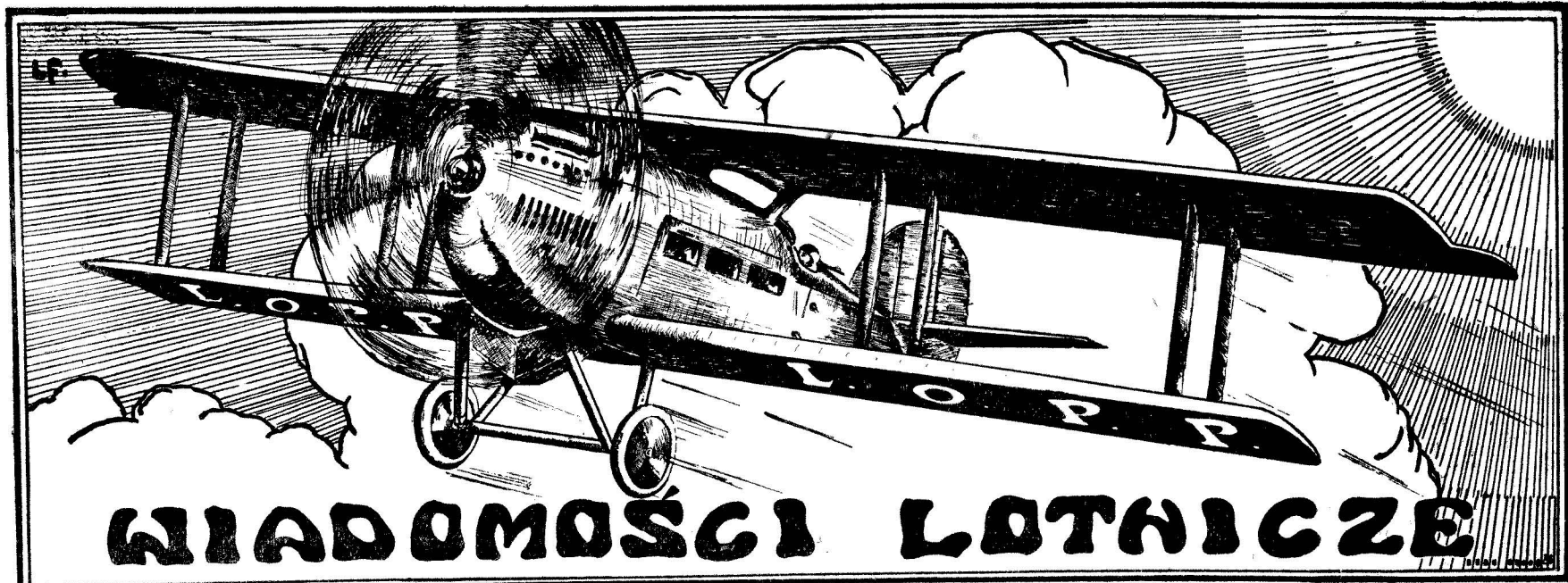


Redakcja
Administ.
Białystok
Warszawska
№ 17.
telefon 16-73

ROK III
Nr. 9—10



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

Wrzesień
Październik
1929 r.

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

Obywatele!

Losy przyszłej wojny rozstrzygać się będą w powietrzu!

Ginać będą tysiące cywilnej ludności! Ginać 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!

Wyteżmy 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 przeciwgazowy”. 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. Zaczniuk — 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. Lichtensztejn — Prez. Zw. Kupców. Żyd.

„ M. Wójcik — Urzędnik Starostwa.

„ St. Miciński — Nadkomisarz P. P. Prezes

Kom. Powiat. w Grodnie.

„ W. Zembruski — Naczelnik — Prezes Kom.

Powiat. w Bielsku-Podl.

S. p. maj. Idzikowskiemu.

Ołbrzymi ptak oderwał się w przestworze:
Chrzst 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 zapaleń 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 beztrosko karze
Tych co wzlecieli ponad padół łez.

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

M. Skidel, 17.VII. 1929 r.

Anna Rudawcowa.

Z Zachodu na Wschód.

Historyk, który w przyszłości 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 wschodnim 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 samym zagadnienie 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 kwestji należy uważać lot płatowca niemieckiego „Bremen” konstrukcji prof. Junkersa, który wystartowawszy (w r. ub.) w Irlandji, 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 kroplę materiałów pędnych. Powodem niepowodzenia wyprawy były złe warunki atmosferyczne, a w szczególności stały wiatr czołowy, który znacznie zredukował szybkość postępową płatowca.

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

Analizując wszystkie dotychczasowe loty, za największy wyczyn należy uważać lot którego dokonali dziesięć lat temu Anglicy, Alcock i Brown. Lot swój kontynuowali na dwupłatowcu seryjnym wśród fatalnych warunków atmosferycznych (płatowiec w pewnym miejscu pokrył się cały powłoką lodową)—poczem wylądowali 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 Lindberghowi, Chamberlinowi i załodze płatowca „America”, pod komendą Byrdy, wyczyn Anglików znacznie poprawić. Dziś lot nad Atlantykiem, nawet w jego najszerszym miejscu, w tym kierunku nie przedstawia nadzwyczajnych trudności.

Natomiast uderza nas fakt, że lotu 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 własności płatowców.

Dlatego coraz częściej słyszy się zdanie, że dla rozwoju płatowca należy szukać nowych dróg. Do spotęgowania jego zalet nie należy dążyć przez zwiększenie jego mocy silnika, co dotychczas najchętniej czyniono, gdyż granica w tym wypadku jest określona. Wiadomo, iż ażeby szybkość płatowca zwiększyć przy pomocy silnika dwa razy, moc jego musimy zwiększyć 4 razy, jeśli byśmy chcieli zwiększyć szybkość 3—razy moc musielibyśmy 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 mocy 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 rzadszym wstawia mniejszy opór, a więc płatowiec może większą szybkość rozwinąć.

Ta droga ma przed sobą największą przyszłość, czego dowodem są coraz śmielsze 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 swej niezrównanej konstrukcji.

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 Armji.

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 rodziny 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 klm.

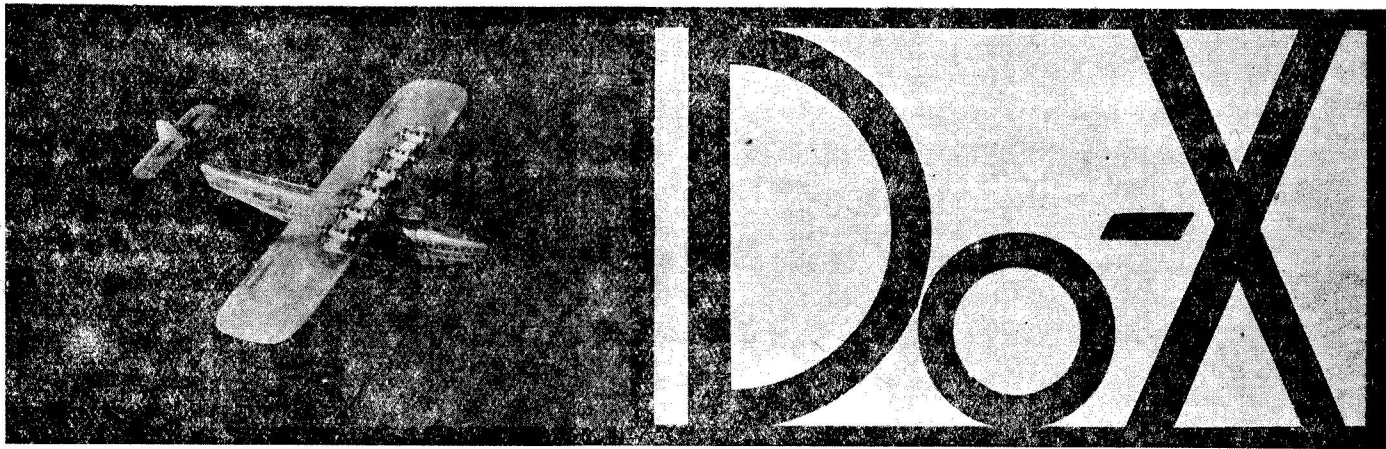
W Barcelonie mjr. Makowski doręczył dyrekcji Wystawy Międzynarodowej list z pozdrowieniem od zarządu PWK oraz z zaproszeniem na zwiedzenie naszej wystawy w Poznaniu. Listy powyższe zostały doręczone głównemu zastępcy dyrektora wystawy, który na ręce dzielnego lotnika złożył serdeczne podziękowanie za 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 rano 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 konstrukcji polskiej pomysłu jednego z najzdolniejszych konstruktorów polskich, inż. pilota **Jerzego Rudlickiego**, wyposażony w motor Wrighta 220-koni. Aparat został wykonany w fabryce polskiej „Plage i Laskiewicz” w Lublinie i nosi nazwę „Lublin R. 10”. Przy pełnym obciążeniu paliwem 600 kilogramów aparat zdolny jest do przebycia 2500 klm. Mjr. Makowski leciał z przeciętną szybkością 150 klm. na godzinę. Maksymalna szybkość lotu wynosiła 180 klm. 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 przestworzach 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 zainteresował się świat cały, jest to hydro-olbrzym, zbudowany przez konstruktora niemieckiego Claude Dorniera i nazwany Do-X. Dornier jest znanym konstruktorem, który już w okresie wojny zbudował jedno z największych hydro, a dziś zadziwił 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 pomostem, po którym może mechanik podczas lotu podejść do silnika i uskutecznić 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 kształtowników łączonych nitami o średnicy 8 do 10 mm. Ciężarów 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 swej 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 mieszczą się kabiny pasażerów i załogi. Kabiny są duże o wysokości 2,15 m., każda na 4 do 6 osób, prócz tego znajduje 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.

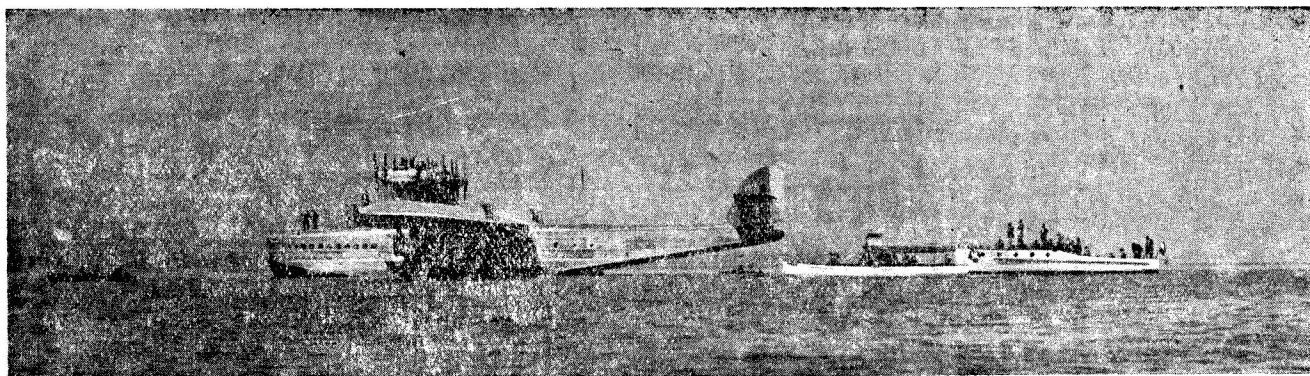
Załoga jego składa się z 12 osób, której czynności są podzielone, ze względu na olbrzymie rozmiary tego kolosa.

Dowódca statku, który zarazem jest nawigatorem, 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 dobrem 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 uskutecznia naprawę. Również jeden z załogi znajduje się na najniższym piętrze i zadaniem jego jest czuwanie nad zużyciem materiałów pędnych.

Reszta załogi, to rezerwowi pilot, mechanicy, radiotelegrafici i obsługa pasażerów.

Do-X przy próbnym locie uzyskał szybkość 190 km. na godz. i przy użyciu 2/3 swej mocy wznosił się w ciągu 28 sekund.

Koszt 80.000 zł. Komitet Wojewódzki L.O.P.P. w Białymstoku 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 epokowym zdarzeniem w historii lotnictwa.

Do-X pozwoli na ekonomiczne rozwiązanie kwestii 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 przestrzemi dłuższej będzie ekonomicznym, gdyż duża ilość pasażerów i bagażu, po-

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

Italia obstarowywała też dwa takie aparaty dla linii łączących Metropolię z kolonjami.

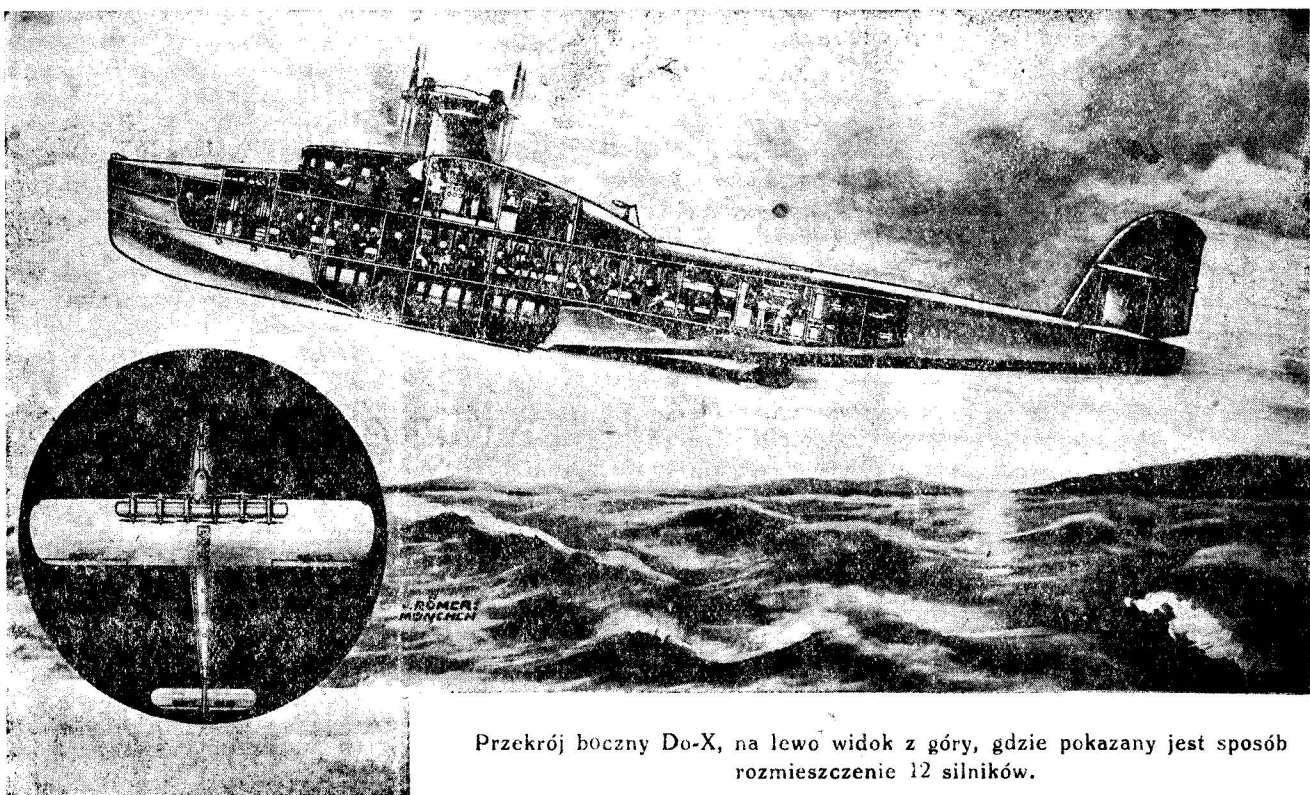
Również konstrukcja Dorniera pozwala nam spojrzeć optymistycznie na sprawę komunikacji transatlantycznej. O ile można sądzić, że zdobytego doświadczenia lotów transatlantycznych, to połączenie

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 rozmieszczenia 12 silników.

Dlaczego nam są potrzebne lotniska?

Niepomiernie szybki rozwój lotnictwa, szczególnie komunikacyjnego, które po wojnie światowej przeszło z okresu wojskowo-sportowego do użytku szerokich sfer społeczeństwa, jako środek komunikacyjny, i jako środek transportowy powodował że w dobie obecnej w interesie każdego państwa wogóle, 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 urządzonych portów lotniczych.

Szeroko rozgałęzioną sieć lotnisk zabezpiecza nie tylko regularność komunikacji powietrznej lecz i jej bezpieczeństwo, oraz w razie wojny, z jednej strony, daje możność 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 sąsiedzi ze wschodu i zachodu, dążą do zakładania największej ilości i jaknajdoskonalszego urządzenia portów lotniczych.

Rzeczą jest znana 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 niezbędna 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 znacznej stosunkowej odległości jeden od drugiego.

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

Międzynarodowy zjazd lotniczy

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

Jak słychać, przygotowały niektóre delegacje, przybywające na zjazd do Warszawy, wnioski specjalne. Ten liczny kongres potrwać ma około 10 dni. Zjazd zajmie się sprawą ujednolajnienia 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.

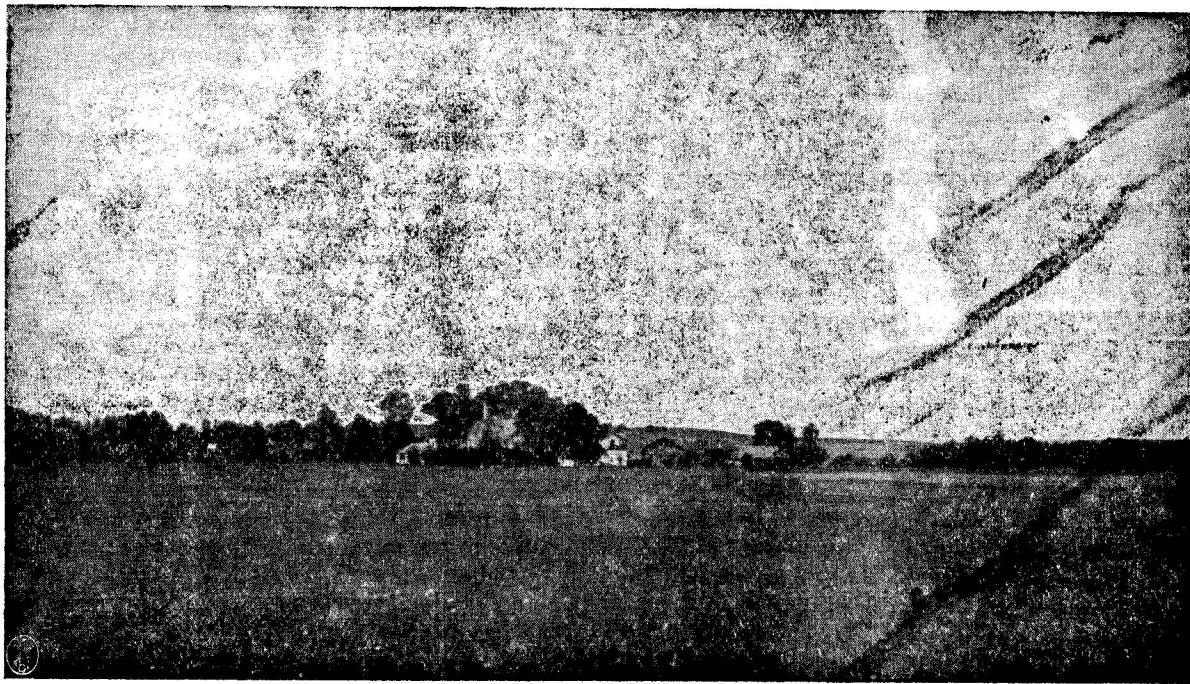
W myśl przyjętego zwyczaju, zjazdowi przewodniczyć będzie prezes delegacji tego kraju, gdzie zjazd został zwołany. W danym wypadku będzie nim prezes delegacji polskiej, którego nazwisko zostanie w najbliższych dniach ustalone. W skład delegacji polskiej wejdą poza tem: radca Babiński z M.S.Z., naczelnik 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 zawieść i zmusić pilota do lądowania.

Warunki atmosferyczne są również przyczyną chwilowego przerwania lotu. Przy szeroko rozgałęzionej sieci lotnisk prawie nieznanne 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-

LOTNISKO W GRODNI.



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 napowietrznej na znaczne straty, powodowanych uszkodzeniem płatowca pod-

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

Kupujcie mareczki na budowę lotnisk i hangarów.

Tym godnym wyrazicielem 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 Grodzieński pod energicznym przewodnictwem p. Nadkomisarza St. Micińskiego, znającego dobrze ze swej społecznej działalności na polu lotnictwa, przezwyciężył napotymane 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 graniczy z jednej strony z szosą wiodącą z Grodna do Białegostoku, z drugiej zaś

LOTNISKO w GRODNE.



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, urządzenia lotniskowe jak to budowę hangarów, stacji benzynowych i t. d. oraz na szkolenie personelu fachowego około **dwóch milionów złotych** nieotrzymując na ten cel żadnego subsydjum rządu lecz czerpiąc swe fundusze z ofiarności społeczeństwa. Z ważniejszych prac wykonanych przez L.O.P.P. należy nadmienić pracę związaną z urządzeniem lotnisk

z torem kolejowym z Grodna w kierunku Suwałk. Powierzchnia nabytego terenu wynosi 56 ha i jest wyjątkowo równa co ma wielkie znaczenie ze względu na koszty związane z niwelacją lotniska. Prócz tego przy lotnisku znajduje 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 GRODNE.



Jedna ze wspaniałych piwnic, w której zostanie urządzony schron przeciwgazowy Photo-LOPP

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

Ponadto poszczególne Komitety Wojewódzkie, wykonując ogólny program Ligi dążą wszelkimi siłami do rozbudowy lotnisk i stworzenia sieci lądowych na swych terenach, to też Komitet Wojewódzki w Białymstoku realizując program r. b. powierzył nabycie terenu miejscowemu 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 zorganizowania eksploatacji linii lotniczych pomiędzy Polską a Niemcami, zwłaszcza zaś pomiędzy Warszawą a Berlinem. W sprawie tej ostatniej linii podjęte będą rokowania po ratyfikacji umowy. Poza-tem po ratyfikacji przelot samolotów niemieckich przez terytorium polskie i odwrotnie będzie już wymagać specjalnego zezwolenia, wreszcie w związku z zawarciem powyższej umowy, przewidzianem jest, że już przed jej ratyfikacją niemieckie samoloty będą miały prawo

przelotu przez polskie terytorium na już eksploatowanych liniach lotniczych.

Według oświadczeń czynników miarodajnych, komunikacja lotnicza między temi 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. rozpoczną 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 Bukaresztem przez Lwów i połączenie Bukaresztu przez Lwów, Kraków i Katowice z Wiedniem.

Wobec tak wielkich zamierzeń, któ-

re — jeśli chodzi o Niemcy — zaczynają wkraczać w stadium szybkiej realizacji.

Warszawa powinna posiadać wielki, na europejską miarę zakrojony port lotniczy. Fundusze na ten cel powinny się znaleźć, tak, aby budowa wielkiego nowoczesnego portu na Okęciu została jak najprędzej ukończona.

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

Francuski „Przegląd Artyleryjski” drukuje ciekawy artykuł o wojnie gazowej pułkownika Appel'a. 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 artylerji, wyszedł na jednego z najznakomitszych teoretyków. Dzieło jego o artylerji pod tytułem: *Artis magnae Artilleria paris prima* (Amsterdam 1650) przełożono na kilka języków europejskich, jako klasyczne. Wydaniu części drugiej przeszkodziła zapewne śmierć autora.

Otóż o tem dziele streszczając ówczesne wiadomości o artylerji i wojnie chemicznej, pisze pułkownik Appel.

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

„Między wielu pięknymi przepisami i prawidłami wojskowymi wydanymi 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 którychby wchodziła jakabądź trucizna, pomijając to, żeby się nie posługiwali niemi do rujnowania i niszczenia ludzi”. Wielokrotnie wraca nasz autor do tej sprawy: W końcu swego dzieła zaklina 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 wyzbędzie się nigdy wyrzutów sumienia ani w tem życiu śmiertelnem, ani też w tem, którego się spodziewamy w wieczności 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.

„Właściwie jest chrześcijanom obecnie posługiwać się temi kulami nie przeciwko Turkom, Tatarom i innym niewiernym wrogom wszystkim, wrogom przysięgłym imienia chrześcijańskiego i religji przez nas wyznawanej, których bez skrupułu możemy wyłączyć z liczby naszych bliźnich”.

Po tem zastrzeżeniu Siemionowicz omawia sposoby trujące, od których użycia odmawia. Przedewszystkiem mówi o pociskach trujących. Uważa on za możliwe zatrucie kul na podobieństwo strzał łuku. Armata i moździerz wydała mu się najodpowiedniejszą do tego rodzaju pocisków. W tym celu doradza maczanie znanych wówczas pocisków w trucznach bądź roślinnych jak w soku lukla, tojadu bądź też mierzalnych jak rtec, arsenik lub też pochodzenia zwierzęcego, jak piana psów wściekłych, oliwa, w której się umieszcza dużo pajków 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 dodawać mieszaninę ziół trujących lub korę brzożową, gdyż te rzeczy, powiada wytwarzają dym nadzwyczaj gęsty i szkodzi. „Dodajcie do tego, iż dym stąd powstały zawiera w sobie dużo wilgoci i przeto tem mniej się unosi w górne warstwy powietrza, a przeciwnie, pełząc 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 jednako 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 przemknięcia się dymu trującego, który usiłuje unieść się kiedy słońce jest jasne i piękne i kiedy on nie napotyka 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 swobodniej (wychodząc z założenia, iż wolno szkodzić nieprzyjacielowi wszelkimi środkami sztucznymi) niż opisane uprzednio, wobec tego, iż zapomocą tych ostatnich niepokoi się tylko obłożonych wysyłając do nich różne cuchnące dymy przykryte oraz mgły sztuczne zarówno nieznosne 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 miejscowej obleganej lecz również działanie trwałe, sprowadzać epidemję. „Gnicie cuchnące rodzi najczęściej choroby zaraźliwe a w następstwie mory nieuniknione”. Do ładowania tych pocisków Siemionowicz zaleca mieszaninę smoły, siarki czarciwego łajna (assa foetida) wydzielin i wszelkich nieczystości możliwych.

Skutek tych bombardowań tem jest szybszy o ile ześrodkowane są one na mniejszą powierzchnię. Zaleca się więc szczególnie oblegającym, pragnącym zdobyć jakąś fortecę: „Powietrze twierdzy może być już lekko zepsute 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 obleganej fortecy oblegający rzucają im zapomocą machin starożytnych ciała zabitych żołnierzy padlinę końską oraz inne zwierzęta padłe nawpół zgniłe 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 husyci oblegając Karstein, rzucali na jego wały padliny i beczki z rzeczami gnijącymi. O wiek później, w roku 1522 Turcy podczas oblężenia Rodosu posługiwali się bombami miedzianymi, które, pękając, szerzyły dym gęsty i woń cuchnącą.

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

„A więc pociski trujące, pociski łzawiące, pociski dymiące, nic przeto nowego”, pisze w „Temps” pułkownik Reboul z powodu artykułu Appela o Siemionowiczu. Ponieważ sztuka wojenna polega na przyprowadzaniu nieprzyjaciela do straty możliwie największej — przy równie największem oszczędzaniu siebie samych, jest więc całkiem naturalnem, żeby armje odwołały się do wojny chemicznej, jako nowego środka zwiększenia swej przewagi nad nieprzyjacielem. Od wieku siedemnastego zdawano sobie sprawę z niebezpieczeństwa użycia takiej broni. Uderzyła ona zarówno w walczących jak i niewalczących. Odradzano jej używania. A przecież chemja była wówczas dopiero w zalążku. Nie dawała ona jeszcze do rozporządzenia walczących tysiącznego arsenału wytworów trujących corza to rozmaitszych coraz 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 rozwinąć najstraszliwszej wojny chemicznej, jaką tylko można wyobrazić sobie. Czy umowy, które się usiłuje obecnie doprowadzić do skutku, przeszkodzą powrotowi do faktów podobnych?”

Warszawski port lotniczy.

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

Przedewszystkiem zatem wydz. lotnictwa cywilnego Min. Komunikacji zbudował bardzo estetyczny budynek dworca lotniczego, w którym poza biurami Polskich Linij 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 urządzona kawiarnia zaopatrzona w doskonałe zimne i gorące przekąski oraz napoje, pozwala na miłe spędzenie czasu na lotnisku publiczności, chcącej 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 samolotów zupełnie wygodnie.

W porcie warszawskim dla wygody publiczności zainstalowano wreszcie urząd pocztowy, który przejmuje nie tylko 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 Nr 17 i 25) umożliwia szerokiej publiczności zapoznanie się praktycznie z lotnictwem komunikacyjnym oraz spędzenie mile czasu w czystym powietrzu bez kurzu, jakie zapewnia zielen, którą pokryte jest całe lotnisko.

Ruch w porcie warszawskim panuje obecnie duży, gdyż codziennie dwa razy dziennie odlatają 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 możność obserwowania startów i lądowań płatowców komunikacyjnych.

Budowa portów lotniczych w Polsce.

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

Zwiększone wydatki w tym dziale administracji państwowej będą przede wszystkim 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 Okęcu, pozbawione wszelkich urządzeń. 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.

Samolot rozkładający się w powietrzu na części.

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

Tak więc po odrzuceniu zbiorników z paliwem, praktyce stosowanej podczas wojny w razie trafienia pocisku zapalającego w tenże zbiornik, po odrzuceniu podwoziu, aby nie obciążało samolotu wyruszającego na podbój Atlantyku (były i takie pomysły) po odrzuceniu tylnym kółku ogonowym (w tym samym celu) — doczekaliśmy się odrzucenia 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 prostym 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 chwili po rozpoczęciu upadku. Dzięki niemu silnik nie roztrzaskuje się o ziemię, ani nie miazdzy 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 obydwóch kierunkach technika lotnicza pracuje oddawna. Choć są to zadania bardzo trudne, nie są bynajmniej niemożliwe, a dotychczasowe wyniki pracy każą się spodziewać może oddalonego lecz pewnego powodzenia.

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

RZECZY CIEKAWY.

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

lotne batysty i po raz drugi zadumał się głęboko.

W dwa miesiące później wzniosł 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

nych chmur trwała kilkanaście godzin.

U ludzi zwierząt, znajdujących się w sferze działania gazu, niespodowodowało 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, uczył się jego spodu bez żadnych trudności zapomocą haka, umiesz-

Pomiary Polesia drogą zdjęć fotograficznych z samolotu.

Przedsięwzięcie techniczne, zastoso-
sowane 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 studjów geodezyjnych do wykonania szczegółowych planów Polesia.

W tym celu, po szczegółowym 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.

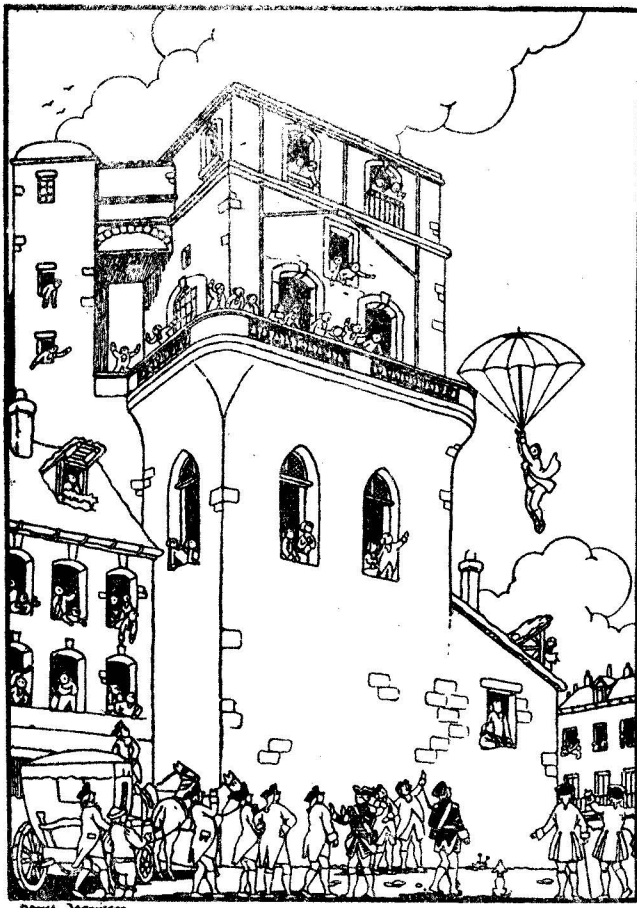
Techniczną stronę lotu opracowało ministerstwo komunikacji, które utworzyło Wydział komunikacji lotniczej i powierzyło opracowania szczegółów wybitnemu specjalście pułkownikowi Filipowiczowi, zaś wykonanie lotu poruczyło kierownictwu linii lotniczych komunikacyjnych.

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

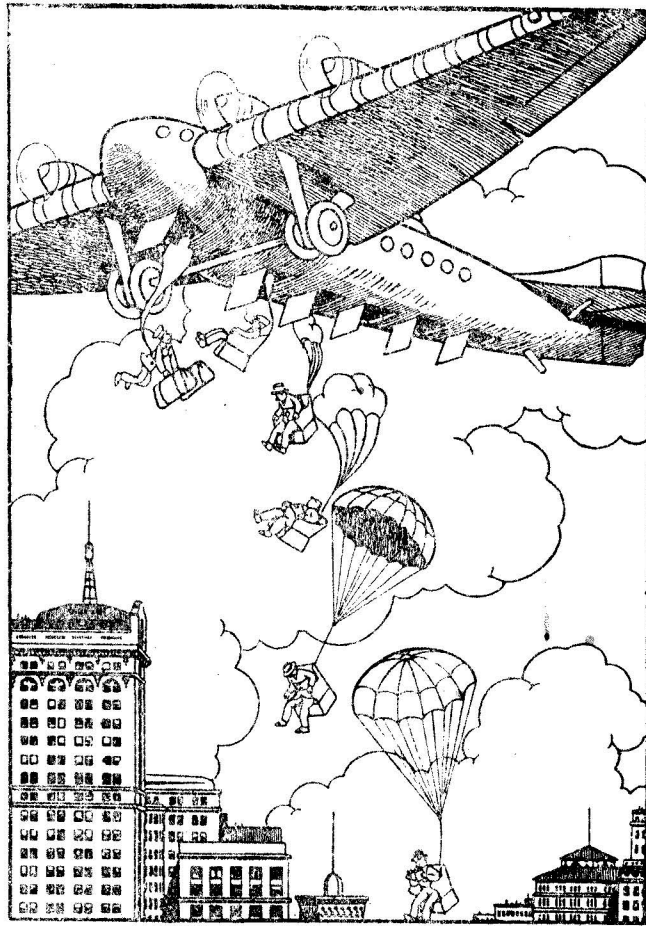
Loty nad Polesiem rozpoczną się w najbliższym czasie, poczem plany zostaną opracowane na najnowszych przyrządach, znajdujących się w Biurze fotogeodezyjnym M. B. P. w Krakowie pod kierownictwem prof. Piątkiewicza.

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

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



Przeszłość: Sebastian Lenormand skacze (w 1787 r.) ze spadochronem z wieży obserwatorium w Montpellier. Klisza Lotu Polskiego.



Przyszłość: Pasażerowie do Białegostoku wysiadać. Klisza Lotu Polskiego.

Ciepłe powietrze napełniać poczęło spódniczkę, czyniąc ją podobną do wielkiej piłki, kołyszącej się na sznurku. W pewnym momencie sznurek się przerwał i spódniczka z lekkością obłoka wzbija się do góry, chcąc uciec w przestrzeń. Niestety, sufit wstrzymał ją od podniebnych lotów, sparaliżował jej za jej zamiary i biała kula biła się rozpacznie o nieubłaganą zaporę.

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

wiedzieli może jednak, 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-

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

Samolot wyszedł pocztowego gołębia. Biuro Wolffa podaje wiadomość o niezwykłym w dziejach kryminalistyki sposobie wykrycia sprawców szantażu. Mianowicie gen. dyr. kopalni Rheinpreussen otrzymał przed kilku dniami przesyłkę pocztową, w której znajdował 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, którą zawiadomiono o tym fakcie, poleciła jednemu z lotników śledzenie lotu gołębia pocztowego. Gołąb po wypuszczeniu opuścił się w miejscowości Homburg-Hoch-Heide do gołębnika, który pilot odfotografował.

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 powietrze prostopadłe bez rozbiegu. Obecnie rozczłodził się pogłoski, iż wynalazku 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 odkupić patent. W Charbinie Krepyszew

poznał innego emigranta niejakiego Martynowa. Pewnego dnia Krepyszew wyszedł z domu i ślad po nim zaginął.

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

Policja lotnicza we Francji. Francuskie ministerstwo lotnictwa donosi, że stworzono policję lotniczą, która podlegać będzie min. spraw wewn. 6 samolotów oddano do dyspozycji tej policji zapatrzonej w rakiety dymiące. Ta policja lotnicza pełni służbę nie tylko 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 jeden z kursujących wagonów rzucono bombę, przyczem wiele osób odniosło rany, w tym liczne kobiety i dzieci. Liczni świadkowie zamachu zaatakowali sprawców chcąc ich zlinczować. Wobec groźnej postawy tłumu policja zmuszona była do użycia gazów łzawiących.

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

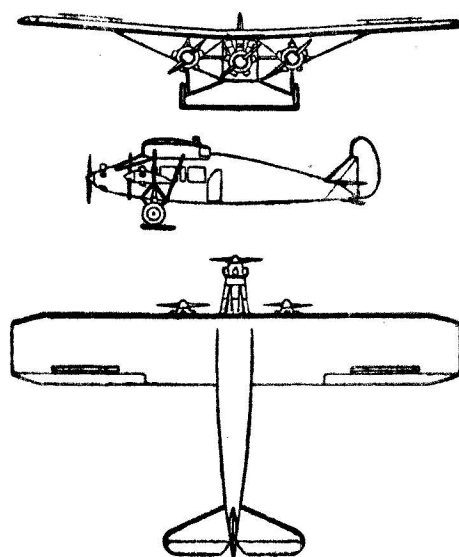
Lotki nie sięgające krańców skrzydła i nieociążone mieszczą się tylko w górnym skrzydle.

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 m.³ 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, pokrycie płótnem. Stery są odciażone. Podwozie trójnogowe z amortyzacją olejopneumatyczną.

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



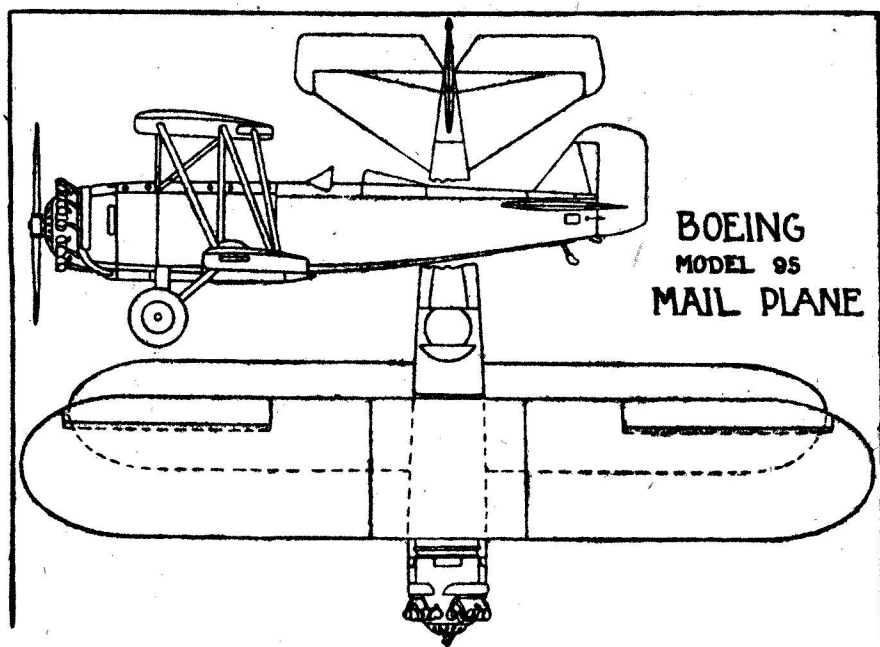
Charakterystyki.

Wymiary: b = 13,5 m.
i = 9,5 m.
h = 3,66 m.
S = 45,6 m.²
Silnik: Pratt & Whitney „Hornet”.
N = 525 MK.
Ciężary: Pw = 1450 kg.
Pu = 1200 kg.
Pc = 2650 kg.
Ps = 58,2 kg/m³
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.

Boeing Nr. 95.

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

zaś są drewniane, kryte płótnem. Komora płatowa o jednej parze słupków N. z każdej strony jest usztywniona ścięgami. Górne skrzydło jest większe od dolnego i przoduje o odstęp międzydźwigarowy. Konstrukcja skrzydeł jest klasyczna: dźwigary skrzynekowe i zeberka sklejkowe z listwami sprusowymi.



POGADANKI DLA MŁODZIEŻY.

Pogadanka № 5.

Za przykładem Ikar. Pierwsi 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 śmiało usiłowało oderwać się od „matki ziemi” i przypiąwszy sobie skrzydła, latać—jak Ikar w przestworzach, aby jak ów legendarny pierwszy lotnik, runąć przeważnie z połamanymi skrzydłami z powrotem na ziemię.

Mało kto wie może 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 ziomek. Gdyby Łukasz Piotrowski zamiast w Krakowie, żył w Paryżu, Londynie czy Berlinie, miałby sławę wszechświatową

*) Leonard da Vinci nakreślił tylko schemat pierwszej „samolotu”.

STRUMPH WOJTKIEWICZ.

Zapach pelargonji.

Profesor odłożył pióro, podniósł okulary na czoło i z zadowoleniem zatarł drobne suche dłonie. Następnie, przejąc swoją pocieszna, 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 rzucało na obłoki, mury i miliony złotych odbłask.

— Piękny jest ten odbłask — 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 manuskrypty zapełniały każde wolne miejsce w pokoju. W razie potrzeby profesor odpowiadał sam sobie w imieniu któregośkolwiek ze swoich licznych przeciwników, a następnie gnębił go z kolei własną popartą cyframi argumentacją. Tak zwyciężywszy, zlekka podniecony, profesor siadał i drobnym, nerwowym piórem zapisywał skrótowo 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 cząsteczkami swojej olbrzymiej erudycji. Jego niewielka, lysa, jajowata czaszka była w istocie olbrzymim składem najprzeróżniejszych wiadomości, bardzo porządnie posegregowanych w niezliczonych przegródkach pamięci. W ten sposób niewinna oliwa nicejska, której buteleczki dekorowały witrinę sklepu gastronomicznego, natychmiast swą barwą przypominała profesorowi chłropikrynę, a wyzywający oddech musztardy, obficie rozsmarowanej po zwyczajnym kotlecie wieprzowym, nieuchronnie przywołał na myśl iperyt i jego nadzwyczajne praktyczne zalety. Świat profe-

sora był arsenałem, zawierającym niezliczone próbki z gazami.

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

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

Profesor pisał.

„Owoc 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 ekscelencji. 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 trudniej było walczyć przy pomocy gazu, który zaraz przy początku akcji dawał znać o sobie silnym, drażniącym zapachem. Proszę uprzejmie zważyć, że także, i wstrętne zapachy zgnyliści liści fogsenu już zdaleka przestraszały i ostrzegały nieprzyjaciela, który miał wskutek tego czas na natychmiastowe założenie masek, a nawet zastosowanie specjalnego ochraniacza.

„Wszystkie wogóle dotychczasowe gazy były wynikiem doświadczeń udanych częściowo, a prowadzonych bez przewodniej myśli. Czyż można osiągnąć dobre wyniki z lewisystem, którego działanie jest straszne, ale który również daje o sobie znać znanym zapachem kwiatu pelargonji? Cóż wart jest cjanowodor, 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.

„Nie chcę, szanowny panie radco, krytykować tutaj tych wszystkich niezliczonych gazów, które wynalazła dotychczas nauka, przeważnie niemiecka. Chciałem tylko wyjaśnić, że idąc do mojego wielkiego celu, zapragnąłem stworzyć z początku taki gaz, któryby absolutnie niczem nie zdradzał swojej obecności, zabijając zniemacka i chylikiem. Później jednak, osiągnąwszy ten cel, (patrz. str. 32 memorjału) sięgnąłem po dalsze zwycięstwo, mając na uwadze także względy humanitarne. Ostatnia zwycięska wojna, przy której pomocy Niemcy narzucali 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 oszczędzą Niemcy cierpień swoim biednym przeciwnikom. Nie będzie już więcej strasznych ran kłutych, ciętych, szarpających. Środki nasze zabijają będą łagodnie i szybko.”

W tem miejscu profesor odczuł 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 żrące jednocześnie), 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 cześć pana radcy ośmielam się nazwać neesytem, posiada tak wspaniałe i nieodparcie przyciągający zapach, że dla samej niezwyklej rozkoszy oddechnięcia 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 użyły mi przy poparciu pana radcy nasze władze więzienne, a także i w kilku innych okolicznościach, usprawiedliwionych dobrem nauki, ta niezwykła cecha neesyty była dostatecznie wypróbowana.

i uchodziłby słusznie za twórcę samolotu.

Łukasz Piotrowski—który był profesorem Akademii Jagiellońskiej wybitnym uczonym, gramatykiem, a nawet trochę poetą i dramaturgiem—skonstruował przyrząd, na którym potrafił wznieść się w górę, przelecieć nad dachami najwyższych domów krakowskich, spaść wbrew tradycjom Ikarowym—bez szwanku na rynek, a zabawiwszy tu jakiś czas, unieść się znowu w powietrze i tą samą drogą wrócić na miejsce wzlotu.

Wiarogodność tego faktu dokonane go 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 swego wynalazku ze sobą do grobu?

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

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 ten doniosły wynalazek, który zapoczątkował jeszcze przed 3 wiekami narodziny „awiatyki”, a o twórcy jego wiemy tylko, tyle, 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 wyrzekła się marzenia o lotach ikarowych.

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

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

W grudniu 1783 r. puszczono 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 tj. 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 pudła.

Balon wzniósł się z ogrodu pałacu Mniszchów przy ul. Senatorskiej a wzlotowi przyglądał się król, klaskając żywo, 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 godniej uczcił ten wzlot poeta Trembecki, bo odą na cześć „awiatorów”. Poeta patrzy się inaczej na ten lot, niż król i „gmin”, jego uderza „wywyższenie się nad ziemią nie tylko fizyczne ale i duchowe”.

Oprócz tej ody pojawiło się wiele innych wierszy, m. in. ulotny druczek p.t.: „Do Pana Blancharda”, w którym proszono go, aby, unosząc się w obłoki, 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 śmiałków pośród polskiej publiczności, których za opłatą zabierał awiator do kosza ze sobą.

Tymi śmiałkami były przeważnie... panie, które wstępowały do łodzi zakwefione i zamaskowane.

Balony, puszczane w Polsce, zwaly się „szalierami” i napełniano je początkowo wodorem, a później gazem świetlnym, wprost z rur miejskich, natomiast t. zw. „montgolfiery” napełniano ogrzanym powietrzem, zapalając pod balonami drzewo lub słomę.

W roku 1876 dużo hałasu narobił w Warszawie Francuz, tytułujący się „capitaine”, a przypominający strojem „portjera” hotelowego. Z tym to „kapitanem” „puścili się” dwaj dziennikarze, współpracownicy „Kurjera Warszawskiego”: pp. Fryze i Filipowski, oraz dwaj obywatele ziemscy pp. Miłosz i Cierniewski. Wzbiwszy 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 cieszyli się potem dwaj Włosi bracia Vitollo, akrobaci powietrzni i spadochroniści, ale i tych zakasował na wiele lat przedtem również Polak... szewc z Ciechanowa.

Otóż ów szewc, podochociwszy sobie, wybrał się z parasolem pod pachą do pobliskiej Opinogóry i tam, wylazłszy na wysoką wieżę pałacową, skończył 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 eksperyment.

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

„I.K.C.” Nr. 225.

Kurs Inspektorów Wojewódzkich.

Niejednokrotnie obywatel polski z przeżeniem czyta rozmaite 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 przyoblec postać realnej, a zarazem okropnej zjawy. A jednak, pomimo, że dążenie do pokoju wśród wielu państw jest szczere, 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 płace 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 pasażerami i szkodnikami rolnymi, niosąc w ten sposób nieocenioną pomoc rolnikowi.

W zrozumieniu tego wszystkiego, oraz w poczuciu obowiązku L.O.P.P. zgodnie z ułożonym programem, postanowiła przygotowanie techniczne obrony gazowej ująć jednolicie i oddać w ręce odpowiedzialnie przygotowanych fachowo ludzi, jakimi są Inspektorzy Wojewódzcy Obrony Przeciwgazowej.

Uruchomiony w dniu 4 maja b. r. staraniem 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 pokazną liczbą kandydatów, ogółem 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.



Pawilon Kom. Wojew. na Wystawie Rolniczo-Przemysłowej w Białymstoku, 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 zastępy nieprzyjaciół będą bezładnie, gnane nieodpartym pragnieniem, dążyły i skupiały się tam, gdzie żądnie działać nasz straszliwy i czarujący zarazem neesyt.

„Tak więc przy okazji głębokiej troski o zapewnienie światu jedyne szczęścia germańskiego, rozwiązałem zarazem dotychczas nierealne i zdawałoby się fantastyczne zagadnienie: stworzyłem — za przykładem natury — środek niezawodny, dający nie owadom, lecz ludziom tęsknotę do rozkoszy umierania”.

Profesor wstał, uważnie złożył memoriał do teki i, spojrzawszy niechętnie raz jeszcze na obłoki, które teraz nabrały szarej barwy adamsytu, wyszedł z mieszkania i drobnym kroczkiem, nie spiesząc się, ruszył na miasto. Zapadał zmierzch, rozświetlony mnóstwem nieruchomych i pędzących świateł elektrycznych. Z trudem przebrnąwszy przez huczącą zgłętkiem ludzkim i maszynowym arterję główną, profesor wszedł w dzielnicę willi i coraz cichszymi ulicami podążał na stronę pięknej siedziby radcy von Nees’ego.

— Przekonałem go niezawodnie — myślał, zmęczony, co chwila 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 uczone, 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 piśmaków: czar trującej woni, której niepodobna się oprzeć, którą wdycha się z całą rozkoszą, choćby było napewno wiadomo — że jest to śmierć. — A może radca nie wierzy w mój wynalazek?...

— Śmierć—coż to jest śmierć? dotychczas nikt tego nie wiedział. — Dzisiaj zaś można wiedzieć przynajmniej to, że śmierć może być rozkoszą.

Tak myśląc 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 ekscelencję. Pan profesor napewno 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 zauważyć — 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 odeszła, 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 wzdłuż balustrady, ale mały wiejski ogródek był nieoświetlony i kwiatków pani radczyni profesor nie dojrzał. Natomiast jakieś nieokreślone, wyrażenie niemiłe wrażenie zaczęło znowa opanowywać myśl profesora. Niejasne, niekonkretne, ale jednakże wrogię wpływy ogarnęły powoli całą jego istotę, przesaczyły się do niezliczonych komórek wyobraźni, dały o sobie znać chłodem kończyn i nowym niepokojem serca. Było to prostoplastu tak, jakby coś niewiadomego po kolei wskakiwało do wszystkich szufladek pamięci i, nie znalazłszy echa, biegło czem prędzej wciąż dalej i dalej, w coraz zawrotniejszym tempie—aby odszukać skojarzenie istotne.

Profesor potarł czoło i przystanął. Myśl, którą chciał odnaleźć, czuł gdzieś zupełnie blisko. Byłby przysiągł, że myśl tę miał prosto w ręku niedawno,

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

— O cóż mi właściwie może chodzić — zdziwił się sam sobie profesor, starając się opanować niezwykle 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 szeptem, którego sam nie zdołał usłyszeć. Cisza zaczęła wogóle denerwować profesora. Ciemny ogródek drażnił go właśnie swoją ciszą, nieprzyjemną ciszą — i czemś 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 najstraszliwiej zatrute. Delikatna woń, aż nadto znana z laboratoriów, panowała w ogródku i na tarasie.

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

— Ale skądże? skądże tutaj? — chciał wykrzyknąć profesor — czyż nie jestem u radcy von Nees’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 słyhać było na całym wielkim świecie. Profesor leżał teraz twarzą na kamiennej posadzce tarasu.

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

Wtedy to niewinne, czerwone i białe, kwiaty pelargonii, gęsto zasadzone ręką pani radczyni w dole pod tarasem, zapachniały jeszcze silniej na cały ciemny ogródek swoją mdłą, charakterystyczną wonią, tak przypominającą zapach lewisytu, tej strasznej „rosy śmierci”.

(Kurjer Warszawski, 1 września r. b.)

O puchar Schneidera

530 klm. na godzinę.

Właściwie nie jest to żaden puchar, 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.

Puchar Schneidera jest nagrodą przechodnią za największą szybkość, osiągniętą w locie wodnopłatowcem typu wojkowego. 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 osiągnęto w tym turnieju zaledwie głupich 250 km. na godzinę. Od tego czasu każdy zdobywca pucharu 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 puchar Schneidera jest wyścigiem państw. 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 ustalaniu 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 tegoroczny wyścig. Na miejsce turnieju wybrano pobrzeże morskie w Coves. Do konkurencji stanęli 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 nie oswojone. Anglicy postawili na miejsce swoje dawniejsze „supermariny” typu „S. 5” i „S. 6”, wyposażone jednak w najnowsze motory Rolls-Royce'a oraz Napier-Lion'owskie.

Siłę 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 prosto w falę i nie zatoniła, w pływakach umieszczono balast oraz zbiorniki 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 udręczeń. Poprostu trudno sobie wyobrazić, że może tam siedzieć człowiek, dorosły i dobrze rozwinięty człowiek, i w dodatku lecieć z szybkością 10 km. 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 niczem. Włosi pozostali daleko w tyle.

To też należy oczekiwać, 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 pełnym tego słowa znaczeniu wodnopłatowcem, zdolnym utrzymywać się na falach, a nie samolotem lądowym, ucharakteryzowanym na hydroplan przez dodanie pływaków.

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.

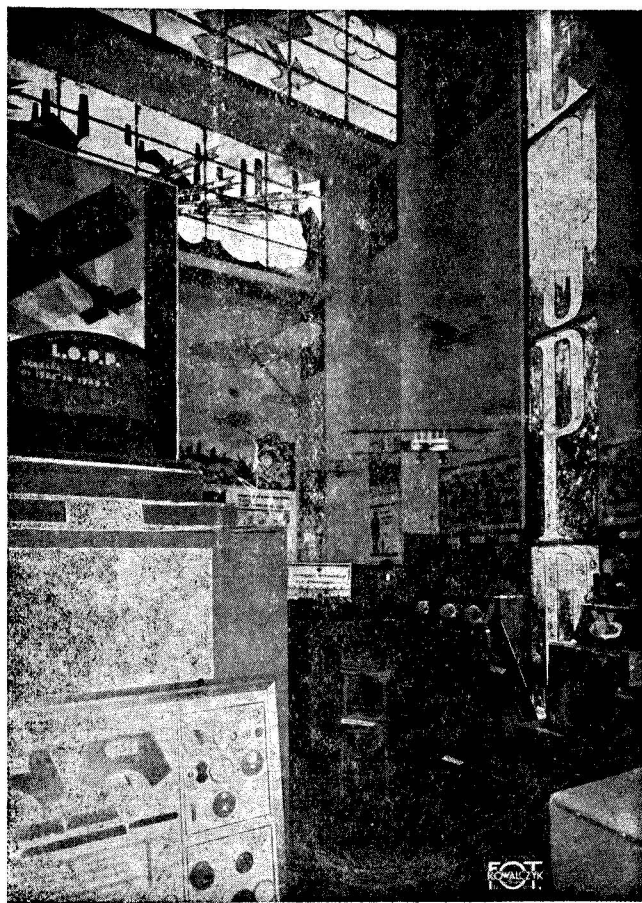
Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej na Powszechnej Wystawie Krajowej.

Powszechna Wystawa Krajowa w Poznaniu jest pierwszą imprezą tego rodzaju w Polsce niepodległej. Jest ona dziełem wielkimi i pożytecznym, a zarazem wymownym świadectwem naszej pracy, naszych zdobyczy nie tylko na polu gospodarczym, ale i w dziedzinie dorobku życia kulturalnego. Jest to chlubnie złożony 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 różnorodnych i bogatych budynków. Wśród nich, skromny w wymiarach, jednak imponujący swą wartością 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

Polichromia a la alfresco, malowane polichromianami farbami na krzemiance. W ogólnej wewnętrznej kompozycji pawilon utrzymany jest w dwóch zasadniczych kolorach. Artyleryjsko zielony — symbol gazów rozesłał 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 wszystkim rozpościerają się plafony w liczbie pięciu w kolorach srebrzysto-szafirowych, rytmicznie ku górze nabierające siły tonu. Po środku mieści się podjum o barwie zielonej, służące do aparatu migającego przezroczymi oraz za podstawę do wykresu mapkiety o barwach złoto-czerwono-niebiesko-czarnych, wyrażającego ofiarną społeczność na L.O.P.P.

Całość śmiało podkreślona krwistoczerwonym dywanem. Wnętrze wykonał



Fragment wnętrza pawilonu L. O. P. P.

Kliska 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. Sławskiego przy współpracy inż. Kubickiego i Berezowskiego. Zewnętrznie pawilon przedstawia sobą pięcizłożony modernistyczny blok w wąskich frontonach przecięty witrażowym oknem z monogramami L.O.P.P. idącymi wzdłuż okna o kolorach tęczy. Boczne szerokie frontony przecięte w środkowym i w drugim bloku oknami poziomymi, przedstawiającymi dwa witrażowe fragmenty. U góry 3 atakujące samoloty wśród pękających granatów na niebie zielonym tonowanym, aparaty złoto czerwone. W dolnym witrażu dwa pękające gazowodymne granaty w fabrycznym zaułku miasta. Wybuchy żółto-orańowe na czerwonym tle budynków i jasno-zielonym niebie. Zewnętrzny pierwszy blok przecięty płamą drzewi machoniowych o zielonych — opalizujących szybach, zwieńczony u góry złotymi 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 urządzeń, wykonane zostało przez artystę malarza St. Józefa Rawicz Biedrzyckiego.

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

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 rozszerowane podług działów gazowego i lotniczego.

Po stronie lotniczej przedstawiają one różnorodność zastosowania lotnictwa. Widzimy tam lotnictwo nie tylko jako środek obrony i napadu, nie tylko jako środek komunikacji, ale również jako czynnik pomocniczy w życiu gospodarczym, np. tępienie szkodników leśnych przy użyciu samolotów, walka z wilkami przez ostrzeliwanie 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 rozmieszczono ekspozycje,

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 całe modele płatowców różnych typów. Wszystkie one są wykonane ściśle podług rzeczywistych płatowców z dokładnym zachowaniem skali, przez p. Kazimierza Błaszczynskiego, znanego specjalistę w tej dziedzinie nie tylko u nas, ale i zagranicą. Również mamy tam kilka modeli latających wykonanych przez instruktora modelarstwa p. Woynę.

Grupa gazów bojowych i obr. przeciwgazowej.

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

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

Bombomiot Stocksa, miotacz min Liwensa wraz z minami i ogniomiotacz uzupełniają całość tak ważnej, a jeszcze mało znanej i docenianej dziedziny. Wreszcie niech wszystkim pozostanie w pamięci tablica przypominająca skuteczność masek przeciwgazowych, na wypadek ataku gazowego. Przejęci grozą niebezpieczeństwa gazowego, myśl i wzrok nasz kierujemy w stronę tablic i wykresów, ilustrujących działalność LOPP, gdyż wierzymy, iż ta instytucja wskaże nam drogę, po której należy kroczyć, aby uchronić się od skutków tak strasznej wojny lotniczo-gazowej. I cóż widzimy? Widzimy, że na ogólną liczbę 30 milionów ludności zaledwie 350 tysięcy współdziała czynnie z LOPP. Dalej widzimy, że składka członkowska jest niewielka, a jednak powstają z tych sum zebranych instytucje lotnicze i chemiczne, szkoły, warsztaty i lotniska. Rozwija się lotnictwo, uniezależniając się coraz bardziej od zagranicy. Każdy grosz złożony na rzecz Ligi jest wykorzystany z wielkim pożytkiem dla sprawy. Najlepszym tego dowodem jest tablica, ilustrująca działalność Ligi i rezultaty wydatkowane przez nią pieniędzy. Pokazuje nam co wydała LOPP. poczynszy od roku 1925. Widzimy, że na instytucje (aerodynamiczne i chemiczne) wydano w latach poprzednich większe sumy, gdyż 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. Sumy rozchodowane na popieranie twórczości, wraz z rozwojem naszego przemysłu lotniczego, coraz to bardziej się zwiększają. 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 uświadomienie społeczeństwa i ilość członków wzrasta niepomniernie.

Nie wszystkie jednak ciekawe ekspozycje wystawiła 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 subsydjum 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, pomysłu inż. M. Brzeskiego, o mocy 80 KM, wykonany całkowicie za fundusze L.O.P.P.

Na tem kończymy pobieżny 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 pesymiści przekonają się, że L.O.P.P. pracuje i w miarę sił, realizuje swój program.

Dział Urzędowy Komitetu Wojew.

Okólnik Nr 16.

Zarząd Komitetu Wojewódzkiego podaje do wiadomości Komitetów Powiatowych i Kół Lokalnych że Wojewódzki Konkurs modeli lotniczych wyznaczony na dzień 9 czerwca we właściwym terminie nie odbył się z powodu nienadania 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 Nr 11 oraz wydrukowane w Nr 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. Zaczeniuk.
pilot inż.

Okólnik Nr 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.

Ekspozycje składające się z modeli latających i redukcyjnych, szybowców, oraz tablic, plakatów i innych prac wykonanych przez Szkolne Koła LOPP, modelarnie i poszczególnych członków Ligi należy przez oddzielne Komitety Powiatowe nadsyłać do dnia 15 września pod adresem Wojewódzkiego Komitetu LOPP.

Instruktor Komitetu W-ce Prezes Zarządu
(—) M. Wojewódzki (—) J. Zaczeniuk.
pilot inż.

Okólnik Nr 18.

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

Sekretarz: Prezes:
(—) A. Andrzejkiewicz. (—) C. Szyszko.

Okólnik Nr 19.

Zgodnie z okólnikiem Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej Nr 17 Wojewódzki Komitet LOPP, przystępując do ujednolicienia organizacji obrony przeciwgazowej ludności cywilnej na terenie całego Województwa, podaje niniejszym Komitetem Powiatowym ogólne wytyczne w tej sprawie.

Po porozumieniu się z Zarządami Głównymi 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) Wyszkolanie:
a) przeprowadzenie kursów dla referentów (własnych i administracji państwowej

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 rozprężyć się dla wyboru odpowiednich kandydatów nadających się na instruktorów i podinstruktorów oraz powiadomić o wyniku Wojewódzki Komitet LOPP.

Instruktorowie rekrutować się powinni mogli z pośród organizacji państwowych i samorządowych, (policja, miejskie straże pożarne, zakłady użyteczności publicznej, fabryki państw. 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 nadesłane.

Do zakresu czynności Polskiego Czerwonego Krzyża będzie należało:

- a) urządzenie kąpielisk i punktów dezynfekcyjnych dla odkażania odzieży,
- b) przygotowanie szpitali i lecznic dla zagazowanych,
- c) szkolenie fachowego personelu instruktorów 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 czynności okólnika i zrealizowania zleceń w nim zawartych.

Sekretarz: Prezes Zarządu:
(—) A. Andrzejkiewicz (—) C. Szyszko.

Okólnik Nr 20.

Zgodnie z okólnikiem Nr 17 Zarządu Głównego LOPP, M.Z./M.W. Nr 2239/29 celem ujednolicienia zasad szkolenia instruktorów LOPP, w obronie przeciwgazowej Wojewódzki Komitet podaje w załączeniu ramowe programy trzech kategorii kursów, które odąd mają służyć za podstawę do organizacji kursów LOPP, na terenie całej Rzeczypospolitej.

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

a) Kursu czterotygodniowego 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 sąsiadujących ze sobą Komitetów Wojewódzkich.

b) Kandydatów na instruktorów Komitetów Powiatowych należy wybierać z pośród osób o pełni zalet obywatelskich, posiadających duży zmysł organizacyjny, oraz o ile możliwości co najmniej 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 to stanowisko.

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

f) W sprawach fachowych szkolenia w obronie przeciwgazowej podlega powiatowy instruktor Wojewódzkiemu 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, miejskich rejonowych.

a) Kursu dwutygodniowego organizują w miarę potrzeby Inspektoriowie Wojewódzcy w siedzibie Komitetu Wojewódzkiego, względnie w siedzibach Komitetów Powiatowych dla kilku Komitetów sąsiadujących ze sobą o ile przemawiają za tym 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 rejonu wydzielone, oraz mniejsze miasteczka i osiedla fabryczne.

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

f) Każdy instruktor rejonowy jest zarazem „przodownikiem” drużyny 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) Kursu tygodniowego 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 wybierać 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) Instruktor 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 wydzielonych

e) Instruktorzy OPG, Kół LOPP, w sprawach fachowych podlegają instruktorom rejonowym „przodownikom drużyn OPG.” w sprawach innych podlegają odnośnemu Komitetowi Powiatowemu.

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

D. Wyszkolanie Kół LOPP.

1) Wyszkolanie członków LOPP, w Kołach prowadzą instruktorzy Kół przez odpowiednie instruowanie ze sprzętem i pouczenie w sposób elementarny i prosty.

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

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

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

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

Sekretarz Prezes Zarządu
(—) A. Andrzejkiewicz. (—) C. Szyszko.

Okólnik Nr 21.

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

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

Sekretarz Prezes Zarządu
(—) A. Andrzejkiewicz. (—) 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 nierozsprzedanych, Zarząd Komitetu Wojewódzkiego ustalił ostateczny termin zwrotu losów do Białegostoku na dzień 1-go października r. b.

Losy do dnia 1 października r. b. niezwrócone uważane będą za sprzedane i obciążą koszt 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 Kolektor 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 największą masą publiczności i skrupulatnego wykonania niniejszego okólnika.

Sekretarz Wice-Prezes Zarządu.
(—) A. Andrzejkiewicz. (—) Zaczeniuk.

Okólnik Nr 23.

W ślad za rozkazami programami i wytycznymi w sprawach szkolenia kadr instruktorów obrony przeciwgazowej niniejszym Komitet Wojewódzki wyjaśnia, iż dla kończących kursa według kategorii przewidzianych programem wyszkoleniowym przeznaczone są specjalne świadectwa i 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 odpowiedniej kontroli i ewidencji osób przeszkolonych. Do świadectw przywiązane są odznaki instruktorskie, nabywanie i noszenie których przysługuje tylko tym osobom, które pokończyły kursa instruktorskie.

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

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

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

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

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

Sekretarz Prezes Zarządu
(—) A. Andrzejkiewicz. (—) C. Szyszko.

O G Ł O S Z E N I A.

Żydow. Centr. T-wo Emigrac. w Polsce
„J E A S”
ODDZIAŁ W BIAŁYMSTOKU
ul. Sienkiewicza 19. Tel. 11-11.

Skład apteczny i kosmetyczny
A. SULIKOWSKIEGO
w nowopobudowanym domu
przy ulicy Dąbrowskiego 2.

SKŁAD KONSYGNACYJNY
„GENTLEMEN”
Sp. Akc.
Białystok, ul. Geldowa 5 i 7. Tel. 10-63.

Związek Producentów Ryb
Sp. Akc.
ODDZIAŁ W BIAŁYMSTOKU
ul. Kilińskiego 8 (w podwórzu)
SPRZEDAŻ ŻYWYCH RYB.

Dr. Pines L.
BIAŁYSTOK, ul. Sienkiewicza 27, tel. 1.05.

Zakład wód mineralnych i owocowych
„SANITAS”
Białystok, Sienkiewicza Nr. 5. — Telefon 7-61.

„HOTEL STARY”
Białystok, Rynek—Kościełski.

HELENA MAZURKIEWICZ
MASARNIA
Białystok, Kilińskiego 12.

BABIŃSKI „Auto-Remont”
Białystok, Krakowska 1a.

CUKIERNIA MECHANICZNA
H. WIDERA.
Białystok, Kilińskiego 6a.—Tel. 8-93.
EILJE: Lipowa 13.—Tel. 3-73.
Sienkiewicza 28.

Spółka Akcyjna Wodociągu Białostockiego

BIAŁYSTOK,
ulica Kilińskiego 22.

2-1

TOWARZYSTWO
BIAŁOSTOCKIEJ MANUFAKTURY

Eugenjusz 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, Zamenhofska 1.

POLECA: Perfumerję i Artykuły kosmetyczne. 3-3

„WĘGLÓWKA”

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. Bocznicza własna tel. 11-43.

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. Głorja Sp. Akc.

„POLMIN”

Oddział w Białymstoku

Warszawska Nr. 7. Tel. 10-34.

Skład różnych farb.

Pokostu, lakieru, kleju i pędzli

M. Bachrach, Białystok

ul. Ryńska pod Ratuszem.

WYTWÓRNIA RAM ROWEROWYCH

„ROPOL”

Białystok, ul. Wilcza 12 (Lipowa 7).

Przyjmuje obstalunki na ramy rowerowe i kompletne rowery z gwarancją na 5 lat.

ZAKŁ. 1864 r.

JAKÓB LIŚSZYC

Białystok, Rynek Kościuszki, 11, tel. 2-62,

Skład win, wódek i towarów kolonialno-gastronomicznych

STANISŁAW HOMAN

broń, amunicja, przybory myśliwskie,

sportowe i kolektura loterii państw.

w Białymstoku, Rynek Kościuszki 5 tel. 5-87,

— — — Egzystuje od 1906 roku. — — —

Zakład ślusar.-mech. oraz spajanie wszelkich metali

W. GĄSIÓREK

BIAŁYSTOK, — — JUROWIECKA Nr. 21.

MACEDOŃSKA
BUZNA — —

B-cia PEJKÓW

Białystok, Rynek—Kościuszki 26.

J. Sud i Sz. Rynkiewicz

Białystok, Lipowa 1.

Skład maszyn do szycia i rowerów.

SPRZEDAŻ MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH

„Spółdzielnia Budowlana”

Łomża, ul. Giełczyńska Nr. 17.

SPÓŁDZIELNIA ROLNICZA WARSZAWSKA

Sp. z Ogr. Odp. w Warszawie, Oddział w Łomży.

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

S. PIŚAŃSKI

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

PRALNIA M. Morawskiej

Przyjmuje do prania wszelkiego rodzaju bieliznę.

ŁOMŻA, PLAC KOŚCIUSZKI Nr. 16.

KSIEGARNIA i INTROLIGATORNIA

„S W I T”

Łomża, ul. Długa Nr. 2.

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

WŁADYSŁAW CZARNECKI.

„Kompanja Zynger”

Łomża, Plac Kościuszki № 8.

„STANISŁAWÓW”

ceglarnia, Fabryka kafli, Tartaki,
Gospodarstwo nasienne i leśne.

GRODNO, ORZESZKOWEJ 24. TEL. 19.

SPÓŁDZ. ROLNICO-HANDLOWA „ROLNIK”

W GRODNI, UL. JAGIELLOŃSKA 4.

Dostarcza po najniższych cenach i najkorzystniejszych warunkach. Nawozy sztuczne, maszyny, narzędzia rolnicze, nasiona, otręby żytnie i pszenne, makuchy, maszyny i przybory mleczarskie i pszczelarskie. Cement, wapno, blachę, papę, gwoździe i węgiel, oraz skupuje wszelkie ziemiopłody.

HANDEL WINNO-GASTRONOMICZNY I SPOŻYWCZO-KOLONIALNY

Józef Machenberg w Grodnie

Centrala: Dominikańska № 18. Filja: Pocztowa № 18.

— — — Telefon 182. — — —

Piekarnia Mechaniczna i Cukiernia

IWRAMOW,

GRODNO, UL. DOMINIKAŃSKA Nr. 3.

N. Frejdowicz

Skład starego i nowego żelaza, 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 załącza 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

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

Odpowiedzialny redaktor: Marjan Wojewódzki, pilot

Tłocz. członkami druk. Diecezjalnej w Łomży.

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 wznieśonego 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 przeciwlotniczej ponownie została wskrzeszona; Francuzi utrzymywali łączność z oblężonym Paryżem za pomocą balonów, które przenosiły korespondencję i pasażerów w kierunku południowym i południowo-zachodnim.

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 względem. Z chwilą, gdy na samoloty zaczęto ładować bomby i zrzucać 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 wielkiej ilości bomb — spowodowały, że „bitwa” toczy się nie tylko na froncie, lecz i na głębokich tyłach.

Przypomnimy napady powietrzne na Paryż i Londyn i te straty, które one spowodowały. Postokroć gorsza jeszcze konsekwencją było to, że napady te skierowane bezpośrednio przeciw ludności cywilnej, pracującej co prawda przy wojennych warsztatach pracy. Napady te, miały na celu, w pierwszym rzędzie zdemoralizować społeczeństwo, obniżyć jego moralnie, wzniesić 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.

Niebezpieczeństwa 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 fornieru, odpowiednio ułożonego na ziemi i odpowiednio oświetlonego. W specjalny sposób imitowano dworce kolejowe i ulice. Francuzi sądzą, że w ten sposób zdołają 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 Anglicy. Gdy Niemcy ze szczególną zaciętością bombardowali w Londynie urzędy wojskowe, które się mieściły obok parku, przez który przechodziła mała rzeczka, Anglicy zauważyli, że rzeka ta służy obiektem do celowania przy bombardowaniu powietrznym i przykryli ją deskami, maskując je odpowiednio do otaczającego terenu.

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

ciową. Chodzi mi jednak o podkreślenie, że nie przebieganie 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 kilkanaście 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 uwidocznił 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 obserwowali samoloty na ostatniej wystawie lotniczej w Berlinie, zapoznali się z najnowszymi zdobyczami techniki lotnictwa. Ostatnio wyprodukowane samoloty niemieckie jakto: Dornier Saperwall, Romar i inne zdolne są unieść ponad 10000 kg. bez ładowania! Co prawda pokazywano nam samoloty „cywilne”. Jaka jest jednak różnica między cywilnym a wojskowym — opowiada nam gen. wojska francuskiego Niessel, były Generalny Inspektor Aeronautyki we Francji, w swym dziele „la Maitrise de l’Air”, który zadając pytanie odnośnie różnic jakie zachodzą między lotnictwem wojskowym i cywilnym, odpowiada: „Pomimo różniących się warunków użycia, lotnictwo wojskowe i cywilne mają cechy punktów wspólnych, że jest niemożliwym zupełnie je odseparować”.

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

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

— odległości w przyszłej wojnie nie będą istniały. Armie nie będą posiadały tyłów, gdzie by społeczeństwo mogło nie być narażone na straszne 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 burzącymi, lecz i gazowymi, co niepomniernie 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 nieprzyjacielskich, 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-ej 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 zamiarach — inne zaś by zmniejszyły skutki zamierzonego napadu.

Pierwsza kategoria będzie zawierała środki obrony czynnej, stosowanej przez wojsko. Będą niemi i artylerja przeciwlotnicza, specjalne karabiny maszynowe, wreszcie lotnictwo myśliwskie.

Druga kategoria obejmie środki i sposoby obrony biernej, stosowanej przez wojsko i społeczeństwo. Będą niemi: uświadomienie 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 obserwacyjną-meldunkową, rozrzucona po całym terytorjum 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 wspomniałem, w dużej mierze należy do społeczeństwa. Instrukcje do przygotowania teje wydają odnośnie władze wojskowe, łącząc przytem obronę przeciwlotniczą z obroną przeciwgazową, gdyż przygotowania winny iść równomiernie.

Głównem zadaniem obrony biernej jest uprzednie uświadomienie 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, potęgający zazwyczaj skutki. Najważniejszym zadaniem społeczeństwa jest bezwzględne utrzymanie dyscypliny i ściśle wykonywanie wszystkich zarządzeń, ogłoszonych już na początku wojny przez władze.

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

Tysiące obywateli, których alarm lotniczy, zapowiadany zazwyczaj silnym gwizdkiem syreny i powtórzone wielokrotnie przez wszystkie gwizdki fabryk i parowozów — alarm ten zastanie te tysiące obywateli 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 zastał 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 p.t. „Udział społeczeństwa w obronie przeciwlotniczej biernej” obecnych było na sali.....osób.

m. p.

Podpis

dnia..... 1929 r.

Od Redakcji.

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

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

Adres: Białystok, Warszawska 17.

Dozorcy domów winni, poza otwarciem bram, sprawdzić czy wszystkie światła są zgaszone. Jeśli przed domem znajdują się latarnie gazowe lub inne, gaszą je dozorczy, 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 zgaszania oświetlenia, winna zawnazs zorganizować oświetlenie zapasowe, oraz specjalne okienne lub zasłony, aby światło nie przedostawało się nazewnątrz.

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

sować się do zarządzeń! Gdyby te tysiące obywateli starało się dążyć do domu, jakążby 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 odrazu większą ilość lotnictwa i dokonać dzieła 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 używał bomb gazowych — obywatele nie powinni ruszać się z miejsca, dopóki specjalne drużyny przeciwgazowe nie odnajdą miejsc lub ulic zatrutych, odpowiednio je oznaczając, a następnie odkazając.

Z powyższonaszkiecowanego 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 odrazu w kilkunastu 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 ostrzeżeń 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 narodów (ludzkości) i gazów trujących, jako czynnika użytecznego w życiu gospodarczym.

2. Objętość 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 zaklejonej kopercie należy umieścić imię, nazwisko i dokładny adres autora pracy konkursowej, oraz oświadczenie, że autor zgadza się w razie nie nagrodzenia pracy na bezpłatne użytkowanie jej na łamach miesięcznika. Na kopercie wypisać 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 władzę nad błękitami. T. Garczyński.
Wydawn. Zarz. Gł. LOPP. 1,50
6. Lotnictwo w wojnie współczesnej. Pułk. S. Abzółtowski. 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. Mokrzycki —,55

II. Budowa płatowców.

10. Teoria i budowa Samolotów. Inż. G. Mokrzycki. Wyd. Woj. Kom. Pozn. LOPP. 30,—
11. Opis budowy płatowców. Inż. G. Mokrzycki —,70
12. O budowie płatowców. Inż. ppłk. Z. Płodowski. Wyd. Wojsk. Instyt. Naukowo-Wydawniczy 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. Beletrystyka.

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 słownik 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,—
„Samoobrona kraju” — płk. Sianożęcki 1925 . 3,—
„Walka chemiczna w przyrodzie” — prof. Lindeman. Wyd. II. 1,—
„Klinika gazów bojow. 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 bojow.” — kpt. Kalusiński 1,20
„Taktyczne użycie broni chem.” — ppłk. Jasiński 1,30
„Wskazówki meteorologiczne” — Hłasek-Hłasko 4,—
„Toksykologia chem. środ. bojow.” — W. Lindeman 13,—
„Węgiel kamien. jako surow. chem.” — inż. Kwiatkowski 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
„Iperyty i jego działanie” — Mjr. Jankowski — 1927 1,—
„Technika walki gazowej” Skrypt. por. Ziembiński 2,—
„Gazy bojowe, a konie w armji” 1926 r. — płk. Marczewski 1,50
„Toksykologiczna klasyfikacja chem. środków bojow.” — prof. Lindeman — 1927 r. . 1,80

Do nabycia w Zarządzie Głównym LOPP. Warszawa, Długa № 50 PKO. 7860.

DEKLARACJA.

Do
Administracji „Wiadomości Lotniczych”
w Białymstoku.

Niniejszem upraszam o nadesłanie „Wiadomości Lotniczych” pod adresem:

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

Wysłałem 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 twe 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-Prezesi: Dr. Zenon Martynowicz
ptk. Ludomił Rayski
inż. Stanisław Rudziński
Sekretarz: kpt. Jerzy Misiński
Skarbnik: prof. Czesław Witoszyński
Członkowie: inż. Zbigniew Arndt, inż. Eugen-
jusz Berger, rejent Franciszek
Falkiewicz, prof. Maksymilian
Huber, ppłk. Kazimierz Moni-
usko, prof. Gustaw Mokrzycki,
prof. Antoni Ponikowski, dyr.
Stanisław de Rosenwerth, pułk.
dr. Bohdan Zakliński.

W roku sprawozdawczym nastąpiło połącze-
nie Ligi Obrony Powietrznej Państwa i Towar-
zystwa Obrony Przeciwgazowej w jedną orga-
nizację.

W 1928 roku Liga Obrony Powietrznej
i Przeciwgazowej rozwinęła się pod względem
liczebności Komitetów Powiatowych, Kół i człon-
ków. Zamieszczona niżej tabela porównawcza
liczby członków w latach 1927 i 1928 pokazuje
znaczący ich wzrost na niektórych terenach.

W dniu 31. XII. 1928 r. Liga posiadała 20
Komitetów Wojewódzkich, obejmujących ogół-
nie 283 Komitety Powiatowe, które miały łącz-
nie 3390 Kół, jednoczących około 350.000 człon-
ków.

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	8.717
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-Stołeczny	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 poprzed-
nim rokiem o 37%.

Bardzo wydajny rozwój osiągnęliśmy na te-
renie szkół, co uznać musimy za duży sukces.
Uświadomienie wśród młodzieży wzrasta
szybko, a podaża za nim rozwój szkolnych
kół L.O.P.P. O popieraniu ruchu wśród mło-
dzieży będzie jeszcze mowa dalej we właści-
wych częściach sprawozdania.

PROPAGANDA.

Akcja propagandowa Ligi w 1928 roku roz-
winęła się znacznie, zataczając szersze kręgi,
poyskując poważną liczbę nowych propagato-
rów i przyjmując po części nowe formy.

Dotyczy to zarówno Zarządu Głównego, jak
Komitetów. Ogólna suma wydatków na propa-
gandę 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” — urzędo-
wy organ L.O.P.P., miesięcznik, drukowany na-
kładem L.O.P.P. Pozytywność „Lotu” wzrosła
znacznie.

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

Dalej wymienić wypada: „Wiadomości Lot-
nicze” — Komitetu Wojew. w Białymstoku;
„Ster” — Lubelskiego Kom. Wojew.; „Wiado-
mości LOPP. Poznańskich Komitetów” — Woje-
wódzkiego i Miejskiego.

Wydawnictwa propagandowe. Na początku
roku Zarząd Główny, w wyniku konkursu na
brozury propagandowe, wydał dwie brozury:
1) „Dlaczego musimy mieć silne lotnictwo”
p. W. Balińskiego — ilustrowana, stron 80, cena
10 gr. (Wskutek wyczerpania 2 nakładów na
40.000 egz. odbito trzeci, który jest na wyczer-
paniu, a więc łącznie 60.000 egz., koszt 4.200
zł. pokrytych ze sprzedaży) i 2) „Pełny spi-
chlerz, gleba żywna, kiedy skrzydła ma Ojczy-
zna” — Z. Troniewskiego, stron 16, cena 10 gr.
(II nagroda, nakład 40.000 egz., koszt 2.800 zł.).

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

Brozurka p. t. „Liga Obrony Powietrznej
i Przeciwgazowej”, będąca krótkim sprawozda-
niem Ligi w obrazkach, przygotowana w 1928 r.
ujrzą świat w 1929 roku na P. W. K. Nakład
50.000 egz., stron 20, cena egzempl. 20 gr.

Do dzieł naukowych o charakterze propa-
gandowym zaliczamy dwie książki: „Die Flugle-
hre” prof. Misasa, przekład z niemieckiego inż.
Neumarka, oraz „Lotnictwo” s. p. plk. Schueidra

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

Komitety ogłosiły drukiem rzeczy następu-
jące: Komitet Wileński w okresie „Tygodnia”
wydrukował 2 odczyty 1) „Rola i zadania L. O.
P. P.” — St. Romera, egz. 3000 i 2) „Gazy bo-
jowe” — L. Korowajczyka, egz. 1500. Warsza-
wski Komitet Wojewódzki: „Opowieści pilotów” —
J. Niwińskiego. Komitet Lwowski wydał 4 to-
mową biblioteczkę „Przyjaciół L. O. P. P.” p. t.
„Płatowiec” — E. Małeckiego, zawierającą 49
stron, w tem 280 rycin. Komitet Wołyński wy-
drukował: odczyt W. Kościanowskiego (500 egz.)
i kalendarzyk L.O.P.P. (15.000 egz.).

Zainteresowanie tanią popularną literaturą
propagandową L.O.P.P. wzrasta, o czym świad-
czą zarówno spostrzeżenia Komitetów, jak i szyb-
kie opróżnianie się półek w składnicy Zarządu
Głównego.

Odczyty. Wśród form propagandy naszej
zawsze dominowało słowo żywe. Liczba odczy-
tów zarejestrowanych w r. 1928 utrzymała
się na poziomie roku poprzedniego, wyniosła
bowiem około 2.000 łącznie z okolicznościowymi
przemówieniami na większych zgromadzeniach.

Z odczytami łączy się organizowanie kur-
sów przygotowawczych dla prelegentów. 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
organizował 2 kursy, które ukończyło 28 słu-
chaczy. Nowogródzki miał 2 kursy 10-dniowe,
które ukończyło 37 słuchaczy. Warszawski-
Wojewódzki prowadził kurs przy udziale 50 słu-
chaczy, przeważnie nauczycieli.

Radio. LOPP. prowadziła dość intensywną
akcję propagandową za pomocą radia, szczegó-
lnie w Warszawie i Wilnie.

Warszawska radiostacja w porozumieniu
z Zarządem Głównym nadaje odczyty z obu
dziedzin, którym służy LOPP. nadto zaś raz na
tydzień 15 minutowe komunikaty Ligi. Wileń-
ska stacja poza częstym transmitowaniem na-
szych audycji Warszawskich udzieliła Komiteto-
wi czasu na 80 odczytów 25 minutowych i na
43 komunikaty 15-minutowe.

Tekst „Chwilek lotniczych” przesyła Zarząd
Główny Komitetom, jako materiał propagandowy.
Filmy. W roku 1928 ten dział wzbogacił
się o pięć filmów. Jeden film zrealizował Za-
rząd Główny, a cztery — Komitety.

Film Zarządu Głównego, będący sprawozda-
niem LOPP, pokazuje widzom ważniejsze, z po-
śród dających przynieść się na ekran, prace
dokonywane przez nią.

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

Samochodowa Czołówka Propagandowa.
Czołówka samochodowa, zaopatrzona na sprzęt
OPG., aparaty filmowy i projekcyjny, filmy
i przezrocza oraz radio, wyruszyła w objazd
dnia 1 kwietnia i powróciła 13 grudnia 1928 r.
Objechała Województwa: Lwowski, Kielecki,
Lubelski, Łódzki, Nowogródzki i częściowo
Pomorskie. Ogółem przejechała 14.235 km.
Wygłoszono odczytów 200, widoków urządzono
200, długość wyświetlonych filmów wyniosła
400.000 m. Frekwencja publiczności stanowiła
około 30.000 osób. Czołówka wskutek złego
stanu dróg zmuszona była przejść dwa razy do-
rażny remont, który niestety znacznie skrócił
jej akcję na terenach dwóch Komitetów.

Wagon Obrony Przeciwgazowej. Odno-
wiono wagon OPG. Zarządu Głównego, który
był następnie skierowany na bocznicę kolejową
zakładów przemysłowych, celem propagowania
OPG. i LOPP. wśród sfer robotniczych.

Wagony Dyrekcji Kolejowych były wyko-
rzystane przez Komitety: Poznański Wojew.,
Krakowski, Warszawski Dyr. i Łódzki przy
bardzo licznej frekwencji publiczności, (około
45.000 osób) głównie młodzieży.

Wycieczki. Wycieczki były urządzane przez
Komitety dla zwiędzania lotnisk, instytucji,
warsztatów samolotowych i t. p., stanowiąc jed-
ną z bardzo ożywionych form propagandy.

Wystawy. Stosownie do uchwały Walnego
Zgromadzenia z maja 1928 r. Zarząd Główny
przystąpił do przygotowania ekspozycji do
własnego pawilonu LOPP w Poznaniu.

Komitet w Sosnowcu urządził lotniczą wy-
stawę objazdową, która trwała 43 dni. Komitet
Wileński wystawił własny pawilon na Targach
Północnych w Wilnie. Komitet w Nowogródzie
posiadał własny pawilon na Wystawie Okręgo-
wej w Nieświeżu. Frekwencja: 20.000 osób.
Komitet w Łucku miał własny pawilon na Rol-
niczej Wystawie Wołyńskiej. Komitet w Bia-
łymstoku 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, któ-
ra cieszyła się wielkim powodzeniem. Komitet
we Lwowie w dniu rozpoczęcia „Tygodnia”
otworzył na placu Targów Wschodnich wysta-
wę, która czynna była przez cały czas trwania
Targów. Liczba zwiedzających wyniosła około
120.000 osób.

Modelarstwo. Istniejąca przy Zarządzie
Głównym składnica modelarska prosperuje do-
brze i zaopatruje wiele placówek LOPP. oraz
szkół i prywatnych osób w materiał modelarski.

Ostatnio opracowano wzory p. t. „Jak wykonać
model” z rysunkami i opisem. Będą one wy-
druowane i sprzedawane dla ułatwienia pracy
przy wykonywaniu modeli.

Prawie wszystkie Komitety posiadają mo-
delarnie. W myśl okólnika Min. Wyzn. Rel.
i Ośw. Publ. wprowadzone już modelarstwo do
robót ręcznych w wielu szkołach.

Kursy dla instruktorów modelarstwa prowa-
dziły Komitety we Lwowie, Tarnopolu, Łucku,
Stanisławowie, Brześciu n/B oraz w Warszawie
— Stołeczny i Wojewódzki.

Własne składnice modelarstwa posiadają
Komitety we Lwowie i Stanisławowie.

Płatowce. Propaganda płatowca cieszyła
się niezwykłym powodzeniem. Lotów dokony-
wano bądź to na płatowcach własnych, bądź na
wojskowych używanych Komitetom chętnie po-
pierających działalność LOPP. dowódów wojs-
kowych formacji lotniczych.

W Komitecie w Wilnie ogólny czas lotów
wyniósł 589 godz. 15 min. Lądowano w 5 mie-
scowościach. Na terenie Komitetu w Krakowie
wykonano 115 lotów. Przy poparciu finanso-
wym Zarządu Głównego i technicznym Warsz.
Kom. Wojew. ppłk. Ocetkiewicz i mech. Lange
z Komitetu Kieleckiego, odbyli w czasie „Ty-
godnia” raid propagandowy dookoła Polski.

Celem lotu tego była również propaganda lo-
terji na budowę i Cyw. Szkoły Pilotów w Ra-
domiu, o czym wspominamy raz jeszcze dalej.
Komitet we Lwowie wykonał 439 lotów, korzy-
stając z samolotów 6 p. lotniczego. Komitet
Wołyński urządził loty we wszystkich Komite-
tach Powiatowych. Komitet w Stanisławowie
wykonał 72 loty, korzystając z samolotów wojs-
kowych. Komitet w Łodzi wykonał loty na
własnym samolocie. Komitety w Białymstoku
i Poleski urządziły także pokazy lotnicze przy
współudziale wojska. Komitet Stołeczny, zorga-
nizował raid balonów wojskich. Nadto przez
cały czas trwania „Tygodnia” były czynne dwie
eskiardy lotnicze. Wzlotów dokonano 1212,
przelatując przestrzeń 115.000 km., przy nad-
zwyczajnej frekwencji; kasy były oblegane. Komitet
w Lublinie obsługiwał samolotami 15 Komitetów
Powiatowych (22 miejscowości), organi-
zując lotów 523, (godz. 129 min. 50 przy 100%
bezpieczeństwie i regularności). Komitet War-
szawski Wojewódzki: o intensywności propaga-
dy lotniczej świadczy rekordowa cyfra 1.312 lot-
ów; samoloty lądowały w 41 miejscowościach.
Pasażerskich lotów odbyło się 160. Ogólny
czas wyniósł 1429 godz. 58 min.

Komitet Śląski urządził loty na G. Śląsk.
Wydatkował na loty zł. 3.622,10. Lotów doko-
nywano na własnym aparacie i 2 p. lotniczego.

Inne formy propagandy. Dla celów pro-
pagandowych stosowano również ulotki, które
rozrzucono z samolotów, samochodów, wagonów
tramwajowych.

DZIAŁ LOTNICTWA.

Lotniska. W roku 1928 LOPP. wykonywała
w dalszym ciągu program lotniskowy. ustalony
ramowo w 1926 r. w porozumieniu z młarodaj-
nymi czynnikami państwowymi. Prace te do-
znały pewnego zahamowania w drugiej połowie
roku z powodu rewizji dotychczasowego planu
rozbudowy lotnisk. Zarząd Główny czynił sta-
rania o utrzymanie w programie budowy tych
lotnisk, w których urządzaniu miejscowe pla-
cówki LOPP. zostały już zaangażowane. Prze-
szkodą w realizacji planu lotniskowego było
nierz niezrozumienie przez zarządy niektórych
miast korzyści jakie dla nich ma posiadanie lot-
niska. Zjawisko to staje się jednak coraz rzad-
sze, w szeregu bowiem wypadków LOPP. otrzy-
mała od miast znaczną pomoc.

Z ważniejszych prac, wykonywanych w tym
dziale w roku sprawozdawczym należy wymie-
nić następujące.

Na terenie Komitetu Lubelskiego
został zakupiony teren na lotnisko pod Zamo-
ściem obszaru około 36 ha za cenę zł. 71023
gr. 40.

Oprócz lotniska w Zamościu, Komitet Lu-
belski urządził lądowiska na potrzeby własne
we Włodawie, Hrubieszowie, Lubartowie, Jano-
wie Lub. i Tomaszowie Lub. na gruntach, sta-
nowiących własność samorządów miejskich lub
powiatowych.

W Siedlcach miasto przyznało LOPP. teren
około 9 ha w majątku Stara Wieś. Na terenie
tym zostanie urządzone lądowisko o ile uda się
powiększyć je do niezbędnych wymiarów.

Komitet Wileński zakupił teren na
lądowisko w Mołodecznie obszaru 26,5 ha, za
cenę 15.000 zł.

Komitet Nowogródzki wydzierża-
wał na lotnisko w Baranowiczach 36 ha gruntu
za cenę zł. 774 — rocznie.

Komitet udzielił subwencji zł. 1410 na wy-
konanie kolejki na lotnisko w Lidzie.

W 1928 r. zakupiony został teren w Słoni-
mie obszaru około 52 ha za zł. 60.110 gr. 60.

Komitet Kielecki w dalszym ciągu
urządza lotnisko w Częstochowie.

Dzięki połączonej wysiłkom Komitetu Kie-
leckiego i Zarządu Głównego uzyskała LOPP.
teren na lotnisko dla szkoły pilotów w Ra-
domiu.

Komitet Wołyński wyrównał czę-
ściowo lotnisko w Łucku. Koszt niwelacji i na-
sion do obsiania lotniska wyniósł zł. 7.510.

Na lotnisku obok hangaru rozpoczęto bu-
dowę budynku sportowego, zawierającego nie-
zbędne pomieszczenia administracyjne i mies-
kalne oraz dla elekrowni, mającej zasilać pra-
dę własnym urządzeniem oświetleniowe dla lo-
tów nocnych. Koszt samego budynku wymiśnie
około zł. 36.000. Na prace związane z urządzeniem

lotniska w Łucku, Komitet wydatkował w roku
1928 ogółem zł. 62.889 gr. 29.

Komitet Tarnopolski prowadził
pertraktacje z właścicielami terenu w Brodach
o kupno. Wobec niemożności dojścia do poro-
zumienia, sprawa została skierowana na drogę
wywłaszczeniową na rzecz Państwa. Odpowied-
nia umowa z Min. Spr. Wojsk., zapewniająca
L.O.P.P. prawo używalności lotniska jako dzie-
rzawy, została by zawarta w r. 1929.

Na lądowisku pod Tarnopolem częściowo
znielowano teren oraz odsunęto przebiegają-
cą obok trasę telegraficzną.

Komitet Lwowski uzyskał w Krośnie
grunt na lądowisko i czyni starania o utrzyma-
nie terenu w Rawie Ruskiej, Przemysłu i Bo-
rysławiu. W Jarosławiu został przygotowany
teren do lądowania na placu ćwiczeń wojsko-
wych.

Komitet Krakowski wyszukał teren
pod lotnisko w Białej-Bielsku. Teren ten zo-
stał zakwalifikowany przez Komisję lotniskową
w listopadzie 1928 r.

Komitet Stanisławowski nie mógł
zrealizować zamiaru urządzania lotniska w Sta-
nisławowie wobec odmowy miasta sprzedaży
wybranego terenu, stanowiącego własność miej-
ską. Wskutek powyższego Komitet zmuszony
był rozpocząć poszukiwania innego terenu.

Komitet Białostocki przeprowadził
pomiar, warstwowy i niwelacyjny terenu pod
lotnisko w Białymstoku, które ma być wykupo-
ne przez Rząd. Oprócz tej pracy zostały wy-
szukane tereny w Grodnie i Ostrołęce oraz
wykonane ich plany. W Grodnie urządzono
tymczasowe lotnisko na przedmieściu „Rumłów-
ka”. Lotnisko to częściowo znielowano i wy-
konano napis na środku jego.

Komitet Poleski przyczynił się do
niwelacji lotniska w Brześciu n/B, kosztem zł.
10.000.

Komitet Łódzki dwukrotnie wyrównał
teren lotniska w Łodzi ze specjalnym uwzględ-
nieniem miejsca obok hangaru, które zostało
nawiezione żyzną ziemią i obsiane.

Komitet Poznański-Miejski brał
udział w niwelowaniu lotniska w Ławicy, asy-
gując na te roboty w roku 1928 zł. 10.000.

Komitet Poznański Wojewódzki
również przyczynił się do niwelacji Ławicy.

Komitet Warszawski Wojewódzki
niwelował teren w Ciechanowie. Koszt ni-
welacji wyniósł w roku sprawozdawczym sumę
zł. 11.817,06 gr.

Komitet Śląski prowadził w dalszym
ciągu prace przy urządzeniu lotniska w Kato-
wicach. W roku sprawozdawczym zostały wy-
konane następujące roboty: 1) splantowano dal-
szą część terenu, przyczem przeniesiono
20.000 m² ziemi kosztem 40.000 zł. 2) zatrawio-
no 5 ha kosztem 4.000 zł. położono 55 mb. dren
postawiono 600 mb. płotu kołowego wysokości
1 mtr., naprawiono rowy i częściowo wyto-
żono świeżą darnią 1100 mb.; obok budynków
administracyjnych założono trawniki o powier-
chni 6.250 m² założono przed domem ganki
i działki ogrodowe, przeprowadzono do trawni-
ków i ogrodów wodociąg. Koszt tych drobnych
robót, jak również konserwacji lotniska t.j. wy-
równania śladów po samolotach wyniósł 10.000
zł. Poza tem położono przed hangarem płytę
betonową grubości 12 cm. powierzchnią 1000 m²
koszt 15.000 zł., zakupiono za 2.000 zł. dwa
zegary kontrolujące do stacji benzynowej i oś-
wietlono świeżo wybudowaną drogę wjazdową
na długości 550 mb. kosztem 3.000 zł.

Udział Zarządu Głównego w rozbudowie
lotnisk wyrażił się w przyznawaniu subwencji
Komitetom na kupno lub urządzenie terenów
lotniskowych, w opracowaniu planów rozbudo-
wy wspólnie z młarodajnymi czynnikami, w per-
traktacjach z władzami celem uzyskania tere-
nów oraz w udziale w Komisjach, mających za
zadanie kwalifikowanie terenów na lotniska.
Zarząd Główny dostarczał również Komitetom
planów zabudowania i niwelacji wybranych te-
renów oraz służył fachowymi radami w trakcie
wykonywania tych prac. W roku sprawozdaw-
czym ogólna suma wydatkowana na ten cel
przez Zarząd Gł. wyniosła zł. 208.066,12 gr. Na
sumę tę składały się następujące pozycje: na
zakup lotniska pod Zamościem — zł. 65.000, na
zakup lotniska w Mołodecznie — zł. 15.900, na
prace inwestycyjne na otnisku w Wilnie — zł.
22.100, na zakup lotniska w Słoniwie — zł. 61.910
50 gr. na prace inwestycyjne na lotnisku w Łuc-
ku — zł. 40.000. Pozostała suma została użyta
na sporządzenie planów, kwalifikowanie tere-
nów, opłaty skarbowe i inne, związane z akta-
mi prawnymi.

Fachowy personel lotniczy. Wobec nie-
dostatecznej ilości należycie przygotowanego
personelu lotniczego w pracowniach naukowych,
przemysłu i formacjach wojskowych, L. O. P. P.
prowadziła w roku 1928 działalność, mającą na
celu przyporozienie krajowi fachowców.

Z pomocy Zarządu Głównego L. O. P. P.
w tym względzie korzystali inżynierowie i me-
chanicy lotniczy. Ogółem z pomocy Zarządu
Głównego korzystało 13 stypendystów, przyczem
wydatek na ten cel wyniósł zł. 29.461 gr. 62.

Komitety Wojewódzkie prowadziły także te
akcje: Warszawski Komitet Stołeczny miał 10
stypendystów, którzy otrzymali zł. 13.220, Komitet
Wileński — 1 styp. zł. 3.287,60, Komitet
Lwowski — 2 styp. zł. 2.563,65, Komitet Łódzki —
1 styp. zł. 1.500, Komitet Poznański-Wojew. — 3
styp., Komitet Krakowski — 2 styp.

Szkolenie mechaników lotniczych odbywa-
ło się w Bydgoszczy w szkole będącej własno-
ścią L.O.P.P. Budynek szkolny postawiony jest
na 9-cio morgowym placu Ligi, położonym w po-
bliżu lotniska. Budynek, zaprojektowany spec-

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

jalnie na szkole, odpowiada wymaganiom nowoczesnej techniki. Postawienie jego umożliwiła ofiarność 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, studjujący 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 ukończyło z wynikiem dodatnim 42 uczniów, którzy otrzymali dyplomy mechaników—lotniczych.

Absolwenci szkoły korzystają z przywileju skróconej o 12 miesięcy służby wojskowej i z prawa do pozostania w wojsku w charakterze podoficerów zawodowych. Koszt prowadzenia szkoły i wydatki związane z budową gmachu wyniosły w roku sprawozdawczym 137,098 zł. 99 gr., wpłaconych przez Zarząd Główny.

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.

Komitet 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 ciągnięcie odbędzie się 15 października 1929 r. Rozsprzedaży losów podjęły się Komitety Wojewódzkie oraz kolektury Loterii Państwowej.

Znakowanie. W rozwoju akcji, mającej za zadanie ułatwienie orientacji zbłąkanym lotnikom, L.O.P.P. oznakowała w r. 1929 wiele miejscowości. Akcja ta napotyka 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, Nowogródzkim—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 pełni uniezależnić się pod tym względem od zagranicy.

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

Konstruktorom samolotów sportowych, t. zw. awionetek, zostały wydane 3 subdyje 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 subdyjy zł. 5,000 na budowę silnika mocy 30 — 35 MK., zamówił w firmie „Avia” 3 prototypy silnika W.Z. 7,80 MK., na których poczet wypłacił zł. 45,000, oraz prowadził w firmie „Skoda” wykończenie 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.

Komitet Krakowski subsydiował budowę awionetek b-c Działowskich kosztem zł. 17,932 gr. 91. Jedną z nich zdobyła 1-a 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.

Komitet Lubelski subsydiował budowę awionetek w Lublinie i Chelmie. Pierwsza z nich D.U.S.I. brała udział w II-im Konkursie awionetek w Warszawie, druga natomiast została wykończona po konkursie. Awionetka D.U.S.I. otrzymała na konkursie 1-a nagrodę za szybkość.

Komitet Stołeczny Warszawski subsydiował w dalszym ciągu prace Sekcji Lotniczej Studentów Politechniki Warszawskiej. W roku sprawozdawczym zostały wykonane 2 awionetki nowego typu i jeden wodnosamolot. Awionetka R.W.D.I. wykazała nienowoczesność dotychczas w Polsce stosunek ciężaru użytkowego do ciężaru własnego, równy 1, podczas gdy w większości pozostałych stosunek ten wahał się w granicach od 0,5 do 0,8. Niestety defekt silnika nie pozwolił tej bardzo oryginalnej i dobrze pomyślanej awionetce wykonać wszystkich warunków konkursu. Wydatki Komitetu w tej rubryce prac wyniosły zł. 27,625,30 gr.

Komitet Warszawski Wojewódzki w roku sprawozdawczym udzielił subdyjów Sekcji lotn. Stud. Polit. Warsz. w wysokości zł. 752,27 oraz poszczególnym konstruktorom na ogólną sumę zł. 1,296,05 gr.

Komitet Lwowski subsydiował budowę dwóch szybowców Związku Awiatycznego Politechniki Lwowskiej. Wysokość subwencji wyniosła zł. 3,472,70 gr.

Komitet Stanisławowski udzielił subwencji zł. 1,200, również wspomnianemu Związkowi Awiatycznemu.

Komitet Poznański — Miasto subwencjonował budowę awionetki p. Lipczyńskiego sumą zł. 200.

Komitet Poznański Wojewódzki pomagał pieniężnie przy budowie 2-ich awionetek; obydwie brały udział w II konkursie. Komitet ten wspierał materjałowo konstruktora p. Warzyńskiego w jego studjach nad budową świec do silników lotniczych oraz p. Meissnera w pracach nad celownikiem.

Komitet Tarnopolski przyczynił się do rozwoju lotnictwa szybowcowego w Polsce, przynajmniej na ten cel Związkowi Awiatycznemu przy Politechnice Lwowskiej subsydium zł. 1,200. Poza tem 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:

Komitet Lwowski przyczynił się do budowy pracowni aerodynamicznej przy Politechnice Lwowskiej. Komitet ten udzielił subwencji w wysokości zł. 5,000 Instytutowi Geofizyki przy uniwersytecie imienia Jana Kazimierza na kupno przyrządów do badania atmosfery.

Komitet Tarnopolski udzielił subwencji na budowę Instytutu Aerodynamicznego przy Politechnice Lwowskiej w wysokości zł. 1,000.

Komitet Nowogródzki wypłacił zł. 500 Instytutowi Aerodynamicznemu w Warszawie.

Warszawski Komitet Kolejowy Dyrekcji przyczynił się do wykonania inwestycji w Instytucie Aerodynamicznym w Warszawie kwotą zł. 43,800.

Komitet Wileński uzupełnił urządzenie Wileńskiej stacji Aerologicznej fundacji Komitetu Wileńskiego, zakupując nowoczesny precyzyjny anemograf kosztem 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 wyniosła zł. 8,293 81 gr. Na stacji tej w roku sprawozdawczym dokonano 185 obserwacji, przyczem największą osiągnięta wysokość wyniosła 12,000 mtr.

Komitet Wojewódzki Poznański rozpoczął zakładanie posterunków meteorologicznych w całym szeregu szkół i urzędów.

Komitet Białostocki udzielił pomocy Państwowemu Instytutowi Meteorologicznemu w wysokości zł. 650 na zakup instrumentów dla stacji Meteorologicznej w Ostrowie Mazowieckim.

Warszawski Komitet Stołeczny subsydiował 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 Płatowców 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. stanowią dotację Kasyna Urzędniczego 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 urządził 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 zostały się 27940,08 gr. asygnowane przez Zarząd Główny LOPP, zł. 6,500—ofiarowane na nagrody przez Ministerstwo Komunikacji i zł. 400—wpłacone tytułem wpisowego przez uczestników.

Poza konkursem awionetek, Komitety urządziły w roku sprawozdawczym konkursy modeli latających, mające na celu zachęcić głównie młodzież szkolną do zainteresowania się lotnictwem. Konkursy te były urządzane w Komitetach: Poznańskim—Miejskim łącznie z Poznańskim Wojew. kosztem zł. 1,300, Wileńskim, Lwowskim i 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. Ocetkiewicza. Miżno niesprzyjających niekiedy warunków atmosferycznych, 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 prac młodzieży. Idea lotnictwa, jako sportu i dziedziny techniki zupełnie nowoczesnej, w pierwszym rzędzie ogranicza u nas młodzież, a szczególnie studjującą na wyższych uczelniach.

Działalność jej wyraziła się w dwóch kierunkach: 1) w dziedzinie konstrukcji lotniczych — w budowie szeregu awionetek oraz 2) w zorganizowaniu Aeroklubów Akademickich, mających za zadanie naukę pilotażu i rozwój zamilowania do lotnictwa, głównie jako sportu.

O popieraniu przez LOPP, poczynił młodzieży w dziedzinie konstrukcji, wspomina sprawozdanie w rubryce „popieranie twórczości lotniczej”. Popieranie przez LOPP, sportu wyraziło się w zasilaniu Aeroklubów Akademickich funduszami oraz przydzielaniu im sprzętu lotniczego. Udział poszczególnych Komitetów był następujący,

Komitet Warsz. Wojew. oddał Aeroklubowi Akad. w Warszawie smoloty „Avia” i Potez VIII wraz z silnikami.

Komitet Krak. udzielił subwencji Aeroklubowi Akad. w Krakowie w wysokości zł. 4,000—oraz dał mu 3 samoloty Ansaldo 300—4, otrzymane swego czasu od Zarządu Głównego.

Zarząd Gł. oprócz pomocy moralnej, która wyraziła się w przyjęciu protektoratu nad Aeroklubami Akad. i popieraniu ich poczyniła u miarodajnych władz, udzielała subdyjów pieniężnych i materjałowych. Aeroklub Akademicki w Warszawie otrzymał od Zarządu Głównego 8 samolotów „Caudron” i dodatkowo 3 silniki oraz sumę zł. 12,000.

Aeroklubowi Akademickiemu w Krakowie została 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, zakreślonych możliwościami finansowemi.

Inne subwencje. Na budowę pomnika ku uczczeniu poległych lotników wypłacił Komitet Warszawski Dyrekcji zł. 2,000 — Kom. Nowogródzki — zł. 600. — Kom. Warszawski Wojew. — zł. 4,257,62. i Zarząd Główny — zł. 4,400.

Nadto Komitet Stołeczny na cele inwestycyjne na lotnisku warszawskim oraz 1 pułku artylerji przeciwlotniczej i 1-go pułku lotniczego wydatkował zł. 14679,95 gr.

DZIAŁ OBRONY PRZECIWGAZOWEJ.

Skutkiem zlania się w jedną całość dawniejszych Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej i Ligi Obrony Powietrznej Państwa, które nastąpiło w ciągu roku sprawozdawczego.

LOPP, powiększała nadal w roku sprawozdawczym zastęp obywateli, przygotowanych do obrony gazowej i mogących pełnić funkcje instruktorów, jak również zaopatrywała organizacje własne, instytucje Państwowe i osoby prywatne w sprzęt obrony przeciwgazowej.

W 1928 r. poświadczono wiele starań zorganizowaniu wydziałów i referatów gazowych LOPP.

Zarząd Główny opracował plany rozwoju akcji OPG., obejmujące cały szereg zagadnień, szczególnie zaś, poza wspomnianem wyżej, organizację drużyn przeciwgazowych, stacji meteorologicznych, zaopatrzenia wyszkolenia i t. d.

Inspektorat Obrony Przeciwgazowej. W roku 1928 udało się stworzyć podstawy organizacyjne dla fachowo prowadzonej akcji OPG. w Komitetach wojewódzkich. Poczynione zostały przygotowania do utworzenia Inspektoratu OPG., który jako stały aparat rozpoczął swe czynności we wszystkich Komitetach po ukończeniu przez inspektorów w Warszawie 3-miesięcznego specjalnego kursu.

Obowiązek inspektora Generalnego objął p. kpt. Jerzy Misiński, członek Zarządu Głównego.

Wyszkolenie. Zarząd Główny LOPP, zorganizował w sierpniu 1928 r. kurs dla instruktorów OPG. Ilość słuchaczy wynosiła 24, delegowanych przez 13 Komitetów Wojewódzkich.

Komitet Wojewódzki Poznański urządził w 1928 r. 22 kursy instruktorskie OPG. na których wyszkolono 740 instruktorów i 13 kursów w obrębie swej Dyrekcji PKP.

Komitet Stołeczny Warszawski zorganizował w 1928 roku kurs dla urzędników administracji państwowej i komunalnej; 5 kursów dla straży ogniowej, Polskiego Czerwonego Krzyża i delegatów fabryk przemysłu wojennego oraz 1 kurs dla harcerstwa. Ogółem ukończyło kursy 177 osób.

Poza tem Komitet Stołeczny LOPP, urządził wykłady i ćwiczenia dla hufców szkolnych Organizacji Przysposobienia Kobiet do obrony kraju oraz rozpoczął akcję wśród dozorców domowych i w tym celu, przy współpracy z Wydziałem Wojskowym Komisarjatu Rządu, zorganizował informacyjne pokazy. Takich pokazów odbyło się cztery przy udziale 7000 osób.

Komitet Stołeczny przystąpił w 1928 r. do realizacji projektu wybudowania w Warszawie wielkiej cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej. Przy współudziale Zarządu Głównego uzyskany został na ten cel teren 20,000 m² na Żoliborzu i opracowany został plan budynku. Budować będzie ośrodek obrony przeciwgazowej Komitet Stołeczny. Koszt budowy, która rozpoczyna się w 1929 r., wyniesie około 1,500,000 zł.

Z pozostałych Komitetów na wyróżnienie zasługuje działalność Komitetu Wileńskiego, który od chwili fuzji LOPP, z TOP, zdołał zorganizować około 56 kursów Obrony Przeciwgazowej.

Do pracy wyszkoleniowej przyczynili się wydatnie 1 własny i 9 rządowych kolejowych wagonów obrony przeciwgazowej.

Dużą pomocą w akcji szkolenia był różnorodny sprzęt dydaktyczny i ćwiczebny, w który zaopatrywała Komitety składnica Zarządu Głównego.

Komitet Wojewódzki Lwowski szkolil instruktorów kosztem zł. 1,278,50.

Zaopatrzenie w sprzęt O. P. G. Zarząd Główny rozszerzył znacznie swą składnicę i zaopatrywał ją obficie w różnorodne przedmioty, potrzebne Komitetom. Placówki L.O.P.P. instytucje państwowe, P. C. K. oraz inne organizacje i osoby prywatne ogółem otrzymały z tego źródła sprzęt na sumę zł. 107,393,30, przyczem zaznacza się, że założeniem Zarządu Głównego nie było ciążenie z tego źródła dochodu, lecz zaspokojenie popytu na sprzęt dobry i tani.

Naukowe wydawnictwa. W r. 1928 została wydana nakładem Zarządu Głównego praca Dr. K. Strawińskiego pod tytułem „Chemja na usługach ochrony roślin (stron 183) w ilości 2,000 egz., która ukazała się w sprzedaży po 6 zł. za egzemplarz.

Komitet Wojewódzki w Poznaniu, wobec wyczerpania się 2 nakładów broszury por. Kińskiego p.t. „Co każdy obywatel o obronie przeciwgazowej wiedzieć powinien” wydał 3-ci nakład. Razem rozsprzedano 40,000 egz tej książki.

Stypendja. W dziale Obrony Przeciwgazowej udzielone zostały stypendja dwóm udającym się zagranicę lekarzom, którzy odbędą tam specjalne studia medyczne z dziedziny gazowej. Koszt 4,000 zł.

Obrona Zbiorowa. Temu trudnemu do rozwiązania problemowi poświęciliśmy dużo pracy. Przedstawiciele Zarządu Głównego brali udział w zjazdach międzynarodowych zaranią i odbywali w kraju konferencje, na które zapraszali wybitnych znawców tych spraw, przy okazjach pobytu w Polsce.

Ustalone w roku 1928 warunki pozwolą nam dopiero w 1929 r. przystąpić do rozpatrzenia zamówionych projektów schronów próbných.

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 posiadanych funduszy w latach 1927 i 1928.

	1927 r.	1928 r.
składki i wpisowe	zł. 1 023.702,94	zł. 1.307.000,39
Tydzien 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 zł. 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.

Wpływy:	
Gotowizna na 1/I-1928 r.	zł. 902.611,36
Składki członkowskie	„ 1.307.600,39
V Tydzien 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

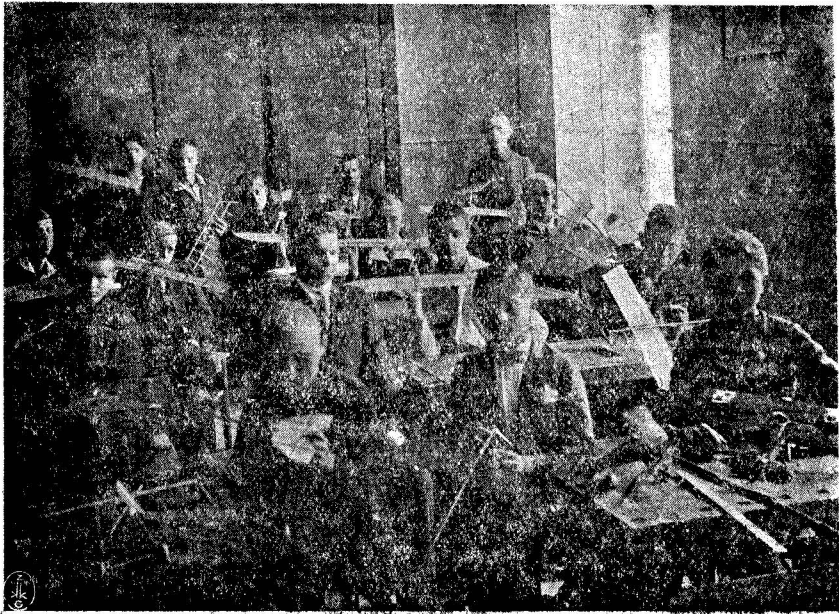
Wydatki:	
Wysłano Zarz. Głównemu	zł. 758.670,22
Propaganda i organizacja	„ 408.189,14
Bezwrotn. styp. subs.	„ 195.886,05
Wydatki zwrotne	„ 103.424,35
Ruchomości	„ 69.713,17
Nieruchomości	„ 140.454,69
Inne	„ 605.325,96
Wyszkolenie gazowej	„ 26.022,33
Różne	„ 20.802,22
Administracja	„ 302.670,68
Pozostało gotowizny na 31/XII-28r.	„ 1.158.142,16
Razem	zł. 3.789.312,97

Zdając sprawozdanie z gospodarki Zarządu Głównego podajemy następującą tabelę, wykazującą jak został wykonany jego budżet.

	w 1928 roku	Prelimnowano	Wydatkowano
1 Rozbudowa lotnisk	385.000,—	208.066,12	
2 Szkoła Pilotów	150.000,—	130.301,47	
3 Szkoła Mechaników w w Bydgoszczy	134.000,—	131.098,99	
4 Szkoła Mechaników we Lwowie	60.100,—	16.565,38	
5 Stypendja lotnicze	40.000,—	29.461,62	
6 Stypendja gazowe	10.000,—	4.000,—	
7 Wydawnictwa naukowe lotnicze	30.000,—	3.000,—	
8 Wydawnictwa naukowe gazowe	10.000,—	8.402,40	
9 Konkursy i raidy	40.000,—	28.886,87	
10 Popier. twórczości w dzied. lotn.	200.000,—	227.404,44	
11 Popieranie twórczości w dzied. gaz.	100.000,—		
12 Utrzymanie Instyt. Aerodynamiczn.	08.000,—	18.000,—	
13 Inwestycje Instyt. Aerodynamiczn.	30.000,—	5.278,24	
14 Lotnictwo sanitarne	15.000,—	10.000,—	
15 Popier. prac młodzi. w dzied. lotn.	20.000,—	14.902,63	
16 Organiz. i kontrola pracy wydz. gaz.	3.200,—	600,—	
17 Kursy instruktorów oraz inform	5.600,—	2.536,40	
18 Materjałowy fundusz zapasowy	100.000,—		
19 Badanie sprzętu gazowego	12.500,—		
20 Na zakup sprzętu obron. przeciwgaz.	100.000,—	107.504,06	
21 Propaganda	115.000,—	115.413,35	
22 Na akcję wydawniczą (fundusz obr.)	20.000,—	20.000,—	
23 Wyjazdy zagran. na konfer., zjazdy i wystaw.	5.000,—	2.168,75	
24 Administracja	110.000,—	105.744,85	
25 Nieprzewidziane	38.000,—	6.115,55	
Prawo Virement z dozwol. pozycji:			
26 Powszech. Wyst. Kraj.	30.000,—	26.137,83	
27 Pomnik Poległ. Lotn.	10.000,—	4.400,—	
28 Do uznania Zarządu Gł.	15.000,—		
Razem	1.780.300,—	1.845.988,88	

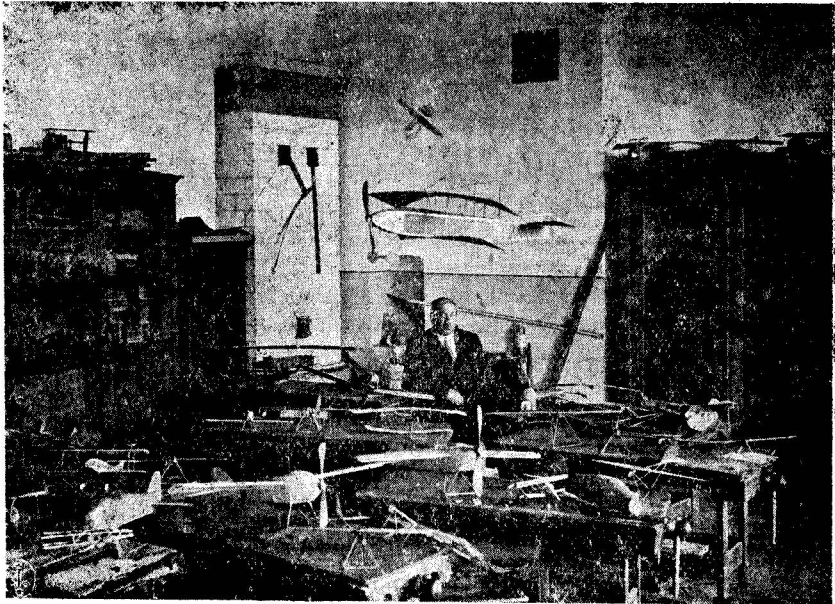
Silne lotnictwo to pierwszy warunek potęgi Polski.

Modelarnia L. O. P. P. w Białymstoku.



Modelarnia Koła uczn. № 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 zapałem przez p. prof. Gundlachę.

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.

Wpływy.	
1) pozostał. 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) wpływy z ofiar	4.602.51
5) „ z imprez	8.418.44
6) „ z przedsiębiorstw dochodowych	3.474.57
7) wpływy inne	10.012.94
8) Subsydja	13.134.50
Zł. 187.147.51	

Wydatki.	
1) przekazano Zarz. Główn. część składek członkowskich	Zł. 16.276.05

2) przekazano Zarz. Główn. dochod. z „Tygodnia Lotn.” 1928 r.	14.803.83
3) przekazano Zarz. Główn. z innych tytułów	13.238.71
4) wydano na propagandę własną	11.916.20
5) „ na administrację	16.149.56
6) „ na ruchomości	3.904.30
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 gotów. w kasie i bank. na 31.XII-28 r.	99.581.45
Zł. 187.147.51	

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

Organizacja.

Skład władz Komitetu Wojew.

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

Komisja Rewizyjna:

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

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

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

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

WYKAZ KÓŁ.

	Miej-skie	Młodz. Szkolnej	w po-wiecie	Razem
Augustów	2	—	—	2
Białowieża	1	1	—	2
Białystok	6	5	10	21
Biełsk-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 zł. w roku sprawozdawczym przybyło 1.669 zł.

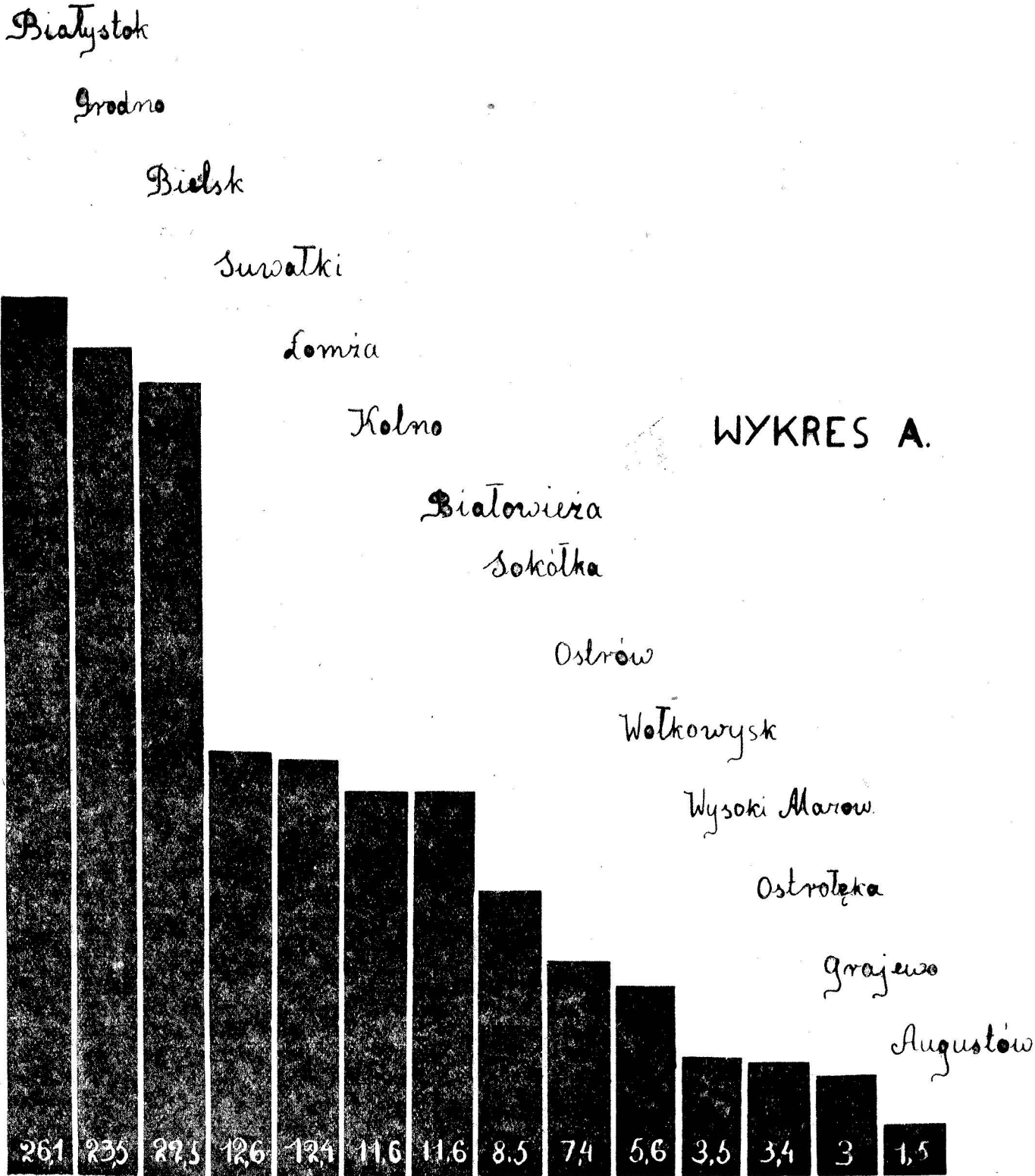
WYKAZ CZŁONKÓW:

Nazwa Komitetu	przybyło w r. b.	ogólna liczba członków
Augustów	67	122
Białowieża	123	740
Białystok	424	1537
Biełsk-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	1969	8858

Propaganda.

Prasowa. W roku sprawozdawczym Komitet nadawał wydawał miesięcznik „Wiadomości Lotnicze”. Każdorazowy nakład którego wahał się pomiędzy 5—7 tysięcy egzempli. 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 Ligi i dotychczasowymi jej wynikami, a w szczególności z działalnością miejscowego Komitetu jak również i Komitetów Powiatowych oraz Kół lokalnych, to też obszernie sprawozdanie rzeczowe i finansowe stałe były umieszczane w miesięczniku. Poza tem Komitet Wojewódzki dążył, by treść każdego numeru „Wiadomości Lotniczych” stanowiła gotowy materiał odczytowy dla przygodnych (nauczycieli, członków LOPP. i t. p.) prelegentów a chętnych wygłaszania odczytu lub pogadanki na temat lotniczy, lub związany z obroną przeciwgazową.

Dla celów propagandowych i informacyjnych „Wiadomości Lotnicze” były bezpłatnie rozsyłane do następujących instytucji, urzędów i t. p. Szkoły śred. zawodow. i powszechne . . . do 1700 egz. mies. Urzędy państwowe i samorządowe . . . do 500 „ „ Posterunki Policji Państw. . . do 300 „ „ Związki Młodz. Wiejsk., Strzel. i Straż Pożarna . . . do 500 „ „ Kółka Rolnicze i Spółdz. . . do 200 „ „ Razem: 3200 „ „ Ponadto dla własnej propagandy rozsyłano . . . 2000 „ „



WYSOKOŚĆ WPŁYWÓW OGÓLNYCH OSIĄGNIĘTYCH PRZEZ POSZCZEGÓLNE KOM. POW. W 1928.

W TYSIĄCACH ZŁOTYCH.

Wpływy z poszczególnych Komitetów Powiatowych w roku 1928.

Silne Lotnictwo—to silna Polska.

Na początku roku sprawozdawczego „Wiadomości Lotnicze” były rozsyłane bezpłatnie wszystkim członkom LOPP, jednakże z dniem 1.VI r. ub. Zarząd Komitetu Wojewódzkiego był zmuszony celem zmniejszenia kosztów nakładu uchylić uprzednio podjętą uchwałę i wprowadzić dla członków opłatę za roczną prenumeratę miesięcznika w kwocie zł. 1 gr. 80, a dla młodzieży szkolnej 1 zł. 20 gr.

Ogólne koszty wydawnictwa wyniosły w roku sprawozdawczym:

Przychód:

Ogłoszenia	Zł. 4.307.88
Prenumerata	122.30
	<hr/>
Zł. 4.430.18	
Koszt wydawnictwa	4.421.87
	<hr/>
Zł. 8.852.05	

Rozchód:

Nakład 48.000 egz.	Zł. 4.152.05
Administracja	3.291.46
Ekspedycja	1.408.53
	<hr/>
Zł. 8.852.05	

na prowincję. Zarząd Komitetu Wojewódzkiego przykładem lat ubiegłych, stale dążył do wykorzystania w tym kierunku sił miejscowej inteligencji, periodycznie wydając w formie dodatku do miesięcznika „Wiadomości Lotniczych” wzorowe odczyty i pogadanki. Odczyty i pogadanki zawierały kontrolne kupony które, po każdorazowym wygłoszeniu odczytu prelegenci nadsyłały do Komitetu Wojewódzkiego, dając tym możność Zarządowi Komitetu Wojewódzkiego prowadzenia statystyki wygłoszonych odczytów na terenie Województwa Białostockiego.

Wystawy. Na wystawie Rolniczo-Przemysłowej, która odbyła się pomiędzy 16.IX a 24.IX w Białymstoku Komitet Wojewódzki dla celów propagandowych urządził własny kiosk. Wszystkie wystawione ekspozycje a w szczególności gazowe budziły żywe zainteresowanie wśród zwiedzających to też kiosk LOPP, stale był przepelniony.

Propaganda świetlna. Komitet posiada własne kino dochodowe w Komitecie Dyrekcyjnym w Białowieży, oraz 3 latarnie projekcyjne kino Pathe-Baby i 480 przezrocz.

Dochód z kina w roku sprawozdawczym wyniósł 3.474.57.

Propaganda lotnicza. Brak lotniska i hangaru w Białymstoku powoduje że, Komitet Wojewódzki nie będąc w stanie wykorzystać dla propagandy lotniczej przydzielony przez Zarząd Główny samolot Albatros B. 2, czasowo wstrzymuje się od tego rodzaju propagandy.

W roku sprawozdawczym loty propagandowe odbyły się w Grodnie i były zorganizowane staraniem miejscowego Komitetu Powiatowego przy udziale Wojewódzkiego Komitetu Wileńskiego i 11 pułku lotniczego w Lidzie, oraz w Ostrowi-Mazowieckiej przy udziale stacjonującej podczas manewrów eskadry 1 p. lotniczego.

Inne formy propagandy. Ulotki rozrzucone podczas lotów propagandowych w Grodnie jak również i w Białymstoku, Sokółce podczas przelotu pułk. Ocetkiewicza. Propaganda plakatowa głównie stosowaną była w okresie „V Tygodnia Lotniczego”.

Rozplakatowano plakatów barwnych z Zarządu Głównego 1000. — Transparenty stosowały Komitety Powiatowe i Koła wyłącznie podczas Tygodnia Lotniczego.

Propaganda gazowa. W roku sprawozdawczym odbyły się następujące kursy gazowe: 1)

Instruktorski kurs gazowy w Białymstoku dla wszystkich Komitetów Powiatowych od 27.VIII do dnia 6.IX r. ub. Słuchaczy ukończyło 24.

2) Speriálny kurs dla policji państw. w Białymstoku, który trwał od 24.IX do 18.X. r. ub. Ukończyło 31 słuchaczy.

3) Informacyjny kurs dla oficerów ochotniczej straży pożarnej w Białymstoku od dnia 14.X do dnia 21.X r. ub. Ukończyło słuchaczy 45.

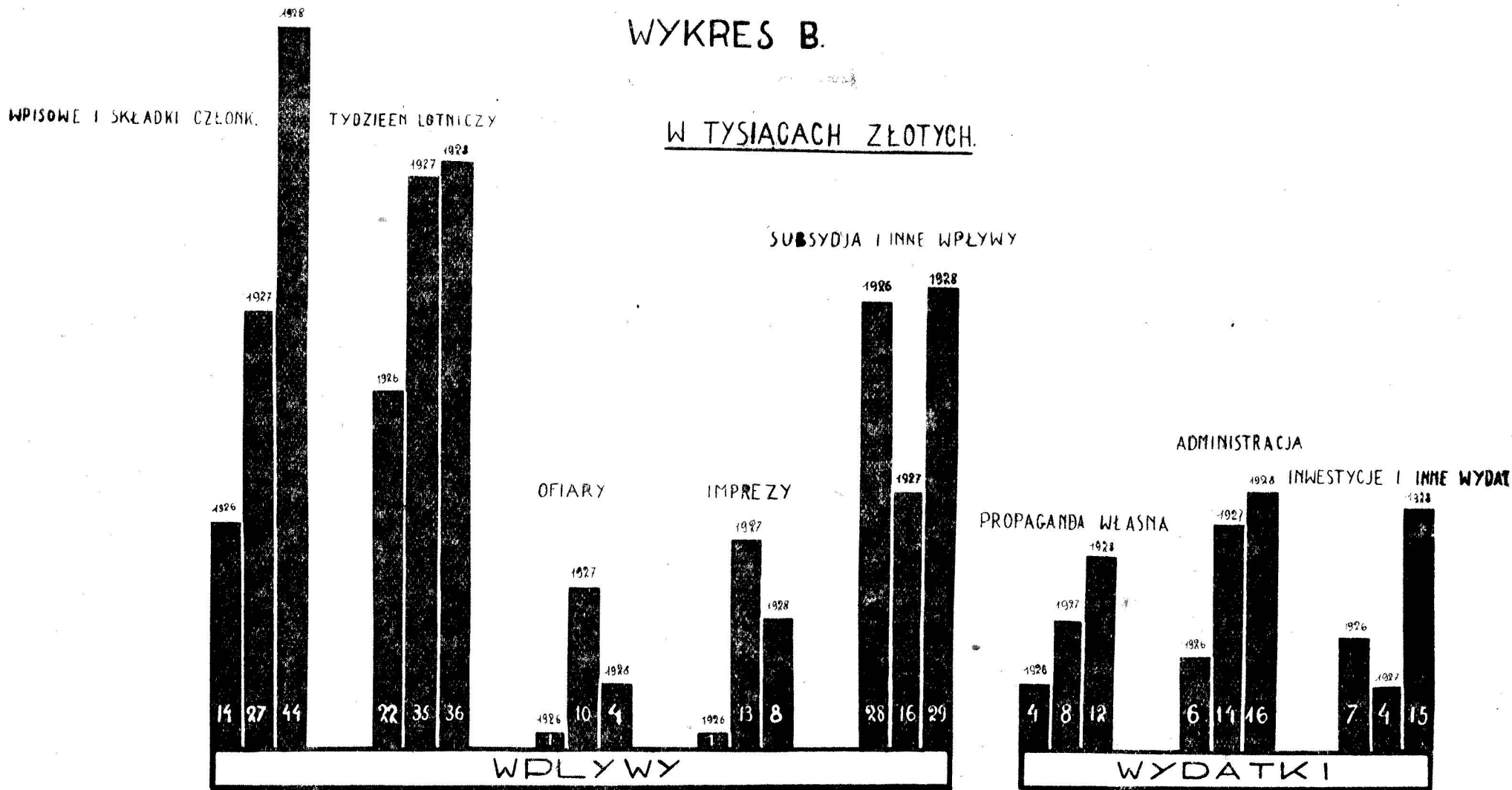
4) Kurs informacyjny dla podoficerów i szeregowych od dnia 11.XI do 2.XII. Ukończyło 22 słuchaczy.

Zorganizowany staraniem Komitetu Wojewódzkiego specjalny kurs obrony przeciwgazowej dla inteligencji pracującej nie doszedł do skutku z braku słuchaczy. (1)

Pokazy gazowe odbyły się w okresie sprawozdawczym w Grodnie i Łomży.

Subwencje, inwestycje i t. p.

Lotniska. Zgodnie z życzeniem Komisji Lotniskowej przy Zarządzie Głównym, która dwukrotnie w okresie sprawozdawczym przyjeżdżała do Białostoku zostały przeprowadzone przez



Poszczególne zestawienie wpływów i wydatków Ligi na terenie Wojew. Białostockiego w latach 1926, 1928, włącznie.

Pozatem do wszystkich czasopism na terenie Województwa Białostockiego były zamieszczane wzmianki i komunikaty.

Modelarstwo. Zarząd Komitetu Wojewódzkiego ze względu na doniosłość prac modelarskich wśród młodzieży szkolnej, dążył stale do uruchomienia większej ilości modelarni i na terenie Województwa Białostockiego; jednakże czy to z braku odpowiedniego zainteresowania się modelarstwem wśród młodzieży szkolnej, czy też co gorsze, z braku należytego poparcia ze strony kierowników zakładów naukowych, zamierzenia Komitetu—nie osiągnęły celu.

W okresie sprawozdawczym funkcjonowały modelarnie:

1 w Grodnie przy Gimn. Męskim 16 uczniów
1 w Łomży przy „23”

Na jesieni Komitet Wojewódzki urządził konkurs modeli latających. Do konkursu stanęło 13 modelarzy z Białostoku. Wyniki były mierne.

Koszt modelarni wyniósł zł. 886 gr. 23.

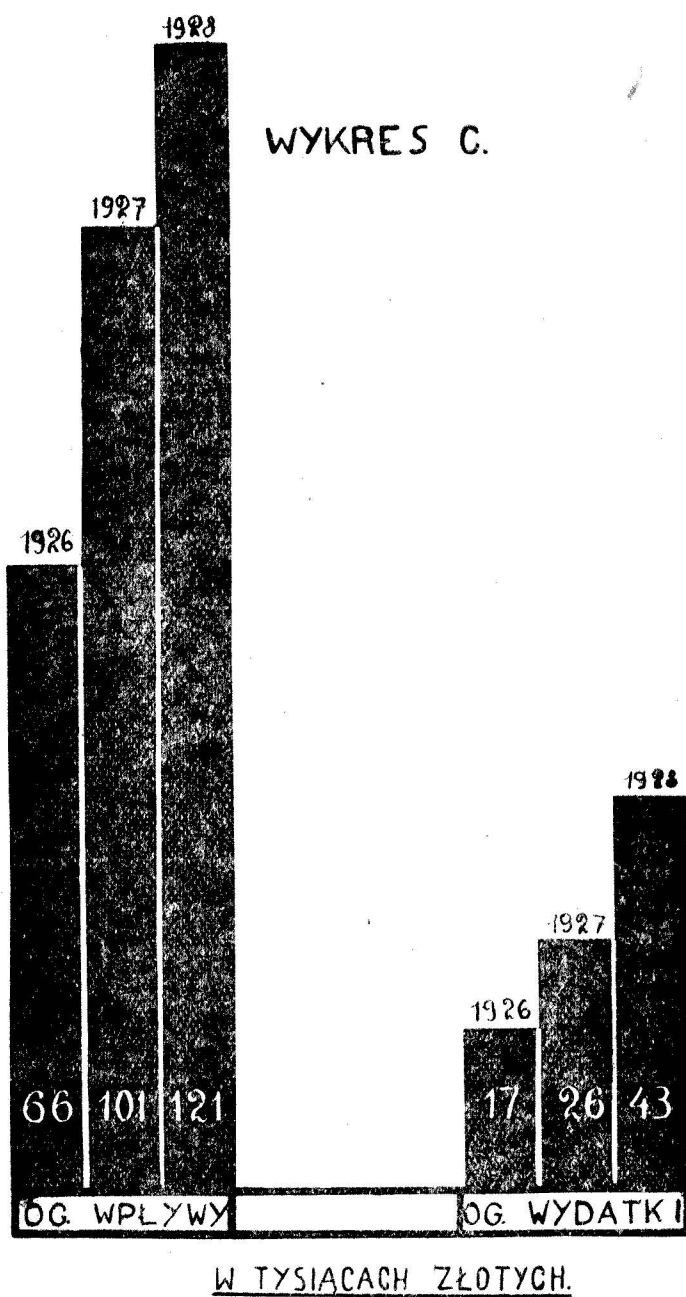
Odczyty. Odczytów propagandowych w okresie sprawozdawczym wygłoszono 594. Wszystkie odczyty były bezpłatne w „Tygodniu Lotniczym” wygłoszono 119 odczytów przez tego we wszystkich Komitetach i Kółach odbyły się uroczyste akademie. Pogadanki dla młodzieży szkolnej wygłoszono 97. Odczytu wysłuchało 17.477 osób

WYKAZ WYGŁOSZ. ODCZYTÓW.

Nazwa Komitetu	ilość odczytów	ilość pogadan.	ilość słuchaczy
Augustów	23	4	622
Białowieża	14	3	390
Białystok	182	40	4213
Bielsk-Podl.	28	8	890
Grajewo	31	—	1700
Grodno	61	84	3319
Kolno	149	27	4173
Łomża	8	5	387
Ostrów	2	8	brak dan.
Ostrołęka	1	1	„ 650 ”
Sokółka	22	28	220
Suwałki	8	42	820
Wołkowysk	62	13	110
Wys-Mazow.	3	2	
	594	287	17477

Jedyną pomoc przy organizowaniu i wygłoszaniu odczytów na prowincji okazali nauczyciele szkół powszechnych.

W związku z braćmi fachowych prelegentów i znacznymi kosztami wysyłania takowych



Ogólne zestawienie wpływów i wydatków Ligi na terenie Woj. Białostockiego w latach 1926—1928 włącznie.

Komitet Wojewódzki studja trzeciego terenu zaprojektowanego pod przyszłe lotnisko w Białymstoku. Następnie wobec faktu, że budowa lotniska w Białymstoku ma być uskuteczniona przez M. S. Wojsk. i to na wielką skalę, Komitet Wojewódzki sprawę nabycia terenu pod lotnisko w Białymstoku u Ks. Lubomirskiego w Dojlidach przekazał Zarządowi Głównemu do bezpośredniego załatwienia. Natomiast w myśl dyrektyw Zarządu Głównego przystąpił do pertraktacji z Magistratem m. Ostrołęki celem wydzierżawienia na dogodnych warunkach terenu o 40 ha. pod lotnisko w Ostrołęce. Poza tem staraniem Komitetu Powiatowego w Grodnie zostało urzędowo i częściowo zniwelowane prowizoryczne lądowisko na przedmieściu „Rumłówka” oraz wybrano dwa tereny o powierzchni 40 ha. pod przyszłe lotnisko wojskowo-komunikacyjne w Grodnie. Ogólne koszty powyższych prac wyniosły 886.23.

Lądowiska. W okresie sprawozdawczym zostały zbadaone tereny w Ostrołęce, Bielsku-Podl. w Augustowie i Grajewie celem urządzenia lądowisk.

Znakowania. Zostały wyznakowane w powiecie Białostockim miejscowość — Głodek. W Bielsku-Podl. miejscowość — Siemiatycze. Koszt wyniósł zł. 178 99 gr.

Subsydia. Przez Komitet zostało udzielone Sybsydjum P.I.M. — na zakup instrumentów dla stacji Meteorologicznej w Ostrowi Zł. 650.

Zdobycie funduszy.

1) Dochody stałe:

1) Wpisowe	Zł. 2.038.—
2) Składki członkowskie	„ 42.678.95
3) Dochody z przedsiębior. (własne kino-teatr.)	„ 3.474.57
	<hr/>
	Zł. 48.191.52

2) Dochody niestałe:

1) Kwoty.	
2) Ofiary.	
a) doroczne (jednorazowe z list, puszek i t. p.)	Zł. 4.602.35
b) bardziej stałego charakteru (samopodatkowanie się)	„ 9.407.71
3) Nalepki-mareczki, nalepki okienne, kajetowe. Mareczki Komitetu Wojew.	„ 2.607.81
	„ 2.073.85
	<hr/>
	Zł. 18.691.72

Sekretarz:
(—) Wójcik

V-Prezes:
(—) A. Wysocki