

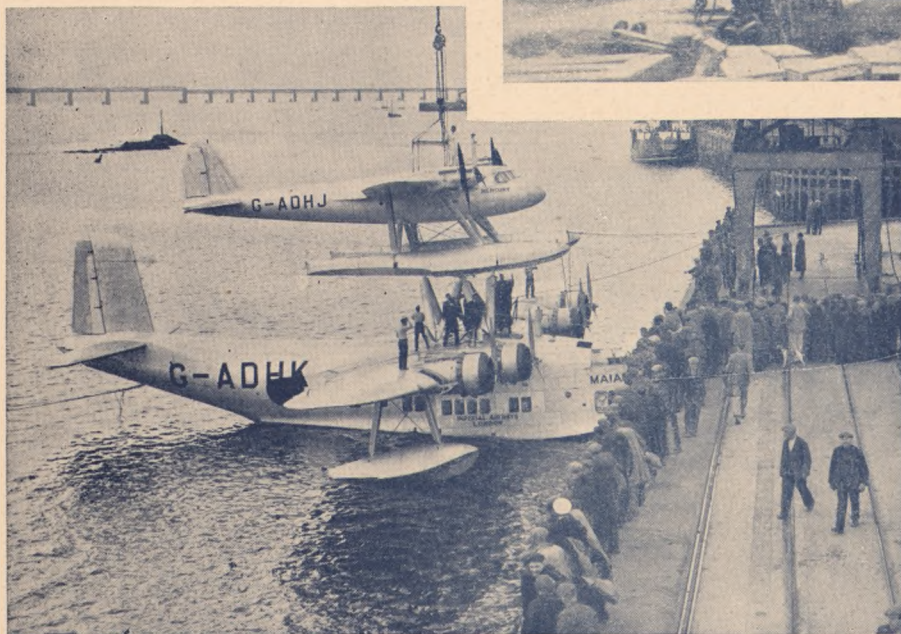
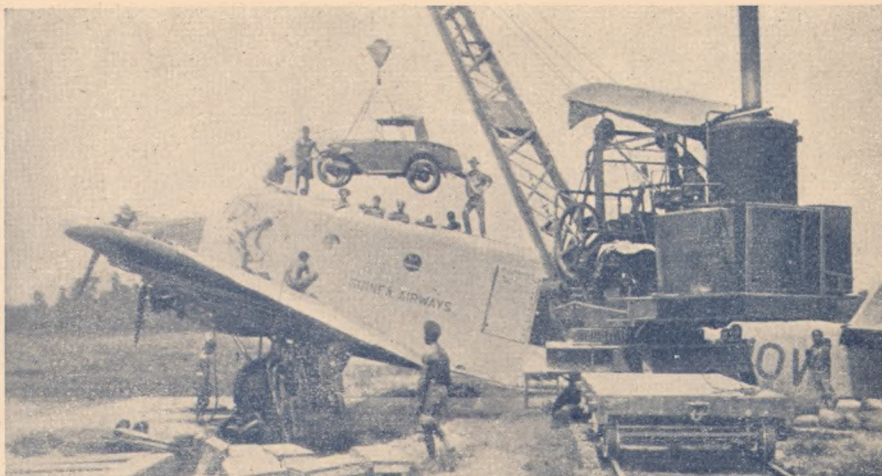
LOT I OPLG POLSKI

Kolekcja
Emila Koruasia



RZECZY CIEKAWE

Samolot stał się dziś jedynym środkiem, umożliwiającym komunikację między niedostępnymi miejscowościami a światem cywilizowanym. Samolotami przewozi się całe urządzenia kopalni, żywność, odzież, a nawet, jak widzimy na zdjęciu, i samochody.

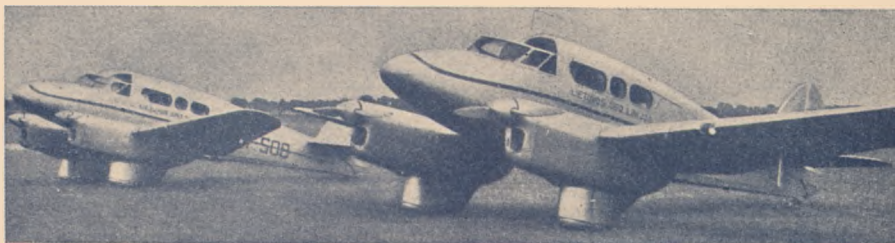


WIELKA BRYTANIA

Wodnopłatowiec angielski „Mercury” dokonał ostatnio rekordowego lotu ze Szkocji do Kapsztadu bez lądowania (13.000 km). Start samolotu obciążonego 10.000 litr. benzyny umożliwiony został przez zastosowanie samolotu pomocniczego „Mayo”. Zdjęcie przedstawia moment startu. (Samolot górny — „Mercury”, dolny — „Mayo”).

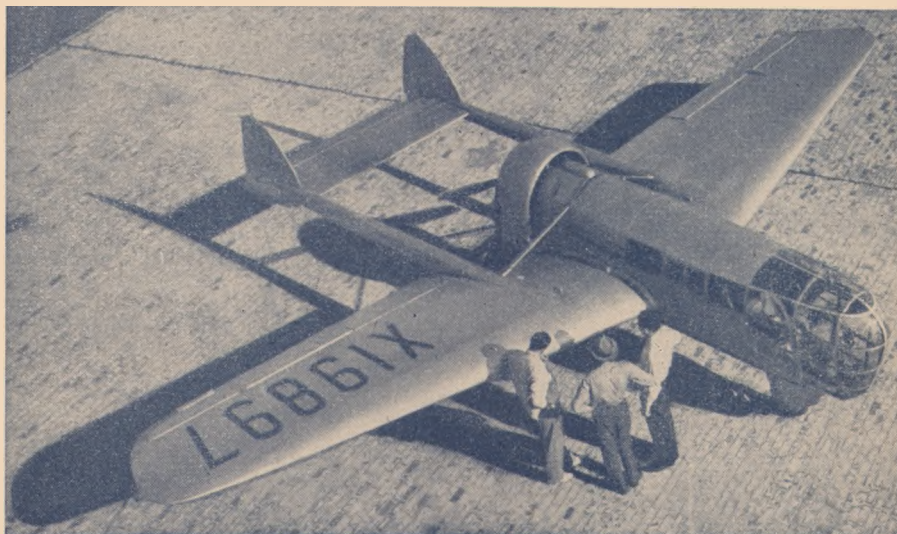
LITWA

Ministerstwo Komunikacji rozpoczęło prace nad zorganizowaniem państwowych linii lotniczych. W tym celu zakupiono w Anglii dwa samoloty Percival Q6s, które będą na razie utrzymywały komunikację między Kownem i Kłajpedą. Samoloty przystosowane są do przewozu 5 pasażerów oraz załogi, złożonej z 2 osób.



STANY ZJEDNOCZONE A. P.

Towarzystwo Abrams Aerial Survey Corporation of Lansing w Michigan zbudowało samolot specjalnie przystosowany do celów fotografii lotniczej (aerofotogrametrii). Abrams „Explorer”, jak nazwano ów samolot, wyróżnia się charakterystyczną budową, posiada większą szybkość (ponad 320 km/godz.) i pułap (około 9000 m), niż samoloty dotychczas używane do tego rodzaju prac. Równocześnie opracowano nowy typ aparatu fotograficznego, dostosowany do powyższych warunków. Wydajność pracy przy użyciu nowego samolotu znacznie wzrosła.



Kolekcja
Emila Kornasia

ROK WYD. XVI — NR. 10
PAŹDZIERNIK 1938 R.



LOT POLSKI

I OPLG



Fot. Ryś

Z XV TYGODNIA LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ



Fot. Poddębski

L. O. P. P.

NA ZAMKU KRÓLEWSKIM

Urządzając dorocznym zwyczajem piętnasty z kolei „Tydzień L. O. P. P.“, Zarząd Główny postanowił nadać mu specjalnie uroczysty charakter, albowiem Tydzień ten zbiegł się z XV rocznicą powstania tej tak zasłużonej organizacji społecznej.

Projektując szereg uroczystości w Warszawie, władze naczelne Ligi postanowiły wyłonić delegację, która miała udać się do Wysokiego Protektora L. O. P. P., Pana Prezydenta R. P. prof. Ignacego Mościckiego, aby prosić Go o zaszczytowanie Swą obecnością uroczystej akademii, jaka odbyła się podczas „Tygodnia“ w sali Rady Miejskiej w Warszawie.

Delegacji przewodniczył w miejsce nieobecnego chwilowo w Warszawie Prezesa Zarządu Głównego gen. Berbeckiego, prezes Rady Głównej p. minister Kühn. Towarzyszyli mu członkowie Zarządu Głównego — prokurator Lubodziecki i ppłk-pil. Wojtyga. Delegacja została

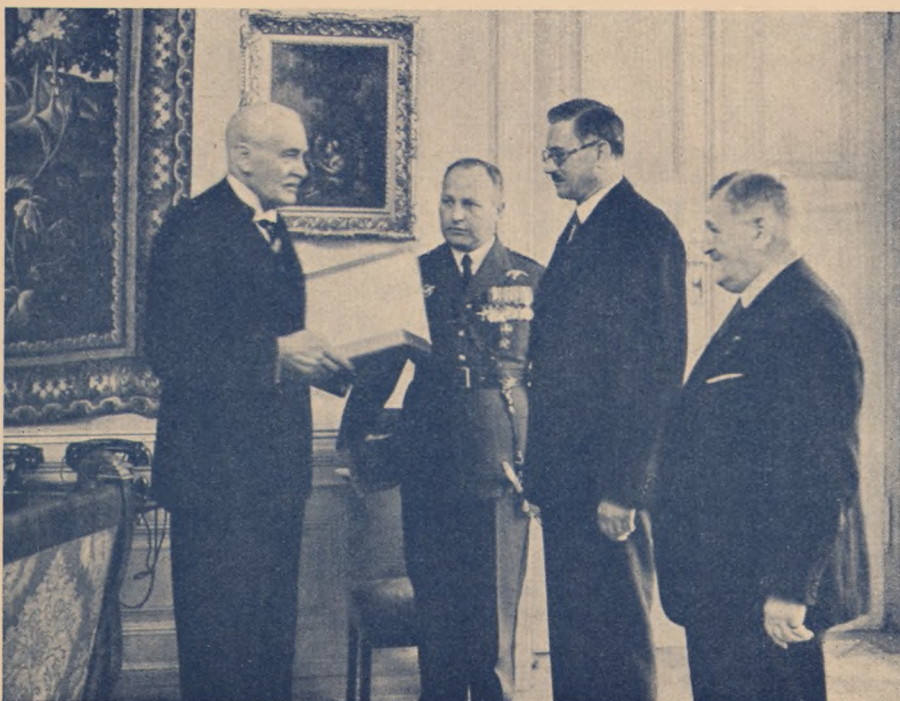
przyjęta na Zamku przez Pana Prezydenta, któremu przy tej okazji wręczono ozdobny egzemplarz wydawnictwa „XV-lecie L. O. P. P.“, ilustrującego dorobek Ligi od momentu jej powstania do chwili obecnej.

Jak zwykle, Pan Prezydent Mościcki przyjął delegację L. O. P. P. bardzo uprzejmie, interesując się żywo rozwojem instytucji, której udzielił Swego Wysokiego Protektoratu.

W czasie dłuższego pobytu delegacji u dostojnego Protektora poruszono szereg zagadnień, związanych z historią, życiem i rozwojem Ligi. Pan Prezydent R. P. doskonale zorientowany w sprawach L. O. P. P. nie szczędził wyrazów uznania dla dokonanej pracy rozwojowej, wygłaszając przy tej okazji szereg niezwykle trafnych i cennych poglądów oraz opinii na tematy nie tylko dotyczące L. O. P. P., ale i zagadnień ogólnospołecznych i państwowych.

„Wizyta Panów — mówił Pan Prezydent — jest dla mnie bardzo miła, bo przynosicie mi pokaz dorobku społecznego, który idzie niezaprzeczalnie na plus Polski. Gdy stykam się ze zdrowymi objawami wysiłków społecznych, podnoszących nas na wyższy poziom, to potęguje się u mnie optymizm i wiara w przyszłość Polski. Wspaniały rozwój L. O. P. P., gdzie indziej znów, jak np. w C. O. P. rozwój przemysłu polskiego, to wszystko objawy patriotyzmu, zdolności i pracowitości Polaków. Te objawy są źródłem usprawiedliwionego optymizmu. Gdy patrzy się na ten coraz większy dorobek Polski, to człowiek sam podnosi się na duchu i nabiera zaufania oraz wiary w niespożyte zdolności naszej rasy. Znam dobrze zagranicę i cechy charakterów różnych narodów. Nam zarzucano brak wytrwałości, zhytni i wybujały indywidualizm, brak dyscypliny i zgrania wysiłków całości dla osiągnięcia wyznaczonych celów. Może kiedyś tak było, dziś jednak nastąpiła wybitna poprawa na lepsze. Weźmy Szwajcara, Niemca, Anglika czy Francuza, czy w takich warunkach, w jakich pracuje polski inżynier i robotnik, osiągnięto takie rezultaty i w tak szybkim czasie, jakie myśmymy osiągnęli? Śmiem twierdzić, że nie. Wychodząc z niedoceniania nas, kiedyś określono nas lekceważąco, jako państwo sezonowe niezdolne do życia samoistnego na dłuższą metę. A dziś zdobyliśmy nie tylko szacunek, ale i uznanie zagranicą. Staliśmy się państwem, z którym muszą się poważnie liczyć nie tylko przyjaciele, ale i przeciwnicy.

Pan Prezydent R. P. prof. Ignacy Mościcki, Wysoki Protektor L. O. P. P. przyjmuje z rąk p. min. Alfonsa Kühna, Prezesa Rady Głównej L. O. P. P., książkę „XV-lecie L. O. P. P.” oraz zaproszenie na uroczystości XV-lecia.



Pan Prezydent R. P. przy pracy.

Fot. Pikiel

Widzimy więc, że Polska robi ogromne postępy na każdym polu: gospodarczym, przemysłowym, politycznym i społecznym. Już zrobiono bardzo dużo, ale pomyślmy, jak wiele jeszcze jest do zrobienia. Sukcesy już osiągnięte powinny napawać nas słuszną dumą i zaufaniem we własne siły.

Cieszy mnie bardzo, że instytucja społeczna, którą otaczam swym protektoratem i która mnie tak żywo obchodzi, osiągnęła tak piękne rezultaty swej pracy. Jest to niewątpliwa zasługa jej Prezesa Gen. Berbeckiego, znanego z niespożytej energii, jak i jej członków, umiających zjednoczyć swe wysiłki dla dobra Ojczyzny“.

Słowa Pana Prezydenta zapadły głęboko w nasze dusze. Cenna ich treść przepoiła nas wiarą we własne siły, będąc równocześnie najwyższym uznaniem dla instytucji przez nas reprezentowanej.

Ponad półtoramilionowa rzesza obywateli, zjednoczonych pod sztandarami L. O. P. P. do obrony kraju przed niebezpieczeństwem, zagrażającym z powietrza, otrzymała najwyższą nagrodę za swą ofiarną piętnastoletnią pracę w postaci uznania, płynącego z ust Głowy Państwa i Swego Wysokiego i Dostojnego Protektora. To zaszczytne uznanie nie powinno nam w żadnym wypadku przysłonić jednego z tak cennych i trafnych powiedzeń Pana Prezydenta: „Zrobiono już bardzo dużo, ale pomyślmy, jak wiele jeszcze jest do zrobienia“.

— Tak jest, na odcinku naszej pracy pozostaje społeczeństwu polskiemu jeszcze bardzo wiele do zrobienia.

A. Wojtyga



Gmach Teatru Wielkiego w Warszawie w czasie XV-go Tygodnia L. O. P. P.

XV-lecie działalności L. O. P. P. obchodzone było w roku bieżącym w ramach XV-go Tygodnia L. O. P. P. od 24 września do 1 października b. r., a więc w czasie historycznego Tygodnia zjednoczenia całego Narodu w walce o odzyskanie odwiecznych ziem polskich na Zaolziu. Żywiołowe manifestacje społeczeństwa, domagające się powrotu Śląska Zaolzańskiego do Macierzy, odbywały się w całym kraju przy dekoracji żółto-białych flag L. O. P. P.

Podkreślić tu należy dużą sprawność organizacyjną placówek L. O. P. P., które z jednej strony bardzo zaabsorbowane pracami fachowymi, związanymi z naprężoną sytuacją polityczną, potrafiły jednocześnie zdobyć się na organizację uroczystości XV-lecia L. O. P. P.

Być może, że dzięki tak historycznym momentom, które całe społeczeństwo polskie w tych dniach przeżywało, obchody jubileuszowe L. O. P. P. mniejsze znalazły echo, niż w normalnych warunkach. Więcej uwagi poświęcono w tym okresie pracom fachowym L. O. P. P.: interesowano się maskami przeciwgazowymi, schronami, pomieszczeniami uszczelnionymi, sprzętem oplt itp. I tu każdy mógł stwierdzić, jak wiele w tej dziedzinie zostało uczynione a jednocześnie o ile więcej można by zdziałać, gdyby obok 1.700.000 członków L. O. P. P. stało

całe wielomilionowe społeczeństwo polskie. Niewątpliwie „nauka w las nie pójdzie“ i szeregi L. O. P. P. po bezkrwawej na szczęście wojnie o ziemie zaolzańskie, wzrosną wielokrotnie.

Obchody jubileuszowe siłą rzeczy przybrały najbardziej uroczysty charakter w stolicy, choć na terenie całego Państwa rzucał się w oczy bardzo liczny udział społeczeństwa w imprezach XV-lecia. Oczywiście, największym powodzeniem cieszyły się pokazy lotnicze i tak już dziś popularne skoki spadochronowe.

Brak jest jeszcze szczegółowych danych o przebiegu Tygodnia na terenie poszczególnych Okręgów, stwierdzić jednak już można pełny sukces i ze spokojem oczekiwać dokładnych wyników.

Pierwszym zwiastunem zbliżających się uroczystości XV-lecia była prasa, która, należy to specjalnie podkreślić, z najwyższym zrozumieniem i wielkim nakładem pracy poświęciła wiele miejsca działalności L. O. P. P. — rozwijając przed całym społeczeństwem już w przededniu uroczystości jubileuszowych pełny obraz realnych osiągnięć L. O. P. P.

Dnia 24 września 1938 r. Warszawa przybrała wygląd odświętny: na domach, słupach ulicznych, balkonach, tramwajach, samochodach — powiewały żółto-białe fla-

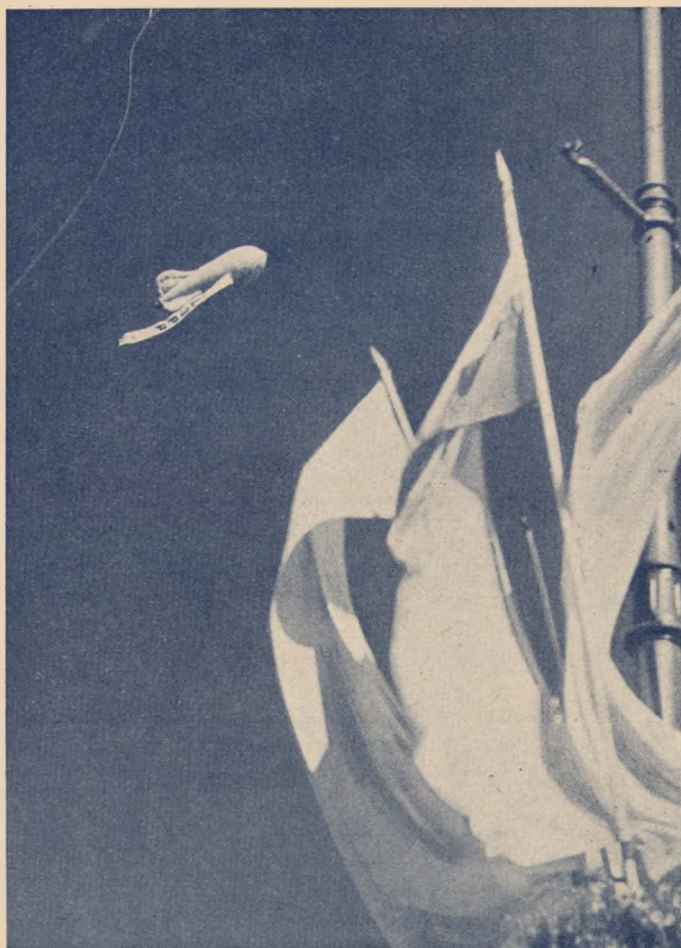
gi L. O. P. P. Na ulicach oczy przechodnia co chwila padały na plakaty L. O. P. P. i na hasła, umieszczone na transparentach: „Twórzmy rezerwy lotnicze“, „Młodzież na samoloty“, „Silne lotnictwo — to skuteczna obrona“, „Każdy musi przeszkolić się w oplg“, „Zorganizowanym i przygotowanym do obrony przeciwlotniczo-gazowej nic grozić nie będzie“.

O przygotowaniach uczynionych przekonywały przechodniów maski przeciwgazowe, w które zaopatrzeni byli policjanci, konduktorzy tramwajów i autobusów oraz listonosze. Nad placem Marszałka Piłsudskiego zawisnął balon, z którego zwieszała się wielka flaga L. O. P. P. Tegoż dnia wieczorem odbył się capstrzyk. Orkiestry w towarzystwie oddziałów, zaopatrzonych w maski przeciwgazowe przy świetle pochodni przedefilowały po ulicach Warszawy, zbierając się na placu Marszałka Piłsudskiego.



Fragment skoków ze spadochronem w Warszawie

J. E. ks. arcybiskup Gall celebrowe uroczystą mszę świętą

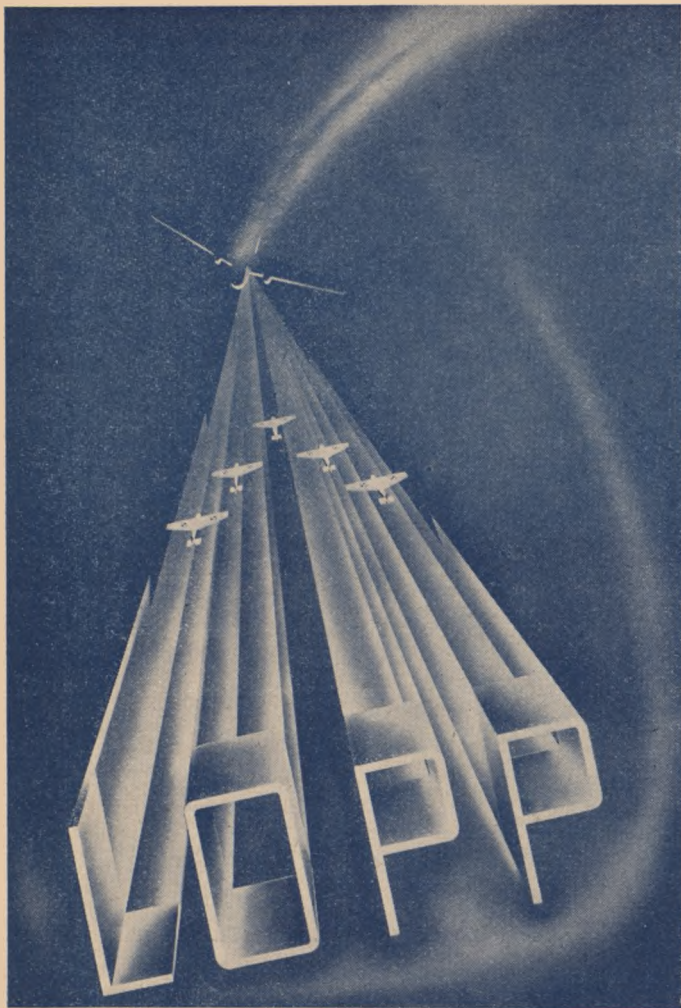


Balon na uwięzi umieszczony nad placem Marszałka Józefa Piłsudskiego w Warszawie

W niedzielę 25 września rozpoczęły się uroczystości jubileuszowe od nabożeństwa w kościele Archikatedralnym św. Jana, celebrowanego przez J. E. ks. arcybiskupa Galla. Po czym specjalna delegacja z prezesem Rady Głównej, b. min. inż. A. Kühnem i prezesem Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. dyw. inż. L. Berbeckim złożyła wieńce w Belwederze, na Grobie Nieznanego Żołnierza i pod pomnikiem Lotników. O godz. 12,30 odby-

Złożenie wieńca przed Pałacem Belwiderskim





Plakat XV Tygodnia L. O. P. P.

ła się w Radzie Miejskiej uroczysta Akademia przy licz-
nym udziale zaproszonych gości. W pięknie udekorowa-
nej sali zabrał głos prezes Zarządu Głównego L. O. P. P.
gen. dyw. inż. Leon Berbecki, który w krótkich słowach
nakreślił bogaty dorobek 15 lat działalności L. O. P. P.,
wznosząc na zakończenie okrzyk na cześć Najjaśniejszej

Złożenie wieńca przy Grobie Nieznanego Żołnierza



Rzeczypospolitej Polskiej, Pana Prezydenta Prof. Dr.
Ignacego Mościckiego, Wysokiego Protektora L. O. P. P.
oraz Wodza Naczelnego Marszałka Edwarda Śmigłego-
Rydzia.

Następnie wygłosił przemówienie wiceminister inż.
Aleksander Bobkowski, podkreślając niezwykle pomysł-



Plakat sprawozdawczy

Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. dyw. inż. Leon Ber-
becki przemawia na akademii L. O. P. P.



ny rozwój L. O. P. P., zwłaszcza w okresie energicznej pracy prezesa gen. dyw. inż. Leona Berbeckiego oraz wielkie zasługi, położone na polu lotnictwa i oplg.

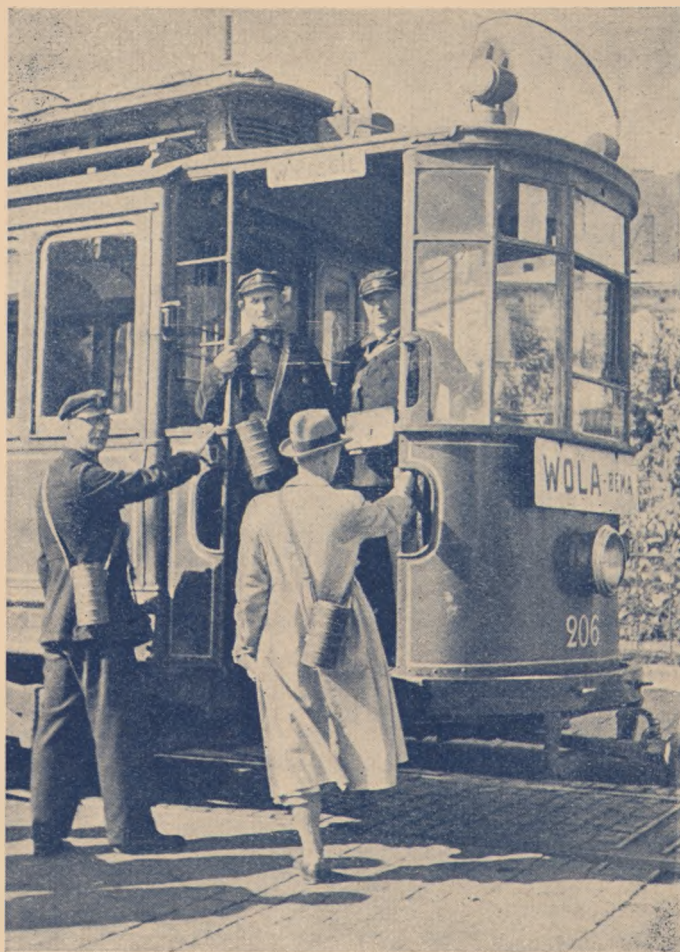
Akademii zakończyła część koncertowa z udziałem Sławy Czerwińskiej-Orłowskiej, Jerzego Czaplickiego i Henryka Szatkowskiego.

Po południu w tejże sali Rady Miejskiej prezes Rady Głównej L. O. P. P. inż. A. Kühn w obecności prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. dyw. inż. Leona Berbeckiego, dokonali dekoracji Odznakami Honorowymi L. O. P. P. szeregu zasłużonych działaczy L. O. P. P.

Na lotnisku Mokotowskim odbyły się pokazy akrobacji samolotów i szybowców oraz skoki spadochronowe.

Specjalna wdzięczność należy się Polskiemu Radiu, które doceniając znaczenie pracy L. O. P. P. dla obronności kraju, poświęciło L. O. P. P. wiele miejsca w swoim programie. M. in. transmitowało akademię w sali Rady Miejskiej oraz nadało w czwartek dnia 29 września specjalne słuchowisko pt. „Na srebrnym weselu”.

Po uroczystym dniu niedzielnym cały tydzień trwała ożywiona akcja propagandowa L. O. P. P. na terenie



Tramwajarze z maskami



Przed Belwederem. Warta honorowa i poczet sztandarowy L. O. P. P.

Złożenie wieńca pod pomnikiem Lotników w Warszawie

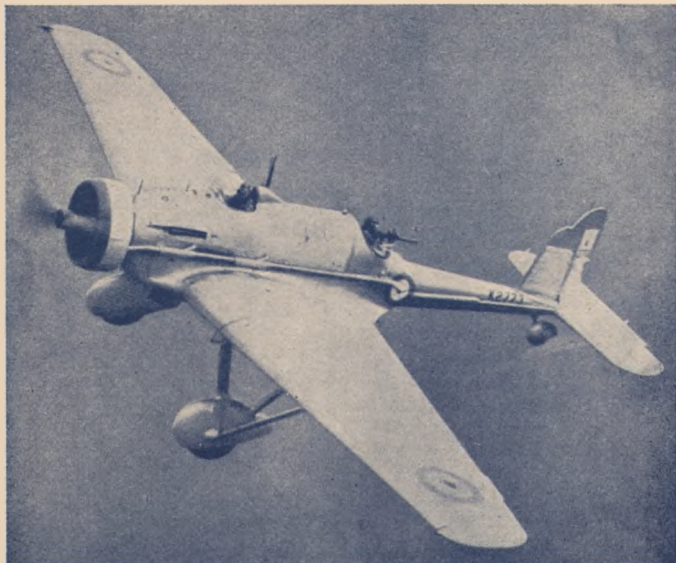


wszystkich okręgów, w czym nieocenione usługi oddała prasa, opisująca obszernie i życzliwie przebieg imprez L. O. P. P. oraz informująca szczegółowo społeczeństwo o dokonanych, bieżących i zamierzonych pracach L. O. P. P.

Obecnie L. O. P. P. rozpoczęła już 16 rok swej pracy, szybkie postępy organizacyjne L. O. P. P. oraz coraz większe zrozumienie w społeczeństwie jej celów i zadań każą się spodziewać dalszych wyników.

Fragment dekoracji osób zasłużonych Odznaką Honorową L. O. P. P.





Samolot liniowy Handley Page H. P. 47

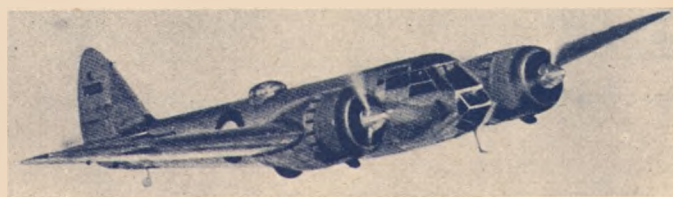
WOJNA, KTÓREJ NIE BYŁO

Świat przeżywa zdarzenia polityczne, które jak w kalejdoskopie zmieniają się z dnia na dzień. Zaledwie kilka tygodni dzieli nas od dni pełnych grozy i napięcia, niosących widmo wojny europejskiej w zanadrzu. Przeciwny człowiek nie był w stanie zorientować się w zmieniającej się co chwila sytuacji politycznej. Dzienniki poranne zapowiadały szereg dokonanych i projektowanych pociągnięć dyplomatycznych, a wieczorem zbiły je, jako już nieaktualne. Jeszcze w naszej pamięci pozostały echa kryzysu, jaki przeżyła Europa środkowa. Błyskawiczne zajęcie i wcielenie Austrii do Rzeszy Niemieckiej zaskoczyło świat. Jednego dnia kraj niezależny o wielowiekowej tradycji państwowej przestał istnieć, jako twór wolny i niepodległy. Świat ze zdumieniem patrzył na zmianę karty Europy. Ci, którzy mieli strzec porządku rzeczy ustalonego traktatem Wersalskim, nie kwapili się do przeciwstawienia się agresywnym poczynaniom Hitlera. Po Austrii przyszła kolej na Czechosłowację. Państwo powołane do życia przez koalicję w wyniku zwycięskiej wojny światowej, traci posiadane terytoria na rzecz sąsiadów bez jednego strzału, czy głosu sprzeciwu. Inna rzecz, że organizm tego państwa, będącego kopią dawnej Austrii pod względem zlepek różnych narodowości i terytoriów, nie był zdolny do życia i wcześniej, czy później musiał się rozpaść, ale tym niemniej niepodległość tego państwa została zagwarantowana 20-cia lat temu przez potęgę, rządzącą światem.

Pomimo traktatów i sojuszków Czechosłowacja przestała istnieć w dotychczasowej formie. Początkowo żądali Niemcy autonomii dla kraju Sudeckiego, należącego do Czechosłowacji i zamieszkałego przez zwarte masy ludności niemieckiej. Później zaczęto mówić o plebiscycie, któryby określił przynależność tego kraju do Czechosłowacji lub Niemiec. W szybkim tempie i te żądania stały się nieaktualne, gdy Hitler zażądał od Czechosłowacji zwrotu ziem, zamieszkałych przez Niemców.

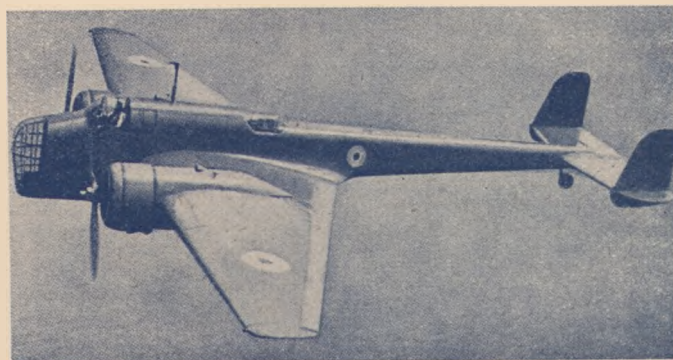
Gdy w pertraktacjach dyplomatycznych Praga starała się odwlec decyzję, zyskać na czasie i skłonić sojuszników do obrony nienaruszalności granic Czechosłowacji, Hitler zagroził wojną i wysłał ultimatum. Czechosłowacja zarządziła mobilizację i ogłosiła, że ultimatum niemieckiego nie przyjmuje. Świat znów stanął zdumiony wobec agresywności Hitlera. Zdawano sobie sprawę, że wojna Niemiec z Czechosłowacją zamieni się bardzo łatwo w wojnę europejską, jeśli nie ogólnoswiatową.

Widmo wojny stanęło w całej swej grozie przed Europą. Mocarstwa, które dotychczas trzęsły światem ugięły się przed wolą dyktatora Niemiec, przed siłą, jaką reprezentował. Te same państwa, które kiedyś powołały do życia Czechosłowację, radziły jej przyjąć warunki



Bombowiec średni Bristol 142 M. „Blenheim I“

Bombowiec średni Handley Page H. P. 52 „Hampden“



niemieckie. Starano się za wszelką cenę uniknąć wojny. Hitler samą jej groźbą odniósł ponowne zwycięstwo. Dumny Albion i zwycięska Francja patrzyły bezradnie, jak ginie twór stworzony przez nich, który miał być zaporą dla Niemiec, a stał się pomniejszycielem ich siły i potęgi.

Nikt nie negował słusznych praw Polski, Niemiec i Węgier do terytoriów, zamieszkałych przez rdzenną ludność tych narodowości, a zagrabionych przez Czechosłowację. Ale również nikt nie spodziewał się, że mocarstwa gwarantujące niepodległość Czechosłowacji tak łatwo ustąpią i zgodzą się na rozbiórkę państwa, stworzonego przez nich. I znów jesteśmy świadkami radykalnej zmiany mapy Europy, zdawałoby się, że na dłuższy czas nie naruszalnej. Ustąpiono przed widmem wojny, przed groźbą jej rozpetania, przed siłą, jaką na szalę swych żądań rzucili Niemcy.

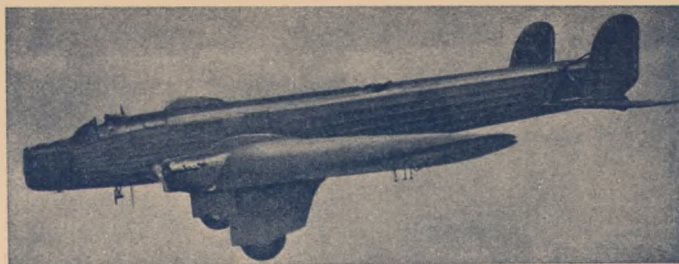
Dziś sytuacja stała się jasna, ale był czas, że zdawało się, iż bez wojny, bez krwi rozlewu nie może dojść do spełnienia ultimatywnych wymagań niemieckich.

Wielu ludzi zadawało sobie pytanie, dlaczego Anglia i Francja tak panicznie boją się wojny i ulegają żądanom niemieckim kosztem swego prestiżu mocarstwa. Czyżby uступliwość tych państw leżała w ich bezsile? Przeczą temu olbrzymie sumy budżetów tych państw, łożone na zbrojenia. Przeczy temu stan sił zbrojnych na lądzie, morzu i powietrzu, jakimi oba państwa sojusznicze dysponują.



Samolot torpedowy Fairey „Swordfish“

Samolot myśliwski Armstrong-Whitworth A. W. 35 „Scimitar“



Bombowiec Fairey „Hendon I“

Gdzież zatem leży przyczyna niespotykanej dotychczas uступliwości wobec Niemiec? Sytuacja stała się wprost paradoksalna. W Monachium najwięcej miarodajni reprezentanci Anglii, Francji, Niemiec i Włoch przyznali swymi podpisami prawo do rozbioru Czechosłowacji. Rozbiór ten jest dalszym olbrzymim wzmocnieniem potęgi Niemiec. Zapewniano się w rozmowach dyplomatycznych o zamiarach pokojowych, o konieczności ograniczenia zbrojeń, ale każdy z uczestników tej konferencji po powrocie do domu zapowiedział konieczność spotęgowania zbrojeń dla swego bezpieczeństwa.

Sojusz Francusko-Sowiecko-Czechosłowacki właściwie prysł, bo ani Francja, ani Sowiety nie kwapiły się do wojny z Niemcami o całość gwarantowanych przez siebie granic czechosłowackich.

Dla wymuszenia zgody mocarstw na rozbiór Czechosłowacji, Niemcy zmanifestowały przed Europą pokaz swej siły. Urządzono olbrzymie manewry, mobilizując 1,5 milionową armię, bogato i nowocześnie wyekwipowaną. W swych przemówieniach kanclerz Hitler i marszałek Goering głosili światu bez ogródek, że mają wspaniałą i liczną armię oraz najlepsze i najsilniejsze lotnictwo na świecie. Manifestacja sił niemieckich nie opierała się na pustych frazesach, jeśli mocarstwa europejskie zdecydowały się uступić Niemcom i zaspokoić ich żądania, byle tylko uratować pokój.

Jednym z głównych czynników siły Niemiec jest ich lotnictwo. Ono to spędzało sen z powiek nie tylko politykom i odpowiedzialnym za bezpieczeństwo kraju sztabom wojskowym, ale i całej uświadomionej o niebezpieczeństwie powietrznym ludności. Kiedy trwały gorączkowe narady dyplomatów, a deszcz not, protestów, propozycji, rad i wskazań zalewał ministerstwa spraw zagranicznych zainteresowanych państw, nad Tamizą i nad Sekwaną przystąpiono gwałtownie do budowy schronów przeciwlotniczych, do zaciemniania miast, do organizacji obrony przeciwlotniczej ludności. Jeszcze z większym pośpiechem, ale nie tak jawnie przystąpiono do montowania obrony przeciwlotniczej środków czynnych. Strach padł na Londyn i Paryż. Zdawano sobie jasno sprawę z niebezpieczeństwa, jakie dla Anglii i Francji stwarzało potężne lotnictwo niemieckie. Wiedzano o tym, że niemieckie napady z powietrza na miasta Anglii i Francji w czasie wojny światowej były dziecinną zabawą w porównaniu z tym, czego mogło dokonać obecnie lotnictwo



Samolot myśliwski Hawker „Hurricane“



Samolot myśliwski uzbrojony w armatę „Fantomé“

niemieckie. Nastrój trwogi potęgowały coraz to gorsze wiadomości, napływające z placu boju dyplomatycznego. Kanclerz Hitler coraz silniej pobrzękiwał mieczem, a marszałek Goering coraz częściej wspominał o potęgach powietrznych sił zbrojnych Rzeszy. Niebezpieczeństwo powietrzne malowało się w coraz ciemniejszych barwach przed zatrożonymi oczami ludności francuskiej i angielskiej. Pisma codzienne i fachowe wprost twierdziły, iż naród nie jest przygotowany do wojny, a specjalnie do obrony przed niebezpieczeństwem, zagrażającym z powietrza, oskarżając miarodajne osobistości o brak należytych poczynań w tym kierunku.

Przed groźbą wojny powietrznej mocarstwa ustąpiły. Cóż, że Francji broniły doskonale fortyfikacje linii Maginota, a Anglii potężna flota? Te środki obrony mogły powstrzymać skutecznie nieprzyjaciela ziemnego ale nie powietrznego. Ponad linią Maginota i flotą angielską bombowce niemieckie mogły siać śmierć i zniszczenie w miastach i skupiskach ludzkich, położonych nawet daleko w głębi kraju od niezdobytych linii obrony ziemnej i morskiej.

Tu zatem, w nieprzygotowaniu do wojny powietrznej i obrony przeciwlotniczej swych krajów trzeba szukać przyczyn ustępliwości mocarstw i zgodę na ponowne wzmocnienie Niemiec. Nawet tak agresywna i dążąca do wywołania konfliktu europejskiego Rosja Sowiecka wycofała się z zapowiadanej akcji zbrojnej pomocy dla swej sojuszniczki Czechosłowacji.

Wypadki potoczyły się dalej normalnym trybem. Do wojny nie doszło. Niemcy dokonali swego dzieła. Sama

groźba wojny wystarczyła, aby wymusić zgodę mocarstw na akt przeciwny ich interesom. Nic więc dziwnego że w tej sytuacji premierzy Anglii i Francji ratując pokój zapowiedzieli równocześnie konieczność wzmocnienia zbrojeń, a specjalnie zbrojeń powietrznych. Zdano sobie sprawę z faktu, że groźbie siły można się tylko siłą przeciwstawić.

W naszych rozważaniach główny nacisk położyliśmy na siły powietrzne, które największą w omawianym konflikcie mogły odegrać rolę. Przypatrzmy się zatem, jak według oceny niemieckiej¹⁾ przedstawiają się siły powietrzne zainteresowanych mocarstw.

Czechosłowacja:

6 pułków lotniczych (7 w organizacji), rozporządzających:

180	samolotami rozpoznania bliskiego
60	„ rozpoznania dalekiego
180	„ myśliwskimi
90	„ myśliwskimi ciężkimi
90	„ bomb. lekkimi
48	„ bomb. ciężkimi

648 samolotów w jednost. bojow. (1 linii)

750 „ w rezerwie

1398 samolotów ogólnie

Personel lotnictwa:

740 oficerów, 980 podoficerów, 7000 żołnierzy z tego personel latający 680 oficerów i 760 podoficerów.

Anglia

W kraju:

350	samolotów myśliwskich
600	„ bombowych
168	„ rozpoznawczych
30	wodno-samolotów

1148 samolotów w jedn. bojowych

¹⁾ Dane cyfrowe zaczerpnięto z „Handbuch der Luftfahrt 1937 — 1938”.

Wodno-samolot dalekiego wywiadu Vickers-Supermarine „Stranraer“



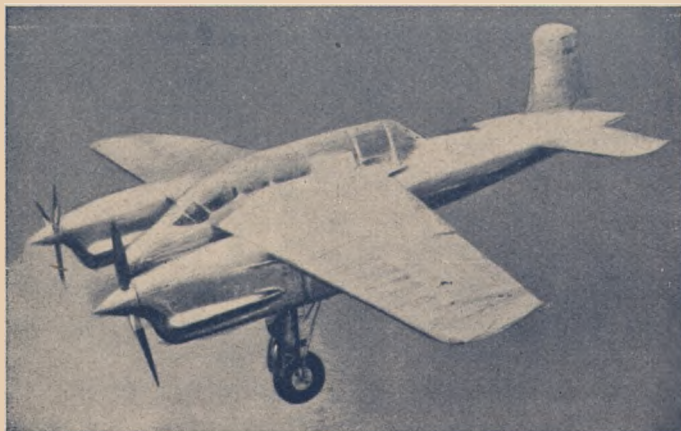
w marynarce:

48 samolotów myśliwskich
138 „ rozpoznawczych
36 „ bomb. (torpedo)
222 samolotów w jedn. bojowych.

W koloniach:

222 samoloty bombowe
60 samolotów rozpoznawczych
24 wodnosamolotów
306 samolotów w jedn. bojowych.

Razem Anglia posiada 1676 samolotów w 1 linii i takąż samą cyfrę w rezerwie, t. j. ogólnie 3352 samoloty. Do końca 1937 roku ilość samolotów w 1 linii podniesiono do 2.050 sztuk, a w rezerwie ponad 100⁹/₀.

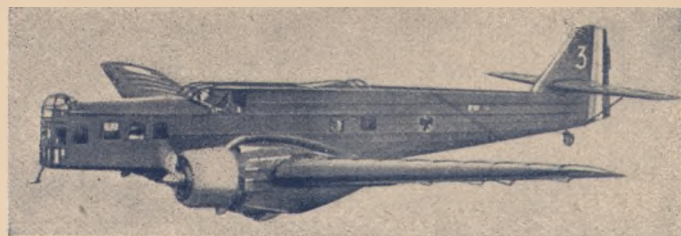
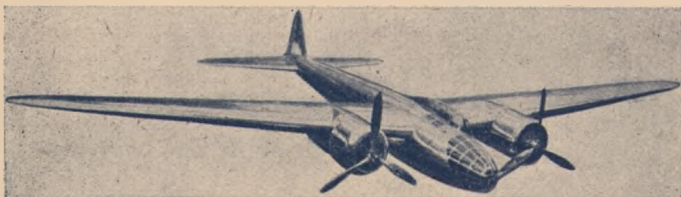


Samolot liniowy Hanriot 220

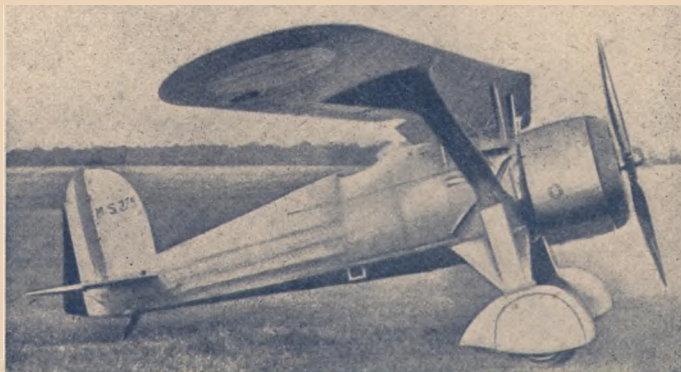


Samolot myśliwski z armatą Devoitine D 510

Amiot 341



Bombowiec Bloch 210 „Verdun“ 1936



Samolot myśliwski Morane-Saulnier 245 — C 1

Personel lotniczy składa się z:
5314 oficerów, 147 kadetów, 600 zast. ofic. 13.533 podoficerów, 42.800 żołnierzy w służbie czynnej.

Francja:

Armia powietrzna posiada:

570 samolotów bomb.
400 „ rozpozn.
600 „ myśliwskich

1570 samolotów w jedn. bojowych
(360 samolotów rozpoznawczych w armii lądowej).

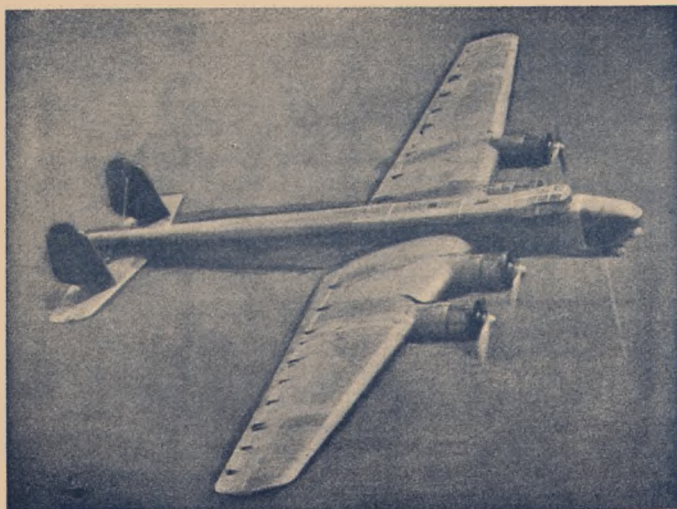
W marynarce:

100 samolotów bombowych
215 samolotów rozpoznawczych
15 samolotów myśliwskich
330 samolotów w jedn. bojowych.

W Afryce i koloniach:

145 samolotów bombowych
325 samolotów rozpoznawczych
30 samolotów myśliwskich
500 samolotów w jedn. bojowych.

Razem Francja posiada 2760 samolotów w 1-szej linii i odpowiednią ilość w rezerwie. Personel lotniczy: 3365 oficerów, 53.500 podoficerów i szeregowców. W tym około 3500 pilotów i 3000 obserwatorów oraz strzelców samolotowych.



Wielki samolot bojowy Dornier DO 19



Samolot bojowy Junkers Ju 86 k.

A więc widzimy, że w wypadku wojny między Czechosłowacją a Niemcami, gdyby zgodnie z zapowiedzią w obronie Czechosłowacji wystąpiła Francja i Anglia, wszystkie te państwa mogłyby zmobilizować natychmiast następujące siły lotnicze:

	Samolotów			Razem
	rozpozn.	myśliw.	bomb.	
Anglia	168	350	600	1118
Czechosłowacja	240	270	138	648
Francja	400	600	570	1570
Razem	808	1220	1308	3336

Obliczając siły lotnicze tych trzech państw mówimy tu tylko o samolotach, znajdujących się w chwili obecnej w jednostkach bojowych, (eskadry i dywizjony),

a więc zdolnych do natychmiastowego użycia. Nie podajemy w naszym obliczeniu samolotów, znajdujących się w marynarce i koloniach, oraz w rezerwie. Samoloty te, a specjalnie rezerwowe, mogłyby być użyte dopiero po jakimś czasie po zmobilizowaniu sprzętu i ludzi.

Podane tu cyfry odnoszą się do stanu z 1937 r., a więc niewątpliwie w międzyczasie stan ten powiększył się, dzięki nieprzerwanemu, a ciągle potęgowanemu wyścigowi zbrojeń.

Jakąż siłę zbrojną w powietrzu reprezentują Niemcy? W dociekaniach na temat sił niemieckich musimy sięgnąć do źródeł oceny innych państw, bo jest rzeczą zrozumiałą, że Niemcy poza ogólnikowym określeniem, iż siły te są największe i najlepsze w Europie, nie zdradzą nam swych tajemnic wojskowych.

W 1937 roku stan niemieckich sił lotniczych obliczono na około 3000 samolotów w 1-szej linii. Ocena istotnej wartości sił lotniczych jest różna. I tak według źródeł włoskich Niemcy mają 28 pułków lotniczych po 100 samolotów, tj. razem 2800 samolotów. Francuzi podają cyfrę zbliżoną do oceny włoskiej, natomiast Anglicy określają stan lotnictwa niemieckiego na około 4000 samolotów w 1-szej linii. Personel lotnictwa niemieckiego określają Włosi na 8000 oficerów i 52.000 podoficerów i szeregowych.

Jest rzeczą zrozumiałą, że do cyfr tych należy się odnosić z dużą rezerwą. Cyfry te dotyczą stanu z przed 1—2-ch lat, a więc zapewne są już w rzeczywistości odpowiednio zwiększone. Zwiększenie ilościowe lotnictwa nie dotyczy tylko Niemców, ale również Anglii i Francji, które stale powiększają swe budżety przeznaczone na zbrojenia powietrzne. Jedna tylko zachodzi różnica, że według zgodnej opinii specjalistów lotniczych różnych krajów, Niemcy dozbroili się w powietrzu w tak błyskawicznym tempie, iż wyprzedziły zdecydowanie na tym polu inne państwa.

Obliczając siły Niemiec z przed 2-ch lat na 3.000 samolotów, a siły Anglii, Francji i Czechosłowacji na cyfrę nie o wiele wyższą, możemy wnioskować, iż wtedy

Samolot myśliwski Henschel Hs 123



panowała pewna równowaga sił powietrznych pomiędzy dzisiejszymi partnerami. Obecnie, po upływie 2-ch lat sytuacja zmieniła się prawdopodobnie zdecydowanie na korzyść Niemców. Pamiętamy przecież oświadczenie kanclerza Hitlera z przed kilku lat, że dążyć będzie do takiej rozbudowy lotnictwa niemieckiego pod względem ilościowym i jakościowym, aby dorównać połączonym siłom powietrznym Anglii i Francji.

W ostatnim oświadczeniu marszałka Goeringa znajdujemy nie tylko potwierdzenie realizacji zamierzeń kanclerza Hitlera, ale nawet stwierdzenie, iż lotnictwo niemieckie przekroczyło in plus swój plan rozbudowy. Ma ono być obecnie silniejsze od lotnictwa Anglii i Francji nie tylko pod względem ilościowym, ale głównie ja-



Bombowiec noeny Avia F 39

kościowym, albowiem wyposażone jest w najnowocześniejszy sprzęt, przewyższający pod względem wartości bojowych sprzęt zagraniczny.

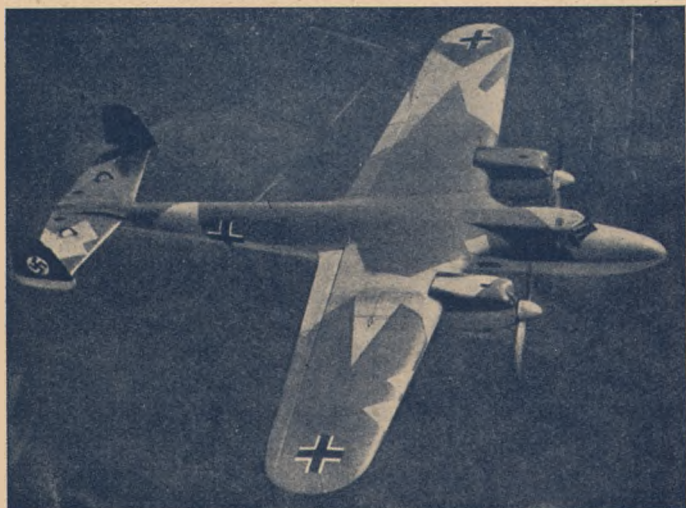
W lotnictwie jakość sprzętu i ludzi będzie niejednokrotnie była nawet przewagą ilościową, jeżeli ona składać się będzie z gorszego sprzętu i załóg. O tym, że sprzęt lotnictwa niemieckiego jest doskonały nie potrzeba przekonywać, znając ich możliwości konstrukcyjne i produkcyjne. Że materiał ludzki jest równie pierwszorzędny, wiemy wszyscy, widząc w jakim duchu jest wychowywane młode pokolenie niemieckie. Niemcy stworzyły Ministerstwo Lotnictwa i potężną armię powietrzną, która jest niezależnym elementem sił zbrojnych obok armii i marynarki. Do lotnictwa pociągnięto najszerze warstwy młodzieży umiejętną propagandą i wychowaniem. Zapowiedziano, że „naród niemiecki musi być narodem lotników“ i to konsekwentnie realizuje się z roku na rok. Lotnictwo w Niemczech jest dumą narodu, jest wykładnikiem jego wielkości i siły. W tych warunkach żyje i rośnie personel lotniczy, przepajając się wysokimi wartościami moralnymi i patriotycznymi, oprócz swego skrupulatnego i doskonałego wykształcenia fachowego.

Przypatrując się bliżej sytuacji, jaka się wytworzyła w Europie a porównując wartości bojowe, jakie reprezentowały państwa zainteresowane w konflikcie Czesko-słowacko-Niemieckim, możemy wytłumaczyć sobie wiele rzeczy. Nie dalecy będziemy od prawdy, gdy szukać będziemy przyczyn uległości pokojowej Anglii i Francji wobec Niemiec, nie w czym innym, a w potędze zbrojnych sił powietrznych Rzeszy niemieckiej.

Koalicja Angielsko-Francuska nie była jeszcze zdolna do skutecznego przeciwstawienia się lotnictwu niemieckiemu na wypadek konfliktu zbrojnego, wołała zatem ustąpić, aby zyskać na czasie i wzmocnionymi zbrojeniami w powietrzu nie tylko dorównać Niemcom, ale ich przewyższyć.

Jakie nauki płyną dla nas z tej lekcji historii, której byliśmy świadkami. Wnioski są proste i stale niezmiennie. Świat liczy się tylko z silnymi. Sama groźba siły wystarczy, aby utrzymać pokój i nakazać sobie posłuch. Ci, którzy będą przygotowani do odparcia każdego niebezpieczeństwa, zagrażającego ich Ojczyźnie, utrzymają się na powierzchni życia niepodległego. Słabi muszą zginąć.

W.



Samolot liniowy Dornier DO 17 k



Samolot myśliwski Praga E 45

Samolot dalekiego wywiadu i lekki bomb. dzienny Aero 100





Główna ulica Guidonii. Gmach radia

LOTNICZE MIASTO WE WŁOSZECH

Do lotniczego miasta we Włoszech, Guidonii, nie łatwo się dostać. Sześć dni trwało, zanim otrzymałam pozwolenie zwiedzenia serca lotnictwa włoskiego, gigantycznego laboratorium, w którym rodzą się prototypy nowych statków powietrznych.

Gdy wreszcie przekroczyłam wysoki mur, okalający miasto lotnicze, spotkało mnie rozczerowanie. Bo na pierwszy rzut oka nic się w nim nie dzieje. 8 białych parterowych i jednopiętrowych budynków, rozrzuconych wśród kwiatów i zieleni, z opuszczonymi żaluzjami, sprawiają na pierwszy rzut oka wrażenie nowoczesnych domów mieszkalnych. Ale z dali dobiega głuchy warkot motorów. A ulice i ścieżki, obramowane oleandrami i palmami, noszą nazwiska pilotów, którzy zginęli śmiercią lotników. I od razu wiadomo, że Guidonia nie jest jedną z „niewinnych“ kolonii pionierskich, jakie rozsiadły się licznie na osuszonych błotach Pontyjskich, lecz największym laboratorium lotniczym na świecie, kolebką takich potęg, jak Savoia Marchetti, Caproni, Breda i innych.

Guidonię, maleńkie miasteczko pionierskie, położone w pobliżu historycznego Tivoli, założono dopiero w r. b. Guidonia — olbrzymie miasto lotnicze, istnieje już 7 lat i sztab inżynierów, techników i mechaników bez przerwy pracuje nad nowymi wynalazkami w dziedzinie lotnictwa.

Guidonia obejmuje trzy działy.

Dział pierwszy — przygotowanie materiału chemiczno-technologicznego, studia nad materiałami, ulepszenie konstrukcji prototypów itd.

Dział drugi — instalacje przyrządów na pokładach samolotów.

Wreszcie dział trzeci — aparaty, motory, sekcja aerodynamiczna, sekcja hydrodynamiczna i dział eksperymentalny.

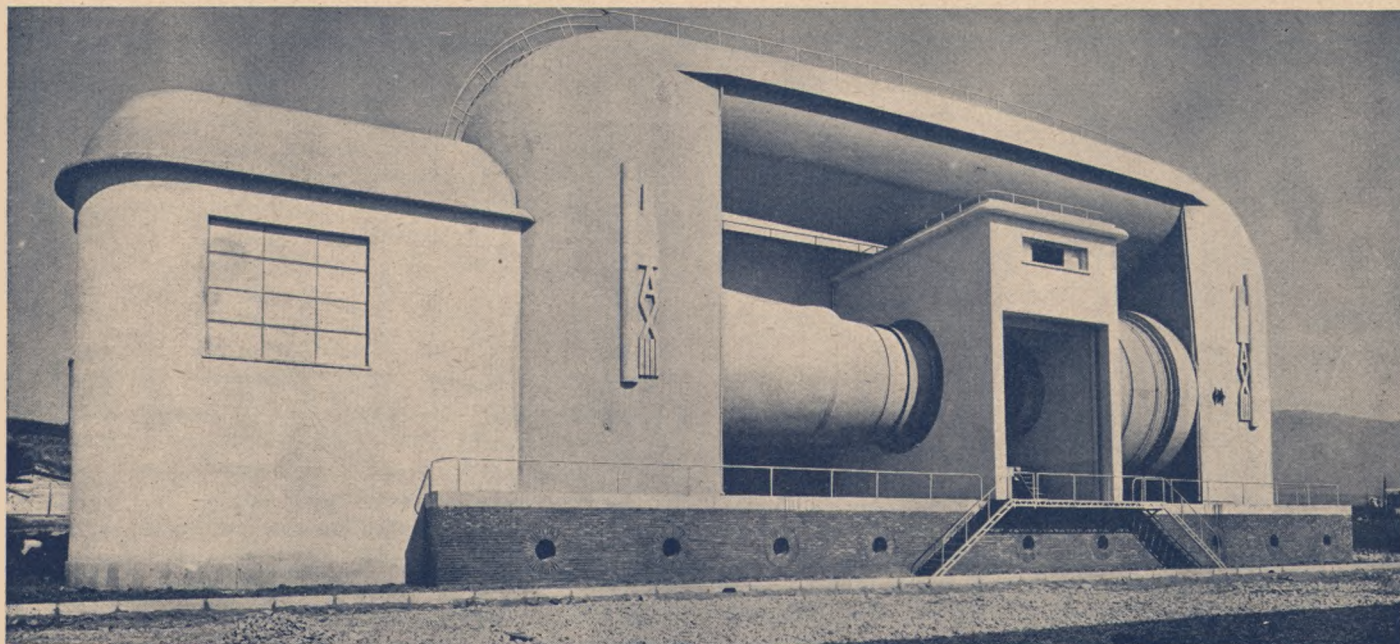
Oprowadzana przez jednego z oficerów, zwiedzam kolejno wszystkie działy w tempie iście lotniczym. Włosi są dumni ze swojej Guidonii, i wizyta zagranicznego dziennikarza zdarza się bardzo rzadko. Ale ze zrozumiałych powodów — nie mogą mu pokazać wszystkich laboratoriów, wszystkich działów, wszystkich wynalazków.

Ale i to, co dozwolonym mi było zwiedzić, budziło zachwyt dzięki nowoczesnym metodom, ogromnemu rozmachowi, z jakim prowadzone są prace w sercu lotnictwa włoskiego i jego rozmiarom.

O rozległości miasta lotniczego świadczy fakt, że chociaż z jednego budynku do drugiego jechaliśmy samochodem, łaskawie użyczonym przez gen. Ferrari, dyrektora Guidonii, podróż po mieście lotniczym trwała przeszło dwie godziny!

Sale rysunkowe... laboratorium do mierzenia dźwięków... do badania przyrządów pokładowych... warsztaty... sale o ścianach wykładanych skórą królików, nie przepuszczających dźwięków i sale do mierzenia dźwięków... dział fotograficzny...

Jak w naszym Instytucie Badań Lotniczych, tylko niewspółmiernie większym i urządzonym z o wiele większym rozmachem.



Tunel aerodynamiczny

Ciekawy jest tunel hydrodynamiczny, w którym dokonywają się próby prototypów hydroplanów.

W długiej, wąskiej oszklonej hali zbudowano sztuczny kanał długości 50 m i 4 m głębokości. Model hydroplanu zawieszony jest na ramieniu dźwigni, przytwierdzonej do specjalnego wozu, umieszczonego na szynach. Model, uruchomiany elektrycznością, leci z szybkością 20 m na sekundę. A wraz z nim biegnie po szynach wóz, w którym „urzęduje” obserwator i aparat kinowy.

Zwiedzamy cztery tunele aerodynamiczne, mijamy betonową pochylnię startową. W dole rozpościera się zieleń wojskowego lotniska doświadczalnego. Obok hangar. Udaje się dostrzec jedynie skrzydło samolotu...

Główna ulica, ciągnąca się od bramy wejściowej, nosi nazwę ulicy gen. Aleksandra Guidoni.

Nie każdy, kto zmarł śmiercią lotnika, ma swoją

ulicę w mieście lotniczym. Ale każda ulica nosi nazwę bohatera lotnictwa, a bohaterem był bezwzględnie gen. Guidoni.

Gen. Guidoni, który brał udział w wyprawie gen. Nobile, zginął śmiercią lotnika 27 kwietnia 1928 roku, próbując nowy model spadochronu. Wiedziony dziwnym przecuciem, przed startem samolotu, zostawił list do płk. Fiore (obecnie generała), prosząc go, aby w razie śmierci ktoś inny wypróbował spadochron.

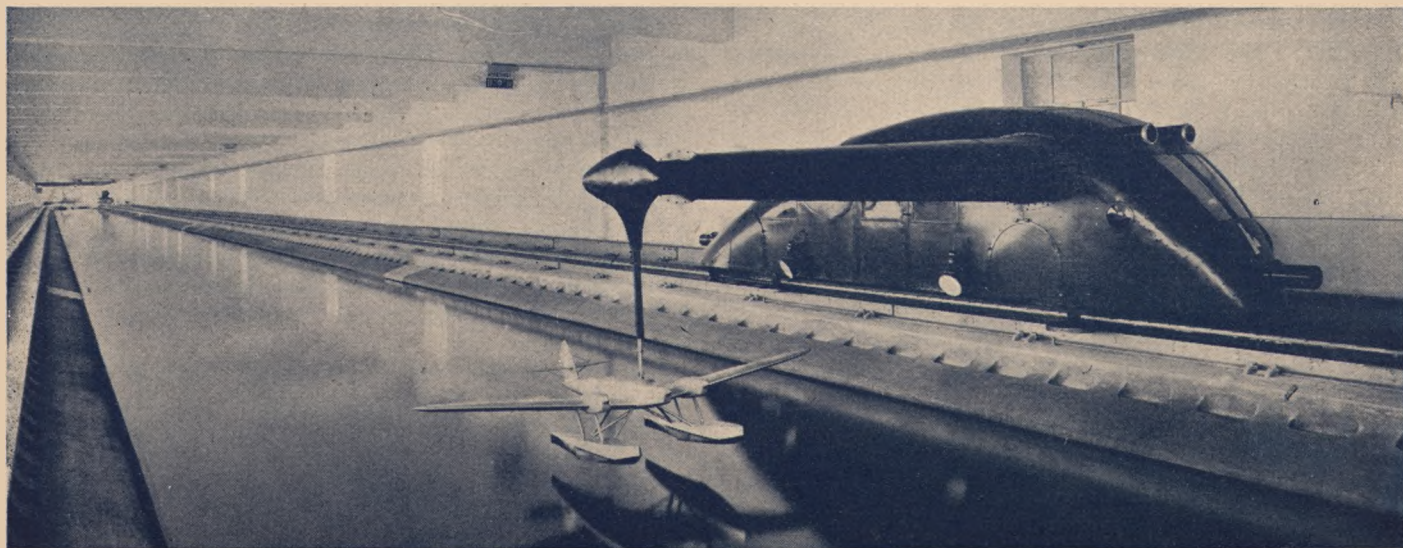
Był to ostatni lot gen. Guidoni, bo w krytycznym momencie spadochron nie otworzył się...

Płk. Fiore spełnił pośmiertną prośbę kolegi. Tym razem spadochron nie zawiódł...

Miasto lotnicze otrzymało imię gen. Guidoni, a na miejscu wypadku wzniesiono pomnik bohaterowi.

St. Osińska

Tunel hydrodynamiczny



PRZYGODA KAPITANA KONARSKIEGO



ystarczy spojrzeć na kapitana Konarskiego, by odnieść uczucie, iż człowiek ten jest szczęśliwy. Mało tego. Ten człowiek jest pełen głębokiej, wewnętrznej harmonii, promieniującej na otoczenie i sprawiającej, iż każde środowisko gdzie znajduje się kapitan Konarski odczuwa na sobie dziwny, niepojęty urok człowieka, który idzie przez życie rozsiewając naokoło trzeźwy, realny światopogląd, dobry, niefałszowany humor i prostotę w obejściu. Uściskawszy rękę kapitana wyczuwa się prawie namacalnie spokojny, łagodny prąd, który płynie z tego człowieka. I w tej chwili przychodzi na myśl jakieś niejasne porównania o twardym gruncie wśród grzęzawisk, o skale opierającej się zwycięsko kłębom fali. I tak już zawsze pozostanie w wyobraźni. Gdy ujrzy się skałę, pomyśli się: Konarski, gdy się patrzy na Konarskiego, myśli się: skała. Odrazu czuje się do tego człowieka dziwne zaufanie. Potem przeradza się to w bezgraniczną wiarę. Gdy Konarski swoim mocnym matowym głosem powie: — Zrobi się — wiadomo, iż prędzej niebo i ziemia przewrócą się, niż zawiodą słowa kapitana.

Patrząc na tego wspaniałego człowieka niejednokrotnie też zastanawiałem się, czy był on takim zawsze, czy też mieliśmy tu do czynienia, jak bywa to czasem, z człowiekiem, który „sam stworzył siebie“, który — pod wpływem tych czy innych pobudek — dzięki swemu charakterowi, swej woli z przeciętnego zupełnie materiału wypracował nowe zupełnie, dumne „ja“ — wzór dla tych którzy go otaczają.

I — muszę tu przyznać — kapitana Konarskiego znanego mi oddawna poznałem dopiero naprawdę, gdym raz rozmawiał z nim dłużej, czy raczej — gdym kiedyś, tak się jakoś złożyło, słuchał spowiedzi jego życia.

Był wieczór. Ziemią płynęła wiosna; czuło się ją w każdym podmuchu wiatru, w każdym atomie ziemi. Bzy rosnące tuż przy werandzie wybuchały żywiołowymi zgęszczeniami i parowały gęstym zapachem. Niebo nad nami było szafirowe, zciemniając się jak toń morza pod cienistym brzegiem. Gdzieś daleko szumiało miasto. Nad nami zahuczał ciężki samolot, rozwibrował na krótko rechotaniem trzech motorów cały dom i przeniósł się zapadając w noc. Gwiazdy nieliczne, blade i świeże, jak zwykle gwiazdy na wiosnę połyskiwały w górze.

Niewiem, jak i kiedy zagadnąłem Konarskiego o jego przeszłość. Chodziło mi o to czy ten człowiek urodził się z poczuciem istoty życia, czy osiągnął to po długich walkach. Twarz kapitana bowiem nie zdradzała niczego. Była twarzą człowieka energicznego, a to jak wiadomo maskuje i zaciera przejścia i zawody.

Konarski ujął kielich z winem, brzęknął nim o mój — Na zdrowie — zęby, wspaniałe zęby człowieka, który okiełznał los i dorwał się do samej treści życia, zabłyśły

w mroku. — Prawda, jak bzy pachną? — zaciągnął się z lubością wonią i przytknął usta do brzegów kielicha. Wtedy ktoś na mgnienie uchylił drzwi do pokoju. Pręga światła upadła kapitanowi na twarz i ukazała skupione, czujne rysy. Patrzyłem wtedy na tę twarz pełen zachwyty i tak ją zapamiętałem na zawsze. Silna, męska twarz człowieka, którego w życiu nie może zaskoczyć, który na wszystko ma z góry zdecydowaną odpowiedź i zdecydowane postępowanie. Człowiek, który niczego się nie ulęknie, przed niczym się nie cofnie z wyjątkiem rzeczy niskich i plugawych.

Drzwi zamknięto. Konarski znowu znalazł się w cieniu i jakby znajdując w nim zachętę, zaczął swym spokojnym, głębokim głosem opowieść, która była krótką historią jego życia.

— Wiem, wy mi zazdrościcie i powiadacie, że złapałem szczęście za rękę. Niech i tak będzie. Zgadza się z tym. Co mnie jednak zastanawia, to, że mnie często pytacie czy przyszło to samo, czy wydarłem to siłą i wolą.

Zciszył głos i tonem jakby się z kimś przekomarzał mówił cicho.

— A ja poprostu sam nie wiem ile jest w tym łaski Niebios a ile mej zasługi. Jedenaście lat temu byłem na najlepszej drodze do roztrwonienia się na drobne części. Nie nazywam tego zepsuciem, nie. To tylko roztrwonienie się. Bo jakże można inaczej nazwać to, jeżeli młody, pełen zapału i energii człowiek poprzestaje na pierwszym celu, który mu zapewnia tylko byt, a potem już dalej rzeczy idą siłą bezwładności i rozpędu. Tysiące drobnych celów, nieumiejętność ich wyboru, posegregowania, odwalenia na bok celów marnych, opanowują człowieka. Niepostrzeżenie zostaje omotany nimi gęsto jak wodorostami. Gdy czyni wysiłek w jednym kierunku, natychmiast dwadzieścia innych dochodzi do głosu i czyni reakcję.

Ale ja się bawię w moralizatora — zaśmiał się lekko. — No więc przystąpmy do rzeczy. Kto to był przed dziesięciu laty, podporucznik Konarski? Każdy którego zapytanoby wówczas o mnie, odrzekłby bez chwili wahania. — To nieżył w gruncie chłopak. — Więcej nie mógłby dodać na moją korzyść choćby nie wiem jakby się wysilał. Sam byłem o sobie bardzo wysokiego mniemania. Jeżeli chodzi o służbę, nie tylko, że nie mogli mi nic zarzucić, ale stawiali za przykład. W krótkim czasie po przybyciu do pułku dałem się poznać jako dobry lotnik któremu powierzano z ufnością najcięższe zadania.

W tym, myślę, tkwi największe niebezpieczeństwo dla młodego szczeniaka, jaki tylko co ukończył szkołę. Bo na miły Bóg, być dobrym lotnikiem, to nie znaczy jeszcze być pełnowartościowym człowiekiem. Pierwsze powodzenia uderzają człowieka do głowy; wydaje mu się, że jest ośrodkiem dokoła którego kręci się cały świat. Lata idą, zastyga się w tym przeświadczeniu, a po-

tem gdy już przyjdą rozczarowania, jest zapóźno, by uchwycić istotny rytm, by wpaść na swoje miejsce w życiu. Człowiek jest wykończony.

Co do mnie byłem na najlepszej drodze do tego. Jeżeli by ktoś umiejący patrzeć na ludzi głębiej scharakteryzowałby wtedy moje życie, to mógłby łatwo powiedzieć: „powierzchnowość, blichtr, dużo rozkrzyczanej bufonady“. Odwalałem służbę i wpadałem w wir życia. Źle się wyraziłem. Wpadałem w użycie. Kobiety? Tak. Zresztą nie nadużywałem. Miałem jakieś instynktowne i wrodzone wyczucie umiaru. Zajmowałem się przy tym dużo sportami i brałem nagrody.

Żyłem w złudzeniach. Wydawało mi się, że mam około samych przyjaciół. Śmiał bym się z tego, gdyby jakiś przewidujący mędrzec powiedział wtedy, że mam conajwyżej może jednego przyjaciela. Sądziłem, że kocham te wszystkie miłe i piękne kobiety, jakie mnie obdarzały tym samym uczuciem. Nie wierzyłbym również w to gdyby mi powiedziano, że w istocie nie kocham żadnej z nich i żadna mnie nie kocha.

Tak biegło życie. Niby wesołe, zawadiackie, pełne humoru i śmiechu, lecz w gruncie puste. Niekiedy przechodziły chwile zastanowienia, że treść życia powinna wyglądać inaczej. Były to jednak chwile krótkie, szybko zdmuchiwane przez masę wrażeń ciągle świeżych, ciągle odnawiających się i zmieniających, ciągle kipiących. Ot zwyczajna rzecz — młodość. Płyne się wtedy przez świat gładko, jedwabście, podchodząc do każdej przeszkody z ciekawością, ze sportowym nastawieniem.

Aż razu pewnego — Konarski oparł się o balustradę i zapatrzył się w cienie wieczoru jakby wyławiając stamtąd przeszłość. — Było to jesienne popołudnie. Sobota. Zajęcia były już ukończone. Siedzieliśmy w kasynie przy obiedzie. Nastroje i humory były wspaniałe. Każdego z nas oczekiwało półtora dnia wolnego. Można zapomnieć o służbie i o wszelkich kłopotach. Czuło się odprężenie. Koledzy umawiali się by wspólnie i wesoło spędzić wieczór. Co do mnie miałem zamiar przy czarnej kawie przejrzeć wszystkie tygodniki, a potem pojechać do miasta na krytą pływalinię. Potem oczywiście miałem się spotkać z uroczym dziewczęciem, które miało do mnie przyjechać. W programie było kino, albo teatr. Reszta wieczoru, a raczej nocy to było nieznane, lecz nie wątpiłem, że stanie się dla mnie tak samo chwilą przyjemności, jak już wiele poprzednich wieczorów i nocy.

I oto wtedy, gdy każdy z nas już sobie ułożył życie na półtora dnia naprzód, gdy każdy marzył o oczekujących go rozkoszach, przyszedł fonogram. Jakiś zaczadzony Grajdołek żądał przysłania samolotu sanitarnego po kobietę, która przy upadku uszkodziła sobie podstawę czaszki.

— Kobieta? — ozwało się kilku. — A czy ładna? Przede wszystkim ile ma lat?

Samolot sanitarny z naszego pułku był wzywany dość często. Ufundowany przez Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej stał się wkrótce dobrodziejstwem całej okolicy. Zazwyczaj przy fonogramach nie podawano wieku ofiary. Tym razem ktoś zrobił wyjątek. Kobieta miała liczyć lat trzydzieści osiem.

— Babsztyl — ktoś mruknął. — Żeby jeszcze była młoda, to możebym się zgodził polecić.

Tu muszę powiedzieć, że samolot sanitarny miał swego stałego pilota, lecz właśnie tak się stało, że pilot został dokądś wysłany. Ktoś musiał się zgłosić na ochotnika.

Perspektywa nie była pociągająca. Na dworze mży-

ło. Ponure i ciężkie listopadowe chmury niosły się nad samą ziemią; zdawało się, że wystarczy wyciągnąć rękę, by je dotknąć. Wiatr zaciął z ukosa, niby z boku, niby z góry o ziemię i dzwonił w szyby deszczem. W taką to beznadziejną szarugę trzeba było wyrzec się marzeń o mile spędzonym wieczorze i lecieć gdzieś w nieznane na przygody, które były rażącym kontrastem najbliższej, wyimaginowanej przyszłości.

Koledzy zaczęli prędzej jeść obiad, by móc prędzej się ulotnić. Jasnym było, że jeżeli nikt się nie zgłosi, ktoś w końcu zostanie wyznaczony. Należało więc czym prędzej zejść z oczu.

Scena ta wywarła na mnie przykre wrażenie. Uczulem wstręt, jaki ma się przed tchórzostwem, przed czymś niemiejskim. Te spojrzenia w okno na zamglony horyzont, te dopytywania się o wiek kobiety — no tak. Żeby to była pogoda i żeby chora była młoda... Żeby dziś nie była sobota...

Po raz pierwszy sympatia moja do kolegów uległa zachwianiu. Zaczynałem patrzeć na nich innym wzrokiem. I oto zachodziły niebawem przemiany; pryskały urobione już pojęcia. Odkrywałem w pocziwch do gruntu chłopakach sobkostwo, egoizm, lenistwo, brak współczucia. Nie wątpiłem, że każdy z nich, gdy tego będą wymagały wielkie czyny, pójdzie nawet na śmierć. Lecz w życiu trudno o czyny wielkie na codzień. Dzień codzienny i szary wymaga szarego i cichego bohaterstwa. I na to nie było nikogo stać.

Kończono obiad nie dogryzając, śpiesznie przełykając ostatnie kąski i wynosząc się za drzwi. Czekałem chwilę; może zgłoszą się ci, którzy nie byli zbyt zaangażowani towarzysko, ci co do których byłem przekonany, że zaraz po powrocie do domu utną sobie derzmkę. Niestety. Ci uciekali również. Któryś zauważył ironicznie, że nieznajoma wybrała sobie ładny czas do skręcenia karku, jakby tego samego nie można było zrobić wcześniej lub później w okolicznościach bardziej stosownych.

Zostało nas niewielu. Jeden z moich najbliższych przyjaciół trącił mię w ramię: — Wiejmy, bo jeszcze którego z nas wprzęgną do tego interesu.

Wtedy się zdecydowałem. Chodziło przecież o czas. Tam chora być może męczyła się, być może życie jej zależało od pośpiechu. — Ja polecę — rzekłem i rzuciłem żołnierzowi: — Telefonować, niech przygotowują samolot.

Kolega szarpnął mnie za rękę. — Bój się Boga, czolowiku. Przecież ma przyjechać do ciebie Wisia. Co będzie, jeżeli cię nie zastanie?

— Poczekaj — odpowiedziałem.

— Nieprawda. Wiesz dobrze, że tak nie będzie. Dziewczyna z temperamentem. Poczekalaby, gdyby wiedziała, że zostałeś wyznaczony, ale jak tylko się dowie, że sam zgłosiłeś się polecieć zamiast na nią czekać, zrobi ci awanturę.

Czułem, że ma rację. Dziewczyna miała nie tylko temperament, lecz była narwana. Odjedzie, żeby się zemścić na mnie. Sama potem może będzie tego żałować, ale odjedzie. A wtedy cały wieczór i niedziela stracona.

Miałem chwilę słabości, zdołałem się jednak przełamać. — Polecę stanowczo.

I wtedy mój przyjaciel zdobył się na to, na co każdy prawdziwy przyjaciel zdobędzie się w takiej chwili.

— Wiesz co, jeżeli już tak się uparłeś, pozwól, że ja polecę zamiast ciebie.

Podziękowałem mu serdecznie. Jego chęć przyjścia mi z pomocą, pomimo tego, że sam pędził na spotkanie

wolności, pokrzepiła mnie na duchu i utwierdziła w powziętym zamiarze. — Nie zgodzę się — mówiłem patrząc z uśmiechem i z góry na resztę pozostałych przy stole. Teraz, gdy już stanęło na tym, że ja lecę, inni przestali się śpieszyć i jedli obiad spokojnie. Nie było już czego się obawiać.

Za kilkanaście minut wystartowałem. Jak było to do przewidzenia, wpadłem w chmury już na wysokości czterdziestu metrów. Musiałem obniżyć lot; leciałem nad samą ziemią porytą i zbrudzoną smugami przelatujących deszczów. Było tak mroczno, że musiałem podnosić mapę pod same oczy, żeby coś niecoś rozemkać. W jakiejś chwili tak się zapatrzyłem w mapę, że o mało nie wjechałem w ziemię. Gwałtownie poderwałem maszynę i wyszarpnąłem ją tuż przed jakimś dachem. Z przerażenia instynktownie otworzyłem palce; mapa trzasnęła mię w przelocie w twarz i wyfrunęła za burtę. Zostałem bez przewodnika.

Jeżeli chodziło o orientację z grubsza, to oczywiście nie było mowy, żebym zablądził. Znałem doskonale teren w promieniu pięćdziesięciu kilometrów od lotniska. Miałem poza tym na samolocie busolę. Powrót na lotnisko nie sprawiał mi najmniejszej trudności. Inna rzecz była, jeżeli chodziło o odnalezienie owego zakichanego Grajdołka. Była to miejscina tak mała i tak pozabawiona bliższych punktów orientacyjnych, że odnalezienie jej bez mapy było niemożliwe.

Co robić? Wracać na lotnisko po drugą mapę? A tymczasem chora może umrzeć. Decyduję się lecieć jak najdłużej, dopóki jeszcze jestem pewien, że lecę dobrze, a z chwilą gdy stracę orientację... trudno. Trzeba będzie lądować i pytać się o drogę.

I oto po jakichś dziesięciu minutach nadchodzi ów krytyczny moment. Przeleciałem rzekę, która była punktem kontrolnym, skręciłem nieco na południe, pamiętając, że tu powinna być droga prowadząca mnie do Grajdołka, i znalazłszy tę drogę poleciałem nad nią. Droga jednak była fałszywa. Doprowadziła mnie nad las i rozpełzła się w nim na kilka pomniejszych drózek. Każdy lotnik zna dobrze takie złośliwe drogi. Zawróciłem, dotarłem znowu do rzeki i w przeciągu dwóch minut odnalazłem dróg dwadzieścia. Która z nich była właściwą?

Musiałem lądować. Wyszukałem jakieś możliwe pólko i przycupnąłem na nim. Kończąc wybieg wpadłem prawym kołem do rowu i uszkodziłem podwozie.

Zdawało się, że wszystko sprzyściło się przeciwko mnie. Wysiadłem z samolotu zlorzcząc losowi. Od razu wpadłem po kostki w błoto. Ludzi ani śladu. Chorej nie przywozłem, nie wiedziałem, gdzie jestem i narażę się na pewno dziewczynie. Zdesperowany usiadłem na jakimś kamieniu nie wiedząc, co począć. Za chwilę jednak zaczęła powracać energia. Była to chęć, żeby jednak postawić na swoim i nie dać się pokonać przez przeciwności. Wyjąłem rewolwer i wystrzeliłem kilka razy w powietrze. Długo byłem samotny aż wreszcie usłyszałem głosy nadchodzących ludzi. Zaczęłem wołać. Nadbiegli. Było ich tyle, że pomogli mi wytoczyć maszynę z rowu. Dowiedziałem się, że Grajdołek był niedaleko. To mi dodało bodźca. Obejrzałem uszkodzenie dokładniej. Nie było znowu takie ciężkie. Dwie rury blaszane, oprofilowane, podtrzymujące ośkę były zgięte. Wystarczyło je wyprostować. Oczywiście siłą nawet wielu rąk ludzkich nie można było tego zrobić. Musiałem się uciec do pomysłu. Udało się dostać sznury i kołki. Podparłem samolot, tak żeby nie ruszył z miejsca, a dwa duże kołki wbiłem mocno w ziemię w odległości



kilku kroków od samolotu. Połączyłem podwójną liną skrzywione podwozie z kołkami i również przy pomocy kołka zacząłem linę skręcać. Lina skrzypiała i doprawdy wydało mi się, że moje serce również tak skrzypi. Wytrzyma, czy nie wytrzyma? Wytrzymała. Podwozie prostowało się i przybierało pierwotny wygląd.

W jakiś czas potem mogłem już startować. Ludzie przetoczyli mi samolot w lepsze miejsce. Usiadłem i dałem gazu. Po kilku minutach dojrzałem już wynurzające się z ośmy ogniska rozpalone na łące gdzie miałem lądować. Tym razem wszystko poszło gładko. Chora już oczekiwała na noszach pod prymitywnym namiotem z brezentu. Była zawinięta razem z głową, tak, że nie mogłem dojrzeć twarzy. Zresztą nie interesowałem się tym zupełnie. Śpieszyłem się do domu. Szybko zmieniono nosze, włożono chorą do samolotu. Czekałem tylko na to. Sprawdziłem zamknięcia drzwi i znowu poszedłem w powietrze. Teraz już mapa nie była mi potrzebna zupełnie. Po pół godzinie lądowałem na lotnisku. Zdałem chorą na oczekujący już samochód sanitarny i biegiem, nieprzytomnym biegiem ruszyłem w swoją drogę.

Czekało mię to czego się obawiałem. Na stole zastałem znanymi, słodkimi literami wypisaną gorzką wiadomość. — Nie czekam na ciebie, bo i ty na mnie nie czekałeś — pisała dziewczyna. — Wiem, że będziesz miał usprawiedliwienie, ale jakim by ono nie było, będzie dla mnie niewystarczające. Żegnaj cię i życzę byś nie starał się mnie przekonać, że miałeś rację. Zresztą to byłoby bezskuteczne.

Życie traciło dla mnie na wartości. Czulem, że skrzywdzono mię strasznie, a było to tym gorsze, że przyszło z rąk kobiety, którą jak się zdawało kochałem. Kilka dni cierpiałem niewypowiedzianie. Wkońcu napisałem list błagalny do mojej dręczycielki. Nie pamiętam już treści, lecz zresztą jeśli chodzi o treść to wszystkie listy zdradzonych mężów, porzuconych kochanków nie wiele się różnią treścią. Treścią był jęk. I otóż ktoś wyobrazi moje zdumienie, gdy list wrócił nierozpieczętowany. Ach! Tego niepodobna wypowiedzieć. Ten ból, to upokorzenie! Zamknąłem się w sobie ze swym cierpieniem. Zacząłem przeżywać życie jakoś inaczej niż dotychczas, ja-

koś głębiej i wyraziściej. W tym czasie otrzymałem wiadomość ze szpitala. Moja pasażerka czuje się już lepiej i pragnie podziękować pilotowi, który ją przewiózł. Nie miałem nic innego do roboty, więc wstąpiłem do szpitala. Skierowano mnie do pacjentki w separacie. Wchodzę i spojrzawszy cofam się natychmiast z powrotem. Najwyraźniej zachodziła jakaś pomyłka. W separacie leżała młoda dziewczyna.

— Przepraszam — woła do mnie. — Czy to pan jest tym lotnikiem, który mnie przewiózł samolotem?

Ośłupiałem. — Proszę pani, przewiozłem jakąś kobietę, lecz ponieważ owa kobieta miała lat trzydzieści osiem, z tego wynika, że to nie jest pani.

— Ależ ja, ja. To tylko ktoś pokręcił w fonogramie. No, no! Nie przypuszczałabym nigdy, że dodadzą mi aż dwadzieścia lat.

To była przygoda. Przygoda jaka nie chodzi co dzień po wielkomiejskim deptaku i o jaką trudno przy stoliku kawiarnianym.

— Tak — ciągnął Konarski. — Przebolełem tę, która mię porzuciła. Mój Boże! — rzekł z uśmiechem. — Czyż zresztą trudno przeboleć utratę srebra, gdy się napotka złoto? A po jakimś miesiącu otrzymałem nawet list pisany słodkimi literami. Nie wierzyłem oczom. Myślałem, że to podstęp. Nie; była to najżywsza prawda. Moja bohdanka pisała, że się rozmyśliła i że pozwala mi się przeprosić. Odpisałem, że ja się rozmyśliłem również.



Było już zupełnie ciemno. Okna mieszkania za nami błyskały jasno i złoto przytulnym, cichym światłem. Na werandę wbiegło małe, złotowłose stworzonko, córeczka kapitana Konarskiego.

— Tatusiu! — zaszczebiotała. — Mama prosi na kolację.

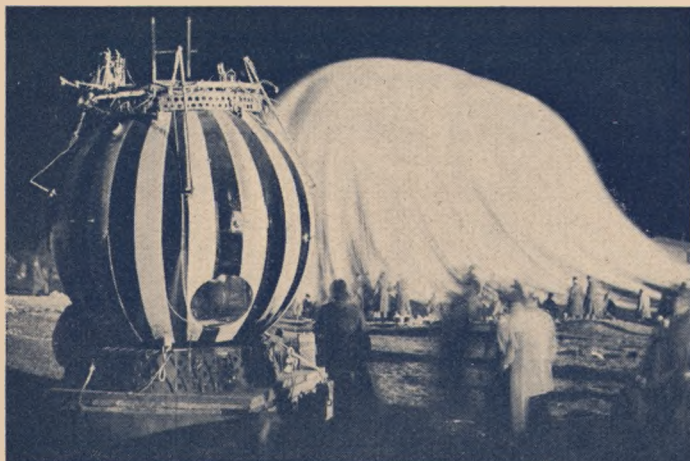
— Chodźmy — zwrócił się do mnie Konarski.

— Dziękuję; ale co się stało z tamtą przygodą?

— Jest matką tej oto poczwarki — i kapitan uniósłszy córkę w górę uściskał ją serdecznie.

Stefan Łaskiewicz

KOMUNIKAT KOMITETU ORGANIZACYJNEGO I-go POLSKIEGO LOTU STRATOSFERYCZNEGO



Komitet Organizacyjny I-go Polskiego Lotu Stratosferycznego po przeprowadzeniu wstępnych badań i po wysłuchaniu fachowców obecnych przy wypadku w Dolinie Chochołowskiej z p. mjr. Stevensem właściwie stwierdził, co następuje:

1) Zarówno przy napełnianiu balonu jak i przy jego opróżnianiu nie było żadnych uchybień technicznych.

2) Użycie rozrywacza przy opróżnianiu balonu nie dawało większej gwarancji bezpieczeństwa niż wypuszczenie wodoru przez klapę.

3) Polana Chochołowska okazała się miejscem najzupełniej odpowiednim do startu balonu stratosferycznego.

4) Przy napełnianiu i opróżnianiu balonu z wodoru zastosowane były wszelkie środki ostrożności. Również

wykluczone było zaproszenie ognia. Zapalenie wodoru spowodowało wyładowanie elektryczności statycznej w okolicy kłapy balonu. Powstanie ładunków elektrycznych i ich wyładowanie jest badane przez fachowców. Istnieje kilka hipotez, które po ukończeniu badań zostaną ogłoszone.

5) Z tytułu spalania się części powłoki balonu Komitet nie poniósł najmniejszych strat, bowiem powłoka



z gondolą i przyrządami była ubezpieczona od ognia na sumę zł 277.000.—, tj. na pełną swą wartość.

6) Uszkodzona część powłoki będzie w ciągu najbliższych tygodni zastąpiona nową i będzie gotowa do startu balonu. Gondola oraz wszystkie przyrządy nawigacyjne i naukowe nie uległy najmniejszemu uszkodzeniu.

KOWNO, STOLICA ODRODZONEJ LITWY



Widok Kowna z Aleksoty



Stary ratusz

Wzorem lat ubiegłych Aeroklub Warszawski przy poparciu wydatnym Zarządu Głównego L. O. P. P., Min. Spr. Zagr., Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych i innych, zorganizował duży raid lotniczy do krajów bałtyckich Niemiec, Holandii, Belgii i z powrotem przez Niemcy do Polski.

Część pierwsza do państw Bałtyckich nosiła w sobie posmak sensacji i egzotyizmu przez włączenie w ostatniej chwili sąsiedniej Litwy.

Litwa i bliskość jej stolicy Kowna była bezpośrednim powodem, dla którego wziąłem udział w pierwszej części raidu.

Kowno, miasto do niedawna leżące za chińskim murem, Kowno nowe, o którym się słyszało jedynie z niejasnych opowiadań ciągnęło nas wszystkich swym nieznanym widokiem.

Lecimy w dniu 3 września wczesnym rankiem w 10 maszyn. Pogoda niedopisuje zbyt. Cała trasa aż po Białystok zasnuta nisko leżącymi chmurami, w których raz po raz nikną moi poprzednicy w kluczu. Lecimy nisko 50—100 m. Czasami i ta wysokość jest zbyt duża i fale deszczu zmieszanego z mgłą zmuszają do zejścia nad wierzchołki drzew.

W dolinie Biebrzy u początku kanału Augustowskiego pogoda się poprawia. Kłęby kurzu pozostawione przez auta na szosie wskazują na długotrwałą suszę. Deszcz zostaje za nami.

Wpadamy w kraj jezior. Augustów z panoramą wody i lasów zielonych, szosa i kolej przechodzące wąskim przesmykiem między jeziorami, piękne jezioro Wigry, rozlane wśród lasów licznymi odnogami i majaczące gdzieś w lewo białymi ścianami domów, Suwałki.

Nasi pierwsi gospodarze, Litwini, wyznaczyli nam bramę wlotową wzdłuż szosy, idącej z Suwałk do Kalwarii. Obniżając lot lecimy wzdłuż drogi, na której wrą roboty renowacyjne, znak, iż w najbliższym czasie będzie to szlak mocno uczęszczany. Granicę mijamy pra-

wie niepostrzeżenie. Nic w wyglądzie kraju nie wskazuje, że na mapie przebiega linia, nosząca nazwę granicy dwóch państw. Te same jeziora pojezierza z jednej i drugiej strony, te same lasy, ta sama biała wstążka drogi, te same niczym nie różniące się osiedla.

Aż wreszcie jest różnica — Kalwaria ukazująca się na horyzoncie przyciąga oczy jasną plamą swych domostw, krytych czerwoną dachówką. Suwałki pozostałe za nami nie miały tej czerwieni. Większość budynków pokrywała blacha, co w Polsce posiadającej swe huty i walcownie wydawało się zupełnie zwykłym, tu w państwie rolniczym, żyjącym z ziemi, domostwa pokrywała glina palona. Coraz częściej spotykane czerwone dachy swą żywą barwą dodawały uroku mijanemu krajobrazowi.

Mariampol pozostawiamy z boku by za parę minut zatoczyć koło nad miastem któregośmy byli tak ciekawi.

Kowno leży głównie w dolinie Niemna i Wilii łączących się w tym miejscu. Rozrosło się jednak tak bardzo z małego prowincjonalnego miasteczka, że nie staje mu już ram kotliny niemeńskiej i wylewa się szerokimi strugami poza nią wzdłuż dróg wybiegających promiennie z miasta. Znowu dominującą barwą jest biel ścian i czerwień ceglanych dachów. Wiele zieleni i piękne rzeki dodają uroku obrazowi oglądanemu z góry. Lotnisko leży na lewym brzegu Niemna. Tam niegdyś za czasów rosyjskich było już królestwo Polskie. Na moście starym — łączącym niegdyś Aleksotę (przedmieście lewo-brzeżne) z Kownem w r. 1863 odbywały się patriotyczne manifestacje, symbolizujące połączenie Litwy z Koroną.

Most stary, spalony przez działanie wojenne zastąpił nowy stalowy wybudowany przez władze odrodzonej niepodległej Litwy. Lotnisko cywilne urządzone z zupełną prostotą posiada poza budynkiem portowym, kilka hangarów, w których znalazły pomieszczenie nowo zakupione samoloty lotnictwa komunikacyjnego Litwy.

Trafiłszy na otwarcie pierwszych linii regularnej komunikacji lotniczej. Dotąd jedynymi eksploatatora-

mi byli Niemcy, Rosjanie i... Polacy. No bo w rekordowo krótkim czasie potrafiły P. L. L. Lot zorganizować swoją placówkę w Kownie. Lądujemy witani przez personel poselstwa Rzeczypospolitej, Lotu i przedstawicieli Aeroklubu Litewskiego. Ja spotykam na lotnisku stryja z którym od lat 4 nie widziałem się, oddzielony murem nieprzebytej granicy.

Po krótkich powitalnych przemówieniach zostajemy zabrani wszyscy przez gospodarzy na obiad do jednej z podmiejskich restauracji. Profesor Žemajtis prezes Aeroklubu Litewskiego jest miłym, ujmującym starszym panem. Rozmowa toczy się z nim po polsku. Bowiem całe starsze pokolenie wychowane jest w polskiej kulturze i bardzo często w polskich szkołach. Jedziemy do miasta używając zdobyczy Zachodu przyswojonych szybko przez odrodzoną zrzucającą pokost zaborców Litwę — z lotniska do doliny Niemna prowadzi kolejka terenowo-linowa, którą za 5 centów jesteśmy u wylotu mostu do miasta.

Panorama Kowna leżącego po drugiej stronie jest przepiękna. Rzeki obramiające białoczerwone zgromadzenie domów, zieleń parków i ogrodów dodaje obrazowi żywości i uroku.

Litwa niepodległa zastała Kowno zniszczone zawieru-



Urząd powiatowy

chą wojenną z ludnością małego gubernialnego miasta sięgającą zaledwie 30.000 mieszkańców. Dzisiaj po 20 latach niepodległości budzi podziw monumentalnymi gmachami, nowoczesnymi jezdniami i ruchem samochodowym wielkiego miasta Zachodu.

Ulice o gładkiej nawierzchni cieszą oko pełnią światła i grą barw. Wszystkie ulice posiadają piękną perspektywę i duże walory widokowe dzięki falistemu terenowi na którym miasto jest położone.

Muzeum Narodowe im. Witolda Wielkiego na Placu Zgody cieszy oczy swą prostotą budowy przy monumentalnych kształtach. Wszędzie dominuje zieleń przy jasnych plamach budowli. Główna ulica miasta zwana Aleją Wolności posiada dwukierunkowe jezdnie i aleję starych pięknych drzew pośrodku. Na jej przecznicach i okolicznych placach powstały piękne budynki urzędów państwowych, hoteli, banków i spółdzielni rolniczych.

Litwa, kraj rolniczy dba o swe rolnictwo i bogactwa naturalne leśne. Piękne gmachy centrali mleczarskich mówią wyraźnie o dobrobycie rolnika i charakterze kraju. Okazały budynek Izby Rolniczej, piękne zakłady ogrodnicze, ogród zoologiczny z młodymi łosiami pozwalają poznać naturalne jej bogactwo.

Te młode łosie przychodzące do ręki stanowią dumę ogrodu zoologicznego i jego największe bogactwo.

Są tak oswojone, że na wołanie dyrektora ogrodu



Muzeum

prof. I. przybiegają do rąk, szukając przysmaków przyniesionych dla nich. Troską ogrodu zoologicznego jest niedopuszczenie do nich epidemii pryszczycy.

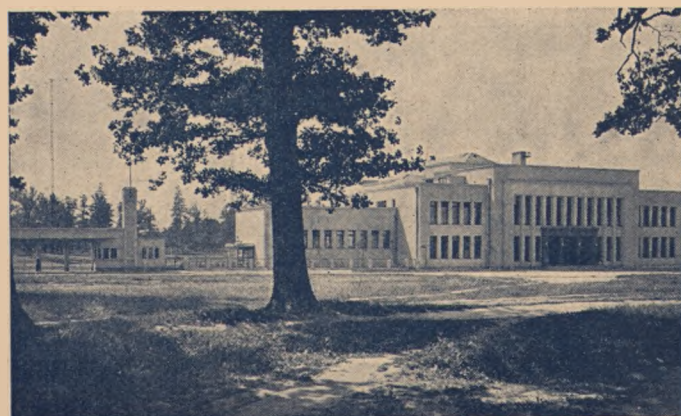
Tego samego dnia moi towarzysze opuścili Kowno, udając się w dalszą drogę. Ja pozostałem jeszcze przez 24 godziny, by poznać wieś litewską. Wyjechałem pod Kowno do małej osady hektarowej, na której prowadzone jest przedsiębiorstwo ogrodnicze — szkółki drzewek owocowych i sad handlowy. Osad takich w odrodzonej Litwie powstało bardzo dużo. Są to działki ziemi, które sprzedawało państwo na długoletnie spłaty w wykonaniu reformy rolnej. Ferma ta zwana Obelini (jabłoń) położona jest na polanie leśnej na wysokim brzegu Niemna. Osobliwością jej jest pierwsza w Litwie, a obecnie jedna z najstarszych, ferma zwierząt futerkowych. W roku zeszłym zostało zabitych na kołnierze dla pań 280 srebrnych lisów. Poznałem jeszcze jedno źródło dochodów i dobrobytu młodego państwa.

Chociaż rolnicze państwo, Litwa w dobie ostatniego kryzysu cen zbóż nie ucierpiała tak bardzo jak Polska i inne kraje. Rolnik litewski przyzwyczajony jest dzięki swej pracy i zaradności do wysokiego standardu życiowego. Zrozumiałe to jest przy wyższych zarobkach i lepszych płacach w rolnictwie.

W poniedziałek rano 5 września musiałem wracać już do Warszawy. Na lotnisku okazało się, że wiza moja wystawiona przez poselstwo w Warszawie upoważniała jedynie do przelotu przez Litwę, a nie do zatrzymania się na czas dłuższy. Uprzejmości urzędników celnych i policji portowej zawdzięczam, iż udało się to załatwić szybko i składnie drogą porozumienia telefonicznego.

S. I.

Pałac sportu.





Omal nie WOJNA

Zwyciężyć i spocząć na laurach — to klęska.

J. Piłsudski

Właśnie z XV Tygodniem L. O. P. P. zbiegło się bodaj największe od dnia zakończenia wojny światowej napięcie polityczne w Europie. Pięć państw: Niemcy, Włochy, Anglia, Francja i Czechosłowacja wykonały jawną i formalną mobilizację swych sił zbrojnych, szereg innych — wzmocnił swe armie częściowo. Dzięki różnym posunięciom dyplomatycznym, wybuch wojny europejskiej został odroczony. Na jak długo? — Nie wiemy. Na razie wodzowie państw totalnych i politycy — demokratycznych z minionych doświadczeń wysnuwają jeden zgodny wniosek — trzeba się zbroić w dwójnasób.

Ludzie, którzy dochodzą pięćdziesiątki, pamiętają dobrze stan polityczny Europy w latach 1910—14. Każdej jesieni wojska były o włos od mobilizacji. Rokrocznie następowało odprężenie, aż wystarczyło pretekstu — zabójstwa w Serajewie — aby zawierucha wojenna objęła cały świat. Dziś również nie możemy być pewni, że mimo i wbrew naszej woli wybuch taki się nie powtórzy. Od czego się zacznie?

Zarząd Główny L. O. P. P. wydał niedawno książkę oficera-lotnika, który miał możliwość dokładnie zbadać warunki walk na półwyspie Iberyjskim, pt. „Wojna powietrzna w Hiszpanii¹⁾”. Czytamy tam — „Jest rzeczą znaną, że obie strony od początku działań pomimo bardzo słabych sił lotniczych, przestarzałego i mało przydatnego sprzętu, rozpoczęły głównie od bombardowania z samolotów obiektów i sił żywych przeciwnika. Wszystkie samoloty, bez względu na ich rodzaj, które tylko były zdolne do lotu, wykorzystano do bombardowania. Dochodziło do tego, że bombardowanie odbywało się nawet z samolotów turystycznych. Tam gdzie brakło bomb lotniczych, posługiwano się improwizowanymi pociskami”.

Czy to jest specjalna cecha hiszpańskiej wojny domowej? Czy w wojnach narodowych ma być inaczej?

¹⁾ Pplk-pil. Wojtyga Adam. Wojna w Hiszpanii. Warszawa, 1938. Nakładem Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Bezwątpienia nie. Porównanie położenia strategicznego Hiszpanii a wszystkich innych państw europejskich przemawia za przypuszczeniem, raczej twierdzeniem, że każdą wojnę narodową rozpocznie i rozstrzygnie lotnictwo. Hiszpania miała „bardzo słabe siły lotnicze”, powiedzmy, najsłabsze w Europie. Mocarstwa, które mogły wywołać wojnę, przygotowały tysiące najnowocześniejszych samolotów bombardujących, obsadzonych przez doskonałe, bo bez wojennego pośpiechu, wyszkolone załogi, stale uzbrojone i stale gotowe do działania bojowego. Moc tych mas samolotów jest nie znana i dlatego szczególnie straszna. Kto wie, czy właśnie nie strach przed tą nieznaną mocą nie był głównym czynnikiem pokojowego załatwienia ostatniego konfliktu z wielkim narażeniem prestige'u mocarstw zachodnio-europejskich i Z. S. R. R.

Z drugiej strony, w ostatnich latach Europa została pocięta umocnieniami nie znanej dotychczas wytrzymałości, różnymi „Liniami Maginota“, „Hitlerstellungami“ itp. Im bardziej narodzi się fortyfikują, tym mniej wierzą w możliwość jakiegokolwiek bądź agresji na powierzchni ziemi, tym więcej zwracają uwagi i tym więcej wydają pieniędzy na lotnictwo — jedyną broń, dla której stal, żelazo i beton nie są żadną przeszkodą. Oto jeden z dzienników warszawskich podaje rozmowę z dowódcą samodzielnej grupy operacyjnej „Śląsk“, gen. Bortnowskim: „Utwierdziłem swe przeświadczenie o silnej roli fortyfikacji. Niewątpliwie fortyfikacje mają wpływ na nasze umysły. O, moi chłopcy chcieli iść — dla nich to było nic. Ale dla dowódców — to był szkopał, nad którym trzeba się było poważnie zastanowić. Tak, bez wątpienia utwierdziłem swoje zdanie o wartości fortyfikacji”.

A więc, dokonana się albo też dokonywa wszędzie ta przemiana idei wojennych, którą włoski gen. Douhet przepowiedział już przed laty i sformułował w lapidarnym zdaniu — opór na powierzchni, aby skupiać siły do natarcia w powietrzu.

A więc, przyszła wojna to nieuniknienie wojna ogarniająca swym zasięgiem cały kraj nieprzyjacielski za pomocą lotnictwa, któremu się przeciwstawić może tylko lotnictwo. Przeciwstawienie takie może być dwóch rodzajów: bierne — w obronie tych lub innych punktów i rejonów, gdy lotnictwo skazane jest na czekanie na nieprzyjaciela i szybko wykruszenie się, albo też czynne — w napadach na nieprzyjaciela na jego własnym terytorium, w akcji zaczepnej, która jedynie prowadzi do zwycięstwa.

A więc naród, który chce zwycięstwa, nie zaś mniej lub bardziej powolnego konania, powinien się przygotować do znoszenia uderzeń lotnictwa przeciwnika, do zahartowania swego ducha, do przygotowania własnymi siłami i środkami samoobrony, aby rozwiązać ręce swemu lotnictwu i uczynić go jak najsilniejszym. Czy pod tym względem zdaliśmy w ostatnich przełomowych dniach egzamin przynajmniej na dostatecznie? Przytoczmy dalej kilka naszych spostrzeżeń z terenu stolicy — obiektu najbardziej w każdym konflikcie zbrojnym zagrożonego i niech Czytelnik sam osądzi.

Mieliśmy sposobność obserwować te osoby, które się zgłosiły do Ośrodka Propagandy L. O. P. P. po zakup masek przeciwgazowych. Byli to przeważnie ci, których nazywamy „ludźmi zamożnymi“. Poza tym słuchaliśmy rozmowy w tramwajach, lokalach publicznych itp.

Uderzyła nas ogólna tendencja do narzekania i wykazywana przy tym zadziwiająca nieświadomość istoty zagadnienia obrony przeciwlotniczej biernej, ściślej mówiąc — samoobrony ludności.

Przede wszystkim ci, którzy — zdawało się — z natury rzeczy, tj. z wykształcenia, stanu majątkowego itp., powinni byli wykazać większy zmysł przewidywania, rzucili się na maski przeciwgazowe dopiero w chwili największego napięcia politycznego. Rzecz niezmiernie charakterystyczna, że niewielka partia robotników, którą fabryka przysłała po ten sam sprzęt do Ośrodka bardzo sceptycznie odniosła się do obrony przeciwlotniczej za pomocą samych masek przeciwgazowych.

Skąd to pochodzi? Stąd, że na kursy, wykłady i odczyty L. O. P. P., od lat prowadzone na szeroką skalę, uczęszczają przede wszystkim ci, którzy z zagadnieniem opl stykają się służbowo. Ludność „zamożna“ na ogół uważa, że posiadała już wszystkie mądrości, jakie z zagadnieniem obrony przeciwlotniczej są związane i systematycznego szkolenia nie potrzebuje. W rezultacie stało się tak, że zamiast widzieć w masce przeciwgazowej jeden ze środków opl biernej, upatruje się w niej wystarczający lek na wszelkie niebezpieczeństwa powietrzne. Stało się też tak, że zamiast widzieć w Ośrodku Propagandy L. O. P. P. narzędzie uświadczenia społeczeństwa i poradnię w sprawach samoobrony, upatrzono w nim ośrodek zaopatrywania z górą miliona mieszkańców stolicy i narzekano na brak masek przeciwgazowych dla wszystkich. Wystarczy sobie uprzytomnić jaką kubaturę zajmuje milion masek zapakowanych i jaka ich wartość zakupu, żeby zrozumieć, że równa się to co najmniej dwuletnim dochodom brutto Ligi (wraz z budową składnic). Powtarzamy — dochodów brutto, tj. zebranych z całej Polski nie wystarczyłoby na zaopatrzenie w maski przeciwgazowe samej Warszawy¹⁾.

¹⁾ Kto miałby pokryć ten wielomilionowy wydatek i oczekiwać latami na chętnych nabywców, nad tym zawodowi biadacze się nie zastanawiali, gdyż najłatwiej im przychodzi zwać winę na kogoś.



Schron przeciwgazowy w Londynie

Wydaje się wskazane, żeby ci, którzy uznają potrzebę zaopatrzenia się w maskę przeciwgazową, a mogą wydać 17 zł, zaczęli się zaopatrywać w nią już teraz, oraz aby się nauczyli ją konserwować i nią się posługiwać.

Zagadnieniem równie ważnym jest przygotowanie obrony przeciwlotniczej zbiorowej, tj. przygotowanie opl domów i bloków domów. Według zebranych przez nas wiadomości, w ostatnich dniach września było bardzo niewiele domów, w których pomyślano chociażby o akcji przeciwpożarowej. Gdziekolwiek były rozmowy o tym, że warto by kupić wiadro, łopatę, przywieźć piasku itp., ale skończyło się prawie wszędzie na samych pobożnych życzeniach.

L. O. P. P. wyszkoliła na początku tego roku kilka tysięcy komendantów opl domów i bloków domów, rzecz jasna, że po to, aby ci komendanci zorganizowali praktycznie powierzoną im obronę.

Według statutu i, zresztą, zdrowego rozsądku, L. O. P. P. „organizuje i szkoli ludność cywilną w obronie przeciwlotniczej i przeciwgazowej“, nie można od niej jednak wymagać wykonania tej obrony dla trzydziestu pięciu milionów pojedynczo wziętych Polaków.

Obserwacjom naszych o mniej więcej takim samym charakterze było znacznie więcej, wydaje się wszakże, że po wstrząsie psychicznym, który szczęśliwie minął, wystarczy przytoczonych wyżej, żeby wszyscy póki czas zabrali się do spokojnego, lecz szybkiego zorganizowania rzeczywistej i solidnej samoobrony przeciwlotniczej.



Eskadra samolotów R. W. D. 17, ufundowana przez p. Juliana Glassa

NOWI OFIARODAWCY SAMOLOTÓW

Ofiarność społeczeństwa na rzecz L. O. P. P. wyrażająca się przez fundowanie pojedynczych samolotów bądź całych eskadr wzrasta stale. Co raz to nowe nazwiska zasłużonych obywateli wpisujemy do naszej Złotej Księgi.

W dniu 9.X b. r. znany przemysłowiec warszawski, p. Julian Glass, przekazał p. generałowi L. Berbeckiemu, Prezesowi Zarządu Głównego L. O. P. P. 3 samoloty RWD - 17, szkolno-akrobacyjne, przeznaczone dla treningu rezerw lotniczych.

W uroczystości wzięli udział p. Wiceminister Piasecki, Prezes Aeroklubu Warszawskiego, p. Wiceminister Wierusz-Kowalski, przedstawiciele Dowództwa Lotnictwa, członkowie Aeroklubu i liczne grono zaproszonych gości.

Po krótkim, zawierającym głębokie myśli, przemówieniu p. J. Glassa, odpowiedział p. generał Berbecki, podkreślając zasługi przemysłu prywatnego, śpieszącego w pierwszych szeregach z pomocą dla wzmocnienia obronności Państwa.

Mowę swą zakończył p. Generał życzeniem, by w ślad p. Glassa poszło więcej ofiarodawców, zachęconych Jego pięknym przykładem.

W imieniu Aeroklubu złożył hojnemu ofiarodawcy podziękowanie p. Wiceminister J. Piasecki.

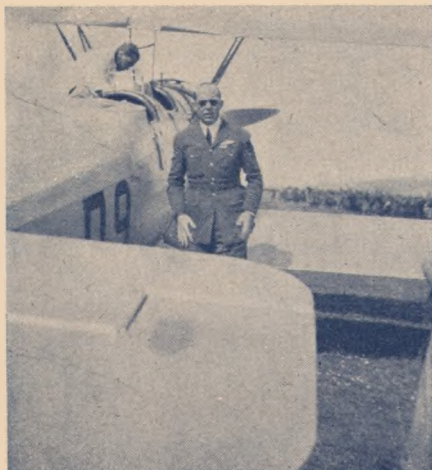
Przy lampce wina, którą podejmował zgromadzonych gości p. dyr. Glass, na ręce p. generała wpłynęły dalsze ofiarne zgłoszenia, a mianowicie synowie p. Glassa, porwani przykładem Ojca, zadeklarowali od siebie każdy po jednym samolocie, w łącznej sumie czterech RWD - 17 z pełnym wyekwipowaniem.

Przykład p. J. Glassa nie jest wypadkiem oderwanym. W tygodniu poprzednim Warszawskie Zakłady Przemysłowe Wyrobu Drożdży Prasowanych, Słodu i Spirytusu Sp. Akc. złożyły przez delegację swego Zarządu na ręce p. Generała Berbeckiego 15000 złotych, tytułem zadatku na samolot sanitarny, Towarzystwo Akcyjne „Quebracho“ i jego Prezes p. J. Krajekman w dniu 11.X. złożyli w Zarządzie Głównym L. O. P. P. deklarację zakupu samolotu sanitarnego do dyspozycji Departamentu Zdrowia M. S. Wojsk i wpłacili tytułem zadatku 12000 złotych. Samolot zostanie uroczystie przekazany Władzom w listopadzie.

Gen. dyw. inż. Leon Berbecki, Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P., w otoczeniu fundatora, jego rodziny oraz zaproszonych gości



LOTNICTWO SPORTOWE W GRECJI



Na lewo: książe Paweł grecki
następca tronu przed swoim sa-
molotem „Avro“.

Na prawo: na starcie szybowiska
ośrodka szybowcowego Menidi
koło Aten.



Lotnictwo sportowe w Grecji jest jeszcze w kolebce, toteż nie może się poszczycić dotychczas żadnym poważniejszym wyczynem. Jednakże w ostatnich latach zaczęło przejawiać bardziej ożywioną działalność, do czego w dużym stopniu przyczynił się wpływ ks. Pawła, następcy tronu greckiego, zapalonego lotnika, i przychylnie ustosunkowanie się króla greckiego.

Ks. Paweł, który dwa lata temu otrzymał licencję pilota motorowego, uważany jest za jednego z lepszych lotników w Grecji, a jego karkołomne akrobacje na własnym samolocie „Aero“ budzą ogólny zachwyt. Toteż Aeroklub Grecji został przemianowany dwa lata temu na Królewski Aeroklub Grecji, a ks. Paweł przyjął godność honorowego prezesa Aeroklubu, który do r. 1931 nazywał się „Centralną Komisją Lotniczą“.

Królewski Aeroklub Grecji liczy 600 członków, zjednoczonych w aeroklubach regionalnych w Salonikach, Atenach, w nowopowstałym dziale szybowcowym przy Aeroklubie Ateńskim oraz w tzw. „grupach latających“, zakładanych przy fabrykach płatowców.

Dział szybowcowy liczy 200 członków, przeważnie studentów politechniki, i posiada zaledwie dwa szybowce niemieckie, „Zögling“ i „Falke“. Stanowisko instruktora zajmuje por. Maniakis, który odbył 2-miesięczne przeszkolenie na jednym z szybowisk w Polsce.

Wszyscy niemal instruktorzy są b. wojskowymi. Toteż propozycja Aeroklubu Niemieckiego bezpłatnego przeszkolenia dwu młodych pilotów szybowcowych spotkała się z dużym zadowoleniem.

Prezes Królewskiego Aeroklubu Grecji z entuzjazmem mówi o sportowieniu lotnictwie w Polsce, opierając się głównie na zachwycie polskim sprzętem por. Maniakisa i na zeszłorocznym raidzie bałkańskim, podczas którego polscy studenci podejmowani byli w Atenach.

— Jakie maszyny! Jacy piloci! — zachwycą się.

Już dawno przebrzmiał nad Grecją szum polskich skrzydeł, a greccy lotnicy w dalszym ciągu rozmawiają o RWD-8.

— Opowiadanie por. Maniakisa i raid bałkański obudziły w nas zrozmiałą zazdrość — przyznaje prezes Kr. Aeroklubu Grecji. — Nie tracimy jednak nadziei, że i nasze ministerstwo lotnictwa będzie wkrótce w stanie więcej uwagi poświęcić rozwojowi lotnictwa sportowego.

Aeroklub Ateński jest ubogi w sprzęt. Posiada zaledwie 2 samoloty „Acropolis“, jeden typu „Breguet Falene“ i jeden szkolny 4-miejscowy „Moth“.

W lecie r. b. zorganizowano w Janinie wielkie święto lotnicze. Z powodu jednak niewielkiej ilości aparatów

turystycznych — „dopożyczyło się“ maszyny wojskowe. Powodzenie święta przewyższyło najśmielsze oczekiwania organizatorów. Do Janiny przybyły niezliczone tłumy. Ewolucje pilotów i widok ks. Pawła w kombinezonie lotniczym budziły ogólny zachwyt.

W ostatnich latach Greczynki zaczęły interesować się lotnictwem i wstępować na kursa pilotażu motorowego i szybowcowego, ale żadna z nich nie posiada dotąd licencji pilota.

Mimo szczupłości środków finansowych i ograniczonych możliwości, projektuje się budowę nowego lotniska sportowego w Atenach nad morzem koło Faleru (dotychczasowe lotnictwo wojskowo-cywilne Tatas nie jest wystarczające). Tworzą się liczne prywatne szkoły szybowcowe i motorowe. Skauci i organizacje młodzieży narodowej przejawiają coraz większe zainteresowanie lotnictwem. Mówi się nawet o wprowadzeniu do szkół przymusowej nauki modelarstwa.

— A spadochroniarstwo?

Dotychczas sport spadochroniarski nie jest w Grecji popularny. Pewien akrobata cyrkowy na samolocie Sacas skonstruował spadochron, ale posiada on liczne braki.

Grecka L. O. P. P., na czele której stoi gen. Bacopoulos, buduje schrony, urządza odczyty dla szerokich mas i udzieliła w r. ub. pożyczki w wysokości około 500 milionów drachm. Ale pieniądze zużytkowano na zakup sprzętu wojskowego.

Jednakże Królewski Aeroklub Grecji nie upada na duchu.

— Entuzjastów lotnictwa mamy bardzo wielu — twierdzi. — Pieniądze na rozwój lotnictwa sportowego muszą się kiedyś znaleźć. A wtedy szum greckich skrzydeł rozlegnie się nad całym światem.

O.

Szybowiec „Zögling“ dar księcia Pawła w locie nad szybowiskiem w Menidi.



mała encyklopedia lotnicza

Wszelkie prawa zastrzeżone — Redakcja

R. W. D.

samol. konstrukcji i produkcji *Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych* na Okęciu pod Warszawą, biorące swą nazwę od nazwisk konstruktorów: Rogalski, Wigura i Drzewiecki. W latach 1928—31 powstały 1. cztery



pierwotny R. W.-1 (Rogalskiego i Wigury) — 2-miejscowy górnopłat szkolno-turystyczny z siln. Anzani 45 MK.

R. W. D.-2, ewolucyjny typ



poprzedniego, bierze udział w Challenge'u 1930. R. W. D.-3



z siln. Genet 80 MK.

R. W. D.-4, treningowo-turystyczny, z siln. Cirrus „Mark



III“ 85 MK lub „Hermes“ 104 MK, bierze udział w Challenge'u 1930, R. W. D.-5, dal-



sza ewolucja poprzedniego typu, o konstrukcji mieszanej, stalowo-drewnianej; na nim mjr. St. Skarżyński przelatuje przez Atlantyk. R. W. D.-6, budowa-



ny specjalnie na Challenge 1932, zajmuje 1. miejsce w tych zawodach. R. W. D.-7 jest ewo-



lucyjnym typem R. W. D.-2. R. W. D.-8 samolot szkolno-



turystyczny typu „parasol“ z siln. Walter-Junior 110 MK. R. W. D.-9, budowany na Challenge



1934, zajął w tych zawodach 1. miejsce (mjr. Bajan). R. W. D.-10, samolot szkolny wyższe-



go pilotażu, jednomiejscowy górnopłat z siln. Cirrus „Hermes“ II B 104 MK. R. W. D.-11 dwusilnikowy (2 Walter Major 6 po 200 MK) samol. pasażer-



ski 6-osobowy, dolnopłat, o zasięgu 800 km. R. W. D.-13 — ewolucyjny typ R. W. D.-6



i -9, turystyczny, 3-osobowy, 2 siln. Walter Major 4—130 MK. Istnieje wariant sanitarny — R. W. D.-13 S. R. W. D.-15 — 4-osobowy, turystyczny, górnopłat z siln. D. H. Gipsy-Six 205 MK. R. W. D.-16 dolno-



płat turystyczny z siln. Walter Mikron 50 MK, odznacza się niską ceną (samol. popularny). R. W. D.-17 — ewolucyjny typ



R. W. D.-8, dwumiejscowy, szkolny wyższego pilotażu, siln. P. Z. Inż. Major 120—130 MK.

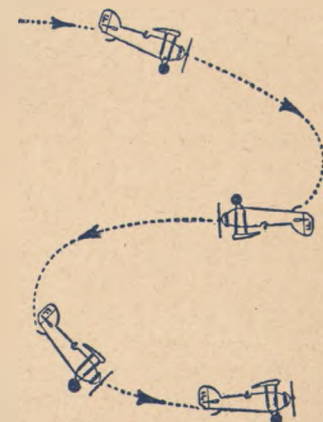
S

w lotn. służy do oznaczania: pewnych typów samol., np. czechosł. *Letov* (S-528 itp.), wł. *Savoia-Marchetti* (S. 79, S. 81 itp.), amer. *Sikorsky* (S-43 itp.) i in.; pewnych typów silników, np. amer. *Security* (S-5-125 itp.); może być użyta do oznaczania

pewnych jednostek (i samol.) wojskowych, według ich przeznaczenia taktycznego, np. w lotn. marynarki woj. St. Zjedn. A. P. esk. obserwacyjne oznaczane były literą S (obecnie VO).

„S”

figura akrobacji, wykonana w płaszczyźnie pionowej, złożona



„S” pionowe

z 2 półpętli: odwróconej w dół i zwykłej.

S. A. B. C. A.

Société Anonyme Belge de Constructions Aéronautiques — belg. wytwórnia płatowców i silników w Haren koło Brukseli, utworzona 16 XII 1920. Zaopatrzuje w samol. (głównie budowane z licencji) lotnictwo wojskowe i komunikacyjne (*Sabena*) Belgii oraz lotn. sportowe (oryginalne). Ostatni typ samol. turystycznego S. A. B. C. A. 30 jest 2-miejscowym jednomotem



z silnikiem belg. *Sarolea* „Aiglon“ 40 MK.

S A B E N A



Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne — belg. tow. komunikacji powietrznej (istn. od 1923), obsługujące łącznie z in. tow. (Fr., Ang., Niem., Szwec. itd.) Europę Zachodnią i Skandynawię oraz łączące metropolię z Kongo Belg.

„SACHSEN”

jeden z przedwojennych sterowców *Zeppelina* o pojemności 19.550 m³ i mocy napędowej 960 MK. Jako pasażerski wylatał ponad 400 godz. (ok. 50.000 km) i przewiózł prawie 10.000 pasażerów. Po wybuchu wojny światowej został użyty jako wojskowy najpierw w Belgii, następnie zaś w Prusach Wsch.; w III—VIII 1915 dokonał szeregu bombardowań Ciechanowa, Białegostoku, Warszawy, Łomży, Wilna, Małkini itd., po czym został przekazany marynarce jako cel ćwiczebny.

SADI-LECOINTE



jeden z pionierów lotn. fr. (pilot od 1911), posiadacz szeregu rekordów światowych, międzynarodowych i zwycięzca w wielu zawodach. Rekordy światowe: szybkości na bazie — w 1920: 7 II — 275,264, 10 X — 296,694, 20 X — 302,529, 12 XII — 313,043; w 1921: 26 IX — 330,275; w 1922: 21 IX — 341,023 i w 1923: 15 II — 375 km na godz.; wysokości — w 1923: 5 IX — 10.742 i 30 X — 11.145 m oraz na wodnosamol. 11 III 1924 — 8.980 m.

„SALAMANDRA” — WWS-1

szybowiec szkolno-treningowy do lotów żaglowych; konstrukcji



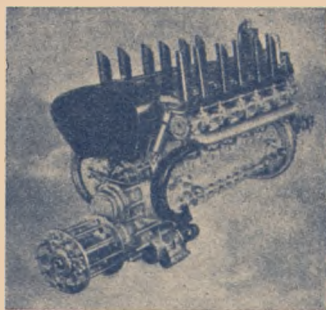
inż. Czerwińskiego, podobny do *Czajki*; skrzydło 1-dźwigarowe z dźwigarkiem pomocniczym.

SALMSON

znana już z czasów wojny świat. fr. wytwórnia płatowców i silników lotn. oraz samochodów w Billancourt, Seine; obecnie produkuje silniki gwiazdowe różnej



mocy — od 45 do 600 MK oraz



Salmson 12 VAR 2 450/750 MK

szeregowę średniej mocy (np. 6 TE-170/180 MK) jak również



Salmson „Cri-Cri”

samol. turystyczne.

SALMSON (BRITISH)

ang. wytwórnia gwiazdowych silników typu *Salmson*, w Londynie.

SAMOLOT

według statutu *F. A. I.* — statek powietrzny cięższy od pow., zaopatrzony w zespół silnikowy, nadający mu ruch własny, który utrzymuje się w pow. dzięki działaniom dynamicznym pow. na powierzchni nośnej, pozostające bez ruchu w czasie lotu (klasa C).

W regulaminach sportowych określenie „samolot” jest stosowane wyłącznie do statków pow. odpowiadających powyższej definicji i mogących nośne, pozostające bez ruchu w czasie lotu (klasa C).

Składa się z *płatowca* i zespołu *śmigło-silnikowego*. Płatowiec z kolei składa się ze *skrzydeł*, *kadłuba*, *osterzenia* i *podwozia*; zespół *śmigło-silnikowy* składa się ze *śmigła* i *silnika*. Według budowy s. dzielą się

na: *jednopłaty* (*dolnopłaty*, *środkopłaty* i *górnopłaty*), *dwupłaty* (zwykle lub *tandem*), *trój* — i *wielopłaty*. Z punktu widzenia użycia dzielą się na: *cywilne* (szkolne, treningowe, pocztowe, pasażerskie, sanitarne, do potrzeb naukowych i gospodarczych, wyczynowe itp.) i *wojskowe* (szkolne; treningowe; bojowe, które z kolei dzielą się na: obserwacyjne lub rozpoznawcze, myśliwskie, szturmowe, bombardowania lekkiego, średniego i ciężkiego, bitwy, łącznikowe, towarzyszące itp.; transportowe, dla potrzeb techniczno-gospodarczych; sanitarne). Z punktu widzenia sportowego (rekordy) — dzielą się na samoloty lekkie, sklasyfikowane w 4 kategorie: I 6,5—9 litrów (litrów cylindrów siln.), II 4—6,5 l, III 2—4 l i IV do 2 l maksimum; każda kateg. dzieli się na 2 podkategorie: *wielo*- i *jednomiejscowe*. Według ilości miejsc s. dzielą się na 1, 2, 3 i wielomiejscowe (ze ściślejszym określeniem ilości miejsc). Według ilości silników — na 1 i wielosilnikowe.

Chociaż pomysły stworzenia s. w formie zbliżonej do obecnej sięgają połowy ub. stulecia, dopiero skonstruowanie odpowiedniego silnika benzynowego umożliwiło budowę rzeczywiście latającego s., co uczynili Amer. br. O. i W. *Wrightowie* w 1903. Od tego czasu udoskonalenie s. wyraża się w: zrównoważeniu go (stabilizacja), zwiększeniu mocy silnika przy



Wright — 1908



1908



Blériot — 1909



H. Farman — 1914



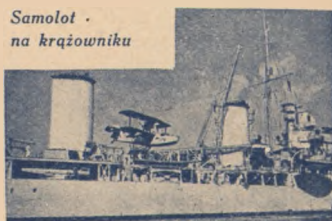
Sopwith — 1916

obniżeniu stosunku jego ciężaru do mocy, nadaniu płatowcowi coraz lepszych kształtów aerodynamicznych, zwiększeniu



D. B. 70 — 1935

bezpieczeństwa lotu, podniesieniu jego szybkości poziomej i wznoszenia się, pułapu, zwrotności, wytrzymałości, zasięgu itd.

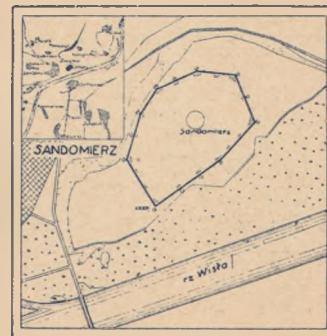


„SAMOLOT”

popularne ros. czasopismo lotnicze, wydawane przez *Osoawachim*.

SANDOMIERZ

lotnisko kat. C, cywilne, otwarte dla ruchu publicznego. Szer.



geogr. 50° 41', długość geogr. 21° 46', wysokość n. p. m. 144 m, wymiary NE—SW 630 m, E—W 510 m.

SANOK

szybowisko L. O. P. P. koło Sanoka. Szkolenie I stopnia.

SANTOS-DUMONT

Brazylijczyk, pierwszy, który — po C. Aderze i Eliehamerze — latał na samol. w Europie. Ur. 20 VIII 1873 w Sao-Paulo, um. 1932. Od młodych lat zajmuje się aeronautyką. W 1892 przyjeżdża do Fr. i przystępuje do budowy i doskonalenia sterow-



ców (wybudował 14 ewolucyjnych typów). 19 X 1901 wygrywa nagrodę *Deutsch de la Meurthe* (100.000 fr.) przez

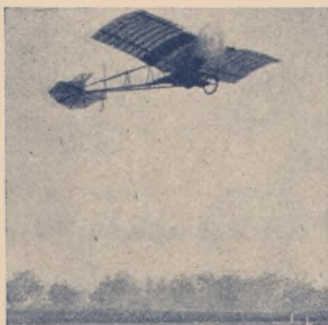


podwójne okrążenie wieży Eiffla (na sterowcu Nr 6). Następnie przechodzi do budowy śmigłowców i wreszcie samol. W 1906: 7 IX wykonuje lot w ciągu



Santos-Dumont

1 sek., 13 IX przelatuje 10 m, 23 X wygrywa puchar *Archdeacona*, przelatując 50 m i wreszcie 12 XI ustala 1. rekord światowy odległości w obwodzie zamkniętym — 220 m oraz szybkości na bazie — 41,292 km na godz. Jako typ 19 i dalsze konstruował samol. „Demoi-



selle“ z silnikiem 18—20 MK; samoloty te w latach 1907—9 odegrały znaczną rolę w powstającym w Europie lotnictwie.

„SARATOGA”

lotnikowiec marynarki woj. St. Zjedn. A. P., siostrzany okręt



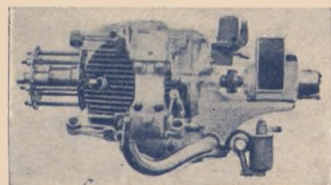
„Lexingtona”. B. krążownik bojowy. Wyporność 33.000 t, IV — 8-calowe i XII — 5-cal. armat pl., 72 samoloty.

S A R O

nazwa samolotów (latających łodzi) ang. zakładów *Saunders-Roc Ltd.* w East Cowes na wyspie Wight. Do b. znanych należą: *London* (dalek. rozpoznania), *Cloud* (8-miejscowy komunikacyjny) i in.

S A R O L E A

belg. wytwórnia silników lotn. małej mocy i motocyklowych, istniejąca od 1850 (jako zakłady uzbrojenia i od 1898 — budowy motocykli). Znany jest



siln. „Albatros” 30 MK.

S. A. S. O.

Société Aeronautique du Sud-Ouest, dawniej *Bordelaise* — fr. wytwórnia płatowców, należy do grupy *Potez*.

S A V O I A

nazwa samol. i wodnosamol. wł., budowanych w zakładach *Societa Idrovolanti Alta Italia* w Se-

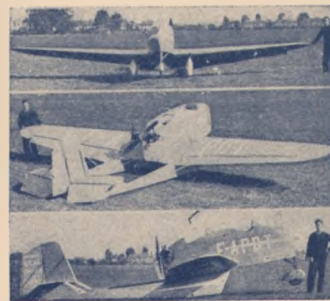


S-81 B

sto Calende. Głównym konstruktorem wytwórni jest inż. Alessandro Marchetti, którego nazwisko w pewnych typach jest łączone z nazwą S. Na wodnosamol. S.M. 55 lotnicy włoscy dokonali grupowych przelotów ponad Atlant. pld. i pln. w 1932 i 1933. Na tym samym typie samol. Markiz de Pinedo w 1925 wykonał raid Rzym—Melbourne oraz w 1927 do Ameryki pld. i pln. poprzez Atlantyk pld.

S. C. A. L.

fr. wytwórnia płatowców turystycznych — *Société de Constructions et d'Aviation Légère* w Paryżu. Znany jest prototyp



F. B. 30, 2-miejscowy, z siln. Mengin 32 MK.

SCARONI, P P O R.

as lotn. wł. z czasów wojny światowej, 26 zwycięstw pow.

S C H E L D E (D E)

holenderska wytwórnia samol. turystycznych w Vlissingen, ist-



niejąca od 1935. M. in. wybudowała „Scheldemecuw” — samol. 1-miejscowy z siln. Praga „B” 40 MK.

S C H I P H O L



największe lotnisko komunikacyjne w Holandii, 9 km od Amsterdamu. Centrala holenderskich linii lotn. *K. L. M.*; tamże znajdują się zakłady lotn. *Fokker*.

SCHNEIDER JACQUES

aeronaucja i lotn. fr., który ofiarował nagrodę i zorganizował zawody o puchar S. Ur. 25 I 1879 w rodzinie wielkiego przemysłowca. Jako aeronaucja wznosił się na balonie z M. Bienaimé i Senouque na wysokość 10.081 m. Jako pilot z pierwszych okresów lotn. bierze udział w róż-



nych przelotach, jak Paryż — Rzym, Paryż — Madryt itd. Um. 1928.

SCHNEIDERA PUCHAR

zawody lotnicze o szybkość na bazie (7 przelotów — razem 350 km), które istniały od 1913 do 1931 w Ang. (Wyniki patrz str. następna).

„S C H O D Y”

rodzaj szyku samol., gdy samo-



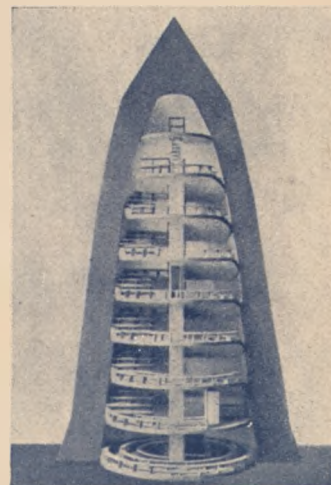
loty lub klucze samol. lecą jeden za drugim, ustopniowane na pewnych odległościach w bok (schodami w prawo lub w lewo) i nieco wzwyż.

SCHROEDER, M J R.

amer. lotnik, posiadacz rekordu światowego wysokości — 27 II 1920 10.093 m.

S C H R O N

w obronie przeciwlotniczej pomieszczenie dla ludzi, specjal-



nie budowane lub przystosowane tak, aby bądź stawiać opór bombom lotn. burzącym (s. przeciwbombowy), bądź tylko nie przepuszczać gazów trujących (s. przeciwgazowy).

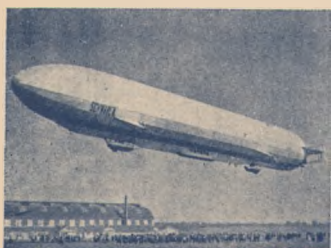
Rok	Kraj	Pilot	Samolot	Szybkość km/godz.
1913	Fr.	Prévo	Deperdussin	72,6
1914	Ang.	Howard Pikton	Sopwith	139,7
1920	Wł.	Bologna	Savoia	172,3
1921	Wł.	de Brigante	Savoia	178,3
1922	Ang.	Biard	Supermarine	234,6
1923	St. Zj.	Rittenhouse	Curtiss	285,5
1925	St. Zj.	A. P.	Curtiss	374,5
1926	Wł.	Doolittle	Macchi	394
1927	Ang.	de Bernardi	Supermarine	454,2
1929	Ang.	Webster	Supermarine	525,8
1931	Ang.	Waghorn	Supermarine	544,1
		Doothman	Supermarine	

SCHUR M. A., POR.

lotnik amer., posiadacz rekordu światowej odległości w obwodzie zamkniętym na wodnosamol. 12 VI 1923 — 1.275 km.

SCHÜTTE-LANZ

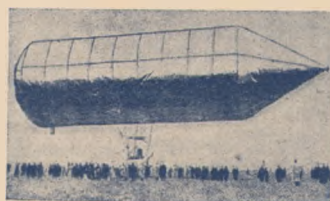
nazwa niem. firmy, budującej przed (od 1909) i w czasie wojny światowej sterowce sztywne oraz nazwa tych sterowców, w skrócie S. L. Przed 1914 wybudowano S. L. 1 i 2 o pojemności 5 i 7,9 tys. m³, w czasie wojny S. L. 3, 6, 7, 8, 10 i 20, których pojemność wzrastała od 13.200 do 35.000 m³, moc zaś 4—5 silników Maybach — z 840 do 1.200 MK. W odróżnieniu od Zeppelinów S. L. budowała szkielety swych sterowców z drzewa, przechodząc na aluminium dopiero przy S. L. 20.

„SCHWABEN”

jeden z pierwszych sterowców Zeppelina (1911) o pojemności 17.800 m³, mocy ogólnej silników 450 MK, który wylatał ponad 200 godz. (ok. 30.000 km), przewożąc ponad 4.300 pasażerów. Spalił się w Dusseldorfie 28 VI 1912.

„SCHWABENLAND”

jeden z 4 niem. statków-wysp pływających, które wraz z samol. utrzymują powietrzną komunikację pocztową przez oba Atlantyki.

SCHWARZ

niem. pionier budowy sterowców sztywnych, 1. zbudował w 1897.

SCOTT C. W. A.

znany lotn. ang., b. ofic. lotn. ang. w czasie wojny światowej. Wslawił się głównie zwycięstwem na de Havilland „Comet” (z siln. D. H. Gipsy VI) w wyścigu Londyn-Melbourne, przełatując (22—23 X 1934) tę trasę w ciągu 71 godz. 17 sek., z przeciętną szybkością 255,947 km na godz. M. in. w 1931 na de Havilland D. H. 60 Moth (Gipsy II 120 MK) 1—10 IV ustalił rekord przelotu Lympne (Ang.)—Port-Darwin (Australia) 16.410 km w ciągu 9 dni 4 godz. 11 min. i z powrotem 26 V—5 VI z Wyndhan do Lympne — 16.050 km w ciągu 10 dni 13 godz. 25 min.

SEGELFLIEGER (DER)

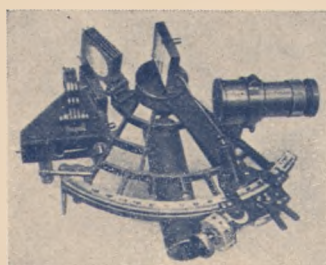
niem. czasopismo popularno-techniczne. Potsdamerstrasse 139, Berlin, W. 9.

SEGUIN

lotnik fr., który 13 X 1913 w Buc-le-Barp (Fr.) ustalił światowy rekord odległości w obwodzie zamkniętym — 1.021,2 km.

SEKSTANS

podstawowy przyrząd w aeronawigacji astronomicznej; służy do określania w podziałce kątowej wysokości ciał niebieskich nad horyzontem. W odróżnieniu od s. morskich s. l. mają zwykle



horyzont sztuczny (żyroskop, poziomnica płynowa). Pomiar analogiczny z pomiarami na morzu; pomiary w powietrzu są dwukrotnie mniej dokładne niż z powierzchni ziemi lub morza.

SENDOREK JAN

plk. pil. Ur. 20 X 1896 w Grabinie pod Krakowem, um. 20 III 1932 w Warszawie. VIII 1914 wstąpił do Legionów. Przydzielony do 2 p. p. II Brygady, brał udział we wszystkich walkach pułku. IV 1916 mianowany ofic. W walkach nad Styrem zostaje ciężko ranny w twarz. Po długim leczeniu powraca do pułku. Po przejściu II Brygady na Ukr. internowany przez Austr. XI 1918 zgłasza się do W. P. i wkrótce odchodzi na front jako d-ca baonu 2 p.p. Leg. VIII 1919 obejmuje d-two baonu uzupełnień lotn. w Warszawie, a następnie w Krakowie i awansuje na ppłk. W lecie 1920 organizuje 240 p. p. armii ochotniczej

i wyrusza z nim na front. Po zwycięstwie powraca do lotn., gdzie kończy szkoły pilotażu. W 1922 obejmuje komendę Wyższ. Szk. Pil. Dowodzi kolejno 2., 1. p. lotn. i grupą aeronautyczną. Powołany ostatnio do Dep. Aeronautyki M. S. Wojsk., pełni obowiązki zastępcy szefa Dep. Za zasługi wojenne i pracę nad rozwojem lotn. odznaczony: V. M. 5, K. N., O. P. 4, K. W. 4 i licznymi orderami zagranicznymi. Pochowany na cmentarzu wojsk. w Krakowie.

**SEREDNICKI
ALEKSANDER**

plk. pil. Ur. 6 II 1886 w Demenkach pow. czerkaskiego, ziem. kijowskiej. Po ukończeniu korpusu kadetów, wstąpił w 1903 do szkoły oficerów kaw. w Elizawetgradzie, skąd jako ppor. wychodzi do 8. p. drag. W 1908 awansuje na por., a w 1912 — na podrotmistrza i odchodzi na roczny kurs aeronaut. przy Politechnice Petersburskiej. Od chwili wybuchu wojny świat. do IV 1915 dowodzi szwadronem 6. p. huzarów, po czym, przeniesiony do lotn., pełni służbę w esk. ciężkich samol. „Ilia Muromiec”, następnie jest d-cą esk. i dyonu lotn. 27 XII 1918 wstępuje do W. P. jako rotmistrz i pełni kolejno funkcje: d-cy i szefa lotn. frontu lit.-biał., szefa szt. Inspekt. W. Lotn., szefa lotn. polowego przy Nacz. D-twie, szefa lotn. frontu północnego i I armii a od 20 IX 1920 — szefa lotn. Kwatery Naczelnego Wodza. W polu, mimo zajmowania wysokich stanowisk, wykonuje liczne loty bojowe w najgorszych warunkach atmosferycznych, świecąc podwładnym przykładem odwagi i sumienności w pełnieniu obowiązków. W 1920 zweryfikowany jako ppłk., w 1922 awansuje na plk. Dowodzi 3 p. lotn., a następnie jest inspektorem lotnictwa przy Dep. IV Z. P. M. S. Wojsk. 23 IV 1926 zginął śmiercią lotnika. Odznaczony: V. M. 5, K. W. i Pol. Odzn. Pil.

KURS OBRONY PRZECIWLOTNICZEJ DLA DUCHOWIEŃSTWA

Dnia 27 września 1938 r. zapisze się pamiętnymi głoskami w dziejach Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. W dniu tym odbył się pierwszy w Polsce kurs oplg dla duchowieństwa w Inowrocławiu, zorganizowany przez Obwód Miejski L. O. P. P. w Inowrocławiu w porozumieniu z Pomorskim Okręgiem Wojewódzkim L. O. P. P. w Toruniu. Kurs udał się nadspodziewanie. Na kurs powyższy przybyło około 70 kapłanów z czterech dekanatów: Inowrocław, Kruszwica, Gniewkowo i Żnin. Najliczniej kurs został obesłany przez dekanat inowrocławski i żniński.

O godz. 10 rano w wielkiej sali hotelu „Basta“ zagał kurs prezes Obwodu Miejskiego L. O. P. P. wiceprezydent miasta Władysław Juengst, wygłaszając stosowne przemówienie. Nawoływał do szerzenia wśród parafian akcji oplg oraz o poparcie celów L. O. P. P. Otwarcia kursu dokonał płk Szandrowski imieniem Okręgu L. O. P. P. w Toruniu. Płk. Szandrowski dołączył jednocześnie życzenie od władz wojskowych. Następnie przemawiał wicestarosta mgr Pelczyński, wręczając dyplom uznania zasłużonemu działaczowi L. O. P. P. prob. Mencłowi z Murzyna.

Na kurs składały się cztery bardzo ciekawe referaty, które wygłosili pp. okręgowy insp. Lipiński w Toruniu i instr. rej. Kurkowski z Inowrocławia. Niezmiernie interesująca dyskusja wykazała jak poważnie traktuje duchowieństwo swoją rolę obywatelską. Przemawiało przeszło 20 księży.

Po południu odbyły się na lotnisku wspaniałe pokazy środków napadu, pracy drużyn odkażających (Drużyny Żupy Solnej, Zakładów Miejskich P. C. K. i Straży Pożarnej) nalogu 3 płatowców itd. itd.

Zebrałym przedstawiono w całej grozie widmo nowoczesnej wojny i skuteczne środki obrony jakimi rozporządza obecnie technika i nauka polska. Pokaz ten sprawił na zebranych silne wrażenie. Wręczeniem świadectw z ukończenia kursu przez prezesa Zarządu Obwodu Miejskiego L. O. P. P. wiceprezydenta Wł. Juengsta zamknięto pracowity dzień licznie zgromadzonych kapłanów, wśród których zauważyliśmy m. in. ks. kanonika Kubskiego, ks. dziekana kan. Schwartza ze Sławska Wielkiego, ks. prałata Schoenborna z Kruszwicy, ks. kan. Fibaka z Szadłowic, ks. dziekana Rolskiego z Szczepanowa, ks. prob. Wierzbńskiego z Kościelca, prezesa Okręgowego Związku Księży „Unitas“.



Kurs powyższy wykazał w całej rozciągłości jak poważnie przystępuje duchowieństwo katolickie do zagadnień oplg w trosce o dobro powierzonych im dusz i całości Świą-

tyń Pańskich. Należy wyrazić organizatorom i uczestnikom tego kursu gorące uznanie za tak piękne ogólnospołeczne zrozumienie idei obronności państwa.

PIERWSZY POLSKI KONGRES TECHNIKÓW

W dniach 11—13 listopada 1938 r. odbędzie się w Warszawie Pierwszy Polski Kongres Techników, zorganizowany przez Naczelną Organizację Stowarzyszeń Techników R. P. (NOST).

Obrady Kongresu toczyć się będą pod wysokim protektoratem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, prof. Ignacego Mościckiego i Pana Marszałka Polski Edwarda Śmigłego-Rydza.

Komitet Organizacyjny Kongresu wydał deklarację kongresową, omawiającą rolę techników i ich zadania w życiu gospodarczym Polski. Hasło Kongresu Techników jest następujące: „Przez zorganizowany świat techniczny do realizacji planu gospodarczego Polski“.

Zadaniem Kongresu jest naświetlenie roli technika, jako gospodarczego realizatora we wszystkich przejawach jego działalności społecznej: technicy jako zorganizowane środowisko, członkowie najszerszej pojętego świata pracy, kierownicy i organizatorzy o szerszej świadomości gospodarczej oraz technicy jako ludzie o umysłowości pionierskiej.

Koszt udziału w Kongresie wynosi 7 zł.

Koszt Księgi Kongresowej, zawierającej referaty wygłoszone na Kongresie, z uchwałami i sprawozdaniem z Kongresu wyniesie 3 zł (przy zamówieniu, nadesłanym równocześnie ze zgłoszeniem uczestnictwa w Kongresie).

Koszt Księgi Kongresowej bez uczestnictwa w Kongresie będzie wynosił 6 zł.

O udziale w Kongresie należy zawiadomić „kartą zgłoszenia“ do dnia 1 listopada 1938 r. pod adresem: Komitet Organizacyjny I Polskiego Kongresu Techników, Warszawa-Śródmieście, ul. Wiejska 1 m. 40, tel. 8.09-81.

Uczestnicy Kongresu otrzymają zniżki kolejowe oraz tanie kwatery.

Każdy zgłaszający swoje uczestnictwo w Kongresie otrzyma bezpłatnie Przewodnik Kongresowy, zawierający:

a) skład Komitetu Honorowego Kongresu, b) informacje dla uczestników Kongresu, c) terminarz, d) program Kongresu z planem referatów, e) regulamin obrad, f) kupony.

Równocześnie z nadesłaniem zgłoszenia, blankietem P. K. O. Nr 342, Naczelna Organizacja Stowarzyszeń Techników R. P. — R-k Komitetu Organizacyjnego Pierwszego Polskiego Kongresu Techników, należy uiścić opłaty wymienione na odwrocie odnośnego blankietu.

Ze względu na duży zjazd ludzi w czasie trwania Kongresu w związku z obchodem XX-lecia Niepodległości, Komitet Organizacyjny I Polskiego Kongresu Techników, prosi o jak najszybsze zamawianie kwatery.

Termin zgłaszania zapotrzebowania na kwatery upływa z dniem 1 listopada b. r. i po tym terminie zgłoszenia na kwatery nie będą rozpatrywane.

Rodzaje kwatery:

a) kwatery prywatne od 3,50 zł — 7,00 zł za dobę, b) hotele od 6,50 — 10,00 zł — za dobę, c) kwatery zbiorowe od 3,50—5,00 zł — za dobę.

RECENZJE

W KOMPANII ZWIADOWCÓW

Wojskowy Instytut Naukowo - Oświatowy dodał do sporej już liczby pamiątek z okresu zawieruchy światowej wspomnienia Janusza Sopoćko pt. „W kompanii zwiadowców“. Autor tej pracy, gnany żądzą przygód wojennych — po ukończeniu gimnazjum — jako 18-letni chłopiec wstąpił ochotniczo do wojska rosyjskiego. Po ukończeniu szkoły oficerskiej został on przydzielony do batalionu zapasowego w Zachodniej Syberii, skąd postarał się pójść jak najszybciej na front. Autor prowadzi stale pamiętnik. Część jego, ogłoszona obecnie, dotyczy okresu od marca r. 1916 po grudzień r. 1917, gdy au-



da boju, opowieść o jego potędze i grozie, ujęta z rzadko spotykanym realizmem. Książka ta zasługuje na uwagę każdego Czytelnika, który myśli o wojnie — a nie myśleć o niej w obecnych niespokojnych czasach co najmniej trudno. Uprzytomni ona Czytelnikowi nie tylko jak wygląda współczesny bój, lecz i cała codzienna, szara praca i bytowanie żołnierza w warunkach frontowych. Ponadto nasunie mu szereg refleksyj jak silne musi być przygotowanie moral-



tor brał udział w bitwie pod Rygą i w walkach na Podolu w 50 pułku strzelców syberyjskich. Przeżycia swe notuje autor „na gorąco“, z dnia na dzień z zadziwiającą wprost szczerością. Z kart tego pamiętnika poznamy autora — dobrego żołnierza, który stara się swą służbę wypełnić jak najlepiej.

Z kart pamiętnika poznajemy rzeczywistość wojenną żołnierza frontowego i jego reagowanie na warunki tej rzeczywistości, jego nastawienie psychiczne, jego męstwo i chwile słabości, gdy potęga współczesnego ognia doprowadza go wprost do szaleństwa.

Jakże realne i pełne niesamowitej grozy są fragmenty tej pracy, zawierające opis walk pod Skujenek 6 lipca 1916 r. Opisy te — to żywa praw-

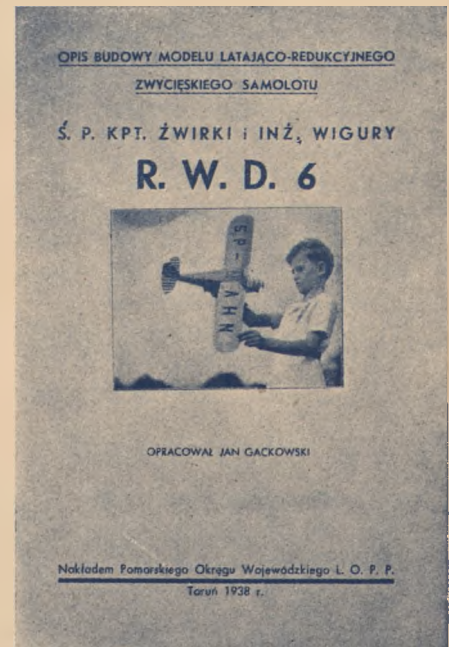
ne żołnierza, aby w ogniu walki spełnił on należycie swój obowiązek.

Książkę o prawie 200 stronach zdoła i uzupełnia 10 ilustracji, 4 szkice oraz mapka poza tekstem. Cena książki 5 zł. A.

WYDAWNICTWA MODELARSKIE

W szczupłej naszej fachowej literaturze modelarskiej każde najmniejsze dziełko czy nawet broszurka — zasługuje ze wszelkich miar na poparcie i jest witane przez modelarzy z radością.

Ostatnio wyszły z druku dwie małe książeczki mod. ppor. lotn. Jana Gackowskiego, mianowicie „Lotnicze Modelarstwo Redukcyjne“, nakł. księg. Św. Wojciecha w Poznaniu, oraz „Opis Budowy Modelu Latającego Samolotu R. W. D. - 6, wydana



przez Okrąg Woj. Pomor. L. O. P. P.

Książeczka „Modelarstwo Redukcyjne“ zasługuje specjalnie na uwagę, gdyż jest to pierwsze tego rodzaju wydawnictwo, które zapełnia lukę w tej dziedzinie modelarstwa. Książeczka ta jest bardzo starannie opracowana, zawiera dużo rysunków i kilka planów samolotu; daje ona dokładny obraz budowy modeli redukcyjnych, a przy tym — co najważniejsze — jest tak napisana, że korzystać z niej może nawet początkujący modelarz.

Również i broszurka z opisem „Modelu Latającego Samolotu R. W. D. - 6“ jest tak popularnie ujęta, że stosunkowo trudny do wykonania model staje się dostępny dla wszystkich. K. Bł.



Ś. † P.

Dnia 3-go października r. b., po długiej i ciężkiej chorobie, zmarł Jerzy Radlicz, długoletni kierownik graficzny i ilustrator naszych wydawnictw.

W zmarłym tracimy oddanego pracownika i szczerego kolegę.

Cześć Jego pamięci.

Redakcja

LOTNICTWO KOMUNIKACYJNE



TRZECIA LINIA LOTNICZA PRZESZŁOŚĆ

Od dziesięciu lat istnieją dwie linie lotnicze do Ameryki Południowej, a to francuskiego towarzystwa Air France i niemieckiego Deutsche Lufthansa.

Jeszcze w roku bieżącym mają zamiar Anglicy otworzyć trzecią linię.

Obecnie angielskie towarzystwo British Airways zakupiło 6 samolotów Lockheed 14, celem uruchomienia komunikacji na pierwszym odcinku linii do Południowej Ameryki na trasie Londyn — Lizbona — Bathurst (Gwinea Brytyjska).

Zakupione samoloty są tego samego typu jak obecnie używane na P. L. L. „Lot”. Samoloty Lockheed 14 są maszynami doskonale przystosowanymi do lotów na długich trasach. Jak wiadomo, dyr. „Lotu” mjr Makowski dokonał na tej maszynie przelotu na przestrzeni 25.000 km na trasie Los Angeles — Warszawa, bez żadnego defektu silnika i płatowca.

Nowoczesne samoloty komunikacyjne nie tylko są wyposażone we wszystkie znane instrumenty i przyrządy ułatwiające kontrolę sprzętu i nawigację, lecz przede wszystkim osiągnęły znaczny stopień bezpieczeństwa dzięki niezawodności silników a ponadto dodatkowe zabezpieczenie dzięki możliwości lotu i wznoszenia się przy pełnym obciążeniu przy połowie tylko działających zespołów napędowych.

Na zdjęciu widzimy samolot typu Douglas DC 3 w locie na jednym silniku. Te same właściwości mają również wszystkie samoloty „LOTU”.

ADAM SIKORSKI B. KORESPONDENT POLSKIEJ AGENCJI TELEGRAFICZNEJ W HISZPANII

„ŁUNA NAD HISZPANIĄ”

BEZPOŚREDNIE WRAŻENIA Z TERENU
WOJNY DOMOWEJ W HISZPANII.
FACHOWE ROZWAŻANIA NA TEMAT NAPADÓW
LOTNICZYCH I OBRONY PRZECIWLOTNICZEJ.
AUTENTYCZNE KOMUNIKATY WOJENNE.
160 STRON TEKSTU, WIELE AKTUALNYCH ILUSTRACJI, —
CAŁOŚĆ W EFEKTOWNEJ DWUBARWNEJ OKŁADCE

Do nabycia

w Administracji Miesięcznika „LOT i OPLG POLSKI”,
Warszawa, Wierzbowa 9 oraz w większych księgarniach

SPECJALNA CENA DLA P. T. PRENUMERATORÓW ZŁ 4.- WRAZ Z PRZESYŁKĄ.

Wysyłka po wpłaceniu należności na konto P. K. O Nr 7860
z zaznaczeniem na odwrotnej stronie blankietu nadawczego
„ŁUNA NAD HISZPANIĄ”, lub za zaliczeniem.



10% dodatkowego rabatu przy zamówieniach zbiorowych ponad 5 egz. skierowanych pod adresem admin. „LOT i OPLG POLSKI”

BACZNOŚĆ PRENUMERATORZY!!

Premię gwiazdkową

otrzymają nie zalegający z opłatą należności.

WSZELKIEGO RODZAJU

KABLE

dla prądów silnych
na niskie i wysokie
napięcie do 60 kV.
oraz kable do
prądów słabych

P O L E C A J A :

KABEL POLSKI S. A.

Bydgoszcz

FABRYKA KABLI S. A.

Kraków

WARSZAWSKA WYTWÓRNIA KABLI S. A.

Warszawa - Okęcie

POLSKIE FABRYKI KABLI
I WALCOWNIE MIEDZI S. A.

Ożarów Warszawski

MIEJSKI ZAKŁAD ELEKTRYCZNY

w TARNOPOLU

wyposażony w maszyny najnowszych systemów, dostarcza bez przerwy prąd elektryczny dla celów oświetleniowych, grzejnych i przemysłowych • Dla zakładów przemysłowych i rzemieślniczych stosuje specjalną taryfę progresywną dochodzącą do zł. — 10./1. kilowat-godzinę • Ułatwia nabywanie silników elektrycznych pierwszorzędných firm krajowych, wykonuje instalacje elektryczne na dogodnych warunkach kredytowych (w 20 ratach miesięcznych) •

Ślupy i maszyny teletechniczne, impregnowane olejem smołowcowym systemem Rüpinga, podkłady kolejowe impregnowane systemem Rüpinga i opatentowanym systemem Tetazel, oraz kostki drzewną impregnowaną do budowy jezdni, mostów, hal etc.

POLSKIE ZAKŁADY IMPREGNACYJNE S. A.
Z A R Z Ä D: WARSZAWA, MOKOTOWSKA 46. TEL: 936-11, 969-78, 929-89
NASYCALNIE:

DZIEDZICE, ZADWÓRZE, MOŁODECZNO i MIŃSK MAZOWIECKI
Odpowiadamy jedynie za towar bezpośrednio u nas kupiony.

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

Za granicą: rocznie 12 frank. szwajc. półrocznie 6 frank. szwajc.
Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.

Ceny ogłoszeń: Cała str. 1.000 zł., 1/2 str. 500 zł., 1/4 str. 300 zł.
Barwne na str. IV-tej okładki: Cała str. 1.200 zł., 1/2 str. 600 zł.

Redakcja rękopisów nie zwraca.



WYGODA-KOMFORT!

SIEDZENIA
i O P A R C I A
DO SAMOLOTÓW
SAMOCHODÓW
SANITARNYCH
i OSOBOWYCH
AUTOBUSÓW itp.

• P I A S T O P I L •
LEKKIE - TRWAŁE - HIGIENICZNE
ZAKŁADY KAUCZUKOWE
P I A S T Ó W S. A.

CENTRALA: WARSZAWA, UL. ŻŁOTA 35, TELEF. 562-60



ZJEDNOCZONE ZAKŁADY
WŁÓKIENNICZO-
KONFEKCYJNE

„KERA”

BIURO I SKŁAD FABRYCZNY
W A R S Z A W A

MARSZAŁKOWSKA 116. TEL. 205-64 i 206-41

Polecają wypróbowanej jakości wyroby własne:

brezenty, tkaniny nieprzemakalne i gumowane, tkaniny lniane, bawełniane, namioty, sprzęt turystyczny i żeglarski oraz różnorodne wyroby konfekcyjne

NA ŻĄDANIE CENNIKI, WZORY, KOSZTORYSY I OFERTY.

KSIĘGA PAMIĄTKOWA



O Z D O B N E
W Y D A W N I C T W O
J U B I L E U S Z O W E
NAKŁADEM ZARZĄDU GŁÓWNEGO L. O. P. P.

CENA JEDNEGO EGZEMPLARZA, OPRAWIONEGO
PIĘKNIE W LIBROID Z TŁOCZENIAMI ZŁOTEM
TYTUŁU NA OKŁADCE I GRZBIECIE ZŁ 20.-
NIEWIELKA ILOŚĆ NUMEROWANYCH EGZEMPLA-
RZY SPECJALNYCH NA GRUBYM BEZDRZEWNYM
PAPIERZE W DROŻSZEJ OPRAWIE - DO NABYCIA
PO CENIE ZŁ 45.- ZA JEDEN EGZEMPLARZ

60889
10.11.82
60

DRUKOWANA NA TRWAŁYM, PIĘKNYM
PAPIERZE, ZAWIERA OKOŁO 350 KARTEK
W DUŻYM ALBUMOWYM FORMACIE;
ILUSTRACJE STANOWIĄ PONAD 400 DO-
SKONAŁYCH FOTOGRAFII Z DZIAŁAL-
NOŚCI ZARZĄDU GŁÓWNEGO, OKRĘ-
GÓW, OBWODÓW I KÓŁ L.O.P.P. TREŚĆ
SKŁADA SIĘ Z: SŁOWA WSTĘPNEGO PRE-
ZESA ZARZĄDU GŁÓWNEGO GEN. DYW.
INŻ. LEONA BERBECKIEGO, PRZED-
MOWY, HISTORII L. O. P. P., „Z TERENU”
(DZIAŁALNOŚĆ OKRĘGÓW L. O. P. P.)
I LISTY ODZNACZONYCH
ODZNAKĄ HONOROWĄ L. O. P. P.



ZAMÓWIENIA KIEROWAĆ DO ADMINISTRACJI WYDAWNICTW L. O. P. P.
WARSZAWA, ULICA WIERZBOWA 9 LUB DO OKRĘGÓW L. O. P. P.

KONTO P. K. O. Nr 19.808

INFORMACJE TEL. 2.66-88

SPROSTOWANIE. Cena zł 15.- za 1 egzemplarz Księgi „XV-lecie L. O. P. P.” podana
w numerach 8/9 „Ło i Oplg Polski” oraz w numerze 9 „Skrzydłata Polska”, była ceną
tego wydawnictwa w przedpłacie. Cena sprzedażna wydawnictwa obecnie wynosi zł 20.-