

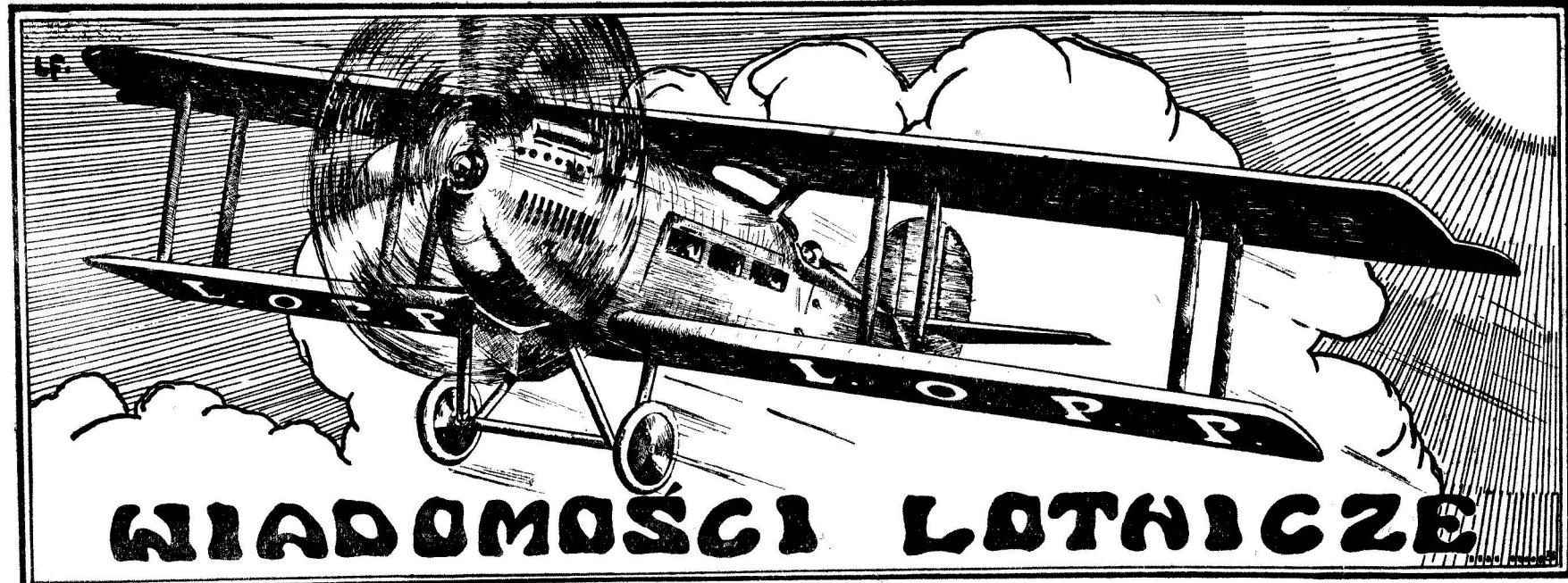
Przeczytaj i daj drugiemu!

Nakład 11.000 egzempl.

Cena num. 30 gr.

Redakcja
Administr.
Białyfok
Warszawska
Nr 17.
telefon 16-73

ROK III
Nr. 9-10



Organ Białostockiego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P.

Prenumerata
rocznie 2 zł.
dla człon-
ków zł. 1.80
dla młodzie-
ży szkolnej
zł. 1.20
Zmiana ad-
resu 20 gr.

Wrzesień
Paździeń.
1929 r.

Obywatele!

Losy przyszłej wojny rozstrzygać się będą w powietrzu!

Ginąć będą tysiące cywilnej ludności! Ginąc będą wszyscy bez różnicy wyznań i przekonań politycznych!

Zginą bezradnie, nieznając sposobów obrony przeciw gazom trującym!

Zwycięży ten naród, który będzie posiadał silne lotnictwo i potężnie rozwinięty przemysł chemiczny. — Biada temu narodowi, który na chwilę zapomni, że najlepszą gwarancją pokoju jest gotowość do wojny, że najlepszym zabezpieczeniem się przed napadem droga jest odponiednie przygotowanie się do obrony!

Obywatele!

W imię nietykalności naszych granic i niezależności politycznej, w imię rozwoju gospodarczego naszego kraju, nie wolno nam nawet na chwilę zapomnieć, że silne lotnictwo to pierwszy warunek potęgi Polski!

Budujmy własne lotnictwo!

Rozwijajmy własny przemysł chemiczny!

Wytwóżmy swe siły, by zająć wśród narodów świata stanowisko nam przynależne.

Dorównajmy naszym sąsiadom — bo tylko silny ma głos.

Obywatele!

Nad sprawą przygotowania narodu do skutecznej obrony czuwa Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Popierajmy poczynienia i wysiłki L. O. P. P.

Nadchodzi „VI Tydzień Lotniczy i przeciwigazowy“. Rozpoczynamy go w Województwie Białostockim pod hasłem „**Silne lotnictwo — to silna Polska — Potężny Przemysł chemiczny to bogactwo Kraju.**“

Spieszcie wszyscy pod sztandar Ligi.

Bo Jej celem — Obrona!

Obrona granic! Życia! Mienia!

Wojewódzki Komitet Honorowy „VI Tygodnia L. O. P. P.“

K. KIRST
Wojewoda Białostocki.

J. E. Ks. Biskup ŁUKOMSKI
Biskup Łomżyński.

Gen. br. A. LITWINOWICZ
D-ca Okr. Korp. Nr. III w Grodnie.

Prezes Zarządu Kom. Woj. LOPP. — C. Szyszko — Prezes Sądu Okręgowego.

1 Vice-prezes — J. Zaczek — Inżynier.

2 Vice-prezes — M. Głowacki — Pułkownik 42 p. p.

Skarbnik — A. Frantz — Prezes Izby Skarbowej.

Sekretarz — W. Andrzejkowicz — Nacz. Wydz. Wojsk. Wojew.

Członkowie Zarządu: H. Charlemagne — Insp. Pol. Państw.

” ” J. Korzeń — Dyr. Banku Gosp. Krajow.

” ” A. Lichtenstejn — Prez. Zw. Kupców. Żyd.

” ” M. Wójcik — Urzędnik Starostwa.

” ” St. Miciński — Nadkomisarz P. P. Prezes

Kom. Powiat. w Grodnie.

” ” W. Zembrzuski — Naczelnik — Prezes Kom.

Powiat. w Bielsku-Podl.

S. p. maj. Idzikowskiemu.

*Obrzymi ptak oderwał się w przestworze:
Chrzest suchy śmigła i silników huk,
Ostatni krzyk „Żegnajcie! Szczęść wam Boże!”
„Do sławy zwycięstw prowadź, dobry Bóg!”*

*I niesie ptak na swem potwornem łonie,
Na jasnych skrzydłach ze stalowych piór
Potężne serce, co zapałem płonie,
To polskie serce — do słońca i do chmur!*

*Wokoło wiatry dmą i jęczą burze,
Atlantyk wyje i przekleństwa śle,
A w polskich sercach kwitną białe róże
Na własnej krwi amarantowem tle...*

*A polskie serce śmieje się zuchwale
I wyżej rwie — bo śmiały kocha Bóg!
I pędzi naprzód ponad wściekłe fale,
I het zatacza swój srebrzysty łuk.*

*Lecz koniec przyszedł, motor już nie działa
Opada ciężko zwyciężony ptak,
Opada cudny sen — Ojczyzny chwała
I broczy krew na bohaterski szlak...*

*Tak powtórzona bajka o Ikarze
Znalazła dzisiaj swój żałobny kres,
Tak groźny Wszechświat bezlitośnie karze
Tych co wzlecieli ponad padół łącz.*

*A tam, gdzie świeci dobry wzrok Ojcowiski,
Za chmurą w słońcu u niebiańskich wrót,
Zapukał pilot major Idzikowski,
Co krwią opłacił bohaterki lot.*

M. Skidel, 17.VII. 1929 r.

Anna Rudawcowa.

Z Zachodu na Wschód.

Historik, który w przeszłości będzie opisywał bieżący okres lotnictwa nie będzie troszczył się o tytuł swojego dzieła; niewątpliwie będzie brzmiał on: — „okres lotów atlantyckich”.

Jeżeli rzucimy okiem na dzisiejszą już bardzo bogatą historię lotów atlantyckich, w szczególności na loty nad północnym Atlantykiem to zauważymy, że zasadniczo dadzą się one podzielić na dwie grupy: na loty w kierunku wchodnim t. j. ku Europie i na loty w kierunku zachodnim, ku Ameryce Północnej.

Przelotów z Ameryki do Europy dokonano kilkakrotnie: pierwszymi byli Anglicy, a mianowicie Alcock i Brown, którzy w roku 1919 dokonali przelotu między Nową Zelandią a Irlandią na przestrzeni 3.040 km. W r. 1927 przeleciał Atlantyk Lindbergh, przelatując przestrzeń przeszło 5000 km. Tem samem zagadnieniu przelotu przez Atlantyk w kierunku wschodnim należy uważać za rozwiązane.

Natomiast przelotu nad Atlantykiem północnym w kierunku zachodnim t. j. z Europy ku Ameryce nie dokonano pomimo licznych wysiłków w tym kierunku. Za częściowe rozwiązanie tej kwestii należy uważyć lot płatowca niemieckiego „Bremen” konstrukcji prof. Junkersa, który wystartował (w r. ub.) w Irlandii, po przebyciu nad Atlantykiem około 5.000 km., wylądował nie doleciawszy do celu na pierwszej napotkanej przed gruntem amerykańskim, wyspie (prawie że nie zamieszkałej), zużywając ostatnią kropkę materiałów pędnych. Powodem niepowodzenia wyprawy były złe warunki atmosferyczne, a w szczególności stały wiatr czołowy, który znacznie zredukował szybkość postępującej płatowca.

Przeglądając próby i usiłowania przebycia Atlantyku w kierunku zachodnim w jednym etapie, zauważymy, że posuwają się one w dwo kierunkach i tak; Niemcy przeważnie do tego celu projektują jednopłatowce z silnikami średniej mocy (ekonomicznej), za słusznością ich projektów przemawiają wielkie sukcesy amerykanów w lotach atlantyckich. Natomiast projekty francuskie mają zupełnie odmienny charakter, budując oni przeważnie dwupłatowce z silnikami wielkiej mocy (ponad 500 K.M.), a typowym przykładem jest płatowiec s. p. Idzikowskiego i Kubali.

Analizując wszystkie dotychczasowe loty, za największy wyczyn należy uważyć lot którego dokonali dziesięć lat temu Anglicy, Alcock i Brown. Lot swój kontynuowali na dwupłatowcu seryjnym wśród fatalnych warunków atmosferycznych (platowiec w pewnym miejscu pokrył się całą powłoką lodową) — poczem wyładowali przebywszy 3040 km. (z czego 3000 wyłącznie nad oceanem) z szybkością 188 km. na godz. Znaczny postęp techniki lotniczej, w szczególności rozwój pia-

towca po wojnie światowej, pozwala w r. 1927 Lindbeghowi, Chaimberlinowi i żądzie płatowca „America”, pod komendą Byrdy, wyczym Anglików znacznie poprawić. Dziś lot nad Atlantykiem, nawet w jego najszerzszem miejscu, w tym kierunku nie przedstawia nadzwyczajnych trudności.

Natomiast uderza nas fakt, że lot tego który Alcock i Brown dokonali przed dziesięcioma laty, do dzisiaj, (pomimo wielkiego postępu w lotnictwie), — w kierunku przeciwnym nie dokonano pomimo licznych prób. A nawet słyszy się zdania, że przy dzisiejszym stanie techniki lotniczej, lot nad Atlantykiem w kierunku z Europy ku Ameryce jest nie do dokonania. Przyczyną tego są fatalne warunki atmosferyczne, które znacznie re-

dukują w normalnych warunkach świetne właściwości płatowców.

Dlatego coraz częściej słyszy się zdańie, że dla rozwoju płatowca należy szukać nowych dróg. Do spotęgowania jego zalet nie należy dążyć przez zwiększenie jego mocy silnika, co dotychczas najczęściej czyniono, gdyż granica w tym wypadku jest określona. Wiadomo, iż aby szybkość płatowca zwiększyć przy pomocy silnika dwa razy, moc jego musimy zwiększyć 4 razy, jeśli myśmy chcieli zwiększyć szybkość 3—razy moc musimy zwiększyć 9 razy (teoretycznie, gdyż praktycznie zagadnienie to przedstawia się jeszcze gorzej). Najlepiej z ilustruje to nam przykład: popularna awionetka niemiecka (o światowej sławie) typu „Klemm” z silnikiem 20 K.M. Rozwija ona szybkość 120 km. na godzinę, ta sama awionetka z silnikiem mocą 40 K.M., a więc dwa razy mocniejszym, rozwija szybkość 140 km. na godzinę, a więc większą tylko o jedną szóstą.

Dziś do powiększenia szybkości płatowca, a tem samem i jego promienia działania należy dążyć:

1) przez budowanie płatowców o jak najmniejszym oporze czołowym (jednopłatowce wolnoniosące mają pod tym względem wielką przyszłość), oraz przez budowanie płatowców o możliwie wielkim ciężarze użytecznym w stosunku do ciężaru własnego konstrukcji.

2) przez kontynuowanie lotów na wielkich wysokościach (w stratosferze), gdzie ośrodek ruchu będąc rzadkim wstawa mniejszy opór, a więc płatowiec może większą szybkość rozwinać.

Ta droga ma przed sobą największą przyszłość, czego dowodem są coraz śmiały i częstsze projekty w tym kierunku. Jednak postępy w tym wypadku są ściśle zależne od postępów meteorologii lotniczej, dlatego jej należy dziś daleko więcej pracy poświęcić. Jeśli pragniemy atmosferę pokonać to musimy ją najpierw poznać.

Lot propagandowy P.W.K.

Samolot prawdziwie polskiej konstrukcji „Lublin R. X.” zdał egzamin ze swojej niezrównanej konstrukcją.

Długodystansowy lot propagandowy P. W. K. na linii Poznań — Barcelona i z powrotem udał się całkowicie.

W dniu 25 sierpnia z lotniska w Ławicy pod Poznaniem, wystartował w kierunku na Barcelonę major-pilot, inż. Makowski, szef Centrali Odbiorczej Wojskowych Zakładów Zaopatrzenia Armii.

Po raz to pierwszy na szlakach powietrznych Europy, poszybował samolot całkowicie wykonany w kraju, rękami polskiego konstruktora i polskiego robotnika, wprowadzając nasz fabrykat lotniczy do rodzin uznanych marek samolotowych.

Mjr. Makowski do Barcelony przyleciał tegoż dnia o godzinie 4 min. 15 pp., cały więc lot w jedną stronę trwał 12 godzin. Mjr. Makowski wziął ze sobą 1000 litrów benzyny, co wystarczało na 18 godzin lotu. Po przybyciu do Barcelony mjr. Makowski posiadał paliwa na odbycie dalszych 750 km.

W Barcelonie mjr. Makowski doręczył dyrekcji Wystawy Międzynarodowej list z pozwoleniem od zarządu PWK oraz z zaproszeniem na zwiedzenie naszej wystawy w Poznaniu. Listy powyższe zostały doręczone głównemu zastępcy dyrektora wystawy, który na ręce dzielnego lotnika złożył serdeczne podziękowanie za zaproszenie oraz wyraził gorące życzenie pomyślnego zakończenia lotu.

Z Barcelony mjr. Makowski odleciał do Paryża. W Paryżu mjr. Makowski spędził kilka dni, poczem wystartował z lotniska Le Bourget o godzinie 5 z ranem i wylądował w Poznaniu o godzinie 1-ej minut 40 w południe. Lot trwał 8 godzin.

Przelot odbywał się przez Czechosłowację, Szwajcarię i częściowo przez Niemcy. Aparat, na którym leciał mjr. Makowski, jest konstrukcją polskiej pomysłu jednego z najzdolniejszych konstruktów polskich, inż. pilota Jerzego Rudlickiego, wyposażony w motor Wrighta 220-koni. Aparat został wykonany w fabryce polskiej „Plage i Laśkiewicz” w Lublinie i nosi nazwę „Lublin R. 10”. Przy pełnym obciążeniu paliwem 600 kilogramów aparat zdolny jest do przebycia 2500 km. Mjr. Makowski leciał z przeciętną szybkością 150 km. na godzinę. Maksymalna szybkość lotu wynosiła 180 km. na godzinę.

O wyczynie wytrawnego i niezrównanego pilota p. Majora Makowskiego, społeczeństwo polskie z radością przyjmie do wiadomości, jak również i ten fakt, że samolot prawdziwie polski, mający do tej nazwy pełne prawo, znalazł się w przestrzenach Europy, budząc wielkie zainteresowanie i szacunek dla naszej twórczości przemysłowej.

Najwyższy już czas, by o nas i naszej produkcji krajowej na dalekim zachodzie też „coś” wiedzano.



Ostatnią nowością, którą zainteresowały się świat całym, jest to hydro-olbrzym, zbudowany przez konstruktora niemieckiego Claude Dorniera i nazwany Do-X. Dornier jest znany konstruktorem, który już w okresie wojny zbudował jedno z największych hydro, a dziś zadziwi cały świat wielkością swej nowej konstrukcji.

W sierpniu budowa Do-X została zakończona i wykonano próbne loty. Jak widzimy z załączonych ilustracji jest to latający okręt, który ziścił w tym kierunku nasze marzenia.

Do-X posiada 12 silników gwiazdowych o chłodzeniu powietrzem, systemu „Jupiter-Siemens”, każdy po 525 KM, tworząc zespół napędowy o mocy 6300 KM. Silniki ustawione są parami nad skrzydłami, podstawy pod parą silników tworzą wieżyczki połączone pomostrzem, po którym może mechanik podróżny dojść do silnika i uszkoczyć drobne reperacje.

Olbrzym ten jest jednopłatem o powierzchni nośnej 490 m², o skrzydłach leżących na kadłubie.

Skrzydło jest 3-dźwigarowe, pokryte

blachą. Dźwigary z duralowych kształtków łączonych nitami o średnicy 8 do 10 mm. Cięciwa skrzydła wynosi 9,5 m., a grubość, 1,35 m.

Przy pomocy 3 zastrzałów z każdej strony, skrzydło jest przymocowane do kadłuba.

Kadłub bardzo obszerny; tak że w największej swojej szerokości dochodzi do 4,8 m., wysokość zaś, pozwala na utworzenie 3 pięter.

Najwyższe piętro o wysokości prawie 2 m., zawiera sterownię, przedział nawigacyjny i pokój dla radiostacji.

Na piętrze środkowym mieścią się kabiny pasażerów i załogi. Kabiny są duże o wysokości 2,15 m., każda na 4 do 6 osób, prócz tegóż znajdują się tam sala jadalna, kabiny sypialne, kuchnia i umywalnia.

Najniższe piętro jest zajęte przez zbiorniki materiałów pędnych, o łącznej pojemności 16.000 litrów benzyny i 1500 kg. oliwy.

Również tu znajdują się pomieszczenia na narzędzia i części zapasowe.

Olbrzym ten może zabrać 100 pasażerów wraz z bagażem podróznym.

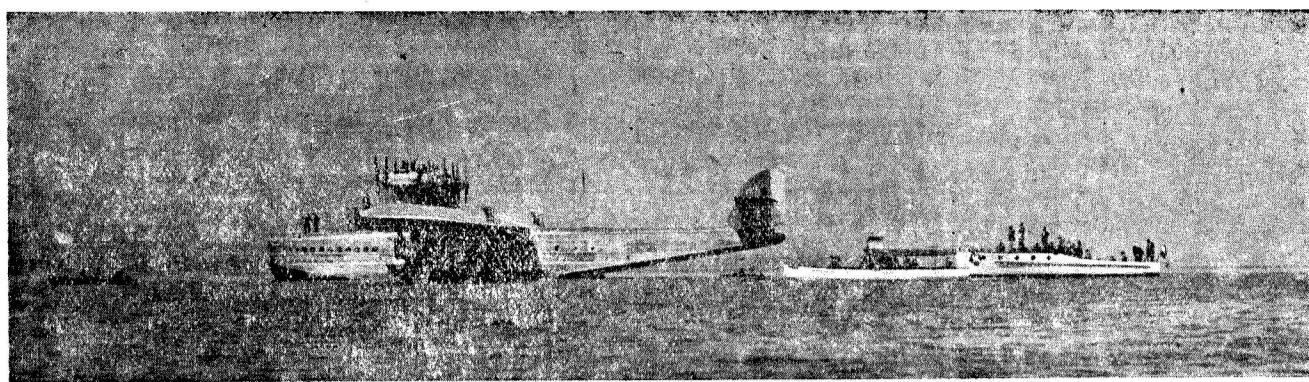
Załoga jego składa się z 12 osób, której czynności są podzielone, ze względu na olbrzymie rozmiary tego kolosa.

Dowódca statku, który zarazem jest nawigator, określa kurs (kierunek) wysokość i szybkość lotu, dając odpowiednie dyspozycje pilotowi i szefowi mechaników. Pilot ma obowiązek zajmować się tylko utrzymaniem kierunku i równowagi płatowca w locie, silnikami wcale się nie zajmuje. Nad dobrą funkcjonowaniem silników czuwa mechanik dyżurny. Który ma wszystkie dźwignie i zegary zebrane w specjalnym na to pomieszczeniu. W razie uszkodzenia jednego z silników, wysyła pomocnika swego, który uskuteczni naprawę. Również jeden z załogi znajduje się na najniższym piętrze i zadaniem jego jest czuwanie nad użyciem materiałów pędnych.

Reszta załogi, to rezerwowy pilot, mechanicy, radiotelegrafości i obsługa pasażerów.

Do-X przy próbnych locie uzyskał szybkość 190 km. na godz. i przy użyciu 2/3 swojej mocy wzniósł się w ciągu 28 sekund.

Kosztem 80.000 zł. Komitet Wojewódzki L.O.P.P. w Białymostku nabył lotnisko w Grodnie.



Hydroplan olbrzym w porównaniu ze statkiem

Niemcy mogą być dumni ze swego dzieła, gdyż wybudowanie i wypróbowanie w locie tego olbrzyma jest epokowem zdarzeniem w historii lotnictwa.

Do-X pozwoli na ekonomiczne rozwiązywanie kwestji długich linii lotniczych. Dotąd płatowce transportowe musiały mieć bardzo ograniczoną strefę działania, gdyż pobranie większej ilości materiałów pędnych źle wpływa na ilość wagi użytecznej (pasażerów i bagażu) a tem samem były nieekonomiczne.

Lot płatowców olbrzymów na przestrzeni dłuższej będzie ekonomicznym, gdyż duża ilość pasażerów i bagażu, po-

kryje w zupełności kosztu podróży. Najlepszym tego dowodem jest fakt obstalowania przez towarzystwo „Lufthansa” 3 takich kolosów, które prawdopodobnie będą obsługiwać linie o długości 10.000 do 15.000 km.

Italia obstalała też dwa takie aparaty dla linii łączących Metropolię z koloniami.

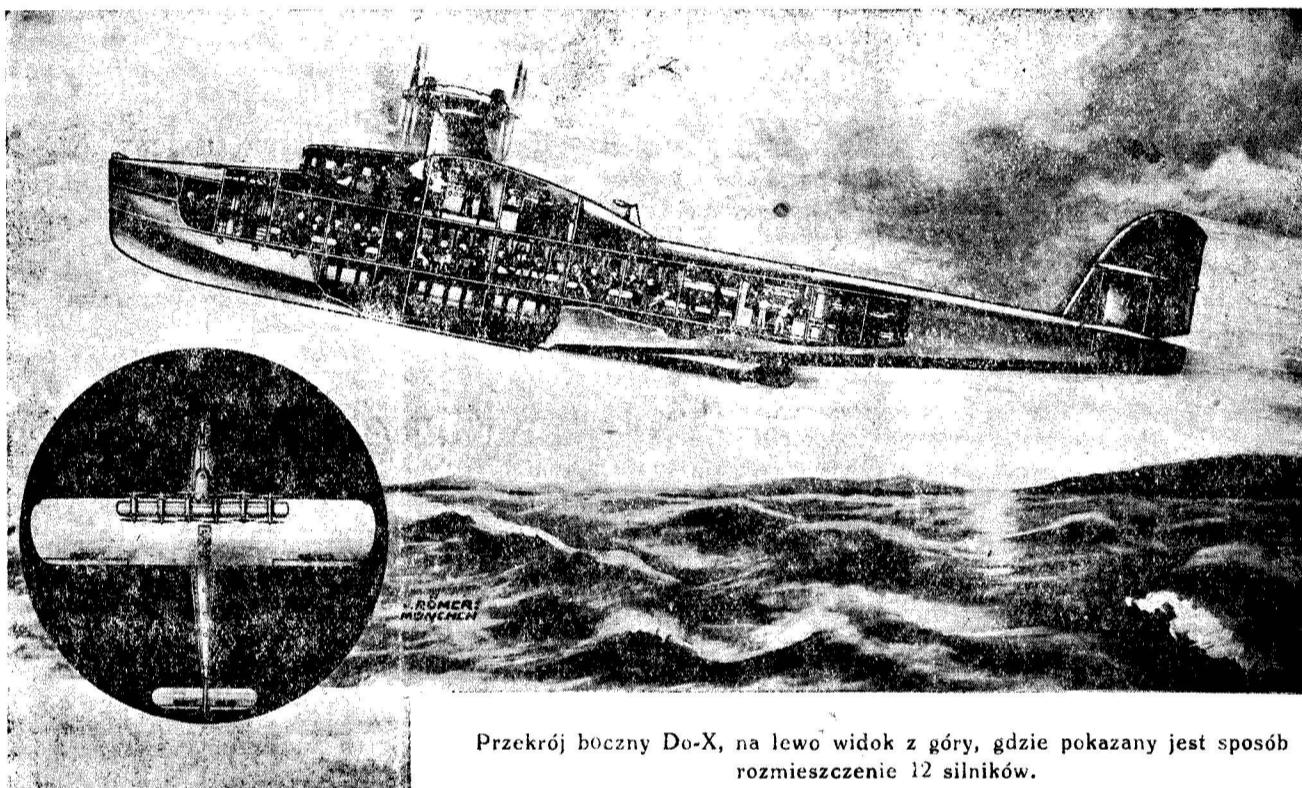
Również konstrukcja Dorniera pozwala nam spojrzeć optymistycznie na sprawę komunikacji transatlantyckiej. O ile można sądzić, że zdobytego doświadczenia lotów transatlantycznych, to połączenie

Europy z Ameryką będzie szło w myśl projektu inż. Armstronga.

Jednak rozwój hydroplanów olbrzymów może doprowadzić do tego, że projekt inż. Armstronga zostanie zmieniony a ilość wysp ulegnie znacznej redukcji. Tem samem połączenie lotnicze Europy z Ameryką będzie w krótkim czasie urzeczywistnione.

Widzimy więc, że obrany przez niemców kierunek „przygotowania długich linii” daje coraz to lepsze wyniki, a Do-X jest tego jasnym dowodem.

(Lot Polski Nr. 9.)



Przekrój boczny Do-X, na lewo widok z góry, gdzie pokazany jest sposób rozmieszczenie 12 silników.

Dlaczego nam są potrzebne lotniska?

Niepomiernie szybki rozwój lotnictwa, szczególnie komunikacyjnego, które po wojnie światowej przeszło z okresu wojkowo-sportowego do użytku szerokich sfer społeczeństwa, jako środek komunikacyjny, i jako środek transportowy powodował, że w dobie obecnej w interesie każdego państwa wogół, a miast w szczególności, leży, by stworzyć i zabezpieczyć odpowiednie warunki do rozwoju lotnictwa cywilnego, innymi słowy, dążyć do rozwoju własnej komunikacji lotniczej, podstawowym czynnikiem której jest posiadanie największej ilości dobrze urządzonej portów lotniczych.

Szeroko rozgałęziona sieć lotnisk zapewnia nie tylko regularność komunikacji powietrznej, lecz i jej bezpieczeństwo, oraz w razie wojny, z jednej strony, daje możliwość do stworzenia podstaw operacyjnych dla pułków lotniczych, umożliwiając im wykonanie błyskawicznej napaści na kraj nieprzyjacielski, zniszczenie zakładów przemysłowych, wszelkich arterii komunikacji lądowych i wodnych, oraz miast i osad — co wpływa demoralizująco na ludność, z drugiej zaś strony — do skutecznej obrony kraju i miast przeciwko podobnej napaści.

Dlatego też wszystkie państwa mocarstwowe, a w szczególności nasi sąsiadzi ze wschodu i zachodu, dążą do zakładania największej ilości i jaknajdoskonalszego urządzenia portów lotniczych.

Rzeczą jest znaną dla nas, że warunkiem dogodnej komunikacji samochodowej jest bardzo kosztowna sieć dróg szosowych. Samolot pod tym względem ma wspólne cechy z samochodem. Dla

komunikacji powietrznej również niezbędną jest szeroko rozwinięta sieć komunikacyjna naziemna t. j. sieć lotnisk.

Linia naziemna komunikacyjna jest natomiast o wiele tańszą od linii samo-

reny te są przeważnie rozrzucone w znaczej stosunkowej odległości jeden od drugiego.

Powietrzna linia komunikacyjna, dysponująca wzduż swojej linii lotu szeregiem lotnisk lub też uprzednio przygotowanych terenów do lądowania, daje

LOTNISKO w GRODNIĘ.



Ogólny widok lotniska o obszarze 56 ha.

Photo-LOPP

chodowych. Samochód wymaga dobrze szosowanej ciągłej drogi, natomiast samolot wymaga tylko równych i twardych terenów zasianych trawą — przyczem te-

maximum gwarancji pasażerom, jak również nienaraża towarzystwa komunikacji powietrznej na znaczne straty, powodowanych uszkodzeniem płatowca pod-

Międzynarodowy zjazd lotniczy

W dniu 4 października rozpoczęły się w Warszawie wielki międzynarodowy zjazd z udziałem 45 państw, poświęcony szeregowi zagadnieniu z dziedziny prywatnego prawa lotniczego. Zjazd rozpatrywał wnioski, opracowane przez specjalne komisje komitetu ekspertów, w którym zasiadały delegacje poszczególnych państw, a w tej liczbie i Polski. Państwo polskie reprezentowało początkowo w komitecie prof. Górska, a po jego śmierci wszedł do komitetu radca prawnego M. S. Z. dr. Leon Babiński oraz radca Min. Komunikacji dr. Pierzchała.

Jak słyszać, przygotowały niektóre delegacje, przybywające na zjazd do Warszawy, wnioski specjalne. Ten liczny kongres potrwać ma około 10 dni. Zjazd zajmie się sprawą ujednóstnienia dokumentu przewozu w lotnictwie, oraz sprawą odpowiedzialności przedsiębiorstwa lotniczego za przewóz: osób, towarów i bagażu. W tych sprawach zjazd otrzyma konkretne wnioski, pochodzące od komitetu ekspertów.

W myśl przyjętego zwyczaju, zjazdowi przewodniczący będzie prezes delegacji tego kraju, gdzie zjazd został zwołany. W danym wypadku będzie nim prezes delegacji polskiej, którego nazwisko zostanie w najbliższych dniach ustalone. W skład delegacji polskiej wejdą ponadto: radca Babiński z M.S.Z., naczelnik wydziału lotniczo-cywilnego ppłk. Filipowicz i radca Pierzchała z Min. Komunikacji. Zjazd będzie prawdopodobnie obradował w gmachu Prezydium Rady Ministrów.

czas przymusowego lądowania — bowiem nie należy zapominać, że pomimo bardzo starannej obsługi i doskonałego materiału silniki płatowcowe mogą zawiść i zmusić pilota do lądowania.

Warunki atmosferyczne są również przyczyną chwilowego przerwania lotu. Przy szeroko rozgałęzionej sieci lotnisk prawie nieznane są wypadki z płatowcami, ponieważ najmniejsza obawa co do dobrego funkcjonowania motoru, i zmian atmosferycznych i t. d. pozwala pilotowi do natychmiastowego lądowania na terenach odpowiednio ku temu przystosowanych. Z tego wynika, że posiadanie znacznej ilości dobrze urządzonych lotnisk stworzy zupełnie pewną komunikację powietrzną, i zabezpieczy społeczeństwu doskonałą, szybką i wygodną komunikację bez przykrych niespodzianek.

Polska posiada znikomą ilość dobrych lotnisk. Lotnisk komunikacyjnych, w pełnym znaczeniu tego słowa posiadamy zaledwie 3 (Katowice, Poznań, Warszawa). Brak odpowiednich fundu-

Kupujcie mareczki na budowę lotnisk i hangarów.

szów Państwowych zmusza rozłożenie tego obowiązku i na baki społeczeństwa, ponieważ rozbudowa lotnisk jest sprawą ogólnie narodową wielkiej wagi.

Tym godnym wyrazem myśli społecznej i zdążającym do jaknajdoskonalszego rozwoju lotnictwa cywilnego, to znaczy ruchu pasażerskiego, pocztowego i handlowego oraz do wyspecjalizowania materiału ludzkiego dla lotnictwa—stała się Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Zdając sobie sprawę ze znaczenia jakie dla przyszłości Kraju ma rozwój lotnictwa cywilnego, L. O. P. P. w imię hasła „Silne lotnictwo—to silna Polska” od czterech lat pracuje, w ścisłym kontakcie z miarodajnymi czynnikami w re-

Wyjątkowo czynny Komitet Grodziski pod energicznem przewodnictwem p. Nadkomisarza St. Micińskiego, znanego dobrze ze swojej społecznej działalności na polu lotnictwa, przewyciążał napotykane trudności i wyszukał teren odpowiadający wszystkim stawianym wymaganiom. W rezultacie teren ten został w r. b. zakupiony przez Komitet Wojewódzki za kwotę 80.000 zł.

Przyszłe lotnisko w Grodnie znajduje się w odległości 7 klm. od miasta i granicy z jednej strony z szosą wiodącą z Grodna do Białegostoku, z drugiej zaś

LOTNISKO w GRODNIĘ.



Murowany budynek przeznaczony na biuro portu lotniczego

Photo-LOPP.

kach których spoczywa obrona Państwa, nad rozszerzeniem dotychczas istniejących sieci lotnisk.

Przez ten krótki okres L.O.P.P. wydatkowała na lotniska, urządzanie lotniskowe jak to budowę hangarów, stacji benzynowych i t. d. oraz na szkolenie personelu fachowego około **dwoch milionów złotych** nieotrzymując na ten cel żadnego subsydium rządu lecz czerpiąc swe fundusze z ofiarności społeczeństwa. Z ważniejszych prac wykonanych przez L.O.P.P. należy nadmienić pracę związaną z urządzaniem lotnisk

z torem kolejowym z Grodna w kierunku Suwałk. Powierzchnia nabyciego terenu wynosi 56 ha i jest wyjątkowo równa co ma wielkie znaczenie ze względu na koszt związków z niwelacją lotniska. Prócz tego przy lotnisku znajdują się cały szereg zabudowań folwarcznych, które zostaną przerobione i odpowiednio zastosowane do potrzeb portu lotniczego. Pozatem wspomniane zabudowania posiadają olbrzymich rozmiarów piwnice nadające się jako schrony przeciwgazowe.

Komitet Wojewódzki w Białymstoku

LOTNISKO w GRODNIĘ.



Jedna ze wspaniałych piwnic, w której zostanie urządzony schron przeciwgazowy

Photo-LOPP

w Katowicach, Lwowie, Poznaniu, Łucku, Łodzi, Częstochowie i Warszawie (na Okęciu). Powysze lotniska zawdzięczając L. O. P. P. stanęły na poziomie europejskim.

Ponadto poszczególne Komity Wojewódzkie, wykonując ogólny program Ligi dając wszelkimi siłami do rozbudowy lotnisk i stworzenia sieci lądówek na swych terenach, to też Komitet Wojewódzki w Białymstoku realizując program r. b. powierzył nabycie terenu miejscowościowemu Komitetowi w Grodnie.

zamierza w porozumieniu z Zarządem Głównym stworzyć w przyszłości w związku z wyjątkowym położeniem lotniska i sprzyjającymi ku temu warunkami centrum wyszkolenia lotniczego i obrony przeciwgazowej dla ludności cywilnej Województwa Białostockiego.

Zamiary swe wprowadzi w czyn tylko przy poparciu społeczeństwa, które przyjdzie mu z pomocą i złoży swój ofiarny grosz na olbrzymie dzieło obrony Powietrznej i Przeciwgazowej Państwa.

W.

Warszawa ośrodkiem połączeń lotniczych ze Wschodem.

W sierpniu r. b. w Berlinie podpisana została umowa pomiędzy Rzeszą niemiecką a Rzeczypospolitą Polską o żegludze powietrznej. Umowa ta odpowiada zawartym już poprzednio przez Niemcy z całym szeregiem innych państw układom, które regulują wzajemne stosunki w dziedzinie komunikacji lotniczej. Tworzy ona podstawy prawne dla organizowania eksplatacji linii lotniczych pomiędzy Polską a Niemcami, zwłaszcza zaś pomiędzy Warszawą a Berlinem. W sprawie tej ostatniej linii podjęte będą rokowania po ratyfikacji umowy. Poza tym po ratyfikacji lotnisko samolotów niemieckich przez terytorium polskie i odwrotnie będzie już wymagać specjalnego zezwolenia, wreszcie w związku z zawartym powyższej umowy, przewidzianem jest, że już przed jej ratyfikacją niemieckie samoloty będą miały prawo

przelotu przez polskie terytorium na już eksploatowanych linach lotniczych.

Według oświadczeń czynników miarodajnych, komunikacja lotnicza między dwiema stolicami, odbywać się będzie mniej więcej na tych samych zasadach, jak komunikacja lotnicza między Paryżem a Berlinem, t. zn., że na przemian co drugi dzień kursować będą na tej linii aparaty „Lufthansy” lub polskich linii lotniczych „Lot”.

Ponieważ z początkiem października r. b. rozpoczęta się rokowania o stworzenie bezpośredniej komunikacji lotniczej między Polską a Rumunią, i są także czynione usiłowania nawiązania stosunków z Rosją sowiecką i stworzenie wielkiej linii komunikacji napowietrznej na wschód przez Wilno, więc Warszawa stanie się wielkim centrum lotniczym o europejskim znaczeniu.

Tak po nawiązaniu stałej komunikacji z Rumunią, zostałaby przywrócona linia napowietrzna między Lwowem a Krakowem i w ten sposób zostałoby stworzone połączenie z Warszawą i Bukaresszem przez Lwów i połączenie Bukaresstu przez Lwów, Kraków i Katowice z Wiedniem.

Wobec tak wielkich zamierzeń, któ-

re — jeśli chodzi o Niemcy — zaczyna wkracać w stadium szybkiej realizacji. Warszawa powinna posiadać wielki, na europejską miarę zakrojony port lotniczy. Fundusze na ten cel powinny się znaczyć, tak, aby budowa wielkiego nowoczesnego portu na Okęciu została jak najwcześniej ukończona.

Gazy trujące jako środek wojenny — znane były jeszcze w wiekach średnich.

Francuski „Przegląd Artyleryjski” drukuje ciekawy artykuł o wojnie gazowej pułkownika Appela. Autor mówi tam o dziele naszego pisarza wojskowego wieku XVII Siemionowiczu, który już wówczas pisał wiele o wojnie chemicznej.

Kazimierz Siemionowicz, rodem z Litwy, wysłany przez Władysława IV do Holandii dla uczenia się artylerii, wyszedł na jednego z najznakomitszych teoretyków. Dzieło jego o artylerii pod tytułem: *Artis magnae Artilleria paris prima* (Amsterdam 1650) przełożono na kilka języków europejskich, jako klasyczne. Wydaniu części drugiej przeszkodziła zapewne śmierć autora.

Otoż o tem dziele streszczającym ówczesne wiadomości o artylerii i wojnie chemicznej, pisze pułkownik Appel.

Siemionowicz w swej pracy po wyliczeniu pocisków znanych, bomb zwykłych, kul zapalnych i oświetlających, omawia sprawę pocisków trujących. Zakliną przetom, by w swych starciach między sobą nie używano takiej broni.

„Między wielu pięknemi przepisami i prawidłami wojskowemi wydanemi ongi wśród Niemców dawnych, do których zobowiązał przysięga wszystkich pragnących poświęcić się sztuce pirotechnicznej, były te szczególnie, żeby nie robili żadnych kul zatrutych ani też innych rodzajów wynalazków strzelniczych, do których wchodziła jakabądź trucizna, pomijając to, żeby się nie posługiwać nimi do rujnowania i niszczenia ludzi”. Wielokrotnie wraca nasz autor do tej sprawy: W końcu swego dzieła zakliną chrześcijan do nieużywania podobnej broni: — „Ostrzegam tem niemniej znowu i powtarzam jeszcze com powiedział, iż nie należy się posługiwać temi wynalazkami do tępienia ludzi i że nie wyzbędziecie się nigdy wyrzutów sumienia ani w tem życiu śmiertelnem, ani też w tem, którego się spodziewamy w wieczystości w razie użycia środków tak niebezpiecznych i tak podejrzanych — czystemu sumieniu”.

Bądź co bądź środki te, zabronione w wojnach między chrześcijanami, mogą być używane przeciwko niewiernym.

„Właściwem jest chrześcijanom obecnie posługiwać się temi kulami nie przeciwko Turkom, Tataram i innym niewiernym wrogom wszystkim, wrogom przesyłającym imię chrześcijańskiego i religii przez nas wyznawanej, których bez skrupułu możemy wyłączyć z liczby naszych bliźnich”.

Po tem zastrzeżeniu Siemionowicz omawia sposoby trujących, od których używa odmawia. Przedewszystkiem mówi o pociskach trujących. Uważa on za możliwe zatrutwanie kul na podobieństwo strzału luku. Armata i moździerz wydała mu się najodpowiedniejszą do tego rodzaju pocisków. W tym celu doradza maczanie znanych wówczas pocisków w truciznach bądź roślinnych jak w soku lulka, tojadu bądź też mieralnych jak rtęć, arszenik lub też pochodzenia zwierzęcego, jak piany psów wściekłych, oliwa, w której się umieszcza dużo pajęków domowych.

Siemionowicz wie, że gazy trujące, żeby działały skutecznie nie powinny być zbyt lekkie gdyż w przeciwnym wypadku unoszą się szybko i nie dają żadnego wyniku. Zaleca więc robić je możliwie ciężkimi. W tym celu doradza dodać mieszankę zioła trujących lub korę brzozową, gdyż te rzeczy, powiada wytwarzącym nadzwyczaj gesty i szkodliwy. „Dodajcie do tego, iż tym stąd powstały zawiera w sobie dużo wilgoci i przeto tem mniej się unosi w górne warstwy powietrza, a przeciwnie, pełznąc powolutku dosyć blisko ziemi utrzymuje się z ulicy na ulicę, wchodzi do domów przenika do miejsc najtajemniejszych miejscowości odległej”.

Autor wie również, iż nie każdy czas, nie każda godzina dnia nadają się jednak do bombardowania pociskami trującymi. Zaleca on je wypuszczać, kiedy niebo jest mocno zachmurzone, mgliste, podczas nocy ciemnych przykrych.

„Powodem tego, pisze on, jest to, iż

wówczas najbliższa nam sfera powietrza jest ciężka i gęsta, a przeto trudniejsza do przeknicienia się dymu trującego, który usiłuje unieść się kiedy słońce jest jasne i piękne i kiedy on nie napotka żadnej przeszkody i przestrzeni powietrznej”.

Siemionowicz zna poza pociskami trującymi pociski łzawiące i pociski dymiące. Podług niego kule łzawiące i nasze pociski łzawiące są więcej dopuszczalne niż kule zatrute. Mogą one być używane swobodnie (wychodząc z założenia, iż wolno szkodzić nieprzyjacielowi wszelkimi środkami sztuczennymi) niż opisane uprzednio, wobec tego, iż zapomocą tych ostatnich niepokoi się tylko obieganych wysyłając do nich różne cuchnące dymy przykryte oraz mgły sztuczne zarówno nieznośne dla nosa i mózgu — swąd swój nadzwyczajny, jak szkodliwe dla oczu z powodu swych przykrych gryzących i palących własności.

Zapomocą tych pocisków autor radzi wywoływać skutki nietylko chwilowe dla unieruchomienia np. załogi miejscowości obieganej lecz również działanie trwałe, sprawdzając epidemicę. „Gnicie cuchnące rodzi najczęściej choroby zaraźliwe a w następstwie mory nieunkownione”. Do ladowania tych pocisków Siemionowicz zaleca mieszaninę smoły, siarki czarciego łajna (assa foetida) wydzielin i wszelkich nieczystości możliwych.

Skutek tych bombardowań tem jest szyszby o ile ześrodkowane są one na mniejszą powierzchnię. Zaleca się więc szczególnie obiegającym, pragnącym zdobyć jakąś fortę: „Powietrze twierdzy może być już lekko zepsutem przez oddechy niezdrowe i zgniłe chorych, trupy żołnierzy zabitych podle zwierzęta, wydaliny, — gnój i nieczystości, których nie można usunąć poza mury”.

I żeby zwiększyć wyziewy smrodliwe w obiegonej fortę obiegającą rzucającą zapomocą machin starożytnych ciała zabitych żołnierzy padlinę końską oraz inne zwierzęta padłe naprawoł zgnile i pełne zarazy.—oprócz tego zawartość ustępów w wielkich beczkach lub podobnych naczyniach i nieskończoną mnogość innych smrodliwości i paskudztw podobnych”.

Tak w r. 1422 huscy obiegając Karstein, rzucali na jego wały padliny i beczki z rzecznymi gniącymi. O wiek później, w roku 1522 Turcy podczas oblężenia Rodosu posługiwali się bombami miedzianymi, które, pękając, szerzyły dygi gęste i woń cuchnąca.

Siemionowicz zna również pociski dymiące zwane przez Niemców „Dampf und Blendlugein”, które wytwarzą mrok sztuczny. Zaleca on ich użycie zarówno przy natarciu, jak obronie.

„A więc pociski trujące, pociski dymiące, nic przeto nowego”, pisze w „Temps” pułkownik Reboul z powodu artykułu Appela o Siemionowiczu. Ponieważ sztuka wojenna polega na przyprawianiu nieprzyjaciela o straty możliwie największe — przy równie największym oszczędzaniu siebie samych, jest więc całkiem naturalne, żeby armie odwołyły się do wojny chemicznej, jako nowego środka zwiększenia swojej przewagi nad nieprzyjacielem.

Od wieku siedemnastego zdawano sobie sprawę z niebezpieczeństwa użycia takiej broni. Uderzyła ona zarówno w walczących jak i niewalczących. Odradzano jej używanie. A przecież chemja była wówczas dopiero w załączku. Nie dawała ona jeszcze do rozporządzenia walczących tysiącznego arsenalu wytwórców trujących corzą to rozmaitych corzą to liczniejszych, które gdyby ich nie zabraniano bezwzględnie podczas wojny sprawić mogły znacznie więcej strat ludności bezbronnej, niż walczącym. Konferencja haska pragnęła zapobiec tej katastrofie. Podpisany tam protokół nie przeszkodził Niemcom rozwinięcia najtrudniejszej wojny chemicznej, jaką tylko można wyobrazić sobie.

Czy umowy, które się usiłują obecnie doprowadzić do skutku, przeszkodzi powrotowi do faktów podobnych?

Warszawski port lotniczy.

W r. b. warszawski port dla żeglugi powietrznej, mieszczący się tuż za kolonią Staszica u wylotu ul. Topolewnej, otrzymał cały szereg nowoczesnych urządzeń, które zasadniczo zmieniły jego dotychczasowy wygląd.

Przedwczesnym zatem wydz. lotnictwa cywilnego Min. Komunikacji zbudował bardzo estetyczny budynek dworca lotniczego, w którym poza biurami Polskich Linii Lotniczych „Lot” i Cidna'y (Międzynarodowego Towarzystwa Żeglugi Powietrznej), mieszczą się: poczekalnia dla pasażerów, biura władz policyjnych, celnych i zawiadowcy portu Min. Komunikacji, biuro meteorologiczne it.d., a wreszcie na I piętrze kawiarnia, z której korzystać mogą zarówno pasażerowie jak i publiczność z miasta.

Po europejsku urządzone kawiarnia zaopatrzona w doskonałe zimne i gorące przekąski oraz napoje, pozwala na miłe spędzanie czasu na lotnisku publiczności, chcącą przyglądać się ruchowi lotniczemu.

Okolice dworca lotniczego zostały bogato ukwiecone i ogrodzone od właściwego lotniska estetycznymi, barwnymi płotami. Z dworca lotniczego biegnie betonowy chodnik do miejsca startów i lądowań samolotów, który jest również wyłożony betonem, dzięki czemu pasażerowie dostają się do samolotu zupełnie wygodnie.

W porcie warszawskim dla wygody publiczności zainstalowano wreszcie urząd pocztowy, który przejmuje nietylko pocztę lotniczą, ale także i zwyczajną.

Obecny wygląd portu lotniczego nic zatem nie pozostawia do życzenia, a świetne, centralne jego położenie w samym środku miasta (dojazd tramwajami № 17 i 25) umożliwia szerokiej publiczności zapoznanie się praktyczne z lotnictwem komunikacyjnym oraz spędzanie mili czasu w czystym powietrzu bez kurzu, jakie zapewnia zieleń, którą pokryte jest całe lotnisko.

Ruch w porcie warszawskim panuje obecnie duży, gdyż codziennie dwa razy dziennie odlatują i przylatują samoloty do i z Poznania, codziennie zaś do i z Katowic, Krakowa, Wiednia, Lwowa, Gdańska, Pragi i Paryża. Publiczność zatem od samego rana do późnego wieczora ma możliwość obserwowania startów i lądowań płatowców komunikacyjnych.

Samolot rozkładający się w powietrzu na części.

Ciekawy eksperyment wykonano w Kalifornii. Specjalny samolot, skonstruowany przez wynalazcę Abreua, miał nadzieję, że prócz gaszenia pożaru na samolocie, co dotychczas w podobnych wypadkach uważane było za jedynie właściwe, istnieje inne jeszcze rozwiązanie niebezpiecznej sytuacji. Mianowicie można poprostu wyrzucić silnik. Dodajmy odradu, celem zorientowania niefachowców, że pożar na samolocie wybucha — praktycznie biorąc zawsze od silnika i bezpośrednio przy nim. Wobec tego pomysłowi temu nie można odmówić bardziej logiki.

Tak więc po odrzucanych zbiornikach z paliwem, praktyce stosowanej podczas wojny w razie trafienia pocisku zapalającego w tenże zbiornik, po odrzuceniu podwozia, aby nie obciążało samolotu wyruszającego na podbój Atlantyku (były i takie pomysły) po odrzuceniu tylkiem kółku ogonowem (w tym samym celu) — doczekaliśmy się odrzucanych silników. Niewiadomo czy eksperyment ten znajdzie praktyczne zastosowanie, chociaż, demonstrowany po raz pierwszy przez wynalazcę, udał się dość dobrze. Silnik wraz z częścią czołową samolotu wykonany jest jako osobna całość, dopasowana wprawdzie w sposób normalny do reszty maszyny, lecz mogąca się w locie od niej momentalnie odłączyć za prostem po-

ruszeniem dźwignią specjalną. Po odłączeniu się spada ona na dół, podczas gdy samolot kończy lot już jako szybowiec.

Część „silnikowa” zaopatrzona jest jednak przez wynalazcę w spadochron, otwierający się automatycznie w chwilę po rozpoczęciu upadku. Dzięki niemu silnik nie roztrzaskuje się o ziemię, ani nie miażdży przedmiotów, napotkanych po drodze.

Wynalazek ten, jak przystało na Amerykę, gdzie ujrzał światło dzienne, jest bardzo efektowny i być może usu-

wa źródło pożaru od reszty samolotu rzeczywiście radykalnie, czy jednak jest potrzebny? Czyż nie prościej byłoby ulepszyć instalację gaśniczą i ostrzegającą o pożarze na samolocie? Czy nie lepiej myśleć o stworzeniu takich warunków pracy silnika lotniczego, aby niebezpieczeństwo pożaru było wyłączone? W obydwoch kierunkach technika lotnicza pracuje oddawna. Choć są to zadania bardzo trudne, nie są najmniej niemożliwe, a dotychczasowe wyniki pracy każą się spodziewać może oddalonego lecz pewnego powodzenia.

Niema jednak ratunku dla ludzi, którzy posiadają za dużo dolarów, a chcieliby się pozbyć pożaru natychmiast! Szczęśliwcy!

RZECZY CIEKAWE.

Z małych przyczyn wiele skutków. Było to pod koniec XVIII wieku i zaczęło się bardzo prosto. Bo tylko od tego, że jedna obywatełka upräta swą białą batystową spódniczkę. Dzień był dżdżysty, przeto suszyć jej nie mogła na dworze, związała tedy ten batystowy poemat tasiemeczką i zawiesiła na sznurku nad małym piecykiem, stojącym pośrodku pokoju.

lotne batisty i po raz drugi zadumał się głęboko.

W dwa miesiące później wzniósł się ku niebu pierwszy balon napełniony gorącym powietrzem.

Bowiem właścicielką spódniczki była pani Montgolfier, a wszak mąż jej nazwany być może poprzednikiem twórców współczesnej aeronautyki.

O tem zresztą wiedzą wszyscy. Nie

Budowa portów lotniczych w Polsce.

Budżet naszego lotnictwa cywilnego wynosi w b. r. budżetowym 14 mil. zł. Z uwagi na konieczność przeprowadzenia nieodzownych inwestycji, które pozostają w ścisłym związku z przygotowywanem rozszerzeniem linii powietrznych, łączących Polskę z zagranicą, budżet na rok przyszły lotnictwa cywilnego będzie niechybnie powiększony.

Zwiększone wydatki w tym dziale administracji państowej będą przedwczesnymi obrócone na budowę lotnisk i hangarów. Lotniska te będą musiały uzyskać wszelkie nieodzowne urządzenia w dziedzinie oświetlenia, służby radiotelegraficznej i meteorologicznej.

W obecnej chwili budowane są trzy hangary na lotnisku na Okęciu, pozostaną po jednym hangarze lotniska w Poznaniu, Lwowie i Krakowie. Urządzenie radiotelegraficzne dla portów lotniczych zostało zamówione przez wydz. lotnictwa cywilnego w państwowych zakładach inżynierii, które mają w niedługim czasie przystąpić do zainstalowania tych urządzeń. Polskie władze lotnicze muszą budowę wspomnianych wyżej urządzeń przyspieszyć, choćby ze względu na to, że z wiosną roku przyszłego wprowadzona będzie stała komunikacja lotnicza między Polską a Niemcami. Wobec tego, że nasze samoloty korzystać będą na terytorium niemieckim z wszelkich nowoczesnych urządzeń na lotniskach, musi strona polska zapewnić Niemcom w lotach na terytorium Polski te same udogodnienia.

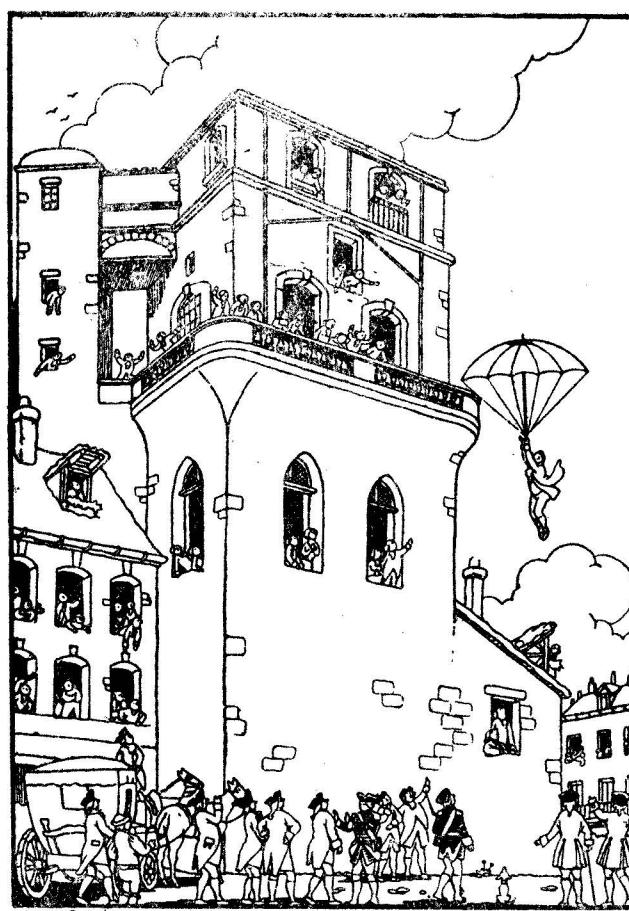
Projekt wydatków w dziedzinie lotnictwa cywilnego został już szczegółowo opracowany i będzie wraz z całym budżetem Min. Komunikacji przedstawiony Min. Skarbu.

nych chmur trwała kilkanaście godzin.

U ludzi zwierząt, znajdujących się w sferze działania gazu, niespowodowało to żadnych przykrych objawów prócz lekkiego uszkodzenia dróg oddechowych.

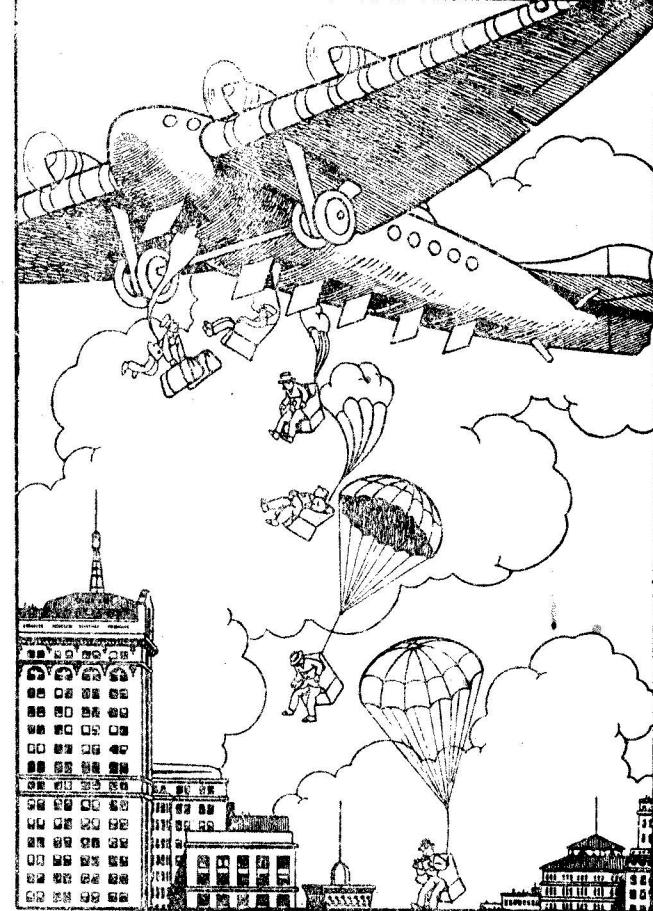
Sterowce jako bazy lotnicze.

Morskie lotnictwo Stanów Zjednoczonych Ameryki, po całym szeregu praktycznych prób, uznało, że sterowce mogą być używane jako latające bazy lotnicze (porte-avion). W tych dniach samolot obserwacyjny, przelatując pod sterowcem, uczeplił się jego spodu bez żadnych trudności zapomocą haka, umiesz-



Przeszłość: Sébastien Lenormand skacze (w 1787 r.) ze spadochronem z wieży obserwatorium w Montpellier.

Kliska Lotu Polskiego.



Przyszłość: Pasażerowie do Białegostoku wysiadają.

Kliska Lotu Polskiego.

Pomiary Polesia drogą zdjęć fotograficznych z samolotu.

Przedsięwzięcie techniczne, zastosowane po raz pierwszy w Europie w tak wielkich rozmiarach.

Ministerstwo robót publicznych, które przed dwoma laty utworzyło Biuro projektu melioracji Polesia, przystępuje obecnie po przeprowadzeniu zasadniczych studiów geodezyjnych do wykonania szczegółowych planów Polesia.

W tym celu, po szczegółowem zbadaniu sprawy dostępu i możliwości pracy wśród bagien dorzecza rzek polskich, uznano za jedynie możliwą i najszybszą drogę, przeprowadzenie pomiarów zapomocą zdjęć fotograficznych, dokonywanych z samolotów.

Techniczną stronę lotu opracowało ministerstwo komunikacji, które utworzyło Wydział komunikacji lotniczej i powierzyło opracowanie szczegółów wybitnemu specjalistowi pułkownikowi Filipowiczowi, zaś wykonanie lotu poruciło kierownictwu linii lotniczych komunikacyjnych.

Zarząd linii lotniczych dostarczył aparat typu Fokkera oraz jednego z najlepszych pilotów, zaś ministerstwo robót publicznych zaangażowało jako nawigatora em. majora Roedera, fachowca w pomiarach lotniczych.

Loty nad Polesiem rozpoczęły się w najbliższym czasie, poczem plany zostaną opracowane na najnowszych przyrządach, znajdujących się w Biurze fotogeodezyjnym M. B. P. w Krakowie pod kierunkiem prof. Piątkiewicza.

W ten sposób prace wstępne, konieczne do opracowania tego wiekopomnego dzieła, jakim będzie osuszenie i zmniejszenie obszarów Polesia, szybkim krokiem zdążą do swojej realizacji.

Głównym organizatorem tych prac, prowadzonych na taką wielką skalę w Europie po raz pierwszy, jest inż. Tadeusz Niedzielski, naczelnik Wydziału min. rob. publ.

Ciepłe powietrze napełniając poczęto spódniczkę, czyniąc ją podobną do wielkiej piłki, kołyszącej się na sznurku. W pewnym momencie sznurek się przerwał i spódniczka z lekkością obłoka wzbiła się do góry, chcąc uciec w przestworza. Niestety, sufit wstrzymał ją od podniebnych lotów, sparaliżował jej zajeżdżamy i biała kula biła się rozpacznio o nieubłaganą zapore.

W tejże chwili nadszedł mąż uroczej właścicielki spódniczki i widząc zachwyt swej małżonki nad niespodziewaną zabawką, zamyslił się krótko. Poczem za pomocą drabiny sprowadził na ziemię

wiedzieli, że stało się to za sprawą batystowej spódniczki jego małżonki.

Próby ze sztucznymi chmurami. W tych dniach w Niemczech odbyła się próba obrony przeciwlotniczej, polegającej na zasnuwaniu danej miejscowości sztucznymi chmurami. Ogromne zakłady elektryczne na kilkanaście godzin znikły pod zasłoną nieszkodliwego gazu. Piloci trzech samolotów, latających nad miejscem próby, skonstatowali, że z powietrza nie można było wcale uzyskać planu całokształtu wielkich zakładów przemysłowych. Zasłona sztucz-

nego na górnym płatach samolotu oraz żelaznego trapezu podwieszonego pod sterowcem. Tak samo łatwo płatowiec zdolał się oddzielić. Amerykanie zamierzają wobec tego używać swoich wielkich sterowców jako porte-avion dla samolotów, odbywających długie przeloty.

Samolot wyśledził pocztowego gołębia. Biuro Wolff'a podaje wiadomość o niezwykłym w dziejach kryminalistyki sposobie wykrycia sprawców szantażu. Mianowicie gen. dyr. kopalni Rheinpreussen otrzymał przed kilkoma dniemi przesyłkę pocztową, w której znajdowała się żywy gołąb pocztowy.

W liście załączonym do przesyłki, wzywano dyrektora kopalni, aby przyczepił do gołębia 5000 marek i zwrócił mu wolność, w przeciwnym bowiem razie grożono mu śmiercią.

Policja, która zawiadomiono o tym fakcie, poleciła jedemu z lotników śledzenie lotu gołębia pocztowego. Gołąb po wypuszczeniu opuścił się w miejscowości Homberg-Hoch-Heide do gołębnika, który pilot odzografował.

Właściciela gołębnika aresztowano. Zarówno on, jak i jego wspólnik przyznali się do autorstwa listu.

Wykradziona tajemnica lotnicza. W całej prasie berlińskiej ukazały się ostatnie wiadomości, iż inżynier Martin dokonał w Anglii wynalazku samolotu wznoszącego się w powietrzu prostopadle bez rozbiegu. Obecnie rozczeszły się pogłoski, iż wynalazek tego dokonał w roku 1917 student instytutu elektrotechnicznego w Petersburgu Krepyszew, który opatentował swój wynalazek w ministerstwie wojny. W roku 1919 Krepyszew, wyjechał do Charbina, gdzie władze japońskie próbowały od niego kupić patent. W Charbinie Krepyszew

poznał innego emigranta niejakiego Martynowa. Pewnego dnia Krepyszew wszedł z domu i ślad po nim zginął.

Inżynier Martin ma być podobno owym rosyjskim emigrantem Martynowym, który wykradł wynalazek Krepyszewa.

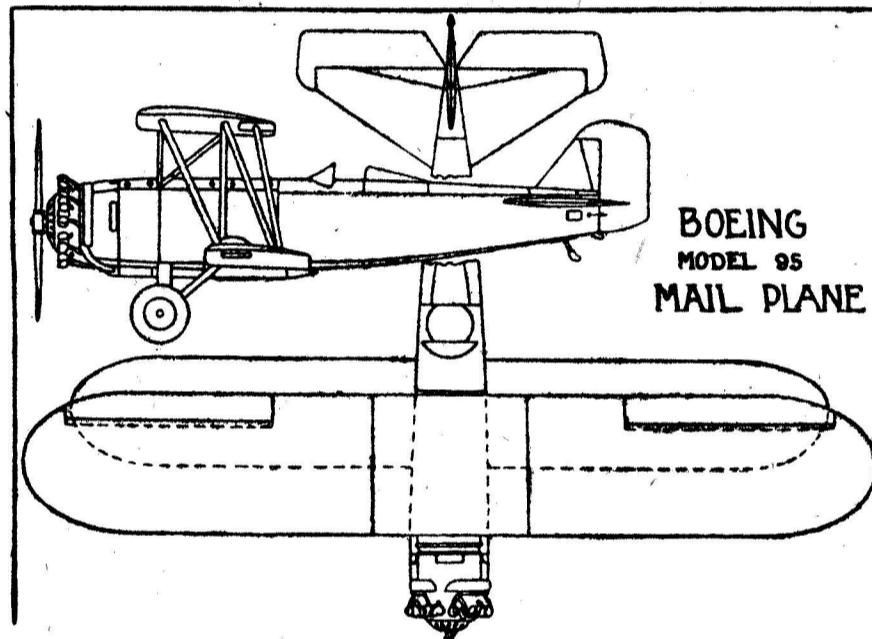
Policja lotnicza we Francji. Francuskie ministerium lotnictwa donosi, że stworzono policję lotniczą, która podlegać będzie min. spraw wewn. 6 samolotów oddano do dyspozycji tej policji zaopatrzonej w rakiety dymiące. Ta policja lotnicza pełni służbę nietyliko na kontynencie francuskim lecz także i nad francuskimi wodami.

Gazy trujące — przeciw tłumowi. W Nowym Orleanie wybuchł strajk pracowników tramwajowych. Doszło do licznych starć między strajkującymi, a robotnikami, którzy podjęli pracę. Pod jednym z kursujących wagonów rzucono bombę, przy czym wiele osób odniosło rany, w tem liczne kobiety i dzieci. Liczni świadkowie zamachu zaatakowali sprawców chcąc ich złinczować. Wobec groźnej postawy tłumu policja zmuszona była do użycia gazów łzawiących.

Boeing Nr. 95.

Samolot pocztowy najnowszego typu, oparty o bogate doświadczenia lotnictwa amerykańskiego w transportowaniu poczty. Jest to dwupłat zaopatrzony w gwiazdowy silnik "Hornet" mocy 525 MK. Konstrukcja jest mieszaną: kadłub posiada szkielet metalowy (stal i dural) z pokryciem tylnej części płótnem, skrzydła

zaś są drewniane, kryte płótnem. Kamera płatowa o jednej parze słupków N. z każdej strony jest usztywniona ścięgnami. Górnego skrzydła jest większe od dolnego i przoduje o odstęp międzydźwigarowy. Konstrukcja skrzydeł jest klasyczna: dźwigary skrzynkowe i żebrowane sklejkowe z listwami sprusowymi.



BOEING
MODEL 95
MAIL PLANE

Górne płaty łączą się z baldachimem, dolne przyczepione są wprost do spodu kadłuba.

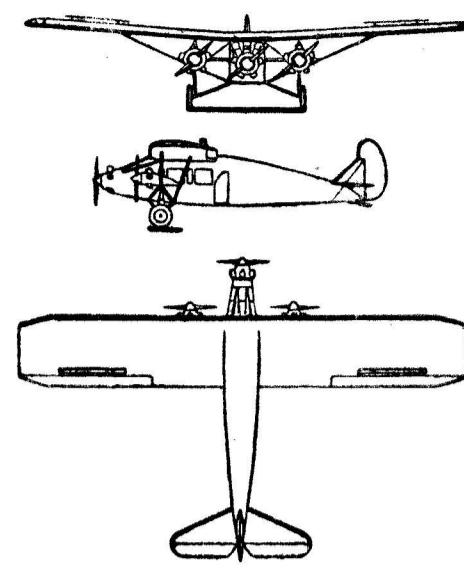
Lotki nie sięgające krańców skrzydła i nieociążone mieszczą się tylko w górnem skrzydle.

Kadłub jest w przedniej części (do przedziału pilota) pokryty blachą duralową. Mieszczą się w nim 4 oddzielne pomieszczenia na ładunek pocztowy. Łączna przestrzeń ładunkowa wynosi 2,53 m³ i znajduje się między silnikiem i przedziałem pilota, a więc w otoczeniu środka ciężkości samolotu.

Mechanizm sterowy składa się z drążka i pedałów. Przeniesienie ruchów na lotki i ster wysokości następuje za pośrednictwem prętów i dźwigni.

Wyposażenie pilota w instrumenty jest nader obfite: busola, szybkościomierz, wysokościomierz, obrotomierz, manometry benzyny i smaru, termometr smaru, dwa wskaźniki położenia, wskaźnik wznoszenia się i zegar (ze specjalnym urządzeniem mierzącym czas trwania lotu), razem pokaźna liczba 11 instrumentów. Ale też loty pocztowe w U.S.A. odbywają się częstokroć ponad górzystym krajem, w chmurach i w nocy, a więc pilotowi muszą być dane wszelkie możliwe szanse przeprowadzenia lotu pomyślnie. Samolot jest wyposażony w bomby oświetlające ze spadochronami i reflektory do oświetlania lądowiska. Siedzenie pilota jest regulowane. Zainstalowano elektryczne ogrzewanie ubrania pilota. Opierzenie obficie wymiarowane, zwłaszcza statecznik poziomy. Konstrukcja opierzenia metalowa, pokryta płótnem. Stery są odciążone. Podwozie trójnogowe z amortyzacją oleopneumatyczną.

Koła posiadają niezależne hamulec Benda. Płoga ogonowa jest zwrotna. Rozstaw kół podwozia wynosi 2,24 m.



Charakterystyki.

Wymiary: b = 13,5 m.
l = 9,5 m.
h = 3,66 m.
S = 45,6 m².

Silnik: Pratt & Whitney "Hornet".
N = 525 MK.

Ciążary: Pw = 1450 kg.
Pu = 1200 kg.
Pc = 2650 kg.
Ps = 58,2 kg/m²
Pn = 5,05 kg/MK.

Cechy lotu: Vmax = 225 km/g
Vmin = 90 km/g
Vek = 4,8 km/g
H = 4900 m.

Rozbieg z pełnym obciążeniem trwa 11,6 sek. i odbywa się na długości 165 m.

POGADANKI DLA MŁODZIEŻY.

Pogadanka № 5.

Za przykładem Ikara. Pierwi awiatorzy polscy.

Zanim, równo temu 20 lat, Bleriot dokonał po raz pierwszy na swej "maszynie latającej" przelotu ponad kanałem La Manche, już na kilka wieków przed nim wielu śmiałków usiłowało oderwać się od "matki ziemi" i przypiąć sobie skrzydła, latać — jak Ikar w przestworach, aby jak ów legendarny pierwsi lotnik, runać przeważnie z połamaniem skrzydłami z powrotem na ziemię.

Mało kto wie moze o tem, że podobnie jak pierwszym odkrywcą Ame-

ryki — przed Kolumbem — był Polak (Jan z Kolna), tak samo i pierwszym awiatorem i konstruktorem "latającej maszyny" był również Polak Łukasz Piotrowski, który żył w XVII w. w Krakowie*).

Niestety tak jeden, a zwłaszcza drugi poszli w zapomnienie u ziomków. Gdyby Łukasz Piotrowski zamiast w Krakowie, żył w Paryżu, Londynie czy Berlinie, miałby sławę wszechświatową

* Leonardo da Vinci nakreślił tylko schemat pierwszego "samolotu".

"Nie chcę, szanowny panie radco, krytykować tutaj tych wszystkich niezliczonych gazów, które wydalały dotychczas nauka, przeważnie niemiecka. Chciałem tylko wyjaśnić, że idąc do mojego wielkiego celu, zapragnąłem stworzyć z początku taki gaz, który absolutnie niczem nie zdradzał swojej obecności, zabijając znienacka i chyłkiem. Później jednak, osiągnąwszy ten cel, (patrz str. 32 memoriału) sięgnąłem po dalsze zwycięstwo, mając na uwadze także взгляды humanitarne. Ostatnia zwycięska wojna, przy której pomocy Niemcy narzucały całemu światu swoje wysokie zbawienne ideały, powinna być prowadzona z całą surowością — ale też i z całym współczuciem dla naszych biednych przeciwników. Pomyślałem sobie: niech te nowe setki tysięcy ludzi, którzy będą musieli zginąć dla dobra świata, nie umierają w sposób tak straszny, jak to się działo dotychczas. Już przez zasadnicze postanowienie prowadzenia głównie wojny gazowej i mikrobowej, wspaniałomyślnie oszczędzają Niemcy cierpień swoim biednym przeciwnikom. Nie będzie już więcej strasznych ran kłutych, ciętych, szarpańczych. Środki nasze zabijać będą łagodnie i szybko".

W tem miejscu profesor odzucił wzruszenie i chwilę odpocząwszy, pisał dalej:

"Powiedziałem sobie jednak, że to jest za mało. Naukę niemiecką stać na coś więcej. Zapragnąłem stworzyć gaz, który zabija nie tylko łagodnie i szybko, ale także i nadzwyczajnie przyjemnie. Dlatego to w ciągu kilku ostatnich lat pracowałem znów nad wynalezieniem gazu zabójczego (cechy duszące, trujące i żarząc jednocośnie), ale wonnego i to wonnego w tak niezwykłym stopniu, że teraz mnie samemu wydaje się ten gaz rzeczą cudowną. Stwierdzam z całą pewnością, że mój gaz, który na część pana radcy ośmielił się nazwać neesystem, posiada tak wspaniały i nieodparcie przyciągający zapach, że dla samej niezwykłej rozkoszy odetchnienia tym zapachem umierać będą w prawdziwej ekstazie tysiące — a jeśli trzeba będzie — i miliony. Jest to, że tak powiem — rewelacja. Na licznych występnych osobnikach, których użyczyły mi przy poparciu pana radcy nasze władze więzienne, a także i w kilku innych okolicznościach, usprawiedliwionych dobrem nauki, ta niezwykła cecha neesytu była dostatecznie wyprawiona,

STRUMPH WOJKIEWICZ.

Zapach pelargonii.

Profesor odłożył pióro, podniósł okulary na czole i zadowoleniem zatrął drobne suche dłonie. Następnie, przeżąc swoją pocieszną, ale zarazem złowrogą figurkę znakomitego uczonego, przeszedł kilka razy pokój i zapatrzył się przez okno na obłoki, płynące wśród błękitu. Zachodzące za tysiącami kamienic słońce rzuciło na obloki, mury i miliony szyb złotawy odblask.

— Piękny jest ten odblask — powiedział półgłosem profesor. Od wielu lat nabrał zwyczaju rozmawiania półgłosem ze sobą w samotnej ciszy gabinetu, lub pracowni. Była to jakby rozmowa z setkami uczonych, których książki, broszury, tablice i manuskryty zapełniały każde wolne miejsce w pokoju. W razie potrzeby profesor odpowiadał sam sobie w imieniu któregokolwiek ze swoich licznych przeciwników, a następnie gnębił go zkolei własną popartą cyframi argumentacją. Tak zwyciężyszy, zlekka powiedzony, profesor siadał i drobnem, nerwowem pismem zapisywał skrótnie to wszystko, co później w rocznikach Towarzystwa Chemicznego znajdowało się pod skromnym, ale jakże wiele zapowiadającym tytułem: "Ostatnie badania profesora X."

ukończywszy pisanie, lub w przerwach profesor wstawał z krzesła i dla odpoczynku patrzył w niebieskie, niemieckie niebo, albo w chmury, gdy dzień był mniej pogodny. Przy tej okazji profesor kojarzył mimowoli to wszystko, co zaobserwował, z częsteczkami swojej olbrzymiej erudycji. Jego niewielka, lysa, jałowata czaszka była w istocie olbrzymim składem najprzecieżniejszych wiadomości, bardzo porządnie posegregowanych w niezliczonych przegródkach pamięci. W ten sposób niewinna oliwa nicejska, której buteleczki dekorowały witrynę sklepu gastronomicznego, natychmiast swą barwą przypominała profesorowi chlropikrynę, a wyzywający oddech musztardy, obficie rozsmarowanej po zwyczajnym kotlecie wieprzowym, nieuchronnie przywodził na myśl iperyt i jego nadzwyczajne praktyczne zalety. Świat profesor-

sora był arsenalem, zawierającym niezliczone probówki z gazami.

Dlatego i dzisiejsze złotawe obłocki, leniwie posuwające się w ślad za słońcem ku zachodowi, zaraz nasunęły profesorowi myśl o niebardzo wartościowym, ale bądź co bądź godnym uwagi sedenicie.

— Tak, wcale niebrzydki jest ten... sedenitowy odblask na obłokach — zakończył swoją obserwację profesor i siadł przy stole, aby ukończyć rękopis, który miał ostatecznie przełamać niezrozumiałą, niepoparty żadnymi względami poważnemu, a szkodliwy i zgubny dla narodu niemieckiego upór pana radcy von Neesego.

Profesor pisał.

"Owo moich długoletnich doświadczeń, w postaci nowego, że tak powiem idealnego gazu, nie powinien być zapoznany przez tych, na których naród niemiecki liczy. Memorjał niniejszy kieruje się do pana radcy, znając jego wielki i decydujący wpływ na tok przygotowań obronnych i na samą osobę ekscentycji. Środki, istniejące dotychczas, posiadały wiele zalet, mój zaś nowy gaz poprostu łączy wszystkie te zalety, nie posiadając natomiast wad. Zwracam tu uwagę, że wspaniałe doświadczenie wykonane pod Ypres przy pomocy iperytu, dało tylko doraźny, skutek w postaci kilku tysięcy nieprzyjacielskich trupów. Później, w następnych okresach wojny, coraz bardziej było walki przy pomocy gazu, który zaraz przy początku akcji dawał znać o sobie silnym, drażniącym zapachem. Proszę uprzejmie zważyć, że także i wstrętny zapach zgnilych liści fosgenu już zdaleka przestrząał i ostrzegał nieprzyjaciela, który miał wskutek tego czas na natychmiastowe założenie masek, a nawet zastosowanie specjalnego ochraniacza.

"Wszystkie w ogóle dotychczasowe gazy były wynikiem doświadczeń udanych częściowo, a prowadzonych bez przewodnej myśli. Czyż można osiągnąć dobre wyniki z lewisytem, którego działanie jest straszne, ale który również daje o sobie znać znanym zapachem kwiatu pelargonii? Cóż wart jest cja-nowodów, lub sedenit, skoro wprost krzyczą o swojej obecności wonią gorzkich migdałów? Przytem ten ostatni środek, jak i wiele innych, parzy zbyt łagodnie i wobec tego nie może być uznany za dostatecznie pewną broń.

i uchodziłby słusznie za twórcę samolotu.

Łukasz Piotrowski—który był profesorem Akademii Jagiellońskiej wybitnym uczyonym, gramatykiem, a nawet trochę poeta i dramaturgiem—skonstruował przyrząd, na którym potrafił wznowić się w góre, przelecieć nad dachami najwyższych domów krakowskich, spaść wbrew tradycjom lkarowym — bez szwanku na rynek, a zabawiwszy tą jakis czas, unieść się znowu w powietrze i ta samą drogą wrócić na miejsce wzlotu.

Wiarogodność tego faktu dokonanego wobec tysięcy zebranych, potwierdzają wszyscy ówczesni kronikarze, pisząc o tem zgodnie.

Dlaczego ten epokowy wynalazek poszedł jednak w zapomnienie, bez wzbudzenia większej uwagi, dlaczego nikt się tem później nie zajmował i dlaczego wynalazca zabrał tajemnicę swoego wynalazku ze sobą do grobu?

Odpowiedź na te pytania znajdująmy w ówczesnej sytuacji politycznej i w charakterze ówczesnego społeczeństwa naszego, którego uwagę pochłaniały wyłącznie wojny i spór o władzę szlachty z królem.

A w końcu nie należy zapominać i o tem, że dla ówczesnych „latanie po powietrzu” musiało wydać się rzeczą antyreligijną i bezbożną, mającą coś wspólnego z „nieczystymi mocami”.

I tak poszedł na marne tak doniosły wynalazek, który zapoczątkował jeszcze przed 3 wiekami narodziny „awiatyki”, a o twórcy jego wiemy tylko, że był gramatykiem i rymopisarzem. Mimo to w annałach awiatyki nazwisko Łukasza Piotrowskiego powinno błyszczeć na pierwszym miejscu, jako twórcy „machin latających”.

Na długi czas potem zapomniano u nas o „maszynach latających”, chociaż ludzkość nie wyrzekała się marzenia o lotach ikarowych.

W drugiej połowie XVIII w. usiłowało kwestię żeglugi powietrznej rozwiązać w inny sposób a mianowicie przez balony, zarzucając szczęśliwy pomysł „maszyn latających”.

W Polsce ruchem tym zajmowało się żywo, chociaż w sposób bierny, bo nikt z Polaków nie wzbogacił aeronauty żadnym nowym wynalazkiem.

W grudniu 1783 r. puszczonego w Paryżu pierwszy balon napełniony wodorem, a już w kilka tygodni potem ukazał się w tygodniku p.t.: „Magazyn Warszawski” miedzioryt przedstawiający podobiznę tego balonu.

Dopiero w 5 lat później Warszawa ujrzała na własne oczy pierwszy balon, na którym dokonał wzlotu Francuz Blanchard, a do łódki t.j. do „gondoli” wsiadł

z nim Jan hr. Potocki, znakomity historyk, podróżnik, archeolog, powieściopisarz i poszukiwacz przygód. Hrabia wziął ze sobą sługę, Turka, i psa, białego pudla.

Balon wzniósł się z ogrodu pałacu Mniszchów przy ul. Senatorskiej a wzłotowi przyglądał się król, klaskając żywio, grono najwytworniejszego towarzystwa i cała Warszawa.

Król, zachwycony tym pierwszym (a właściwie drugim po Piotrowskim) wzlotem w Polsce, kazał wybić medal na cześć Blancharda.

Jeszcze godziej uczcił ten wzlot poeta Trembecki, bo odą na cześć „aviatorów”. Poeta patrzy się inaczej na ten lot, niż król i „gmin”, jego uderza „wywyższenie się nad ziemią nietylko fizyczne ale i duchowe”.

Oprócz tej ody pojawiło się wiele innych wierszy, m. in. ulotny druczek pt.: „Do Pana Blancharda”, w którym proszono go, aby, unosząc się w obłokach, zabrał ze sobą z naszej ziemi różne... niepotrzebne dodatki,

Przez długie lata balony miały w Polsce raczej znaczenie widowiskowe, będąc pożądaną atrakcją w czasie festy-

nów dla tłumów, a aeronautami byli zawsze cudzoziemcy, chociaż nigdy nie brakło śmiałyków pośród polskiej publiczności, których za opłatą zabierał pilot do kosza ze sobą.

Tymi śmiałykiem były przeważnie... panie, które wstępowały do łodzi zakwiezione i zamaskowane.

Balony, puszczane w Polsce, zwały się „szalierami” i napełniano je początkowo wodorem, a później gazem światelnym, wprost z rur miejskich, natomiast t. zw. „montgolfiery” napełniano ogrzaniem powietrzem, zapalaając pod balonami drzewo lub słome.

W roku 1876 dużo hałasu narobił w Warszawie Francuz, tytułujący się „capitaine”, a przypominający strojem „portiera” hotelowego. Z tym to „kapitanem” „puścili się” dwaj dziennikarze, wszelkie pracownicy „Kurjera Warszawskiego”: pp. Fryze i Filipowski, oraz dwaj obywatele ziemscy pp. Mirosław i Ciemniński. Wzbiszy się o godz. 5 po południu, znikli z oczu widzów i wszelki ślad za nimi na cały dzień i noc zaginął... Cała Warszawa była bardzo zaniepokojona o ich los, ale na szczęście nic im nie przydarzy-

ło się, bo wylądowali o kilkadziesiąt mil od Warszawy w Lubelskiem.

Wielką popularnością cieszyły się potem dwaj Włosi bracia Vitollo, akrobaci powietrzni i spadochroniści, ale i tych zakasały na wiele lat przedtem również Polak... szewc z Ciechanowa.

Oto ów szewc, podochociwszy sobie, wybrał się z parasolem pod pachą do pobliskiej Opinogóry i tam, wylazszy na wysoką wieżę pałacową, skoczył z niej, trzymając otwarty parasol nad głową i opuścił się bez szwanku na ziemię, co tak go zachęciło, że ilekroć był pod dobrą datą, powtarzał swój eksperiment.

Ale o nim, jako pierwszym „spadochroniście” — również niestety niewdzięczni ziomkowie zapomnieli.

„I.K.C.” Nr. 225.

Kurs Inspektorów Wojewódzkich.

Nie jednokrotnie obywatel polski z przerażeniem czyta rozmaito artykuły umieszczane w pismach codziennych, a opisujące groźne widmo wojny lotniczo-chem.

Czyta i nie wierzy, czy dziś w erze szeroko propagowanego pokoju widmo wojny gazowej może przybliżać postać realnej, a zarazem okropnej zjawy. A jednak, pomimo, że dążenie do pokoju wśród wielu państw jest szczerze, nie może być absolutnie pewnym jutra i tego co ono może spokojnemu obywatelowi przynieść.

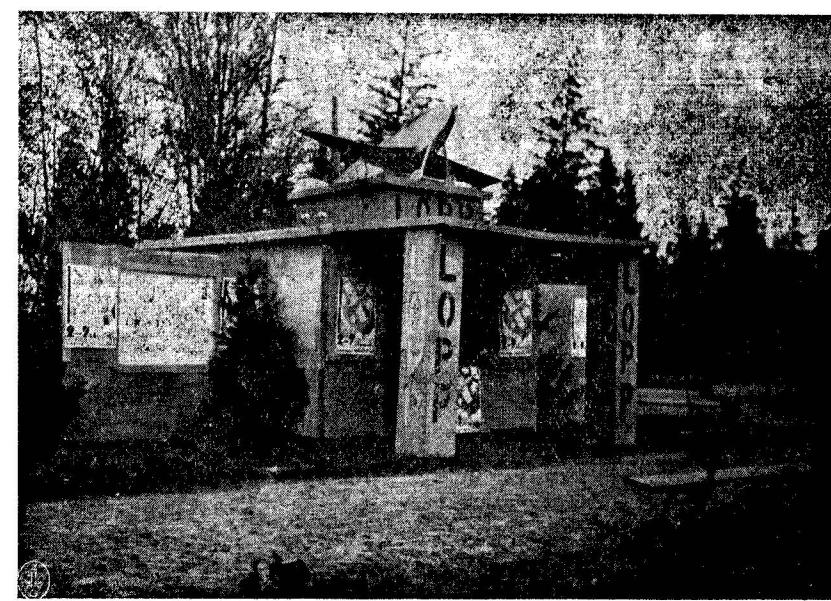
Dlatego też w Polsce zachodzi konieczność należytego przygotowania się do obrony przed okropnościami wojny, a zwłaszcza przed straszną bronią jaką są bojowe środki chemiczne, które poprzez placu bitew ugodzić mogą ludność cywilną.

Z drugiej strony obok uświadamiania i przygotowywania ludności do obrony przeciwgazowej, ma się możliwość wykorzystania bojowych środków chemicznych w walce z rozmaitymi pasożytami i szkodnikami rolnymi, niosąc w ten sposób nieocenioną pomoc rolnikowi.

W zrozumieniu tego wszyskiego, oraz w poczuciu obowiązku L.O.P.P. zgodnie z ułożonym programem, postanowili przygotowanie techniczne obrony gazowej ujęć jednolicie i oddać w ręce odpowiednio przygotowanych fachowo ludzi, jakimi są Inspektorzy Wojewódzcy Obrony Przeciwigazowej.

Uruchomiony w dniu 4 maja b. r. stowarzyszeniem Zarządu Głównego L.O.P.P. i zakończony dn. 31 lipca b. r. kurs dla Inspektorów Wojewódzkich O.P.G., obsadzony został przez poszczególne komitety pokaźną liczbą kandydatów, ogólnie w liczbie 23.

W osobach ich Komitety mieć będą fachowych i dzielnych ludzi, krzewiących zasady L.O.P.P. nie tylko w słowie, ale i w czynach.



Pavilon Kom. Wojew. na Wystawie Rolniczo-Przemysłowej w Białymostku, który cieszył się wielkim powodzeniem.

Od 6—13 października VI-ty Tydzień L. O. P. P.

„Dziwny i wspaniały, groźny i straszny, a wzruszający zarazem będzie to widok, kiedy zastępnie nieprzyjaciel będą bezładnie, gnane nieodpartem pragnieniem, dążyły i skupiały się tam, gdzie zacznie działać nasz straszliwy i czarujący zarazem neesyt.

„Tak więc przy okazji głębokiej troski o zapewnienie świata jedynego szczęścia germanńskiego, rozwijałem zarazem dotychczas nerealne i zdawały się fantastyczne zagadnienie: stworzyłem — za przykładem natury — środek niezawodny, dający nie owdom, lecz ludziom tęsknotę do rozkoszy umierania”.

Profesor wstał, uważnie złożył memoriał do teki i, spojrzałszy niechcący raz jeszcze na obłoki, które teraz nabraly szarej barwy adamsytu, wyszedł z mieszkania i drobnym kroczakiem, nie śpiesząc się, ruszył na miasto. Zapadał zmierzch, rozświetlony mnóstwem nieruchomych i pędzących światel elektrycznych. Z trudem przebrnął przez huczącą zgiełkiem ludzkim i maszynowym arterię główną, profesor wszedł w dzielnicę willi i coraz cichszemi ulicami podążał w stronę pięknej siedziby radcy von Nees’ego.

— Przekoniam go niezawodnie — myślał, zmęczony, co chwilą przystając. Jest to jednak groźny objaw, że tak wpływowi i wybitni ludzie — jak radca — bawią się w nowoczesne idee, tak dla nas szkodliwe. Ci wszyscy idealisci nie rozumieją właściwie, że jest tylko jedna idea humanitarna i że tylko my powołani jesteśmy do jej szerzenia. Wszystkie środki są dobre, gdy chodzi o wielki cel. Mój zaś środek — muszę to sobie przyznać, choć jako uczeń, jestem skromny — jest naprawdę wspaniały. O matko, czy marzyło ci się kiedy, że twój mały Kurt dokona tak wielkiego odkrycia? Sądzę, że będę bardzo sławny, choć nic mnie to w gruncie rzeczy nie obchodzi. Ci wszyscy dziennikarze i poeci będą mogli sobie użyć. Cóż to za wspaniały temat dla piśmienników: czar trującą wonią, której niepodobna się oprzeć, która wdycha się z całą rozkoszą, choćby było napewno wiadomo — że jest to śmierć. — A może radca nie wierzy w mój wynalazek?..

— Śmierć — co to jest śmierć? Dotychczas nikt tego nie wiedział. — Dzisiaj zaś można wiedzieć przyjmniej to, że śmierć może być rozkoszą.

Tak myślać i mówiąc do siebie półgłosem, profesor zadzwonił i ostatnim wysiłkiem wszedłszy po marmurowych schodach do hallu, dowiedział się, że radca jeszcze nie wrócił.

— Czy nie zostawił jakiej wiadomości dla mnie? — zapytał profesor kobiety, która pełniła obowiązki lokaja. Musiał usiąść, aby uspokoić drżące ze zmęczenia kolana i zahamował zbyt pośpieszny oddech.

Okazało się, — że owszem, pan radca zostawił wiadomość. Pan profesor będzie tak uprzejmy i zaczeka pół godziny, nie więcej. Pan radca zatrzymany jest przez ekskscencję. Pan profesor naprawnie będzie wolał zaczekać nie tutaj — w pokojach, w których jest duszno — mój Boże, pan profesor jest tak zmęczony — to nic dziwnego — takie upały w tym sierpniu — zupełnie jak w roku zeszłym — lecz może na tarasie. Jest tam chłodniej i przytem zupełnie cicho, a także — pan profesor raczy zauważyc — tak pięknie pachną kwiaty, które hoduje w ogrodzie pani radczyni. Jeśli pan profesor już wypoczął, to może raczy przejść — to tedy. Może na tym fotelu będzie panu profesorowi wygodniej? A być może pan profesor pragnąłby się czegoś napić dla ochłody?

Profesor podziękował i gadatliwa niewiasta odezwała, z szacunkiem zamykając drzwi od mieszkania. Na tarasie było istotnie cicho i można było dowoli rozmyślać o różnych gazach. Profesor posiedział chwilę, potem wstał i zaczął chodzić wzduż balustrady, ale mały wiejski ogródek był nieświetlony i kwiatków pani radczyni profesor nie dojrzał. Natomiast jakieś nieokreślone, wyraźnie niemile wrażenie zaczęło zwolniać opanowywać myśl profesora. Niejasne, niekonkretnie, ale jednakże wrogie wpływy ogarnęły powoli całą jego istotę, przesączyły się do niezliczonych komórek wyobraźni, dały o sobie znać chłodkiem kończyn i nowym niepokojem serca. Było to poprostu tak, jakby coś niewiadomego po kolei wskakiwało do wszystkich szufladek pamięci i, nie znalazły ech, biegło czem przedżej wciaż dalej i dalej, w coraz zawrotniejszym tempie — aby odszukać skojarzenie istotne.

Profesor potarł czoło i przystał. Myśl, która chciała odnaleźć, czuł gdzieś zupełnie blisko. Byłby przysiągł, że myśl tę miał poprostu w ręku niedawno,

przed chwilą, i nie uświadomił jej sobie, a teraz oto była potrzebna — gwałtownie potrzebna — i nie można jej odszukać.

— O coż mi właściwie może chodzić — zdziwił się sam sobie profesor, starając się opanować niezwykłe wzruszenie i niepokój w okolicy serca. Oparty o balustradę począł głęboko, miarowo oddychać.

— Oto są skutki pracowania i złych warunków, w których pracujemy my, — uczeni — poświęcając się dla ludzkości — chciał powiedzieć głośno, ale powiedział to tylko szepsem, którego sam nie zdołał usłyszeć. Cisza zaczęła wogół enerwować profesora. Ciemny ogródek drażnił go właśnie swoją ciszą, nieprzyjemną ciszą — i czem jeszcze...

Profesor odetchnął raz jeszcze — bardzo głęboko — i nagle okropna błyskawica świadomości rozjaśniła mu całą grozę położenia. Ostatni haust powietrza, i wszystkie poprzednie oddechy wydały się profesorowi najwyraźniej i najstraszliwie zatrute. Delikatna woń, aż nadto znana z laboratorium, panowała w ogródku i na tarasie.

— Lewisyt — to lewisyt — przeraził się profesor i pełen wewnętrznego popłochu zadreptał na miejscu. Jego drobne dlonie poczuły wtem na kamiennej balustradzie wilgotną rosę — „rosę śmierci”...

— Ale skądże skądże tutaj? — chciał wykrzyknąć profesor — czyż nie jestem u radcy von Neese’ego — czyż to nie jest tylko okropny straszny sen...

Ogarnięty paniką runął do drzwi i począł pchać je z całej swej malutkiej profesorskiej siły. Drzwi nie poddawały się. Wyglądało to na pułapkę, zupełnie niezrozumiałą. Serce uderzyło w ogromny alarm, który napewno słyszać było na całym wielkim świecie. Profesor leżał teraz twarzą na kamiennej posadzce tarasu.

— O matko, jakie ciężkie sny męczą twojego sławnego Kurta — były ostatnie słowa, odbite krewnym fosgenowym kolorem w gasnącej wyobraźni profesora.

Wtedy to niewinne, czerwone i białe, kwiaty pelargonii, gesto zasadzone ręką pani radczyni w dole pod tarasem, zapachniały jeszcze silniej na całym ogródku swoją mdłą, charakterystycznąwonią, tak przypominającą zapach lewisytu, tej strasznej „rosy śmierci”.

(Kurier Warszawski, 1 września r. b.)

O puhar Schneidera

530 klm. na godzinę.

Właściwie nie jest to żaden puhar, lecz statuetka kobiety, jakiejś bogini czy innej jakiejś kobiecej istoty, rzeźbiona w szlachetnym metalu, unosząca się nad falą. Nawet jak na dzisiejsze upodobania artystyczne — rzecz mało zachwycająca, bo też dama ta liczy sobie już około dwudziestu lat. Niewiele, ale zawsze... Twórca tej nagrody, ów Schneider, Monsieur Jacques Schneider, zmarł w roku ubiegłym, omal że nie w nędzy.

Puhar Schneidera jest nagrodą przechodnią za największą szybkość, osiągniętą w locie wodnopłotowcem typu wojskowego. Ustanowiona jeszcze przed wojną, doszła jednak dopiero po wojnie światowej do olbrzymiego znaczenia. Turnieje o nią odbywają się co dwa lata i stanowią zawsze epokowe zdarzenie w historii lotnictwa. W roku 1929 osiągano w tym turnieju zaledwie głupich 250 km. na godzinę. Od tego czasu każdy zdobywca puhaba poprawił poprzedni rekord. W roku 1927 lotnik włoski osiągnął 465 km., a w tym roku zwycięzca turnieju, lotnik angielski H. R. D. Waghorn poprawił ten rekord o dalszych 100 km. i leciał z szybkością 560 km. na godzinę.

Wyścig hydroplanów wojskowych o puhar Schneidera jest wyśigiem państwa. Fabryki samolotów nie mogą sobie pozwolić na udział w nim ze względu na olbrzymie koszty, jakie pociąga za sobą uczestnictwo. Nawet państwa nie mogą finansować rok w rok tak kosztownej imprezy — umówiono się przeto, że wyścig ten odbywać się będzie co dwa lata. Poza kwestią kosztów przy ustaleniu dwuletnich odstępów brano także pod uwagę fakt, że jeden rok jest zbyt małym okresem czasu, aby można zrobić i wypróbować jakiś poważniejszy wynalazek lub ulepszenie konstrukcyjne w samolocie względnie motorze lotniczym.

Po zwycięstwie włoskiem na Lido w roku 1927 przyszła kolej na Anglię, by gościć u siebie i zorganizować tegorocznego wyścigu. Na miejsce turnieju wybrano pobrzeże morskie w Coves. Do konkurencji stanęły oprócz Anglików tylko Włosi. Ci ostatni nie przywieźli ze sobą swoich najnowszych aparatów, podobno o bajkowej jakiejś szybkości, gdyż nie są dotychczas należycie wypróbowane, a nawet jeszcze porządnie z wodą oswojone. Anglii postawili na mecie swoje dawniejsze „supermariny” typu „S. 5” i „S. 6”, wyposażone jednak w najnowsze motory Rolls-Royce'a oraz Napier-Lion'owskie.

Się i sprawność tych motorów podniesiono różnymi sposobami do granic wprost fantastycznych. Rolls przy pomocy nowej konstrukcji kompresora doprowadzony został do około 1200 koni, a Napier-Lion niewiele mu ustępował w sile. Fantastyczne było również obciążenie samego aparatu przy takich szybkościach. Bo uprzytomnijmy sobie: 530 km. na godzinę, to znaczy prawie 10 km. na minutę, czyli mniej więcej 160 mtr. na sekundę. Samolot, zdolny do takiej szybkości, musi lądować z szybkością około 160 km. na godzinę. Aby maszyna przy tej szybkości przy zetknięciu się z powierzchnią wody, nie „zaryła” się poprostu w fali i nie zatonęła, w pływakach umieszczono balast oraz zbioriki benzyny.

Wszystkie maszyny, które stanęły do wyścigu, prezentowały się jako istne cuda konstrukcji i precyzyjnej roboty. Same jednopłatowce z kadłubem nad skrzydłami. Powierzchnia skrzydeł jest jednocześnie chłodnicą, powierzchnia kadłuba chłodnicą dla oliwy. Pomieszczenie dla pilota ciasne i niewygodne, istna klatka udręczenia. Poprostu trudno sobie wyobrazić, że może tam siedzieć człowiek, dorosły i dobrze rozwinięty człowiek, i w dodatku lecieć z szybkością 10 klm. na minutę. Trzeba na to odwagi nielada i nielada wprawy. I trzeba także wiele szczęścia.

Szczęście sprzyjało tym razem Anglikowi Waghornowi, oficerowi lotnictwa wojskowego angielskiego. Osiągając chwilami szybkość 560 klm. na godzinę, ukończył wyścig z szybkością przeciętną w czasie całego lotu 535 klm. na godzinę. Tem samem zdobył statuetkę Schneidera dla swego narodu na czas najbliższych dwóch lat. Jego kolega D'Arcy Hreig leciał jeszcze szybciej, pomylił się jednak w rundach i wyszedł z niem. Włosi pozostali daleko w tyle.

To też należy oczekiwac, że już w najbliższym czasie będą podejmowali u siebie próby pobicia rekordu Schneiderowskiego i ustanowienia nowego.

Wyścig poprzedzony był próbą wytrzymałości samolotów na morzu. Każdy aparat musiał dowieść, że jest w rze-

czywistości i w pełni tego słowa znamieni wodnopłotowcem, zdolnym utrzymywać się na falach, a nie samolotem ladowym, ucharakteryzowanym na hydroplan przez dodanie płytek.

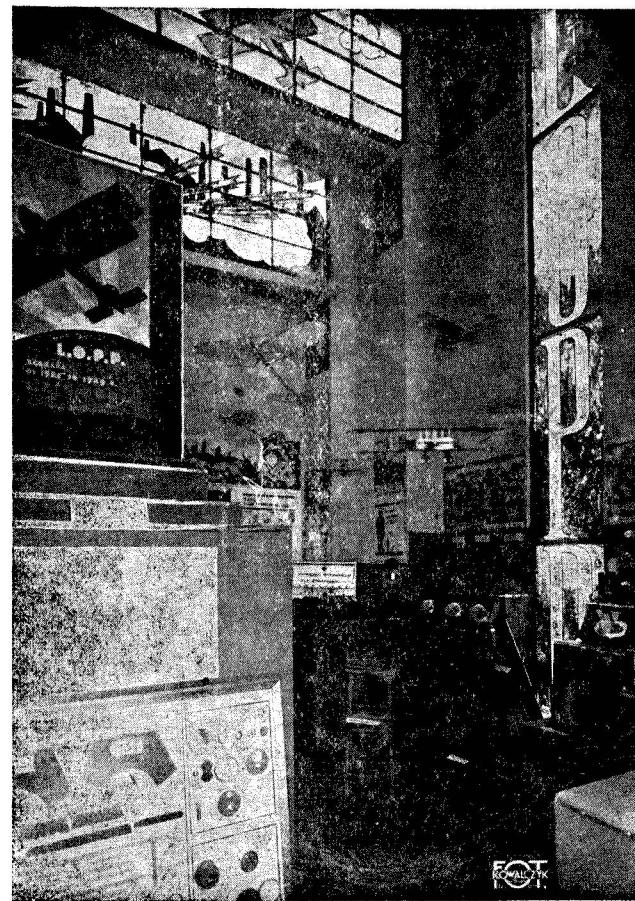
Zwycięstwo Waghorna kosztowało Anglię 500 tysięcy funtów. Tyle bowiem kosztowało wystawienie kilku hydroplanów, które stanęły ze strony angielskiej do wyścigu. Na złote wynosi to około 22 milionów — niewiele mniej niż cały nasz budżet dla lotnictwa wojskowego.

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej na Powszechniej Wystawie Krajowej.

Powszechna Wystawa Krajowa w Poznaniu jest pierwszą imprezą tego rodzaju w Polsce niepodległej. Jest ona dziełem wielkim i pozytycznym, a zarazem wymownym świadectwem naszej pracy, naszych zdobywców nietylko na polu gospodarczym, ale i w dziedzinie dorobku kultury kulturalnego. Jest to chlubnie złoty egzamin, jest to rezultat naszego 10-letniego bytu niepodległego. Zwieziono tu wszystko, co Polska miała najlepszego. Przebogate skarby ziemi, wyroby przemysłu i rzemiosła, plony ziemi i wielki dorobek kultury umysłowej. Wszystko to znalazło się na Wystawie, zebrane w setkach różnych i bogatych budynków. Wśród nich, skromny w wymiarach, jednak imponujący swą zawartością stoi pawilon Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Znajduje się on obok gmachu Przemysłu Ciężkiego i Zakładów Mechanicznych „Ursus”, a oznaczony jest na planie numerem 6-ym. Pawilon ten wyróżnia się swym ogólnym charakterem.

Polichromia à la alfresco, malowane polichromianami farbami na krzemiance. W ogólnej wewnętrznej kompozycji pawilon utrzymany jest w dwóch zasadniczych kolorach. Artyleryjsko zielony — symbol gazów rozszerzał się na dole, na stołach i podjumie; ściany zalane kolorem lotnictwa u góry zwieńczone prostokątnymi wstawami — metopami, o kolorach narodowych czerwono-srebrnych, wyobrażających po stronie lotniczej szybujące samoloty, a po stronie gazowej maski. Na tem wszystkiem rozpościerają się plafony w liczbie pięciu w kolorach srebrzysto-szafranowych, rytmiczne ku górze nabierające siły tonu. Po środku mieści się podium o barwie zielonej, służące do aparatu migającego przezroczystego oraz za podstawę do wykresu makiety o barwach złoto-czerwono niebiesko-czarnych, wyrażającego ofiarność społeczeństwa na L.O.P.P.

Całość śmiało podkreśla krwisto-czerwonym dywanem. Wnętrze wykonane



Fragment wnętrza pawilonu L.O.P.P. Klisz Lotu Pol.

nym wyglądem, a płatowiec, umieszczony na dachu, od razu wskazuje na treść jego wnętrza.

Został on zaprojektowany przez naczelnego architekta P.W.K. radcę inżyniera R. Ślawskiego przy współpracy inż. Kubickiego i Berezowskiego. Zewnętrznie pawilon przedstawia sobą pięciozłotowy modernistyczny blok u wąskich frontonów przecięty witrażowym oknem z monogramami L.O.P.P. idącymi wzduż okna o kolorach tęczy. Boczne szerokie frontony przecięte w środkowym i w drugim bloku oknami poziomemi, przedstawiającymi dwa witrażowe fragmenty. U góry 3 atakujące samoloty wśród pękających granatów na niebie zielonym tonowanem, aparaty złoto-czerwone. W dolnym witrażu dwa pękające gazowodymne granaty w fabrycznym zaułku miasta. Wybuchy żółto-oranżowe na czerwonym tle budynków i jasno-zielonym niebie. Zewnętrzny pierwszy blok przecięty plamą drzwi machoniowych o zielonych — opalizujących szybach, zwieńczony u góry złotemi literami L.O.P.P. Tynki o kolorze jasno-czerwonego płatowca.

Na środkowym bloku na podstawie, tworzącej podjum, stoi wizja samolotu przyszłości. Wnętrze składające się z zaprojektowania polichromii, witraży i urządzienia, wykonane zostało przez artystę malarza St. Józefa Rawicza Biedrzyckiego.

osobiście art. mal. St. Biedrzycki przy pomocy artysty-rzeźbiarza Tadeusza Wiśnickiego.

Na ścianach porozwieszane tablice i wykresy, przedstawiające bądź statystyczne dane działalności i rozwoju L.O.P.P., bądź tablice gazowe, ilustrujące sposoby obrony i skutki walki gazowej. Wyżej wiszą kartony rozszergowane podług działów gazowego i lotniczego.

Po stronie lotniczej przedstawiają one różnorodność zastosowania lotnictwa. Widzimy tam lotnictwo nietylico jako środek obrony i napadu, nietylico jako środek komunikacji, ale również jako czynnik pomocniczy w życiu gospodarczym, np. tężenie szkodników leśnych przy użyciu samolotów, waika z wilkami przez ostrzelanie ich z góry, gaszenie pożarów wielkich połaci leśnych i t.p. W tablicach tych mamy również zobrazowane lotnictwo sanitarne i sport lotniczy.

Po stronie gazowej rzuca się w oczy karton, przedstawiający obraz przyszłej wojny gazowej. Dalej mamy historię walk gazowych i różne epizody tych walk podczas wojny światowej.

Wszystkie te kartony i tablice są wykonane bardzo pomysłowo i budzą duże zainteresowanie wśród licznych gości pawilonu.

Na stołach rozmieszczone eksponaty,

które również podzielone zostały na dwie zasadnicze grupy.

Grupa lotnicza:

Przedewszystkiem zwracają na siebie uwagę zwiedzających dwa modele redukcyjne awionetek braci S. i M. Działowskich i Dąbrowskiego, wykonanych bardzo precyzyjnie i estetycznie. Obok znajdują się bomby lotnicze, z których największe niestety nie mogły być wystawione z powodu zbyt wielkich rozmiarów. Dalej mamy kilka roczników naszego „Lotu Polskiego” i „Młodego Lotnika”. W powietrzu wśród całego pawilonu unoszą się małe modele płatowców różnych typów. Wszystkie one są wykonane ścisłe podług rzeczywistych płatowców z dokładnym zachowaniem skali, przez p. Kazimierza Błaszczyńskiego, znanego specjalistę w tej dziedzinie nietylnego u nas, ale i zagranicą. Również mamy tam kilka modeli latających wykonanych przez instruktora modelarstwa p. Woynę.

Grupa gazów bojowych i obr. przeciwgazowych:

Widzimy szereg tam różnorodnych masek, które są żywą historią ich rozwoju. Dwa manekiny w pełnym rynsztunku bojowo-gazowym dopełniają całość.

Następnie widzimy model wagonu obrony przeciwgazowej, służący do propagandy i szkolenia, a wykonany przez Stanisławowską Dyrekcję P.K.P. Obok apteczka ratownicza dla zatrutych gazami i aparat tlenowy. Wielkie wrażenie wywierają na zwiedzających woskowe modele, ilustrujące skutki poparzenia iperytem.

Bombomet Stocksa, miotacz min Livenса wraz z minami i ogniomiotacz uzupełniają całość tak ważnej, a jeszcze zamożnej i docenianej dziedziny. Wreszcie niech wszystkim pozostałe w pamięci tablica przypominają skuteczność masek przeciwgazowych, na wypadek ataku gazowego. Przejęci grożą niebezpieczeństwem gazowym, myśl i wzrok nasz kierujemy w stronę tablic i wykresów, ilustrujących działalność L.O.P.P., gdy wierzymy, iż ta instytucja wskaże nam drogę, po której należy kroczyć, aby uchronić się od skutków tak strasznej wojny lotniczo-gazowej. I co widzimy? Widzimy, że na ogólną liczbę 30 milionów ludności zaledwie 350 tysięcy współdziała czynnie z L.O.P.P. Dalej widzimy, że składka członkowska jest niewielka, a jednak powstają z tych sum zebranych instytuty lotnicze i chemiczne, szkoły, warsztaty i lotniska. Rozwijają się lotnictwo, uniezależniając się coraz bardziej od zagranicy. Każdy grosz złoty na rzecz Ligi jest wykorzystany z великim pożytkiem dla sprawy. Najlepszym tego dowodem jest tablica, ilustrująca działalność Ligi i rezultaty wydatkowanej przez nią pieniędzy. Pokazuje nam co wydała L.O.P.P. począwszy od roku 1925. Widzimy, że na instytuty (aerodynamiczny i chemiczny) wydano w latach poprzednich większe sumy, gdy w tym to czasie budowano je. W roku 1928 suma ta znacznie maleje, bo budowy zakończone, a pieniądze idą dziś tylko na utrzymanie tych tak ważnych dla rozwoju lotnictwa i obrony przeciwgazowej placówek. Są one rozbudowane na popieranie twórczości, wraz z rozwojem naszego przemysłu lotniczego, coraz to bardziej się zwiększa. Wydatki na szkoły mechaników i pilotów w zależności od powstawania nowych szkół, są różne. Propaganda jako rzecz podstawowa pochłania rok rocznie coraz to większe sumy, ale też i uwadomienie społeczeństwa i ilość członków wzrasta niepowiernie.

Nie wszystkie jednak ciekawe eksponaty wystawia L.O.P.P. w swym pawilonie. Część ich ze względu na ich wielkie rozmiary, została umieszczona w innych pawilonach. A więc na stoisku Podlaskiej Wytwórni Samolotów umieszczony jest płatowiec pasażerski — 8-osobowy „P.W.S. 20” który zbudowany został dzięki poważnemu subwidiu L.O.P.P. Widzimy tam również awionetkę konstrukcji braci S. i M. Działowskich, która w zeszłorocznym konkursie awionetek, zorganizowanym przez L.O.P.P., uzyskała I nagrodę i została przez nią zakupiona. W pawilonie ciężkiego przemysłu na stoisku Polskich Zakładów „Skody” widzimy silnik polski, pomysły inż. M. Brzeskiego, o mocy 80 KM, wykonany całkowicie za fundusze L.O.P.P.

Na tem kończącym pobiegły przegląd pawilonu Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w nadziei, że każdy zwiedzający P.W.K. zapozna się z działalnością i wynikami pracy tej instytucji i powiększy liczbę jej przyjaciół, a posyści przekonają się, że L.O.P.P. pracuje i w miarę sił, realizuje swój program.

Dział Urzędowy Komitetu Wojew.

Okólnik № 16.

Zarząd Komitetu Wojewódzkiego podaje do wiadomości Komitetów Powiatowych i Kół Lokalnych ze Wojewódzki Konkurs modeli lotniczych wyznaczony na dzień 9 czerwca we właściwym terminie nie odbył się z powodu nienadesłania modeli przez powiatowe modelarnie.

Wobec czego Zarząd Komitetu Wojewódzkiego powtórnie wyznacza na dzień 8 września konkurs modeli lotniczych na warunkach podanych w okólniku Komitetu Wojewódzkiego № 11 oraz wydrukowane w № 5—6 „Wiadomości Lotniczych”.

Wszelkie zgłoszenia będą przyjmowane tylko do dnia 1-go września r. b.

Instruktor Komitetu W-ce Prezes Zarządu
— M. Wojewódzki. — J. Zaczek.

pilot inż.

Okólnik № 17.

Zarząd Komitetu Wojewódzkiego podaje do wiadomości Komitetów Powiatowych i Kół Lokalnych że w VI Tygodniu Ligi pomiędzy 6—13 października odbędzie się Wojewódzka Wystawa Lotniczo-Gazowa.

Eksponaty składające się z modeli latających i redukcyjnych, szybowców, oraz tablic, plakatów i innych prac wykonanych przez Szkoły Kola LOPP. modelarnie i poszczególnych członków Ligi należy przez odnośne Komitety Powiatowe nadysać do dnia 15 września pod adresem Wojewódzkiego Komitetu LOPP.

Instruktor Komitetu W-ce Prezes Zarządu
— M. Wojewódzki — J. Zaczek.

pilot inż.

Okólnik № 18.

Zarząd Wojewódzkiego Komitetu LOPP. na posiedzeniu w dniu 26 sierpnia r. b. powierzył p. kpt. Stanisławowi Zacharewiczowi Święcikiemu obowiązki Wojewódzkiego Inspektora Obrony Przeciwgazowej LOPP.

Sekretarz: Prezes:
— A. Andrzejkowicz. — C. Szyszko.

Okólnik № 19.

Zgodnie z okólnikiem Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej № 17 Wojewódzki Komitet LOPP. przystępując do ujednolicenia organizacji obrony przeciwgazowej ludności cywilnej na terenie całego Województwa, podaje niniejszym Komitetom Powiatowym ogólne wytyczne w tej sprawie.

Po porozumieniu się Zarządu Głównego LOPP. i Polskiego Czerwonego Krzyża, nastąpiło rozgraniczenie czynności i kompetencji obejmujących całokształt obrony przeciwgazowej w ten sposób, że LOPP. organizuje akcję przygotowania społeczeństwa do skutecznej obrony przed działaniem bojowych środków chemicznych, natomiast P. C. K. akcję niesienia pomocy i leczenia uszkodzonych.

Wobec powyższego do Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej będzie należało spełnienie następujących obowiązków:

- 1) Organizacja:
 - a) drużyn przeciwgazowych,
 - b) służby obserwacyjno-alarmowej,
 - c) stacji meteorologicznych.
- 2) Zaopatrzenie:
 - a) zaopatrzenie w sprzęt przeciwgazowy,
 - b) przystosowanie mieszkań i budowa schronów przeciwgazowych.
- 3) Wyszkolenie:
 - a) przeprowadzenie kursów dla referentów (własnych i administracji państowej

w porozumieniu się z zainteresowanymi czynnikami),

b) kursów instruktorów dla wyszkolenia w obronie czynnej i prelegentów.

W tym celu na terenie Komitetów Powiatowych należy wcześniej rozejrzeć się dla wyboru odpowiednich kandydatów nadających się na instruktorów i podinstruktorów oraz powiadomić o wyniku Wojewódzki Komitet LOPP.

Instruktorowie rekrutować się powinni możliwie z pośród organizacji państowych i samorządowych, (policia, miejskie straże pożarne, zakłady użyteczności publicznej, fabryki państwa, i t. d.) społecznych i P. W. (straże ochotnicze, Sokół, Strzelec, Harcerstwo i t. p.) zakładów przemysłowych i fabryk.

Instruktorowie ci zajmowaliby się szkoleniem i ćwiczeniem drużyn przeciwgazowych, każdy zaś członek takiej drużyny byłby jednocześnie podinspektorem wyszkolenia mas ludności w obronie biernej.

Programy ramowe i instrukcje na zasadzie których mają być wykonane prace zawarte w uwidocznionych punktach—są już opracowane i będą niezwłocznie Powiatowym Komitetom nadane.

Do zakresu czynności Polskiego Czerwonego Krzyża będzie należało:

- a) urządzenie kapelisk i punktów dezynfekcyjnych dla odkładania odzieży,
- b) przygotowanie szpitali i lecznic dla gazowanych,
- c) szkolenie fachowego personelu instruktorskiego i wykonawczego dla swych drużyn i sekcji,
- d) organizowanie drużyn ratowniczych,
- e) zaopatrywanie w odpowiednie środki ratownicze i lecznicze

W związku z wyszczególnionym powyżej podziałem prac, Wojewódzki Komitet LOPP. zwraca się do Komitetów Powiatowych z prośbą o wejście w kontakt z oddziałami P.C.K. na ich terenie, w celu nawiązania ścisłej łączności, wprowadzenia wspólnie czyn niniejszego okólnika i zrealizowania zleceń w nim zawartych.

Sekretarz: Prezes Zarządu:
— A. Andrzejkowicz. — C. Szyszko.

Okólnik № 20.

Zgodnie z okólnikiem № 17 Zarządu Głównego LOPP. M.Z./M.W. № 2239/29 celem ujednolicenia zasad szkolenia instruktorów LOPP. w obronie przeciwgazowej Wojewódzki Komitet podaje w załączniku ramowe programy trzech kategorii kursów, które odtąd mają służyć za podstawę do organizacji kursów LOPP. na terenie całego Rzeczypospolitej.

A. Kurs I-ej kategorii „czterotygodniowy” obliczony na 105 godzin zajęć jest przeznaczony dla kandydatów na instruktorów OPG. miejscowości i powiatowych, przy Komitetach zorganizowanych na prawach Komitetów Powiatowych.

a) Kursa czterotygodniowe organizuje w miarę potrzeby centralnie Zarząd Główny LOPP. w Warszawie, względnie Komitety znajdujące się w siedzibie Wyższych Zakładów Naukowych, w których zostaną zorganizowane ośrodki wyszkoleniowe dla kilku siedzących ze sobą Komitetów Wojewódzkich.

b) Kandydatów na instruktorów Komitetów Powiatowych należy wybrać z pośród osób o pełni zalet obywatelskich, posiadających dużą zmysł organizacyjny, oraz o ile możliwości konajmniej wykształcenie szkół średnich.

c) Mianowanie instruktorów OPG. Komitetów Powiatowych przez Komitet Wojewódzki odbywa się na wniosek inspektora OPG. Komitetu Wojewódzkiego.

d) Każdy Komitet Powiatowy winien posiadać jednego instruktora mianowanego na stanowisko.

e) Instruktor jest referentem swojego Komitetu we wszystkich sprawach tyczących się obrony przeciwgazowej.

f) W sprawach fachowych szkolenie w obronie przeciwgazowej podlega powiatowy instruktor Wojewódzki inspektorowi OPG.; we

wszystkich innych sprawach swojemu Komitetowi Powiatowemu.

g) Funkcję swoją instruktor może pełnić bezinteresownie, lub jako funkcjonariusz LOPP., na warunkach jakie Komitet uzna za najbardziej odpowiednie dla dobra sprawy.

B. Kurs II-ej kategorii „dwutygodniowy” obliczony na 70 godzin zajęć jest przeznaczony dla kandydatów na instruktorów OPG. miejscowości i powiatowych.

a) Kursa dwutygodniowe organizują w miarę potrzeby Inspektorowie Wojewódzcy w siedzibie Komitetu Wojewódzkiego, względnie w siedzibach Komitetów Powiatowych dla kilku Komitetów siedzących ze sobą o ile przemawiają za tem względy oszczędnościowe i należytego poziomu fachowego.

b) Kandydatów na instruktorów rejonowych należy wybierać podobnie jak na kurs czterotygodniowy, przyczem osoby te winne wykazać się dostatecznymi zasobami inteligencji.

c) Mianowanie instruktorów OPG. rejonowych przez Komitet Powiatowy odbywa się na wniosek instruktora powiatowego (miejskiego) OPG.

d) Instruktorów rejonowych winna posiadać każda dzielnica większego miasta, względnie ważniejsze fabryki i zakłady użyteczności publicznej, jako rejon wydziale, oraz mniejsze miasteczka i osiedla fabryczne.

e) Instruktor rejonowy w sprawach fachowych szkolenia w obronie przeciwgazowej podlega instruktorowi powiatowemu (miejskiemu); we wszystkich sprawach innych odnośnie Komitetowi Powiatowemu.

f) Każdy instruktor rejonowy jest zarazem „przodownikiem” drużyn obrony przeciwgazowej, zorganizowanej w jego rejonie działania.

C. Kurs III-ej kategorii „jednotygodniowy” obliczony na 40 godzin zajęć przeznaczony dla kandydatów na instruktorów OPG. Kół LOPP.

a) Kursa tygodniowe organizują instruktorzy powiatowi (miejscy) centralnie w siedzibie Komitetu Powiatowego, względnie lokalnie w pewnych ważniejszych miastach danego powiatu, zależnie od warunków lokalnych i względów oszczędnościowych.

b) Kandydatów na instruktorów Kół LOPP. należy wybrać z pośród osób pewnych i zaufanie mających, o dostatecznych kwalifikacjach do prowadzenia akcji instruowania w gronie osób organizacji z których pochodzą.

c) Mianowanie instruktorów O.P.G. Kół LOPP. przez Komitet Powiatowy odbywa się na wniosek instruktora rejonowego.

d) Instruktorów O.P.G. Kół LOPP. winno posiadać każde Koło LOPP. na czele którego stoi instruktor rejonowy „przodownik drużyny O. P. G.”

W każdym rejonie winno się znajdować przynajmniej 5 instruktorów III kategorii, którzy są zarazem członkami drużyny OPG. Ta sama zasada dotyczy rejonów wydzialeń.

e) Instruktorzy OPG. Kół LOPP. w sprawach fachowych podlegają instruktorowi rejonowemu „przodownikom drużyn OPG.” w sprawach innych podlegają odnośnie Komitetowi Powiatowemu.

f) Każdy instruktor Koła jest zarazem „drążynowym” drużyny OPG.

D. Wyszkolenie Kół LOPP.

1) Wyszkolenie członków LOPP. w Kołach prowadzą instruktorzy Kół przez odpowiednie instruowanie ze sprzętem i pouczanie w sposób elementarny i prosty.

2) Każdy członek LOPP. winien pozałożyć maskę przeciwgazową, umieć się z nią obchodzić, by w razie potrzeby uchronić się przed działaniem gazu. Jednocześnie powinien poznac główne elementy obrony zbiorowej.

3) Szkolenie odbywać się winno periodycznie — z okazji zebrań, pogadanek w godzinach wieczorowych.

4) Po wyszkoleniu każdy członek LOPP. winien otrzymać na legitymacji mareczkę z napisem: wyszkolony w OPG.

5) Raporty co do ilości przeszkołonych członków LOPP. składa instruktor Koła periodycznie swoim organom kierowniczym.

Sekretarz: Prezes Zarządu:
— A. Andrzejkowicz. — C. Szyszko.

Okólnik Nr. 21.

W ślad za okólnikiem Nr. 20 Zarząd Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. p. przesyła w załączniku szczegółowe programy kursów instruktorów I, II, III kl. celem dokładnego zaznaczenia się i przystąpienia do zorganizowania kursów instruktorów II, III kl. jednak w scisłym porozumieniu się z Wojewódzkim Inspektorem Obrony Przeciwgazowej w Białymostku.

Wobec ujednolicenia zasad szkolenia instruktorów L.O.P. w obronie przeciwgazowej na całym terenie Rzeczypospolitej, wszystkie dotyczczące programy zostają niniejszym anulowane.

Sekretarz

(—) A. Andrzejkowicz.

Prezes Zarządu
— C. Szyszko

Okólnik Nr. 22.

Nawiązując do poprzednich naszych okólników w sprawie rozsprzedaży losów loterii L. O. P. P. na budowę szkoły pilotów w Radomiu komunikujemy, że ciągnięcie loterii fantowej nieodwołalnie odbędzie się w dniu 15 października r. b.

Wobec konieczności zwrotu Komitetowi Kieleckiemu losów nierośprzedanych, Zarząd Komitetu Wojewódzkiego ustalił ostateczny termin zwrotu losów do Białegostku na dzień 1-go października r. b.

Losy do dnia 1 października r. b. niezwrotne uważały się za sprzedane i obciążają kosztą Komitetów Powiatowych.

Ciągnięcie odbędzie się w obecności delegatów władz Skarbowych i Generalnej Dyrekcji Loterii Państwowych, którzy ze względów skarbowych przejmą bilety niesprzedane.

Tabela będzie ogłoszona w dziennikach, rozesłana do wszystkich Komitetów L. O. P. P. i Kolektur Loterii Państwowej. Fanty nieodebrane w terminie 4-ro miesięcznym t. j. do dnia 15 lutego 1938 r. włącznie przejdą na własność L. O. P. P.

Wobec powyższego Zarząd Komitetu Wojewódzkiego prosi o wykorzystanie pozostałego czasu i zainteresowanie „Loterią lotniczą” jak najszerszych mas publiczności i skrupulatnego wykonania niniejszego okólnika.

Sekretarz: Wice-Prezes Zarządu:
— A. Andrzejkowicz. — C. Szyszko.

Okólnik Nr. 23.

W ślad za rozesłaniem programami i wytycznymi w sprawach szkolenia kadr instruktorów obrony przeciwgazowej niniejszym Komitet Wojewódzki wyjaśnia, iż dla kończących kursa według kategorii przewidzianych programem wyszkoleniem przeznaczone są specjalne świadectwa odznaki typu jednolitego, a mianowicie:

dla instruktorów I kl. świadectwo I kl. na tle niebieskim, dla instruktorów II kl. świadectwo II kl. na tle zielonym, dla instruktorów III kl. świadectwo III kl. na tle żółtym. Świadectwa opatrzone są kolejnym numerem dla utrzymania odpowiednie kontroli i ewidencji osób przeszkołonych. Do świadectw przywiązane są odznaki instruktorskie, nabycie i noszenie których przysługuje tylko tym osobom, które pokonczyły kursy instruktorskie.

By uniknąć chaosu w prowadzeniu ewidencji, Komitety będą korzystać ze specjalnych kartótek, które numerowane są scisłe według tej samej kolejności co i świadectwa.

Legitymacje instruktorskie odpowiadają również kolorem i numeracją wydawanym dowodem z ukończonych kursów.

Jednocześnie Zarząd Główny LOPP. zarządził ujęcie w scisłą ewidencję osób przeszkołonych przez poszczególne placówki LOPP. na podstawie programów opracowanych we własnym zakresie.

W drodze wyjątku instruktorom, którzy pokonczyli kursa programem zbliżonym do ostatnio opracowanych wytycznych można będzie przyznać świadectwa równorzędne oraz nadać odznaki odpowiedniej klasy.

W tym celu należy sporządzić i nadpisać najpóźniej do dnia 25 września r. b. wykazy według złączonego wzoru.

Sekretarz: Prezes Zarządu:
— A. Andrzejkowicz. — C. Szyszko.

OGŁOSZENIA.

Żydow. Centr. T-wó Emigrac. w Polsce

„J E A S”

ODDZIAŁ W BIAŁYMSTOKU

ul. Sienkiewicza 19. Tel. 11-11.

**Spółka Akcyjna
Wodociągu Białostockiego**

BIAŁYSTOK,
ulica Kilińskiego 22.

2-1

TOWARZYSTWO
BIAŁOSTOCKIEJ MANUFAKTURY

Eugeniusz Becker i S-ka

Spółka Akcyjna Białystok. Tel. Nr. 2-79

Adres telegr. „JEDWAB”.

Fabryka wyrabia plusze, aksamity jedwabne i wełniane welwety i aksamity bawełniane.

4-1

**Fabryka sukna i kołder
B. SZWARC**

Białystok, ul. Poleska № 2.

Tel. fabryki Nr. 3-00.
Tel. mieszk. Nr. 2-36.

**A. Sokół i J. Zylberfenig
FABRYKA SUKNA**

BIAŁYSTOK, UL. SIENKIEWICZA № 44.

Skrzynka pocztowa Nr. 124. Tel. Nr. 1-25
Adres telegr. „Sokzyl”.

5-1

APTEKA GESNERA

Białystok, Lipowa 18.

**SKŁAD MATERIAŁÓW APTECZNYCH
I. BEKER**

BIAŁYSTOK, Zamenhofa 1.
POLECA: Perfumerie i Artykuły kosmetyczne. 3-3

**„WĘGLOWKA”
SPÓŁDZIELNIA WĘGLOWA**
dla funkcjonariuszy państwowych, cywilnych
i wojskowych.
Sprzedaż węgla z koncernu „Robur” na
długoterminowe spłaty.
Oddział w Białymstoku, Kilińskiego Nr. 9
tel. 11-42. Bocznicą własną tel. 11-43.

5-2

**Białostockie
Towarzystwo Elektryczne
SPÓŁKA AKCYJNA**

Kapitał zakładowy 6.210.000 zł.

Białystok, Elektryczna 15.

Tel. 49 i 3-91.

Adres telegr. „ELEKTROBOL”.

7-5

Apteka B-ci L. i J. Kuryckich, Białystok
ul. Sienkiewicza 34. Telefon 3-42.

Wykonuje analizy, wyrabia proszki od bólu
głowy „KURYCKIEGO”.

Skład maszyn i narzędzi rolniczych
Edward Nowakowski
Białystok, Mazowiecka.
Przedstaw. Szwedzkich wirówek „GLOB i SYLWA”
Tow. Głównej Sp. Akc.

„POLMIN”
Oddział w Białymstoku
Warszawska Nr. 7. Tel. 10-34.

Skład różnych farb.
Pokosztu, lakieru, kleju i pędzli
M. Bachrach, Białystok
ul. Rynkowa pod Ratuszem.

**WYTÓRZNIA RAM ROWEROWYCH
„ROPOL”**
Białystok, ul. Wilcza 12 (Lipowa 7).
Przyjmuje obstatunki na ramy rowerowe i kompletne
rowery z gwarancją na 5 lat.

ZAŁOŻ. 1864 r.
JAKÓB LIFSZYC
Białystok, Rynek Kościuszki, ll, tel. 2-62,
Skład win, wódek i towarów kolonialno-gastronomicznych

STANISŁAW HOMAN
broń, amunicja, przybory myśliwskie,
sportowe i kolektura loterji państwa.
w Białymstoku, Rynek Kościuszki 5 tel. 5-87,
Egzystuje od 1906 roku.

Zakład ślusar.-mech. oraz spajanie węzełkach metali
W. GĄSIOREK
BIAŁYSTOK, — JUROWIECKA Nr. 21.

MACEDOŃSKA BUZNIA — **B-cia PEJKÓW**
Białystok, Rynek-Kościuszki 26.

J. Sud i Sz. Rynkiewicz
Białystok, Lipowa 1.
Skład maszyn do szycia i rowerów.

SPRZEDAŻ MATERJAŁÓW BUDOWLANYCH
„Spółdzielnia Budowlana”
Łomża, ul. Giełczyńska Nr. 17.

SPOŁDZIELNIA ROLNICZA WARSZAWSKA
Sp. z Ogr. Odp. w Warszawie, Oddział w Łomży.

Posiada na składzie maszyny rolnicze, nawozy sztuczne i artykuły budowlane itp.

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

Tłocz. czlonkami druk. Diecezjalnej w Łomży.

S. PISARSKI

Sklep i pracownia obuwia damskiego, męskiego i dziecięcego przyjmuje obstatunki oraz poleca swoje wyroby na dogodnych warunkach.
ŁOMŻA, PLAC POCZTOWY № 3.

PRALNIA M. Morawskiej

Przyjmuje do prania wszelkiego rodzaju bieliznę.
ŁOMŻA, PLAC KOŚCIUSZKI № 16.

KSIĘGARNIA i INTROLIGATORNIA
„ŚWIET”
Łomża, ul. Długa Nr. 2.

Sprzedaż ubuwia własnego wyrobu
Łomża, ul. Giełczyńska № 3.

WŁADYSŁAW CZARNECKI

„Kompania Zynger”
Łomża, Plac Kościuszki № 8.

„STANISŁAWÓW”

cegielnia, Fabryka kafli, Tartaki,
Gospodarstwo nasiennie i leśne.
GRODNO, ORZESZKOWEJ 24. TEL. 19.

SPÓŁDZ. ROLNICZO-HANDLOWA „ROLNIK”

W GRODNIĘ, UL. JAGIEŁOŃSKA 4.
Dostarcza po najtańszych cenach i najkorzystniejszych warunkach. Nawozy sztuczne, maszyny, narzędzia rolnicze, nasiona, otręby żytnie i pszenne, makuchy, maszyny i przybory mleczar. i pszczelar. Cement, wapno, blacha, papę, gwoździe i węgiel, oraz skupuje wszelkie ziemiopłody.

HANDEL WINNO-GASTRONOMICZNY
I SPOŻYWCO-KOLONIALNY

Józef Machenberg w Grodnie
Centrala: Dominikańska № 18. Filia: Pocztowa № 18.
Telefon 182.

Piekarnia Mechaniczna i Cukiernia
IWRAMOW,
GRODNO, UL. DOMINIKAŃSKA Nr. 3.

N. Frejdowicz Skład starego i nowego żela-
za, materiałów budowlanych
i maszyn rolnych.
GRODNO, ul. Brygidzka Nr. 44.

SKLEP WĘDLIN
Jurkiewicz Stanisław
Grodno, ul. Orzeszkowej Nr. 8.

WARSZTATY i ZAKŁADY MECHANICZNE
P. BOROWSKI
GRODNO, UL. KRESOWA Nr. 23.

SKLEP WĘDLIN
ANTONI TARASIEWICZ
Grodno, ul. Orzeszkowej Nr. 5.

„Hotel Warszawski”
Grodno, Jagiellońska Nr. 52.

SKŁAD WĘDLIN I MASARNIA
KONSTANTY TARASIEWICZ
Grodno, ul. Brygidzka Nr. 12, d. własny.

Warsztaty i Zakłady Mechaniczne
Borowski
Grodno, ul. Stanisławowska 12.

Do № 9 — 10 Wiadomości Lotniczych załączają się: Dodatek № 1 Odczyt № 8. „Udział społeczeństwa w obronie przeciwlotniczej biernej”.
Dodatek № 2. Sprawozdanie Ligi Obrony Powietrznej i przeciwgazowej za 1928 r. Dodatek № 3. Sprawozdanie z Czarnej Wsi.

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.

Odpowiedzialny redaktor: Marjan Wojewódzki, pilot

Odczyt № 8.

„Udział społeczeństwa w obronie przeciwlotniczej biernej”.

Nap. major dypl. Marjan Romeyko.

„Vive la France!” — krzyknął kapitan Ceretelle, obserwując, wybuch, artyleryjskiego pocisku u podnóża balonu, poraz pierwszy w dziejach ludzkości wznieśionego w powietrze, w bitwie pod Fleurus r. 1794.

Były to narodziny obrony przeciwlotniczej, co prawda krótkotrwałe, albowiem do r. 1871 t. j. do wojny franko-pruskiej, w wojnach balony udziału nie brały. W wojnie w r. 1871 konieczność stosowania broni przeciw-lotniczej ponownie została wskrzeszoną; Francuzi utrzymywali łączność z oblężonym Paryżem za pomocą balonów, które przenosiły korespondencję i pasażerów w kierunku południowym i południowozachodnim.

Początek wojny światowej zastał tak lotnictwo, jak i broń przeciwlotniczą w powijach. Lecz już w r. 1915, w miarę technicznego rozwoju lotnictwa, pojęcie „frontu” stało się pojęciem względkiem. Z chwilą, gdy na samoloty zaczęto ladować bomby i rzucić je daleko poza liniami bitwy — pojęcie „frontu” znacznie rozszerzyło się.

Dalsze lata wojny przyniosły coraz to większe niespodzianki. Zdolność lotnictwa do pokonywania wielkich przestrzeni, oraz zdolność zebrania dużej ilości bomb — spowodowały, że „bitwa” toczy się musiała nietylko na froncie, lecz i na głębokich tyłach.

Przypomnijmy napady powietrzne na Paryż i Londyn i te straty, które one spowodowały. Postołco gorszą jeszcze konsekwencją było to, że napady te skierowane bezpośrednio przeciw ludności cywilnej, pracującą coprawda przy wojennych warsztatach pracy. Napady te, miały na celu, w pierwszym rzędzie zdemoralizować społeczeństwo, obniżyć jego moralność, wznieść panikę, zadawać straty tak w ludziach, jak i w materiale, wzbudzać ogólną niechęć do prowadzenia wojny, co spowodowałoby gorsze zaopatrzenie wojsk na froncie i obniżenie moralne wojska.

Należy tu podkreślić, że istotnie, w wielu wypadkach cel został całkowicie osiągnięty.

Niebezpieczenstwa napadów powietrznych — zostały na czas ocenione przez państwa biorące udział w wojnie. Rozpoczęły one gwałtowną akcję zasilającą środki ochrony — jak to artylerię przeciwlotniczą, lotnictwo myśliwskie i t. d. Z drugiej zaś strony gorączkowo przystąpiły do stosowania możliwych sposobów obrony środkami miernymi.

Dość wspomnieć o tem, że w r. 1918 Francuzi rozpoczęli budowę fałszywego Paryża, położonego również przy rzece Sekwanie, lecz w pewnej odległości od prawdziwego Paryża. Budowle składały się tylko z forniera, odpowiednio ułożonego na ziemi i odpowiednio oświetlonego. W specjalny sposób imitowano dworce kolejowe i ulice. Francuzi sądzili, że w ten sposób zdolały zmylić lotników niemieckich, bombardujących Paryż w nocy i że na skutek fałszywych ogní, niemcy obrzucać będą bombami nie Paryż prawdziwy, a pozorowany.

Podobną akcję wszczęli i angielscy. Gdy niemcy ze szczególną zaciętością bombardowali w Londynie urzędy wojskowe, które się mieściły obok parku, przez który przechodziła mała rzeczka, angielscy zauważyl, że rzeka ta służy objektem do celowania przy bombardowaniu powietrznem i przykryli ją deskami, maskując je odpowiednio do otaczającego terenu.

Nie będę wyliczać sposobów stosowanych przez państwa dla ochrony tak urządzeń, jak i społeczeństwa. Były ich tysiące. Naturalnie była to improwizacja, wyłoniona w pośpiechu przez konieczność ży-

ciovą. Chodzi mi jednak o podkreślenie, że nie przebieranie w środkach, mających na celu zmniejszenie skutków. Szczególnie zaś rozwijano nową potężną broń przeciwlotniczą — artylerię, która wzrosła podczas wojny w sposób niesłychany. Dość wspomnieć, że na początku wojny Francja posiadała tylko kilkańście dział i kilkuset żołnierzy wyszkolonych w obronie przeciwlotniczej, a ku końcowi r. 1918—900 dział, 600 refl., 600 karabinów maszynowych i 1000 balonów zaporowych, a przeszło 100.000 żołnierzy przeznaczonych do pełnienia służby obrony przeciwlotniczej.

Zapoczątkowany z biegiem wojny rozrost lotnictwa w całej pełni uwidocznili się dopiero po wojnie. Zastosowanie gazów w wojnie światowej ograniczyło się szczęśliwie tylko do frontu. Lecz po wojnie, w miarę dalszego rozwoju środków chemicznych, zupełnie wyraźnie zaznacza się, że gazy będą używane i przewożone na głębokie tyły przez lotnictwo!

Ci, którzy obserwowały samoloty na ostatniej wystawie lotniczej w Berlinie, zapoznali się z najnowszymi zdobyczami techniki lotnictwa. Ostatnio wyprodukowane samoloty niemieckie jako: Dornier Saarwall, Romar i inne zdolne są unieść ponad 10000 kg. bez lądowania! Coprawda pokazywano nam samoloty „cywilne”. Jaka jest jednak różnica między cywilnymi a wojskowymi — opowiada nam gen. wojska francuskiego Niessel, były Generalny Inspektor Aeronauteki we Francji, w swem dziele „la Maitrise de l’Airs”, który zadając pytanie odnośnie różnic jakie zachodzą między lotnictwem wojskowym i cywilnym, odpowiada: „Pomimo różniących się warunków użytkowania, lotnictwo wojskowe i cywilne mają cechy punktów wspólnych, że jest niemożliwem zupełnie je odseparować”.

Dalsze rozumowanie i dalszą kalkulację będzie opierał tylko na stanie aktualnym lotnictwa. Przewidywanie co do przyszłości mogłyby być istotnie fantastyczne.

Co do stanu obecnego lotnictwa i przewidywań jego użycia w przyszłej wojnie, stwierdzić należy z całego powagą:

— odległości w przyszłej wojnie nie będą istniały. Armie nie będą posiadały tyłów, gdzie by społeczeństwo mogło nie być narażone na strasne skutki działania z powietrza,

— szybki rozwój broni lotniczej i gazowej powoduje, że w przyszłej wojnie najskuteczniejszym środkiem, stosowanym masowo będzie bombardowanie z powietrza i to bombardowanie nie tylko bombami burzącemi, lecz i gazowymi, co niepomiernie zwiększa niebezpieczeństwo.

To też rozpatrzmy obecnie z punktu widzenia obrony przeciwlotniczej sytuację, w jakiej znajduje się Polska.

Należy przyznać, że sytuacja geograficzna Polski — jest niekorzystna. Otoczona z dwóch stron przez sąsiadów nam nieprzyjaznych, narażona jest na niebezpieczeństwo napadów z powietrza bardzo poważnie. Odległość stolicy od granicy wschodniej — wynosi około 450 km. czyli około 3 godzin lotu. Podobnie od granicy zachodniej — odległość ta wynosi około 400 km. Znacznie niekorzystniej przedstawia się sytuacja od północy, gdzie odległość wynosi mniej niż 200 km. co równa się 1-jej godzinie lotu!

Sąsiedzi nasi rozporządzają lotnictwem dość potężnym i to całkowicie nowoczesnym. Niemcy przy-

tem są pionierami światowemi w rozwoju ciężkiego lotnictwa, nadającego się do bombardowania.

Te okoliczności pozwalają nam stwierdzić, że niema w Polsce zakątka, najbardziej odległego, który nie byłby pod realną grozą napadu lotniczego!

O tej prawdzie winni się dowiedzieć wszyscy obywatele Polski.

* * *

Są to powody, dla których dziś jeszcze należy przemyśleć i przygotować sposoby działania. Należy przygotować sposoby, któreby z jednej strony przeszkodziły nieprzyjacielowi w jego zbrodniczych zamachach — inne zaś by zmniejszyły skutki zamierzzonego napadu.

Pierwsza kategoria będzie zawierała środki obrony czynnej, stosowanej przez wojsko. Będą niemi: uswiadomienie i przygotowanie społeczeństwa, pewnych organizacji, środki maskowania, użycie reflektorów, balonów zaporowych i t. d.

Druga kategoria obejmie środki i sposoby obrony biernej, stosowanej przez wojsko i społeczeństwo. Będą niemi: uswiadomienie i przygotowanie społeczeństwa, pewnych organizacji, środki maskowania, użycie reflektorów, balonów zaporowych i t. d.

Na korzyść tak obrony biernej jak i czynnej, pracuje specjalna organizacja, nazwana siecią obserwacyjno-meldunkową, rozrzucona po całym terytorium Polski. Zadaniem jej jest obserwowanie samolotów i powiadamianie przez specjalną sieć łączności do tych miast lub ośrodków, które są narażone na napad.

Przejdę do obrony przeciwlotniczej biernej — tematu odczytu.

Obrona przeciwlotnicza bierna jak już wspomnialiśmy, w dużej mierze należy do społeczeństwa. Instrukcje do przygotowania tejże wydają odnośnie władz wojskowych, łącząc przytem obronę przeciwlotniczą z obroną przeciwgazową, gdyż przygotowania winny iść równomiernie.

Główne zadanie obrony biernej jest uprzednie uswiadomienie społeczeństwa o groźbach napadów powietrznych i sposobach zmniejszenia jej skutków. Napad z powietrza, skierowany nawet na najbardziej dyscyplinowane społeczeństwo, mimowoli wywołuje panikę, ten najstraszliwszy objaw, potęgujący zazwyczaj skutki. Najważniejszym zadaniem społeczeństwa jest bezwzględne utrzymanie dyscypliny i ściśle wykonywanie wszystkich zarządzeń, ogłoszonych już na początku wojny przez władze.

Przyjrzymy się zbliska napadowi z powietrza. Hen, z daleka, posterunki obserwacyjno-meldunkowe uprzedzą władze obrony przeciwlotniczej o zblizających się lotnikach nieprzyjacielskich. Momentalnie zarządzi się alarm, który będzie polegał na powiadomieniu ludności o zblizającym się napadzie. Światła zostaną automatycznie zgaszone w całym mieście, stacje telefoniczne przestaną łączyć z abonentami prywatnymi, wszelki ruch musi ustąpić natychmiast.

Tysiące obywatele, których alarm lotniczy, zapowiadany zazwyczaj silnym gwizdkiem syreny i powtarzony wielokrotnie przez wszystkie gwizdki fabryk i parowozów — alarm ten zastanie te tysiące obywatele nie w swych domach, a bądź na ulicy, teatrze, kawiarni, przy warsztacie pracy i t. d. Odruchowo — pierwszą myślą będzie, śpieszyć do domu do swoich! Jednak nie wolno! Wszyscy muszą pozostać tam, gdzie ich zastała alarm. Jedynie ludność z ulicy wchodzi do najbliższych domów, bramy, które z chwilą alarmu lotniczego winny być natychmiast otwarte.

Nadsyłają: Szkoły do Powiatowych Inspektorów Szkolnych. Koła L.O.P.P. do miejscowych Komitetów Powiatowych L.O.P.P.

Do

w

W dniu 1929 r. w

został wygłoszony przez (imię i nazwisko prelegenta) odczyt № 8 pt. „Udział społeczeństwa w obronie przeciwlotniczej biernej” obecnych było na sali osób.

m. p.

dnia 1929 r.

Podpis

Od Redakcji.

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

Wszelkie artykuły dotyczące lotnictwa, modernisty, 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, Warszawska 17.

Dozorcy domów winni, poza otworem bram, sprawdzić czy wszystkie światła są zgaszone. Jeśli przed domem znajdują się latarnie gazowe lub inne, gaszą je dozorcy, względnie policja.

Alarm lotniczy uruchamia jednocześnie pogotowia-ratunkowe i pożarne. Są to jedyni funkcjonariusze, którzy z chwilą alarmu powinni spieszyć na swe posterunki, aby później nieść pomoc setkom obywateli ucierpiących od napadu.

Stacje telefoniczne łączą tylko przedstawicieli władz oraz tych prywatnych abonentów, którzy kierują się bądź do pogotowia ratunkowego, straży pożarnej, policji.

Pewna część fabryk, warsztatów lub urzędów, gdzie praca nie może być przerwana, pomimo zgaszenia oświetlenia, winna zawczasu zorganizować oświetlenie zapasowe, oraz specjalne okiennice lub zasłony, aby światło nie przedostawało się nazwętrz.

Jeśli do tego już obrazu dorzucimy straszne dgłosy tysiąca strzałów artylerii przeciwlotniczej, wybuchy bomb, wylatwanie szyb z okien, spadanie odłamków od pocisków artylerii przeciwlotniczej, straszny szum motorów w powietrzu — to uświadomimy sobie jak straszni są chwile napadu lotniczego; jak silne trzeba mieć nerwy, aby je przebyć we względnym spokoju, a co najważniejsza — zachować dyscyplinę, sto-

sować się do zarządzeń! Gdyby te tysiące obywateli staralo się dążyć do domu, jakoby to spotęgowało panikę w mieście! Tysiące ludzi w zupełnie ciemnych ulicach, pod muzyką strasznych wybuchów!

Trwać to będzie dłużej lub krócej, w zależności od tego, jaką taktykę obrał sobie nieprzyjaciel. Może on skierować od razu większą ilość lotnictwa i dokonać działań w dość szybkim tempie, może on jednak obrać sobie sposób bombardowania samolotami mniejszej ilości, lecz zato podczas całej pory nocnej.

Dopiero po ustaniu niebezpieczeństwa — władze zapowiadają ukończenie napadu lotniczego, również za pomocą specjalnego sygnału. Życie powraca do normy. Pracują pogotowia; jednak wobec tego, że przeciwnik napewno używa bomb gazowych — obywatele nie powinni ruszać się z miejsca, dopóki specjalne drużyny przeciwgazowe nie odnajdą miejsc lub ulic zatrutych, odpowiednio je oznaczając, a następnie odkażając.

Z powyżej naszkicowanego obrazu — widzimy, że społeczeństwo przedewszystkiem:

— powinno być obeznane z przepisami i winno się do nich bezapelacyjnie stosować, utrzymywać w pierwszym rzędzie dyscyplinę;

— winno zająć się przygotowaniem odpowiednich schronów, zarówno zabezpieczających

od bomb, jak i od gazów. Schrony te winny być wybudowane możliwie co kilka domów i dość obszerne. Kierowanie akcją budowy należy do czynników rządowych i społecznych. Pieniądze na ten cel winno dać w swym interesie społeczeństwo;

— miejsca publiczne (teatry, restauracje, kawiarnie) winny być odpowiednio zabezpieczone tak od bomb jak i gazów;

— przepisy o gaszeniu światel, lub zasłonięciu okien winny być bezwzględnie przestrzegane;

— instytucje samorządowe lub społeczne jako to: straż pożarna, pogotowie ratunkowe winny być bogato wyposażone w środki, aby móc nieść pomoc od razu w kilku miejscach i t. d.

Skutków bombardowania uniknąć się nie da. Przygotowane i dyscyplinowane społeczeństwo może jednak znacznie zmniejszyć efekt bombardowania, stosując się do wymagań i przestróg władz kompetentnych.

Jak już wspomniałem — dotyczy to tylko obrony przeciwlotniczej, natomiast udział społeczeństwa w obronie przeciwgazowej i służbie obserwacyjno-meldunkowej, będzie o wiele szerszy i będzie wymagał osobnego omówienia.

Konkurs.

Redakcja „Wiadomości Lotniczych” ogłasza konkurs na pracę popularną z dziedziny lotnictwa i obrony przeciwgazowej z następującymi nagrodami:

Zł. 100 za pracę z zakresu lotnictwa,
Zł. 75 za pracę z zakresu gazów trujących,
Zł. 50 za nowelkę lotniczo-gazową.

Warunki konkursu:

1. Każda praca poruszać ma w sposób jasny, barwny i ścisły, znaczenie lotnictwa jako czynnika kulturalnego rozwoju życia narodu (ludzkości) i gazów trujących, jako czynnika użytecznego w życiu gospodarczym.

2. Objetość każdej pracy ustala się:
od 300 do 500 wierszy tekstu — dla lotnictwa
od 200 do 400 " — dla gazów trujących
od 200 do 300 " — dla nowelki

wiersz tekstu posiada w przybliżeniu 45 liter.

3. Nadsyłane na konkurs prace muszą być pisane na maszynie. Rękopisy ręczne będą jednak rozpatrywane o ile pismo autora będzie bardzo czytelne i wielkość liter nie będzie mniejsza 3 — 5 mm.

4. W konkursie mogą brać udział wyłącznie prenumeratorzy „Wiadomości Lotniczych”.

5. Prace należy zaopatrzyć dowolnie obranym godłem. Utwory podpisane nazwiskiem autora będą odrzucane.

6. W oddzielnej zakładce kopercie należy umieścić imię, nazwisko i dokładny adres autora pracy konkursowej, oraz oświadczenie, że autor zgadza się w razie nie nagrodzenia pracy na bezpłatne zużytkowanie jej na łamach miesięcznika. Na kopercie wpisać jedynie godło.

7. Termin nadsyłania prac konkursowych do dnia 31 grudnia 1929 roku.

8. Adres Redakcji „Wiadomości Lotniczych”, Białystok, Warszawska 17.

9. Redakcja „Wiadomości Lotniczych” prosi o ścisłe przestrzeganie wszystkich powyższych warunków konkursu. Skład osobowy Sądu Konkursowego zostanie ogłoszony dodatkowo. Wyniki konkursu ogłoszone zostaną w „Wiadomości Lotniczych”.

Redakcja „Wiadomości Lotniczych”.

KSIĄŻKI.

Wydawnictwa Lotnicze.

I. O lotnictwie w ogólności.

1. Lotnictwo Schneidera
2. Co o lotnictwie każdy wiedzieć powinien Wyd. Zarządu Gł. LOPP. 1,80
3. Ogólne wiadomości z lotnictwa. S. Czerwiński. Wyd. Kom. Pow. LOPP. w Kowlu 1,50

4. Zarys historii samolotów i balonów. Mjr. M. D. Szczudłowski —,65
5. O władz nad błekitami. T. Garczyński. Wydawn. Zarz. Gł. LOPP. 1,50
6. Lotnictwo w wojnie współczesnej. Pułk. S. Abżółtowski. Wyd. Zarz. Gł. LOPP. 1,50
7. Lotnictwo. Mjr. Tetu. —,15
8. Żegluga powietrzna. Ppłk. S. Sarnowski 3,50
9. Lotnictwo zachodnie a nasze. Inż. G. Mołkrycki —,55

II. Budowa płatowców.

10. Teoria i budowa Samolotów. Inż. G. Mołkrycki. Wyd. Woj. Kom. Pozn. LOPP. 30,—
11. Opis budowy płatowców. Inż. G. Mołkrycki —,70
12. O budowie płatowców. Inż. ppłk. Z. Płodowski. Wyd. Wojsk. Instytut. Naukowo-Wydawniczego 6,—
13. Płatowiec pościgowy typu A. I. Balilla —,40
14. Ogólne warunki techniczne płatowców —,30

III. Lot bez silnika.

15. Lot żaglowy. Inż. P. Tułacz 1,70
16. Jak można latać bez silnika. Inż. S. Czerwiński. Wyd. Pow. Kom. LOPP. w Kowlu —,40

IV. Silniki.

17. Silnik lotniczy „Spa” 6A 220 M. K. —,40
18. Silnik „Fiat” A — 12b —,55

V. Beletryстика.

19. Mój lot do Tokio. Kpt. B. Orliński. Wyd. Zarz. Gł. LOPP. —,50
20. Opowieści pilotów. J. Niwiński 1,20

VI. Modelarstwo.

21. Modelarstwo Lotnicze. Wojciech Woyna 2,80
22. Sport Modelarstwa Lotniczego. Wł. Siadek.

VII. Różne.

23. Koleje a wojna lotniczo-gazowa. Mjr. M. Romeyko —,30
24. Przepisy dla oceny zdolności do służby lotniczej w powietrzu —,05
25. Wykłady o obronie przeciwlotniczej karabinów maszynowych B. Gillern 9,—
26. Wojskowy słowniczek polsko-francusko-niemiecko-rosyjski 1,—
27. Wycinanki Lotnicze w skali 1:30 —,60

Do nabycia.

- № 1 Miejski Komitet LOPP. w Krakowie, ulica Basztowa Gmach Województwa.
№ 22 Wojewódzki Komitet LOPP. we Lwowie.
№ 21 W administracji „Młodego Lotnika” Warszawa, Krak.-Przedm. № 5, konto PKO. № 9511.

Wydawnictwa Gazowe.

- | | |
|--|------|
| „Obrona ludności cywilnej” — por. Z. Marynowski | 1,90 |
| „Wojna chemiczna” — płk. A. Małyszko | 2,50 |
| „Wojna chemiczna i obrona kraju” — płk. Sianożęcki. Wyd. II. | 1,— |
| „Samoodbrona kraju” — płk. Sianożęcki 1925 | 3,— |
| „Walka chemiczna w przyrodzie” — prof. Lindeman. Wyd. II. | 1,— |
| „Klinika gazów bojowych w zarysie” — Dr. Paradistal | 1,— |
| „Podstawy ratownictwa” — prof. Lindeman | 2,50 |
| „Broń chemiczna” — kpt. Bartel. | 4,50 |
| „Maska przeciwgazowa używana w Polsce” — kpt. Andrzejewski | —,40 |
| „Wskazówki do wyszkolenia w obronie przeciwchemicznej” — por. Marynowski | 2,50 |
| „Krótki zarys chem. gazów bojowych” — kpt. Kąłuski | 1,20 |
| „Taktyczne użycie broni chem.” — ppłk. Jasiński | 1,30 |
| „Wskazówki meteorologiczne” — Hłasek-Hłasko | 4,— |
| „Toksykologia chem. środków bojowych” — W. Lindeman | 13,— |
| „Węgiel kamien. jako surow. chem.” — inż. Kąłkowski | 3,— |
| „Ćwiczenia przeciw. w obrazach” — por. Marynowski | 5,— |
| „Obrona przeciwchemiczna” — Rudnicki kpt. | 3,50 |
| „Walka Gazowa” — Dudziński por. — 1927 | 3,60 |
| „Uszkodzenie oczu przez gazy bojowe” — płk. Karnicki — 1927 | 1,80 |
| „Iperyt i jego działanie” — Mjr. Jankowski — 1927 | 1,— |
| „Technika walki gazowej” — Skrypt. por. Ziemiński | 2,— |
| „Gazy bojowe, a konie w armii” 1926 r. — płk. Marczewski. | 1,50 |
| „Toksykologiczna klasyfikacja chem. środków bojowych” — prof. Lindeman — 1927 r. | 1,80 |
| Do nabycia w Zarządzie Głównym LOPP. Warszawa, Długa № 50 PKO. 7860. | |

DEKLARACJA.

Do Administracji „Wiadomości Lotniczych” w Białymostku.

Niniejszym upraszczam o nadesłanie „Wiadomości Lotniczych” pod adresem:

Imię i nazwisko
Miejscowość
Ulica, № domu
Poczta
Należę do Koła LOPP. w
należność za roczną prenumeratę w kwocie zł.
gr. (słownie)

Wysyłam w znaczkach pocztowych pod adresem Administracji: Białystok, Warszawska 17.

Niepotrzebne wykreślić.

Podpis

Czytajcie
„Wiadomości Lotnicze”.

Prenumerata roczna wynosi: 2 zł., dla członków zł. 1,80, dla młodzieży szkolnej zł. 1,20.

Do

Chcesz wiedzieć na co idą twoje składki miesięczne, co robi L.O.P.P. — czytaj Wiadomości Lotnicze.

Sprawozdanie Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej za 1928 r.

Sprawozdanie Zarządu Głównego L.O.P.P. z działalności Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w roku 1928.

Skład władz Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej

Prezes: Inż. Julian Eberhardt
V-Prezes: Dr. Zenon Martynowicz
płk. Ludomił Raski
inż. Stanisław Rudziński
Sekretarz: kpt. Jerzy Misiński
Skarbnik: prof. Czesław Witoszyński
Członkowie: inż. Zbigniew Arndt, inż. Eugeniusz Berger, regent Franciszek Falkiewicz, prof. Maksymilian Huber, ppłk. Kazimierz Moniuszko, prof. Gustaw Mokrzyski, prof. Antoni Ponkowski, dyr. Stanisław de Rosenwerth, pułk. dr. Bohdan Zakliński.

W roku sprawozdawczym nastąpiło połączenie Ligi Obrony Powietrznej Państwa i Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej w jedną organizację.

W 1928 roku Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej rozwinęła się pod względem liczebności Komitetów Powiatowych, Kół i członków. Zamieszczona nizże tabela porównawcza liczb członków w latach 1927 i 1928 pokazuje znaczący wzrost na niektórych terenach.

W dniu 31 XII 1928 r. Liga posiadała 20 Komitetów Wojewódzkich, obejmujących ogólnie 283 Komitety Powiatowe, które miały łącznie 3390 Kół, jednocześnie około 350.000 członków.

Podział członków na Komitety wypada jak następuje:

KOMITETY	w dn. 31 XII-1927	w dn. 31 XII-1928
Białostocki	6.802	8.858
Kielecki	8.270	9.884
Krakowski	5.272	23.389
Lubelski	10.565	12.226
Lwowski	34.094	40.113
Łódzki	9.018	23.005
Nowogródzki	5.922	6.717
Poleski	3.320	5.088
Pomorski	?	?
Poznański-Miejski	8.735	9.960
Poznański-Wojewódzki	22.271	33.000
Śląski	31.414	33.680
Stanisławowski	8.010	11.211
Tarnopolski	7.000	7.958
Warszawski-Stoleczny	40.128	64.762
Warszawski-Wojewódzki	7.593	8.524
Warszawski-Kolejowy	17.769	24.027
Wileński	10.076	14.047
Wołyński	8.200	8.118
Zagłębia Dąbrowskiego	5.000	5.765
	249.459	349.432

Widzimy więc wzrost liczby członków o 99.973 osoby, czyli o przeszło 40%. Liczba Kół powiększyła się w porównaniu z poprzednim okresem o 37%.

Bardzo wydatny rozwój osiągnęliśmy na terenie szkół, co uznać musimy za duży sukces. Uświadomienie wśród młodzieży wzrasza szybko, a podąża za nim rozwój szkolnych kół L.O.P.P. O popieraniu ruchu wśród młodzieży będzie jeszcze mowa dalej we właściwych częściach sprawozdania.

PROPAGANDA.

Akcja propagandowa Ligi w 1928 roku rozwinęła się znacznie, zafascinając szersze kręgi, pozyskując poważną liczbę nowych propagatorów i przyjmując po części nowe formy.

Dotyczy to zarówno Zarządu Głównego, jak Komitetów. Ogólna suma wydatków na propagandę wyniosła zł. 549.397,13, czyli więcej o zł. 193.874,38, w porównaniu z 1927 rokiem.

Propaganda prasowa, L.O.P.P. wydawała następujące czasopisma: „Lot Polski” — urzędowy organ L.O.P.P., miesięcznik, drukowany nakładem L.O.P.P. Poczytność „Lotu” wzrosła znacznie.

„Młody Lotnik” — organ Ligi dla młodzieży rozwija się także zyskując na poczytności.

Dalej wymienić wypada: „Wiadomości Lotnicze” — Komitetu Wojew. w Białymostku; „Ster” — Lubelskiego Kom. Wojew.; „Wiadomości L.O.P.P. Poznańskich Komitetów” — Wojewódzkiego i Miejskiego.

Wydawnictwa propagandowe. Na początku roku Zarząd Główny, w wyniku konkursu na broszury propagandowe, wydał dwie broszury: 1) „Dlażego musimy mieć silne lotnictwo” p. W. Balinńskiego — ilustrowana, stron 20, cena 10 gr. (Wskutek wyczerpania 2 nakładów na 40.000 egz. odbito trzeci, który jest na wyczerpaniu, a więc łącznie 60.000 egz., koszt 4.200 zł. pokrytych ze sprzedaży) i 2) „Pełny śpiączka, gleba żyzna, kiedy skrydła ma Ojczyzna” — Z. Troniewskiego, stron 16, cena 10 gr. (II nagroda, nakład 40.000 egz., koszt 2.800 zł.).

Broszurka „Maska przeciwgazowa używana w Polsce” — kpt. Andrzejewskiego — stron 32, cena 40 gr., nakład 10.000 egz.

Broszurka p. t. „Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej”, będąca krótkiem sprawozdaniem Ligi w obrazkach, przygotowana w 1928 r. ujrzyc świat w 1929 roku na P. W. K. Nakład 50.000 egz., stron 20, cena egzempl. 20 gr.

Do dzieł naukowych o charakterze propagandowym zaliczamy dwie książki: „Die Fluglehre” prof. Misesa, przekład z niemieckiego inż. Neumarka, oraz „Lotnictwo” s. p. ppłk. Schusidra

— II wydanie, uzupełnione przez inż. Neumarka. Obydwie te książki również obciążają budżet r. 1929.

Komitety ogłosili drukiem rzeczy następujące: Komitet Wilenski w okresie „Tygodnia” wydrukował 2 odczyty 1) „Rola i zadania L.O.P.P.” — St. Romera, egz. 3000 i 2) „Gazy bojowe” — L. Korowajczyka, egz. 1500. Warszawski Komitet Wojewódzki: „Opowieści pilotów” — J. Niwińskiego. Komitet Lwowski wydał 4 tomową bibliotekę „Przyjaciel L.O.P.P. r. p. t. „Platowiec” — E. Małeckiego, zawierającą 49 stron, w tem 280 rycin. Komitet Wołyński wydrukował odczyt W. Kościanowskiego (500 egz.) i kalendarz L.O.P.P. (15.000 egz.).

Zainteresowanie tą popularną literaturą propagandową L.O.P.P. wzrosło, o czym świadcza zarówno spostrzeżenia Komitetów, jak i szybkie opróżnianie się półek w składnicy Zarządu Głównego.

Odczyty. Wśród form propagandy naszej zawsze dominowało słowo żywe. Liczba odczytów zarejestrowanych w r. 1928 utrzymała się na poziomie roku poprzedniego, wynosząc bowiem około 2.000 łączną z okolicznościami przemówieniami na większych zgromadzeniach.

Z odczytami łączy się organizowanie kursów przygotowawczych dla prelektorów. Kursy takie organizował w ub. roku Zarząd Główny i kilka Komitetów. Zarząd Główny urządził kurs w Warszawie w sierpniu; udział brało 24 słuchaczy z 14 Komitetów. Komitet Lwowski zorganizował 2 kursy, które ukończyły 28 słuchaczy, Nowogródek miał 2 kursy 10-dniowe, które ukończyły 37 słuchaczy, Warszawski-Wojewódzki prowadził kurs przy udziale 50 słuchaczy, przeważnie nauczycieli.

Radio. L.O.P.P. prowadziło dość intensywną akcję propagandową za pomocą radia, szczególnie w Warszawie i Wilnie.

Warszawska radiostacja w porozumieniu z Zarządem Głównym nadaje odczyty z obu dziedzin, którym służy L.O.P.P. nadto zaś raz na tydzień 15 minutowe komunikaty Ligi. Wilenska stacja poza częstym transmitowaniem nauczycielskich audycji Warszawskich udzielała Komitetowi czasu na 80 odczytów 25 minutowych i na 43 komunikaty 15-minutowe.

Tekst „Chwile lotniczych” przesyła Zarząd Główny Komitetom, jako materiał propagandowy.

Filmy. W roku 1928 ten dział wzbogacił się o pięć filmów. Jeden film zrealizował Zarząd Główny, a cztery — Komitet.

Film Zarządu Głównego, będący sprawozdaniem L.O.P.P., pokazuje widzom ważniejsze, z pośrednictwem przemieszczenia się na ekran, prace dokonaną przez nią.

Filmy Komitetu Krakowskiego stanowią fragmenty z dziedziny obrony przeciwgazowej, zadymiania Krakowa, lotów subwencjonowanych awionetek i t. p.

Samochodowa Czołówka Propagandowa. Czołówka samochodowa, zaopatriona w sprzęt OPG, aparaty filmowy i projekcyjny, filmy i przezroczka oraz radio, wyruszyła w objazd dnia 1 kwietnia i powróciła 13 grudnia 1928 r. Objechano Województwa: Lwowskie, Kieleckie, Lubelskie, Łódzkie, Nowogródzkie i częściowo Pomorskie. Ogółem przejechano 14.235 km. Wygłoszono odczytów 200, widowisk urządzone 200, długość wyświetlonych filmów wynosiła 400.000 m. Frekwencja publiczności stanowiła około 30.000 osób. Czołówka wskutek złego stanu dróg zmuszona była przejść dwa razy do różnego remontu, który niestety znacznie skrócił jej akcję na terenach dwóch Komitetów.

Wagon Obrony Przeciwgazowej. Odnowiono wagon OPG. Zarządu Głównego, który był następnie skierowany na bocznicę kolejową zakładów przemysłowych, celem propagowania OPG. i L.O.P.P. wśród sfer robotniczych.

Wagony Dyrekcji Kolejowych były wykorzystane przez Komitet: Poznański Wojew., Krakowski, Warszawski Dyr., i Łódzki przy bardziej frekwencji publiczności, (około 45.000 osób) głównie młodzieży.

Wycieczki. Wycieczki były urządzone przez Komitet dla zwiedzania lotników, instytutów, warsztatów samolotowych i t. p., stanowiąc jedną z bardziej oryginalnych form propagandy.

Wystawy. Stosownie do uchwały Walnego Zgromadzenia z maja 1928 r. Zarząd Główny przystąpił do przygotowania eksponatów do własnego pavilonu L.O.P.P. w Poznaniu.

Komitety w Sosnowcu urządzili lotniczą wystawę objazdową, która trwała 43 dni. Komitet Wileński wystawił własny pawilon na Targach Północnych w Wilnie. Komitet w Nowogródku posiadał własny pawilon na Wystawie Okręgowej w Niesieciu. Frekwencja: 20.000 osób. Komitet w Łucku miał własny pawilon na Rolniczej Wystawie Wołyńskiej. Komitet w Białymostku na wystawie rolniczo-przemysłowej posiadał własny kiosk. Komitet w Lublinie na terenie swym zorganizował 3 wystawy przy frekwencji 15.000 osób. Komitet w Krakowie urządził wystawę Obrony Przeciwgazowej, która cieszyła się wielkim powodzeniem. Komitet we Lwowie w dniu rozpoczęcia „Tygodnia” otworzył na placu Targów Wschodnich wystawę, która czynna była przez cały czas trwania Targów. Liczba zwiedzających wynosiła około 120.000 osób.

Modelarstwo. Istniejąca przy Zarządzie Głównym składnica modelarska prosperuje dobrze i zaopatruje wiele placówek L.O.P.P. oraz szkół i prywatnych osób w materiał modelarski, Ostatnio opracowano wzory p. t. „Jak wykonać model” z rysunkami i opisem. Będą one wydrukowane i sprzedawane dla ułatwienia pracy przy wykonywaniu modeli.

Prawie wszystkie Komitety posiadają modelarne. W myśl okólnika Min. Wyzn. Rel. i Ośw. Publ. wprowadzono już modelarstwo do robót ręcznych w wielu szkołach.

Kursy dla instruktorów modelarstwa prowadziły Komitety we Lwowie, Tarnopolu, Łucku, Stanisławowie, Brześciu n/B oraz w Warszawie — Stołecznym i Wojewódzki.

Własne składnice modelarska posiadały Komitety we Lwowie i Stanisławowie.

Platowce. Propaganda platowca cieszyła się niezwykłym powodzeniem. Lotów dokonywano bądź to na platowcach własnych, bądź na wojskowych użyczonych Komitetem chętnie pojawiającymi się na lotach.

Kursy dla instruktorów modelarstwa prowadziły Komitety we Lwowie i Stanisławowie.

Platowce. Propaganda platowca cieszyła się niezwykłym powodzeniem. Lotów dokonywano bądź to na platowcach własnych, bądź na wojskowych użyczonych Komitetem chętnie pojawiającymi się na lotach.

Platowce. Propaganda platowca cieszyła się niezwykłym powodzeniem. Lotów dokonywano bądź to na platowcach własnych, bądź na wojskowych użyczonych Komitetem chętnie pojawiającymi się na lotach.

Platowce. Propaganda platowca cieszyła się niezwykłym powodzeniem. Lotów dokonywano bądź to na platowcach własnych, bądź na wojskowych użyczonych Komitetem chętnie pojawiającymi się na lotach.

Platowce. Propaganda platowca cieszyła się niezwykłym powodzeniem. Lotów dokonywano bądź to na platowcach własnych, bądź na wojskowych użyczonych Komitetem chętnie pojawiającymi się na lotach.

Platowce. Propaganda platowca cieszyła się niezwykłym powodzeniem. Lotów dokonywano bądź to na platowcach własnych, bądź na wojskowych użyczonych Komitetem chętnie pojawiającymi się na lotach.

Platowce. Propaganda platowca cieszyła się niezwykłym powodzeniem. Lotów dokonywano bądź to na platowcach własnych, bądź na wojskowych użyczonych Komitetem chętnie pojawiającymi się na lotach.

Platowce. Propaganda platowca cieszyła się niezwykłym powodzeniem. Lotów dokonywano bądź to na platowcach własnych, bądź na wojskowych użyczonych Komitetem chętnie pojawiającymi się na lotach.

Platowce. Propaganda platowca cieszyła się niezwykłym powodzeniem. Lotów dokonywano bądź to na platowcach własnych, bądź na wojskowych użyczonych Komitetem chętnie pojawiającymi się na lotach.

Platowce. Propaganda platowca cieszyła się niezwykłym powodzeniem. Lotów dokonywano bądź to na platowcach własnych, bądź na wojskowych użyczonych Komitetem chętnie pojawiającymi się na lotach.

Platowce. Propaganda platowca cieszyła się niezwykłym powodzeniem. Lotów dokonywano bądź to na platowcach własnych, bądź na wojskowych użyczonych Komitetem chętnie pojawiającymi się na lotach.

Platowce. Propaganda platowca cieszyła się niezwykłym powodzeniem. Lotów dokonywano bądź to na platowcach własnych, bądź na wojskowych użyczonych Komitetem chętnie pojawiającymi się na lotach.

Platowce. Propaganda platowca cieszyła się niezwykłym powodzeniem. Lotów dokonywano bądź to na platowcach własnych, bądź na wojskowych użyczonych Komitetem chętnie pojawiającymi się na lotach.

Platowce. Propaganda platowca cieszyła się niezwykłym powodzeniem. Lotów dokonywano bądź to na platowcach własnych, bądź na wojskowych użyczonych Komitetem chętnie pojawiającymi się na lotach.

Platowce. Propaganda platowca cieszyła się niezwykłym powodzeniem. Lotów dokonywano bądź to na platowcach własnych, bądź na wojskowych użyczonych Komitetem chętnie pojawiającymi się na lotach.

Platowce. Propaganda platowca cieszyła się niezwykłym powodzeniem. Lotów dokonywano bądź to na platowcach własnych, bądź na wojskowych użyczonych Komitetem chętnie pojawiającymi się na lotach.

</

Od 6–13 października VI Tydzień L.O.P.P.

jalnie na szkole, odpowiada wymaganiom nowoczesnej techniki. Postawienie jego umożliwiła ofiarość kolejarzy pomorskich, którzy przyczynili się poważną kwotą zł. 96 910,74 gr. Brakująca suma wpłynęła z pożyczki długoterminowej, zaciągniętej w Banku Gospodarstwa Krajowego. Koszt ogólny budowy szkoły wyniósł 662 958 zł. 46 gr. Poświęcenie i oddanie do użytku budynku szkolnego odbyło się w dniu 25 lipca 1928 r. w obecności Wysokiego Protektora L.O.P.P. p. Prezydenta Rzeczypospolitej. Uczniowie, studujący na II-gim kursie mechaników lotniczych mogli ukończyć kurs szkolenia już w nowym gmachu. Na kurs ten zgłosiło się 115 kandydatów, a przyjęto 85. Kurs ukończył z wynikiem dodatnim 42 uczniów, którzy otrzymali dyplomy mechaników-lotniczych.

Absolwenci szkoły korzystają z przywileju skróconej o 12 miesięcy службы wojskowej i z prawa do pozostań w wojsku w charakterze podoficerów zawodowych. Koszt prowadzenia szkoły i wydatki związane z budową gmachu wyniosły w roku sprawozdawczym 131.098 zł. 99 gr., wpłacanych przez Zarząd Głównego.

Ponieważ istnienie jednej szkoły mechaników okazało się niewystarczającym, przystąpiła L.O.P.P. w 1927 roku do budowy drugiej szkoły we Lwowie. Na ten cel wydatkowano w roku sprawozdawczym sumę zł. 110.664 gr. 05. Ogólny koszt budowy do końca 1928 r. stanowił zł. 214.098 gr. 67. Szkoła otwarta została w kwietniu 1929 r.

Komitek Warszawski Wojewódzki – prowadził w roku sprawozdawczym kursy pomocników mechaników lotniczych. Koszt prowadzenia ich wyniósł w 1928 r. – zł. 25.647.

W roku 1928 w dalszym ciągu były prowadzone starania i prace około budowy Cywilnej Szkoły Pilotów L.O.P.P. Dla uzyskania większych funduszy na budowę, Komitet Kielecki zorganizował loterię fantową, której ciągnienie odbyło się 15 października 1929 r. Rozsprzedaż losów podjęły się Komitety Wojewódzkie oraz kolektury Loterii Państwowej.

Znakowanie. W rozwoju akcji, mającej za zadanie ułatwienie orientacji z blaknym lotnikiem, L.O.P.P. oznakowała w r. 1929 wiele miejscowości. Akcja ta napotykała trudności w znalezieniu odpowiedniej wielkości dachów, na których można umieścić przepisowej wielkości litery; daje się to odczuwać szczególnie w województwach wschodnich. Oznakowanych dotąd jest: w Komitecie Lubelskim – 8 miejscowości, w Komitecie Poznańskim – Miejskim – 1, Wileńskim – 2, Krakowskim – 7, Nowogrodzkim – 11, Kieleckim 10, Białostockim – 2, Poleskim – 1, Komitecie Poznańskim – Wojew. – 4 miejscowości.

Popieranie twórczości lotniczej. Jednym z ważniejszych i pilniejszych zadań, stojących przed polskim lotnictwem, jest niewątpliwie uzyskanie dostatecznej ilości dobrych, własnych typów płatowców, aby w kraju uniezależnić się pod tym względem od zagranicy.

Z tego względu Zarząd Główny, po rozpatrzeniu projektów, udzielił „Podlaskiej Wytwórni Samolotów” subwencję w wysokości zł. 75,000, a firmie „Plage i Łaszkiewicz” w Lublinie – zł. 50,000. Wytwórnia „Samolot” w Poznaniu otrzymała zł. 10,000 na dokonanie ulepszeń w samolocie B.M. 4.

Konstruktorem samolotów sportowych, t. zw. awionetek, zostały wydane 3 subwencje w ogólnej wysokości zł. 6,900.

Oprócz udzielenia pomocy przy konstruowaniu płatowców Zarząd Główny zwrócił również uwagę na uzyskanie przez Polskę własnego typu silnika. W tym celu Zarząd Główny udzielił konstruktorowi inż. Zalewskiemu subwencji zł. 5,000 na budowę silnika moc 30–35 MK, zamówił w firmie „Avia” 3 prototypy silnika W.Z. 7,80 MK., na których poczet wpłacił zł. 45,000, oraz prowadził w firmie „Skoda” wykroczenie silników biortacyjnych systemu inż. Brzeskiego kosztem zł. 29.904, 44 gr. Pierwsze tego typu silniki, stanowiące własność LOPP. zostały ukończone na początku b. r. i obecnie są w stadium prób na hamowni.

Komitek Krakowskiego subsidował budowę awionetek b-c Działowskich kosztem zł. 17.932 gr. 91. Jedna z nich zdobyła I-ną nagrodę na II Krajowym Konkursie awionetek. Kola LOPP. na terenie Województwa Krakowskiego, a mianowicie przy Państwowej Szkole Przemysłowej w Krakowie i gimnazjum im. Staszica w Chrzanowie, budowały szybowce.

Komitek Lubelski subsidował budowę awionetek w Lublinie i Chełmie. Pierwsza z nich D.U.S.I. brała udział w II-im Konkursie awionetek w Warszawie, druga natomiast została wykroczona po konkursie. Awionetka D.U.S.I. otrzymała na konkursie I-ną nagrodę za szybkość.

Komitek Stołeczny Warszawski subsidował w dalszym ciągu prace Sekcji Lotniczej Studentów Politechniki Warszawskiej. W roku sprawozdawczym zostały wykonane 2 awionetki nowego typu i jeden wodnosłizgowiec. Awionetka R.W.D.I. wykazała nienotowany dotychczas w Polsce stosunek ciężaru użytecznego do ciężaru własnego, równy 1, podczas gdy w większości pozostałych stosunków ten ważył się w granicach od 0,5 do 0,8. Niestety defekt silnika nie pozwolił tej bardziej oryginalnej i dobrze pomysłanej awionetce wykonać wszystkich warunków konkursu. Wydatki Komitetu w tej rubryce prac wynosiły zł. 27,625,30 gr.

Komitek Warszawski Wojewódzki w roku sprawozdawczym udzielił subwencję Sekcji lotnictwa Stud. Polit. Warsz. w wysokości zł. 752,27 oraz poszczególnym konstruktorem na ogólną sumę zł. 1,296,05 gr.

Komitek Lwowski subsidował budowę dwóch szybowców Związku Awiatycznego Politechniki Lwowskiej. Wysokość subwencji wynosiła zł. 3,472,70 gr.

Komitek Stanisławowski udzielił subwencji zł. 1.200, również wspomnianemu Związkowi Awiatycznemu.

Komitek Poznański – Miasto subwencję budowę awionetki p. Lipczyńskiego sumą zł. 200.

Komitek Poznański Wojewódzki pomagał pieniężnie przy budowie 2-ch awionetek; obydwie brały udział w II konkursie. Komitet ten wspierał malarzów i konstruktora p. Wawrzyniaka w jego studiach nad budową świec do silników lotniczych oraz p. Meissnera w pracach nad celownikiem.

Komitek Tarnopolski przyczynił się do rozwoju lotnictwa szybowcowego w Polsce, przyznając na ten cel Związkowi Awiatycznemu przy Politechnice Lwowskiej subwencję zł. 1.200. Pozostały Komitet subwencjonuje budowę awionetki na własnym terenie.

Popieranie prac naukowych w dziedzinie lotnictwa. W dążeniu do stworzenia jak największej ilości placówek naukowych w dziedzinie lotnictwa, LOPP. bądź sama je tworzyła bądź też udzielała subwencji na urządzenia lub prace. Udział poszczególnych placówek LOPP. w tym dziale wyraził się jak następuje:

Komitek Lwowski przyczynił się do budowy pracowni aerodynamicznej przy politechnice Lwowskiej. Komitet ten udzielił subwencji w wysokości zł. 5.000 Instytutu Geofizyki przy uniwersytecie imienia Jana Kazimierza na kupno przyrządów do badania atmosfery.

Komitek Tarnopolski udzielił subwencji na budowę Instytutu Aerodynamicznego przy Politechnice Lwowskiej w wysokości zł. 1000.

Komitek Nowogrodzki wydał zł. 500 Instytutowi Aerodynamicznemu w Warszawie.

Warszawski Komitet Kolejowy Dyrekcji przyczynił się do wykonania inwestycji w Instytucie Aerodynamicznym w Warszawie kwotą zł. 43.800.

Komitek Wileński uzupełnił urządzenie Wileńskiej stacji Aerologicznej fundacji Komitetu Wileńskiego, zakupując nowoczesny precyzyjny anemograf kosztom zł. 3.630 gr. 23, z których w roku 1928 spłacono zł. 1.497,83 gr. Komitet ten ponosił koszt utrzymania i prowadzenia Stacji, wysokość ich wynosiła zł. 8,293 81 gr. Na stacji tej w roku sprawozdawczym dokonano 185 obserwacji, przy czym największa osiągnięta wysokość wynosiła 12.000 mtr.

Komitek Wojewódzki Poznański rozpoczęł zakładanie posterunków meteorologicznych w całym szeregu szkół i urzędów.

Komitek Białostocki udzielił zapomogi Państwowemu Instytutowi Meteorologicznemu w wysokości zł. 650 na zakup instrumentów dla stacji Meteorologicznej w Ostrowiu Mazowieckim.

Warszawski Komitet Stołeczny sybsydował prace Państwowego Instytutu Meteorologicznego kwotą zł. 5.000.

Zarząd Główny wydatkował na zakup instrumentów dla stacji Meteorologicznej w Wilnie sumę zł. 2.600 oraz na bibliotekę Katedry Budowy Platowów na politechnice Warszawskiej sumę zł. 3.000.

Wobec nieprzyjęcia Instytutu Aerodynamicznego na budżet Państwowy, Zarząd Główny dla utrzymania ciągłości prac w Instytucie, zmuszony został do poniesienia kosztów jego utrzymania w wysokości zł. 23.500, z których zł. 221,76 gr. stanowiła dotacja Kasyna Urzędnickiego w Węgrowie.

Na cele lotnictwa sanitarnego Zarząd Główny udzielił subwencji dla Centrum Badań lekarskich lotniczych w wysokości zł. 10.000

Konkursy i raidy. Wzorem poprzedniego roku zarządził Zarząd Główny LOPP. w dn. 29.X – 1.XI roku sprawozdawczego II-gi Krajowy Konkurs Awionetek.

Całkowity koszt urządzenia konkursu łącznie z nagrodami wyniósł zł. 34.840,08 gr., na które złożyły się 2794,08 gr. asygnowane przez Zarząd Główny LOPP., zł. 6.500 – ofiarowane na nagrody przez Ministerstwo Komunikacji i zł. 400 – wpłacono tytułem wpisowego przez uczestników.

Poza konkurem awionetek, Komitet utrzymał w roku sprawozdawczym konkursy modeli latających, mające na celu zachęcenie głównie młodzieży szkolnej do zainteresowania się lotnictwem. Konkursy te były urządzone w Komitetach: Poznańskim – Miejskim łącznie z Poznańskim, Wileńskim, Lwowskim, w Stołecznym Warszawskim łącznie z Aeroklubem Akademickim.

Dla celów propagandowych i nawiązania łączności między Komitetami, został urządzony w roku 1928 przez Komitet Kielecki, wspólnie z Zarządem Głównym, raid powietrzny naokoło Polski na samolocie Albatros B2, pilotowanym przez p. ppłk. M. Oczkiewicza. Międzynarodowe niesprzyjające niekiedy warunki atmosferyczne, raid ten, na przestrzeni około 2000 klm. całkowicie się udał i miał wielkie znaczenie propagandowe. Koszt jego zł. 946,79 po kryty został przez Zarząd Główny LOPP.

Sport lotniczy i popieranie pracowników lotnictwa, jako sportu i dziedziny techniki zupełnie nowoczesnej, w pierwszym rzędzie ogranicza u nas młodzież, a szczególnie studiującą na wyższych uczelniach.

Działalność jej wyrażała się w dwóch kierunkach: 1) w dziedzinie konstrukcji lotniczych – w budowie szeregu awionetek oraz 2) w organizowaniu Aeroklubów Akademickich, mających za zadanie naukę pilotatu i rozwój zamiłowania do lotnictwa, głównie jako sportu.

O popieraniu przez LOPP. poczynały młodzież w dziedzinie konstrukcji, wspomina sprawozdanie w rubryce „popieranie twórczości lotniczej”. Popieranie przez LOPP. sportu wyrażało się w zasilaniu Aeroklubów Akademickich funduszami oraz przydzieleniu im sprzętu lotniczego. Udział poszczególnych Komitetów był następujący:

Komitek Warszawskiego oddał Aeroklubowi Akademickiemu w Warszawie smoloty „Aviata” i Potez VIII wraz z silnikami.

Komitek Krakowskiego udzielił subwencji w wysokości zł. 4.000 – oraz dala mu 3 samoloty Ansaldo 300–4, otrzymane swego czasu od Zarządu Głównego.

Zarząd Głównego oprócz pomocy moralnej, która wyraziła się w przyjęciu protektoratu nad Aeroklubami Akademickimi, i popieraniu ich poczynaniami miarodajnych władz, udzielał subsydji pieniężnych i materiałowych. Aeroklub Akademicki w Warszawie otrzymał od Zarządu Głównego 8 samolotów „Caudron” i dodatkowo 3 silniki oraz sumę zł. 12.000.

Aeroklubowi Akademickiemu w Krakowie zostało udzielona pomoc pieniężna w wysokości zł. 2.000, –

Zarząd Główny specjalnie interesuje się ruchem lotniczym wśród młodzieży i stara się dopomóc do rozwoju tegoż do granic, zakresnych możliwości finansowymi.

Inne subwencje. Na budowę pomnika ku uroczystemu poległym lotnikom wypłaciły: Komitet Warszawski Dyrekcji zł. 2000 – Kom. Nowogrodzki – zł. 600. – Kom. Warszawski Wojew. – zł. 4.257,62. – Zarząd Główny – zł. 4.400.

Następnie na podkreślenie fakt, że Komitet Wojewódzki w Łodzi zainicjował na swoim terenie budowę prowizorycznych schronów, których wybudowano tam kilka.

Stypendja. W dziale Obrony Przeciwigazowej udzielone zostały stypendja dwum udającym się zagranice lekarzom, którzy odbędą tam specjalne studia medyczne z dziedziny gawowej. Koszt 4.000 zł.

Obrona Zbiorowa. Temu trudnemu do rozwiązania problemowi poświęciliśmy dużo pracy. Przedstawiciele Zarządu Głównego brali udział w zjazdach międzynarodowych zarządców odbędących się w kraju konferencji, na które zapraszali wybitnych znawców tych spraw, przy okazji ich pobytu w Polsce.

Ustanowione w 1928 warunki pozwolą nam dopiero w 1929 r. przystąpić do rozpatrzenia zamówionych projektów schronów próbnych.

Zasługuje na podkreślenie fakt, że Komitet Wojewódzki w Łodzi zainicjował na swoim terenie budowę prowizorycznych schronów, których wybudowano tam kilka.

FUNDUSZE.

W 1928 roku L.O.P.P. dysponowała funduszami większymi niż w poprzednim.

Następująca tabela wykazuje wzajemny stosunek wpływów i posiadanego funduszu w latach 1927 i 1928.

	1927 r.	1928 r.
Składki i wpisowe zł. 1.023.702,94	zł. 1.307.000,39	
Tydzień L.O.P.P. „ 503.413,74 ”	508.805,46	
Inne dochody „ 1.009.197,11 ”	1.014.038,04	
ogółem zł. 2.536.313,79	2.829.843,89	
Gotowizna w dn. 1/1. 1.007.183,95	1.180.392,39	

Zatem dysponowała LOPP. funduszami: zł. 3,543.497,74 zł. 4.010.236,28

Ogólne zestawienie wpływów i wydatków L.O.P.P. za rok 1928.

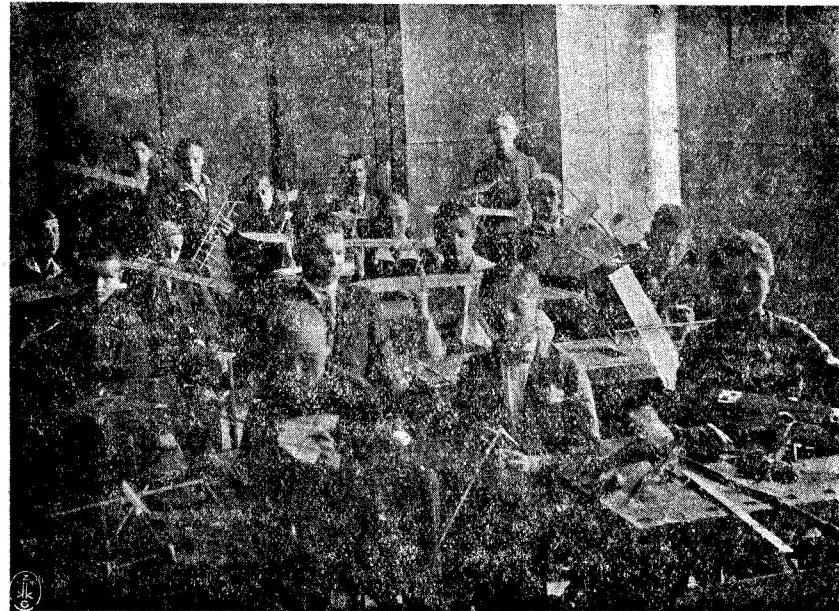
	Wpływ:	
Gotowizna na 1/I-1928 r.	zł. 902.611,36	
Składki członkowskie	1.307.600,39	
V Tydzień L.O.P.P.	495.519,86	
Ofiary	343.459,74	
Imprezy i przedsiębiorstwa doch.	199.607,36	
Dotacje i subwencje	290.521,61	
Inne	250.592,65	
Razem	zł. 3.789.312,97	

	Wydatki:	

<tbl_r cells="3" ix="3" maxcspan="1" maxrspan="1"

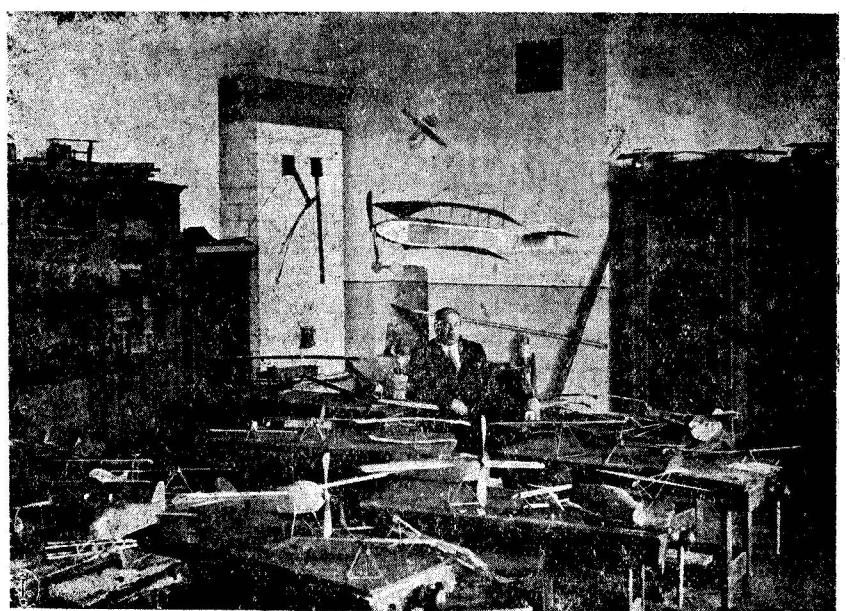
Silne lotnictwo to pierwszy warunek potęgi Polski.

Modelarnia L. O. P. P. w Białymstoku.



Modelarnia Koła uczeń № 3 przy gimn. im. Marszałka Piłsudskiego jest prowadzona pod kier. prof. Bujniaka i cieszy się wielkim powodzeniem u młodzieży.
Fot. „Photo-LOPP”.

Modelarnia L. O. P. P. w Łomży.



Ogólny widok modelarni prowadzony z wielkim zamiłowaniem przez p. prof. Gundlacha.

Fot. „Photo-LOPP”.

Sprawozdanie z Komitetu Wojew. L. O. P. P. za rok 1928.

Zestawienie wpływów i wydatków Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. w Białymstoku za rok 1928,

Wpływ.

1) pozost. gotów. w kasie i bank. na dz. 31.XII-27 r.	Zł. 66.653.25
2) dochody z wpisowego i składek członkowskich	44.716.95
3) dochody z „V Tygodnia Lotniczego” 1928 r.	36.134.51
4) wpływ z ofiar	4.602.51
5) „ z imprez	8.418.44
6) „ z przedsiębiorstw dochodowych	3.474.57
7) wpływ inny	10.012.94
8) Subsydia	13.134.50
Zł. 187.147.51	

Wydatki.

1) przekazano Zarz. Główn. eżecie składek członkowskich	Zł. 16.276.05
---	---------------

2) przekazano Zarz. Główn. dochod. z „Tygodnia Lotn.” 1928 r.	14.803.83
3) przekazano Zarz. Główn. z innymi tytułami	13.238.71
4) wydano na propagandę własną	11.916.20
5) „ na administrację	16.149.56
6) „ na ruchomości	3.904.80
7) „ na budowę lotnisk	886.23
8) „ na Znakowanie	178.90
9) „ na subwencje	650.—
10) „ na inne wydatki	9.562.28
Zł. 87.566.06	
11) pozostałość gotow. w kasie i bank. na 31.XII-28 r.	99.581.45
Zł. 187.147.51	

Skarbnik: Prezes:
(—) A. Fratz. (—) A. Wysocki.

Organizacja.

Skład władz Komitetu Wojew.

Prezes—Zygmunt Skryński, wice wojewoda.
1. Wice-Prezes—A. Wysocki Dyrekt. Banku Polskiego,
2. Wice-Prezes—Inż. J. Zaczeniuk, Sekretarz—Zebrowski Główny buchal. Banku G. K.
Skarbnik—A. Frantz Prezes Izby Skarbowej.
CZŁONKOWIE: H. Charlemagne Insp. Policii Państw. St. Zacharewicz kpt. 42 p.p., M. Jurecki—Inspektor Szkolny, A. Lichtensztajn — Prezes Zw. Kupców Żydowskich.
ZASTĘPCY: B. Kistelski por. 42 p.p., Dr. Jossem—dentysta, Prokurator M. Klank, Zymlerski — Naczelnik Wydz. Adm. Województwa.

Komisja Rewizyjna:

W. Herbst—Dyrektor Banku Gosp. Krajowego
L. Wysocki—Dyrektor Pow. Kaszy Oszczędzin, w Białymstoku,
J. Nowicki—Naczelnik Poczty.

ZASTĘPCY: B. Szymański b. prezydent m. L. Sech—Urzędnik Banku Gosp. Krajowego. Ogólne klerownictwo referatu Lotniczego zostało powierzone p. kpt. Zacharewicowi i referatu gazowego p. por. Kistelskiemu.

Liczba Komitetów Powiat. i Kół miejscowych w dniu 31 grudnia 1928 r.

Komitetów Powiatowych 13 i 1 Dyreckijny (Białowieża) na prawach Komitetu Powiatowego. Kół Miejscowych — 32. Młodzieży szkolnej — 22. W powiatach — 92.

WYKAZ KÓŁ.

	Miejskie	Młodz. Szkołnej	w powiecie	Razem
Augustów	2	—	—	2
Białowieża	1	1	—	2
Białystok	6	5	10	21
Bielik-Podl.	2	1	24	27
Grajewo	2	2	4	8
Grodno	10	3	13	26
Kolno	1	—	4	5
Łomża	1	3	3	6
Ostrów	1	—	2	3
Ostrołęka	2	—	—	2
Sokółka	1	8	8	17
Suwałki	1	—	18	19
Wołkowysk	1	—	4	5
Wys. Mazow.	1	—	2	3
Razem:	32	22	92	146

8,858 czł. w roku sprawozdawczym przybyło 1.669 czł.

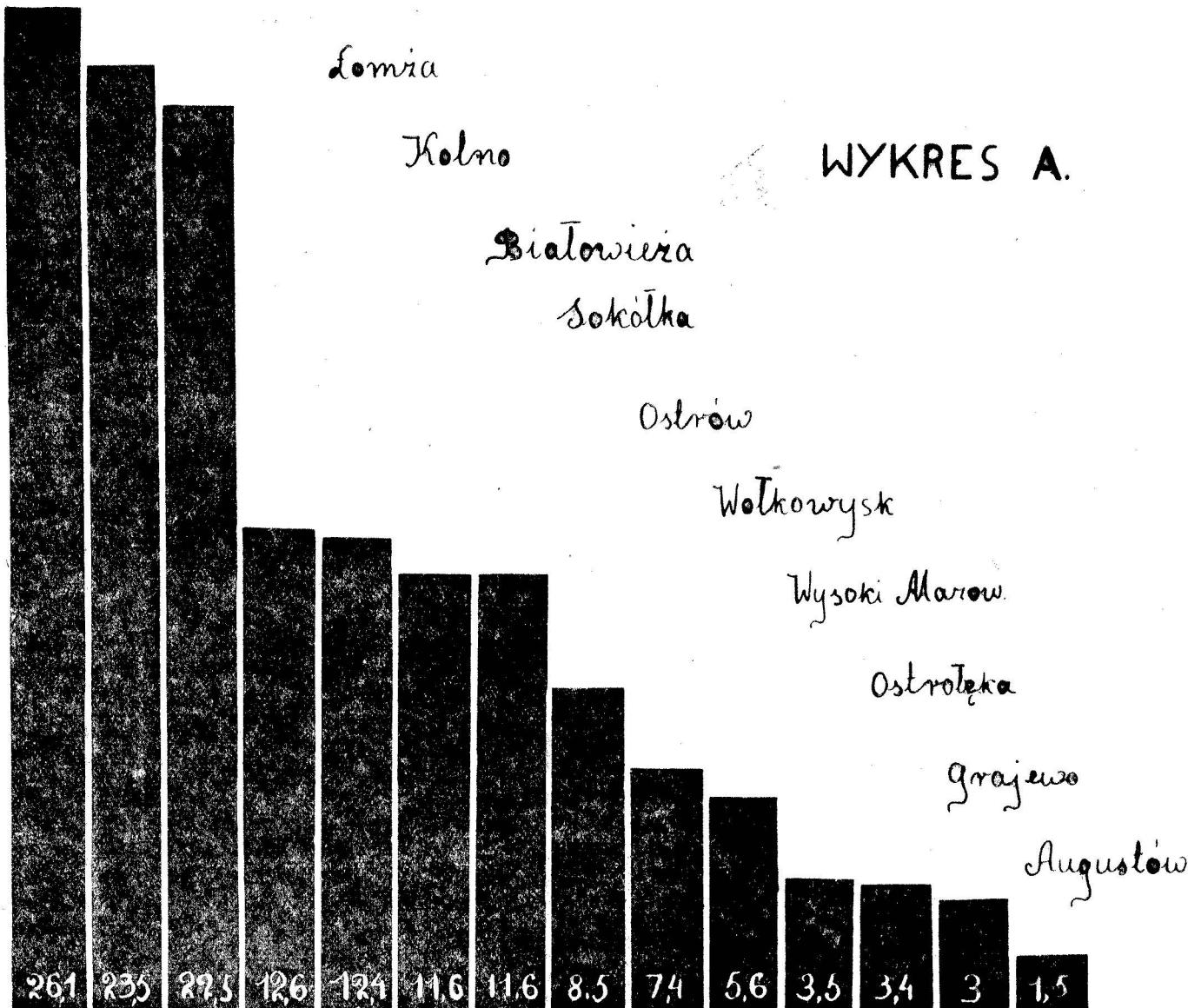
WYKAZ CZŁONKÓW:

Nazwa Komitetu	przybyło w r. b.	ogólna liczba członków
Augustów	67	122
Białowieża	123	740
Białystok	424	1537
Bielik-Podl.	20	827
Grajewo	16	282
Grodno	380	1944
Kolno	14	239
Łomża	28	704
Ostrów	4	180
Ostrołęka	68	179
Sokółka	215	945
Suwałki	78	658
Wołkowysk	150	258
Wys.-Mazowieckie	62	243
Razem	1960	8858

Propaganda.

Prasowa. W roku sprawozdawczym Komitet nadal wydawał miesięcznik „Wiadomości Lotnicze”. Każdorazowy nakład którego wahał się pomiędzy 5–7 tysięcy egzempl. Miesięcznik jako oficjalny organ Komitetu Wojewódzkiego ma na celu nie tylko szerzenie propagandy lotniczej i gazowej lecz i danie możliwości każdemu członkowi zapoznania się z całokształtem prac Ligii i dotychczasowemi jej wynikami, a w szczególe z działalnością miejscowego Komitetu jak również i Komitetów Powiatowych oraz Kół lokalnych, to też obszerne sprawozdanie rzeczowe i finansowe stale były umieszczane w miesięczniku. Pozatem Komitet Wojewódzki dążył, by treść każdego numeru „Wiadomości Lotniczych” stanowiła gotowy materiał odczytowy dla przygodnych (nauczycieli, członków LOPP, i t. p.) prolegentów, a chętnych wygłaszań odczytu lub pogadanki na temat lotniczy, lub związany z obroną przeciwgazową.

Dla celów propagandowych i informacyjnych „Wiadomości Lotnicze” były bezpłatnie rozsypane do następujących instytucji, urzędów i t. p. Szkoły średn. zadow. i po-wszelkie . . . do 1700 egz. mies. Urzędy państwow. i samo-rządowe . . . do 500 „ „ Posterunki Policji Państw. do 300 „ „ Związki Młodz. Wiejsk. Strzelec i Straż Pożarna . . . do 500 „ „ Kółka Rolnicze i Spółd. . . do 200 „ „ Razem: 3200 „ „ Ponadto dla własnej propa-gandy rozsypane . . . 2000 „ „



W TYSIACACH ZŁOTYCH.

Wpływ z poszczególnych Komitetów Powiatowych w roku 1928.

