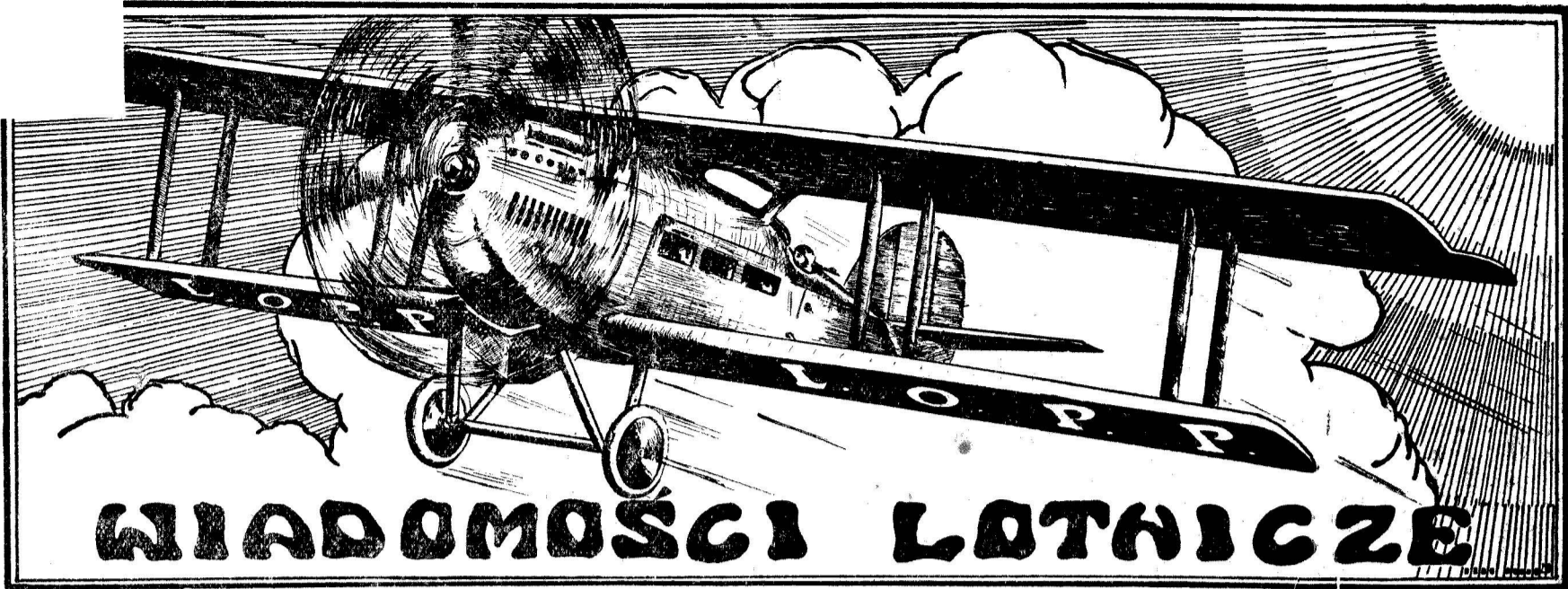


06623

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



WIADOMOŚCI LOTNICZE

ROK IV
Nr. 1.

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

Prenumerata
rocznie 2 zł.

dla człon-
ków zł. 1.80

dla młodzie-
ży szkolnej
zł. 1.20

Zr. na
resu. 20

Styczeń
1930 r.

Czas odnowić prenumeratę na rok 1930.

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

KONKURS MODELI LOTNICZYCH.

Niniejszem podajemy do wiadomości, że Redakcja Auto-Lotu urządzi w dniu 16 lutego 1930 r. konkurs modeli lotniczych.

Konkurs obejmować będzie modele redukcyjne (nielatające). Modele dzielą się na dwie grupy: A, duże i B, małe.

Do grupy A włączone będą modele wykonane w skali poniżej 1:50, do grupy B poniżej 1:50.

Jako nagrody dla każdej grupy Redakcja Auto-Lotu przeznaczą:

- I nagroda — żeton złoty.
- II „ — „ srebrny.
- III i IV — „ brązowy.

Również ufundowana została Nagroda przechodnia. Zdobycą nagrody przechodniej będzie Modelarnia lub Kółko Modelarskie L. O. P. P., które zgłosi najlepiej wykonany model.

Zgłoszenia oraz wszelkie zapytania należy kierować do Redakcji tygodnika Auto-Lot (Warszawa, ul. Szkolna № 25) z zaznaczeniem „Konkurs Modelarstwa Lotniczego“.

Redakcja „Wiadomości Lotniczych.“

Świat a wojna gazowa.

Dokoła słyszy się słowa oburzenia na straszną broń gazów trujących, wprowadzoną podczas wojny światowej przez Niemców; zjazdy rozmaitych związków filantropijnych uchwalają rezolucje poruszające przeciwko tej broni okropnej, a jednak świat idzie swoją drogą, nie wierząc, aby przyszła wojna mogła się bez niej obyć.

A na czele mocarstw świata, przekonanych, że pomimo wszystko, gazy trujące stanowią broń główną w przyszłej wojnie, stoją potężne Stany Zjednoczone, które poświęcają po 10 milionów dolarów rocznie na badanie nowych gazów trujących. Anglja wydała na ten cel w 1925 r. 270,000 funt. sterl. i od tego czasu zdwoiła swe wydatki w tym kierunku.

Włochy zorganizowały trzy wydziały specjalne: chemiczny, techniczny i terapeutyczny, mające na celu badania nad gazami trującymi i ich skutkami,

a liczny zastęp oficerów obowiązany jest uczęszczać corocznie na kursy specjalne wojny gazowej.

Armja francuska posiada specjalny komitet studjów technicznych, uposażony w kredyty odpowiednie.

Belgja również posiada laboratorja specjalne, doskonale zorganizowane.

A co się tyczy sowieców, to wiadomo, że tam głównymi organizatorami wytwórni gazów trujących są inżynierowie i wojskowi niemieccy, rząd zaś sowiecki nie szczędzi im pieniędzy.

Niemcy wreszcie, którym traktat wersalski zakazał, jak wiadomo, fabrykacji gazów trujących, mało sobie robią z tego zakazu, a liczne ich fabryki przetworów chemicznych są tak urządzone, że w jednej chwili mogą rozpocząć wyrób na wielką skalę najstraszniejszych gazów, nad którymi laboratorja ich pracują gorliwie.

Pobożne więc życzenia filantropów

i pacyfistów to, doprawdy, tylko głos wołającego na puszczę. Świat robi swoje.

Kiedy Tow. Obrony Przeciwgazowej rozpoczynało w 1922 r. swą pracę, wówczas stał przed niemi taki program pracy, że wydawało się, iż bierze na siebie pracę ponad siły i że całe zagadnienie przerasta siły organizacji społecznej.

Jednak hasła rzucone przez TOP., szybko znalazły oddźwięk w społeczeństwie. Poczęły się tworzyć samorzutnie liczne komitety prowincjonalne, które energicznie zajęły się nie tylko akcją uświadamiania ludności, lecz także akcją przeszkolenia jej przygotowania do obrony na wypadek wojny.

Akcja ta wzmogła się z chwilą, kiedy TOP. złąło się z LOPP., a mając w nowej organizacji dobrze funkcjonujący aparat administracyjny, mogą rozszerzyć się na wszystkie warstwy ludności i do najdalszych zakątków Rzplitej.

Celem dokładnego zorganizowania kadr instruktorskich, utworzono w zarządzie głównym ligi **generalny inspektorat obrony przeciwgazowej**, który przy pomocy inspektorów wojewódzkich ma czuwać nad ujednostajnieniem i uruchomieniem obrony przeciwgazowej najszerzych warstw ludności.

Równocześnie z ustanowieniem generalnego inspektora, przystąpiono do urzędzenia **specjalnego kursu** dla kandydatów na inspektorów wojewódzkich. Kurs taki odbył się w Warszawie, zapoznając 23 jego uczestników z całokształtem zadań obrony przeciwgazowej ludności cywilnej. Obecnie większa ich część pełni obowiązki inspektorów przy komitetach wojewódzkich LOPP.

W związku z utworzeniem inspektoratów obrony przeciwgazowej LOPP. myśli o przygotowaniu **sprzętu ewidencyjnego i ratowniczego** dla celów obrony. W wyniku tego opracowano szereg typów wzorowego sprzętu oraz utworzono przy zarządzie głównym LOPP. centralną składnicę, która ma możliwość zaopatrywać w tani sprzęt od-

działy ligi oraz te instytucje społeczne i komunalne, które chcą zaopatrzyć się w sprzęt przeciwgazowy.

Liga oddawna planowała budowę własnego gmachu, któryby stanowił **centrum wyszkolenia gazowego** ludności. Plan ten zwolna się realizuje. Dzięki poparciu Min. Robót Publicznych liga uzyskała pod budowę szkoły teren o obszarze 20.000 m. kw. na Żoliborzu oraz powołała specjalny komitet budowy. Prace o tyle się już posunęły, że jeszcze w b. r. budowa zostanie **wyprowadzona ponad ziemię**.

Wielką troską komitetu budowy są potrzebne na ten cel fundusze. Kosztorys, obliczony na 2 milj. zł. jest **zaledwie w 1/10 pokryty**.

Tutaj społeczeństwo polskie winno okazać swe obywatelskie stanowisko, **niósąc pomoc** czy to w materiałach budowlanych, czy też w gotówce, aby jaknajprędzej stanął gmach, którego istnienie może poważnie przyczynić się na wypadek wojny do zabezpieczenia ludności cywilnej i do podniesienia obrony Rzplitej.

Polska pierwsza w Europie pomyślała o przygotowaniu ludności cywilnej na wypadek wojny, dając przykład innym krajom i doprowadzając do utworzenia międzynarodowej komisji ekspertów dla sprawy obrony ludności cywilnej na wypadek wojny gazowej.

Obecnie Rzplita i Polska znowu **przebuduje Europie** w wykonaniu uchwał wspomnianej komisji przez utworzenie inspektoratów obrony przeciwgazowej, budowę cywilnej szkoły gazowej oraz szkolenie ludności cywilnej.

Ważnym etapem prac w kierunku organizacji obrony przeciwgazowej ludności cywilnej jest powołanie do życia uchwałą Rady Ministrów mieszanej komisji międzyministerjalnej, w której skład, prócz przedstawicieli władz rządowych, wchodzi rzecznicy organizacji społecznych, pracujących na tem polu.

Należy żywić nadzieję, że odtąd wszystkie prace LOPP. poparte przez czynniki rządowe znajdą zrozumienie i poparcie ze strony wszystkich warstw społeczeństwa.

Największa sensacja techniki lotniczej Sterowiec R-101.

Największą sensacją ubiegłego miesiąca nie tylko dla Anglii, lecz dla całej bodaj kuli ziemskiej był zapewne pierwszy próbny lot olbrzymiego sterowca R.—101.

Olbrzymi ten statek posiada długość 220 metrów przy największej szerokości przekroju 40 mtr. Pojemność ogólna wynosi ogółem 141 tysięcy mtr. sześciennych.

Jeżeli porównamy R 101 ze sterowcem „Graf Zeppelin”, zauważymy przede wszystkim, że mimo o połowę prawie większej pojemności R 101 jest o kilka metrów krótszy od Zeppelina. Natomiast posiada on znacznie większą grubość (40 mtr. — Graf Zeppelin 30.5 mtr.). Wynikałoby z tego, że R 101 pod względem aerodynamicznym posiada znacznie korzystniejsze wymiary od „Hrabiego Zeppelina”, który — jak

to nawet przyznaje jego twórca, doktor Eckener — przy swej długości jest za cienki.

Konstrukcja R 101 składa się z 16000 elementów podłużnych, połączonych z sobą szwami poprzecznymi, wykonanymi ze specjalnego stopu, którego skład jest utrzymywany w ścisłej tajemnicy. Stop ten, znacznie lżejszy od duraluminium, przewyższa go jeszcze nieco pod względem trwałości.

Wewnątrz sterowca rozmieszczono 16 balonów, zawierających gaz nośny. W przeciwieństwie do dotychczasowego zwyczaju umieszczono kabiny pasażerskie nie w gondoli, zawieszonyj pod sterowcem, lecz w samym wnętrzu sterowca. Ubikacje te rozmieszczone są na trzech piętrach, a odznaczają się nieznaną dotychczas obszernością. Na piętrze najwyższym znajduje się wielka

sala wypoczynkowa, która zarazem służy jako sala dancinowa. Obok niej mieści się czytelnia. Po obu stronach sali znajdują się oszklone galerie promenadowe z widokiem na zewnątrz. Na temsamem piętrze mieści się jadalnia, która przy licznych stołach daje pomieszczenie piędziesięciu osobom.

Piętro dolne obejmuje w przeważnej części kabiny sypialne, tak dla pasażerów, jak i dla załogi. Łóżka w kabinach pomieszczone są jedno nad drugim, po dwa przy każdej ścianie, tak, że w jednej kabine znajdują się cztery postania. Mieści się tam także pralnia, otoczona z wszystkich stron ścianami metalowymi. Na tem samem piętrze znajdujemy dalej kuchnię elektryczną, stację radiową i komorę, zawierającą przyrządy i maszyny, służące dla wentylacji wnętrza sterowca. Nieco wysunięty ku dołowi jest „pomost komandorski”, obejmujący postunek pilota, pokój nawigacyjny oraz elektryczną

tablicę rozdzielczą wraz z instalacją sygnalizacyjną dla przekazywania rozkazów do poszczególnych silników.

Jedną z najciekawszych rzeczy jest bezsprzecznie rozwiązanie napędu sterowca.

Zastosowano tu po raz pierwszy w praktyce lotniczej silniki systemu Diesla, które w obecnym swym stadium rozwoju są znacznie mniej wrażliwe od silników gaźnikowych, pozatem dzięki zastosowaniu ropy jako materiału pędnego znaczną odznaczają się ekonomią. Niemalym powodem dla zastosowania silników typu Diesla jest również poważne zmniejszenie niebezpieczeństwa pożaru, dzięki wyeliminowaniu łatwopalnej benzyny.

Ogólnie biorąc należy stwierdzić, że sterowiec R 101 i R 100 są pierwszym tego rodzaju statkami, które pod względem komfortu i wygody pasażerów nie ustępują w niczym wielkim statkom morskim.

Eskadry Uniwersyteckie w Anglii.

Obok licznych klubów, istnieją w Anglii specjalne organizacje lotniczego wyposażenia wojskowego.

Do nich należą eskadry akademickie przy uniwersytetach w Oxford i Cambridge t. z. University Air Squadrons, powstałe w r. 1925. Liczą one po 75 członków. Korzystają z samolotów i urządzeń lotnictwa wojskowego (Royal Air Force), podlegając Air Ministry i władzom uniwersyteckim.

Celem eskadr jest propaganda lotnictwa oraz szkolenie pilotów i obserwatorów tak dla wojska, jak i służby cywilnej.

Szkolenie odbywa się w formie wykładów przedmiotów, dotyczących lotnictwa, zajęć praktycznych we własnych hangarach i warsztatach oraz nauki pilotażu. W czasie wakacji letnich eskadry uniwersyteckie są przydzielane do wojskowych obozów ćwiczebnych i biorą udział w manewrach wojskowych.

Kurs trwa najmniej dwa lata i jest tak obliczony, by w czasie roku akademickiego nie zajmował więcej niż 3 do 6 godzin tygodniowo. Krótka treść wykładów jest dla wygody studentów wydawana drukami.

Kurs obejmuje trzy zasadnicze przedmioty: teoria lotu, zasady budowy samolotów i silników, historia rozwoju lotnictwa; oprócz tego wykładane są do wyboru studentów: sygnalizacja świetlna i telegraf bez drutu, nawigacja powietrzna, strzelanie i bombardowanie, fotografowanie, instrumenty i akcesoria lotnicze.

W czasie roku szkolnego uczniowie atają tylko w charakterze pasażerów,

dla ogólnego zaznajomienia się z samolotem. Istotną nauką pilotowania odbywa się w czasie przydziału eskadry do oddziałów wojskowych, gdzie też oprócz pilotażu przyszli lotnicy zapoznają się z przepisami i dyscypliną lotniczą, z czytaniem map, służbą rekonesansową, strzelaniem, fotografią etc. W ciągu całego kursu studenci korzystają z ubezpieczenia od wypadków, podobnie jak kadeci lotnictwa wojskowego.

Kandydaci na kurs muszą wykazać prawdziwe zainteresowanie lotnictwem, a nie wyłącznie chęć nauczenia się latania i winni mieć za sobą najmniej dwa lata studiów. Wymagane jest również obywatelstwo brytyjskie.

Studenci, uznani za zdolnych fizycznie i umysłowo, zostają przyjęci warunkowo na okres próbny, który trwa jeden do trzech tercjalów, poczem zostają zdyskwalifikowani ci, co do których jest przypuszczenie, że wydatek grosza publicznego na ich szkolenie nie będzie usprawiedliwiony. W czasie samego kursu zostają wylaniane osobne sekcje dla tych, którzy już mieli pewne podstawy naukowe poprzednio i dla takich, co ich nie mieli. Jest też specjalny kurs dla kandydatów, którzy zamierzają brać pilotaż jako zawód.

Zakres działalności eskadr uniwersyteckich ulega jeszcze rozszerzeniu dzięki ściślejszej współpracy z laboratoriami naukowymi, instytucjami badań oraz wzrastającemu zainteresowaniu różnych instytucji i fabryk lotniczych.

(Młody lotnik Nr. 11)

Nocna komunikacja lotnicza w Polsce

Prace przedwstępne już rozpoczęte.

Już od dłuższego czasu wydział lotnictwa cywilnego Min. Komunikacji studjuje urzędniczo, wprowadzone zagranicą, dla utrzymywania nocnej komunikacji lotniczej. Po wielu studiach teoretycznych, z ramienia wydziału lotnictwa cywilnego wyjechali do Niemiec inżynierowie Kluza i Pawlikowski dla zaznajomienia się z urządzeniami oświetlenia i sygnalizacji na trasie powietrznym Berlin — Hanover. Na linii tej kursują w nocy samoloty-sleepingi, a urządzenia oświetleniowe i sygnalizacyjne tego szlaku powietrznego należą do znakomicie uposażonych i udoskonalonych.

Polscy inżynierowie przestudują całą dokładnością całość powyższych urządzeń a nabyte doświadczenia będą użytkowane przy budowie i wyposażeniu polskich linii lotniczych dla komunikacji nocnej. Plany wprowadzenia nocnej komunikacji lotniczej w Polsce są zasadniczo gotowe, a potrzebne urządzenia mają być wprowadzone kosztem 18 milj. zł. w ciągu 5 lat. Według projektu pierwsza taka linia będzie wprowadzona na przestrzeni: Zbąszyn — Poznań — Warszawa — Lwów — granica rumuńska. Zapewne miasto Sniatyń będzie stacją etapową na granicy polsko-rumuńskiej.

W dalszym projekcie powyższy szlak nocnej komunikacji lotniczej będzie od-

dalony nie tylko do użytku wewnętrznego, ale stanie się też magistralą dla ruchu lotniczego międzynarodowego przez Polskę. Projektowana jest linia z Paryża i Londynu przez Berlin, Warszawę, do Moskwy, z tem, że z Warszawy w kierunku południowym będzie szła linia przez Lwów — Czerniowce — Bukareszt — Morze Czarne, a stąd połączenie z Indjami.

Automat-pilot w lotnictwie angielskim.

Angielska eskadra ciężkich samolotów bombardujących została zaopatrzona w nowy przyrząd, zwany oficjalnie „pomocnikiem pilota”. Jest to istotnie automat-pilot, który nastawiony na pewną szybkość, kierunek i wysokość utrzymuje ją przez cały czas lotu.

Wynalazek ten w znacznym stopniu zaoszczędza siły pilota, co w czasie wojny będzie miało ogromne znaczenie, w lotnictwie handlowym zaś znaczenie jego polegać będzie na na znakomitem ułatwianiu lotu w dni pochmurne.

Pomysł wynalazku nie jest nowy; oddawna już lotnictwa wszystkich państw pracują usilnie nad wynalezie-

niem podobnego przyrządu. Nową zdobyczą w tej dziedzinie jest udoskonalenie go przez lotnictwo angielskie; przy ookonanych próbach bowiem aparat okazał się nadzwyczaj praktyczny w użyciu. Nie będąc tępym, i dając się łatwo powodować, automat-pilot jednocześnie nie jest zbyt wrażliwym. Pozwala on na uregulowanie lotu do ułamka stopnia. Główną częścią składową aparatu jest giroskop, wprowadzony w działanie za pomocą ściśniętego powietrza, doprowadzanego z kompresora, poruszanego wiatrem. To samo źródło siły zastosowane jest do poruszania pneumatycznych tłoków, połączonych ze sterem, dźwigniami i t. p. częściami samolotu. Działanie przyrządu zostało obecnie udoskonalone do tego stopnia, iż automat kieruje aparatem bez porównania równiej i ściślej od najlepszego pilota, przyczem działa również sprawnie przy zastosowaniu do zwykłego dwuosobowego samolotu, jak do łodzi powietrznej lub ciężkiego dwumotorowego aparatu. Automat wypróbowany został w wielu lotach, przyczem piloci przebywali po 400 mil angielskich zgórą, bez dotknięcia się nawet do maszyny, i osiągając zamierzony cel.

Rzecz naturalna, że automat nie może zdawać sobie sprawy ze zmiany

wiatru i pilot, puściwszy samolot w ruch, musi w czasie lotu przestawić przyrząd w razie znacznej zmiany bocznego wiatru.

Chmury i mgła, przy zastosowaniu automatu przestają być groźne dla lotnika, gdyż aparat swój kurs zachowuje automatycznie, podczas gdy każdy pilot dla utrzymania poziomu, musi orientować się linią horyzontu co w gęstej mgle staje się niemożliwym. Pożatem pilot w czasie lotu winien baczyć na cały szereg przyrządów, tablic i wskazówek swej maszyny; przy zastosowaniu automatu zaś, który wyręcza go w większości tych zadań, ma daleko większą swobodę umysłu i może, w krytycznej chwili skierować swą uwagę całkowicie na dane niebezpieczeństwo.

Znaczenie automatu w zastosowaniu do samolotów wojskowych, poza oszczędzaniem sił pilota polega jeszcze na tem, iż w razie potrzeby można użyć do lotów bojowych mniej doświadczonych pilotów. Lotniczy oddział będzie można wysłać z dwoma lub trzema doświadczonymi pilotami, bez obawy iż samoloty mogą się rozproszyć. Z powyższych względów automaty-piloty mają być zastosowane w dużej skali w rozlicznych wojskowych formacjach lotniczych Anglii i zaliczone zostaną, jako niezbędne części składowe zaopatrzenia lotniczego.

240 kilometrów bez pilota

z 5 pasażerami przebył samolot.

Rewolucyjny wynalazek amerykańskiego inżyniera.

Departament lotnictwa amerykańskiego przeprowadził ostatnio próby z zastosowaniem do samolotów aparatu, nazwanego stabilizatorem gyroskopijnym, będącego wynalazkiem słynnego inżyniera Appezy.

Próby wypadły doskonale. Samolot, zaopatrzony w ten aparat, wzniósł się bez pilota w Dayton i skierował się do Detroit, odległego o 240 klm.

Samolot miał na pokładzie 5 osób, z czego było trzech obserwatorów wojskowych i dokoła lotu w najlepszych warunkach.

Pasażerowie wylądowali rozentuzjzmowani dla dokładnego działania tego aparatu automatycznego.

Stabilizator Aperry'ego obejmuje dwa gyroskopy, t. j. dwie ciężkie tarcze szybko wirujące, jedną poziomą, a drugą pionową, które utrzymują samolot w bezwzględnej równowadze, oddziałując na stery i dźwignie za pomocą kontaktów elektro-magnetycznych.

Najmniejsze nawet zboczenie od wytkniętego kierunku i od poziomu, tak małe, że najlepszy pilot tego nie spostrzegłby, jest natychmiast poprawiane przez ten aparat.

Naturalnie wynalazek ten nie wyklucza zupełnie pilotów. Zawsze podróż z pilotem będzie bezpieczniejsza, nawet przy zastosowaniu „stabilizatora”, który mu jednakże da możliwość bezpiecznego żeglowania przez najgęstszą nawet mgłę.

KRONIKA LOTNICZA.

POLSKA. Domy wypoczynkowe dla wojskowego personelu latającego. Lekarze formacji lotniczych stwierdzili niejednokrotnie, że lotnictwo wymaga od personelu, który mu się poświęca, największego wysiłku nerwowego ze wszystkich broni, pomijając już nawet wypadki lotnicze, a biorąc pod uwagę tylko normalną służbę w powietrzu. Jeżeli uwzględnić nieuchronne wstrząsy nerwowe w czasie wypadków (z których nawet załoga wychodzi cało), ciężką służbę pilota myśliwskiego i t. d. należałoby otoczyć personel lotniczy specjalną opieką; dać mu możliwość korzystania z dłuższych urlopów wypoczynkowych, a w razie wypadku lotniczego lub stwierdzonego przemęczenia, — natychmiast umożliwić korzystanie z pomocy lekarskiej i należytego wypoczynku. W związku z powyższymi postulatami powstał projekt ufundowania lotniczych domów wypoczynkowych w miejscowościach klimatycznych bądź dla całego korpusu lotniczego, bądź też dla poszczególnych jednostek aeronautyki oddzielnie. Podstawą finansową zrealizowania projektu stanowić mogło: 1) wydzielenie funduszu lotnictwa z ogólnych sum zbieranych w armii na cele domów wypoczynkowych, 2) zainicjowanie zbiórki na uzdrowisko im. mjr. Idzikowskiego, oraz 3) opodatkowanie się personelu lotniczego.

STANY ZJEDNOCZONE. Rozwój przemysłu lotniczego w St. Zjednoczonych. Izba Handlowa Aeronautyki Stanów Zjednoczonych podaje oficjalnie do wiadomości, że ilość płatowców skonstruowanych w r. b. w Stanach sięga liczby 3.500. Koszt ich budowy wynosił 25 milionów dolarów.

Budowa płatowców wojskowych spadła o 50% w porównaniu z ubiegłym rokiem.

— Budowa wodnosamolotów. Towarzystwo „Fokker Aircraft Corporation” nabyło licencję na budowę olbrzymich wodnosamolotów typu „Dornier”. Firma ta zamierza również skonstruować znaczną ilość samolotów turystycznych.

— Napisy na dachach. W Stanach Zjednoczonych na 7.500 miast, liczących od 1000 do 50.000 mieszkańców, już 5.500 miast zaprowadziło u siebie napisy na dachach, mające na celu ułatwienie orientacji lotnikom.

— 6.000 samolotów w St. Zjednoczonych. Departament handlowy St. Zjednoczonych zawiadania, że liczba samolotów, zameldowanych urzędowo w r. 1929 i posiadających prawo działalności, przekroczyła już cyfrę 6 tysięcy. W ostatnim tygodniu lipca zgłosiło się do otrzymania prawa lotu 119 nowych. W przecięciu składa 4000 pilotów egzamin lotniczy.

— Nocna komunikacja powietrzna w Stanach Zjednoczonych. Stany Zjednoczone posiadają już 16.300 kilometrów dróg lotniczych oświetlanych nocami tak, że komunikacja powietrzna może się odbywać wzdłuż nich dniem i nocą bez przerwy.

Poza tem prowadzone są prace nad oświetleniem jeszcze 3.300 kilom., a między innymi linii z Chicago do Atlanty.

Wkrótce więc regularna komunikacja nocna aeroplanami odbywać się będzie w Stanach Zjednoczonych na przestrzeni blisko 20.000 kilom., nie licząc 263 oświetlonych miejsc lądowania i 1406 punktów sygnałowych, na których ustawiono sygnały świetlne dla aeroplanów.

AMERYKA. Od chwili swego powstania czyli od kwietnia 1925 r. Towarzystwo „Daniel Guggenheim Fund” wydało pięć milionów dolarów, na cele związane z rozwojem bezpieczeństwa

Swoj plan, okupiony wytrwala niestabnaca ani na chwile pracą, Rejon prowadzil w imie szlachetnych celow podniesienia stanu biblioteki. Nizej podaje sprawozdanie z czynnosci Rejonu LOPP:

DOCHODY.

Table with 2 columns: Description of income sources and Amount in zlotys. Includes 'Dochod z strzelnicy', 'z loterii fantowej', 'Ofiara na bibliotekę od f. Century'.

WYDATKI.

Table with 2 columns: Description of expenses and Amount in zlotys. Includes 'R-k ks. Gebethner i Wolff z dn. 3.VII.29 r.', 'D-tto z dn. 12.VII.29 r.', 'D-tto Polonickiego'.

Do powyzzszego dodaje, iz Rejon otrzymał dla biblioteki ofiary w postaci ksiazek od pracownikow K-ctwa Kol. Leśnych, firmy „Terebenthen”, eksploatacji firmy „Century”, p-stwa Wolyncewiczow, wlasncieli maj. Jodlowka oraz od pracownikow N-ctwa. Bezinteresownie ofiarowal swoja prace p. W Buczyński m-c os. Starzyna, robiąc dla Rejonu duza sosnowa szafe. Obecny stan biblioteki stanowi 168 ksiazek oprawionych w trwała i estetyczna oprawe. Wszystkie ksiazki sa opieczętowane pieczęcia Rejonu. Saldo Kasy Rejonu na dzien 1.X.29 r. wynosi z. 2.56. Składki czlonkowskie od pracownikow zostaly uiszczone do dnia 1.I.1930 r. i przeslane do Oddz. w Bialowiezy. Zaległych, a należnych Oddz. kwot, Rejon niema. Wszystkie kwoty uzyskane ze sprzedazy: mareczek, zalepek i broszurek Orlińskiego zostaly w swoim czasie odeslane do Oddzialu L. O. P. P. w Bialowiezy. Nizej podaje szczegolowy wykaz czlonkow LOPP. w obu N-ctwach a to:

L. Zabiński, l-czy. J. Gutkowski, l-czy. L. Lewkowicz, brakarz. Wł, Wappa, gajowy. M. Syrewicz, gajowy. Winc. Kaczan, gajowy. Mich. Pietkiewicz, gajowy. Aleks. Prokopczuk, gajowy. Denis Prokopczuk, gajowy. Kaz. Kwiatkowski, gajowy. Józef Pawłowski, gajowy. Koncząc swoje sprawozdanie pozwole wyrazic jedno zyczenie: z inicjatywy Inspektora L. P. p. J. Miłobędzkiego i p. Bielskiego zostal ufundowany krzyz-pomnik dla uczczenia tragicznie zmarłego lotnika s. p. Mieczysława Hermana. Otóz, dajac impuls tej szlachetnej inicjatywie, wystepuję z inicjatywa nazwania biblioteki w Starzynie i przysła w Olszance—Imieniem Mieczysława Hermana, kpt. pilota, zmarłego śmiecia lotnika nad Puszcza Bialowieska. Rejonowy (—) Boleslaw Bombczyński. Starzyna 12.X.29.

SPRAWOZDANIE

z akcji odczytowej przeprowadzonej w 3 klasowej Szkole Powszechnej w Pniewie. W mysli okólnika Pana Inspektora z dnia 14.IX.1929 r. № 2860/29 - punkt X, — przesyłam Wojewódzkiemu Komitetowi L.O.P.P. sprawozdanie z pogadanek o znaczeniu lotnictwa i obrony przeciwgazowej, które odbyły się w tutejszej szkole.

Dnia 10.X.1929 r. przeprowadzono w oddzialach: III, IV, V i VI pogadankę o znaczeniu lotnictwa i obrony przeciwgazowej. Po pogadance zostala odczytana broszura propagandowa inż. Troniewskiego p. t. „Pełny śpichlerz, gleba żywna—kiedy skrzydła ma Ojczyzna”. Po pogadance i odczytaniu wyżej wymienionej broszury propagandowej, dzieci oddzialu V i VI postanowily choc małym datkiem przyczynic się do rozwoju lotnictwa w Polsce i uchwalily zlozyc po 50 gr. na L.O.P.P. i przelac je Wojewódzkiemu Komitetowi. Wahaja się jednak, czy Wojewódzki Komitet L.O.P.P. przyjmie od nich ten mały ale z całego serca zlozony datek. Na większą sumę zdobyć się nie mogą, bo są to dzieci w przewadze bardzo biedne — dzieci wyrobników lub małorolnych.

Dnia 13.X.b. r. przeprowadzono w oddziale I i II pogadankę o lotnictwie w Polsce i obronie przeciwgazowej. Ponieważ ogół ludności wiejskiej na odczyty nie przychodził, a to z braku czasu, polecilam działwie szkolnej czytać w domu broszurę propagandową, celem zaznajomienia ogółu ludności z jej treścią, oraz poinformowania słuchaczy o celach i zadaniach Ligi i o jej pracach dotychczasowych dla dobra i bezpieczeństwa Ojczyzny. Przechadzka 7 ja Kierownic: a s ły

Odczyt № 10.

Opanowanie szlaków powietrznych stwarza przewrót w życiu gospodarczem.

Napisał Jan Wilczyński.

Komunikacja pasażerska.

Nie mówiac o znaczeniu lotnictwa z punktu widzenia obrony państwa, ani też o samolocie jako o śmiernioonej maszynie, zatrzymamy się jedynie na lotnictwie komunikacyjnym i omówimy znaczenie jego w życiu gospodarczem i jego rolę w codziennym życiu kupca czy też przemysłowca.

Zastanawiając się nad rolą lotnictwa w życiu gospodarczem, musimy cofnąć się myślą wstecz i uzmysłowić sobie, jaki wpływ wywarł sto lat temu wynalazek Stephensona.

Musimy przypomnieć sobie, jak innym tętnem biegło życie w czasie kursowania dylżansu pocztowego, kiedy srodowiska odległe od siebie dziesiątki czy setki kilometrów niemal nie wiedzialy wzajemnie o swoim istnieniu, kiedy nie mogło być mowy o utrzymaniu między niemi masowego kontaktu i masowej wymiany towarów.

Taki sam przewrót w życiu gospodarczem, jak ten, którego dokonala kolej zelazna, następuje obecnie powtórnie wskutek opanowania gościnców powietrznych.

Samolot, skracający wielokrotnie przestrzeń, powtórnie zmniejsza świat o olbrzymi ułamek jego rozmiaru. Umożliwi to rozszerzenie rynków zbytu, a więc produkcji, zezwoli na nowe możliwości pracy i osadnictwo na obszarach dotychczas niewykorzystanych bo mało znanych, umożliwi to, że więcej ludzi na tej ziemi żyć będzie mogło niż jest dotychczas przez nią żywionych.

Znaczenie lotnictwa — w miarę postępów techniki — wzrastać będzie z każdym rokiem i niewątpliwie niezadługo już lotnictwo bardzo poważnie zmieni wygląd świata, zmieni pojęcie odległości, ułatwi i zacieśni międzynarodowe stosunki gospodarcze.

Samoloty komunikacyjne kursują dziś z przeciętną szybkością 160 km. na godzinę i niewątpliwie w niedalekiej przyszłości szybkość ta będzie podwojona czy też potrojona, bo już dziś praktyczne doświadczenia wykazaly, że dla maszyny latającej dostępna jest — zawrotna na nasze obecne pojęcia — szybkość przeszło 500 km. na godzinę.

Jak bardzo zmienił się glob ziemski, skoro dziś można dostać się w godzinę lub dzień tam, gdzie niedawna jeszcze podróże czy transporty poczty lub towarów przy korzystaniu z najszybszych ekspresów lub parowców trwały całe długie tygodnie!

Niewątpliwie więc lotnictwo w życiu gospodarczem musi odegrać rolę wprost olbrzymią.

Jakież korzyści można czerpać już dziś z istniejących i zorganizowanych szlaków powietrznych.

Podróż samolotem trwa przeciętnie na liniach polskich 2 godziny, w przeciwieństwie do 10-ciu godzin jazdy koleją. Można zatem w ciągu jednego dnia odbyć podróż z miasta do miasta, odległych od siebie o 300 km., zafatwić interesy i powrócić w tym samym dniu, bez zmęczenia, do dalszej pracy w miejscu stałego zamieszkania.

Można dostać się samolotem w ciągu jednego dnia tam, gdzie, korzystając z najszybszych ekspresów, trzeba dni trzech.

Im większa przestrzeń, tem wyraźniej uwidacznia się szybkość podróży samolotem w stosunku do kolei i parowca, dochodząc na dużych odległościach do skrótów wielotygodniowych (komunikacja między poszczególnymi częściami świata).

Co do bezpieczeństwa komunikacji powietrznej, to stwierdzić trzeba, że w ciągu istnienia u nas linii lotniczych, to jest od roku 1922 nie zdarzył się ani jeden wypadek, któryby pociągnął za sobą śmierć, czy bodaj nawet kalectwo pasażera, a w ciągu tych siedmiu lat wcale poważna ilość, bo około 40.000 osób odbyło podróże powietrzne.

Poczta lotnicza.

List wysłany samolotem rywalizuje z telegramem, a dzięki swej taniości zwycięża ten ostatni.

Na liniach krajowych poczta lotnicza przewożona jest w ciągu 2 1/2 do 3 godzin, a zatem w jednym dniu można mieć pisemną odpowiedź, otrzymać podpisane dokumenty i t. d. w najdalszych krańcach Rzeczypospolitej.

Taryfa poczty lotniczej jest niska, gdyż wynosi zaledwie podwójne normalne porto pocztowe. List lotniczy kosztuje zatem zaledwie 50 groszy, przyczem doręczony jest w miejscowym okręgu doręczeń przez specjalnego posłańca, podobnie jak telegram lub list ekspres, bez żadnych dopłat.

W wypadku niedojścia samolotu z jakichkolwiek przyczyn, lub przerwy w przewozie powietrznym, poczta lotnicza przewożona jest najszybszymi środkami lokomocji, przyczem po nadejściu na miejsce przeznaczenia natychmiast doręczana jest bezpłatnie.

Pocztę lotniczą nadawać można w urzędach pocztowych we wszystkich miejscowościach i do wszystkich miejscowości na terenie całej Rzeczypospolitej, nawet nieposiadających komunikacji lotniczej. W tym wypadku poczta lotnicza przewożona jest częściowo samolotem, częściowo koleją.

W miastach, posiadających komunikację powietrzną, pocztę lotniczą wrzucać można do specjalnych

skrzynek dla poczty lotniczej, rozmieszczonych przy ulicach, oraz nadawać przez całą noc w urzędach pocztowo-telegraficznych (w Warszawie w rozmównicy publicznej przy placu Napoleona).

Pocztę lotniczą należy opłacać znaczkami poczty lotniczej, które nabywać można we wszystkich urzędach pocztowych i u rozsprzedawców prywatnych.

Przewóz towarów.

W przeciwieństwie do zagranicy, kupiectwo nasze ciągle jeszcze niedocenia korzyści, jakie może wyciągnąć przy wszechstronnem posługiwaniu się w życiu codziennym samolotem.

Jedną z podstawowych korzyści stanowi przewóz towarów. Samolot skraca wielokrotnie czas przewozu, przyspiesza obrót towaru i pieniądza i umożliwia najszybsze transakcje handlowe, a tem samem realizuje zasadę: „Czas to pieniądz”. W walce konkurencyjnej kupiec posługujący się drogami powietrznymi, zapewnia sobie powodzenie, gdyż najprędzej dostarcza towar i otrzymuje za niego zapłatę.

Często się słyszy, że przewóz powietrzny jest drogi, że trudność sprawia nadawanie i odbiór przesyłek, że wreszcie nie wszystkie towary można wysłać samolotami.

Podobne zastrzeżenia są z gruntu fałszywe i należy je przypisać małemu zainteresowaniu się komunikacją lotniczą.

Jakże bowiem naprawdę przedstawia się sprawa przewozu towarów samolotami?

Przesyłki do przewozu powietrznego przyjmują wszystkie biura towarzystw komunikacji powietrznej oraz agencje (firmy ekspedycyjno-towarowe).

Przesyłka wysłana naprzykład z Warszawy do Katowic, przybywa do miejsca przeznaczenia i może być odebrana przez adresata w 2 do 3 godzin od chwili nadania. Nadejście przesyłki jest awizowane telefonicznie. Podobnie szybko przewożone są przesyłki na wszystkich innych liniach.

Dzięki szybkości samolotu kupiec nie potrzebuje więzić kapitału w zapasach towarów, sprowadzanych z odległych miast, gdyż zapasy te może uzupełnić w ciągu kilku godzin.

Do przewozu powietrznego nadają się wszystkie towary: części maszyn, materje, artykuły żywnościowe, kwiaty, szkło, klejnoty, ksiazki itd. itd.

Przewóz jednego kilograma drogą powietrzną kosztuje zaledwie kilkadziesiąt groszy.

Przesyłki lotnicze nie wymagają specjalnego opakowania, a rowny i spokojny lot samolotu nie naraza ich na wstrząsy, od jakich nie są wolne przy żadnym innym środku przewozowym.

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

Do

W

W dniu

1930 r. w

został wygłoszony przez (imię i nazwisko prelegenta)

odczyt № 10 p. t. „Opanowanie szlaków powietrznych stwarza przewrót w życiu gospodarczem” obec-

nych było na sali

m. p.

Podpis

dnia

Od Redakcji.

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

Wszelkie artykuły dotyczące lotnictwa, malarstwa, obrony przeciwgazowej, uwagi o działaniu 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.

Przesyłki lotnicze mogą być obciążone zaliczkami, dzięki czemu nadawca ma możliwość najszybszego zainkasowania należności.

W obrocie zagranicznym przesyłki lotnicze nie podlegają długotrwałym formalnościom celnym, lecz odprowadzane są niezwłocznie przed wszystkimi innymi (w Warszawie w Ekspozyturze Urzędu Celnego na Dworcu Głównym).

Przesyłki wysyłać można do miast posiadających komunikację powietrzną, jak również do innych miejscowości, które posiadają tylko połączenia kolejowe. W tym wypadku przesyłka przewożona jest częściowo samolotem, częściowo koleją. Przesyłka nadana na przykład z Warszawy do Zakopanego idzie samolotem do Krakowa, poczem dalej koleją lub pocztą, stosownie do życzenia nadawcy.

Reklama.

Samolot, prując przestworza widoczne dla wszystkich, może oddać wyjątkowo korzystne usługi dla celów reklamy.

Różnorodność reklamy samolotowej jest wielka, przyczem każda z nich dociera tam, gdzie żadna inna dotrzeć nie może.

Istnieje zatem możliwość zrzucania z samolotu ulotek lub nawet próbek towarów na małych papierowych spadochronikach, istnieje możliwość umiesz-

czenia na skrzydłach samolotów bądź barwnych bądź świetlnych napisów, istnieje możliwość wypisywania przez lotnika na nieboskłonie dymnych tekstów propagandowych itd. itd.

W Polsce reklama samolotowa jest mało znana i stosowana była dotychczas w nielicznych wypadkach. Powodem tego jest przede wszystkim okoliczność, że u nas ciągle jeszcze nie docenia się wartości reklamy i nie wykorzystuje się wszelkich jej możliwości. Niewątpliwie jednak, podobnie jak na Zachodzie, i u nas rozwinię się wkrótce poważny dział przedsiębiorstw reklamy lotniczej.

Mówiąc o reklamie, należy wspomnieć jeszcze o fotografii lotniczej, która również oddać może poważne usługi dla celów propagandowych (zdjęcia fabryk, zakładów przemysłowych itd. z lotu ptaka).

Bezpieczeństwo lotnictwa komunikacyjnego.

Prasa całego świata, podając wiadomości o wypadkach lotniczych, sieje w umysłach swych czytelników obawę i niepokój, czy lotnictwo cywilne już dojrzało aby służyć społeczeństwu jako środek komunikacji do codziennego użytku. Tem samem szkodzi rozwojowi komunikacji lotniczej.

Wypadki, o których mowa pochodzą zupełnie z innych źródeł. Są to wypadki albo przy lotach

szkolnych, lub też wojskowych akrobatycznych, przy próbach wielkich raidów i przy wypróbowaniu nowych typów płatowców.

Szeroka czytająca publiczność nie zdaje sobie sprawy, jak nikły procent wypadków przypada na dobrze zorganizowane linie komunikacji lotniczej.

Według posiadanej przez nas statystyki za rok 1926 przypadł jeden wypadek w Niemczech na sześć milionów kilometrów, w Stanach Zjednoczonych na eden milion trzysta tysięcy, a we Francji na czterysta trzydzieści pięć tysięcy kilometrów.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę ilość pasażerów w pociągu i na płatowcu i odniesiemy naszą statystykę do pociągo-kilometrów i płatowco-kilometrów, czy nawet pociągo-etapów, to z całą jasnością uprzytomimy sobie wysoki stopień bezpieczeństwa na liniach lotniczych, którego nawet nie domyślają się pasażerowie płatowców komunikacyjnych.

Są jednak instytucje, które zdają sobie już sprawę z bezpieczeństwa na liniach lotniczych — są to przedsiębiorstwa ubezpieczeniowe.

Według posiadanych przez nas danych, stawki asekuracyjne na liniach lotniczych francuskich i kolejach są następujące:

Dla zwykłych towarów na przestrzeniach:
a) Paryż — Londyn przy przewozie samolotem — 0,25%, przy przewozie koleją 0,25%.

K S I A Ź K I.

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. Ziemiński	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.	

A. Sokół i J. Zylberfenig

FABRYKA SUKNA

BIAŁYSTOK, UL. SIENKIEWICZA № 44.

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

DEKLARACJA.

Do
Administracji „Wiadomości Lotniczych”
w Białymstoku.

Niniejszem upraszam o nadesłanie „Wiadomości Lotniczych” pod adresem:

Imię i nazwisko.....
Miejscowość

Ulica, № domu

Poczta

Należę do Koła LOPP. w

należność za roczną prenumeratę w kwocie zł.....
gr. (słownie)

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

Niepotrzebne wykreślić.

Podpis

E. HASBACH--FABRYKA DYKT

Białystok, telefon 2-75, ul. Dojlidy Fabryczne.

4-2

HUTA SZKLANA

Wyroby butelek monopolowych, aptecznych, lemoniadowych i in.

Białystok, ul. Łąkowa 2.

2-2

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.

4-3

BIAŁOSTOCKA

FABRYKA KOŁDER i SUKNA

OSWALD TRYLING i SYN

Sp. Akc.

Założona w 1863 r.

tel. 1-57.

3-5

Białostockie

Towarzystwo Elektryczne

SPÓŁKA AKCYJNA

Kapitał zakładowy 6.210.000 zł.

Białystok, Elektryczna 15.

Tel. 49 i 3-91.

Adres telegr. „ELEKTROBOL”.

7-7

CENA OGŁOSZEŃ: Cała strona 300 zł. 1/2—160 zł., 1/4—85 zł., 1/8—45 zł. Najmniejsze (2x9 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.

Redaktor odpowiedzialny: Stanisław Zacharewicz-Święcicki.

Łucz. czcionkami druk. Diecezjalnej w Łomży.

Czas odnowić prenumeratę na rok 1930.

Prenumerata roczna wynosi tylko
2 zł., dla członków zł. 1,80, dla młodzieży szko'nej zł. 1,20.

Do