyjnej. Brygadjer Roja obejmuje naczelną władzę wojskową i wyznania komisję, która ma przejąć lotnisko od austriackiego dowództwa. Dowódca austriacki oddaje władzę dobrowolnie, wlecosorem jednak rozpoznają się na lotnisku rozruchy, bowiem austriacki żołnierze rzucili się na magazyny, a piloci ochcieli uciec na samolotach do Austrii. W nocy z 31 października na 1 listopada ukazał się podpisany przez brygadjera Roję pamiętny rozkaz Nr. 1. Polskiej Komendy Wojskowej: Najstarsi rangą oficerowie polskiej narodowości mają przy oddziałach, zakładach i t.p., natychmiast objąć komendę. Następnym etapem w opanowaniu Rakowic było pozbycie się niepożądanego elementu obcego, który 3 listopada opuścił je ostatecznie, udając się koleją do Austrii.

Lotnisko przybrało zrazu nazwę "Eskadrylli Lotniczej". W pierwszych rozkazach gen. Roji spotyka się również termin "Stacja lotnicza", "Oddział lotniczy". Samolotów było kilkadziesiąt, lecz przeważnie szkolnych.

Wkrótce zaczęli przybywać z frontu nowi oficerowie i szeregowi.

Ogłoszy walk krakowskich pobudzały ich czynność, to też unieruchomione chwilowo samoloty doprowadzono pośpiesznie do porządku i wypróbowano karabiny maszynowe. Wkrótce Rakowice stają się główną bazą lotniczą w odsieczy Lwowa, którego to zajęcia odbywa się nieco w innych warunkach, bo w ogniu walk i bitew.

Idzie walka o Lwów, którego zajęcie postawiła P.O.W. na pierwszym planie, a w związku z tem i lotniska. W połowie października odbyło się we Lwowie pierwsze tajne zebranie, na którym postanowiono wyzyskać najbliższy sprzyjający moment i zająć lotnisko. Wobec groźnej sytuacji polityczno-wojskowej grono oficerów organizujących zajęcie lotniska postanowiło nie wracać na front lecz zostać we Lwowie. Z końcem października projekt zajęcia lotniska był już przygotowany, oczekiwano jedynie na rozkaz komendy. W tym czasie na lotnisku lwowskim Lewandówce rozlokowany był austriacki etapowy park lotniczy Nr. 4.

30 października nastąpiło wyraźne zażamanie wojskowo-politycznej sytuacji Austrii. P.O.W. uznało ten moment za odpowiedni do zbrojnego wystąpienia i nakazało pogotowie już zorganizowanych kadr.

W działaniach wojska nastąpiło jednak pewne opóźnienie, które wyzyskali Ukraińcy, obsadzając przy pomocy Austriaków całe miasto.

Szybkie i zdecydowane działanie Ukraińców uniemożliwiło porozumienie się poszczególnych oficerów lotników. Postanowiono działać na własną rękę. 2 listopada trójka lotników /Bastyr, de Beaurain, Toruń/ przedostała się przez linię Ukraińców na lotnisko i zażądała oddania go wraz ze sprzętem władzom polskim. Dowódca jego kapitan-Wiedeński odmówił dobrowolnego poddania się nadmieniając, że ulegnie jedynie siłom. Sytuacja stawała się nad wyraz tragiczna, gdyż o siłę nie można było nawet marzyć!

Nie mogąc opanować całego lotniska Polacy wyzyskali ogólny zamęt, zajęli kilka hangarów i przystąpili do gorączkowej pracy nad uruchomieniem paru samolotów. Następnym zdaniem przyjazd na lotnisko samochodów z oddziałami ukraińskimi prowadzonymi przez niemieckich oficerów. Powitała ich zmienna salwa kłamstwa chłopców z Lewandówki, których lotnicy nakłonili do pomocy w obronie lotniska. Zaskoczeni Ukraińcy, straciwszy zabitych, pośpiesznie wycofali się do Lwowa. Austriacki komendant lotniska zdecydował się na oddanie władzy w ręce Polaków, prosząc o poświęcenie, że uległ przemocy. 3-cią listopad, dzień zasiekłych walk o dworzec, zastał naszych lotników przy naprawie samolotów. Pomoc nie nadchodziła. Wobec groźnej sytuacji wewnątrz miasta lotnicy zmuszeni byli wesprzeć obronę dworca dostarczając im kilku karabinów maszynowych. Z braskiem 4 listopada, gdy dworzec był już w rękach Polaków, dla lotniska zarysowało się nowe niebezpieczeństwo ze strony Ukraińców, zbierających się za wsią Lewandówka. Ukraińcy ostrzegają hangaryjnych od strony wsi Rażema, lecz nie decydują się na akcję zaczepną. Dopiero rano 5 listopada powitał załogę względnym spokojem.

Wkrótce został uruchomiony jeden samolot, którego austriackie oznaki przemalowano na ozerono-białe paski na końcach skrzydeł. Dzień 5 listopada stał się historycznym dla bojowych działań polskiego lotnictwa. W tym dniu pierwsza załoga S. Bastyr i J. de Beaurain dokonała z polskiego lotniska pierwszego lotu bojowego! W dniu tym księżyc się przeto długoletnie nadzieje stworzenia własnego lotnictwa. W tym samym prawie czasie oficerowie polscy z por. Rohatyckim obejmują lotnisko Hureczko pod Przemysłem. Niestety jednak lotnisko to muszą oddać, wobec zajęcia Przemysła przez Ukraińców. Zdołali oni przy pomocy lotników węgierskich wywieźć jednak 6 samolotów do Krakowa. Około 12-go listopada Ukraińcy byli zmuszeni ustąpić odsieczy przybyłej z Krakowa. Tak zdobyte zostały lotniska na terenie Małopolski.

Prawie równocześnie taka sama akcja odbyła się na terenie Kongresówki.

Pod koniec października 1918 r. P.O.W. na terenie Lublina kierował pułk. Legionów Rydz-Śmigły. Wobec przyłączenia się do niej dowoborczyków i Polaków z armji austriackiej stało się jasne, że spodziewane przejęcie władzy w zamierzającej okupacji nie nastęczy większych trudności; 5 listopada upor. Ryl zawiązał się w hangarze etapowego parku lotniczego rozlokowanego w Lublinie obok Krochmalni i w imieniu polskich władz wojskowych zażądał przekazania im całego majątku. W ten sposób powstaje t.zw. "Oddział lotniczy w Lublinie". który po miesiąc zostaje przemianowany na drugą eskadrę lotniczą. W sierpniu 1918 r. znalazło się w Warszawie grono lotników z rozbrojonych przez Niemców polskich formacji wojskowych na wschodzie. Nie mając żadnego przydziału w okupowanej stolicy, tużali się po misieciu patrzac z zawiaćcia na ożywno pole Mokotowskie, gdzie znajdował się park lotniczy oraz szkoła obserwatorów. Stworzyli oni związek lotników, który miał czekać na rozkazy.

Pierwsze dni listopada przyniosły radne wieści o rozbrojeniu Austriaków w Dęblinie, Lublinie, Krakowie oraz wiadomości o walkach we Lwowie.

Równocześnie poufną drogą otrzymano alarmujące doniesienie o zamierzonym odlocie Niemców z lotniaka warszawskiego do Poznania, po uprzednim zniesieniu całego sprzętu zgromadzonego na Mokotowie.

To zdecydowało o wystąpieniu związku. Wieczorem 9 listopada ppłk. Lossowski zmobilizował oddziały, przeznaczone do rozbrajania. 11-go listopada według rozkazu ppłk. Lossowski udał się do Niemców na lotniako delegacja z żądaniem natychmiastowego rozbrojenia się oraz przekazania zabudowań i sprzętu polskim oddziałom lotniczym. Pierwsza odpowiedź była negatywna; delegacja zagroziła wtedy asturtem lotniaka, ohoć cała siła zbrojna składała się ze studentów, na razie jeszcze nieuzbrojonych. 15 listopada rano oddziały niemieckie opuściły lotniako. Jakkolwiek udało im się popsuć oemniejszy sprzęt lotniczy, jednak to co się dostało w polskie ręce, było zdobyczą niebyle jaką. Zaobnie urządzona szkoła obserwatorów, hangary pełne samolotów oraz bogate składy materiałów zapasowych przyozniły się do należytego postawienia pracy organizacyjnej.

Istnienie i działalność legjonów oraz formacji wschodnich odbiły się mocno echem wśród Polaków zaboru pruskiego. Zaprawieni w walce o polskości najsterzej dzielniczy Rzeczypospolitej zaczęli konspiracyjnie koło, pilnie wazuchani w odgłosy idące od wschodu. Kiedy 11 listopada Warszawa rozbrajała Niemców - Poznańskie zaczęło gorączkowe przygotowania do walki. Na odoinku lotniczym iniojatywę podjęli Polacy woieleni do ówczesnej "Flieger-Ersatz Abteilung No. 4" w Ławicy. Ppor. Stempniówko przybył 11 listopada ze wschodniego frontu, po naradzie z komitetem powstania, porozumiał się z nimi w celu zapobieżenia odlotowi Niemców, gdyż zorganizowana w Ławicy rada żołnierska oawiając się niespodziankę postanowiła przewieść cały materiał lotniczy do Frankfurtu. Polscy lotnicy nie ohoć pozwolili na zrealizowanie uchwały postarali się o rozwiązanie rady i powołali nową centralną radę żołnierską I Korpusu w Poznaniu. Nowa rada wzięła kategoryczny zakaz wyważenia jakiegokolwiek wojskowego materiału. Lotniako w Ławicy wraz z relokowaną tam oszczędą baczu saperów, pozostawało jeszcze w posiadaniu Niemców, mimo że Poznań zajęli już powstańcy. 1 stycznia ppor. Szempniówko, w imieniu komitetu powstańców, zwrócił się do okupantów z żądaniem kapitulacji.

Dowództwo Ławicy po kilku dniach swłoki propozycje odzrucu. Wtedy P.O. postanawia 4 stycznia wziąć lotniako siłą i przesła Niemcom ostateczne ultimatum, 5 stycznia utworzono ad hoc formacje szturmowe.

6 stycznia o 6-ej rano wszystkie oddziały znalazły się na wyznaczonych stanowiskach. Wobec ponownej odmowy poddania się otwarto ogień. Po półgodzinnym szturmie Ławica przeszła w ręce Polaków. Dowództwa stacji lotniczej objął pilot Pniowski. Zajęcie lotniaka w Poznaniu dało moce podwaliny przyszłego lotnictwa polskiego. W najbliższym czasie stała się Ławica kolebką czterech wspaniale wyekwipowanych eskadr.

Akacja oswobodzenia Wielkopolski zatrzymała się u bram Poznania. Przypadło ono Polsce dopiero w styczniu 1920 po ratyfikacji traktatu Wersalskiego i umowy Berlińskiej. W przeciwnieństwie do żywiołowych działań, dzięki którym zdobyto lotniaka we Lwowie, Warszawie, Krakowie, Przemysłu i Lublinie - na Pomorzu objęcie spuścizny lotniczej po Niemcach miało charakter metodyczny.

- 13 stycznia zajęto Toruń,
- 24 " " lotniako w Bydgoszozy,
- 23 " " " w Grudziądzu.

Polski "wyścig ku morzu" skończył się w Pułku, gdzie 10-go lutego 1920 r. na lotniku wodno-ładowym, które niebawem stanie się podstawa polskiego lotnictwa morskiego, generał Haller dokonał uroczystego aktu zaślubin Polski z morzem.

Gdy na rumowiskach pozostawionych przez zaborców trzeba było tworzyć własny gmach, własną organizację to warunki przedstawiały się dość ciekawie; Mając na myśli broń lotniczą trzeba stwierdzić, że centralne władze lotnicze znalazły się w sytuacji nad wyraz ciężkiej, bowiem lotnictwo było je-

dynym redsajem broni, nieposiadającym żadnych zaswiaków w polskiej sile zbrojnej. Nie miały go Legiony, atąd też w tej najaiłniejszej ideowo grupie spotyka się tylko jednostki zajmujące się lotnictwem. Z korpusów wschodnich napłynęła do Kongresówki znaczna część lotników z dawnej armii rosyjskiej, wreszcie jeśli idzie o teren Małopolski to większość Polaków oficerów lotnictwa austriackiego przebywała dotąd na froncie. Jeszcze gorzej przedstawiała się sprawa sprzętu.

W dniach wyzwolenia na ziemiach byłego zaboru rosyjskiego i austriackiego znajdują się jedynie zapasowe formacje lotnicze. Są to etapowe parki, zapasowe eskadry szkoły pilotów i obserwatorów, wyposażone w sprzęt przeważnie stary, wyeliminowany z frontu. Niema w tym czasie ani jednej poważniejszej bazy lotniczej /prócz Poznania/. Nie spotyka się również ani jednej wytwórni sprzętu lotniczego poza kilkoma drobnymi warsztatami reparacyjnymi w Małopolsce i niemieckiej szkole obserwatorów w Warszawie. Stworzone pośpiesznie centralne władze w Warszawie stoją przed faktem dokonanym. Walka już rozpoczęta - trzeba ją wspomagać. Jeszcze nie zdolano zaspokoić potrzeby wojennej Lwowa, a już powstała nowa tereny zmagani. W zarzynie historii lotnictwa nie można odwrócić istotnego stanu rzeczy ani odziewiadlić ówczesnych wyzłków, brak na to zarówno miejsca, jak i wyzercupujących danych. Brak ponadto słów na opisanie tak zwanej asumnie organizacji.

Jak dziwnie brzmi to słowo po upływie lat 25-ciu. Organizację bowiem - w ówczesnym pojęciu - stanowiło zdobycie hangaru z dwoma, trzema wątpliwej wartości samolotami, z rozrzuconymi narzędziami i oszczędziami zapasowymi.

Organizację stanowiło kilku saperów, którzy po zamknięciu przeszukiwaniu zdobytych skarbów w mokrym lub słotnym wiewozór, w rzekowym uniformie podbitym wiatrem, bez względu na asarę z karabinem w ręku strzegli przez noc tego sprzętu, aby w dzień wykonał loty bojowe na rozsypanych się gratach. Oto właśnie jest organizacja z roku 1918.

Resztę rzeczywistości trudnej, ciężkiej i zwycięskiej dopowiedzieć powinno serce wtedy gdy oczy patrzą w górę na ozerwno-białe kwadraty maszyn leocających nad teren nieprzejazdliki i wypisujących nową kartę historii naszego lotnictwa.





POR. HERBERT

## POLSKIE LOTNICTWO WOJSKOWE I JEGO BOHATEROWIE

Dość rozpowszechnione mniemanie, że początek istnienia naszego Lotnictwa przypada na rok 1918, jest równie błędne, jak błędnym byłoby zdanie, że początek naszej walki o Niepodległość datuje się od wybuchu wojny europejskiej w roku 1914.

Każdy czyn bowiem poprzedza idea, poprzedza myśl i wysiłek tworzący jednostkę, który jest właściwym tego czynu początkiem, i dopiero później rozwija się i urasta w działanie ogólne, zbiorowe, wydające owoce.

Tak było z polską siłą zbrojną, o której istnienie walczymi nasi bohaterowie narodowi, a często bezimienni lub dziś już zapomniani bojownicy, na długo przed wojną - bo od czasu rozbiorów, po przez epokę Napoleońską i powstaniową - aż do chwili ostatecznej tej walki wysiłku, jakim było utworzenie Legionów w roku 1914 i wojna lat 1918-1920. Tak było również z lotnictwem.

Nie będę się rozwodził nad dziejami idei lotniczej w Polsce od samego początku. Wspomnę tylko, że już w ostatnim piętnastoleciu ubiegłego wieku profesor Stefan Drzewiecki pisał swoją "Teorię lotu mechanicznego", a Czesław Tański buduje pierwsze azybowce i lata na nich nie gorzej niż współczesny mu Lilienthal, uważany dotąd przez cały świat za "ojca" lotnictwa. Że w r. 1910 międzynarodowy rekord długości lotu na samolocie zdobywa Polak, Piotrowski, w Petersburgu, ponad 37 km. /, że Polak Matyjaszewicz był w tym czasie jednym z pierwszych pilotów-instruktorów w Sewastopolu, a późniejszy inicjator L.O.P.P. Mazurkiewicz latał we Francji, na Bałkanach i w Chinach, że słynny pilot akrobacyjny Haber Włyniaki /późniejszy kierownik Kursu Akrobacji Lotniczej w Wyższej Szkole Pilotażu w Ławicy pod Poznaniem/ i Scipio del Campo latali już w r. 1911 i posiadali międzynarodową sławę, że w tym samym roku inż. Beaurain, Rudlioki i Jędrzejewicz zbudowali pierwszy polski samolot według własnego pomysłu, samolot, który latał, co się rzadko zdarzało ówczesnym samolotom...

Wybuch wojny w r. 1914 przekroślił na powiem czas te indywidualne poczynania i różne inne, bardziej zbiorowe akcje lotnicze w Polsce. Dopiero w r. 1916 w Legionach, w 1917 zaś w polskich formacjach armii rosyjskiej podjęto starania o utworzenie eskadr lotniczych.

Nieprzychylny stosunek władz niemieckich i austriackich ograniczył te działania do przeszkolenia kilku oficerów legionowych na obserwatorów. Natomiast przy I i II Korpusie Wschodnim w Rosji przez pewien czas istniały trzy polskie eskadry lotnicze, które jednak zostały zlikwidowane w maju roku 1918, nie odegrawszy poważniejszej roli bojowej.

Część personelu tych eskadr powróciła do kraju okupowanego przez zaborców, część zaś przedostała się do Francji, na Don i na Kuban, gdzie zaczęto tworzyć wojsko polskie. W ten sposób na Kubaniu przy dywizji generała Żeligowskiego powstała eskadra lotnicza, która wraz z tą dywizją przybyła do Polski w czerwcu roku 1919.

We Francji utworzono 5 eskadr, które powróciły do kraju z armią generała Hallera w maju roku 1919.

Ale tymczasem w Polsce lotnictwo było potrzebne już o wiele wcześniej.

Z początkiem października r. 1918 połączenie wojskowo-polityczne rysowało się coraz wyraźniej: wiadano, że upadek i rozkład państw centralnych jest już tylko sprawą dni. Lotnicy, zorganizowani w konspiracyjnych towarzystwach Warszawa i Iwowa, oczekali na sposobność, aby opanować lotniska - podstawy pracy i sprzętu.

Sposobność taka nadarzyła się najpierw we Iwowie dnia 1 listopada 1918. Lotnisko Iwowskie zostało opanowane z bronią w rękę przez por. Bastyrę, Turunia i Beauraina, którzy odrazu rozpoczęli działalność bojowo-lotniczą w obronie Iwowa.

Prawie jednocześnie zajęto bez większych trudności lotnisko w Krakowie, zabierając Austriakom dużą ilość samolotów szkolnych. Potem kolejno przeszły w polskie ręce lotniska w Lublinie i w Przemysłu.

W Warszawie, poza licznym gronem lotników z byłych korpusów wschodnich, wciągnięto do akcji konspiracyjnej wielu akademików z Politechniki Warszawskiej. Przy ich pomocy dnia 11 listopada roku 1918 zajęto lotnisko wraz z warsztatami i samolotami.

Najcięższe przejścia towarzyszyły zajęciu lotniska w Ławicy pod Poznaniem. Wprawdzie Poznań opanowano w dniu 27 grudnia roku 1918, ale niemiecka załoga lotniska odmówiła dobrowolnego przekazania Polakom samolotów i hangarów. Dopiero po prawdziwym szturmie, w ogniu karabinów maszynowych i artylerji, po krwawych stratach, Polacy zdobyli lotnisko w Ławicy wraz ze znaczną ilością samolotów i parkiem lotniczym dnia 6 stycznia roku 1919.

Wówczas dopiero, po zajęciu lotnisk, można było na serio pomyśleć o organizacji eskadr, warsztatów i szkół. Władze organizacyjne natrafiły jednak odrazu na olbrzymie trudności. Personel latający był nieliczny, ilość samolotów zdalnych do użytku - znikoma w porównaniu z potrzebami, a zupełny brak przemysłu lotniczego poza kilku warsztatami podręcznymi, uniemożliwiało własną produkcję. Trudności te spotęgowały się jeszcze wskutek nowych okoliczności wojennych, gdyż władze centralne musiały natychmiast tworzyć eskadry zdolne do walki o obronę granic. Walka ta rozpoczęła się na początku listopada we Iwowie i rozszerzała się coraz dalej na północ...

Najpilniejszą potrzebą było natychmiastowe szkolenie pilotów. Już w miesiąc po rozbrojeniu Niemców w Warszawie powstała pierwsza, a nieco później organizuje się w Krakowie druga szkoła lotnicza. Wreszcie - w marcu 1919 roku - Wyższa Szkoła Pilotażu w Poznaniu.

Mimo wysiłków, mimo przybycia pokaźnej ilości pilotów wyszkolonych we Francji, ilość personelu latającego nie zaspokajała rosnącego zapotrzebowania. Utrudniało to tworzenie nowych eskadr i pokrywanie poważnych strat na froncie, niemal aż do samego zawieszenia broni w r. 1920.

Drugą troską Szefostwa Lotnictwa, nie mniej ważną, stanowił sprzęt lotniczy. Znaczne ilości samolotów i silników zdobyte na okupantach miały naogół małą wartość, ponieważ głównie były to maszyny szkolne lub wycofane z frontu, jako przestarzałe. Tylko bardzo niewiele z nich nadawało się jeszcze do użytku i to śpiesznie remontowano, by natychmiast wysłać je na front. Nie stanowiły one zresztą nawet czwartej części potrzebnej ilości.



Jak już wspominałem, w Polsce nie było przemysłu lotniczego. Nie dało się go oczywiście prędko zorganizować i jedynym źródłem uzupełnienia eskadr bojowych stał się zakup samolotów zagranicą. Kupowaliśmy je przede wszystkim we Francji, pozatym zaś - we Włoszech, w Anglii, Austrii i w Niemczech. Mimo tych zakupów, kryzys trwał, powiększając się przez to, że posiadaliśmy kilkadziesiąt typów maszyn bez części zapasowych i bez zastępczych silników. Utrudniało to nieszychanie obskugę techniczną i samo latanie, bo ani mechanicy ani piloci nie mogli dostatecznie poznać woiąż nowych samolotów.

Działania wojenne, które rozpoczęły się w listopadzie we Lwowie, przybierały tymczasem coraz szersze rozmiary. Poza odnośnikiem Lwowa powstał wkrótce nowy teren walk w Małopolsce Wschodniej, nieco zaś później jeszcze jeden pod Chełmem i Kowlem, wreszcie - w miarę ustępowania Niemców z kresów północno-wschodnich - wojska polskie zetknęły się z bolszewikami. W kwietniu 1919 cała wschodnia granica była w ogniu.

W miarę powstawania nowych frontów, dowództwa ich żądały eskadr lotniczych. Eskadry te tworzone ośpiesznie i z dwoma, najwyżej zaś czterema samolotami wysyłano na front, gdzie je zamierzano stopniowo uzupełnić.

W ten sposób na wiosnę roku 1919 powstało 10 eskadr. Po przybyciu 5 eskadr z Francji i po wyszkoleniu pewnej ilości personelu - wiosną r. 1920 Naczelne Dowództwo rozporządziło dwudziestu eskadrami, liczącymi przeciętnie po 6 samolotów.

Owe 20 eskadr było owocem nielada wysiłku organizacyjnego. Po wojnie stały się one podstawą polskiego lotnictwa wojakowego.

Jak walczyło polskie lotnictwo? Jakie były wyniki jego działań?

Trudno w ramy krótkiego szkicu wtłoczyć tę epopeję bohaterstwa i poświęcenia. Trudno pisać o wszystkich. To też zajmę się tylko pokrótce historią eskadry, w której sam miałem zaszczyt służyć niemal od chwili jej utworzenia w czasie wojny. Historią 7. Eskadry im. Tadeusza Kościuszki.

W listopadzie roku 1918 - jak już wspominałem - nastąpiło zajęcie austriackiego lotniska pod Lwowem przez trzech polskich oficerów. Organizowano eskadrę w nieszychanie ciężkich warunkach, pod ogniem dział ukraińskich, wśród nieustannych walk o utrzymanie hangarów i drewnianych baraków koszarowych.

Zgłaszają się pierwsi ochotnicy: mechanicy z b. armii austriackiej, rzemieślnicy i robotnicy ze Lwowa, oraz pierwsi piloci: Garastka, Motylowski, Idzikowski, Kostrzewski, Serkowski... Pierwsze samoloty: 160-konne Brandenburgi, stare austriackie graty...

Latali na nich, swyciężali i ginęli bohaterowie tej epopei. Do lipca 1919 r. eskadra wykonała 200 lotów bojowych w czasie 230 godzin.

W ataku powietrznym na okopy nieprzyjacielskie pod Kulikowem w maju 1919 r. poległ podporucznik pilot Zygmunt Kostrzewski i Mieczysław Motylowski. Wkrótce potem - por. Mieczysław Garastka / podczas oblatywania samolotu SPAD.

Brak było karabinów maszynowych, brak było bomb, brak amunicji. Wreszcie - zabrakło samolotów, których nie można już było remontować. Dwa osy trzy pozostałe miały tak zużyte silniki, że lądowania przysposowe z powodu ich defektów zdarzały się niemal przy każdym locie.

Wtedy nareszcie przyszło uspełnienie: siedmiu amerykańskich lotników i 12 nowych myśliwskich maszyn.

Przybyli z Francji, jako ochotnicy, pod dowództwem majora armii Stanów Zjednoczonych - Cedrica Faunt-le Roy - spłacić Polsce dług Kościuszkowski. Chcieli się bić za Jej wolność, jak Kościuszko i Pułaski bili się niegdyś za wolność Ameryki.

I oto w historii eskadry odwróciła się nowa karta, która wkrótce zapisana została krwią polskich i amerykańskich pilotów.

Trzydniowe ataki na Czudów, ataki prowadzone z wysokości kilku metrów nad ziemią i zbombardowanie stacji kolejowej - to pierwszy czyn Kościuszkowskiej eskadry. Wynik: zdobycie miasta i rozgromienie wojsk nieprzyjaciela, który nie mógł wycofać ani jednego podziagu, ani jednego batalionu piechoty, ani jednej baterii dział spod ostrzału samolotów.

Zaras potem - Berdyozów, znów dzięki akcji eskadry zdobyty prawie bez strat po naszej stronie. Tylko por. pil. Noble jest ciężko ranny...

Po Berdyozowie - Biała Cerkiew. Eskadra oddziennie w boju, nie dając chwili wytchnienia cofającym się bolszewikom. Kpt. Orszard ogniem swych karabinów maszynowych zapala okręty nieprzyjacielskie na Dnieprze, powoduje wybuch amunicji i zata- 279



Linia amerykańska: 1. por. pil. George Graves. 2. p. pil. Mac Callum. 3. p. pil. Arthur Kelly.

ni podczas ataku, na czele naszych piechurów zdobywają z powrotem swoje samoloty. Dwaj inni piloci pod dowództwem kpt. Coopera umożliwiają przeprawę bolszewików pod Ryzaczowem i Czernasami, atakując samotrzed i dezorganizując całe pułki.

Biją się jak szaleni. Zalekają krątkami czerwonego płótna liosne otwory od podiaków w kadłubach i w skrzydłach swych samolotów, które wakutek tego wyglądają jak zbrzygane krwią, i - latają dalej.

Odwrót spod Kijowa... Kościuszkowska Eskadra osłania cofające się wojska. Nieraz opuszcza miejsce swego postoju, jako ostatni polski oddział, ostrzeliwana z ziemi przez przednie strażę i patrole kawalerii Budiennego.

Zmienia 13 lotnisk polowych. W czasie 682 godzin wykonuje 462 loty na froncie...

Pod Koziatynem ratuje transporty kolejowe 19. Pułku Piechoty. Ostrzega polski Sztab w Żytomierzu o zagrażającym mu zagonie kawalerijskim, który tylko dzięki temu nie zagarnął do niewoli dowództwa frontu.

Wielokrotnie udaremnia szarżę kawaleryjskie nieprzyjaciela na nasze tyły. Wreszcie - z brawurą i ośmą zdemoralizowaną i rozbitą jazdę Budiennego spod Lwowa w pamiętnej sierpniowej ofensywie r. 1920.

Te tryumfy okupione były ciężkimi stratami. Zginęli bohaterką śmiercią Amerykanie: por. pil. Graves, kpt. obser. Kelly i kpt. pil. Mc Callum, oraz Polak - kpt. Bastyr. Ranni zostali Amerykanie: por. pil. Noble, por. Chess, por. Morrison, i Polacy: por. Konopka, por. Weber i ppor. Serkowski.

Dowódca 13 Dywizji Piechoty, płk. Pachucki, tak pisał w meldunku do generała Listowskiego o akcji eskadry:

"Melduję panu generałowi, że lotnicy pomimo wyczerpania walczyli jak opętani. Służbę wywiadowczą pełnią świetnie. Ostatnio podczas naszego natarcia, ich dowódca zaatakował nieprzyjaciela od tyłu i ogniem z karabinów maszynowych przyżył bolszewików. Bez pomocy Kościuszkowskiej Eskadry dawno by nas diabli wzięli."



A oto Rozkaz Dzienny generała Rozwadowskiego, ówczesnego Szefa Sztabu Marszałka Piłsudskiego:

"Nadzwyczajne walki i bohaterские czyny lotnictwa VI Armii są owocem wielkich zdolności organizacyjnych i niespożytej energii mjr. pil. Faunt-le-Roya. Jego idealne i pełne entuzjazmu poświęcenie się za sprawę Polski, które przejawia się we wzorowym wypełnianiu obowiązków powierzonych mi, jako dowódcy lotnictwa VI Armii, zasługuje na szczególne uznanie.

Podziękowanie należy się również dowódcom, personelowi latającemu i pomocniczemu eskadr 5, 6, 7 Kościuszowskiej i 15. Przy złączonych wysiłkach ich wszystkich VI Armia była w stanie zadania swe wykonać.

Wszystkich lotników, którzy wykazali nadzwyczajną odwagę w ostatnich walkach, polecam niezwłocznie przedstawić do odznaczenia".

Kilkanaście krzyżów Virtuti Militari, kilkadziesiąt Krzyżów Walecznych, raport u Naczelnika Państwa i jego podziękowanie dla Eskadry - oto jej dzieje w króciutkim streszczeniu, podobne zresztą do dziejów dziewiętnastu eskadr pozostałych...

Z obwiał zawaroia pokoju, tych ówładzieścia eskadr należało przeorganizować i stworzyć z nich nowoczesne lotnictwo. Dwadzieścia eskadr zniszczonych, z olbrzymimi brakami w sprzęcie i personelu, uzbrojonych w najrozmaitsze samoloty.

Skadrowano je w sześć pułków lotniczych i powoli, od podstaw zaczęto budować polskie lotnictwo.

Budowa ta poszła w trzech kierunkach: lotniska, przemysł i personel.

Z drewnianych baraków i płóciennych namiotów, z przygodnych polowych lotnisk przeszliśmy w ciągu lat niespełna dwudziestu do najbardziej nowoczesnych koszar, budynków i hangarów, a nasze samoloty lądowały w portach, których nie powstałyby się ani Anglia, ani Włochy, ani Francja.

Do roku 1926 kupowaliśmy sprzęt wyłącznie zagranicą. W kilku ostatnich latach sprzedawaliśmy własne samoloty wielu państwom, które wyprzedził nasz przemysł lotniczy, powstały przecież z drobnych warsztatów i małych przedsiębiorstw. W ostatnich czasach wszystko: płatowce, silniki, przyrządy pokładowe, spadochrony, detki, pneumatyki - wyrabialiśmy u siebie, według własnych planów i projektów.

Wracam jednak do chronologicznego ujęcia tematu, aby przypomnieć kilka faktów, stanowiących jakby etapy w rozwoju polskiego lotnictwa.

Rok 1926.

Polska w rachunku międzynarodowej sławy lotniczej nie miała jeszcze wówczas żadnych czynów, które wyróżniałyby ją spośród innych narodów. Nie posiadała ani dobrze rozwiniętego własnego przemysłu lotniczego, ani rekordów, ani nawet większych lotów, o których warto byłoby wspominać.

Dopiero w owym roku 1926 imię lotnictwa polskiego opromienione zostało pierwszym blaskiem obwiału dzięki rekordowemu na owe czasy lotowi porucznika Boleśława Orlińskiego do Tokio.

Lot w tamtą stronę udał się nadszpiekowanie. Ale w dro-

dze powrotnej burze, defekty silnika i irna przeszkody powstawały jedna za drugą. Wreszcie w miejscowości Byrka wiócher rzucił stojący na ziemi samolot na drzewo, przy czym złamany został 2-metrowy płat dolnego skrzydła.

Nie sposób było lecieć dalej na tak okaleczonym maszynie. Ale Orliński uparł się:

- Dla równowagi zerwiemy płótno końca drugiego skrzydła - zdecydował. - Utrzyma się i tak w powietrzu.

Po wykonaniu tego zabiegu okazało się, że powierzchnia nośna samolotu zmniejszona została o 4 metry kwadratowe, skutkiem czego obciążenie pozostałej części skrzydła wzrosło bardzo poważnie.

Mimo to Orliński wystartował do dalszego lotu. Maszyna trzymała się jakoś. Tylko silnik pluć oliwą przez wytarte łożyska i tracił obroty...

Doleciał do Moskwy. Pęknięte śmigło, związane drutem, lada obwiała mogło rozlecieć się w kawałki. Ale do Warszawy było tylko 1.150 km. Orliński nie wahał się ani chwili:

- Lecę - oświadczył krótko. - Maszyna musi wytrzymać.

Wytrzymała. Wprawdzie pod Orszą motor zaczął się krztusić i strzelać, ale - jak gdyby czując, że cel już blisko - sam wyrównał rytm po obwili. I wreszcie po sześciu godzinach lotu tryumfalnie zagrzmiał pełnym gazem nad stolicą Polski.

Wszystkie zagraniczne piśma lotnicze opisywały ten lot na samolocie z okaleczonymi skrzydłami i silnikiem bez łożysk. Podziw ogarnął całą Europę. Tylko jeden z francuskich pilotów nie dziwił się wcale:

- Orliński? Przecież to Polak. Z tych samych, którzy zdobyli Samosierp!

Rok 1928 - 1929

Idzikowski... Nazwisko, które budzi wspomnienie tragedii rozwijającej się ze splotu fatalnych zdarzeń, zamkniętych w koło losu świetlanej postaci bohatera apod Irowa i niemal ze wszystkich pól bitew o niepodległą Polskę. Nazwisko, które w naszym lotnictwie powtarza się od samego początku, od tego dnia, kiedy pierwszy samolot z polskimi barwanami na skrzydłach stanął do walki o granice naszej Ojczyzny.

Jego pierwsza próba przelotu przez Atlantyk nie powiodła się: na północno-zachód od wysp Azorackich pękł w powietrzu przewód smarowy i Idzikowski musiał zawrócić.

Silnik pozbawiony dopływu oliwy zatarł się przed osiągnięciem brzegu. Idzikowski opuścił się na fale oceanu w pobliżu statku, który wzięł go na pokład i odstawił do Francji.

Ale nie zżamało to energii pilota. Z pomocą LOPP i Rządu Polskiego, z pomocą społeczeństwa zdołał zebrać nowy fundusz na przelot, który stał się celem jego życia.

13 lipca 1929 startuje po raz drugi z La Bourget pod Paryzem na samolocie Amiot "Marszałek Piłsudski" i leci tą samą trasą. I znów psuje się w powietrzu silnik, zmuszając go do przerwania lotu.

Tym razem ponosi klęskę. Nie ohoło stracić cennej maszyny, na którą złożył się tak wielki wysiłek finansowy społeczeństwa, postanowiła lądować na wyspie Gracjozie, aby uniknąć zniszczenia samolotu w morzu.

Czyni wszystko, by go ratować. Jako świetny, doświadczony pilot, sdał się sobie doskonale sprawę, że z takim zapasem benzyny, jak jeszcze zawierają zbiorniki "Marszałka Piłsudskiego" nie zdoła uniknąć rozbicia maszyny na przygodnym, małym i kamienistym lądowisku. Krający wiatr nad wyjątkowo i otwiera spustowe krany paliwa. Benzyna leje się w morze. Ale w dusznej kabinie para powstaje z ulatniającej się oleczy zatruta oddech. Idzikowski niemal traci przytomność.

Tymczasem zupełna przerwa w pracy uszkodzonego silnika zmusza go do lądowania.

- Zbiorniki! - zbiorniki są tylko w połowie opróżnione... Skaliste, poprzedzielane niskimi murami półka Gracjozy nie pozwalają na długi dobieg samolotu, wagi kilku ton. W chwili, gdy "Marszałek Piłsudski" toczy się już po ziemi w mistrzowsko krótkim lądowaniu, podwozie uderza o kamienny wał u skraja lądowiska. Trzask pryskających dźwigarów, ohrzęst rozpadających się zbiorników, rumor rozwalanej gondoli i rozpaczliwy jęk tłumzonego szkła. I nagle - żakomy, lepki syk płomienia: pożar!

Ranny nawigator sam wracał do Polski: pod białą-amarantowym osłonem sztandaru płynęła na polskim żaglowcu "Iskra" trumna Ludwika Idzikowskiego.

Niepowodzenia Idzikowskiego bynajmniej nie stanowią dowodu jego niższości w porównaniu z pilotami innych narodów. Należy jasno zdać sobie sprawę z ogromu trudności i niebezpieczeństw, na jakie narażona była w owych czasach każda załoga w locie transoceanicznym. Dla zobrazowania tych niebezpieczeństw przytoczę kilka ocyfr z r. 1932, które wykazują, ile ofiar pochłonęły przeloty nad Atlantykiem, póki rozwój techniki lotniczej nie zwyciężył wielkich przestrzeni.

Do czerwca 1932 r. wykonano 89 prób przelotów samolotem nad Oceanem Atlantyckim. Z 89 - 17 lotów zakończyło się śmiercią załogi, 35 nie udało się, przy czym jednak załogi zostały uratowane, a tylko 37 miało przebieg pomyślny.

Dopiero w roku 1933 polska bandera lotnicza przekreśliła błękitny gołębiec nieba nad groźnym oceanem od brzegu do brzegu. Pilotem, który zdobył ten zaszczyt dla Polski, był Stanisław Skarżyński.

8 maja roku 1933 Skarżyński na polskim samolocie sportowym RWD-5 ze 120-konnym silnikiem przelatuje 3.670 km z St. Louis do Łaceno w ciągu 20 godzin i 15 minut, osiągając szybkość średnią 180 km/godz.

Jest on pierwszym lotnikiem, który na sportowej maszynie przebył Atlantyk Południowy ze wschodu na zachód, drugim zaś - po Hincklerze/, który odważył się wykonać taki los samolotnie. Prócz tego Skarżyński zdobył dla Polski międzynarodowy rekord długości lotu w linii prostej bez lądowania, który należał do Francji.

Lecz oto dochodzimy do Challenge'u. Któż nie pamięta tych wzruszeń? Któż ich nie przeżywał?

Przez osiem państw Europy, przez dwadzieścia kilka miast, na przestrzeni 7.500 km rozgrywał się sześciodniowy wyścig najlepszych samolotów sportowych świata. Brały w nim udział: Anglia, Czechosłowacja, Francja, Włochy, Niemcy, Rumunia, Szwajcaria i Polska.

Od samego początku, od chwili startu z Berlina do Warszawy szale zwycięstwa zaczęły się wahać.

Aż do Pragi lotnicy czechosłowaccy rwali naprzód, aby znaleźć się na pierwszym miejscu w swojej stolicy. Potem nastąpiła zacięta walka o najwcześniejsze przybycie do Rzymu, drogą przez Wiedeń. Na tym etapie odpadła jedna załoga szwajcarska, jedna rumuńska i jedna czeńska, rozbiwszy swoje maszyny w Austrii i we Włoszech. Najzacieklej współzawodniczyli ze sobą z jednej strony Niemcy: Seidemann i Marienfeld, z drugiej zaś - Włoch Colombo, który - mimo największego wysiłku, został wyprzedzony przez Marienfelda.

W locie z Rzymu do Paryża wycofały się wszystkie załogi włoskie, wskutek katastrofy urwania się skrzydeł jednego z samolotów. Mimo takiego zmniejszenia konkurencji, Francuzi nawet marzyć nie mogli o pierwszeństwie w Paryżu: mając gorsze samoloty, dawno zostali w tyle i Niemcy znów byli pierwsi.

Wówczas nastąpił ostatni dwudniowy etap raidu: Paryż - Kopenhaga - Berlin.

Na szlaku Challenge'u biegnącym dokoła Europy, pozostała niemal połowa zawodników. Najlepszy pilot Włoch, Colombo, musiał wycofać się wraz z całą grupą włoską na rozkaz swego rządu, Czechosłowackie załogi na samolotach Praga z uporem gnały dalej, ale i one poniosły już straty. Francuskie Farnany i Potezy wytrwały, z prawdziwie sportową ambicją, ciągnęły na koniec, choć nie miały żadnej nadziei zwycięstwa: ich szybkość nie dorównywała innym. Wiele samolotów uległo rozbiciu, wiele zostało po drodze z zatartymi silnikami na wszystkich lotniskach challenge'owego szlaku. Worderoche tempo wyścigu odrzucało o szabsze maszyny i wyczerpywało mniej wytrzymałe załogi.

Pięć polskich samolotów leciało między Czechami i Niemcami. Na ośle zaś, dobywając wszystkich sił z grzmiących silników pędzili jak huragan trzej Niemcy na swych niemal niedościgłych Klemmach. Tych raz po raz doganiał jeden z polskich samolotów.

Tylko on był dla nich niebezpieczny. W ostatnim etapie minął ich kolejno, ryzykując przelot wśród niskich chmur, na który zabrakło im odwagi.

Wówczas stało się jasne, że może wyprzedzić wszystkich: w Berlinie polska załoga miała o pięć punktów więcej od najlepszego pilota Niemiec, Fossa.

Pozostawała jednak jeszcze do rozegrania próba największej szybkości, której wynik ostatecznie miał zdecydować o zwycięstwie.

Nadszedł ostatni dzień Challenge'u. Na lotnisku berlińskim Tempelhoff zgromadził się olbrzymi tłum. Było jeszcze wesoło, lecz największy port lotniczy Europy zamknięty z trzech stron szarymi blokami betonowych hangarów kłapał już od kilku godzin niezwykłym ruchem.

Przed niskim budynkiem kierownictwa ruchu wygięte szerokiemi półkolem stały trybuny. W łozach zasiedli dyplomaci, przedstawiciele rządu, delegaci aeroklubów, wojskowi, dalej zaś - tysiące ludzi przybyłych zewsząd. Z boku pod płóciennym dachem zajęła miejsce orkiestra wojskowa. Przed lożą prezydenta strzelał wprost w niebo wysoki nagł maszt w oczekiwaniu na zwycięską flagę. Za chwilę nad dachami miasta ukazał się pierwszy samolot. Jakaż to flaga zostanie wciągnięta na wierzchołek masztu, aby obwieścić światu narodowość zwycięzcy?

Niemieckie Heinkle i Klemmy rozwijały aż do ostatniego dnia szybkość większą niż polska RWD-6. Ale suma punktów zdobytych przez najlepszą załogę przewyższała punktację każdego innego zawodnika. Poza tym z sterem polskiej maszyny siedział Żwirko i nikt nie mógł przewidzieć, czy nie zdoła on



wydmając ze swgo samolotu jeszcze większej szybkości niż dotąd. Większej, niż to dopuszczają granice bezpieczeństwa; choćby za cenę życia.

Nie, nie można było przewidzieć, do czego zdolny jest jeszcze ten mały pilot z ogoloną głową i dobrodusznym uśmiechem, napozór tylko nieśmiały i rozstrzępiony.

Tłum niecierpliwiał się i czekał. Nagle zamuchało w głośnikach:

- Pierwszy samolot widać nad Berlinem!  
Wszystkie spojrzenia zwróciły się ku miastu.

Z daleka, nisko nad dachami gąsła jakaś maszyna. Warkot jej silnika był coraz wyraźniejszy, bliższy, wibrował coraz mocniejszym rytmem. Do ostatniej chwili nie można było rozróżnić barw, ani znaków rejestracyjnych. Samolot leciał od wschodu i rósł w oczach; widać było, że pilot dobywa z niego wszystkich sił.

Tymczasem na horyzoncie ukazały się jeszcze dwa inne. Zdawało się, że go dogonią. Ale meta była tuż blisko: zwycięzca minał ostatnie domy przedmieścia i wpadł nad trybuny. Na srebrnych skrzydłach mignęły znaki rejestracyjne: SP - ...

Meta. Silnik strzela gwałtownie na domkniętym gazie, koła podwozia dotykają ziemi, maszyna raz jeszcze oddziela się od niej, nie mogąc stracić pędu, hamuje i staje. Na każdą białą czernieją literę RWD-6.

I oto dzieje się rzecz niepojęta. Rzecz prawie niewiarygodna, zupełnie niemożliwa jeszcze na kilkanaście lat przed tym: polski hymn narodowy zagrany uroczysto na największym lotnisku Europy, w stolicy Rzeczy Niemieckiej, w porcie lotniczym Tempelhoff. Pruska orkiestra wojskowa rzuca w przestrzeń melodię, która towarzyszyła wszystkim wyśiżkom polskiego oręża w walce o niepodległość od czasów wojen napoleońskich. Salutują pruscy oficerowie. Odkrywają się głowy tłumy. Wzruszenie ścisła gardła Polaków. Powoli wspina się na maszt przed lożą prezydenta Niemiec biało-amarantowa flaga na znak zwycięstwa, a wielki, obojętny, kamienny Berlin - chce czy nie chce - musi zabrznieć imieniem zwycięzcy:

- Żwirko na polskim samolocie RWD-6 - 461 punktów!

W dwa lata później staliśmy wobec narzucającej się konieczności utrwalenia tego tryumfu w następnym Challenge'u. Nie dość bowiem było zwyciężyć tylko raz. Ogromny wysiżek, dzięki któremu Polska wysunęła się na czoło lotnictwa sportowego Europy, poszedłby na marne, gdyby w roku 1934 stanowiąco nie stało stracone. Wówczas wartość naszej wygranej smalałaby do rozmiarów przypadku, który nie może odegrać większej roli w wysiżcu o panowanie nad oceanem powietrza. A przecież zwycięstwo Żwirki było owocem wielkiej pracy, wielkiego poświęcenia i niemal bohaterstwa.

Fakt ten jest tym bardziej znamienny, że na drugim miejscu znalazł się również Polak, Płoczyński, i że w roku 1934 mieliśmy nie tylko samoloty, lecz i silniki polskie, które świetnie zdały egzamin wytrzymałości w trudnych warunkach lotu. W dodatku trasa Challenge'u została powiększona do 10.000 km i była o wiele trudniejsza niż przed dwoma laty.

Aby zwyciężyć w tych warunkach nie dość jest mieć świetną maszynę i niezawodny silnik. Nie dość posiadać doświadczenie, umiejętność, szczerść i odwagę. Trzeba jeszcze wierzyć w zwycięstwo. Lecieć po zwycięstwo. Na pewno. Bez cienia wątpliwości. Uparcie i wytrwale, pomimo wszelkich przeszkód, wbrew niepowodzeniom, na przekór niepowodliwym okolicznościom i warunkom. Trzeba umieć zwyciężać.

Jerzy Bajan potrafił się to zdobyć, podobnie jak Płoczyński. Ioh zwycięstwo było tryumfem zupełnym i zasłużonym.

Nadszedł nareszcie czas /w wysiżcu zbrojeń/, w którym polska nie mogła nadażyć Niemcom.

Nie zdokładaliśmy w odągu lat dwudziestu znaleźć dostatecznych funduszów na to, aby ilość naszego sprzętu była równie wysoka, jak jego jakość. Stworzyliśmy prototypy nowoczesnych samolotów co najmniej równe samolotom niemieckim, ale nie doszliśmy do ich produkcji seryjnej.

Zresztą - Polska musiała przez tych lat dwadzieścia budować nie tylko lotnictwo, lecz również szkołę, przemysł, handel, drogi, szpitale, flotę handlową i port własny, marynarkę i tysiące innych dziedzin życia państwowego, zaniedbanych umyślnie przez okupantów podczas półtorawiekowej niewoli. Musiała budować sama, o własnych siłach, bez pożyczek zagranicznych, jakie pełnymi garściami dawano bogatym, nie zniszczonym Niemcom.

Zrobiliśmy wiele; nie mogliśmy zrobić wszystkiego. Nie zdążyliśmy dobroć się w powietrzu, ale jako pierwszy naród stawiliśmy opór potędze niemieckiej, smów sami, bez ozyjkiżkolwiek pomocy materialnej.

O bohaterach naszego lotnictwa w tej wojnie nie będę pisał. Wielu nie mogę wymienić z nazwiska ze względów zrozumiałych, a nie mógłbym ich pominąć. Nie wspominał też o danych, dotyczących polskich zwycięstw i strat, które są powszechnie znane i ogłaszane periodycznie.

Wyraja mi się, że działania naszego lotnictwa tu, w Wielkiej Brytanii otwierają nowy okres jego istnienia, podczas gdy kampanie Polska i Francuska były okresem sohyłkowym, czy też przejściowym, jakkolwiek jedna i druga pełna są epizodów bohaterstkich. Tu zaczyna się, lub - może się zacząć - nowy etap twórczy; załążek nowego organizmu; coś, co stanie się podstawą rozwoju w przyszłości, co zadcęduje w swoim zakresie o przyszłości Polski w powietrzu.





A. JAWORSKI

# UWAGI O POLSKIM PRZEMYSŁE LOTNICZYM

## Ustalenie pojęć

Rzemiosło, przemysł, wytwórnia, fabryka, zakład przemysłowy, przemysł lotniczy, przemysł wojenny i t.p. są to określenia występujące w szeregu artykułach, a nawet książkach, bez bliższego omówienia, skutkiem czego powstają niejasności, gdyż nie są to pojęcia ściśle ustalone. Dlatego przed rozpoczęciem naszych rozważań, spróbujemy je ustalić, możliwie w zgodzie z opinią większości poglądów.

Zakład rzemieślniczy t.j. zespół pracowników będących czeladnikami i uczniami rzemieślniczymi, kierowanymi przez majstra, który jest właścicielem miejsca pracy, narzędzi i maszyn. Zakład ten może być zatrudniony zarówno wytwarzaniem, jak i naprawą sprzętu. x/

Rzemiosło t.j. ogół zakładów rzemieślniczych łącznie z ich organizacjami jak cechy, izby rzemieślnicze oraz związek izb rzemieślniczych.

Zakład przemysłowy t.j. zespół pracowników łącznie z miejscem pracy, wyposażonym w narzędzia i maszyny. Zespół ten posiada kierownika, który najczęściej nie jest majstrzem, a rzadko jest właścicielem zakładu. Przedmiotem pracy jest przede wszystkim masowa wytwórczość, a do prawa własności zakładu należy nieraz wyjątkowość wytwórczości /patenty/

Przemysł t.j. ogół zakładów przemysłowych łącznie z ich organizacjami, jak kartele, izby handlowo-przemysłowe i t.p.

Wytwórnia t.j. urządzenie t.zw. wyposażenie w narzędzia i maszyny, miejsce pracy zakładu przemysłowego.

Fabryka, słowo pochodzenia obcego /niemieckiego/zastępowane przez wytwórnię.

Warsztaty t.j. zakład przemysłowy, rzemieślniczy, zajmujący się przeważnie naprawą sprzętu.

Zakład mechaniczny t.j. zaznaczenie, że odnośny zakład - małych rozmiarów najczęściej - przemysłowy lub rzemieślniczy jest wyposażony w urządzenia maszynowe.

Zakład przemysłowy lotniczy t.j. taki zakład przemysłowy, którego więcej jak połowa wartości wytwórczej może znaleźć zastosowanie wyłącznie tylko w lotnictwie. Przykład: jeżeli wytwórnia lakierów, ponad połowę wartości swoich produktów ma w lakierach używanych tylko w lotnictwie, to należy ją zaliczyć do przemysłu lotniczego. W wypadku jednak, gdyby te same rodzaje lakierów sprzedawane były przez inne zakłady przemysłowe - na użytek "nielotniczych klientów" - mimo, że odnośna wytwórnia nawet prawie całą produkcję dawałaby lotnictwu - nie można by ją zaliczyć do przemysłu lotniczego. W przeciwnym bowiem razie i wytwórnię wody sodowej - który cały swój produkt oddawałaby zakładom przemysłu lotniczego - należałoby również włączyć w to określenie.

Jeżeli ponad połowę produkcji danego zakładu, w czasie wojny miała iść na potrzeby wojska - taki zakład zaliczano do ścisłego przemysłu wojennego, z dodatkiem lotniczym, gdy na korzyść tej broni miał pracować.

Przepustowością zakładu nazywano ilość podstawowego wytworu danego zakładu w jednostce czasu, jaką zwykle przyjmowano miesiąc = 30 dni = 468 godz. pracy. Liczono po dwie zmiany, każda po 10 godz., i wydajność drugiej zmiany mniejszą o 20% w porównaniu ze zmianą pierwszą. Wydajnością zakładu określano to wszystko co on wytwarza w jednostce czasu /miesiąca/, zatem nie tylko podstawowe wytwory jak np. samoloty i silniki, lecz i wszystkie części zapasowe.

Odróżniano nieraz przepustowość faktyczną, teoretyczną i praktyczną. Faktyczna mogła być średnią zmniejszoną okresu - lub podawać faktycznie osiągnięte maksimum. Praktyczna t.j. taka jaką spodziewano się osiągnąć faktycznie - po wprowadzeniu cry to ulepszeń czy nowych maszyn. Identyczne określenia

odnoszono i do wydajności.

Trudność w ocenie produkcji lotniczej jest nieraz powodowana zmianą sprzętu - i przejście na bardziej skomplikowany /co w miarę postępu z reguły ma miejsce/ nawet mimo polepszenia metod wytwórczości powoduje nieraz spadek przepustowości. Dlatego wydaje się wskazane - jak to obecnie nieraz podają statystycy amerykańskie - mówić o tonażu gotowego wytworu.

Nabywcie licencji - /czyma jej była proporcjonalna naogół do wielkości produkcji/ było to prawo wykonywania produktu obojętnej wytwórni. Najczęściej kupowano równocześnie odnośne rysunki.

Używaliśmy takie określenia jak "wąskie miejsca" - był ten dział wytwórczości, który ograniczał najbardziej przepustowość. Mogła to być zarówno zbyt mała ilość obrabiarek pewnego typu jak i zmałe rozmiary hali montażowej. Wreszcie jako ostatnie przytoczymy pojęcia: prasurowiec, surowiec i półfabrykat. Pierwszy stanowił produkt wyjściowy do wyrobu surowca jak np. węgla, rudy, drzewo. Pod określenie drugie podciągnę samo już tworzywo jak dural, aluminium, akleja. Półfabrykat - był to materiał zgruba już obrabiony np. odkuty wał silnikowy, sawór lub specjalny profil pręta.

## Zależność przemysłu lotniczego od innych gałęzi przemysłu.

Jako rzecz charakterystyczną dla przemysłu lotniczego należy podać, że jest on raczej przetwórczy - i wymaga wysokiej jakości surowców i półfabrykatów dla tej swojej wytwórczej działalności. Liczbowo około 40% wartości gotowego wytworu t.zn. samolotu stanowią materiały i sprzęt dostarczony do zakładów przemysłowych wytwarzających płatowce i silniki.

Jest rzeczą jasną, że im większa ilość części akładowych płatowca czy silnika jest wykonywana poza wytwórnią wypuszczającą płatowiec czy silnik - to jest ona więcej odciążona i jej przepustowość zarówno na jednostkę powierzchni jak i ilość pracowników wzrasta w tym stosunku. Można twierdzić, iż w żadnym państwie mającym silny przemysł lotniczy nie było takiej anomalii jak u nas, by wytwórnia silników robiła zawory, sprzęt pokładowy czy nawet reduktory. A jeszcze przy małej ilości wytworów lotniczych - liczby podamy poniżej - to obciążenie wyrobem tego co powinno się dostawać zewnątrz - sprowadzało naszą przepustowość samolotów do śmieśnych niemal rozmiarów. Stosując rolnicze porównanie - bo takim krajem byliśmy - jest niemożliwa duża produkcja masła - bez dużej produkcji mleka. Bez rozbudowanego hutnictwa stopów lekkich, przemysłu metalowego i elektro-radiowego - silny przemysł lotniczy jest fizycznie niemożliwością. By dać choć jedną dać orientacyjną - to wystarczy rzecz, że na każdy samolot, który ma być otrzymany w czasie wojny w operacyjnej pracy musi się mieć ok. 420 pracowników, dokonujących prac wytwórczych, naprawy i obsługi. xx/

## Stan posiadania.

Jak wyglądał nasz stan posiadania? Było osiem wytwórni głównych t.zn. wytwarzających płatowce i silniki, a to:

1. P.Z.L.W.P.1. Państwowe Zakłady Lotnicze-Wytwórnia Płatowców Nr.1 na Paluchach pod Warszawą/
2. P.Z.L.W.2. " " " Nr.2 w Kielcu.
3. P.Z.L.W.S.1. " " " Silników Nr.1 na Okęciu p. Warszawa/
4. P.Z.L.W.S.2. " " " Silników Nr.2 w Rzeszowie.
5. P.W.S. Podlaska Wytwórnia Samolotów w Białej Pod.
6. L.W.S. Lubelska " " w Lublinie
7. D.W.L. Doświadczalne Zakłady Lotnicze na Okęciu /znane jako RWD/
8. "Avia" Wytwórnia maszyn precyzyjnych w Warszawie.

Wytwórnie te zaliczane były stale do ścisłego przemysłu wojennego lotniczego. Nadto wchodziło doń szereg mniejszych zakładów przemysłowych wyrabiających sprzęt lotniczy. Niektóre z nich często z tej kategorii wypadały. Najważniejsze były: Szamański - Wytwórnia Śmigieł.

Gerlach - Wytwórnia przyrządów pokładowych.

W ostatnich latach dołączył się Bujak - jako wytwórca sztucznych horyzontów /sperry/ oraz "Wytwórnia Instrumentów Precyzyjnych" i "Wytwórnia Aparatów Precyzyjnych". Te wytwórnie - w porównaniu z Gerlachem - grały podrzędną rolę. Wytwórnia "Motolux" - wyrabiała gałki, synchronizatory, zamki do pasów spadochron. i t.p. "Warszyniak" - produkował świece

1 przygotowywał się do produkcji iskrowników. Świec też do-  
starczała wyt. Wagnera. Sprzęt elektro dawała firma Miłkołajew-  
ski i "Bra" /prądnicę/. Sprzęt foto - Kamery lotnicze  
z firmy Polskie Zakłady Optyczne. Odlewnie stopów lekkich  
- "Leszczyński" oraz Mieszkański. Pierścienie tłokowe - A. Ha-  
rański Zbiorniki - "Bielany" - i Pytlasiński. Odkucia stalowe  
- z hut głównie Batory. Stopów lekkich - P.Z. Inżynieryjne  
oraz "Dziecioc". Wspomnieć należy o "Wytwórni Balonowej" -  
spadachrony i balony i o warsztatach remontowych przy puł-  
kach lotniczych, niektóre bowiem z nich dochodziły do 30 re-  
montów general. silników typu Wright 220 KM i 10 płatowców.  
Niestety, rzemieślnicy nie było ani wciągnięte ani wyszkolone  
do prac lotniczych.

## Historia.

Początki wszystkiego były skromne. Przed ostatnią wojną  
były próby budowy samolotu indywidualną przedsiębiorczością  
/np. inż. Florjański ze Isowa/. Po wojnie najpierw zaczęło się  
od remontu maszyn obcych, później przyszło kupić szeregu li-  
cencji na własną wytwórczość. Ze znanych były to płatowce Avia  
/myśliwskie/, Polker /bombowy/, silnik Loraine Dietrich i Wri-  
ght, potem cała rodzina Bristolowska /Jupiter, Mercury, Vega II  
- XX/ zaczęły się pojawiać własne konstrukcje - udane i nieuda-  
ne. P.W.S.10 /myśliwski samolot inż. Grzędzielskiego/, łącznik-  
owy - R XIII - Rudlickiego /wytwórnia lubelska/, Słyna gama my-  
śliwska - inż. Puławski, która dała nam pierwszy nowoczesny  
samolot wojskowy, Niestety, inż. Puławski, podobnie jak twórca  
Spitfire'a, nie doczekał się dalszego rozwoju swego typu. W tej  
samej wytwórni /P.Z.L./ wychodził samolot liniowy "Karaś" i  
"Sum" - inż. Prussa oraz piękny bombowiec "Łoś" - inż. Dąbrow-  
skiego i Kubickiego. Mówić piękny, gdyż współcześnie żaden bom-  
bowiec nie miał tak korzystnego stosunku udźwigu do ciężaru  
własnego /1:1/. Wytwórnia lubelska daje łącznikową "Czapkę"  
/wg. projektu D.W.L./ i "Mewę" /podobna do Lyandra/. Dopiero  
wojna wykazała, że był to zbyt luksusowy samolot jako łączni-  
kowy, a dla obserwacji za łatwy cel dla myśliwca. Wytwórnia  
płatowców - prawie oazkowiec były państwowe. "Prawie" - bo  
Lubelską Wytwórnię - po upadłości przejęło państwo.  
Sprawa wlekała się latami. By nie zanikać wytwórni robiono przez  
pewien czas nawet kuchnie polowe. Zakłady D.W.L. miały powa-  
żny udział LOPP. Dawały one maszyny szkolne. Podobnie P.W.S.  
Ioh zwycięstwo na Challenge'a, ach mamy wszyscy w pańdoci. Nie-  
stety, wojskowa ta zwycięstwa nie nam nie dały. Niemcy - wypró-  
bowali sobie protoplastę Messerschmidta, Anglicy - w zawodach  
o puchar Schneidera - Spitfire'a, a w wysoię australijskim  
"Comet" - to ojcic Mosquito. Nasza podstawowa wytwórnia płat-  
owców wojskowych - P.Z.L.W.P. z nowotwartą filią w Mielcu  
była zamaża by równocześnie produkować samoloty myśliwskie,  
liniowe /lekkie bombowe/ i średnie bombowe. Stąd to rzucanie  
się z jednego typu na drugi, a w międzyczasie nieprodukowany  
typ starzał się okropnie. Był dlatego okres nowoczesnych my-  
śliwców /P.Z.L.7 i 11/ zakończony F.Z.L.24 /Inż. Jakimiuka/.  
Ten ostatni, niestety, na zagranicę. I mimo że w r.1935 wysłał  
ty on z b. mocnym uzbrojeniem / 2 km. i 2 armatki 20 m/m -  
to w 1939 większość myśliwców naszych miała 2 km /było u  
nas pewne zaniebdanie uzbrojenia na korzyść linii samolotu  
i wyczynów/. W 1938/39 szedł w produkcji nowoczesny bombowiec  
"Łoś" - więc myśliwce starzały się. W silnikach sytuacja by-  
ła jeszcze gorsza. P.Z.L. - Wytwórnia Silników dopiero uru-  
chomiła swoją filię w Rzeszowie. Sama powstała z wykupienia  
przez państwo zakładów Skody. Było to konieczne, gdyż Skoda  
nie miała najmniejszego interesu budować u nas prototypy i  
szkolic naszych konstruktorów. Własnego silnika dużej mocy  
nie mieliśmy. Nawet moc licencyjnego Pegas XX była już za  
mała na myśliwką maszynę. Wiele przyczyn się na to złożyło.  
Bo zarówno silnik jest o wiele trudniejszy w konstrukcji, a  
zwłaszcza próbach - w porównaniu z płatowcem - jak i przy-  
ciąga mniej "lotniczych" umysłów. Pozatym nie miał u nas  
 naukowego poparcia - takiego, jakim był dla płatowców - Insty-  
tut Aerodynamiczny z jego twórcą i kierownikiem prof. Wito-  
zyskim. Nadto tragiczny wypadek w Tatrach wyrzyna z szeregu  
najwybitniejszego konstruktora silnikowego - inż. Nowkusińskie-  
go /twórca zwycięskiego silnika challenge'owego/. Jak wspomnie-  
liśmy, do wybuchu wojny nie mieliśmy jeszcze własnego iskrowni-  
ka; podobnie i podłoga metalowe musieliśmy sprowadzać /wytwór-  
nia była w budowie/ jak i szereg plastyków np. "Plexiglas" na  
oszklenie kabin. Przepustowość silników dużej mocy wynosiła  
nie więcej jak 30 miesięcznie. Wytwórnia w Rzeszowie przystę-

poważa początkowo do silników małej mocy, a wytwórnia Avia  
opracowała produkuję "Marsa" - licencją francuskiej. Jest ma-  
ło realne bawienie się w przypuszczenia ile wynosiła nasza  
wojenna produkcja. Mając bowiem wszystkiego ok. 12,400 pracow-  
ników /Niemcy w tym czasie miały 120,000, a Rosja 200,000 prac-  
owników/ w przemyśle lotniczym i kraj nieprzemysłowy skład  
było brać na powiększenie kadry i rozbudowę przemysłu pomocni-  
czego, dającego narzędzia i półfabrykaty? Nie mówiąc już o ta-  
kich niewiadomych jak szkody na skutek bombardowania, koszty  
zaś wytworów lotniczych są b. duże. Oblicza się koszt wytwórni  
silników : 8,500 zł. na głowę zatrudnionego pracownika. /P.Z.  
L.W.S.2 kosztowała 30 milionów złotych przy 3,600 pracow-  
ników, przewidzianych na jedną zmianę. /Wytwórnia płatowców jest  
nieco "tańszą", bo tylko 4,500 zł. na głowę /P.Z.L.W.P.1 koszt-  
owała 16 milionów zł. przy 2,600 pracowników na jedną zmianę.  
Parę słów o wytwórniach prywatnych. "Avia" - była jedną z  
najlepiej prowadzonych wytwórni prywatnych w państwie /nie  
tyko lotniczych/. Przez dłuższy czas produkowała silniki  
Wright oraz instalacje podwoziowe.

Właściciel - "Motolux" śp.inż. Szal należał do naszych  
najwybitniejszych wynalazców i pionierów przemysłu. Naprawdę  
z 10 palców dorobił się wytwórni milionowej niemal wartości.  
Skała jego zainteresowań była olbrzymia - od konstrukcji do-  
skonalego synchrozatora do gaźnika. Ten ostatni produkował  
według licencji kupionej od Claudel-Hobsona za ... £ 50  
/sprzedająca ją firma angielska uważała, że Szal nie da sobie  
radę/. Własnego pomysłu gaźnika nie zdążył wypróbować.

Świecie Wawrzyniaka niezmie nie ustępowały zagranicznym. To  
samo można powiedzieć o spadachronach i balonach z Wytwórni  
Bel i Spad. w Jabłonie /doskonałe wyniki w międzynarodowych  
zawodach balonowych/.

Pęd społeczeństwa do latania znakomicie wzmagają rozwi-  
jające się szybownictwo. Tu zasługi pionierskie inż. Grzeszczy-  
ka. Pozem przyszły konstrukcje Czerwińskiego, Koojana, Bleiche-  
ra i rozbudowa Instytutu Szybownictwa /kierownik inż. Stępnie-  
wka/.

Stądy rozwój naszych linii lotniczych, aeroklubów, P.W. lot-  
niczego - świadczyły niezbicie, że społeczeństwo pragnie i po-  
trzebuję lotnictwa.

Podany powyżej krótki rys nie może dać nawet wyobrażenia  
jak ciężki był los młodego przemysłu lotniczego w kraju nie-  
uprzemysłowionym jakim myśmy byli.

Ale to silne umiłowanie lotnictwa jakie miało nasze spo-  
łeczeństwo doprowadziło do tego - czego dowodem był rozwój  
do r.1939 - iż przemysł lotniczy podniósłby znacznie ogólny  
poziom przemysłu w państwie, a osem spełniłby wepni w życiu  
gospodarczym swój lot ku wyżynom.

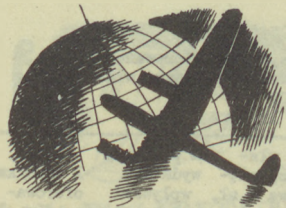
A przyszłość? Zależy - jak będzie rozmiar szkód, nie tyle  
materiałnych, co głównie w wartościowych pracownikach przemysłu  
- pozyskają od profesora politechniki do fachowego rzemieślni-  
ka włącznie.

Nasze starania na emigracji powinny iść w trzech głównie  
kierunkach : a/ zapewnienie udziału dla naszego lotnictwa kom-  
munikacyjnego w ogólnej sieci międzynarodowej, proporcjonalnie  
do włożonego wysiłku przez nasze lotnictwo w tej wojnie.  
b/ przywiezienie jak największej ilości fachowo wyszkolonego  
personelu ze sprzętem d/ uzyskanie pełnego odszkodowania za-  
równo materialnych, jak i prawa nieograniczonej eksploatacji  
 naukowego dorobku niemieckiego łącznie z patentami.

A samą pracę musi poprzedzić szeroko zakrojona akcja  
szkolenia personelu i lotniczego nastawienia społeczeństwa  
- od konkursów modeli latających w szkole powszechnej - na-  
prawy sprzętu lotniczego w szkołach rzemieślniczych - do  
aeroklubów mających samoloty i szybowce dla każdego chętne-  
go naut obywatela.

x/ Znane jest jeszcze określenie zakładu - chałupnicy. Jego  
właściciel zwykle jest nieukończonym nawet czeladnikiem,  
a przetwarzany surowiec nie jest jego własnością. Podane  
powyżej pojęcia zwłaszcza rzemieślnicy i przemysłu, są spo-  
me w nauce. Niektórzy uczeni kwestionują nawet możliwości  
ich określenia. Próbowano uzależnić rozdzielenie zakładu  
rzemieślniczego od przemysłowego wielkością mocy silników,  
ilością pracowników lub obrotem gotówkowym. Są to nieraz  
dane nieodpowiednie dla Izby Skarbowej, ale nie mogą stanowić  
kryterium istoty zakładu.

x/ Szereg słów obliczenia podał w "Myśli Lot." m. wrzesień rb.



DR. HENRYK GÓRECKI

# POLSKA KOMUNIKACJA LOTNICZA

Początki regularnej komunikacji lotniczej na świecie przypadły na okres, gdy Polska, mimo zakończenia Wielkiej Wojny, walczyć musiała nadal na swej ziemi o utrzymanie i zabezpieczenie swych granic oraz budować ustroj polityczny gospodarzy i społeczny od podstaw. Nic więc dziwnego, że tego rodzaju warunki uniemożliwiły wówczas Polsce przystąpienie do organizacji komunikacji lotniczej, nie odgrywającej zresztą w normalnym, ówczesnym, pokojowym życiu poszczególnych państw większej roli i posiadającej w początkowym okresie swego istnienia i rozwoju raczej eksperymentalny charakter.

W tym okresie ważniejszą rzeczą w hierarchii potrzeb, waloząco o swoją egzystencję Państwa Polskiego, była odbudowa zniszczonych przez wojnę wsi i miast polaków, zabezpieczenie przed głodem i epidemiami, wyniszczonej przez długotrwałą okupację ludności, podniesienie zrujnowanego rolnictwa, uruchomienie zdewastowanego przemysłu, utrzymanie w ruchu istniejących środków komunikacji, a nade wszystko zorganizowanie i zapoczątkowanie armii, od której w tym czasie zależał los całego przyszłego bytu państwowego Polski.

Sytuacja powyższa spowodowała, że Polska mimo podpisania już w dniu 13.X.1919 r. Paryskiej Konwencji Lotniczej weszła faktycznie z dość znacznym opóźnieniem do rodziny narodów, organizujących i utrzymujących komunikację lotniczą.

Dopiero bowiem w końcu r. 1922 powstało pierwsze prywatne polskie przedsiębiorstwo "Aero-Lloyd", przekształcone następnie na "Aerolot" w roku zaś 1925 uruchomiono drugie prywatne przedsiębiorstwo pod firmą "Aero".

Azkołwiek w pierwszym eksperymentalnym niejako okresie swego istnienia oba prywatne przedsiębiorstwa nie prowadziły gospodarki, opartej na zgóry ustalonym i konsekwentnie realizowanym planie, to jednak przygotowały pierwszą kadrę dobrze wyszkolonego personelu dla komunikacji lotniczej oraz osiągnęły dość dobre wyniki eksploatacyjne, które ilustruje tabela I.

Tabela I.

Wyniki eksploatacji "Aerolotu i "Aero" a" za okres 1922-1928.

Rok.	Regularność w %	Ilość wykonanych km w latach rozkładowych	Pasażero/km w lotach rozkładowych	Przewieziono		
				Pasażerów	Pocisty Towar, w kg.	bagażu, gazet w kg
1922	88,0	81,960	117,800	659	295	9,410
1923	79,0	180,635	555,000	2,089	4,06	12,487
1924	82,0	359,735	697,400	2,791	657	30,209
1925	90,0	713,087	1,602,500	5,394	1361	75,528
1926	74,4	790,045	1,875,800	6,704	716	158,116
1927	80,3	1,024,004	2,227,700	8,160	13183	271,800
1928	88,1	946,070	1,954,900	6,876	22768	215,672
Ogółem	83,1	4,095,536	9,031,100	32,673	33386	773,222

UWAGI: - 1. "Aerolot" posiadał 4-ro osobowe samoloty typu "Junkers F-13".

"Aero" posiadało 4-ro osobowe samoloty typu "Farman".

2. Polska komunikacja lotnicza w latach 1922-1927 nie miała śmiertelnego wypadku z pasażerami.

Zródło: Sprawozdanie P.L.L. "LOT" za rok 1938

Pod wpływem jednak poważnego rozwoju lotnictwa na zachodzie Europy, obcych usiłowań, zmierzających do opanowania polskiej komunikacji lotniczej oraz zaangażowania przez Państwo na jej utrzymanie w latach 1922-1927 dość znacznych sum pieniężnych - polskie władze państwowe opracowały program rozwoju Polskiego Lotnictwa Komunikacyjnego i przystąpiły do jego realizacji w początkach 1928 roku.

Pierwszym tego rodzaju aktem było wydanie w dniu 14.III 1928 r. "Polskiego Prawa Lotniczego" opartego na postanowieniach Międzynarodowej Konwencji Lotniczej z dnia 13.X.1919 r.

W końcu zaś 1928 r. odebrano koncesje obu przedsiębiorstw prywatnym, powierzając eksploatację linii krajowych i zagranicznych od dnia 1.I.1929 r. - państwowo-samorządowemu przedsiębiorstwu, działającemu pod firmą: Polskie Linie Lotnicze "LOT" Sp. z o.o.

Data powołania do życia "Lotu" była okresem przełomowym w rozwoju polskiej komunikacji lotniczej. Równocześnie bowiem z rozpoczęciem działalności przez nowe przedsiębiorstwo, zaopatrzone w nowoczesny sprzęt, przystąpiono do rozbudowy przyziemni, ustalenia programu ekspansji międzynarodowej i warunków współpracy z obcymi przedsiębiorstwami komunikacji lotniczej.

"Lot" odtąd z roku na rok rozszerzał swoją działalność, starając się z jednej strony wejść na linie zagraniczne, z drugiej zaś ściągnąć na teren polski linie obce. Tabela II a ilustruje rozwój polskiej lotniczej sieci komunikacyjnej.

Tabela II.

Sieć polskiej komunikacji lotniczej w latach 1922 - 1939

Rok.	Sieć w km.	Rok.	Sieć w km.	Rok.	Sieć w km.
1922	640	1928	1,850	1934	4,418
1923	915	1929	2,870	1935	4,388
1924	915	1930	3,238	1936	4,275
1925	1,810	1931	3,910	1937	5,734
1926	1,850	1932	4,704	1938	6,285
1927	1,850	1933	4,779	1939	10,250

Jak z powyższej tabeli wynika sieć "Lotu" w r. 1939 wynosiła 10,250 km. przy eksploatacji następujących linii: -

a/ krajowych:

1. Warszawa - Gdynia /Gdańsk/,
2. Warszawa - Poznań,
3. Warszawa - Katowice,
4. Warszawa - Kraków,
5. Warszawa - Lwów,
6. Warszawa - Wilno,

b/ zagranicznych:

1. Warszawa-Poznań-Berlin, x/
2. Gdynia-Warszawa-Kraków-Budapeszt-Wenecja-Rzym, xx/
3. Budapeszt-Belgrad,
4. Helsinki-Tallin-Ryga-Kowno-Wilno-Warszawa-Ateny-Lydda/Palestyna/-Bejrut/najdłuższa magistrala lotnicza północno-południowa w Europie/,
5. Warszawa-Lwów-Ozerniowce-Dukareszt xxx/Sofia-Saloniki-Ateny,
6. Warszawa-Gdynia-Kopenhaga.

W roku 1939 program przewidywał wykonanie ok. 3,000.000 km. przy 3,500.000 sferowanych ton/km.

"Lot" posiadał do wykonania powyższego programu 18 nowo-oznaczonych samolotów przeważnie amerykańskich /Lockhead/Douglas/.

Personel latający ruchowy techniczny i administracyjny "Lotu" składał się z 599 pracowników.

Niezależnie od komunikacji lotniczej "Lot" prowadził dział aero-fotogrametryczny, wykonujący zdjęcia terenowe z powietrza na zamówienie władz wojskowych oraz cywilnych władz państwowych i samorządowych. Wykonywane zdjęcia fotograficzne służyły do sporządzenia dokładnych map wojskowych oraz planów dla celów regulacji i zabudowania miast i osiedli, komasacji gruntów, jak również klasyfikacji gruntów w celach podatkových. W tym dziale "Lot" zatrudniał ok. 100 pracowników i posiadał do tej pracy specjalne samoloty i odpowiedni sprzęt.

Polskie lotnictwo komunikacyjne w ostatnim 10-letniu przed wojną /1929-1939/ może się poszczycić licznymi pozytywnymi wynikami swej pracy zarówno na terenie wewnętrznym, jak i w dziedzinie ekspansji międzynarodowej /Tabela IIIA./.

Tabela III.

Wyniki eksploatacyjne P.L.L. "LOT" za lata 1929 - 1938.

Rok.	Regularność w %	Ilość wykona-nych km w lotach rozkładow.	Wykonano pasażero- /km w lo-tach roz.	Przewieziono		
				Pasa-żerów	Towaru, багаżu, gazet w kg.	Pocztę w kg.
1929	95,5	1,329,325	384,055	16,428	334,803	35,977
1930	94,9	1,302,056	325,091	13,682	429,353	38,726
1931	94,0	1,350,286	370,719	14,687	370,007	36,343
1932	95,0	1,187,684	286,662	11,187	339,493	25,494
1933	97,2	1,469,468	410,872	15,912	348,797	22,255
1934	95,9	1,458,280	493,759	18,301	383,952	29,892
1935	97,7	1,365,045	544,820	22,192	408,416	24,391
1936	98,0	1,392,032	836,183	33,204	621,224	44,865
1937	95,4	1,870,084	1026,712	37,497	808,747	123,776
1938	96,2	1,998,525	944,686	35,392	860,674	145,875
Ogółem		14,722,785	5623,419	218,482	4,905,466	527,594

Uwaga: - 1. Źródło: Sprawozdanie P.L.L. "Lot" za r. 1938  
2. W r. 1939 projektowano wykonanie 3,000,000 km. i, sądząc z wyników pierwszych 8-iu miesięcy, cyfra ta byłaby osiągnięta.

W okresie ostatnich lat 10-ciu polska komunikacja lotni-  
oza: -  
a/ zwiększyła swoją sieć trzy i pół-krotnie /2,870 do 10,250 km/, ilość wylatywanych rocznie km. dwu i pół krotnie /1,300,000 do 3,000,000 km./, wpływy własne 5-ciu krotnie /£ 33,000 do 156,000/, obniżając równocześnie o połowę wydatki na jeden ton/km. /z sh.6 d.8 do sh.3 d.4/;  
b/ przeszkoliła i przygotowała przy pomocy małej kadry dawnego personelu zespół paruset wysoko wykwalifikowanych, zdolnych do podjęcia nowych zadań pracowników;  
c/ wprowadziła i posiadała przez cały okres swej działalności nowoczesny sprzęt lotniczy, starając się również w miarę możliwości materialnych o rozbudowę i ulepszenie przysiad, oraz stosowanie najnowszych urządzeń pokładowych, zwiększających bezpieczeństwo;  
d/ zapoczątkowała komunikację zimową i była jej pionierem przez cały okres działalności na najtrudniejszym odcinku w Europie - na Bałkanach;  
e/ zorganizowała prace aerofotogrametryczne w Polsce, oddając duże usługi Państwu i Samorządom;  
f/ torowała drogi polskiemu handlowi i przemysłowi, a zwłaszcza przemysłowi lotniczemu w państwach bałtyckich i bałkańskich. Stanowiących wówczas jeden z najbardziej dostępnych dla Polaki terenów ekspansji gospodarczej;  
g/ była jednym z najpoważniejszych instrumentów polskiej propagandy państwowej, podkreślając znaczenie polityczne i możliwości potencjalne Państwa Polskiego.

Przedstawiony dorobek polskiego lotnictwa komunikacyjnego na przestrzeni ostatnich lat 10-ciu nie jest napewno ani zadziwiający, ani rewelacyjny w porównaniu z rezultatami osiąganymi przed wojną przez przedsiębiorstwa amerykańskie lub niektóre europejskie, posiadające specjalnie korzystne dla swego rozwoju warunki. Niemniej jednak, jeśli uwzględni się wszystkie niesprzyjające normalnemu rozwojowi naszej komunikacji lotniczej okoliczności /brak środków finansowych, trudności polityczne, mały udział Polaki w handlu zagranicznym, krótkie linie, w większości swej łączące państwa niezamożne i gospodarczo słabo rozwinięte/, - to należy bezstronnie stwierdzić, że osiągnięta ona poważne rezultaty i zaufanie zyskała sobie szacunek obcych i uznanie własnego społeczeństwa.

Poniżej zamieszczone tabele IV. i V. dają przegląd rezultatów finansowej działalności Polskich Linij Lotniczych "LOT" w ostatnim 10-letniu przed wojną oraz zawierają kilka cyfr porównawczych z innymi przedsiębiorstwami zagranicznymi.

Tabela IV.

Subwencje, wpływy własne, koszty oferowanego tonu/km. i % pokrycia wydatków wpływami własnymi w P.L.L. "LOT" w latach 1929 - 1933 r.

Rok	Wysokość wypła-onej subwencji w złotych	Wpływy wła-sne przedsię-biorstwa w zł.	% pokrycia wydatków wpływami własnymi	Koszt 1 tonu/km oferowa-nego w zł.
1929	4,310,296	741,755	15,2 %	7,74
1933	5,603,214	897,394	14,6 %	6,53
1934	5,879,333	1,164,968	17,5 %	6,32
1935	5,827,774	1,328,793	20,1 %	5,29
1936	5,632,973	1,483,783	22,3 %	4,32
1937	5,797,129	2,399,169	30,4 %	3,51
1938	6,408,262	2,496,268	27,6 %	3,81
1939	6,500,000	3,500,000	35,0 %	2,80

Uwaga: - 1. Cyfry roku 1939 podane są na podstawie przewidywań budżetowych i ich realizacji w ciągu pierwszych 8-iu miesięcy eksploatacji, inne dane natomiast wg. "Sprawozdania P.L.L. "LOT" za rok 1938.  
2. Niższy procent pokrycia wpływami własnymi kosztów prowadzenia przedsiębiorstwa w r. 1938 w porównaniu z r. 1937 był spowodowany dużym spadkiem frekwencji pasażerskiej po wypadkach na wszystkich liniach międzynarodowych, jak również i na liniach "LOT". Ta sama przyczyna zdecydowała o wzroście kosztów 1 tonu/km w skutek ogromnego zwiększenia kosztów anekuracji sprzętu /aerocasco/, pasażerów i ładów.  
3. £ - przed wojną : zł. polskich 22,4; 1 \$ am. - 5,3 zł. polskich.

Tabela V.

Koszt 1 km. lotu w dolarach am. w r. 1938 w następujących przedsiębiorstwach.

a/ Air France	1,18
b/ Deutsche Lufthansa	1,06
c/ Ala Litoria /włoskie/	0,85
d/ Lot	0,85
e/ Imperial Airways /angiel/	0,83
f/ Trans-Canada Air Lines	0,78
g/ K.L.M. /holenderskie/	0,58

Ilość zatrudnionych na 1 samolot pracowników w roku 1939.

Przedsiębiorstwo	Samolotów	Ogólna ilość pracowników	Pracowników na 1 samolot
Wszystkie linie Stanów Zj. A. Pm.	339	15,923	47
Trans-Canada Air Lines	15	497	33
Lot	18	599	33

Źródła: - O. J. Lisztyn. International Air Transport, Sprawozdanie P.L.L. "LOT" za rok 1938. Trans-Canada Air Lines, Annual reports of the years 1938 and 1939. - Aviation - February, 1942.

- x/ Wspólnie z "Deutsche Lufthansa".
- xx/ Wspólnie z węgierskim "Malert'em" i włoskim "Aero Linee Italiane".
- xxx/ Odcinek Warszawski - Bukareszt wspólnie z rumuńskim "Iares'em".





## EUŚTACHY EKIELSKI NAJWYBITNIEJSZE CZYNY

Młodzież polska, jeszcze w czasach niewoli narodowej, przed I-szą wojną światową żywo interesowała się lotnictwem, które wówczas nieśmiało stawiało swe pierwsze kroki. Z jakim zapałem zbierano wycinki z gazet, opisujących pierwsze loty braci Wright, czy loty Eleriota! - lecz lotnictwo aż do końca wojny światowej było domeną wojsk, okupujących ziemie polskie; mimo to spora Polaków w szeregach armii zaborczych zdobywało umiejętności lotnicze z myślą, że przydadzą się one w Polsce, która musi się odrodzić. A gdy wśród wojennej zawieruchy jutrzeńka wolności nam zabłysła, oni byli pierwszymi pilotami, obserwatorami, mechanikami. To też data 5.11.1918 - gdy pierwsza polska załoga wystartowała z lotniska we Lwowie do lotu bojowego - uchodzi słusznie za dzień narodzin polskiego lotnictwa. W zwycięskich walkach roku 1919 - 1920, które ugruntowały naszą niepodległość, lotnictwo polskie spełnia doniosłą rolę.

Po wojnie młodzież garnie się w szeregi lotnictwa, zapętlając pułki i centra wyszkolenia. Jest to jednak dostępne tylko nielicznej garstce; ogół młodzieży grupuje się w powstających wówczas Aeroklubach, Kołach Lotniczych i Szybowcowych; powstają pierwsze konstrukcje samolotów i silników, mamy też własne wytwórnie. Młodzież entuzjasmuje się lotnictwem, z podziwem patrzy na wyniki lotników wojskowych, niemal każdy chłopiec chciałby być Orlińskim. Ten kapitan pilot wykonał w roku 1926 długodystansowy przelot z Warszawy do Tokio z wielu między-ładowaniami w poprzek całej Azji. Jeżeli uwzględnimy ówczesny stan lotniak, wiele pozostawiających do życzenia, samolot, zwykły liniowy Breguet IX, zupełny brak urządzeń radio-nawigacyjnych - wówczas zrozumiemy ogrom tego wyczynu na ówczesne czasy. Gdy na jakimś lotniaku uszkodziła się końcówka dolnego akrydża i trzeba było właściwie zaniechać dalszego lotu, Orliński poprostu obejść końcówkę drugiego akrydża i poleciał dalej.

Kpt. Skarżyński i por. Marciwicz startując z Warszawy dokonują w roku 1931 na samolocie łącznikowym lotu okrężnego dookoła Afryki; kpt. Karpiański leci do Persji, Syrii, Afganistanu i Egiptu.

Tymczasem Kluby szkółą zastępy pilotów sportowych, organizowane są zawody lotnicze ogólnie krajowe i regionalne. Widzę jeszcze te początki, jakie dziś zabawnie wyglądają, oż za patrokacizna samolotów stanęła na starcie I. lotu po-

łudniowo-zachodniej Polakii! Od lekkiego 40-kołowego samolotu sportowego do 400-kołowej maszyny bojowej, niepomijając grata szkolnego. Świadczy to o naszym ubóstwie, ale i zarówno o zapale zrobienia tego zawsze tak trudnego początku, by choćby nawet w nierównych konkurencjach nabrać zaprawy do późniejszych zawodów, a także by w szerokich warstwach społeczeństwa wzbudzić zainteresowanie. Aż przyszła wielka chwila, gdy pierwszy raz na starcie Challenge /Międzynarodowe Zawody Samolotów Sportowych/ stawiała się ekipa polska. Zgódźmy się: ażeby w silnej konkurencji międzynarodowej, jaką był Challenge, można było zająć jakieś ozłołowe miejsce, trzeba prócz odpowiedniego sprzętu, osetokroć budowanego wprost pod kątem widzenia regulamnu danego konkursu, mieć jeszcze duży zasób doświadczenia zawodowego; rzadko się zdarza, że w trudnej konkurencji pierwszym jest "Fresher", natomiast prawie zawsze zwycięża stary, doświadczony lis. Tak też i tym razem w Challenge 1930 roku nieodpowiedni sprzęt /znów ta mozaika typów/ i małe doświadczenie zawodnicze przeszkodziły w zajęciu lepszych miejsc, nie mówiąc o pednu, który też robił swoje. Ale wynieśliśmy dużo doświadczenia; zawrzała gorączkowa praca: konstruktorzy - młodzi polscy inżynierowie, zaprojektowali szereg udanych typów samolotów sportowych; wytwórnie wybudowały dobre samoloty, piloci przeszli starym trening. Gdy wreszcie nadszedł czas Challenge'u - zdali egzamin piloci, zdał egzamin sprzęt. I miejsce w silnej Międzynarodowej konkurencji, startując zaledwie po raz wtóry - to sukces nielada. Zwycięscy kpt. pil. Świrko i inż. Wigura szeroko po świecie roznieśli sławę Polskiego Lotnictwa. Niestety ta zwycięska załoga w kilka zaledwie dni później w wypadku lotniczym.

Jako zwycięzca ostatniego Challenge'u organizuje Polska w dwa lata później nowy Challenge 1934 r. Start i meta w Warszawie; znów na starcie stają ekipy Narodowe: Niemiecka, Włoska, Czeska i Polska. Jedyny w tym Challenge Anglik mr. M. Pherson startuje w barwach polskich.

Zwycięstwo w Challenge w 1934 przypada znowu Polsce. Zajmujemy pierwsze i drugie miejsce; zwycięża kpt. Bajan z mechanikiem Pokrzywką, oraz Płocznyski z mechanikiem Ziętlichem. Zespołowo Polska zajmuje również pierwsze miejsce. Puhar przechodzi Międzynarodowej Federacji Lotniczej /F.A.I./ przechodzi na własność Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, za dwukrotne kolejne zajęcia pierwszego miejsca w Challenge.

Aktywność Polskiego Lotnictwa wyraża się w zdobyciu kilkakrotnie Międzynarodowych rekordów. Rekordy te zdobywają: kpt. Świrko, inż. Drzewiecki, a przedewszystkiem kpt. Skarżyński, przelatując na samolocie sportowym R.W.D.5. ocean Atlantyk z Dakar do Maceio w Brazylii. Był to pierwszy w świecie lot z Afryki do Ameryki dokonany na małym samolocie sportowym, samotnie, bez radia, bez pilota automatycznego, bez dinghy... Dziś nie ma już pik. Skarżyńskiego: jak wielu Polaków w tej wojnie oddał swe życie za wspólną sprawę, ginąc w akcji bojowej.

Dziś wielu dawnych pilotów sportowych i szybowcowych lata na samolotach, oznaczonych Brytyjskimi Kołami i małą Polską białą ozerwoną szachownicą.



# SZYBOWNICTWO

Początki polskiego ruchu szybowcowego są współczesne z początkami szybownictwa w Niemczech i sięgają końca ubiegłego wieku.

Równocześnie i zupełnie od siebie niezależnie, pierwsze loty szybowce na zbudowanych przez siebie maszynach wykonywali: Cz. Tański pod Warszawą i Lilienthal pod Berlinem w 1896 r.

Skości, sporadyczne loty szybowcowe były wykonywane przez młodych polskich adeptów lotnictwa w latach 1912-1914.

Jednakże bardziej zorganizowane i na szerszą skalę rozpoczęło nasze szybownictwo życie w roku 1923, kiedy to "Związek Lotników Polskich" zorganizował "I Polski Konkurs Płatowców Bezsilnikowych" na zboczach Czarnej góry k. Białki.

Do konkursu zgłoszonych zostało 9 szybowców o różnorodnej konstrukcji, które w sumie wykonały 18 lotów.

Brak podstaw konstrukcyjnych, nieodpowiedni teren i złe warunki atmosferyczne sprawiły, że konkurs zakończył się niepowodzeniem.

Nie zniechęciło to jednak uczestników konkursu. Postanowili oni ponowić próby, zabierając się do przedyskutowania wszystkich problemów. Jedni myśleli o nowych konstrukcjach, inni szukali rzeczy, przy ówczesnym stanie techniki szybowcowej najważniejszej - korzystniejszego terenu.

Drugi konkurs zorganizowany w roku 1925 na wzgórzach Oksywia k. Gdyni.

Na decyzję wyboru miejsca dla zawodów nad brzegiem morza wpłynęło mniemanie, iż granica wody i lądu miała dostarczyć możliwości lotów żaglowych. Zasada była słuszna. Jedynie brak doświadczenia, odpowiedniego sprzętu i lokalnie złe wybrany teren wpłynęły na niepowodzenie drugiego konkursu szybowcowego.

Najdłuższy wykonany lot trwał 65 sekund, a uzyskana wysokość ponad miejsce startu wynosiła 23 m.

Zdawało się, że po dwukrotnych, zakończonych niepowodzeniem próbach, szybownictwo polskie skazane zostanie na zamarcie, usprawiedliwiają ten stan rzeczy "brakiem odpowiednich terenów do latania oraz nieudanymi konstrukcjami".

Ale, tak jak i w innych dziedzinach nowego organizmu państwowego Polski, zwyciężyła tu młodość i zapadł młodego pokolenia, które ujęło szybownictwo w swe ręce.

Nowy okres polskiego szybownictwa, biorący swój początek od historycznego lotu, wykonanego w maju 1928 r. na wzgórzach Gołogór k. Żelazowa na szybowcu CW-1 utwierdził jego wykonawcę i nielicznym wsółpracownikom o słuszności założeń teoretycznych i przekonał o możliwości dalszego rozwinięcia lotów bezsilnikowych.

Już w roku 1929, na pierwszej wyprawie Związku Awiatywnego Studentów Politechniki Lwowskiej do Bezmiechowej /pasma gór Karpat przy południowej granicy Polski/ rozpoczęło szkolenie /pierwsze samodzielne skoki/, które posłużyło do stworzenia metody szkolenia. W Bezmiechowej, posiadającej dobre warunki terenowe oraz zbocza na kierunku południowy i północny wiatrów zdecydowano się założyć pierwszą szkołę szybowcową, która stała się z czasem ośrodkiem polskiego szybownictwa.

W roku 1931 nadano pierwsze kategorie B i C pilota szybowcowego uczniom, odknowicie przeszkolonym na szybowcach.

Równocześnie rozpoczęło się szkolenie pilotów szybowcowych w całej Polsce. W Aeroklubach Akademickich, Kołach Szybowcowych Związku Harcerskiego, Kołach Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej oraz wielu innych organizacjach młodzieżowych, korzystając z waszej pomocy L.O.P.P., władz państwowych i wojskowych.

Ogółem posiadaliśmy :

7 szkół szybowcowych dużych  
14 " " mniejszych  
36 ośrodków małych /Kółka szybowcowe/

Szkoły duże szkoliły od 200 - 500 pilotów szybowcowych rocznie. Mniejsze - w granicach 60 do 100 pilotów szybowcowych.

Ilość wydanych odznak pilota szybowcowego sięgała ponad 15.000.

Do szkolenia używano szybowców konstrukcji własnej: CWJ, Wrona, Czajka, CW-8, Salamandra. Do przeszkolenia z szybowców szkolnych na szybowce rasowe - Sroka, ITS, Komar i Delfin. Szybowce wyczynowe - SG-21, SG-28, SG-3, SG-7, CW-5, PWS-Lel, PWS-102, B-38, Orlik, Orlik "Olimpijaki". Akrobacyjne - Sokół, CW-7, Dwuosobowe - CW-4, Mewa, Doświadczalne - ITS-IV.

Personel instruktorski, szkolony w Polsce, odpowiadał musieli wysokim wymaganiom, stawianym przez władze nadzorcze. Wymagania ujęte zostały w rozporządzenie Ministerstwa Komunikacji jako "Instrukcja o szkoleniu w szybownictwie" oraz: "Rozporządzenie o Lotnictwie Szybowcowym".

Systematyczna i planowa praca oraz szerokie zainteresowanie młodzieży polskiej szybownictwem nie mogły pozostać bez wpływu na wyniki szczytowe.

Poniżej podane tabele charakteryzują najlepiej stopniowy postęp oraz jakość wyczynów :

Długość trwania lotu :  
Wysokość :  
Odległość w linii prostej :

## Rekordy kobiece

Długość trwania lotu :  
Wysokość :  
Odległość w linii prostej :

Rekord czasu, uzyskany przez pilotkę polską Wandę Modlińską jest równocześnie międzynarodowym rekordem kobiecym w tej kategorii zarejestrowanym przez F.A.I.

Przelet Tadeusza Góry, wynoszący 577,8 km. jest najdłuższym przeletem wykonanym w Europie /nie biorąc pod uwagę wyników, uzyskanych przez szybowców Z.S.R.R., u których ani z którymi poza terenem Rosji latać, ani zmierzyć się nie było nikomu danym/. Ponieważ jednak od roku 1938 Rosja wstąpiła do F.A.I. - wyczyny pilotów sowieckich w przeletach w linii prostej, przekraczające 600 km., są równocześnie rekordami międzynarodowymi.

Za przelet ten, Międzynarodowa Komisja Studiów nad Lotem Bezsilnikowym /ISTUS/ przyznała w r. 1938 "za najdłuższy przelet w linii prostej" nagrodę - t.zw. "Pierścień Lilienthala" pilotowi Tadeuszowi Górze.

Tabela światowa /po marcu 1939 r./, uzyskanych przez szybowców poszczególnych państw świadectw i odznak wyczynowego pilota szybowcowego kat. "D", czyli t.zw. "Silver C" przedstawia się następująco :

Niemcy	823	Finowie	3
Polacy	159	Holandrzy	3
Anglicy	50	Czesi	3
Francuzi	32	Afryka	3
Szwajcarzy	19	Brzydla	1
Amerycanie	17	Egipt	1
Węgrzy	11	Litwa	1
Jugosłowianie	4	Rumunia	1
		Szwecja	1

Dwukrotne próby zderzenia sił własnych z zagranicą, na zawodach szybowcowych w Rhön, w r. 1932 i 1936 wypadły dla nas dodatnio.

W 1932 r., ekipa polska w składzie dwóch pilotów i tyluż szybowców akcentuje nasze szerokie zainteresowanie szybownictwem i rezultaty w nim osiągnięte.

Ekipa polska, poza innymi nagrodami otrzymała również nagrodę za najlepsze przygotowanie techniczne ekipy. Była poza tym jedyną ekipą zagraniczną, latającą na szybowcach własnej konstrukcji i produkcji.

W 1936 r. udział nasz w Międzynarodowych Zawodach w Rhön nosił już wszelkie cechy rywalizacji z najpotężniejszą parą w szybownictwie - Niemcami.

Najlepszą wysokość uzyskana na tych zawodach zostaje przez Polaka. Najdłuższy przelot zawodów wykonali Niemiec i Polak. Opinia, jaką uzyskaliśmy, że "...planning Polish second only to Germany in the realm of motorless flight" - odpowiadała stanowi faktycznemu.

Coroczny udział Polski w obradach Międzynarodowej Komisji Studiów nad Lotem Bezsilnikowym /ISTUS/ przyczynił się do utrwalaenia i rozwoju myśli technicznej w tej dziedzinie.

Rozpisany w 1938 r. międzynarodowy konkurs na szybowiec olimpijski, w związku z mającą się odbyć olimpiadą w Tokio w 1939 r. nie mógł nie wzbudzić zainteresowania nim polskich konstruktorów. Do eliminacji technicznej i praktycznej, odbytej w marcu r. 1939 pod Rzymem, Polska wysłała szybowiec typu Orlik, mając za przeciwników szybowce niemieckie, włoskie i szwajcarskie.

Po dokonaniu krótkiego przeglądu osiągnięć raczej o charakterze wyciecznym nie sposób pominąć milozemniem fakt, że organizatorzy ruchu szybowcowego nie ograniczali się do zwykłych lotów szybowcowych, ale stale dążyli do nadania tym lotom podstaw latania ekonomicznego - użytkowego.

Już w r. 1931 dokonano prób przeszkolenia "czystych szybowników", że tak ich nazwiemy na samolotach.

Jeden z takich pilotów szybowcowych, mając wylatanych na szybowcach ok. 40 minut został wypuszczony do samodzielnego lotu bez instruktora po 11 lotach na dwusterze.

Drugi - po ok. 1 godzinie 30 minutach wylaszował się po 9 lotach na dwusterze.

Złożony raport do Dowództwa Lotnictwa został rzeczowo potraktowany i od r. 1935 szybownictwo zostało uznane oficjalnie, jako szkolenie wstępne dla celów lotnictwa wojennego. W związku z tym, władze wojskowe postawiły warunki szkoleniu szybowcowym, które z tą chwilą przyjął musiał obowiązek przygotowania materiału ludzkiego do przyszłego szkolenia pilotów wojskowych.

Podstawowe wykształcenie teoretyczne przechodzili junacy /odpowiednik angielskiego A.T.C./ w regionalnych ośrodkach, a praktyczne uzyskiwali w specjalnej wojskowej szkole szybowcowej w Ustjanowej, oddalonej o 17 km. od Beżmierzowej.

Masowy rozwój polskiego szybownictwa przypisać musimy niezaprzeczonemu faktowi udziału w nim dużej ilości młodzieży wyższych technicznych uczelni. Prowadzone na Politechnikach: Warszawskiej i Łódzkiej specjalne działy studiów lotniczych dawały rok rocznie nader liczne i na wysokim poziomie stojące zastępy młodych konstruktorów lotniczych, z których rekrutowali się szybowciwy. Praktykę zdobywali oni w laboratoriach aerodynamicznych swych uczelni oraz budując sprzęt.

Posiadaliśmy bowiem trzy duże wytwórnie sprzętu szybowcowego, zatrudniające setki pracowników.

W udoskonaleniu metod szkolenia, poczynione były próby wstępnego szkolenia przy pomocy radia. Próby te dały wiele cennego materiału i powiodły się w zupełności.

W dążności do uniezależnienia się od terenów górzystych, ośrodki pozbawione naturalnych przywilei terenowych - siłą rzeczy - zmuszone były szukać rozwiązania na innej drodze. Zastosowano w tych ośrodkach latanie za samochodem, za wydźwigarką lub t.zw. bloczkiem.

Dla pilotów treningowych i wyczynowych prowadzone były szkoły lotów wleczonych za samolotem oraz staży ośrodek akrobacji na szybowcach /Katowice/.

Prowadzono również przeszkalanie pilotów szybowcowych na motoszybowcu.

Do tego celu posługiwano się motoszybowcem typu "Bak", zaopatrzonym w niemiecki silnik "Köhler" o mocy 16 KM.

Wynikiem zakrojonych na dużą skalę prac, mających na celu poznanie atmosfery i zapoznania z nią latających szybowców było opracowanie t.zw. "Mapy Szybowcowej Polski". Naniesione na mapę o podziałce 1 : 1.000.000 typowe dla przelotów szybowcowych trasy z zaznaczeniem rejonów o niesprzyjających warunkach do przelotów. Była to pierwsza tego rodzaju praca, która znalazła duże zainteresowanie zagranicą.

W dziedzinie ubezpieczeń poszyciło się możemy dużym zrozumieniem spraw społecznych, ubezpieczając nie tylko sprzęt od wypadków, czy w wyniku wypadków osoby trzecie. Każdemu latającemu pilotowi szybowcowy ubezpieczony był na wypadek śmierci, choroby czy trwałego kalectwa.

Nie wiem, czy gdziekolwiek indziej na świecie bardziej troskliwie opiekowano się "latającym społeczeństwem".

Do polskich szkół szybowcowych przyjeżdżali bardzo licznie nasi sąsiedzi i inni goście zagraniczni. Czesi, Jugosłowianie, Rumuni, Bułgari, Węgrzy, Lotyżycy, Litwini, Finowie, Holendrzy, Francuzi, Amerykanie, a w ostatnich latach przed wojną także Anglicy.

Caniliśmy sobie wysoko/zaszczyt goszczenia szybowców angielskich, z którymi zawarliśmy głęboką i szczerą przyjaźń.

Przy tworzeniu swych własnych prac szybowcowych, posilkowali się dorobkiem polskim ze wszystkich dziedzin o nasi goście, budując z polskich licencji szybowce, wzorując system szkolenia na polskim.

Szybowce polskiej konstrukcji eksportowane były do Rumunii, Jugosławii, Finlandii i Estonii.

W zakończeniu podkreślić należy fakt, z którego nie wielu zdaje sobie sprawę, a który może stanowić dumę naszego polskiego szybownictwa.

Poza Niemcami, wszędzie na świecie ruch szybowcowy korzystał w stadium początkowym z zagranicznych pomocy w instruktorach i konstrukcjach.

Jedynie w Polsce, oady stan posiadania w osiągnięciach szybowcowych, konstrukcyjnych i produkcyjnych, szkoleniowych, organizacyjnych i wyczynowych - zawdzięczaliśmy jedynie i wyłącznie sobie, t.j. pracy polskiej ideowej młodzieży lotniczej i materialnej pomocy starszego społeczeństwa oraz opiece władz państwowych.

W polskim szybownictwie nie pracował ani przez chwilę zagraniczny inżynier, ani nie był używany szybowiec zagranicznej konstrukcji.

Ten stan rzeczy uznali nasi zagraniczni przyjaciele. Jeden z nich pisze w "The Sailplane", October 1939 r., co następuje:

"The Poles have always been proud of the fact that they have built up their gliding movement without any outside help. They have designed and constructed their own machines, developed their own training methods, and done their own scientific research".

Większa z tych, co składało swój młodzieńczy zapał w ciężkiej i żmudnej pionierskiej pracy szybowcowej - złożyło już swe młode życia w walce o wielkość i wolność Polski. Wierni aż do śmierci polskiej idei lotniczej. Chylimy czoła przed ich bohaterską śmiercią. Szybownictwo związało ich tak silnie z lataniem, że nie mogli się nie znaleźć w szeregach polskiego lotnictwa wojennego.

Ale wielu szczęśliwych pracuje nadal i ci pamiętają o śmierci kolegów. Gdy danym im będzie wrócić - poświęcą się pracy konstruktywnej dla zapewnienia pokoju przyszłych naszych pokoleń.



Poniżej podane tabele charakteryzują najlepiej postęp oraz ich jakość.

Długotrwałość lotu:

1928 r. Grzeszozyk	CW-1	-	4'	13"
1929 r. "	CW-2	2 <sup>h</sup>	11'	5"
1930 r. "	CW-4	2	30	15
1931 r. Fr. Jach	Czajka	3	12	16
1931 r. M. Jondkas	Czajka	5	8	52
1931 r. Z. Laskowski	Czajka	5	56	48
1931 r. S. Grzeszozyk	SG-21	7	52	45
1933 r. J. Inkasiewicz	SG-21	10	00	30
1933 r. B. Baranowski	SG-28 bis	10	40	00
1933 r. P. Mynarski	SG-3	11	58	00
1934 r. K. Plenkiewicz	SG-3	12 <sup>h</sup>	06	00
1935 r. R. Dyrkażka	CW-5	14	38	00
1935 r. Z. Oleński	Komar	20	13	00
1936 r. R. Dyrkażka	Komar	22	15	00
1937 r. W. Modlibowska	Komar	24	14	00

Wysokość :

1930 r. S. Grzeszczuk	CW-4	420 m.
1932 r. B. Staehon	Czajka	470 m.
1933 r. W. Polny	SG-28 bis	910 m.
1933 r. B. Baranowski	SH-28 bis	1270 m.
1934 r. M. Offierski	SG-21	2236 m.
1935 r. Z. Zabski	CW-5	2540 m.
1936 r. K. Antoniak	SG-3 bis	3435 m.

Odległość w linii prostej :

1932 r. B. Lopatniuk	SG-21	17,3 km.
1933 r. B. Baranowski	Komar	27,3 km.
1933 r. K. Czarkowski-Golejewski	Komar	44,8 km.
1933 r. P. Mynarski	CW-5	84,2 km.
1934 r. M. Offierski	SG-21	210 km.
1936 r. B. Baranowski	SG-3 bis	332,3 km.
1937 r. P. Mynarski	PWS-101	351 km.
1938 r. T. Góra	PWS-101	577,8 km.

REKORDY KOBIECE :

Długotrwałość lotu :

1937 r. W. Modlibowska	Komar	24 <sup>h</sup>	14"	00
------------------------	-------	-----------------	-----	----

Wysokość :

1938 r. M. Kornacka	Komar	ok. 2.100 m.
---------------------	-------	--------------

Odległość w linii prostej :

1938 r. W. Modlibowska		353 km.
------------------------	--	---------





## INŻ. T. KRÓLIKIEWICZ LIGA OBRONY POWIE TRZNEJ I PRZECIWAZOWEJ

Celem L.O.P.P. było popieranie rozwoju lotnictwa oraz współdziałanie z władzami państwowymi w przygotowaniu ludności cywilnej do obrony przeciwlotniczo-gazowej.

**Zakres działania w dziedzinie lotniczej:** Wspieranie prac naukowo-badawczych, popierania rodzimej wytwórczości, kształcenie wybitnie zdolnych uczniów, studentów i pracowników naukowych, budowa, utrzymywanie i prowadzenie szkół lotniczych i szybowcowych, budowa lotnisk, budowa obserwatoriów meteorologicznych, zaopatrywanie aeroklubów w samoloty i szybowce, finansowanie raidów specjalnych, propagowanie lotnictwa wśród społeczeństwa.

**Zakres działania w dziedzinie obrony przeciwlotniczo-gazowej:** Subsydiowanie prac naukowo-badawczych, uświadamianie społeczeństwa i szkolenie drużyn obronnych, współdziałanie z władzami państwowymi w zakresie organizacji i przy wykonywaniu opl. biernej.

**Wyniki:** Jedną z pierwszych prac L.O.P.P. było wybudowanie pierwszego w Polsce Instytutu Aerodynamicznego; powstanie jego umożliwiło racjonalne prowadzenie prac badawczych i konstrukcyjnych. L.O.P.P. subsydiowała budowę prototypów samolotów oraz budowę prototypu i serii silników lotniczych GR-760. Wśród prototypów i serii finansowanych przez L.O.P.P. znajdowały się samoloty typu R.W.D., które zwyciężyły na wielu konkursach krajowych i zagranicznych. Konstruktorzy tych samolotów korzystali z pomocy L.O.P.P., która między innymi umożliwiła im pracę przez wybudowanie Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych, gdzie powstały wszystkie zwycięskie typy R.W.D. Założono szereg stypendiów lotniczych, udzielano zasiłków na studia zagraniczne.

Zainicjowano i subwencjonowano budowę małych samolotów turystycznych R.W.D.-16. Każdemu z nabywców L.O.P.P. wypożyczała bezpłatnie silnik i umożliwiała nabycie samolotu na spłatę.

Wybudowano i utrzymywano szereg szkół lotniczych, a mianowicie: w Aleksandrowicach na Śląsku, w Stanisławowie, w Świdniku pod Lublinem i w Lublinku pod Łodzią. Od Min. Komunikacji przejęto, rozbudowano i utrzymywano Szkołę w Maślowie pod Kielcami.

Wybudowano i utrzymywano liczne szkoły szybowcowe różnych stopni: od szkolenia początkowego do wyszynowego. Najważniejsze z nich: Sokola Góra, Tegoborz, Miłosna, Bodrów, Busztągiry, Goleiszów i inne.

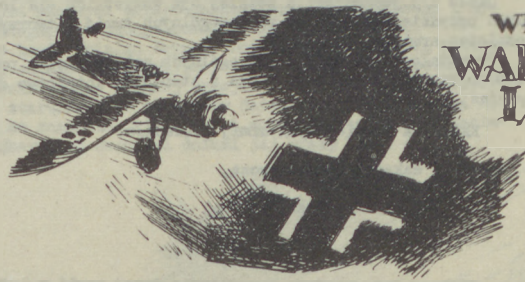
Zakupiono teren i wybudowano kilkanaście lotnisk w różnych częściach kraju. Wybudowano i utrzymywano jedyną w Polsce stację meteorologiczną na szczycie Pop Iwan w pasmie Czarnohory. Zaopatrzono Aerokluby, Ośrodki P.W. Lotnicze i szkoły w nowe samoloty szkolne i sportowe. Ogółem w okresie 1936 - 1939 przydzielono ponad 300 samolotów.

Zainicjowano i przeprowadzono szkolenie młodzieży w szkołach za spadochronem. Wybudowano 12 wież do skoków i przydzielano specjalne samoloty. W 1937 roku zorganizowano pierwszy w Polsce masowy skok ze spadochronami w Wieliczewie pod Warszawą.

Wobec licznych na ten temat pomyłek należy podkreślić, iż L.O.P.P. zajmowała się wyłącznie lotnictwem podstawowego szkolenia, turystycznym i sportowym. Nie miało natomiast żadnego wpływu na stan lotnictwa wojskowego.

W zakresie przygotowania do O.P.L. L.O.P.P. pozostawała pod ścisłym nadzorem władz państwowych. Z ważniejszych prac należy wymienić: budowę i subsydiowanie Chemicznego Instytutu Badawczego w Warszawie; szkolenie drużyn obronnych w polojci, straży ogniowej, wśród związków i stowarzyszeń, w przemyśle, w szkołach i instytucjach; organizowanie kursów i wykładowców informacyjnych dla szkół, urzędników, robotników i t.p. Ogółem przeszkolono około 3.000.000 osób. Wprowadzono sprzedaż i przydział masek gazowych dla ludności cywilnej. W organizacji znajdowała się fabryka masek dla ludności cywilnej.

Budżet L.O.P.P. łącznie z funduszem Żwirki i Wigury wynosił w r. 1939 około 11.000.000 zł. Suma ta zbierana była drogą opłat członkowskich i ofiar. Żadnych subwencji państwowych L.O.P.P. nie pobierała. L.O.P.P. posiadała na własność liczne lotniska, tereny i budynki. W roku 1939 w związku ze wzmożoną ofiarnością na rzecz lotnictwa L.O.P.P. uzyskała szereg dotacji w ziemi i w lasach.



## WŁADYSŁAW ZACZEKIEWICZ WALKI POLSKIEGO LOTNICTWA W R. 1939

II.

Ogólną polską myślą przewodnią w kampanii wrześniowej 1939 roku było trwać obronnie, ażeby następnie łącznie ze Sprzymierzonymi przejść do działań zaczepnych w osacie późniejszym.

Siłę zaangażowanych i stwierdzonych w walce wynosiła:

po stronie polskiej	po stronie niemieckiej
56 W.J.	62-3 W.J.

z czego w broni pancerno-motorowej: -	
2 W.J.	14-15 W.J.

w lotnictwie: -	
426 samolotów	4550 samolotów

Walki Polskiego Lotnictwa w osacie kampanii wrześniowej 1939 roku są ściśle związane z działaniami wojsk ziemnych w osacie tej wojny w odróżnieniu od działań lotnictwa aljanckiego z wyjątkiem Brytyjczyków od 1940 roku do czasów obecnych, gdzie lotnictwo wykazuje swoje działania, pracując przeważnie samodzielnie.

Matego też, chcąc dać najkrótszy obraz działań Polskiego Lotnictwa w osacie wojny polsko-niemieckiej 1939 roku, należy przedewszystkiem scharakteryzować w kilku słowach przebieg samych działań ziemnych.

Dopiero na ich tle można opisać i zrozumieć działania Lotnictwa Polskiego.

Ponieważ 2 W.J. pancerno-motorowe polskie były organizacyjnie mniejsze i niezupełnie były w osacie walki gotowe, to widzimy, że stosunek sił w broni pancerno-motorowej wynosił więcej niż 7-krotną przewagę na rzecz Niemców, zaś przewaga ilościowa, pomijając różnicę sprzętu, wynosiła w Lotnictwie więcej niż 10-krotną.

Ten wzajemny stosunek sił ilustruje tabela Nr.1.  
Siły polskie rozmieszczone były w 7-iu armiach i w od-  
wodach, pozostałych w dyspozycji Naczelnego Wodza.

Przez rozpoczęcie wojny w dniu 1-go września bez wypowied-  
zenia jej, przez zaokoczenie, Niemcy odrazu uzyskali duży suk-  
ces, gdyż nie wazystkie siły polskie były zmobilizowane i go-  
towe do walki.

Widzimy stąd jasno, że przewaga niemiecka, przyniatająca  
w broni pancerno-motorowej i drugoożęca wprost w lotnictwie,  
wychodziła na połowę armii polskiej, biła ją w walce i do koni-  
ca działań uniemożliwiła armii polskiej na przejście do zwro-  
ta zaczepnego.

Ten stan wybitnie korzystny dla armii niemieckiej przy  
jej przewadze i wyższym uzbrojeniu, wpłynął oadkowicie na  
przebieg wojny.

Brak jakiegokolwiek pomocy ze strony państw Sprzymierz-  
zonych spowodował, że Polaka biła się we wrześniu 1939 r. sama,  
mając przeciwko sobie olbrzymią przewagę hitlerowadkich Nie-  
mco.

### III.

Jeśli chodzi o najbardziej ogólną charakterystykę dzia-  
łań w czasie wojny polsko-niemieckiej 1939 r., to stwierdzić  
należy następujące momenty zasadnicze w działaniach:

a/ bardzo duża przewaga środków uderzenia nad środkami  
obrony przy słabszym wyposażeniu wojsk polskich,

b/ duża szybkość przesuwania się wojsk, zwłaszcza pancer-  
no-motorowych i z tego względu niemożność wykonywania mane-  
wru przez wojska polskie,

c/ łatwość przeradzania się manewru taktycznego w manewr  
operacyjny,

d/ obejmowanie równoczesnym działaniem wojennym prawie  
całego kraju dzięki olbrzymiej przewadze lotnictwa niemieckiego  
i stale potęgującym się jego działaniu ze względu na wzra-  
stające straty lotnictwa Polskiego.

To są zgrubza zasadnicze cechy wojny polsko-niemieckiej  
w 1939 r.

### IV.

Jakież w tych warunkach i w tej rozwijającej się rzeo-  
wistości od 1-go do 17-go września walczyło Lotnictwo Pol-  
skie?

Niemcy nie tylko posiadali 10-krotną przewagę ilościową,  
lecz nadte sprzęt ich był bardziej doskonały. Samoloty ich  
przewyższały polskie typy pod względem szybkości i siły ognia.

Poniższa tabela Nr.2, podaje polskie i niemieckie typy z  
ich charakterystyką w poszczególnych rodzajach sprzętu. Mimo  
tych niekorzystnych warunków Lotnictwo Polskie walczyło, wal-  
czyło ołubnie, aż uległo w nierównej walce.

Tabela Nr.2.

Porównanie samolotów polskich i niemieckich.

Samoloty polskie.					
Typ.	Rodzaj lotnictwa.	Szybkość średnia.	Uzbrojenie.	Silnik.	Zało- ga.
R. XIII	Obserwacyjne	140 km/godz.	1 k.m. obs.	1	2
Czapla	"	210 km/godz.	2 k.m./1 pil. i 1 obs./	1	2
Karaś	Rozpoznawcze i bombowe lek.	220 km/godz.	3 k.m./1 pil. 1 obs. i 1 strz./	1	3
Łoś	Bombowe śred.	360 km/godz.	3 k.m./1 obs. 1 strz. tyż. 1 strz. dół./	2	4
P.7	myśliwskie	250 km/godz.	2 k.m. pilota	1	1
P.11	"	280 km/godz.	2 k.m. pilota	1	1

### Samoloty niemieckie.

Typ.	Rodzaj lotnictwa.	Szybkość średnia.	Uzbrojenie.	Silnik.	Za- łoga.	
Hanschel /Hs.126/	obserwacyj.	310 km/godz.	2 k.m./1 pil. i 1 obserw.	1	2	
Dornier /Do.17/	rozpoznaw. i bombowe lek.	320 km/godz.	3 k.m./1 z ty- żu, 2 z przodu/	2	3	
Heinkel /Hc.111 B/	bombowe	350 km/godz.	3 k.m./1 z przo- du, 2 z tyżu/	2	4	
Junkers /Ju.87/	bombowe nurkujące	290-330 km/gods.	3 k.m./2 z przo- du, 1 z tyżu/	2	2	
Junkers /Ju.86/	bombowe	280-350 km/godz.	3 k.m./1 z przo- du, 2 z tyżu/	2	4	
Messer- schmitt /Me.109/	myśliwskie lekkie	z siln. Jumo " " DB.600 " " DB.601	400 km/godz. 470 km/godz. 520 km/godz.	2 działka 20mm i 2 lub 4 k.m. z czego 2 przez śmigło, 2 na skrzydłach	1	1
Messerschmitt Me.110/	myśliwskie ciężkie	410-510 km/godz.	2 działka 20 mm 4 km. od przodu i 1 km. pod kadłu- bem,	2	2	

### V.

Polskie siły lotnicze w czasie wojny polsko-niemieckiej  
wynosiły: -

- 12 eskadr obserwacyjnych na samol. R. XIII i Czapla,
- 7 " rozpoznawczych " " Karaś,
- 15 " myśliwskich " " P.7 i P.11,
- 9 " bombowych " " Karaś i Łoś

Około 2/3 jednostek; a ściślej 63% wazystkich sił lotni-  
czych przydzielone było do poszczególnych Armij i tworzyło  
lotnictwo armijne.

Porostało 1/3, a ściślej 37% ogólnych sił lotnictwa praco-  
wało na korzyść Naczelnego Wodza i stanowiło lotnictwo dyspo-  
zycyjne.

Każda z istniejących armij posiadała: -

- 1 eskadrę rozpoznawczą,
- 1-2 eskadry obserwacyjne,
- 1-2 " myśliwskie.

Większe lub mniejsze wyposażenie danej armii w lotnictwo  
zależało przede wszystkim od zadania danej armii.

Lotnictwo dyspozycyjne stanowiły dwa zgrupowania: -

- Brygadę Pościgową,
- Brygadę bombową.

### VI.

Przechodząc do walk lotnictwa należy oddzielnie omówić  
lotnictwo armijne i dyspozycyjne.

Działalność lotnictwa armijnego była wieloraka.

Lotnictwo rozpoznawcze na samolotach Karaś przeprowadzało przeważystkiem rozpoznania na rzecz dowódców swoich armij, nadto wykonywało ono też bombardowania szybko posuwających się kolumn pancerno-motorowych nieprzyjaciela. W związku z przesuwaniem się armij na następne kolejne linie obronne eskadry te w czasie działań wykonały liczne przesunięcia i zmiany lotniak. W walkach utraciły one około 23% swojego etatowego personelu latającego i około 80% sprzętu. W czasie końcowych działań resztki niektórych eskadr zasiliły Brygadę Bombową.

Lotnictwo obserwacyjne na samolotach R.XIII i Czapla wykonywało też rozpoznania, lecz płytaże, częste i nad własnymi linij, lub krótkie rozpoznania, nadto liczne zadania łączności pomiędzy wojskami. Często poszczególne eskadry pracowały oddzielnymi plutonami po 3 samoloty przy poszczególnych dywizjach piechoty. Liczba przesunięć eskadr obserwacyjnych była znacznie większa. Straty lotnictwa obserwacyjnego dochodzą do 33% etatowego personelu latającego. Straty w sprzęcie dochodzą do 90%.

Lotnictwo myśliwskie armijne miało za zadanie zwalczać lotnictwo nieprzyjaciela w pasie operacyjnym armij, ubezpieczać pracę własnego lotnictwa nadto w krytycznych momentach interwenjować na polu walki przez zwalczanie sił żywych nieprzyjaciela. Pozostawało ono w armiach przeciętne do dnia 7-go września, po czym resztki jednostek myśliwskich zasiliły Brygadę Pościgową. W walkach polskie lotnictwo myśliwskie mimo olbrzymiej przewagi ilościowej i wyższości sprzętu nieprzyjaciela wykazało olbrzymi hart, szapał do walki, poświęcenie i znacznie lepsze wykształcenie taktyczne od nieprzyjaciela. Liczne walki polskich myśliwców ze znacznie większymi siłkami, bardzo często kończyły się licznymi zwycięstwami, pomimo gorzkiej własności bojowych samolotów polskich. W czasie walk w armiach lotnictwo straciło około 60% swojego sprzętu i poniosło około 27% strat personelu w stosunku do swojego etatowego personelu latającego.

#### VIII.

Lotnictwo dyspozycyjne stanowiły dwa sgrupowania: -

Brygada Pościgowa,  
Brygada Bombowa.

Brygada Pościgowa składała się z 5-ciu eskadr myśliwskich w składzie 55 samolotów i miała ona za zadanie w pierwszym okresie wojny zapewnić se sgrupowaniem artylerii przeciwlotniowej obronę Warszawy.

Walki Brygady Pościgowej w rejonie Warszawy z przeważającymi masowymi ugrupowaniami lotnictwa bombowego i myśliwskiego, umożliwiające bombardować stolice Polski - to piękne karty działań Brygady Pościgowej. Działania sestrzelonych samolotów nieprzyjaciela świadczy o rezultatach tych walk. Będący w dużej mierze pilotami Brygady Pościgowej startowali po parę razy dziennie, ruszali się oni do walki se znacznie silniejszymi sgrupowaniami nieprzyjaciela. Najbardziej owocnymi dniami jej pracy były: -

1	wrzesień,	kiedy	sestrzelono	26	samolotów	nieprzyjaciela,
2	"	"	"	21	"	"
3	"	"	"	17	"	"
6	"	"	"	20	"	"

Ogólnie Polackie Lotnictwo myśliwskie zestrzeliło samo 131 samolotów niemieckich, nie licząc samolotów prawdopodobnie sestrzelonych i uszkodzonych.

Po walkach w rejonie Warszawy Brygada Pościgowa w dniu 7-go września odmasza pod Lublin i następnie dalej na poł. wach. W rejonie Lublina przyjeżdża ona jako uzupełnienie resztki dywizjonów myśliwskich, wycofanych z poszczególnych armij. Sytuacja jej w tym okresie była bardzo ciężka z powodu trudności w zaopatrzeniu i braków sieci dozoru powietrznego. Przez stałe bombardowania niemieckie sieci łączności drutowej prawie że przestała istnieć. Zaś bez służby dozoru powietrznego nie można sobie wyobrazić należytego użycia lotnictwa myśliwskiego.

Ogólnie straty własne w czasie całej kampanii, jeśli chodzi o lotnictwo myśliwskie, wyniosły 114 samolotów. Cyfra ta obejmuje straty Brygady Pościgowej i dywizjonów myśliwskich, pracujących w armiach. Ocalałe z walk samoloty myśliwskie w ostatnim dniu wojny w ilości 48-iu samolotów przekroczyły granicę rumuńską.

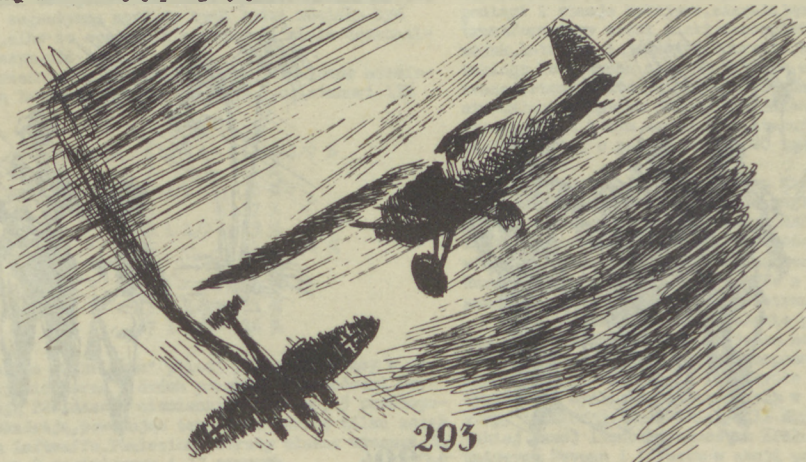
Brygada Bombowa składała się z 9-iu eskadr bombowych, z czego 4-y były na samolotach Łoś, zaś 5 na samolotach Karaś. Stan wynosił 86 samolotów. W czasie swych działań od dnia 2-go do 16-go września wykonała ona liczne bombardowania kolumn pancerno-motorowych nieprzyjaciela, nadto bardzo dużą ilość rozpoznania. Działała ona na najbardziej zagrożonych odcinkach frontu, tam, gdzie ruch kolumn pancerno-motorowych nieprzyjaciela był najasybniejszy i najbardziej groźny dla wojsk ziemnych. Siła rzeczy, se względu na swoje ograniczone możliwości i straty własne w działaniu, nie mogła ona powstrzymać oazkowiecie ruchu motorowej broni nieprzyjaciela, przeobwycone jednak meldunki niemieckie wyraźnie mówią o dużych stratach, jakie zadawała ona nieprzyjacielowi. W czasie swoich działań wykonała ona bombardowania 239-ma samolotami.

W czasie działań straty jej stawały się coraz większe, a przez to malał jej wysiłek. W dniu 7-go września jej straty samolotów doszły do 47% jej stanu wyjściowego, zaś dnia 14-go września straty jej doszły do 90%.

Straty jej personelu latającego wyniosły około 32% personelu etatowego, jeśli chodzi o personel bojowy.

Walki Polackiego Lotnictwa w czasie kampanii wrześniowej 1939 r., nie mogły się skończyć zwycięstwem Polackich Sirkzydek. Przewaga nieprzyjaciela ilościowa i jakościowa była przytłaczająca i mimo bohaterstwa walki, musiało to mieć swoje konsekwencje.

Liczne następstwa polackiego personelu latającego, które wyszły oazę z walki, wykazały w oazę pełni swoje wartości bojowe. Świadczą o tym ochlubnie dalasa walka Polackiego Lotnictwa na terenie Francji i Anglii.





# ŁĄSKIEWICZ LOTNICTWO POLSKIE WE FRANCJI

Po kampanii wrześniowej gros personelu Lotnictwa Polskiego przedostało się różnymi drogami do Francji. Jakkolwiek napływ zaczął się od jesieni 1939 r., to jednak pierwsze miesiące były poświęcone pracom wyłącznie reorganizacyjnym, a więc zbieraniu ludzi, selekcji ich i podziale. Za pierwszy realny krok do ujęcia tych ludzi z powrotem w formę organizacji wojskowej, należy uważać umowę lotniczą polsko-francuską z dnia 4-go stycznia 1940 r., dotyczącą sformowania we Francji Lotnictwa Polskiego.

Na podstawie artykułu V tej umowy miały zostać sformowane we Francji:

- 2 dywizjony myśliwskie,
- 1 lub 2 eskadry współpracy,
- jednostki kadrowe uzbrajane w miarę dysponowania personelem i sprzętem.

50% oszczędności personelu zebranego we Francji miało odejść do Wielkiej Brytanii.

Dnia 10-go stycznia 1940 r. odchodzi pierwsza polska eskadra myśliwska na kurs do Montpellier. Kurs ten początkowo zakrojony przez władze francuskie na 3 miesiące trwał zaledwie 1 miesiąc, a to z tego powodu, iż początkowo Francuzi nie doceniali zarówno wykształcenia Polaków, jak też i ich zdolności w lataniu. Pierwsze jednak postępy Polaków ukazały wartość polskich pilotów i zadesyldowały o skróceniu czasu, przewidzianego na ostateczne ich wykształcenie do 1-go miesiąca. Po ukończeniu przeszkolenia piloci tej eskadry, zwani od tej pory "Eskadrą Montpellier" oczekali jakiegoś czasu w Lyonie na przydział, który nastąpił w marcu. Eskadra Montpellier została wcielona do pierwszego formującego się dywizjonu myśliwskiego, który miał się składać z pilotów dawnych dywizjonów krakowskiego i poznańskiego. Każdy dywizjon podzielony na klucze miał pójść na stage frontowy do jednostek francuskich na czas od 3-4 miesięcy, po czym po powrocie zorganizować ostatecznie polski dywizjon. Równoległe z dywizjonem krakowsko-poznańskim, był formowany dywizjon warszawski, a równocześnie t. zw. dywizjon finlandzki, który składał się z pilotów pochodzących z bazy Dęblin, oraz częściowo z pilotów dywizjonów warszawskich. Dywizjon finlandzki miał zostać przeszkolony na Kolchowy i wziąć udział w operacjach w Finlandii, gdzie się toczyła w międzywojenie wojna fińsko-bolszewicka. Ukończenie działań wojennych w Finlandii przekreśliło te zamierzenia, a cały dywizjon finlandzki pozostał we Francji.

Oczywiście eskadra Montpellier dzięki swemu wczesnemu przeszkoleniu, była pierwsza predystynowana do odejścia na stage frontowy. Odejście to nastąpiło w dniu 26 marca 1940 r. Odbiło się ono dość uroczysto. Eskadra została wyekwipowana w nowe samoloty Morane 406. Na odprawę polskich pilotów przyjechał gen. Sikorski z Paryża, a równocześnie każdy dywizjon francuski, do którego były polskie klucze przydzielone, przysłał swój klucz jako delegację w uroczystości i przewodników na miejsce przeznaczenia.

Już w maju 1940 r. okazało się, iż personel, będący w dyspozycji przerastał znacznie początkowe zamierzenia organizacyjne i dlatego uległy one zmianie. Projektowana ilość dywizjonów myśliwskich, została podwyższona do czterech, a równocześnie postanowiono utworzyć dwa pierwsze dywizjony bombowe, oo w pierwszych zamierzeniach wogóle nie było brane pod uwagę.

Ośrodkiem przeszkolenia dla myśliwów stał się Lyon-Bron ze zdolnością przepustową 40 pilotów miesięcznie. Kurs pilotażu ogólnego został otwarty w Hildzie/ Afryka pnc./ kursy dla załóg /piloci liniowi, obserwatorzy, strzelcy/ odbywały się w Clermont Ferrant i Remes. Ponadto trzy grupy bardziej zaawansowanych obserwatorów odeszły na stage do Salon, Cherboungi Toulouse.

Ogólnie poza 136 pilotami myśliwskimi biorącymi udział w akcji w wszystkich ośrodkach wykształcenia do czerwca 1940 r. było ponad 500 personelu latającego.

Dnia 24 maja 1940 r. został sformowany dywizjon bombowy, który mimo osiągnięcia ostatecznej gotowości bojowej w połowie czerwca, nie wziął jednak udziału w żadnej akcji bojowej z powodu upadku Francji.

W założeniach organizacyjnych były prace, dążące do stworzenia jednostki spadochronowej. Reasumując : z powodu krótkiego czasu akcji we Francji lotnictwo polskie wzięło w niej udział jedynie nielicznymi siłami, wysyłając tych w pierwszym rzędzie, których przeszkolenie trwało najkrócej, a więc pilotów myśliwskich. Pomimo, iż byli oni zaopatrzeni w sprzęt wybitnie gorazy od sprzętu nieprzyjaciela, swoim wykształceniem, wartością bojową i duchem potrafiliby wybić na na oszczędne miejsce zadając nieprzyjacielowi przeszło trzykrotnie większe straty od strat własnych. Tak więc zestzelono 55 samolotów npla ze stratą własną 15 pilotów.

Szybki przebieg wypadków wojennych we Francji nie pozwolił potem zarówno eskadrze Montpellier jak też i innym jednostkom polskim, rozproszonym pomiędzy lotnictwo francuskie na powrót do jednostek ostatecznie polskich, które poza dywizjonem 145 nie zostały nigdy sformowane.

Gdy upadła sprawa fińska, a równocześnie została zaatakowana Belgia przez Niemców, cały dywizjon finlandzki został przemianowany na 145 dywizjon, ostatecznie polski, wyposażony w samoloty Coudron-Cyclone. Samoloty te rozwinięte z wysokości awionetki, posiadały silnik zaledwie 400 H.P. i ustępowały znacznie w szybkości i uzbrojeniu samolotom niemieckim. Dywizjon 145 został sformowany 10 maja.

W czasie pomiędzy marcem a czerwcem 1940 r. odchodzi dalszych 16 kluczy w składzie od 3 - 6 pilotów ostatecznie wykształconych częściowo na front do jednostek francuskich, częściowo do obrony oszczędnych punktów w kraju jako tak zwane "Kominy".







C. GŁOWCZYŃSKI

## WALKI MYŚLIWCÓW POLSKICH W W. BRYTANII

Przybyliśmy na siemię angielską, jako żołnierze, którzy przeszli gehennę dwóch klęsk i dwóch odwrótów z pola walki. Nie wydałoby się dziwnym, gdyby, nie znając nas, jak wtedy, nie dano nam do ręk nowej broni. A to byłoby dla nas tragedią.

Zmieceni na niebie polskim olbrzymią przewagą i wypędzeni potem z francuskiego, odrodziliśmy się po raz trzeci - w powietrzu nad wyspami Brytyjskimi. Dano nam upragnioną broń, obdarzono nas zaufaniem. Nasi brytyjscy koleśdzy, dowódcy i instruktorzy, otoczyli nas przyjaźnią. Śmiałem twierdzić, że byłiby z nas cackiem zadoleni, gdyby nieco mniej trudności językowych nas dzieliło. Mimo wszystko byli nieustraszeni, tolerancyjni i serdeczni.

Lotnicy polscy długo im będą do pamiętali, swiadażo, że swiadażo ich jeszcze potem koleżeństwo w boju, do którego stanęli razem, ramie w ramie - wśród Churchillowskich "niezlaznych".

Jako pierwsi weszli do akcji ci myśliwcy, którzy wiosną 1940 roku przybyli z Francji do szkół RAF'u. W lipcu zaledwie czterech z nich zostało przydzielonych do angielskich dywizyjónów bojowych i w tymże miesiącu jeszcze wzięło udział w walkach, poprzedzających wżaciw "blitz". W ciągu sierpnia ich liczba wzrosła do 46-oiu, a na początku października do 60-oiu. Równocześnie organizowano i szkolono w tempie przyspieszonym pod brytyjskim kierownictwem dwa cackówkowie polskie dywizyjóny myśliwskie z własnymi obsługami ziemnem. Był to 302 Dywizjón Poznański i 303 Dywizjón im. T. Kościuszki, utworzone z personelu, ewakuowanego w ozerwu tego roku z Francji. Oba weszły do akcji jeszcze przed ukożeniem i tak już skróconego do minimum przeszkolenia na sprzęcie angielskim, stacząc pierwasz swojęskie walki pod koniec sierpnia. Wżaciw i pełny ich udział przypadł na kulminacyjny okres "Battle of Britain". Ta garstka naszych myśliwów wykazała swoję bardzo wysoką klasę w bojach wrzeźniowych. Szli do walki ze wspaniałym duchem bojowym, z entuzjazmem, brawurą i odwagą. Stosowali jako jedyne zasady taktyki - blyskawiczny atak i serje omia z najbliższej odległosci. Ich walki były krótkie, w wynik swykie rozstrzygnięty w sposób definitywny, z małą ilością "probable".

O ich wartościcach i udziale w walkach poszczególnych dni wrzeźnia, swiadażo ich swojęstwa. Suche cyfry, w których nie zamiera się ludzi trud, ani krew ofiar, ani bohaterstwo, podsuwają przeciw sugestywną myśl, że tych ludzi musiało być znacznie więcej, albo że operowali sprzętem o wiele doskonalszym i groźniejszym, niż inni.

Dnia 2-go wrzeźnia na 38 zestrzelonych samolotów niemieckich nad Wielką Brytanią, Polacy stracają 5,00 stanowi 13% swojęstw;

dnia	na	52	stracają	6	-	11 1/2 %
"	5.9.	"	37	"	7	- 19 %
"	6.9.	"	46	"	6-1/2	- 15 %
"	7.9.	"	75	"	13	- 17 %
"	11.9.	"	80	"	18 i 1/2-	23 %
"	15.9.	"	178	"	26	- 14 i 1/2 %
"	18.9.	"	47	"	6	- 13 %
"	26.9.	"	31	"	15	- 48 %
"	27.9.	"	128	"	13 i 1/2-	11 %
"	30.9.	"	48	"	7 i 1/2-	16 %

Razem w "Battle of Britain" piloci polscy, waloczący w dywizyjónach brytyjskich oraz w dwóch polskich z dowódcami brytyjskimi stracają 220 maszyn niemieckich napewno, 45 prawdopodobnie i 32 uszkodzają, powodując tem samem stratę kilku setek ludzi personelu Luftwaffe. Poniesione straty własne wynoszą 32 pilotów poległych, 2 zaginionych i 17 rannych.

Walki te i ich wspaniałe wyniki zyskały naszym myśliwcom głębokie usnanie fachowców, wyższych dowódców brytyjskich i jałnajlepsze imię wśród towarzyszy broni. Dały one im szeroką szawę, jakiej postąpiono im po dwóch poprzednich kampaniach, w których wykazali walory w innej, znacznie wyższej skali, waloczą w pierwaszej z nich bez żadnej pomocy z zewnątrz w 165 przestarzałych maszyn przeciw 3,500 nowoczesnym samolotom niemieckim. W decydującej bitwie nad Anglią, której nie wolno było za żadną cenę przegrać, dali swoję pełną realną pomoc. Będzie to punktem dumy narodowej każdego Polaka, a i osobistej tych waloczących lotników, że stanęli w tym groźnym momencie historii, jako jedyny, choć niewielki liczbą, czynny sprzymierzeniec samotnej i bohaterkiej Anglii.

Tem egzamin na polu walki wpłynął dodatnio na swybykłe postępy w rozbudowie naszego lotnictwa. Organizacja stworzonych już w ożacie "blitzu" dwóch dalszych dywizyjónów myśliwskich dziennych i jednego nocnego, jak również dwóch bombowych, została ukożona na początku zimy 1940 roku. Wkrótce nasze dwa najstarsze dywizyjóny, a kolejno i następane, otrzymano samodzielność w dowodzeniu, które później cackówkowie przeszło w ręce polskich dowódców. Do sieci dowodzenia RAF'u wprowadzono polskich oficerów kontrolnych "ops", którzy mając możność poznania pracy dowódców operacyjnych, jednocześniam oddawali wielkie usługi swym jednostkom. Za pośrednictwem radia kierowali oni dywizyjónami w powietrzu, używając ożyznatego języka, co stanowić nieswoyobane ułatwienie wobec naszej słabej jeszcze znajomości języka gospodarzy. Wiosną 1941 roku w rejonie operacyjnym londyńskim została utworzona nasza jednostka taktyczna wyższego szczebla, jako I polskie skrzydło myśliwskie pod dowództwem dublowanem angielsko-polskiem, które później stopniowo również zostało usamodzielnione. Rozpoczęto równocześnie formowanie dalszych trzech dywizyjónów myśliwów dziennych, z których jeden wszedł w skład I-go skrzydła, a dwa pozostałe, razem ze starym dywizyjónem Poznańskim, utworzyły II skrzydło.

Kiedy niemiecka Luftwaffe przypuściła wiosenną ofensywę w formie dziennych swępów Messerschmittów na dużych wysokościcach, myśliwcy nasi wzięli udział w skutecznym swalozaniu ich. Zasknęli wtedy swybykocią swoich startów alarmowych i swybykocią wmozczenia na spotkanie nieprzyjaciela, która stanowiła czynnik niemożliwy. Wyposażeni w Hurricane II z 8-mioma lub 12-toma karabinami, albo w Spitfire I, stoczyli wiele walk. Nie były one jednak zbyt ożyste, ponieważ nieprzyjacieli zwykle przychodził już z przewagą wysokości i walki nie przyjmował, poprzestając na pojedynczym ataku.

Po przeszkoleniu się w lotach nocnych myśliwcy nasi brali sporadycznie udział w swalozaniu nocnych rajdów niemieckich, a w początkowych dziennych wypadach naszych lekkich jednostek bombowych nad terytorja okupowane, razem z myśliwcami RAF'u stanowili ich eskorty. Obok tych zadań wykonali oni loty bojowe nad Francją okupowaną, swane Rhu barb'em. Sekcje 2-samolotowe, rzadszej z 3 lub 4 maszyn szły lotem niskim nad morzem, nie przychwytwane przez stacje radiolokacyjne nieprzyjaciela i atakowały z zaskoczeniem, agóry obrane na planach obiekty wojskowe, ogień swych karabinów maszynowych. Nasi myśliwcy Halli swój wkład do bezpośredniego niszczenia niemieckiego system obronnego na zachodzie, ostrzeliwując podziagi i stacje kolejowe, zaspalając destylarnie, uszkodzając transformatory sieci elektroenergetycznej, atakując obozy wojsk, lotniska i jednostki morskie. W maju 1941 roku w ożacie takiego lotu dwóch naszych pilotów zestrzeliło wielki samolot transportowy, w którym zginęło, jak doniesiono później, dwudziestu cackónków sztabu jednej z niemieckich armij na zachodzie. Trzeci pilot w tym samym dniu, atakując w pojedynkę, zapalił wielki statek o pojemności 5,000 ton ogniem karabinów swego Hurricane'a.

W ozerwu 1941 roku po ataku Niemców na Rosję Sowietcką, lotnictwo, sgrupowane na terenie Anglii udzieliło sojusznikowi wschodniemu olbrzymiej pomocy. RAF, a w jego składzie i lotnictwo polskie przystąpiły cackówkocią prawie swoich sił do wielkiej ofensywy powietrznej na terenie północno-wschodniej Europy dla odciążenia Luftwaffe z frontu wschodniego i swięzania go na nowoutworzonym powietrznym froncie zachodnim.

W tym ożacie lotnictwo polskie posiadało siedem dywizyjónów myśliwskich dziennych i jeden nocny, oprócz czterech dywizyjónów bombowych i jednego rozpoznawczego. Zostało ono zorganizowane w ten sposób, że I skrzydło myśliwskie w składzie 3 dywizyjónów myśliwów, wyposażonych w Spitfire, operowało z baz grupy lotniczej londyńskiej, a II skrzydło na Hurricane'ach w takiej samej liczbie jednostek brało udział z lotnikami południowych Devon i Dorsetu w akcji przeciw niemieckim bazom

morakim w okręgach Cherbourg i Brest. Na przygotowane wielkie naloty na tereny nieprzyjaciela z południowo-wschodniej Anglii, która stała się podstawą operacyjną ofensywy powietrznej, II skrzydło było przeniesione do rejonu wypadowego w grupie londyńskiej, z której po wykonaniu zadań wracało na swe lotniska macierzyste. Siódmym dywizjonem był ten, który po dwumiesięcznej lub dłuższej silnej akcji odchodził z pod Londynu na pewnego rodzaju odpoczynek do ważnych strategicznie rejonów na zachodnim wybrzeżu Anglii. Wchodził w sieć obrony portów oraz wykonywał regularnie osłony przechodzących konwojów morskich. Podobnie czynił w ciągu nocy nasz ósmy nocny dywizjon "Iwroskich Ruhaczy", wyposażony w Defiant'y, a nieco później w dookazałe Beaufighter'y. Zadania patrolowe i osłony konwojów wykonywał również całe II skrzydło, poza swoimi zadaniami głównymi.

Zadania główne dla I i II skrzydła stanowiły samodzielne zaczepne sweep'y lub w składzie większych wypraw myśliwskich RAF'u dla zwalczania nieprzyjaciela w powietrzu, albo też udział w składzie wielkich osłon myśliwskich dla naszych dziennych wypraw bombowych. Wykonywują osłony bombowców, piloci nasi przyjmowali w ich obronie każdą walkę, nie licząc się z przeważającą liczbą przeciwnika ani z niekrajową taktyczną sytuacją. To też zasłynęli oni jako prawdziwie wierni i nieodstępni towarzysze w boju i zaskarbili sobie uznanie i przyjaźń bombowców.

W walkach, zarówno w osłonach, jak i w niezależnych sweepach, dzięki swej osławionej spostrzegawczości, szybkiej decyzji i błyskawiczności brawurowych ataków, myśliwcy nasi odnieśli wiele pięknych sukcesów, powtarzając mistrzowskie pokazy z "blitzu" 1940 r. Ich duch bojowy był tym silniejszy, że w tym okresie nie byliśmy już w desperackiej defensywie, ale my atakowaliśmy potężnie. Walki były trudne, bo przeciw nieprzyjacielowi, umbrojonemu w ulepszone maszyny Messerschmitt 109 D, E i F, i nad jego terytorjum, w wielkich i mało-zwrotnych taktycznie związkach, które nie dawały dobrych warunków do samodzielnego manewru. Nasi myśliwcy stosowali taktykę uników, a najczęsto sami uderzali na zauważonego zdaleka nieprzyjaciela, uprzedzając jego atak. W tych walkach, do końca 1941 roku ponieśliśmy dośrodkowo straty: 22 pilotów poległych, 35 zaginionych, 12 w niewoli i 14 poważnie rannych. W tej liczbie zginęło lub dostało się do niewoli 5 polskich dowódców dywizjonów i 1 dowódca skrzydła.

Uzyskane wyniki były jednak o wiele wyższe. Od chwili ataku Niemców na Rosję /22.6.1941 r./ do końca tegoż roku myśliwcy polscy zestrzelili 174 samoloty niemieckie napewno, co stanowi 18 i pół % zwycięstw wszystkich jednostek aljancji na froncie zachodnim, oraz prawdopodobnie zestrzelili 45 i pół, a uszkodzili 46 maszyn. Wyniki poszczególnych miesięcy przedstawiają poważne cyfry i dużą skalę naszego udziału w tej ofensywie.

W czerwcu na 230 samolotów zestrzelonych na froncie zachodnim, Polacy zniszczyli definitywnie 39, co stanowi 17 %.

w lipcu	na 273	zniszczyli	33	-	12 %
w sierpniu	" 123	"	34	-	27 i 1/2 %
w wrześniu	" 132	"	29	-	22 %
w październiku	" 98	"	18	-	18 %
w listopadzie	" 42	"	7	-	16 i 1/2 %
w grudniu	" 33	"	14	-	42 i 1/2 %

Dla wytworzenia sobie pełnego obrazu pracy naszych myśliwców należałoby dodać jeszcze do tych cyfr setki stoczonych walk, które nie dały rezultatu negatywnego dla wroga, ale zdecydowanie pozytywne dla naszych bombowców, w których obronie były stosowane. Należałoby również podsumować bohaterские walki tych ludzi, którzy z nich nie powrócili, a w dalszym ciągu i ocałość pracy patrolowo-osłonowej nad obiektami przemysłowymi w kraju i nad szlakami komunikacji morskiej.

Po zimowym okresie oba polskie skrzydła, uzbrojone całkowicie w Spitfire V wchodziły wiosną 1942 roku do akcji RAF'u, kontynuowanej z roku ubiegłego. Ciężkie straty, zadane nieprzyjacielowi poprzednio przez myśliwców Sprzymierzonych spowodowały, że osłagamy coraz bardziej widoczną przewagę powietrzną. Koszokwień dla zwalczania wielkich wypraw bombowych RAF'u, nieprzyjaciel wprowadza, obok używanego jeszcze ME 109, nowy typ myśliwca o dużej wartości - Focke-Wulf 190, to jednak do walk myśliwskich dochodzi rzadko. Przeciwnik unika ich naogół z naszymi Spitfire'ami, ograniczając się do pojedynczych ataków bezpośrednio na formacje bombowe.

Wyniki naszych myśliwców, jak i wazystkich aljancjokich są mniejsze, zwłaszcza wobec wzrostu samobronności wielkich czteromotorowych bombowców, którym wystarcza osłona po stronie, w miejsce poprzednio stosowanej osłony bliiskiej. Myśliwcy polscy odnoszą mimo tego wiele zwycięstw, szukając nieprzyjaciela w powietrzu i zmuszając go do walki. W ciągu kwietnia zestrzelują 29 samolotów nieprzyjaciela napewno, 14 prawdopodobnie i 13 uszkodzają, z czego większość stanowi najnowsze FW.190.

Pokaźny udział wzięli również w wyprawie desantowej pod Dieppe, dnia 19 sierpnia tegoż roku. Pięć naszych jednostek myśliwskich stanowiło z jednostkami RAF'u osłonę operacji. Startując czterokrotnie w ciągu dnia, staczą brawurowe walki w obronie bombowców własnych, albo osłaniając jednostki floty przed atakami z powietrza ze strony bombowców npla. Stracając przy tym 16 i 3/4 maszyn niemieckich na pewno, na ogólną cyfrę 82, oraz prawdopodobnie dalsze 4 i uszkodzają 2. Przedstawiają 9 % ogólnej ilości jednostek, które przeprowadzały działania powietrzne, odnieśli 20 % zwycięstw, przy własnych stratach 2 %.

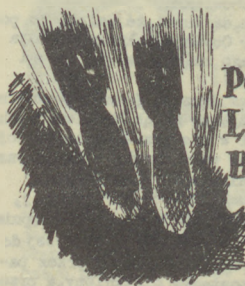
Do końca roku ubiegłego i przez cały bieżący myśliwcy kontynuują loty w osłonach oraz potężniejszych wypraw bombowych lub ofensywnych wydatanie. Do akcji wchodzi coraz większe siły. Wyprawy na przeciwległą stronę Kanadu są wielokrotnie częstsze niż poprzednio, a ich zasięg o wiele głębszy. Nasze maszyny wyposażone są w dodatkowe zbiorniki, dzięki którym możemy dawać skuteczną osłonę bombowcom niemieckim nad całym obszarem pbn. - zach. Francji aż za Sekraną, nad Bałgarią i Holandią i tam też w wyprawach myśliwskich szukać przeciwnika w głębi jego terenów.

W ciągu roku bieżącego powiększa się stan naszego lotnictwa myśliwskiego o dwa dywizjony, z których jeden został przeniesiony z lotnictwa współpracy jako myśliwko-rozpoznawczy, a drugi nowoformowany o takim samym charakterze. Pierwszy z nich wykonał już wiele lotów bojowych, podobnych do naszych Rhu barb, ów, atakując z lotu niskiego niemieckie po-ciagi we Francji, rafinerie, elektrownie i urządzenia radiolokacyjne oraz mniejsze jednostki floty na morzu, albo rozpoznania dalekie nieprzyjacielskich szlaków morakich.

Po ukończeniu przeszkolenia nowoutworzonego drugiego dywizjonu, myśliwcy nasi będą przedstawiali siłę 9 jednostek na samolotach jednosilnikowych i 1 na dwusilnikowych. Tą ostatnią jednostką jest Dywizjon Nocny "Iwroskich Ruhaczy", który w ciągu roku 1941 i 1942 przeprowadził na Beaufighter'ach liczne patrolowania nocne i stoczył wiele walk nad terenem Anglii, nad Kanadą, lub wykonywał zadania intruderskie nad bazami wroga. Załogi jego zniszczyły w tym czasie 17 maszyn niemieckich napewno, 4 prawdopodobnie i 5 uszkodziły. Do zwycięstw tych przybyły im nowe, gdy od wiosny bieżącego roku zaczęli wykonywać wydatanie dzienne nad zatoką Biskajską i Atlantykem, na najnowszym sprzęcie, jakim jest Mosquito. W patrolach i walkach nad naszymi szlakami komunikacji morskiej, biorąc udział w towarzyszącej się wojnie "Bitwie o Atlantyk", "Iwroszy Ruhacze" rozbili wiele wypraw korsarskich powietrznych. Pojawienie się ich razem z podobnymi jednostkami brytyjskimi na tym teatrze wojny spowodowało, że wyprawy niemieckie są coraz rzadsze. Nasze patrole niezmiennie siłą 4 samoloty, a nieprzyjacielskie zostały wzmocnione z 2 na 4 i 6, a ostatnio dochodzą do 12-tu. Nie zwiększyło to ich bezpieczeństwa. Świadczą o tym dwie wspaniałe walki naszego dywizjonu. Dnia 11-go września dwa patrole, złożone z 8 Mosquito spotkały 8 JU-88, z których nasi piloci zestrzelili 5 napewno, 1 prawdopodobnie i 4 uszkodzili, nie ponosząc strat własnych, oraz 25-go września, gdy 4 Mosquito w walce z 8 JU-88 straciło 2 napewno, 1 prawdopodobnie i 3 uszkodziły.

Walki polskich jednostek myśliwskich w roku bieżącym podniosły wybitnie sumę naszych dotychczasowych zwycięstw nad wrogiem w powietrzu. Cyfra ich, liczona wyjątkiem od cimirli naszego przybycia po upadku frontu francuskiego na Wyspy Brytyjskie do dnia 1 października 1943 r., wyniosła 605 i 1/4 maszyn niemieckich zestrzelonych napewno, 159 prawdopodobnie i 208 i 1/6 uszkodzonych. Te straty wroga, kilka setek maszyn i trzykrotnie więcej niemieckich lotników, poważnie przewyższają sumaryczne straty naszego lotnictwa myśliwskiego i bombowego w tym okresie.

Lotnik polski nie zawiedzie tych nadziei. Jest on zdolny dokonać najwyższych wysiłków i dokazać cudów bohaterstwa, gdy przyjdzie mu walczyć bezpośrednio o upragnioną wolność dla każdej piędy ojczyźnej ziemi.



W. MAKOWSKI

## POLSKIE LOTNICTWO BOMBOWE NA TERENIE W. BRYTANII 1940-43

Spókożenstwo brytyjskie przyzwyczażyło się do widoku lotników z napisem "POLAND" na rękawach i orzełkami na czapkach. Na posątku element ten wzbudzał szczególne zainteresowanie zarówno na świecie, pamięć ataku na Polskę, jak również na pewną egzotyczność Polski w pojęciu obywateli tych wysp.

Polska, która nie leży stąd dalej niż Italia, można powiedzieć zupełnie nie była znaną na tym terenie i już sama obecność polskich sił zbrojnych na terenie Anglii i Szkocji miała ten skutek, że po wzajemnym poznanieniu się, a w następstwie współpracy w rozmaitych dziedzinach, może przyjąć zupełnie realne formy.

Okres pierwszego zainteresowania przeszedł, inwazje Niemców do krajów prawie całej Europy, upadek Francji i rozwój wojny na skalę światową z natury rzeczy obniżył zainteresowanie Polakami i Polakami. Konflikt Polski z Rosją bardzo niewygodny z punktu widzenia jedności aljanckiej, ostudził pierwotny entuzjazm do sprawy polskiej do tego stopnia, że Finlandia - sprzymierzeniec głównego wroga - Niemiec, zbrojnie walczącej z Aljantem - Rosją - miała lepszą "prasę" niż Polska ...

Wszystkie te zmiany i fluktuacje nastrojów nie zmieniły tylko jednej rzeczy, wysiłek wojenny Polaków, a w szczególności lotników, nie tylko nie zmniejszył się, lecz zwiększany w miarę możliwości rezerw ludzkich trwa z niesłabnącą zaciętością.

Opisy sukcesów oraz wyczynów, wychodzących poza ramy normalnej pracy bojowej ukazują się od czasu do czasu na łamach prasy i przypominają spókożenstwu, że walka Polaków o wolność trwa i, że na wierność tego sojusznika liczyć można.

Jedni mierzą lotnictwo polskie jego rozmiarami w stosunku do R.A.F. oraz kłopotami, jakie przedstawia ten element, mówiący łamaną angielszczyzną, stale niezadowolony i z trudem mieszający się w misterne oczelowane ramach "Kings Regulations".

Inni patrzą z podziwem na niesłabnącą zaciętość oraz na stały dopływ ochotników, gotowych zająć miejsca w bardzo przedzielonych szeregach linijowych jednostek.

Mało kto uprzytamnia sobie, że lotnictwo polskie jest największe z "emigracyjnych" lotnictw, mimo, że droga, którą przebyli lotnicy polscy, była najdłuższa i, że aby sformować to lotnictwo na tym terenie lotnicy musieli nie tylko przebyć tę drogę, lecz i wywaloczyć sobie prawo do walki, ożęstokroć wbrew decydującym opiniom.



Zaczęło się to tak: Kampania polska zbliżała się ku końcowi, napór przeważających sił niemieckich z jednej strony, a zbrojna okupacja rezydja wschodniej połaci polskiej z drugiej, wytworzyła sytuację niemożliwą do stawiania zorganizowanego oporu.

Poższy rozkaz koncentrowania jednostek lotniczych i lotniczego personelu na granicy rumuńskiej, 18 września 1939 r. wyszedł rozkaz przekroczenia granicy rumuńskiej. Formalnie sojusznika Rumunia pod presją niemiecką internowała wazyśkich Polaków w obozach.

W tej rozpaczliwej sytuacji, nadzieje Polaków zostały związane na życie i śmierć ze zwycięstwem W. Brytanii i Francji w operacji na zawartych przed wojną sojuszach.

Wyciekanie z obozów, indywidualne, a później zorganizowane ewakuacja personelu lotniczego do Francji jest tematem samym w sobie. Historia tego okresu będzie kiedyś czytana jako tragi-komiczna kryminalna powieść, a to ze względu na tło stosunków, panujących w Rumunii.

Faktem jest, że optymistycznie kalkulowane możliwości wywalczenia 2-3 tysięcy ludzi zostały przekroczone kilkakrotnie.

Początkowo zapadła zasadnicza decyzja władz polskich w Paryżu, że wojska lądowe odbudowane będą na terenie Francji, marynarka zaś i lotnictwo - na terenie W. Brytanii. Ta jedynie sytuacja w moim pojęciu decyduje uległa następnie zasadniczej zmianie w stosunku do lotnictwa. Złożyło się na to kilka przyczyn.

Mianowicie władze francuskie z pewnych względów nie obożwały na tę koncepcję się zgodzić, możliwe, że patrząc optymistycznie dalej obawiały się wyeliminowania swoich wpływów w Polsce po wojnie w tak ważnej dziedzinie. Władze brytyjskie sytuacji swoim stanowiskiem nie ułatwiły.

Sformowanie legionu odczołmskiego na terenie Anglii nie miało precedensu w historii. Władze brytyjskie robią wyjątek dla Polaków, nie obożwały robić tego na większą skalę. Air Ministry zgodziło się na przyjęcie personelu polskiego jako V.R. oelem sformowania z niego kilku dywizji bombowych, nie zgodziły się na użycie Polaków jako myśliwców mimo, że większość naszego personelu pochodziła właśnie z tego rodzaju lotnictwa, nie uważała za możliwe uznanie polskich stopni itp. itp.

Władze francuskie okazały więcej liberalne podejście do tych spraw i bardzo niefortunny kompromis został zdecydowany.

Gros lotnictwa polskiego zostało we Francji. Na tutejszy teren przyjechano na podstawie zawartego porozumienia około 2 1/2 tysięcy personelu, celem sformowania 4-oh dywizji lekkich bombowców.

Taki był początek polskiego lotnictwa w W. Brytanii w ogóle, a bombowego w szczególności.

Trudności językowe, nowe przepisy i sprzęt zabradę przeszedł pół roku do czasu stworzenia pierwszego dywizji, który oficjalnie został sformowany dnia 1 lipca 1940 r. W kilka tygodni później został sformowany drugi i oba te dywizji rozpoczęły operacje na samolotach Ferry Battle w nocy 14 września 1940 roku.



W międzyczasie nastąpiło zażalenie się Francji i po historycznym spotkaniu gen. Sikorskiego z Premierem Churchill'em zapadła decyzja, że wszystko będzie zrobione w granicach ludzkich sił i możliwości, aby każdy Polak, zdolny do noszenia broni został skierowany na teren tych wysp.

Dzięki Royal Navy i marynarce handlowej, którym dzielnie wtórowały polskie jednostki morskie, kilkadziesiąt tysięcy Polaków zostało ewakuowanych, w tym gros personelu lotniczego - niestety jednak, pewna część została dla dalszego wysiłku wojennego stracona.

W ten sposób, szlachna, pierwotna koncepcja została zrealizowana w przymusowy sposób.

Ciężka sytuacja podczas bitwy o W. Brytanię spowodowała dopuszczenie pojedynczych polskich myśliwców do akcji, a uzyskanie błyskotliwych sukcesów przez nich wpłynęły na zmianę zasadniczego stanowiska władz R.A.F.

Dwa polskie dywizyjny myśliwskie zostały sformowane "na pozekaniu", a następnie szereg innych aż do kompletnego wyoszerzenia możliwości polskiego lotnictwa pod względem personalnym. Zostało sfinalizowane nowe porozumienie, według którego Polacy tworzyli własne lotnictwo współpracujące z R.A.F. i podległe mu pod względem operacyjnym.

Jeżeli chodzi o lotnictwo bombowe: to po zakończeniu Battle of Britain, w której brało ono osymy udział, atakując zgromadzenie barek inwazyjnych w portach europejskich, zostało ono przebrojone na Wellington'y i uzupełnione następnym dywanami, które weszły do akcji bojowej w pierwszej połowie roku 1941-go.

Taki stan rzeczy utrzymał się przez cały rok 1941 oraz 1942.

W roku 1942 jeden dywan został przeniesiony do prac Coastal Command i obecnie ma już zapisane na swoim koncie szereg skutecznych ataków na Żodzie podwodne.

W roku 1943 nastąpiła dalsza reorganizacja, mianowicie jeden dywan został przeznaczony do prac specjalnych i niewątpliwie wyniki jego pracy nie pozostaną bez wpływu na końcówkę wojny. Poza tym zapadła decyzja przebrojenia jednego dywanu na samoloty lekkie, tak że w rezultacie lotnictwo bombowe polskie, analogicznie jak lotnictwo myśliwskie i wsparcia, posiada i wyniesie z tej wojny doświadczenie z pracy wszystkich rodzajów lotnictwa.

Straty naszego lotnictwa bombowego są ciężkie i przekroczyły już obecnie w personelu latającym 200% pierwotnych stanów etatowych jednostek, lecz ludzi są uzupełniane stale nowymi ochotnikami i rezerwy są zapewnione na dłuższy okres czasu. Obecnie rezerwy te pochodzą z młodszych roczników żołnierzy ewakuowanych z Rosji w pierwszym okresie po wybuchu konfliktu zbrojnego nazistowsko-bolszewickiego.

Ponieważ tracony personel polski jest w dużym stopniu naszą kadrą lotniczą czasu pokojowego, straty te są podwójnie dotkliwe i bardzo ciężkie do zastąpienia w przyszłości.

Przeglądając sprawozdania dywanów, ich księgi pamiątkowe, prowadzone dzień po dniu, zdaje się sprawę z ogromu prac, wykonanych przez te jednostki, rzadko odznaczęte tajemnicie samolotów, które nie powróciły, zawierają niejednokrotnie piękne karty spełnienia obowiązku do końca, poświęcenia się dla sprawy i swoich współtowarzyszy.

Sprawozdania lotników, którzy, po zestrzeleniu i po uratowaniu się ze spadobronem, powrócili z terenu nieprzyjacielskiego, zawierają fakty wyjątkowej przytomności umysłu oraz nieprawdopodobną nieraz pomysłowość przy myśleniu pościgu.

Nie o wszystkim można teraz pisać, a z tego co można, prasa codzienna wyolębia skrupulatnie wszystko.

Lotnictwo bombowe nie jest wziętą bronią do indywidualnych popisów, lotnik tego rodzaju lotnictwa rzadko widzi rezultat swoich własnych bomb i musi odczekać zadowolenie z rezultatów osiągniętych przez całą wyprawę.

Krótko mówiąc, lotnictwo bombowe tworzy olbrzymi team w którym, poza umiętnością fachową, każdy członek personelu

ziennego musi dać z siebie maximum sumiennosci, a latającego maximum zdecydowania w spełnianiu obowiązku.

Polacy, tworząc swój mały zespół, są dumni, że należą do potężnego zespołu, którym jest Bomber Command, a którego akcja bez wątpienia doprowadzi do szybkiego zażamania się potęgi Niemiec.

Podatym, lotnictwo bombowe odegra jeszcze jedną poważną rolę, mianowicie niosąc zniszczenia wojenne w głąb Niemiec "wyhona" społeczeństwo niemieckie i wpoi w nie przekonanie, że wojna to nie jest "business", który jest wart ryzyka - na przyszłość. Do niedawna mianowicie naród niemiecki miał podstawy przypuszczać, że wojnę warto rozpocząć, bo w razie wygranej, stawka będzie panowanie "herrschaft" nad Europą, a następnie nad światem, zaś przegrana wojna spowodzi się do najwyższej do śmierci w rodzinie i do graniczeń wygód życiowych przez parę lat. Kraj niemiecki, jak zwykle, zostanie nietknięty, a przeważać rozwinęły potrzebami wojny, szybko zastosuje się do przemiany pokojowej i wyprzedzi z wolna odbudowujące się przemysł zrujnowanych prowadzaniem na ich terenie wojny - sąsiadów. Polacy mają ku temu prawo i posuwają się w obowiązku wzięcia czynnego udziału w wychowaniu społeczeństwa niemieckiego.

Metody niemieckie użycia potęgi lotniczej obmyślane i przygotowane z całą skrupulatnością i bezwzględnością, obejmującą ten naród, okazały się bardzo skuteczne na terenie Europy, a to że metoda ta nie osiągnęła skutku przy próbie zdobycia tych wysp nie dowodzi, że metoda była zła. Środki, którymi dysponowali Niemcy, okazały się niedostateczne i to zdecydowanie o wyniku "Battle of Britain". Metoda jako taka jest skuteczna, a mimo, że jest nieludzka i bez skrupułów, obróćona przeciwko tym, którzy ją wprowadzili, jest nawet bardzo sprawiedliwa.

R.A.F. podjął tą metodę i sądząc z dotychczasowych wyników i planów na przyszłość, omyłki w obliczeniu tym razem nie będzie, a skutek przewidywany przez Sztab niemiecki, będzie osiągnięty, lecz na terenie Niemiec samych. Udział Polaków w tym jest proporcjonalny do ich obecnych możliwości.

Aby nie zdradzać tajemnic wojskowych, dać czytelnikowi jakiegoś pojęcie o wielkości tego wysiłku podam cyfrę 6 ton materiału wybuchowego ziemi, dostarczonego przez Polaków "loco" teren i wody nieprzyjacielskie. Cyfra ta wynika, jeżeli podzielimy ogólny tonaż przez ilość dni, które upłynęły od chwili sformowania pierwszego polskiego dywanu bombowego. Jak na turystów, to niezłe i wyśitek ten jest jedną z odpowiedzi, daną Hitlerowi na pogardliwą nazwę lotników polskich, "Sikorski's tourists", z której my jesteśmy coraz więcej dumni.

Wojna przebiega coraz później się skłóczy, kto sobie wyobraża, że świat powróci do dawnych lub zbliżonych do nich form, prócz rozczarowania, nie spotka w życiu niczego więcej.

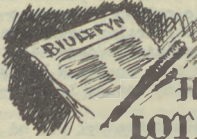
Niemniej jednak, gotowość poniesienia i złożenia w czasie wojny jak największych ofiar, aby wywalony sobie prawo życia jako wolnego, wśród wolnych narodów, będzie musiało być wzięte pod uwagę. Imne sąkatementie spraw będzie się równało w skutkach przegranej wojnie.

Polacy fanatycznie są przywiązani do wolności i cenią to u innych. Walka Finlandii, na przykład, która nieczyjzej wolności nie zagraża, a swojej broni, budzi najszersze sympatie Polaków do tego narodu, mimo, że obecnie znajduje się ona po drugiej stronie barykady.

Udział Polaków, ofiary i sukcesy w najważniejszej bitwie świata o wolność - w Battle of Britain oraz w decydującej ofensywie, która będzie miała za skutek "wybombardowanie" z wojny Wroga Ludzkości Nr.1, jest wkładem polskich lotników - emigrantów do ogólnego wysiłku osiągniętego lepszemu jutra.

Okupowany Kraj jest o tym szczególnie informowany i to dodaje mu siłę do stałej, nieugiętej walki z okupantem i utwierdza wiarę w lepszą przyszłość.





## WIADOMY HISTORIA PRASY LOTNICZEJ W TEJ WOJNIE

Przyznam się, że odtworzenie historii prasy lotniczej w tej wojnie pasjonowało mnie oddawała mimo wielkich trudności jakże, siłą faktu, nasuwa tego rodzaju praca. Bo, przecież sebranie czegoś, oo jak każda gazeta w naszych warunkach "z niczego powstaje i w nic się obraca" nie może być łatwe. A zwłaszcza w naszych wredowych warunkach, w których nietylko gazety, ale i wielu ich redaktorów czy współpracowników jest, jak się to mówi: missing!

Nie jestem więc pewien, czy w tym krótkim szkicu zdołam odtworzyć historię całej prasy lotniczej, lub też czy nie pomnę jakiejś nieznannej mi gazetki. Kieruje mną najlepsza wola i zarazem nadzieja, że ta właśnie praca będzie wstępem do pełnego załatwienia sprawy, czyli szosogółowego odtworzenia historii tej prasy, oraz skompletowania wszystkich wydawnictw dla oddania ich w przyszłości do Muzeum Lotnictwa Polskiego. Wydawnictwa te mają nietylko wartość historyczną, lecz przede wszystkim są dokumentem polskiej infojatywy i polskiej twórczości, uspełnieniem opowieści o walce i zapisem przeżyć tych polskich lotników, którzy po klęsce wrześniowej poszli szlakiem tużozym, zbrojni nietylko w oręż, ale i w wiedzę i szpać, czego nie można sobie kula z karabinu, rozasarpać bombą, lub stratować oszkiem.

Zdaje się, że pierwszą gazetką wydaną poza granicami ojsystego kraju, jest wydana w pierwszych dniach października 1939 r. za drutami jednego z obozów internowania w Rumunji, w m. Calafat, Nozika ona nazwę "Biuletyn". Była bita na powielaozu i numery światłocenne miały większych rozmiarów. Ciekawy sposób pisania artykułów politycznych w formie feljetonów i w dziale humoru, oraz w odpowiedziach redakcji, świadoczy o dużej pomyślności w walce z cenzurą. O wartości "Biuletynu" świadoczy choćby fakt, że niemiecki "Der Sturmer" przedrukował jego artykuły, oburzając się przytem i że na terenie państwa neutralnego szwala się i toleruje druk podobnych herezji! Biuletyn na terenie obozu był nietylko redakcją, ale i ośrodkiem pracy kulturalno-oświatowej, jak również ośrodkiem "wyrotowej roboty", która polegała na organizowaniu ulecezek żołnierzy do Francji. "Biuletyn" roschodził się nie tylko w obozie, ale i poza jego teren, a prowadzeniem rubryki "peszukuujemy swoich" użatwił wielokrotnie podnajdywanie się ludzi zgubionych w chaosie wojny. Dozakał się wydania dwusetnego numeru, przy przeciętnym nakładzie 400 egzemplarzy. Był pismem niezależnym, opartym wyłącznie na swoich czytelnikach. Zakonwożył życie po ulecozie do Francji ostatniego z redaktorów, jui drugim skolei obozie internowania. Wszystkie numery "Biuletynu" znajdują się w posiadaniu cenzora i sąków rumuńskich. Nie jestem 100% pewnym, ale zdaje się, że to była jedyna lotnicza gazetka na terenie Rumunji. x/ Oo do Węgier, to niestety nie mam żadnych informacji.

Drugim - byłby tygodnik "Na etapie" wydawany w styczniu 1940 r. w Syrii, w obozie pod Bejrutem, o bardzo ograniczonej ilości egzemplarzy, z napisem: z pudać dalej i stałym sloganem "Każy wychodząc dały do jakiegoś celu - naszym celem jest Polska". Jeden z nielicznych numerów tej gazetki pisanej nocą przy świeczce, wśród akompanjamentu wyjąoych wołów namiotów szakali, znajduje się w Anglii jako prywatna własność jednego z oficerów.

W lutym tegoż roku na terenie Francji, w obozie lotniczym w Septfonds - ukazała się "Walka". Poszatkowo tygodnik, a potem pismo odcienne. W gazecie tej oprócz zupełnie dobrych artykułów znajdziemy prawie całą historię obozu i opis wszystkich imprez jakie urządano na szkieletu Francuzów, nie mogących zrozumieć jak w tak ciężkich warunkach Polacy potrafili robić takie ładne rzeczy. Zwłaszcza imponowała im polska-żołnierska rozgłośnia przejęta od Hiszpanów, z którym Polacy działali wówczas obós. Program jej obejmował trzy audycje dziennie. "Walka" dooskazała się 34 nr. i skończyła swój żywot z obwiałą liliwadojki owego obozu. Oprócz niej, w Septfonds wydawany był tygodnik rysunkowy pt. "Piórem i Pazurem". Była to ścienna gazetka tygodniowa opis-

jąca wierszykami aktualności i bolączki obozu. Zgasła tak jak i "Walka". W kwietniu 1940 r., w ośrodku Lyon-Poire wydano numer "Odwetu" wstrzymany przez cenzurę. Nie wiemy, czy to uziłowanie wilozać do historii prasy?... Na Bron, w końcu tego miesiąca, wydawano odcienne "Kommikat żołnierski" oraz tygodnik "Na start", czasopiśmo żołnierzy C.W.L./Centrum Wyzkolenia Lotnictwa/Żywot też niele zapowiadającej się gazetki skroćcia bomba niemiecka, która w dniu 10 maja 1940r. trafiła w referat oświatowy i zarazem redakcję, niasosząc nowy i już gotowy do kolportażu numer. Owocem redakcja, oglądając smutne gruby swego warstata prasy, dżguo kiwała głowami powtarzając: "Jeszcze jeden dowód, jak Niemcy zaciekle niasoszą polską kulturę."

Prócz wyżej podanych gazetek należą jeszcze wymienić "Jednodniwkę Obozu Lotniczego w Matba". - Potem w akcji wydawniczej nastąpiła przerwa spowodowana szybkim posuwaniem się Niemców -

Dopiero w dniu 24, czy 25 ozerwa tegoż roku, na statku pływającym z "rozbitkami" do W. Brytanji i portu La Verdon, ukazał się egzemplarz wydawnictwa, jeśli można to tak nazwać, noszący tytuł: "Jeszcze Polaka nie zginęła". Ukazało się to pismo z daje się, że w paru odtiskach, pisane ożwkim. Numeracji pisma nie było. Natomiast autor twierdził w wstępnym artykule: "że wagna nie skończona, bo bió się będzie Brytanja, potem Ameryka, a nawet i Sowiety, więc dla nas do walki z Niemcami - będzie dosyć okazji!..."

Nazw angielskich obozów w których wydawano lotnicze gazetki nie mogę podawać, ale z ich tytułów łatwo się zorientować w jaidach to miejscach było. Więc pierwsze to "Wiadomości ze Świata" odcienne pismo żołnierskie lotnictwa, a zarazem pierwsze, polackie, odcienne pismo w Anglii, które po wydaniu 369 nr. przeobrazilo się w "Skrzydła" - dwutygodnik mający jako podtytuł naszą "Wiadomości ze Świata". Należy podkreślić dużą ilość tak zwanych: numerów specjalnych, angielskich lub mieszanych i swobodę pisma. Nakład jego wynosił 1.000 - 1.500 egzemplarzy. Pisanowo pismo oparte było o swoich czytelników, a jego największą wartością jest wierne odbicie życia polskich lotników w Anglii, ich zainteresowań, myśli i odcieniowych kłopotów. Drugim pismem są prawdopodobnie "Stalowe Skrzydła" wydawane w jednym z obozów, z daje się, jako tygodnik... Trzecim "Biuletyn" odcienne i 1 nr. "Startu" z datą 15. VIII. 40. W tymże samym obozie wychodził również tygodnik rysunkowy pod zmiennym tytułem, ale od istniejących tematów aktualnych np. "Pełna gracji i presencji-oświadczenia ewidencji" i t. p. Numerów jego wydano trzy, a może i ostery. Dalej "Praca i Walka", najpierw dziennik a potem tygodnik. Wydano około 30 numerów, dobrze redagowanych. Oprócz tego istnieje spora ilość jednodniówek okolicznościowych wydawanych na rozmaitych kursach i w obozach lotniczych, nie licząc fachowych brzusur. Do ocałości obrazu wymienić muszę miesięcznik "Myśl Lotnicza", oraz wydawnictwa "wspierome" i "Morabio-ładowe" "Pisane na wosdzie" i "Pisane na ziemi", oraz "Nowa Eskadra" i "Biuletyn Transportu W.P. na SS" "Ile de France" wydane podczas podróży kandydatów ze Środkowej Wschodu do szkół lotniczych w Anglii. Nie wiemy, czy do prasy lotniczej wolno mi zalozyc gazetę ścienną p. t. "W marszu" wydaną w Tatlaszowie, w Rosji, w skład redakcji której wchozili lotnicy będący obecnie na jednej ze stacji RAF w W. Brytanji.

Tak mniej więcej w krótkim rzucie wyglądałaby historia prasy lotniczej w tej wojnie! Zaznaczam, że nie biorę w rachubę pism lotniczych wydawanych obecnie w Kraju, jak np. "WZLOT". W zestawieniu uwzględniam tylko te pisma, które redagowali lotnicy w obozach czy też stacjach lotniczych. Jak widać z tego, - przypuszczam - niekompletnego spisu, lotnicy-dziennikarze dokonali jednackie wspaniałych prasowych wyszynów. Zwłaszcza, jeśli się weźmie pod uwagę okres i warunki w jakich pracowali oraz osiągnięte wyniki. Cząściową ich oceną były dość liasne podważa w rozkazach i więcej od nich miłase usnanie czytelników. I oś jeszcze dodać? Chyba to - najsmutniejsza! że wielu z redaktorów czy współpracowników pism, które wyloszyłem, zginęło śmiercią lotników, tu i nad Komtyntem. Z wysła o nich pisałem i ich pamięć poświęcam tem skromny szkicu.

# Uwaga redaktora numeru: Oboz w Baile Goversa - o składzie 80% oficerów lotniczych, wydawał powielane pismo odcienne /tytułu nie pamiętam/, którego ukazało się 10 numerów. Zadanem kommitatu było zastąpienie braku prasy polackiej.



MICHAŁ STORA

# WELFARE W POLSKIM LOTNICTWIE

Wydział Kultury i Oświaty Inspektoratu Lotnictwa posiada również referat "Welfare", który oznacza tyle co praca społeczna, dobrobyt, szczególnie jednostki i grupy.

Celem Referatu "Welfare" jest stworzenie MATERIALNEGO I KULTURALNEGO DOBROBYTU, a więc podejmowanie pracy, która ma uszczuplić żołnierzy lotnictwa ludziom zadowolonymi, a z szeregowych i oficerów ma stworzyć swą grupę, przepojoną duchem wsąajmnej przyjaźni i szacunku, co ma zasadniczo znaczenie dla morale i zdolności bojowej Lotnictwa Polskiego.

Wojna wnosi tragiczne powikłania w życiu żołnierzy w ogóle, a tym więcej wśród Polaków, których szarpie wielka tęsknota za Krajem, a troska i lęk o najukochańszych, którym los przeszedł życie pod okupacją wroga lub obozach jenieckich, ciągle zabiera spokój i szczęście, które są każdemu potrzebne w codziennej pracy, bez względu na to, do jakiej służby wojskowej go wyznaczyła.

Dla złagodzenia ujemnych skutków działania wojny powstał cały system prac społeczno-opiekunich i kulturalno-oświatowych, prowadzonych w Lotnictwie Polskim, które usiłują utrzymać w dobrej kondycji fizycznej, moralnej i umysłowej ogół żołnierzy lotnictwa.

Referat Welfare obejmuje następujący zakres pracy: 1/Świetlice i Kantyny, 2/Biblioteki i czytelnie, 3/Teatr, muzyka, śpiew i kino, 4/Akcja odczytowa i dyskusyjna, 5/Wydozki krajoznawcze i naukowe, 6/Akcja oszczędnościowa, 7/Sprawy jenieckie, 8/Prace ręczne żołnierzy, 9/Sport i wychowanie fizyczne, 10/Domy dla lotników, schroniska, 11/Urlopy w Domach angielskich, 12/Kontakty społeczno-zawodowe, 13/Kontakty z żołnierzami wojsk alianckich, 14/Poradnictwo we wszystkich sprawach.

1/Świetlice lotnicze zastępują żołnierzom lotnictwa polski dom, gdzie piękne dekoracje, wygodne umebłowanie, oselwo dobrane pomoce naukowe oraz prowadzona działalność kulturalno-oświatowa stwarzają atmosferę, której żołnierz dobrowolnie poddaje się, chętnie do niej przychodzi i wolny czas w niej spędza. W bieżącym roku jest czynnych 20 świetlic, w których pracuje 12 świetliczerek.

Rozwój świetlic lotniczych szczególnie zaznaczył się od 1942 r. po wejściu Polskiej YMCA w W. Brytanię na teren Lotnictwa Polskiego, która organizuje, wyposaża świetlice i finansuje działalność kulturalno-oświatową, a Polski Czerwony Krzyż opłaca świetliczarki.

Kantyny w lotnictwie są prowadzone przez społeczne organizacje brytyjskie, w których żołnierz polski jest traktowany narówni z innymi.

2/Biblioteki i czytelnie - spełniają ważną rolę w akcji dokształcania i samosoty lotników. Wszystkie jednostki posiadają większe lub mniejsze komplety biblioteczne, zaopatrywane przez Wydział Kulturalno-Oświatowy Inspektoratu Lotnictwa, Polski Czerwony Krzyż i Polaką YMCA. Jakkolwiek księgozbiory te nie są zbyt bogate w literaturę ojszytą, to jednak zorganizowana propaganda książki i metody pracy czytelniotwa zblizają najbardziej wartościowe dzieła literatury do żołnierzy lotnictwa.

Czytelnie czasopism są bogato zaopatrzone we wszystkie pisma, wychodzące na terenie W. Brytani.

3/Teatr, muzyka, śpiew i kino, a Lotnicza Czołówka Teatralna, pracująca nad kultywowaniem sztuki polskiej, ma na swoim koncie kilka wystawionych dobrych i pięknie zagranych sztuk teatralnych, które wnoszą w życie stacji lotniczej poważne ożywienie w życiu kulturalnym. Nadto Czołówka Teatralna W.P. "Lwowska Fala" swasze z wielkim powodzeniem objędzkała stacje lotnicze i była przez żołnierzy lotnictwa przyjmowana z entuzjazmem.

4/Muzyka polska. Ciagle powstają amatorskie zespoły muzyczne, z których 4-y prowadzi systematyczną pracę doskonalającą. Dają one koncerty nie tylko dla lotników, ale i dla ludności otywilnej. 5/Śpiew jest prowadzony przez chóry lotnicze, z których 4-y osiągnęły wysoki poziom artystyczny. Nadto lotniczy chó: rewersers miał okazję do popisów i pokazania sumorodnej twórczości kompozytorskiej młodego lotnika.

Wielu w Kulturze pieśniarskiej zostały wypełnione przez artystów polskich Z.A.S.P. gniazdo Londyn, którzy na zlecenie Wydziału K. i O. organizują koncerty muzyki polskiej na stacjach, przyjmowane przez Polaków i Brytyjczyków z prawdziwym



entuzjazmem. Akcja tę sfinansowało Ministerstwo Informacji i Dokumentacji.

3/Kino na wszystkich stacjach jest dostępne dla każdego, a wplecione celowo w akcję kulturalno-oświatową daje bardzo dobre rezultaty wychowawcze. Po normalnym programie kinowym dawane są dodatki polskie, otrzymywane z Ministerstwa Informacji i Wydziału K. i O.

4/Odczyty z dyskusjami. We wszystkich jednostkach lotnictwa prowadzona jest akcja odczytowa i dyskusyjna. Ze względu na trudności obsyżania prelegentami zamiejscowymi akcja ta jest prowadzona głównie własnymi siłami. W lotnictwie nie następuje to dużej trudności, gdyż rozporządza ono wielką ilością ludzi wykształconych, którzy mogą na wiele tematów wygłaszać odczyty dla żołnierzy lotnictwa i prowadzić dyskusje.

5/Wycieczki krajoznawcze i naukowe. Nigdy nie było tylu okazji do poznania obcych krajów, zwyczajów i ludzi, co w czasie obecnej wojny. Żołnierz polski przebywając w różnych warunkach i wśród różnych ludzi o ile chce może się wiele nauczyć. Aby mu w tym pomóc organizowane są dla nich wycieczki krajoznawcze i naukowe, celem zapoznania się z przemysłem, z architekturą, z metodami pracy w fabrykach, w szkołach itp.

6/Akcja oszczędnościowa. Z obawą zawarcia umowy Rządu Polskiego z Rządem Brytyjskim, że po ukończeniu wojny żołnierze Armii Polskiej będą mogli wywieść oszczędności do Polski, żołnierze lotnictwa chętnie przystąpili do oszczędzania i osiągnęli w tym dziele duże wyniki. Bez przesady można powiedzieć, że więkzość żołnierzy lotnictwa ma książeczki oszczędnościowe, które świadczą o ich wyrobieniu społecznym i obywatelskim. Nie trzeba dodawać, że oszczędności żołnierza w W. Brytanii wycabiają nam dodatnią opinię wśród gospodarzy.

7/Sprawy Jeniockie. Troska o rodziny w Polsce oraz o kolegów znajdujących się w niewoli niemieckiej pobudziła ofiarność żołnierzy lotnictwa. Setki funtów zbierane na ten cel wśród lotników umożliwiają P.C.K. wysyłanie paczek żywnościowych do Kraju i do obozów jeńców polskich w Niemczech. Świetliczarki i oficerowie oświatowi tym sprawom poświęcają wiele pracy.

8/Prace ręczne żołnierzy. Na kilku stacjach wyzyskano zamiłowanie /hobby/ żołnierzy do prac ręcznych i zorganizowano wypełnianie wolnego czasu przez robienie różnych przedmiotów artystycznych, o charakterze upominkowym. W kilku miejscach organizowano wystawy tych prac, o których zwiedzający wyrażali się z dużym uznaniem.

9/Sport i wychowanie fizyczne. - organizowano zawody lekkoatletyczne z nagrodami, zawody sportowe piłki nożnej, zawody bokserskie itp. Zawodnicy polscy chociaż nie zawsze zajmowali pierwsze miejsce to jednak ich wyrobienie sportowe podczas zawodów świadczyło o dużej pracy włożonej w utrzymanie się w należytej kondycji fizycznej.

10/Domy lotników i schroniska - Żołnierze lotnictwa w W. Brytanii mają zorganizowane do swojej dyspozycji: Dom Lotnika P.C.K. w Craighall nr. Blairgowrie /Szkooja/ oraz Schronisko

dla Lotnika w Londynie, 113, Ebury Str. London, S. W. 1., gdzie za minimalną opłatą mogą spędzać urlopy wypoczynkowe. Nadto w Nottingham jest prowadzona Gospoda Lotnika P.C.K. wraz z Kantiną i Świetlicą, do której żołnierze lotnictwa mogą przychodzić ze znajomymi Brytyjczykami.

11/Urlopy w Domach Brytyjskich. Od dłuższego czasu społeczeństwo brytyjskie zaprasza do swych domów żołnierzy lotnictwa, umożliwiając im spędzenie urlopow w atmosferze rodzinnej. Aby nadać tej akcji odpowiedni kierunek stworzono przy wydziale K. i O. sekcję Comforts and Hospitality, która pośredniczy pomiędzy żołnierzami a rodzinami brytyjskimi w sprawach t. zw. Hospitalities. Tą drogą nawiązane kontakty przyjaźni odają duże usługi w zapoznaniu się Brytyjczyków ze sprawami polskimi, a z drugiej strony umożliwiają Polakom zbliżenie się do społeczeństwa angielskiego i pogłębienie znajomości języka angielskiego.

12/Kontakty z żołnierzami wojsk alianckich. Z okazji różnych uroczystości narodowych i świątecznych, organizowanych na terenie świetlic lotniczych zapraszani są Brytyjczycy i żołnierze innych armii alianckich celem pogłębienia umiłowania broni.

13/Kontakty społeczno-zawodowe. Po ukończeniu działań wojennych żołnierze powrócą do swych zawodów cywilnych; w trosce o ich przydatność do tej pracy nawiązano kontakt z British Council, które ułatwia szeregowym i oficerom lotnictwa stykanie się z ludźmi i organizacjami odpowiednich zawodów w W. Brytanii. Kontakty nawiązane tą drogą mają wartość więcej niż zawodowa, gdyż po zakończeniu działań wojennych mogą Brytyjczycy dopomóc Polakom w szybkiej odbudowie warsztatów pracy.

Akcja ta jest przez żołnierzy lotnictwa doceniana w całej pełni i stopniowo zaznacza się jej rozwój.

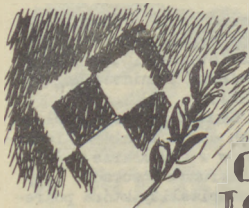
14/Poradnictwo. - Praca kulturalno-oświatowa i społeczno-opiekunicza w lotnictwie następuje wiele problemów trudnych do rozwiązania. Dowódcy, oficerowie oświatowi, świetliczarki i wolontariusze /organizatorzy zespołów/ zmuszeni są częstokroć korzystać z doświadczeń innych. Muszą nieraz sięgać do naukowych opracowań, zarówno z zakresu pedagogiki jak socjologii, aby skontrolować własne opinie, muszą korzystać z materiałów tekstowych, aby przygotować określoną imprezę.

Polska YMCA w W. Brytanii rozwiązała ten problem wydając "Poradnik dla pracowników Świetlic Żołnierskich", który choć w pewnym stopniu dostarcza pracownikom oświatowym w lotnictwie materiałów do pracy kulturalno-oświatowej. Ponadto Wydział Kultury i Oświaty wydaje własne komunikaty oświatowe i korzysta z komunikatów informacyjno-oświatowych Wydziału Prac Kulturalno-oświatowych M.O.N.

Służba "Welfare" w Armii Brytyjskiej i Amerykańskiej została uznana za jedną z licznych metod wychowania żołnierza i jest jednym z narzędzi dowodzenia.

Z tych też względów i w Lotnictwie Polskim jest ona wspierana przez dowódców, oficerów, duszpastery, a realizowana przez pracowników oświatowych.





INŻ. T. KRÓLIKIEWICZ

## CO INNI POWIEDZIeli O POLSKIM LOTNICTWIE

Pierwsze polskie propozycje tyosące się stworzenia na ziemi brytyjskiej polskich dywizjonów lotniczych nie spotkały się z przychylnym przyjęciem. Lotnicy polscy przybyli na tę wyspę obarozeni brzemieniem podwójnej klęski. Nie było dziwnego, że zdaniem brytyjskich władz wojskowych ich stan moralny musiał być bardzo niski, a ich wola walki i wartość bojowa - wątpliwa.

Na wstępnych więc konferencjach gośćmi gospodarze niechętnie odnosili się do projektów polskich. Niektórzy z wyższych oficerów Lotnictwa Brytyjskiego przyjmowali, że, co najwyżej, niektórzy z polskich pilotów będą mogli służyć w dywizjonach brytyjskich. Tworzenie zaś jednostek całkowicie polskich uważali oni za rzecz ohybioną, a nawet szkodliwą.

W tej atmosferze nastąpiło w lipcu i sierpniu 1940 r. sfornowanie się dwóch pierwszych polskich dywizjonów, na czele których postawiono jednak dowódców angielskich. Dowódcami poszczególnych eskadr byli również Anglicy. Wszyscy od dowódcy z pewnym niepokojem i sceptycyzmem oczekiwali wejścia do walki polskich jednostek. Oczekiwana próba nadeszła dość szybko. Co więcej, próba ta była najwyższego gatunku. Jak wiadomo w sierpniu 1940 r. nad Anglią rozgorzała największa w dziejach bitwa powietrzna, znana pod nazwą Bitwy o Wielką Brytanię.

Wyniki osiągnięte przez Polaków zmieniły zasadniczo stosunek Brytyjczyków do dywizjonów polskich. Okazało się, że wszystkie obawy co do wartości lotników polskich były zupełnie bezpodstawne. Zaciętość bojowa, wola walki i odwaga Polaków zdobyła szturmem serca angielskie. Na temat czynów lotników polskich zaczyna krążyć wiele opowiadań. Mundur lotnika polskiego zdobywa sobie ogólną i najszczerzą sympatię, a sami lotnicy stają się nierzadko przedmiotem żywego uznania i owacji ze strony przechodniów. Angielska młodzież szkolna natarozwie domaga się od każdego napotykanego Polaka "souvenirów" w postaci guzików lub monet polskich, a otrzymanie Orła, obramowanego skrzydłami husarskimi, staje się dla niej szczytym marzeniem. Dorosli zapraszają lotników polskich na "drinka" lub poprostu przyprowadzają go do swego domu, gdzie jest przedmiotem ogólnego serdecznego zainteresowania. Panny angielskie uważają sobie za punkt honoru mieć w gronie swych znajomych i wielbicieli przynajmniej jednego Polaka.

Tę zasadniczą zmianę stosunku do Lotnictwa Polskiego uwiadamiają zarówno opinie brytyjskich władz lotniczych jak i głosy prasy.

Dowódca jednego z dywizjonów brytyjskich, w którym służyli Polacy, podaje o nich taką opinię:

"Report on Polish pilots of No. ... Squadron past and present. All in all they are excellent pilots and they will do magnificently when we go into action again".

A dowódca innego dywizjonu mówi o służyjących tam Polakach:

"I cannot speak too highly of the conduct of these two officers; both of them were a great help to the Squadron and their conduct and discipline was exemplary".

Inne opinie mówią:

"...A good pilot who is popular in the Squadron".  
 "...A very sound type. Discipline and morale first class".  
 "...An ace pilot. Has done extremely well with Squadron".  
 "...A superb pilot".

Nietylko bezpośredni dowódcy wypowiadali te pochlebne opinie. Dywizjony polskie otrzymały wiele pochwał od wyższych dowódców brytyjskich. Między innymi Air Vice-Marshal Leigh-Mallory pisze:

"Germans have made great effort today and you have played a notable part in frustrating it. Heartiest congratulations to you all on splendid results".

W drugiej depezy mówi on:

"Heartiest congratulations on your outstanding achievements on both September 15 and 18. The keenness and gallantry displayed in the combats reflects the greatest credit on all members of the Squadron. Good luck to you".

Szef Sztabu Lotnictwa Brytyjskiego pisze w depezy do dywizjonu polskiego:

"Well done 302 Squadron. Your success yesterday is an outstanding example of the fighting which is frustrating the enemy attack. Keep up."

A Dowódca 2-go Korpusu:

"Heartiest congratulations on your fine effort in air operation on 16 September. We take our hats to you".

Jeden z wyższych dowódców Lotnictwa Brytyjskiego pisze:

"Wherever the Polish Air Force has fought, whether in Poland, France or Great Britain, they have distinguished themselves by their gallantry and their determination. We are proud to have them at our side."

Always mindful of their help given during the dark days of 1940 it is the earnest desire of all ranks of the Royal Air Force, that the brotherhood in arms forged in times of peril, may long continue after complete victory has been won".

Inny brytyjski dowódca mówi:

"May I say how much have I enjoyed having the Polish air crews under my command and I leave them with very great regret. They have been an example to all in their keenness and energy and no commander could have had a more loyal unit co-operating with him".

Wyjątek z listu innego, wyższego oficera mówi:

"I have always admired Polish personnel under my command - they have always given me a wonderful feeling of confidence and good fellowship which exist between our two flying services, and I live in hopes that at the cessation of hostilities we shall all be able to meet and continue our cordial relations."

During my last three years as a station commander I have met some of the most courageous and loyal officers, who have given me every assistance and served me loyally both on the ground and in the air".





W tym samym czasie dziennik "The Universum" pisze:

"Brytyjcy lotnicy są pierwszymi, którzy składają hołd i nie skąpią słów uznania dla dzielnego Narodu Polskiego. Tego narodu, którego lotnicy odnoszą tak wspaniałe sukcesy."

"The New York Times Magazin" tak mówi o Polakach:

"Strażili oni swe rodziny, domy i kraj, a cała ich potęga koohania zamieniła się w straszliwą niemawidę do tego, kto ich zniszczył i porwał Ojczyznę... Dzielność ich jest reakcją silnego oszowika, który nie traci swej mocy, nawet w takich okolicznościach, w których inni załamaliby się... Żołnierz polski nie dba o oczną sławę i bez drgnienia oka może patrzeć w lufę nieprzyjacielskiego działa".

"Manchester Guardian" opisując walkę Polaka z trzema Messerschmidami stwierdza: "Polak nie jest pobity dopóki nie jest zabity".

"Daily Mirror" z października 1941 r. umieścił notatkę zaczynającą się jak następuje: "Polscy demoni. Skrzydło polskie złożone ze Spitfire'ów, zestrzeliło siedem niemieckich myśliwców bez żadnych strat własnych w walce z przeważającymi siłami nieprzyjaciela..."

W okresie "Battle of Britain", który był jednocześnie okresem poznawania Polaków, podobnych wzmianek i opinii jest pełno w dziennikach. Lotnik polski staje się wkrótce tematem nowel, reportaży i anegdot. Czy będzie to historia o pilocie, który przyszedł do zakładu chirurgicznego z żądaniem skrócenia nosa przeszkadzającego mu w używaniu maski gazowej, czy sprawa jaskiego lotnika kanadyjskiego, który naszył sobie na ramionach "Poland", gdyż, jak twierdził przed sądem, w ten sposób chciał zapamiętać sobie powrocie u płci pięknej, czy opowiadanie o myśliwcach polskich, którzy wyzerpawszy całą amunicję umyślnie zderzają się z niemieckimi bombowcami, wszystko to świadczy o wielkiej popularności i sympatii, jaką zdobyło sobie Lotnictwo Polskie.

Nie sposób jest oczywiście cytować wszystkich odgłosów tego rodzaju, których były tysiące. Nie sposób jest podawać tych niezliczonych dowodów sympatii i uprzejmości, jakiej lotnicy polscy doznają od społeczeństwa brytyjskiego, tego społeczeństwa, które nie tylko potrafiło znieść z takim bohaterstwem niemiecki blitz na Anglię, ale udało również serdecznie ocenić wysiłki i prace imnych.

Depesza nadesłana w sierpniu 1943 r. z Bliskiego Wschodu od Air Chief Marshal'a, Sir Shalo-Duglas'a mówi:

"Pragnę podziękować Panu Generałowi za wysłanie polackiej eskadry myśliwskiej celem wzięcia udziału w walkach pod tutejszym dowództwem. Dowodem wspaniałej pracy, jakiej dokonała ta eskadra jest fakt, że od czasu swego przybycia zestrzeliła ona 25 samolotów nieprzyjacielskich, zniszczyła prawdopodobnie dalsze 3, i uszkodziła 8, a wszystko to za cenę straty jednego polskiego pilota. Proszę o przekazanie wszystkim członkom tego polackiego zespołu bojowego moich najserdeczniejszych gratulacyj za ich wspaniałe wyczyny na tutejszym teatrze wojny, jakoteż moich podziękowań za wszystko to, co uczynili celem przyoznaczenia się do osiągnięcia naszych ostatnich zwycięstw."

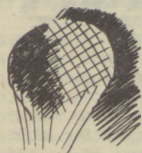
Nie podajemy tutaj licznych rozkazów i pism, skierowanych do Lotnictwa Polskiego przez przedstawicieli najwyższych państwowych władz brytyjskich. Aczkolwiek tego rodzaju pisma mają zwykle charakter kurtuazyjny i zawierają uprzejmości w stosunku do adresata, to jednak treść i sposób ujęcia depesz i listów, skierowanych do Lotnictwa Polskiego niejednokrotnie bardzo odbiega od przyjętych form zdawkowej uprzejmości. Dowodzą one wyraźnie, że Lotnictwo Polskie zyskało sobie najlepszą opinię i cieszy się uznaniem najwyższych czynników państwowych.

Nie brakło również serdecznych i pochlebnych odgłosów prasy. Na przykład jeden z artykułów znanej dziennikarki amerykańskiej Dorothy Thompson, umieszczony w Sunday Chronicle w sierpniu 1941 r. mówi między innymi co następuje:

"Lotnicy angielscy odnoszą się z podziwem i uznaniem do polskich lotników, którzy jednak, według słów pilotów brytyjskich, mają skłonności do robienia z siebie zespołów samobójczych.

Naszym zadaniem - cytuję autorka dalej słowa lotników brytyjskich - wykonać zadanie i wrócić do domu; stosować zarówno zdrowy rozsądek jak i odwagę. Polacy są samą odwagą. Są straszni."





M. ROMEYKO

## PIERWSI PIONIERZY POWIĘTRZA

Próżne byłoby dociekania, kto z Polaków podjął pierwszy myśl ukara.

Może ten zaszczyt przypadnie w udziale Imię Panu Łukaszowi Piotrowskiemu, asylantowi z Podlasia, profesorowi Akademii Krakowskiej, który "podczas wystawiania własnego djalogu ku zabawie Władysława IV-go tak sztucznie udawał genjusza, że przez dach bursy Nowodworackiej, z przedmieścia Retoryka zwanego, na teatr przyleciał i po odprawionej scenie z teatrum na swoje odleciał miejsce..."

Może będzie nim obemik królewski, Okraszewski, ten sam, który w dn. 12 lutego 1784 r. puścił z tarasu Zamku Królewskiego w Warszawie pierwszy próbną balon i został za to nagrodzony przez Króla Jagomości złotym medalem.

A może słuszną i nieostatnią do tej palmy pierwszeństwa mogliby rościć pretensję profesorowie Akademii Krakowskiej: Jan Śniadecki i Jan Jaśkiewicz, którzy w kwietniu roku 1784 puścili w powietrze balon - "banię".

W próbach z tym wynalazkiem pomagali im Jan Szuster, doktor medycyny i Franciszek Szeidt, profesor fizyki. Doświadczenia rozpoczęto 17 stycznia wieczorem na dziedzińcu Collegium Fizycznego, powtórzano 21 i 24 lutego w obecności zaproszonych widzów. Obwód bani wynosił 83 stopy i 7 cali /około 25 metrów/. Zrobiona była z grubego papieru, otwór, zastawiany do napełnienia nagrzanym powietrzem, na półtora koczka wszczepił wyklejony płótnem i obity blachą. Pod tem obiciem przymocowano haki, służące do zawieszania paleniska. Było ono okrągłe, z blachy grubej, żelaznej, wokoło dziurkowanej. Cały balon ważył 150 funtów.

"Zapewniwszy się o pomyślność doświadczenia przez rachunek - pisze Kronikarz Magazynu Warszawskiego - i przez ścisłe przestrzeżenie tego wszystkiego, co się w uwagach wyżej wyłożyło, wyrazło na dni kilka publiczne obwieśzczenie, po rogach ulic i miejscach publicznych rozbite, ostrzegające Publicum Krakowskie o nastąpić mającym doświadczeniu w pierwszy dzień spokojny i pogodny, który miał być przez trzy strzela-  
nia z moździerzy o godzinie siódmej z rana ogłoszony..."

...Do pierwszych domów rozszlane były bilety, dające przystęp do dziedzińca ogrodu Botanicznego, gdzie się Balon wypełniał, żeby zaś tłok ludu, ośmiągającego się na dziedzińcu nie przeszkadzał pracującym około doświadczenia, raczył W. Imię P. Gramlich, Komendant Miasta, przychylić się do żądań pracujących w przydaniu Warty, która same tylko osoby z biletami na dziedzińcu puszczała.

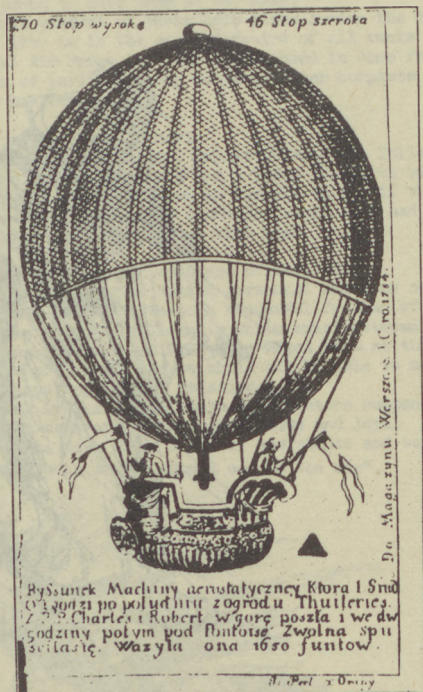
...Dnia 1 kwietnia czas pokazał się oichy i pogodny; po przygotowaniu wszystkiego i zaciągnięciu Warty, dany był pierwszy odgłos przez trzy strzelania z moździerzy, po którym liczebna wielka Spektatorów na dziedzińcu i pole przyległe zgromadziła się.

...O godzinie 10 rano po danym drugim odgłosie, Banię po krząkach do góry wydmagając zaczęto wypełniać. Naprawdę kilka wiązek dobrze wysuszonej słomy w ręku zapalone trzymane były w otworze maszyny, aby wierach iey opadły podniosły się i, bez naruszenia, kolumnę płomienia przepuścił... Potym w piecu żelaznym Probierekim, ze wszystkich stron lufty małą-cym ułożony stos drzewa bukowego, przez kilka Niedziel suszonego, był na boku zapalony, aby pierwszy dym odszedł; gdy żywy płomień na kilka stop wysoki rozniecił się, postawiony był piec i cała kolumna płomienia we wnętrze maszyny wpuszczona..."

W 6 minut po zapaleniu ognia bania wzniosła się do góry, a o godzinie 10 min. 16 przy wtórce gromkich okrzyków widzów poszybowała w przestworza i krążyła nad miastem i za jego murami. Była widoczna nawet w Wieliczce i w innych okolicach Krakowa. Około godz. 10 m. 47 bardzo wolno zaczęła się opuszczać i spadała wreszcie blisko murów miasta, między bramę Florjańską a Miłkocką, a furtką. Ogień w piecu tlił się jeszcze.

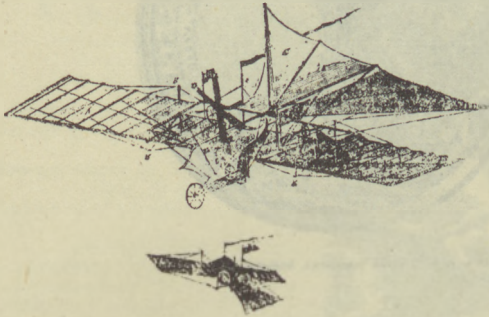
Bania została wigo w powietrzu przez pół godziny, co było oczywiście zwycięstwem uoszonych krakowskich nad francuskimi, którzy w tym okresie puszczała balon z zamku la Murette, lecz cieszyli się jego lotem tylko przez 20 minut i to na znacznie mniejszej wysokości...

Nie ulega również wątpliwości, że pierwsze udane próby braci Montgolfierów i fizyka Charles'a w roku 1783, w Polsce bez echa nie przeszły. Już bowiem rok później, w drukarni Imięnego Groebła "Typografa i Bibliofilu Jego Królewskiej



Rysunek Maszyny aerostaticznej Ktora i Snu Ojca i syna po południu w ogrodzie Thutlerica. Z P. Charles i Robert w górę poszła i we dw. godzinie poim pod Anfozou. Zwiłna spuścila się. Wazyla ona 160 funtow.

Szkic balonu z "Magazynu Warszawskiego" - Bibli. Publiczna.



## WÓZ POWIETRZNY.

Jeszcze jeden krok w przemyśle, a z samolotem dostaniemy się tam, gdzie nieustraszeni żeglarze Ilona i Paryż nie dopłynęli, gdzie bajejczyli iker nie oszpełdali nie śmiały przebieć lotniskiem mo-

as oto dochodzi i drugi, to jego cudowność wód powietrzny, rozszerzenie jest jest wykonany na obrotową miazę i dla próby na podłożu z litymca tełi przygotowany. Należy tę ostrożnie, obudzić ją pomieszczonej sekcji, straż-

Litewski gazet z wizerunkiem trudniej opisać.

Możliwość wytłoczono, bodajże pierwszy o lotnictwie druk w Polsce.

W Warszawie interesował się żywo zjawiskami lotniczymi ksiądz Józef Osliński, znany fizyk, profesor szkoły Piłsudskiego. W roku 1783 z drukarni "Sohalarum Piarum" wyszło dzieło o 169 stronach pod tytułem "Gatunki Powietrza". Nieco później wydał ks. Osliński następną pracę: "Robota Maszyny Powietrznej Pana Mongolfier".

W przedmowie do czytelnika nadmieniał: "W roku 1783 wydałem książeczkę pod tytułem: Gatunki powietrza odmiennego od tego, w którym żyjemy, z figurami, z kilkoma miesiącami po wydaniu wspomnianey Książeczki, Pan Mongolfier zrobił maszynę podobną do Kuli, która na powietrze wzniosła się, że zaś tey maszyny istotną częścią jest stałopłyn zapalający się, iey robotę wykonać za rzecz potrzebną osądziłem. Takowe opisanie na miejscu pod § 84. wzmiankowanej Książeczki. Figury, które to wspominałem, tamże znajdują się... Stałopłyn to samo znaczy co Gaz, więc przyswożaliśmy do ostatniego słowa, za pierwsze mogą go użyć".

Interesujące są pierwsze próby oblotu "rentowności" podróży powietrznej, czynione także przez ks. Oslińskiego.

"Według ostatniego rachunku, maszyna leksza jest od powietrza 20.000, więc na nią można by ładować towaru przynajmniej 100 cetnarów... i te od miasta do miasta przewozić, przeto koszt na nią złożony z zyskiem wróciłby się. Bo Furmanowi za przewiezienie cetnara towaru z Krakowa do Warszawy płaci się zł. 12, więc od sta cetnarów płaci się zł. 1200; niech maszyna w Roku iednym z Warszawy do Krakowa poydzie dziesięć razy, i tyleż razy z Krakowa do Warszawy, więc w Roku przewiezie towaru 2000 cetnarów, od których płaci się Furmanowi 24.000, przeto w Roku tyleby na niej zyskiwano; imby zaś ciężsiej chodzila, tymby więcej zysku przynosiła..."

Jakże proroce są dalsze słowa ks. Oslińskiego: "Nakoniec można by ich używać na robienie kart Topograficznych przynajmniej, gdy czas jest bardzo spokojny..."

O pasażerskich lotach balonem za panowania Stanisława Augusta są wiadomości dokładne.

"Warszawa, która w owych czasach miała pretensję w niezemnie pozostawać w tyle za Zachodem, żywo interesowała się wynalazkiem, którym od kilku lat głucho z Paryża dochodziły wieści. W r. 1788 słynny Blanchard we własnej osobie zjechał do stolicy Polski dla zademonstrowania lotu balonem. W dniu zapowiedzianym tłumy niezliczone zaległy już przed wschodem słońca ulicę Senatorską i przyległe jej okolice miasta, tylko uprzywilejowani wojsmęli się do wnętrza pałacu miarszchowskiego, aby zbliżać oglądać przygotowania czynione w dziedzińcu. Przez kilka godzin głucho panowało milczenie, a tyśmnie niespokojnie bijących serc z natężeniem oczekiwano widowiska. -

A gdy kadłub potwora zaczął wznosić się poważnie ponad dachy pałacu, okrzyki zdumionych widzów napełniły powietrze... Kosz przyrzeczony do ozarodziejskiego przyrzędu umiósł w napowietrzną przestrzeń, prócz samego wynalazcy, także i uoszonego ekscentryka, Jana Potockiego z ulubionym jego służącym Turkiem i z wiernym białym pudłem".

Balon opadł szczęśliwie na Woli i stał się przedmiotem niesłabnącego zainteresowania.

Drugi szkoleń walot Blanchard'a opisał "Gazeta Warszawska":

"...szlawni z Powietrznego Żeglowania Imc P. Blanchard, rokiem Francuz z miasta Calais, Pensyonowany od Króla Imci Franciszkiego, wielu Akademii Towarzysz, uczynnik stolicy tutezszey dziwny widok, odprawiając swą /iuz to trzydziestą okwarta/ powietrzną podróż".

...Po ogłoszeniu rano bicim z harmat nastąpić małego tego widowiska, potem o kwadransie po pierwaszey z południa, w ogrodzie tutezszym na Nowym Świecie, którym Foxhalem zowią... wsiadł do swej łódki, w kompanii z tą samą Francuską Damą, która z nim podobnie po powietrzu żeglowanie dawniej już w Metz odprawowała i teraz się w Warszawie znajdowała...

...Podnieśli się w górę przy wielkich aplauzach, naprzód zwolna /be łaknypogodnieyazy i nayspokojnieyazy od wiatrów był czas/, a potem coraz wyżej, i wzbili się w górę od ziem /jak z Obserwatorium Królewskiego postrzegano i kalkulowano/ aż do łódki 3.975. Lecieli przez oazę Warszawę i przelecieli przez Wisłę, w lesie białokądm, więcej niż o milę od miejsca spuszczenia się w powietrze, w przedziagu minut 4,9-oiu na ziemię spuścili się...

...Ztamtąd powródziwszy, na tutezszey Teatrum z wielkim aplauzem udali się. Była tam przygotowana dla nich łóżka, na które stało wyobrażenie prawdziwego niby Balonu Powietrznego, które za ich przybyciem w górę sznurami zamknięte zostało, i ztamtąd spadł się zaczął się Spektatorów wiersze drukowane Franciszkie, na pochwałę tyozżez Żeglarszów Powietrznych napisane".

"...Dnia dzisiejszego - komunikuje "Gazeta Warszawska" - w wieczór, o godz. 5-ej tenże I. P. Blanchard na pożegnanie z Obywatelami Warszawskimi chce w tymże Foxhale pokazać doświadczenie swoje Parachut, to jest obszernego Parasonika, z którym z największey wysokością można na dół spuścić się bez żadnej na zdrowiu szkody..."

W pierwszym rzędzie nie została objętny na tak wielką zdobycz nauki miłośnik wiedzy i sztuki Stanisław August, który kazał na pamiątkę szczęśliwie udanej próby wybić medal z popiersiem Blanchard'a. Zdetronizowany wkrótce, w czasie swego przymusowego pobytu w Grodnie, poświęcił zagadnieniu balonu wiele czasu. Działo się to zresztą za sprawą nadwornego poety Trembeckiego, mającego, jak wszyscy ludzie wielu oświecenia, żyłą naukową. Trembeckiemu nie wystarczyła niezwykłość i pożyteczność lotu, interesowała go praktyczna strona odkrycia. Napisał w tej sprawie szereg listów do Króla. Nawiasując do rozmowy na dworze, pisze w jednym z nich:

"...Gdy była wozaraj o balonach konwersacja, zamysliłem się nad nią i zdaje mi się, że danie dla nich dyrekcyj wynalazłbym. Suplikuję więc o danie rozkazania Dominikanom, aby zrobili balonek mały jak piłkę do grania, na którymby w pokroju WKMOści można czynić doświadczenia..."

Jakże był ten pomysł kierowania balonem - t.j. "danie dla nich dyrekcyj?" Założona do listu kartka zawiera wyrysowany balon, przy którym z przodu przytwierdzona jest duża blaucha żelazna. Przeciwi niej, na końcu drąga, ukośnie do góry osadzonego i ruchomego w osadzie, znajduje się magnes. Otóż w miarę, jak "latawiec", czyli siedzący w łódce pod balonem aeromauta, zapomocą stosownego mechanizmu, zwróci drąg na prawo lub lewo, ma i balon zmieniać kierunek za popędem nadanym pływie żelaznej.

Nie wątpiąc ani na chwilę o racjonalności pomysłu, powiada Trembecki na końcu "eksplicacji" figury: "To chybić żadną miarą nie powinno, byle tylko dobrze wzięta była proporcja blachy z balonem i magnesu z żelazem, jako też wzajemna odległość".

Wtajemniczony w sprawę wynalazku Dominikanin, profesor fizyki czy mechanik, nie obdzał prawdopodobnie podjąć się wykonania projektu, którego wartość ocenił trzeźwo. Z przekąsem wspominał o nim Trembecki w następnym liście do króla... "o Dominikaninie owym wielkiej nie powiadałem opinii; nigdy on około balonów nie robił... Ja z tym księdzem więcej razy widzieć się nie chciałbym, ale WKMOść racz go kazać do siebie zwołać, niech wyzna czy jest w jego zdolności dokonać tego, albo nie..."



Medal wybita na cześć pierwszego lotu balonem w Warszawie w r. 1783 przez Stanisława Augusta.  
(Ze zbiorów Kpt. Czernieckiego).

Król, któremu pochlebiała myśl, że z jego otoczenia może wyjść poważ wielkiej doniosłości, postanowił przedstawić projekt akademii petersburskiej. Zanim jednak opracowano memoriał, omawiano pomysły w sferach dworu grodzkiego, coraz dokładniej, badano trudności i szukano sposobów ich przezwyciężenia. Do jednego i drugiego dopomagała bujna fantazja Trembeckiego, który przewidywał nawet wywołanie przewrotu w polityce europejskiej, obiecując sobie wiele po użyciu balonu w toczącej się właśnie wojnie pierwszej koalicji przeciw Francji.

Rozważania swoje przekazywał królowi na piśmie, tem samem przyjmując na siebie rolę protoplasty taktyki bombardowania: "...Moja rybnia imaginacja już mi wystawia wychodzącą z Torbay Flotę, przy której liczne krążące po powietrzu balony rzucają les feux d'artifice na okręty najesdnioze, niasosą i rozpraszają one, a to wielkie z ważnych konsekwencyj zwycięstwo Anglja winna jest WMłoci".

Go pewien czas proponuje poeta dalsze ulepszenia:

"...Bardzo sprawiedliwie nadmienione było, iż między sprzętami powietrzanego wdroznika, la boussole powinna się umieszczać dla wytknięcia jego położenia. Ale tu jednak ciężka wyniknie trudność, gdyż magnes w znacznej wielkości będący w pobliżu, zawsze będzie igłę ku sobie ciągnął. Mamy tego przykład takowy i jest na Finlandzkim morzu znajoma skała, w której znajdzie się magnes, tamtędy przechodzące okręty, chociaż naturalnie tę skałę z daleka omijają, wtedy jednak wszystkie ich igły kręcą się i fałszowie pokazują. Kto więc około balonów serjo będzie miał robić, trzeba, żeby tę nieprzystawność przewidział".

Wobec ówczesnej sytuacji politycznej, projekt Trembeckiego skierowano nie do akademii petersburskiej, lecz do berlińskiej, wskazując w memoriale dokładnie na wszystkie "nieprzystawności".

Musił jednak król niespełnić wiary w prawdopodobieństwo pomysłu, skoro zabranił wysłać memoriał w swoim imieniu. Szybko też nadeszła, leżąc mogła się utrzymać w poważnym tonie, odpowiedź akademii, rozkładająca paroma zdaniem kunsztowną hipotezę. Nie rozważano tu nadziei posty, obarczyło go nawet. Piase do króla:

"...Odpowiedź akademicka /która WMłoc zasławił dać mi pozwól raczyń /nie jest ad rem... Lechde przeto nie mniemam, że Piron miał rację mówić: "oi git qui ne fut rien..."

Cóż elaboraty Trembeckiego nie nie stworzyły, ciekawy jednak jest obraz tego wybitnego ówczaka, głowiącego się wraz z królem tak naiwnie a szczerze nad sposobem powietrznego żeglownia. Obraz ciekawy tambarziej, że ambicja naukowa posty przybierała odcień patryjotyczny, gdy chodził wyznaczyć broń powietrzną, za którą Anglja miała być zobowiązana Królo-

wi i Polsce. Do zrealizowania niesiasosanego projektu pomogła Trembeckiemu - poeta. Podróż Sarmaty, sławniejsza nad wyprawę Blanchard'a, będącego alfą i omegą współczesnego latania - staje się jawą w odcie "Balon".

Nie wszyscy jednak przyjmowali nową zdobycz wiedzy ludzkiej tak entuzjastycznie, jak Król i Trembecki. Oto w "Magazy - nie Warszawskim" anonimowy autor, opisując możliwości żeglugi powietrznej, nadmieniał:

"...Ieden autor wrażliwy przeklina nową maskynę, iako askodliwą dla obywateli i społeczności. Zdało jemu się, iż gdyby miały przylić kiedy do tej doskonałości, którą przewidziany, tedy bezpieczeństwo wnętrza domów i honor panienek byłoby w niebezpieczeństwie. Ballony zdały mu się być narzędziem bardzo ułatwiającym tak kradzież, jak porwanie..."

Korespondent "Magazy" rozprawia się z przytoczoną tezą, zaznaczając, że "...już dawno pomiedkiano:

Les Verroux et les Grilles  
Ne font point la Vertu des Femmes ni des filles.

I wszystkie Ballony na świecie nie osłabiały tej niasosownej prawdy. Jest to dyspozycja seroa, a nie powozu, która ułatwiała porwanie..."

Legenda o Harze - "latawo" istniała oddawna i wśród ludu. W jego pieśniach spotyka się często fantastyczną postać "latawo"; wspomnianą przez ludność okolic Gór Świętokrzyskich i Podlęzka. Na tej baśni oparł Seweryn Goszczyński jedną z pieśni "Zamku Kaniowskiego", w której dziewują stępkiona za "latawoem" - śpiewa tam słowa:

"Wypłyni, wypłyni zaa obłoku,  
Po błękitnem przeleć niebie!  
Ja kochanka wzywam ciebie!  
W lasów ciśny, w nocy wroku,  
Ho-hop, ho-hop, wzywam ciebie!

Kiedy płonied twych warkoszy  
Spłynie na obłoki siwe,  
Ziemia złotym dnem opłynie;  
A mnie tussa, a mnie ciśny,  
A mnie seroe zaszcęciem spłynie!

Ho-hop, ho-hop, ja kochanka,  
W lasów ciśny, w nocy wroku  
Radam do samego ranka  
Wywazywać cię z obłoku,  
Ho-hop, spłyni do mego bolu!"



... TY SOBIE ROZIS CZARY, LATAWCE,  
(Trembecki, oda „Balon”)  
PIŁOPOF INACZEJ WYŚLI...      DRUKI GUST. ST. G. CHAŁCZOWSKIEGO

STANISŁAW TREMBECKI

## BALON (ODA, ROK 1789)

Gdzie tylko bystrym orszel polotem  
 Pięknoliwe pogania ptaki,  
 A gniewny Jowiaz ognistym grotem  
 Powietrzne przeżyna szlaki,

Nieswężłych ludzi zuchwała para,  
 Zwałczywały natury prawa,  
 Wznawia tor, klęską sławny Ikara,  
 I na podniebziu już stawa.

Nabrzmiady kruszców zgorzłych dnobem  
 Krag lekkiej przedknuje łodzi,  
 Los dla niej rudlem, nioi żańcuchem,  
 Z wiatrami w zapasy chodzi.

Już im te szotę wyniosłe pycha,  
 Znikają z przed osu domy,  
 W gruzów nikczemnych potrzeasę licha  
 Wzrok przeistoczył poziomy.

Król, wóds, senator, kmiś pracowity,  
 Czy rządzi, czy ryje ziemię,  
 W błahych się zlepkach ozdoga ukryty,  
 Jak drobne robaczków plemię.

Jak z kilku kropel strumyk, kreślony  
 Dziecinnym palcem na stole,  
 Ledwo się sączy na tym padole  
 Nurt szumnej Wisły zudieniony.

Gmnie, ku rzadkiej szbiegły zabawo,  
 Jakież ci ouda mózg kryślił  
 Ty sobie roisz czary, latawo,  
 Filozof inaczej wyśli.

Choć się natura troistym grodzi  
 Ze stali murów opasem,  
 Rozum człowieczy wszędzie przechodzi,  
 Niezłomny pracą i czasem.

Temi on wsparty, tory wędrownie  
 Burzliwym morzem poruczył,  
 Wydarł z otchłani kruszce koarktowe  
 I szukać głąz nauoszył.

Zbywają dzikiej mocy żywioły  
 Pod jego dzielnym rozkazem,  
 Leniwa woda opuszcza doły,  
 A góry ściskał się płasem.

Tęga się styru w przygodnej porze  
 Gdy ujął męzny Sarmata,  
 Choć go opuścił i wiatr i zorze,  
 Już wolniej sobie polata.

Wszystko zwyedężył, łódka szlachetna,  
 Na ciosy przeciwne twarda,  
 Statek twój sława uwieczni świetna,  
 Chlubniej niż podróż Hlanazarda.



SWY LOTNICTWA

DEBIS LBIT 17. U. CHROSTOWIEJCU.

## J. BAYKOWSKI SZPITAL

Na ust kąty boleśnie skrzywione  
zdziwione

kwiaty spojrzwały  
z waz kryształowych  
i wyszeptwały  
uśmiechem konch pasowych:  
"Czy ci tak źle? -  
Połamany pajaou kochany -  
Czy rana  
więcej dziś boli,  
czy, by wytrwać do końca  
zbrakło woli?  
Czy za mało tu słońca  
promieni niebo źle?"  
W wieczory,  
we dnie i w ranki  
tam lotniczo wre życie,  
przez firanki  
wziera się warkot. Słyszycie?  
Poco pytać, dlaczego tu źle...

## MIECZYŚLAW LISIEWICZ WIERSZ LOTNICZY

Gdy słowo zeszało na ziemię, by skrzydła przypiąć młodości  
Chmury spieniły swe grabieży, choć skrzydłom drogę wymościł.  
Otworzy tępe kolisty swe kolorowe ramiona  
I wiatry zbiegły się szwasąd w srebrnych od szronu ogonach,  
Te serca nienasycone, którym zbyt ciężko na ziemi,  
Umknęły w przestrzeń tę, wiatrów i dobrze im było z niemi...

Pijani oddechem zorzy, zawrotem nocy gwiazdzistych,  
Błędnym miodem obłoków, braterstwem z każdym poświstem,  
Kapani codzielną w kryształach, ustami gwiazd wypieszoszeni,  
Wzięli w swe mocne objęcia świat tkany z mgieł i promieni.  
Kto ciebie, lotna młodości, nie przeżył nad tą granicą,  
Co dzieli ziemskie opary od czystej sfery zachwyconej,  
Kto nigdy nie ścigał ptaków, ciągnących w kluczu podróży,  
Kto nie przesuwiał się w świetle przez niebo wielkie a

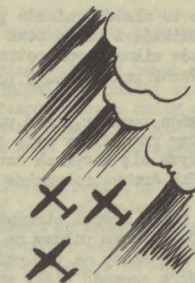
próżne,  
Kto płaszczyzn ziemi nie widział, dalekich, bez dróg i włości,  
Kto trwał lotu nie zaznał - nie zaznał nigdy młodości...

Raz stara zazdrosna ziemia, widząc niewolnych wolnymi  
Od trudu, znoju i potu, od ustaw odwiecznych ziemi,  
Zadrżała, przejęta pychą i wyolgnęła pasury,  
By zrywać rumieńce z tęczy i żamać w zenitach chmury...  
Świeciła gorącą posoką z kosmicznej cieknącej rany  
Świat fantomów pienistych, świat świtów zaszarowanych.  
Krew gwiazd kapała ognisto, niebo zgorzało płomieniem  
by później runąć lawami. Pożary objęły ziemię.

Młodości nic nie zabije. Nad popiołami stuleci  
Na skrzydłach białych, strzępiastych, wciąż leci, leci i leci.  
Szukając drogi do krań wiecznych przymierzy na niebie,  
Do krajów tęczy beztrokiej, przedświtów i sinych aklepiń,  
Gdzie szczęścia ciche zatoki przy stromych brzegach obłoków  
Wiszą marazyczne słońcem; gdzie dobroć mieszka i pokój...  
Niebiosa ozarność zaległa, wazelka zatarła się droga,  
Znikło słońce, znikł księżyc...

Bez światła ktoś dojrzy Boga? ...

Leż Bóg jest, choć za dymem, Bóg włada światła i cienia,  
Jak trudno trafić do niego przez wszystkie burze cierpienia...  
Czyż on, co młodość uskrzydlił, co wolność nieba budował  
Nie wskaże drogi do siebie? Nie zechce do się zawołać?  
Gdy wazwie, ktoś wyrokumie młozący okrzyk wszachwiatów?  
Jedynie ty o młodości, oco jest jak Bóg sam skrzydłata...

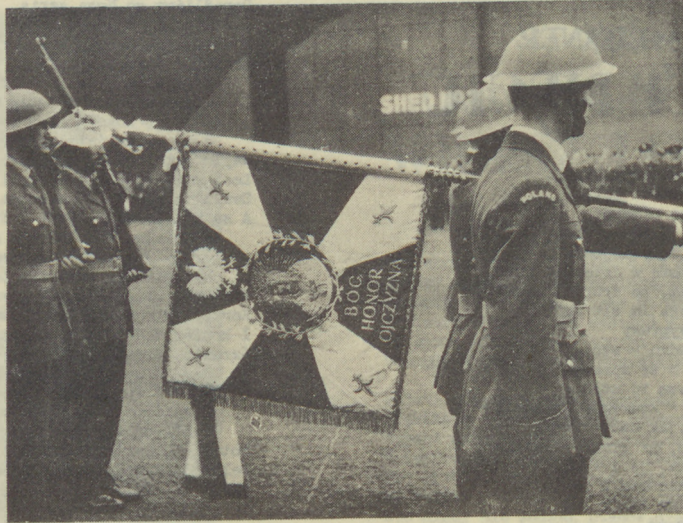


# JANUSZ MEISSNER OSTATNICH PIĘCIU

Krwawił się wrzesień na Okęciu...  
Pamiętam - to był trzeci lot,  
Bo nas zostało tylko pięciu:  
Leśniak, ja, Sroka, Stach i Prot.  
Pięciu pilotów w dywizjonie  
Coś w tydzień, może w dziesięć dni...  
Reszta - już tam, "po drugiej stronie"  
I - "Wolna Polska im się śni."  
Robiliśmy po trzy wyprawy  
/Nas było pięciu, zadań - sto!/  
Ale - już mniejsza o te sprawy,  
Bo przecież jakos nam to szło.  
Ten trzeci lot - któregoś września -  
Zaczął się tak, jak każdy lot:  
Na lewo - Stach, na prawo - Leśniak,  
Pośrodku - Sroka, ja i Prot.  
I start! Błysnęło słońcem w skręcie,  
Spojrzałem w tył - na ślady kół,  
Potem minęliśmy Okęcie  
Nad dymem, co się w dole snuło.  
A potem - prosto - kurs na Kutno!  
Fletner powietrze z gwizdem tnie,  
Melodię w gwizdzie słychać smutną:  
Tango czy slow-fox? Licho wie.  
Pulsuje strzałka w manometrze,  
Licznik obrotów lekko drży,  
Czuć spaleniźnę w górnym wietrze,  
A na zachodzie coś się szczy.  
W silniku luźny zawór dzwoni.  
Wytrzymaj jeszcze? - Dałby Bóg!  
Zdaleka widać, jak na dżoni,  
Kieraty skrzyżowanych dróg.  
To tam, Coś błyska wiaź jak igła  
Na horyzontu mętym dnie.  
A może słońce leńi na śmigłach?  
Jeszcze pięć minut... Jeszcze dwie...  
Przestwórz spokojny - rzekłbyś - drzemie,  
Leoz w dole - Cóż to? Nagle szła  
Opętał kolorową ziemię,  
Spowitą w dym tysiąca dżiań.  
Tam była bitwa, Tam Kutrzeba  
Za pułkiem w ogień rzucał pułk.  
- Nadó! I - spokój bracie przyzwij:  
Niechaj nie zadrza żaden nerw!  
Atak pancernych trzech dywizji  
Rozwija się bez luk, bez przerw.  
W huraganowych wiatru pieśniach -  
Powietrzny bój - bataille de l'air!  
Na lewo Stach, na prawo Leśniak,  
Ja, Sroka, Prot - od siebie ster!  
Tam - czołgów sto, a tutaj - nasi...  
Jakiś batalion ogniem pluł,  
Nad nim ostatnich pięć Karasi  
Gnało na pechym gazie w dół,  
To trwado krótko. Trzy sekundy  
I potem - huk! - Pięć serii bomb  
Rąbnęli strzelcy i - do rundy!  
Na siebie ster! A w dole kłęb  
Niemieckich czołgów zbił się w zator  
I buchnął ogniem, jako stos.  
Mierzyłem już przez kolimator,  
Gdy strzelec wrzasnął: - Lewo wskosi!  
Spojrzałem w lewo: tam od flanki,  
Gdzieś spojrział i jak sięgał wzrok,  
Dyvizjonami peły tanki,  
Jakby się czołgał szary smok.  
Przewalił się przez gaj zielony  
I teraz tcożył z nagich wzgórz  
Kolumnę za kolumną - człony,  
Kłotały przed sobą dym i kurz.

Dopadliśmy go, Nowa seria  
I - karabinów długich trell  
/Już grzała do nas artyleria  
Przeciwlotnicza - O.P.L./  
I jeszcze jeden nawrót niaki,  
I jeszcze jeden ostry skręt.  
Rwą się dokoła nas podskidy,  
A w uszach świszozze wiolekky pęd.  
Nagle - to trwało mgnienie oka,  
Leoz mnie za włosy targnął strach: -  
Zwaliz się w dół z maszyną Sroka,  
A za nim Leśniak, Prot i Stach.  
Widziałem jak kolejno gina:  
Sroka się prosto w ziemię wrył,  
Ślizgiem na skrzydło Leśniak spłynął,  
Stachowi granat zerwał stery.  
Korkociąg! jeden, drugi zwój -  
I koniec. Tak zginęły cztery  
Karasi. Został tylko mój.  
Sam go spaliłem na granicy  
W parę dni później, kiedy nas  
Zaszli od tyłu bolszewicy  
W odwrócie. Płonął długo... zgasł...  
Potem - Rummia i ucieczka:  
Belgrad, Rzym, Turyn i - Madane.  
Jakaś mlutka francuzeczka  
Na stacji dała mi tisanę:  
Pió mi się chowało. Dużo wina  
Pijałem później, ale tak  
Nic Francji mi nie przypomnia,  
Jak ów tisanę gorzkawy smak.  
Nie było dla nas asmolutów...  
Palił nas wstyd i dusił gniew,  
Bo przecież każdy z nas był gotów  
Za sprawę Francji oddać krew.  
Ale trzymano nas w rezerwie.  
Trzymano nas za długo, bo  
Wrzescie fatalny przyszedł czerwiec  
I - pękła linia Maginot!...  
Dość wspomnień żywych. Na nowej karcie  
Zapisujemy nową wieść:  
Po locie lot i start po starcie -  
To Royal Air Force krótko treść.  
Gdy bomby leoą gdzieś z wysoka  
Na Norymbergę, Wrocław, Kiel,  
Kiedy się statki palą w dokach,  
Płoną hangary w Brest i w Lille.  
Gdy się w Hamburgu domy wałą,  
Kiedy ze strachu Berlin drży,  
Naszego dywizjonu nalot  
Idzie przez chmury i przez mgły!  
Dzisiaj brytyjskie Wellingtony  
Mają na skrzydłach polski znak -  
Nasz kwadrat biały i czerwony...  
A przecież tamtych wiaź mi brak...  
I nieraz, kiedy nocą ciemną  
Dyvizjon rusza w trudny lot,  
Myślę, że leoą gdzieś nade mnę:  
Leśniak i Sroka, Stach i Prot.  
Widzę ich cienie, pięć Karasi,  
Jak wtedy, w tych wrześniowych dniach.  
Lecimy znowu razem - zda się:  
Ja, Leśniak, Sroka, Prot i Stach.





## A. DOBROWOLSKA SZTANDAR LOTNICTWA POLSKIEGO

Ce trzy miesiące przechodzi z jednego dywizjonu do następnego, co trzy miesiące inny poczet sztandarowy wznosi w górę jego drzewce, inne bógosławi skrzydła jego szumiący porporec: raz są to długie, szeroko rozpięte płaty bombowców, innym razem półkoliste, płynne skrzydła myśliwców. I coraz inne patrzają nań oczy: aiwe, niebieskie, piwne, czarne. Oczy pilotów, obserwatorów, strzelców, radiotelegrafistów, bombardierów, mechaników. To jest ICH sztandar.

Sztandar z Polski. Sztandar z Wilna.

Nie jest duży. Ma mniej więcej metr na metr. Na jednej stronie widnieje Matka Boska Ostrobramska w otoku gwiazd. Królewskie lilie jagiellońskie zdobią tę stronę poświęconą Królowej Korony Polskiej. Napis: Bóg, Honor, Ojczyzna. Na drugiej stronie uśmiecha się młodsiutka twarz św. Teresy - otaczanej szczególną ozolą przez lotników, patronki Focha, orędowniczki jego walki z niemieckim barbarzyństwem. W rogach: odznaka pilota, obserwatora, znak podchorążówki dęblińskiej i kwadrat lotniczy. U góry napis: "Wilno 1940", u dołu: "Miłość żąda ofiary."

Kiedyś w polskiej szkole każde dziecko będzie się uczyć historii sztandaru. Jest ona wzniosła i prosta - jak miłość i tęsknota. Bo z tych dwóch uczuć wyrósł sztandar.

W zimie 1940 r. lotnicy zgrupowani w Lyonie nie robili nic: nie mieli ówczesnego sprzętu, nie żyli nawet nadziei, że martwe fronty staną wreszcie w ogniu. Dość - „aż za wiele czasu - zostawało na żal i rozpacz. Jednym z lotników był kapitan pilot Jan H. To właśnie na jego tęskniące serce spłynęła w chwili smutku z wysoka myśl, aby prosić rodzinne miasto o sztandar dla lotnictwa. Przyjął ją jako objawienie. Ale że ludzie natłumieni ośgto robią wrażenie pomylonych - tak dalece ich plany są nierealne - więc i jego oblewali przyjaciele zimną wodą. Lecz Jan się uparł. Wysłał swą gorącą prośbę do Wilna i posłał na masę do Ostrej Bramy, jakby w Wilnie nie gospodarowali Litwini i G.P.U. „Dla pewności” dał jeszcze na masę w Lourdes. Mimo wielu cenzur - list doszedł. Dziś, gdy mamy w ręku list księdza wywiezionego przez Rosjan z Wilna, a znajdującego się obecnie na Białkim Wschodzie - wiemy, jak

dalej było. Adresatka przybiegła z listem z Lyonu do księdza w przekonaniu, że jego dajcie jest to podstęp policji politycznej. Ale ksiądz mobeński w tym palec Boży. Rozpisali potajemną odezwę o skłádki i zebrali 3.000 litów. Dawali wszyscy - mimo teroru bolszewickiego, który mógł, odkrywszy ofiarodawców, posłać ich według list szybką metodą w lepazy świat. Ponieważ nie było w ogołocanym Wilnie srebrnych i złotych nioid - jedna z Wilnianek pojechała po nie do ... Berlina. Haftowały potem sztandar według wzorów przysłanych przez pilota Jana na kilkanaście par rak. Przez cały ten czas miasto żyło wypowiedzeniem miłości, tęsknoty i - buntu. Wreszcie ksiądz poświęcił go w noc w Ostrej Bramie i dotknął nim cudownego obrazu, tak jak o to prosił w liście pilot Jan. Drogami, o jakich dziś pisać nie sposób, sztandar został przewieziony powoli i ostrożnie do Anglii.

W marcu 1941 roku dotarł do Londynu.

Jak dotąd nikt - poza Janem - nie wierzył w jego przyjęcie tak teraz stało się huczno i głośno koło sztandaru; wszyscy nagle poczuli, że czekali na niego od dawna. Zapomniało o pilocie, którego serce sztandar ten wyśniło i wymodliło. Nie szło mu zresztą o wdzięczność. Czuł, że był tylko narzędziem myśli bógosławionej, ośzuł, że zainicjował rzecz wielką.

16 lipca 1941 r. na lotniaku w Swinderby, Naczelny Wódz, gen. Sikorski wręczył sztandar z Wilna lotnictwu polskiemu.

Setki fotografii sztandaru poszło od tego dnia w świat; zdobyła one książki, kalendarze, pisma. Zdanie „Miłość żąda ofiary”, które matka pilota Jana wyrzyła mu na ryngrafie, z jakim latał i lata, stało się od chwili wypisania go na sztandarze, solennym wyznaniem lotniczej wiary.

Wyhaftowany przez polskie kobiety dla polskich lotników jest ów sztandar wileński bógosławieństwem sero dzielnych dla sero dzielnych.

Wobec obcych, nierozumiejących naszych spraw jest jeszcze ozymg więcej: świadectwem polskości najdroższego miasta.





MOGŁA LOTNIA

PRZEKŁAD Z J. CHYBOWSKIEGO

## JULIUSZ BAYKOWSKI WIOSNA

Hangary rozwarły twarze  
Jak mieszczuch o żapie świeże  
Powietrze gdzieś "na letniakach"  
Rojno przy każdym hangarze,  
Każdym płatowcu, przy palach,  
Wszędzie żołnierze, żołnierze...

Po turkusowym bezbrzegu  
Żeglują alto-cirusy,  
A słońce ciepło się śmieje  
Do ustawionych w szeregu  
Maszyn. Wiatr prawie nie wieje  
Tylko zasyła ciałusy  
Dyskretnie, tak że przebrzydła  
Na maszcie kłocha cnotliwa  
Nie piekli się i nie wzdyma.  
Frgą się do lotu skrzydła  
Każdego ptaka-olbrzyma.  
Lazur nami, Niebo waywa.

Kożują na start maszyny,  
A sanitarka za nimi,  
Skrzeczny kostyomie klaksonem:  
"Lećcie, lećcie ptasie syny,  
Dostyc tu merdaś ogniem  
I orać płoszą po ziemi".

Chorągiewka krwawo-biała  
Wykwitła w środku murawy,  
Dokoła zaszyta w skórę  
I brezent gromadka mała.  
Każdy drze głowę do góry -  
Codzień widzi, a ciekawcy,  
Moran, niby ośa dzwoni.

Albatros stary klekocę,  
Potęż s hukiem niebo pruje  
I w bezmała pięćset koni  
Tętniąc Breguet porykuje.  
Tam znów w słońcu Spad migocę.

"Kontakt"... Paf, paf... "Wyłączony"  
I znów, Niby pikadorzy  
Poprzed zmieszczonym bykiem  
Kręcą się, aż rozwścieczony  
Zniżył łeb i z groźnym rykiem  
Rumak w arenę przestworzy.  
Misa ziemi leży w dole,  
Mozaika malałitowa.  
Na niej wąż srebrzysty, długi  
Gdzieś swój ogon gubi w kole  
Horyzontu, w białe smugi  
Mgieł utonął lśniąca głowa.  
Tam w dole odsienne troski,  
Miłości, długi, cierpienia,  
Nuda z asarsyną zostały.  
Tu radość i spokój boski.  
Motor gra niebu bejzały,  
Słuchając się w śmigło wpromienia.  
Noszka dzisiaj rozedrgane  
Wohłbaniają wiosenne wonie  
Wrzes ze spaloną oliwą,  
Z benzyną... Porankiem pijane  
Usta kaszkadą pieściwą  
Błądzą po powietrznym łonie.



S.W.

Spotkanie z nočnym myśliwcem

/fragment z opowiadania pilota "Wellingtona"/

Wracaliśmy z Hannoveru trochę "pokiereszowani" od ognia artylerji, - ale mimo wszystko zadowoleni i szczęśliwi, że jednak udało się nam wyjść cało z tego "kotła"..., no i że bomby nasze poszły dobrze...!

A było nam bardzo gorąco...

Obecnie w miarę zbliżania się do brzegu morskiego, humory nasze poprawiły się wyraźnie. "Huż." nadal cpoprawda siedział w swej "budzie" i liczył ocó zawięzicie, porozumiewając się od czasu do czasu z "radjotą", - swoim przedziwnym językiem - za to strzeloy bawili na zmianę resztę załogi swymi opowiadaniami, o cudnych widokach palącego się miasta. Dobry ioh humor wyraźnie się wzmagał, w miarę gdy przelatywaliśmy ponad granicą niemiecką i znaleźliśmy się wreszcie nad terytorium Holandii.

Zezłogoiło to wreszcie Staszka, który właśnie siadł przy sterach...! - "zamknąbyś się jeden z drugim!" wrzasnął na nich - "będziesz miał dość czasu na to gadanie w domu! Uważajcie lepiej na Messerschmidt'y - do djabła ioh tu chodzi!" Cierpka uwaga zrobiła swoje, głosy zanikły w słuchawkach i snowu cisza zapanowała, przerywana czasem pojedynczemi słowami "radjoty" lub nawigatora.

Minęła godzina trzecia po północy. Zbliżał się świt, okres tak bardzo niebezpieczny dla załóg bombowców, wracających ze swoich wypraw nocnych. Właściwie jednak, tam na wysokości - świt - mieliśmy przez cały czas lotu; krótka noc lipcowa plus zorza polarna, oświetlająca połowę sklepienia niebieskiego - nie dawała, tak pożądanego przez nas mroku, w którym zawsze ozuliliśmy się pewniej i bezpieczniej... -

Przeto obecnie, choć cisza panowała zupełna, wszyscy wydawali się być bardziej skupieni i czujni, - po słusznej uwadze Staszka, - i każdy z nas pragnął, w duchu szczerze, jak najprędzej już znaleźć się nad morzem, bo stąd już zawsze - jest bliżej do Anglii.!

Niejednokrotnie bowiem słyszeliśmy, bądź na odprawach, bądź od kolegów starszych i bardziej doświadczonech, że właśnie wybrzeże "twierdzy Europejskiej" - jest strefą silnie patrolowaną przez myśliwce niemieckie, i tu najczęściej dochodziło do spotkań i walk powietrznych samotnych Wellingtonów z Junkers'ami, czy Messerschmidt'ami.

Dlatego też, po szczęśliwym wykonaniu zadania i wypuszczeniu "pigudek" tu do morze ognia, reflektorów, pękających pooli - sków, rakiet i "flar"... - jedynym pragnieniem każdej załogi było - szczęśliwie przekroczyć wybrzeże Holandji, Belgji czy Francji, unikając możliwości "nadziania się" na myśliwca nočnego.

Właśnie w mglistym zarysie ukazał się poszarpany kształt brzegu, - gdy Staszek podkoczył na siedzeniu i krzyknął do mikrofonu: - "Myśliwiec przed nami!" - równocześnie lekko oddał stery i zrobił mały skręt w lewo, "na niego". Me 109, - bo to on był właśnie, zaskoczony nagłym i niespodziewanym spotkaniem, bądź też śmiałym zaatakowaniem przez Wellington'a nie zdążył oddać strzału i przeszedł pod nami. Ułamek sekundy później slychać było, jak nasz "tylny" walił serję całą do mijającego go wroga, który szybko zniknął w mroku. Za chwilę wszystko ucichło - tylko niewątpliwie serwa nasze były znacznie mooniej...

Każdy w słuch zamilenił się ochniał -, a oczy do orbit wyjęć się zdawały w upartym dążeniu do przebioia otaczającego mroku, w stronie, w której przed chwilą znikł Me.

Zdając sobie sprawę z niekorzystnych warunków walki, Staszek, porozumiewając się półsłówkami z drugim pilotem L..., począł natychmiast manewrować, zmieniając nasz dotychczasowy "kurs", równocześnie zaś tracił szybko wysokość, ochnąc znaleźć się niżej od wroga, aby móc go łatwiej spostrzec, na tle jaśniejszego nieba, samemu będąc ukrytym w mroku, idącym od ziemi. Nie ulegało bowiem wątpliwości dla żadnego z nas, że Szkop, spotkawszy nas raz, - napewno nie zaniecha prób, aby podejść powtórnie. Samotny Wellington był grątką nielada dla zwinnego i szybkiego Me 109.

Istotnie, przypuszczenia nasze potwierdzone zostały dosłownie po upływie kilkunastu sekund.

Trudno jest zmusić lotnika do pisania, niechętnie zmienia drażek sterowy na pióro. Trzeba było użyć wielu argumentów, aby wydobyć od dwóch pilotów te fragmenty ioh przeżyć, które podajemy poniżej.

"Prosiłbym jedynie o wybaczenie mi, jeśli to, co napisałem, jest bardzo nieudolne - starałem się jak najlepiej, lecz pisanie nie było nigdy wym "fachem" i dlatego nie mogę nawet bardzo wstydić się za siebie" - pisze jeden z nich por. Jerzy P.

Istotnie - fachem porucznika P. i kapitana W. jest walka. Oto jej fragmenty:

J.P.

Mój pierwszy Szkop.

Po ośmiu dniach przymusowej bezczynności, spowodowanej złą pogodą, - wreszcie poleciełiśmy. Był to mój trzeci patrol nad zatoką biskajską. Podczas dwu poprzednich nie interesującego nie stało się, zachowałem jedynie w pamięci wspomnienie strasznej nudy pięciogodzinnego lotu nad morzem, podczas którego ład widził się, opuszczając go i następnie, po strasznie długich paru godzinach, na chwilę przed lądowaniem.

Poleciało nas ostatecz, trzy "Mosquito" polskie i jedno kanadyjskie.

Pierwsze dwie godziny lotu przeszły jeszcze mniej oiekawie niż zwykle - dopiero będąc w odległości około 100 mil od Bordeaux, jeden z nas zobaczył małe, czarny punkt na horyzoncie, poruszający się w naszym kierunku. Szybko zaczął się on powiększać i po chwili przybrał niezgrabne kształty niemieckiej kłdzi latającej: Blohm & Voss 138.

Widząc tak łatwą zdobycz, rzuciliśmy się wszyscy do ataku, przyczem każdy starał się być pierwszym. Wynik był taki, że nikt z nas nie zdołał oddać serji, wystarczającej do skutecznego uszkodzenia samolotu nieprzyjacielskiego, który po chwili zniknął w warstwie niskich chmur.

Rozpacz moja i wstyd zarazem były bez granic. Co powiemy po powrocie na lotnisko? Uszkodzenia zadane Niemcowi były ochnajmniej problematyczne, zresztą nawet niskie chmury nie usprawiedliwiły naszych błędów.

Jeden z nas poszedł nad chmury, by próbować tam szczęścia; drugi rozpaczliwie beznadziejnie szukał w chmurach; nas dwu kompletnie zrzeczonych pozostało na dole. Proszę wyobrazić sobie moje zdziwienie i radość, gdy mój obserwator spostrzegł czarną sylwetkę Niemca, wynurzającą się z chmur.

Jeden skręt i już siedzieliśmy mu na ogonie. Następnie kilka serji z działek i samolot nieprzyjacielski z palącym się prawym silnikiem uderzył o wodę.

Uważając dzieło nasze za skończone, zawróciliśmy do domu.

Droga powrotna do bazy wydała się nadzwyczaj krótka, zwłaszcza, że osładzało ją przeświadczenie, iż Niemiec, porzucając bezpieczne schronienie w chmurach, okazał się głupszym od nas.

Tym razem ujrzelismy go z prawej burty, z tyłu; zedł naszym śladem, trzymając się jednak w dół przyzwyczajonej odległości. Na tle zorzy p.b.n. było doskonale widać jego sylwetkę. Mając znaczną prędkość szybko dochodził nas szybko - i wkrótce znalazł się blisko i nieco wyżej od nas jakby zajmował wyjątkową pozycję do nowego ataku.

Od momentu ponownego zauważenia go nie miała sensu dalsza ucieczka w dół, kosztem utraty wysokości. To też Staszek wyrównał samolot, mając około 8.000 st., i starał się tak manewrować Wellington'em, aby mieć wroga od strony północnej, w dogodniejszej obserwacji. Obaj strzelcy, przede wszystkim zaś tylny, w gotowości, z dżoimi na tyłach kół, - czekali na moment "złączenia się" i rozpoczęcia ataku przez Me., - by móc go odpowiednio przyjąć i uroczyć.

Po chwili myśliwiec, zrównawszy się z nami w szybkości, wykonał nagły skręt i, dysponując niewielką przewagą wysokości, runął na nas prawie pod kątem 90°.

Równocześnie trzy smugi podciaków świetlnych skrzyżowały się wzajemnie... To nasi strzelcy z obu wieżyczek odpowiadali ogniem na jego atak. Staszek gwałtownym ruchem podciągnął samolot "mordą" na wroga, dając tym samym dogodniejszą pozycję



do strzału dla "przedniego". Ten zaś "przek" bez przerwy, nawet w chwili potem, gdy Me skończył swój atak i minął nas dółem, kryjąc się znowu w ciemnościach.

I tym razem atak skończył się dla nas szczęśliwie. - Co prawda obserwowaliśmy niewątpliwie po kadłubie, bowiem słychać było wyraźnie padające pociski, lecz nikt z załogi nie dostał, - no i "grat" trzymał się jakos.

Byliśmy wyraźnie podnieceni walką; - specjalnie strzelcy, rozgorączkowani, wzajemnie przechwalali się ilością zaobserwowanych pocisków trafnych i obiecywali, że "wykończą" go napewno, o ile jeszcze raz pokaże się w ich polu widzenia. Kuz., który odczuł walki obserwowając z wieżyczki astro, uwiarył ich z trudem.

Piloci, porozumiewając się razem na migi, wobec harmideru panującego w słuchawkach telefonicznych, przeszli samorzutnie w dość ostrą "pikę", kłuząc równocześnie - dla zmylenia wroga, Wellington posłuszny rozkazom sterów, już po chwili świsnął i drgał całością swych płatów z nadmiaru szybkości. A może z wrażeń?...?

Wszystko to trwało kilkanaście, może kilkadziesiąt sekund. Już jesteśmy nad morzem, które zbliża się wyraźnie. - Wysokość wysokościomierza przeszedł poniżej 5.000 stóp. Instynktownie daliśmy do zejścia jak najniżej, aby ubezpieczyć się od dołu i tępianem umożliwić atak stamtąd. Wreszcie Staszek łagodził kąt schodzenia, - maszyna mniej drga. Załoga przemieniona w słuch, każdy z jej członków na swoim stanowisku zdaje się wietrzyć możliwość ponownego spotkania i ponownego ataku, w którym zimna krew, nerwy i wola zalecają o zwycięstwie!

Zbliżamy się do niskiej warstwy mgły przestrzennej, rozprowadzając bezpośrednio nad powierzchnią morza. Mamy już 3000 stóp. Oby tylko dotrzeć do niej! Ona jedynym ratunkiem dla nas. Tam będzie można jako tako ukryć się przed tropiącym nas wrogiem.

Już dochodzimy, jeszcze 300..., jeszcze 200 stóp..., gdy nagle huk i osiepiający błysk z lewej strony! - Coś podrzucało i zatrząsało maszyną. Ster wypadł z rąk Staszkiowi. Słychać głosy przesyłające i krzyki się wokół. Śwad prochu i benzyny osadził w całej kabinie. Minowoli oniemieliśmy z przerażenia... serce zamarło na chwilę i dopiero długa serja "tylnego", który wykonał jeszcze napastnika przywrócił nas do przytomności.

Równocześnie osiągnęliśmy "kośuch" zbawiennej mgły.

Udychy odgłosy wald - uspokoiło się wszystko. Umyśl wraca do równowagi i zdolności rozumowania. Zdajemy sobie sprawę, że doprawdy cudem uniknęliśmy jeżeli już nie śmierci, to w każdym razie przymusowej zimnej kąpieli. W naszym kłopotliwym położeniu świadomość ta była dla nas oazą pociechy. Serdecznie radowała nas poza tem wiadomość strzelca tylnego, który osnażył, że w końcowej swej "serji" pociski jego niewątpliwie dosięgły Me. Nie pomogło mu zdradzieckie i skryte podejście, pełne zaskoczenia. Choć "urządził" nas bez wątpienia niewesoło, jednak i temu coś się przy tem dostało...

Mimo mgły i pewnego bezpieczeństwa, którą nam obecnie dawała, sytuacja nasza do przyjemnych nie należała. - Kadłub był postrzelany, pełen dziur, stery uszkodzone obdarte z pokrycia, skrzydła również. Z powodu ciemności trudno było stwierdzić narazie wielkość uszkodzenia, można było jednak dojrzeć wiązające "wędrzności"... Całą maszyną trzęsło w przerażający sposób, a na domiar złego - woi benzyny rozchadziła się stale po kabinie. Jedyną pociechą naszą było to, że przynajmniej silniki jakoś grały... lecz i ta radość szybko przemijała, bo już po paru minutach lewy zaczął "pykać" początkowo niesłownie, potem coraz wyraźniej, wreszcie stuknął i trząść się tak dosadnie, że trzeba go było wyłączyć.

W tych warunkach decyzja dalszego przelotu nad morzem, na tak niewielkiej wysokości: około 2.500 st., na poważnie uszkodzonej maszynie, na jednym silniku i na resztkach paliwa - lewy zbiornik przestrzelony zgubił całą swą pozostałość benzyny, stąd ta woi w kabinie, - była niewątpliwie śmiadą, jeżeli nawet nie ryzykarną!

A jednak taka właśnie decyzja zapadła, po krótkiej naradzie całej załogi pod przewodnictwem Staszki.

Możliwość powrotu do brzegu holenderskiego i skakania odzyskaliśmy jednogłośnie. Postanowiliśmy wykonywać ślasy lotu nad morzem, jak długo się da i w końcu wodować... Idźmyli się bowiem z tem, że całego przelotu nad morzem, który w normalnych warunkach, przy normalnej szybkości wrotowej, w tym miejscu, wymosiłby około 40-stu minut wykonał się nie da. Zatem wodowanie będzie nieuniknione, - oby tylko jaknajbliżej brzegów Anglii....

Ciężkie rozpoczęły się chwile dla obu pilotów, którzy świadom obłężym odpowiedzialności wobec załogi - rozpoczęli zmaganie się z przemoczeniem, wydalając cały swój kunszt i sztukę latania na utrzymanie tak omezej dla nich wysokości. Ta zaś malała bez przerwy. Po piętnastu minutach lotu - mieliśmy już tylko 1.500 stóp. Nawigator dwoił się i troił, ale "fix'y" zawzięły się... i uporczywie wykazywały, że nie osiągnięto jeszcze połowy morza. Wszystkie posunulieli, wyosiągęły się twarze, nie jeden ukradkiem znak krzyka Św. czy niż - i żegnał się w myślach z najdroższymi serowosobami, przedewszystkiem z tymi, którzy w Kraju pozostałi... - Nadaliśmy kilkakrotnie S.O.S. Kilka minut oczekiwania wydała się nam godzinami. Wreszcie "Baza" odpowiedziała: już ich ma, już ich "prowadzi"... Dodało to otuchy i energii do dalszego lotu. Nowy zapas sił wstąpił w mięśni pilotów. Poprawili się w swoich siedzeniach - i choć ręk już nie osują, w stałej walce ze sterem, który trząśnie i szarpie nielitościwie - uśmiechają się poprzez zagryzione wargi i podciągają resztę załogi. Ci zaś pomagają, jak mogą. Mimo iż w kabinie brak miejsca dla "trzeciego" - jeden z nich wsunął się tam i wciśnięszy swe ręce pomiędzy swoje przewody, drutów, stara się przytrzymać drążek sterowy, by choć przez chwilę dać ulgę jednemu z pilotów.

Staszek wzrokiem mu dziękuję... i rozprostowuje kurozowo zacięnięte palce; potem L. czyni to samo.

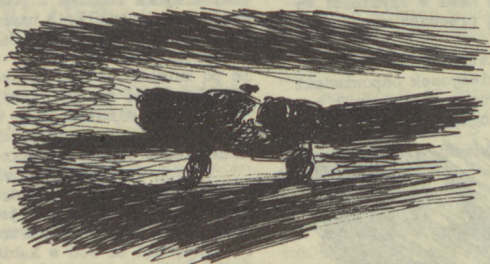
Upływa dalszych 15, a potem i 30 minut. Zdają się wiekami. "Baza" prowadzi nas stale, podając "homing'i". Wysokość zmalała - mamy już tylko 900 st., lecz jakoś wolniej obecnie ją tracimy. Nie wiedzieć - czy to zasługa pilotów, którym wyjdaje się, że ład powinien już być... i którzy ze zdwojoną energią walczą ze sterem, czy może raczej - to efekt molitwy szepanej w cichości, przez zacięnięte usta. - Oby tylko wytrwać i wytrzymać! Już niedługo! Już brzeg być powinien!

Wreszcie słyszony moment nadchodzi! - ujrzelismy brzeg, - ziemię angielską, - po 68 minutach lotu, mając zaledwie niebezpieczną 300 st. wysokości. Radość rozsadza nasze piersi, serce bije, aż wyskoczył oboje, trud i wysiłek nie poszedł na marne, - osiągnęliśmy cel, w który sami początkowo wierzyli nie chcieliśmy.

#### TYTRWAŁOŚĆ I DETERMINACJA - czy SZCZĘŚCIE?

Świta właśnie na ziemi. Lekka mgiełka przesłania jej kontury. Zbawczy reflektor przebija ją i "kłaniając się" zamazyście - pokazuje drogę do najbliższego lotniska. Za chwilę drugi i trzeci robi to samo. - Kochane reflektory - jakież bliskie i drogie wydawały się wówczas każdemu z nas - nieczem najmilsze sercu istoty! Chwilę potem ukazały się lampy graniczne lotniska i maszyna wolno "siada" - na miękiej, lśniącej rosą trawie. Wyjątkowo krótki "wybieg" miał tym razem nasz Wellington: - silnik zachłystnął się przy pierwszym dotknięciu ziemi i "decha" stanęła pierwsza nim on swój lot ukończył -

Oficer techniczny, który nadzedł stwierdził, że: - w zbiorniku nawet kropelki paliwa nie pozostało... Stwierdził również, że ster kierunkowy prawie całkowicie, a ster głębokościowy w 50% pozbawiony był pokrycia..., że w lewym płacie była przestrzelina, od pociśku z działka - wielkości 2,5 y. x 0,5 y., że także pociśk uszkodził i poważnie nadwyrężył dźwiger skrzydłowy, że przestrzelił zbiornik skrzydłowy, czyniąc w nim dziurę, wielkości głowy dziecka, obliczył, że w maszynie było coś ponad 50 uszkodzeń i dziur od pocisków z kmów i z działka. - I wogóle dziwił się bardzo... jak można było na takim "gracie" lecieć przeszło godzinę nad morzem...



## I ZASUSZANKA

# SYN LOTNIKA

Jest mały i niezgrabny, różowy i złoty  
A na imię mu Ludwik jak Idzikowakiemu.  
Miał zaledwie dwa lata, gdy go samolotem  
Przewiózł ojciec - szalenie, dumnie, po swoim.  
Buduje wciąż modele, robi ulepszenia,  
Ma swoje własne zdanie: nie lubi Morana.  
Z kolegami przeciagi robi w kucbniach, sieniach,  
By widzieć model w burzę, model w huraganach.  
Czasem dobroduszny policjant z lotniska  
Przyprowaśa do domu jako winowajcę.  
Lulu najrzewniej płacze: chociaż ras slysząc sbliska,  
Co samoloty mówią; wszak pisano w bajce,  
Że samolot w samotne wieczory sam gada  
I chodzi po hangarach, a gdy sly jest - zgrzyta.  
Składa wistyty innym, na pilotów biada.  
- Lulu malutki, drogi, gdzieś to wycytał?  
Jest niepokojem matce, a nadzieją ojcu,  
Kaźde z nich u dzieciomych ramion widzi skrzydła.  
Równie w słońcu i w cieniu lecających płatowców,  
Demon ruchu powoli całe życie sidła.  
Podczas chwloseń - a tłumem serce białe przestało,  
Gdy widzi w górze ojca, smany kształt podrosia  
Śmieje się, tupie - matkę zobaczył strumhłą.  
Mamisiu, oś tatkwci złego zrobi Bosia?





## A. DOBROWOLSKA POLSKIE LOTNICZKI

Pierwszą kandydatką do latania przedstawiała się raczej teatralnie, bo też i teatr jej dostarczył. Była nią Mery Kroznińska, artystka komediowo-operetkowa, która zobaczywszy w 1910 r. pierwsze zawody lotnicze na polu Mokotowskim zapagnęła również latać jako "aeronaucę" na "lotni" - jak wówczas mówiono. Tygodnik Ilustrowany dał jej zdjęcie: siedzi razem z pilotem Utożkcinem w maszynie, wśród gęstwy stójek antycznego dwupłata - ślicznie ubrana, bardzo odważna. Ale na tej fotografii też się i skończyło; o lataniu Kroznińskiej nie wiemy nic, zapewne był to kaprys rozpieszczonej powdzenienniej aktorki.

W kilkanaście lat później lotnisko Mokotowskie szukało swą pierwszą pilotkę z prawdziwego zdarzenia: Hankę Henneberg, siostrę Zdzisława, pilota dywizjonu 303 sławnego z cząstki "Battle of Britain". Była studentką Szkoły Sztuk Pięknych, latała dobrze. "Laszowa" ją malarz, poeta, sam pilot Tadeusz Pruszkowski. x/

W tym samym czasie-okres po r. 1926-oo śmielsze dziewczyny trenowały w aeroklubach Krakowa, Lwowa, Poznania, Wilna i Torunia i wkrótce latało w Polsce kilkanaście pilotek. Udział kobiet w lataniu zwiększył się, gdy szybownictwo stało się popularne i tanie. W aeroklubach zawsze bowiem patrzono na nie trochę niechętnie - zajmowały maszyny, czas, instruktorów - i po oo? Szybownictwo pozwalało na latanie ile dusza zapagnie.

dawało doskonałe wyniki w akrocieeniu czasu pilotażu motorowego. Kategorie A, B, C, a nawet D były przyznawane uczniom, studentkom, paniomkom biurowym, lekarom i kobietom inżynierom, które nie tylko szybowaly na "Czajkach", CW-5 i "Koma-rach", ale nawet stawały do konkursów i zdobywały dobre medale. Kilka z nich pisywało stale w "Polsce Szczydlatej" i to bardzo dobrze. Reportaże i feljetyony "Pantery" były mi-że i dowcipne, Danuta Sikorzanka rzeczowe, solidne.

Obok tedy wciąż rosnącego lotnictwa sportowego męskiego rozwijało się równoleżnie lotnictwo kobiece. W 1939 r. mieliśmy mniej więcej 25 pilotek motorowych i około 200 pilotek szybowcowych.

Wojna dała pracę łącznikową kilku z nich. Spisywały się dobrze. Gdy w Rumunii zabrano im maszyny zajęły się przemycaniem papierów i ubrań do obozów lotniczych. Dwie z tych właśnie pilotek są dziś pilotkami ATA /Air Transport Auxiliary/: pierwszy oficer Anna Leska i pierwszy oficer Barbara Wojtulania. Anna, która świetnie jeździ konno i która doskonaliła swój angielski jeszcze przed wojną, jest jedyną Polką na lotnisku ATA w pld. Anglii. Barbara przełamała trudności językowe dopiero tutaj; przydzielona jest do centralnego lotniska ATA na Zachód od Londynu. Ta ostatnia, jeśli nie lata, wertuje fizykę, kłopotuje się o matematyczne skrypty, jest w niej bowiem niesłabnąca ochota skończenia politechniki po powrocie do Kraju. Obie są bardzo kobiece mimo spodni i furażerek.

Anna i Barbara utorowały drogę do ATA dwóm następnym: Jadwidze Piżaudskiej i Marii Hrynakowkiej. Jadwiga jeszcze w gimnazjum kleiła modele. Nosila wtedy beret z koniczynką i wrodoła często w Aleje Ujazdowskie z Ochoty, gdzie miedziła się szkoła Szachtmajerowej, na piechotę, aby mieć powoli ten ruch, jakim tętniła lotnisko Mokotowskie, rozkożone wąskimi a długim pasem wzduż Wawelskiej i Polnej. Anna i Barbara - to pilotki motorowe jeszcze z Kraju, szybowiozki, baloniarki; Barbara miała i kurs akrobacji i spadochroniarstwa. Jadwiga przyszła do ATA oprawda z szybowcową kategorią D i po motorowcach, ale na motorze jeszcze się nie askoliła. Ale poszło dobrze, dziś jest second officer'em i gdyby nie naszywka Poland nikt nie wzięłby tej smukłej i jasnej panny za cudzoziencę, tak śliczną włada angielaszczyną.

Kadetką ATA jest obecnie Maria Hrynakowka, z Kraju pilotka motorowa i instruktorka szybownictwa. Złapana przy przejściu przez rumuńską granicę, siedziała w więzieniu w Stanisławowie, zanim jej nie wywieziono do Z.S.S.R. na ciężkie roboty. Na zamrażanych jeziorach, przy 50% mrozu ścinała trawę na skończoną farmację, pielęgnowała potem chorych na tyfus, sama chorowała. Dołączywszy do P.S.W.K. wyjechała do W. Brytanii. Sturpedowana z całym transportem, trzy dni pływała w łódce ratunkowej. Minione lata udręki i poniewierki łagodni teraz i koł wolne powietrze Anglii.

latają tedy nasze first i second oficerki i nasz polski kadet ATA i robią dobrą robotę, która zostanie w pamięci Anglii jako istotny dowód sprzymierzenia narodów.

Dla sprawy naszej praca tych latających Polek ma głębszą wymowę. W kraju nie lata żadna. Nasze ostery pilotki reprezentują więc owo kobiece pomocnicze lotnictwo, które istnieje in potentio - i na które było nas stać jako państwo i społeczeństwo.

Będąc obowiązkowe i wytrwałe w pracy, miłe i dobre jako koleżanki wśród Angielek, Kanadyjek, Amerykanek, pełniąc służbę bez zapominania o tym, oo je czeka w Polsce, nasze ostery pilotki godne są kobiet pilotek w Kraju.

Jedna z nich - Danuta Sikorzanka-de la Pierre została zamordowana przez bolszewików w 1940 r. we Lwowie. Za oo? Zapewne za to, oo ją i w lotnictwie uczyniło cenną: za rzetelność pracy, śmiałość myśli i czynu.

Historia polskiego lotnictwa kobiecego zaczęła się bez-troskim wdziękiem artystki. Dziś ma już i swoją męzoennicę.

Patrząc na szczególnie latające: Annę-Barbarę-Jadwigę-Marię - pomysłmy, jak damy odżyć lotniczemu zamłowaniu i umięjętnościom ich Sióstr.

x/ Hanka Henneberg zmarła na płuca około 1930 r., Tadeusza Pruszkowskiego rozstrzelali Niemcy w 1942 r.

# MARSZ LOTNIKÓW

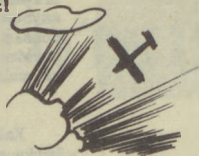
L. Zasuszanica.

Lotnik-akrzydlaty włada  
Świata bez granic  
Ze śmierci drwi, w twarz się żywcio głośno śmieje.  
Drogę do nieba skraca,  
Przestrzeń ma za nią,  
Śmiłki mu z oszoła pęd zwieje.

Jak równo silnik gra,  
Jak śmiało śmigło tnie!  
Już ginie pośród obmur najśmielszych orków niebotyczny ślad.  
Niestraszny wrok i mgła,  
Niestraszny wiatr co dmie,  
Jesteśmy od Dkara mędrsi o tysiące lat!

Czasami silnik płonie, ogień żyje i pali,  
Przywołane śmigło przetrnie spadachronu śliakę nió.  
Męczy się mózg i dłoń, serce w pierśiach wali,  
Boimy młodzi, chcemy zwycięstw, chcemy żyć!

Leó w górę znaku nasz!  
Nie trzeba woale sków.  
Skrzydlaty klucz do sławy drzwi odmyka,  
Orła mamy hart.  
My Polscy ozujna straż,  
Rusarii dawnej huf,  
Nie ścicho nie nigdy w dali głos silnika,  
Hej, na start!



Melodia jego jest bardzo stara, pochodzi z r. 1794 i nosi na sobie wyraźnie znamiona popularnej wówczas w Polsce piosenki wesołej. Melodia ta była marasem koszynerów kościuszkowskich i jako taka przechowała się w rodzinie Latwistów, z których jeden służył pod Kościuszką. Ciekawą jest również z pamięci bardzo muzyczny Stanisław Latwis - lotnik z Bożej Łaski i z własnej zaciętej woli. Kiedy dzięki wielkiej pracy i talentowi lotniczemu sdołał się wydostać z korpusu oficerów inżynierii aby latać w 1 pułku lotniczym - przyszło mu na myśl, aby wkręcić starą melodię. Służył w III eskadrze im. Tadeusza Kościuszki, eskadrze o pięknej tradycji bojowej, w której walosyli w 1918 r. piloci amerykańscy. Dowódcą tej eskadry, ówczesny major Józef Kempiański/obecnie pułkownik, rany w czasie lotniczej walki nad Francją/ nie-emiernie dbał o zachowanie tradycji: wymagał od swych oficerów skrupulatnego prowadzenia historii eskadry, utrzymywał stały kontakt z Amerykanami, którzy niegdyś w eskadrze służyli. Gdy por. Latwis zdradził mu swój nieśmiały plan zrobienia z rodzinnej melodii marsza eskadry, poparł go serdecznie i sam doradzał zredagowanie tekstu podwójnego: dla eskadry III i dla całego lotnictwa.

Tekst napisany przez L. Zasuszanikę przeszedł przez aprobatę trzech lotników: ówczesnego majora Jerzego Bajana, pilota inż. Szczepana Grzeszowskiego oraz inż. Jerzego Raswiockiego, oblatywacza PZL i recenzenta miesięcznika "Polaka Skrzydłata".

Współautorzy nie oboieli zwracać się do nikogo o pomoc w wydaniu marsza, wierząc, że jeśli spodoba się lotnikom, jeśli utrzyma się - to dzięki własnej wartości, a nie poparciu LOFP, ozy też władz wojskowych. Chór Juranda zaśadał od nich 200 zł. za nagranie na płytę /niesłusznie zresztą, bo opłacała ich wytwórnia/ - zapłacili. Zapłacili też słono za wydrukowanie marsza z kolorową okładką, na której startował "świecą" śmigły PZL rysunku Ciechomskiego:

A jeśli z nas  
Ktoś legnie wśród szaleńszych jazd.  
Czerwienasz będzie kwadrat,  
Nasz lotnik znak,  
Znow pełny gaz!  
Bo oó, że spadła któraś z gwiazd,  
Gdy cała wnet eskadra pomnie na szlak.

A tych, co pozostali, twoga nie przenika,  
Radość akrzydła nam rozwija,  
Nie przeraża śmigieł krzyż.  
Nigdy nie ścicho nie w dali mocny głos silnika,  
Lećcie, a nie dać się miąć - zawsze w zwyz.

Zawrót, korkociąg śmiały, silnika wycie,  
I wyrównanie aż się zgłęży kwiaty jasne.  
Krag niemi oszalały ginie w błękitcie,  
Pięc oszłoci światła za ciame!

Był to osierdec roku 1934 i właśnie czas drugiego challenge'u. Pierwszy ras zagrano marasa publicznie z wieżozki starego dworca lotniczego na polu Mokotowskim, gdy w śliczny, pogodny dzień oserwoowy Jerzy Bajen ukonozzył Challenge jako pierwszy, Stanisław Pionozyski jako drugi. Odąd maraz wszedł w życie nie tylko lotnictwa, ale całego społeczeństwa.

Grywano go w czasie uroczystości i parad lotniczych, zegnano nim poległych lotników. Był również grany na wojskowym omentarzu powąskowskim, gdy chowano por. Latwisa, który zginął jako instruktor pilotażu w Dęblinie.

Przed samą wojną wydział muzyczny M. S. Wojak, przeprowadził formalności w celu uznania marsza Latwisa za oficjalny maraz lotniczy. Mjr. Sidorowicz, kierownik tego działu, proponował dwie zmiany w celu uproszczenia melodii. Wybuch wojny zastał tę sprawę w toku.

Na terenie W. Brytanii maraz był grywany niesjednokrotnie w chwilaach dla lotnictwa bardzo uroszystych jak np. w dzień wrócenia lotnikom sztandaru wileńskiego. Grała go wtedy orkiestra wojskowa na lotnisku w Swindberby. BEC nadawało go kilkakrotnie, słyszany był zarówno przez Polaków we Franoji pod okupacją niemiecką jak i w Kraju. Melodia jego była pokrzepieniem i otuchą.

Podajemy jego tekst, w którym brzmi dawna nadsieja i ufność w siłę polskiego lotnictwa. Tekst muzyczny cytujemy według jednego egzemplarza nut, który dotarł do W. Brytanii.

Zwrotka poświęcona eskadrze Kościuszkowskiej brzmi:

Srebrna Kościuski kosa lania na maszynie,  
Kształt rogatywki na gwiazdźstam tle sztandaru,  
Iąka się krajów losy w bohaterakim czynie,  
Krow za krow, naród za naród!

# MARSZ LOTNIKÓW

WEDŁUG MEL. MARSZA KOBYNJERÓW z r. 1794

Słowa A. ZASUSZANKI.

Opracował S. LATWIS.

*Tempo di marcia.*

CANTO

PIANO

*f*

Lot-nik skrzydlaty władca

świa-ta bez gra-nic, ze śmierci drwi, wtwarz się ży-ciu głoś - no śmie-je, Dro-gę do nie-ba skraca, przestrzeń ma za nic,

smutki mu z czo-ła pęd zwie-je. Jak rów-no sil-nik gra, jak śmia-ło śmi-gło tnie, już ginie pośród chmur najśmiesznych owów

gva

niebożyczny ślad. Niestraszny mrok i mgła, niestraszny wiatr, cdmie, jeste-my od I-kara-mędzi o ty - si-ąc-ec lat.

gva

Wszystkie prawa autorskie zastrzeżone.

Czasami silnik płonie, ogień żre i pali, przyczyna-jonesmięto przetnie spadochro-nu śliską nic. *(T F F F F F F)*

serca wpiersiach wała, bośmy młodzi, chcemy zwycięstw, chcemy żyć! A jeśli z nas ktoś legnie wśród szaleńców jazd, czer-

wieńszy będzie kwadrat, nasz lot-niczny znak. Znow pełny gaz, bo cóż, że spada któraś z gwiazd gdy ca-ła wnet as-ka - dra

pomknie nas zlak. A tych, co po-zosta-li, twoga nie przenika, radość skrzydła nam rozwija, nie przeraża zsmiętel krzyż.



# WIELKI WIECZ

CIĘŻKI WIECZ

WIELKI WIECZ

WIELKI WIECZ

Nigdy nie ścichniewdali mocny głos sil-ni-ka. „Lecieć, a nie dacie się mijać” zawsze wzyź! Srebrne Kościuszki ko-zy  
Zawrót, korkociąg śmiały

*ff*

lénia na maezy-nie, kształt ro-gatyw-ki na gwiaździstym tle sztandaru. Łą-czą się kra-jów lo-sy w braterskim ezy-nie,  
i li-nok wy-cie i wy-rów-na-nie, aż się zgłę-ży kwła-ty jas-ne. Krąg zie-mi o-sza-la-ty gi-nlewbłęki-cie.

krew za krew, na-ród za na-ród! Leć w górę znaku nasz, nie trzaba wa-lestów. Skrzydlaty klucz do szafy drzwi dymka,  
Pięć-czę-ść świa-ty za cias-ne! *Gva.*

or-ka mamy hart. My Polaki czujna straż, husarji dawnej huf. Nie ścichnie nigdy w dalekiej sil-ni-ka. hej, na start!  
*Gva.*

Litograf. i sztych. nut J. Konarzewski, Warszawa.

Śtych. W. Kościuszka.

# ŚPIEW LOTNICZY

## CHÓR MĘSKI 4 GŁ

SŁOWA: ANTONI BOGUŚLAWSKI

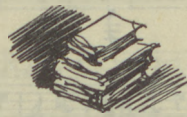
MUZYKA: WŁADYSŁAW MIRECKI

MAESTOSO

mf PO OJ-CACH PANCERNYCH ZOS-TA-ŁY NAM SKRZYDŁA NA WZÓR f HEJ W GÓRĘ LEC ORLE NASZ BIA-ŁY I  
WZROK OB-CE RU-BIEŻE PRZE--NI---KA PO ZA RÓW ORŁOWE NA SKROM f A REKA DZIELNEGO LOT-NI---KA DLA

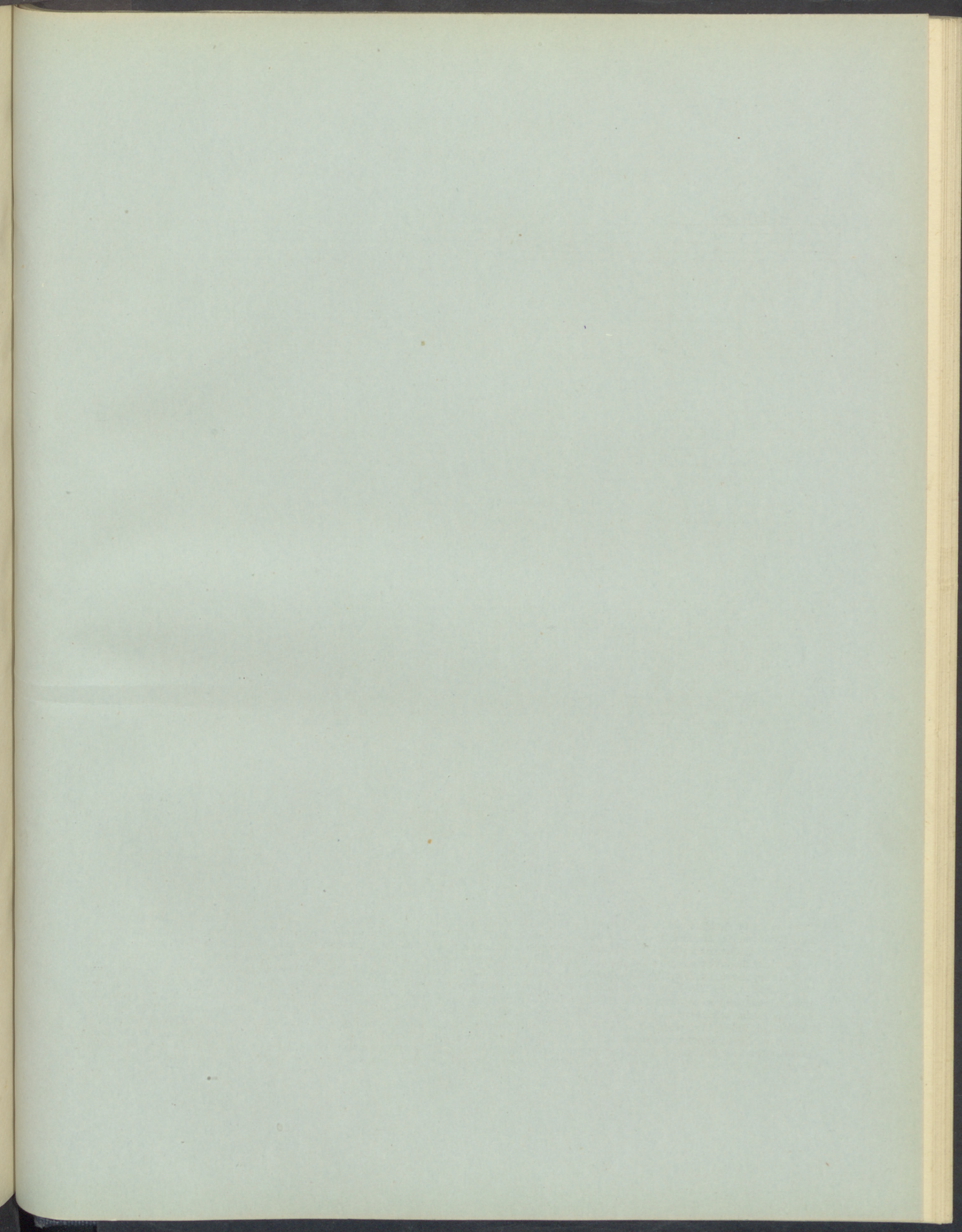
UKAZ NAM SZLAKI WSRÓD CHMUR WZLE- CI-MY BY BACZYĆ Z WYSO-KA JAK CZUJNE ŻORAWIE ZE STAĆ i  
WROGÓW NIECHYBNY MA GROM p. WZBI- -JE-MY SIĘ LOTEM NAD CHMURĘ CO WOLNY ZAKRY--WA NAM SZLAK f HEJ

	I mo.	II do.
WIDNY SIĘ STANIE DLA O - KA OD TATR DO BAŁTYKU NASZ KRAJ WZLE KRAJ		
OR-LE NASZ BIAŁY LEC W GÓRĘ KRO - LEWSKI SWÓJ UKAZ NAM ZNAK WZBI ZNAK		



## TREŚĆ

Depeza Pana Prezydenta R.P. i Rozkaz Nr. 16 gen. Sosnkowskiego, s. 273-C. Kierzkowski: Srebrny Jubileusz Lotnictwa, s. 274-Ro-land: Zdobywanie lotnictwa w okresie walk 1918-1921, s. 276, 277-Por. Herbert: Polskie lotnictwo wojskowe i jego bohaterowie, s. 278, 282-A. Jaworski: Uwagi o polskim przemysle lotniczym, s. 283, 284-Dr. R. Górecki: Polska Komunikacja lotnicza, s. 285, 286-E. Ekielski: Najwybitniejsze czyny, s. 287-A. Zaliński: Szybocinstwo, s. 288, 290-Inż. T. Królikiewicz: Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, s. 291, 293-S. Jaszczewicz: Lotnictwo polskie we Francji, s. 294-C. Głowczyński: Walki myśliwców polskich w W. Brytanii, s. 295, 296-W. Makowski: Polskie Lotnictwo Bombowe na terenie W. Brytanii 1940-1943, s. 297, 298-W. Leny: Historia prasy lotniczej w tej wojnie, s. 299-M. Stopa: Welfare w polskim lotnictwie, s. 300, 301-Inż. T. Królikiewicz: Co imi powiedzie-li o polskim lotnictwie, s. 302, 303-M. Rameyko: Pierwsi pionierzy powietrza, s. 304, 306-S. Trembecki: Balon, s. 307-J. Baykowski: Szpital, s. 308-M. Lisiewicz: Wiersz lotniczy, s. 308-J. Meissner: Ostatnich pięciu, s. 309-A. Dobrowolski: Sztandar lotnictwa polskiego, s. 310-J. Baykowski: Wiosna, s. 311-J. P.: Mój pierwszy Szkop, s. 312-S. W.: Spotkanie z nocnym myśliwcem, s. 312, 314-L. Zasuszancka: Syn Lotnika, s. 314-A. Dobrowolski: Polskie lotnictwo, s. 315-L. Zasuszancka: Marsz lotników /tekst/, s. 316-S. Latwis: Marsz lotników /nuty/, s. 317, 318, 319-A. Boguślowski /tekst/ W. Mirecki /nuty/: Śpiew lotniczy, s. 320-... Treść numeru s. 320.



*Published by the Polish Y.M.C.A.  
in Great Britain  
and Printed by  
The Munro Press, Ltd., Perth*