

# WIADOMOŚCI LOTNICZE

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

06623

Wychodzi 15-go każdego miesiąca.

ROK II.

Białystok, styczeń-luty 1928 r.

Nr. 8—9

Pod protektoratem Pana Wojewody

Karola Kirsta oraz Jego małżonki JW. Pani Marji Kirstowej

w dniu 11-ym lutego 1928 roku odbędzie się w Salach Województwa (b. Pałac Branickich)

## B A L

LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA.

Całkowity dochód przeznaczony jest  
na budowę lotniska w Białymstoku.

Wstęp wyłącznie za imiennymi zaproszeniami.

Zaproszenia można otrzymać u wszystkich Panów Starostów.

Komitet Wojewódzki L.O.P.P. w Białymstoku ogłasza  
**KONKURS:**

W Styczniową Rocznicę.

„Nie nam marzyć o róż rwaniu,  
O bogdancę, o kochaniu —  
Dla nas niema róż.  
My jak ptacy na wędrowce  
Dziś tu, jutro na placówce  
Może staniam już!”

(Mieczysław Romanowski)

I.  
Na projekt mareczki na budowę lotnisk w Wo-  
jewództwie Białostockim.

- kompozycja powinna odpowiadać celowi i za-  
wierzać napisy „L. O. P. P.” i „na budowę lot-  
niska w Białymstoku” oraz wolne miejsce na  
ewentualne umieszczenie ceny — 5 gr., 10 gr.  
lub 50 gr.
- wykonanie w jednym kolorze piórkiem (sztych)  
na brystolu formatu 20 × 19 cm. (dla ośmio-  
krotnego zmniejszenia).
- nagroda I. II. III.

II.

Na projekt winjety dla miesięcznika „Wiado-  
ści Lotnicze”.

- kompozycja ściśle lotnicza.
- wykonanie w jednym kolorze piórkiem (sztych)  
na brystolu formatu 56 × 14 (dla dwukrotne-  
go zmniejszenia).
- nagroda I. II. III.

WARUNKI:

- w konkursach bierze udział wyłącznie mło-  
dzież szkolna;
- termin nadsyłania prac 15 lutego;

III Nagrody:

I nagroda.

- Roczna prenumerata „Młodego Lotnika”  
oraz książki;
- O budowie płatowców — inż. Z. Płodowski.
- Zegluga Powietrzna — Pułkownik Sarnowski.
- Modelarstwo Lotnicze — Woyna.

II nagroda.

- Roczna prenumerata „Młodego Lotnika” oraz  
książki.
- Zegluga Powietrzna — Pułkownik Sarnowski.
- Modelarstwo — Woyna.

III nagroda.

- Roczna prenumerata „Młodego Lotnika”.
- Modelarstwo — Woyna.

N. B. Zamiast książek nagrodzony może otrzy-  
mać materiały modelarskie jako to listewki, gumę, bla-  
chę i t. d.

6) Sąd konkursowy stanowi Prezydium Zarządu  
Komitetu Wojewódzkiego.

7) Każda praca powinna być zaopatrzona odpo-  
wiednim godłem. Prócz tego należy nadesłać w za-  
pieczętowanej kopercie, zaopatrzonej napisem „Kon-  
kurs Nr. II” i godłem imię i nazwisko oraz dokładny  
adres autora.

8) Nadesłane projekty nie podlegają zwrotowi.

9) Korespondencję należy nadsyłać pod adresem  
Wojewódzki Komitet L. O. P. P. w Białymstoku, Gmach  
Województwa.

Instruktor Komitetu:

(—) M. Wojewódzki  
pilot

Prezes Zarządu:

(—) Z. Skrzyński  
Wicewojewoda.

Sześćdziesiąt pięć lat upływa, gdy młodzież pol-  
ska, nucąc tę smętną piosnkę, szła w lasy, zagrożona  
branką!

Zaskoczona nowym piekielnym pomysłem cara,  
rozpoczęła walkę z gwałtem i przemocą! Nienależycie  
przygotowana militarnie, nie wywalczyła, niestety, wol-  
ności i niepodległości narodowej; bohaterskie boje  
1863 i 1864 r. nie osiągnęły wprawdzie głównego celu,  
nie wyzwoliły Ojczyzny naszej z niewoli, spowodowały  
jednak spełnienie jednego z ówczesnych haseł, wypis-  
anych na sztandarach powstańczych—wywalczyły lu-  
dowi rolnemu oswobodzenie od pańszczyzny.

W dniu 22 stycznia 1863 r. Rząd Narodowy, wzy-  
wając naród do broni, ogłosił równość wszystkich stan-  
ów. I zawrzał bój krwawy, bój nierówny! Z jednej  
strony garstka powstańców, byle jak uzbrojonych, lasy  
tylko mająca za fortece swoje, z drugiej—półmilionowa  
armia możnego satrapy północnego, wyposażona we  
wszelkie potrzeby bojowe.

A przecież bój trwał piętnaście miesięcy! A Orzeł  
Biały powiewał zwycięsko w licznych potyczkach: na  
polach Staszowa, Wąchocka, Pyzdr, Myszyńca, Koby-  
lanki, Panasówki, Salichy, Miropola.

A dopiero krwawy car, widząc, że inaczej nie  
zwycięży, 2 marca 1864 r. zniósł pańszczyznę, a tem  
samem—zatwierdził Manifest Rządu Narodowego z przed  
13 miesięcy.

Złożmyż pamięci bohaterów Powstania Stycznio-  
wego hołd czci i chwały!

Niech bezgraniczne ich poświęcenie będzie nam  
przykładem, jak trzeba Polskę kochać, — jak dla Niej  
żyć i umierać.

Pamięć o bohaterach z lat minionych, z lat na-  
szej niewoli, dziś służy przykładem dla bohaterów z dni  
naszych, przede wszystkim świecila przykładem dla  
tych bohaterów polskich, którzy w roku 1920, wzno-  
sząc się wysoko ponad ziemią polską, pomogli armji  
lądowej do zwalczania wroga i do wygnania go daleko  
poza granice kraju. Dziś ci bohaterzy, pracując nad  
opanowaniem polskiego Nieba, nie mniej od innych  
budowniczych Polski, utrwalają nasz byt mocarstwowym  
wśród narodów świata i zapewniają narodowi przez  
nietykalność granic dobrobyt i spokojną pracę.

Jan Urbański.

„Rosja Sowiecka panuje nad  
niebem”.

Obecny Dyktator Rosji Sowieckiej Stalin w jed-  
nym ze swych przemówień oświadczył: „Bezpieczeństwo  
Rosji Sowieckiej zagrożone jest stale ze strony naszych  
sąsiadów z zachodu i to zmusza nas do budowy potęż-

nej floty powietrznej. Na podstawie jej siły będzie-  
my mogli oświadczyć, że „Rosja panuje nad nie-  
bem”.

Zasady techniki lotniczej przejęliśmy  
z Niemiec. Już przed 7 czy 8 laty wiele naszych  
samolotów zbudowały warsztaty niemieckie.

Ale obecnie budujemy własne samoloty już we  
własnych fabrykach przy pomocy naszych robotników  
i według własnych planów oraz modeli. W tej chwili  
rozporządzamy 1521 samolotami wojennymi.

Oprócz floty samolotów wojskowych posiadamy  
jeszcze rezerwę, złożoną z aeroplanów pasa-  
żerskich i towarowych w ilości 7.000. W razie wy-  
buchu wojny będą one zdadne do użycia jako aparaty  
pomocnicze dla naszej flotyli samolotów wojennych.  
Posiadamy 72 lotniska rozrzucone po całej Rosji.

Przywódcy państwa sowieckiego byli pierwsi,  
którzy wartość podobnie silnej floty powietrznej uz-  
nali. Jeszcze przed 9 laty nasi rzeczoznawcy tech-  
niczni dowiedli, że niepokonalność Rosji polega na  
jakkąjś budowie pogotowia powietrznego. To  
też już przed paru laty wprowadziliśmy jako naukę  
obowiązkową w szkołach awiację i wszystkie  
dzieci liczące ponad lat 10, otrzymały małe modeliki  
aeroplanów, a dwa razy tygodniowo odbywają się przy  
ich pomocy zasadnicze wykłady o lotnictwie.

Pośród dorosłych tworzymy i organizujemy to-  
warzystwa lotnicze, z liczbą 4 milionów członków. Ka-  
żdy członek opłaca składkę 18 rubli rocznie i stowa-  
rzyszenia te są już posiadaczami 204 samolotów.

Rosja posiada również najlepiej urządzone war-  
sztaty do prowadzenia walki chemicznej.

Olbrzymie ilości nagromadzonych gazów tru-  
jących umożliwią nam wyniszczenie w ciągu 12 go-  
dzin po wypowiedzeniu wojny narodu, któryby się  
ośmielił nas napaść.”

## Walka chemiczna w przyrodzie.

Pomysł stosowania środków trujących, jako spo-  
sobu walki, poraz pierwszy urzeczywistniony na szer-  
oką skalę podczas Wielkiej Wojny, nie jest bynaj-  
mniej — jak to niektórzy sądzą — pomysłem nowym.  
Możliwość stosowania takich środków była zresztą  
przewidywana już zdawna, czego najlepszym dowodem  
jest uchwała Międzynarodowej Konferencji Pokojowej  
w Haadze jeszcze na wiele lat przed wojną, w myśl  
której to uchwały wszystkie Państwa zobowiązały się  
wzajemnie środków trujących w wojnie nie stosować.

Przewidywania, że środki te mogłyby być uży-  
te, jako środek walki, oparte były na znanych pow-  
szecznie faktach, że dzikie plemiona Azji, Afryki  
Południowej, Ameryki i Polinezji od niepamiętnych  
czasów po dzień dzisiejszy używają trucizn do strzał,  
którymi strzelają z łuków; truciznami temi zwilżane  
są ostrza strzał, zbudowane przytem w ten sposób,  
aby ciecz trująca zeń nie spływała, i aby mogło ono  
jakkąjś pozostawać w ranie, — umożliwiając jak-  
najzupełniejsze wessanie się substancji trującej do  
krwi nieprzyjacielskiego osobnika. Spotykamy zatem  
już w najdawniejszych czasach zupełnie świadome  
i wyrafinowane stosowanie ciał trujących, jako środ-  
ka walki.

Ze źródłem, z którego owe trucizny czerpać  
można, są niektóre rośliny i zwierzęta (np. węże),  
o tem człowiek pierwotny doskonale wiedział, boć  
przecie z tego źródła świadomie czerpał; nie zdawał  
sobie jeno sprawy, a może raczej nie zastanawiał się  
wcale, jakie znaczenie odgrywa w życiu rośliny czy  
zwierzęcia ta trucizna, która dla innych osobników  
jest zabójcza. Dużo minęło wieków, zanim nauka mogła  
stwierdzić, że wytwarzanie trucizn przez pewne  
rośliny i zwierzęta ma na celu stworzenie ośrodka  
obronnego przeciw napastnikom, iż zatem trucizna  
ta jest środkiem walki; pierwszeństwo zatem stoso-  
wania środków trujących jako czynników obrony czy  
napadu, a więc prowadzenie walki chemicznej, należy  
nie do człowieka, a do roślin i zwierząt.

Zwróćmy uwagę na to, że prawie cały świat  
zwierzęcy, bezpośrednio czy pośrednio, jest pasożytem  
świata roślinnego, że zatem rośliny narażone są na  
znaczne niebezpieczeństwo ze strony żarłocznych wro-  
gów. To też w miarę rozwoju poszczególnych form,  
gatunki, nie umiejące się bronić, ginęły, tylko te zaś,  
które umiały przystosować się do warunków bytu,  
które przybrały drogą ewolucji takie postacie (np.  
oset) albo wytwarzały takie substancje, które odstra-  
szały napastników, mogły dalej utrzymać się przy ży-  
ciu. Substancje te były bądź silnymi truciznami, któ-



**„Członek L.O.P.P., który pragnie zorganizować Koło Miejsowe, powinien natychmiast zwrócić się do odnośnego Komisarza Ligi lub Zarządu Komitetu Powiatowego, ponieważ Ci mogą w myśl art. 30 par. 1 statutu Ligi wyznaczyć go Komisarzem miejscowym, udzielając mu jednocześnie instrukcji i druków“.**

re zabijały zwierzęta pożerające daną roślinę i usposabiały następnych amatorów,—którym los poprzedników był znany,—dość krytycznie do zabójczej rośliny, bądź też czasami o wstrętnej woni, odstrasżającymi napastników.

Przykładem służyć tu mogą pospolite w naszym kraju muchomor, krzaki bieluniu i dzięźdierzawy, łądzy ciemierzycy, a najpospolitszym przykładem jest powszechnie znana pokrzywa, która broni swego istnienia zapomocą najeżonych włosków, wewnątrz pustych i napełnionych jadowitym płynem. Gdy koniec takiego włoska wciska się w ciało napastnika, łamie się, a płyn trujący wylewa się do tkanki, zatruwając ją; osobnik, który choćby raz przekonał się o takiej własności tej miłej roślinki, nadal będzie jej zdaleka unikał, zapewniając zatem jej bezpieczeństwo.

Jest rzeczą przytem ciekawą, że niektóre organizmy zwierzęce potrafiły poprzez pokolenia przystosować się do danej trucizny i żywią się nią bezkarnie.

Jeszcze w znaczniejszym stopniu rozwinięta jest walka chemiczna w świecie zwierzęcym. Tak, np. gąbkami nikt się nie żywi, gdyż posiadają wstrętny odór. Nasz krzyżak, zwykły pajak, zawiera znaczną ilość trucizny. Niektóre gatunki żuków wydzielają silnie trujący płyn, odstrasżający wszystkie istoty owadożerne. Silną truciznę wydzielają niektóre chrabąszcze; jest to t. zw. kantarydyna, wywołująca silne objawy zapalne i zapalenie nerek, o ile jest stosowana w większych ilościach. Różne rodzaje ryb, zamieszkujących Ocean Indyjski i Spokojny, są wybitnie jadowite.

U niektórych zwierząt ciecz cuchnąca przez nich wydzielana bywa niesłychanie silnym orężem; taki np. skunks, czyli śmierdziel amerykański, podobny do naszej kuny, skądinąd bardzo sympatyczne i cenione zwierzątko,—daje bowiem bardzo cenne futro—posiada arcyniemłą właściwość wyrzucania na odległość nieraz kilku metrów tak niesłychanie cuchnącego płynu, że wszelkie zwierzę, choćby o minimalnej wrażliwości na zapachy, stara się wydostać jaknajprędzej poza obręb osiągalności tego miłego zapachu; a człowiek, na którego padnie kropla tego płynu—większe ilości grożą utratą przytomności,—nie mogąc sobie znaleźć miejsca, omal że nie szuka sposobu, jakby uciec jaknajdalej od siebie samego.

Stosowanie środków trujących przez zwierzęta nie ogranicza się bynajmniej do obrony „biernej“. Konieczność zabezpieczenia sobie za wszelką cenę pożywienia oraz zrozumienie, że obrona wymaga nieraz napadu zmusiła zwierzęta do przystosowania walki chemicznej dla celów napadu, w szczególności, jeśli chodzi o osobniki silniejsze. Wystarczy choćby wspomnieć tutaj o żmijach jadowitych oraz o osach i pszczołach, jeśli chodzi o obronę czynną.

Niesposób na tem miejscu przedstawić obszerniej obraz walki chemicznej w przyrodzie. Jedno w każdym razie możemy za całą stanowczością stwierdzić, że ludzie, jakkolwiek walkę tę niesłychanie udoskonaili, to jednak sam pomysł jej zastosowania jest pomysłem tak dawnym, jak dawnym jest świat istot, które do dzisiaj tę walkę prowadzą. L. C.

## Początki lotnictwa niemieckiego.

**„Samoloty to lekkomyślny wynalazek Francuzów, którzy nie umieją budować Zeppelinów“.**

Ostatni numer „Młodego Lotnika“ podaje ciekawą fragment z pamiętników komand. rezerwy Grzegorza Piotrowskiego, który w całości przytaczamy:

...W 1911 roku zostałem delegowany zagranicę celem zaznajomienia się ze stanem lotnictwa. Prócz Francji zwiedziłem Niemcy i Austrię.

W Berlinie, na lotnisku Johannisthal, latałem na samolocie „Harlan“, typie najbardziej zbliżonym do francuskiego „Bleriot’a“. Prócz „Harlana“ były tam samoloty „Rumpler-Taube“, o charakterystycznych, giętkich, trzcinowych zakończeniach płatów, zastępujących współczesne „lotki“, oraz samoloty „Albatros“.

Wytwórnice, w których te samoloty były robione, znajdowały się tuż w pobliżu lotniska Johannisthal. Były to duże warsztaty stolarskie, normalnie produkujące meble, okienne ramy i drzwi. Warsztaty te nie zaniechały produkcji tych przedmiotów i jednocześnie budowały samoloty.

Drugim ośrodkiem lotniczym w Niemczech był podówczas Frankfurt nad Menem, gdzie pod protektorem princa Henryka, brata Kajzera, zawiązała się sportowo-lotnicza organizacja i wydawany był tygodnik „Flugsport“.

Rozpęd w Niemczech był słabszy, niż we Francji, a nawet Rosji. Podobno Kajzer nie aprobował lotów aerodynamicznych, uważając aerostatische rozwiązanie za słuszne.

— Te samoloty — podobno mówił Wilhelm II — to lekkomyślny wynalazek Francuzów, którzy nie umieją budować Zeppelinów. Jedynym plusem samolotów jest to, że są niebezpieczne, a więc kultuwają pogardę dla życia...

Moda jednak na samoloty minie, a wówczas moje Zeppelin będą miały otwartą drogę na Paryż.

Tak samo negatywnie, lecz z innego punktu widzenia, zapatrywały się na lotnictwo aerodynamiczne sfery wojskowe, określając samolot jako „djabelskie narzędzie dla rewolucjonizowania armji“, a lotnictwo jako „dziedzina, w której oficer nie ma żadnych szans utrzymania swego autorytetu wobec podoficera, lub nawet szeregowego“.

Zdanie powyższe, tak charakterystyczne dla stonków wojskowych niemieckich, słyszałem wielokrotnie. Dziwiono się i ubolewano, że rosyjski Wielki Książę Aleksander Michajłowicz stanął na czele lotnictwa aerodynamicznego i że angażuje do tej roboty kadrowych oficerów, Lansowano myśl, że oficer może być najwyższej „obserwatorem“ (pasażerem) natomiast pilotem — „szoferem“ powinien być podoficer.

Oczywiście potakiwałem im jak mogłem, twierdząc, że lotnictwo może być traktowane przez dżentelmena jako sport, bardzo zresztą fascynujący, a nie jako zawód i t. d. Nie mogłem jednak odmówić sobie przyjemności podrażnienia moich gospodarzy tematem o armji demokratycznej, gdzie szlify oficerskie niekoniecznie wzbudzają „pobożny strach“ i oficer jest niczym innym, jak starszym kolegą, sprawniejszym w służbie, zreczniejszym w każdej robocie i... silniejszym w pięści, gdy tego potrzeba.

— To prawda — przyznawali potomkowie dawnych Krzyżaków — że dowódca kompanii w Ameryce boksuje się ze swoim żołnierzem. Ale „Got sei Dank“, armja niemiecka jeszcze nie jest tak dalece demokratyczna.

Ale opinja anti-lotnicza, z jaką się spotkałem u arystokratycznych wojskowych, niezbyt długo dominowała nad umysłami niemieckich mężów stanu. Inny kurs zapoczątkował, jak zwykle sam Kajzer.

1-go stycznia 1912 r. zjechał do Berlina attaché wojskowy przy ambasadzie niemieckiej w Rzymie i niezwłocznie został zawieszony przez Kajzera dla złożenia raportu o działaniach wojennych Włochów na terenie Tripolisu. Jak wiadomo, w wojnie Tripolitańskiej poraż pierwszy zostały zastosowane samoloty do działań wojennych. Już wówczas służyły nietylko dla wywiadu, ale zrzucały granaty i, co więcej, straszły konie Arabów (podobnie jak u nas w 1920 r. w stosunku do kawalerji Budiennego).

Raport ten zrobił podobno ogromne wrażenie na Kajzerze, który wyraził życzenie, aby w dzień jego urodzin (27 stycznia) naród niemiecki dał mu w podarunku dobrze funkcjonujący silnik lotniczy, wykonany całkowicie w Niemczech.

Niezwłocznie też Minister Spraw Wewnętrznych zarządził zbiórkę na „podarunek lotniczy dla Kajzera“. Silnik, odpowiadający wszystkim wymaganiom konkursu, został wykonany jednak dopiero w następnym, 1913 r., przez firmę samochodową „Benz“.

A dziś Niemcy przodują!

## Z LOTU PTAKA.

**Polska. Nowy samolot Polski.** Związek Lotników Polskich w Poznaniu donosi, że odbyła się w spółce akcyjnej Samolot w Poznaniu, przed Komisją Departamentu Lotnictwa M. S. Wojsk. próba wytrzymałości samolotu B. N. 4. konstrukcji inżynier-pilota Bartla. Próba wypadła znakomicie. Płatowiec wykazał 10-krotną wytrzymałość, czyli większą o 25 proc. od przepisanej. Po próbie odbył się lot przed komisją. Mimo trudnych warunków atmosferycznych pilot Hołodyński wykonał na płatowcu szereg ewolucyj, wykazując tem doskonałą sprawność maszyny.

**Ruch na liniach powietrznych w listopadzie** r. z. na wszystkich niemal szlakach, obsługiwanych przez Polską linię lotniczą Aerolot, utrzymany został normalnie i samoloty kursowały z pełnym bezpieczeństwem.

Płatowce ogółem w 257 miu lotach przebyły drogę 70.540 km. przewoząc 354-ch pasażerów, 22.455 kg. towarów i 1.215 kg. poczty.

W porównaniu z listopadem r. ub. ilość frachtów lotniczych wzrosła o 60%, ilość zaś poczty lotniczej — o 500%.

Powyższe cyfry dowodzą, że niesłusznymi są zapatrywania szerokiej publiczności, jakoby można było podróżować samolotem jedynie w lecie, oraz, że w jesieni i zimie panują stale niekorzystne warunki atmosferyczne, uniemożliwiające loty.

**Anglja.** Ministerstwo Lotnictwa ogłasza niektóre szczegóły konstrukcji nowego typu hydro-aeroplanu, znanego pod nazwą: Ripon. Jest to samolot 2-osobowy przeznaczony wyłącznie do walki z flotą powietrzną nieprzyjaciela. Samolot zaopatrzony jest w przrząd do rzucania bomb i karabin maszynowy. Jego 450-konny silnik marki Napier-Lion może rozwinąć szybkość około 200 kilometrów na godzinę. Skrzydła samolotu posiadają aparat Handley-Page, zapewniający statkowi całkowitą równowagę podczas lotu. Ripon może startować z lądu, powierzchni morza i pokładu transportowca.

**Ciekawe cyfry,** dowodzące rozwoju ruchu pasażerskiego na angielskich liniach powietrznych wyciagamy ze sprawozdania zarządu lotniska w Croydon za jeden z tygodni sierpnia od 13-go do 20-go.

W roku bieżącym w okresie tym przyleciało i odleciało z lotniska:

187 samolotów, w nich 1231 pasażerów.	
W tym samym okresie:	
1926 r. 186 samolotów, 1272 pasażerów	
1925 „ 196 „ 1126 „	
1924 „ 176 „ 904 „	
1923 „ 144 „ 724 „	
1922 „ 176 „ 642 „	
1921 „ 114 „ 437 „	
1920 „ 123 „ 262 „	

**Niezwykły ładunek.** Samolot komunikacyjny Handley-Page zabrał niedawno z Londynu do Liverpoolu pianino, ważące 215 kg., które miało być dostarczone na otwarcie wystawy przemysłowej w tem ostatnim mieście.

**Nieudany lot do Indji.** W liczbie samolotów, które w ubiegłym sezonie usiłowały przebyć Atlantyk ze wschodu na zachód, to jest z Europy do Ameryki, znajdował się między innymi, jak czytelnicy nasi sobie przypominają, samolot „Princess Xenia“, który pilotowany przez kpt. R. H. McIntosha i kom. J. Filtz Maurycy, wyruszył 16 września z Lotniska Baldonnel pod Dublinem i po kilkogodzinnej walce z mgłą i wichurą, powrócił do Dublinu.

Ponieważ warunki atmosferyczne nie pozwalały już myśleć o przelocie nad oceanem, kpt. McIntosh, palony żądzą czynu, zapragnął ustalić nowy rekord długości lotu bez lądowania i zdecydował się na wyruszenie w kierunku Indji.

Tym razem w podróży na „Princess Xenia“ — samolocie typu Fokker F. VII, z silnikiem Bristol „Jupiter“ 500 MK — towarzyszył znany lotnik angielski Bert Hinkler. W dniu 15 listopada startowali oni z Upavon, przez dwa dni nie było nic słyhać o samolocie, aż dopiero w dwa dni potem, ku wielkiemu zdziwieniu wszystkich, nadeszła depesza, że lądował on 16 listopada w Białokrynicy, woj. Tarnopolskiego. Po doprowadzeniu do porządku drobnych uszkodzeń, wynikłych przy lądowaniu, lotnicy ruszyli dalej, lecz fatalność nie przestała ich ścigać, po przebyciu bowiem zaledwie 150 km. wpadli w mgłę lądując przymusowo w Mszanie (pod Gródkiem) połamali aparat, który w dodatku poranił znajdujących się w miejscu lądowania dwóch włóścian.

**Francja. Minister w samolocie.** Minister wojny Poinlevé, nawiasem mówiąc, luminarz aerodynamiki i pierwszy na świecie pasażer powietrzny jako towarzysz Wrighta, jest wielkim zwolennikiem podróży powietrznej. W ubiegłym miesiącu uniwersytet Cambridge zaprosił go do siebie, aby mu wręczyć dyplom honorowego doktora. Pomimo niesprzyjających warunków atmosferycznych minister odbył podróż w jedną i drugą stronę w dwuosobowym samolocie wojskowym, jako obserwator.

**Stany Zjednoczone. Realizacja planu zbrojenia powietrznego z 1926 roku,** podług którego armja powietrzna Stanów (Army Air Corps) liczyć ma w 1932 roku 1.650 oficerów, 15.000 podoficerów i żołnierzy oraz 1.800 samolotów wojskowych, już się rozpoczęła. Założono w pierwszej linii dwie nowe szkoły lotnicze oraz utworzono jeden pułk szkolny (School Wing), ponadto formuje się jeden pułk bojowy i jeden bombardujący.

Program zaopatrzenia przewiduje przede wszystkim zastąpienie starych, częściowo jeszcze z czasów wojny pochodzących samolotów, przez nowy materiał, odpowiadający ostatnim wymaganiom.

**Okręt U. S. A. „Saratoga“,** największy na świecie okręt-matka dla samolotów, który kosztował 40 milionów dolarów, został niedawno spuszczonej na wodę w Filadelfji. Pojemności 33.000 tonn, „Saratoga“ jest 270 m. długi, 32 m. szeroki i ma pomieszczenie na 72 samoloty, w tem bojowe, bombardujące, wywiadowcze, torpedowce i dalekiego wywiadu.

**Śmierć przy ustalaniu rekordu.** W dn. 4 listopada kpt. lotnictwa amerykańskiego, Hawthorne C. Gray wznosił się w balonie kulistym z lotniska Scott Field (Illinois), aby pobić swój własny rekord wysokości 8.960 m. Nazajutrz znaleziono go nieżywego w łodzi balonowej o 500 km. od miejsca startu. Ostatnia notatka brzmiała: „40.000 stóp (12.200 m) Cały piasek wyspany“. Gray, jak przypuszczają, chcąc wyrzucić inny jeszcze balast z łodzi, przeciął przez omyłkę rurę do aparatu z tlenem i w ten sposób znalazł śmierć. Wykazana przez barografa wysokość 42.470 stóp — 12.953 m — National Aeronautic Association (odpowiednik Aeroklubu w Ameryce) przedłożył F. A. I., jako rekord wysokości do zatwierdzenia.

**Niemcy. Nieszczęście lotnicze.** Jedną z nielicznych lotniczek niemieckich p. Schönberg-Kranefeld w czasie lotu próbnego w Lipsku spadła z samolotem i doznała ciężkich obrażeń tak, że stan jej jest bardzo niebezpieczny.

**Zimowy rozkład lotów Lufthansy.** Na 80 linii, które obsługuje Lufthansa, w bieżącym sezonie zimowym eksploatowanych jest 35. Redukcja, wynikająca ze zmiany warunków atmosferycznych, a głównie z powodu skrócenia się dnia, dotknęła przeważnie linje wewnętrzne, natomiast komunikacja z zagranicą została prawie w całości utrzymana, tak np. linje z Berlina do Paryża, Londynu, Genewy, Kopenhagi, Pragi i Wiednia będą czynne całą zimę. Dla zjednania sobie publiczności, samoloty na wszystkich liniach są ogrzewane, nadto dokonano znacznych zniżek na cenach biletów: przelot Berlin—Paryż, kosztujący 180 marek, kosztuje obecnie 135, Berlin—Londyn, zamiast 190 marek, tylko 160 i t. d.

Szlak Berlin—Hannover przygotowany został do nocnych lotów.



Obywatele! Jeżeli Was nie skłania powinność względem Ojczyzny, obowiązkiem dla każdego człowieka, to pamiętajcie choć o obronie waszych rodzin najbliższych i siebie, i popierajcie lotnictwo nasze, jako jedyną broń przeciw gazom i samolotom nieprzyjacielskim!

● **Taksówka powietrzna.** Firma Daimler zbudowała mały samolot, który ma z wiosną przyszłego roku rozpocząć służbę, jako taksówka powietrzna.

Utworzyło się już nawet towarzystwo niemieckoduckie, które ma się zająć próbną eksploatacją tego samolotu na linii Berlin—Kopenhaga.

Taksówka ta może poza pilotem zabierać jeszcze jednego pasażera, rozwijając szybkość 120 klm. na godzinę, posiada 2 cylindrowy motor z objętością 800 cm<sup>3</sup>, który zużywa podczas 4-0 godzinowego lotu z Berlina do Kopenhagi materiałów pędnych o wartości około 17 zł.

Cena lotu na przestrzeni Berlin—Kopenhaga, będzie wynosiła prawdopodobnie 90 zł., czyli o 16 zł. więcej, aniżeli bilet 3-j klasy jazdy kolejowej, trwającej 11 godzin.

O ile maszyny typu tego okażą się rentowne, są projekty używania ich jako taksówek powietrznych, które będzie można wynajmować. Opłata zależna będzie od przelecianych kilometrów.

**Albanja. Polityka, a lotnictwo.** Jak w swoim czasie czytelnikom naszym donosiliśmy, linje powietrzne Albanji eksploatowane były przez niemiecką „Lufthansę”, jako wykonawczynie umowy rządu albańskiego z Tow. „Adria-Aero-Lloyd”. Obecnie pod egidą rządu i przy jego współudziale utworzyło się przedsiębiorstwo włoskie, które umowę tę przejęło i eksploatuje linje: Tirana—Skodra, Tirana—Vlora i Tirana—Korca. Niebawem otwarta zostanie komunikacja powietrzna włosko-albańska z Brindisi do Vlory.

**Australja. Samolot na usługach kościoła.** Ks. Leonard Daniels, proboszcz parafii Nowej Południowej Walji, obszaru większego od Anglii, nabył celem wizytacji parafii, co zajmowało mu dotychczas okrągły rok, samolot małej mocy; proboszcz ukończył obecnie w Londynie kurs wyszkolenia, jako pilot i udał się do Australji. Środki na nabycie aparatu, nazwanego „Church of England” (Kościół anglikański) zebrał z odczytów postępowy kapłan, które wygłosił podczas swego pobytu w Anglii.

**Austrja. Lotnictwo cywilne.** W bieżącym roku projektowane jest znaczne rozszerzenie ruchu powietrznego, na który to cel wyznaczono subwencję wysokości 2 mil. szylingów. Projektowane jest bezpośrednie połączenie Wiedeń—Berlin, bez lądowania; w ciągu 3 1/2 godzin, zależne jednak od aprobaty Czechosłowacji.

**Belgia. Tragiczny koniec raidu Belgja—Kongo.** Porucznicy Medaets oraz Verhaegen, z których pierwszy przed dwoma laty odbył pomyślnie lot Bruksela—Kinszasa, od kilku miesięcy gotowali się do powtórnego przebycia tej przestrzeni, tym razem w celu praktycznego już ustalenia marszruty dla komunikacji lotniczej pomiędzy metropolją, a jej złotodajną kolonią. Dla nabycia samolotu Brégueta, na którym lot miał się odbyć, została ogłoszona publiczna subskrypcja, pod protektorem króla Alberta, która dała doskonałe wyniki.

Rankiem 11 listopada samolot wystartował z lotniska Wevelghem, pod Courtrai i napotkał w departamencie Haute-Marne (Francja) gęsty śnieg. Lecąc bardzo nisko, pilot nie dostrzegł pagórka i zaczępił o niego skrzydłem. Obaj lotnicy, na szczęście tylko ranni, zostali wyrzuceni z aparatu, który ze strzaskaniem skrzydłem, potoczył się kilkanaście metrów, kapotał i spłonął.

**Szwecja. Polityka lotnicza.** Rząd szwedzki, jak się zdaje, ma zamiar wyzwolić swoje lotnictwo z zależności od Niemiec. Jak wiadomo zakłady Junkersa założyły pod Malmö wielką fabrykę samolotów, którą pragną obecnie rozszerzyć. Rząd szwedzki, wy-

chodząc z założenia, że rozwój na jego terytorjum przemysłu, czerpiącego tworzywo z zagranicy (mowa tu o duraluminium, sprowadzonym z Niemiec), nie jest pożądany, nie zgodził się na rozbudowę, a nawet poszedł dalej, nie zgadzając się nawet na budowę fabryki, któraby produkowała w Szwecji duraluminium. Firma Junkersa, mająca duże wpływy w „Lufthansie” postarała się o wywarcie przez tę ostatnią presji na rząd szwedzki, któremu zagrożono, że w razie odmowy udzielenia Junkersowi koncesji, linje lotnicze „Lufthansy” do Szwecji będą przerwane. Jak się sprawa ta rozstrzygnie — dotąd nie wiadomo, zdaje się jednak, że rząd szwedzki stanowiska swego nie zmieni.

● **Lotnictwo cywilne.** Sprawozdanie „Aero-transport A. S.” za pierwsze 9 miesięcy zeszłego roku wykazuje duże postępy. Ilość pasażerów, w stosunku do roku 1926, powiększyła się o 50%, towarów o 400%, zaś poczty o 100%. Dla szkolenia pilotów cywilnych została otwarta w Sztokholmie zupełnie nowoczesna i doskonale wyekwipowana szkoła lotnicza.

**Węgry. Rekord światowy.** Lotnik węgierski, Kaszla ustalił w dniu 14 września r. z. rekord światowy czasu i długości lotu dla samolotów małej mocy 2-j kategorii (wagi niżej 200 kg). Na samolocie M. S. E. (Związku lotniczego stud. politechniki) z 18 MK silnikiem Thorecken, utrzymał się on w powietrzu 9 godz. 21 min. i przebył 746 km.

**Włochy. Pierwszy włoski klub lotniczy,** zorganizowany na wzór angielskich „Light plane club's”, o których pisał „Lot Polski”, otwarty został na lotnisku Medjolanu—Taliado dnia 6 listopada r. b. Poświęcenia dokonał podsekretarz stanu dla lotnictwa, Balbo.

● **Podwójny port lotniczy w Rzymie.** Niezwykły port lotniczy oddany będzie do użytku na wiosnę roku bieżącego w Rzymie. Znajdować on się będzie nad brzegiem Tybru; na rzece będą mogły startować i wodować wodnopłatowce, na brzegu zaś budują lotnisko na użytek samolotów. Nowoczesne instalacje, hotel, restauracja, szkoła pilotów, hangary, różne służby portu lotniczego i t. p. złożą się na całość, która nosić będzie nazwę „Portu lotniczego Liktora”. Odległość od środka miasta wynosi 7,5 km, od eleganckiej dzielnicy 3 km. tylko.

Ze względu na niebezpieczeństwo powodzi, które może grozić od Tybru, hangary będą piętrowe.

● **Lot naokoło Europy.** Znany pilot włoski, mjr. Maddalena w towarzystwie kpt. Prete i mechan. Rampini wykonał na wodnopłatawcu Savoia S-62 z silnikiem Isotta Fraschini 500 MK, piękny okrężny lot: startując w dniu 9 października z Sesto-Calende (na Lago Maggiore) przebył on w ciągu 25 dni następującą przestrzeń: Sesto-Calende — Białogród — Odessa — Saratow — Samara — Kazań — Moskwa — Petersburg — Helsinfors — Słckholm — Amsterdam — Sesto-Calende.

**Czechosłowacja. Budżet lotnictwa czechosłowackiego na rok 1928** przewiduje m. in. kredyty 11 mil. 850 tys. koron na subwencje dla Państwowych Linij Lotniczych (o 2 1/4 mil. więcej, niż w roku ubiegłym), celem rozszerzenia sieci lotniczej, jak następuje: Praga — Wiedeń, Praga — Mariánské Lázně—Frankfurt n. M. — Rotterdam, Praga—Wiedeń—Zagrzeb — Tryjest. Na zakup samolotów preliniowana jest suma 6 mil. 320 tys. koron, na subsydia dla przemysłu blisko 2 miliony, na zakup placów pod lotnisko 6 1/2 miliona koron.

**Peru. Nowa linja lotnicza.** Rząd peruwiański przystąpił do organizacji linji pasażerskiej lot-

niczej pomiędzy stolicą kraju Lima a Iquitos. Linja ta skróci do sześciu godzin podróż między temi dwoma punktami, wymagającą dotąd (koleją na mułach i statkiem), około 16 dni. Jeden z etapów szlaku—z San Ramon do Puerto Bermudez—przebywany dotychczas na mułach w ciągu siedmiu dni, samolot przelatuje w niespełna godzinę.

## Z działalności Komitetów Powiatowych.

### Z Sokółki.

Co może zrobić dobra wola jednostki i zrozumienie obowiązku względem kraju i społeczeństwa? Przykład nam daje gmina Sidra. Niedawno stosunkowo jeden z nauczycieli Szkoły Powszechnej w Sidrze został mianowanym Komisarzem Rejonowym Ligi Obrony Powietrznej Państwa na cały teren gminy. Jest nim p. Mieczysław Treger. Komitet L. O. P. P. w Sokółce, w swem dążeniu do największego rozwoju działalności L. O. P. P. w powiecie Sokółskim, nie zaniedbuje najmniejszej sposobności, by wciągnąć do współpracy na terenie każdej gminy, każdej wioski nawet, ludzi, którzyby mogli ideę Ligi wprowadzić do serc i mózgów wszystkich bez wyjątku mieszkańców poszczególnych osiedli. Wybór tym razem nie zawiodł. Miesiąc niespełna upłynął, a gmina Sidra już jest zorganizowana, już jest pokryta siecią Kół szkolnych, Kół dorosłych, już te Koła mają setki stałych członków, którzy się z dumą w sercu zapisują w swych Rejonach i Kółach, jako obywatele kraju, dbający o rozbudowę naszej Najjaśniejszej — o jej nietykalność. Działwa szkolna wpłacać ma miesięcznie 5 groszy składki członkowskiej, dorośli od 20 groszy do 50 groszy, ile kto może! To wystarczy. Nie chodzi tu o wysokość składki, chodzi bardziej o to, by naród obowiązek składki na rozbudowę lotnictwa należycie zrozumiał. Niech to zrozumienie ogarnie należycie i dzieci i dorosłych, a cel zostanie osiągnięty. Chodzi o te grosze, z których się zbiorą miliony, a te Jadzą możność L. O. P. P. stworzyć taką samoobronę powietrzną, która da narodowi polskiemu zapewnienie dobrobytu i spokojnej pracy. Niech się do tego przyczyni sam naród. Będzie to najwyższą rękojmnią naszej terytorjalnej nietykalności. Niech jednostki, które się do tego przyczynią, takie jak p. Mieczysław Treger, postonają na długo w pamięci narodu, a imiona i nazwiska stałych członków L. O. P. P. wpłacających składki miesięczne, niech również wypisane zostaną na cegiełkach, z których kraj zostanie zbudowanym, na wieczną pamięć żyjącego i przyszłych pokoleń.

I. U.

### Z działalności Koła I L.O.P.P. uczniów gimn. im. kr. Zygmunta Augusta w Białymstoku.

W dniu 6 stycznia b. r. został zorganizowany z inicjatywy Zarządu Koła I w Łapach odczyt z przyczynami p. t. „Wielkie raidy lotnicze i ich znaczenie”. Odczyt wygłosił p. Kazimierz Odyniec, członek Koła № 1.

Z uznaniem podkreślamy działalność Zarządu Koła, zmierzającą do krzewienia ideologii L. O. P. P. nie tylko wśród uczniów ale i wśród starszego społeczeństwa i podajemy ją innym Kółom, jako przykład godny naśladowania.

Zaznaczyć należy, że Zarząd Ogniska kolejowego w Łapach zupełnie bezinteresownie wypożyczył salę, a społeczeństwo miejscowe w szerokim stopniu zainteresowało się odczytem, biorąc w nim liczny udział.

M. Z. SZCZUDŁOWSKI.

## Kartka z notatnika pilota.

### Przelet w zimie.

...Dotąd mam jeszcze przed oczyma tę rozległą przestrzeń niezmierną i pokrytą w bezkres białym całunem śniegu. Dziś powtarza się znów to samo.

Latam — eraz ciągle, utrzymując łączność pocztową między m. a. steczkiem Skjölń a Nordfrikusfen.

W tym celu przyjechalismy na lotnisko. Hangar otwierano opieszale. Ludzie, pozawijani w specjalne ciepłe baszłyki, posuwali się powoli, przeniknięci zimnem.

Samolot nie był jeszcze gotowy do lotu. Zaczęto dopiero nalewać benzynę, oglądać zegary i linki, smarować płoży saneczkowe. Czas upływał nam na dreptaniu po śniegu i chodzeniu po ścieżce wzdłuż hangaru. Od czasu do czasu wbiegaliśmy do wnętrza, aby rozegrzać się przy buchającym wesołym płomieniu z pieca.

Tymczasem obsługa wyprowadziła płatowiec przed hangar, i zaczęto mozolić się nad zapuszczeniem silnika. Po półgodzinnych tarapatkach silnik zawarzał, śmigło zaczęło się obracać.

Wciągnęliśmy krepujące nas, ciężkie futrzane kombinezony, ciepłe hauby, podbite futrem, okulary

z zielonkawym szkłem, wreszcie buty filcowe i specjalne rękawice o jednym palcu, ubierając poprzednio cienkie, z jedwabnego japońskiego papieru wykonane rękawiczki.

Szyję owinęliśmy szalem.

Tak ubrani wpakowaliśmy się podsadzeni przez mechaników, do naszych kabin.

Towarzysz mój otrzymał pakiety z pocztą, które umieścił w specjalnie na ten cel urządzonym przedziale. Jeszcze raz spróbowałem silnik i, na dany znak, samolot został zwolniony od zaporów i począł miękko sunąć ku startowi.

Dodałem gazu i za chwilę już unosiliśmy się w powietrzu. Niebo mieliśmy nad nami piękne, jedynie w oddali na wschodzie widniał rąbek czarnego pasa, który zamykał nieboskłon.

Pas ten leżał na linii naszego lotu, lecz sądziliśmy, że zanim tam dolecimy, wiatry rozpędzą to niebardzo sympatyczne dla nas zjawisko.

Z tą nadzieją ulecieliśmy w przestworza.

U naszych stóp, skąpiana w blasku słońca, rozciągała się, jak okiem sięgnąć, niezmierną białą pustynią. Śmiały się ku nam miljarady iskiei, wytworzonych na śniegu przez załamujące się promienie złotego słońca. Powietrze mroźne uderzało w samolot, wytwarzając z atomów ulatniającej się benzyny lekki puszysty biały meszek, który osadzał się na desce, przegradzającej moje miejsce od silnika. War-

kot pracującego motoru w tej ciszy bezkresów pozwalało wsłuchiwać się w jego rytmicznie, równomierne brzmiały dźwięki. Przelatywałem nad krajobrazem, przypominającym żywo wydmy piaszczyste, naniezione wiatrem. Odcienie warstw leżącego gdzieś w głębi pod nami śniegu skarżyły się nam, że zimny wiatr borealny pracował tu niedawno potężnie. Leżące zaciszne masy białego puchu, otulone promieniami słonecznymi, zapraszały wprost do obniżenia lotu. Oko, złudzone jednostajnością bieli, zmniejszało odległość między samolotem a ziemią. Jedynie wzrok rzucony od czasu do czasu na czarną tarczę wysokomierza, upewniał, że przestrzeń, dzieląca nas od ziemi, jest ogromną.

Obserwując naturę, aniśmy się spostrzegli, że czarny rąbek nieba powiększył się znacznie w miarę naszego zbliżania się do celu. Teraz na skłonie fragmentu utworzył się szeroki pas, utrzymany u góry w tonie ciemno-fioletowym, a przechodzący niżej ku dołowi w kolor szaro-brudny.

Lotnik zna dobrze taki ciemny pas na niebie, pas który się zbliża lub oddala, kryjąc w sobie... w lecie deszcz, zimą śnieg.

Tak było i z nami. Popatrzyłem w lustro i zobaczyłem, że mój obserwator patrzy na mnie wzrokiem, w którym przebijało się zapytanie. Wówczas wskazałem ręką przed siebie.

Zrozumiał.



# Rozwinięty przemysł lotniczy—to siła i potęga narodu.

## Sprawozdanie Koła L.O.P.P. w Kobylinie.

Na wniosek p. Stanisława Floryana, kierownika szkoły, założono Koło Ligi O. P. P. w Kobylinie (powiat Wysokie Mazowieckie) w dniu 1 stycznia 1925 r. Do Koła wpisało się na członków całe nauczycielstwo gm. Piszczaty. Do dnia 1 lipca 1926 r. Koło było czynne, członkowie płacili wkładki członkowskie regularnie. Do Koła należeli przeważnie tylko **nauczyciele szkół powszechnych**. Na początku swego istnienia liczyło Koło 12 członków, przy końcu zaś czynnego życia liczbą członków Koła dosięgła liczby 17. W r. 1925 wpłaciło Koło na rzecz Ligi O. P. P. 137 zł. 67 gr., w roku 1926 wpłacono 65 złotych; razem wniosło Koło tutejsze na rzecz funduszu L.O.P.P. kwotę **202 zł. 67 gr.**

Bardzo liczne zbiórki i składki pieniężne na przeróżne cele, jakie rzucono na barki nauczycielstwa szkół powszechnych ze strony społeczeństwa, były powodem, że Koło w Kobylinie zamarło. Na skutek okólnika Kuratorjum Okr. Szkol. w Białymstoku i Inspektoratu Szkol. w Wysokiem Mazowieckiem powołano Koło znnowu do czynnego życia w dniu 10 grudnia 1926 r., wybierając na rok 1928 na wniosek p. St. Floryana Zarząd Koła Ligi O. P. P. w Kobylinie w osobach: p. Milarski Józef, prezes, p. Gałczyński Jan, wiceprezes, p. Pogorzelska Marja, sekretarz, p. Roszczenko Andrzej, zastępca sekretarza, p. Patyk Dionizy, skarbnik.

W skład Komisji Rewizyjnej weszły: p. Gadomska Janina, p. Oziembałówna Janina, p. Stańcukówna Regina.

Od dnia 1 stycznia 1928 r. wejdzie Koło w czynny tryb życia na terenie swej działalności, licząc u progu swej pracy 13 członków — nauczycieli.

Stanisław Floryan

kierownik szkoły w Kobylinie.

## Sprawozdanie z walnego zebrania „Koła IV” Ligi Obrony Powietrznej Państwa przy gimn. żeńskim Anny z Sapiechów Jabłonowskiej w Białymstoku.

W obecności 42 członkiń i opiekuna „Koła” p. prof. Kwapińskiego Zarząd przystąpił do następującego porządku dziennego:

1) Sprawozdania prezesa „Koła” kol. H. Kuczyńskiej, 2) Sprawozdania skarbniczki „Koła” kol. J. Olszewskiej, 3) Sprawozdania komisji rewizyjnej, 4) Obioru nowego zarządu i 5) Wolnych wniosków. Prezeska „Koła” kol. Kuczyńska zaznaczyła w swem sprawozdaniu, że: w ubiegłym 1927 r. liczba członkiń z 60 wzrosła do 87. Wobec 465 uczennic procent nieznaczny, ale chodziło o to, aby należały tylko te, które płaciłyby regularnie składki. Poza tym, podczas Wielkiego Tygodnia Lotniczego członkinie wzięły czynny udział w pracy przez dostarczenie artykułów do pismka lotniczego p. t. „W Błękity”.

Sprawozdanie skarbniczki kol. J. Olszewskiej zawierało następujące dane: w ubiegłym 1927 roku 1 stycznia w kasie „Koła № 4” L.O.P.P. było 10 zł. 70 gr. W ciągu 1927 r. ze składek członkowskich wpłynęło 210 zł. za sprzedaż „Młodego Lotnika (15 egzemplarzy), wpłynęło 9 zł. Razem do kasy „Koła” w ciągu 1927 r. wpłynęło 229 zł. 70 gr., które zostały oddane do kasy Komitetu Powiatowego.

Po odczytaniu sprawozdań dawny zarząd „Koła” ustąpił i dokonano wyborów nowego. Wyniki są następujące: do zarządu zostały obrane: kol. J. Olszewska, jako prezeska „Koła” (31 głos), kol. P. Mazurczykówna, jako skarbniczka (25 głosów) oraz kol. W. Jaruzelska—sekretarka (24 głosy); do komisji rewizyjnej obrano: kol. H. Sacharkównę (42 gł.) i kol. Bukowińską (22 gł.).

Podano następnie kilka wolnych wniosków: urządzanie komedijek na rzecz L.O.P.P. i częste zwoływanie zebrań.

Prezeska: J. Olszewska. Sekretarka: W. Jaruzelska.

Walkę należało podjąć. Cel nasz był oddalony jeszcze tylko o sto kilometrów.

Kompas w porządku, więc dalej naprzód! Tymczasem jasny przed chwilą nieboskłon, zaciemnia się coraz bardziej.

Przed nami czarna ściana zbitych chmur, przed którymi, jakby straż przednia, kłębią się szarawe obłoczki.

Hola! Już zaczynają się podstępne doły i przepaście powietrzne, samolot zapada się, przechyla i chwieje! W dodatku płatki śniegowe uderzają nasze twarze, kłując niby szpilkami. Walka się zaczęła — wracać nie czas — więc tylko naprzód!

Teraz już silnik nie dźwięczy, lecz w miarę, jak natrafia na różne prądy, pracuje głośniejsz lub ciszej. Dźwięk metaliczny znikł bezpowrotnie, zastąpiła go mocna, wyjęziona praca, odbijająca się w przestrzeni echem krótkim, skupionem, bulgocącym. Zdaje mi się, że śmigło wgrzyza się w powietrze.

Posuwamy się nieubłaganie w ciemną masę. Równocześnie ze zmianą aury zmienia się i mój nastrój. Odczuwam ze zniknięciem słońca coraz większe zimno. Zimno wewnętrzne. Opanowuje mię ono, przenika, przeciska się przez wszystkie szpary samolotu i, włączając do kabiny, ogarnia wszystkie.

Mrozi się i chmurzy mój nastrój duchowy. Wywołuje we mnie bunt, bunt życia przeciw nieubłaganemu zimnu przeciw ogarniającej mię szarzyźnie, przeciw

## Koło w Wasilkowie

W dniu 22 stycznia r.b. odbyło się Walne Zebranie Koła L. O. P. P. w Wasilkowie w obecności następujących członków:

1) Ks. Pr. Huniewicz Stanisław, 2) p. Godlewski Florjan, 3) Godlewski Izidor, 4) Szolenberger Artur, 5) Rogowski Feliks, 6) Chrenowicz Feliks, 7) Ostrowska Aniela, 8) Krzywicz, 9) Kubala Izidor, 10) Abram Pejsach, 11) Hajmowicz Waclaw, 12) Bychowski.

Przewodniczył p. Godlewski Florjan.

Sekretarował p. Hajmowicz Waclaw.

Porządek dzienny obejmował:

1) Sprawozdanie za rok ubiegły 1927, 2) Wybór Zarządu na okres b. r. 3) Wolne wnioski, 4) Kwestje posiedzeń nowo wybranego Zarządu.

Po zagajeniu przez Przewodniczącego zebrania p. Godlewskiego Florjana i przedstawienia sprawy finansowej i trudności, związanych z powiększeniem dochodów Koła, przystąpiono do wyborów Zarządu.

Do Zarządu wybrano, stosownie do otrzymanych głosów.

1) p. Godlewski Florjan 13 głosów 2) p. Kubala Józef 12 gł. 3) p. Abram Pejsach 9 gł. 4) p. Godlewski Izidor 9 gł. 5) p. Hajmowicz Waclaw 6 gł.

Jako zastępcy do Zarządu weszli:

1) p. Chrenowicz Antoni 6 gł. 2) p. Ostrowska Aniela 6 gł.

Wolnych wniosków nie było.

Uchwalono odbywać posiedzenia co trzy miesiące.

## DZIAŁ URZĘDOWY KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO.

### Okólnik № 16

Powołując się na pismo Zarządu Komitetu Wojewódzkiego z dnia 23 lipca Nr. 516/27 niniejszem upraszamy o niezwłoczne podanie nazw miejscowości, w których zostało uskutecznione znakowanie.

Instruktor Komitetu:

M. Wojewódzki.  
pilot.

Prezes Zarządu:

(—) Z. Skrzyński.  
Wicewojewoda.

### Okólnik № 17.

Niniejszem podaje się do wiadomości WPanów, że Komitet Wojewódzki celem ułatwienia pp. Komisarzom i Komitetom Powiatowym w szerzeniu propagandy lotniczej wśród miejscowych Kół Ligi, zamierza w najbliższym czasie oddać do ich dyspozycji dwa komplety latarni projekcyjnych, które stale kursować będą pomiędzy poszczególnymi Komitetami Powiatowymi.

Każdy komplet zawiera:

a) jedną latarnię projekcyjną  
b) 100 przezroczy z dziedziny lotnictwa i obrony przeciwgazowej  
c) dwa odczyty

d) żarówka do latarni generator (dla oświetlenia acetylenowego)  
5 klg. karbidu

g) Niezbędna ilość plakatów propagandowych. W związku z powyższem należy do wiadomości Komitetu Wojewódzkiego niezwłocznie podać:

a) Przypuszczalny termin na jaki W. Panowie życzyliby otrzymać do swej dyspozycji komplet propagandowy.

b) Ilość i nazwa miejscowości, w których zostałyby wygłaszane odczyty.

c) Napięcie (voltaż) prądu elektrycznego w danym powiecie.

Prócz tego nadmieniamy, że w związku z kosztami przesyłki pocztowej (8 — 10 zł.) odczyty powinny być płatne.

Instruktor Komitetu:

M. Wojewódzki.  
pilot.

W-Prezes Zarządu:

(—) Z. Skrzyński.  
Wicewojewoda.

nirwanie lodowatej śmierci. Walka moja potężnie odruchowo. Natura zmódrz mię nie powinna!

Śnieg pada coraz gęstszy. Stojaki oblepiają się płatkami śniegu, który z powodu pędu maszyny lodowacieje.

Wiem, że skorupa lodowa wytwarza się na zębach śmigła, z każdym jego obrotem.

Jeszcze jakiś czas takiego lotu, a zostaną pokonani.

A więc w górę!

Ponad śnieg!

Ruch sterem, i płatowiec mozolnie, jak bardzo spracowany człowiek, zaczyna się posuwać w górę, obroty śmigła zmniejszają się. Silnik pracuje wytrwale.

Chwile wyczekiwania...

Minuta, dwie, trzy, aż nagle chmura zaczyna stawać się jaśniejszą, płatki śniegu już nie kłują w twarz. Teraz samolot mój znajduje się widocznie u szczytu chmury, bo zewsząd bije przez mleczną mgłę coraz żywsze, jaśniejsze, oslepiające światło. Jasny pułap chmury rozstępuje się nagle. Wypadamy w przestrzeń wolną, skapaną w poświacie słońca.

Co za czarująca zmiana!

Pod nami przewala się jeszcze chmura, z której wylecieliśmy, w dali pod nami niezmiernie morze kłębiastych obłoków, mieniających się cudownymi odzieniami tęczy.

Nad nami bajecznie szafirowe niebo.

## Okólnik Nr. 18.

Zarząd Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. rozesłał do wszystkich Magistratów, Sejmików i Urzędów Gminnych na terenie Województwa Białostockiego odezwę, w której prosi o przyznania subsydjum na rzecz L. O. P. P. i wstawienie odpowiednich kwot do swoich budżetów.

Podając powyższe do wiadomości, uprasza się o poczynienie odpowiednich starań celem przyznania w r. b. przez instytucje samorządowe zwiększonego subsydjum, oraz dopilnowanie, ażeby kwoty przyznane w r. ub. zostały całkowicie wpłacone.

Skarbnik:

W. Herbst.

W-Prezes Zarządu:

Z. Skrzyński.  
Wicewojewoda.

## Okólnik Nr 19.

Zarząd Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. niniejszem przypomina, że w myśl statutu L.O.P.P. winne się odbyć Ogólne Zgromadzenia Kół Ligi (zebranie członków L.O.P.P.) w terminie do dnia 20 stycznia r. b. (Art. 18 § 2)

Do dnia 29 lutego r. b. należy zwołać Ogólne Zgromadzenie Komitetu Powiatowego L.O.P.P. (zjazd delegatów Kół) (Art. 19 § 2).

Przed Ogólnym Zgromadzeniem Koła lub Komitetu odnośne Komisje Rewizyjne powinny sprawdzić rachunkowość za rok ubiegły i kasę, oraz spisać odnośne protokoły.

Wobec zależności terminów Zgromadzeń Komitetów i Kół uprasza się o ściśle zastosowanie się do Statutu Ligi.

Odpowiednią ilość Regulaminów Ogólnych Zgromadzeń załącza się przy niniejszem.

Niezależnie od Ogólnych Zgromadzeń Kół i Komitetu **uprasza się o obowiązkowe nadestanie w terminie przewidzianym (Art. 10 § 2 Statutu Ligi) sprawozdań miesięcznych na dz. 1 stycznia 1928 r. bez względu na ilość sprawozdań, otrzymanych z kół podległych przy jednoczesnym przekazaniu posiadanej wolnej gotówki.**

Skarbnik:

W. Herbst.

Prezes Zarządu:

Z. Skrzyński.  
Wicewojewoda.

## Okólnik Nr. 20.

Na posiedzeniu w dniu 4 stycznia Zarząd Komitetu uchwalił:

1) Ze wszyscy członkowie L. O. P. P., należące do Kół Ligi na terenie Województwa Białostockiego i opłacające składki członków rzeczywistych (50 gr. miesięcznie) otrzymują „Wiadomości Lotnicze” bezpłatnie i bezpośrednio pod ich adresem prywatnym.

2) Członkowie L.O.P.P. opłacające składki poniżej gr. 50 bezpośrednio nie otrzymują „Wiadomości Lotniczych”.

3) Komitety Powiatowe posiadające członków, opłacających składkę członkowską poniżej 50 gr. otrzymują „Wiadomości Lotnicze” w ilości odpowiadającej liczbie członków płacących normalną składkę.

Sekretarz:

Kossuth.

Prezes Zarządu:

(—) Z. Skrzyński.  
Wicewojewoda.

## Okólnik Nr. 21.

Wobec zgłaszania się bezpośrednio do Komitetu szeregu osób chętnych podjęcia się założenia Kół Miejskowych L.O.P.P. przesyłamy druki, które służyć mogą jako pisma nominacyjne Komisarzy Miejskowych.

O powstaniu nowych Kół prosimy nas każdorazowo powiadomić.

Sekretarz:

Kossuth.

W-Prezes Zarządu:

A. Wysocki.



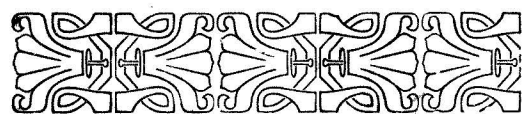
# „WIADOMOŚCI LOTNICZE” BEZPŁATNIE OTRZYMUJĄ:

**Wszystkie instytucje państwowe i samorządowe.**

**Wszystkie zakłady naukowe.**

**Wszyscy członkowie L. O. P. P.**

Ogłaszajcie się w „Wiadomościach Lotniczych”.



## OGŁOSZENIA.



### BROWAR DOJLIDY

**KS. JERZEGO LUBOMIRSKIEGO**

W BIAŁYMSTOKU.

ZNAKOMITE PIWA: **LUKSUSOWE,  
MARCOWE,  
EKSPORTOWE,  
PILZEŃSKIE.**

14-3

#### Bank Społeczny w Białymstoku.

Spółdzielnia z ograniczoną odpowiedzialnością.

#### RACHUNKI BIEŻĄCE:

Bank Polski w Białymstoku  
Bank Gospodarstwa Krajowego w Białymstoku  
Białystok, ul. Polna 21. Tel. 3-64.  
Bank czynny od godz. 10-14 i od 18-20.

SUPRAŚLĄSKA  
SUKIENNA MANUFAKTURA

„S. H. CYTRON”

Spółka Akcyjna

Białystok, Kupiecka № 35.

6-3

FABRYKA KOŁDER i SUKNA

**G. Notowicz i L. Wygodzki**

Białystok, ul. Czysta Nr. 8, telef. 11-47.

Specjalny dział dostaw czyściwa i odpadków  
bawełnianych w różnych gatunkach.

4-1

Fabryka sukna i koców

**BRACIA KNYSZYŃSCY**

Białystok

Nowy-Swiat 16. Tel. Nr. 9-72.

**PRODUKT** SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ  
ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

Sprzedaż artykułów spożywczych i kolonialnych.

Białystok, ul. Giełdowa Nr. 1. Tel. 9-70.

FABRYKA SUKNA,  
KOCÓW i KAPELUSZY  
**C. NOWIK**  
i SYNOWIE

Istnieje od 1848 r.

BIAŁYSTOK  
ulica Mickiewicza № 35.

# POLMIN

Państwowa Fabryka  
olejów mineralnych  
w Drohobyczu.

Oddział w Białymstoku  
Warszawska 7, tel. 10-34.

Przy zakupach prosimy powoływać się na ogłoszenia  
w „Wiadomościach Lotniczych”.



**Pierwszorządna Restauracja**  
przy hotelu „RITZ”  
BIAŁYSTOK, Kilińskiego 2.  
Kuchnia wyśmienita, wielki wybór napojów, win i zakąsek.  
RENDEZ-VOUS eleganckiego towarzystwa.  
Obiady, śniadania i kolacje.

CODZIENNE KONCERTY  
ZNAKOMITEJ ORKIESTRY.

**Drukarnia „POLONJA” daw. „ISKRA”**  
Białystok, ul. Kilińskiego 9 tel. 10 61.  
Wykonuje wszelkie zamówienia starannie i po cenach najniższych.

Białostocka Fabryka  
**KOLDER I SUKNA**  
OSWALD TRULLING i SYN  
Sp. Akc.  
Białystok, telefon № 1—57.

**SKŁAD ŻELAZA „METALURGJA”**  
BIAŁYSTOK, Rynek-Kościuszki Nr. 8, telefon 9-53.  
Żelazo, gwoździe, drut, blacha czarna i ocynkowana, papa dachowa, wszelkiego rodzaju  
**OKUCIE DO DOMÓW, DRZWI I OKIEN.**  
Różne odlewy i okucie do pieców i płyt kuchennych pierwszorządnych gatunków narzędzia dla rzemieślników, wagi i odważniki cechowane.  
**SPECJALNY DZIAŁ OKUCIA DO MEBLI I NARZĘDZI STOLAR.**

Warsztat mechaniczny i odlewnia  
**Wiktor Jurczak - Winnicki**  
Białystok, ul. Stalowa № 4 róg Knyszyńskiej. Telef. 11-79.

**Księgarnia INDYCKIEGO**  
Białystok, Rynek Kościuszki 32, tel. 7-98.  
Poleca ostatnie nowości.  
Nuty do tańców zamiast 2.50 gr. — 1 zł.  
tylko do 1 marca r. b.

**FABRYKA WSTAŻEK**  
**ADOLF SCHWALBE**  
BIAŁYSTOK  
ulica Jurowiecka Nr. 40.  
Telefon Nr. 11—40.

Wielkie nagrody GRAND PRIX złoty medal, Paryż 1927 r.  
DYPLOM UZNANIA Białystok, 1927 r.  
otrzymała fabryka gilz „Sokół”  
W. Kwaśniewski i F. Pachoczyk. Warszawa, Leszno 108  
za „dwuwatki“ uznane za najlepsze i najzdrowsze dla palacza. Żądać wszędzie.  
Przedstawiciel na w. Białostockie—Edmund Zdrójkowski.  
Białystok, ul. Artyleryjska 5. Tel. 436.

**Dr. J. WALEWSKI**  
Choroby weneryczne, skórne i moczopłciowe. Naświetl. lampa kwarcowa. Przyjmuje rano do 1 i od 4 do 8 w. Kobiety 4—5 pp. W niedzielę od 11 do 1 i od 4 do 5 pp. Ul. Sienkiewicza 14 m. 3 (II piętro) telef. 9-49.

**Doktor M. KANEL**  
Choroby weneryczne, skórne i włosów, leczenie i prześwietlania promieniami RENTGENA. Naświetlanie lampą kwarcową. Przyjmuje od 9—12 i od 5—8 w. Kobiety od 4—5 pp. Białystok, ul. Sienkiewicza 37. tel. 5—95

**FABRYKA SZTYFTÓW i KOPYT DREWNIANYCH**  
**H. BELKES**  
egzystuje od 1885 r.  
**Siemiatycze, ul. Słowczyńska Nr. 56**  
telef. Nr. 8.

**ZAKŁADY ROLNICO-PRZEMYSŁOWE SP. AKC.**  
W ŁOMŻY  
SKŁAD HURTOWY W BIAŁYMSTOKU.  
Sprzedaż mąki pszennej i żytniej po cenach konkurencyjnych.

**M. ORŁOWSKI. ODLEWIA ŻELAZA, FABRYKA MASZYN I NARZĘDZI ROLNICZ.**  
**W ŁOMŻY.**  
Firma egzystuje od 1901 r. Oznaczona medalem złotym na wystawie w Millerowie 1912 r.

MANEŻE 1, 2, 3, 4-konne wszelk. typów, znakomite młocarnie szerokomłotne do prostej słomy „Orłowianki” oraz młocarnie sztyftowe i cepowe.

**POLECA:** BRONY sprężynowe system Osborne'a 9, 7, 5-cio zębowe, brony połowe.

SIECZKARNIE trybowe № 7, 5 systemu Bentalla CEB CEX № 3.

WIALNIE młynki trybowe do razówki i wszelk. rodzaju oclewy z własnych i nadesłanych modeli.

**M. KAWKIEWICZ**  
W ŁOMŻY, UL. DŁUGA 4 (dom własny)  
ZEGARKI, ZEGARY i BIŻUTERIA.  
ROWERY i MASZYNY DO SZYCIA.  
ARTYKUŁY OPTYCZNE i ELEKTROTECHNICZNE.  
APARATY i WSZELKI SPRZĘT RADIO WY.

**DOM ROLNICO-HANDLOWY**  
**S. LNIŃSKI**  
W Łomży, ul. Polowa 40.  
Sprzedaż maszyn i narzędzi rolniczych, nawozów sztucznych, materiałów budowlanych, opałowych i t. p.

**SYNDYKAT ROLNICZY WARSZAWSKI**  
Sp. Akc.  
**ODDZIAŁ W ŁOMŻY.**  
POSIADA STAŁE NA SKŁADZIE:  
MASZYNY I NARZĘDZIA ROLNICZE, NAWOZY SZTUCZNE, NASIONA ZBÓŻ SIEWNYCH I OKOPOWYCH, ŻELAZO, CEMENT, PAPĘ DACHOWĄ, SMARY, SMAROWIDŁA, NACZYNNIA ŻELAZNE, EMALJOWANE I ALUMINJOWE, ORAZ WSZELKIE ARTYKUŁY W ZAKRES GOSPODARSTWA I GALANTERJI ŻELAZNEJ WCHODZĄCE.

**HURTOWY SKŁAD PIWA**  
browarów:  
DROZDOWO i HABERBUSCH SCHIELE  
ŁOMŻA GIEŁCZYŃSKA 15 TEL. 126.

**Księgarnia „ŚWIT” SKŁAD MATERJAŁÓW PIŚMIENNYCH**  
ZAKŁAD INTROLIGATORSKI  
**JADWIGI DĄBROWSKIEJ**  
w Łomży, ul. Długa 2. Telefon № 87.

**BIURO TECHNICZNE „ERG”**  
Łomża, ulica Długa 6. Tel. biura i mieszkania 100.  
Wykonuje roboty budowlane, elektrotechniczne i hydrauliczne. Skład materiałów elektrotechnicznych i radiotechnicznych.

**SKALSKI i S-ka PRZEDZALNIA LNU w Łomży,**  
ul. Polowa 32.  
Rachunek Czekowy P. K. O. № 62485.  
Dostarcza **przedzę lnianą** mokrego przedzenia od № 10 do 30, oraz suchego przedzenia od № 5 do № 18.  
Len kupuje w każdej ilości.

**„Rolnik” SPÓŁDZIELNIA ROLNICO-HANDLOWA**  
w Łomży, ul. Sw. Mikołaja, Telefon № 151.  
**Oddział w Jedwabnem.**  
Posiada stałe na składzie: maszyny i narzędzia rolnicze, nawozy sztuczne, zboża siewne, galanterję żelazną i blaszaną, materiały opałowe i budowlane.

**BANK ZIEMIAŃSKI**  
ODDZIAŁ W ŁOMŻY.

**ZAKŁADY GRAFICZNE**  
**JANA WEJMERA**  
W ŁOMŻY  
UL. SIENKIEWICZA 2. TEL. № 124.

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

Odpowiedzialny redaktor: Marjan Wojewódzki, pilot.

CENA OGŁOSZEŃ: Cała strona 300 zł., 1/2—160 zł., 1/4—85 zł., 1/8—45 zł. Najmniejsze (2×9 cm)—6 zł. Powtarzające się o 20% taniej. Ogłoszenia są przyjmowane tylko do 25 każdego miesiąca. Administracja zastrzega sobie prawo kolejności zamieszczania ogłoszeń.

Tłocz. czcionkami druk. Diecezjalnej w Łomży.