

# WIADOMOŚCI LOTNICZE

ORGAN BIAŁOSTOCKIEGO KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO L. O. P. P.

ROK I. Białystok, październik-listopad 1927 r. Nr. 3—4

OD 2—9 TYDZIEŃ PRZECIWGAZOWY.

„Walne Zgromadzenie Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej w dniu 3 lipca 1927 r. uchwala połączenie się Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej z Ligą Obrony Powietrznej Państwa i poleca Zarządowi Głównemu zwrócić się do Głównego Zarządu Ligi Obrony Powietrznej Państwa celem ostatecznego urzędowania tej uchwały w terminie do dnia 1 listopada 1927 r. na zasadach nowego statutu, opracowanego przez Zarządy Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej i Ligi Obrony Powietrznej Państwa z uwzględnieniem statutu obu dotychczasowych Towarzystw. Projekt nowego statutu winien zapewnić normalny rozwój obu kierunków Obrony Państwa, reprezentowanych w nowopowstającym T-wie.

Projekt tego statutu winien być uchwalony przez Walne Zgromadzenie członków nowo utworzonego Towarzystwa“.

## Do pp. Inspektorów Szkolnych, Dyrektorów i Kierowników szkół oraz Nauczycieli w Okręgu Białostockim.

Konieczność szybkiego rozwoju lotnictwa i posiadania silnej floty powietrznej w Państwie Polskim ogół nauczycielstwa rozumie niewątpliwie należycie.

Nie wszyscy jednak zdają sobie w dostatecznym stopniu sprawę, że społeczeństwo musi przyjść Państwu w tej akcji z pomocą moralną i materialną. Moralną—przez uświadomienie współobywateli o znaczeniu, jakie ma dla nas posiadanie silnego lotnictwa zarówno dla celów gospodarczo-kulturalnych w czasie pokojowym, jak i dla obrony Kraju na wypadek wojny. Materialną—przez zapisywanie się na członków Ligi Obrony Powietrznej i Obrony Przeciwgazowej—tam bowiem ogniskują się wszystkie wysiłki społeczeństwa w kierunku współpracy z Państwem na terenie rozwoju lotnictwa i obrony przeciwgazowej.

Nikt nie ma możliwości uświadomiania współobywateli w tym stopniu, jak nauczyciel; mając stały wpływ na młodzież, winien przy każdej sposobności podkreślać znaczenie lotnictwa w Polsce.

Zarząd Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. rozsyła stale do szkół gotowe odczyty o lotnictwie, a liczne broszurki, które otrzymać można w Komitecie Wojewódzkim, dają możliwość zapoznania się z zagadnieniem lotnictwa i propagowania go wśród szerokich mas społeczeństwa.

Nauczycielstwo, bezpośrednio stykając się ze starszym społeczeństwem—szczególnie na wsi—powinno wszędzie prowadzić wyteżoną propagandę i zachęcać wszystkich do zapisywania się na członków L.O.P.P. i Obrony Przeciwgazowej (składka miesięczna tylko 50 gr.).

Przedewszystkiem zaś powinno nauczycielstwo dać przykład przez zapisywanie się gremjalnie do L. O. P. P.

Nie wątpię, że wkrótce nie będzie nauczyciela, któryby nie był członkiem L. O. P. P.

Nauczyciele szkół średnich, seminarjów, preparand oraz szkół zawodowych powinni dołożyć wszelkich starań, by na terenie każdej szkoły powstało w najbliższym czasie Koło L. O. P. P., a wybrany z ich grona skarbnik przekazywać będzie otrzymane składki wprost do Komitetu Powiatowego.

Ze względów praktycznych byłoby wskazane, by nauczyciele szkół powszechnych tworzyli miejscowe Koło L. O. P. P. w obrębie każdego rejonu płatniczego i wpłacali co miesiąc składki za pośrednictwem płatnika do Inspektoratu Szkolnego, który zebrane z całego powiatu fundusze przekazywać będzie bezzwłocznie do miejscowego Komitetu Powiatowego L. O. P. P.

Zywią niepełną nadzieję, iż w niedalekiej przyszłości utrwalą się przeświadczenie, że silne lotnictwo stworzone zostało w Polsce dzięki potężnemu poparciu nauczycielstwa.

PP. Inspektorów i Dyrektorów szkół proszę o podanie powyższej odezwy do wiadomości całego nauczycielstwa i o przesyłanie sprawozdań kwartalnych z akcji na rzecz L. O. P. P. (odczytów, imprez i t. p.) na ręce Wojew. Kom. L. O. P. P. w Białymstoku. Pierwsze takie sprawozdanie nadeszła Panowie do 31 grudnia b. r.

Białystok, dn. 9 września 1927 r.  
№ O. 2375/27.

Kurator Okręgu Szkolnego:  
(—) Gąsiorowski.

## Do Powiatowych Komendantów P.P. Województwa Białostockiego.

Wojewódzki Komitet Ligi Obrony Powietrznej Państwa, zawiadamiając, że wysiłki Komitetu, zmierzające do pozyskania członków na rzecz Ligi i wzbudzenia zainteresowania działalnością Ligi wśród funkcjonariuszów P.P. nie wszędzie spotykają się z należytem poparciem pp. Komendantów, prosi mnie o wydanie zarządzenia udzielenia Zarządowi Komitetów Powiatowych najdalej idącej pomocy przy zakładaniu miejscowych Kół Policyjnych. Niezależnie od tego Komitet prosi, aby miejscowe Koła Policyjne więcej interesowały się działalnością Ligi i jej zadaniami, podkreślając, że przez Koła (policyjne) z urzędu wchodzi do Zarządu Komitetu Powiatowego i bierze czynny udział w jego pracach. Członkowie Ligi otrzymują bezpłatnie pismo „Wiadomości Lotnicze“, zaś Koła miejscowe odczyty z dziedziny lotnictwa.

Komunikując o powyższym i powołując się na rozkaz Komendanta Głównego P.P. № 363 pkt. VII, okólnik z dnia 26.VI.1926 r. za № 19043 przesłany pp. Komendantom Powiatowym przy piśmie moim z dnia 5.VIII.1926 r. za № 7260 oraz mając na uwadze olbrzymiej dla Państwa wagi pracę, jaką podjęła L. O. P. P., polecam pp. Komendantom Powiatowym zachęcić wszystkich podkomendnych im funkcjonariuszów do zapisania się na członków L. O. P. P., a Zarządom Powiatowym Ligi udzielić wszelkiej pomocy przy zakładaniu Kół policyjnych.

Zastrzegam jednak, że zapisywanie się funkcjonariuszów PP. na członków Ligi może mieć jedynie charakter dobrowolny. Wszelki przymus ze strony Komendanta Powiatowego, w jakiegokolwiek bądź formie zastosowany, jest niedopuszczalny.

Za zgodność:

Białystok, dn. 27 września 1927 r.  
№ 15569.

(—) Garwacki, Komisarz

Kierownik Referatu Administracyjno-  
Personalnego.

Komendant Wojewódzki P.P.  
(—) Charlemagne, Podinspektor.

## Spółoczeństwo a obrona przeciwgazowa.

Czytelnik, przeczytawszy tytuł, skrzywi się niemilosernie i zawoła: „Znowu o gazach i wojnie; dajcież nam nareszcie spokój z temi gazami. Zapomnieliśmy, dzięki Bogu, o wojnie i jej okropnościach, a oni nam znowu piszą o gazach trujących“.

Powiedz mi czytelniku, czy miałbyś załdo kogoś o to, że Cię uprzedza o planowanym zamachu na Twoje życie; czy miałbyś pretensję do kogoś o to, że Ci daje rady, jak masz swe życie ocalić? Chyba nie. Dlaczego więc niezadowolony jesteś, że znowu o tem piszemy? Piszemy, bo wiemy, co się dzieje u naszych sąsiadów: zbroją się oni bez przerwy. Dlatego też musimy usilnie przygotować się do obrony, bo im lepiej będziemy zabezpieczeni, tem później wojna

może wybuchnąć, nieprzyjacieli bowiem, widząc, że zdołamy się obronić, nie będzie próbował napadu. Gdyby sąsiedzi przestali się zbroić, nasz wysiłek w kierunku obrony byłby zbyteczny; ale dopóki sąsiedzi się zbroją, nie wolno nam ani przez chwilę zapominać o przygotowaniu obrony.

Dlatego też, Czytelniku Szanowny, pisaliśmy, piszemy i nadal pisać będziemy, albowiem w interesie Twego i Twojej rodziny bezpieczeństwa leży, abyś wiedział, co Ci w przyszłości grozić może, abyś zrozumiął, że możesz i musisz przyczynić się do przygotowania obrony przed mogącem grozić Ci niebezpieczeństwem. „Et — odpowiesz — strachy na lachy. Straszycie nas niepotrzebnie; gazy trujące, używane na wojnie, nie są tak straszne“.

Nie są straszne, powiadasz. Posłuchaj:

1. Raport marszałka Frenche'a z dnia 22. IV. 1915 roku.

„Po silnem ostrzeliwaniu nieprzyjacieli natarł na dywizję francuską około godziny 5-ej, używając po raz pierwszy gazów trujących... Tego, co nastąpiło potem, nie da się opisać; skutek gazów był taki, że cała linja wymienionej dywizji francuskiej została obezwładniona.. setki ludzi odrzużyły się w stan omdlenia, albo znalazły się w obliczu śmierci“.

2. Raport wyższego dowódcy z dnia 24.IV.1915 r. „Napad niemiecki na forte Loos spowodował 1200 wypadków śmiertelnych, pomimo prowizorycznego zabezpieczenia się“.

3. Raport wyższego dowódcy z dnia 26.IV.1915 r. „Francuzi na jednym z odcinków przygotowali się do natarcia w sile 2 bataljonów. W czasie przygotowań niemiecka fala gazowa zniszczyła całkowicie te 2 bataljony“.

Uwierzyłeś czytelniku? Przypuszczam, żeś uwierzył. „Ale,—powiesz,—to się wszak dzieje na fron-

# Chcesz ginąć w gazach trujących bomb lotniczych?

cie, na niebezpieczeństwo narażone są wojska, a nie ludność cywilna".—Ale skąd masz tę pewność, Czytelniku, że miejsce Twego zamieszkania nie znajdzie się wkrótce w zasięgu frontu i że Ty sam nie będziesz narażony na działanie gazów! Ale przypuśćmy nawet, że mieszkasz gdzieś daleko od miejsca walki; czy wiadomo Ci, że są obecnie samoloty, poruszające się tak szybko, że w ciągu jednej godziny mogą przebyć przestrzeń 400 km. Czy wiadomo Ci, że w razie wojny nieprzyjacielowi zależy na wywołaniu paniki w głębi kraju i w tym celu wysyła swe samoloty, aby rzucaniem bomb wywoływały popłoch, a temsamem uniemożliwiały przygotowanie do obrony! Czy wiesz, że te bomby zawierają mogą substancje trujące, które w ciągu krótkiego czasu mogą wytruć całą ludność miast i miasteczek. Nie wiesz? Nie wierzysz? Posłuchaj!

Powierzchnia naszej stolicy, Warszawy, wynosi około 40 km. kwadratowych. Warstwa powietrzna nad Warszawą, wysokości 100 metrów, wynosi zatem 4.000.000.000 metrów sześciennych. Do zupełnego zatrucia tego powietrza dość jest zużyć jedną dziesięć-miljonową tej objętości gazu trującego, t. j. 400 metrów sześciennych. Ponieważ metr sześcienny takiego gazu waży mniej więcej 20 kg. zatem dla zatrucia Warszawy wystarczy 8000 kg. gazu trującego; a ponieważ jeden samolot może zabrać tyle bomb, że ilość zawartego w nich gazu wynosi 1000 kg. więc dla zatrucia Warszawy wystarczy jednogodzinny spacer tylko ośmiu samolotów nieprzyjacielskich nad miastem. Ośmiu samolotów nad Warszawą! A ile nad Białymstokiem, Grodnem, Łomżą, Ostrołką, Wasilkowem i t. p.?

W tem miejscu, sądzę, zamyślił się, a po chwili powiesz: „Jesteśmy więc my, ludność cywilna, skazani na stracenie wraz z wojną”. — Ależ na miły Bóg, nic podobnego! Gazy nie są straszne dla tych, którzy się umieją bronić.

Posłuchaj!  
Raport dowódcy frontu z dnia 19.XII. 1915 r.  
„Silny napad gazowy na północno-wschodnie wzniesienie pod Ypres. Skutki niewielkie z powodu dobrego zabezpieczenia przeciwgazowego”.

Widzisz więc, czytelniku, że niebezpieczeństwo nie jest tak straszne dla tych, którzy jego istotę rozumieją, którzy się obronić przed nim potrafią.

Istniejące w Polsce Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej połączą się wkrótce z L. O. P. P.; połączone towarzystwa będą urządzać kursy obrony przeciwgazowej dla policji, straży pożarnej, kolejarzy i t. p., t. j. dla tych, którzy wraz z wojną zostaną na miejscach, będą mogli obronę przeciwgazową w każdej miejscowości zorganizować i nauczyć innych. Dlatego też Towarzystwu temu powinien każdy w miarę sił i możliwości pomagać.

Zdarza się u nas często, że mając wykonać jakąś pracę, odkładamy ją na później, mówiąc: „jakoś to będzie”. Obrona przeciwgazowa wymaga długotrwałego przygotowania; odkładanie pracy tej „na później” może skończyć się, wraz z wybuchem wojny, katastrofalnie.

Historycy mówią, że dokładnego opisu pierwszego napadu zapomocą gazów trujących niema, gdyż ci, którzyby mogli coś o tem powiedzieć, „leżą na polach Flandrii, gdzie obecnie kwitną maki”.

Ohy u nas — powiada jeden z najdzielniejszych propagatorów obrony przeciwgazowej, pułk. Malyszko — historycy nie mówili w przyszłości, że..... „leżą nad Wisłą, gdzie obecnie rosną wierzby”.

Leon Czerniaków,  
naucz. gim. im. Zygma. Augusta w Białymstoku.

## Przygotowania do wojny chemicznej.

Rzadko dochodzą do nas wieści, dotyczące przygotowań do przyszłej wojny chemicznej w różnych krajach; są to tajemnice, których każde państwo zazdrośnie strzeże. Niekiedy tylko udaje się uchylić lekko rąbek tej tajemnicy i wówczas przekonywujemy się, iż praca przygotowawcza w tym kierunku wcale nie stoi w miejscu. Wszystkie państwa zdają sobie sprawę z tego, że w chwili decydującej walki żadne rezolucje konferencji rozbrojeniowej ani żadne traktaty, zabraniające używania w walce środków chemicznych, nie będą brane pod uwagę; broń chemiczna jest tańszą od innych broni, jest najbardziej skuteczną, jest nagoniec — wbrew opinii wielu — najbardziej ludzką (śmiertelność bowiem od trucizn bojowych w armji np. amerykańskiej wynosiła 2% a od innych rodzajów broni — 24% wszystkich porażonych). Dlatego też w przyszłej wojnie broń chemiczna będzie jednym z głównych środków do pokonania nieprzyjaciela. Wszędzie też widzimy przygotowania do udoskonalenia metod prowadzenia wojny chemicznej.

W Ameryce został stworzony Instytut Broni Chemicznej z wybitnym specjalistą, generałem Fries'em na czele. Ma on swoje kadry chemików oficerów, tereny dla prób, laboratorja. Rozporządza budżetem przeszło 100.000.000 (sto milionów) dolarów.

W Angji istnieje organizacja, popierająca bezustannie wszelkie doświadczenia z dziedziny chemji i fizjologii, będąca w posiadaniu 170.000 funtów sterlingów.

Najbardziej jednak interesuje nas to, co się dzieje u naszych najbliższych sąsiadów, w Niemczech i w Rosji.

Jeśli chodzi o Niemcy, to nie mają one żadnego zakładu, specjalnie zagadnieniom wojny chemicznej poświęconego; traktat Wersalski zabronił im prowadzenia jakichkolwiek prac przygotowawczych w tej dziedzinie. Ale jeśli się zważy, jak rozwinięty jest przemysł chemiczny w Niemczech, że całe Niemcy są nieomal jedną wielką fabryką chemiczną o olbrzymiej produkcji; spotęgowanej jeszcze po wojnie, że istnieje cały szereg doskonale wyposażonych pracowników fabrycznych i poświęconych nauce czystej, dojdziemy do wniosku, że Niemcy są dzisiaj najlepiej przygotowani do wojny chemicznej i, ze względu na bogactwo przemysłowe, najlepiej zaopatrzone państwem na świecie. Traktat Wersalski jest tutaj bezsilny; uniemożliwić Niemcom przygotowania do wojny chemicznej, to znaczy znieść całkowicie ich przemysł chemiczny.

W Rosji rząd bolszewicki, doceniając znaczenie broni chemicznej w przyszłej wojnie, wzięt się energicznie do propagandy i popularyzacji chemji i wojny chemicznej. Powstałe „Towarzystwo Przyjaciół Chemji” zbierało środki do wsparcia przemysłu chemicznego i wkrótce połączyło się ze „Związkiem Przyjaciół Floty Powietrznej” w jeden związek pod nazwą „Avio-Chim”, a następnie z towarzystwem do popierania obrony Kraju (odpowiadające poniekąd naszemu przysposobieniu wojskowemu), tworząc związek pod nazwą Oso-Avio-Chim.

Rząd rosyjski w niebawmy sposób rozagitował społeczeństwo tak, że dzisiaj w każdym biurze, w każdej fabryce, w każdej wsi istnieją „jacejki” owego Oso-Avio-Chim'u. Komórki te dzielą się na grupy, w których wrew intensywna praca w dziedzinie propagandy gazowej, zbierania funduszy na rozbudowę przemysłu chemicznego, jako podstawy przygotowania do wojny chemicznej. Na Zjeździe Oso-Avio-Chim'u, odbytem 17 stycznia roku bieżącego ustalono cztery zasadnicze punkty programu:

1) Dążenie do rozwoju przemysłu chemicznego, w szczególności tych gałęzi, które są podstawą dla wojny chemicznej.

2) Rozwój laboratorjów naukowych i fabrycznych.

3) Organizacja obrony ludności cywilnej przed napadami powietrznymi i gazowemi.

4) Przystosowanie wszelkich budynków na wypadek wojny powietrzno-chemicznej.

Jak widzimy, sąsiedzi nasi wzięli się poważnie do pracy. Czas najwyższy i na nas, tembardziej, żeśmy daleko pozostali w tyle i dużo jeszcze jest do odrobienia.

L. C.

## Transatlantyczne loty.

Dalsze uskutecznianie w warunkach, jak dotychczas, przelotów z Ameryki na kontynent europejski lub Europy do Stanów Zjednoczonych jest najzupełniej bezcelową pogonią za rekordami, bezcelowem ryzykowaniem życia ludzkiego.

Przeloty Lindberga, Chamberlina, Byrda, które były nadzwyczaj starannie przygotowane, udowodniły, że przeloty takie są możliwe przy użyciu dzisiejszych aparatów lotniczych i dzisiejszych motorów.

Ale dostarczyły też dowodów, że każdy samolot, który odbywa taką podróż nie jest niczem innym, jak tylko latającym zbiornikiem benzyny (zbiorniki samolotu Linberga zawierały 2046 litrów materiału pędnych) Zabranie tak znacznej ilości benzyny powoduje maksymalne obciążenie samolotu, co w wielu wypadkach pociągało za sobą smutne następstwa.

Przypomnijmy sobie tylko Fonka, Davis, Bertrand'a i in. śmiałych lotników, samoloty których przeznaczono do lotu przez Atlantyk, były przeciążone do ostateczności, co było przyczyną, że przy starcie nie mogły, przez dłuższy czas oderwać się od ziemi, a gdy wreszcie odbiły się — po chwili leżały doszczętnie zdruzgotane.

Pozatem motor w czasie przelotu jest wyzyskany do ostatecznej granicy swych zdolności. Jeżeli wytrzyma największy wysiłek do jakiego jest zdolny, przez 30—40 godzin lotu na oceanem, bez jednej pauzy i folgi — to przelot się uda, jeżeli zawiedzie — to katastrofa.

Czyż można w takich warunkach grać „va banque”, gdzie stawką jest życie ludzkie?

Jednakże ryzyko lotu transatlantycznego może się znacznie zmniejszyć.

Warunkiem tego jest uskutecznianie przelotów wyłącznie na samolotach wodnych skonstruowanych w ten sposób, by kadłub samolotu stanowił obszerną i nieprzemakalną łódź, mogącą przez dłuższy czas utrzymać się na powierzchni oceanu, bez względu na stan pogody. Pozatem samolot wodny powinien posiadać odpadające skrzydła, co by zabezpieczało łódź od uderzenia fal i być wyposażonym nie w jeden, lecz kilka motorów, dających możliwość użytkowania ich wszystkich razem lub każdego z osobna.

Nad zbudowaniem takiego samolotu, by zapewnił większe bezpieczeństwo przelotu nad oceanem — obecnie pracują niemieckie zakłady lotnicze w Dessau.

M.

## Śmiałe przeloty ponad Oceanem.

### Udane loty:

— 8 maja 1919 r. komandor Read przeleciał przez Atlantyk z przystankami. Przebył razem 3.946 mil godzin lotu 59 minut 56;

— 14 czerwca 1919 kapitan angielski Alcock i por. Artur Brown przelecieli bez lądowania z Ameryki do Irlandji (1.900 mil w 16 godz. 12 minut);

— W lipcu 1919 angielski sterowiec R. 34 przeleciał ze Szkocji do Nowego Jorku (3.130 mil w 108 godzin 13 minut), a następnie powrócił do Anglii, przebywając przestrzeń 3200 mil w 74 godz. 56 minut.

— W październiku sterowiec nabyty przez Stany Zjednoczone, zwany dziś „Los Angeles” przeleciał z Friedrichshafen do Lakehurst w Stanie New Jersey (5.066 mil w 81 godz. 17 min.);

— 1924 r. lotnicy armji amerykańskiej przelecieli naokoło świata, rozpoczynając podróż z Labradoru, a lądując w Anglii;

— 31 stycznia 1926 hiszpan Franco przelatuje z Los Palmas do Brazylii;

— 24 lutego 1926 de Pinedo przelatuje z przystankami z Włoch do południowej Ameryki.

— 18 marca 1927 r. major armji portugalskiej Beires przelatuje z Gwinei do południowej Ameryki (1715 mil);

— 21 maja 1927 Lindbergh przelatuje bez lądowania 3610 mil z Nowego Jorku do Paryża w 33 godz. 29 minut.

— 6 czerwca 1927 Chamberlin przelatuje z Nowego Jorku do Eislow w Niemczech (3790 mil w 42 godziny);

— 30 czerwca komandor Richard Byrd z Nowego Jorku do Ver-sur-Mer 3477 mil.

— 28 sierpnia Schlee i Brock z Harber Grace, w New Foundland do Londynu (2350 mil w 23 godziny 21 minut).

### Nieudane loty:

— 1910 r. Wollman, dziennikarz amerykański, w podróży z Ameryki do Irlandji balonem, spada do morza w odległości 1000 mil od Hatteras;

— 17 maja 1919 Hawker i Grieve w przelocie z Ameryki do Irlandji dwupłatowcem wpadli do morza po 14 godzinach lotu. Uratowani przez żaglowiec.

— 5 maja 1927 r. kapitan Saint Roman i kom. Mauneyres w locie z Senegalu do Brazylii zginęli na południowym Atlantyku;

— 8 maja 1927 r. Nungesser i Coli w zamiarze przelecenia bez lądowania z Paryża do Nowego Jorku giną bez śladu;

— 15 sierpnia 1927 Risticz i Edzard, lotnicy niemieccy, wracając do Dessau po nieudanej próbie przelotu przez Atlantyk;

— 1 września 1927 r. księżna Leowenstein, kap. Hamilton i pułk. Minchin przepadają bez śladu w przelocie przez Atlantyk z Anglii do Stanów Zjednoczonych.

— W sierpniu w locie z San Francisco do Hawaj zginęli na oceanie Spokojnym J. A. Podlar, porucznik V. R. Knope, panna Mildred Doran Wm. Erwin i Alvin Eichwald.

## Zastosowanie lotnictwa i gazów trujących w rolnictwie.

Substancje trujące, używane w czasie Wojny Europejskiej, czyli t. zw. broń chemiczna, są zabójcze nie tylko dla ludzi, ale wogóle dla wszelkich istot żyjących.

Siła oddziaływania tych substancji trujących jest różna: jedne zabijają nie tylko ludzi i zwierzęta, ale i niszczą zupełnie rośliny (np. chlor), inne noszą zagładę niektórym tylko żyjątkom, nie niszcząc roślin. Takie właśnie środki dają się doskonale stosować w rolnictwie i leśnictwie dla tępienia szkodliwych owadów, które niszczą roślinność całych nieraz pałec Kraju.

W roku 1922 pewien gatunek żuka zniszczył ogromną część plantacji bawełny w Ameryce, przyczyniając straty, wynoszące powyżej miliarda dolarów. Chcąc unieszkodliwić działanie tego żuka, należałoby w normalnych warunkach zaprzestać plantowania bawełny na przeciąg przynajmniej 2 lat; żuczek, pasożytujący na bawełnie, musiałby zginąć. Straty wynikające z tego powodu, byłyby oczywiście ogromne. Wówczas postanowiono wypowiedzieć szkodnikom wojnę, i zastosowano zupełnie te same metody, któremi posługiwano się w czasie Wielkiej Wojny: nad plantacjami latał nisko samolot, obsypując rośliny drobnym pyłkiem, który był śmiertelnym dla owego żuczka, nie niszczył natomiast bawełny.

Jeszcze w roku 1917 i 1918 podobną walkę chemiczną z szarańczą prowadzono w Rosji ze znakomitymi wynikami.

W naszych lasach ogromne szkody czyni nieraz kornik, a i na polach nie brak szkodników. Usuwanie ich zapomocą walki chemicznej, jak wykazała praktyka, dają doskonałe wyniki. To też w roku 1925, gdy w lasach na Pomorzu wystąpiły masowo gąsienice mniszki brudnicy, niszczące cały drzewostan, przystąpiono z pomocą Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej do walki chemicznej ze szkodnikami. Walka ta polegała na tem, że ze skrzyni, umieszczonej na samolocie, latającym nad zarażonym lasem na wysokości 30—40 mtr., wysypywał się drobny proszek (arsenian wapnia), który padał na igliwie; w przeciagu kwadransa samolot zdążył kilka razy przelecieć teren lasu, wynoszący około 20 hektarów i opylić go. Gąsienice, jedząc za trute szpilki, ginęły w ciągu jednego do pięciu dni.

# „Samoloty i gazy trujące—to broń przyszłej wojny”.

Próby wykazały również, że „okurzanie” drzew owocowych z ziemi za pomocą t. zw. świec dymowych daje dobre rezultaty przy tępieniu mszycy i miodówek; osad arseniku, który z dymu osiada na liściach, niszczy gryzące owady i ich larwy—gąsienice.

Przy wszelkich próbach, ani igliwie, ani rośliny, ani ptactwo nic nie ucierpiało.

Koszt takiego opylania wynosił 70 zł. na hektar lasu, co jest znikomym wydatkiem wobec wielkiej wartości lasu oraz skuteczności samego środka.

W Ameryce już dawno rozumiano korzyści, jakie daje ta metoda walki ze szkodnikami; jedna z amerykańskich firm lotniczych „opyliła” w roku zeszłym przy pomocy 20 (dwudziestu) samolotów z górą 40500 hektarów, a biuro Entomologiczne Departamentu Rolnictwa projektuje utworzenie floty z 3000 „okurzaczy”. Dużo też w tym kierunku robią Anglicy i Niemcy. U nas na kilku zaledwie próbach się skończyło, bo brak na to środków, bo brak zainteresowania ze strony tych sfer społeczeństwa, których to najbliższe—ze względu na ich warsztat pracy, winno obchodzić.

L. Cz.

## Lotnictwo modelowe.

Wydawać się może, że budowa modeli, bądź to latających, bądź pokazowych, jest zabawką, dobrą dla uczniów niższych klas, nie mającą większego ani głębszego znaczenia, lub wogóle nic lub mało wspólnego z lotnictwem.

Ze tak nie jest, rozumiano już dawno we Francji, Anglii, Ameryce, a szczególnie w Niemczech, gdzie budową modeli zajmują się młodszy i starsi, gdzie urządza się konkursy, wystawy, wydaje się pisma i podręczniki, poświęcone modelarstwu, a w każdym mieście lub miasteczku istnieje Kółka Modelarskie.

U nas, jak dotąd, nic prawie nie zrobiono, choć nie ulega najmniejszej wątpliwości, że zainteresowanie w tym kierunku istnieje. Należy wziąć pod uwagę, że—jeżeli chcemy posiadać z czasem silne lotnictwo cywilne i wojskowe, jeżeli pragniemy dać krajowi w przyszłości zastępy „ludzi powietrza”, bez których nawet największe środki materialne, złożone przez rząd i społeczeństwo nie na wiele się zdadzą—musimy te przyszłe szeregi wykształcić, a jedną z dróg najpewniejszych, do tego celu wiodących, jest szeroki rozwój lotnictwa modelowego.

Budową modeli u nas mało kto się zajmuje, a przecież korzyści modelarstwa są doprawdy ogromne.

Budowanie modeli ma tę wielką zaletę, szczególnie dla młodzieży, że wypełnia czas wolny od nauki, pozwala w przyjemny, nienużący sposób, poznawać zasady lotnictwa, a nieraz ułatwić może dokonanie doniosłego wynalazku, pozbawiając kształci zęczność, wyrabia cierpliwość i pomysłowość.

Zadna fotografia, rysunek, opis, choćby najdokładniejszy, — nie zastąpią z zasadami lotnictwa tak, jak samodzielne budowanie modelu.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że okres kształtowania się upodobań, który decyduje niejednokrotnie o obiorze przyszłego zawodu, przypada na lata wczesnej młodości, znaczenie rozwoju lotnictwa modelowego tembardziej zrozumiałe być powinno.

To też z radością wita młodzież szkolna ostatnią uchwałę Zarządu Komitetu Wojewódzkiego, mocą której zostaną rozszerzone, dotychczas istniejące modelarnie w Białymstoku i Łomży oraz powstaną w r. b. nowe—w Grodnie, Suwałkach i Białowieży.

J.

## Cel, jaki powinna sobie wytknąć szkoła w stosunku do krzewienia wiedzy lotniczej.

Naszem zdaniem szkoła powinna dążyć do tego, by uczeń, opuszczając ją, posiadał prawidłowe pojęcie o samolocie i sztuce latania, by jego wiadomości po-

zwoili mu odczuć wielkość wynalazku, wysokość dzisiejszego rozwoju lotnictwa, wreszcie szkoła powinna zaszczepić młodzieży zaufanie do samolotu, jako środka komunikacji w takiej mierze, na jaką on dziś zasługuje.

By taki cel mogła osiągnąć szkoła, powinna ona:

1) posiadać odpowiednio przygotowanego nauczyciela. Stąd wynika potrzeba kursów informacyjnych lotniczych dla nauczycieli fizyki, takich, jakie w latach ubiegłych L.O.P.P. organizowała dla nauczycieli robót ręcznych z odpowiednim rozszerzeniem wykładów teoretycznych i uproszczeniem zajęć praktycznych. Uważam za konieczne, by w czasie tych kursów odbyły się loty pasażerskie dla uczestników, sądzący bowiem, że ten, kto nie odbył podróży powietrznej, nie ma podstawy do zachęcania do niej innych. Lepiej byłoby, gdyby każdy z uczestników mógł odbyć podróż na jednej z linii lotniczych, by mógł w ten sposób odczuć i ocenić sprawność komunikacji powietrznej.

2) Szkoła powinna być zaopatrzona w literaturę lotniczą. Książki i czasopisma lotnicze powinny być w każdej szkole średniej. Prenumerata czasopism powinna obciążać kółka lotnicze młodzieży, a gdzie ich niema, czasowo odpowiednie fundusze szkolne.

3) W tych szkołach, które posiadają warsztaty i narzędzia do robót ręcznych, należy młodzieży dać możność wykonywania pewnych prac z dziedziny lotnictwa (modeli samolotów, spadochronów, latawce, balony papierowe). Prace te zdolne są ożywić wiedzę lotniczą i uprzyjemnić studia teoretyczne.

Niezbędną jest przytem harmonijna współpraca nauczyciela fizyki z kolegą, prowadzącym roboty ręczne.

4) W miastach, w których znajduje się kilka szkół średnich, powinny być urządzone doroczne wystawy takich prac i konkursy modeli latających.

Na zakończenie niech mi wolno będzie zwrócić się z pewną prośbą do kolegów, którzy prowadzą już akcję lotniczą, albo mają zamiar do niej się zabrać—nie poruszajcie sami kwestji, związanych z samolotem, jako narzędziem mordu i zniszczenia, niech od was młodzież nie usłyszy o tem. Natomiast niech ona dowie się od was, że samolot jest dziś wielkim czynnikiem braterstwa ludów, że jest łącznikiem fizycznym ludzi i narodów, jak radio jest ich łącznikiem duchowym; że te dwa wynalazki wzajemnie się uzupełniają i prowadzą ludzkość do nowych pięknych czasów i szczęśliwych form życia.

Jan Kowal.

Nauczyciel Gimn. im. A. Mickiewicza w Wilnie.

## Z LOTU PTAKA.

### POLSKA.

— Na konkursie w Zurychu por. Cichocki z 11 płk. myśl. w Lidzie zdobył dwie drugie nagrody: jedną w locie nad Alpami, drugą w zawodach szybkości.

— Lotnicy czeskosłowaccy w Warszawie. W sobotę, dnia 24-go września, przybyło do Warszawy 6 lotników czeskosłowackich, członków Aero-Klubu w Pilźnie, którzy postanowili zawiązać kontakt pomiędzy aero-klubami Czechosłowacji, a naszą Ligą Obrony Powietrznej Państwa. Goście czescy wystartowali z Ołomuńca na 2 samolotach typu Brandenburg, o godz. 7-ej rano i już o 10-ej rano lądowali na lotnisku Mokotowskim, przebywając w linii powietrznej 400 klm. w godz. 3 m. 15. Trzeci aparat, który wyleciał z Ołomuńca w piątek, z powodu niesprzyjających warunków atmosferycznych zmuszony był do lądowania w okolicach Mszczonowa, gdzie na nierównym terenie uszkodził sobie podwozie, lotnicy wyszli bez szwanku. Lotnicy czeskosłowaccy powitani zostali na lotnisku przez przedstawicieli L.O.P.P. i lotnictwa wojskowego oraz prezesa Aero-Klubu w Pilźnie inż. Józefa Cajthamla, który bawi od kilku dni w Warszawie. Goście czeskosłowaccy podczas swego trzydniowego pobytu zwiedzili naszą stolicę,

lotnisko wojskowe i cywilne, hangar L.O.P.P., Instytut Aerodynamiczny. We wtorek, dnia 27-go września lotnicy czeskosłowaccy złożyli piękny wieniec na grobie Nieznanego Żołnierza.

Odlot gości do Pilzna nastąpił, w środę, dnia 28-go września w godzinach porannych.

### WŁOCHY.

— Według urzędowego komunikatu w zawodach wodnopłatowców o puchar Schneidra, które odbyły się w Wenecji, zwycięzca Anglik Webster osiągnął średnią szybkość 458,282 klm. na godzinę, Anglik Virsley zaś, który zajął drugie miejsce, szybkość średnią 439,472 klm. na godzinę.

### CZECHOSŁOWACJA

— Lotnictwo cywilne czeskosłowackie stale się rozwija. Niedawno ministerjum robót publicznych zamówiło w Wojskowych Zakładach Lotniczych 8 samolotów pasażerskich, przeznaczonych dla lotów na liniach państwowych. Samoloty zaopatrzone będą w silniki Skoda—Lorraine 450 MK. i obliczone są na ośmiu pasażerów.

### ANGLJA.

— Ilość samolotów, należących do osób prywatnych, stale się zwiększa w Anglii. Do dnia 1 maja r. b. zarejestrowano ich 22, do 1 sierpnia 52.

— Znana angielska lotniczka, Mrs. Elliott-Lynn, odbyła w dniu 19 lipca niezwykłą podróż powietrzną. Wystartowała ona o godz. 3.20 z lotniska Woodford, pod Manchester i wylądowała o godz. 21.27 w Newcastle, dokonawszy podróży okólnej nad Anglią, w czasie której przebyła około 2.000 km. i lądowała we wszystkich bez wyjątku portach lotniczych angielskich oraz na kilkunastu lotniskach, skutecznijac w ten sposób 79 lądowań w ciągu jednego dnia.

### SZWAJCARJA.

— Na międzynarodowym konkursie lotniczym w Zurichu 1 nagrodę za szybkość otrzymał kapitan Burchard (Szwajcarja), który na samolocie Dewoitine D-19 przeleciał 130 klm. w 31 m. 48 sekund.

Drugą nagrodę uzyskał porucznik-pilot Cichocki, przelatując na Spad 61 tą samą przestrzeń w 32 m. 09 sekund.

### HOLLANDJA.

— Trenowanie do lotów w mgłę. Królewsko-Holenderska Linja Lotnicza K. L. M. stosuje ciekawą metodę dla wyćwiczenia swych pilotów w lotach w mgłę i w nocy. Samolot, typu używanego przez Linję, opatrzone w podwójne organy sterowe, jest tak urządzony, że jeden z pilotów ma otwarte pole widzenia naokoło, zaś drugi widzi tylko swoją tablicę z instrumentami. Po wzniesieniu się w powietrze, ten drugi obejmuje kierowanie samolotu pod kierunkiem swego towarzysza, w ten sposób, że posilkuje się wyłącznie swemi przyrządami. Wszyscy piloci K. L. M. przechodzą przez czas dłuższy taki trening obznajmiając się w ten sposób z lataniem w ciemności, względnie mgłę.

### JAPONJA

— Nowy instytut aerodynamiczny. Zbudowany przed kilku laty wielki państwowy instytut aerodynamiczny uległ w czasie trzęsienia ziemi w 1925 r. zupełnemu zniszczeniu. Obecnie jedne z największych zakładów lotniczych Japonji, Kawanissi zbudowały nowy instytut zaopatrzony we wszystkie najnowsze urządzenia.

— Rząd Japoński zamówił w Stanach Zjednoczonych 300 samolotów „Ryan” „N. V. P.” typu, na którym Lindberg przeleciał Atlantyk.

M. D. SZCZUDŁOWSKI.

## Wspomnienia.

Pamiętam jak dziś dzień, kiedy przyniesiono do domu gazetę i ojciec odczytał nam, że Chavez, po dokonanej przelocie Alp, zmarł z powodu ogromu doznanych wrażeń.

Od tego dnia zawiązałem się na boga wiatrów i chmur.

Wiedziałem, że Alpy broniły się w ten sposób przed śmiałkiem, który zdołał wnieść się ponad nie i badać ich tajemnicę. Długo w snach marzyłem o sławie takiego lotnika, jakim musiał być Chavez.

Lata miały — sklejałem małe modele samolotów, kupowałem tajemnie płótno, strugałem deszczułki, chwytalem ciekawie wzory samolotów, czytywałem się w literaturę lotniczą (o ile taka była) i widziałem wzloty hr. Scipio del Campo i Sablatuiga, gdy po dokonanej rundzie, na swym Wrightcie, przechodził otulony w futro lotnicze, pośród owacyjnie przyjmujących go tłumów.

W rok później zakradłem się do hangaru, gdzie mieścił się niaudany samolot inż. Webera, odpędziłem stamtąd łobuzów, którzy ogalali samolot bezplanowo z metalowych, a szczególnie z mosiężnych części, usiadłem przy sterach, wykonałem parę ruchów i czułem się potem, jak Jaś i Małgosia po oszu-

kaniu Baby Jędzy. Na tem się jednak chwilowo zakończyło.

Od tego czasu dochodziły mnie słuchy o samolotach, jednak ich nie widziałem.

Dopiero w roku 1914 zobaczyłem pierwsze samoloty na froncie. Przypominam sobie olbrzymi rozgłos, który pozyskał lotnik wojskowy, wylatując z oblężonej twierdzy. Czulem, że duch mój jest przy nich, tych, co mierzą powietrzne szlaki, ciałem jednak czulem się zupełnie prozaicznie... na ziemi i to w okopach.

Wybawienie nastąpiło jednego dnia niespodzianie.

Nadszedł okólnik, żądający ochotników, byłem jednym z pierwszych i w trzy tygodnie jechałem do mego Edenu, do... szkoły! Tymczasem czekała mnie tam nielada niespodzianka, która zakończyła się dla mnie korzystnie.

Było to groźne badanie lekarskie. A ilu lekarzy badało mię na różne choroby możliwe i niemożliwe: nerwy, uszy, oczy, płuca, kurzą ślepotę etc., Bóg jeden i oni sami raczyli wiedzieć. Muszę się jednak przyznać, że bałem się ich okropnie, nuż osądzą, że coś braknie, co wtedy? Po oczekiwaniu półgodzinem, które zdawało mi się wówczas bardzo długim, otrzymałem kartę z aprobatą zdolności fizycznych. A więc Gehennę pierwszą przebyłem szczęśliwie. Krótko potem zabrano się do naszego szkolenia.

Pozostali mi w mej wyobraźni ci nasi piloci instruktorzy, obwieszeni odznakami za waleczność, dumni, grzeczni i nadzwyczaj eleganccy.

Zresztą i tak mieliśmy ich za półbogów. Każdy ich ruch, skinienie, miało dla nas nimb specjalnego prestige'u i czarnoksięskiej magji. Jednym słowem byli dla nas mistrzami.

Na początku szkolenia zabierał pilot-instruktor jednego z nas po kole w powietrze, aby — jak się wyrażano — oswoić z przestrzenią. Mój pilot wyleciał ze mną na 2000 m. Pomyśleć tylko, po raz pierwszy! Jak się później przekonałem, miałem to nierozumne uczucie nowicjuszy, którym się zdaje, że im niżej tem bezpieczniej. Nagle silnik, wstrzymany ręką pilota, przestał działać, to znów warczał, to cichł, nie wiedziałem, co się ze mną dzieje.

Raz widziałem niebo, to ziemię, raz bokiem spadałem ku jakimś zabudowaniom, zwiślałem na pasach, to znów wślazwały mnie kolosalne jakieś siły w samolot, tak, że byłem pewny, iż siedzenie przełamie podłogę i wraz ze mną wyleci z samolotu. Niepojętem było dla mnie, że samolot był wciąż cały i wcale nie trzeszczał, a tembardziej wcale nie miał zamiaru się rozpadać.

Nareszcie odczułem, że wracał do poprzedniego normalnego położenia.

Dziękowałem Bogu, że żyję, a cieszyłem się

# Rozwinięty przemysł chemiczny — to siła i potęga narodu!

## HISZPANJA.

— Lotnictwo w Hiszpanji. Według ostatnich wiadomości lotnictwo hiszpańskie dysponuje obecnie 700 płatowcami i 400 silnikami i jeszcze przed końcem przyszłego roku będzie posiadać 1000 płatowców i 900 silników z tych 350 silników chłodzonych wodą.

## NIEMCY.

— Komunikacja lotnicza w Niemczech w miesiącu czerwcu. T-wo „Deutsche Luft Hansa” przewiozło w miesiącu czerwcu 14.755 pasażerów, 121.078 kg bagażu, 99.689 kg. frachtu 61.479 kg. poczty i gazet. Ogółem przeleciało w tym miesiącu 1.150.000 klm. w regularnej komunikacji.

— Nowy rekord długości lotu ustalony został przez lotników J. Risticę i C. Edzarda. Startowali oni w dniu 3 sierpnia na samolocie Junkersa L. 33, z sześciocylindrowym silnikiem Junkersa 320 MK. z lotniska w Dessau i krążąc na przestrzeni Dessau—Lipsk (około 100 km.) lądowali 5 sierpnia po przebyciu 52 g. 23 min. w powietrzu. Dotychczasowy rekord — 51 g. 11 m. należał do C. Chamberlina i B. Acosta.

— W szwajcarskich zakładach Dorniera pracują obecnie nad budową olbrzymiego wodnopłatowca z ciężarem użytecznym około 7000 kg. Do napędu służy agregat silnikowy w mocy 6—7000 MK. Załogę stanowić będzie 6 ludzi. Aparat ma służyć do komunikacji transatlantycznej, lecz nie pasażerskiej, ale pocztowej i towarowej.

— Lotnik Fieseler dokonał oryginalnego lotu, przelatując w ciągu 15 minut z Kolonii do Bonn na aparacie odwróconym do góry podwoziem. Po wylądowaniu na lotnisku w Bon lotnik dopiero po pewnej chwili odzyskał siły, nadszarpięte przez tę niezwykle pozycję lotu.

## STANY ZJEDNOCZONE.

— Porucznik Carlton zdobył nowy rekord wysokości lotu, osiągając wysokość 14.500 metrów. W chwili osiągnięcia tej wysokości pękł niespodziewanie cylinder w motorze, zmuszając lotnika do lądowania. W czasie lądowania aparat został doszczętnie zrujnowany, lotnik jednak szczęśliwym zbiegiem okoliczności wyszedł cało, przyczem udało mu się ocalić aparat do mierzenia wysokości, który jest dowodem pobicia rekordu.

— Piloci Connel i Rodd na hydroplanie P. N. 10, wyposażonym w dwa motory „Packard po 300 K. M. każdy, wzbili się w powietrze z ładunkiem 500 klg. i przelatując, w przeciągu 20 g. 45 m. 40 sekund przestrzeń wynosząca 2.525 klm., ustalili rekord światowy szybkości lotu dla hydroplanów na przestrzeni 2000 klm. bez i z obciążeniem 500 klg.

— Ciekawe doświadczenie. W dniu 1 sierpnia lotnik Chamberlin dokonał pierwszy połączenia powietrznego między okrętem a lądem stałym. Wyruszywszy z Nowego Jorku na pokładzie okrętu „Leviathan” z samolotem Fokker VII, startował on z pokładu na wysokości Fire-Island, to jest w odległości 160 km. od Nowego-Jorku i po godzinie i szesnastu minutach lądował na lotnisku Curtiss—Field. Dla umożliwienia startu, na pokładzie okrętu zbudowany został wąski drewniany pomost o 3 1/2-wej pochylności, 35 m. długości, który zastąpił dotychczas do tego celu używane katapulty. Dzięki temu pochyleniu, szybkości okrętu i sprzyjającemu wiatrowi, samolot oderwał się od pomostu już po 23 metrach.

Próba ta otwiera samolotowi nową formę praktycznego zastosowania. Wobec znacznej różnicy w szybkości tych dwóch środków komunikacyjnych, samolot startując po 24 godzinach od chwili odplynięcia okrętu, może go dopędzić po 8—9 godzinach, skracając w ten sposób bądź pocztę, bądź pasażerowi podróż o całe 24 godziny.

szczerze, gdy wylądowaliśmy i stanąłem na twardej ziemi.

Nie mogłem wyglądać cudownie, bo moi koledzy patrzyli na mnie trochę głupio, mimo moich usiłowań, by, jak mi się zdawało, najobojętniej na świecie wychwalać wspaniały lot.

Następnego dnia zaczęło się normalne szkolenie. Pilot dawał gaz, cisnął, jednym słowem startował, ja trzymałem delikatnie ręce na sterze, chcąc przytem widzieć ruchy.

Dopiero później nauczyłem się, że stery należy wyczuwać, a nie widzieć. Takie normalne szkolenie trwało już dwa miesiące, gdy jednego dnia zwrócił się do mnie mój pilot ze słowami, że muszę już sam wykonać mój pierwszy lot.

Taki sobie pan instruktor zwraca się do ucznia i mówi mu:

— Pan wyleci dzisiaj!

To nie znaczy, że się wyleci ze szkoły, broń Boże, to znaczy, że wedle uznania instruktora ma dość dwusteru i może sam prowadzić maszynę. Tak też było i ze mną. Łatwo jest to komu powiedzieć takie: „Pan wyleci!”, ale temu „panu” trudniej to wykonać. Cóż robić, raz musiało to nastąpić. Człowiek się tego wcale nie bał, skrycie jednak w duszy wolał, aby to nastąpiło jutro.

Tymczasem mechanicy, jak na złość, zaczęli odrutowywać na drugim siedzeniu worek z piaskiem.

## FRANCJA.

— Dziesięciolecie bohaterskiej śmierci kapitana Guynemera, znakomitego lotnika francuskiego i pierwszego światowego „Asa” lotnictwa wojskowego, święcono uroczystie w Ypres, w Belgji, jako miejscu jego ostatniego wlotu. Guynemer, zwyciężywszy 53 razy przeciwników niemieckich, z ostatniego wlotu już nie powrócił, a ciała jego nigdy nie znaleziono.

— Departament lotnictwa wydał rozporządzenie, mocą którego zabrania się lotnikom wojskowym wykonywanie lotów służbowych bez spadochronu.

— Komisja sportowa aeroklubu zdyskwalifikowała lotnika Callizo, który umieścił na samolocie przyrząd mierzący fałszywie wysokość. Callizo niedawno zdobył rekord wysokości, który wynosił 13.000 metrów podczas, gdy w rzeczywistości samolot unosił się tylko na 4 tysiące metrów. Wszystkie jego rekordy zostały unieważnione. Oraz wystosowano prośbę do Ministerstwa Spraw Wojskowych o pozbawienie go wszystkich orderów otrzymanych na polu lotnictwa.

— Paryż-Kowno i z powrotem. Porucznicy René i Alfred de Vitrolles na samolocie Bréguet 19 z Silnikiem Lorraine-Dietrich 450 MK. dokonali w dniu 5 sierpnia lotu z Paryża do Kowna bez wylądowania. Po kilkudniowym pobyciu w stolicy Litwy, wyruszyli oni powrotną drogą 9 sierpnia rano i wieczorem również bez lądowania, stanęli w Le Bourget. Czasopismo „Les Ailes” uważa, że lot ten ma wielkie znaczenie polityczne w chwili, „kiedy Litwa odrywa się od Sowieców i stara się nawiązać serdeczniejsze stosunki ze swoimi polskimi sąsiadami”. (!)

— Niezwykły wypadek. Jednemu z wybitniejszych pilotów wojennych francuskich, Van Laëre, zdarzył się niedawno w czasie dokonywania urzędowych prób z dwupłatowcem bojowym niezwykle wypadek. Osiągnąwszy pułap 7.000 mtr., zerwał on sobie przy niezręcznym ruchu, maskę aparatu z tlenem i w tejże chwili stracił przytomność. Kiedy się ocknął, samolot był już niedaleko ziemi w korkociągu. Van Laëre zadarł aparat zbyt mocno, wskutek czego jedno ze skrzydeł oderwało się. Dzięki spadochronowi pilotowi udało się opuścić na ziemię, jednak z przygodami, spadł bowiem na drzewo i zawisł na gałęziach skąd dopiero go zdjęto. Z opresji tych wyszedł on tylko lekko ranny.

## Sprawozdanie Oddziału Wojewódzkiego Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej w Białymstoku.

Zarząd Oddziału Wojewódzkiego T.O.P. składa się: prezes—p. Zygmunt Gąsiorowski, Kurator Okręgu Szkolnego, Skarbnik—p. Edward Krynicki, sekretarz—p. Zygmunt Kucharski i członkowie p. Dr. Stanisław Bełdowski i p. Antonina Zołądkowska.

Skład Komisji Rewizyjnej: p. Józef Butkiewicz, p. Bronisław Karwat i p. Marjan Kędzierski (obecnie zamieszkuje w Grodnie).

Personelu administracyjnego płatnego Oddziału Wojewódzkiego nie posiada. Lokal Zarządu przynajmniej przy Kuratorjum Okręgu szkolnego, ul. Warszawska 37. Oddział Wojewódzki posiada trzy Oddziały miejscowe: Białystok, Łomża i Suwałki. Oddział miejscowy w Białymstoku liczył w miesiącu styczniu b. r. około 350 członków. Brak sprawozdań z Łomży i Suwałk jak również ostatnio z Białegostoku nie pozwala na podanie ilości członków T. O. P. w czasie obecnym.

W „Dzienniku Białostockim”, w „Nowem Życiu” Grodzieńskim i „Życiu i Pracy” — Łomżyńskiej podawano komunikaty i wzmianki o działalności T.O.P. Nadesłany przez Zarząd Główny „Lot Polski” rozesłano Oddziałom Miejscowym w Łomży, Białymstoku i Suwałkach.

Oddział Wojewódzki zorganizował 3 odczyty pod tytułem: „Zasługi Naukowe Prezydenta Rzeczypospolitej Profesora Ignacego Mościckiego”, wygłoszone

Odczytywałem tymczasem z heroiczną miną — takiego, co mi zrobisz, a ja sam w strachu — moje okulary, by pyłek nie przysłał mi widoku, zapinałem się szczelnie, ściągnąłem szczelnie mój hełm, wsiadłem do siedzenia pilota, zrobiłem nieodzowną próbę motoru, z wystawieniem palców na trzy i drugi i... czekałem na mój, jak mi się wówczas zdawało, niefortunny występ. Nagle ruch chorągiewki startera, sygnał gotów do odlotu, cała obawa pryska, pewność siebie wstępuje we mnie, pełen gaz, cisnę, pomagam sterem bocznym, pociągam, ziemia usuwa się z pod nogi, oddech głęboki, jeden kamień spada mi z serca...

Tymczasem już drugi narasta, coż to? To pierwsza krzywizna, już po niej druga, trzecia, trzecia lądować.

Są pewne uczucia u nowicjusza, które po wznieśieniu się dodają mu odwagi: to słuchanie silnika! Gdyby jednak on zamarł, to co wtenczas?

A tu przed lądowaniem trzeba go zgasić za każdą cenę, bo w kółko wciąż latać nie można.

Trzeba nabrać odwagi, by lecieć bez niego, trzeba przemienić samolot na ślizgowiec, jest to moment wahania, krótki, lecz wbija się w pamięć i pozostawia gdzieś w duszy rysę, przełom jakiś, dokonanie czegoś nieokreślonego. Jest to uczucie, które przeżywa się poraz pierwszy i ostatni w życiu. Jest to koniec początku zostania pilotem.

przez p. Leona Czerniakowa w Białymstoku, Łomży i Suwałkach.

Odczyty były związane z minimalnymi kosztami. Pozatem Oddział Wojewódzki posiada 2 komplety przezroczy z dziedziny walki gazowej, nabyte w Zarządzie Głównym. Pozatem Oddział Wojewódzki posługiwał się plakatami, nadesłanymi przez Zarząd Główny. Wpisowe i składki członkowskie zbierają Oddziały miejscowe i prowadzą swoje rachunki. Obecny stan gotówki tut. Oddziału: pozostałość w Kasie na rachunku czekowym Banku Gosp. Krajowego Nr. 133 wynosi zł. 423. W r. ub. Tydzień przeciwigazowy nie był urządzany przez tut. Oddział. Pozatem Z. K. T.O.P. dąży jak do najszybszego złączenia się z L.O.P.P. chociażby w granicach poszczególnych Województwach (po wspólnym porozumieniu się Władz T. O. P. z L. O. P. P.).

## IV. Tydzień Lotniczy.

### Z list ofiar dotychczas wpłynęło:

	Zł.	138.56 gr.
Magistrat Dąbrowy . . . . .	"	16.70 "
Koło gm. Przerośl . . . . .	"	16.15 "
" " Pawłówka . . . . .	"	63.75 "
gm. Sztabin . . . . .	"	15.43 "
gm. Zaboryski . . . . .	"	38.30 "
gm. Lipsk . . . . .	"	48.56 "
gm. Dojlidy . . . . .	"	63.57 "
gm. Rzekuń . . . . .	"	109.49 "
gm. Kleszczele . . . . .	"	13.— "
gm. Kadaryszki . . . . .	"	50.43 "
gm. Sokółka . . . . .	"	51.76 "
gm. Wiżajny . . . . .	"	42.13 "
gm. Przytuły . . . . .	"	11.64 "
gm. Radziłów . . . . .	"	13.75 "
gm. Krasnowo . . . . .	"	23.31 "
gm. Krasnopol . . . . .	"	8.85 "
gm. Mosty . . . . .	"	107.52 "
gm. Dowspuda . . . . .	"	69.09 "
gm. Bargłów . . . . .	"	42.85 "
gm. Białaszewo . . . . .	"	157.20 "
gm. Szczepankowo . . . . .	"	38.81 "
gm. Drozdowo . . . . .	"	20.26 "
gm. Stróżec . . . . .	"	44.25 "
magistrat m. Nowogródka . . . . .	"	20.— "
" " m. Brańska . . . . .	"	30.— "
" " m. Ciechanowca . . . . .	"	76.70 "
Koło w Broku . . . . .	"	52.19 "
" " w Białobrzegach . . . . .	"	54.35 "
gm. Wach . . . . .	"	7.— "
gm. Grodzisk . . . . .	"	47.51 "
Razem	Zł.	1.493.05 gr.

## Odpowiedź Redakcji.

P. prof. Kowal w Wilnie. Za nadesłanie artykułu serdecznie dziękujemy. Polecamy się na przyszłość.

P. J. K. w Białymstoku za nadesłany materiał z dziedziny obrony przeciwigazowej jesteśmy wdzięczni. Wykorzystamy w najbliższym numerze.

P. Kierownik Szkoły Powszechnej w Tajni. Z radością witamy dążność wśród młodzieży tamtejszej szkoły do założenia Koła L. O. P. P.

Życząc powodzenia w napoczętej pracy, jednocześnie komunikujemy, że celem zorganizowania Koła należy:

1) Zwołać zebranie organizacyjne (Art. 12 §. 3) które wybierze Zarząd Koła w ilości od 3 do 5 osób (Art. 24 §. 3) i Komisję Rewizyjną w ilości 3 czł. i 2 zast. (Art. 29 §. 5).

2) Spisać protokoły: a) Zebrania Organizacyjnego, b) ukonstytuowania się Zarządu Koła (Art. 24 §. 1) i c) ukonstytuowania się Komisji Rewizyjnej (Art. 29 §. 3.)

3) Dyrekcja Szkoły wyznacza opiekuna Koła.

4) Odpisy powyższych protokołów przesyłać do Zarządu Komitetu Powiatowego L. O. P. P. jak również podać nazwisko

Moment wahania jest tu częścią jednej sekundy, błysnie przez myśl, a jednak uczniowi wydaje się długi. Jedno pociągnięcie steru, rzut oka na licznik obrotów i samolot opada ku ziemi.

Nowe niebezpieczeństwo... ziemia.

Ach! gdyby ją można odsuwać lub przysuwać do samolotu, nie jeden lotnik żyłby do dzisiaj.

Lecz ona jest już przy mnie, moment, a uderzę w nią, połamię samolot! Lekki ruch ręki, wyrównanie sterów, samolot mój siada gładko i toczy się ku linii startu. Następnie trzy podobne loty, pilot mój decyduje, że na dzisiaj dosyć.

Wstrzymuję silnik i zeskakuję z przekonaniem, że dziś wykonałbym z pięćdziesiąt takich lotów.

Instruktor podaje mi rękę, chwali za ruchy w powietrzu i dobre lądowanie. Duma rozpięta mnie.

Zostałem już uczniem pilotem i mimo, że do ostatecznego dyplomu daleko, czuję się tak dalece pilotem, że ośmieliłem się zaprosić mego instruktora na butelkę szampana.

Od tego czasu już latam sam i mimo, że już wiele zim przeszło od tej chwili, wspominam zawsze mile o tych, którzy byli dla nas uczni półbogami i dla których poruszyłem tę starą historję.

imię opiekuna Koła, Zarząd Komitetu Powiatowego L.O.P.P. zatwierdzi skład Zarządu Koła i temsamem zrealizuje je.

Tenże Zarząd Komitetu prześle do Koła odpowiednią ilość legitymacji członkowskich, mareczek do tychże, oznak członkowskich, których cena wynosi 1 zł. za sztukę, zeszyt do sprawozdań miesięcznych, kwitariusz oraz okrągłą pieczęć Koła.

Sprawozdanie miesięczne należy przysyłać do Komitetu Powiatowego L. O. P. P. do dn. 10 każdego nowego miesiąca za miesiąc ubiegły.

Koło winno posiadać księgę kasową oraz protokołów.

Wydatki na zakup ksiąg, papieru, zeszytów i t. p. oraz na prenumeratę czasopisma „Młody Lotnik” Koło może czynić z kwot zebranych z tem, że w sprawozdaniu miesięcznym wykaże sumy wydatkowane w rubryce „nasze drobne wydatki”, a na stronie odwrotnej sprawozdania wyszczególni na jakie mianowicie.

Wpisowe 1 zł. składka członkowska wynosi 50 gr. kwartalnie, (składka członkowska osób dorosłych—50 gr. miesięcznie).

Dowody wpływów i wydatków pozostają w Kole i przechowują się z roku na rok.

### Od Redakcji.

Wydając „Wiadomości Lotnicze” własnymi siłami, Komitet Wojewódzki zwraca się do wszystkich członków z gorącym apelem o współpracę.

Wszelkie artykuły dotyczące lotnictwa, modelarstwa, obrony przeciwgazowej, uwagi o działalności Ligi i jej zadaniach, opowieści lotnicze oraz krótkie sprawozdania Komitetów i Kół miejscowych, będą z wdzięcznością przez redakcję „Wiadomości Lotniczych” przyjęte.

Adres: Białystok, Gmach Województwa.

### Ogłoszenia.



FABRYKA KAFLI

**JANA KUCHARSKIEGO**

m. BIAŁYSTOK, UL. GRUNWALDZKA № 41.

Kafle, gzymsy, piece i kuchnie kaflowe przenośne.

Budowa pieców.

Firma istnieje od 1894 r. — Telefon № 11-98.

3-1

„WĘGLÓWKA” Spółdzielnia węglowa dla funkcjonariuszy Państw. Cyw. i Wojsk. Rzplitej Polskiej. Spółdz. z ogr. odp. Centrala w Krakowie. Oddział Białystok, Kilińskiego 9, telef. 11-42. Sprzedaż węgla Górnośląskiego Koncernu „Robur” na długoterminowe spłaty.

3-1

FABRYKA KAFLI

**M. Szczupak i D. Czaczkowski**

Białystok, Poleska 11. Telef. 7-18.

Odlewnia żelaza i fabryka maszyn

**JOWEL GOTLIB**

Białystok ul. Łąkowa 1. telef. 1-61.

FABRYKA WSTAŻEK

**A. KELLER**

Białystok ul. Sienkiewicza 95.

**L. SPASKI**

Inżynier mierniczy przysięgły

Białystok ul. Kraszewskiego 12. telef. 11-92.

PRZEMYSŁ LEŚNY

**M. NOWIK**

Białystok, ul. Kilińskiego Nr. 9 telef. 4-31.

Sprzedaż losów loterii Państwowej

**MANES WEJDENBAUM**

Białystok, ul. Kupiecka 33.  
konto czek. P. K. Q. 64.039.

**FABRYKA WATOLINY „ENERGJA”**

**I. HURWICZ i C. GRYNBERG**

**Białystok, Jurowiecka 14. Telefon 4-95.**

Czem jest Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych

**„POLMIN”**

**W DROHOBYCZU**

NAJWIĘKSZĄ Rafinerją w Europie, NAJTAŃSZYM źródłem zakupów, oraz posiada NAJLEPSZE gatunki przetworów naftowych do wszystkich typów maszyn.

Oddział w Białymstoku: Biuro—Warszawska 7. tel. 10-34. Składy—Kraszewskiego 35, tel. 10-14.  
Sprzedaż detal.: 1) Benzyna, oleje samoch. Apteka pp: Filipowicza i Moskałewskiego, Sienkiewicza 2  
2) Oleje do potrzeb gospodarstwa domowego.—Spółdzielnia Rolniczo-Handlowa, Sienkiewicza 14

**PIERWSZORZĘDNA RESTAURACJA**

**„RIJZ”**

przy hotelu

**BIAŁYSTOK, KILIŃSKIEGO 2.**

Kuchnia wyśmienita, wielki wybór napojów, win i zakąsek.

**RENDEZ-VOUS** eleganckiego towarzystwa, obiady, śniadania i kolacje.

**CODZIENNE KONCERTY ZNAKOMITEJ ORKIESTRY.**

**WIELKIE NAGRODY**

GRAND PRIX

złoty medal, Paryż, 1927 r.

DYPLOM UZNANIA

Białystok, 1927 r.

otrzymała **FABRYKA GILZ „SOKÓŁ”**

**W. KWAŚNIEWSKI i F. PACHOLCZYK, Warszawa, Leszno 108.**

za **„DWUWATKI”**

Uznane za najlepsze i najzdrowsze dla palacza.

Żądać wszędzie.

Przedstawiciel na wojew. Białostockie — Edward Zdrójkowski.

Białystok, ul. Artyleryjska 5. Tel. 436.

ZAKŁAD GARBARSKI  
**ABRAM LIPMAN**  
BIAŁYSTOK, ul. Żelazna 5.

Kupno i sprzedaż surowych skór i walców

**Ch. MAKOWSKI**

BIAŁYSTOK, ul. Młynowa 12 telef. 536.

„Białostocka odlewnia żelaza”

Spółka z ogr. odp.

(w gmachach Tow. Akc. Fabryki maszyn i odlewni żelaza A. WIECZOREK)

**BIAŁYSTOK, ul. Kolejowa 12.**

TELEFON № 5-23 — Adres teleg. „KRUSZT BIAŁYSTOK”.

ODLEWY WSZELKIEGO RODZAJU

do budowy domów, urządzenia tartaków, młynów, garbarń, fabryk tekstylnych, apreturnych etc.

TRANSMISJE — BUKSY WOZOWE — SIECZKARNIE — KIERATY.



Kauczukowe i metalowe stemple, datowniki, numery, wycinanie napisów blaszanych, oraz wszelkie roboty grawerskie wykonuje

**H. LITWAK**

W BIAŁYMSTOKU,

ul. Kilińskiego 15.

Dostawca dla urzędów, banków, kolei,

firm handlowych i t. p.

Przyjmuje zamówienia listownie.

FABRYKA KAFLI

**S. Monkowski i J. Szejderski**

BIAŁYSTOK, ul. Słonimska № 29.

SKŁAD MASZYN I NARZĘDZI ROLNICZYCH

**Edward Nowakowski**

Białystok, Rynek Sienny 10.

Centrala w Warszawie ul. Kredytowa 4

Oddział Nowogródek i Horodziej.

## HERBACIARNIA JAKÓB PINES

BIAŁYSTOK,  
ul. Rynek-Kościuszki 18.

Wyrób wód gazowych i owocowych

### P. LEWIN

Białystok, ul. Kupiecka 1.

ZAKŁAD STEPLI KAUCZUKOWYCH I METALOWYCH

### L. KOFFMAN

Białystok, ul. Lipowa № 13.



Wyrób wszelkiego rodzaju stempli kauczukowych i metalowych. Pieczęcie do laku. Szablony, datowniki, drukarki, grawerowanie na różnych metalach i t. d.

### DOM EKSPEDYCYJNY

#### SIMON EGER, Białystok

Sp. z ogr. odp.

Transport morski—Clenie—Inkaso—Magazynowanie. Ubezpieczenie. Własne składy z boczną koleją.  
Białystok, Sienkiewicza 34 telef. 51.

### BANK PRZEMYSŁOWO - HANDLOWY

w BIAŁYMSTOKU,

Spółdz. z ogr. odp.

telefon 2-78 — Skrz. poczt. 24.

Rachunki żyrowe:

w Banku Polskim, w Banku Gospodarstwa Krajowego  
Rachunek czek. w P. K. O. 61850.

Załatwia wszelkiego rodzaju sprawy w zakresie bankowości wchodzące.

### OWSIEJ NOWIK

BIAŁYSTOK, SIENKIEWICZA № 16.

Przyjmuje obstalunki na ubrania męskie z materiałów najlepszego gatunku.

Robota i gatunek materiału gwarant.  
Nauczycielem i urzędnikiem państwowym na RATY.

### SKŁAD FUTER

## F. JANKIELEWICZ

Import-Export

Wielki wybór wszelkich futer. — Białystok, Sienkiewicza 18.  
Adres telegr. „Futra” Białystok.

### PAŃSTWOWA SZKOŁA RZEMIEŚNICZO-PRZEMYSŁOWA

w Białymstoku, Antoniuk.-Fabryczny 1 Tel. 377

przyjmuje zamówienia na roboty ślusarskie, tkackie i przędzalnicze.

2-1

## STANISŁAW HOMAN

Broń, amunicja, przybory myśliwskie i sportowe.

Kolektura Loterii Państwowej № 704.

Białystok, ul. Rynek - Kościuszki 5,  
telefon 5-87.

2-1

ZAKŁAD GARBARSKI

### „ALEKSANDROWICZ”

Sp-ka z Ogr. Odp.

Białystok, ul. Kijowska № 9.

przyjmuje się do wyrobu wszelkie roboty w zakresie garbarstwa wchodzące

2-1

### KSIEGARNIA NAUCZYCIELSKA W BIAŁYMSTOKU

SP. Z OGR. ODPOW.

CENTRALA: Telef. № 4-23. FILJA:

ul. Kilińskiego № 10. ul. Sienkiewicza № 21.

ODDZIAŁ W BIELSKU-PODLASKIM.

Konto czekowe P. K. O. № 62.955.

Zaopatruje szkoły w biblioteki i podręczniki szkolne.

Poleca materiały piśmienne i przybory kancelaryjne po cenach konkurencyjnych.

Biura i sklepy otrzymują specjalny rabat.

Zamówienia wykonują się szybko i solidnie.

Popierajcie polską placówkę handlową!

2-1

## SPÓŁKA FACHOWA „BUDOWA”

Sp. z ogr. odp.

Białystok, ul. Stołeczna Nr. 11. Tel. 1-64 i 4-57.

Wykonanie wszelkiego rodzaju robót budowlanych, instalacyjnych, wodociągowych i kanalizacyjnych.

Budowa nowych budynków i remont istniejących.

## TARTAK PAROWY

# ALBERT FISCHER

WASILKÓW, POW. BIAŁOSTOCKI.

## SZKOŁA RZEMIEŚLNICZA

przy Gminie Żydowskiej im. W. Wysockiego w Białymstoku, Lipowa 41, tel. 4-34.

ODDZIAŁY:

ŚLUSARSKO-MECHANICZNY i MEBLOWO-STOLARSKI.

Przyjmuje się wszelkie obstalunki w zakresie ślusarstwa i stolarstwa wchodzące.

NA SKŁADZIE:

1. WIERTARKI, TOKARKI, SHAPPINGI, IMADŁA i WSZELKIE NARZĘDZIA ŚLUSARSKIE, ZAMKI i INNE.
2. MEBLE SOSNOWE i FORNIROWANE, ZWYCZAJNE i WYKWINTNE.

## CENTRALA SPIRYTUSOWA POZNAŃ

TOW. AKC.

Fabryka wódek gatunkowych, likierów i koniaku

w Białymstoku, ul. Ogrodowa 7. Telefon 4-28.

Biuro sprzedaży: ul. Kilińskiego 16. — Telefon 3-80.

POLECA ZNANE ZE SWEJ DOBROCI

## Wódki gatunkowe, nalewki i likiery

wyroby Centrali Spirytusowej POZNAŃ

Są sporządzane z naturalnych soków, na czystym cukrze, ze spirytusu podwójnie rektyfikowanego i jako takie w smaku i jakości nie ustępują najgłośniejszym firmom zagranicznym.

ZAPEWNIAMY, IŻ KTO RAZ SPRÓBUJE NASZYCH WYROBÓW, BĘDZIE STAŁYM NASZYM ODBIORCĄ.

Popierajcie przemysł krajowy i nie płacajcie za zewnętrzne ozdoby firm obcych.

CENY NASZYCH WYROBÓW MIMO ICH WYSOKIEGO GATUNKU SĄ KONKURENCYJNE I DLATEGO ŻĄDAJCIE WE WSZYSTKICH SKLEPACH DETALICZNYCH I RESTAURACYJNYCH

WYROBÓW CENTRALI SPIRYTUSOWEJ POZNAŃ.

Zarząd Fabryki

Białystok, ul. Kilińskiego 16.

CENA OGŁOSZEŃ: Cała strona 250 zł., 1/2—130 zł., 1/4—70 zł., 1/8—40 zł. Najmniejsze (2×9 cm).—5 zł. Powtarzające się o 25% taniej. Ogłoszenia są przyjmowane tylko do 25 każdego miesiąca. Administracja zastrzega sobie prawo kolejności zamieszczania ogłoszeń.

Wydawca: Wojewódzki Komitet L. O. P. P. w Białymstoku.

Redaktor: Marjan Wojewódzki, pilot.

Tłocz. czcionkami druk. Diecezjalnej w Łomży.