

Wielkopolska Biblioteka Publiczna
CZYTEL尼亚
Opole



101
I
O
B
R
O
N
A
P
R
Y
A
T
O
V
A
G
A
V
O
V
A

2. K O S M O W S K I -

POLSKI

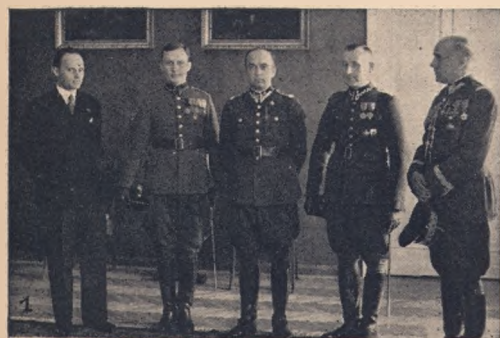
W DNIU ŚWIĘTA LOTNICTWA

9 MAJA 1936 ROKU W WARSZAWIE



FRAGMENTY Z UROCZYSTOŚCI

Zdjęcie u góry (na prawo) przedstawia Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Prof. Dr. Ignacego Mościckiego, składającego swój podpis w Księdze Pamiątkowej L. O. P. P.



1. Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. dyw. inż. Leon Berbecki, inż. Rogalski i przedstawiciele Komitetu Podoficerskiego zapraszają Pana Ministra Spraw Wojskowych gen. dyw. Tadeusza Kasprzyckiego na uroczystość przekazania eskadry ufundowanej przez społeczeństwo zorganizowane w L. O. P. P.
2. Przybycie na lotnisko Pana Prezydenta Rzeczypospolitej

3. Generalny Inspektor Sił Zbrojnych gen. dyw. Edward Smigły-Rydz wpisuje się do Księgi Pamiątkowej L. O. P. P.

4. Minister Spraw Wojskowych w rozmowie z Prezesem Zarządu Głównego L. O. P. P.
 5. Prezes Rady Głównej L. O. P. P. inż. Alfons Kühn i Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. dyw. inż. Leon Berbecki
- Zdjęcie na prawo: Przedstawiciele Komitetu Podoficerskiego z prezesem st. sierż. Wojnickim na czele, wpisują się w Księżkę Pamiątkowej L. O. P. P.

U dołu: Strona Księgi Pamiątkowej L. O. P. P. poświęcona uroczystości przekazania eskadry imienia Marszałka Józefa Piłsudskiego (Szczegóły z uroczystości wewnątrz numeru)



PRZEKAZANIE ESKADRY

IMENIA MARSZAŁKA JÓZEFA PIŁSUDSKIEGO

Wkładanie 13 samolotów
Wzrostowych RWD-3
Strefingowych RWD-3
ufundowanej przez spo-
łeczność zorganizowaną
w L. O. P. P.
dla szkoły pilotów
L. O. P. P.
Imienia Marszałka
Józefa Piłsudskiego
w Bielsku w obecności
**PANA PREZYDENTA
RZECZYPOSPOLITEJ
POLSKIEJ**
Profesora Doktora
IGNACEGO MOŚCICKIEGO
Wysokiego Protektora
L. O. P. P.
i najwyższych władz
lokalnych

Włóczęki

Bielsko

Wkładanie 13 samolotów
Wzrostowych RWD-3
Strefingowych RWD-3
ufundowanej przez spo-
łeczność zorganizowaną
w L. O. P. P.
dla szkoły pilotów
L. O. P. P.
Imienia Marszałka
Józefa Piłsudskiego
w Bielsku w obecności
**PANA PREZYDENTA
RZECZYPOSPOLITEJ
POLSKIEJ**
Profesora Doktora
IGNACEGO MOŚCICKIEGO
Wysokiego Protektora
L. O. P. P.
i najwyższych władz
lokalnych

WARSZAWA

Włóczęki

Bielsko

Wkładanie 13 samolotów
Wzrostowych RWD-3
Strefingowych RWD-3
ufundowanej przez spo-
łeczność zorganizowaną
w L. O. P. P.
dla szkoły pilotów
L. O. P. P.
Imienia Marszałka
Józefa Piłsudskiego
w Bielsku w obecności
**PANA PREZYDENTA
RZECZYPOSPOLITEJ
POLSKIEJ**
Profesora Doktora
IGNACEGO MOŚCICKIEGO
Wysokiego Protektora
L. O. P. P.
i najwyższych władz
lokalnych

Kolekcja
Emila Kornasia

LOT I OBRONA PRZECIWLOTACZOWO-GAZOWA POLSKI

N^o 11 – 25 MAJA 1936

ROK WYD. XIV



Z DNI OBRZĘDU ŻAŁOBNEGO ZŁOŻENIA SERCA PIERWSZEGO
MARSZAŁKA POLSKI JÓZEFA PIŁSUDSKIEGO U STÓP MATKI NA
CMENTARZU WILEŃSKIM NA ROSSIE – 12 MAJA 1936 ROKU –
W PIERWSZĄ ROCZNICĘ ZGONU TWÓRCY ODRODZONEJ
OJCZYZNY



MOWA PANA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ NA ROSSIE

Wiemy, niema nikogo w Polsce, ktoby nie rozumiał, jak niemal cudownym w pięknie swojej treści jest akt, w dniu dzisiejszym tu w Wilnie przez nas dokonany.

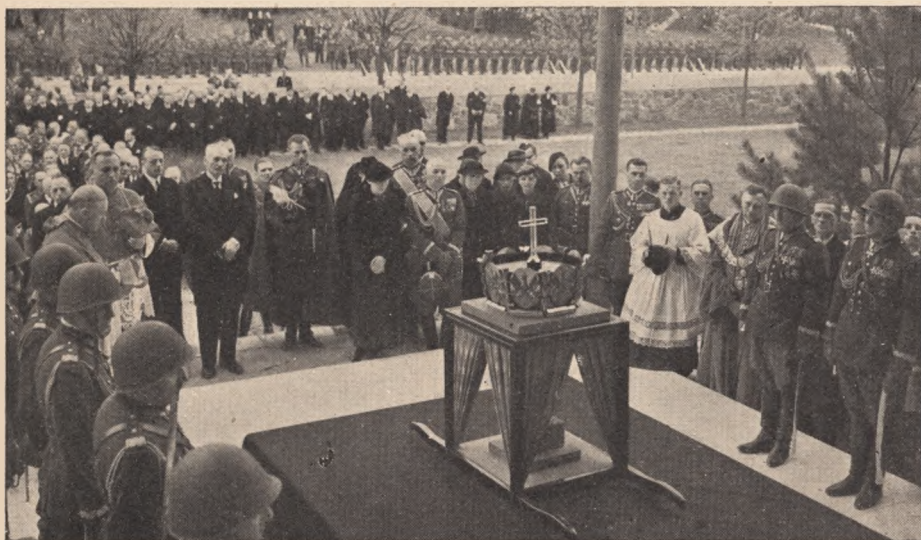
To, co stanowiło marzenie poety, stało się rzeczywistością:

„Niech przyjaciele moi w nocy się
zgromadzą
I biedne serce moje spalą w alosie
I tej, która mi dała to serce — oddadzą,
Tak matkom płaci świat, gdy proch
odniesie“,
pisał poeta.

Z woli Marszałka Józefa Piłsudskiego Serce Jego u stóp Matki spoczywa. Marzenie poety stało się rzeczywistością. Niema w tem nic dziwnego, był bowiem Józef Piłsudski całem swem życiem, czynem i myślą — realizatorem naszych snów.

Powiedział sam: „Gdy palec Boży ziemi dotyka, na równinach wyrastają góry i dymią, lawa gorąca wewnątrz ziemi bulgoce. I ziemia matka w bólu, we wstrząśnieniach rodzi ludzi, ludzi wielkości“.

W holdzie Sercu Wodza



A jeśli, idąc śladem Jego myśli, tajemnicę Jego własnej wielkości, będziemy usiłowali rozwiązać, to niewątpliwem się stanie, że źródłem tej wielkości było nie co innego, jak właśnie Jego Serce. Lwie Serce — tak pełne słodyczy. Serce, przez które przeszło tyle burz, błyskawic i gromów i taka wielka miara tkliwości.

Cudem i tajemnicą tego Serca było, że tyle zdołało odczuć i tyle ukończyć.

Kiedy zwierzenia Józefa Piłsudskiego czytamy, uderza nas i porywa wezbrany rytm przeżyć uczuciowych, nieskończony w swoim bogactwie rozmaitości, świeżości i bezpośredniości.

Wszystkie ważne, istotne zagadnienia rozstrzygnął Sercem. Stosunek do Polski, decyzje co do własnej pracy i roli, stosunek do prawdy: „Sercem wgrzałem się kiedyś w prawdę“, mówi sam o sobie. Z potęgi wzruszenia wyrastało zrośnięcie uczuć osobistych z interesami narodu, wyrastał „romantyzm celów“, połączony z „pozytywizmem środków“, wyrastała „chęć zwyciężenia“, wyrastało „głębokie szczęście, rzewne i ciche, nawet dziecięco naiwne, płynące z wiary w idealne pierwiastki własnej kultury“.

Moce uczuciowe uczyniły z Niego Wielkiego Twórcę. Wielkie słowa,

jak „honor“, „odpowiedzialność“, „ofiarność“, były w Jego ustach tak przekonujące, bo nasiąknięte żywą krwią ogromnego tętna uczucia. Przeżył ukochaniem polską narodową tradycję w porywach entuzjazmu i dumy pod ciosami zawodów i rozgoryczenia, w płomieniach gniewu, rozpacz i niewiary wykuwał tętnem Serca niezłomną nadzieję. Porywał Go obraz ludzi „podobnych do wulkanów“. „Całe życie walczyłem“, mówi o sobie „o szacunek dla tego, co zowią imponderabilja, jak cnota, jak męstwo i wogóle siły wewnętrzne człowieka“.

„Nienawidziłem zawsze słabości“ — dodaje i brzydzi się zwyrodnieniem uczucia „w sentymentalizm bezsilności“. Bezgraniczne oddanie się sercem uważa nietylko za naturalne, ale za konieczne: „duszę weź, duszę daj“, taką jest jego polska formuła dla wodza.

Kiedy w bieg życia Józefa Piłsudskiego wnikamy, kiedy kartę odwracamy za kartą, badamy epizod za epizodem, czyn za czynem, to jasnym się staje, że o całym tem życiu bezinteresowne ukochanie Polski rozstrzyga.

Ale obok wielkich uczuć, bezinteresownych, również wielkie i piękne są Jego uczucia osobiste. Nie zna mowa ludzka piękniejszego hołdu dla matki od słów Piłsudskiego: „Gdy jestem w rozterce ze sobą, gdy wszyscy są przeciwko mnie, gdy wokoło podnosi się burza oburzenia i zarzutów, gdy okoliczności są pozornie wrogie mym zamiarom — wtedy pytam samego siebie, jakby Matka kazała mi w tym wypadku postąpić i czynię to, co uważam za jej prawdopodobne zdanie, za jej wolę, już nie oglądając się na nic“.



Matki na grobach synów

Zaś gdzie indziej: „I pierwszą rzeczą, którą wezmę, są prawa matczyne“. „Matczyne łono, matczyne pieśczoty, pieściwe pieśczoty dziecka, które serce matki wyczuwa i z siebie wyrzuca, gdy dziecko w trwodze się budzi, pierwsze spojrzenie widzi nad sobą matki schylonej, by pieśczołą gładzić dziecko, by je uspokoić. Gdy dziecko silniej zaszlocha, matka dziecko zawoła, by je uspokoić, ku sobie przywizać i szloch w piersi zdusić. I ileż wspomnień, gdy mówię o matkach, ileż miłych wspomnień i miłych przeżyć ciągnie się ku temu, co matczyne i miłe“.

A obok uczucia dla matki, jakże silne i rzewne jest Jego uczucie dla dzieci, dla córek własnych i wszystkich dzieci wogóle. Zналиśmy Jego uczucia dla bliskich i Jego miłość dla swoich żołnierzy. Tutaj w tem miejscu i w tej chwili jedno jeszcze Jego ukochanie podkreślimy — miłość dla Wilna, dla Matki Boskiej Ostrobramskiej — „Wielkiej Księż-



Serce Narodu do ziemi wileńskiej

ny Litewskiej“ — „dla miłego miasta, miłych murów... co kochać wielkość prawdy uczyły“, dla miasta symbolu naszej wielkiej kultury i państwowej ongiś potęgi“. Stwierdza On jednocześnie, że „wszystko piękno mej duszy przez Wilno pieśczone“, że „uczyłem się tu przywizać, uczyłem się myśleć i uczyłem się kochać“.

Słów tych starczy, aby głęboką treść, na wieki niezapomniany sens dzisiejszej uroczystości, zrozumieć.

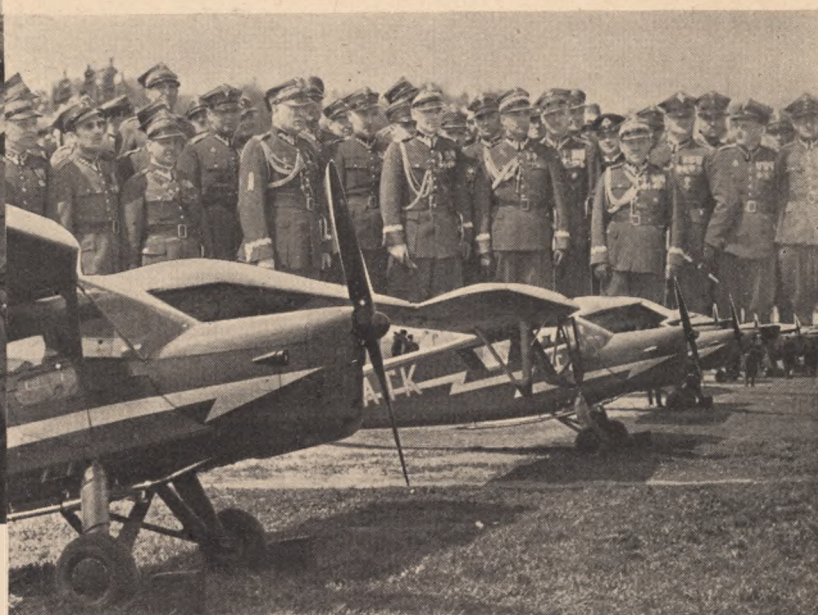
Niech idzie po Polsce, niech na zawsze dobytkiem wszystkich serc stanie się wieść, że złożyliśmy tu w Wilnie u stóp Matki Serca Wielkiego Jej Syna.



ŚWIĘTO LOTNICTWA



„Wielkie rzeczy i dobre rzeczy powstają ofiarnością“
gen. Rydz-Śmigły



Dnia 9 b. m. odbyła się w Stolicy przy udziale Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, najwyższych władz i tłumów publiczności, uroczystość przekazania ufundowanej przez L. O. P. P. szkoły pilotażu w Białej-Bielsku oraz eskadry 13 samolotów, przyczem p. gen. inż. Leon Berbecki, prezes L. O. P. P. wygłosił przemówienia poniższe:

„Najdostojniejszy Panie Prezydencie.

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej jednoczy półtora miliona obywateli, pełnych ofiarnej gotowości zdobycia dla Najjaśniejszej Rzeczypospolitej poczesnego stanowiska wśród mocarstw świata.

Hasłem, wypisanem na naszym proporecu, są słowa: „Mocarstwa powstają z solidarnej i ofiarnej współpracy rządu i społeczeństwa“ i dlatego w myśl wskazań czynników państwowych — Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej z sum, ofiarowanych przez społeczeń-

stwo zorganizowane w L. O. P. P., dała dotychczas na obronę państwa: 27 lotnisk, 200 zgórą płatowców silnikowych dla szkolenia pilotów, 15 szkół i 70 ośrodków szybowcowych, wyposażając je w 270 szybowców, stwarzając w ten sposób mocne podstawy dla ułatwienia pilotażu silnikowego.

Dzięki poparciu pana ministra W. R. i O. P., L. O. P. P. prowadzi naukę modelarstwa lotniczego we wszystkich szkołach Rzeczypospolitej. Młode polskie społeczeństwo rośnie w zrozumieniu podstaw techniki lotniczej, gdyż rok rocznie wśród 300.000 uczni popularyzuje się modelowanie lotnicze.

L. O. P. P. zbudowała społeczną fabrykę płatowców „D. W. L.“, w której, dzięki ofiarnej pracy młodych inżynierów — ś. p. Wigury, Regalskiego, Wędrichowskiego i Drzewieckiego, oraz dzięki wysokiej kulturze technicznej i ofiarnej sumienności robotników D. W. L., powstał szereg prototypów samolotów, na których nasze lotnictwo odniosło wspaniałe zwycięstwa, jak: przelot mjr. Skarżyńskiego przez Atlantyk na RWD-5, dwukrotne zwycięstwa w challenge'u na RWD-6 i 9, zwycięski lot Żwirki wokoło Europy na RWD-4.

Celem zapewnienia przemysłowi lotniczemu wykwalifikowanych konstruktorów i techników lotniczych, L. O. P. P. przysporzyła państwu 100 inżynierów-stypendystów L. O. P. P. i udziela rok rocznie stypendjów na politechnikach Rzplitej i Gdańska — 32 przyszłym inżynierom oraz 8 przyszłym technikom lotniczym.

W zakresie obrony przeciwlotniczo-gazowej — stosownie do dyrektyw władz — L. O. P. P. wyposaża państwo polskie dotychczas w 520 zestawów obserwacyjno-meldunkowych i wyszkoliła 1200 obsad posterunków obs.-meld., wykonując połowę postawionego jej programu. L. O. P. P. wyposaża województwa i starostwa oraz instytucje szkolące, a częściowo już i gminy, w 720 zestawów dla drużyn odkażających i wyszkoliła 1600 drużyn dla potrzeb całego kraju, budując dla nich



Generalny Inspektor Sił Zbrojnych gen. dyw. Edward Śmigły-Rydz dokonuje chrztu samolotów

30 wzorowych schronów w większych miastach i ważniejszych ośrodkach Rzeczypospolitej.

L. O. P. P. przeszkoliła i zaznajomiła szczegółowo o zachowaniu się na wypadek ataku lotniczo-gazowego około dwóch i pół miliona ludności państwa, a obecnie rozpoczyna akcję wyposażenia każdego domu w mieście i każdej wioski w odpowiednie zabezpieczające środki przeciwlotniczo-gazowe.

Na 13 obozach corocznie przeprowadza się szkolenie drużyn odkażających i posterunków obserwacyjno-mel-dunkowych pod kierownictwem władz wojskowych i administracyjnych.

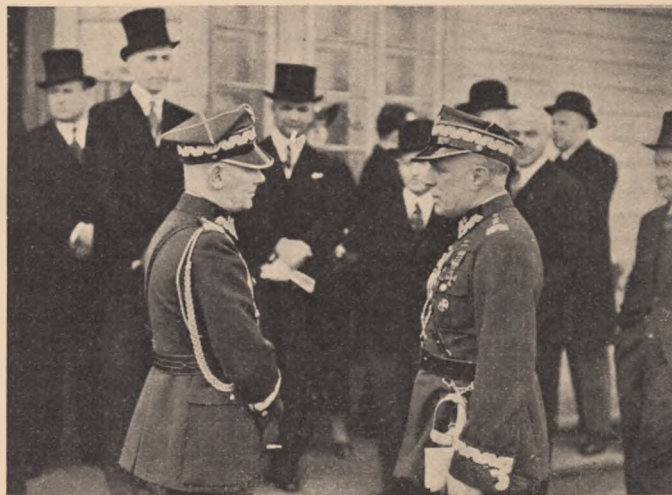
L. O. P. P. wyposaża posterunki i drużyny oraz ludność miejscową w 80.000 masek przeciwgazowych.

Na wydziałach chemicznym i mechanicznym politechnik krajowych oraz na kursach średnich L. O. P. P. popiera młodzież studującą gazoznawstwo, celem przygotowania inżynierów chemików i mechaników, zaznajomionych z wiedzą gazoznawczą i budową schronów, udzielając 5 stypendjów dla wyższych zakładów i 15 stypendjów dla kursów średnich.

Obecnie, w myśl dyrektyw władz wyższych, konkursy i zwycięstwa prototypów powinny ustąpić miejsca szerzeniu masowej wiedzy lotniczej, aby nowy żywioł — powietrzne przestworza — o panowanie nad którym idzie walka, nie został przez Polaków zaniedbany. W myśl hasła: „Uczmy się wszyscy latać“ L. O. P. P. przystąpiła do organizowania stałych szkół pilotów.

Dzięki inicjatywie i ofiarności społeczeństwa śląskiego, z gospodarzem Śląska — panem wojewodą dr. Grażyńskim — prezesem śląskiego okręgu wojewódzkiego L. O. P. P. na czele — L. O. P. P. ufundowała pierwszą w Polsce cywilną szkołę pilotażu silnikowego imienia Marszałka Józefa Piłsudskiego w Białej-Bielsku, gdzie istnieją już wybudowane przez L. O. P. P. wszystkie urządzenia lotniskowe i budynki.

Dzięki ofiarności społeczeństwa, zorganizowanego w L. O. P. P. — eskadra 13 samolotów, a mianowicie 10 szkolnych RWD-8 i 3 treningowych RWD-13 w szczególnej liczbie 13-ki, przeznaczona zostaje dla szkolenia pilotów w ufundowanej szkole.



Generalny Inspektor Sił Zbrojnych w rozmowie z Prezesem Zarządu Głównego L. O. P. P.

Na czoło ofiarnego społeczeństwa w wyposażeniu szkoły w niezbędne płatowce, wysunął się Podoficerski Komitet Zbiórki, który z 13 samolotów ufundował 8 płatowców RWD-8 i 1 RWD-13, razem 9 płatowców z silnikami, wchodzących w skład I eskadry szkolnej imienia Marszałka Józefa Piłsudskiego.

Do szkolenia pilotów, ogół robotników i urzędników Polskiej Akcyjnej Spółki Telefonicznej ufundował jeden samolot RWD-8 dla harcerstwa polskiego. Społeczeństwo śląskie ufundowało jeden samolot RWD-8 dla szkoły w Bielsku i jeden RWD-13 dla Aeroklubu Śląskiego. Okręg L. O. P. P. m. st. Warszawy ze składek społeczeństwa stolicy ufundował jeden RWD-13 dla Aeroklubu Warszawskiego.

Wszystkie płatowce, stojące tu w szeregu, zostały zbudowane w fabryce społecznej L. O. P. P. — Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych „D. W. L.“ — prowadzonych przez trójkę dzielnych, ofiarnych i uzdolnionych inżynierów — „R. W. D.“

Społeczeństwo, zorganizowane w L. O. P. P., wślu-

Przemówienie Prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. dyw. inż. Leona Berbeckiego



chane w słowa testamentu Wielkiego Marszałka, że „Ufność we własne siły tworzy wielkie narody i mocarstwa“, ślubuje pracować ofiarnie nad możliwie szybkim wypełnieniem zakreślonego przez sfery kierownicze programu i dalej — nad utrwaleniem potęgi Polski, posłuszne rozkazowi naszego Wodza: — „Musimy być silni“.

Najdostojniejszy Prezydent Rzplitej profesor dr. Ignacy Mościcki, Naczelnny Wódz Sił Zbrojnych Rzplitej generał Edward Rydz-Śmigły, niech żyją!“

Zebrani wzniesli trzykrotny gromki okrzyk.

Po przemówieniu prezesa gen. Berbeckiego, wszedł na trybunę Generalny Inspektor Sił Zbrojnych, gen. dyw. Edward Rydz-Śmigły, wygłaszając przemówienie poniższe: „Panie Prezydencie, Szanowni Panowie, Podoficerowie.

Dzisiejsza piękna uroczystość w obecności Pana Prezydenta Rzplitej, Najwyższego Zwierzchnika Sił Zbrojnych, jest wspaniałym ukoronowaniem pracy i wysiłku, który ma swą genezę w zasadniczej idei — w tej idei, że życie człowieka ma swój sens wtedy, kiedy się łączy z jakąś ogólną wielką sprawą, i że tylko wtedy warta jest ona zachodu i trudu, gdy to złączenie się z wielką sprawą, to zaczepienie o wielkie koła rozpędowe historii, czy kultury ludzkiej ma miejsce.

Dzisiejsza uroczystość świadczy o umiejętnościach zdobywania się na ofiarność, na wysiłek, na rezygnację z pewnych własnych wygod i przyjemności dla celów ogólnych. Świadczy o ekspansji wewnętrznej, o moralnej prężności naszego społeczeństwa, a więc świadczy o naszej sile, o której właśnie przed chwilą mówił p. gen. Berbecki.

Wysiłek ten łączy się bezpośrednio z obroną państwa. Dlatego też z prawdziwą radością dziękuję tym wszystkim, którzy w rozwoju tej sprawy, aż do dnia dzisiejszego, dali swą własną cegiełkę na ogólną budowę. Dziękuję wszystkim, poczynając od L. O. P. P.

Pozwolę sobie specjalnie zwrócić się do podoficerów, dlatego, że oni stanowią część składową armji, której jestem dowódcą.

Podoficerowie! Aby dokonać tego wysiłku, który dziś w tej konkretnej formie oglądamy, musieliście napewno wyrzec się najrozmaitszych rzeczy w swoim życiu. Napewno nie poszliście po linii najmniejszego oporu w urządzaniu własnego swego prywatnego życia. Ale wiercie mi, wszystkie wielkie rzeczy i dobre rzeczy powstają ofiarnością, tylko wysiłkiem moralnym, tylko wyrzeczeniem się tego, co na pierwszy rzut oka w przeciętnych normalnych, warunkach człowieka najbardziej pociąga, najbardziej jest miłe, najbardziej przyjemne.

Wiercie mi, a to wiecie napewno, jako żołnierze, że jeśli mamy wyciągnąć jakieś analogje z naszego żoł-

nierskiego życia, to we wspomnieniach żołnierskich najwięcej miejsca zajmuje ta bitwa zwycięska, która została wywalczona z wielkim śmiertelnym trudem i wysiłkiem, a nie ta, co łatwo poszła. Dlatego też widząc waszą siłę moralną, waszą gotowość do nadprogramowego, nie regulaminowego tylko wysiłku — dziękuję wam.

Te aparaty, pięknie wyrównane i uszeregowane przed nami, nasuwają mi jeszcze jedną refleksję. Każdy z nich stanowi całość skomplikowaną, składającą się z wielu części składowych. Wszystkie razem są zharmonizowane, są połączone dla jednego celu — aby pozwolić wznieść się w górę. Są przystosowane poto, aby poddać się służbie i jej kierowniczej woli. I oto co widzimy, z chwilą, gdy jakkolwiek część zawiedzie, gdy ta kierownicza wola nie dochodzi do ostatniego kółka, do ostatniego drucika tego dumnego aparatu, który wzbija się w przestrzeni. Cóż się dzieje? — tragiczne rumowisko, budzące w sercu ludzkim żal i żalobę — ruina i zniszczenie. Gdy natomiast wszystkie części składowe podlegają tej woli kierowniczej, dobrze funkcjonują, nie zawodzą, aparat wzbija się orlim lotem pod lazury.

Oto jest ta głęboka refleksja, którą aparaty, stojące przed nami, nasuwają“.

Następnie wszedł na trybunę st. sierż. Stanisław Wojnicki, który wygłosił przemówienie, jak niżej:

„W imieniu Podoficerskiego Komitetu Zbiórki na lotnictwo sportowe, dziękuję posłusznie Panu Generałowi za życzliwe słowa, skierowane pod adresem podoficerów. Tak jest, Panie Generale, obywatel może się wyrzec wszystkiego, nie może się wyrzec spełnienia obowiązku. W miarę naszych sił i możliwości obowiązek ten spełnimy. Należy mi bowiem do najszcześliwszego pokolenia, ponieważ dane nam było wywalczyć niepodległość. Trzeba, ażeby Polska niepodległa była silna.

Pozwól Panie Generale, Naczelnny Nasz Wodzu, abym w dniu tak uroczystym dla każdego podoficera, złożył Ci z głębi serc naszych najgłębsze życzenia, ażeby wysiłek podoficerów przerodził się w jeden wielki, potężny i żywiołowy odruch całego narodu. Niechaj Polska pokryje się siecią lotnisk, niech od Tatr po Dźwinę, od Bałtyku po Zbrucz niebo polskie pokryje się samolotami. Niechaj szum skrzydeł, warkot motorów będzie najpiękniejszą muzyką dla uszu Polaka. Jest to potrzebne dla Polski, dla Jej potęgi i Jej chwały“.

Obrzędu chrztu nowoufundowanych samolotów dokonali pan gen. Rydz-Śmigły Generalny Inspektor Sił Zbrojnych oraz pani Zofja Wróblewska Przewodnicząca Koła Pań L. O. P. P.

Pokaz powietrzny nowych płatowców zakończył tę podniosłą uroczystość.

Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. w otoczeniu Prasy



Eskadra szkolna imienia I-go Marszałka Polski



Lotnictwo a sport

NIECO O SPORTIE SILNIKOWYM

Niedawno byliśmy świadkami podniosłej uroczystości przyjęcia i chrztu trzynastu samolotów szkolnych i treningowych, ofiarowanych przez społeczeństwo.

Dokładny opis uroczystości znajdzie czytelnik na innych kartkach tego zeszytu. Tu chcemy tylko zwrócić uwagę na szybkie wcielenie się hasła *Uczmy się latać* — w czyn.

Lada dzień zacznie pracować *Pierwsza Szkoła Lotnicza* w Bielsku na Śląsku dzięki *Pierwszej Szkolnej Eskadrze imienia Marszałka Piłsudskiego*.

*

Sport silnikowy jest oczywiście szczytem marzeń każdego młodzieńca poważnie interesującego się lotnictwem. Jest on jednak już bardziej zamknięty, niż sport szybowcowy.

Przedewszystkiem wymaga *zdrowia*. Nie będziemy tu wymieniać warunków zdrowotnych, jakim powinien odpowiadać kandydat na pilota. Zaznamy jedynie, że dla pilotów silnikowych są one ostrzejsze, niż dla szybowcowych, dla zawodowych zaś — ostrzejsze, niż dla turystycznych.

Na szczęście choroby nie są udziałem młodości. Dolna granica wieku dla kandydata na pilota silnikowego — 18 (17 — na wojskowego) lat. Któż w osiemnastej wiosnie życia czuje się chorym lub słabym!

Dla kandydatów na *wojskowych pilotów zawodowych* istnieje granica wieku górna: 21 lat — dla maturzystów i 22 — dla posiadających półdyplomu Politechniki lub Akademii Górniczej, albo też świadectwo szkoły przemysłowo-technicznej.

Młodzież, nieposiadająca matury (lecz z wykształceniem nie mniejszem niż w zakresie szkoły powszechnej) już po ukończeniu 16 lat (nie później jednak niż w 18-ym roku życia), może się starać o przyjęcie do *Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Młodoletnich* w Bydgoszczy. Szanse jednak na trafienie tam do grupy personelu latającego mają tylko ci, którzy ukończyli pilotaż w obozach P. W. lotniczego.

Do obozu *P. W. lotniczego* może się dostać młodzieniec przedpoborowy, po ukończeniu 16 lat życia, obywatel polski, z ukończoną szkołą powszechną i P. W. ogólnem pierwszego stopnia.

Ten rodzaj szkolenia nietylko nie wymaga wydatków, lecz zapewnia w przyszłości pracę w wojsku czynnem ze specjalnym dodatkiem lotniczym, w rezerwie zaś — możliwość bezpłatnego treningu, diety i również pewien specjalny dodatek pieniężny.

Gdy jednak amator latania nie chce służyć w lotnictwie zawodowo, lub nie posiada wszystkich ku temu danych, rozporządza zaś środkami pieniężnymi — może się nauczyć latać, płacąc od 200 do 1.000 złotych za cały kurs. Najwyższa stawka wyznaczona jest dla niemających żadnego dyplomu szybowcowego, najniższa — dla rezer-

wistów (do lat 30), z dyplomem szybowcowym kategorii C.

Szkolenie płatne dostępne jest zarówno dla mężczyzn, jak i dla kobiet.

*

Ośrodkami sportu silnikowego są *Aerokluby*, których jest 11 plus afiliowany do Poznańskiego — *Aeroklub Kujawski* w Inowrocławiu. Wpisowe wynosi od 5 do 20 złotych, składka miesięczna 1 do 3 złotych plus 2 do 5 złotych, pobierane od pilotów silnikowych.

W 1935 roku (według „Skrzydlatej Polski“, Nr. 3—4 b. r.), ilość członków aeroklubów wynosiła 2.679 w tem pilotów silnikowych 547, samolotów zaś było — 170. Czas wykonanych lotów przekroczył — 8.011 godzin.

W porównaniu z r. 1928 ilość klubów wzrosła dwukrotnie, członków — sześciokrotnie, pilotów silnikowych — więcej niż dwudziestokrotnie, samolotów — prawie ośmiokrotnie, a czas latania — piętnastokrotnie.

Nadane przez L. O. P. P. tempo rozwoju rokuje naszemu sportowi silnikowemu jaknajlepszą przyszłość, tembardziej, że właśnie na ostatni — 1935 rok przypada największy wzrost wszystkich wymienionych elementów sportu lotniczego.

*

Nieszczególnie natomiast przedstawia się u nas stan posiadania samolotów prywatnych — zaledwie 15 maszyn, gdy np. w Anglii w 1935 r. było ich prawie 600, nie mówiąc już o Stanach Zjednoczonych A. P., gdzie jest ich kilka tysięcy. Natomiast Czechosłowacja, jeżeli wyeliminować 17 samolotów fabryki obuwia Bata, ma tylko 4 prywatne samoloty.

Jest to zjawisko nieco dziwne, gdy się weźmie pod uwagę małe koszty eksploatacji samolotu turystycznego. Godzina lotu na RWD używanych typów kosztuje 15—16 złotych, czyli za 100 km wypada 8—10 złotych.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej przed frontem harcerzy



ŻAGLUJEMY

W opisie obozu świątecznego dla modelarzy, urządzonego w osiedlu „Belweder“ pod Mogielnicą, zapowiedziałem poinformowanie czytelników „Lotu“ o tem, jakie święta urządził L. O. P. P. Stołeczny dla swych szybowników.

Zacznę od Sokolej Góry. Otóż na tydzień przed Wielkanocą wyruszyła dobrze zgrana paczka amatorów latania bez silnika z Warszawy na Wołyń.

Jedni na doszkolenie, inni znów na trening. Po całym szeregu przygotowań, wymianie korespondencji ze szkołą, zdobyciu gotówki i zni-

żek kolejowych, pociągnęli warszawiacy w dość odległe strony, kalkulując i zgadując, na jakie trafią warunki atmosferyczne.

Przy stawianiu tej, w wagonie zresztą walkowanej prognozy, największą rolę odgrywała teoria prawdopodobieństwa. Szybownicy debatowali „w lutym przez nieomal cały miesiąc Sokola czekała na przychylne wiatry, kwiecień powinien być niezły“. Trzeba przyznać, że ten sposób przewidywań pogody na odległą metę, co do swej dokładności, mało ustępuje przepowiedniom naukowym. Jest ponadto prostszy i dośpieńiejszy dla ogółu.

Ale wracajmy na Sokolą Górę. W miarę zbliżania się do niej notowania giełdy atmosferycznej zaczęły wykazywać zainteresowanie, popyt na wiatry z wyjątkiem wschodniego i znaczną zwyżkę kursów.

I rzeczywiście haussa ta nie była sztucznie wywołana. Wspaniałe warunki przy których wszystko szło w górę: „Sroki“, „Komary“, a „Czajka“ nawet na stosunkowo rzadką dla niej wysokość 500 metrów ponad start — jeszcze bardziej rozpałiły szybowników, a było ich na kursie ze Lwowa, Wilna, Warszawy i z innych stron w sumie 30-tu.

Rozpoczęło się latanie. W ciągu 20 dni odbyto około 150 godzin lotu. Dobre kierownictwo, duża ilość sprzętu, wspaniałe warunki termiczne i „każda potrzebna ilość wiatrów“ umożliwiły latanie wszystkim. Jedyne z powodu chwilowego braku środków transportowych zaniechano przelotów na dalszą odległość, odkładając je na następne wyprawy.

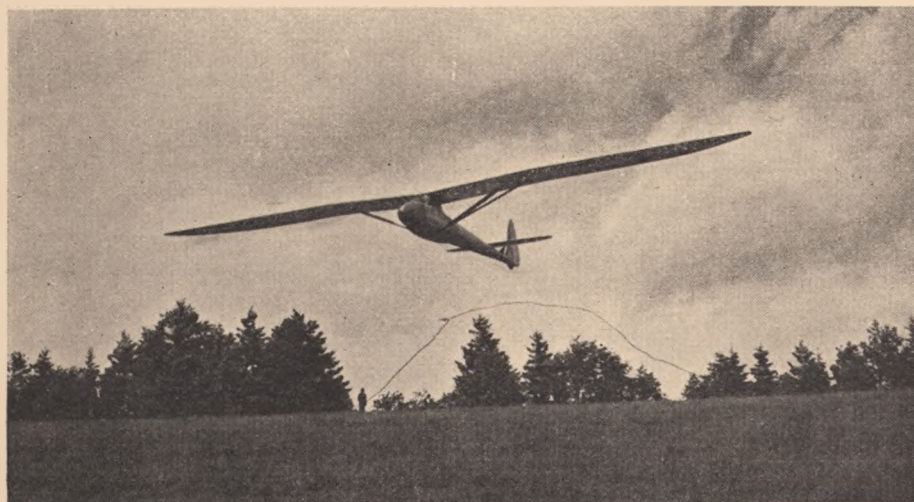
Z pośród przybyłych na Sokolą Górę sporo było kandydatów na najwyższą kategorię szybowcową — D. Szczególnie dobrze spisali się studenci Politechniki Warszawskiej, przyszli konstruktorzy lotniczy. Czterech z pośród nich wylatało więcej godzin, niż pozostali 26-ciu razem.

Studenci: Edmund Szutkowski, Mieczysław Urban, Jerzy Ordęga i Leszek Szware, zarejestrowali w swych książkach ponad 80 godzin.

Pierwsi dwaj zdobyli dwa warunki do kat. D. A więc Edmund Szutkowski zdobył wysokość ponad start 1.800 metrów i wykonał lot, trwający 5 godzin 55 minut. Mieczysław Urban — wysokość 1.100 metrów, po-



Na chwilę przed startem



Start szybowca CW 5



Widok na „Maślatyn“

zostając w powietrzu 6 godzin 7 minut. Jerzy Ordęga i Leszek Szwarc zdobyli po jednym warunku. Pierwszy osiągnął wysokość ok. 1.300 metrów, a drugi dwa razy po ok. 1.200 metrów. Gdyby nie to, że obaj zapomnieli, o której godzinie dokładnie wystartowali, mieliby i drugi warunek do kat. D — 5 g. lotu, do którego wskutek pecha brakło pierwszemu 5, a drugiemu 15 minut.

Najlepszy dzień lotny w omawianym okresie na Sokolej Górze pozwolił uczniom i treningowcom na wykonanie rzadkiej w dziejach szkół szybowcowych ilości lotów, ogółem — 57-miu godzin.

Warto więc było jechać na Wołyn, poświęcając swój wolny od nauki czas szybownictwu.

*

W tym samym czasie, począwszy od 3/IV — zjeżdża do Bezmiechowej, zwanej Akademią Szybownictwa, 11 mniej lub bardziej zaawansowanych szybowników z Warszawy. Wszyscy z Politechniki Warszawskiej, w tem jedna słuchaczka.

„Bezmiechowczykom“ szczęście dopisało nie gorzej, niż udającym się na „Sokoła“. W ciągu 20 dni pobytu zaawansowani piloci, wysłani przez L. O. P. P. Stołeczny, w liczbie 8 osób wylatali około 130 godzin. Wszystkie warunki do kat D wykonał student Antoni Majcherczyk, przelatując w linii prostej 84 km, uzyskując wysokość 1.700 metrów i utrzymując się w powietrzu przez 10 godzin 20 minut.

Po dwa warunki do kat. D, to znaczy wysokość ponad 1000 metrów i czas ponad 5 godzin wykonali 4 studenci: Bronisław Żurkowski, Tadeusz Matłowski, Stefan Waciurski i Rumuald Szukiewicz. Lot tego ostatniego trwał 9 godzin 11 minut.

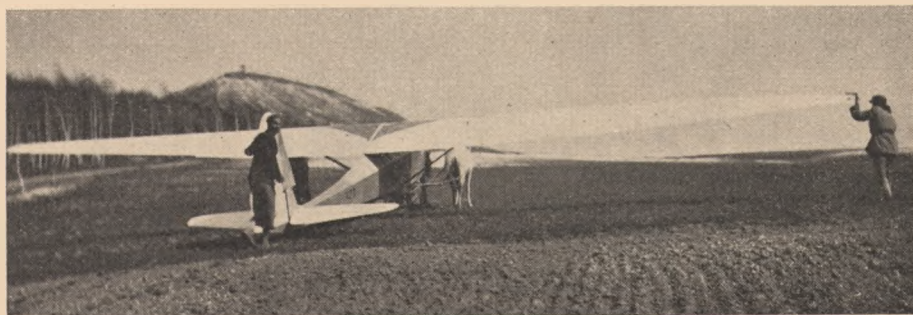
Lotów ponad dwie godziny wykonano około 20. Grupa stołeczna wykonała ogółem około 12 lotów ponad 1000 metrów. Wspaniały był przelot termiczny Majcherczyka z Bezmiechowej do Oleszyc. Poza tem wykonano szereg krótszych przelotów tam i z powrotem z Bezmiechowej do Sanoka, Leska, Ustjanowej. Każda z tych tras w obydwie strony wynosiła około 30 km. Nad każdą z tych miejscowości piloci zrzucaли meldunki kontrolne.

Jak widać czas spędzony w Bezmiechowej został dobrze wykorzystany i podniósł klasę pilotów czynowych.

Wszyscy, zarówno z Sokolej Góry jak i z Bezmiechowej, wrócili cali i zdrowi do Warszawy, aby z zapałem przystąpić do prac na swym wydziale Politechniki.

Nie od rzeczy będzie zaznaczyć, że należenie do Sekcji Lotniczej Studentów Politechniki Warszawskiej nakłada już dziś obowiązek praktycznego zapoznania się z lotnictwem przez zdobycie odznaki pilota szybowcowego.

Tel.



Po wylądowaniu, transport ku górze



„Piloci i „ambasadorzy“ wspólnymi siłami wciągają „Komara“ na Sokolą Górę



Krajobraz z okolic Sokolej Góry. Widok kamieniołomów na „Łysej“

mała encyklopedia lotnicza

Wszelkie prawa zastrzeżone — Redakcja

C. A. M. S.



Nazwa francuskich wodnosamolotów, budowanych w fabryce Chantiers Aéro-Maritimes de la Seine w Sartrouville. Wodnosamoloty C. A. M. S. używane są w lotnictwie morskim francuskim oraz na liniach lotniczych łączących Francję z Afryką.

CANT



Nazwa włoskich wodnosamolotów, produkowanych w fabryce Cantieri Riuniti dell'Adriatico w Monfalcone (Triest). Na wodnosamolocie Cant Z. 501 w lipcu 1935 r. lotnik włoski, Mario Stoppani pobił rekord międzynarodowy odległości dla wodnosamolotów, przelatując bez wodowania z Monfalcone do Berbera (Somalja Bryt.). Odległość 4.966 km.

CAPRONI



Konstruktor włoski (Gianni) i nazwa samolotów jego konstrukcji, produkowanych w fabryce Societa Italiana Caproni w Medjolanie. Wielosilnikowe samoloty Caproniego (bombardujące) oddały duże usługi Włochom w czasie wojny światowej. W ostatniej wojnie włosko-abyssyńskiej jako samoloty bombardujące używane były wyłącznie 3-silnikowe jednopłatowce Caproni 101 i 133.

CARRANZA EMILIO

As meksykańskiego lotnictwa wojkowego, znany z szeregu raidów do państw Ameryki Po-

łudniowej. Zginął w katastrofie lotniczej w 1928 r. w czasie lotu do Stanów Zjednoczonych A. P. z oficjalną rewizytą Lind-



bergha. Katastrofa nastąpiła z powodu uderzenia pioruna w samolot Carranza.

CASALE JEAN

Porucznik-pilot lotnictwa francuskiego, zdobywca kilku rekordów światowych w lotach na wysokość w 1919-20 r. m. in. wzniósł się w czerwcu 1919 r. na dwupłatowcu Nieuport C 1 z 300-konnym silnikiem Hispano-Suiza na wysokość 10.100 m. W lutym 1920 r. zdobywa rekord szybkości dla samolotów lądowych, przelatując odcinek 1-go km z szybkością 283 km na godz.

CAUDRON



Nazwa francuskich samolotów wojkowych i cywilnych, produkowanych w zakładach tej samej nazwy w Issy-Les-Moulineaux (dep. Seine). Samoloty Caudron oddały duże usługi wojsku francuskiemu w czasie wojny światowej. W Polsce używany był w czasie wojny polsko-bolszewickiej i w kilka lat po niej do celów wyszkoleniowych samolot Caudron G-3 z silnikiem le Rhône 80 MK. Ostatni typ Caudron C 460, konstrukcji naczelnego inżyniera tych zakładów M. Riffard'a usta-



nowił w r. 1935 międzynarodowy rekord szybkości samolotów lądowych — 506 km/godz.

CELLON

Masa elastyczna i przezroczysta, której roztwór w acetonie, używany jest do lakierowania części płatowca okrytych płótnem. Zabezpiecza przed działaniem wilgoci (woda i smary) oraz zmniejsza tarcie.

CENTRUM BADAŃ LOTNICZO-LEKARSKICH

Instytucja wojskowa w Warszawie, powstała w 1928 r., przeznaczona do badań i oceny zdolności fizycznych wojsk i cyw. kandydatów do personelu latającego oraz do kontroli perjo-dycznej i okolicznościowej stanu zdrowia pozostających w służbie lotników. C. B. L. L. pracuje naukowo nad metodyką badań lotniczo-lekarskich i medycyną lotniczą. Doszkała na specjalnych parumiesięcznych kursach lekarzy lotniczych.

CENTRUM WYSZKOLENIA OFICERÓW LOTNICTWA

Instytucja wojskowa w Dęblinie, powstała w 1929 r. Szkoli kandydatów na oficerów (zawodowych i rezerwy) lotnictwa (pilotów, obserwatorów i obsługi techn.). Kandydaci na oficerów zawodowych rekrutują się z pośród młodych ludzi posiadających maturę i kurs przysposobienia wojskowego lotniczego. Po trzech latach nauki absolwenci zostają mianowani podporucznikami. Kandydaci na oficerów rezerwy lotnictwa, rekrutują się z podlegających poborowi, względnie ochotników-maturzystów, zakwalifikowanych do służby w lotnictwie. Przyjęcie do Centrum następuje po odbyciu wyszkolenia rekrutckiego w szkołach podchor. rez. innych rodzajów broni, przeważnie piechoty i po badaniach lekarskich w C. B. L. L. Po kursie teoretyczno-praktycznym, trwającym niespełna rok, kandydaci na oficerów rezerwy lotnictwa opuszczają Centrum w stopniu podoficera podchorążego rez. Awansują na podporuczników na ogólnych zasadach po odbyciu ćwiczeń w pułkach. Centrum prowadzi stale oraz uruchamia w miarę potrzeby kursy doskonalące dla oficerów lotnictwa.

CENTRUM WYSZKOLENIA TECHNICZNEGO LOTNICTWA

Instytucja wojskowa, powstała w 1929 r. z połączenia Centralnej Szkoły Mechaników Lotniczych i Centralnej Szkoły Podoficerów Pilotów. Centrum szkoli oficerów, podoficerów i szeregowych specjalistów lotnictwa. W tym celu prowadzi kursy mechaników lotniczych oraz doskonalące dla personelu służb specjalnych lotnictwa wojkowego. C. W. T. L. znajduje się w Bydgoszczy.

CHALLENGE INTERNATIONAL DES AVIONS DE TOURISME

Międzynarodowy turniej lotniczy dla samolotów turystycznych. Początek swój wziął z zawodów zorganizowanych przez Aeroklub Francji w 1928 r., poczem od 1929 r. Challenge'owi patronuje F. A. I. (Międzynarodowa Federacja Aeronautyczna). W 1929 r. stanęło 55 zawodników, z których lot okrężny, wynoszący ok. 6.000 km, ukończyło 31. Pierwsze miejsce zajął pilot niemiecki Morzik. W roku 1930 trasa wynosi ok. 7.500 km. Na 61 zawodników lot ukończyło 35. W roku tym bierze po raz pierwszy udział Polska, zajmując na samolocie R. W. D-2 19-te miejsce. Zwycięza znowu Morzik. Wymagania stawiane pilotom i samolotom wzrastają z roku na rok; od r. 1932 punkt ciężkości w kwalifikacji ogólnej przesunął się znacznie w kierunku prób sprawności technicznej samolotu. Challenge 1932, zorganizowany przez dwukrotnego zwycięzcę — Niemcy, wygrała Polska. Isze miejsce zajął kpt. Franciszek Wiguro i inż. konstr. Stanisław Wigura na R. W. D-6. W Challenge'u 1934 r. Polacy zajmują I i II-gie miejsca. Kpt. Jerzy Bajan z sierż. Gustawem Pokrzywką i pilot St. Płonczyński z mechanikiem St. Ziętkiem. Obydwie załogi na samolotach polskiej konstrukcji R. W. D-9 z silnikami „Skoda” GR-70 konstrukcji inż. Nowkuńskiego. Zwycięskie samoloty R. W. D., powstały w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych (D. W. L.), ufundowanych przez L. O. P. P. Wobec zaniechania przez Polskę i odmowę przyjęcia na siebie przez inne państwa organizacji dalszych Challenge'ów, uchwala F. A. I. z 1935 r. pułkar challenge'owy przeszedł na własność Aeroklubu R. P.

B A D Ź M Y S I L N I

Podczas obchodu 15-lecia Powstania Śląskiego w Katowicach, Naczelny Wódz Armji Polskiej gen. Edward Śmigły-Rydz wygłosił znamienne przemówienie, które się głośnie echem rozniosło po całej Polsce.

Następca Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego, dbający o to, aby nie uронić ze spuścizny po Wielkim Mężu i Wychowawcy Narodu, postawił temu Narodowi jasno pytanie:

— „...Czy wy, Polacy, chcecie być silni?...”

I słusznie przewidział, że w odpowiedzi, nietylko słuchający jego przemówienia, ale cała Polska odkrzyknęła gromko: — „Tak, chcemy być silni”.

Któżby nie zechciał być silnym. Jakież patryjota, kochający swą Ojczyznę, nie zechciałby, aby Polska była silną, aby zajmowała należne i godne jej wielkości miejsce wśród narodów. A dalej, aby była bezpieczną, by jej zbrojne ramię dawało poznać komu należy, że wojna przeciw nam jest groźna i niebezpieczna.

„Musimy być państwem silnem i potężnem” — mówi w dalszym ciągu gen. Śmigły-Rydz, ale i zaraz potem dodaje: „w drodze do naszej siły i potęgi czeka nas ciężka praca. Jest to droga trudna i twarda”...

Tak jest, droga do siły i potęgi nie jest różami wysłana, wiedzie ona poprzez krwawy wysiłek, poprzez znój i trud życia codziennego. Historia uczy nas, że wielkość, potęgę i siłę nie zdobywają narody na drodze przypadku, losu, czy szczęścia. Dochodzą do tego silną wolą, rozumem swych mężów stanu, miłością ojczyzny i ofiarnym wysiłkiem całego narodu.

Gdy w dniu 9 maja b. r., w obecności naszego Najdostojniejszego Protektora, Prezydenta R. P., Ignacego Mościckiego, Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej przekazywała lotnictwu polskiemu, ufundowane przez siebie samoloty, to wówczas gen. Śmigły-Rydz ocenił ten fakt w swoim przemówieniu, jako objaw siły naszego społeczeństwa. Siły, płynącej z umiejętności zdobycia się na ofiarność, na wysiłek, na rezygnację z pewnych własnych wygod i przyjemności dla celów ogólnych, a w tym wypadku, dla celów obrony państwa.

Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej ma jasno określone i wytknięte cele, zadania i obowiązki. Praca naszej organizacji jest nastawiona pod tym właśnie hasłem, które rzucił całemu społeczeństwu Wódz Naczelny. My pragniemy być naprawdę silni, nie mocą słów, ale czynów. Obrona powietrzna i obrona przeciwgazowa kraju, to jedne z ważnych czynników siły państwa i narodu. Niedoceniając ich wartości jest równoznaczne z niedoceniając wartości sił zbrojnych, które są gwarancją bezpieczeństwa i pokoju.

W ogólnym wyścigu zbrojeń, który ogarnął świat, nie można tylko wołać pokoju, zapewnić sobie pokoju. Wiemy także — mówi gen. Śmigły-Rydz — że temperatura przyjaźni lub nieprzyjaźni w życiu międzynarodowym jest ściśle zależna od siły tego państwa, które jest obiektem tych afektów.

Cóż to oznacza? Jasne — przyjaźń w życiu międzynarodowym jest wtedy pożądana i cenna, gdy przyjaciel jest silny, gdy państwo zaprzyjaźnione reprezentuje potęgę militarną, gospodarczą i polityczną. Przyjaciela słabego lekceważy się, a w razie niebezpieczeństwa poświęca się go dla „świętej zgody” między silnymi.

Tak wygląda sprawa z przyjacielem słabym, a cóż dopiero mówić o słabym wrogu. Kto się z nim będzie liczył i kto go oszczędzał? Nie odległe zdarzenia hi-

storyczne, ale dzisiejsze, wprost z życia współczesnego wzięte, dają nam na to dostateczne przykłady. Czy los Abisyjczy nie jest tu wymownym dowodem.

Nikt może więcej nie pragnie od nas pokoju, aby odrobić to, co zostało zaniedbane w długich latach niewoli. Dźwigamy się pomału, ale z coraz pomyślniejszymi rezultatami i z głęboką wiarą w lepsze jutro. Jesteśmy pokoleniem, które uzyskało niepodległość i które musi pozostawić spadkobiercom ojczyznę silną, bezpieczną, dobrze urządzoną i zagospodarowaną. Do tego celu dojdziemy tylko w ciągu długich lat nieprzerwanego pokoju. Pokój możemy zapewnić sobie tylko sami, znajdując go we własnej mocy i sile. Dlatego nie dziwny się, że tak energicznie domaga się od społeczeństwa wyrazów tej siły człowiek, na którego barkach leży troska o pokój i bezpieczeństwo Polski.

Tu niema dwóch dróg, niema innych możliwości, zgodzimy się z tem wszyscy, jak tylko w sile szukać swego bezpieczeństwa. Żadne układy, żadne gwarancje nie zabezpieczą nas i nie dadzą nam upragnionego pokoju, jeśli go sami własną siłą nie zabezpieczymy. Siła nie jest pojęciem oderwanem, musi ona być tak duża, jak wielką jest Polska, jak wielkie jest niebezpieczeństwo, które nam grozi i jak wielką jest rola dziejowa, którą mamy do spełnienia. Ze wschodu i z zachodu mamy dwóch potężnych sąsiadów, którzy reprezentują największe potęgi militarne świata. Nasze granice nie stanowią żadnej ochrony naturalnej dla armji, nasze miasta i wszystkie większe skupienia ludzkie leżą w zasięgu floty powietrznych sąsiadów. Jeden i drugi zbroi się od stóp do głów, a już specjalnie niebezpieczny charakter przybrały ich zbrojenia powietrzne. Cóż w tym stanie rzeczy mamy robić my? Czy przyglądać się bezradnie i zejść do roli słabego przyjaciela, względnie wroga? Historia nasza dała nam już dostatecznie bolesną lekcję poglądową na rolę narodu, który w swej słabości chce szukać bezpieczeństwa. To się już nigdy powtórzyć nie może, dlatego musimy być silni. Tylko siła, wysokiej wartości, zezwoli nam dotrzymać kroku nietylko naszym przyjaciołom, ale i wrogom. Jakość tej siły musi uzupełnić braki ilościowe. Przewaga ilości nie jest jeszcze żadnym dowodem wartości. Naród wielomilionowy może ulec narodowi słabszemu ilościowo, ale zato lepszemu jakościowo. A zatem musimy tworzyć nietylko samą siłę, lecz dbać także o jakość tej siły. Musimy prócz sił materialnych stworzyć wielkie wartości moralne. Wartości, wynikające z ideologii, z patryjotyzmu, ze zdolności do poświęceń i ofiar. Nasze siły materialne muszą być owiane głębokim duchem moralnym całego narodu, zdolnego do największych poświęceń na rzecz Ojczyzny.

Takim właśnie wyrazem poświęcenia o znaczeniu materialnem i moralnem było przekazanie ostatnio lotnictwu polskiemu 13-tu samolotów, zakupionych przez społeczeństwo zrzeszone w L. O. P. P., z których największa pozycja składa się z ofiarności podoficerów armji polskiej.

Tą drogą budujemy siły Polski i, gdy na nią wstąpi całe społeczeństwo, to wówczas zrealizują się słowa naszego Prezesa gen. dyw. inż. Leona Berbeckiego, wypowiedziane w odzew na słowa Wodza Naczelnego, w chwili uroczystego przekazywania samolotów na lotnisku w Warszawie: „Musimy być silni”.

A. W.

ROZWÓJ LOTNICTWA POLSKIEGO

Stoimy wobec nowego zagadnienia rozwojowego lotnictwa.

Wszędzie na świecie państwa, pretendujące do odgrywania poważniejszej roli w życiu międzynarodowym, zbroją się, a specjalnie powiększają i unowocześniają swe siły powietrzne.

Lotnictwo jest bronią młodą, bo raptem 25 lat dzieli go od wprowadzenia do sił zbrojnych państw europejskich. Do jego olbrzymiego rozwoju przyczyniła się zdecydowanie wojna światowa.

Wartość lotnictwa i zasady jego użycia są zależne w głównej mierze od rozwoju technicznego. Technika lotnicza i technika uzbrojenia mają tutaj decydujący głos. W zależności od osiągnięć technicznych zmieniała się taktyka i organizacja lotnictwa.

Patrząc na rozwój lotnictwa widzimy, jak zmieniają się stopniowo formy jego organizacji. Nabiera ona coraz większego znaczenia, stając się bardzo ważnym czynnikiem w układzie sił zbrojnych każdego państwa.

Z broni pomocniczej urasta w czasie wojny światowej do rzędu broni głównej, obok piechoty, artylerji i kawalerji. Po wojnie światowej wartość jego nie maleje, lecz wzrasta, stwarzając z lotnictwa trzeci, niezależny element sił zbrojnych, obok armji lądowej i marynarki.

Powstają ministerstwa lotnictwa z wszystkimi oznakami odrębności i niezależności sił powietrznych.

Z jednego rodzaju lotnictwa, przeznaczonego tylko do wywiadu, powstają inne: lotnictwo myśliwskie i bombardujące.

Stosownie do zadań i właściwości technicznych zarysowuje się zdecydowany podział na: lotnictwo pomocnicze, pracujące na rzecz dowództw i wojsk, oraz wchodzące organicznie w skład armji lądowej i marynarki; lotnictwo samodzielne, działające niezależnie od armji i marynarki, choć dążące do tego samego celu — zwycięstwa.

Z lotnictwa samodzielnego, t. j. bombardującego i myśliwskiego powstają w czasie wojny armje powietrzne, stanowiące doskonały czynnik ataku i obrony. Obronę, polegającą na zwalczaniu przeciwnika powietrznego, przeprowadzi lotnictwo myśliwskie, które jest dotychczas najlepszym czynnym środkiem obrony przeciwlotniczej. Ilość samolotów zestrzelonych przez samoloty w czasie wojny światowej była 3—4-krotnie razy większa od ilości samolotów strąconych przez wszystkie inne środki ziemnej obrony przeciwlotniczej.

Lotnictwo bombardujące jest doskonałym środkiem ataku, przeznaczonym do zwalczania nieprzyjaciela na ziemi, a więc niszczenia obiektów i sił żywych. Lotnictwo to, dzięki swemu zasięgowi może bombardować nie tylko cele leżące na froncie i jego tyłach, ale i w kraju, daleko od granicy, czy linii frontu. Lot-

nictwo bombardujące może przekraczać granice kraju i linie frontu, zbombardować te ważne obiekty, które sobie wybierze, a których zniszczenie zada najczęściej strat nieprzyjacielowi. Bomby wybuchowe, zapalające i gazowe, przyczynią bardzo dużo strat materialnych i moralnych. Specjalnie te ostatnie będą miały wielki wpływ na przebieg i zakończenie wojny.

Dziś główny wysiłek idzie w kierunku stworzenia możliwie liczego i doskonałego lotnictwa bombardującego, które, rozprzestrzeniając teatr wojny na cały kraj nieprzyjacielski, będzie się starało przez nękanie ludności napadami z powietrza zdemoralizować ją, złamać ducha oporu, a osiągając tą drogą zwycięstwo, narzucić jej swą wolę.

Silna flota powietrzna odbierze niejednemu przeciwnikowi ochotę do bombardowania bezbronnych miast, bo groźba działań represyjnych, w rewanżu za miasto zbombardowane, nakaże zbombardować dwa miasta nieprzyjacielskie. A więc i to lotnictwo jest pośrednio doskonałym czynnikiem obrony kraju.

Jakież przedstawia się lotnictwo polskie?

Lotnictwo polskie, powstałe w zaraniu naszej niepodległości, chlubnie spełniło swe zadanie, broniąc ojczyzny na wszystkich frontach w ciągu całej wojny polsko-bolszewickiej. Około 50% strat śmiertelnych personelu lotającego na froncie jest tego najlepszym dowodem.

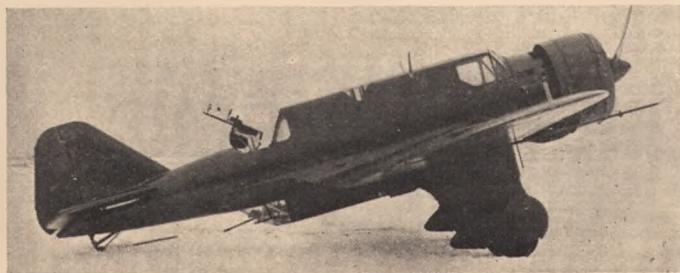
Okres powojenny, a specjalnie od 1926 r. począwszy, kiedy Marszałek Polski Józef Piłsudski wziął z powrotem w swe ręce kierownictwo nad armją, był okresem wyjątkowej pracy nad stworzeniem podstaw rozwojowych lotnictwa.

Nie mieliśmy dosłownie nic, poza przestarzałym i w dużej mierze zużytym sprzętem lotniczym. Samoloty pochodziły z fabryk zagranicznych, bo własnych nie posiadaliśmy. Podstawą rozwoju lotnictwa jest dobry i odpowiednio rozbudowany własny przemysł lotniczy, zdolny inżynier konstruktor, technik, sumienny mechanik i robotnik. Wiedza i nauka muszą sobie podać rękę, aby wyszkolić potrzebnych fachowców, przeprowadzić studia i badania nad sprzętem. Liczne i dobrze zagospodarowane lotniska, centra wyszkolenia personelu latającego i technicznego, organizacja dowodzenia i zaopatrzenia, wreszcie utrzymanie na odpowiednim poziomie jednostek bojowych, oto nieodzowne warunki wartości i rozwoju lotnictwa.

Cośmy mieli — nic. A co mamy?

Pierwszy etap drogi ukończyliśmy pomyślnie. Mamy własny przemysł, uniezależniający nas od zagranicy, instytuty naukowe i badawczo lotnicze, katedry lotnicze przy politechnikach, doskonałe lotniska, centra wyszkolenia oficerów i podoficerów, dobrze wyszkolone i war-

P-23 nowoczesny polski samolot linjowy, wystawiony obecnie na wystawie lotniczej w Sztokholmie



tościowe jednostki bojowe. Ilościowo jesteśmy słabsi, ale jakościowo dorównujemy zagranicy.

Musieliśmy rozpocząć pracę od podstaw, którą inne państwa ukończyły znacznie wcześniej, bo nasz żywot związany był nie z rozwojem lotnictwa na świecie, ale z okresem uzyskania niepodległości. Sprzęt, jaki lotnictwo używa, jest drogi, a zatem, aby móc stanąć odpowiednio wysoko pod względem ilościowym i jakościowym, trzeba mieć w dyspozycji odpowiednio duże sumy budżetowe. Budżet lotniczy Polski był zawsze niewspółmiernie mniejszy od budżetów innych państw.

Przemysł lotniczy Polski rozpoczął pracę, budując samoloty i silniki początkowo na podstawie licencji zagranicznych. Następną fazą było przejście na własne konstrukcje. Stworzono doskonały typ samolotu myśliwskiego, jednego z najlepszych na świecie: P — 7 i P — 11, które stanowią uzbrojenie naszego lotnictwa myśliwskiego. Przystąpiono do seryjnej budowy doskonałego samolotu linowego P — 23; kończą się próby z nowoczesnym samolotem bombardującym, a szereg innych typów znajduje się w studjach.

Lotnictwo cywilne, t. j. komunikacyjne, sportowe i szybownictwo ma też już za sobą piękną kartę rozwoju. Lotnictwo to korzysta z pełnej pomocy państwowej, albowiem jest ono naturalną rezerwą wojskowego.

Linje Lotnicze posługują się samolotami budowanymi w kraju i najnowszymi typami samolotów komunikacyjnych amerykańskich. Można by zapytać dlaczego zakupiono zagranicą nowe typy, a nie wyprodukowano czegoś podobnego w kraju. Pod tym względem praktyka wykazała, że Ameryka wyprzedziła Europę w konstrukcji samolotów komunikacyjnych, dlatego, aby nie pozostać w tyle i prócz tego przeprowadzić odpowiednie studia i doświadczenia, które się później spożytkuje we własnych konstrukcjach, szereg państw europejskich, o bogatym i rozwiniętym przemyśle lotniczym, wprowadziło na swe linje komunikacyjne te typy samolotów amerykańskich, które w ilości kilku sztuk zakupiła i Polska. Polskie Linje Lotnicze „Lot“ są jedynym towarzystwem, które w ciągu szeregu lat swej działalności może się pochwalić taką wysoką regularnością lotów i ich bezpieczeństwem.

Lotnictwo sportowe nasze wykazało już swą wartość na arenie międzynarodowej. Sprzęt, jakim się ono posługuje, jest własny konstrukcyjnie i produkcyjnie. Słabą stroną tego lotnictwa jest mały stan ilościowy. Istniejące, zdecydowane tendencje, co do jego powiększenia, realizują się stopniowo, w miarę posiadanych środków, które są ciągle za szczupłe do wymagań.

Lotnictwo młodych — szybownictwo rozwija się doskonale ilościowo i jakościowo, zajmując pod względem wyczynów drugie miejsce za Niemcami, które na tem polu przodują światu.

Widzimy więc, że dotychczas w każdej dziedzinie

lotnictwa osiągnęliśmy sukcesy. Osiągnięcia te można mierzyć nie tylko zamiarami, ale w pierwszym rzędzie środkami. Możliwości rozwojowe lotnictwa są ściśle uzależnione od środków finansowych. Tam, gdzie, jak np. we Francji, budżet lotniczy jest mniej więcej równy budżetowi wojskowemu całej armii polskiej, tam oczywiście, inne trzeba postawić wymagania i nie można ich podciągnąć do naszego poziomu.

Według zapowiedzi Pana Ministra Spraw Wojskowych, lotnictwo polskie ma znaleźć źródło swego rozwoju w „Funduszu Obrony Narodowej“. Daj Boże — napawa nas to tylko zrozumiałą radością. I niewątpliwie lotnictwo polskie sprostą swym zadaniom rozwojowym, oraz zrealizuje hasło Wodza Naczelnego gen. Rydza-Śmigłego „Bądźmy silni“, jeżeli tylko otrzyma środki finansowe na ten cel.

Wartość lotnictwa zależna jest od jakości sprzętu i ludzi, którzy się nim posługują. I jedno i drugie posiadamy. Nie jest to gołosłowne twierdzenie, bo lotnictwo polskie miało już możliwość udowodnienia jego prawdziwości. Mamy doskonałych pilotów, zdolnych konstruktorów, rzetelnych mechaników i dobrych robotników. Dalszy zatem rozwój sił powietrznych Polski i utrzymanie ich na poziomie jakościowym i ilościowym, odpowiadającym mocarstwowemu stanowisku Polski, zależny jest w tej chwili wyłącznie od środków. A te leżą w rękach obywateli. Gdy znajdą się środki na rozbudowę lotnictwa, to już będzie rzeczą łatwą znalezienie takiej, czy innej formy organizacyjnej dla przyszłej polskiej armii powietrznej.

Forma ta oczywiście musi ulec zmianie, albowiem zagadnienia lotnictwa wojskowego i cywilnego domagają się odpowiedniego rozwiązania organizacyjnego.

Stale dokonywujący się rozwój lotnictwa na świecie narzucił już oddawna konieczność usamodzielnienia lotnictwa i uniezależnienia go od armii i marynarki. Powstały we wszystkich większych państwach (Anglja, Francja, Niemcy, Włochy) ministerstwa lotnictwa, w innych podsekretarjaty, kierownictwa aeronautyki i t. p. jako wyraz tej koniecznej niezależności, o której mowa. Lotnictwo stanowi dziś specjalnie trudny problem do rozwiązania, jeżeli kierownictwo nad nim znajduje się w kilku różnych resortach państwowych. Samolot, silnik, przemysł, wiedza, nauka, inżynier, pilot i mechanik jest ten sam w lotnictwie cywilnym, co i wojskowym. Lotnictwo jest jedno. Podział jego na wojskowe i cywilne, jest tym samym co podział np. oficerów na służbę czynną i rezerwę. Lotnictwo cywilne jest tylko naturalną rezerwą i dopełnieniem wojskowego na wypadek wojny. Jeśli zatem lotnictwo jest jedno, to dla dobra swego rozwoju powinno mieć jedno wspólne kierownictwo, własny budżet i własną politykę — oczywiście lotniczą. Wcześniej czy później musi dojść od tego w rezultacie, bo inne rozwiązanie nie istnieje. A. W.

Eskadra polskich samolotów myśliwskich P-11 przed startem



Król grecki Jerzy II ogląda polski samolot myśliwski P-24



SPORT SPADOCHRONOWY

V. SPADOCHRONY, ICH BUDOWA I SPOSÓB DZIAŁANIA

Spadochron, ten nieoceniony prosto przyrząd, który uratował tysiące istnień i to istnień najbardziej bohaterskich pionierów przestworzy powietrznych, ztraca dziś stopniowo swój pierwotny charakter „ostatniej deski ratunku“.

W dobie obecnej spadochron staje się przyrządem o coraz większej przydatności i dzisiejsza jego nazwa brzmi już archaicznie i nie odpowiada jego istocie. Właściwie biorąc słuszniej byłoby, ze względu na te zadania, które dziś spełnia, nazwać go „dźwigiem powietrznym“.

Zapomocą bowiem tych dźwigów opuszczać można z samolotów na ziemię tysiące ludzi, przy pomocy tych dźwigów wyrzuca się dziś z samolotów personel sanitarny, środki bojowe, jak amunicję, karabiny maszynowe, a nawet małe tankietki, wreszcie zwierzęta i środki żywnościowe.

Nie jest zupełnie wykluczone, a nawet próby w tym kierunku są już w toku, że spadochron w komunikacji lotniczej znajdzie jaknajszersze zastosowanie przy opuszczaniu z samolotów poczty lotniczej, oraz pasażerów i to nie tylko ze względu na grożące im niebezpieczeństwo.

Pobieżne wyliczenie tych licznych zadań, jakie spełnia dziś spadochron, wystarcza, by przekonać się o jego wielkim pożytku i tej olbrzymiej roli, jaką spełni w dalszym rozwoju lotnictwa. Nawet z dużą dozą słuszności można twierdzić, że bez spadochronów, lotnictwo posiadałoby dość ograniczone możliwości.

Nic więc dziwnego, że wykorzystanie spadochronu zatacza coraz szersze kręgi, zwłaszcza w krajach posiadających silne lotnictwo.

Masowy i spontaniczny poprostu rozwój sportu spadochronowego podkreśla wyraźnie kierunki i możliwości posługiwania się spadochronem. Uprawianie sportu spadochronowego bez dokładnej znajomości spadochronu jest zupełnie niemożliwe.

Tak u nas, jak i zagranicą zyskał całkowite uznanie i zaufanie spadochron sytemu „Irvin“, który w porównaniu z innymi systemami jest szczytem doskonałości.

Składa się on z 4-ch zasadniczych części:

1) tkaniny nośnej (inaczej kopuły spadochronu), do której wszyty jest cały szereg linek nośnych,

2) uprzęży spadochronu, - zawieszanej na linkach nośnych,

3) spadochroniku pomocniczego (t. zw. „pilocika“),

4) pokrowca, w którym umieszczony jest złożony spadochron.

Tkanina nośna posiada formę parasola i składa się, zależnie od wielkości spadochronu, z 20—28 pozszywanych ze sobą kawałków najlepszego jedwabiu. Każdy wycinek ze swej strony złożony jest z 4-ch klinów, pozszywanych skośnie (patrz rysunek).

W ten sposób przy 24 wycinkach spadochron liczy ogółem 96 klinów. Taki układ oraz specjalny rodzaj zszywania wycinków oraz klinów (szwy promieniowe i szwy skośne), mają na celu nadanie spadochronowi jego właściwej formy, a co ważniejsze, zapewnienie bezpieczeństwa przez wykluczenie większych pęknięć tkaniny nośnej.

W górnej swej części, t. j. w swem centrum, tkanina nośna posiada

okrągły otwór o średnicy około 9 cm, który ułatwia odpływ gromadzącego się w spadochronie podczas opadania powietrza. Otwór ten urządzony jest w ten sposób, że może być powiększony do 50 cm. średnicy.

Jak już nadmieniliśmy, tkanina nośna wykonana jest z najlepszego i specjalnie tkanego jedwabiu o wielkiej wytrzymałości na rozerwanie. W niektórych jednak państwach wykonywane są spadochrony i z bawełny, posiadające taką samą wytrzymałość co i jedwab. Większa waga i większa nieco objętość takich spadochronów nie odgrywa dziś żadnej prawie roli.

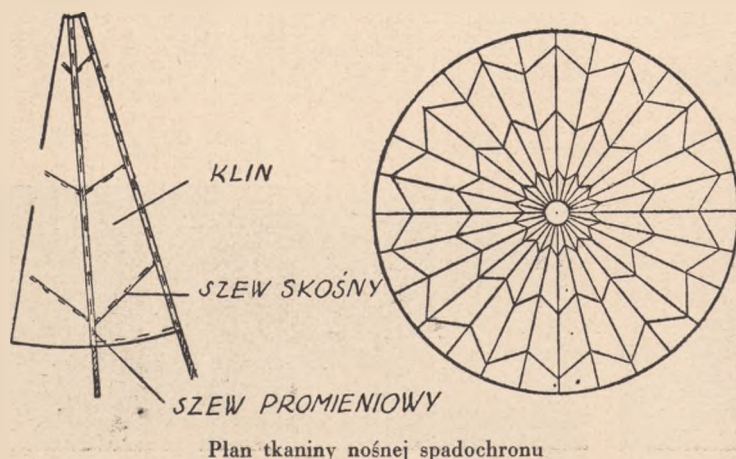
Linki nośne wykonane z jedwabiu, wszyte w tkaninę spadochronu wzdłuż szwów promieniowych, krzyżują się w centrum spadochronu. Długość linki od dolnego brzegu spadochronu do zawieszanej uprzęży waha się od 4,5 do 6,5 metrów, zależnie od typu spadochronu. Ilość linek odpowiada ilości wycinków tkaniny nośnej. Końce linek umocowane są do 2-ch uszek pokrowca, za które zaczepia się i pasy nośne uprzęży.

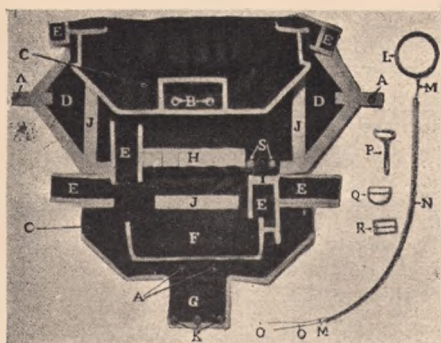
Uprząż, wykonana z pasów z tkanego płótna lnianego, uwzględnia właściwości anatomiczne ciała ludzkiego. Ma to na celu wykluczenie obrażeń podczas dość silnego szarpnięcia otwierającego się spadochronu.

Uprząż składa się systemu pasów i szelek z klamerkami i karabinkami (sprzączkami), które umożliwiają nałożenie i dokładne dopasowanie jej do tuszy i wzrostu człowieka.

Do linek, schodzących się w górnym otworze spadochronu, przymocowany jest zapomocą cienkich sznurków, jedwabny spadochronik pomocniczy, t. zw. „pilocik“, o średnicy 75—95 cm. Posiada on szprychy stalowe, które rozprostowują się pod działaniem sprężyn, otwierają go. W chwili otwarcia pokrowca, spadochronik pomocniczy wyskakuje z niego, otwierając się, a porwany prądem powietrza wyciąga za sobą z pokrowca i spadochron główny. W ten sposób przyspiesza on wydatnie czas otwierania się spadochronu, co ma szczególne znaczenie przy skokach z wysokości mniejszej.

Spadochron umieszczony jest w brezentowym pokrowcu, który





Pokrowiec spadochronu siedzeniowego, części metalowe upręży oraz kompletna linka zrywająca

A — oczka, B — uszka, C — dłuższe boki pokrowca, D — krótsze boki pokrowca, E — klapy narożne (narożniki, F — kłapa przykrywająca spadochron pomocniczy, G — kłapa, przykrywająca linkę zrywającą, H — opaski (taśmy przytrzymujące), I — otwór dla pasów nośnych, J — usztywnienie, K — zapięcie klapy, L — uchwyt, M — linka zrywająca, N — rurka elastyczna, O — zawleczeni na linkę zrywającą, P — sprzązka, Q — klamra „D” (klamra w kształcie litery D), R — klamra do dopasowywania upręży, S — oczka, w sąsiedztwie których pasy nośne przyfastrygowane są do pokrowca

w stanie rozłożonym przypomina swym kształtem kopertę (patrz rysunek). Pokrowiec przyczepiany jest do upręży zapomocą karabinku. Zamyka się on przy pomocy kłap. Zasadnicze klapy posiadają zaokrąglone uszka w kształcie stożków, które wchodzi w oczka, znajdujące się na jednej z kłap bocznych. Przez otwory w uszkach przepuszcza się zawleczeni, będące zakończeniem t. zw. linki zrywającej. Drugi koniec linki zakończony jest uchwytem kształtu pierścienia. Pociągając za pierścień wyciągamy linkę, a razem z nią i zawieszki z uszek. Następuje otwarcie kłap i wypadnięcie najpierw spadochronika pomocniczego, a w chwilę później i spadochronu głównego.

Aby uniknąć wypadku zaczepienia się linki, a przez to samo i przed wczesnego wyciągnięcia zawleczek, linka zrywająca przechodzi przez elastyczną rurkę. Pierścień umieszczony jest na piersiach skoczka lub w innym dogodnym dla jego odzyskania miejscu.

Spadochrony systemu „Irvin” są różnych typów, a mianowicie: typu normalnego o średnicy 7,31 m, typu ćwiczebnego o średnicy 8,53 m, typu rezerwowego o średnicy 6,70 m.

Typ pierwszy należy do normalnego wyposażenia lotnika. Jego wa-

ga wraz z uprzążą wynosi około 8 kg. Opada on z szybkością około 5 metrów na sekundę.

Typ ćwiczebny, posiadający średnicę większą, a więc mniejszą szybkość opadania (około 3,5 metra na sekundę) służy do celów ćwiczebno-treningowych. Sport spadochronowy opiera się właśnie na tym typie spadochronu.

Wreszcie typ rezerwow (zapasowy) jest uzupełnieniem spadochronu ćwiczebnego i wspólnie z nim tworzy komplet ćwiczebny.

Spadochrony wykonywane są w paru odmianach, zależnie od wymogów służby lotniczej. Istnieją więc spadochrony:

siedzeniowe, które służą zarazem jako poduszka siedzeniowa dla pilota,

kolanowe — przeznaczone dla personelu lotniczego, który musi wykonywać pewne prace związane z poruszeniem się w samolocie, np. fotografowanie,

plecowe dla załóg balonów, sterowców oraz pewnych typów samolotów.

W sporcie spadochronowym używany jest komplet ćwiczebny, składający się z jednego spadochronu plecowego i jednego piersiowego zapasowego.

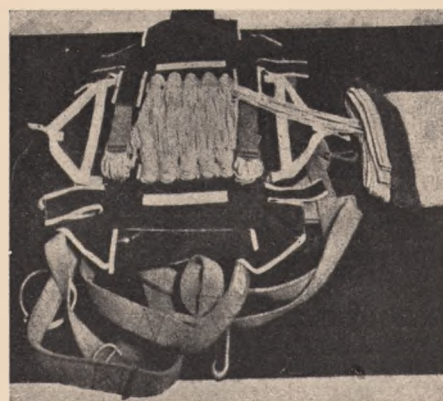
Jeśli chodzi o czas otwierania się spadochronu, to dla wszystkich typów jest on mniej więcej jednaki, a od chwili pociągnięcia za pierścień linki zrywającej do chwili całkowitego otwarcia się spadochronu upływa około 2-ech sekund.

Dokładna znajomość spadochronu, umiejętność jego układania, obchodzenia się z nim oraz konserwacji jest podstawą sportu spadochronowego. Najmniejsze przeoczenie, niedokładność podczas układania może spowodować złe funkcjonowanie spadochronu i wystawić na szwank życie ludzkie.

Sposoby układania i konserwacji spadochronu zawarte są w szczegółowych instrukcjach oficjalnych, a nauka ich musi się odbywać pod kontrolą i kierownictwem wyspecjalizowanego personelu.

Przy normalnej eksploatacji spadochronu żadne opóźnienia w jego otwarciu nie powinny mieć miejsca. Spotykane opóźnienia zależne są całkowicie od skoczka i mogą być wywołane:

1) niechlujnym lub nieprawidłowym ułożeniem spadochronu,



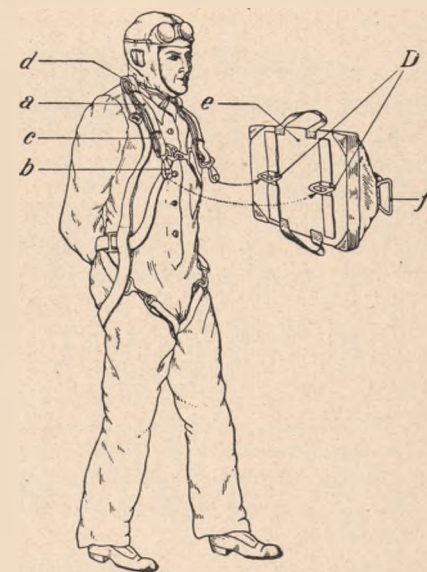
Zakończenie układania linek pod opaskami pokrowca spadochronu

2) zbyt późnym pociągnięciem za pierścień linki zrywającej,

3) nieprzepisowym skokiem z samolotu.

Jak wykazują doświadczenia obce przy dobrej organizacji sportu spadochronowego, skrupulatnym wyszkoleniu skoczków i należytem obchodzeniu się ze sprzętem spadochronowym wypadki z winy złego funkcjonowania spadochronu należą do rzadkości.

M. C.



Uprząż spadochronu piersiowego syst. Irvin i zawieszanie go na szelkach nośnych

a — Szelki nośne, b — Karabinki szelek nośnych, c — Miejsce związania szelek nośnych, d — Miejsce przywiązania szelek nośnych, do pasów ramiennych upręży, e — Pokrowiec ze złożonym spadochronem, f — Uchwyt linki otwierającej pokrowiec, D — Uszka do zawieszania spadochronu na karabinkach szelek nośnych

LOTNICTWO WOJSKOWE ZAGRANICĄ

SZWECJA

Szwecja, jedno z najkulturalniejszych i najbardziej pokojowych (ostatnia wojna przed 122 laty) państw, o powierzchni nieco większej niż Polska, ludności zaś — niewiele ponad 6 milionów ludzi, podwaja swój budżet lotniczy ze względu na niebezpieczną sytuację międzynarodową.

W roku ub. wydatki na lotnictwo wynosiły 9.900.000 koron (sto koron szw. = 135,80 zł.), w roku zaś bieżącym przyznano 20.900.000.

Między innymi na zakup samolotów przeznaczono 8.210.000 kor. wobec 2.300.000 w r. ub.

Stosunek budżetów wojska lądowego do marynarki wojennej i lotnictwa wojskowego stanowi w Szwecji w r. b. 7 : 3 : 2. W budżecie wojska lądowego istnieje jednak spora pozycja 3,5 milionów kor. na zakup artylerji przeciwlotniczej.

Lotnictwo wojskowe Szwecji od 1925 r. nominalnie stanowi samodzielna część siły zbrojnej i bezpośrednio podlega królowi. Król jednak przekazał zwierzchni nadzór nad niem ministrowi obrony narodowej.

Dowódca lotnictwa ma Sztab złożony z trzech oddziałów (1 — organizacja, mobilizacja, sprawy operacyjne; 2 — personel i wyszkolenie i 3 — informacyjny) oraz Radę powietrzną, zajmującą się sprawami zaopatrzenia (również 3 oddziały: wojskowy, techniczny i finansowo-kwaterunkowy).

Najmniejszą jednostkę lotnictwa bojowego stanowi dywizjon, składający się z 12 (myśliwski — 15) samolotów; odpowiada to właściwie naszej eskadrze.

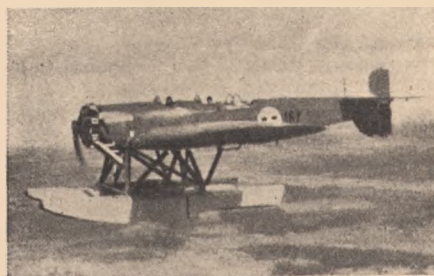
Dwa — trzy dywizjony tworzą flotyllę, dwie zaś flotylle — pułk (po szwedzku — *eskader*).

Dywizjonów ma być w tym roku: 10 obserwacyjnych i dalekiego rozpoznania oraz 10 myśliwskich i bombardujących.

Pułków jest 4 : 1. — lądowo-morski w Västarås, przeznaczony do pracy na rzecz Wielkiej Kwatery Głównej sił zbrojnych Szwecji; 2. — morski w Sztokholmie i Karlskronie, współpracujący z flotą morską; 3. — lądowy w Linköping i 4. — lądowo-morski w Östersund. Te dwa ostatnie współpracują z wojskiem lądowym.

Poza tem istnieje centrum wyszkolenia lotniczego, składające się ze

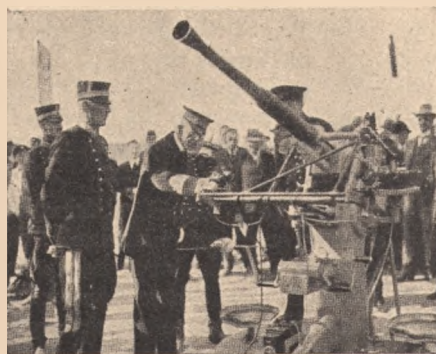
szkół: jednej pilotażu oraz dwóch — walki i bombardowania (lądowej i morskiej).



Heinkel 35 A
w szwedzkim lotnictwie morskiem



Obrazek typowo Szwedzki



Armata przeciwlotnicza Boforsa

Razem w r. b. samolotów będzie: w linii — 257 w szkołach zaś i w oddziałach treningowych — 80.

Szwedzka eskadra Fokkerów



Samoloty, oprócz myśliwskich, są przeważnie konstrukcji angielskiej: Hawker'y: „Hart” — jako lekki bombardujący, „Fury” — rozpoznawczy, „Osprey” — morski, Bristol „Bulldog” — myśliwski; pewne typy Haviland'ów — treningowe i szkolne. Niemieckie Junkres'y W 33 i W 34 pracują jako samoloty wojskowo-transportowe, holenderskie zaś Fokker'y C. V. E. i C. V. D. — współpracują z wojskiem niemieckim.

Oprócz Bristol'ów lotnictwo myśliwskie posiada samoloty własnej produkcji — Svenska „Jaktfalk” — 500 MK, o szybkości maksymalnej na wysokości 4.500 km — 310 km na godzinę.

Niedawno powróciła z Niemiec specjalna komisja, która studjowała tam ciężkie samoloty bombardujące. Samoloty takie wkrótce zostaną wprowadzone na uzbrojenie części eskadr szwedzkich. Piloci rzekomo przystąpili już do przeszkolenia na samoloty wielomotorowe.

Do zaopatrywania lotnictwa, zarówno wojskowego jak i cywilnego, istnieją po jednej fabryce — płatowców (w Linköping) i silników (w Trollhattan).

Lotnisk wojskowych i cywilnych czynnych i w budowie jest 46. W tem wyłącznie wojskowych — 20.

Sporo jest organizacji sportowo-zawodowych, popierających lotnictwo wojskowe. Poza Królewskim Aeroklubem w Sztokholmie z dwiema filjami (Göteborg i Malmö), istnieje 9 klubów lotniczych, 2 związki: inżynierów i techników lotniczych, związek pilotów, liga powietrzna (popierająca komunikację powietrzną) i liga modelarzy i szybowników.

Lotnictwo komunikacyjne ma dwa towarzystwa, które współpracują aż z sześcioma towarzystwami zagranicznymi różnych narodowości.

Obrona przeciwlotnicza składa się narazie z jednego pułku przeciwlotniczego o 4 baterjach artylerji i 1 — reflektorów.

Obserwator.

R E C E N Z J E

ZAŁOGA (Kino »Stylowy«)

Nigdy nie pisałem krytyki filmowej. Poza Charlie Chaplin'em i Gretą Garbo — bez drukowanego programu nie poznam bodaj żadnego innego gwiazdora, żadnej innej gwiazdy kinowej. Mam jednak poczucie różnicy pomiędzy filmem dobrym a złym.

Otóż *Zalogę* (L'Equipage), stworzoną podług powieści Kessel'a pod tą samą nazwą, którą — jeżeli się nie mylę — czytałem przed kilku laty w polskim tłumaczeniu, można śmiało zaliczyć do kategorii filmów dobrych — nawet bardzo dobrych.

Film odtwarza doskonale życie eskadry jednego z najpotężniejszych lotnictw świata — francuskiego — z czasów wojny światowej. Dzisiejsza młodzież lotnicza, mająca za sobą jednolitą szkołę oficerską, jednakowy wspólny mundur, dużą spokojną praktykę pokojową i wiele innych rzeczy, charakteryzujących prawdziwą organizację, z trudem zrozumie psychologię małego, lecz całkiem samodzielnego oddziału o pstrych mundurach, różnorakiej przeszłości i różnych upodobaniach ludzi, z r. 1916—18.

Oto młody *Capitaine*, dowódca eskadry, prawdopodobnie oficer zawodowy — mimo swej młodości — obciążony ogromem od-

powiedzialności za życie kilkunastu załóg, za ich pracę, od której wyników zależy powodzenia lub klęskę dwóch — trzech dywizji piechoty...

Oto *zalogę* — brodaty porucznik z brzuskiem, który porzucił piechotę dla lotnictwa, aby zaimponować... ukochanej żonie i gołowąsy podporucznik-obszernik wprost ze szkoły. Na ziemi i w powietrzu, rozgrywa się dramat kolizji miłości żołnierskiej i miłości obydwóch do jednej kobiety.

Oto *Chasseur-Alpin*, w berecie, z głęboką szramą od kuli na policzku, pielęgnujący żywą maskotkę eskadry — królika. Rubaszny — szef obserwatorów... Typy — jak żywe.

Znam życie lotnictwa na froncie, znam też życie lotnictwa francuskiego i zapewniam, że *Zalogę* warto obejrzeć. Młodzi zobaczą jak to bywało na wojnie, starsi przypomną sobie czasy „górne i chmurne“.

Byłoby może lepiej, gdyby aktorzy i reżyser zachowali więcej spokoju i umiaru w walkach powietrznych i zabawach kasy nowych. Nie zmienia to jednak ogólnej oceny filmu, jako bardzo dobrego.

S. A.

WARTO PRZECZYTAĆ...

Będąc pismem popularnym, przeznaczonym dla mas, „Lot“ musi poprzestawać na wiadomościach ogólnych i pomijać problemy techniczne oraz specjalne, któreby mogły interesować czytelników bardziej zaawansowanych w lotnictwie.

Postaramy się jednak zwracać uwagę w niniejszej rubryce na bardziej interesujące książki i artykuły fachowe, podając ich źródło tak, aby nasi czytelnicy mieli ułatwione pogłębianie swoich wiadomości lotniczych.

Zalecamy przede wszystkim przeczytanie (a jeszcze bardziej nabycie) specjalnego zeszytu Skrzydlatej Polski p. t. „Uczmy się latać“. Jest to bardzo starannie opracowany almanach lotnictwa polskiego, zawierający mnóstwo praktycznych wiadomości dotyczących nauki pilotażu motorowego, szybowcowego i balonowego. Cena zeszytu — 1 zł. Adres Administracji — Warszawa, Wawelska 3, P. K. O. 9511.

Interesujący się modelarstwem silnikowym znajdą artykuł w Nr. 5 Skrzydlatej, opisujący miniaturowe silniki do modeli latających.

Radzimy wszystkim modelarzom, aby przeczytali sobie pozatem artykuł w niemieckim czasopiśmie Segelflieger, Nr. 3 1936, mówiący o nowych zadaniach modeli w małej skali (a więc dużych).

Polecamy tomik poezji lotniczych J. Baykowskiego „Turkusowa Arena“ (cena 5 zł.).

OLEJE SAMOCHODOWE

GALKAR-LUX

PRZODUJĄ W KRAJOWEJ PRODUKCJI

„KARPATY“

Doświadczone Warsztaty Lotnicze

BUDOWA SAMOLOTÓW

WARSZAWA,

Okęcie Lotnisko

R · W · D

Telefon: 9.71-22

Telegram:

Dewuel Warszawa

WARSZTATY SZYBOWCOWE

SPÓŁKA Z OGR. ODP.

BUDOWA SZYBOWCÓW RÓŻNYCH TYPÓW

WARSZAWA, TOPOŁOWA — LOTNISKO, TELEFON 9-17-48

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie 10 zł., półrocznie 5 zł., kwartalnie 2 zł. 50 gr.

Zagranicą: rocznie 9 frank. szwajc., półrocznie 4½ frank. szwajc. Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.

Ceny ogłoszeń: Cała str. 1.000 zł., ½ str. 500 zł., ¼ str. 300 zł. Barwne na IV-tej str. okładki: Cała str. 1.200 zł., ½ str. 600 zł.

Komitet Redakcyjny:

Przewodniczący mjr. pil. A. Wojtyga. Członkowie: płk. inż. K. Moniuszko, mjr. pil. F. Haberek, inż. St. Krasuski.

Redaktor: Karol Koźmiński.

Wydawca: Zarz. Gł. L. O. P. P.

Redakcja i administracja: Warszawa, Wierzbowa 9, telefon 2-66-88.

Redakcja rękopisów nie zwraca.

