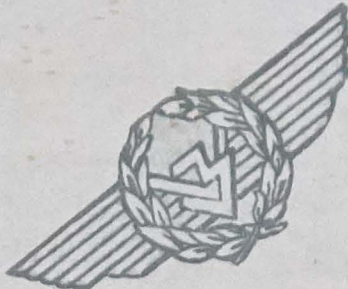


KRZYDŁA

Władomości ze Świata

NASZ CEL – POWRÓT DO WOLNEJ POLSKI

 1 PUŁK LOTNICZY WARSZAWA	 2 PUŁK LOTN. KRAKÓW	 3 PUŁK LOTNICZY POZNAŃ	 4 PUŁK LOTNICZY TORUŃ
 5 PUŁK LOTNICZY LIDA I WILNO	 C.W.O.L. Szkoła Podchorążych Lotnictwa DĘBLIN	 C.W.P.L. Szkoła Podoficerów Lotn. dla Młodzieży KROSNO	 6 PUŁK LOTNICZY LWÓW

„ WSPOMNIENIA Z PUŁKÓW LOTNICZYCH ”

XVII

ZJAZD LOTNIKÓW POLSKICH
POLISH AIR FORCE REUNION

WRZESIEŃ – 1977 – SEPTEMBER

Paweł Moskwa

TWÓJ I MÓJ PUŁK LOTNICZY

Zagadnąłem Kolegę z posrebrzoną skronią:
— Dlaczego nic nie mówisz w ten wieczór wrześniowy?
— Bo słucham jak z Katedry Świętojańskiej dzwonią
i gołębie furkoczą nad Placem Zamkowym...

Właśnie wróciłem z lotu — z dala już mi błysła
w pętli na jedenastce — srebrną pętlą — Wisła...
A potem — wieża ciśnień, na cokole orzeł
Okęcie... Dom, Aleje, dziewczyny... Mój Boże...

— Wiesz, dawniej był Mokotów, u skraju — topole
Balille i Breguety, Spad — Poteza gonił
pod mym niebem — nad wolną Warszawą tam, w dole
i Orliński z Kubiakiem wracali z Japonii...

Przyszły później Fokkery i R'y trzynastki
PWS'y dziesiątki, wreszcie Pezetele
i wyrósł nam pułk pierwszy z zapaleńców garstki
w coś, co chociaż wciąż mało — znaczyło tak wiele...
Ile wrześni nam zieleni nadziei zwarzyło
w naszych startach o Polskę — już przestałem liczyć
wiem tylko że sześć pułków dzisiaj się zmieniło
w jeden, wierny do końca — wielki pułk lotniczy.

.....
Milczałem. A za oknem, gdzieś bardzo wysoko
krążyły stada ptaków w odlotu godzinę
jak my tu się zbieramy jesienią co roku,
by za tych co już niema — podnieść szklankę z winem.

Londyn, 1977

Na XVII Koleżeński Zjazd Lotników
(„Wspomnienia z Pułków Lotniczych”)



F-56
PADRES FRANCISCANIS
BECQUER 2364
1682 MARTIN CORONADO

NA XVII ZJAZD KOLEŻEŃSKI

O HAŚLE

„Wspomnienia z Pułków Lotniczych”

pod Protektoratem
Prezesa Stowarzyszenia Lotników Polskich
gen. Aleksandra Gabszewicza

Drodzy, Koleżanki, Koledzy —

XVII Zjazd Lotników Polskich w Londynie
odbędzie się w dniach 2 i 3 września br.

Nasze Zjazdy są doroczną uroczystością lotniczą. Modlimy się w czasie Mszy Św. Lotniczej za dusze poległych i zmarłych, ku ich czci składamy wieńce pod Pomnikiem Lotnika Polskiego w Northolt, witamy się i gawędzimy z naszymi przyjaciółmi w czasie zebrania towarzyskiego i rozmawiamy ze sobą w czasie obiadu koleżeńskiego.

W tym roku Zjazd jest pod znakiem wspomnień z przedwojennych pułków lotniczych. Dawne to dzieje, ale nigdy nie zapomniane. Niech teraz, po 38 latach naszej rozłąki z Krajem odżyją wspomnienia lat młodych, lat zapędu do latania i lat wiary w przyszłość. Wiara ta nadal tkwi w nas i nakazuje nam kultywowanie naszej tradycji lotniczej, której wymownym wyrazem jest tytuł naszego wydawnictwa powojennego zatytułowanego: „Destiny can wait”

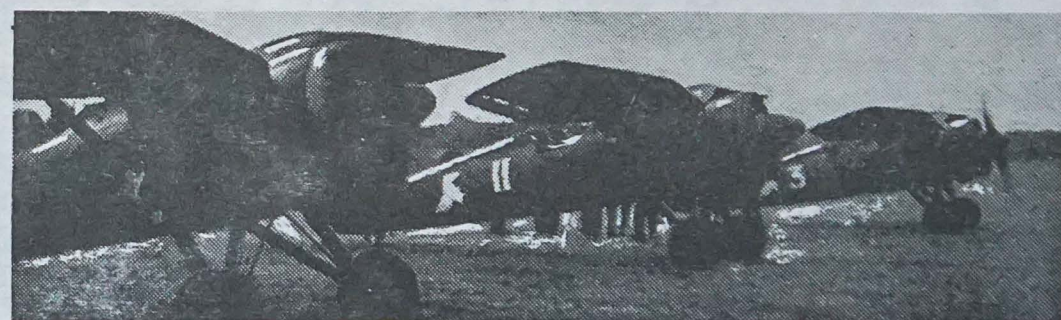
I właśnie w imię tej wiary, wiary w przyszłość proszę o gremialne przybycie na Zjazd. Ukoronujemy nasze pułki lotnicze z przed wojny pasmem wspomnień, osnutych wierszami, dialogami i kronikami, tak w czasie Zjazdu, jak i na łamach tegorocznego wydania „Skrzydeł” zjazdowych.

Koleżanki i Koledzy, choć czasy nie są łatwe — apeluję o uczestnictwo, bo będzie nam dobrze razem.

Z koleżeńskim pozdrowieniem

C. A. Wrzesień

A.C. Wrzesień
Przewodniczący
XVII Zjazdu Lotników Polskich



Samoloty 122 Eskadry Myśliwskiej 2 Pułku Lotniczego (Kraków)

BŁOGOSŁAWIENSTWO DLA POLSKICH LOTNIKÓW

W W. Brytanii przebywał w miesiącu lipcu J.E. Ks. Biskup M. Sasinowski, b. kapelan polskich dywizjonów w czasie wojny. Ksiądz biskup przebywał tu, zaproszony na Zjazd b. wychowanków Szkół Maloletnich.

Korzystając z tej okazji, Komitet Wykonawczy zaprosił Ks. Biskupa na zebranie towarzyskie, ze skromną lampką wina.

W czasie tego zebrania Ks. Biskup wygłosił wzruszające przemówienie o jego wspomnieniach z czasu wojny i kończąc prosił o przekazanie jego pozdrowień wszystkim polskim lotnikom na całym świecie oraz o przekazanie im jego błogosławieństwa

*Całym sercem
błogosławie
+ M. Sasinowski
Bp Tomzyński*



Kazimierz Sabbat

Nadszedł czas na prawa człowieka

P. Kazimierz Sabbat, prezes naszego rządu na emigracji, powrócił niedawno z Ameryki i dzieli się z nami swymi uwagami na temat nowej i decydującej ideologii. Red.

Zbigniew Brzeziński, dyrektor Rady Bezpieczeństwa przy Prezydencie Stanów Zjednoczonych, Carterze, jeden z najbardziej wpływowych ludzi wśród doradców nowego prezydenta, mówi, że nadszedł w świecie czas na prawa człowieka. Istotnie w historii powtarzają się takie zjawiska, że pewne idee dojrzewają przez długi czas, narażają na opory, aż wreszcie przychodzi dla nich czas zwycięstwa. Przykładem takich zjawisk może być zniesienie niewolnictwa, uznanie równości wszystkich obywateli wobec prawa, równouprawnienie kobiet, demokracja jako forma rządów.

Gwarantowanie podstawowych wolności dla obywateli w poszczególnych państwach nie jest zjawiskiem nowym. Nowym jest międzynarodowy charakter takich gwarancji. Nowym jest zawieranie układów międzynarodowych w których państwa zobowiązują się wobec siebie do szanowania i umacniania praw człowieka. Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych uchwaliło w grudniu 1966 r. dwie takie umowy międzynarodowe: Konwencję międzynarodową o prawach obywatelskich i politycznych i Konwencję międzynarodową o prawach gospodarczych, społecznych i kulturalnych. Jak wynika z nazwy obejmują one całość praw człowieka.

Reżym warszawski podpisał te konwencje w marcu bieżącego roku. Niezależnie od tego akt końcowy konferencji w Helsinkach zawiera również wyraźnie określone zobowiązania do szanowania praw człowieka wyliczonych w obu konwencjach, a ponadto wyliczonych wyraźnie w samym akcie. Co więcej, akt końcowy w Helsinkach ustalił że sygnatariusze będą okresowo zbierać się celem dokonania przeglądu, jak te postanowienia są wykonywane przez poszczególne państwa. Właśnie teraz odbywa się w Belgradzie etap wstępny, przygotowawczy do takiej sprawdzającej konferencji międzynarodowej. Stosowanie więc praw człowieka i obywatela

przestało być wewnętrzną sprawą każdego państwa; jest ono obecnie sprawą międzynarodową.

Rolę rzecznika praw człowieka w całym świecie od dawna wzięła na siebie Rosja Sowiecka. Od dawna występowała ona, jako obrońca wyzyskiwanych i krzywdzonych; głosiła hasła walki z imperializmem. W imię tych haseł mieszała się i jawnie i tajnie do spraw wewnętrznych w krajach Trzeciego Świata, a także w krajach zachodnich. Podejmowała interwencję bezpośrednio, jak na Kubie, czy pośrednio, jak w Afryce. Równocześnie u siebie, jak również w krajach ujarzmionych Europy środkowo-wschodniej stosowała bezwzględny ucisk polityczny, społeczny, ekonomiczny i kulturalny. Prawo człowieka gwarantowane i głoszone było na wewnątrz tylko pustymi frazesami. Od dziesiątków lat trwał stan rzeczy, w którym miliony ludzi w bloku sowieckim były i są do dziś dnia pozbawione praw takich, jak wolność religii, wolność przekonań politycznych, wolność prasy, wolność nauki, wolność pracy, itp.

Świat zachodni przyjął od dawna tę dziwną sytuację, tę maskaradę, w której główny ciemny żywioł u siebie, występował na zewnątrz jako obrońca wolności, demokracji i wogóle wszystkich krzywdzonych.

Obydwie strony miały świadomość tej mistyfikacji. Sowiety odrzucały bezwzględnie wszelkie próby wpływania na poprawę sytuacji i położenia ludności w ich bloku, piętnując to jako zimną wojnę, jako mieszanie się do ich spraw wewnętrznych. Zachód natomiast przyjął teorię, że nie trzeba Rosji drażnić. Szczególnie polityka „détente” Nixona i Kissingera stała na stanowisku nie prowokowania Sowietów i nie wtrącania się do tego co się dzieje wewnątrz bloku sowieckiego. Najpełniejszym wyrazem takiego stanowiska była osławiona doktryna Sonnenfeldta, doradzająca krajom ujarzmionym „organiczne” związanie się z Sowietami. Miała ona doprowadzić do stworzenia stanu zaufania ze strony Rosji wobec krajów satelickich, co z kolei mogłoby stworzyć warunki do udzielenia tym krajom większej swobody wewnętrznej.

Prezydent Carter, człowiek nowy w polityce amerykańskiej, niedawno kandydat na Prezydenta wbrew maszynie partyjnej, „Jimmy Who?”, kaznodzieja kościoła baptystów, tą wieloletnią mistyfikację obnażył. Chce słowem przywrócić ich treść. Nawraca do zasad ideowych zawartych w Deklaracji Niepodległości Stanów z przed 200 lat. Nazywa je „fundamental values”, wartości podstawowe. Nie chce brać udziału w monumentalnym zakłamaniu na skalę światową, zapowiada stosowanie zasady „recipricity” to jest wzajemności. Zapowiada, że jednym z głównych zadań polityki amerykańskiej będzie walka o prawa człowieka wszędzie gdzie są one gwałcone. Zapowiedź ta zawarta w inauguracyjnym przemówieniu wprowadza konsekwentnie w życie, mimo głośnych protestów sowieckich, mimo nacisków sowieckich i mimo pogroźek takich, jak przerwanie rozmów o ograniczenie zbrojeń nuklearnych. Swoje stanowisko Carter opiera na obowiązujących konwencjach międzynarodowych.

Trudno jest występować dziś przeciwko prawom człowieka. Można, jak to uczyniły Sowiety, omijać je, można się wykręcać, można udawać, nie można jednak ich odrzucać. Omijanie ich i udawanie będzie coraz trudniejsze w miarę narastania międzynarodowej kontroli.

Brzeziński, jeden z twórców tej nowej polityki amerykańskiej, ma rację — nadszedł czas na prawa człowieka.

Nowa polityka amerykańska stała się możliwa dzięki temu, że narody ujarzmione przez Sowietów nie pogodziły się z uciskiem, lecz trwale i uporczywie dopominają się własnie o te podstawowe prawa ludzkie. Hasło praw człowieka, dotychczas pusty slogan partyjny, stało się celem widocznym i bezpiecznym. Ruchy oporu we wszystkich tych krajach przemieniły się w ruchy obrony praw człowieka. Występują one we wszystkich krajach bloku sowieckiego, chociaż z różnym natężeniem. Występuje ten ruch w Rosji w formie „dysydentów”. Najbardziej znani z nich to Solżenicyn, obecnie na zachodzie, Sacharow ciągle na wolności, Bukowski i Amalrik na Zachodzie. Mimo prześladowań ruch ten w Rosji nie ginie. Ruch ten działa na Ukrainie, na Litwie, w Polsce, w Czechosłowacji, na Węgrzech, nawet w Rumunii i w Niemczech.

Na szczególną uwagę zasługuje ruch praw człowieka w Polsce. Jest masowy i jest dojrzały. Wyrażone formy przybrał po zakończeniu konferencji w Helsinkach w 1975 r. i do jej postanowień nawiązywał. Ujawnił się z ogromną siłą w okresie

zmiany konstytucji reżymowej na przełomie roku 1975/76. Fala pretestów przeciw zamierzonym zmianom ogarnęła całą Polskę. Wyrazem tych protestów był znany „list 59” zawierający sformułowanie „podstawowych wolności” obywatelskich. Po paru miesiącach wybuchł strajk robotników w czerwcu 1976, zakończony natychmiastowym wycofaniem się reżymu, ale równocześnie twardymi represjami wobec tysięcy robotników. To z kolei doprowadziło do powstania Komitetu Obrony Robotników. W obronie robotników wystąpił kościół katolicki. W ten sposób powstała zgodność stanowiska trzech ważnych czynników w Polsce: robotników, intelektualistów i kościoła. Ważne to zjawisko i na teraz i na przyszłość.

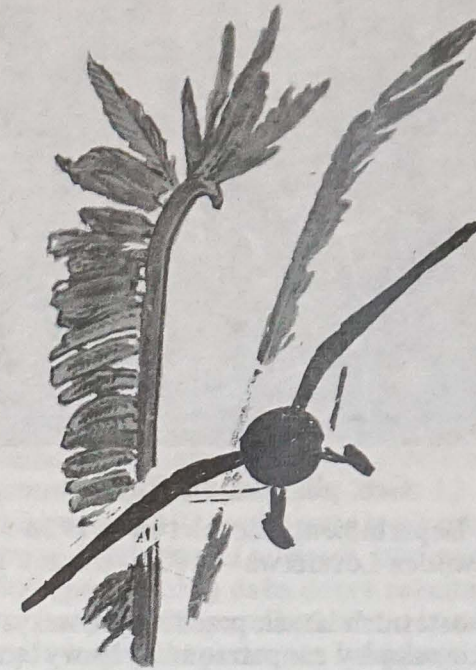
Komitet Obrony Robotników (KOR) mimo prześladowań prowadził szeroką akcję na rzecz robotników. Akcja ta była jawna i mieściła się w ramach obowiązującego prawa. Mimo to przywódcy KORu zostali aresztowani. W dniu 22 lipca zostali zwolnieni z aresztu; dochodzenia zostały umorzone. Jest to oczywiste zwycięstwo ruchu praw człowieka. Uzasadnia to celowość poprzedniej akcji i wskazuje dalsze perspektywy. Rozgłos jaki ruch obrony praw człowieka ma w prasie światowej, toczące się konferencje w Belgradzie na temat praw człowieka, zainteresowanie problemem praw człowieka w całym świecie, a w szczególności w Europie Środkowej, wywołane polityką prezydenta Cartera — stwarzają potężną tarczę ochronną dla tych dzielnych i ofiarnych ludzi, którzy walkę o prawa człowieka prowadzą. Oni przyspieszają czas na zwycięstwo o te prawa.

Rola i zadania emigracji politycznej w tej sytuacji stały się ważne i realne. Emigracja w tej walce na skalę światową jest bardzo potrzebna i ma duże pole do działania. Musi być rzecznikiem Kraju i jego dążeń. Rolę tę wykonuje dobrze, Mamy dobrze zorganizowane ośrodki w wielu krajach wolnego świata. Znamy dobrze stosunki w tych krajach, umiemy się poruszać i mamy dostęp do polityki krajów osiedlenia. Okres ten jest okresem egzaminu dla emigracji. Szczególnie organizacje kombatanckie mają duże możliwości działania.

Nie możemy nigdy tracić z oczu naszego celu głównego. Jest nim Polska wolna, niepodległa i demokratyczna. Prawa człowieka to jeszcze nie wszystko. Zwycięstwo jednak ruchu praw człowieka w Europie Środkowej miałooby decydujące znaczenie dla przyszłości tych krajów.

Roman Czerniawski *

Wspomnienia z Pułków Lotniczych



Tym jedynym problemem zamierzam zająć się w niniejszym opracowaniu, które jest szkicem do szerszego książkowego opracowania.

Wspomnienie niniejsze dotyczy czasów pokojowych, okresu kiedy po niedostatkach sprzętowych i personalnych po wojnie 1918-20 zaczyna się nowe polskie życie lotnicze w ramach utworzonych pułków lotniczych, szkół, służb i zakładów przemysłowych.

Dotyczy ono specjalnie okresu powstawania bardziej nowoczesnych wówczas jednostek, czasu bogatego rozkwitu szkolnictwa lotniczego, przybywania do jednostek pięknych samolotów produkcji krajowej.

Dotyczy okresu walki naszych władz lotniczych zwłaszcza gen. Ludomila Rayskiego o większe kredyty na rozbudowę lotnictwa i o poczytniejsze miejsce w planach rozwoju całości Polskich Sił Zbrojnych.

Ze względu na szczupłość miejsca na łamach „Skrzydeł” ograniczę się w niniejszym opracowaniu przede wszystkim do tematu XVII-go Zjazdu Koleżeńckiego, a mianowicie: „Wspomnień z pułków lotniczych”

Służby, zaopatrzenie i przemysł lotniczy są odrębnym problemem wychodzącym poza ramy nakreślonego tematu.

Zgodnie z tematem ograniczymy się również tylko do okresu pokojowego, nie włączając szczegółów dotyczących mobilizacji.

„Wspomnienia z pułków lotniczych” to wspomnienia o okresie trudnych osiągnięć, wielkiego entuzjazmu i wielkich nadziei.

Każdy z nas, jeszcze żyjących, znajdzie na następnych stronach dane, które ożywią pamięć o przeżyciach i osobach, pamięć o wydarzeniach, czasem smutnych, czasem wesołych, często pełnych dumy, zwykle jednak obecnie pokrytych powłoką nostalgii.

Dane, na których oparte jest niniejsze opracowanie zostały zaczerpnięte głównie z dokumentacji zdeponowanej w Instytucie im. gen. Sikorskiego. Mogą zawierać niedokładności i brak w nich jest niektórych szczegółów, oznaczonych znakami zapytania, zwłaszcza godel eskadrowych. Koledzy, proszeni są o nadsyłanie poprawek i uzupełnień do Redakcji „Skrzydeł”

Wspomnienia o wczesnych jednostkach lotniczych, z zarania powstawania lotnictwa polskiego oraz z wojny 1918-20 zostały starannie opisane w pięknej „Księdze ku czci poległych lotników” wydanej w 1934 r.

Mamy bogatą już literaturę na temat mobilizacji i udziału Polskich Sił Powietrznych w II wojnie światowej, tak w kampanii wrześniowej, jak i w walkach powietrznych w W. Brytanii i na zachodnich frontach.

Stosunkowo mało napisano na temat czasu międzywojennego a zwłaszcza na temat okresu 1932-1939, okresu rozkwitu pułków i jednostek lotniczych

* Autor, po ukończeniu Wyższej Szkoły Wojennej, pracował w 1938/39 r. w Dowództwie Lotnictwa w wydziale organizacyjnym. Warto zaznaczyć, że szefem tego wydziału był wówczas mjr. dypl. pil. Ludwik Szul, który później był pierwszym przewodniczącym Komitetu Wykonawczego naszego Stowarzyszenia.

POWSTAWANIE I ROZWÓJ PUŁKÓW LOTNICZYCH

Z nastaniem pokoju po wojnie 1918–20 mieliśmy jedynie 20 eskadr bojowych o małych stanach personalnych i dużych brakach sprzętowych i materiałowych.

Sytuacja ta spowodowała konieczność zredukowania eskadr do 13-tu, lecz już w 1921 nastąpiła reorganizacja i eskadry weszły w skład nowopowstałych pułków lotniczych. Zostały stworzone pułki: 1-szy w Warszawie, 2-gi w Krakowie i 3-ci w Poznaniu.

W latach 1924–26 przyszła nowa reorganizacja. Zostały utworzone dalsze trzy pułki: 4-ty w Toruniu, 6-ty we Lwowie. W Lidzie natomiast utworzono wówczas specjalizowany 11-ty pułk myśliwski. W tym czasie istniał pomysł utworzenia jednolitych pułków, a więc myśliwskich, liniowych i bombowych. Idea ta nie utrzymała się i już w 1926 roku pułk w Lidzie otrzymał numer 5-ty oraz mieszany skład eskadr myśliwskich i liniowych. W pułkach wprowadzono jednolity sposób numerowania eskadr liniowych i myśliwskich.

Do 1924 roku eskadry korzystały jeszcze z bardzo przestarzałego sprzętu powojennego. W latach 1924–26 w czasie reorganizacji wprowadzono do jednostek liniowych samoloty francuskie Potez XV, Potez XXV i Breguet XIX a do eskadr myśliwskich samoloty francuskie Spad oraz czeskie Avia.

W 1926 r. postanowiono zerwać z zakupami samolotów i silników za granicą. Powstały dla budowy samolotów „Polskie Zakłady Lotnicze” w Warszawie i „Podlaska Wytwórnia Samolotów” w Białej Podlaskiej oraz dla budowy silników zakłady „Skoda” na Okęciu. Z wytwórni P.Z.L. wyszły do jednostek bardzo udane samoloty myśliwskie: najpierw P.7 a potem P.11, a z białej Podlaskiej nieudany samolot myśliwski P.W.S.10 oraz udany szkolny myśliwski P.W.S.14, jak również z lubelskiej wytwórni „Plage i Laskiewicz” popularny samolot towarzyszący R.XIII (z wersją R.XIII-ter i G) jako wodnopłatowiec w który zostały zaopatrzone wszystkie nowo-powstające eskadry towarzyszące.

W latach 1934–36 zostały wyprodukowane przez P.Z.L. dla eskadr liniowych samoloty „Karaś” i przygotowane dla eskadr bombowych samoloty „Łoś”.



Gen. pil. Ludomił Rayski
Szef Departamentu Lotnictwa – 1926-1936 r.
Dowódca Lotnictwa – 1936 - marzec 1939.

W ostatnich latach przed wojną wszystkie polskie eskadry zaopatrzone były wyłącznie w samoloty produkcji krajowej.

W roku 1936 w myśl wytycznych Sztabu Głównego rozpoczęła się dalsza rozbudowa lotnictwa. Według tych planów do roku 1941 zamierzano uzyskać 21 eskadr bombowych, 14 eskadr liniowych, 18 eskadr towarzyszących, 15 eskadr myśliwskich i 10 eskadr myśliwskich nowego typu: „pościgowych”.

W związku z tym w 1937 zwiększono tempo szkolenia. W C.W.O.L. kadra została zwiększona 30% a ilość uczniów z około 300 do około 600 a równocześnie przy eskadrach treningowych pułków uruchomiono, eskadry ćwiczebne do szkolenia pilotów.

W 1936/37 zwiększono ilość eskadr myśliwskich z 12 do 15 a eskadr towarzyszących z 8 (24 plutonów) do 18 (36 plutonów). Lotnictwo liniowe posiadało w tym czasie 17 eskadr z których 14 przeobrażano już na samoloty „Karaś”; tylko 3 eskadry miały jeszcze samoloty Potez XXV. Dywizjony bombowe miały jeszcze w dalszym ciągu samoloty Fokker i Potez XXV XXV

W tym czasie rozpoczął się intensywny wykup terenów pod nowe lotniska



Gen. obs. Stanisław Ujejski
planował rozwój lotnictwa w Sztabie Głównym

W okresie od jesieni 1937 do jesieni 1938 zaznacza się jeszcze duży brak stanów personalnych do pokrycia rozbudowy. Brak personelu i samolotów Karaś powoduje przejściowe zmniejszenie eskadr liniowych z 17 do 12

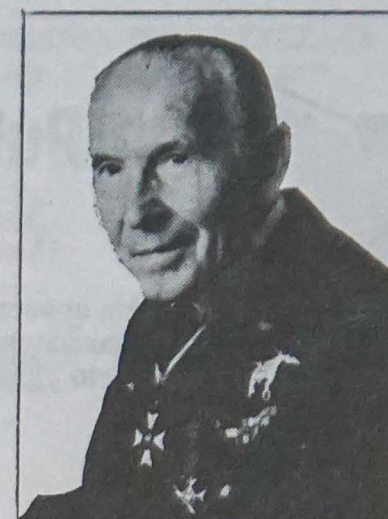
Zwiększone w 1938 roku natężenie szkolenia (razem w szkołach i pułkach szkolono ok. 2.500 specjalistów) dało dobre rezultaty bo już w jesieni 1938 po zakończeniu kursów były małe nadwyżki personelu latającego i ok. 90% zapotrzebowania personelu technicznego.

Sytuacja poprawia się również w lotnictwie bombowym bo od jesieni 1938 zaczynają do eskadr przybywać samoloty „Łoś”. Zostają wprowadzone nowe etaty. Dywizjon bombowy ma składać się z dwu eskadr każda wyposażona w 6 samolotów „Łoś”. W zimie 38/39 obydwie dywizjony bombowe warszawskie otrzymują samoloty „Łoś”.

W wyniku dalszego szkolenia w lecie 1939 nadwyżki personelu latającego dochodzą do 30–50% i osiąga się również częściowe nadwyżki w personelu technicznym. Mimo to przewiduje się podniesienie ilości uczniów w C.W.O.L. do ok. 1100 a w S.P.L. dla Małoletników do ok. 900 oraz zwiększenie licznych kursów specjalistów.

W lecie 1939 tworzy się kadra trzeciego dywizjonu bombowego w Warszawie, z przeznaczeniem do Brześcia (Małaszewicze). W zimie 1939/40 miała tam powstać brygada bombowa złożona z 2 dywizjonów bombowych wyposażonych w Łosie.

Dla usprawnienia szkolenia S.L.P. dla Małoletników przechodzi z Bydgoszczy i Krosna do rozbudowywanego centrum w Krośnie.



Gen. pil. Stanisław Karpiński
był zastępcą gen. Ujejskiego w Sztabie Głównym

Z tych samych powodów szkoła i kursy z Grudziądza zostają przeniesione do rozbudowanego Centrum w Dęblinie korzystającego obecnie z kilku lotnisk satelitowych. W Radomiu została umieszczona Szkoła Podchorążych Rezerwy. Planuje się również umieszczenie nowej Szkoły Podchorążych w Lublinie.

Z tych centrów szkolenia miały być w latach 40/41 zasilane i rozbudowywane istniejące już Pułki oraz zaplanowane nowe. Plany te przerwała wojna.

Przygotowania do mobilizacji i sama mobilizacja nie jest objęta niniejszym opracowaniem.

Pisząc więc o Pułkach w końcowym okresie podajemy dane tak jak je pamiętamy z miesięcy letnich 1939 r.



Płk. pil. inż. Tytus Karpiński
planował rozwój techniczny.



1 Pułk Lotniczy

WARSZAWA
(Mokotów i Okęcie)

Data utworzenia 19 maja 1921 r.
Organizator: ppłk. pil. Camillo Perini
Święto pułkowe: 19 maja

Dowódcy pułku:

ppłk. pil. Camillo Perini
płk. pil. Antoni Buckiewicz
płk. pil. Jan Senderek
ppłk. pil. inż. Franciszek Wieden
ppłk. pil. Władysław Kalkus
ppłk. dypl. obs. Władysław Heller
płk. pil. Stefan Pawlikowski

Pułk organizował się od roku 1921 na lotnisku Mokotów skąd już w czasie wojny 1918-1920 wychodziły pierwsze eskadry bojowe. Zaczętkiem pułku stał się I dywizjon wywiadowczy pod dowództwem mjr. Leona Loria złożony z eskadr: 12-tej (dca por. Chramiec) i 16-ej (dca kpt. Prauss).

III dywizjon myśliwski pod dtwem mjr. pil. Jerzego Kossowskiego, składał się z 7-ej eskadry (dca por. Weber) i 18-ej (dca kpt. Krzyczkowski).

Powstał również, na razie detaszowany, IV dywizjon wywiadowczy pod dowództwem mjr. Piotra Niżewskiego, złożony z 3-ej eskadry wywiadowczej stacjonowanej w Wilnie (dca kpt. Makijonek) i z 8-ej stacjonowanej w Lidzie (dca kpt. Skokowski) i ta eskadra została jednak wkrótce przydzielona do 2-go pułku w Krakowie. Eskadry wywiadowcze miały samoloty francuskie Breguet XIV a myśliwskie eskadry wyposażone były w samoloty włoskie Balilla i francuskie Spad XIII.

W 1925 roku wprowadzono nową organizację pułków lotniczych i wówczas eskadry wywiadowcze zostały przemianowane na eskadry liniowe i otrzymały numerację 11-ej, 12-ej i 13-ej a eskadry myśliwskie numerację 111-ej i 112-ej.

W r. 1929-30 zaczęły tworzyć się 211-a, 212-a i 213-a Eskadra Bombowa. W 1932 powstają plutony towarzyszące. Przystaje istnieć II Dywizjon Liniowy.

W latach 1930 i 1931 w miarę wykańczania lotniska Okęcie, przeniesiono tam najpierw dywizjon myśliwski (111-tą i 112-tą eskadrę)

a następnie w 1933 roku eskadry liniowe 11-tą, 12-tą i 13-tą, wyposażone wówczas w samoloty Breguet XIX.

W 1934 roku utworzono dwie następne eskadry myśliwskie 113 i 114 wyposażone początkowo w polskie samoloty PWS 10.

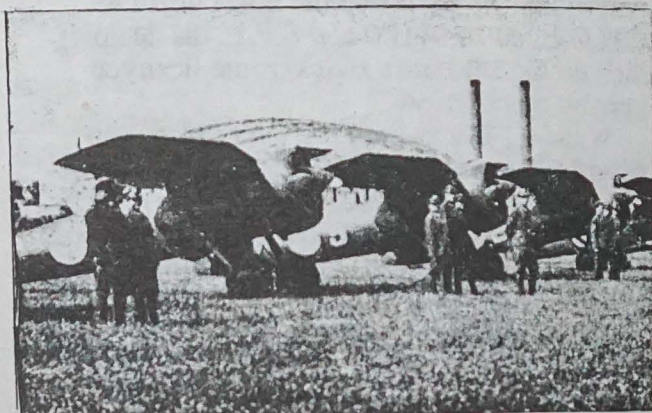
W 1936 roku eskadry liniowe otrzymały nowoczesne polskie samoloty Karaś a wkrótce potem eskadry bombowe samoloty Łoś.

Eskadry myśliwskie zostały przebrojone w samoloty P.11.

W 1937 stworzono V Dywizjon Bombowy złożony z 214-ej i 215-ej Eskadry oraz VI Dywizjon Towarzyszący złożony z 13-ej i 16-ej Eskadry Towarzyszącej, utworzonych z luźnych dotychczas plutonów towarzyszących.

W r. 1938 zostaje rozwiązany I Dywizjon Liniowy (11-a i 12-a Eskadra) oraz Dywizjon Bombowy złożony z 214-ej i 215 Eskadry. Powstaje natomiast X Dywizjon Bombowy (211 i 212 Eskadra) oraz XV Dywizjon Bombowy (216 i 217 Eskadra). Tworzony jest również XX Dywizjon Bombowy (221 i 222 Eskadry) z przeznaczeniem dla lotniska Małaszewicze (Brześć).

Pułk składał się ostatecznie z III Dywizjonu Myśliwskiego (111 i 112 Eskadra), IV Dywizjonu Myśliwskiego (113 i 114 Eskadra), VI Dywizjonu Towarzyszącego (13 i 16 Eskadra), X Dywizjonu Bombowego (211 i 212 Eskadra) oraz XV Dywizjonu Bombowego (216 i 217 Eskadry).



Organizacja w 1939 r.

D-ca pułku:

płk. pil. Stefan Pawlikowski

Z-ca d-cy pułku:

ppłk. pil. Stanisław Skarżyński

D-ca Zgrupowania Bombowego:

ppłk. obs. Stanisław Luziński

D-ca Zgrupowania Myśliwskiego:

ppłk. pil. Leopold Pamuła

Komendant Bazy:

mjr. pil. Tadeusz Kurdziel

Kwatermistrz:

mjr. dypl. int. Witold Bazali

D-ca Oddziału Portowego:

kpt. pil. Janusz Araszkiewicz

D-ca Kompanii Portowej:

por. obs. Edward Metzger

Komendant Parku:

kpt. pil. Konstanty Sabiło

D-ca Dyonu Szkolnego:

mjr. pil. Władysław Prohaska

D-ca Eskadry Treningowej:

kpt. pil. Józef Filipowicz

D-ca Eskadry Szkolnej:

Komendant Ośrodka P.W.:

kpt. pil. Ignacy Kulczykowski

III DYWIZJON MYŚLIWSKI

Dca: kpt. pil. Zdzisław Krasnodębski



111 ESKADRA MYŚL.

Dca: kpt. pil. Gustaw Sidorowicz
Samoloty: P-11c



112 ESK. MYŚLIWSKA

Dca: kpt. pil. Tadeusz Opulski
Samoloty: P-11 a i P-11c

IV DYWIZJON MYŚLIWSKI

Dca: kpt. pil. Adam Kowalczyk



113 ESK. MYŚLIWSKA

Dca: por. pil. Wenczysław Barański
Samoloty: P-11a i P-11c



114 ESK. MYŚLIWSKA

Dca: kpt. pil. Juliusz Frey
Samoloty: P-11

II DYWIZJON TOWARZYSZĄCY

D-ca: mjr. pil. Karol Eberhardt



13 ESKADRA TOW.

D-ca: kpt. obs. Lucjan Fijuth
Samoloty: Czapla



16 ESKADRA TOWARZ.

D-ca: kpt. obs. Eugeniusz Lech
Samoloty: RXIII

19 ESKADRA TOWARZ.*

D-ca: kpt. pil. Ciesielski

* Eskadra rozwiązana w 1937 r.

X DYWIZJON BOMBOWY

D-ca: ppłk. pil. Józef Werakso



211 ESKADRA BOMBOWA

D-ca: kpt. obs. Franciszek Omylak
Samoloty: Łoś



212 ESKADRA BOMBOWA

D-ca kpt. pil. Stanisław
Wołkowiński
Samoloty: Łoś

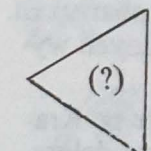


213 ESKADRA BOMBOWA*

* Rozwiązana w 1937 r.

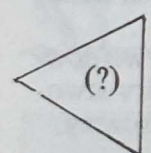
XV DYWIZJON BOMBOWY

D-ca: kpt. pil. Stanisław Cwynar



216 ESKADRA BOMBOWA

D-ca: kpt. obs. Władysław Dukszo
Samoloty: Karaś

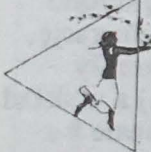


217 ESKADRA BOMBOWA

D-ca: kpt. obs. Eugeniusz Prusiecki
Samoloty: Karaś

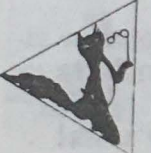
I DYWIZJON LINIOWY*

Dowódca dywizjonu:



11 ESK. LINIOWA*

D-ca:
Samol.: Breguet XIX, potem Łoś



12 ESK LINIOWA*

D-ca:
Samol.: Breguet XIX, potem Łoś

*Dywizjon i Eskadry rozw. w 1938 r.

Litera pułkowa pod skrzydłem: N



2 Pułk Lotniczy

KRAKÓW (Rakowice)

Data utworzenia: 11 sierpnia 1921
Organizator: ppłk. pil. Ernest Cieślewski
Święto pułkowe: 15 maja



Dowódcy pułku:

ppłk. pil. Ernest Cieślewski
ppłk. pil. Jerzy Borejsza
płk. pil. Jan Sendorek
płk. pil. Jan Tarnawa-Malczewski
mjr. pil. inż. Tadeusz Wereszczyński
ppłk. pil. Edward Lewandowski
ppłk. pil. Stanisław Nazarkiewicz

Rys historyczny

Pułk organizował się od sierpnia 1921 r. na lotnisku Rakowice, które już w 1918 zostało przejęte przez władze polskie. Stąd wyszły do walki z Bolszewikami pierwsze eskadry i tam w czasie wojny powstały sprawne warsztaty naprawcze.

W skład pułku wszedł najpierw w 1921 roku II dywizjon wywiadowczy pod dowództwem ppłk. pil. Jana Sendorka, złożony z dwu eskadr: 6-ej (dca kpt. pil. Kalkus) i 14-ej (dca kpt. Nar-kowicz) wyposażonych we włoskie samoloty wywiadowcze typu S.V.A., a później A 300 i A 303. Były to samoloty o słabej konstrukcji, co było powodem licznych i śmiertelnych wypadków.

Obszerne pomieszczenia pozostałe po Krakowskiej Szkole Pilotów pozwalały na dalszą rozbudowę pułku.

Przybyła z Lidy 8-ma eskadra wywiadowcza i po połączeniu z nią 11-ej eskadry stworzony został drugi dywizjon wywiadowczy.

W roku 1925, gdy wprowadzono nową organizację pułków lotniczych, zwiększono ilość eskadr i wprowadzono nową numerację.

W skład I Dywizjonu liniowego weszły 21-a i 22-a eskadra (dawne 6-a i 14-a) a w skład II Dywizjonu eskadry 23-a i 24-a (dawne 8-a i 11-a).

Eskadry te zostały wyposażone teraz w samoloty francuskie Potez XV a potem Potez XXVII i Breguet XIX.

W roku 1928 II dywizjon liniowy został przekazany do Lidy a stamtąd przybył dywizjon

myśliwski którego eskadry otrzymały numery: 121-ej i 122-ej eskadry

W tym czasie lotnisko zostało znacznie rozbudowane i ulepszone.

W 1930 r. eskadry liniowe przeobrażają się w samoloty francuskie Breguet XIX, a eskadry myśliwskie w samoloty czeskie Avia doskonale nadające się do akrobacji powietrznej i krakowski dywizjon myśliwski wkrótce zasłynął w tej dziedzinie.

W latach 1932-36 zostają stworzone plutony towarzyszące, oraz 24-a Eskadra Liniowa i 123-a Eskadra Myśliwska. W 1937 powstaje Dywizjon Towarzyszący złożony z 23-ej (początkowo 29-ej) i 26-ej Eskadry Towarzyszącej.

W końcowej organizacji pułk składał się z I Dywizjonu Towarzyszącego (23-a i 26-a Eskadra), II Dywizjonu Liniowego (21-a, 22-a, i 24 Eskadra) i III Dywizjonu Myśliwskiego (121-a, 122-a i 123-a Eskadra)



Zasłużony dowódca Pułku:
ppłk. pil. Edward Lewandowski

Organizacja w 1939 r.

D-ca pułku:
płk. pil. Stanisław Nazarkiewicz
Z-ca d-cy pułku:
płk. obs. Stanisław Luziński
Komendant Bazy:
mjr. obs. Władysław Popiel
D-ca Oddziału Portowego:
mir. pil. Godlewski
D-ca Komp. Portowej:
kpt. obs. Zbigniew Halcewicz
Komendant Parku:
kpt. pil. Celestyn Tyrcha
D-ca Dywizjonu Szkolnego:
mjr. pil. Władysław Kropiński
D-ca Eskadry Szkolnej:
kpt. pil. Sudek
D-ca Eskadry Treningowej:
kpt. pil. Józef Ostrowski
D-ca Ośr. Pilotażu Bielsko:
por. pil. Kułakowski
D-ca Ośr. Pilotażu Katowice:
kpt. pil. Gordzik

II DYWIZJON LINIOWY

D-ca : mjr. pil. Jan Biały



21 ESKADRA LINIOWA
D-ca: kpt. obs. Jerzy Buczma
Samoloty: Karaś



22 ESKADRA LINIOWA
D-ca: kpt. pil. Kazimierz Słowiński
Samoloty: Karaś



24 ESKADRA LINIOWA
D-ca: kpt. Julian Wojda
Samoloty: Karaś

I DYWIZJON TOWARZYSZĄCY

D-ca: (?)



23 ESKADRA TOW.
D-ca: por. obs. Wład. Rewakowicz.
Samoloty: Czapla



Pomnik Kościuszki na Wawelu.



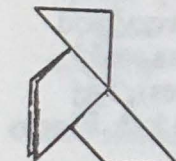
26 ESKADRA TOWARZYSZĄCA
D-ca: kpt. obs. Stanisław Rzepa
Samoloty: RXIII

III DYWIZJON MYŚLIWSKI

D-ca: kpt. pil. Medwecki



121 ESKADRA MYŚLIWSKA
D-ca: kpt. pil. Tadeusz Sędzielewski
Samoloty: P.11



122 ESKADRA MYŚLIWSKA
D-ca: kpt. pil. Mieczysław Wiórkiewicz
Samoloty P.11



123 ESKADRA MYŚLIWSKA
D-ca: kpt. pil. Mieczysław Olszewski
Samoloty P.7



Litera pułkowa pod skrzydłem: K



3 Pułk Lotniczy

POZNAŃ (Ławica)

Data utworzenia: 29 sierpnia 1921
Organizator: ppłk. pil. Aleksander Serednicki
Święto pułkowe: 29 sierpnia



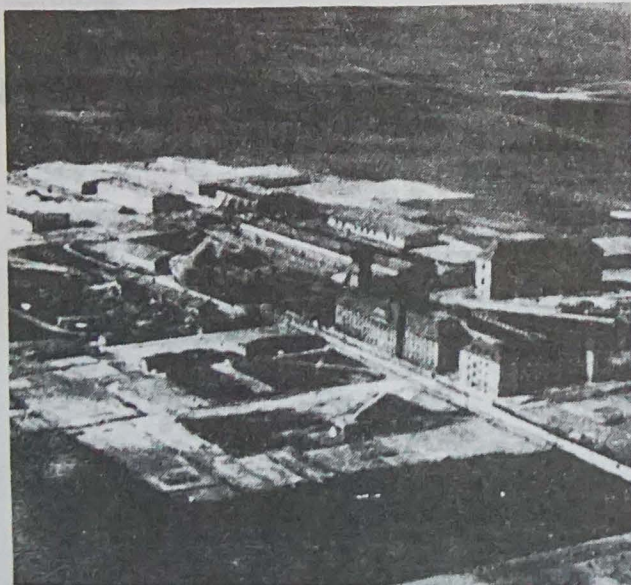
Dowódcy pułku:

ppłk. pil. Aleksander Serednicki
ppłk. pil. Camillo Perini
płk. pil. Sergiusz Abzułtowski
ppłk. pil. Władysław Kalkus
płk. obs. Edward Karaś
ppłk. pil. Tadeusz Jarina

Rys historyczny

Bazą organizacyjną pułku stało się lotnisko Ławica, zdobyta z rąk niemieckich w styczniu 1919 roku. Bogato wyposażona wówczas w sprzęt lotniczy stała się środkiem organizacji aż pięciu eskadr wielkopolskich. Tu po ukończonej wojnie powróciły eskadry i stały się początkiem 3-go pułku lotniczego.

W licznych pomieszczeniach Ławicy zaczęto formować VII dywizjon wywiadowczy pod dowództwem kpt. Franciszka Wiedena w składzie trzech eskadr: 1-ej (dca kpt Domes), 5-ej (dca por. Wojciechowski) i 10-ej (dca kpt. Płach).



Zabudowania Ławicy w 1928 r.

ta). V Dywizjon myśliwski dowodzony przez kpt. pil. Kralewskiego, składał się z 13-ej eskadry (dca kpt Prosiński) i 15-ej (dca por. Jarina)

Eskadry liniowe wyposażone były w samoloty angielskie Bristol a eskadry myśliwskie w samoloty niemieckie Fokker D VII i Albatros D III.

W 1925 roku stworzono jeszcze jedną eskadrę wywiadowczą i zmieniono numerację wszystkich eskadr.

W skład I Dywizjonu Liniowego weszły: 31 Eskadra (dawna 5-a) i 32 Eskadra (dawna 10-a) a w skład II Dywizjonu Liniowego: 34-a Eskadra (nowa) i 35-a Eskadra (dawna 1-sza)

III Dywizjon Myśliwski (dawny V-ty) składał się teraz z 131-ej Eskadry (dawnej 13-ej) i 132-ej Eskadry (dawnej 15-ej)

Eskadry liniowe otrzymały samoloty francuskie Potez XV a później Potez XXVII i Breguet XIX a eskadry myśliwskie samoloty francuskie Spad 51 i 61.

W roku 1926 stworzono 33-a i 36-a Eskadre Liniową, lecz odeszły one w 1928 roku do Lidy, gdzie stały się 51-a i 52-a Eskadrą. Na krótko również powstała 133-a Eskadra Myśliwska, lecz została przeniesiona do Lwowa gdzie stała się 162 Eskadrą Myśliwską.

W 1936 został stworzony IV Dywizjon Towarzyszący złożony z 33-ej (początkowo 39-ej) i 36-ej Eskadry (nowej)

W 1938 r. została rozwiązana 35-a Eskadra Liniowa.

W latach 1927 – 1931 rozbudowano i ulepszono lotnisko Ławica.

W latach 1933–4 eskadry myśliwskie otrzymały samoloty P11.

W końcowej organizacji pułk posiadał: I Dywizjon Liniowy (31-a, 32-a i 34-a Eskadra), IV Dywizjon Towarzyszący (33-a i 36-a Eskadra) i III Dywizjon Myśliwski (131-a i 132-a Eskadra)

Organizacja w 1939 r.

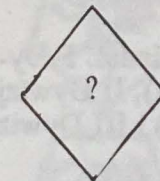
D-ca pułku:
ppłk. pil. obs. Tadeusz Jarina
Z-ca d-cy:
pplk. dypl. pil. Mateusz Iżycki
Komendant Bazy:
mjr. pil. Witold Rutkowski
D-ca Dyonu Szkolnego:
mjr. obs. Henryk Siess
D-ca Eskadry Szkolnej:
kpt. pil. Jan Kundengurski
D-ca Eskadry Treningowej:
por. pil. Jan Obuchowski
Komendant Parku:
kpt. pil. Henryk Skrzypiński
D-ca Oddziału Portowego:
mjr. Józef Hendricks
D-ca Kompanii Portowej:
por. Wilhelm Kreycz
Komendant P.W. Lotn. Poznań
kpt. pil. Józef Zieliński

I DYWIZJON LINIOWY

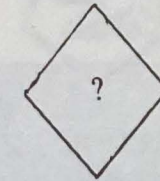
D-ca: mjr. pil. Zygmunt Janicki



31 ESKADRA LINIOWA
D-ca: kpt. pil. Witalis Nikonow
Samoloty: Karaś



32 ESKADRA LINIOWA
D-ca: kpt. obs. Mieczysław Ryszkiewicz
Samoloty: Karaś



34 ESKADRA LINIOWA
D-ca: kpt. obs. Janusz Badowski
Samoloty: Karaś

(35-a Eskadra Liniowa rozwiązana w 1938 r.)

III DYWIZJON TOWARZYSZĄCY

D-ca: kpt. pil. Tadeusz Czołowski



33 ESKADRA TOW.
D-ca: kpt. obs. Zdzisław Zalewski
Samoloty: Czapla

36 ESKADRA TOW.
D-ca: kpt. Bolesław Dorembowicz
Samoloty: RXIII

Litera pułkowa pod skrzydłem: F



Poznań: Plac Wolności widziany z samolotu

III DYWIZJON MYŚLIWSKI

D-ca: mjr. pil. Mieczysław Mumler



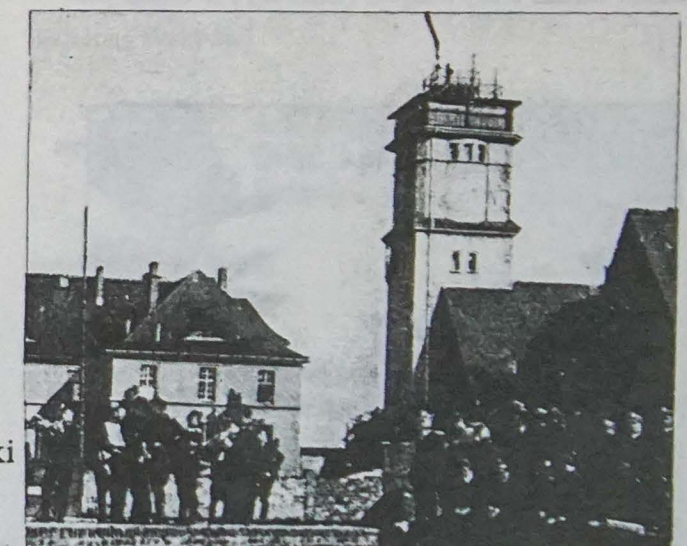
131 ESKADRA MYŚLIWSKA
D-ca: kpt. pil. Jerzy Zaremba
Samoloty: P11

Czarno-czerwony



132 ESKADRA MYŚLIWSKA
D-ca: kpt. pil. Franciszek Jastrzębski

Czarno-niebieski Samoloty: P.11



Zabudowania Pułku.



4 Pułk Lotniczy

TORUŃ

Data utworzenia: 23 maja 1924
Organizator: płk. pil. Roman Florer
Święto pułkowe: 23 maja



Dowódcy pułku:

płk. pil. Roman Florer
ppłk. pil. Jan Kiezuń
ppłk. pil. August Menczak
ppłk. dypl. obs. Władysław Heller
ppłk. dypl. pil. Stanisław Kuźmowski
płk. pil. Bolesław Stachoń

Rys historyczny

Od 1920 roku istniała w Toruniu Oficerska Szkoła Obserwatorów. Stworzyła ona w czasie wojny polsko-bolszewickiej 4-tą eskadrę, która wraz z 58 eskadrą hallerowską odeszły na front. Po powrocie eskadry te i szkoła stały się załącznikiem pułku.

Organizowanie pułku trwało przez rok 1924. Powstały: I dywizjon liniowy złożony z 41-ej i 42-ej eskadry i II dywizjon liniowy złożony z 43-ej i 44-ej eskadry.

Eskadry posiadały początkowo przestarzały sprzęt pozostawiony przez szkołę, lecz w 1925 roku otrzymały samoloty francuskie Potez XV.

W 1926 roku pułk uległ reorganizacji. Pozostał nadal I Dywizjon (liniowy) a w miejsce

rozwiązanego II Dywizjonu liniowego utworzono dywizjon myśliwski złożony z 115-ej i 116-ej eskadry myśliwskiej, które wkrótce potem zostały przemianowane w ramach ogólnej reorganizacji na eskadry: 141-a i 142-a. Eskadry liniowe były teraz wyposażone w samoloty Potez XV, Potez XVII i Breguet XIX a myśliwskie w Spad 61.

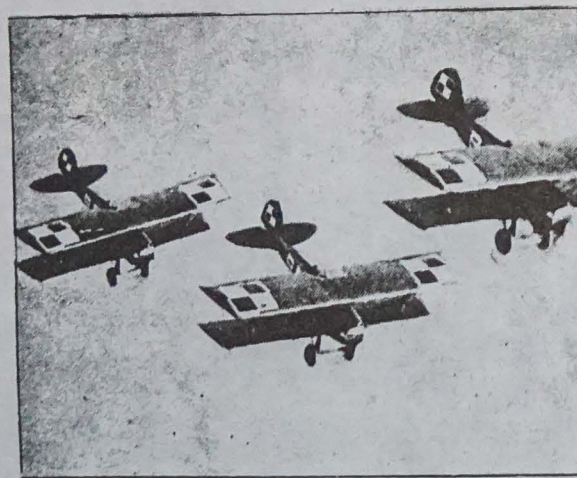
W latach 1926-30 wybudowano koszarę, rozbudowano pomieszczenia i ulepszono lotnisko.

W 1932-33 roku eskadry myśliwskie otrzymały samoloty P.7.

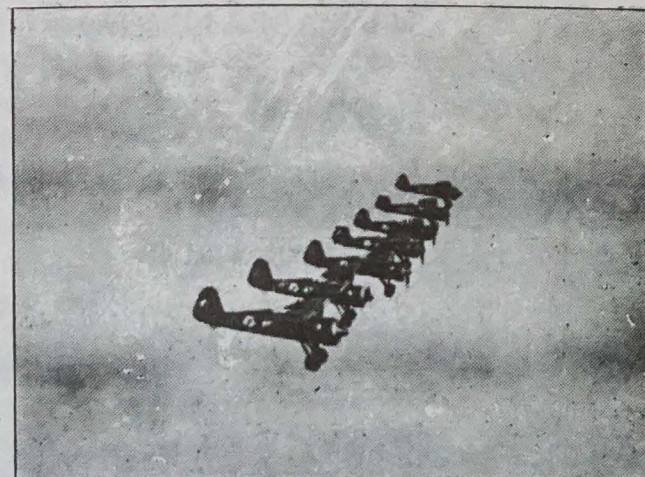
W 1930 r. utworzono 143 Eskadrę Myśliwską; w 1937 odeszła ona do 5 Pułku, gdzie stała się 151 Eskadrą

W 1937 r. powstał II Dywizjon Towarzyszący, złożony z 43 (początkowo 49-ej) i 46 Eskadry Towarzyszącej.

W końcowej organizacji pułk posiadał: I Dywizjon Liniowy (41-a i 42-a Eskadra), II Dywizjon Towarzyszący (43-a i 46-a Eskadra) i III Dywizjon Myśliwski (141-a i 142-a Eskadra)



Przed 1932: Spady 61 z dawnym typem godeł



Po 1932: P.11 z nowymi godełami („kaczki”)

Organizacja w 1939 r.

D-ca pułku:
płk. pil. Bolesław Stachoń
Z-ca d-cy:
ppłk. pil. Zygmunt Pistl
Komendant Bazy:
ppłk. pil. Bronisław Wojtarowicz
Komendant Parku:
kpt. obs. Stefan Gagola
D-ca Oddziału Portowego:
kpt. obs. Jan Gac
D-ca Kompanii Portowej:
por. obs. Czesław Malinowski
D-ca Dyonu Szkolnego:
mjr. obs. Stanisław Olszewski
D-ca Eskadry Szkolnej:
kpt. obs. J. Chomka
D-ca Eskadry Treningowej:
por. pil. Roman Smok
Kom. P.W. Lotn. w Toruniu
kpt. pil. Józef Dubas.
Kom. P.W. w Rumii:
kpt. pil. Józef Stabłowski

I DYWIZJON LINIOWY

D-ca:
kpt. obs. Roman Stelmach



41 ESKADRA LINIOWA
D-ca: kpt. obs. Władysław Chrzanowski
Samoloty: Karas



42 ESKADRA LINIOWA
D-ca: kpt. obs. Wacław Waltera
Samoloty: Karaś

II DYWIZJON TOWARZYSZĄCY (Bydgoszcz)

D-ca: ppłk. pil. Roman Rutkowski



(niebieskie skrzydła)

43 ESKADRA TOW. (Toruń)
D-ca: kpt. obs. Władysław Dawidek
Samoloty R XIII



(czarne skrzydła)

46 ESKADRA TOW. (Bydgoszcz)
D-ca: kpt. pil. Roman Rypsoń
Samoloty: R XIII

Litera pułkowa pod skrzydłem: T



Płk. dypl. obs. Władysław Heller,
jeden z dowódców Pułku.



49 ESKADRA TOW. (Bydgoszcz)
D-ca: kpt. obs. Franciszek Rybicki
Samolot: R XIII

(Rozwiązana w 1937 r.)

III DYWIZJON MYŚLIWSKI

D-ca: kpt. pil. Florian Laskowski
Oficer takt.: kpt. pil. Franciszek Skiba



(zielone skrzydła)

141 ESKADRA MYŚLIWSKA
D-ca: kpt. pil. Tadeusz Rolski
Samolot: P.11



(niebieskie skrzydła)

142 ESKADRA MYŚLIWSKA
D-ca: kpt. pil. Mirosław Leśniewski
Samolot: P.11

WOJSKOWY OŚRODEK SPADOCHRONOWY

Komendant: mjr. obs. Tuchuńko
D-ca Esk. Fokker: kpt. pil. Feliks Kulesza

LOTNISKA WYDZIELONE

Rumia Zagórze
Inowrocław



5 Pułk Lotniczy

LIDA i WILNO (Porubanek)

Data utworzenia: 31 maja 1925
Organizator: płk. pil. Jerzy Kossowski
Święto pułkowe: 31 maja



Dowódcy pułku:

płk. pil. Jerzy Kossowski
ppłk. pil. Piotr Abakanowicz
ppłk. pil. Wacław Iwaszkiewicz
płk. pil. Jerzy Garbiński
ppłk. pil. Tadeusz Piotrowicz

Rys historyczny

Organizatorem pułku był płk. pil. Jerzy Kossowski. Rozkaz organizacyjny został wydany dnia 31 maja 1925 r. Zaczętkiem stał się dywizjon myśliwski złożony z eskadr 113 i 114. Wchodziły one w skład 11 pułku myśliwskiego który miał w zasadzie stacjonować w Warszawie ale ponieważ rozbudowa lotniska w Okęcie daleka była wówczas od realizacji, pułk i personel ulokowano w Lidzie.

Eskadry te wyposażone były w samoloty Spad 61 z silnikami Lorain- Dietrich 450 km. Brak kwater, warsztatów i odpowiednich hangarów spowodował, że dopiero w grudniu tego roku dywizjon myśliwski i eskadra treningowa ulokowały się tam i spędziły pierwszą zimę w b. trudnych warunkach.

Od 1926 roku pułk przechodził w nową strukturę organizacyjną i został przemianowany na 5 pułk lotniczy.

Reorganizację zakończono w 1928 roku, wówczas 113-ta i 114-ta eskadra myśliwska odeszły do Krakowa, i stały się tam 121-tą i 122-gą eskadrą myśliwskimi a z Krakowa przeniesiono do Lidy 23-tą i 24-tą eskadrę liniową, które tu otrzymały nazwy 54-ej i 55-ej liniowej, tworząc II Dywizjon Liniowy.

Powstał również I Dywizjon Liniowy złożony z 51 i 52 Eskadry (dawne 33 i 36 Eskadry przeniesione tu z Poznania)

W 1930 r. zaczęto formować plutony towarzyszące.

Zaczęto używać lotnisko Porubanek pod Wilnem, najpierw dla plutonu towarzyszących,

jednej eskadry liniowej a potem dywizjonu myśliwskiego.

W 1936–37 r. rozwiązano 52-tą i 54-tą Eskadrę liniową.

Eskadry liniowe wyposażone były w samoloty Potez XV potem Potez XXV a od 1937 r. w samoloty Karaś.

W jesieni 1937 został stworzony II Dywizjon Myśliwski złożony z 151-ej Eskadry (143 Eskadry przeniesionej z Torunia) oraz 152-ej Eskadry. Powstała również 59-ta Eskadra Towarzysząca lecz już w 1938 r. przestała istnieć gdy został stworzony Dywizjon Towarzyszący, złożony z 53-ej Eskadry (dawnej 59-ej) i 56-ej Eskadry Towarzyszącej.

Przed wojną pułk posiadał więc Dywizjon liniowy, dywizjon myśliwski i dywizjon towarzyszący, każdy złożony z 2 eskadr.

Eskadry te były stacjonowane:

- w Lidzie: 54-a i 55-a Eskadra Liniowa i 56-a Eskadra Towarzysząca
- w Wilnie (Porubanek) 51-a Eskadra Liniowa, 53 Eskadra Towarzysząca i 151-a i 152-a Eskadra Myśliwska.



Płk. pil. Wacław Iwaszkiewicz

Organizacja w 1939 r.

D-ca pułku: ppłk. pil. Tadeusz Piotrowicz
Z-ca: ppłk. dypl. pil. Olgierd Tuskiewicz
Komendant Bazy:
mjr. techn. Kazimierz Górski
Kwatermistrz: mjr. int. Adam Mostowski
D-ca Oddz. Portowego:
mjr. obs. Henryk Dąbrowski
D-ca Dyonu Szkolnego:
mjr. pil. Jerzy Patek
D-ca Eskadry Szkolnej:
kpt. obs. Z. Natkański
D-ca Eskadry Treningowej:
kpt. pil. Roman Lutosławski

I DYWIZJON LINIOWY

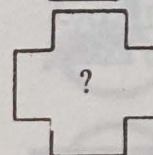
D-ca:



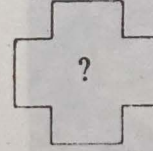
51 ESKADRA LINIOWA
D-ca: kpt. obs. Leopold Hrabkiewicz
Samoloty: Karaś



55 ESKADRA LINIOWA
D-ca: mjr. obs. Józef Skibiński
Samoloty: Karaś



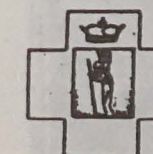
52 ESKADRA LINIOWA*
D-ca:
Samoloty: Karaś
* Rozwiązana w 1937 r.



54 ESKADRA LINIOWA*
D-ca:
Samoloty: Karaś
* Rozwiązana w 1937 r.

II DYWIZJON TOWARZYSZĄCY

D-ca:



53 ESKADRA TOW.
D-ca: kpt. pil. J. Kierzkowski
Samoloty: Czapla



56 ESKADRA TOW.
D-ca: kpt. obs. Marian Sukniewicz
(przed nim kpt. pil. Janusz Araszkiewicz)
Samoloty: RXIII



Ostra Brama.

59 ESKADRA TOW*
D-ca: kpt. obs. Maziarz
Samoloty RXIII
* Rozwiązana w 1938 r.

III DYWIZJON MYŚLIWSKI

D-ca: mjr. pil. Edward Więckowski



151 ESKADRA MYŚLIWSKA
D-ca: kpt. pil. Józef Brzezinski
Samoloty: P7

Kadłub ptaka
niebieski



152 ESKADRA MYŚLIWSKA
D-ca: kpt. pil. Włodzimierz Łazoryk

Samoloty: P11

Kadłub ptaka
zielony

Litera pułkowa pod skrzydłem: L



6 Pułk Lotniczy

LWOW – SKNIŁÓW

Data utworzenia: 23 maja 1925
Organizator: płk. pil. Camillo Perini
Święto pułkowe: 23 maja



Dowódcy pułku:

płk. pil. Camillo Perini
ppłk. pil. Augustyn Domes
płk. pil. Tadeusz Prauss

Rys historyczny

Aczkolwiek lotnisko Lewandówka było miejscem skąd startowały pierwsze lwowskie eskadry w czasie działań wojennych 1918–20 i stąd broniły oblężonego Lwowa, nie nadawało się ono do rozbudowy po wojnie. W planach wybór padł na pole pod Skniłowem i tu zaczęto budowę lotniska w 1924 r. Nie czekając na rozbudowę, już w 1925 roku rozpoczęto organizowanie pułku. Przybywający personel kwaterowany był na Lewandówce, w mieście i w zabudowaniach prywatnych. Personelu dostarczyły zorganizowane dużo wcześniej formacje 1-go i 3-go pułku.

Stworzono więc:

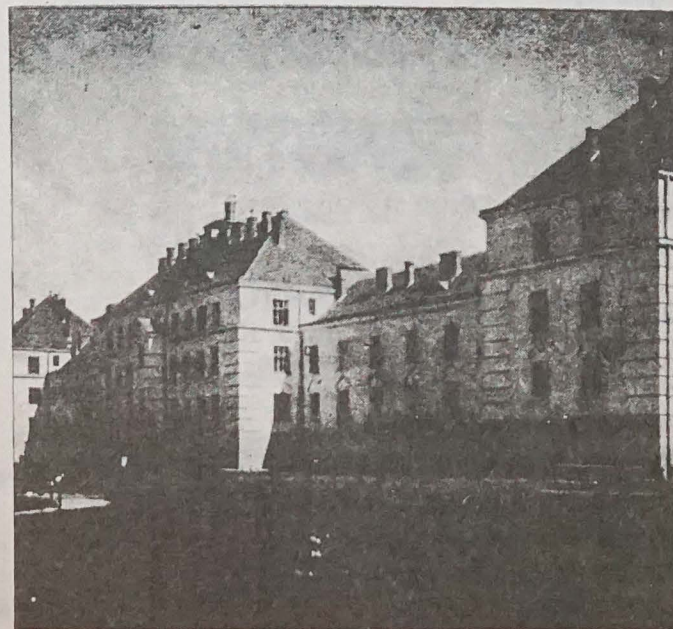
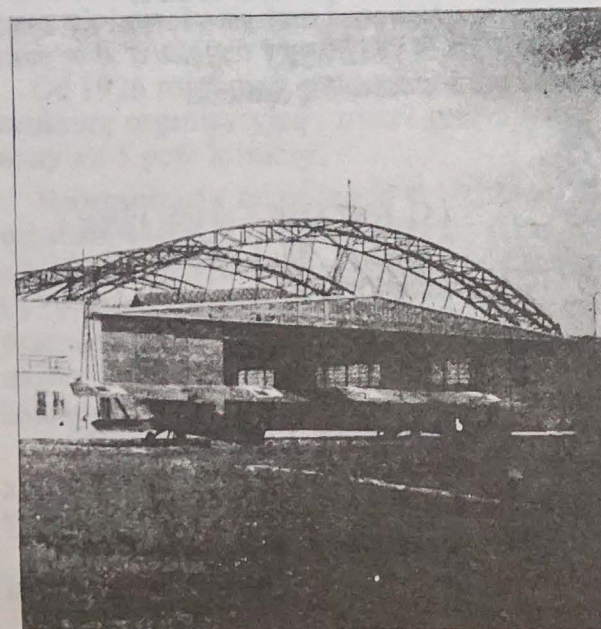
– I dywizjon liniowy, złożony z 61-ej i 62-ej eskadry i

– II dywizjon liniowy, złożony z 63-ej i 64-ej eskadry.

Zostały one wyposażone w samoloty francuskie Potez XV. W latach 1926–29 powstały obszerne i piękne budowle i nowoczesne hangary. W następnych latach, rozszerzano i ulepszało lotnisko i powstał tu również dworzec dla lotnictwa komunikacyjnego.

W 1930 r. zaczęto tworzyć plutony towarzyszące. W 1937 powstał III Dywizjon Myśliwski złożony ze 161 Eskadry oraz 162 Eskadry (stworzonej ze 133 Eskadry przeniesionej z Poznania). Powstaje również IV Dywizjon Towarzyszący złoż. z 69 (potem 63) Esk. towarzyszącej i w następnym roku (1938) z 66 Eskadry towarzyszącej. W 1938 roku I Dywizjon złożony z 61 i 62 Eskadry zostaje rozwiązany..

W roku 1939 pułk posiadał więc II Dywizjon Liniowy złożony z 64 i 65 Eskadry, III dywizjon złożony z 161 i 162 Eskadry i IV Dywizjon towarzyszący złożony z 63 i 66 Eskadr



Zabudowania w Skniłowie

Organizacja w 1939 r.

D-ca pułku:

płk. pil. Tadeusz Prauss

Z-ca d-cy

ppłk. pil. dypl. F. Haberek

Komendant Bazy::

mjr. pil. Marian Loedl

Kwatermistrz:

mjr. dypl. int. Czesław Kolbusz

Komendant Parku:

mjr. pil. Michał Blajcher

kpt. pil. Krzysztoff

D-ca Oddziału Portowego:

kpt. pil. Stefan Massalski

D-ca Komp. Portowej:

por. obs. Władysław Wyszomirski

D-ca Dyonu Szkolnego:

mjr. pil. Wacław Wolski

D-ca Eskadry Szkolnej:

kpt. pil. Stanisław Cugier

D-ca Eskadry Treningowej:

kpt. pil. Paweł Pischinger

Komendant PW. Lot.

kpt. pil. T. Stefanicki



Płk. pil. Augustyn Domes
jeden z dowódców Pułku.

IV DYWIZJON TOWARZYSZĄCY

D-ca: mjr. obs. Adam Dąbrowa.



63 ESKADRA TOWARZ.
D-ca: kpt. Haręźlak
Samolot: Czapla



66 ESKADRA TOWARZ.
D-ca: kpt. obs. Kubieniec
Samolot: R. XIII

69 ESKADRA TOWARZ. *

D-ca:
Samoloty: RXIII potem Czapla
* w 1938 r. stała się 63 Eskadra

I DYWIZJON LINIOWY *

D-ca:



61 ESKADRA LINIOWA *
D-ca:
Samolot: Potez XXV



62 ESKADRA LINIOWA *
D-ca:
Samoloty: Potez XXV
potem Karaś

* Rozwiązane w 1938-39 r.

II DYWIZJON LINIOWY

D-ca: mjr. Alfred Peszke



64 ESKADRA LINIOWA
D-ca: kpt. pil. Mieczysław
Pronaszko
Samoloty: Karaś



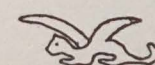
65 ESKADRA LINIOWA
D-ca: kpt. obs. Maciej Piotrowski
Samoloty: Karaś

III DYWIZJON MYŚLIWSKI

D-ca: mjr. pil. Stanisław Morawski



161 ESKADRA MYŚLIWSKA
D-ca: kpt. pil. Władysław
Szczęśniewski
Samoloty: P.11



162 ESKADRA MYŚLIWSKA
D-ca: kpt. pil. Bernard Groszewski
Samoloty: P.7

Litera pułkowa pod skrzydłem: S

PIERWSI DOWÓDCY PUŁKÓW LOTNICZYCH



1 Pułk: ppłk. pil. Camillo Perini



2 Pułk: ppłk. pil. Ernest Cieslewski



3 Pułk: ppłk. pil. Aleksander Serednicki



4 Pułk: płk. pil. Roman Florer



5 Pułk: płk. pil. Jerzy Kossowski



6 Pułk: płk. pil. Camillo Perini

OSTATNI DOWÓDCY PUŁKÓW LOTNICZYCH



1 Pułk: płk. pil. Stefan Pawlikowski



2 Pułk: ppłk. pil. Stanisław Nazarkiewicz

3 Pułk: ppłk. obs. Edward Karaś
(przedsłatni dowódca)

4 Pułk: płk. pil. Bolesław Stachoń



5 Pułk: ppłk. pil. Tadeusz Piotrowicz



6 Pułk: płk. pil. Tadeusz Praus



WYŻSZA SZKOŁA LOTNICZA Warszawa

W.S.L. została utworzona w 1936 r. przy Wyższej Szkole Wojennej w Warszawie, i wypuszczała do czasu wojny trzy roczniki (10-cio miesięczne) po ok. 20 oficerów w każdym z nich.

Gen. pil. S. Karpiński tak pisze w Skrzydłach w styczniu 1943:

„Kto wie, czy nasze lotnictwo nie wyglądałoby w czasie wojny 1939 r. trochę inaczej, gdyby Wyższa Szkoła Lotnicza powstała w Polsce nie w 1936 roku, lecz co najmniej dziesięć, lub piętnaście lat wcześniej, jak to powinno się stać; może lotnictwo nie byłoby kopciuszkiem i okrasą armii lądowej, lecz prawdziwymi siłami powietrznymi Polski”.

SZKOŁA PODCHORAŻYCH LOTNICTWA GRUPA TECHNICZNA Warszawa – Mokotów

Szkoła której pomieszczenia znajdowały się na krawędzi lotniska Mokotów szkoliła oficerów technicznych lotnictwa.

SZKOŁA PODCHORAŻYCH REZERWY Radom

W okresie intensywnego szkolenia pilotów i obserwatorów nie było już wystarczających pomieszczeń dla podchorążych rezerwy, którzy tworzyli przez wiele lat trzeci rocznik w S.P.L., przeniesiono więc całe szkolenie podchorążych rezerwy do Radomia.



LOTNICZA SZKOŁA STRZELANIA I BOMBARDOWANIA Grudziądz.

Szkoła organizowała i przeprowadzała:

- Wyższy Kurs Pilotażu (dla wszystkich stopni)
- Podstawowy Kurs Pilotażu dla szeregowych
- Kursy strzelania i bombardowania

W 1938 r. kursy pilotażu zostały przeniesione do Dębina i Krosna.

CENTRUM WYSZK. PODOFICERÓW LOTN. Bydgoszcz

W 1921 r. była tu Niższa Szkoła Pilotażu Szkoła Mechaników Lotniczych. W 1924 r. została tu również przeniesiona czasowo Wyższa Szkoła Pilotażu, ale później przeszła do Grudziądza. Od 1930 Centrum prowadziło Szkołę Podoficerów dla Małoletnich a od 1933 r. Techniczną Szkołę Podoficerów Lotn. dla Małoletnich. W 1938 r. szkoły dla małoletnich zostały przeniesione do Krosna

Swiecie

Ośrodek współpracujący z Centrum w Bydgoszczy. Była tu przejściowo Szkoła Podoficerów dla Małoletnich przed przeniesieniem do Krosna. Pozostał Batalion Szkolny Lotnictwa dla szkolenia podstawowego kontyngentu.



SZKOŁA PODOFICERÓW dla MAŁOLETNIICH Krosno

W 1938 r. zostaje tu przeniesiony całokształt szkolenia dla małoletnich a więc szkolenie podoficerów, mechaników i pilotów.

SZKOŁY LOTNICZE

CENTRUM WYSZKOLENIA OFICERÓW LOTNICTWA DĘBLIN



Data utworzenia: 1928

Organizator: płk. pil. Roman Florer

Komendanci:

- płk. pil. Roman Florer
- płk. dypl. obs. Stanisław Ujejski
- ppłk. pil. Franciszek Wiedeń
- płk. pil. Wacław Iwaszkiewicz
- płk. dypl. obs. Modest Rastawiecki

Lotnisko Dęblin używane było najpierw przez lotnictwo austriackie a po odzyskaniu niepodległości już w 1920 roku ulokowano tam Szkołę Pilotów organizowaną przez Francuzów i przeniesioną tu z Mokotowa. W czasie wojny polsko-bolszewickiej Dęblin był bazą wielu lotniczych jednostek bojowych. Stacjonowały tu przejściowo 21-a, 3-cia, 10-a, 18-ta Eskadra. W tym czasie ze znanych nam pilotów przewinęli się przez Dęblin: L. Rayski, T. Wiedeń, O. Tuszkiewicz i S. Karpiński. E. Karaś, K. Orłoś i S. Pawlikowski.

Aczkolwiek idea stworzenia tu dużego centrum wyszkolenia nurtowała od czasu zakończenia wojny, nie pozwalał na to brak sprzętu i środków materialnych.

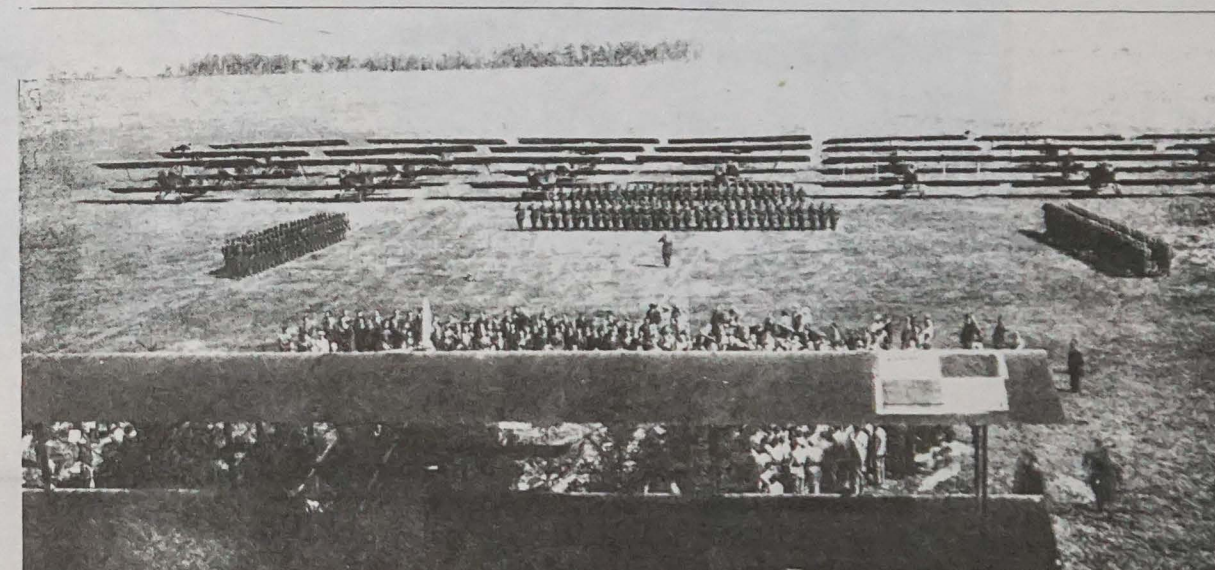
Dopiero w 1926 roku powstaje tu oficerska Szkoła Lotnicza, która staje się w 1928 r.

Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa. Na wiosnę 1927 r. dwa roczniki (starszy i młodszy) które przyszły tu z Grudziądza mają po ok. 70 wychowanków. Szkoła oficerska lotnictwa zostaje przemianowana na Szkołę Podchorążych Lotnictwa. Dochodzi z czasem również rocznik podchorążych rezerwy. Ponadto tworzą się kursy dowódców eskadr, obserwatorów innych broni i pilotaż podstawowy dla oficerów.

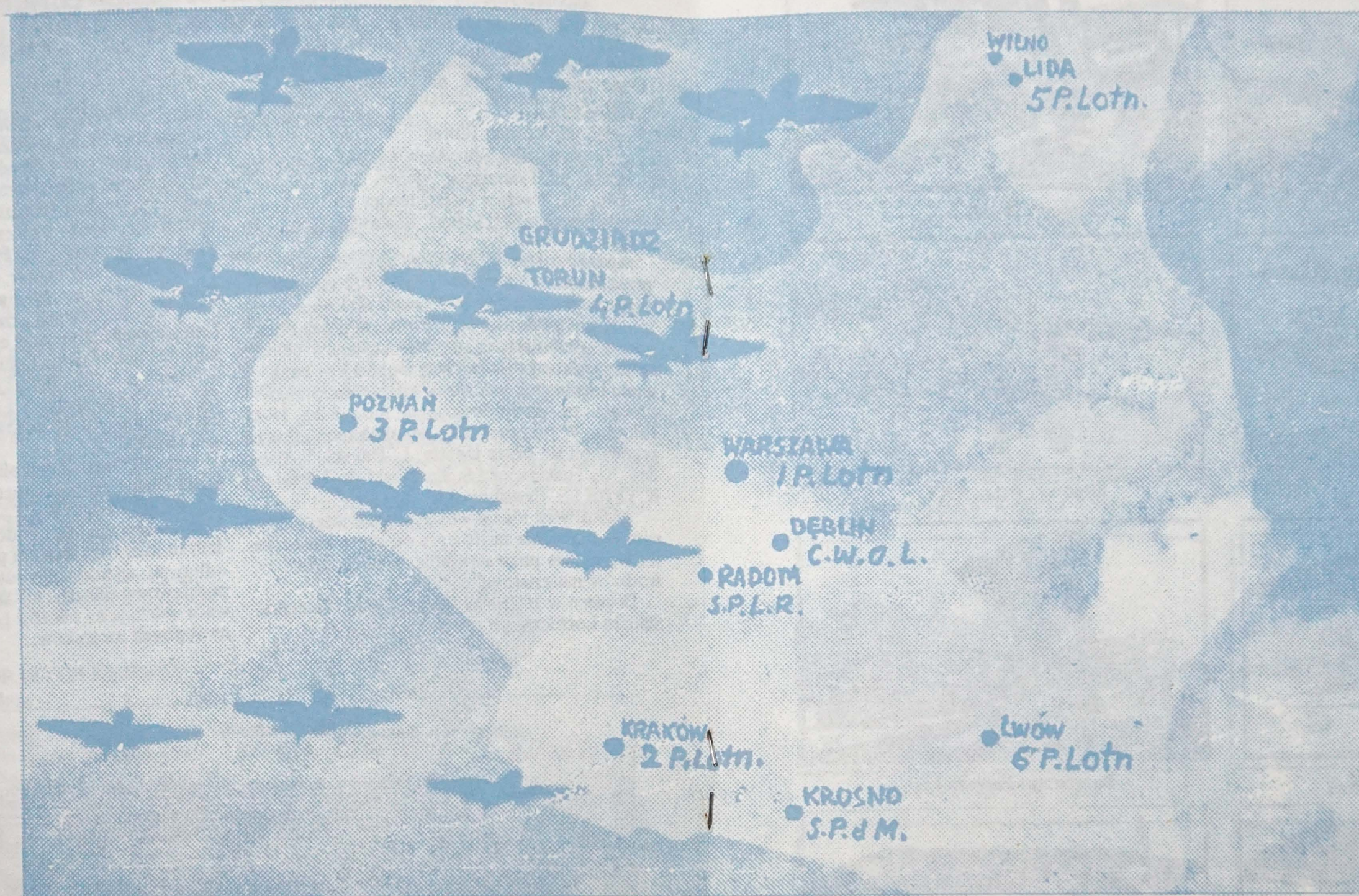
W ostatnich latach przed wojną w okresie intensywnej rozbudowy eskadr, Centrum rozwija się gwałtownie i musi nawet korzystać z lotnisk satelitowych: Ujeź, który posiadał najpierw tylko namioty i dopiero w 1939 r. zabudowania, oraz Borowina, lądowisko bez zabudowań.

W 1939 Centrum szkoli się: Dywizjon Pilotażu i Dywizjon Obserwatorów, obsługiwane przez trzy eskadry szkolne.

W ostatnich latach podchorążowie przechodzili tu kurs trzyletni. Na pierwszym roczniku odbywali wyszkolenie wstępne i teorię oraz podstawowy pilotaż na RWD8 po czym następowała selekcja na pilotów i obserwatorów do następnych roczników.



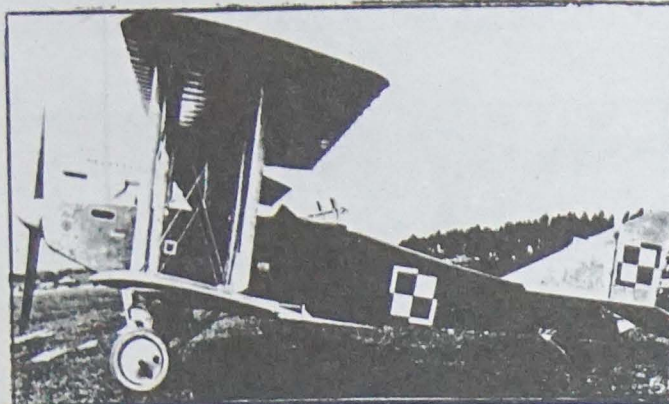
Dęblin: dzień promocji



*From the Polish Air Force Reunion
sincere Greetings and Salutations
to our Friends and Colleagues
in the Allied Air Forces*

*Ze Zjazdu Lotników Polskich
z głębi serc naszych
koleżeńskie pozdrowienia
ślemy braciom lotnikom*

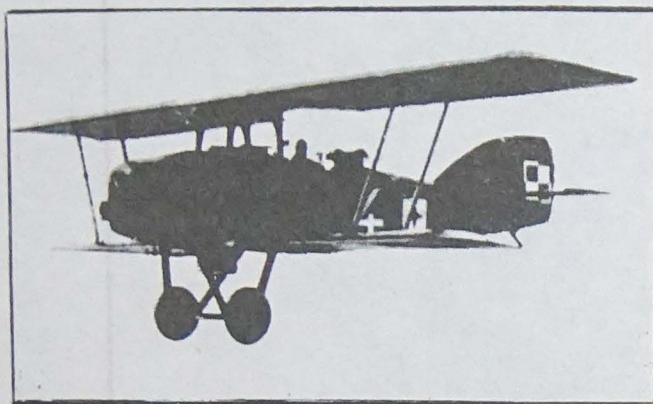
PIERWSZE TYPY SAMOLOTÓW W PUŁKACH LOTNICZYCH (seryjne)



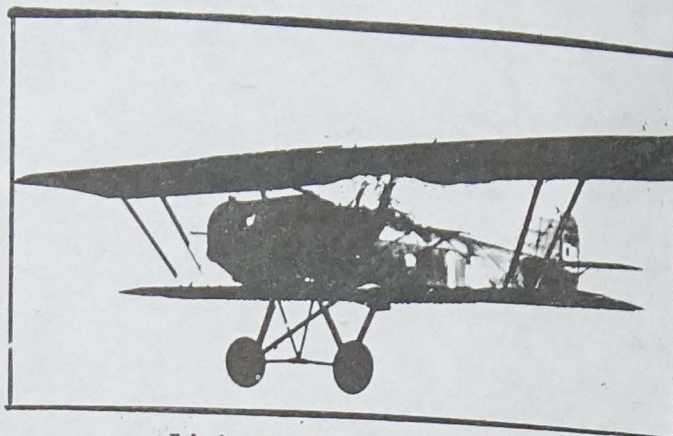
Wywiadowczy: Ansaldo A300



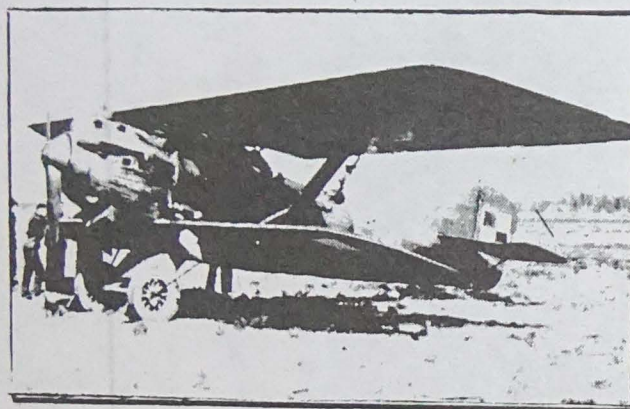
Liniowy: Potez XV



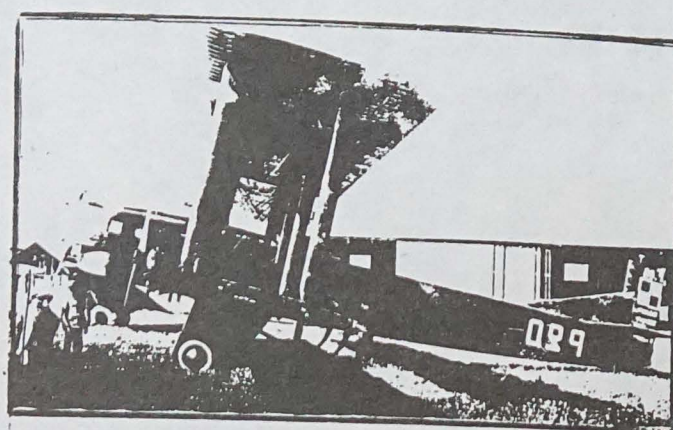
Liniowy: Potez XXVII



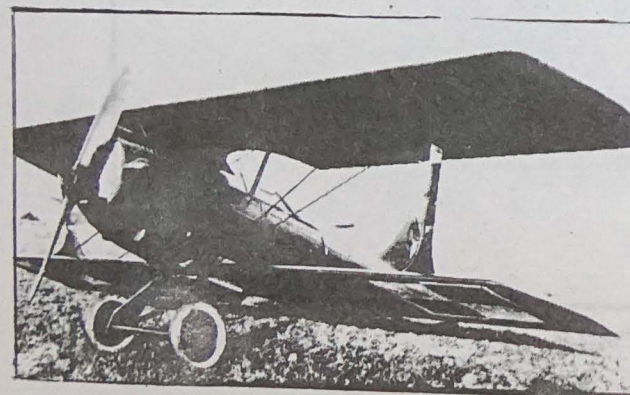
Liniowy: Potez XXV



Liniowy: Breguet XIX



Bombowy: Farman F68



Myśliwski: Spad 61



Szkolny: Morane Saulnier

OSTATNIE TYPY SAMOLOTÓW W PUŁKACH LOTNICZYCH



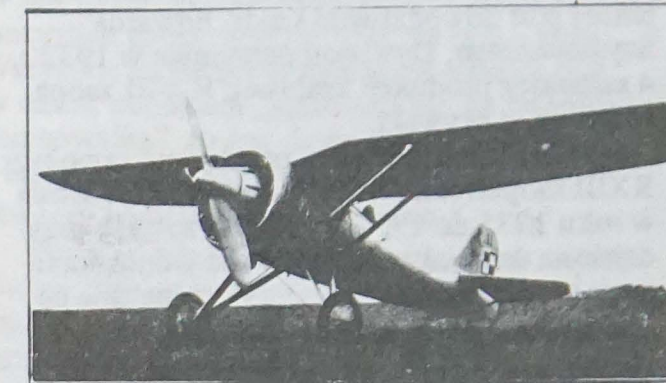
Liniowy: Potez XXV



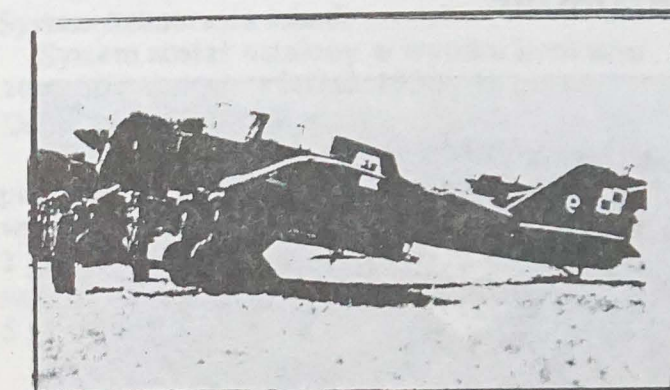
Towarzyszący: Lublin R XIII



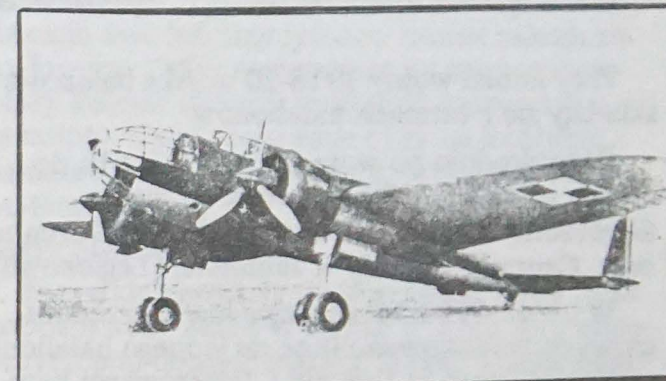
Towarzyszący: RWD 14 Czapla



Myśliwski: PZL P11



Liniowy: PZL P23 Karaś



Bombowy: PZL P37 Łoś



Szkolny: RWD 8



Szkolny: PWS 26

DYWIZJON MORSKI

Po różnych wstępnych próbach w okresie 1919–20 utworzono jednostkę lotnictwa morskiego z przestarzałych samolotów niemieckich. W 1922 zaczyna tworzyć się dywizjon morski najpierw pod opieką organizacyjną 2 pułku lotniczego.

W latach 1924–26 przechodzi fazę ćwiczebną i dopiero w 1927 bierze udział w ćwiczeniach z Marynarką Wojenną. W roku tym tworzy się wydzielona jednostka w Pińsku.

W latach 1929–30 Dywizjon Morski przechodzi w skład organizacyjny Marynarki Wojennej pod dowództwem kmdr. Edwarda Szystowskiego. Dywizjon otrzymuje w 1932 r. 4 samoloty produkcji krajowej: R VIII zaopatrzone w pływak.

Od 1932 roku zaczęły przybywać samoloty RXIII zaopatrzone w pływak i liczba ich urosła w roku 1935 do 19. Trzy R XIII zostały przydzielone do Pińska; w 1937 roku jednostka ta została rozwiązana i samoloty przekazane do Pucka.



R XIII na pływakach

W 1939 roku dywizjon składał się z Eskadry współpracy wyposażonej w dziesięć R XIII i dwu R VIII, Eskadry Treningowej wyposażonej w pięć R XIII i plutonu łącznikowego wyposażonego w trzy RWD8 i jeden R XIII (bazowane na lotnisku Rumia koło Gdyni).

WOJSKA BALONOWE

Przy końcu wojny 1918-20 wojska balonowe składały się z czterech batalionów.

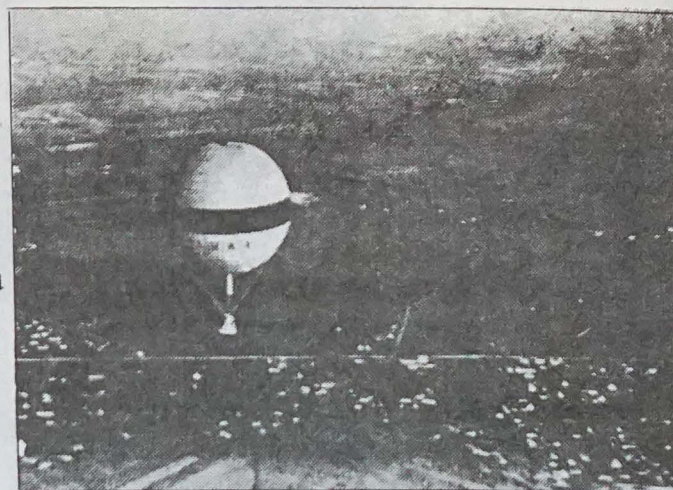
Bezpośrednio po wojnie ilość ich spadła do trzech lecz już w 1922 r. urosła do pięciu. Stworzono również Oficerską Szkołę w Toruniu, oraz Centralne Składy w Jabłonnej (Legionowo).

W latach 1923-24 ze względów oszczędnościowych zredukowano ilość do jednego batalionu stacjonowanego w Toruniu i detaszowanej kompanii w Jabłonnej. Zlikwidowano również wtedy Oficerską Szkołę w Toruniu na rzecz doraźnych kursów.

Z czasem jednostka w Jabłonnej została również powiększona do rzędu batalionu (jak w Toruniu).

Od 1926 sprzęt zaczął być produkowany w polskich wytwórniach, zwłaszcza w Głównych Warsztatach Balonowych, gdzie poza sprzętem balonowym produkowano również spadochrony.

Polscy baloniarze szczycili się przed wojną dużymi osiągnięciami w sporcie balonowym



tak w wyczynach krajowych jak i w międzynarodowych.

Obszerną dokumentację na temat wojsk balonowych znajdujemy w Instytucie im. gen. Sikorskiego, a dane o działalności w czasie wojny 1918-20 w księdze „Ku czci poległych lotników” wydanej w 1933 r.

ZNAKI LOTNICZE NA SAMOLOTACH

Szachownica

W pierwszych tygodniach istnienia lotnictwa polskiego nie było jeszcze ustalonego znaku dla polskich samolotów wojskowych.

W tej sytuacji w połowie listopada 1918 r. wylądował w Warszawie por. pil. Stefan Stec mając na swym samolocie myśliwskim (Oeffag) wymalowany biało-czerwony znak szachownicy. Motyw szachownicy w kolorach czarno-białych był używany w lotnictwie austriackim w znaku pilota. Stec zmienił kolory czarno-białe na biało-czerwone.

Znak ten zobaczył ppłk. pil. Łosowski ówczesny szef Sekcji Żeglugi Napowietrznej przy Ministerstwie Spraw Wojskowych i motyw ten tak mu się podobał, że zaproponował by rysunek ten został przyjęty przez całe lotnictwo wojskowe.

Wczesne godła i znaki

W latach 1922 – 1930 niektóre eskadry nie miały wogóle godeł, inne przejściowo były oznaczane systemem kwadratów z wymalowanymi na nich pasami i trójkątami. Zaznaczyła się więc chęć wprowadzenia jednolitego systemu godeł o motywach artystycznych.

System oznaczania eskadr

System został ustalony w wyniku konkursu zorganizowanego w latach 1930–31 przez Departament Lotnictwa.

W wyniku ustalono przede wszystkim, że pułk otrzymuje dla wszystkich swych eskadr wspólny kształt tła dla godła eskadr a więc 1 pułk lotniczy kształt trójkąta, 2 pułk – kwadratu, 3 pułk – rombu, 4 pułk – pięciokąta, 5 pułk – krzyż, a 6 pułk – koło.

Przyjęto również motywy godeł, a mianowicie dla eskadr myśliwskich – ptaki, dla eskadr liniowych – ssaki i zwierzęta mityczne, dla eskadr towarzyszących – owady.

Godła wprowadzano stopniowo i pozwalało na pewne odchylenia. I tak Eskadra Kościuszkowska zachowała swój tradycyjny znak. Eskadry myśliwskie 2 pułku malowały swoje godła bez motywu tła pułkowego. Niektóre eskadry zatrzymały swe dawne godła. Wszystkie eskadry treningowe miały literę T na tle motywu pułkowego.

Odtworzenie godeł eskadrowych zawdzięcza my w dużej mierze kol. J.B. Cynkowi, który raczył pozwolić na skorzystanie z jego wspaniałych zbiorów.



Spad ze znakowaniem sprzed 1931 r.

Reprodukcje godeł pochodzą z różnych źródeł, jak fotografii amatorskich samolotów, ilustracji i opisów w publikacjach i dokumentach. W ten sposób udało się odtworzyć nieomal wszystkie godła. Brakuje obecnie tylko kilka. Wszystkie uzyskane reprodukcje musiały być w naszej publikacji „sprowadzone do wspólnego mianownika” to jest do tej samej wysokości i tej samej techniki graficznej.

Numeracja seryjna samolotu

Obok godeł eskadrowych malowano zwykle duże cyfry identyfikacyjne pilotów (od nr. 1 w zwyż) z tym że samolot dowódcy eskadry nosił zwykle nr. 1.

Numeracja seryjna samolotu

Numerowanie seryjne przyjęto z lotnictwa austriackiego. Typowi samolotu lub wytwórni dawano dwu lub trzycyfrowy numer zakończony kropką. Cyfry następujące po kropce oznaczały kolejne numery produkcji danego typu samolotu. Cyfry malowane były na kadłubie samolotu niedużymi literami, przeważnie na statecznikach.

Litery pułkowe.

Wszystkie samoloty danego pułku miały znak rozpoznawczy pułku w formie dużych liter malowanych pod dolnym płatem. I tak, 1 pułk miał literę N, 2 pułk literę K, 3 pułk literę P, 4 pułk literę T, 5 pułk literę L, a więc w zasadzie pierwsze litery swych miast, za wyjątkiem Lwowa którego literę miał już 5 pułk (Lida) przyznano więc literę S (od Skniłowa). Warszawa otrzymała literę N – z trudnych do ustalenia powodów.

Pod dolnym płatem malowano również duży numer rejestracyjny; system tej numeracji również zaginął w pamięci.

* * *

Prawie wszystkie informacje zawarte w tym opracowaniu pochodzą z obszernej naszej dokumentacji lotniczej zdeponowanej w Instytucie im. gen. Sikorskiego – która jest skarbem obecnie bezcennym.

R. Czerniawski

ODESZLI OD NAS

1. Antoni Stefan Wayda
2. Walerian Kazimierz SZCZELKUN
3. Władysław PIOTROWSKI GULPH
4. Michał ZABARYŁO
5. Jan RODZIEWICZ
6. Artur KOWNACKI
7. Jan Maria ADAMOWSKI
8. Karol JARMOŁOWICZ
9. Lech Antoni POGORZELSKI
10. Tadeusz CZAYKOWSKI
11. Stefan Roman SICIŃSKI
12. Józef BUREK
13. Andrzej MRZYGLÓD
14. Tadeusz ZIELIŃSKI
15. Wacław WASIŃSKI
16. Władysław KORBECKI
17. Bolesław BOBOLAK
18. Stefan KOCHANEK
19. Henryk BOROWIEC
20. Kazimierz KOKALSKI
21. Stanisław BILYK
22. Wojciech WIECZOREK

14.7.1976 Warszawa
 7.4.1977 Sheppeton
 15.4.1977 Kanada
 18.4.1977 Gandawa, Belgia
 23.4.1977 Londyn
 30.4.1977 Luton
 9.5.1977 Londyn
 13.5.1977 Nottingham
 15.5.1977 Durban, S. Africa
 19.5.1977 Farnborough
 16.6.1977 Lincoln
 8.6.1977 Sconthorpe
 19.6.1977 Epsom
 lipiec 1977 Los Angeles
 99.7.1977 Mddx.
 14.7.1977 Londyn
 15.7.1977 Londyn
 21.7.1977 Gandawa, Belgia
 23.7.1977 Derby
 29.7.1977 Penley
 31.7.1977 Londyn
 12.5.1977 Londyn

CZEŚĆ ICH PAMIĘCI!

Ś.p. STEFAN KOCHANEK
 Prezes Koła SLP w Belgii

Dnia 21 lipca 1977 r. zmarł Stefan Kochanek, Prezes Koła SLP w Belgii.

Odszedł z naszego lotniczego grona zasłużony działacz społeczny, człowiek o prawym charakterze, inicjator założenia Koła w Belgii, z myślą by nieść pomoc lotnikom i rodzinom zamieszkałym w Belgii oraz z myślą o współpracy z Polonią belgijską.

Zawsze był wierny słowom zawartym w Deklaracji Ideowej Stowarzyszenia, w której zawarte są wskazania, dotyczące prac nad odzyskaniem niepodległości przez naszą Ojczyznę. Był także inicjatorem i współtwórcą Pomnika Lotnika Polskiego w Belgii, który po wszystkie czasy będzie przypomnieniem walk polskiego lotnictwa na ziemi belgijskiej.

Po zorganizowaniu Koła powstało Towarzystwo Przyjaciół Lotnictwa Polskiego w Belgii, które w największym stopniu przyczyniło się do budowy Pomnika i wzięło na swe barki opiekę nad rodziną lotniczą w Belgii.

Ś.p. Stefan zalicza się do grona tych, którzy odchodząc pozostawiają po sobie pamięć, która nie ginie. Był dobrym lotnikiem, zarazem wspólnym działaczem, który oddał wiele usług Polskiej Sprawie.

Spoczywając na ziemi belgijskiej niech śni o naszej Ojczyźnie wolnej od trudów przeszłości i promiennej wiarą w przyszłość.

A. Gabszewicz

FOR OUR ENGLISH FRIENDS

Polish Air Force before 1939

by Michael A. Peszke

Michael A. Peszke is an Associate Professor of Psychiatry at the University of Connecticut, author of many articles and one book in the area of legal psychiatry.

Interested in military history, he edited the papers of his father, Maj. Alfred Peszke, describing the activities of the Polish Bomber Brigade in September 1939. Major Peszke was a wing commander of a bomber unit in that campaign. The article was published in the *Polish Review*, Vol. XIII, No. 4, 1968, "The Bomber Brigade of the Polish Air Force in September, 1939."

The most significant and predominant influence on all military thinking in the inter-war period in Poland was the experience of the 1920 Polish-Soviet War. This war was fought by a fledgling Polish Army contrary to all principles developed in the West during the "Great War" in which trench warfare was the rule.

A mobile, dynamic war of maneuvers was fought back and forth all the way from Kiev to Warsaw and back to Minsk, culminating with the Polish victory.⁶ The success in this war led to the development of military strategy and doctrine based on the concept of mobile and in-depth defenses.

In the West, fighter air forces had fought numerous individual combats which, with time, achieved an esoteric glamor but which, in effect, gave small advantage to any side. The promise of a future ultimate and decisive weapon had been seen in the bombing of London, but the threat failed to offer significant strategic advantage. In the Polish-Soviet War of 1920, Poland's air

supremacy was so overwhelming that the results were striking in two respects. Over the vast terrain of the Polish-Soviet borderland, the airplane became a vital means of reconnaissance and communication. It was also used successfully in the role of ground support and interdiction. The Army commanders were very impressed by the extent of the ancillary role of the Air Force. Although it may be true in retrospect that this doctrine of front-line air support became the predominant attribute of military doctrine in the Polish Staff, it would be a mistake to see it as a static position. The doctrine was continuously developing and unfolding, shaped by the perceived needs of the General Staff, availability of planes, the teaching and writing in the War College (Wyzsza Szkoła Wojenna), and the experiences in the West. The Polish Staff was considerably influenced by French military doctrine, particularly from 1920 to 1928, when a French officer, Colonel Faury, headed the Polish War College.

From the very beginning, the Polish War College had an Air Force section. The instructors of Air Force operations were initially (1920-1924) French officers.

The post of Air Force Commander was created during the 1920 War, although its title varied until 1925. General Rayski was appointed to this post in 1926 and held it until his resignation in March 1939. He was responsible for the purchasing and developing of Air Force equipment and the implementation of Air Force doctrine as dictated by the Inspector General.

During the first 10 years of Poland's independence, Air Force equipment was primarily French. During the late 1920s, the first Polish single-engine fighter planes began to enter service.

With the advent of the 1931 doctrine, Rayski was empowered to place orders for the development and design of appropriate aircraft, and in 1935 the PZL 23 Karas

began to enter service with the Polish combat units. This aircraft was built to implement the doctrine of front-line support.

A special committee, the K.S.U.S. — Komitet do Spraw Uzbrojenia i Sprzetu (Committee for Armaments and Equipment), was formed to plan the rearmament effort of the Polish Armed Forces. It was decided that 785 million zloty would be spent over the next five years for the purchase of equipment for 78 Air Force squadrons.¹¹ It is interesting that this was already 368 million less than what General Rayski had recommended as the basic minimum need of the Air Force. This plan envisaged that by 1941 the Air Force would consist of 21 bomber, 10 pursuit (twin-engine fighter), 15 fighter (single-engine), and 32 "liniowe" and reconnaissance squadrons. It may be worthwhile to take a look at the whole rearmament budget. The total military rearmament budget was 4,759,000,000 zloty or 33 percent of the national budget — the Air Force share was 18 percent. Other countries were spending significantly higher percentages of the budget on the Air Force, and many in retrospect have commented that this low percentage in Poland was evidence of the lack of understanding of the importance of aerial units. The proposed strength of four motorized brigades for the Polish land forces was not attained (only two were organized by 1 September 1939). The reason for this was not ignorance or malevolence, but simply lack of sufficient funds.

The historical fact is that the budget for the Polish Air Force was small and inadequate to meet the basic needs.

To give some further background to this horrendous problem facing the Polish Air Command, one PZL 37 (Łos) cost 280,000 zloty, and a fully equipped bomber squadron cost approximately 20 million zloty! This was about 10-15 percent of the annual allotment for modernizing the Air Force.

There were, however, unsatisfactory problems which needed to be resolved. The Polish Air Force was paying the penalty for the two-track system of command. The administrative set-up of the Air Force, organized into six Air Force regiments which were composed of Bomber, Army Corps

Operation, Fighter, and Training Squadrons, was completely incompatible with wartime organization.

As Smigly-Rydz built up the authority of the General Staff and emphasized its role in the planning of operations and dispositions, an Air Force Staff was belatedly organized as part of the General Staff. This Air Force section was headed by Gen. S. Ujejski.

The planning for the impending war became a function of a special group of professionals, but the dichotomy of responsibility was not abolished immediately. Reading the available literature, it appears that in practice, at least, the situation caused the following developments. The Air Force Staff was responsible for the potential disposition of those combat units that were available. Under the pressure of meeting the needs of the Army commanders, it also had to contend with its own conviction that a separate independent Air Force was needed.

The Air Force Inspector (Zajac) continued to be responsible for the general overview of the situation. In March 1939, Zajac wrote that he was told by Smigly-Rydz that in the event of war he would become the Commander-in-Chief of the Air Force.¹² This may, in fact, be related to the resignation in March 1939 of General Rayski who very well may have expected to assume that role himself after so many years as the officer in charge of the peacetime Air Force. Zajac and the Air Force staff then attempted to bring the peacetime administrative structure into line with the necessary disposition for war. Air Force staffs were organized as part of each Army command, and an independent Bomber and Fighter Brigade was formed. The trend in the Summer of 1939 was to bring the Air Force organization into a scheme as compatible as possible with wartime operations.

As Inspector General, Zajac was confronted by this gap between the modern but weak bomber force that was available to the Polish Air Force and the rather obsolescent and inadequate defensive force. The fighter squadrons were not only short of the number stipulated in 1936, but were still equipped with a plane that should have

been phased out in 1937. Zajac insisted that all industrial output give priority to the production of a fighter plane, yet none of the available prototypes was ready for mass production. In his reports, which are a matter of historical record, he alerted the minister of Military Affairs to the situation, and, as a result of his concern, a decision was made to curtail the production of the very successful P.Z.L. 37 (Łos) and to retool for fighter production.¹⁴ As a result of this decision and the continued export of Polish-built planes right up to July 1939, Zajac has been labeled as "incompetent" by some of his critics.¹⁵ The following, however, has to be kept in mind. As part of their attempt to develop a significant industrial base to support munitions and armament factories, the Poles chose the route of paying for much of the equipment by promoting exports. Other countries have also had to develop significant armaments and export industries to pay for their own equipment and to lower the base price of their own product. In the 1960s and early 1970s France has been a prime example, but even the United States in the mid-1970s is busily marketing its new jet fighters to NATO and oil-producing countries to bring down the cost and to support its own economic situation.

The engines for the fighter and reconnaissance planes that were exported to Greece, Rumania, Bulgaria, and Turkey were purchased in Britain. With the Polish government already in a deadlock over financial negotiations with Britain, it seems unthinkable that the Poles could have commandeered for their own use British-built engines paid for by other countries. Yet that is very much what has been advocated by many critics. When the emergency situation in August 1939 did reach its flash point, these planes actually were taken over by the Polish authorities and commercial penalties were paid.

The actual order to curtail PZL 37 production and to retool for fighter production, however, emanated from the Minister of Defense and was prompted by the very convincing argument that Zajac marshalled in his recommendation for strengthening the fighter squadrons. Dur-

ing this interim period it was also decided, at the level of the Minister of Military Affairs, to use some of the funds made available by loans from France and the United Kingdom for the purchase of equipment in the West. However, neither France nor Britain was willing to part with modern aircraft. The British eventually agreed to sell 14 Hurricanes and the French, 200 Morane-Saulnier fighter planes. However, none of this equipment purchased during the Summer of 1939 reached Poland in time.

The defensive doctrine was implemented too late. The Polish aircraft industry failed to come up with a suitable replacement for the outdated fighter planes, and Rayski's prediction that Poland could only look to itself seemed fully justified. The Air Force doctrine of 1931 was modified in some technical points by a directive in 1938 which emanated from the Air Force Staff, which was part of the General Staff. This directive outlined certain criteria, particularly for the use of the Bomber Brigade. The Air Force Staff also directed that a 100 percent plane reserve be available. Acting on the assumption that proved disastrous in September 1939 but successful when used by the Israelis in 1967 that the wear and tear of combat is greater on men than machines, General Zajac suggested that each bomber plane have two crews. This led to the disbandment of a number of Potez (biplane) squadrons. During the 1939 Polish-French military discussions it was also agreed to implement shuttle bombing. French bombers were to overfly Germany, land in Poland, refuel, "bomb up," and fly back. The French did not implement the agreement.

Contrary to what is often written about the September 1939 Campaign, the Polish Air Force was not destroyed on the ground on the first day. As early as 26 August it had been dispersed to wartime, and in most instances, secret bases. The quality of many of these bases left a great deal to be desired, and in only a small number of cases were they really well prepared.

Bekker writes, "Despite all assertions to the contrary, the Polish Air Force was not destroyed on the ground in the first two days of the fighting. The Bomber Brigade, in particular, continued to make deter-

mined attacks on the German forces up to September 16th."¹⁴

By September 1939 the Polish Air Force had developed an operational doctrine which, in retrospect, was appropriate and justified. The majority of Polish armies had front-line and reconnaissance aircraft: the Commander-in-Chief had an independent bomber force which, due to international political sensitivity, was (at the last minute) prevented from undertaking any strike during which German civilians might have been endangered. There is acrimonious debate as to whether the fighter wings all should have been centralized or, as happened, distributed by wings (20 planes) to the armies. The arguments are theoretical. Zajac writes, "There is a basic principle of war that when you are short of equipment, you centralize; however, to centralize you need a better communication system than Poland possessed in 1939."¹⁵

The centralized Fighter Brigade (two wings and one squadron) defending Warsaw could only operate within a 30 km radius of its bases, but during the first 6 days it achieved 43 victories and during the last 10 days, only 7. The fighter wing of the Poznan Army, moving continually with its retreating units, operated effectively until 18 September and although it lost all its planes, it achieved 31 victories.¹⁶

During the period of 3 to 7 September, the Bomber Brigade flew 106 combat missions in the Czesochowa-Piotrkow areas, attempting to stem the German blitzkrieg. During this four-day all-out effort, 70 tons of bombs were dropped on the German forces.¹⁶

There is no question that the planes were not adequate to meet the tasks involved. The fighter planes were outdated by at least one generation. The Karas was neither suitable as a bomber nor as a front-line support aircraft, and the excellent Los was not suitable for the ground-support role that it was called upon to play during the September Campaign.

The construction and development of planes had not kept up with the demands of the operational doctrine, even though it had

been compromised and modified. The rough forward bases, lack of fighter cover, and mobile targets, well protected by anti-aircraft machine-guns and guns, led to heavy losses.

During the September Campaign, Zajac's contention that a strengthened defensive fighter force would have served Poland's interests better was proven conclusively. One can speculate that a quadrupled Polish fighter force would have gone a long way towards challenging the overwhelming German air supremacy which contributed greatly to the destruction of the Polish land armies. A quadrupled fighter force (i.e., 600 planes instead of 150) would have been well within Poland's financial means

The official report of the German Staff stated that 285 German planes were destroyed and a further 279 aircraft were so heavily damaged as to be beyond repair.²⁰ Cynk analyzes these figures and concludes that in view of the fact that the Polish fighter squadrons only claimed 126 victories, it appears that even with the very efficient Polish anti-aircraft batteries, the fighters' share of victories should be approximately 160.²¹ This must be the only time in the whole of the Second World War when claims did not exceed actual results.

With the entrance of the Soviets into eastern Poland on 17 September, 10 days before the capture of Warsaw by the Germans, a policy decision was made to evacuate as many troops as possible through Rumania to France. It was through that route that the majority of Polish Air Force personnel made their way to the West, and it was there that the Polish Air Force, as well as the Polish land Army, were recreated. For the history of these endeavors, the reader is referred to Jerzy B. Cynk's *History of the Polish Air Force 1918-1968 and Destiny Can Wait* (London: Heinemann, 1949).

In retrospect, one can argue that the operational doctrine developed for the Air Force by the Polish Staffs was reasonable, but that its implementation failed due to lack of suitable aircraft and financial and technical resources to provide the necessary aircraft industry and bases.

ZJAZD BOMBOWCÓW

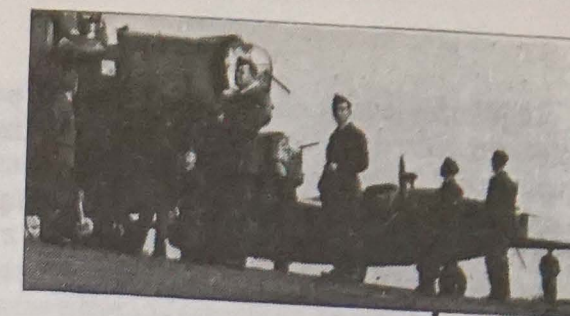
Pamięć o Marszałku Harrisie

RAF BOMBER COMMAND REUNION DINNER (Grosvenor House, Park Lane, London SW1)

jaki odbył się w sobotę, 30 kwietnia 1977, miał głównie na celu oddanie czci, przez ludzi którzy służyli w Lotnictwie Bombowym w czasie ostatniej wojny, swemu umiłowanemu „Commander-in Chief”, Marshal of the Royal Air Force, Sir Arthur T. Harris, Bt, GCB, OBE, AFC, LLD liczącemu sobie obecnie lat 85. Ubocznym celem tej uroczystości było zwrócenie uwagi społeczeństwa brytyjskiego na rolę jaką strategiczne lotnictwo bombowe odegrało w ostatniej wojnie, której zwycięskie zakończenie w odniesieniu do Niemiec Hitlerowskich należy przypisać głównie działalności tegoż lotnictwa. Fakt ten uwypuklony był w wypowiedziach (jakie nastąpiły po kolacji) nie tylko samego C-in-C ale także jego najbliższych pomocników w latach 1942/5 jakimi byli: Air Chief Marshal the Hon. Sir Ralph Cochrane, GBE, KCB, AFC (d-ca 5-ej Specjalnej Grupy Bombowej), Air Marshal Sir Harold Martin, KCB, DSO, DFC, AFC, (S.A.S.O. HQ/BC) i Air Marshal Sir Ivor Broom, KCB, CB, CBF, DSO, DFC, AFC. (D-ca 3 Grupy Bombowej) i Group Captain J.B. Tait, DSO, DFC, (D-ca jednego z Dywizjonów „Pathfinders”).

Wypowiedzi te uwypukliły fakt, że gdy w r. 1924/5 Air Ministry już prawie ulegało presji Rządu rozwiązania Royal Air Force, w zamian za stworzenie Army Air Force i Naval Air Force, było zasługą ówczesnego Director of Planning Royal Air Force (Gp. Cpt. A T Harris, AFC) że na szczęście do tego zamierzenia nie doszło i gdy wybuchła wojna 1939/45, istniało RAF Bomber Command, która choć z braku funduszy mocno zaniedbana, dorosła wkrótce do roli do jakiej była przeznaczona, zwłaszcza gdy w 1942 dowództwo nad nią objął jej obrońca i wybawca Air Marshal, a następnie Air Chief Marshal OBE, AFC, A T Harris.

Jak wiemy, zasługi A T M Harris's nie były w czasie zakończenia działań wojennych należycie ocenione, a nawet pozostały niedocenione w szereg lat po wojnie i A/C/M Harris, zawiedziony i urażony, opuścił niewdzięczną W. Brytanię, przenosząc się do Południowej Afryki.



Dopiero w ćwierć wieku po Wojnie, gdy zaczęto publikować tajne dotychczas fakty i pamiątki wysoko postawionych dowódców, nie tylko brytyjskich ale również amerykańskich, a zwłaszcza niemieckich, raptem obudziło się sumienie W. Brytanii i A T M Harris, otrzymawszy tytuł Baronet'a, odznaczony został orderem The Knight Grand Cross of the Bath.

W swym 20 minut trwającym przemówieniu, A/C/M Sir Arthur Harris podał, że nawet gen. Montgomery, z którym miał szereg starć, na temat użycia Lotnictwa Strategicznego do bombardowania pierwszych linii niemieckich, przyznał w swych pamiątkach, że dzięki Bomber Command udało się wreszcie pokonać przeciwnika niemieckiego i zająć jego bardzo zniszczony bombardowaniami teren. Jedynie Admiralicja Brytyjska nigdy nie chciała się przyznać iż RAF Bomber Command zatopiło 6 niemieckich pancerników, podczas gdy samo Navy tylko 4-ry. Byłaby Bomber Command zatopiła jeszcze 2 więcej, gdyż stały w cieśninach duńskich, bombardując niewiedomo czemu Kopenhagę. Wystarczyło jednak wyjście A/C/M Harris'a na pół godziny z biura (podczas gdy jego zastępca miał jeden z 6-ciu przez cały okres wojny „afternoons off”) aby Admiralty Liaison Officer spowodował wysłanie sygnału odwołującego wyprawę bombową jaka była wówczas w drodze na zbombardowanie tych pancerników. Gdy Sir Arthur wrócił do swego biura, wyprawa bombowa już wracała do swych baz i nigdy nie mógł się dowiedzieć jaki był cel Admiralicji w oszczędzeniu tych 2-ch pancerników. Ze strony amerykańskiej pamiątki gen. Eisenhovera bardzo mocno podkreślają, że Niemcy zostały rozłożone przede wszystkim przez RAF Bomber Command, która była wspomagana wiernie i wytrwale przez USA 8th Air Force. Bardzo precyzyjne, indywidualne, co nocne bombardowanie celów niemieckich przez RAF Bomber Command, uzupełniane było w ciągu dnia przez amerykańskie „Carpet Bombing”. Sir Arthur otrzymał od Eisenhovera kopię jego pamiątki z osobistą dedykacją która nie tylko, że nie pozostawiała żadnej wątpliwości co do tego faktu, ale oceniała ją w samych superlatywach.

Najdłużej jednak Sir Arthur omawiał pamiętniki Alfreda Speer'a, który po odsiedzeniu „niesłusznie” 20 lat więzienia jako „war criminal” napisał swe pamiętniki w postaci 2-ch książek, które obie przysłał Sir Arthurowi Harris z osobistą dedykacją i podkreśleniem, że największe straty jakie Niemcy ponieśli w czasie wojny, były poniesione nie ze strony Rosjan, nawet licząc Leningrad, Stalingrad i odwrót z Rosji razem, a ze strony RAF Strategic Bomber Command. Alfred Speer był odpowiedzialny wobec Hitlera za cały przemysł wojenny który, jak on sam pisze od r. 1942 nie był w stanie pracować wydajnie z powodu ciągłych bombardowań. Jedna trzecia niemieckich łodzi podwodnych była zniszczona zanim były spuszczone na wodę. Podobne straty ponosiła budowa czołgów. Niemcy posiadali wspinałkę dział 88 mm, które było wprost niezastąpione tak jako przeciwlotnicze jak i przeciw czołgowe, a również było uzbrojeniem ich najlepszych czołgów „Tiger” ale ponad 20.000 tych dział było zniszczonych jeszcze w fabrykach zanim zdążyły być oddane wojsku. Zaś ponad 2 razy tyle było zatrzymane na terenie Niemiec dla obrony przeciwlotniczej, która również (jak to się skarżył Speerowi gen. Milch) zatrzymywała prawie milion żołnierzy o dużej sprawności fizycznej, którzy mogliby iść na front gdyby nie konieczność trzymania ich w systemie obrony przeciwlotniczej.

Niespodziewaną rewelację wywołało przytoczenie przez Sir Arthur Harris'a oświadczenia Alfreda Speer, że był tylko jeden czynnik który mógłby być sytuację Niemiec odwrócić gdyby nie upór Hitlera. Mianowicie, już w końcu roku 1942, zaproponowano Hitlerowi rozpoczęcie produkcji bomby atomowej, ale on odrzucił to z pogardą powiedziawszy, że jest to rezultat „Jewish Science” i on absolutnie nie chce mieć z tym nic wspólnego. Prawdopodobnie, pisze Alfred Speer, wojna wyglądałaby inaczej gdyby Niemcy mogli byli zastosować Bombę Atomową, co byłoby prawdopodobnie nastąpiło o cały rok wcześniej niż to zrobili Amerykanie.

Mówiąc o przemówieniach — nie można przejść do porządku dziennego nad słowami tak Air Chief Marshal Sir Ralph Cochrane, jak i Air Chief Marshal Sir Ivor Broom, z których pierwszy podkreślił, że istniejące obecnie przez trzy czwarte stulecia Royal Air Force stworzyło legendę i obecne pokolenie musi za wszelką cenę utrzymać to co ostatnio zaczęło się niepokojąco kurczyć. Dzisiaj Rosjanie wypuszcza-



Marsz. Harris otrzymuje statuetkę pamiątkową.

ją co 6 miesięcy tyle samolotów ile posiada cały Royal Air Force na swym obciążonym etacie. Sir Ivor Broom, podkreślając że jest on już dzisiaj jedynym służącym jeszcze „Air Marshal” który latał w ciągu ostatniej wojny w Bomber Command, uzupełnił słowa Sir Ralph Cochrane w odniesieniu do dzisiejszych małych stanów Royal Air Force, mówiąc że na szczęście jakość tak personelu latającego jak i sprzętu jest najwyższej klasy. O samolotach jakie RAF obecnie używa wszyscy wiemy, zaś co do personelu latającego, należy sobie zdać sprawę, że na każdym 700 ochotników (którzy muszą mieć wysoki stopień edukacji ogólnej) tylko około 100 jest przyjmowanych w celu odbycia paratygodniowego „Selection Board”, który przechodzi zaledwie około 30. Z tych 30-tych, połowa odpada w treningu. Z pozostałych zaś 15 w rezultacie tylko około 7-miu dochodzi do latania na wysoko wartościowym (sophisticated) sprzęcie jaki używa dzisiaj RAF Strike Command, sukcesor dawnych Bomber & Fighter Commands.

Uroczystość zakończyła się zaofiarowaniem Marszałkowi Harrisowi srebrnej statuetki przedstawiającej lotnika w ciężkim ekwipunku używanym w czasie ostatniej wojny w Bomber Command oraz obrazu „Winter of 1943 somewhere in England” na którym artysta (były lotnik) David Shepherd, przedstawił samolot Lancaster na „dispersal'u” wraz z jego załogą latającą i ziemną — na marginesie którego podpisali się wszyscy uczestnicy Zjazdu — razem około 760 osób. Następnie odśpiewano „for he is a jolly good fellow”. Tak wchodzenie na salę jak i wychodzenie odbywało się przy nagraniem na taśmie w czasie wojny huku kilku-śet ciężkich czterosilnikowych bombowców przelatujących nad celem.

J.S. Ostrowski

Zjazdy pułkowe

ZJAZD 5 PUŁKU LOTNICZEGO

Nie było żal komitetowi Zjazdu poświęcić swój trud, troskę i czas na zorganizowanie tego Zjazdu 5-go Pułku Lotniczego na święto pułkowe 31 maja, odbytego ze względów lokalnych w niedzielę 29 maja 1977 r., gdyż oddźwięk ze strony Kolegów był, jak zwykle szczerzy i liczny.

Zjazd był reprezentowany przez Kolegów i ich Rodziny oraz obywateli ludzkich i wileńskich w ilości ponad 60 osób. Zjazdowicze z poza Londynu byli goszczeni skromnym śniadaniem, po czym przeszliśmy do kościoła Little Brompton Oratory na mszę św., odprawioną przez księdza z pośród zawsze nam życzliwych i niezawodnych Księży Marianów. Po powrocie do Stowarzyszenia Lotników oczekiwanie na wspólny obiad było wykorzystane na serdeczne rozmowy z dawno niwidzianymi towarzyszami pułkowymi przy częstym i gęstym tradycyjnym krążeniu kielichów.

Wspólny obiad był rozpoczęty krótką modlitwą, według starego kresowego zwyczaju oraz uczczeniem pamięci zmarłych w bieżącym roku: generała L. Rayskiego i drogiej naszej przykaciółki Stasia „Lufy” Leszczyńskiego i Karola Jarmołowicza. Mieliśmy gości, reprezentujących nie tylko Londyn, ale i sławny Nottingham (Porubankiem zwany), okolice całej Anglii, Walii, Irlandii, jak również i z zagranicy: Polskę, Australię i Kanadę. Przy kawie senior i patron 5-go Pułku płk. obs. Tadeusz Lewkowicz wygłosił typowe dla naszego pułku serdeczne przemówienie, wesołe i smutne, trochę nostalgiczne wspomnienie o „sławie mołojcekiej” i naszej więzi koleżeńskej. W czasie obiadu wszyscy uczestnicy podpisali się pod adresem — listem rozesłanym później w powieleniu — do wszystkich Kolegów, którzy okazali swą łączność z tegorocznym zjazdem przez przysłanie listów i depesz z Australii, Argentyny, Stanów Zjednoczonych AP, Kanady, Polski no i oczywiście W. Brytanii.

Wielu Kolegów, z poza obecnych, nadesłało swój udział do funduszu 5-go pułku na cele zjazdowe i historii pułku. Wszystkim obecnym gościom zagranicznym kol. Łosiński wręczył miłe i cenne podarunki, ufundowane własnym sumptem. Obecni koledzy byli proszeni o przypomnienie swoich dawnych przydziałów w



pułku, co się spotkało z dużym zainteresowaniem i przyjacielskimi żartami, a dalsze pogawędki i wspomnienia przeciągały się do późnych godzin kolacyjnych.

W przeddzień Zjazdu złożony został hołd pamięci płk. pil. Wacława Iwaszkiewicza, a opiekę nad jego grobem roztoczył jeden z najmłodszych kolegów pułkowych kpt. pil. Stanisław Łosiński.

Rezerwujcie Koledzy datę 28 maja 1978 roku na nasz „jubileuszowy” dziesiąty Zjazd. Program ukaże się w „Skrzydłach” wielkanocnych, a osobiste zaproszenia będą wysłane na miesiąc przed Zjazdem.

Janar

ODZNAKA 5 PUŁKU LOTNICZEGO

jest do nabycia przez Informację S.L.P. po cenie £1.00

25- LECIE KLUBU KOŁA w DERBY

Uroczystości związane ze Srebrnym Jubileuszem Klubu odbyły się w dniach 11 i 12 czerwca b.r. W uroczystościach wziął udział Prezes S.L.P., gen. pil. A.K. Gabszewicz, który złożył Kołu i Klubowi serdeczne podziękowania za chwalebna pracę w przeszłości oraz serdeczne życzenia dalszych sukcesów.

Niejednokrotnie podkreślaliśmy rzetelną pracę Koła i Klubu w Derby i obecnie dołączamy się do życzeń Prezesa.

SREBRNE WESELE

Nasza miła Koleżanka, pracowita „mrówka społeczna”, Aniela Wiśniewska i jej mąż, Władysław obchodzili w Londynie 25-lecie zawarcia związku małżeńskiego.

Szczęśliwej parze małżeńskiej składamy najlepsze życzenia: „długich dalszych lat!”

Zjazdy koleżeńskie

ZJAZD SZKÓŁ MAŁOLETNIICH

W dniach 9 i 10 lipca br. odbył się w Londynie walny zjazd byłych wychowanków i wychowawców Lotniczych Szkół Małoletnich w Cranwell i Halton. Przewodniczył inż. Artur Rynkiewicz (jeden z byłych wychowanków).

Zjazd miał szczególnie uroczysty charakter, ponieważ po raz pierwszy zaszczylił go swą obecnością były kapelan szkół lotniczych w W. Brytanii w czasie wojny, ks. biskup Mikołaj Sasinowski. Wzruszające spotkanie uczestników zjazdu z ks. biskupem pozwoliło na okazanie stale żywych uczuć głębokiego szacunku i przywiązania dawnym towarzyszom broni do niezapomnianego duszpasterza. Również bp. Sasinowski, który przybył do W. Brytanii po 31 latach nieobecności, bardzo rad jest ze sposobności, odwiedzenia ośrodków polskich na ziemi angielskiej i spotkań z „rodziną lotniczą” przypominających lata najcięższych zmagani wojennych, znaczonych triumfem odwagi i wiary.

W sobotę, po zebraniu koleżeńskim i wspólnym obiedzie w sali POSK-u (ok. 50 osób), decyzją uczestników założono nowe Koło LSM (Lotniczych Szkół Małoletnich) w 25 rocznicę zorganizowania pierwszego zjazdu b. wychowanków i wychowawców tych szkół.

W niedzielę ks. biskup Sasinowski odprawił w kościele św. Andrzeja Boboli mszę św. w intencji lotników, a później pod Pomnikiem Lotnika Polskiego w Northolt, po żołnierskiej modlitwie za poległych, uczestnicy zjazdu złożyli wieniec z napisem na biało-czerwonej szarfie: „W hołdzie poległym lotnikom – młodzi koledzy”. Zjazd zakończył się miłym spotkaniem towarzyskim, zabarwionym nostalgią i wspomnieniami dawnych towarzyszy broni.

A oto skład wybranych władz nowego Koła LSM: A. Rynkiewicz – przew., zarząd: koledzy Eugeniusz Borysiuk, Bronisław Rut, Stanisław Łochowski, Henryk Banasiewicz i Marian Słomka. Kom. rew.: pp. Marian Soroko, Jerzy Horostaj i Michał Wójtowicz.

W.



Awizo: ZLOT GWIAZDZISTY w USA w 1978 r.

KOMUNIKAT Nr 1

Komitetu XII-go Gwiazdzistego Zlotu Lotników Polskich w 1978 roku, przy Stowarzyszeniu Lotników Polskich, Skrzydło Detroit, USA.

Przewodniczący Komitetu Zlotowego: Kol. Edward Niedźwiecki 2051 Twilight Hill Ct. Walled Lake, Michigan 48088 USA.

W dniach 2,3 i 4 września 1978 roku Skrzydło Detroit urządza XII-ty Gwiazdzisty Zlot Lotników Polskich na Kontynencie Ameryki Północnej. Zlot ten odbędzie się w nowoczesnych przepięknych salach hotelu Hyatt Regency w Dearborn, Michigan, a msza św., obiad żołnierski i obrady w pobliskich Zakładach Naukowych – sercu religijnym Polonii Amerykańskiej – w Orchard Lake.

Komitet Zlotu już teraz zwraca się do wszystkich Kolegów i Koleżanek tak zrzeszonych jak i niezrzeszonych w Stowarzyszeniu Lotników Polskich, gdziekolwiek oni się znajdują o zarezerwowanie sobie tych dni, aby spotkać się i wspólnie spędzić czas z naszą bracią lotniczą rozsianą po całym świecie, w prawdziwie bratniej i koleżeńskej atmosferze. Komitet Zlotu



zamierza wydać w tym czasie „Jednodniówkę” poświęconą temu Zlotowi i w związku z tym apeluje do wszystkich Skrzydeł i indywidualnych Członków S.L.P. o nadsyłanie artykułów, fotografii, wspomnień osobistych związanych z działaniami wojennymi, życiem lotników w poszczególnych krajach czy środowiskach i w ogóle wszystkiego co dotyczy lotnictwa czy lotników. Również krótkie reportaże z działalności każdego Skrzydła oraz fotografie wszystkich członków lub chociaż tylko Zarządu danego Skrzydła będą mile widziane.

Koledzy! Jest nas niestety coraz mniej, ale tym bardziej powinniśmy dążyć do tego, aby chociaż co dwa lata zebrać się i spędzić razem tych kilka dni w gronie naszej braci lotniczej.

Prosimy więc bardzo, zarezerwujcie sobie te pierwsze dni września 1978 r. i rozpowszechniajcie ten Komunikat wśród wszystkich lotników tak zrzeszonych jak i niezrzeszonych w ramach naszego Stowarzyszenia, by jak największa liczba naszych Kolegów mogła się spotkać tu u nas w Detroit.

Dalsze szczegóły Zlotu będą podane w następnych Komunikatach.

Z ŻYCIA STOWARZYSZENIA

ZEBRANIE RADY I WALNE ZEBRANIE

W czerwcu br. odbyło się doroczne Zebranie Rady i Walne Zebranie SLP.

Zebraniu Rady przewodniczył Prezes SLP, gen. pilot A.K. Gabszewicz, a Walnemu Zebraniu kol. Roman Czerniawski w asyście kol. A. Bujalskiego (rozproszeni) i L. Dutkiewicza (delegat z Pld. Afryki).

Na wstępie obu zebrań odczytano modlitwę żywych lotników za lotników zmarłych. Uczczono pamięć zmarłych w międzyczasie lotników przez powstanie i jednogminutową ciszę.

ZEBRANIE RADY

Głównym zadaniem Rady było rozpatrzenie sprawozdań obu Komitetów (Wykonawczego i Funduszu Społecznego), przeprowadzenie wyborów, załatwienie wniosków i wysłuchanie dezyderatów.

Najtrudniejszym zadaniem Rady było rozpatrzenie sytuacji, jaką wyłoniła się w Kole Blackpool gdzie w wyniku posiadania dużego i dobrze prosperującego klubu zaznaczył się w ostatnich latach przerost wagi spraw klubu nad sprawami społecznymi Stowarzyszenia i pracy na rzecz Stowarzyszenia, jako całości. Rada powierzyła nowemu Komitetowi Wykonawczemu sprawę doprowadzenia do normalizacji stosunków w tej dziedzinie.

Sprawozdania Komitetu Wykonawczego i Funduszu Społecznego obejmują sprawy, dotyczące Stowarzyszenia, opieki nad rodziną lotniczą, sprawy finansowe i ogólnopolskie.

Od kilku lat trwają prace związane z przygotowaniem Historii Polskich Sił Powietrznych w języku polskim („Destiny can wait” w języku angielskim jest na wyczerpaniu). Dotychczasowe prace objęły przygotowanie Księgi poległych i zmarłych lotników w czasie wojny (praca ukończona) oraz wykaz żołnierzy PSP (praca na ukończeniu). Obie te prace pochłonęły z funduszu SLP kwotę £10 000. Następnym etapem, to uzupełnienie dokumentacji PSP dla przyszłego redaktora, który podejmie się opracowania Historii PSP. Według opinii Instytutu Polskiego im. gen. Sikorskiego dokumentacja PSP jest najlepszą wśród Polskich Sił



Zbrojnych, i mamy nadzieję, że niebawem całość dokumentacji PSP będzie skompletowana. Jest to w ręku Instytutu, którego członkowie mają duże doświadczenie i wyrazili gotowość kontynuowania dalszych prac. Zagadnienie opracowania Historii jest sprawą przyszłości. Stowarzyszenie wie, że jest to nie tylko wybór redaktora, ale zagadnienie finansowe, przekraczające w chwili obecnej możliwości Stowarzyszenia. Opracowanie i wydanie Historii PSP to sprawa dużego wydatku pieniężnego.

Zagadnienie opieki nad rodziną lotniczą było najważniejszym zadaniem Stowarzyszenia przez ubiegłe lata, takim jest dzisiaj i takim pozostanie na przyszłość. Nie wszyscy zdają sobie sprawę, że pomoc finansowa sięga obecnie około £30 000 rocznie. Jest to duża pomoc, bez chwały, bo uważana za nasz obowiązek. Taka pomoc jest możliwa dzięki wpływom z Tygodnia Lotnika Polskiego. Ważne jest, że nikomu w potrzebie nie odmówiono pomocy finansowej.

Istnieje już Dom dla starszych Kolegów. Jest dobrze przygotowany do potrzeb, jest dobrze administrowany. Powstaje jednak zagadnienie tzw. w tym kraju „welfare” opieki społecznej nad lotnikami i ich rodzinami. Pod tym względem nasze Koła/Skrzydła spełniają swe zadania, obok najważniejszych spraw, załatwianych przez Sekretariat SLP w Londynie.

Wspomnieliśmy o ewentualnych wydatkach na Historię PSP. Łączy się to z możliwościami finansowymi Stowarzyszenia. Sytuacja finansowa nie jest obiecująca w chwili obecnej, jeśli chodzi o Stowarzyszenie jako takie, które nie ma rezerw i sięgać musi do przejściowych pożyczek bankowych. Dlatego są wskazania władz SLP o oszczędnej gospodarce i odkładanie niektórych zamierzeń, zapewne ważnych, na przyszłe lata. Szczęśliwie jednak jest, że Fundusz Społeczny ma rezerwę około £70 000, która zabezpiecza pokrycie potrzeb rodziny lotniczej na wiele lat, jeżeli będziemy otrzymywać nadal wpływy z Tygodnia Lotnika Polskiego (jak w ubiegłym roku w wysokości £28 000).

A trzeba zważyć, że pogorszenie sytuacji poza Funduszem Społecznym nastąpiło na skutek zmniejszenia się dochodów z naszych 5 Domów. Gdy za rok 1975 dochody (nadwyżki budżetowe) wyniosły £12 485, to za rok 1976 budżet SLP zamknięto niedoborem w wysokości £5 658.

Nasze Stowarzyszenie nie jest zdala w swej działalności od spraw ogólnopolskich. Jest to nasze zobowiązanie (poto zostaliśmy na emigracji) zawarte w Deklaracji Ideowej. Wszelkim akcjom patriotycznym udzielane jest poparcie moralne i finansowe przez Stowarzyszenie i wszystkie jego Koła i Skrzydła.

Dyskusja nad sprawozdaniami wywołała szereg myśli, dezyderatów, nie zawsze liczących się z możliwościami finansowymi w dobie inflacji. Komitet Wykonawczy będzie je rozpatrywał z tym, że jest przewidziane zebranie z Zarządami Kół dla wysondowania opinii co do dezyderatów, wysuniętych na zebraniu.

Wśród wielu dezyderatów, zasługują na uwagę: Danie wyrazu pamięci o długoletnim Dowódcy PSP śp. gen. L. Rayskim, wykonanie witrażu, poświęconego Polskim Siłom Powietrznym w kościele św. Andrzeja Boboli, rozpatrzenie wniosków w sprawie dokumentacji PSP, ustalenie wartości rynkowej naszych Domów, realizowanie inicjatyw w sprawie tablic pamiątkowych ku czci poległych lotników polskich w tym kraju (m.in. w hotelu Rubens, w którym w czasie wojny mieściło się Dowództwo PSZ), nasz udział w nadsyłaniu eksponatów do Muzeum w Hendon, usprawnienie spraw szybowcowych w Klubie w Lasham, apel do członków, by nadsyłali materiały do „Skrzydła”, wzmocnienie aktywności w sprawach polskich i wzmożenie przeciwstawiania się akcjom reżymowym (przykładem jest jedno z naszych Kół, które odmówiło udziału w uroczystości, na którą miał być zaproszony konsul reżymowy; w następstwie zaproszenie zostało wycofane).

Ogólnie w przemówieniach przewijała się konieczność wspólnej myśli, wspólnego uczucia i wspólnej odpowiedzialności emigracji łącznie z naszym Stowarzyszeniem za Polską Sprawę.

WALNE ZEBRANIE

Z kolei odbyło się Walne Zebranie, które jest najwyższą instancją w Stowarzyszeniu, a w którym biorą udział delegaci wszystkich Kół/ Skrzydeł.

Zadaniem Walnego Zebrania jest przyjęcie do wiadomości dorocznego sprawozdania Rady SLP, preliminarzy budżetowych i planu zamierzeń, wybory członków Rady, a wreszcie rozpatrzenie wniosków Rady oraz Kół/Skrzydła, uchwalonych w Kołach większością 2/3 głosów.

Na wniosek Komisji Rewizyjnej uchwalono obu Komitetom absolutorium z podziękowaniem. Przystąpiono do wyborów. Sekretarzem Honorowym wybrano: kol. inż. J. Maślankę, a Skarbnikiem Generalnym kol. A. Grzegorzukę. Obu ponownie. Przewodniczącym Komitetu Wykonawczego wybrano kol. inż. A. Ścibor-Rylskiego, a przewodniczącym Komitetu Społecznego kol. C. Września (ponownie). Delegatem do Rady Zjednoczenia Polskiego wybrano kol. B. Lasotę (ponownie) i kol. J. Wielogórskiego. Członkami Komitetu Wykonawczego wybrano kol. kol. T. Andersza, R. Czerniawskiego, K. Czetowicza, B. Lasotę, C. Palucha.

Do Komitetu Funduszu Społecznego wybrano kol. kol. W. Dobrzeniewskiego, T. Kwiatkowskiego, A. Maćkowskiego, A. Ostrowskiego i L. Trelę.

Sprawozdanie Rady za 1976 rok o plan zamierzeń na 1977 r. przyjęto do wiadomości.

Na członków Rady na okres dwóch lat wybrano kol. kol.: Iwanowicz, A.K. Gabszewicz, H. Pietrzak, F. Bakalarski, T.J. Rogalski, C. Kupka, Z. Bienkowski, H. Bolcewicz, S. Kondras, C. Paluch, B. Oleszkiewicz, S. Kochanek, A. Sochoń, L. Spaczyński, T. Łaski, B. Lasota.

Poza tym pozostają członkami Rady SLP nadal przez następny rok: kol. A. Ścibor-Rylski, M. Sawicki, A. Gertner, S. Szamborski, R. Czerniawski, W. Wybraniec, J. Kaliniecki, H. Stegman, J. Kosiński, J. Kujawska, W. Gaweł, Z. Kobierzycki, W. Dobrzeniewski, R. Soszko, L. Kuryłowicz, T. Ciastuła.

Wśród nadesłanych wniosków zasługują na uwagę wnioski Koła Londyn w sprawie ewentualnych zmian względnie poprawek do obowiązującego statutu. Statut został uchwalony na zebraniu w dniu 6 listopada 1976 r. większością kwalifikowaną (86% za 14% przeciw), ale nie mniej zarówno Rada, jak też i Koła/ Skrzydła mają wszelkie prawa do złożenia w trybie przewidzianym poprawek względnie zmian w statucie, jaki obecnie obowiązuje.

Wszyscy zdajemy sobie sprawę, że statut jest podstawą działalności Stowarzyszenia.

Pobożnym życzeniem jest by poprawki były uchwalone jednogłośnie i przetrwały do końca istnienia Stowarzyszenia. Trudno powiedzieć czy to jest możliwe. Walne Zebranie w porozumieniu z delegatami Koła Londyn postanowiło odroczyć rozpatrywanie wniosków Koła Londyn w sprawie statutu do specjalnego zebrania w tym celu, które odbędzie się 10 grudnia br. w tym samym składzie, więc pod przewodnictwem kol. Romana Czerniawskiego i z udziałem tych samych delegatów.

Mamy nadzieję, że poprawki wprowadzone do Statutu będą ostateczne i wejdziemy w okres ustabilizowania się nowych przepisów i postanowień z pożytkiem dla Stowarzyszenia a tym samym dla rodziny lotniczej, zrzeszonej w SLP.

SPRAWOZDANIE RADY za 1976 r.

Rada SLP pragnie na wstępie zaznaczyć:

1. Postępujące starzenie się członków SLP nakłada na Komisję Przyszłości obowiązek przedstawienia w niedługim czasie wniosków, dotyczących przyszłości Stowarzyszenia w momencie, określonym przez statut SLP. Komisja powinna wziąć pod uwagę, po ewentualnych zmianach organizacyjnych, możliwość dalszego kontynuowania dorocznego apelu na rzecz żyjących lotników i ich rodzin w potrzebie.
2. Władze SLP powinny przypominać członkom SLP o stanowisku niepodległościowym SLP i jego członków. Postępująca infiltracja reżymu, zdążająca do osłabienia odporności członków na to zagadnienie, winna być przedmiotem szczególnej wagi. Nasze „Skrzydła” winny w każdym wydaniu poruszać tę sprawę i apelować do członków o stosowanie się do wytycznych, zawartych w Deklaracji Ideowej SLP.
3. Stowarzyszenie jest nadal zdolne do wykonywania zadań statutowych, w szczególności do opieki nad rodziną lotniczą zarówno w sprawach osobistych, jak też pod względem finansowym. Fundusz Społeczny ma dostateczne rezerwy finansowe, by udzielać potrzebnej pomocy finansowej.
4. Stowarzyszenie, niezależnie od Funduszu Społecznego, nie tylko nie ma rezerw pieniężnych, ale ma „overdraft” w banku, co powoduje konieczność dalszych oszczędności.

Organizacja

Stan organizacyjny SLP jest następujący: Afryka Południowa – 1 Koło, Australia – 2 Koła, Argentyna – 2 Koła, Belgia – 1 Koło, Brazylia – rozproszeni, Kanada – 3 Skrzydła, Rodezja – 1 Koło, Stany Zjednoczone AP – 6 Skrzydeł, W. Brytania – 11 Kół. Razem 27 Kół/Skrzydła oraz grupa rozproszonych.

Koła/ Skrzydła pracują pożytecznie dla Stowarzyszenia, współpracują z miejscowymi organizacjami niepodległościowymi, przede wszystkim kombatanckimi, udzielając w miarę możliwości pomocy na cele ogólnopolskie. Szczegółowe sprawozdania ogniw terenowych są ogłaszane w czasopiśmie „Skrzydła”.

Finanse

Budżet SLP zamknięto niedoborem w wysokości £5 658 (w roku 1975 nadwyżka £12 485). Budżet Funduszu Społecznego zamknięto nadwyżką £12 819 (w roku 1975 £4 308). Niedobór w budżecie SLP wynika ze zmniejszenia się dochodów z Domów SLP. Znaczna nadwyżka w budżecie Funduszu Społecznego SLP jest rezultatem dużych wpływów z Tygodnia Lotnika Polskiego.

Wartość księgowa majątku SLP (wraz z Funduszem Społecznym) wynosi £190.487 (w 1975 r. £183 327).

Zadłużenie SLP w Funduszu Społecznym wynosi na dzień 31.12.1976 r. £14 500 (w 1975 r. £14 500).

Rezerwy Funduszu Społecznego na dzień 31.12.1976 r. wyniosły £70 077 (w roku 1975 £57 257).

Rada ponownie apeluje, by Koła (w szczególności Koła administrujące Domami SLP) przekazywały w należytym kwocie uzyskane dochody. Rada podkreśla, że budżety SLP były od 27 lat zamykane z nadwyżkami. Stan obecny wymaga, by Koła przekazywały kwoty końcowe dla zrównania budżetu SLP.

Sprawy lotnicze

Rada stwierdza, że obowiązki, wynikające z kultywowania tradycji lotniczej, są nadal należyście wykonywane.

W dniach świąt dywizjonów odprawiono msze św. żałobne. Uroczystość żałobna na cmentarzu w Newark odbyła się przy dużej ilości uczestników. Złożono kilkadziesiąt wieńców.

Ponadto składano wieńce pod Pomnikiem Lotnika Polskiego w Northolt, na płycie PSP w kościele St. Clement Danes, pod Pomnikiem Poległych Royal Borough of Kensington & Chelsea, pod Pomnikiem w Belgii, na grobach myśliwców (cmentarz w Northwood).

Z okazji „Remembrance Day” delegacje Kół/Skrzydła zarówno w W. Brytanii, jak też w innych krajach uczestniczyły w uroczystościach, organizowanych przez miejscowe kombatanckie organizacje.

W 1976 r. odbyły się zjazdy lotników polskich w Londynie i w Hamilton z dużym sukcesem. W zjeździe w Londynie wzięli udział Prezydent RP i Generalny Inspektor PSZ.

W zakresie prac historycznych należy podkreślić, że lista poległych i zmarłych lotników w czasie wojny została ukończona. Na ukończeniu jest wykaz żołnierzy PSP. Zagadnienie dokumentacji PSP przekazano Instytutowi im. gen. Sikorskiego z tym, że Stowarzyszenie zapewniło współpracę w tej ważnej sprawie.

Stowarzyszenie w dalszym ciągu popiera działalność Klubu Szybowcowego SLP, który propaguje ten sport w myśl hasła kultywowania tradycji lotniczej wśród młodzieży polskiej w W. Brytanii.

Działalność dobroczynna

Ta najważniejsza działalność SLP obejmowała, jak w ubiegłych latach, opiekę ogólną i załatwianie spraw osobistych, jak też pomoc finansową.

Zadania opiekuńcze wzrosły na skutek zorganizowania Domu dla Starszych Kolegów.

25-LECIE KLUBU SZYBOWCOWEGO S.L.P.

W maju b.r. przypadła 26-ta rocznica od rozpoczęcia latania na szybowisku Lasham w siedzibie naszego Klubu.

Dzięki niewyczerpanej energii i zapałowi kol. Józefa Tomankiewicza, władze S.L.P. zostały przekonane o słuszności zakupu szybowca typu Prefect (jedno-miejscówka treningowa) która w Klubie nazwano symbolicznie „Bezmiechowa”.

Pierwszy lot został wykonany przez kol. A. Grzegorzukę w dniu 17 maja 1952 roku. Czas lotu odnotowany w ‘log-book’ Klubu to pokaźne 46 minut (na lokalnej termice).

Administracją Domu zajmuje się Komisja Domu z ramienia Komitetu Funduszu Społecznego. Należy podkreślić, że kwota £45 000, formalnie przyznana na prace budowlane i urządzenie Domu jako pożyczka od RAF Central Fund, została umorzona. Dużą inicjatywę w tej sprawie wykazał Przewodniczący Komitetu Funduszu Społecznego kol. C. Wrzesień, co Rada podkreśla z uznaniem.

Załatwianie spraw osobistych odbywa się przez Koła/Skrzydła, względnie przez sekretariat. Pomoc finansowa, która wzrasta z roku na rok (starzenie się, inflacja i tp.), jest przyznana głównie przez Fundusz Społeczny SLP w Londynie, poza tym przez Fundusz Społeczny w Stanach Zjednoczonych AP, oraz doraźnie przez Koła/Skrzydła, głównie poza W. Brytanią.

Pomoc finansowa obejmuje całą rodzinę lotniczą bez względu na miejsce zamieszkania. Pomoc ta z Funduszu Społecznego wyniosła w 1976 r. £26 047 (w 1975 r. £22 150). Ponadto lotnicy względnie rodziny lotników zamieszkałe w W. Brytanii otrzymali z British Government Grant kwotę £7425 (w 1975 r. £7.830).

Sprawy ogólnopolskie

Podstawą do tych prac była i jest Deklaracja Ideowa, która stanowi zobowiązanie dla członków SLP w odniesieniu do Polskiej Sprawy.

Stowarzyszenie współpracuje nadal z organizacjami niepodległościowymi (Zjednoczenie Polskie i Rada Organizacji Kombatanckich).

Niestety, z powodu braków zasobów, Klub nie organizuje obchodów jubileuszowych, lecz prosi Kolegów o wykazanie zainteresowania Klubem i przyjeżdżanie do Lasham, by zobaczyć na miejscu naszą aktywność.

W skład nowego zarządu weszli kol.: Z. Marczyński (prezes), B. Szulc (sekretarz) i L. Kuryłowicz (skarbnik).

Obecnie Klub korzysta z 3 szybowców i 1 motoszybowca.

Z okazji 25-lecia składamy serdeczne gratulacje z osiągnięć w tym czasie i życzymy dalszego powodzenia w tym pięknym sporcie lotniczym.

Na marginesie wpływów i wydatków.

PRZEWARTOŚCIOWANIE SPRAW LOKALNYCH

W oparciu o wspólne przeżycia wojny i pokoju w służbie sił lotniczych drugiej Rzeczypospolitej stworzyliśmy z własnej nieprzymuszonej woli Stowarzyszenie Lotników Polskich, organizację samopocy koleżeńską w której każdy z nas ma te same prawa i obowiązki.

Mamy prawo otrzymania pomocy w różnych formach, oraz obowiązek koleżeńskiej współpracy w budowie organizacji zdolnej do udzielenia tej pomocy.

Pomoc charytatywna to Fundusz Społeczny który dzięki ofiarności społeczeństwa w dobrze zorganizowanym „Tygodniu Lotnika Polskiego” nie jest problemem. Fundusz jest bogaty i każda uzasadniona potrzeba jest załatwiana pozytywnie. Nie ma też obawy o przyszłość Funduszu mając zapewnienie naszych przyjaciół brytyjskich, że zajmą się oni tymi sprawami tak długo jak to będzie potrzebne. Cała ta akcja jest organizowana wyłącznie przez Sekretariat Generalny Stowarzyszenia.

Trudniejszym natomiast niepomiarne zagadnieniem jest uzdrowienie niezadawalniającego obecnie stanu funduszy samego Stowarzyszenia potrzebnych na wykonanie zadań statutowych i administracyjnych naszej organizacji. Zjazdy koleżeńskie, walne zebrania, zebrania Rady i setki innych spraw natury społecznej — trzeba załatwić, zorganizować i poprzeć finansowo — jeśli chcemy istnieć jako instytucja społeczna. Stąd też konieczność zatrudnienia sekretariatu Stowarzyszenia i potrzeba poważnych funduszy na zaspokojenie żywotnych wydatków naszej organizacji. Te koszty nie mogą być pokrywane przez Fundusz Społeczny gdyż nie dotyczy to działalności charytatywnej.

W zaraniu swego istnienia Stowarzyszenie nasze, w celu budowy zdrowego zaplecza gospodarczego, inwestowało sumy pieniężne w Domy SLP i dobrą wolę naszych kolegów. Rady SLP dając swą zgodę na kupna Domów wyrażały tym faktem ich pełną ufność że oddają cenny majątek Stowarzyszenia ludziom lojalnym i rozumiejącym cele, ideologie i obowiązki pracownika społecznego. Nie było wówczas wątpliwości w umysłach członków SLP, że tak Domy nasze, jak też każdy grosz wypracowany w imieniu Stowarzyszenia, są własnością każdego członka SLP, bez względu na to czy mieszka w

wiosce w Patagonii czy w metropolii Zjednoczonego Królestwa.

Po zbalansowaniu wydatkowania zdobytych pieniędzy na rozbudowę Domów i Klubów na lokalne potrzeby (w ramach niezbędnych i budżetowanych wydatków) bezwzględny wysiłek przekazu nadwyżek budżetowych winien iść na rzecz funduszu centralnego — gdy ta pomoc jest całemu Stowarzyszeniu niezbędnie potrzebna.

W roku 1976 po raz pierwszy od 27-miu lat budżet Stowarzyszenia zamknięty był niedoborem. Powodem zadłużenia Władz Centralnych jest w pierwszym rzędzie niedostateczny przekaz nadwyżek budżetowych z Domów na konto centralne Stowarzyszenia.

Obserwując ten niepokojący stan rzeczy, aczkolwiek nie tragiczny, Komitet Wykonawczy po przeprowadzeniu analizy stanu rzeczy, doszedł do wniosku, że — aby pokryć całkowite wydatki Stowarzyszenia — każdy Dom powinien przekazać na konto centralne maximum budżetowanych wpływów Domów i Klubów. Preliminowana nadwyżka wpływów nad wydatkami danego Domu i jego wysokość jest uzgadniana corocznie przez Komitet Wykonawczy i Zarządy Domów. Dane statystyczne lat ubiegłych wskazują, że przeciętne 22-dwu procentowe nadwyżki nie są rzadkością, a przeciwnie były regularnie wypracowywane przez zarządy Domów, które postawiły to sobie za zadanie i już w czerwcu 1976 roku Rada SLP po wyczerpującej dyskusji uznała, że przekaz tego rzędu 22% wpływów na konto centralne jest słuszny i konieczny.

Domy Londyn, Nottingham i Derby przyjęły tę uchwałę za prawomocną. Koło Manchester, po kryzysie roku 1975, ma wciąż trudności osiągnięcia nadwyżek rzędu 22% jest jednak nadzieja na poprawę obecnych wyników.

Niestety najsilniejszy finansowo Dom SLP w Blackpool nie przyjął tej zasady za obowiązującą i od lutego br. nie nadsyłał należnych sum na konto centralne. Należy mieć nadzieję, że akcja Koła jest tylko przejściowym zjawiskiem przewartościowania lokalnych spraw klubu i Koła nad sprawami Stowarzyszenia Lotników Polskich jako całości oraz zrozumienia wagi naszej pracy na rzecz łączności ze wszystkimi naszymi kolegami na całym świecie.

W.P. Wasik.

Z PRZESZŁOŚCI I O PRZYSZŁOŚCI

Z KOMISJI HISTORYCZNEJ

Prace na tematy historyczne prowadzone są już od dawna w ramach Stowarzyszenia. Ostatnio Komitet Wykonawczy powierzył sfinalizowanie sugestii w tej dziedzinie Komisji Historycznej w składzie: kol. T. Andersz i R. Czerniawski.

Komisja złożyła w tej sprawie obszerny i wyczerpujący memoriał, składający się z trzech części:

— historii prac dotychczas wykonanych przez różne dotychczasowe komisje i zespoły,

— szczegóły możliwości i prac w tej dziedzinie dokonanych przez Instytut Historyczny im. gen. Sikorskiego, oraz możliwości ofiarowanych na przyszłość,

— sugestie i propozycje praktycznego rozwiązania tego problemu.

Instytut Historyczny i jego dział lotniczy (który mieści się obecnie w dwu pokojach wyposażonych w nowoczesny system katalogowania) jest już teraz niewyczerpaną i bogatą kopalnią danych historycznych na temat Polskich Sił Powietrznych i dane te w formie różnego rodzaju dokumentacji stale napływają. Są one starannie i fachowo katalogowane i otaczane opieką, jaką tylko specjalizowany instytut może ofiarować.

Obecnie już, każdy kto pisze wspomnienia lub pracę historyczną, znajdzie tu nie tylko dane w formie dokumentacji, lecz również poradę fachową, jak z tej dokumentacji korzystać.

Dlatego też z ufnością zwracaliśmy się na łamach *Skrzydła* z apelem o znalezienie „autorów historii dywizjonów”. Każdy dywizjon ma już bogaty materiał i dużą ilość fotografii. Brak tylko pisarzy! Teraz, gdy wielu z nas przechodzi na emeryturę i ma więcej czasu do dyspozycji, co może być piękniejszego, niż odtworzenie

historii swego dywizjonu i stanie się autorem tej historii? Wydaje się że napisanie takich 16 książek jest zupełnie w granicach naszych realnych możliwości.

Komisja Historyczna sugeruje, że na razie najpilniejszym problemem jest pomoc w urzędzeniu i wykonczeniu dwu naszych dwu pokoi w Instytucie, pomoc w zbieraniu i klasyfikowaniu dokumentacji, i wyposażeniu tego działu w nowoczesne urządzenie do foto-kopiowania dokumentów i do mikrofilmowania, celem zabezpieczenia ich na przyszłość

Inną sprawą jest napisanie i wydanie pełnej historii Polskich Sił Powietrznych. Jest to sprawa odrębna i dużo trudniejsza. Nie można jej robić „na zamówienie”. Rezultat mógł być wątpliwy a kosztą niezwykle wysokie. Mielibyśmy doświadczenie w tej dziedzinie gdy tylko wykonanie list i szczegółów o zmarłych i o żyjącym personelu P.S.P. kosztowało nas £9 000

Wydaje się że raczej obecnie po uzupełnieniu dokumentacji i po ukazaniu się wielu już publikacji na tematy P.S.P. tak w kraju jak i na emigracji — raczej należy spodziewać się że ktoś „z iskra Bożą” zabierze się poważnie do tego rodzaju pracy i Stowarzyszenie pomoże mu wówczas w wykończeniu i wydaniu.

A czas jest już krótki...

Z KOMISJI PRZYSZŁOŚCI

A teraz o przyszłości. Komisja Przyszłości, liczna, bo składająca się z kilkunastu osób pod przewodnictwem kol. H. Pietrzaka, zbierała się kilkakrotnie w ciągu ostatniego roku i finalizuje już swe prace w formie przygotowania dla Rady SLP definitywnego memoriału w tej sprawie.

Niektóre szczegóły wyraźnie już się zarysowują. Decyzja o rozwiązaniu SLP nie będzie pobierana nim ilość członków nie zmniejszy się do ilości ok. 400, a więc jeszcze nie prędko. Nie będzie kwestji rozdzielenia majątku stowarzyszenia, lecz przejście w formę wieczystej fundacji, która z dochodów rocznych przeznaczać będzie subwencje na cele kulturalne i oświatowe oraz na cele kultywowania historii i tradycji P.S.P. oraz zabezpieczenia pomników i pamiątek lotniczych — jednym słowem tych rzeczy o które polscy lotnicy dbają i w swoim testamencie o dbanie zadecydują.

Co czytać

Gen. Stanisław Karpinski
NA SKRZYDLACH HURAGANU
Część druga: Tom III i IV
(Veritas, Londyn)

Miłośnicy literatury lotniczej oraz historii lotnictwa, z radością przyjmują fakt ukazania się drugiej części dzieła gen. Stanisława Karpinskiego „Na skrzydłach huraganu”.

Po pierwszej części (tom I i II), która dotyczyła kampanii wrześniowej, wojny we Francji i Bitwy o W. Brytanię oraz powstania i pełnego rozwoju naszego lotnictwa w Anglii — czytamy teraz w drugiej części o „cierniach dramatu” (tom III) źle dla świata kończącej się wojny i o „tragikomedii zwycięstwa” (tom IV) widzianej oczami czołowego lotnika i odczuwanej tak mocno przez masy żołnierzy Polskich Sił Powietrznych.

Autor opisuje teraz okres pełnej rozbudowy polskich jednostek bojowych w W. Brytanii i dalszego rozwoju szkolnictwa lotniczego oraz służb. Dotyczyło to czasu gdy na wiosnę 1942 roku autor zdał swą funkcję dowódcy polskiego lotnictwa bombowego i stał się zastępcą Inspektora Polskich Sił Powietrznych, gen. Ujejskiego.

Poza sprawami przygotowań do inwazji kontynentu głównym problemem przewijającym się przez kartki opowiadania jest sprawa ujawnionego mordy Katyńskiego, narastającego napięcia polsko-rosyjskiego oraz wzrastających uczuć oburzenia w jednostkach lotniczych.

Do ciekawych historycznie tematów należy odejście gen. Ujejskiego oraz szczegóły odprawy dowódców jednostek bojowych w Northolt zarządzanej przez gen. Sosnkowskiego i powody wyznaczenia przez niego gen. Iżyckiego na stanowisko Inspektora P.S.P. Autor porusza kilkakrotnie temat nastrojów wśród oficerów lotnictwa oraz tzw. „buntu młodych” analizując podłoże i wpływ tego ruchu. Ciekawie podane są szczegóły udziału lotnictwa polskiego w inwazji kontynentu widziane tym razem oczami sztabowca

W ostatnim IV tomie, autor poświęca dużo uwagi stosunkom polsko-rosyjskim, wycofaniu uznania rządowi polskiemu i nastrojom w tym czasie w lotnictwie. Píše rzeczowo i krytycznie o tragedii wsparcia lotniczego powstania warszawskiego.

Maluje uczucia bezsilności w sztabach i jednostkach lotniczych wobec niemożności pow-

rotu do Kraju i konieczności pozostania na obczyźnie. Píše o powstaniu i działalności PKPR. i przygotowaniach do przejścia do życia cywilnego w Anglii i emigracji do krajów zamorskich.

W końcowej części porusza sprawy budowy i poświęcenia pomnika lotnika polskiego w Northolt, wydania historycznej księgi „Destiny can wait” i powstania Stowarzyszenia „Samopomoc Lotnicza”, późniejszego Stowarzyszenia Lotników Lolskich.

Podaje ciekawe, mało znane szczegóły z życia gen. Iżyckiego, jego wyjazdu do Ameryki a potem choroby, powrotu, leczenia się w Anglii i śmierci we Francji. Autor sam staje się ostatnim Dowódcą Polskich Sił Powietrznych.

Przez całość akcji przewija się nadal piękna nuta romantyczna a mianowicie szczegóły jego spotkań z pilotką Barbarą Wojtulanis, nieudanej próbie zawarcia ślubu w oswobodzonym Paryżu i wreszcie pobrania się w czerwcu 1946 r. w londyńskim kościele przy Dewonia Road.

Tomy III i IV są nie mniej ciekawe niż dwa pierwsze, właśnie dlatego, że dotyczą sedna tragedii jaka rozgrywała się w łonie lotnictwa polskiego w W. Brytanii, dotyczą zawiedzionych nadziei powrotu do Kraju, dotyczą tragikomedii zwycięstwa...

Jak głęboko i jak personalnie sięgał autor do życia wewnętrznego lotnictwa niech stwierdzi fakt, że w załączonym indeksie nazwisk znajdziemy ponad 300 nazwisk samych tylko lotników niezależnie od wielu innych polskich i alianckich osobistości.

Książka jest pięknym i wartościowym przyczynkiem do historii Polskich Sił Powietrznych

Jan Pawlak BRYGADA POŚCIGOWA

Tematem książki jest historia działania warszawskiej Brygady Pościgowej w kampanii wrześniowej 1939 r. W skład tej Brygady wchodziły: III Dywizjon złożony ze 111 i 112 Eskadry oraz IV Dywizjon złożony ze 113 i 114 Eskadry (warszawskich) oraz 123 Eskadry (krakowskiej)

Brygada miała za zadanie osłone Warszawy przed atakami lotnictwa niemieckiego.

Książka napisana starannie i źródłowo opisuje szczegóły mobilizacji, ostatnie dni przed wojną, pierwszy i następne dni akcji, zwycięstwa i straty, przechodzenie na kolejne lotniska i ostatnie wydarzenia bojowe.

Wzbogacają ją rysunki i fotografie oraz tabele ilustrujące działalność brygady.

R.C.

Pamiętajmy już teraz
o przekazywaniu
DOKUMENTACJI
I PAMIĄTEK LOTNICZYCH
do Działu Lotniczego
INSTYTUTU HISTORYCZNEGO
20 Princes Gate, London, SW7 1QA

Richard Collier
EAGLE DAY
Tłum. A. Maćkowski

Od zakończenia drugiej wojny światowej ukazało się na półkach księgarskich mnóstwo książek na temat Battle of Britain. Udział naszego lotnictwa w tej bitwie potraktowano różnie — szczególnie w wydaniach popularnych. Niektóre zdołały tylko „bąknąć” o wyczynach naszych dywizjonów myśliwskich, inne opisały te wyczyny dość wiernie.

Do wyjątkowo uczciwych autorów, a nawet nie szczędzących pochwał naszym pilotom, należy zaliczyć książkę „Eagle Day”, której autorem jest Richard Collier. Książka jego zawiera masę informacji autentycznych, tak że źródła brytyjskich, jak i niemieckich — często na temat tego samego zdarzenia. Skompletowanie tej pracy zajęło autorowi wiele lat, a w sprawdzaniu i gromadzeniu faktów pomagał mu zespół, złożony z 13 specjalistów.

Na 332 stronach tej książki przewijają się często nazwiska i wyczyny naszych lotników, wśród których najczęściej powtarza się Zdzisław Krasnodębski. Na przestrzeni całej książki przewijają się dalszych 18 polskich nazwisk. Napotykamy się np. na takie nazwiska jak Ludwik Paszkiewicz, Jan Zumbach, Wiktor Urbanowicz, Ostaszewski, Pniak, Janos Macciński, Zdzisław Henneberg, Wacław Łapkowski, Jan Daszewski, Zyborowski, Stefan Wojtowicz, Nowierski, Julian Kowalski, Stanisław Karubin, Janos Jeka, Mirosław Feric, Wiórkiewicz i Starzyński.

Przeczytajmy wyjątek z tej książki na temat sytuacji lotnictwa myśliwskiego w dniach od 28 sierpnia do 3 września — jako wzór uczciwej opinii o naszych lotnikach.

* * *

Ludzie bliscy marszałka Downinga byli przekonani, że RAF może uratować tylko cud gdy straty dywizjonów myśliwskich rosły w alarmujący sposób. A byli jeszcze ludzie, którzy wierzyli w cuda! Do nich należał Zdzisław Krasnodębski, dowódca dywizjonu polskiego 303 w Northolt. Z przerażeniem jednak obserwował jak zapał i żywotność jego poczęła obniżać się z dniem każdym przy równoczesnym wzmaganiu się gniewu ku komendantowi grupy RAF, Stanley Vincentowi.

Wiedzieli jego piloci, że ponad sto Polaków brało już udział podczas pierwszych trzech tygodni w walce o W. Brytanię, służąc w jed-

nostkach brytyjskich myśliwców, a polski dywizjon 303 nadal tkwił na ziemi. Dlaczego? Bo kpt. S. Vincent uważał, że znajomość języka angielskiego nie jest jeszcze wystarczająca, by można zaryzykować życie tych Polaków w walce powietrznej.

Dlatego Krasnodębski głęboko odczuwał zawód na jaki naraził tych pilotów, których prowadził w tej krucjacie wojennej z górą dwa tysiące mil. Cieszył się jednak niezmiennie, gdy jakieś zdarzenie przyczyniło się do zacieśnienia więzów przyjacielskich między jego pilotami a Brytyjczykami, bo czuł, że to przyspieszy datę lotów bojowych.

Przesunął mu się naprzykład w pamięci obraz owego wieczoru, kiedy to angielski dowódca dywizjonu nocnych myśliwców Ronald Kellett przywiózł ich wszystkich swym Rolls-Roycem do liniowej restauracji Orchard na kolację. A dalej przewinął się obraz przyjęcia jakie jego piloci zgotowali kanadyjskiemu komendantowi flightu Johnie Kent. Polubili go bardzo i od razu przezwali go Kentowski. A dalej przypominał mu się wieczór, kiedy to krew się połała... bo jeden z angielskich pilotów nie powstał, gdy zagrano polski hymn narodowy. Jeszcze Polska nie zginęła, za co kanadyjski „Kentowski” skrwawił mu nos i w końcu zmusił do stania na baczność.

Obaj dowódcy dywizjonu tak Krasnodębski, jak i Kellett (przedstawiciel władz brytyjskich) byli tej samej myśli, jeśli chodzi o taktykę walki powietrznej. Uważali, że natychmiast należy porzucić brytyjski styl lotów dotychczas stosowany — taktykę ciasnej formacji w kształcie litery V, a należy przyjąć styl polski, szyk luźny. Należy lecieć jako mała niezależna jednostka bojowa czwórkami w prostej linii, cztery jardy między skrzydłami, dwie dalsze czwórki maszyn piętnaście jardów z tyłu z tym, że każdy pilot ubezpiecza sąsiednie maszyny.

Krasnodębski odpoczywając w fotelu na polskim odcinku lotniska nieraz rozmyślał o walorach tych pilotów, którzy dotychczas towarzyszyli mu, np. ten niebieskooki blondyn F/O Ludwik Paszkiewicz albo ten jakby nieśmiały, skromny chłopiec o basowym głosie Jan Zambuch albo przystojniak Wiktor Urbanowicz... Wszyscy oni mieli już okazję do spędzenia kilka miłych chwil odkąd pozostawili poza sobą palącą się Warszawę. Nie zapomną dnia, gdy nauczili się zamawiać w Anglii „Four whiskies”, który to napój polubili wkrót-

ce więcej niż polską gorzałkę. Niestety sporo czasu upłynęło nim poznali znaczenie słowa Four. Zawsze zamawiali Four whiskis — bez względu na ilość uczęszczających. Czy było ich trzech, czy pięciu — zawsze zamawiali four!

Krasnodębski tęsknił za akcją bojową, a najwięcej gdy męczyły go myśli o swej żonie Wandzie, którą zostawił w Kraju. Sporo już czasu upłynęło odkąd otrzymał od niej ostatnią wiadomość... Umiał jednak panować nad osobistymi uczuciami, gdy inni wrząc gniewem tłumaczyli J. Kentowi „Jeśli mamy odbywać loty treningowe, to dlaczego nie możemy przelecieć się i potrenować nad brzegami Francji...?”

Wreszcie 30 sierpnia o godz. 4.45 po południu, gdy marszałek Downing rozpoczął nad bardzo tragicznym stanem liczbowym w jego dywizjonach myśliwskich, dywizjon polski znalazł się w akcji dzięki niezwykle przy-
padkowi.

O godz. 4.15 tego dnia dywizjon 303 wzniósł się na 10 tysięcy stóp, by na północ od St. Albans (Hertfordshire) przeprowadzić ćwiczebny atak na sześć brytyjskich Blenheimów. Dwadzieścia minut później o 4.35 młody pilot Ludwik Paszkiewicz zerknąwszy w dół, oniemiał. W małym tym tak drobnym miasteczku, ospałym w sierpniowym słońcu, z kępy dębów poczęła gwałtownie wznosić się niezwykle słup dymu. Równocześnie zauważył inną smugę dymu stawiającą się w kierunku pierwszej... Toć to Hurrican, podobny do jego własnej maszyny, paląc się leciał na złamanie karku ku ziemi. A tysiąc stóp poniżej zauważył także, że z lewej strony prze-
mykało się około sześćdziesiąt bombowców hitlerowskich pod osłoną podobnej liczby Messerschmittów 109. Garstka brytyjskich myśliwców toczyła z nimi zaciętą walkę. Paszkiewicz zaarmował natychmiast dowódcę dywizjonu Kelleta: „Halo, Apant Leader, bandyci! kierunek 10 godzina!” Jednak kpt. Kellett, gdyby nawet usłyszał ten meldunek, zignorował go. Bąknął tylko „Jeśli chcesz odgrywać bohatera — spróbuj! Było już za późno, by wstrzymać Paszkiewicza. Nie pozwolił jednak innym pójść w jego ślady. „Musimy rozpoczęte ćwiczenia kontynuować!” I odprowadził Blenheimy bezpiecznie na lotnisko w Northolt.

Tymczasem Paszkiewicz rwał na pełnym „booscie” na pomoc walczącym brytyjczykom. Nagle zauważył jakąś obcą maszynę pikującą wprost na jego samolot, a wyrównując ma-

szynę zauważył znak czarnego krzyża na jego skrzydle — to Dornier! Wkrótce jednak znalazł się na ogonie Niemca i oddał do niego pierwszą symboliczną salwę z odległości sto jardów, plując ogniem, aż prawy silnik Niemca zygnał dymem. I chociaż załoga Dorniera ratowała się skokiem, on dalej pluł ogniem, aż bombowiec przechylił się na bok i runął ku ziemi.

Paszkiewicz, wróciwszy nad lotniskiem wykonał tradycyjną, zwycięską beczkę. Krasnodębskiego ogarnęło na ten widok poczucie dumy i radości, bo oto jego dywizjon dzięki odwodowemu zwycięstwu Paszkiewicza, stanął na progu nowych dziejów. Wiedział dowódca dywizjonu, jak uporczywie walczył Paszkiewicz z władzami, by zostać pilotem. Wiedział jak odpierał wszelkie zarzuty, że jego temperament nie nadaje się na myśliwca... A teraz tego chłopca nieugięta wola dała dywizjonowi jego pierwsze zwycięstwo...

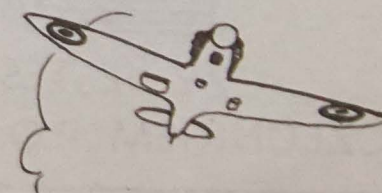
Sierżant Starzyński, kierownik załogi technicznej, stary doświadczony i wymagający służbista, dowiedziawszy się o zwycięstwie Paszkiewicza uśmiechnął się tylko i nie przerywając pracy dalej reperował uszkodzoną maszynę.

A Paszkiewicz po wylądowaniu poczuł się jakoś nieswojo. Wyrzuty zaczęły go dręczyć, że samowolnie wyrwał się za pojedynczym bombowcem, gdy może dywizjon 303 toczył bardziej celową i chwalebna walkę.

Jednak dywizjon polski nie startł się tego dnia z wrogiem. Mimo to dzień ten stał się zapowiedzią wielu przygód na najbliższą przyszłość...

W jaki sposób Kellett potrafił utrzymać tak niesforną gromadę polskich pilotów na smyczy przez tak długi okres, to już jego tajemnica. Gdy oficerowie sztabu brytyjskiego utyskiwali, że piloci polscy nie przestrzegali dyscypliny typu brytyjskiego, to Kellett, będąc innego zdania, głosił, że dla nich nadszedł już czas działania. „Biorąc pod uwagę obecne okoliczności” — telefonował do Fighter Command — radzę by dywizjon ten uważać za operacyjny”.

Downing zgodził się natychmiast — bez wahania! Polacy byli teraz szczególnie potrzebni...



MIGAWKI

CZŁONKOSTWO HONOROWE dla Dr. Zdzisława Matrasia

„Uchwałą Walnego Zebrania Skrzydła Hamilton, Canada w dniu 30 kwietnia 1977 roku nadano członkostwo honorowe Skrzydła Kraków ustępującemu Sekretarzowi Generalnemu Stowarzyszenia, Dr Zdzisławowi Matrasiovi za jego pracę pełną poświęcenia dla dobra Stowarzyszenia Lotników Polskich na całym świecie”.

WITRAŻ PSP W POLSKIM KOŚCIELE Sw. Andrzeja Boboli w Londynie.

Plk. Adam Dąbrowa zamierza stworzyć Komitet, który ma zaprojektować rysunek witraża, znaleźć wykonawców i uruchomić zbiórkę na ten piękny cel.

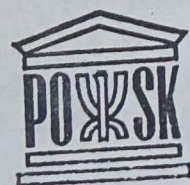
Nadesłana książka: WSPOMNIENIA STALOWEGO MUNDURU (Wspomnienia z 304 Dywizjonu)

Poezja napisana prozą. Poezja jest wyjątkowo piękny styl i ujęcie literackie. Prozą jest temat: wojenne przeżycia pilota 304 Dywizjonu obrony wybrzeża. Autor pisze sam w przedmowie: „Nazwiska są prawdziwe. Wydarzenia są prawdziwe... Byłem blisko nieba, a widziałem piekło. Leciłem wśród gwiazd i kilka z nich spadło. Trzymałem za wolant a Kostucha chciała mi go wyrwać”.

W treści przewijają się wspaniałe oddane sylwetki kolegów oraz malowniczo i dowcipnie nakreślone szkice obyczajów i wydarzeń.

Z przyjemnością przeczyta ją każdy lotnik

Prosimy
o uaktualnianie adresów
i o podawanie adresów
koleżanek i kolegów
którzy jeszcze nie są członkami SLP



CZY JESTEŚ
CZŁONKIEM P.O.S.K.?

Maria Maćkowska

L W Ó W

Niech każdy sobi przypomni
I wnukom swoim opowi,
Jak to się żyło przyjemni,
W tym „wiernym”, kochanym Lwowie.

Serce Ci biło z radości,
Gdyś mijal Lwowski roгатki,
Dziewczęta mdlały z zazdrości,
A Tyś uwodził mężatki.

Ubrał si w ancug galowy,
Wszyscy za toba zglądali,
Siadł w europlan służbowy
I bujał w powietrznej fali.

Tu wieże renesansowe,
Tam mgiełka kryje Łyczaków,
„Lotnicze Skrzydła nad Lwowem”
Podbiły serca Lwowiaków.

POSZUKIWANIA

Sekretariat SLP prosi o podanie wiadomości o kol. Władysławie Bedryło (705692, F/Sgt, pilot 301 Dywizjonu). Zaraz po wojnie wyjechał do U.S.A.

REPRODUKCJE ARTYSTYCZNE OBRAZÓW

„Myśliwców” i „Bombowców” Horowicza, oraz Pomnika Lotników i Pomnika Katyńskiego w kolorach wystawione będą w czasie obiadu w Penta Hotel, podczas Zjazdu Koleżeńkiego, gdzie będzie można dokonać zamówień na reprodukcje

ODZNAKI 3 PULKU LOTNICZEGO

w cenie po £1.00 sa do otrzymania przez Sekretariat Generalny SLP

MINIATURKI ODZNACZEŃ

polskich, angielskich, francuskich,
wstążki do odznaczeń,
baretki, okucia i.t.p.
dostarcza:

J. Kiernes 14. Collingham Gdns
LONDON SW5 0HT

KOMITET ORGANIZACYJNY XVII ZJAZDU

Przewodniczący: C.A. Wrzesień

Członkowie: Ks.plk. R.Gogoliński-Elston, T.Andersz, L.Ciastuła, R.Czer-
niański, W.Dobrzeńewski, A.Grzegorzulka, M.Jonikas, A.Kaliniecka, A.Ko-
mosińska, T.Krzystek, S.Kukiełło, M.Maćkowska, A.Maćkowski, Z.Matras,
P.Moskwa, H.Mindykowski, A.Ostrowski, J.Piechurowa, J.Pujdak, M.Sawicki,
L.Spaczyński, I.Trederowa, A.Wiśniewska, S.Zacharewicz.

Komitet artystyczny programu: „Wspomnienia z pulków lotniczych”
Małgorzata Modrzewska, Paweł Moskwa, Roman Czerniawski, Tadeusz Krzystek

Przewodniczący uprzednich Zjazdów Koleżeńskich:

1961-1964 – A.Dąbrowa, 1965 – R.Beill, 1966 – J. Jeziorski, 1967 –
R. Beill, 1968 – A. Dąbrowa, 1969 – W. Bienkowski, 1970-72 – A.Dąb-
rowa, 1973 – H. Pietrzak, 1974 – M. Jonikas, 1975 – M.Rzewuski,
1976 – R. Czerniawski

SPIS RZECZY

Na XVII Koleżeński Zjazd – C.A.Wrzesień	1
Błogosławieństwo dla polskich lotników – Ks. Biskup M. Sasinowski	2
Nadszedł czas dla praw człowieka – Kazimierz Sabbat	3
Wspomnienia z Pulków Lotniczych – Roman Czerniawski	5
Powstawanie pulków	6
1 Pułk Lotniczy	8
2 Pułk Lotniczy	10
3 Pułk Lotniczy	12
4 Pułk Lotniczy	14
5 Pułk Lotniczy	16
6 Pułk Lotniczy	18
Pierwsi dowódcy pulków	20
Ostatni dowódcy pulków	21
Szkoły Lotnicze	26
Pierwsze samoloty	26
Ostatnie samoloty	27
Dywizjon Morski.	28
Jednostki Balonowe	28
Znaki na samolotach	29
Ci co odeszli	30
Polish Air Force in 1939 – M.Peske	31
Wspomnienie o marsz. Harrisie – J.Ostrowski	35
Zjazd 5 Pulku Lotniczego	37
Zjazd b. Małoletnich	38
Złot gwiazdzisty w USA – awizo	38
Z życia Stowarzyszenia – Zebranie Rady i Walne Zebranie	39
Na marginesie wpływów i wydatków – W.P.W.	43
Komisje: historyczna i przyszłości	44
Co czytać	45
Eagle Day	46
Migawki	48

Komitet Redakcyjny:

M.Jonikas (przewodniczący), R.Czerniawski (redaktor), W.Dobrzeńewski
(sekretarz), T.Krzystek, dr.Z.Matras, P.Moskwa, M.Sawicki.

PADRES FRANCISCANOS
BECQUER 2360
1682 MARTIN CORONADO

