



PODOFICEROWIE! ABY DOKONAĆ TEGO WYSIŁKU, KTÓRY DZIŚ W TEJ KONKRETNEJ FORMIE OGŁADAMY, MUSIELIŚCIE NAPEWNO WYRZEC SIĘ NAJROZMAITSZYCH RZECZY W SWOJEM ŻYCIU. NAPEWNO NIE POSZLIŚCIE PO LINI NAJMNIEJSZEGO OPORU W URZĄDZANIU WŁASNEGO SWEGO PRYWATNEGO ŻYCIA. ALE WIERZCIE MI, WSZYSTKIE PIĘKNE RZECZY POWSTAJĄ OFIARNOŚCIĄ, TYLKO WYSIŁKIEM MORALNYM TYLKO WYRZECZENIEM SIĘ TEGO, CO NA PIERWSZY RZUT OKA W PRZECIĘTNYCH NORMALNYCH WARUNKACH CZŁOWIEKA NAJBARDZIEJ POCIAGA, NAJBARDZIEJ JEST MIŁE, NAJBARDZIEJ PRZYJEMNE.

WIERZCIE MI, A TO WIECIE NAPEWNO, JAKO ŻOŁNIERZE, ŻE JEŚLI MAMY WYCIAGAĆ JAKIEŚ ANALOGJE Z NASZEGO ŻOŁNIERSKIEGO ŻYCIA, TO WE WSPOMNIENIACH ŻOŁNIERSKICH NAJWIĘCEJ MIEŁ SCA ZAJMUJE TA BITWA ZWYCIĘSKA, KTÓRA ZOSTAŁA WYWALCZONA Z WIELKIM ŚMIERTELNYM TRUDEM I WYSIŁKIEM, A NIE TA, CO ŁATWO POSZŁA. DLATEGO TEŻ WIDZĄC WASZĄ SIŁĘ MORALNĄ, WASZĄ GOTOWOŚĆ DO NADPROGRAMOWEGO, NIE REGULAMINOWEGO TYLKO WYSIŁKU – DZIĘKUJĘ WAM.

Kolekcja
Emita Kornasia



WIARUS



MARSZAŁEK PIŁSUDSKI A LOTNICTWO

W każdej dziedzinie życia polskiego pozostawił nam Marszałek Piłsudski testament swego słowa. On, który budował całość państwa polskiego, sięgał też myślą do każdej jego poszczególnej sprawy. Przez długie lata będziemy jeszcze mieli czym żyć, jeśli tylko potrafimy odnaleźć Jego poglądy na tę dziedzinę, której służymy w Polsce.

Podoficerowie, którzy tak zacie i bezinteresownie złożyli swoją ofiarę na zakup 9 samolotów dla szkolenia młodzieży w lotnictwie, niechże się dowiedzą, że Pan Marszałek powiedział następujące słowa: «Gdybym miał dużo pieniędzy, wszystkie oddałbym na lotnictwo». Widzimy więc, jak wielką wagę przywiązywał do lotniczej obrony Polski i wiemy teraz, że każdy grosz, jaki na ten cel przeznaczamy, dajemy mądrze i pożytecznie.

Poza temi słowami Pana Marszałka, winniśmy też przechować w pamięci inne Jego słowa. Brzmią one:

«U Was pięćdziesiąt procent znaczy człowiek,
a pięćdziesiąt procent – technika».

Uczą nas one konieczności harmonijnego rozwijania obu dziedzin lotnictwa: szkolenia kadr ludzkich i doskonalenia maszyn.

Z kolei zaś człowiek w lotnictwie, to nie tylko zręczność pilota i dokładność obserwatora, ale również w niemniejszej mierze całość charakteru, na którą składa się odwaga i oddanie sprawie. Technika zaś, to także nie tylko obliczenie i surowiec – to również człowiek: śmiała myśl polskich konstruktorów i wierna praca polskiego robotnika.

Cechę przynoszącą zwycięstwa polskiemu lotnictwu określił Pan Marszałek bardzo ciekawie jako staranność. Kiedy zwycięzcy drugiego Challenge'u kapitan Bajan i sierżant Pokrzywka zameldowali się u Pana Marszałka, Pan Marszałek, przyjmwszy lotników bardzo serdecznie, powiedział między innymi: «W lotnictwie, gdzie człowiek powierza życie swoje maszynie, która sama w sobie jest uosobieniem precyzji i staranności, jako wytwór jego mózgu, to człowiek, który się nią posługuje musi być z natury rzeczy staranny, bo wszelkie przeoczenie przez niego najdrobniejszej rzeczy w maszynie spowoduje katastrofę».

Człowiek i maszyna, nierozdzielnie ze sobą zrośnięci – oto jest treść lotnictwa.

Dar podoficera – zakupienie przez nich 9 maszyn dla szkolenia młodzieży lotniczej, to czyn rozumny i ofiarny, który zasłużyłby niewątpliwie na najpiękniejszą nagrodę żołnierską – pochwałę Pana Marszałka.



Marszałek Piłsudski na polu Mokotowskim w roku 1919

Ludomił Rayski, gen. bryg.



INSPEKTOR OBRONY POWIETRZNEJ, GE- NERAŁ BRYGADY DR. JÓZEF ZAJĄC

Gdy zagadnienie obrony wysuwa się na czoło wszystkich innych, gdy oczy całego Narodu zwracają się na wojsko, na jednym z pierwszych planów staje obrona powietrzna, lotnictwo wojenne.

Nie trudno zrozumieć, jak doniosłą sprawą jest wybór szefa sił powietrznych, inspektora obrony powietrznej państwa.

Generał brygady dr. Józef Zając, to jedna z tych najwybitniejszych postaci naszego wojska, którym życie nie robiło reklamy, o których mało wiemy, ale które znajdują zawsze swe miejsce w chwilach osobliwych i decydujących.

Generał Józef Zając był przed wojną członkiem drużyn strzeleckich i jako taki w roku 1914 znalazł się w szeregach legionowych, w 3 pułku piechoty. W drugiej karpackiej brygadzie przechodził kolejno wszelkie stopnie od dowódcy plutonu do dowódcy batalionu, biorąc udział we wszystkich bojach brygady.

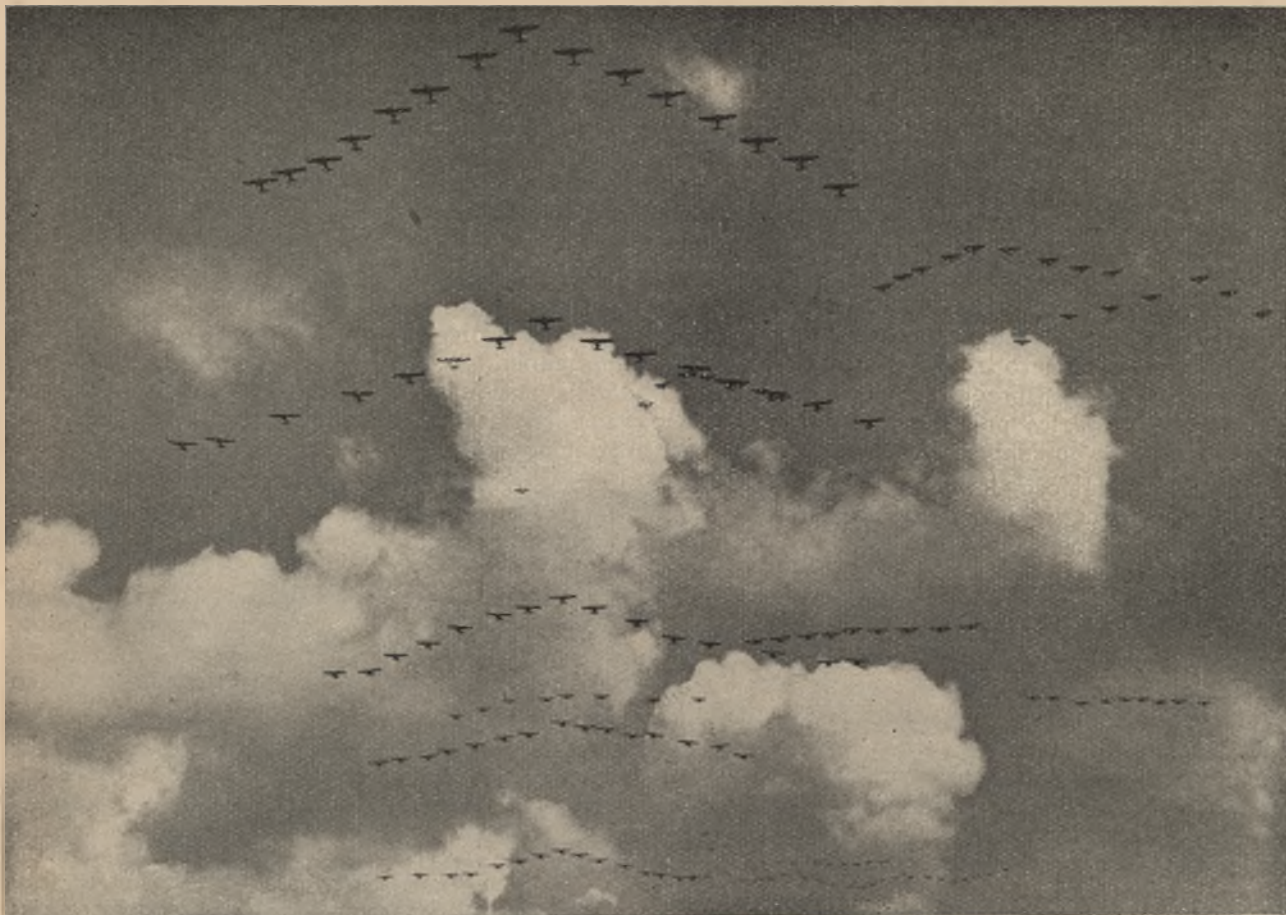
Po pokoju brzeskim i przejściu drugiej brygady na Ukrainę, uczestniczy w bitwie pod Rarańczą, przedziega się przez Rosję na Murmań, a po wyjeździe do Paryża uczestniczy w tworzeniu oddziałów polskich we Francji.

Wraca do Polski wraz z «błękitną armią» i tu bierze czynny udział w wojnie z bolszewikami.

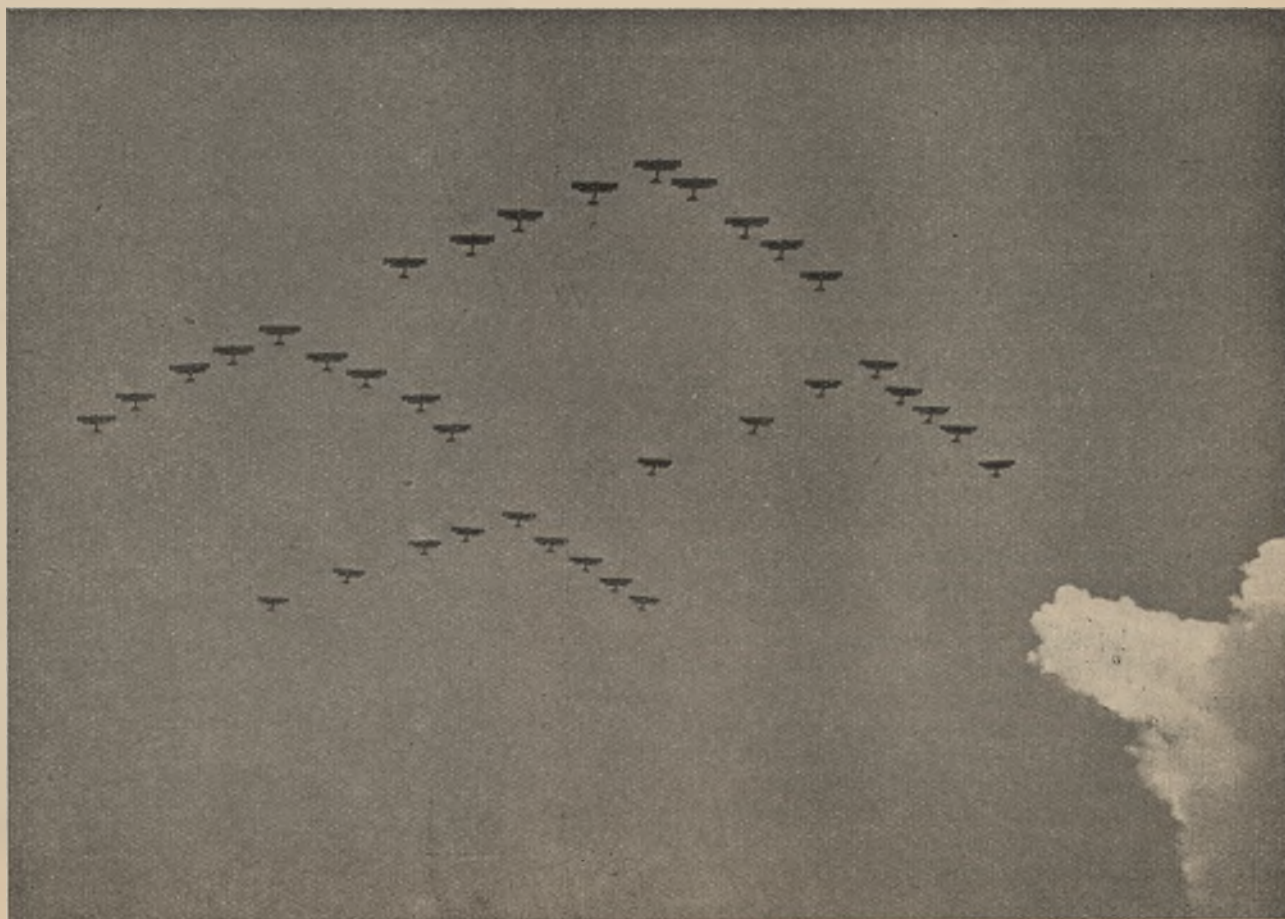
Po zawarciu pokoju pełni dalej swą żołnierską służbę, osiągając coraz wyższe stanowiska i stopnie. Jako generał brygady obejmuje dowództwo dywizji w Katowicach, na którym to stanowisku pozostaje 10 lat.

W roku bieżącym po mianowaniu generała Litwiniowicza w lipcu wiceministrem spraw wojskowych generał Zając obejmuje dowództwo korpusu lwowskiego.

Ze Lwowa powołał Go dekret Pana Prezydenta Rzeczypospolitej na obecne tak bardzo odpowiedzialne i wysokie stanowisko Inspektora Obrony Powietrznej Państwa.



Rewja lotnicza przed generalnym inspektorem sił zbrojnych w Warszawie. Ogólny widok delilujących samolotów



Rewja lotnicza przed generalnym inspektorem sił zbrojnych, generałem dywizji E. Śmigłym-Rydzem, w Warszawie. Delilada samolotów linjowych

Zdjęcia W. Pikiela

LOTNICTWO WOJSKOWE

Wojna światowa udowodniła niezbicie prawo lotnictwa do nazwy czwartej broni głównej obok piechoty, kawalerii i artylerii.

Zaczynając wojnę w roli skromnego wywiadowcy lotnictwo, z chwilą ustabilizowania się frontów, stało się bronią pomocniczą, współpracującą z innymi rodzajami broni. Ograniczenie ruchu wojsk, a wzmocnienie ognia i skomplikowanie pola bitwy, przesunęło częściowo punkt ciężkości pracy lotniczej z rozpoznania na współpracę z piechotą i artylerią. Było to początkiem specjalizacji rodzajów lotnictwa. Obok lotnictwa rozpoznawczego, przeprowadzającego rozpoznanie dla wyższych dowództw, pojawiło się lotnictwo obserwacyjne, pracujące na korzyść innych broni.

Bezpośrednią reakcją na działalność lotnictwa obserwacyjnego nieprzyjaciela, a jednocześnie najlepszym dowodem wartości jego pracy, było pojawienie się nad polem bitwy nowego rodzaju lotnictwa – lotnictwa myśliwskiego. Będąc tylko pośrednio zainteresowane tem, co się dzieje na ziemi, ma ono jako zasadnicze zadanie, obronę wojsk naziemnych przed skutkami działalności lotnictwa obserwacyjnego nieprzyjaciela przez zwalczanie tego lotnictwa, oraz obronę własnego lotnictwa obserwacyjnego przed myśliwcami nieprzyjaciela.

Wykonywanie wspomnianych wyżej zadań pomocniczych i obronnych nie dawałoby jeszcze lotnictwu prawa do pełnego tytułu broni – w połowie roku 1915, wkracza ono jednak już czynnie na pole walki i przedłużając ogień artylerii ciężkiej, rozpoczyna bombardowanie tyłów nieprzyjaciela, jako lekkie lotnictwo bombardujące, a w połowie roku 1916 jako lotnictwo szturmowe podejmuje walkę z oddziałami wojsk naziemnych przy pomocy karabinów maszynowych. Od tej chwili lotnictwo jest już pełnowartościową bronią zarówno obrony, jak i natarcia, która narówni z innymi broniąmi we wspólnym wysiłku wywalcza zwycięstwo w bitwie.

Wszystkie wymienione powyżej rodzaje lotnictwa stanowią t. zw. lotnictwo pomocnicze, związane ściśle z działaniami wojsk naziemnych. Podział i taktyczne zasady użycia lotnictwa pomocniczego od czasu wojny światowej nageń nie uległy zmianie. Każda nowoczesna armia powinna być wyposażona we wszystkie rodzaje lotnictwa pomocniczego, przyczem następuje bądź ściśła specjalizacja zadań, bądź zadania te są łączone i wykonywane przez jeden typ lotnictwa.

Po wojnie światowej, po okresie chwilowej stagnacji, wywołanej demobilizacją lotnictwa, oraz koniecznością zużycia nagromadzonych zapasów materiału lotniczego, następuje dalszy szybki rozwój lotnictwa wojskowego.

Doświadczenia ostatnich lat wojny światowej, a zwłaszcza dokonane przez Niemców bombardowania Paryża i Londynu, oraz zorganizowanie przez Francuzów wielkich jednostek lotnictwa – otwierają przed lotnictwem nowe, szerokie horyzonty.

Powstaje lotnictwo samodzielne, którego działania nie są już związane bezpośrednio z akcją armii lądowej, aczkolwiek w pewnych wypadkach może ono działać na jej korzyść.

W skład lotnictwa samodzielnego wchodzi przeważnie ciężkie lotnictwo bombardujące, kierowane przeciw głównym ośrodkom mobilizacyjnym, przemysłowym i politycznym nieprzyjacielskiego kraju, oraz lotnictwo myśliwskie – pościgowe, przeznaczone do zwalczania wielkich zgromadzeń lotnictwa.

Ostatnio ukończona wojna włosko-abisyńska, aczkolwiek prowadzona w specjalnych warunkach, wykazała dobitnie potęgę nowoczesnego lotnictwa. Lotnictwo włoskie, działając jako pomocnicze:

– stało się w niedostępnym terenie prawie jedynym środkiem szybkiego rozpoznania,

– w połączeniu z bronią pancerną spełniało zadania samodzielnej kawalerii, opóźniając i demoralizując nieprzyjaciela przed bitwą, oraz przeprowadzając pościg po bitwie jako «latające baterie karabinów maszynowych»,

– stało się w kraju, pozbawionym dróg, jednym z najważniejszych środków łączności i przewozu, zaopatrując w amunicję, wodę do picia i żywność oddziały, oddalone lub odcięte od baz zaopatrzenia,

a ponadto działając jako lotnictwo samodzielne, bombardowało i utrzymywało pod stałą groźbą nalotu ośrodki życia i zaopatrzenia przeciwnika i co należy zauważyć, prawdopodobnie zasłoniło kolonialną armię włoską od szachu,adanego jej przez koncentrację floty brytyjskiej na morzu Śródziemnym.

Polskie lotnictwo wojskowe, zapoczątkowane z nieznacznych pozostałości po armjach zaborczych, w toku ciężkich zmagani o niepodległość, nietylko nie zatraci, ale powiększa swój dorobek. Po wojnie dokonywuje olbrzymiego wysiłku, mając przed sobą do pokonania nietylko konieczność stworzenia podstaw do dalszego rozwoju w formie odpowiedniego przemysłu i licznych zastępów personelu technicznego, ale również i konieczność nie pozostania daleko w tyle za niestłuchaniem szybkim rozwojem lotnictwa wojskowego, dokonywującym się w przodujących państwach świata.

Tak wielki wysiłek, przy szczupłości posiadanych środków, jest możliwy jedynie przy gorącym i pełnym zrozumienia poparciu całego narodu.

Bohuszewicz, mjr. dypl.



Szeł lotnictwa wojskowego gen. bryg. Ludomił Rayski



GENERAŁ DYWIZJI GUSTAW ORLICZ - DRESZER

Bywają ludzie, którzy przechodzą przez życie jak meteor, pozostawiając po sobie jasną smugę w życiu narodu.

Jednym z takich był nieodżałowanej pamięci przedwcześnie zgasły ś. p. generał dywizji Gustaw Orlicz-Dreszer, jedna z najpiękniejszych postaci naszego pokolenia. Rycerz bez skazy, świetny kawalerzysta, bohaterski bojownik walk o niepodległość i jeden z najdzielniejszych żołnierzy zmartwychwstałej Polski, oraz budzieliel idei morskiej w naszym narodzie.

Całe jego życie, to pasmo owocnej pracy dla wielkości kraju, pracy pełnej poświęceń, bez wypoczynku, pracy dającej Polsce tak wiele, iż dziwić się należy by jeden człowiek mógł tyle wydołać. Dla dwóch rzeczy żył i dla nich działał: wielkości Polski i sławy. Jako oficer rosyjski, w pierwszych dniach wojny zrzucił nienawistny mundur zaborcy i brawurowym, sławnym na całe Legiony swoim przejściem, melduje się do służby Komendantowi w ułanach Beliny. — Fantazja, bohaterstwo i skromność zjednały mu z miejsca serca żołnierzy i przełożonych. Ten człowiek o kryształowych zaletach charakteru, nieuznający kompromisu, człowiek dążący zawsze prostą drogą sumienia i nakazu honoru służbie idei, swoimi postępkami stawał się moralnym drogowskazem swym towarzyszom broni w chwilach wątpliwości i chmurnych, brzemiennej w skutki dniach, jakie znaczą drogę kształtującej się państwowości polskiej.

Wyróżniony najwyższymi odznaczeniami bojowymi, stworzył typ dawnego rycerza — słowem nowoczesny Zawisza Czarny odrodzonej Polski.

W siedmioletnich zmaganiach wojennych, stale w boju dawał przykład nieustraszonego męstwa i odwagi. Ubóstwiany przez żołnierzy szedł twardo przez życie, nie bacząc na znój i nie kusząc się o zaszczyty. Znali Go i cenili wysoko Jego żołnierze.

Niema chyba w Polsce człowieka, któryby nie słyszał o Lidzie Morskiej i jej Prezesie, zawsze czynnym gdy chodziło o interes kraju. Ten szermierz polskiej sprawy morskiej, naprawdę bardzo zasłużył się narodowi i to musimy Mu pamiętać.

Lecz nadszedł dla nas tragiczny dzień, w którym Liga Morska straciła swego przewodnika, lotnictwo swego dowódcę, a cała Polska jednego najlepszego z Jej synów. — Zginął w czasie lotu, pograżając się w fale ukochanego morza, łącząc niejako symbolicznie swą śmiercią ideę morską, z obroną powielrzną państwa.

Całym swym życiem dał świadectwo jak należy kochać ojczyznę, a nam i potomnym wskazał, jak powinno się żyć i pracować dla kraju.

U stóp Kamiennej Góry, dźwigającej na szczycie wielki krzyż, fale modrego Bałtyku obijając się o piaszczysty brzeg, zaszemrzą podzwonne na wieczną sławę i pamięć swemu Rycerzowi...

T. Zalanowski, starszy sierżant



PODOFICER LOTNICTWA

W lotnictwie, tam gdzie człowiek powierza życie swoje maszynie, która samo w sobie jest uosobieniem precyzji i staranności, jako wytwór jego mózgu – to człowiek ten, który się nią posługuje, musi być z natury starannym, bo przecież wszelkie przeoczenie przez niego najdrobniejszej rzeczy w tej maszynie spowoduje katastrofę. Do lotnictwa trzeba dobierać specjalnie ludzi starannych.

Józef Piłsudski

Na całość korpusu podoficerów lotnictwa, składa się szereg odrębnie szkolonych grup specjalistów.

Każda z tych grup specjalistów posiada swoje przeznaczenie podobnie, jak poszczególne części w skomplikowanej maszynie. A maszyna ta musi precyzyjnie działać i precyzyjną musi być działalność jej poszczególnych części, by w całości nie było usterek.

To też dobór kandydatów na podoficerów lotnictwa, jak również długotrwałe i kosztowne wykształcenie tychże, otoczone jest specjalną opieką i troską wszystkich przełożonych w lotnictwie. Tego wszędzie wymaga nowoczesny i coraz bardziej skomplikowany sprzęt lotniczy.

Przyrównanie zadań i roli podoficera innej broni, nie dałoby właściwego obrazu. Bo podoficer naprzykład piechoty czy kawalerji, po osobistym wykształceniu, pełni rolę instruktora, względnie dowódcy małego zespołu w ramach którego szkoli wykonawców. Natomiast podoficer lotnictwa, po znacznie dłuższym wykształceniu osobistym, zaczyna dopiero rolę wykonawcy. Ponadto, pełną wartość osobistą osiąga podoficer lotnictwa z biegiem czasu, gdy nabierze doświadczenia. Samo więc wykształcenie drogą kursów, nie jest jeszcze ostateczne.

Dla pełnego zrozumienia roli i obowiązków podoficera lotnictwa, omówmy bliżej przebieg wykształcenia i zadania paru grup podoficerów specjalistów. Pilot: Kandydaci na wojskowe kursy pilotażu wybierani są zasadniczo z pośród szeregowców kontyngentu, którzy jeszcze jako przedpoborowi, ochotniczo ukończyli wykształcenie w ośrodkach przygotowania wojskowego lotnictwa.

W ciągu służby czynnej odbywają oni kurs, na który składa się:

- wykształcenie w obsłudze samolotów,
- pilotaż podstawowy do samolotu linowego włącznie,
- wykształcenie ogólno-lotnicze i ogólno-wojskowe.
- szkoła podoficerska,
- wyższy pilotaż.

Chociaż wykształcenie to rozciąga się do nieprzerwanego okresu szkolnego, mimo to absolwenci tego kursu posiadają jedynie podstawowe wykształcenie pilota. W tymże czasie pilot osiąga już stopień podoficera, a jednakże nie staje się ani dowódcą, ani instruktorem. Jego rola sprowadza się do jednostki (razem z samolotem tworzącą załogę), której wykształcenie w opanowaniu elementów składowych walki powietrznej trwa nadal z tem, że w miarę postępu wchodzi w coraz to większy skład zespołu jak: klucz, rój i ciąg. Mimo, że w miarę lat dochodzi do coraz dalszych stopni podoficerskich, zawsze jednakże stanowi jednostkę w zespole, a dowódcą z reguły będzie oficer.

Jakie wartości powinny cechować podoficera pilota? Krótka nato odpowiedź – wybitne pod każdym względem, a przynajmniej bardzo wysokie.

Regulamin lotnictwa postanawia:

«Ciężkie, wyczerpujące moralnie i fizycznie warunki pracy w powietrzu, osamotnienie załóg w czasie wykonywania zadań, oraz ogólny charakter broni, nakładają na wszystkich dowódców obowiązek zrozumienia specjalnego charakteru personelu latającego...

Rozstrzygającym czynnikiem prowadzenia działań powietrznych jest duch żołnierza lotnika. Dlatego dobór odpowiedniego personelu w jednostkach lotnictwa ma znaczenie górujące. Lotnik, mając pełne zrozumienie swoich obowiązków musi być zawsze gotów do wykonania, nieraz w bardzo ciężkich warunkach, powierzonych mu zadań...

Pilot wykonywa bardzo poważne zadania w powietrzu. Wymaga się od niego: znajomości zasad walki po-

wielkiej i orientacji w terenie, wysokich zalet fizycznych i moralnych, połączonych z przytomnością umysłu, silną wolą i szybkim pobieraniem decyzji.

... Powinien być wybitnym strzelcem, co w połączeniu z zaciętością, wytrwałością i duchem zaczepnym, zapewni mu zwycięstwo w walce».

W żądaniach tych nie ma przesady. Moglibyśmy udowodnić konieczność posiadania tych wartości różnymi względami.

Weźmy sobie przykład z szarego, codziennego życia, który w niemniejszym stopniu przekona czytelnika.

W zwykłym przelocie wskutek stałych wahań cząsteczek powietrza samolot pochyła się i często zakręca, co jest normalnym i stałym objawem, a pilot bez przerwy reaguje sterami dla utrzymania samolotu w równym locie. Jednocześnie śledzi na zegarach równość pracy silnika, kurs na busoli i porównuje swoją trasę z mapą. W miarę czasu lotu napięcie jego wzrasta i dochodzi normalny zupełnie objaw wyczerpywania się sił. Jakto często bywa podczas przelotów, warunki atmosferyczne w drodze zaczynają się psuć, stają się coraz cięższe, a temsamem wzrasta również stopień napięcia i wyczerpywania się. Dochodzi do bardzo trudnych warunków atmosferycznych, wymagających szybkiej decyzji, woli walki, zacięcia, wytrwałości. Warunki atmosferyczne mogą również uniemożliwić dalszy lot.

Trzeba znaleźć radę! Przebić się, zawrócić, siadać na miejscu, czy szukać jeszcze innego wyjścia? Z temi myślami bije się pilot, a jest sam. Niema z kim się naradzić, by decyzję swoją powziąć.

Przebić się. — Przy nowoczesnym wyposażeniu samolotu można tego dokonać nawet w najcięższych warunkach. Ale nato pilot musi znaleźć wolę, odwagę, zacięcie, wiarę we własne siły, pewność opanowania lotu ślepego (t.j. wyłącznie na przyrządy, nie widząc ziemi, otoczony gęsto chmurami lub mgłą), a co najważniejsze — doświadczenie, bo trzeba jeszcze przewidzieć zakończenie lotu i ewentualne niespodzianki.

Zawrócić? — Również słuszna decyzja, szczególnie gdy brak jeszcze doświadczenia. Ale czy wystarczy paliwa? — Ewentualnie skierować się na istniejące najbliższe lotnisko lub lądowisko. Tylko uwaga, by nie stracić się!

Siadać na miejscu? — Na pierwszym lepszym poletku dogodnym do lądowania? Czy szukać dłużej, lecz dobrego lądowisko? — W ostatnim wypadku wskutek panujących trudnych warunków, czy nie zajdzie potrzeba nagłego siadania na jakimkolwiek bądź terenie, a przytem możliwa awaria i jak się skończy? — Wogóle co robić? — Te ostatnie myśli budzą natłok, coraz więcej nasuwa się pytań i możliwości: lepszych i gorszych. Napięcie i wyczerpanie sił doprowadzają do zenitu, a w rezultacie mogą spowodować najgorszy wynik.

Nie dać się opanować, walczyć i nie upadać — A jakże często młody i mało doświadczony pilot w walce tej duchowo upada i wyczerpuje się nieraz w jednym momencie, a skutki mogą być ciężkie.

Doświadczony pilot zużywa w locie swoje siły znacznie mniej, gdyż w normalnym locie nie walczy z małymi pochyleniami samolotu, reagując jedynie na poważniejsze «rzucanie», nie śledzi z napięciem zegarów bo wystarczy jemu nato rzut oka od czasu do czasu, trasę śledzi według główniejszych punktów orientacyjnych w terenie co kilkanaście minut, a gdy dochodzi do walki — doświadczenie i opanowanie swego rzemiosła pozwalają mu na pełne skupienie się i wykazanie w takiej chwili swoich zalet charakteru i doświadczenia.

Inny jeszcze przykład. Kilka lat temu slyszeliśmy o «latających trumnach». Samoloty te nie posiadały warunków aerodynamicznych, któreby wybaczały błędy pilotażu. Na samolotach tych wykonywali wytrawni piloci całą akrobację i nie tracili zaufania do tej serii samolotów. Natomiast mniej pewni siebie tracili zaufanie i w wielu wypadkach drobne przewinienia, nawet łatwe do usunięcia dla przywrócenia równowagi samolotu, były przyczyną wypadków. Odnosiło się wrażenie w wielu wypadkach, że niektórym jednostkom zabrakło woli do walki, jakby ogarniętym paniką.

Z tych przykładów łatwo wyciągnąć już wniosek, że podoficer lotnictwa musi posiadać bardzo wysokie wartości charakteru. Przy tej okazji należy stwierdzić, że nasza kadra podoficerów pilotów lotnictwa, niejednokrotnie już dowiodła, że stawianym im wymaganiom odpowiada najzupełniej.

Omówmy z kolei, jakim wartościom powinien odpowiadać podoficer specjalista nie należący do personelu latającego. Rozpatrzmy sprawę na przykładzie dla mechanika samolotowego.

Podoficer mechanik samolotowy, dochodzi do swojej właściwej funkcji po dłuższym wykształceniu na kursach i drogą praktyki na stanowisku pomocnika mechanika. Jego osobistej opiece oddaje się samolot. Ta opieka, krótko mówiąc, sprowadza się do stałego utrzymywania samolotu w gotowości bojowej t. j. do lotu i to w gotowości stuprocentowej. Żadna, drobna nawet usterka w silniku, czy w płatowcu nie może ująć jego uwagi. Do tego właśnie sprowadza się jego odpowiedzialność. Do swej dyspozycji posiada podoficer mechanik samolotowy szeregowców pomocników, którzy do tej roli przygotowani zostali na kilkumiesięcznym kursie. Ta pomoc szeregowców sprowadza się jednakże do roli podręcznej, gdyż wszelką pracę przy silniku i płatowcu, musi wykonać podoficer mechanik samolotowy osobiście. Wyobraźmy sobie nawet drobną nieuwagę tego podoficera, a w skutkach jakie może ona przynieść poważne straty, gdy załoga musi lądować przymusowo w terenie niedogodnym, połączonym z uszkodzeniem drogiego sprzętu. Wracając do przykładu przytoczonego dla pilotów — gdy w ciężkich warunkach atmosferycznych pilot, względnie załoga, decyduje się na odważne pokonywanie warunków atmosferycznych przez przebijanie się we mgle — wyobraźmy sobie jakie wprost nieobliczone straty może spowodować w tych warunkach defekt silnika. W tych warunkach prowadzenie lotu zależy prawie wyłącznie od niezawodnego działania samolotu i to nie tylko silnika i płatowca, lecz również całego zespołu zegarów i pokładowego sprzętu, będącego w opiece innych jeszcze podoficerów specjalistów.

Z tego przykładu możemy wyciągnąć wnioski, jakim wartościom musi odpowiadać podoficer specjalista w lotnictwie. A więc musi być aż do przesady sumienny, obowiązkowy i troskliwy o powierzony jego opiece sprzęt. Jego wykształcenie osobiste również musi być bardzo wysokie i możliwie wszechstronnie ujęte, aby dalej, często o własnych siłach, podoficer mógł kontynuować swoje wykształcenie i doświadczenie. Wiemy bowiem, jak często zmienia się nasz sprzęt lotniczy, wskutek nowych zdobyczy techniki i coraz to doskonalszych, a tem samem skomplikowanych samolotów i przyrządów pomocniczych. Podoficer lotnictwa musi być stale na poziomie swego zadania, a więc dokształcać się bez przerwy.



Major-pilot Stanisław Skarżyński, zwycięzca Atlantyku

UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA W AKCJI ROZBUDOWY LOTNICTWA

Gdy rozważamy stosunek społeczeństwa do naszego lotnictwa, łatwo zauważyć, że główne zainteresowanie się lotnictwem wzbudziło zwycięstwo Żwirki i Wigury w 1932 r.

Nie można powiedzieć, żeby zainteresowania tego nie było przedtem, owszem, ale było ono bez entuzjazmu.

W wyniku tego entuzjazmu, obserwujemy w 1934 roku wzmogłą ofiarność społeczeństwa w zbiorce na nowe zwycięskie samoloty, ofiarność nawet zadziwiającą, lecz gdy w następnym roku rezygnujemy z Challenge'u, aby pójść na rozbudowę lotnictwa wszcząć, pod hasłem «uczmy się latać», tylko część entuzjastów została przy dalszej akcji, wśród nich na pierwszym miejscu nasz korpus podoficerski.

Dowodzi to, że nasze społeczeństwo jest ofiarne, ale brak mu zgrania i wytrwałości, że wymaga bodźca. Korpus podoficerski, który stoi najbliżej obrony naszego kraju, jest zgrany, wykazał dużą wytrwałość w rozpoczętej akcji, a rozumiejąc dobrze potrzeby kraju, nie potrzebuje tej zachęty z zewnątrz.

Znam naszych podoficerów i wierzę, że nie spoczną oni na laurach, lecz nadal będą kontynuować w skromny sposób rozpoczętą akcję, świadomi spełniania zaszczytowego obowiązku dobrych obywateli kraju.

W obecnej chwili nadarza się społeczeństwu nowa okazja: Wódz Naczelny wezwał do tworzenia Funduszu Obrony Narodowej. Sądzę, że lotnictwo powinno znaleźć się na pierwszym planie, jako cel, na który społeczeństwo nie powinno szczędzić swych ofiar.

Powstaje pytanie w jaki sposób to uczynić?

Nic łatwiejszego, jak iść w ślady ofiarnego Ślęska, który ufundował Szkołę Lotniczą w Bielsku, a obecnie zadeklarował 50 samolotów, lub podoficerów — którzy ofiarowali dla tej szkoły 9 samolotów, tramwajarzy, skarbowców i t. p.

Jasne jest, że dla stworzenia silnych rezerw lotniczych, trzeba nam samolotów i to dużo, a jakich — odpowie nam L. O. P. P., która wraz z komitetem Żwirki i Wigury, jest łącznikiem między społeczeństwem i najwyższymi władzami.

Choć lotnictwo sportowe, komunikacyjne i wojskowe, mają jednakże znaczenie dla obrony państwa, to jednak różne typy samolotów są nam potrzebne i nie jest rzeczą łatwą zorientować się przeciętnemu obywatelowi jakie są potrzeby lotnictwa, zakupem jakich samolotów najlepiej można się przyczynić do rozbudowy potęgi lotniczej. Poza tem trzeba, by dana akcja była widoczna, bo miło jest bowiem danej grupie, która spełniła swój obowiązek prawych obywateli, gdy reszta społeczeństwa wie o tem i widzi rezultaty.

Wątpliwości te znikną, gdy cała akcja zostanie ześrodkowana w L. O. P. P.

W każdej dziedzinie uzyskujemy najlepsze rezultaty, gdy akcja jest skoordynowana pod jednym kierownictwem, tembardziej gdy chodzi o akcję zbiórkową, nie możemy rozpraszać wysiłków. L. O. P. P. dała nam dużo przykładów, ile może zdziałać grupa ludzi, opierających swą działalność na tej Lidze.

Major-pilot, S. Skarżyński



Powrót majora Skarżyńskiego z wielkiego lotu przez południowy Atlantyk. Owacyjne powitanie na polu Mokotowskim



Plut. pchor.-pilot J. Buczyński

PRACA PODOFICERA LOTNIKA

Lotnictwo jest bronią bardzo młodą. Nie tak dawno jeszcze, spoglądano na samolot jak na ósmy cud świata. Nic też dziwnego, że społeczeństwo cywilne, podobnie zresztą jak większość kolegów podoficerów, niedocenia może roli, jaką podoficer lotnictwa odgrywa, nie docenia ogromu jego pracy. Chciałbym więc powiedzieć kilka słów na ten temat.

Zacznę od pracy, która jest istotnym zadaniem podoficera, t. j. od pracy instruktorskiej.

Byłoby powtórkiem odkrywaniem Ameryki stwierdzać, że w przyszłej wojnie lotnictwo odegra dominującą rolę. Nic też dziwnego, że wszystkie państwa gorączkowo pracują nad polepszeniem tak jakościowego, jak i ilościowego stanu swego lotnictwa. Polska czyni to również. I nie bez skutku. Wystarczy porównać stan naszego lotnictwa w 1920 r., kiedy mieliśmy wszystkiego 35 samolotów, ze stanem dzisiejszym. W tym wielkim dziele budowy skrzydlatej potęgi Polski, podoficer lotnictwa położył ogromne usługi. Lotnictwo wymaga ludzi nie tylko o dużej wiedzy fachowej, ale silnych duchem. Takimi zaś, ludzie się nie rodzą, trzeba ich dopiero wychować. I nikt nie wie o tym, ile trudu i mozół musi podoficer lotnik włożyć w instruktorską pracę. Aby innych uczyć, trzeba samemu umieć. Aby innym hartować ducha i kształcić charakter, trzeba samemu być silnym duchem. A jedno i drugie nie jest rzeczą łatwą.

Lotnictwo idzie naprzód wielkimi krokami. Każdy dzień przynosi zmiany, ulepszenia, wynalazki. To co było dobre wczoraj, dziś jest złe. Podoficer lotnik nie może zostać w tyle. Musi iść z prądem i robi to. I nie będzie przesadą, jeżeli powiem, że polski podoficer lotnik, jest jednym z najlepszych w Europie. Przykładów nie brak. Powiem o nich na innym miejscu.

Łatwo więc zrozumieć, jak wielka odpowiedzialność spada na podoficera lotnika. Społeczeństwo powierza mu młodzież, którą on ma wychować. Tak, nie tylko nauczyć, ale wychować. Nie tylko nauczyć go obchodzić się z silnikiem, czy z karabinem maszynowym, ale zrobić z niego żołnierza-obywatela, uświadomić o obowiązkach, otworzyć mu oczy na to, czego dotychczas nie dostrzegał. Bo jest faktem niezaprzeczonym, że wojsko nie tylko przygotowuje obywateli do obrony kraju, ale poprostu uczy ich. Wiadomo

powszechnie ilu analfabetów, ilu ludzi «ciemnych», ludzi, którzy nie znają słowa Ojczyzna, przychodzi do wojska, i tutaj dopiero się ich wychowuje. A robi to nie kto inny, tylko podoficer. On żyje wśród nich cały dzień, on zna ich najlepiej, on ma z nimi największą styczność. A jeśli uprzytomnimy sobie, ilu ludzi przechodzi co roku przez ręce podoficerów-instruktorów, ilu nowych zdolnych do pracy obywateli przysparza się krajowi, to wtedy dopiero ocenimy, jak pracuje podoficer lotnictwa, i ile ta praca przynosi państwu korzyści.

A jeśli teraz weźmiemy pod uwagę, że podoficer lotnik pracuje w warunkach wymagających stałego naprężenia nerwów, jeśli zważymy, że nierzadko stawia na kartę życia, jeżeli uprzytomnimy sobie ile samozaparcia trzeba, aby wytrwać, aby się nie załamać nerwowo, to zrozumiemy, że jednak trudno jest być dobrym podoficerem lotnikiem.

Wyda się może komuś, że przesadzam. W wielkim byłby błędzie. W tej wielkiej maszynie jaką jest lotnictwo, każde kółko, każda sprężyna jest ważna. Może rodzaj czynności, jaką spełnia, jest różny, ale wartość tej pracy jest dla wszystkich jednakowa.

Wyczyny polskich lotników zjednały Polsce światową sławę. A wśród tych, którzy się do zwycięstwa lotnictwa polskiego przyczynili, nie brak podoficerów. Razem walczyli o prymat polskiego lotnictwa, tacy lotnicy, jak kpt. Orliński i st. m. w. Kubiak (lot do Tokio), mjr. Bajon i chor. Pokrzywka i tylu jeszcze innych. To byli ci, o których się głośno mówiło.

A iluż jest tych szarych pracowników, nikomu nieznanym, którzy też się przyczynili do tego, że jakościowo lotnictwo polskie stoi dzisiaj tak wysoko. Iluż jest tych cichych bohaterów szarej codziennej pracy, twardego obowiązku?

Kiedys na zjeździe słowiańskim w Poznaniu, jeden z czechskich historyków wyraził się w ten sposób o Polakach: Wy Polacy umiecie ginąć za Ojczyznę, ale żyć dla niej nie potraficie. I miał słuszność. Tam gdzie grzmiały armaty i śmierć czyha na każdym kroku, tam Polak nie uleknę się i z uśmiechem nawet śmierć poniesie. Ale gdy idzie o szary codzienny trud, o bohaterstwo pozbawione mgiełki sentymentalizmu, gdy trzeba pracować i oddawać swe życie Ojczyźnie nie w jednej chwili, lecz przez lata całe, wiedząc, że o tem pieśni nie będą układali poeci, tam już z trudnością przychodzi.

A iluż jest takich cichych bohaterów, mrówczych pracowników, podoficerów, co w halach fabrycznych, w warsztatach świdrem i młotem budowali fundamenty pod wspaniałe gmachy polskiej stawy lotniczej.

Lecz to jeszcze nie wszystko. Nie tylko w swoim zawodzie pracują. Spełniają nie tylko swoje obowiązki zawodowe, lecz także pracują społecznie. Czy L. O. P. P., czy «Białe Krzyże», czy wreszcie inne organizacje nie są także terenem wytężonej pracy podoficera-lotnika?

Wreszcie, aby dopełnić obrazu, należy wspomnieć o oliarności, jaką wykazuje korpus podoficerski nie tylko lotnictwa, ale wszystkich broni, tam, gdzie idzie o dobro Państwa. Wystarczy przypomnieć, ile przyczynili się podoficerowie do Challenge'u, lub ostatni fakt ufundowania eskadry im. Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego.

Poruszyłem tylko sprawy najważniejsze, te, które dają najlepsze pojęcie o pracy podoficera lotnika. Nie chciałem tu śpiewać hymnów pochwalnych na cześć podoficerów. Chciałem tylko powiedzieć kilka słów prawdy, słów któreby oświeciły faktyczny stan rzeczy i przyczyniły się do lepszego poznania i oceny wartości i roli, jaką podoficer lotnik odgrywa w wielkim wysiłku pracy, którego metą jest Polska Mocarstwowa.

Jan Buczyński, plut. pchor. pil.



Podoficer-mechanik przy pracy

PODOFICEROWIE LOTNICY PRZY PRACY

Tak jakoś się składa, że dotychczas bardzo mało słyszeliśmy o podoficerach pilotach, którzy zaliczeni zostali do naszej extra klasy. Nie posądzam prasy o tendencyjność, chociaż i tak mogło być, lecz przypisuję winę raczej podoficerom-pilotom, którzy przez wrodzoną nieśmiałość i skromność nie zabierali głosu, pomimo nieraz wyczynów o znaczeniu europejskim.

Pierwszym ważnym atutem w rękach podoficerów pilotów jest okoliczność, że w czasie kiedy nasze lotnictwo sportowe było w powijakach i trudno było rozstrzygnąć jakie zastosować maszyny w lotnictwie sportowym—na widoku ukazuje się nazwisko sierżanta Działowskiego Stanisława. Cała Polska sportowa była zaintrygowana wiadomością, że sierżant Działowski skonstruował samolot sportowy. Prasa podaje jego fotografie wraz z samolotem, nazywając go twórcą samolotu sportowego. Gdybyśmy zestawili głosy ów-

czesnej prasy, to twierdzenie, że sierżant Działowski jest jednym z niewielu twórców lotnictwa sportowego w Polsce, nie będzie dalekie od prawdy, bowiem od tego czasu datuje się szybki rozwój lotnictwa sportowego.

Ponieważ praca podoficera-pilota była w pierwszym rzędzie poświęcona służbie wojskowej, nie będę wspominał o jego wysiłkach w zakresie lotnictwa sportowego, lecz przejdę do jego wyczynów na terenie międzynarodowym i w kraju.

Od roku 1927 datuje się różnica w pracy podoficera pilota.

Najwięcej możliwości wysunięcia się ponad przeciętność mają piloci myśliwscy (pilot prowadzący samolot myśliwski). Znajduje się w powietrzu sam, niema tam żadnego obserwatora, lub strzelca płatowcowego i jeżeli postawione mu zadanie wykona należycie, jest to zasługą jego i jego maszyny. Notomiast wśród pilotów linjowych, zasługi podzielone są nieraz pomiędzy kilku pilotów, lub towarzyszących im obserwatorów.

Musimy stwierdzić, że przed rokiem 1927 myśliwcy nie mieli możliwości wybicia się na pierwszy plan. Po wojnie mało było myśliwców-podoficerów. Było to wynikiem braku odpowiednich maszyn z jednej strony i niepewnością używanych francuskich z drugiej strony.

Rozwój lotnictwa, ważność zadania w walce powietrznej, pociąga i podoficerów do tej pracy.

Wyniki nie dają na siebie długo czekać i przekraczają nieraz najśmielsze życzenia. Starszy sierżant Balcer, starszy sierżant Szubka, starszy sierżant Wieczorek, plutonowy Macek, plutonowy Pniak, plutonowy Buczyński, plutonowy Lendzion—to nazwiska naszych asów, mających niejedną piękną wyczyn za sobą. Czy to już wszystkie nazwiska? Nie, iluż mamy podoficerów pilotów, którzy życie poświęcili sprawie lotniczej.

Jesienią roku 1933 odbyły się w Rumunii popisy maszyn polskich, pilotowanych przez naszych asów. Na popisach był obecny król Karol ze sztabem oficerów, oficerowie innych państw i niezliczone tłumy publiczności rumuńskiej.

Rozmawiając z kolegami, którzy brali udział w tych popisach, dowiedziałem się nieprawdopodobnych rzeczy. Akrobacje, walki powietrzne, start i lądowanie były tak wykonane, że lotnicy rumuńscy nie mogli wyjść z podziwu dla maszyny polskiej i pilota. Niektóre ewolucje, jak korkociąg w górę, lub lecenie na plecach, uważali za przypadek, a kiedy powtórzone je kilkakrotnie, nie mogli znaleźć słów podziwu (dosłownie «załkało ich»). Były wypadki omdleń z przerażenia.

Nic więc dziwnego, że król rumuński, który przez cały czas popisów był obecny na lotnisku, odznaczył naszych dzielnych pilotów krzyżem korony rumuńskiej, który otrzymali: starszy sierżant Balcer, starszy sierżant Wieczorek, plutonowy Macek, plutonowy Różycki i wielu innych, których nazwisk dziś nie jestem w stanie przypomnieć. Poza tym wszyscy otrzymali odznakę pilotów rumuńskich z prawem lądowania na maszynach rumuńskich.

Drugim ważnym wyczynem podoficera pilota były zawody międzynarodowe w Warszawie, w których brały udział:

Czechosłowacja, Jugostawia, Estonia i wiele innych. Tutaj, na oczach Najwyższego Dostojnika, Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, podoficerowie pokazywali brawurowe ewolucje, mrozące krew w żyłach widzów, udowadniając tem wyszkolenie i wytrzymałość polskiej maszyny.

Miedzy innymi pokazano klucz zwiqzanych samolotów myśliwskich (klucz—3 samoloty w szyku bojowym, lecące jeden obok drugiego).

Było to coś, czego dotychczas nie widziano nigdzie. I tu nie brakło podoficera. W kluczu tym leciał, jako jeden z przywizanych, plutonowy-pilot Macek Stanisław.

W roku 1934, kiedy cała Europa nakładem bajońskich sum, przygotowywała się do turnieju lotniczego, nie brakło i nazwiska podoficera. Ze składki złotych korpus podoficerów wojska lądowego, marynarki wojennej i K. O. P. ufundował dwa samoloty, które prowadził starszy sierżant pilot Balcer i plutonowy pilot Buczyński. Zadanie, jakie im powierzył korpus podoficerski, spełnili. Zajęcie 7 miejsca przez plutonowego Buczyńskiego, przy tak wielkiej konkurencji, jest dla nas zupełnie wystarczające.

Pamiętamy, że pierwsze miejsce zajął major Bajan, ale i pamiętajmy o tem, że wraz z majorem Bajanem, jako mechanik, leciał nie inżynier i konstruktor, lech podoficer, obecny chorąży Pokrzywka Gustaw.

Nasi podoficerowie piloci i mechanicy nie spoczywają, lecz cały swój wolny czas poświęcają zagadnieniom lotniczym. Z jakim sercem i brawurą pracują podoficerowie świadczą ostatnie zawody międzypułkowe, urządzone w roku 1935 w Grudziądzie. W zawodach tych wzięły udział dywizjony myśliwskie z całej Polski. Były one reprezentowane przez oficerów i podoficerów pilotów.

Z pośród wszystkich konkurentów na pierwszy plan wysunęli się podoficerowie piloci. W konkurencji indywidualnej I miejsce zdobywa plutonowy pilot Macek, a III miejsce plutonowy pilot Pniak. W konkurencji zespołowej I miejsce zdobywa klucz samolotów myśliwskich, w którym leci dwóch podoficerów, wychowanków majora Bajana—plutonowy Macek i plutonowy Pniak. Klucz prowadził porucznik pilot Wczelik.

Podoficerowie piloci, poza pracą zwiqzaną z ich wyszkoleniem i przysporzeniem sławy lotnikowi polskiemu, pra-

cują również i przy naświetlaniach filmów. Ten kto widział polski film «Pod Twoją obronę», przypomina sobie akrobacje, wykonywane na samolotach. Dokonał tego podoficerowie.

Powódź, która nawiedziła Małopolskę w roku 1934, powołała do pracy podoficerów pilotów. Walczyli oni z przeszkodami, zdawałoby się nie do pokonania, porozumiewając się z ofiarami powodzi, dodając im otuchy, przywożąc żywność, ubrania, lekarstwa i t.d.

Podoficerowie piloci mają za sobą wiele zasług, nie spoczywają na laurach, lecz mrowczą pracą zdobywają sobie uznanie społeczeństwa, a tem samem utrwalają godność mundurów.

Kreśląc fakty, świadczące o pracy kolegów pilotów, przepraszam tych, których nazwisk nie wyszczególniłem, a którzy przyczynili się do podniesienia godności naszego munduru.

Pasek Zygmunt, starszy ogniomistrz



Podolice-meteorolog przy pracy

T Ę S K N O T A

*Od lat całych jest we mnie tęsknota uparta:
Do sterów samolotu tęsknią moje ręce.
Do nieba, które kusi, jak błękitna karta,
Żeby na niej wypisać imię własnej mece.*

*Lecąc z wami, bezradny świadek waszej chwały,
Zamykam nieraz oczy i śnię, że przy sterze
Jestem ja... Że to dla mnie motory zagrały,
Że prowadzę maszynę... To sen, lecz ja — wierzę!...*

*Po nocach słyszę warkot silników... Sen pierzcha...
Zrywam się, bo mi daje ktoś sygnał do startu:*

*Kłamstwo! — Mijają lata... Zbliżam się do zmierzchu...
Nie polecę sam nigdy... Więc marzyć nie warto.*

*I wczoraj was widziałem, jak widzę was co dzień.
Jutro także zobaczę... Będę leciał z wami...
Lecz pozostanę zawsze, jak obcy przechodzeń, —
Samotny tu na ziemi i pod błękitami...*

*Pozwólcie mi... Ach, kłamstwo! Trzeba dużo pisać,
Mieć czas, czas... nic nie myśleć... Znów motory warczą...
Niebo, jak dnem do góry odwrócona misa; —
Boże! ziemi za mało i nieba nie starczy.*

Juljusz Wirski



LOTNIKOM POŁĘGLYM W H O Ł D Z I E

Przechodząc oglądający pomnik Lotnika w stolicy, nie myśli z pewnością nigdy, że ta dumna postać rycerska, ze wzrokiem śmiało w niebo utkwionym, wsparta zwycięsko na wysokim cokale – to pomnik Lotników poległych... Jest w pomniku tym, w jego założeniu – uczczenie pamięci zmarłych rycerzy powietrza i wrażeniu, jakie budzi – wiary w triumf polskiego lotnictwa, znaczenie niemal symboliczne. Oto pomnik ten jest niejako wyrazem przekonania powszechnego, iż poległy rycerz powietrza nie umiera, że z ofiary jego rodzi się nowy czyn, nowy przykład porywający i zapładniający całe roje naśladowców, że posiew krwi przelanej jest najpewniejszą ręką nowych dla chwały Polski, dla jej bezpieczeństwa i potęgi żniw. I dla pełniejszego oddania myśli tu wyrażonej, może dobrze będzie przypomnieć słowa generała Fabrycego – I wiceministra spraw wojkowych, który, występując w imieniu I Marszałka Polski, Józefa Piłsudskiego, w momencie odsłonięcia pomnika w dniu 11 listopada 1932 roku, w tych słowach między innymi zwrócił się do obecnych:

«...Czuję się szczęśliwym, że w imieniu Marszałka Piłsudskiego mogę stwierdzić, że ofiary złożone z życia lotników na ołtarzu Ojczyzny nie poszły na marne. Zaznaczam, że na lotnictwo wojskowe spada zaszczyt prowadzenia pionierskiej roboty dla rozwoju całego lotnictwa polskiego...»

W istocie, gdy patrzymy na pracę naszego lotnictwa, pracę znaczną w czasie pokoju corocznie nowemi, krwawemi ofiarami, tak, jakby to była praca wojenna na polach bitewnych, musimy przyznać, iż jest to najszlachetniejsze, nieustanne, najbardziej ofiarne pionierstwo, bez którego postęp, ten warunek kardynalny rozwoju lotnictwa, byłby rzeczą nie do pomyślenia. I musimy przyznać, iż każda śmierć, każde młode życie, położone na ołtarzu tej idei, jest tylko nowem zwycięstwem.

Przeświadczenie to jest znów zawarte bezapelacyjnie w części przemówienia jednego z mówców podczas tej samej uroczystości, Janusza Jędrzejewicza, ówczesnego ministra wyznań religijnych i oświecenia publicznego, a mianowicie w słowach następujących:

«...Dwie są rzeczy najbardziej wielkie: śmierć i zwycięstwo. Zwycięstwo jest triumfem woli, potęgą czynu, jest wzlotem w górę, spojrzeniem zuchwałą żrenicą w słońce. Człowiek-zwycięzca przezwycięża czas i przestrzeń, nową formą życie opanowuje. Cóż, że niekiedy płacić za zwycięstwo musi choćby życiem własnem! Cóż, że w każdej chwili jego podniebnej drogi grozi mu śmierć, że pod nim, człowiekiem górnego lotu otwierają się niezgłębione przepaście, że możliwość upadku jest nieustanna. Nigdy jeszcze śmierć nie zatrzymała bohatera w jego zwycięskiej pracy, a chyba nigdzie śmierć i zwycięstwo nie spłotły się w całość tak nierozdzielalną, jak w lotnictwie!...»

Podkreślmy jak najsilniej słowa ostatnie i wczujmy się w ich znaczenie. W istocie, każdy poległy lotnik jest zwycięzcą i mówić o poległych bohaterach przestworza – to mówić o zwycięzcach, o nieśmiertelnych...

Z ofiar ich rodzi się i tworzy polskie lotnictwo. Jeśli myśleć kategoriami wojskowemi, to wiemy, iż lotnictwo jest obok piechoty, kawalerji i artylerji czwartą dziś bronią główną. Jeśli przypomnimy jednak dzień 11 listopada 1918 roku, początek tworzenia się naszych dzisiejszych sił zbrojnych, to porównując owe trzy bronie starsze, z bronią najmłodszą – lotnictwem, odrazu rzuca się nam w oczy kardynalna różnica warunków powstawania tych broni, organizacji i doskonalenia się. Pamiętajmy: w Legionach i innych formacjach niepodległościowych mieliśmy znakomite kadry piechoty, kawalerji, artylerji, czy saperów, wystarczało je rozbudowywać, posługując się znaczną stosunkowo ilością sprzętu, pozostawionego przez zaborców. Wprost przeciwnie rzecz miała się z lotnictwem. W Legionach nie posiadaliśmy własnego lotnictwa. W formacjach innych – mieliśmy ledwie zaczątki. W tych więc warunkach o posiadaniu kadr, zwłaszcza podoficerskich, w ro-

ku 1918 niemal mowy być nie mogło. Sprzęt porzucony nam przez okupantów równał się niemal zeru.

A przecież w tych najgorszych, zdawałoby się, warunkach, powstało jednak lotnictwo polskie. I nie tylko organizowało się i szkoliło, ale zaraz z miejsca poszło w bój. Pierwsze ofiary, pierwsza krew poległych lotników była jedynie bezcennem lepiwem, była cementem tej niewzruszonej budowy, tworzonej latami, która dziś zwie się lotnictwem polskim. A w gmachu tym, z którego dziś tak dumni jesteśmy – każdy zniekształcony przez katastrofę kadłub polskiego lotnika jest głazem fundamentu i cegłą budowy.

Czyż mamy tu przypominać wszystkie nazwiska i wyliczać wszystkie ofiary? Wymieniać kolejno pięćset blisko nazwisk, ułożonych w porządku alfabetycznym, poczynwszy od pilota Adamskiego Jana na kapitanie Żwirce Franciszku kończąc? Czy może wykreślać linię, wznoszącą się wciąż ku górze od liczby 2 poczynwszy z roku 1918, chorążego Raszewskiego, zaatakowanego śmiertelnie przez czternaście samolotów nieprzyjacielskich pod Chateau-Thierry i podporucznika Piechowskiego, poległego dnia 21 listopada 1918 roku, a więc ledwie w dziesięć dni od odrodzenia niepodległości? Poprzez liczbę 29 poległych śmiercią lotnika w roku 1919, wśród nich Jesionowski i Słowik, kładący swe głowy dosłownie u stóp Naczelnego Wodza?... I liczbę 62, poległych w roku 1920, o takich imionach, jak: Bastyr, Radziwiłł, czy Bem? Czy może wspomnieć tu mamy nazwiska lotników amerykańskich z 7 eskadry kościuszkowskiej, płacących własną krew i życiem dług zaciągnięty przez Amerykę wobec Pułaskiego i Kościuszki, dzielnych, ofiarnych i oddanych sprawie polskiej – kapitana Artura H. Kelly, porucznika Edmunda Graves i kapitana T. W. Mc Callum, śpiących dziś cicho na cmentarzu obrońców Lwowa?... Albo nazwiska takie, jak Kazimierz Szałas, Ludwik Idzikowski, Laskowski, Puławski, Żwirko, Wigura...

Na wspomnienie tych imion ściska się serce. Ale jednocześnie uczucie zwycięskiej dumy rozpięra serce. Przecież dźwięk tych imion brzmi: jak Bagdad, jak lot nad Atlantyką, jak triumf barw polskich w Challenge'u na arenie świata. Zatraca się granica między żałością i dumą, jak nie istnieje granica między ofiarą śmiertelną a zwycięstwem, skoro wiemy dobrze, iż z imionami takimi na ustach, ze wzrokiem wpatrzonym w te właśnie cienie, co rok z milionowych rzesz wielkiego naszego narodu idą w swój lot podniebny coraz to nowe roje młodych naszych lotników po nowe zwycięstwa – choćby znów śmiercią znaczone.

Pionierów w postępie lotnictwa polskiego nie braknie. Z ofiarnego ziarna poległych co rok wschodzi na urodzajnej glebie polskiej, coraz bujniejszy posiew żywych

Karol Koźmiński



Prezes Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, general dywizji inżynier Leon Berbecki

L. O. P. P.

Któż dzisiaj nie zna tego skrótu. Znają go nie tylko Polacy. Wizyty gości zagranicznych, liczna korespondencja napływająca z poza rubieży państwa polskiego, prośby o wysyłkę statutów, literatury fotografii etc., świadczą, że działalność Ligi wzbudza zainteresowanie wszystkich tych, którzy szukają dobrych wzorów i najkrótszych dróg, wiodących ku zabezpieczeniu ludności od skutków ewentualnej wojennej akcji lotniczo-gazowej.

Liga powstała w 1923 roku; obejmowała wówczas jedynie zagadnienia lotnicze. W połowie 1928 roku połączyła się z Towarzystwem Obrony Przeciwgazowej. Nieco później władze państwowe dołączyły do zadań L.O.P.P.'u sprawy związane z przygotowaniem obrony przeciwlotniczej biernej.

W czasie pierwszego dziesięciolecia – poza szeregiem doniosłych czynów, jak wybudowanie Instytutu Aerodynamicznego, Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych (D.W.L.), Szkoły Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy, znacznej ilości lotnisk, jak na przykład portu lotniczego w Katowicach – Liga zainicjowała i propagowała od początku swego istnienia budowę samolotów turystycznych, sport silnikowy i szybownictwo.

Pierwsze, tak zwane wówczas, «awionetki», zbudowane za pieniądze L.O.P.P.'u wzbily się w powietrze w 1924 roku. Wielkie, pierwsze loty Polaków sięgające daleko poza granice Europy, dokonane zostały na koszt Ligi. Pierwsze próby terenów szybowcowych i sprzętu odnoszą się do lat 1923–25. Początkowo mocno skrytykowane, poszły jakby

w zapomnienie. Jakże pięknie jednak zapoczątkowały wspaniały rozwój polskiego szybownictwa!

Modelarstwo prowadzone było wówczas raczej pod kątem widzenia propagandy. Początkowe lata w zakresie obrony przeciwlotniczo-gazowej nosiły charakter doświadczalny, szły poza tem w kierunku uświadczenia ludności cywilnej o znaczeniu dla sprawy obrony kraju udziału w akcji przygotowawczej możliwie całego społeczeństwa.

Pierwsze dziesięciolecie istnienia Ligi nacechowane było szeroką, wszechstronną akcją propagandową.

Obchodzone w 1933 roku uroczystości jubileuszowe z okazji «X-lecia L.O.P.P.», zapoczątkowały drugi, a także odmienny w swej treści etap działalności. Na czele instytucji stanął człowiek wojskowy o wielkiem doświadczeniu bojowem.

Inspektor armji, general dywizji inżynier Leon Berbecki ujął w swe ręce ster instytucji, kierując z miejsca wszystkie poczynania L. O. P. P.'u ku szybkiemu, sięgającemu jej podstaw, zorganizowaniu i przygotowaniu wszystkich elementów obrony powietrznej i przeciwgazowej w ramach statutu i możliwości Ligi.

Z chwilą nadania L.O.P.P.'owi w roku 1934 przez Radę Ministrów charakteru stowarzyszenia wyższej użyteczności, odpowiedzialność Ligi wobec władz i społeczeństwa niezmiernie wzrosła. To też L.O.P.P., przy pomocy i współudziale społeczeństwa, rozpoczęła realizację swego szerokiego programu w tempie wzmożonem z baczną uwagą, by żaden grosz nie został zmarnowany.

Ostatnie trzy lata działalności Ligi podwoiły liczbę jej członków, jak również i sumę ogólną dochodów. 1.500.000 uświadczonych obywateli, składając swe groszowe ofiary, umożliwiają L.O.P.P.'owi wydawanie około 6.000.000 rocznie, na rozwój polskiego lotnictwa i przygotowanie ludności cywilnej do obrony przeciwlotniczo-gazowej.

Obydwie te wielkie sprawy, którym służy Liga, dzielą się na szereg pomniejszych dziedzin.

Na lotnictwo składają się, w kolejności rozwojowej: modelarstwo, szybownictwo, lotnictwo silnikowe i rozbudowa sieci lotnisk.

Obrona przeciwlotniczo-gazowa obejmuje: wyszkolenie, organizację i zaopatrzenie.

Wszystkie wymienione dziedziny uzupełnia uświadczenia propaganda, piśmiennictwo popularne i fachowe, popieranie twórczości lotniczej i pomoc wybitniejszym jednostkom – stypendystom L.O.P.P.'u w wyższych studiach specjalnych.

Pracom w terenie, szczególnie w dziedzinach technicznych, nadaje kierunek Zarząd Główny L.O.P.P.'u, uzgadniając swe poczynania z najwyższymi władzami państwowymi. Wykonawcami programu Ligi są: zarządy okręgów wojewódzkich, obwodów powiatowych i kół.

Modelarstwo uznane zostało, zarówno przez władze L.O.P.P.'owe jak i oświatowe, za przysposobienie lotnicze działwy starszej i młodzieży. Przysposobienie na szczeblu początkowym, o charakterze powszechnym, stosowane od lat możliwie najmłodszych, w dziedzinie wciąż jeszcze nowej, jaką jest lotnictwo, o bogatych możliwościach zastosowania jego zarówno w życiu pokojowem, jak i na wypadek wojny, każdy młody obywatel powinien z niem się i wypróbować swe siły i zamięłowanie. Po szeregu lat

rozwój modelarstwa, traktowany do niedawna dorywczo, wkroczył na nowe tory. W porozumieniu z Ministerstwem Oświaty wprowadzone zostało modelarstwo do wszystkich szkół i wykonywane jest w ramach obowiązkowej nauki robót ręcznych. Zajęcia prowadzą przeszkoleni nauczyciele. W miarę postępu nauki, dzieci i młodzież wykonywają modele o coraz trudniejszej konstrukcji. Zapoznają się z techniką budowy i teorią lotu i zupełnie innymi oczami patrzą na lotnictwo.

Na szczeblu województw i powiatów powstają modelarnie wyższego typu. Pracami w nich kierują instruktorzy, wyszkoleni przez L.O.P.P. Rok rocznie odbywają się w kilkuset miastach Polski zawody eliminacyjne, jako sprawdzian całorocznej pracy. Odbywają się również na koszt Ligi obozy modelarskie, gdzie słabsi modelarze pod kierunkiem fachowców uzupełniają swe braki. Ogólnokrajowe zawody modeli latających skupiają najlepszych modelarzy z całego kraju. Ich wynikami możemy się poszczycić. Niejednokrotnie zdarzały się wypadki, że wypuszczony model, pomimo lornetki, ginął z oczu po kilku lub nawet kilkunastu minutach lotu. Fotografie polskich modeli ukazują się często na łamach pism zagranicznych. Finansowa i organizacyjna opieka nad modelarstwem, należy całkowicie do L.O.P.P. A że wśród dzisiejszych wybitnych konstruktorów lotniczych znajduje się spora ilość byłych modelarzy-wychowanków Ligi — możemy sobie powiedzieć, że zarówno pieniądze, jak i wysiłek społeczeństwa nie poszedł na marne.

Szybownictwo, inaczej lotnictwo bezsilnikowe, zapoczątkowywane było kilkakrotnie. Pierwsze próby latania, kiedy brakowało jeszcze odpowiedniego silnika, dokonywane były na długo przed wojną. W tej pracy brali wówczas udział i polscy pionierzy lotnictwa. Po wojnie ponowne próby w szeregu państw nie dały zadowalających wyników. Przeważnie też szybownictwa na czas jakiś zaniechano.

Pomimo bardzo słabych pierwszych wyników w Białej i w Gdyni na Oksywiu, pomimo opinii polskich i zagranicznych fachowców, że kraj nasz nie posiada warunków terenowych i atmosferycznych dla szybownictwa, L.O.P.P. prace swe na małą co prawda skalę, kontynuuje nadal. Powstaje obóz doświadczalny w Bezmiechowej, zwany dzisiaj akademją szybowcową. Powstają w krótkim czasie szkoły szybowcowe, ufundowane przez L. O. P. P.: w Polichnie, na Sokolej Górze, w Pińczowie. Zakupywany stale, coraz to doskonalszy sprzęt, powiększa tabor latający z kilku szybowców z roku 1929, do liczby kilkuset. Liczba pilotów szybowcowych różnych kategorii sięga tysięcy, latających na przeszło 60 szybowiskach L. O. P. P.-owych. Rok rocznie organizowane przez Ligę zawody w Ustjanowej, mówią same za siebie. Jesteśmy coraz bliżej do posiadania rekordów światowych. Na polskim szybowcu, polski pilot przelatywał ponad 300 kilometrów; inny znów trzyma się w powietrzu ponad 20 godzin.

Wspaniałą wysokość około 3.500 metrów uzyskaliśmy również na ostatnich zawodach.

Kadry młodych, zdrowych szybowników, wyszkolonych przez L. O. P. P. za pieniądze ofiarnego społeczeństwa, to rezerwa w potrzebie i pomoc dla wojska.

Sport silnikowy — dziedzina, w której historii Liga zapisała się bardzo poważnie. Pierwsze, lekkie samoloty sportowe, a wśród nich chlubnie zapisane maszyny podoficerów-konstruktorów braci Działowskich z Krakowa, budowane były przy częściowej lub całkowitej pomocy finansowej L. O. P. P.-u.

Oswajanie publiczności z lotnictwem, propaganda najbardziej skuteczna, bo «wożenie» pasażerów, nie obyło się również bez udziału podoficerów-pilotów. «Wożenie» odbywało się wówczas jeszcze na samolotach wojskowych,

na przygodnych lądowiskach, częstokroć w małych miasteczkach prowincjonalnych.

Pięlegnowany i zasilany przez L. O. P. P. sport silnikowy rozwijał się bardzo szybko. Powstały aerokluby, subwencjonowane przez Ligę. Iluż dzisiejszych pilotów sportowych zawdzięcza swą umiejętność latania podoficerom-instruktorom.

Był czas, kiedy Liga zasilala sport lotniczy jedynie dorywczo, kiedy tylko od wypadku do wypadku okręgi wojewódzkie, w miarę swych możliwości udzielały aeroklubom doraźnej pomocy w gotówce i sprzęcie.

W tych warunkach nie mogło być ciągłości prac, różnorodność zaś typów ofiarowanych samolotów uniemożliwiała jednolity kierunek wyszkolenia.

Po zwycięstwach challenge'owych, do których bardzo poważnie przyczynił się finansowo ofiarny korpus podoficerski, wypróbowane typy R. W. D. stały się szlankartowymi samolotami polskiego sportu lotniczego.

Jakże bogate są ostatnie lata działalności L. O. P. P.-u, jeżeli w samym 1934 roku, Liga ufundowała 78 samolotów wraz z 10 zapasowymi silnikami.

Gdy porównamy ruch w sporcie lotniczym w roku 1928 z 1935, rzuci się nam w oczy jego wielki wzrost. Ilość samolotów turystycznych z 22 osiągnęła cyfrę 170. Godziny wylatane z 529 do 8011. Stan pilotów motorowych zwiększył się z 25 do 547.

Dorobek, jak na ten krótki czas, bardzo poważny. Ostatnio byliśmy świadkami wielkiej uroczystości lotniczej. Udział w niej wzięli najwyżsi dostojnicy państwa. Ufundowana została sumptem korpusu podoficerskiego eskadra lotnicza imienia Marszałka Piłsudskiego. Wielu obywateli i organizacji podziwiała ten wspaniały czyn i wśladał za podoficerami zaczęło fundować dalsze samoloty. Plany L. O. P. P.-u na najbliższą przyszłość są wielkie, wymagają będą dużego wyteżenia i wspólnego wysiłku całego społeczeństwa.

Nie będę omawiał całego szeregu zadań Ligi z lotnictwem bezpośrednio związanych, jak budowy lotnisk, budowy obserwatorium na Popiwanie, działalność w zakresie P. W. lotniczego. Doniosłe te sprawy, wymagające również dużych sum, czytelnikom naszym są bliskie i znane.

O.P.L.Gaz. (obrona przeciwlotniczo-gazowa)—dziedzina do niedawna zupełnie prawie nowa—podjęta została przez L.O.P.P. i prowadzona jest bardzo intensywnie.

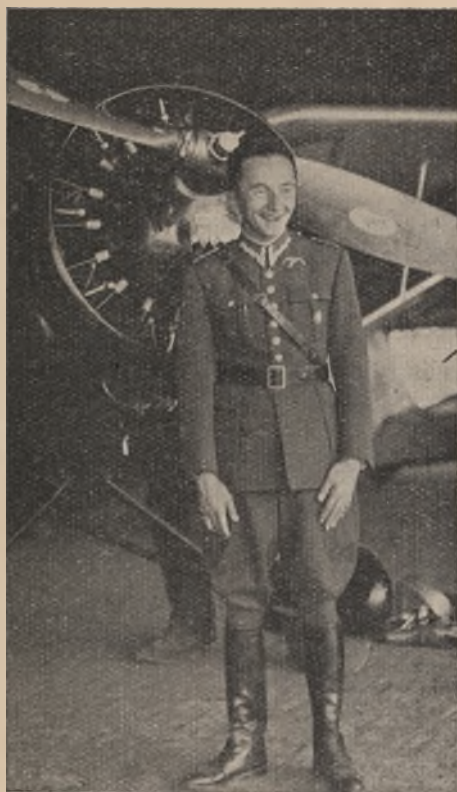
Uświadczenie drogą wykładów, filmów, pokazów i ćwiczeń stosowane jest bardzo szeroko. Zaczyna się od młodzieży szkolnej i dociera do starszych obywateli. Instruktorzy L.O.P.P. prowadzą wykłady na poziomie informacyjnym we wszystkich szkołach.

Na tysiącach kursów—L. O. P. P. przeszkolił instruktorów i załogi służb O. P. L. Gaz. dla instytucji państwowych, samorządowych, prywatnych i społecznych. Organizuje teren i wprowadza w życie praktyczne zastosowanie wiedzy o O. P. L. Gaz. Zaopatruje teren w sprzęt szkoleniowy i bojowy. Buduje i wyposaża schrony przeciwgazowe dla celów szkoleniowych i dla drużyn odkażających. Organizuje obozy, by zbliżyć warunki pracy pokojowej do warunków, właściwych prawdziwemu niebezpieczeństwu.

Praca w O. P. L. Gaz. jest może mało efektowna, tem niemniej państwu i obywatelom bardzo potrzebna, żmudna, wysoce odpowiedzialna i równie kosztowna.

Jak widzimy, ciąży na L.O.P.P.'ie duża ilość, doniosłych w swem znaczeniu dla kraju, zadań. Tylko wytrwała praca przy udziale jak najszerszych warstw społeczeństwa może wydać spodziewany plon.

Gdyby tak wszyscy wzięli przykład z ofiarności i oddania dla sprawy naszego korpusu podoficerskiego, realizacja programu Ligi przybrałaby jeszcze na sile i tempie.



Zwycięzca Turnieju Lotniczego
1934 r. major pilot Bojan Jerzy

WSPOMNIENIA Z MOSZCZENICY

Nie było w Polsce już dawno imprezy, któraby poruszyła tak bardzo całe społeczeństwo, jak po ostatnim zwycięstwie kpt. Żwirki i inż. Wigury, Challenge w r. 1934. Nic więc dziwnego, że Pan Marszałek interesował się szczególnie przebiegiem zawodów – wyznaczył nawet nagrodę swego Imienia, która została przez nas zdobyta. Podobno, jak nam mówiono w Moszczenicy, przy codziennej gazecie porannej Pan Marszałek najpierw czytał wiadomości o Challenge'u – na drugim planie w tym czasie były wieści z Genewy.

A kiedy z trasy lotu okrężnego Challenge'u przychodziły sprzeczne wiadomości, Pan Marszałek wyraził się: «Oni jednak z pewnością dolecają, bo widać, że lecą z matematyczną dokładnością».

Po powrocie do Krakowa wiadomem było już, że Pan Marszałek wyraził życzenie, by Mu przedstawiono załogę zwycięskiego samolotu; przedstawić miał nas dowódca 2 pułku lotniczego płk. Lewandowski. Rzecz prosta, że było to dla nas wielką niespodzianką – nie mogliśmy nawet myśleć o tym pomimo, iż przedtem już takie wieści krążyły.

Audjencję wyznaczono na godzinę 12-tą w niedzielę, dnia 30-go września, w Moszczenicy, gdzie Pan Marszałek przebywał «na urlopie» w majątku państwa Kępińskich, którzy dworek swój na ten cel odstąpili. O godzinie 7 ej tego dnia zebrałiśmy się w kasynie i dwoma samochodami z mjr. S. wyjechaliśmy w stronę Żywca. Była pogoda, błękitne niebo i cudowne słońce.

Trudno nie przyznać się, że byliśmy wszyscy wzruszeni i podnieceni – niewątpliwie to było przyczyną kilku postojów po drodze dla wypoczynku, chociaż do Żywca jest tylko około 50 km. Wiedzieliśmy z gazet, że w Żywcu tamtejsze społeczeństwo pragnie nas powitać i że poczyniono już pewne przygotowania – z tem była największa trudność, nie wypadło bowiem być witanym przez nikogo, zanim nie zameldujemy się u Pana Marszałka. Poza tem, biorąc pod uwagę entuzjazm pochallenge'owy, mogliśmy żywić słuszną obawę, czy zdążymy na czas do Moszczenicy.

Zatrzymaliśmy się o 3 km. przed Żywcem, a kiedy pierwszy samochód, wysłany na zwiady, przywiózł wiadomość, że Żywiec jest zupełnie pusty, bo wszyscy mieszkańcy czekają na lotnisku, ruszyliśmy dalej. Dojeżdżamy do Moszczenicy, skrytej wśród pagórków. Zdaleka widać bramę wjazdową, szeroko otwartą i poprzez zieleni otaczającego parku bielejące ściany małego dworku.

To tutaj za chwilę zameldujemy się u Pana Marszałka. Mijamy obok główną bramę, przy której nikogo nie widać i objeżdżając dwór dookoła szosą zajeżdżamy od strony oficyn, by nie robić hałasu motorami.

Dookoła cisza – dwór wydaje się jakgdyby uśpiony; od strony oficyn, przy furtce prowadzącej do parku, wachtmistrz żandarmerji na warcie. Wsiadamy. Przechodzimy przez park i za chwilę meldujemy się pułkownikowi Strzeleckiemu. Następnie, witani gościnnie przez płk. W., doprowadzamy spójny wygląd do porządku po podróży. Wszędzie uderza nadzwyczajna skromność i prostota – z otoczenia jest tylko płk. S., W., pani dr. D., kpt. L. Ze służby 3-ch ordynansów i telefonista. Z każdego ruchu i spojrzenia obecnych odczuwa się dla Tego, który tu mieszka, głęboką cześć bez cienia jakiegś uniżoności. Widać, że wszystko jest urządzone tak, by Pan Marszałek miał zupełny spokój i wypoczynek.

Mamy około godziny czasu, bo Pan Marszałek dopiero wstał – płk. S. decyduje wobec tego, że pojedziemy na lotnisko, by nie robić zawodu tym, którzy czekają tam na nas. Jedziemy samochodem osobistym Pana Marszałka. Wszystko odbywa się na lotnisku błyskawicznie: powitanie przez pana starostę, kwiaty, kilka podpisów dla dzieci i – wracamy.

Pan Marszałek jest teraz na śniadaniu i za kilka chwil wezwie nas na górę. W oczekiwaniu, siedzimy w saloniku na dole, gdzie czasem po obiedzie Pan Marszałek prześiaduje i rozmawiamy swobodnie. Nagle, zupełnie bez ostrzeżenia, otwierają się drzwi – jasnoszary mundur Marszałkowski – i Pan Marszałek wolno wchodzi do pokoju. Zrywamy się i stajemy w postawie służbowej – nie mam nawet czasu przyjrzeć się postaci Pana Marszałka; melduje się ppłk. pil. Lewandowski – za nim kolejno – ja. Z pod krzaczastych brwi patrzą na mnie jasno-niebieskie oczy – spojrzenie badawcze i poważne, twarz skupiona, jak zwykle u dowódcy, przyjmującego meldunek podwładnego.

W trakcie meldowania się, wyraz twarzy Pana Marszałka łagodnieje, z oczu patrzących prosto bije niezwykła dobroć, która dodaje nam otuchy.

Kiedy skończyła się prezentacja, Pan Marszałek nie witając przechodzi obok, patrząc na nas z boku i nagle pada w naszą stronę nieoczekiwane zapytanie żartobliwe: «A cóżście tak obaj nie wyrosli? – tacy obaj mali!» Pan Marszałek przygląda się nam z zaciekawieniem, uśmiechnięty i powolny.

– Panie Marszałku, melduję, że nie zmieścilibyśmy się inaczej do samolotu – odpowiadam, ośmielony wyrazem twarzy Pana Marszałka, który się uśmiechnął na tę odpowiedź. – «Tacy obaj mali» – powtarza, poczem podchodzi do nas i bierze nas rękoma za pasy, ustawiając jednego obok drugiego. – «Tacy mali – jeden i drugi, i jednakowi» – mówi, przyglądając się, poczem podchodzi do stołu, siada w fotelu i wskazuje nam miejsce ręką.

Siadamy. Wszyscy pozostali stoją. Pan Marszałek patrzy na nas zamyślony, poczem mówi do pułkownika S., kawalerzysty, wysokiego wzrostu: «Widzi pan, panie pułkowniku – mówi, wskazując na mnie – takich powinniśmy mieć w kawalerji; to najbardziej odpowiedni wzrost dla naszych koni – dla takich jak pannie mamy koni w Polsce. Niech pan wstanie, kapitanie». – Stoję, Pan Marszałek przygląda mi się chwilę, poczem daje znak bym

usiadł. Pułkownik L. wyjaśnia, że służyłem w kawalerii w 1919 roku.

Pan Marszałek zapytuje o przebieg służby mój i st. sierż. Pokrzywki, który ma za sobą piękną kartę w dziejach słynnej Gwiaździstej eskadry.

— «Tacy mali — rzuca znowu Pan Marszałek — no, ale udaliście się. Ja dostaję listy od krewnych, znajomych i wszyscy tylko o was piszą — cóżecie to wy narobili?»

— Panie Marszałku — melduję — myśmy sami przerazili się następstwami; nie przypuszczaliśmy, że to takie konsekwencje za sobą pociągnie.

— «Ja śledziłem wasz lot i doszedłem do wniosku, że musicie być staranni» — mówi Pan Marszałek.

Odpowiadam, że staramy się być nimi.

— «Nie o to mi chodzi — zwraca się Pan Marszałek do pułkownika L. — Oni muszą być w codziennej pracy w pułku staranni?» — Pułkownik L. potwierdza, jednak widocznie odpowiedzi te nie zadowolily Pana Marszałka, bo wyjaśnia: «Ja to rozumiem, jako pewną staranność z natury, bo są typy ludzi starannych, którzy mają to już niejako we krwi i czego zmienić nie można. A w lotnictwie, tam gdzie człowiek powierza życie swoje maszynie, która sama w sobie jest uosobieniem precyzji i staranności, jako wytwór jego mózgu, — to człowiek ten, który się nią posługuje, musi być z natury starannym, bo przecież wszelkie przeoczenie przez niego, najdrobniejszej rzeczy, w tej maszynie spowoduje katastrofę. A więc, skoro w ciągu 2-ech tygodni zawodów, przy tak dużym wysiłku fizycznym i nerwowym, potrafiliście niczego nie przeoczyć, doszedłem do przekonania, że musicie być staranni. W rozmowie z szefem lotnictwa francuskiego podałem ten swój pogląd, jako pierwszy czynnik do zmniejszenia ilości wypadków lotniczych i zupełnie się ze mną zgodził. Do lotnictwa trzeba dobierać specjalnie ludzi starannych» — kończy Pan Marszałek i dodaje: — «Ja to byłem w życiu może raczej niestarannym...»

Przypomniałem sobie wielu z naszych mechaników, którzy wolą nieraz narazić się na karę, przedostając się w czasie przerwy obiadowej do hangaru i rezygnując z wypoczynku tylko dlatego, by dokończyć pracę przy silniku, bo im to spokoju nie daje. Tylko, że nie wpadło nam na myśl, że to są właściwości wrodzone i że to jest właśnie ta staranność, którą Pan Marszałek tak podkreśla.

Pan Marszałek przygląda się nam. «No — tacy mali obaj» — dodaje znowu i po chwili mówi: «Kiedy myślałem o postępkach w lotnictwie naszym to byłem przekonany, że pilotów będziemy mieli dobrych — zawsze cechowała nas odwaga, duża brawura, ale przecież to nie wszystko. Pozostaje sprzęt, a tutaj, aby dorównać Zachodowi pod względem myśli konstrukcyjnej, to na to przecież trzeba lat. Z tego Challenge'u widać jednak, że i pod tym względem ma nasz Naród duże możliwości i że dość szybko idziemy naprzód».

Pan Marszałek zapytuje w dalszym ciągu, gdzie mieliśmy najgorszy lot; opowiadam o przejęściach pod Bordeaux i na drodze do Zagrzebia.

— «Bardzo ładnie spisał się Giedgowd» — mówi Pan Marszałek — «że przyleciał pierwszy do Warszawy — wyprzedzając Niemców. To nawet nasz daleki krewny» — dodaje.

Pan Marszałek interesuje się specjalnie lotem nad morzem i zapytuje, na co patrzymy w czasie lotu, bo przecież niema dla wzroku stałego oparcia, potrzebnego dla utrzymania równowagi. Ciekawe spostrzeżenie u człowieka, który, o ile wiem, nigdy nie latał.

Wyjaśniam, że przelot nad morzem jest właśnie z tego powodu nużący. Brak horyzontu, który zlewa się zupełnie z błękitem, utrudnia ustalenie położenia równowagi samolotu i leci się, jak gdyby wewnątrz szklanej kuli. I rzeczywiście, jak mówi Pan Marszałek, trzeba patrzeć bezpośrednio w dół pod siebie, na powierzchnię wody, albo na przyrządy. Pan Marszałek opowiada o swych podróżach morskich i o tym, że nigdy w czasie najbardziej burzliwego morza nawet nie miewał objawów morskiej choroby.

Wiele w życiu potrafiłem robić, ale tego nie mógłbym, jak mi się zdaje» — mówi Pan Marszałek. — «Jak wy możecie pracować w samolocie przy takim ogłuszającym warkocie silnika — jak możecie skupić myśli? Ja dla pracy muszę mieć zupełny spokój; najmniej — szys hałas wyprowadza mnie z równowagi, tego bym zdaje się nie potrafił».

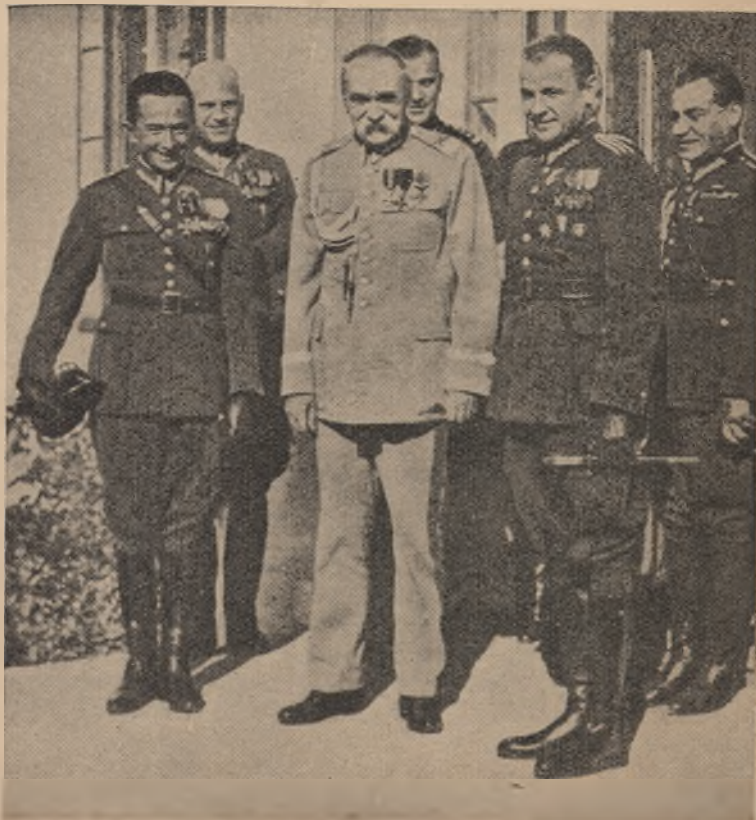
Wyjaśniam na to, że rzeczywiście huk silnika, jakkolwiek jest miłą muzyką dla lotnika, bo świadczy o bezpieczeństwie lotu, nie pozwala na skupienie uwagi nad czemś ściśmym.

Pan Marszałek wstaje — audjencja skończona. — Wstajemy i my.

«No, dzielnieście się spisali — mówi — dziękuję wam dzieci» i podaje nam rękę na pożegnanie.

Pułkownik S. podchodzi i zapytuje, czy będzie można zrobić zdjęcie wspólne. — «No, naturalnie» — pozwala Pan Marszałek i wychodzimy na taras. Stajemy nieco w tyle za Panem Marszałkiem, który mówi do nas z uśmiechem — «stańcie bliżej, przecież to o was najbardziej chodzi». Mamy uśmiechnięte twarze i tak nas łapie fotograf. Za chwilę Pan Marszałek wolno odchodzi w głąb mieszkania.

Jerzy Bajon, mjr. pilot



Kapitan (obecnie major) Bajon i starszy sierżant (obecnie chorąży) Pokrzywka, u Pana Marszałka Piłsudskiego w Moszczenicy, meldują swoje zwycięstwo w Challenge'u 1934 r.



T R Ó J K A

1918 — 1936

Rok 1918. Na froncie zachodnim młody żołnierz w mundurze armii niemieckiej wyszedł z pierwszej linii okopów. Ranny. Spojrzał w kierunku przebytej drogi, na tyły, przeżegnał się i ruszył skokiem do najbliższego leja. Skok za skokiem, goniony świstem kul karabinów maszynowych, oddał się od piekła frontu. Piekła, które niewiedomo dlaczego przechodził. W mundurze, który mu przypominał własne upokorzenie i budził nienawiść.

Gdzieś, przy końcu drogi z leja do leja, siadł i odpoczywał. Nic mu narazie nie groziło. Jedynie może... lotnicy. I jak na zawołanie usłyszał warkot silnika. Ranny spojrzał w górę. Nad nim kołował wielki stalowy ptak—samolot. Niby to nieprzyjaciel, a w rzeczywistości bliższy sercu, jak ten, co mienił się być własnym.

I właśnie wtedy, w owej chwili wielkiego osamotnienia, zbudziła się w nim tęsknota. Tęsknota za czymś nieuchwytnym, niewypowiedzianym jeszcze, ale już odczute przez serce. Zateęsknił młody żołnierz za tem, by tam, w górze, szybował nie wróg, nie obcy, ale prawdziwie własny, gotowy mu z serca pomóc, polski samolot.

Rok 1919! Na placówce powstańczej czuwa przy karabinie maszynowym ten sam żołnierz. Wciąż jeszcze w obcym mundurze, jeno kokardka białoczerwona świadczy o wielkich zmianach, jakie się dokonały. Świadczy, że to już polski żołnierz.

I znów, jak kiedyś na polach Francji, słyszy nad sobą warkot silnika. Spełniło się jego marzenie, bo oto nad nim polski samolot. Skrzydlaty brat, gotów mu pomóc. Pilot w przelocie nad placówką rzucił mu ręką pozdrowienie. Jakby mówił: «Czuwaj tam wdole, ja nad tobą czuwać będę!» I ta radość zaświeciła w oku żołnierza. Staje się oto

świadkiem zmartwychwstania Ojczyzny nie tylko na ziemi, ale i tam, w górze.

Rok 1920! Nie opuścili żołnierza w potrzebie skrzydlaci bracia. Gdziekolwiek walczył z wrogiem, tam zawsze nad nim ukazywał się widomy znak pamięci, który budził otuchę, dawał mu świadomość, że nie jest sam. Grzmiał wybuchem bomb, ogniem karabinów maszynowych przerzedzał szeregi wroga, warkotem silnika rozpędzał kolumny wrażej jazdy, przenosił meldunki. Jak tylko mógł, starał się pomóc zewszed sił swemu bratu, grzebiącemu się tam wdole w ziemi, maszerującemu po gorących piaskach, strudzonemu nad miarę wielkim znajom żołnierskim. A jednocześnie budził w nim uczucie gorącej wdzięczności za tę braterskość i ślubowanie pracy ile sił starczy, by lotnictwo zmartwychwstałej Polski było naprawdę wielkie i potężne.

Skończyły się wojenne potrzeby. Po trudach walk nastąpiły bodajże nie mniejsze wysiłki w pracy pokojowej nad budową siły zbrojnej Polski. Mimo ciężkiej pracy nie zapomniał żołnierz nasz o uczynionym ślubowaniu. Wierny przyrzeczeniom, szerzył umiłowanie dla braci lotniczej. Gdzie mógł i jak mógł, pomagał w rozbudowie tej broni.

Rok 1934! Do wielkiego wysiłku maszyn i nerwów stała się dwa samoloty—wyraz miłości podoficerów dla braci lotniczej. Zrodził się czyn podoficerów, wyrostłych z dawnych szarych żołnierzy.

Rok 1936! Polscy podoficerowie fundują eskadrę lotniczą dla szkoły pilotów. Zbiorowy wysiłek bratnich serc stwarza wielkie dzieło. By, gdy ich bracia—lotnicy spoczną po trudach podniebnego bytowania, nie zabrakło synom tych dusz braterskich w górze—polskich samolotów. By dać przykład pracy dla dobra Ojczyzny, objawiającej się nie tyle w gorącym okrzyku, ile w cichym czynie.

Fr. Święcichowski, starszy sierżant

LOTNICTWO MORSKIE

W związku z rozwojem lotnictwa lądowego, które miało odegrać już w wojnie światowej bardzo poważną rolę, na kilka lat przed wybuchem wojny przystąpiono w poszczególnych krajach nadmorskich do organizacji lotnictwa morskiego, które miało być wykorzystane dla celów floty. Przystąpiono więc do tworzenia morskich formacji lotniczych, zdolnych do wykonywania zadań bojowych na korzyść floty. Pierwsze próby i doświadczenia kontynuowano na skonstruowanych odpowiednich typach wodnosamolotów, które posiadały możliwość wykonywania wszelkich zadań w powietrzu na równi z samolotami lądowymi. Wodnosamoloty miały również możliwość startu, wodowania i utrzymania się na powierzchni morza.

Pierwsze typy wodnosamolotów były to samoloty lądowe, przystosowane do warunków morskich. Podwozia tych samolotów zaopatrzone były zamiast kół w wodoszczelne pływak, umożliwiające start i wodowanie na morzu. Po wybuchu wojny światowej, w której lotnictwo morskie zdało pierwszy egzamin i dowód jego przydatności w współdziałaniu z flotą operującą, nastąpił szybki rozwój lotnictwa morskiego, tak pod względem ilościowym, jak i konstrukcyjnym. Wodnosamoloty przechodziły kolejno różnego rodzaju typy, a mianowicie:

Kadłubowe, przy których zamiast pływaków użyto odpowiednio wzmocnionego, uszczelnionego i hydrostatycznego kadłuba, oraz lekkich pływaków na końcach dolnych płatów.

Amfibie, wodnosamoloty kadłubowe, zaopatrzone w koła do rulowania, oraz w razie konieczności umożliwiające start i lądowanie tych wodnosamolotów również na lądzie. Wodnosamoloty typu amfibie przeznaczono zwłaszcza do zadań rzeczno-brzegowych, oraz morskich krótkodystansowych.

Obecnie używane są w lotnictwie morskim przeważnie wodnosamoloty na pławkach o specjalnie przystosowanej konstrukcji do warunków pełnienia służby na morzu.

Lotnictwo morskie zorganizowane jest w oddziały lotnicze, stacjonowane na wybrzeżu morskim, bądź też w eskadry morskie okrętowe, towarzyszące flocie w operacjach zdala od własnych wybrzeży i stanowi ono część składową zbrojnych sił morskich, podporządkowanych dowódcy tych sił. Oddziały lotnictwa morskiego stacjonowane na wybrzeżu mieszczą się w hangarach i koszarach tak, jak lotnictwo lądowe, i specjalnem ich zadaniem jest współdziałanie z flotą nad ubezpieczeniem i obroną wybrzeża morskiego, ochroną transportów i szlaków komunikacyjnych przed napadami powietrznej floty nieprzyjacielskiej, okrętów nadwodnych i łodzi podwodnych.

Lotnictwo morskie okrętowe składa się z eskadr wodnosamolotów lub samolotów lądowych, zaokrętowanych na specjalnych okrętach, tak zwanych lotniskowcach. Wodnosamoloty startują z okrętu (lotniskowca) przy pomocy katapulty, to jest wyrzutnicy, względnie startują one na wodzie po spuszczeniu ich z okrętu na powierzchnię morza. Start z powierzchni morza będzie oczywiście możliwy jedynie przy spokojnem morzu, gdyż start i wodowanie na większej fali jest połączone z poważnem niebezpieczeństwem. Użycie samolotów na kołach jest możliwe wtenczas, o ile są one zaokrętowane na okrętach lotniczych, z których pokładu mogą startować i po wykonaniu zadania lądować. Samoloty takie są typu lądowo-morskiego, na podwoziu z kołami, o wodoszczelnym odpowiednio wzmocnionym kadłubie, ażeby wrazie przymusowego lądowania na powierzchni morza mogły się utrzymać do czasu przybycia pomocy i wyciągnięcia na pokład okrętu. Zadanie lotnictwa morskiego-okrętowego towarzyszącego flocie jest takie same, jak i lotnictwa morskiego, stacjonowanego na lądzie, do którego to zadania w szczególności należy: rozpoznanie (patrolowanie), działania niszczyielskie przeciwko celom ziemnym i morskim zwalczanie floty powietrznej nie-

przyjacielskiej, przeszkadzanie nieprzyjacielowi i niedopuszczenie do akcji desantowej, walka z okrętami nadwodnymi, a zwłaszcza z łodziami podwodnymi.

Współpraca lotnictwa morskiego z flotą polega przede wszystkim na przygotowaniu terenu dla jednostek floty, oraz na zabezpieczeniu tych jednostek, względnie zespołów, przez dostarczenie na czas wiadomości o zbliżającym się nieprzyjacielu. Wywiad lotniczy w operacjach floty jest konieczny i musi sięgnąć na taką odległość, by zaskoczenie własnych sił morskich, względnie odcięcie ich przez nieprzyjaciela było niemożliwe. Oprócz wywiadu zabezpieczającego zespoły okrętów przed zaskoczeniem lub odcięciem, zespoły te muszą być zabezpieczone przez lotnictwo morskie przede wszystkim przed łodziami podwodnymi, wynurzającymi się niespodziewanie w pobliżu zespołów lub okrętów. Zabezpieczenie to polegać będzie na patrolowaniu przez wodnosamoloty w odpowiedniej odległości od własnych sił morskich, aby uniemożliwić zbliżenie się łodzi podwodnej na odległość ostrzału. W wykrywaniu i zwalczaniu łodzi podwodnych lotnictwo morskie odgrywa pierwszorzędną rolę.

Nieustający rozwój lotnictwa morskiego w kierunku ulepszenia konstrukcji i powiększania rozmiarów wodnosamolotów, przyczyni się niewątpliwie do możliwości zabrania przez nie poważniejszych ciężarów, umożliwiających wykorzystanie lotnictwa morskiego do pośpiesznego stawiania min w celu ubezpieczenia portu, lub odjęcia odwrotu okrętom nieprzyjacielskim, nie mówiąc już o możliwości wbudowania na wodnosamolotach wyrzutnic do wyrzucania torped i torpedowania okrętów nieprzyjacielskich.

Omawiając historię i przydatność lotnictwa morskiego w ogólnych zarysach, podaję pokrótce historię naszego lotnictwa morskiego, stacjonowanego na wybrzeżu. Historia utworzenia Morskiego Dywizjonu Lotniczego datuje się od zarania utworzenia floty, po objęciu w posiadanie wybrzeża morskiego. Pierwsze wodnosamoloty naszego lotnictwa zakupione zostały z Niemiec. Były to używane wodnosamoloty przez niemieckie lotnictwo morskie i pod względem konstrukcyjnym nie były one pierwszorzędne. Lotnictwo morskie objęliśmy po Niemcach w stanie opłakanym, bez żadnych urządzeń portowych i warsztatów, o walących się koszarach i drewnianych dziurawych hangarach. Wytrwała, intensywna praca pierwszych pionierów naszego lotnictwa morskiego, składających się z kilku zaledwie oficerów i podoficerów-pilotów morskich, przy pomocy władz doprowadziła do szybkiej i pięknej rozbudowy naszego lotnictwa morskiego. Zakupiono kilka wodnosamolotów włoskich typu kadłubowego «Macchi», na których szkolono pierwsze zastępy naszych młodych lotników morskich. Aczkolwiek samoloty te były również nie pierwszorzędnej konstrukcji i pochłonęły dużo ofiar ze strony naszych pilotów, to jednak zapał do służby w powietrzu ani na chwilę nie ustawał, doprowadzając do coraz to lepszej sprawności naszych młodych pilotów morskich i dzięki ich wytrwałości oraz zaparcia się i ofiarnej służbie instruktorów, doprowadzono nasze lotnictwo morskie do wspaniałego rozwoju. Zbudowano wszelkie potrzebne urządzenia lotnicze do osiągnięcia jak największej wydajności służby i spełnienia całkowitego zadania naszego lotnictwa morskiego.

Obecnie nasze lotnictwo morskie, wyposażone w najnowocześniejsze urządzenia techniczne, oraz wodnosamoloty najnowszej polskiej konstrukcji, odpowiada w zupełności swemu zadaniu, a w współpracy z flotą zapewnia nam 100% obronę naszego wybrzeża i urządzeń portowych. Wodnosamoloty te, stworzone ręką polskich konstruktorów, przewyższają w dużej mierze tak pod względem technicznym jak i wyposażenia wodnosamoloty zagraniczne i zapewniają naszym świetnym lotnikom morskim zupełne bezpieczeństwo w wykonywaniu ich trudnej służby w powietrzu na dalekich przestrzeniach nad falami Bałtyku.

St. Wieczarkiewicz, chor. mar.



Pierwszy polski sterowiec «Lecha»

WSPOMNIENIE BALONOWE

Pamiętam, jak w marcu roku 1922 przywieziona z Gdańska do portu balonowego w Toruniu kilkanaście skrzyń. Konczyłem wtedy kurs w szkole balonowej i za parę tygodni miałem dostać pierwszy przydział w wojsku balonowym.

Na moją prośbę przydzielono mnie do tych skrzyń. Komendantem ich był porucznik (później major) S. Bilek, a zaś byłem jego pomocnikiem (jako kilkumiesięczny podporucznik). W charakterze głównego mechanika przydzielono majstra wojskowego J. Plutę z kilkoma szoferami służby czynnej. Byli też i szykowacze balonowi.

Kilka skrzyń było szczególnie dużych. Ze spisów transportowych i faktur wiedzieliśmy, co zawierają. A więc przede wszystkim rozłożono na betonowej podłodze hangaru wielkie płachty brezentowe, zamieciono je starannie, otworzono jedną ze skrzyń i kompania wojska zaczęła wyciągać z jej wnętrza żółtą powłokę sterowca, ułożoną w długi foremny stos. Należało się jej napętnienie i rozprostowanie łód po długiej morskiej podróży z Francji.

Równocześnie w rogach hangaru otwierano inne skrzynie i dobierano się z ciekawością, a ostrożnie, do gondoli, stateczników, sterów, silników.

Był to sterowiec typu luźnego «Vedette Zodiac» o pojemności 3.150 m³, zbudowany u Zodiac'a w roku 1917, mający za sobą kilkadziesiąt lotów bojowych w czasie wojny światowej. Kupiliśmy go wtedy za tanie pieniądze; lecz kredytu nie starczyło na sprowadzenie mechanika do montażu, ani instruktora do latania, a nikt z nas nie widział nigdy zbliżonego sterowca. Jedynie komendant szkoły balonowej, ś. p. pułkownik F. Bołsunowski latał kiedyś w Rosji na sterowcach typu – z przed lat może pięćdziesięciu. Porucznik Bilek miał wówczas za sobą zaledwie parę lotów na balonie wolnym, a ja żadnego. Nasi mechanicy również byli dotąd tyle w powietrzu, na ile pozwalały im ich mięśnie przy skoku lekkoatletycznym.

Lecz cóż znaczyło to dla nas – młodych?

Młodość jak wiara góry przenosi! Cóż może być prostszego – zdawało się nam. Plany są. Powłokę napętnić wodorem? Napętniało się niejedną.

Gondolę podczepić, zmontować w niej wszystkie mechanizmy, wypróbować i wyregulować silniki, zmontować klapy samoczynne, stery i stateczniki, wyszkolić obsługę, zorganizować służbę meleo?

– To furda! Zrobimy to sami, wystudjujemy, wypróbujemy i polecimy!

Zapał był. Było i umiejętne kierownictwo komendanta szkoły, starego «wilka balonowego» i komendanta sterowca.

Nie licząc godzin w ciągu doby, pracowaliśmy przez kilka miesięcy. Przymierzaliśmy i dopasowywaliśmy różne części. Gdzie brakło planu montażowego, zastąpił go spryt i instynkt techniczno-lotniczy.

Najwięcej nabiedził się majster Pluta ze swym mechanikiem nad silnikami. Były to stare grzmoty z roku 1914 firmy «Renault», ośmiocyldrowe, chłodzone powietrzem, o mocy 80 KM. Było ich dwa, po jednym z każdej strony gondoli i dwa zapasowe. Strzelaly, grzmiały i warczały na probierni przez parę tygodni. Były to miłe chwile, gdy codziennie od 6 ej do 18 ej ich nieregularny ryk prosto z gąrdzieli zaworów rozlegał się po całym Przedmieściu Bydgoskim Torunia. Przypuszczam, że chociaż wtedy może narzekali mieszkańcy tej dzielnicy miasta na hałas, to jednak dziś żalują go i tęsknią do imponującego widoku sterowca. Przecież przez cztery sezony letnie głos silników, złagodzony tłumikami do szmeru, niemal co rano mówił im z powietrza dzień dobry i co wieczór dobranoc. Niejedna rączka i ręka wznosiły się ku nam z pozdrowieniem.

Lecz romantyzm nie zawsze pokrywa się z regularnym działaniem silnika. Aczkolwiek majster Pluta jeszcze dziś cieszy się zasłużonym powodzeniem służbowym w wojsku balonowym – to jednak, gdy zdjął silniki z probierni i wmontował je do gondoli, zaczęły znowu kaprysić. Trzeba je było regulować na nowo.

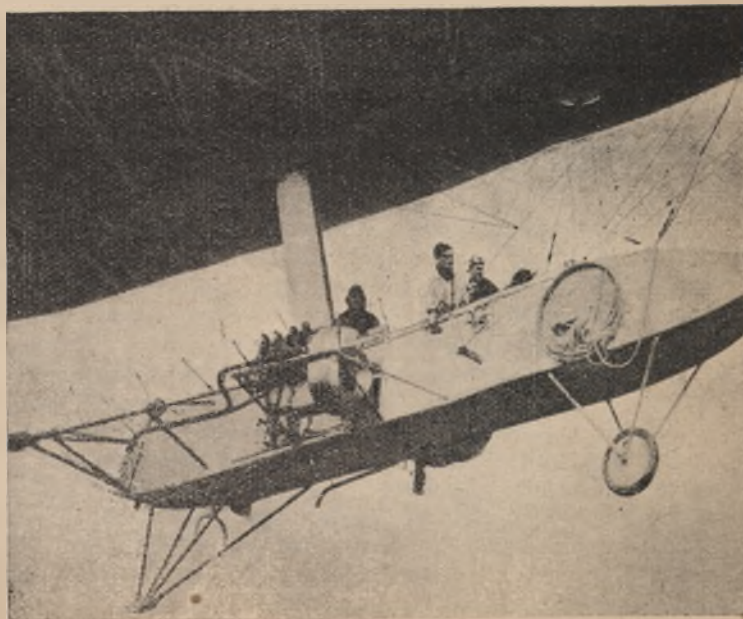
W międzyczasie montowano i inne organa sterowca. Pod koniec lipca (1922) wszystko było gotowe do lotu. Sterowcowi nadano imię «Lech».

Została ustalona załoga na pierwszy lot:

pułkownik Bołsunowski,
porucznik Bilek, jako komendant sterowca,
autor niniejszego wspomnienia historycznego,
porucznik (obecnie major) Raczkiewicz,
sierżant Pluta z szeregowcem, jako mechanicy.

Należało jeszcze wyszkolić obsługę do startu i lądowania i wyczekać cichej pogody. W ciągu dwóch następujących tygodni pułkownik Bołsunowski udzielał nam rad nawigacyjnych. Co wieczór wyprowadzano sterowiec z hangaru, próbowano silniki na starcie i wprowadzano go z powrotem. Ciagle coś nie było w porządku. To silnik, to wentylator, to kłapa lub ster, to pogoda niedość pewna.

Przyznać trzeba, że ostrożności te były zupełnie na miejscu. Dzięki nim uniknięto katastrofy przy tak fantastycz-



Gondola nieistniejącego już dzisiaj pierwszego polskiego sterowca «Lecha»

nych warunkach próbnego lotu. Nocy, które nas dzieliły od dni, przeżywałem w sennych marzeniach o kole sterowym, manetkach do gazu, o dźwigniach do klap, wentylatora, balastu, o manometrach i wysokościomierzu. Rozważało się różne sytuacje w powietrzu i sposoby wyjścia z ewentualnych przykrych okoliczności.

Przypuszczam, że nasi mechanicy błędzili wtedy również stale w fantazji koło popychaczy zaworów, magnet i gaźników.

Nadszedł wreszcie dzień 11 sierpnia 1922 roku, dzień wielkiego startu. «Lech», odważony w hangarze, wkrótce znalazł się na miejscu startu—w piękny, letni wieczór.

Ster wysokości podciągnięty na siebie, silniki wypróbowane—toczą swe śmigła na małym gazie. Jeszcze ostatnie sprawdzenie sterów i na gwizdek startera obsługa się rozbiega, zostawiając gondole, zawieszoną nieruchomo w powietrzu kilkanaście centymetrów nad ziemią.

Według wskazówek pułkownika Botsunowskiego mieliśmy wznieść się na 50 metrów pionowo do góry i na tej wysokości dać dopiero obroty silnikom. Stało się jednak inaczej. Nasz instruktor, widocznie urzeczony chwilą, wkrótce po gwizdka, chwycił manetki obu silników i dał energicznie pełny gaz. Dobrze, że ster wysokości, zgodnie z zasadą, był ustawiony na wznoszenie—gdyż inaczej rozbiłoby się o pierwszy pagórek, otaczający pole wzlotów. «Lech», szarpnięty mocą śmigieł, zadął dziób do zachodzącego słońca (taki w tym dniu był kierunek startu) i podążył niemal ku niemu. Nim spostrzegliśmy się z porucznikiem Bilkim, wysokościomierz wskazywał 500 metrów, a obie kłapy, o które nikt nie zdołał się zatroszczyć, działały w pełni. Szczęście, że były samoczynno ręczne, gdyż ciśnienie w powłoce, według manometrów, dochodziło do krytycznej wartości.

Wkrótce opanowaliśmy emocję, wyrównali sterem pochyle położenie sterowca i zaczęli go dusić lekko ku dołowi. Silniki działały na maksymalnych obrotach, więc zredukowaliśmy je nieco. Szły bardzo nierówno. Po chwili lewy zaczął strzelać i zdołał połowę obrotów. Nie można było z nim dojść do łodu.

Równocześnie próbowaliśmy, jak statek nasz reaguje na stery podczas robienia wirażu, jak leci się po prostej, jak schodzi się na dół. Trzeba było myśleć też o tem—by jakoś wylądować bez uszkodzenia.

Zatoczyliśmy krąg jeden i drugi, zbliżaliśmy się pod wiatr do hangaru, lecz z wysokością było zawsze kiepsko.

Dwa razy podchodziliśmy i zawsze nad miastem była wysokość dobra do lądowania, wobec czego pośpiesznie leciały całe worki piasku na ulice i dachy, a nad lotniskiem było już za wysoko — bo poprzednio za dużo wyrzuciliśmy balastu. Pamiętam, jak jeden piętnastokilowy worek piasku upadł na ulicy tuż obok jadącego cyklisty, który nie zauważył przelatującego sterowca. Worek pękł jak bomba, bo w piasku było dużo pyłu, a rowerzysta z samego zdziwienia spadł z roweru.

Wreszcie za trzecim razem jakoś się udało. Rzuciliśmy linę obsłudze i wkrótce byliśmy na ziemi cali i zdrowi wśród uciechy kolegów. Ja też się cieszyłem. Przypuszczam to samo o całej załodze.

Ten pierwszy lot dał nam wskazówki co do montażu sterowca i jego pilotowania. Silniki wymagały specjalnej regulacji, uzależnionej od wibracji całej gondoli w czasie lotu.

Następne loty wykonywaliśmy już sami, bez pułkownika Botsunowskiego. Jednak wszelkie ostrożności były zawsze zachowywane. Na pogodę uważaliśmy do tego stopnia, że w ciągu miesiąca wykonaliśmy tylko 12 lotów, poczem zde-montowano sterowiec na okres zimowy.

W następnych latach szło coraz lepiej. Zastęp mechaników wykwalifikował się. Plutonawy Szczuraszek, później sierżant Radoła i Kołodziejczak zrobili ze starych silników maszyny, działające dość pewnie. To też wykonywaliśmy przeloty z Torunia do Poznania i z Torunia do Legionowa.

I Warszawa widywała nas dość często w roku 1926.

Oby wróciła ta przeszłość!

Burzyński, były pilot sterowców

P. V. Redakej i C. F. F. F. F.

Wianusa

Podziwowanie balonowe

Burzyński

Legionowo, 27.5.26

LOTNICTWO NASZYCH SĄSIADÓW

Lotnictwo—mimo iż jest bronią stosunkowo młodą—jest dziś jedną z głównych broni i stanowi nieodzowną część składową wojska każdego państwa. Wszyscy jesteśmy świadkami olbrzymiego postępu techniki lotniczej, olbrzymiego zainteresowania lotnictwem, olbrzymich zbrojeń powietrznych i z tem związanych wydatków. Świadczy to o tem, że lotnictwo posiada znaczenie pierwszorzędne tak w odniesieniu do rozwoju państwa, jak i jego obronności. Sam fakt istnienia floty powietrznej jest już dużym czynnikiem bezpieczeństwa; z tego zdają sobie sprawę wszystkie państwa, to też wysiłki w tym kierunku są bardzo duże. Na pierwszy plan wysuwa się tu lotnictwo bombardujące, któremu przypisują działanie decydujące w przyszłej wojnie.

Codzienne głosy prasy donoszą o nieskończonej ilości

nowych samolotów w różnych państwach. Tem jednak nie należy się zbytnio przejmować, bo każde państwo w dziedzinie lotnictwa wojskowego dąży do pewnej standaryzacji i ujednolajnienia sprzętu, a przejście na nowy typ samolotu jest skomplikowane i długotrwałe.

ROSJA SOWIECKA

Głośny swego czasu plan uprzemysłowienia Sowietów pod nazwą «pięciolatka», przewidywał między innemi olbrzymią rozbudowę przemysłu lotniczego. Bez zbytniego wgłębiania się w takie czy inne wyniki «pięciolatki», stwierdzić musimy, że w zakresie rozbudowy lotnictwa wojskowego—co do jego ilości i jakości—zrobiono bardzo wiele. W odróżnieniu od carskiej Rosji — Sowiety dysponują dziś dobrze postawionym przemysłem lotniczym; budują najnowocześniejsze typy samolotów wszelkiego rodzaju, posiadają dużą ilość samolotów wojskowych.

Źródła niemieckie podają następujące dane o lotnictwie Sowietów:

Ilość samolotów w pierwszej linii	3182	
" " " w drugiej " "	954	
Ogólna ilość samolotów	4136	
Lotnictwo wojskowe sowieckie dzieli się na rodzaje:		
Lotnictwo rozpoznawcze	27 dywizjonów, 57 samodzielnych eskadr,	
Lotnictwo bombardujące ciężkie)	43	3 samodzielne eskadry.
" " lekkie)	"	"
Lotnictwo myśliwskie	36	24 samodzielne eskadry.
Lotnictwo szturmowe	7	1 samodzielna eskadra.
Lotnictwo innego przeznaczenia	3	5 samodzielnych eskadr.

Dywizjon składa się z trzech eskadr. Eskadra – zależnie od rodzaju lotnictwa – z 3–10 samolotów.

Z powyższego zestawienia widać, jak znaczny procent przypada na lotnictwo bombardujące. I rzeczywiście – Sowiety kładą duży nacisk na rozwój ilościowy i jakościowy lotnictwa bombardującego. Wychodzą oni z założenia, że przewagę w powietrzu osiągnąć można przez zniszczenie lotnictwa nieprzyjaciela, a zniszczyć najłatwiej je można na ziemi, bombardując jego przemysł, ośrodki zaopatrzenia i lotniska.

NIEMCY

O lotnictwie niemieckim pisze nie tylko fachowa prasa zagraniczna, ale i codzienna. Budzi ono bardzo duże zainteresowanie sfer wojskowych i politycznych. O stanie i siłach tego lotnictwa snuje się nieraz wiele fantastycznych przypuszczeń. Faktem jednakże jest, iż lotnictwo to, zgodnie z zapowiedzią Hitlera, powstało, rozwija się i stanowi dość poważny niezależny element sił zbrojnych Rzeszy, obok armii i marynarki. Z odgłosów niemieckiej prasy lotniczej można wnosić, iż lotnictwo to rozbudowuje się w gwałtownym tempie i w najwięcej nowoczesnym duchu, tak pod względem technicznym, jak i taktycznym.

Najwyższy zwierzchnik lotnictwa niemieckiego i jego minister gen. Goering nie kryje się wcale w swych oświadczeniach, że dąży do stworzenia takich sił powietrznych, które byłyby równe co najmniej siłom francuskim. Ostatnio idą Niemcy jeszcze dalej – mianowicie w związku z rokowaniami o pakt lotniczy zachodnio-europejski nie zadawalniają się już nawet poziomem lotnictwa francuskiego i angielskiego, motywując swoje żądania zagrożeniem Niemiec przez olbrzymią rozbudowę lotnictwa sowieckiego. Jeśli weźmiemy pod uwagę, że lotnictwo francuskie jest dziś jednym z najsilniejszych w świecie, to jasne jest, że Niemcy dążą do stworzenia w niedługiej przyszłości jeszcze większej potęgi lotniczej. Ku temu mają wszystkie możliwości. To jednak należy do przyszłości. Prasa zagraniczna stara się dla celów propagandowych rozdmuchać do olbrzymich rozmiarów ilościowy stan lotnictwa niemieckiego, w przeważnej części należy odnosić się z dużą rezerwą do cyfr określających ten stan.

Ministerstwo Lotnictwa Rzeszy powstało w kwietniu 1933 roku, a prace do jego organizacji rozpoczęto już w styczniu tegoż roku. Prace wstępne nad przygotowaniem organizacji, zaopatrzenia i wyszkolenia przyszłego lotnictwa wojskowego trwały zaledwie niecałe 2 lata. Tak krótki czas byłby niewystarczający, gdyby nie przygotowania lotniczo-militaryzacyjne, jakie trwały od dłuższego czasu przedtem w łonie Lufthanzy (lotnictwo komunikacyjne) i niemieckiego lotnictwa sportowego.

Lotnictwo wojskowe w Niemczech oficjalnie powstało 1 marca 1935 r. Dowódcą sił powietrznych jest gen. Goering, będący równocześnie ministrem lotnictwa.

Niemcy posiadają obecnie 12 pułków lotniczych, ale niejednokowo jeszcze rozbudowanych. Pułk składa się

z 3-ch grup 3-eskadrowych, eskadra z 3 plutonów po 3 samoloty. Razem pułk liczy około 85 samolotów.

W chwili obecnej ilość samolotów w Niemczech ocenia się na 1700 sztuk, ale cyfra ta zgodnie z zapowiedzią min Goeringa będzie rosła do poziomu równego lotnictwu Francji i Anglii. Niezależnie od lotnictwa wojskowego istnieje potężne lotnictwo komunikacyjne i sportowe, które jest naturalną rezerwą materialną i personalną wojskowego. Budżet lotnictwa niemieckiego przyjąć można na około pół miljarda złotych.

Z powyższego widać, że zapowiedzi kanclerza A. Hitlera i ministra lotnictwa H. Goeringa w sprawie rozbudowy sił powietrznych Rzeszy nie były pustymi słowami. Stopniowe realizowanie tych zamierzeń dowodzi niezbicie, iż Niemcy dążą i będą dążyli konsekwentnie do osiągnięcia możliwie największej mocy w powietrzu.

CZECHOSŁOWACJA

Lotnictwo wojskowe podzielone jest na cztery krajowe dowództwa lotnicze: Czech, Moraw i Śląska, Zachodniej Słowaczyny i Rusi Karpackiej. Lotnictwo bombardujące tworzy osobną brygadę. Składa się z 6-ciu pułków, 7-my w organizacji. 1, 2, 3 i 4 są typu mieszanego i składają się z lotnictwa rozpoznawczego i myśliwskiego; 5 i 6 pułki posiadają tylko lotnictwo bombardujące. W skład 7 pułku wejdą jednostki rozpoznawcze, myśliwskie i bombardujące. Razem 51 kompanii lotniczych – 648 samolotów.

Według dokumentów Ligi Narodów Czechosłowacja posiada:

samolotów w 1 linii – 648
w depozycie i fabrykach – 659

razem: 1306 samolotów

Wyszkolenie pilotów, obserwatorów a także i mechaników odbywa się w Centralnej Szkole Lotniczej.

Sprzęt lotniczy fabrykują Czesi u siebie, zwracając szczególną uwagę na budowę dobrych samolotów myśliwskich i bombardujących.

Organizacja wojenna ma charakter ofensywny. Cechuje ją szybkość wystawienia i uzupełniania pułków bombardujących.

RUMUNJA

Lotnictwo wojskowe zorganizowane jest w brygady lotnicze o różnym składzie tak co do ilości, jak i rodzaju lotnictwa i obejmuje:

3 brygady lądowe,
1 brygadę morską.

Ogólna ilość samolotów w armii:

w linii – 380
w marynarce – 41
razem około 420 samolotów.

Lotnictwo myśliwskie wyposażone jest w polskie typy samolotów P.Z.L.-11 i P.Z.L.-24.

ŁOTWA

Lotnictwo wojskowe jest zgromadzone w jednym pułku lotniczym o 3-ch eskadrach, a lotnictwo marynarki w dywizjonie morskim (1 eskadra).

Samoloty są pochodzenia angielskiego i czeskiego.

LITWA

Lotnictwo wojskowe składa się z 3-ch eskadr rozpoznawczych i 3-ch eskadr myśliwskich. Obok typów zagranicznych rozpoczęto budowę własnych samolotów.

kpt. obs. Pustelniak

NARODY W WYSCIGU POWIETRZNYM

LOTNICTWO, A MARYNARKA WOJENNA.

Gdyby postawić pytania, czy w działaniach naziemnych 1.000 samolotów nie jest więcej warte od nowoczesnego pancernika z jego 40 cent. artylerią, to odpowiedź nie wymagałaby namysłu i wypadłaby twierdząco. Nie o to jednak chodzi. Nikt poważny nie wyobrazi sobie wypadku, by tysiąc samolotów atakowało jednego „Nelsona” — i na pewno tego rodzaju czynny „obronne” nie należą do zadań nowoczesnych okrętów linowych.

Należy pamiętać, że trzy piąte powierzchni globu — to morza. Pancernik może zawsze i wszędzie dotrzeć na tych bezkresnych przestrzeniach. Nie może tego jednak uczynić tysiące samolotów. Siłą powietrzną nie można zastąpić siły na wodach.

Nie należy uważać, aby nie istniały wypadki walki pancernika z potężną flotą powietrzną. Należy jednak myśleć tu kategoriami teorii prawdopodobieństwa. Zniszczenie przez nieprzyjacielskie samoloty okrętu klasy „Nelsona” dawałoby zapewne wielkie atuty psychiczne — nietylko dla tego, iż byłaby to bardzo duża strata materialna, ale również z powodu świadomości, że podobny los może spotkać i inne pancerniki. Ale to nie dowodzi jeszcze, by należało przeciwstawić sobie samolot i okręt.

Prawdopodobnie dziś możliwość zrealizowania napadu z powietrza na flotę morską jest bardziej realna niż za czasów wielkiej wojny. Należy jednak pamiętać, iż była ona wykonalna i możliwa nawet przed osiemnastu laty — tylko, że nie odważono się spróbować.

W ubiegłej wojnie posiadali Anglicy i Niemcy bardzo dobre samoloty, pilotowane przez pierwszorzędną pod każdym względem personalną. A „wielka flota” angielska znajdowała się w Scapa Flow i Rosyth, niemiecka „flota wielkiego morza” grupowała się w Jade, lekkie siły morskie na Helgolandzie. W ten sposób rzucały się w oczy cztery wielkie cele, które z obu przeciwnych stron były do osiągnięcia w czasie kilku godzin lotu.

Praktyczna możliwość przelecenia przez morze na odległość kilku set mil, jak również odwaga i wyrobienie załóg, czyniły takie przedsięwzięcie tak samo wykonalnym w roku 1918, jak i w 1936 r. Nie ogłoszono dotychczas powodu, dlaczego nie uczyniono tego wówczas — chociaż wiemy, że radzono o tem niejednokrotnie.

Takie spojrzenia w tył działają otreźwiająco. Odzywa się przecież wiele głosów we wszystkich krajach, iż zbliża się szybko koniec marynarki. Gdy jednak ludzie wyjdą z ram ciasnych przestrzeni na szerokie wody oceanów, ciężko im będzie sobie wyobrazić walkę 1.000 samolotów z jednym „Nelsonem”. Wnikliwsze zastanowienie każe nam dojść do wniosku, iż na „wielkim morzu” broń powietrzna jest doskonałym uzupełnieniem i wsparciem marynarki wojennej w natarciu i w obronie. Samoloty, przydzielone do floty, mają zadanie rozpoznania, obserwacji celności strzałów artylerji, osłony własnych okrętów przed niebezpieczeństwem z powietrza i t. d.

Samoloty jednak muszą być przy działaniach na pełnym morzu transportowane przez okręty. Naprawdę dalekie przeloty nadmorskie należą dziś jeszcze do kategorii rekordów. Przelot przez ocean 24 samolotów eskadry włoskiej marszałka Balbo, był to bez wątpienia wyczyn niełada. Był to egzamin dla doskonałości maszyny i wytrzymałości człowieka. Nie należy jednak zapominać, iż eskadra włoska przeleciała do Ameryki w czasie tylko dwa razy krótszym, niż na przepłynięcie tej przestrzeni potrzebowałby nowoczesny lotnikowiec.

Nie należy niedoceniać, ani bagatelizować niebezpieczeństwa lotniczego dla marynarki, jak też i korzyści, jakie ona może i musi ciągnąć z broni powietrznej. Istnieje jednak konieczność harmonijnego rozwoju i uwzględniania w planach wojny obydwu tych czynników.

Marynarka, która zdaje sobie dobrze sprawę z tego niebezpieczeństwa i dobrze zna swą broń przeciwlotniczą, nie powinna się obawiać i przypuszczać możliwości, że zostanie zaatakowana z powietrza, ze wszystkich stron i na bliską odległość. Taki napad byłby bezwątpienia bardzo niebezpieczny — ale wszak również niebezpieczną jest salwa okrętowych dział 38-cent., które przytem są lepiej celowane od pocisków „z powietrza”.

Samolot może odegrać dużą rolę jako osłona handlu. Transport złożony z kilku statków handlowych będzie zawsze celem ataku szybkich nieprzyjacielskich torpedowców, silnych krążowników i łodzi podwodnych. Posiadanie w składzie eskorty samolotów rozpoznawczych wpłynie poważnie na bezpieczeństwo „karawan morskich”.

W innych wypadkach samoloty rozpoznawcze mogą znacznie zwiększyć skutki i możliwość działania nieprzyjacielskich niszczycieli statków handlowych.

SŁÓW KILKA O TRANSOCEANICZNEJ KOMUNIKACJI LOTNICZEJ

Lotnictwo transoceaniczne poczyniło już duże postępy na różnych szlakach. Należy tu przede wszystkim wymienić niemiecką „Lufthansę” z jej służbą pocztową, sięgającą do Ameryki Południowej, linję „Pan American Airways” nad morzem Karaibskim i „Imperial Airways” łączącą Indie z Australją. Linje te funkcjonują doskonale, mimo, iż np. „Lufthansa” ma do przebycia przestrzeń 3000 km. pozbawioną wysp. Obecnie jest przez Amerykę energicznie przygotowywany nowy szlak przez Manilę, który połączy S. Francisco i Szanghaj. Będzie to linja rekordowej długości, bo wynosząca 14.000 kilometrów lotu nad Pacyfikiem. Będzie to możliwe jedynie przy wykorzystaniu szeregu wysp, jako naturalnych punktów oparcia. A więc przede wszystkim Hawaje, odległe od lądu amerykańskiego o 3.500 km. Następnie oddalone od siebie przeciętnie o 2.200 kilometrów wyspy Midway, Wake, Gaum, Filipiny (Manila), a stąd już tylko 2000 km. dzieli lotnika od Szanghaju.

Praktyka lotniczej komunikacji transoceanicznej wykazała, że przy dzisiejszym stanie techniki możliwość „użytecznego” przelotu leży właśnie w granicach 2200—3500 km. Na tej odległości „latające łodzie” 12-tonnowe mogą poza załogą przewozić tylko pocztę, zaś 20-tonnowe również i pasażerów. Te ograniczenia techniczne wytyczą dalsze szlaki lotniczej komunikacji nadmorskiej.

Jeśli chodzi o północny Atlantyk to dla przelotów odgrywają zasadniczą rolę Azory, Bermudy, wyspy Szcetlandzkie i Islandja. Najbliższe lata muszą przynieść rozwiązanie komunikacji lotniczej nad oceanami Indyjskim i Spokojnym. Stosunki komunikacyjne między Afryką i środkową Azją, lub Australją, między obu Amerykami, a wschodnią Azją, względnie Australją, — ulegną radykalnej zmianie, gdy dzisiejsze połączenia przy pomocy parowców, trwające trzy do czterech tygodni zostaną zastąpione przez 8-dniowe przeloty. Zysk na czasie będzie tak duży, jak ongiś spowodowany przez kolej, która zastąpiła średniowieczne dyliżanse pocztowe.

Jest rzeczą pewną, iż przyszła komunikacja lotnicza nad Pacyfikiem nie ograniczy się do jednej linii San Francisco — Szanghaj. Prawdopodobnie Anglicy dołączą się do tej linii przez szlak Singapoore — Manilę, Japończycy przy pierwszej sposobności połączą w ten sposób swe wyspy Karolińskie, Mariany i t. d. z macierzą. Honolulu stałoby się punktem węzłowym dla komunikacji lotniczej między Stanami Zjednoczonymi A. P. a Azją wschodnią i Australją.

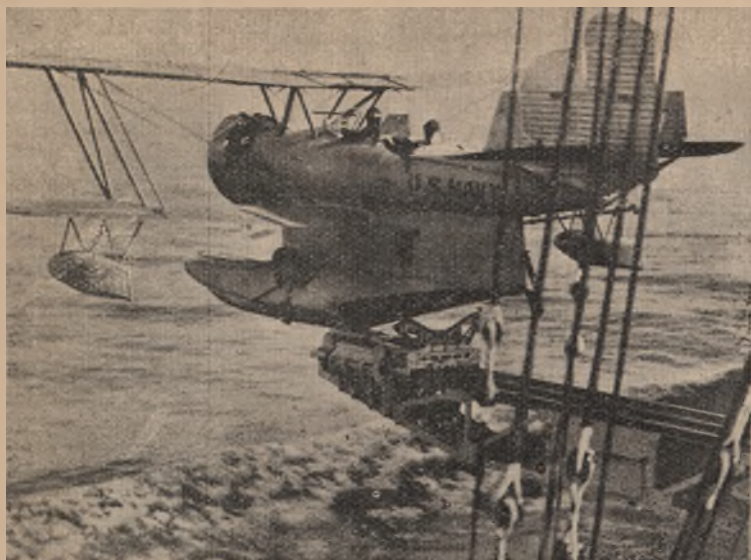
Przyszłe połączenie między Kapsztadtem i Cejlonem pójdzie nad półwyspem wschodnim Afryki aż do Zanzibaru przez archipelag Seiszelu i wyspy Malediwy. Z Cejlonu przez Nikobary prowadzi szlak do Singapoore.

Zagadnienie transoceanicznej komunikacji lotniczej podnosi niebawem znaczenie i wartość różnych niezamieszkałych dotychczas wysp, o które nikt się nie troszczył. Nowobudująca się linja „Pan American Airways”, czyniąca na tych maleńkich wyspach ogromne inwestycje, jest tego najlepszym dowodem. Należy przypuszczać, iż państwa nie potrzebujące własnych nadoceanicznych szlaków powietrznych będą sprzedawały je innym, na punkty oparcia dla lotnictwa.

Transakcje, jakich będziemy świadkami, zmienią układ własności kolonialnej, a sama komunikacja lotnicza wpłynie na całokształt światowej polityki kolonialnej.



Grupowe popisy akrobacyjne



Start wodnopłotowca amerykańskiego z katapulty umieszczonej na lotniskowcu

LINJA ROZWOJOWA LOTNICTWA

Lotnictwo we wszelkich przejawach zostało podporządkowane przyszłej wojnie. Każdy konstruktor planuje zasadniczo samolot wojskowy, a potem przystosowuje go także do innych celów. Linie lotnicze są doskonałym terenem wyszkolenia wyborowych pilotów ciężkich maszyn bombowych i praktycznego wypróbowania tych maszyn. Lotnictwo sportowe, poza wyszkoleniem w pilotażu i przelotach, wkłada w czasie zawodów na załogi obowiązek doskonałego orjentowania się w terenie, umiejętność odnajdywania określonych zgórzy punktów, zrzućcia meldunków na punktach kontrolnych i t. p., a więc przygotowuje członków załogi do przyszłej roli obserwatorów wojskowych. Szybownictwo jest wstępem do pilotażu motorowego, jest sztuką doskonałej znajomości praktycznej meteorologii i atmosfery, a więc w konsekwencji również przygotowuje wyborowe załogi maszyn wojskowych. Personel techniczny w aeroklubach przechodzi szkołę przygotowania i konserwacji maszyn — pomnoży więc w przyszłości kadry obsługi w eskadrach wojskowych. Całe lotnictwo stanowi jedność i praca każdej jednostki na tem polu jest pracą dla lotnictwa wojskowego.

O tem, jakie znaczenie przypisują lotnictwu w przyszłej wojnie sztaby generalne wszystkich państw, świadczą najlepiej nie argumenty i doktryny o takim czy innym użyciu lotnictwa, ale kredyty, jakich żądają na uzbrojenie w powietrze, na tworzenie coraz liczniejszych i zaopatrzonych w coraz doskonalszy sprzęt eskadr.

Panowanie w powietrzu — oto największe zmartwienie wszystkich państw, które myślą o swej potędze, albo choćby o bezpieczeństwie.

O postępie w lotnictwie najlepiej świadczą cyfry porównawcze z okresu ostatnich kilku lat.

Typ samolotu	Mox. szyb.		Pułap		Zasięg	
	1932 r.	1935 r.	1932 r.	1935 r.	1932 r.	1935 r.
Myśliwski	300	425	9000	10500	450	650
Wywiadowczy	275	360	7500	9000	800	1000
Lekki bomb.						
Dwusilnikowe maszyny do różnych zadań	240	400	—	—	1000	1500
Ciężki bombard.	200	350	5000	7000	1500	2500
	w km/godz.		metrów		kilometrów	

Dla porównania jeszcze kilka cyfr, dotyczących prototypów r. 1936, znajdujących się w próbach. Angielski samolot myśliwski Hawker-Tie-decker o mocy silnika 1200 KM., uzbrojony w 4 karabiny maszynowe, rozwinął podobno w próbach szybkość 530 km./godz. Francuska maszyna Dewoitine D 513 uzbrojona w działko i 2 k. m. uzyskała szybkość 480 km/godz. Samoloty wywiadowcze osiągać mają szybkość 370 km/godz. pułap 11.200 m i zasięg 1500 — 1800 km. z ładunkiem bomb 400 — 600 kg. Bombardujące ciężkie uzyskały szybkość 420 km/godz., pułap 10.000 m., a zasięg z ładunkiem 3000 kg. wała się w granicach 3000 — 4200 km.

MINISTER LOTNICTWA COT O PRZYSZŁOŚCI POWIETRZNEJ FRANCJI

Minister lotnictwa p. Pierre Cot udzielił niedawno ciekawego wywiadu. Uważa on lotnictwo francuskie za najsilniejsze na świecie, ale

jeszcze nie przystosowane do wymagań wojny nowoczesnej. Jest to wina opóźnienia w technicznej doktrynie wojskowej. Do r. 1933 sztab generalny zajmował się prawie wyłącznie lotnictwem współdziałającym. Dopiero w roku 1933 uznano, że rola lotnictwa w wojnie nowoczesnej będzie o wiele donioślejsza i stworzono niezależną armję powietrzną, główny wysiłek kierując na samoloty bojowe.

W obecnej chwili Francja ma najlepsze typy samolotów bojowych na świecie. Wielomiejscowe samoloty bojowe, mogące również hombar-dować, nie mają w tej kategorii maszyn sobie równych. Największe opóźnienie ma Francja w dziedzinie przyrządów nawigacyjnych, które obecnie stara się w szybkim tempie naprawić. Pomimo wielkiej rutyny i ogromnej odwagi stara gwardja lotnicza ma braki w dziedzinie nowoczesnej techniki, natomiast młody narybek wygląda pod tym względem znakomicie.

W dziedzinie lotniczej dwie rzeczy są znacznie ważniejsze od liczby: pierwsza to wysoko postawiona służba techniczna, druga to dobra organizacja mobilizacji przemysłu. Wojny nie prowadzi się samolotami, będącymi w użyciu — ale temi, które się wyfabrykuje. Jest rzeczą najważniejszą mieć nie tylko prototypy, ale samoloty produkowane w małych serjach, dobrze wypróbowane praktycznie — oraz urządzenia, któreby pozwoliły na masową fabrykację, gdy zajdzie tego potrzeba.

Minister Cot pragnie również, by odnośne kredyty były szeroko użyte także do tych wszystkich nowoczesnych urządzeń, jak lotniska, bazy radiogonjometryczne i t. p., które są niezbędne dla lotnictwa przyszłości.

Min. Cot jest zwolennikiem teorii generała Douhet'a, który nie uznaje potrzeby lotnictwa obronnego. Przed atakiem lotniczym nie można się chronić biernie. Samolot jest najekonomiczniejszą z broni nowoczesnych, nie należy przeto upośledzać wojska powietrznego na korzyść wydatków na wojsko lądowe i marynarkę — wprost przeciwnie: część ich kredytów należałoby przekazać lotnictwu. Nie usuwa to jednak konieczności ścisłej łączności i współdziałania między temi trzema częściami sił zbrojnych państwa. Najważniejszym staje się zagadnienie należytej organizacji dowództwa.

Odgrywają tu również rolę względy natury taktycznej i ekonomicznej. Najlepszy przykład stanowią kolonie. Zastosowanie lotnictwa pozwoli na wydatną redukcję oddziałów wojsk utrzymywanych w Afryce. Wystarczy użyć starych typów samolotów wojskowych i transportowych. Samolot, który robi 150 km. na godzinę, nie nadaje się do niczego we Francji — jest jednak doskonały w kolonjach. Na dalekiem południu, przynajmniej, co 50 km. są rozstawione wojskowe posterunki, przeważnie kawaleryjskie, niezbędne dla służby policyjnej. Co tydzień trzeba zaopatrywać je w żywność dla ludzi i koni, amunicję i t. p. Jeżeli obecny system zastąpić przez grupy z 2-3 samolotów, rozstawionych co 200 — 300 kilometrów, rezultat będzie co najmniej ten sam. Samolot wojskowy przeprowadza rozpoznanie danego odcinka, sygnalizuje niebezpieczeństwo, a samolot transportowy natychmiast przewozi na wskazane miejsce oddziałek uzbrojony w karabiny maszynowe. Anglicy robią to już oddawna — i taka lotnicza okupacja jest dziesięć razy tańsza od utrzymywania stałej armji.

LOTNICTWO TRZECIEJ RZESZY ROŚNIE W SZYBKIM TEMPIE

W obecnej chwili widzimy pierwszy etap rozwoju wojskowego lotnictwa niemieckiego: usilne szkolenie personelu, rozbudowa lotnisk i badawcze prace techniczne. Entuzjazm w stosunku do broni napowietrznej jest olbrzymi, napływ uczniów do szkół doskonały, łatwo jest przytem zrozumieć psychologję licznych emerytowanych oficerów i podoficerów, doświadczonych lotników z okresu wojny, których Goering nagle powołał z powrotem do pracy w ukochanej przez nich dziedzinie, przy wielkich honorach i szacunku całego kraju.

Dziś wszystkie szkoły lotnicze są przepelnione, jednakże wszystko wskazuje na to, że dopiero w latach 1937 lub 1938 lotnictwo niemieckie stanie na poziomie mniej więcej równym siłom napowietrznym wielkich państw europejskich.

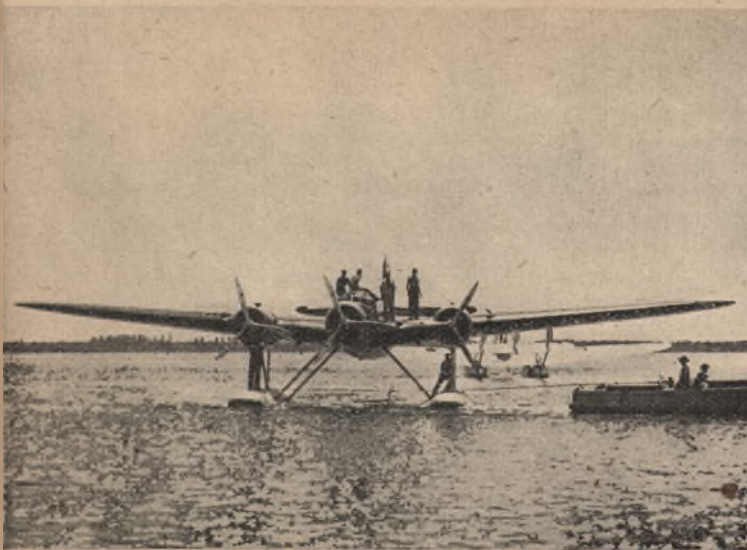
Wszystkie samoloty obecnie posiadane, są to dobre maszyny o średniej wydajności, zastosowane z wyraźnym celem wykorzystania dotychczasowych doświadczeń, bez czynienia zbyt wielkich wydatków dla przeczekania do chwili opracowania najbardziej nowoczesnych modeli.

I tak, samoloty myśliwskie nie mają chowanego podwozia, są pozbawione śmigła o skoku zmiennym, nie są to więc aparaty zaliczalne do klasy najbardziej nowoczesnych.

Samoloty bombardujące polegają przede wszystkim na przystosowaniu transportowców Ju 52, pełniących służbę na cywilnych liniach lotniczych niemieckich, którym dodano wieżyczki do k. m., nie ujęte odpowiednio w całości opróżniania samolotu i powodujące przez to szkodliwy opór.

Pod względem technicznym niemieccy konstruktorzy lotniczy stoją na bardzo wysokim poziomie jeśli chodzi o silniki ropne, oraz doskonale opanowali wszystkie zagadnienia z dziedziny aerodynamiki, to też lotnictwo niemieckie wkrótce może znacznie wyprzedzić aeronautykę innych krajów.

W dziedzinie lotów bez widoczności, kierowanych urządzeniami radiowymi, Niemcy stoją na nadzwyczaj wysokim poziomie, dorównując prawie Stanom Zjednoczonym Am. Płn. Szkolenie w tej specjalności jest nader intensywne.



Trójmotorowy wodnopłatowiec brytyjski



No amerykańskim lotniskowcu

Jednym z najlepszych dowodów rozmachu w dziedzinie rozbudowy lotnictwa, jest fakt wybudowania gmachu ministerstwa lotnictwa, zawierającego 1.000 pokoi biurowych, przyczem już dziś mówi się, iż gmach ten został zaprojektowany w zbyt małych rozmiarach.

Według obliczeń z końca czerwca 1935 r. Niemcy posiadały 1.578 samolotów cywilnych, w tem 225 transportowych. Równocześnie Francja miała 1.933 samoloty cywilne, Wielka Brytania zaś 1.297. Jednakże pośród samolotów transportowych niemieckich widnieją 88 wielkich 3-motorowych maszyn Junkers Ju 52, które prawdopodobnie w bliskim czasie będą uzupełnione o 50 maszyn tego typu i o kilkadziesiąt innych samolotów dalekiego zasięgu.

Wszystkie załogi tych wielkich maszyn są dokładnie wyszkolone w lataniu nocnym i bez widzialności i znają doskonale szlaki na Londyn, Paryż, Brukselę lub Pragę.

Niemcy posiadają dzisiaj szereg lotnisk przysposobionych do kierowania lotami bez widzialności; wiele innych jest w trakcie rozbudowy. Ogółem Rzesza miałaby w tej chwili posiadać 26 lotnisk pierwszej kategorii, 70 drugiej, 22 prywatnych, 17 pomocniczych na szlakach nocnych i 125 prowizorycznych.

Przystąpiono do prac nad powiększeniem lotniska berlińskiego Tempelhof. Lotnisko to obejmuje 600 mórg powierzchni i już dziś startuje z niego ok. 50 samolotów dziennie, ma ono być powiększone do 1600 mórg i stanowić w przyszłości największy port lotniczy świata. Teren przeznaczony do lądowania, o rozmiarach 0,5x1 km powiększony będzie do 2,5x1,5 km; zbudowanych zostanie 15 hal o wysokości 12 m., Hangary te będą w stanie pomieścić 120 wielkich samolotów pasażerskich oraz większą ilość maszyn sportowych i „gościńnych”. Prace mają być ukończone w roku 1939.

SOWIETY PAŃSTWEM LOTNICZYM

Czerwona flota powietrzna zrobiła w ostatnich latach ogromne postępy ilościowe i jakościowe.

Wobec ścisłej tajemnicy, którą otacza Rosja swoje lotnictwo, — trudno jest ściśle zestawiać stany sowieckiej broni powietrznej. Należy li tylko powiedzieć, że Rosja posiada co najmniej 4300 maszyn. „Oficjalnie” Rosja jest w trakcie wypełniania swego drugiego, 5-letniego planu lotniczego, który ma jej dać w 1937 roku 500 samolotów. Słynny francuski lotnik Codos, który był w Rosji z rewizytą, zapewniał w prasie francuskiej, iż Sowiety mają już dziś 5000 samolotów i 10 000 wyszkolonych pilotów.

Powietrzna flota rosyjska, już dziś potężna, będzie bez wątpienia zwiększać się z miesiąca na miesiąc. Zupełnie nieograniczone możliwości, jeśli chodzi o rezerwy materiałowe i ludzkie oraz samowystarczalność surowca i specjalna struktura ekonomiczna — sprzyjają rozwojowi lotnictwa.

Więcej niż 60 szkół lotniczych wojska i liczącego 13 milionów członków „Ossoawiachim”, setki kursów lotniczych — szkolą tysiące pilotów, tworząc silny rdzeń dla personelu lotniczego, potrzebnego na wypadek wojny. W szybkim tempie prowadzi się szkolenie mechaników i personelu wywiadowczego, łączności, wreszcie naziemnego. Specjalne zaopatrzenie, wysoka gaza i dodatki, przy stosunkowo wysokich wymaganiach kwalifikacyjnych — czynią z lotników elitę czerwonego wojska i marynarki.

Duże postępy zrobiono na polu technicznym, wykorzystano najlepsze wzory zagraniczne i skonstruowano samoloty bojowe nieustępu-

jące prawie nowoczesnym maszynom największych lotniczych potęg świata. Specjalnością sowiecką jest wielomotorowy, dalekosiężny bombowiec — o wielkiej nośności użytecznej. Typ „Aut. 20”, dowodzi postępów osiągniętych w tej dziedzinie. „Sta 6” jest jednym z najnowszych bombowców, zabierających 8 tonn bomb. Wreszcie kolos „Maksim Gorkij” — 8-mio motorowy, 47 tonnowy, o pułapie 6000 m. stanowi najlepszy dowód, iż Rosjanie idą w kierunku bombowców o największej sile i zasięgu, przygotowując narzędzia do gwałtownej wojny zaczepnej. Trzeba jednak nadmienić, że jakość wykonania maszyn nie stoi na należytych „nierzawodnym” poziomie.

Sowiety widzą w lotnictwie potężny instrument szybkiego działania, gdyż broń powietrzna pokonywuje przestrzeń i czas i przenosi natarcie — nie zważając na to, co się dzieje na ziemi — błyskawicznie w głąb terenu nieprzyjacielskiego. Masa nacierających eskadr bombowych, — może się stać w wojnie przyszłości decydującym czynnikiem.

Lotniczo-polityczne położenie Rosji stwarza w tym kierunku wszelkie możliwe prerogatywy. Ogromna odległość od granic centrów duchowych i przemysłowych kraju, stwarza dla nich najlepszą osłonę przed lotnictwem nieprzyjacielskim. Rosja europejska nie jest właściwie zagrożona lotniczo z żadnej strony. Jeśli chodzi o granicę azjatycką, to i ona nie nasuwa żadnych obaw. Nie można oczekiwać niebezpieczeństwa lotniczego ze strony Afganistanu, Tybetu i Chin. Rejon amurski i wysunięty bastion Władywostoku są pilnowane przez doskonale wyposażoną i uzbrojoną armję Blüchera. Nagłe Natarcie Japończyków przez Amur i Ussuri jest mało prawdopodobne. W tej sytuacji wydaje się jasnym, iż lotnictwo nie ma zadań obronnych lecz zaczepne.

Ewentualne powietrzne działanie zaczepne może pójść w jednym z 3 kierunków: na Dalekim Wschodzie — Japonia, na południu — do minja brytyjskie, na zachodzie — Europa Środkowa.

Władywostok jest dziś najbardziej nowoczesną twierdzą, potężnie uzbrojoną. Tutaj skupiono 300 do 400 największych samolotów bombowych — będących w każdej chwili w gotowości do uderzenia przez morze na leżący w ich zasięgu główny rejon przemysłowy japoński. Następne 500-600 samolotów rozmieszczono w rejonie amurskim i w pobliżu granicy Mandżukuo, skąd mogą grozić interesom Japonii na lądzie stałym.

Niemniej niebezpieczne z punktu widzenia lotniczego, jest położenie Anglii na północno-zachodniej granicy Indyj oraz zatoki Perskiej i Iraku. Przy wykorzystaniu terytorium zaprzyjaźnionych państw Iranu i Turcji, powietrzna flota rosyjska jest w stanie zagrozić angielskim złożom naftowym w Iraku i dotrzeć nawet aż do Kanału Sueskiego. Anglia stara się zapobiec takiej ewentualności przez szybkie utworzenie leżącej centralnie bazy lotniczej, którą organizuje w Dibbau koło Bagdadu. Tem niemniej jednak bezpieczeństwo brytyjskich dróg wodnych i powietrznych, będzie z biegiem czasu coraz bardziej zagrożone przez rosnące w siły lotnictwo sowieckie.

Trzeci z możliwych kierunków lotniczej agresji Rosji, wskazuje na zachód — w obecnej sytuacji politycznej w kierunku Niemiec. Czerwone eskadry zaczepne, skoncentrowano tu w czterech odrębnych grupach: w Moskwie, Leningradzie, Kijowie i Odessie.

CZECHOSŁOWACJA

Po zawarciu paktu z Sowieci, Czechosłowacja stała się jakby wysuniętą platformą dla lotnictwa sowieckiego. Lotnictwo czechosłowackie, które długi czas powoli się rozwijało, ostatnio bardzo się po-

sunęło naprzód i ma duże widoki dalszego rozwoju. Ułatwia to wysoki przemysłowienie kraju.

Pulków lotniczych w 1932 r. było tylko 3, w r. 1933 liczba wzrosła do 6, a dzisiaj jest ich 7. Liczba wszystkich samolotów, które mogą być do dyspozycji wojska, doszła obecnie do 1350. Całość personelu lotniczego wynosi 780 oficerów 1120 podoficerów i 10000 szeregowców.

WŁOCHY POWIETRZNE

Znany jest powszechnie fakt, iż największą ambicją i dumą Mussoliniego jest zrobienie z Włoch potęgi lotniczej. Nie trudno zobaczyć coś podobnego do gigantycznego transatlantyckiego przelotu eskadry marszałka Balbo. Il Duce pokazuje swym rodakom przy każdej sposobności broń powietrzną. Zamiast dawnych łańcuchów fortów opasujących miasta, dziś są one otoczone przez broniące je lotniska. Doskonałym tego przykładem jest właśnie Rzym. Nawet na lotniskach wojskowych urządzają Włosi bardzo częste publiczne ćwiczenia i pokazy popularyzując „broń narodową” — wśród społeczeństwa.

Włochy są silnym napastnikiem w powietrzu, natomiast znacznie gorzej przedstawiają się ich możliwości obrony przeciw nieprzyjacielowi atakującemu z nieba. Tak zwana „głębokość lotnicza” jest bardzo ograniczona przez geograficzne położenie półwyspu. Rzym można osiągnąć w kilka godzin z każdego z sąsiednich państw. Zmusza to Włochów do energicznej pracy nad stworzeniem silnej obrony przeciwlotniczej.

Włosi prowadzą działalność w tym kierunku, przede wszystkim przez należyte uświadomienie społeczeństwa. Nie tak dawno dla całej ludności Rzymu były urządzone wielkie pokazy nowoczesnych napadów gazowych z powietrza. Nie owijano nic w bawełnę i nie ukrywano niczego — ale jednocześnie podawano przez megafony możliwości skutecznej obrony. Jako rzecz powszednią widzimy na wystawach sklepów włoskich maski przeciwgazowe do sprzedania.

Hasło włoskiej propagandy obrony przeciwlotniczej brzmi: „niebezpieczeństwo z powietrza faktycznie istnieje, ale można się przed nim zabezpieczyć i obronić”. Dąży się konsekwentnie do wyrobienia w tej dziedzinie znajomości rzeczy, pełnego spokoju i dużej dyscypliny, indywidualnej i zbiorowej.

Miedzy innymi obecnie jest prowadzona przez państwo w oryginalny sposób pomyślana propaganda obrony przeciwlotniczej: Oto opakowania najbardziej wziętych papierosów zawierają obecnie wkładkę z tematem z dziedziny „Niebezpieczeństwo z powietrza i obrona przed nim”. Ten rodzaj propagandy dotrze napewno „do każdej chaty”.

Ażeby skupić uwagę społeczeństwa w tym kierunku, całą akcję połączono z konkursem. Dla 500 najbardziej skrzętnie w ciągu roku zbierających te tematy palaczy, ministerstwo wojny przeznacza 500 jednokrotnych nagród rocznie: maski przeciwgazowe najnowszej konstrukcji, sprawdzone przez właściwe czynniki wojskowe.

Warto sobie ten ciekawy pomysł rozważyć i ewentualnie zastosować na naszym podwórku.

Z okazji obrad nad budżetem Ministerstwa Lotnictwa, wygłosił w parlamencie faszystowskim expose wiceminister aeronautyki, gen. Valle, który stwierdził na wstępie, że zapowiedziany w ub. roku plan odnowienia lotnictwa wojskowego znajduje się w toku wykonania. Ze względu na wielką rolę, jaką lotnictwo odegra w przyszłej wojnie oraz pomimo gorączkowych przygotowań innych państw Włochy nie pozwolą zdystansować się na tem polu.

Wspominawszy o ostatnich rekordach włoskich, jak rekord wysokości (14,533 m.) zdobyty przez Donati'ego i rekord szybkości (709 km/godz.) zdobyty przez Agello i podkreśliwszy fakt, że całe Morze Śródziemne znajduje się dziś w zasięgu lotnictwa włoskiego, mówca przeszedł do omówienia poszczególnych składników sił lotniczych Włoch.

Mówiąc o personelu gen. Valle zauważył, że przygotowanie kadry lotniczych, w związku z postępem techniki, wymaga szczególnie poważnych studiów i ćwiczeń. Każda dziedzina lotnictwa wymaga specjalizacji. W roku 1935 szkoły specjalne wypuściły 10 razy więcej wyszkolonych specjalistów niż w ub. roku. Również ilość pilotów wzrosła 10-krotnie w porównaniu z rokiem 1933 dzięki utworzeniu nowych szkół kształcących pilotów wojskowych.

Dzięki pracom, dokonany w ub. roku, liczba eskadr zostanie niebawem podwojona.

Jeśli chodzi o budowę samolotów i silników, technika nowoczesna domaga się całkowitej mobilizacji przemysłu. Współczesny płatowiec jest arcydziełem techniki konstrukcyjnej, której nie można zaimprovizować. O rozwoju przemysłu lotniczego i pomocniczego świadczy okoliczność, że Włochy ostatnio zredukowały materiał zagraniczny z 23 do 8%, przyczem cyfra ta ulegnie niebawem dalszemu zmniejszeniu. Całe lotnictwo myśliwskie dysponuje obecnie nowymi samolotami,

a lotnictwo bombardujące zostało całkowicie odnowione. Niezadługo samoloty ciężkie startując będą mogły zabrać do każdego punktu na Morzu Śródziemnym tonne materiałów wybuchowych. W pełnym rozwoju znajduje się również lotnictwo bojowe. W portach Afryki Wschodniej zorganizowano specjalne mola, przeznaczone wyłącznie do przeładunku sprzętu i materiału lotniczego. Transporty są bardzo poważne, ponieważ w Erytrei istnieją dwadzieścia cztery lotniska, a w Somali 54. Wiele z tych lotnisk będzie utrzymywanych nadal gdyż tylko lotnictwo będzie mogło zapewnić kontrolę „pokojową” nad tak obszernym terytorjum.

ANGLJA

Niemna chyba państwa na świecie, któreby w tym stopniu, co Wielka Brytania zainteresowane było w rozwoju lotnictwa. Dobrze zorganizowane i dobrze funkcjonujące lotnictwo zbliża macierz londyńską z jej posiadłościami zamorskimi, z jej dominjami, protektoratami, kolonjami i mandatami; lotnictwo usprawnia znakomicie administrację olbrzymiego Imperjum, podkreśla i wzmacnia to poczucie łączności i wspólnoty, które jest dzisiaj najważniejszym cementem, spajającym rozrzucone po wszystkich częściach świata posiadłości brytyjskie.

Plan zwiększenia sił lotniczych Anglii przewiduje doprowadzenie ich w r. 1937 (nie licząc w tem lotnictwa morskiego) do stanu 1500 samolotów. Cyfra ta będzie jeszcze nader odległa od parytetu z najsilniejszym państwem Europy, który to parytet był przez pewien czas uznawany za konieczność przez rząd brytyjski. Obecnie przewidziane kredyty pozwolą osiągnąć w roku 1938 cyfrę 1750 samolotów w pierwszej linii. Będą to naprawdę samoloty zupełnie nowoczesne.

Oddano już do użytku wojska pierwsze partie zupełnie nowych samolotów bombardujących dziennych typu „Battle”, odznaczającego się podobno wyjątkową szybkością, przy dużym zasięgu i dużej nośności. Samolot ten ma podobno być na tyle szybki, iż nie będzie się obawiał pościgu większości maszyn myśliwskich. Żadnych danych technicznych na temat nowych samolotów nie ogłoszono, są one utrzymywane w zupełnej tajemnicy.

Równocześnie prasa angielska donosi o zastosowaniu nowego samolotu myśliwskiego jednomiejscowego o szybkości znacznie przekraczającej trzysta mil na godzinę (około 480 km.) Wyszczególnienie pilotów rezerwy ma zostać przyspieszone, tak, aby na przyszłość zapewnić sobie odpowiedni personel.

Zagadnienie rezerw ludzkich dla Ministerstwa Lotnictwa było ostatnio już kilkakrotnie poruszane. Jeden z mówców w parlamencie ocenił, iż Niemcy posiadają w tej chwili od 18000 do 25000 wyszkolonych pilotów, wówczas gdy Anglia posiada ich tylko około 10000.

Istnieje w Anglii 589 właścicieli prywatnych maszyn turystycznych. Kluby cywilne lotnicze mają ogółem 6000 członków latających z których 3350 uzyskało prawo samodzielnego latania. Licząc samoloty komunikacyjne, istnieje ogółem 1535 samolotów cywilnych w Anglii.

JAPONJA. JAKO POTĘGA POWIETRZNA

Szybki rozwój techniczny samolotów, których zasięg zwiększa się systematycznie, zmusił Japonię, mimo jej potężnych sił morskich, do rozbudowy i udoskonalenia broni powietrznej. W obecnej chwili mocarstwo Wschodzącego Słońca rozporządza co najmniej 3000 samolotów.

Ilościowo stoi więc Japonia na 4 miejscu wśród potęg powietrznych — za Francją, Sowietami i Włochami.

Ze względu na sąsiedztwo amerykańskie i sowieckie, Japonia uznaje swe siły powietrzne za niewystarczające i przystępuje do ich powiększenia i unowocześnienia. Miedzy innymi postanowiono zwiększyć ilość eskadr morskich, do 39 w roku 1938. Wiele uwagi poświęca się lotniskowcom. Japonia rozporządza dziś 4-ma lotniskowcami, których samoloty bombardujące mogą w ciągu jednego lotu zrzucić łącznie 81 tonn bomb. Obecnie flota otrzymuje dwa dalsze lotniskowce najnowszej konstrukcji.

Techniczne uzupełnienie i udoskonalenie lotnictwa przeprowadza się na drodze kupna najlepszych typów samolotów, motorów i instrumentów wzorcowych w Ameryce i Europie — lub też przez nabywanie licencji w najwybitniejszych firmach świata.

Japoński przemysł lotniczy nie może się skarżyć na bezrobocie — już pierwsze zamówienie rządu Mandżukuo opiewa na 80 samolotów bombardujących. Rząd wyasygnował 10 milionów jen na budowę nowych fabryk lotniczych — licząc na dalszy eksport tego sprzętu.

Inżynier Eiffel, były dyrektor znanego na cały świat francuskiego instytutu aerodynamicznego, został zaangażowany do budowy podobnych urządzeń w Japonii.

Pęd do organizowania obrony powietrznej państwa wzrasta w Japonii z miesiąca na miesiąc. Latem zeszłego roku zorganizowano w Tokio wielkie ćwiczenia obrony powietrznej. Przez trzy doby stolica tonęła w ciemnościach. W akcji brały udział samoloty, artyleria przeciwlotnicza, reflektory i przeszło 300.000 ludzi. Ogromny personel obrony przeciwlotniczej jest tu niezbędny, gdyż milionowe Tokio jest w ogromnej większości zbudowane z materiałów łatwopalnych — niezmiernie czułych na bomby zapalające. W bieżącym roku są planowane znowu wielkie ćwiczenia z zakresu obrony przeciwlotniczej — tym razem w przemysłowym rejonie Kobe-Osaka.

AMERYKA MA KŁOPOTY

Z początkiem roku 1935 Płn. Am. Stany Zjednoczone miały tylko 1200 samolotów wojskowych, a z początkiem roku 1936 liczba ich zmalała do 1100, gdyż 200 wycofano jako przestarzałe, a przybyło tylko 100 nowych. Flota amerykańska w roku 1935 liczyła 860 samolotów bojowych, z których 260 podlegało wycofaniu. Z początkiem 1936 r. marynarka dysponowała tylko 800 aparatami. W ten sposób cała wojenna flota powietrzna Stanów składała się z 1900 maszyn. Ciągłe zbrojenia powietrzne krajów europejskich bardzo zaniepokoiły amerykański sztab generalny, który pod groźbą zbiorowej dymisji zażądał przedstawienia wniosku o otwarcie kredytów na rozbudowę floty powietrznej, gdyż uważał że przy dotychczasowym stanie lotnictwa Stany Zjednoczone byłyby na wypadek wojny absolutnie bezbronne. Naskutek tego wystąpienia parlament wyasygnował środki na budowę w 1937 roku 700 samolotów dla wojsk lądowych i 330 dla marynarki.

Odnosi się to jednak do roku 1937, w którym Europa również posunęła się naprzód i to niemniej od U.S.A. Ameryka pozostanie na 6-tym miejscu, na którym znajdzie się na 1 stycznia 1937, kiedy jej siły powietrzne wynosić będą 2200 maszyn.

SAMOLOT W POLITYCE DALEKIEGO WSCHODU

Wobec sytuacji na Dalekim Wschodzie dyplomacja amerykańska przekonała się ostatecznie o konieczności intensywnych zbrojeń powietrznych. Czas pracuje dla Japonii. Jej zależność gospodarcza od dowozu niezbędnych surowców z ich dalekich źródeł, spadła prawie do zera po zdobyciach, osiągniętych na kontynencie azjatyckim. Natomiast silna flota Nipponu może z łatwością odciąć dowóz do Stanów

Zjednoczonych szeregu surowców, sprowadzanych z rejonu azjatyckiego. Wystarczy przypomnieć o kauczuku w Indjach Holenderskich, bez którego nie może istnieć amerykański przemysł samochodowy.

Gdy flota morska Nipponu czyni go niezdobytym tą drogą dla Stanów A. P., to stale wielka jest wrażliwość kolosalnych rejonów gospodarczych Japonii, na ataki z powietrza — zwłaszcza prowadzone z kontynentu Azji. Wszak prawie jedna trzecia ludności skupiona jest w czterech wielkich miastach Japonii: Osaka, Tokio, Kobe i Jokoha-mie.

Anglia i Ameryka od czasów wojny światowej prowadzą zgodną politykę, mającą na celu utrzymanie hegemonii anglo-saskiej nad światem. W Brytanii stara się mieć o tyle wolne ręce w Europie, by zawsze móc skupić dość sił na oceanie Spokojnym i Indyjskim. Polityka ograniczenia zbrojeń, jest prowadzona przez obydwa mocarstwa przede wszystkim pod kątem widzenia sparaliżowania budowy przez inne państwa łodzi podwodnych oraz samolotów bombardujących, jako najbardziej zagrażających ich władaniu na morzach i oceanach. To też flota morska, nie mająca dostatecznego zabezpieczenia przeciw atakom powietrznym i podwodnym niema swobody działania. Nawet słabe na morzu państwo, lecz posiadające silne lotnictwo i łodzie podwodne może się skutecznie przeciwstawić blokadzie.

Jest rzeczą zrozumiałą, że walka o Pacyfik, ustąpiła miejsca zmaganiom o prymat w powietrzu nad Azją. Japonia włączyła się coraz bardziej w kontynent azjatycki, nie tylko dla zdobycia niezbędnych jej surowców, lecz również, by jak najdalej odsunąć od swoich wysp — rejonu i bazy lotnicze ewentualnego nieprzyjaciela.

Amerykańsko-japońska konkurencja o wpływ i kontrolę nad komunikacją i wojskowym lotnictwem chińskim, została obecnie „przeskoczona” przez Anglię. Wysłanie nowych eskadr do Singapoore, stworzenie szkoły lotniczej w Hong-Kong, ustanowienie specjalnego „attaché lotniczego dla Chin”, oraz daleko idące środki obrony przeciwlotniczej Australii, dowodzą, że Wielka Brytanja nie chce się dać zdystansować w powietrzu na Dalekim Wschodzie. Idzie z tym w parze znaczne przyspieszenie budowy kolei Kanton-Hankou, która powiąże Hong-Kong z Hankou niezależnie od drogi morskiej. W ten sposób Anglia wysuwa swe „lotnicze punkty oporu”, co umożliwia jej panowanie nad Szanghajem i Hong-Kong i poważnie zagraża władaniu Japonii na morzu — w tym rejonie.

Ameryka boi się jak ognia możliwości porozumienia japońsko-angielskiego na tle podziału interesów w Azji. Ma ona ten sam argument w stosunku do mocarstw Europejskich — a więc i Anglii — co Japonia w stosunku do niej. Flota U.S.A. może odciąć łatwo dowóz produktów i surowców do Europy z tej części świata. To też dyplomacja amerykańska musi prowadzić ciekawą grę, opierając się nie tylko o silną flotę morską ale i powietrzną.



SZLAKIEM SŁAWY POLSKICH SKRZYDEŁ
(MIĘDZYNARODOWY TURNIEJ LOTNICZY 1934)







Na abromce

WSPOMNIENIA Z CHALLENGE'U

Z końcem lutego, w czasie mego pobytu na kursie narciarskim w Worochcie, mając już narty na nogach, aby wyruszyć na codzienny trening, zostałem zawezwany do dowództwa naszej grupy narciarskiej, gdzie komendant tejże, p. pplk. pil. Stachoń zakomunikował mi, że z rozkazu Szefa Dep. Aeronautyki jestem powołany na przygotowawczy kurs Challenge'owy. Wiadomością tą byłem do głębi wzruszony i mając czas ściśle ograniczony, pobiegłem czym prędzej do pensjonatu i gorączkowo zacząłem przygotowywać się do wyjazdu.

W południe, po powrocie kolegów z wycieczki, podzieliłem się z nimi miłą wiadomością, wywołując ogólną radość. Wszyscy odprowadzili mnie na dworzec, gdzie kolega Pfeiffer zrobił zdjęcie.

Jestem już w przedziale wagonu, upływa parę minut i pociąg wolno rusza z miejsca, jeszcze kilka wzajemnych ukłonów i sympatyczne grono kolegów i przyjaciół znika z oczu. Jadę...

W czasie podróży myślą jestem już w Grudziądzu. Pa calonocnej uciążliwej podróży dostałem się wreszcie do Torunia, gdzie zostałem przez noc, by wypocząć i pożegnać się z rodziną. Następnego dnia o godz. 8-mej zameldowałem się w komendzie Lotn. Szkoły Strzel. i Bomb. w Grudziądzu. Zakwaterowano nas w hotelu „Królewski Dwór” i nazajutrz rozpoczął się kurs przygotowawczy. Szefem ekipy challenge'owej był p. plk. Krzyczkowski, a komendantem grupy p. kpt. Dudziński.

Pierwszym typem płatowca, na którym zaczęliśmy trenować, był P. W. S. XIV. Na tej maszynie wykonywaliśmy szybkość minimalną i start na bramkę, następnym typem był R. W. D. 8, służył on do startów i lądowań przez bramkę, trzecim typem był R. W. D. 5, którego używaliśmy do lotów w limuzynach z oszkloną kabiną, czwartą z rzędu maszyną był Tieger-Moth, służył do lotów akrobacyjnych wyłącznie dla pilotów myśliwskich, natomiast piloci linijowi wykonywali loty akrobacyjne na P. W. S. XIV z instruktorem i samodzielnie oraz na „Aviach”. Piątym z kolei typem był R. XIII, przystosowany do ujemnego pilotażu, który moim zdaniem był bardzo ważny, gdyż przygotowywał do lotów w mgłę, chmurach i wogóle w złych warunkach atmosferycznych, które potem tak bardzo często spotykaliśmy podczas lotu okólnego. Ćwiczenia nocnych lotów odbywały się również na R. XIII.

Poza tym były jeszcze wykłady o płatowcach i silnikach, które prowadził p. inż. Grzeszczyk.

Po 6-cio tygodniowym pobycie w Grudziądzu zostaliśmy przeniesieni

ni do Warszawy na kurs nawigacyjny, wykładowcą był p. kpt. Florjanowicz. W zakres wykładów wchodziły następujące przedmioty: nawigacja, meteorologia, studjowanie trasy challenge'owej; prócz tego wykłady o płatowcach i silnikach maszyn, na których mieliśmy lecieć. Kurs teoretyczny trwał około 8-miu tygodni, przy końcu odbyło się losowanie w grupie podoficerskiej, ponieważ był nas trzech i jeden musiał odpaść, co niestety na mnie wypadło. Z przykrością pogodziłem się z losiem i powróciłem do pułku, narazie jako zapasowy.

Nadziei jednak nie traciłem. I rzeczywiście, zaledwie wykorzystałem 3-tygodniowy urlop wypoczynkowy, zostałem powołany ponownie. Po zgłoszeniu się w Warszawie p. plk. Krzyczkowski poinformował mnie o oczekującej pracy, poczem p. kpt. Kulza oświadczył, że stanowiąc załogę. Losowanie załóg odbyło się przed moim przybyciem. Ja otrzymałem samolot P. Z. L. 26, który wylosował mój poprzednik st. sierż. pil. Wieczorek. Ponieważ inne załogi miały poza sobą większą część lotów treningowych, przewidzianych programem, musiałem dolożyć wszelkich starań, by częściowo im dorównać. Loty te odbywały się codziennie, przeciętnie po 8 godzin dziennie. Między innymi miałem bardzo interesujący przelot z Warszawy do Paryża trasą challenge'ową. Lot powrotny odbył się znacznie krótszą drogą Berlin — Poznań — Warszawa. Trasę z Warszawy do Paryża odbyłem bez lądowania, w czasie 11 godzin 50 minut na samolocie o dalekim zasięgu. Lot powrotny trwał 7 g. 15 min. Dalsze treningi, jak szybkość minimalną i krótkie lądowania, odbywały się na lotnisku na płatowcu P. Z. L. 19. Na kilka dni przed otwarciem zawodów otrzymaliśmy płatowce challenge'owe. Zbliżył się dzień 28 sierpnia, w którym nastąpiło otwarcie zawodów. Lotnisko mokotowskie przybrało odświętny wygląd. Na masztach powiewały flagi polskie, oraz obcych państw, biorących udział w zawodach. Trybuny wypełniła rozentuzjasmowana publiczność, a na polu wzlotów ustawione ekipy i płatowce oczekiwały przybycia p. Prezydenta, który miał dokonać otwarcia zawodów, oraz przedstawicieli poszczególnych państw. Dopiero wówczas odczułem jakiś obowiązek ciąży na mnie, gdyż miałem od tej chwili bronić barw polskich i nie zawieść nadziei korpusu podoficerów, który ufundował samoloty challenge'owe.

Po oficjalnem otwarciu nastąpiły próby techniczne. Jedną z pierwszych było wazenie maszyn i załóg. Maszyna wraz z załogą nie mogła przekroczyć 560 kg. Następnie przystąpiliśmy do dalszych prób technicznych, które już były punktowane, więc mogły zawazyć na szali zwycięstwa. Do prób tych zaliczamy: zdejmowanie i zakładanie skrzydeł w jak najkrótszym czasie, próba szybkości minimalnej, krótki start na bramkę, krótkie lądowanie, próba zapuszczania silnika i lot w trójkącie 300 km. na minimalne zużycie paliwa.

Dnia 7 września o godzinie 5-tej na dany przez p. pplk. Kwiecieńskiego znak chorągiewką wystartowała pierwsza piątka w podniebny bój o palmę pierwszeństwa. Co 5 minut startowało pięciu zawodników, a ja startowałem w 3 piątce do Królewca, odległego o 281 km. Po przelecie Wisły rozproszyła się piątka i każdy leciał na własną rękę, jednak od czasu do czasu mignęła mi smukła sylwetka P. Z. L. Do granicy Prus Wschodnich lecieliśmy przy dość względnej pogodzie pomimo, że było mgliście i chmurno. Lecieć musiałem na wysokości około 100 m., gdyż nademną kłębiły się wielkie zwalę chmur. Po przekroczeniu granicy, a specjalnie jezior mazurskich, wpadłem w tak gęstą mgłę, że zmusiła mnie do lotu nad wierzchołkami drzew i dachami wiosek. Lot nad wioskami peszył mnie bardzo z powodu wystających słupków antenowych. Wreszcie miałem dość niskiego lotu i zdecydowałem się na przebicie gęstej powłoki mgły i chmur, ponad którą liczyłem na lepsze warunki atmosferyczne. Nadzieje mnie nie zawiodły.

Po półgodzinnym locie pogoda zaczęła się poprawiać i od czasu do czasu widziałem przez tworzące się luki w chmurach ziemię.

Przed Królewcem pole widzenia było dość dobre. Gdy ujrzeliśmy ziemię, stwierdziliśmy z p. kpt. Kulzą miejscowość, nad którą przelecieliśmy, co ułatwiło nam sprawdzenie szybkości przelotowej, przewidzianej regulaminem (210 km.). Przed nami zaczęły wylaniać się sylwetki kominów fabrycznych i wież kościelnych Królewca. Zaraz też lot obniżyłem do wysokości 50 m., aby zyskać na czasie, gdyż zbliżałem się do lotniska.

Przelatując metę i lądując, następnie kolując maszyną do litery C, która wskazywała siedzibę komisarzy kontrolnych, wpisujących do książek czas przylotu i odlotu.

Stamtąd kolując do flagi o barwach narodowych, znaczącej miejsce zaopatrywania maszyn w smar i paliwo dla zawodników polskich. Wtem zbliżyła się grupa oficerów niemieckich, witająca nas ukłonem hitlerowskim i wręcza nam upominki z bursztynu z napisem „Europa Rundflug 1934. Königsberg i Pr. 7.IX.34.”, poczem zapraszają nas na skromną przekąskę. Jeden z komisarzy zawiadamia nas, że dalszy lot na trasie Królewiec — Berlin wstrzymany jest z powodu złych warunków atmosferycznych. Po prawie 3 godzinnej przerwie zostaje start otwarty i ku memu zdumieniu okazuje się, że wypuszczają pierwszych 8 maszyn zawodników niemieckich, ja startuję dopiero, jako jeden z pierwszych Polaków. Start odbywał się pojedynczo, z jednominu-

ową przerwą, z czego wynioskowałem, że dlatego wypuścili niemieckich zawodników przed innymi, aby wywołać większy efekt w stolicy Rzeszy. Zaraz za Królewcem przebijam jedną warstwę chmur i lecę na wysokości 700 m. W dolnej warstwie chmur, nad którą leciałem, spotykałem od czasu do czasu luki, przez które widziałem zalew wiślany, a z prawej strony wzburzone fale Bałtyku oraz kutry rybockie. Po przeleceniu korytarza ponad chmurami dolna warstwa chmur zaczyna powoli ginać i lot do Berlina odbył się bez większych wrażeń przy dobrej pogodzie. Po 537 km. locie dolatujemy do drugiego etapu i lądujemy na berlińskim lotnisku z Tempelhofie, witani przez tłumy publiczności. Szybko kołuję do litery C z powodu dużego ruchu lotniczego, jaki tam panuje. Tu spotyka mnie wielka niespodzianka, gdyż witają mnie siostry, których nie widziałem już 8 lat. Każdy z zawodników jest obłożony przez grupy reporterów i fotografów, robiących zdjęcia. Po uzupełnieniu maszyny i załatwieniu przez p. kpt. Kulzę formalności, startujemy w dalszą drogę do Koln, gdyż jeszcze tego dnia, w myśl regulaminu, musimy dolecieć do Paryża, gdzie mamy zanoćować. Chcę jeszcze dodać, że na rzece Sprewie zaobserwowałem niezliczoną ilość kajaków co widziane z samolotu stanowiło piękny widok. Drogę do Koln odbywaliśmy przy sprzyjającej pogodzie. Na połowie drogi mijamy pasmo gór, których zbocza są porośnięte lasami. Przelatujemy nad lotnisko w Koln i po przebyciu mety, ląduję. Naraz ku memu zdumieniu podchodzi do mnie policjant i czystą polszczyzną zapytuje mnie czy jestem Polakiem, zamienia ze mną kilka słów, zachwycając się polskim płatowcem i życzy mi dalszego pomyślnego lotu.

Przychodzi p. kpt. Kulza, który załatwiał formalności odlotowe, zapuszczam silnik i kołuję wzdłuż szpaleru, składającego się z młodzieży niemieckiej, na start w dalszą drogę do stolicy Belgii — Brukseli. Po przeleceniu granicy niemieckiej odrazu rzucają się w oczy charakterystyczne budowle miasteczek, oraz dwukółkowe wózki zaprzężone „w szyldo”.

Po pewnym czasie nadlatujemy nad uprzemysłowaną część kraju, gdzie jest moc kopalń, wokół których leżą kopce żużli, sięgające wysokości około 300 m.

W stolicy Belgów nie zatrzymujemy się długo (nie uzupełniam nawet paliwa), gdyż chcę nadrobić czas stracony w Królewcu, aby jeszcze tego dnia dolecieć do Paryża. Trasę z Brukseli do Paryża odbyłem trapiiony myślami czy aby zdążyć wylądować przed zamknięciem lotniska. Zdążyłem. Westchnieniem ulgi powitałem wylaniającą się z mgły wielką stolicę świata... Paryż. Po wylądowaniu p. kpt. pil. Kalina dowiadyuje się o stan maszyn, gdyż jest kierownikiem brygady mechaników, mających je obsługiwać. Niezwłocznie kołuję na miejsce zaopatrzenia, gdzie spuszczam zużyty smar i proszę mechanika o sprawdzenie luzów zaworowych.

Dalsze przygotowania do lotu przeciągają się do g. 21.30, gdyż brygada, składająca się z 2 mechaników, nie jest w stanie obsłużyć naszych maszyn.

O godz. 4-tej dnia następnego budzą nas i wprost wierzyć się nie chce, że noc tak szybko minęła. Krótkie śniadanie i odjazd na lotnisko o g. 5-tej.

Po przybyciu na miejsce samoloty były już ustawione w rzędzie, śpieszymy z p. kpt. pil. Kulzą do naszego ptaka, zdejmujemy pokrowce, sprawdzamy ponownie samolot. Ponieważ słyszę warkot innych silników, zapuszczam swój, aby go nagrzać.

Kto gotów, kołuje na start, ja startuję trzeci. Lecimy. Kurs busoli, mapa, kierunek Bordeaux. Lot odbywamy na małej wysokości i około 2 godzin lecimy w pięknej pogodzie.

Raptem pogoda się zmienia. Przed nami obłoki chmur, pod chmurami mgła rozsnuta aż do ziemi, a według obliczonego czasu za 15 minut mamy osiągnąć Bordeaux. Lecz niespodzianka w postaci gęstej mgły utrudnia orientację i robi lot wprost niemożliwy. Decydujemy się na lot ponad chmurami; ostrożnie przebijam chmury i... wpadam z deszczu pod rynnę. Mgła jest jeszcze większa, więc wracam pod chmury. Lot odbywa się ponad samymi wierzchołkami drzew. Benzyna kończy się. Lecimy jeszcze 12 minut i w szkło kontrolnym widzę, że jeszcze mogę lecieć kilka minut, wobec tego decyduję się na lądowanie. Na szczęście znalazł się mały skrawek pola, 40 x 200 m., znajdujący się koło winnicy, na którym z braku benzyny musiałem natychmiast lądować. P. kpt. Kulza poszedł szukać telefonu, by móc zażądać z lotniska paliwa, a ja czekałem przy maszynie.

Powoli zbierają się ludzie. Mam czarne myśli, bo czas, który tutaj utracę, zalicza się do lotu. Jednak po chwili podchodzi do mnie jakiś Francuz, który był w niewoli niemieckiej i od niego dowiaduję się, że nietylko mnie spotkała ta przygoda, gdyż w okolicy siedzą jeszcze dwie maszyny challenge'owe. To mi dodaje otuchy do dalszej rywalizacji i po dwóch godzinach, gdy powrócił p. kpt. Kulza z benzyną, ze zdwojoną szybkością biorę się do pracy.

Po wystartowaniu muszę lecieć bardzo nisko, aby nie stracić orientacji. Po 15-minutowym locie ląduję na lotnisku. Tu mam pecha, gdyż lecąc we mgłę, nie widzieliśmy mety i musiałem ponownie wystartować, aby ją przelecieć. Jestem zły, bo stale tracę drogi cenny czas,

jednak okazuje się, że nietylko ja nie mam szczęścia, bo po mnie przylatuje 3 Niemców.

Uzupełniam szybko maszynę, wypijam szklanek oranzady, aby tylko jak najprędzej wystartować do Pau.

Pogoda na trasie względna, gdyż słońce rozprasza mgłę. Lot odbywam na małej wysokości, ponad lasami, z powodu czolowego wiatru, aby trochę nadrobić czas. Zbliżamy się do Pau, na horyzoncie ukazują się zwalę chmur, jak się później okazało Pireneje. Ląduję w Pau, tu jak zwykle uzupełniam benzynę i spoglądam w stronę niebotycznej ściany gór. Już od startu nabieram wysokość, gdyż Pireneje sięgają przeszło 3 tysięcy metrów. Lecimy według busoli na wysokości 3000 m. Niektóre szczyty są nawet wyższe od wysokości, na której lecimy. Pod nami jedynie urwiska i przepaście oraz nagie szczyty i gdyby mi silnik odmówił posłuszeństwa, groziłoby nam rozbicie.

Latałem w różnych warunkach atmosferycznych i porach roku nad różnymi terenami jednak nigdzie tak nie rzucalo maszyną, jak w ojczyźnie toreadorów.

Mijamy jeszcze kilka wyższych i niższych pasm gór, zbliżając się do Madrytu. Ląduję i po zwykłych czynnościach śpieszymy do Sewilli. Pogoda na trasie bardzo dobra, jedynie rzucanie płatowcem mało się zmniejszało. Przelatujemy nadal nad terenem górzystym, którego zbocza są pokryte winnicami. Jest bardzo gorąco i mamy silne pragnienie, które gasimy owocami. Do Sewilli przylatuję bez większych przygód i decydujemy się na zatrzymanie tu, gdyż większość zawodników robi to samo.

Do Casablanki tego dnia nie dałoby się dolecieć bez uniknięcia punktów karnych, dlatego, że stracony pod Bordeaux czas jeszcze nie był wyrównany.

Na drugi dzień już o 6 g. startujemy w 3 maszyny do Casablanki. Teren przeważnie pagórkowaty, chmury są na wysokości 600 m., lecz lecimy ponad nimi i w miarę zbliżania do „Czarnego Łądu” gorąco staje się coraz większe. Po pewnym czasie mijamy skalistą cięśninę gibraltarską, gdzie zniżam lot, aby zrzucić meldunek na ziemię afrykańską, kraję lotnych piaszków, Arabów i Legji Cudzoziemskiej.

Lecimy teraz nad oceanem Atlantyckim, trzymając się brzegów. Wśród piaszków widziałem obóz koczujących Arabów. Dolatujemy do Casablanki, wielkiego miasta i portu, położonego o nad brzegiem dumnego Atlantyku.

Mijamy miasto utrzymane w stylu europejskim, nadlatuję nad lotnisko, przelatuję metę.

Po wylądowaniu maszynę powierzam naszym mechanikom, sam zaś chronię się przed żarem słońca afrykańskiego w altanie.

Startujemy do Meknesu, po drodze spotykamy pięknie prowadzone farmy, oraz moc kanałów, nawadniających ziemię. Na lotnisku w Meknes spotkałem się pierwszy raz z wojskami kolonialnymi, gdyż całe lotnisko było obstawione kawalerią, tak zwanymi spahisami na rącznych koniach i w barwnych burnusach. Upał taki, że ziemia popękała i szczeliny dochodzą do paru centymetrów szerokości. Startujemy do Sidi-Bel-Abbes. Krajobraz się zmienia i po przelocie nad Terem, miasteczkiem arabskim, o krętych uliczkach, położonym na płasko-wzgórzu, widać zdala góry Średniego Atlasu. Tutaj dopiero widzi się prawdziwą Afrykę. Krajobraz pustylny, brak osiedli, jedynie tylko piaszek i lotne duny.

Lądowanie przymusowe na tym odcinku nie należałoby do przyjemności, w dodatku że silnik od czasu do czasu kaszle. Lądujemy w Sidi-Bel-Abbes. Po wylądowaniu i zakolowaniu do miejsca uzupełniania za samolotem unoszą się tumany kurzu z piaszczystego lotniska. Start do Algieru. Nabieram wysokość, gdyż musimy przebyć pasmo gór. W Algierze zatrzymujemy się na noc. Naszej brygadzie mechaników komunikuję, że silnik od czasu do czasu kaszle, prosząc by go dobrze przejrżeli. Odpoczywamy tutaj 2 noce i jeden dzień.

O g. 7-mej rano startujemy do Biskry, odległej o 309 km. Lecimy w pogodzie zlej, gdyż niskie chmury utrudniają przelot nad nagimi i skalistymi górami, dochodzącymi do 2000 m. wysokości. Po drodze przelatujemy nad wyschłym jeziorem Hod-El-Hodna, długości około 50 km., które można jedynie odróżnić po kolorze piasku; w porze deszczowej staje się ono wielkim zbiornikiem wody. Lądujemy na wybitnie pustylnym lotnisku w Biskry, gdzie nawet najmniejsza kępka trawy nie rośnie. Uzupełniam benzynę, aby wystartować do Tunisu, zbliżając się coraz bardziej do morza Śródziemnego. Lecimy nad terenem skalistym, wznoszącym się coraz wyżej, tak, że musiałem nabrać przeszło tysiąc metrów wysokości, aby go przebyć. Dolatujemy do Tunisu, położonego nad morzem Śródziemnym. Po wylądowaniu sprawdzam silnik, gdyż po drodze stale powtarza się kaszlenie, co mnie bardzo niepokoi. Z Tunisu startujemy rano piątkami do Palermo, aby około 45 minut lecieć nad morzem. Od startu silnik mi przerywa, lecz ludzę się, że maszyna, stojąc w nocy na deszczu, złapała trochę wody, którą podczas pracy silnik wysysie. Po kilku minutach lotu zegnamy skwarną Afrykę i pod nami faluje błękitne morze. Lecę na wysokości około 700 m, spotykając francuskie statki, rozstawione co 50 km., by w razie wypadku śpieszyć z pomocą, oraz 2 hydroplany

straznicze, co mi dodaje otuchy wobec tego, że silnik mój zaczyna być coraz bardziej niedokładny.

Patrzę na zegarek i każda minuta wydaje mi się wiekiem, bo stale liczę na to, że silnik lada chwila odmówi mi posłuszeństwa. Lądu wcale nie widać, tylko wokół morze. Po pewnym czasie na horyzoncie zarysowuje się lekko daleki brzeg, do którego leciałem myślą, gdyż w razie przymusowego lądowania mógłbym wyszukać skrawek pola, na którym mógłbym usiąść. Nadzieje moje okazały się płonne, bo po przyloceniu nad ląd ujrzałem jedynie nagie skały i szczyty gór. Jedyną nadzieją było lotnisko w Palermo, bo silnik zaczyna coraz częściej przerywać. Po przelecieciu gór musiałem silnie pikować, bo lotnisko leży u samego ich podnóża, jest bardzo małe i ogrodzone murem, za którym ląduję. Zabrałem się do przejrzenia silnika, szukając usterek i prosząc p. kpt. Dudzikowskiego, aby jego mechanik sprawdził również. Nie znajduje nic. Zwracam się ponownie z prośbą do p. kpt. Giedgowda o pomoc jego mechanika, i dowiaduję się, że im silnik przerywa też, więc z p. kpt. Kulzą zmieniamy świece, przepuszczamy filtry i próbujemy silnik, który pracuje znowu dobrze. Cztery świece były zaoliwione. Uspokojony startuję dalej, aby trzymając się brzegu morza, dobiec do Neapolu i po drodze rzucić meldunki w wyznaczanych miejscach.

Pech jednak mnie nie opuszcza, gdyż silnik od czasu do czasu daje znać o sobie i zaczyna kichać. Zbliżamy się do Neapolu. Po załatwieniu wszelkich formalności i uzupełnieniu maszyny, lecę do Rzymu licząc na pomoc naszych mechaników.

Na lotnisku spotykam p. kpt. Kalinę, któremu melduję o moim silniku. Zbliżają się nasi mechanicy i przeglądają go. Lotnisko bardzo ładne i duże. Pracuję z mechanikiem, aby jak najprędzej usunąć defekt. Wtem zbliża się jakiś pan, zwracając się do mnie po polsku i widząc moje okaleczone ręce, nakłada mi opatrunk. Był to lekarz polski stale mieszkający w Rzymie. Jemu to właśnie zawdzięczam olej kostny, potrzebny mi do smarowania magnet, którego nie mogłem dostać.

Następnego dnia z samego rana udaliśmy się na lotnisko Littorio, skąd wystartowaliśmy do Rimini. Lot do Rimini zaczął się przy dość dobrej pogodzie, lecz stopniowo pogarsza się, tak że musimy lecieć ponad chmurami, nie widząc ziemi. Nie wiem nawet nad jakim terenem przelatywałem. Według obliczeń powinienem znajdować się w okolicach Rimini; chcę przebić chmury, aby zorientować się gdzie jesteśmy, naraz ukazują się przez mgłę morze, co świadczy żeśmy dobrze lecili. Na prawo widać miasto Rimini. Okrążyliśmy je, lądując na lotnisku. Z Rimini lecimy przy złej pogodzie, pod nami gęsty wał mgły, lecz wiedząc z biuletynów meteorologicznych że pogoda na trasie się polepszy, wznosimy się ponad chmury, aby dolecieć do Zagrzebia; po drodze jednak zrzucając jeszcze meldunek. Pogoda coraz gorsza. Lecę pod chmurami i wlatuję w jakiś wąz. Wyteżam wzrok, aby nie zawadzić o jaki szczyt, gdyż widzę tylko podnóża, wierzchołki toną w mgłę i chmurach. Wąwozem tym lecimy dalej, naraz przed nami wyrasta wysoki szczyt górski, grozący zderzeniem. Ufam swym siłom i naoslep ciągnę maszynę do góry, gdyż nie wiem, jaka jest wysokość szczytu. Wlatujemy w chmury, posługując się jedynie przyrządami do ślepego lotu. Chmura była o bardzo grubej podstawie, bo musiałem ciągnąć do 2000 m. zanim się wydostałem. Dłuższy czas po tem lecimy ponad chmurami i według obliczeń powinniśmy znajdować się koło Zagrzebia, dlatego nurkuję i lecę nisko nad ziemią. Pilnuję busoli, zadowolony ze szczęśliwie przebytej góry.

Zaczęła się kończyć benzyna, co dało hasło do lądowania. Wylądowałem na małej łączce i dowiedziałem się, że do Zagrzebia jest zaledwie 25 km. Po obliczeniu resztek paliwa przekonałem się, że do Zagrzebia nie dociągnę, lecz wystartowałem, aby się zbliżyć do miasta, skąd moglibyśmy prosić o szybką pomoc. Następnie lądujemy o 12 km. od Zagrzebia koło toru i jakiejś fabryki, jak się okazało rafinerji. W tym czasie przelatują nade mną inni zawodnicy, co mnie strasznie denerwuje i zmusza do pośpiechu, więc po zakupieniu 40 litrów paliwa, startujemy.

Zauważyłem brak ciśnienia benzyny, co dowodzi, że benzyna została wysana ze wszystkich przewodów, krzyczę wtedy do p. kapitana, aby ręczną pompką szybko przyspieszył ciśnienie benzyny. Przez cały czas lotu do Zagrzebia p. kapitan zmuszony był do ciągłego pompowania. Po przelecieciu mety już nad samym lotniskiem, ciśnienie dopiero wzrosło. Pomimo zmęczenia pan kapitan nie odpoczywa, tylko pracuje ze mną nad zaopatrzeniem maszyny. Za chwilę startujemy do Wiednia. Pogoda stale się polepsza, tak że już mogę obserwować ziemię.

Po pewnym czasie ukazują się Wiedeń, miasto imponujące i duże, do którego zbiega się moc torów kolejowych. Zostawiamy miasto po lewej stronie, lecąc jedynie nad jego przedmieściami, aby jak najprędzej wylądować na lotnisku. Tu oczekuje zawodników moc widzów oraz dzieci, które proszą o autografy. Startujemy do Brna, aby po półgodzinnym locie nad nizinami wylądować w pierwszym mieście czeskim. Tu się już długo nie zatrzymujemy, tylko lecimy dalej do Pragi. Silnik od czasu do czasu zaczyna kaszlać, lecz już się do tego tak przyzwyczaiłem, że to na mnie nie robi żadnego wrażenia. Z Brna do Pra-

gi lecimy stale nad terenem pagórkowatym. W Pradze oczekują naszego przylotu mechanicy z szefem ekipy polskiej p. plk. Krzyczkowskim.

Tu znowu zaznaczam, że mój silnik już od Casablanki stale przerywa, i znowu mechanicy orzekli, że jest wszystko w porządku. Na drugi dzień, po przebyciu Sudetów lądujemy na lotnisku ojcystym w Katowicach. Lecieliśmy w dobrej pogodzie, nad Sudetami silnik dawał się coraz więcej we znaki, ale pod Katowicami pracował znowu normalnie.

Uzupełniam maszynę i lecimy do Lwowa, lecz zaraz po starcie silnik traci obroty i muszę zawracać, abym mógł jeszcze usiąść na lotnisku. Po wylądowaniu przywołuję mechaników, aby śpiesznie przejrzieli silnik i usunęli usterki. Czas stale się liczy, to też sam pomagam i przywołuję mechaników, aby jak najszybciej to wszystko usunęli. Po kilku próbach silnik obrotów nie daje. Tracę około 3 godzin i aby więcej czasu nie tracić, usuwamy bagaż i części zapasowe, aby odciążyć maszynę i decydujemy się na nawalonym silniku lecieć do Lwowa, gdyż w myśl regulaminu czas po wystartowaniu stale się liczy. P. plk. Krzyczkowski przyrzeka mi, że we Lwowie silnik mój zostanie gruntownie przejrany przez specjalistów. Lecimy około 15 minut, w silniku zaczynają się zgrzyty i sądzę, że to koniec mego lotu. Stało się odwrotnie, bo sam zaczął znowu nabierać obrotów, lecz zgrzyty powtarzają się nadal. Chronicznie kaszle. Stale patrzę na przyrządy kontrolne silnika: temperaturę, ciśnienie benzyny i oliwy i ku mojemu zdumieniu wszystko jest w porządku. Jako tako doleciałem do Lwowa, licząc na pomoc po wylądowaniu. Tu stwierdzamy, że magneto rozruchowe urwało się od wstrząsów, oraz wałek i części pomocnicze od rozruchu silnika są wyrwane.

Przyrzeczonej pomocy nie dostaję, gdyż por. Włodarkiewicz lądując przymusowo na trasie Katowice — Lwów otrzymał mechaników, którzy mieli mnie udzielić pomocy. Jestem już teraz pewny, że sprężarka, znajdującą się wewnątrz silnika, jest powodem tych zgrzytów i nierównej pracy silnika. Po kilku próbach mechanicy orzekają, że nie mogę lecieć. We Lwowie nocujemy, gdyż tego dnia do Warszawy nie doleciałbym.

Na drugi dzień o g. 7:ej startujemy, aby przebyć trudny odcinek Lwów — Wilno, lecąc nad naszymi kresami. Szanując mój chory silnik, lecę na jak najmniejszych obrotach, redukując o 200 obrotów od normy przelotowej. Wystartowałem razem z p. kpt. Dudzińskim, który powoli mnie wyprzedza i po 20 minutowym locie jestem zmuszony do lądowania w okolicy Sokala. P. kpt. Kulza śpieszy do telefonu, prosząc Lwów i Warszawę o jak najszybszą pomoc, ja tymczasem oglądam silnik, lecz nazewnajróż jest wszystko w porządku. Po jakich 3 godzinach przylatuje ze Lwowa R.XIII z mechanikiem i przyjeżdża samochód, przywoząc drugiego mechanika. Silnik przy próbie nie daje obrotów i silnie przerywa, telefonujemy do Warszawy, aby przysłali nam nową sprężarkę, gdyż już teraz na pewno wiemy, że z jej powodu są te niedomagania. Mechanicy wybudowują zepsutą sprężarkę, okazuje się, że łożysko jest zupełnie strzaskane i niema po niem nawet śladu, a skrzydełka sprężarki uszkodzone, co powodowało różne zgrzyty i wycia w silniku.

Jestem bardzo zmartwiony; gdyż prawie u samych progów Warszawy musiałem się wycofać; po obliczeniu punktów miałem szansę do zdobycia 4 względnie 5 miejsca. Decydujemy się na lot do Warszawy, aby zdążyć na zakończenie zawodów i zobaczyć zwycięzcę.

Po przyloceniu na lotnisko Mokotowskie widzimy ostatnią próbę szybkości maksymalnej, po której p. kpt. BAJAN na R. W. D. 9 został zwycięzcą turnieju.

Jan Balcer, st. sierż.



Starszy sierżant Balcer przed startem do lotu Challenge'owego na polu Mokotowskim

SAMOLOTAMI NAD EWERESTEM

P. F. M. Fellowes, L. V. Stewart Blacker, P. T. Etherton, M. P. Clydesdale Geoffrey Barkas — Z przedmową Buchana. Przełożyl z angielskiego Dionizy Kosteczki. Warszawa 1933 Główna Księgarnia Wojskowa. Cena zł. 12.80.

Ta pokaźna i pięknie wydana książka, ozdobiona licznymi ilustracjami, z których większość należy do najciekawszych nawet w dzisiejszych obfitych w sensację czasach, to dzieje słynnej na Zachodzie, a u nas mało znanej wyprawy samolotami nad Ewercstem, dzieje zuchwałego, wspaniałego lotu, który w sumie nie trwał nawet sześciu godzin, lecz dokonanie którego wymagało nie tylko precyzyjnego poprosu obmyślenia, lecz także wielu miesięcy wytężonej pracy. Był to lot w całym znaczeniu tego słowa pionnierski, było to zwycięskie pokonanie bardzo wielu niebezpieczeństw, choć celem wyprawy nie było ani dokonanie jakiegoś zuchwałego wyczynu, będącego dowodem niezwyklej wytrzymałości i niezwyklej odwagi, ani pobicie rekordu, ani wreszcie zdobywanie czegoś poraz pierwszy. Cel był naukowy. Chodziło mianowicie o wykazanie, że przy pomocy samolotu i aparatu fotograficznego do zdjęć powietrznych dadzą się uzyskać dane naukowe, niemożliwe do osiągnięcia na żadnej innej drodze. Lecz wynik wyprawy stał się wielkim dziełem. Przeszedł on najśmielsze oczekiwania i jest bez przesady wspaniałym i takim już w historii pozostanie. O powodzeniu tej podniebnej wyprawy nie rozstrzygnął ani przypadek, ani tak zwane szczęście — lecz miesiące ciężkiej pracy przygotowawczej w Chalsea, Ycovil, Bristolu, Londynie i wreszcie w Indiach w Karaczi. Dzieje tej pracy rozpoczynają się w marcu 1932 r. i kończą się dopiero w dniach 3, 4, 19 kwietnia 1933 r., to jest: pierwszym lotem nad Ewercstem, lotem nad Kanczendzungą i drugim lotem nad Ewercstem. Ten straszliwy szczyt, który jeszcze do roku 1932 był ostatnią warownią natury, był jej tajemniczą, niezdobytą wieżą, do której człowiek nie mógł zajrzeć, odkrył wreszcie swe zasłony, zdobyty został zawsze wiedzy głodem, przez zaborcze oczy człowieka. Między innymi, oglądamy w omawianej książce prostopadle zdjęcie dokonane

aparatem Williamsona z wysokości 32.000 stóp, przedstawiające wierzchołki i lodowce Ewercstu. Opis przygotowania i całej pracy, opis życia w czasie tej pracy, szczególnie w Indiach (rozdziały: „Lot do Indyi”, „Nepal”, „Życie w Purnea”) wreszcie opisy samych lotów mają walory niezwykle, a w bardzo wielu ustępach świeży, chciałoby się rzec nowy czar, czar jeszcze niedoznany. Światło na śniegu — opowiada lotnik, który przeleciał ponad Ewercstem — już samo przez się było czemś cudownym. Wprost raził ten rodzaj bielej, o wiele jaśniejszej niż śnieg, do którego widoku zwykle ludzkie oczy są przyzwyczajone, bo śnieg ten działał daleko żywiej, niż krajobraz nim nie pokryty. Z drugiej strony przeraził nas olbrzymi lodowy pióropusz, przeciągający się niejako strumieniem ze szczytu Ewercstu w kierunku wschodnim, ku bratniemu szczytowi Makalu, będący objawem potężnej wichury, szalejącej wokół szczytu. Porwane z powierzchni skał niezliczone cząstki lodu pędzą nad szczyt ze straszliwą siłą wichru. Pod nami wzbijała się zawila płatanina pasm, łańcuchów, pił i ścian czarnych skał, z przebijającą się miejscami żółtawą czerwicią tak znamioną dla Ewercstu. W tym przeciągu wiatrów ku dołowi straciliśmy nagle dwa tysiące stóp i zdawało się, że już nigdy nie wyminimy ostrych grani...”

Lotnicy jednak pokonywują zwycięsko grozę mściwej, dziewiczej natury, wydrą jej niejedną tajemnicę, by potem — wśród triumfów — wspominać i opisywać niewysłowny czar jej surowego piękna, który ich zkołoił i zdobył i pokonał — zdobył już na całe życie. Ta prawdziwa, a przecież fantastyczna opowieść będzie miała z wszelką pewnością liczne rzesze polskich czytelników. Bo nie została napisana ani dla naukowców — specjalistów, ani tylko dla lotników, lecz dla wszystkich. Język jej jest prosty, często piękny, nie przeładowany specjalnościami technicznymi. Liczne fotografie, a przedewszystkiem doskonałe zdjęcia filmowe lotu, wreszcie mapy znakomicie uzupełniają całość, specjaliści zaś i lotnicy mają w książce tej olbrzymią ilość pierwszorzędnych materiałów. I jeszcze jedno: młodzież będzie się tą opowieścią entuzjastzować. Tłumaczenie p. Kosteczkiego stało na wysokości zadania. Wydanie bardzo staranne, co z naciskiem podkreślić trzeba wobec rosnącej u nas powodzi niedbanych wydań i brukowych tłumaczeń.

WIADOMOSCI LOTNICZE

12-go lutego b. r. p. Kazimierz Burzyński ukończył, jako pierwszy polski pilot milion kilometrów, przebytych w służbie naszej komunikacji powietrznej.

F. A. I. zatwierdziła ostatnio międzynarodowy rekord wysokości dla balonów wolnych o pojemności do 4000 m. sześć, uzyskany przez kpt. Zbigniewa Burzyńskiego i dr. Konstantego Jodko-Narkiewicza na balonie „Warszawa II” w dn. 29 marca r. b. Aeronauci nasi uzyskali wówczas wysokość 10.853 m.

Jak wiadomo, lot „Warszawy II” do granic starsosfery miał przede wszystkim cele naukowe, a mianowicie badania nad promieniowaniem kosmicznym i jonizacją górnych warstw troposfery. Rekord wysokości został pobity niejako na marginesie lotu naukowego.

W dniu 17 czerwca b. r. pilot P. L. L. „Lot” p. Klemens Długaszewski kończy pierwszy milion kilometrów, przeleciałych w służbie polskiej komunikacji powietrznej.

Po pilocie P. L. L. „Lot” p. Kazimierzu Burzyńskim jest to drugi polski „milioner” powietrzny.

Pierwszy swój milion kilometrów skończył p. Długaszewski podczas lotu na Linji Lwów-Warszawa i na Okęciu wylądował dnia 17.VI ogólnie 14.40.

P. Klemens Długaszewski urodził się w Podzamczu w Wielkopolsce w 1899 r. Służbę w P. L. L. „Lot” rozpoczął dnia 1 stycznia 1929 r. Po przednio, od 1923 r., był pilotem w Tow. „Aerolot”. 500.000 km ukończył dnia 31 marca 1930 r.

W dniu 6.VII b. r. lądował na polskim balonie pod miejscowością Posta Westafalica (Niemcy) kpt. Burzyński wraz z por. Wysockim w towarzystwie Holendrów Lange i Zanestra. Start do lotu nastąpił w dniu 5 lipca w Hilversum (Holandia). Załoga polska z kpt. Burzyńskim startowała do tego lotu w ramach zawodów, organizowanych przez holenderskie towarzystwo radjowe Avro. W zawodach konkursowych, poza Polakami, brali jeszcze udział Francuzi i Szwajcarzy.

W dniach od 24 do 29 sierpnia r. b. odbędzie się w Warszawie międzynarodowy zjazd F.A.I. (Federation Internationale Aeronautique), która to organizacja, jak wiadomo, jest najwyższą władzą wszystkich aeroklubów świata, posiadającą swą siedzibę w Paryżu. W zjeździe tym weźmie udział 35 państw.

Bezpośrednio po zakończeniu obrad zjazdu F. A. I. odbędą się zawody o puchar Gordon-Bennetta. Do chwili obecnej udział swój w zawodach zgłosiły: Francja, Hiszpania i Szwajcaria.

W najbliższym czasie spodziewane są zgłoszenia Niemiec, Stanów Zjednoczonych A. P., Czechosłowacji i in.

Pierwszy termin zgłoszeń do zawodów o puchar Gordon-Bennetta upływa dnia 15 sierpnia.

Dwaj studenci Politechniki Warszawskiej Kazimierz Tomaszewski i Aleksander Muraszew skonstruowali przy pomocy pieniężnej Związku Strzeleckiego pierwszy w Polsce wodnoszybowiec. Pierwsze próby z wodnoszybowcem wykazały wielkie jego zalety. Wodny szybowiec może strącać na rzecę lub jeziorze za motorówką. Teren potrzebny do jego startu oraz lądowania nie musi być jak dotychczas dzierzawiony i wysoko płatny, pozatem do lotów na tym szybowcu można wyzyskać wysokie brzozy naszych jezior i rzek oraz wspaniałe warunki techniczne, panujące na naszym pojezierzu na Kaszubach.

W Gastoniu pod Kartuzami odbyło się otwarcie I Pomorskiej Szkoły Szybowcowej, poprzedzone nabożeństwem, na którym byli obecni starosta kościerski p. Turowski, wicestarostowie Szychowski z kastuz i Paszkiewicz z kościierzyny oraz liczni harcerze i harcerki, a także przedstawiciele wojskowości. Po Mszy św. którą odprawił ks. proboszcz Kalisz ze Stężyny, odbyły się loty pokazowe, inaugurujące prace lotnicze na szybowisku. I Pomorska Szkoła Szybowcowa powstała z inicjatywy okręgu wojewódzkiego L. O. P. P.

Czołową imprezą polskiego sportu lotniczego w roku bieżącym niewątpliwie będzie VI Krajowy Lotniczy Konkurs Turystyczny, który ma się odbyć w dniach 6 — 10.IX i 13 — 17.XI b. r.

Wzorem lat ubiegłych, zawody te urządza i finansuje Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, która zapoczątkowała je w r. 1927. Kierownictwo, organizacja i kontrola sportowa VI K. L. K. T. należy do Aeroklubu R. P.

Mjr. Ziemiński i inż. Drzewiecki odbyli lot do Tel-Awivu i zpowrotem na aparacie „R. W. D”. Trasa lotu na bliski Wschód wyniosła przeszło 7.000 km. i prowadziła przez Lwów, Bukareszt, Stambuł, Eskiszewicz, Adan, Aleppo i Haifę. W powrotnej drodze lotnicy poszybowali na Damaszek, Angorę.

Celem lotu były pertraktacje w sprawie przedłużenia polskich linii lotniczych z Salonik do Lewantu oraz propaganda polskiego sprzętu lotniczego, który zdobywa sobie coraz większe uznanie zagranicą.

Dnia 14 lipca b. r. na lotnisku I pułku lotniczego odbyła się uroczystość zakończenia kursu szkoły podoficerskiej.

Uroczystość zaszczcił swoją obecnością inspektor obrony powietrznej ś. p. gen. dyw. Orlicz-Dreszer, przybyło również szeregi wyższych oficerów lotnictwa m. in. zdobywca Atlantyku, mjr. pil. Skarzyński.

Po uroczystej mszy polowej, którą celebrował ks. biskup Gawlina, ś. p. gen. Orlicz-Dreszer, wręczył nagrody najlepszym uczniom szkoły, a następnie po serdecznym żołnierskim przemówieniu dowódcy pułku odbyła się defilada.

Po skończonej defiladzie absolwenci szkoły pokazali doskonałą gimnastykę całą eskadrą.

Po pokazie gimnastycznym ś. p. gen. Orlicz-Dreszer wręczył sportowcom dyplomy, poczem udał się na obiad żołnierski do eskadry szkolnej.



Widok na bombardowane z samolotów włoskich pozycje abisyńskie

CZY LOTNICTWO WŁOSKIE ZADECYDOWAŁO O LOSACH ABISYNIJ?

Wszechświatowej sławy teoretyk, generał lotnictwa włoskiego, Douhet, autor rozlicznych cennych prac z dziedziny awiatyki, pisał krótko przed śmiercią tak:

«Przyszła wojna, gdziekolwiek ona będzie zaabsorbuje w znacznie większym stopniu, aniżeli wojna światowa, wszystkie siły walczących narodów. Zwycięstwo odniesie ten, który zdoła załamać moralną i materialną siłę przeciwnika, zanim załamią się jego siły własne. Najdoskonalszym uzbrojeniem będzie mógł wykazać się wśród zwalczających się przeciwników jedynie tylko taki naród, który w przewidywaniu całej grozy przyszłej wojny—odpowiednio do niej się przysposobi z punktu widzenia organizacyjnego i strategicznego. Podczas wojny światowej—mówił generał Douhet dalej—znajdowała się technika lotnicza jeszcze w powijakach. Samoloty uważano wtedy jeszcze jako broń pomocniczą armii i marynarki. Pod koniec wojny rozpoczynały się już ataki eskadr lotniczych, którym dawano ściśle określone, ale równocześnie bardzo ograniczone zadania. Dopiero po wojnie zapoczątkowano loty o dalekonośnych i szerokich możliwościach. Liczba bojowych aparatów, ich szybkość, skala zasięgu, zdolność wzbijania się i lądowania, uzbrojenie i nośność urastały z roku na rok do rozmiarów fantastycznych. Samoloty zaczęły dźwigać już nie tylko szybkostrzelne armaty, ale całe tuziny karabinów maszynowych, a ponadto wszelkiego rodzaju bomby burzące, zapalające, i trujące.

I tak przekształciła się broń lotnicza w najpotężniejszą, najniebezpieczniejszą, a zarazem najszybszą broń zaczętną w walce z armią, z marynarką, z portami, z flotą powietrzną, z przemysłem wojennym, a wreszcie z całym narodem oraz jego moralnymi i materialnymi zasobami.

Ta zasadnicza zmiana w znaczeniu lotnictwa sprawiła, że organizacyjnie zaczęło ono działać samodzielnie obok armii i marynarki. Wszystkie trzy rodzaje broni, a zatem armia naziemna, marynarka i lotnictwo stanowią całość obrony krajowej pod wspólnym dowództwem i komendą. Jako czynnik czwarty wysuwa się, obok tych trzech kategorii broni—terytorjalna obrona przeciwlotnicza.

O strategicznym zastosowaniu poszczególnych części obrony krajowej decydują jedynie tylko charakterystyczne ich cechy i właściwości. Armia naziemna musi zatem zmierzać—przynajmniej w samych początkach wojny—do obrony kraju, marynarka ma ważne zadanie zabezpieczenia własnych dróg morskich i zagradzania oraz niszczenia możliwości komunikacyjnych nieprzyjaciela na morzach. Broń powietrzna «broń przestrzeni»—jak ją nazywa Douhet—nie jest zależna od jakichkolwiek linii obronnych i granic, jej pole walki rozciąga się w szerokich przestrzeniach ponad ziemią i morzem. Od broni lotniczej zależy głównie decyzja o losach wojny i dlatego też należy dążyć, by była ona jak najsprawniejsza i jak najsilniejsza. Jednym potężnym i śmiałym atakiem, wykonanym jak najszybciej i bezwzględnie—powinno wywalczyć panowanie w przestrzeniach, a tem samem osiągnąć właściwy cel, załamanie ducha i zniszczenie moralnych sił ludności w wielkich miastach».

Trudno tu omawiać szczegółowo wszystkie strategiczne i taktyczne pomysły generała Douheta – powiemy tylko, że wywarły one we wszystkich państwach bardzo silne wrażenie, a we Francji doprowadziły nawet do zreorganizowania sił zbrojnych.

Bardzo znomienny wydaje się wobec tego fakt, że w pierwszej wojnie, jaką Italia prowadzi po śmierci Douheta, z teorii jego nie skorzystano prawie wcale i nie zastosowano ich praktycznie. Myliłby się jednak, kłoby chciał wyciągnąć stąd jakiekolwiek wnioski i twierdził, iż nowe teorie i zasady, głoszone przez generała Douheta straciły na znaczeniu i wartości.

Wojna abisyńska, to w ścisłym tego słowa znaczeniu wojna kolonialna, prowadzona zdala od ojczyzny, przy zastosowaniu tylko pewnych części obrony krajowej. Italia, rozpoczynając wojnę abisyńską, musiała być więcej, niż kiedykolwiek przygotowana jednocześnie na konflikt europejski, w którymby musiała niewątpliwie wykorzystać w całej pełni nowe wojenne zasady generała Douheta.

W wojnie abisyńskiej chodziło głównie o istotne zajęcie kraju i zabezpieczenie długich dróg łączności, zarówno na ziemi, jak i na morzu. Liczono się zresztą początkowo z tem, że przy ostatecznym decydowaniu o losach Abisynji zechce zabrać głos Genewa, to też zajęcie kraju, zajęcie stolicy, miało tu pierwszorzędne znaczenie. I nie chodziło w wojnie abisyńskiej o jakieś moralne załamanie wysokocywilizowanej ludności, zamieszkującej w wielkich miastach, lecz o pobicie na szerokich przestrzeniach wojennych szczepów, które nie znają jeszcze nowoczesnej broni, zabezpieczającej obronę własną. Jedyńm sprzymie-

rzeńcem Abisyńczyków – to klimat i teren, umożliwiający im ukrywanie się wśród gór, skał i lasów. Brak też w Abisynji wielkich miast, brak fabryk, składów. Walka o supremację w przestworzach okazała się tu zupełnie zbyteczna, gdyż Abisynja dysponowała zaledwie kilkoma samolotami.

Wojnę w Abisynji prowadziła zatem Italia wśród specjalnych warunków i okoliczności. Lotnictwo nie mogło tam występować samodzielnie i uderzać wielkimi masami na wroga, lecz występowało raczej jako broń pomocnicza armii naziemnej. Jej główne zadanie polegało na dokonywaniu wywiadów i atakowaniu nieprzyjacielskich oddziałów bronią palną. Kilkakrotnie uczestniczyło lotnictwo Italii w odpieraniu ataków abisyńskich oddziałów piechoty, używając – według relacji korespondentów zagranicznych – bomb trujących i obrzucając miasteczka bombami burzącymi. Nie była to jednak wojna lotnicza w ścisłym słowa znaczeniu. Całe gros lotnictwa włoskiego pozostało w kraju na wszelkie ewentualności zapotrzebowania go wobec konfliktu z Anglią.

Skoro mowa o Anglii, czyż nie znamienne, iż takie połączone i panujące we wszystkich częściach świata imperjum, nie czuło się na morzu Śródziemnem dość silnie, by oprzeć się Italii, a w angielskich kotłach marynarki zrodziła się nawet obawa, iż lotnictwo włoskie może w portach zniszczyć doszczętnie wszystkie okręty wielkobrytyjskie?

Ten lęk Anglii i obawa przed huraganowem zaatakowaniem portów i okrętów przez lotnictwo – to najlepszy dowód, że teoria generała Douheta po wojnie abisyńskiej nie straciła na wartości i że trzeba liczyć się z realizacją jej w przyszłym zbrojnym konflikcie państw europejskich.

L. Przybyszewski



Samolot włoski nad pustynnymi obszarami Abisynji



Wyrzucić bomby!

Kiedy lewy silnik zaczął «nawalać», sierżant Macura był w tylnej kabynie i tłumaczył oficerom artylerzystom, jak się przygotowuje nalot nad cel. Żaden z nich naturalnie nic nie zauważył, ale wytrawny słuch starego strzelca samolotowego odrazu podchwycił jakąś nierówność w zwykłej mowie silnika. 500-konny Mercury wypadł z rytmu, zająknął się, zakaszał, splunął raz i drugi, a potem zaczął kuszykać i krztusić się, jakby dostał koklusz. Drugi silnik pokrywał te odgłosy równym, spokojnym i donośnym rykiem, ale po podłożnicach kadłuba szły dreszcze, udzielające się burtom gondoli, pokład wibrował pod nogami i febrycznie dzwoniły ściegna.

Macura powiedział:

– Przepraszam, panie kapitanie i poszedł naprzód, do pilota.

Mieli dwanaście bomb po dwadzieścia pięć kilogramów. Razem trzysta kilo. Nie było co żartować w nocy, bez księżycy i napół drogi między poligonem a lotniskiem, nad gęsto zaludnioną okolicą. Nadmiar złego musiało się to zdarzyć akurat wtedy, kiedy na pokładzie samolotu byli oficerowie artylerji z kursu, a nie lotnicy...

Plutonowy pilot Zienkiewicz miał kwaśną minę.

– Jest źle – odrzekł na pytanie Macury. – Lewy nawala i muszę go wyłączyć: iskrzy. Jeszcze się cała skrzynia zapali, psia krew.

Rzeczywiście jakiś kabel odtoczył się od świecy i targany pędem, mიაոat się po cylindrach, ciskając snopy błękitno-białych iskier elektrycznych. Pod maską silnika raz po raz buchało jaskrawe światło spiecia, z sykiem i trzaskiem, słyszalnym nawet poprzez warkot pozostałego motoru.

– Dociągniemy na jednym silniku do poligonu? – zapytał Macura.

– Pod wiatr?! – warknął pilot. – Pięciu ludzi i twoje bomby...

– Właśnie: bomby.

– Nie możemy ich tu wyrzucić?

Macura wzruszył ramionami.

– Patrz – powiedział tylko.

Pod nimi błyskały młde, żółte światelka wsi i pojedynczych ludzkich osiedli. Daleko w tyle mrok błędnął od tony miasta; tam było lotnisko.

Zerwany kabel wił się jak rozwścieczona żmija i sywał iskrami. Czuć było swąd spalonej gumy. Tliły się pakunki i złacza.

– Wyrzucić oficerów – powiedział pilot. – Wyłączam.

Macura zawahał się. Musiał wziąć na siebie całą odpowiedzialność za decyzję. Za szybką, bo nie było już czasu do namysłu. Za decyzję najwłaściwszą, bo był fachowym

dowódcą załogi, któremu powierzono życie trzech oficerów innego rodzaju broni.

– Jeszcze nie wiedzą o niczym – pomyślał.

Spojrzał na wysokościomierz. Mieli 1200 m.

– Eh, gdyby tu był kapitan Wolski – westchnął i nagle rozjaśniło mu się w głowie: – Kapitan Wolski! Co on by uczynił?

Nie mogło być dwóch zdań: pilot – ratować maszynę; obserwator – wyrzucić bomby na całej wysokości, zabezpieczone, żeby nie wybuchły; reszta załogi – zaraz skakać!

– Wyłącz – powiedział do Zienkiewicza. – Zawracaj i ciągnij do lotnisko. Ja wyprawię artylerzystów. Bomby wyrzucimy nisko, o ile się da. Kurs 285°.

– 285 – powtórzył Zienkiewicz.

Macura już szedł do tylnej kabiny. Po drodze oparł się dłonią o wyrzutnik bombowy i poczuł lekki dreszcz wzdłuż grzbietu. Wystarczyłby wybuch jednej z tych dwunastu bomb, aby ich rozerwać w strzępy. Czy zdoła je wyrzucić? Czy dociągną do lotnisko, jeśli zaś nie, to jakie będzie lądowanie?

W chwili gdy wchodził do przedziału bombardierskiego, pilot wyłączył lewy silnik. Pokład pod nogami wykręcił lekko w lewo i umknął w dół. Samolot opadał. Wicher zmienił tonację i szumiał teraz ciszej, cwałując po prawej burcie nerwowymi susami. Cały kadłub dygotał i drgał raz po raz, jakby miał się rozpaść lub oderwać od skrzydeł.

Któryś z oficerów zapytał, co się stało. Zameldował, że silnik uszkodzony i że trzeba wysiadać.

– Wysiadać?! Jak to, w powietrzu – uśmiechnęli się niedowierzająco.

– Skakać ze spadochronami – wyjaśnił. – U nas tak się mówi: wysiadać.

Spojrzeli po sobie, ale nikt się zbyt nie przejął.

– Wysiadać, to wysiadać. A co będzie z samolotem?

Macura uniknął odpowiedzi, tłumacząc co trzeba robić po skoku.

– Proszę się pośpieszyć, panie kapitanie tracimy wysokość. Szarpnąć za klamrę dopiero spadając, po oddzieleniu się od maszyny.

Podporucznik, wesół, różowy jak panna, niemal się cieszył: taka przygoda! Sierżant poprawiał mu szelki spadochronu. Potem otworzył drzwi.

Wicher wtargnął do wnętrza, porwał mapę i cisnął nią w kąt. Ryk silnika stał się wyraźny, jędrny. Trudno było podejść do skraju pokładu, nad otwartą czarną przepaść.

– Prędej, prędej – naglił Macura.

Kapitan przeżegnał się i nagle znikł za progiem, jak cień. Za nim osunął się porucznik. Coś krzyknął. Bodaj, że

połknął się i upadł przed siebie. Ale Macura w ostatnim okamgnieniu zauważył wyciągniętą w jego dłoni klamrę z zawleczką. Wyrzucił ją. Tak: spadochron już się rozwinął wtył, za ogonem samolotu.

Podporucznik stał przy drzwiach i nie mógł się zdecydować. Macura rzucił okiem na wysokościomierz 1000 metrów.

— Wszystko dobrze, panie poruczniku — powiedział. — Niech pan skacze.

Artylerzysta zbliadł. Widać było, że walczy z sobą i nie może się przemóc. Mijały sekundy.

— Niech pan porucznik usiądzie na progu — poradził mu sierżant. — Zepchnę pana. Tak będzie łatwiej. Proszę trzymać rękę za klamrę.

Oficer usłuchał. W chwili gdy się pochylał, żeby usiąść, poczuł, że Macura zrzuci go z pokładu. Napróżno próbował chwycić rękami burtę. Zdał sobie sprawę, że spada i że czerwono malowana klamra została mu w dłoni. Potem zobaczył gwiaździste niebo i czarną sylwetkę samolotu. A potem wszystko zakryła jedwabna biała płachta spadochronu.

— No — powiedział z ulgą Macura i zamknął drzwi.

Potem sprawdził, czy bomby są zabezpieczone i, odnalazszy mapę, rozłożył ją na stoliku nawigacyjnym.

Obliczał szybko i wprawnie, lecz mimo to pomylił się dwa razy. Myśl o lądowaniu z 300-kilogramowym ładunkiem wybuchowym nie dawała mu spokoju.

Pamiętał... W roku 1924 tak właśnie było z załogą w Toruniu; wtedy zginęli porucznik Biały i kapral Weller. Lądowali nad Wisłą, zaledwie o trzy kilometry od lotniska. Ten potworny huk i wielki, tryskający pod czarne niebo słup ognia. Oh, i wyrwa w ziemi, głęboko na kilka metrów! Nie można było znaleźć ich szczątków.

— Mogli byli przecież wyrzucić bomby. Mieli Wisłę pod sobą — pomyślał.

— A ja...

Żółte światełka wdole mrugały spokojnie, pelzając wolno ze wszech stron. Tam mieszkali ludzie. Nietylko tam zresztą: było późno i wiele świateł już pogasło, ale Macura wiedział, że dokoła spokojnym snem śpią rolnicy i kolonisci. Nie miał żadnej pewności, że bomby, nawet zabezpieczone, nie wybuchną, jeżeli zrzuci je teraz.

— 500 metrów — stwierdził. — Może dociągniemy do lotniska, jeżeli silnik wytrzyma na pełnym gazie.

W chwili, kiedy to pomyślał, pilot zmniejszył obroty. Szli w dół, tracąc drogocenną wysokość.

Przez miękki szum i rechot wybuchów przedarł się głos plutonowego:

— Ma-cu-ro!

Sierżant poczuł falę gorąca, która ogarnęła go od kolan w górę i osiadła kropelkami potu na czole. Coś się stało.

— Zaczyna się — przeszło mu przez głowę. — Wyrzucić bomby? To tylko dwa ruchy dźwigni i jeszcze można wyskoczyć.

— Biegając naprzód, do kabiny pilota, mimowoli zatrzymał się przy wyrzutni i dotknął ręką dźwigni.

Za burtą z prawej strony wywinął się wdole jasny, krótkowany światłem wąż pociągu. Nawprost rosła ku górze tupa miasta.

— Nie — powiedział głośno i cofnął rękę.

— Macura — krzyknął Zienkiewicz.

Macura wpadł do kabiny.

— Czego się drzesz?

— Jesteś?

— No, bo co?

— Tamci wysiedli?

— Wysiedli.

— Myślałem, żeś także wyskoczył.

— Zwarjowałeś? Przecie bomby...

— No tak. A — my?

— Co — my? My będziemy lądować. Dajże pełen gaz. Co ci strzeliło do łba? Grzeje się?

Zienkiewicz zwiększył obroty i odpowiadał podniesionym głosem, starając się przekrzyczeć wzmożony warkot.

— Trochę: 90°. Ale pracuje dobrze. Mamy 400 m. Daleko do lotniska?

— Niedaleko. Jeszcze ze 25 kilometrów.

— Nie dociągniemy. Może by zboczyć nad Ługi? Tam jest pusto. Mogłbyś spuścić bomby. To tu na prawo, wiesz?

— No i co będzie, jak wyrzucimy bomby?

— Wysiądziemy: jest 400 m.

— Gadanie. Powyżej pięćdziesięciu metrów nawet na Ługi nie będę rzucał bomb, bo wybuchną, a pociemku — diabli wiedzą gdzie. Tam też są chaty.

— Jak chcesz. Potem będzie za późno: im bliżej lotniska, tem bliżej miasta. Nie będziesz mógł wyrzucić wcale.

— Ty się o to nie martw.

— Pewnie. Jak nas rozszarpie, to i ty się już nie będziesz martwił. Rozbijemy maszynę na dachach.

Umilkli. Macura z niepokojem patrzył na wysokościomierz, którego strzałka szła w dół z każdą minutą. Silnik grzał się. Termometr wskazywał 100°. Rury wydechowe, rozpalone do czerwoności, jaśniały błękitnawo-żółtą aureolą ognia. Płomień wybuchów drgał gęsto i wyginał się w tył, zastaniając widok na prawo.

Ale było już blisko: samolot na dwustu metrach wchodził nad domy przedmieścia.



Kapitan znikł za progiem



— Teraz na prawo—powiedział Macura. — Nie leć nad miastem. Okrążymy.

Zienkiewicz położył maszynę do skrętu i po chwili wyrównał.

— Temperatura 110 — zauważył z obawą. — Nie wytrzyma.

— Widać lotnisko—zawołał Macura.—Tam!

Wtedy obroty zaczęły spadać: 1400—1350—1200: Silnik zacierał się.

Nagle przy dziewięciuset obrotach stanęło śmigło i płomień z rur wydechowych znikł. Jednocześnie pogasły żarówki w kabinie i światła pozycyjne nazewnątrz. Tylko rozpalona stal czerwieniła się jeszcze przez krótką chwilę, aż szerniała i sylwetka silnika utonęła w mroku nocy.

Sierżant zaklął. Nabrzmiało gniewem i żolem słowa zapadły w ciszę, podszytą tylko świszczącym szumem pędu.

Zdaleka wyrastał w ciemności czerwony różaniec granicznych lamp lotniska. Podchodził coraz wyżej, jakby oderwany od ziemi i unoszony w górę. Pod skrzydła wpadały coraz prędzej światelka okien i rzędy latarni ulicznych. Na losoryzowana strzałka wysokościomierza w kabinie zwolna mijała cyfrę 100.

Macura był jak odrętwiały. Nie mógł ruszyć się z miejsca. Czekał już tylko na trzask, na uderzenie, na huk i błysk wybuchu. Nie myślał, nie czuł, prawie nie oddychał, nabrawszy pełne płuca powietrza.

Z tego stanu nagłej depresji wyrwał go wreszcie głos Zienkiewicza, powtarzający słowo: Rakiety.

— Rakiety!

Naturalnie: trzeba było strzelać czerwone rakiety, aby uprzedzić ludzi wdole i na lotnisku o zbliżającej się katastrofie. Załoga żyła przecież jeszcze i służba jej nie skończyła się bynajmniej.

Macura w dwóch skokach znalazł się przy wyrzutni. Chwycił rakiennicę, otworzył klapę w pokładzie, położył się na podłodze i mierząc w kierunku lotu, nacisnął spust.

Huknęło. Czerwona jarząca bańka spłynęła w dół.

Nabił i strzelił znowu. Jeszcze raz, i jeszcze.

Wtem zobaczył dach jakiegoś budynku, uciekającego wtył. Potem zakręcił szosy, bielejącej w mroku, tuż blisko. A potem—niemal na wysokości podwozia maszyny — rząd czerwonych lamp.

Wtedy zrozumiał, że wchodzi nad lotnisko i sprawny w wieloletniej praktyce bombardierskiej mechanizm jego myślenia wystąpił natychmiastowy sygnał do świadomości:

— Bomby!

Machinalnie przestawił wyrzutnik na skalę «Serjami po 6» i raz po raz szarpnął dźwignią.

300 kilogramów żelaza i materiałów wybuchowych spadło na ziemię. Samolot, odciążony nagle i rozpaczliwie ściągnięty sterem przez pilota, przeskoczył drucianą siatkę, okalającą lotnisko. Czerwone lampy graniczne śmignęły pod pokładem i zostały wtył. Pneumatyki kół miękko dotknęły trawy i zachrobotała płoza ogona.

Samolot potoczył się, zwolna, stanął. Ziemia! Nieruchoma, pewna, twarda i bliska, którą można deptać nogami.

Janusz Meissner.

*Wyrazy sympatji
dla Mariana
Meissner
kpt. pilot*



ZASADY LOTU SZYBOWCOWEGO

Zasadniczą cechą szybowca, odróżniającą go od zwykłego samolotu, jest brak w jego konstrukcji silnika, którego zadaniem, jak wiemy, jest nadanie płatowcowi za pośrednictwem śmigła szybkości postępowej, niezbędnej dla wytworzenia siły nośnej. Siłę ciągu śmigła zastępuje tu składowa ciężaru całkowitego szybowca, która wywołuje jego ruch względem powietrza. Jako wynik tego ruchu powstaje siła, złożona z prostopadłej do kierunku ruchu (równowazy ona drugą składową ciężaru) i z przeciwnie do niego skierowanej.

Przypuśćmy teraz, że szybowiec znalazł się w strefie wznoszącego się powietrza — a więc w stosunku doń będzie on opadał, jak i przedtem. Ale dla obserwatora, patrzącego z ziemi, do którego po jakimś czasie, na przykład 1 sekundy, dojdzie szybowiec, znajdzie się wyżej, niż był początkowo, a tor lotu względem ziemi okaże się bardziej płaski. Gdy szybkość wznoszenia się powietrza będzie dostatecznie duża, tor samolotu stanie się poziomy lub nawet będzie się wznosił ku górze. Takie zjawisko, będące podstawą współczesnego latania bezsilnikowego, nazywamy lotem żaglowym czerpiemy energię z atmosfery, która ze swej strony zasilana jest przez słońce (głównie za pośrednictwem powierzchni ziemi).

W zasadzie możność żaglowania uwarunkowana jest tem, aby szybkość prądu wstępującego była nie mniejsza od szybkości opadania szybowca względem powietrza. Do samolotów motorowych szybkość opadania (przy niedziałającym silniku) jest bardzo znaczna. Porównawczo szybkości prądów wstępujących są naogół niewielkie („dobre” szybkości nie przekraczają pospolicie 2 m/sek, a częstokroć kontentować się wypada wartościami jeszcze mniejszemi), więc samoloty motorowe nie nadają się do żaglowania w normalnych warunkach. (Tem niemniej w silnych prądach, np. burzowych, nie raz samoloty motorowe zdobywały w ciągu kilku chwil znaczne wysokości; tam jednak szybkości pionowe powietrza dochodzą do 20 m/sek).

Wobec tego niezbędnem stało się stworzenie konstrukcji specjalnych, odznaczających się w pierwszym rzędzie małą szybkością opadania (przeciętnie dla szybowców „rasowych” około 0,7 m/sek).

RODZAJE STARTÓW

Z poprzednich uwag wynika, że szybowiec, aby mógł latać, musi posiadać pewną szybkość (względem powietrza) oraz pewną wysokość. Zresztą szybkość można zawsze otrzymać kosztem straty wysokości względem otaczającego powietrza, tak, że zasadniczo wystarcza do startu nadanie szybowcowi tylko wysokości. Przykład takiego startu podany był w zeszycie wrześniowym 1935 r. „Skrzydlatej”: szybowiec zawieszono u gondoli balonu, poczem balon wniósł się do góry. Na dużej wysokości — nabral on szybkości, aby dalszy lot odbywać już normalnie, jako lot ślizgowy. Taki rodzaj startu jest jednak bardzo niepraktyczny i dlatego normalnie nie jest stosowany. We wszystkich praktycznych rodzajach startu dążymy do nadania szybowcowi jednocześnie wysokości i szybkości względem powietrza. Tu należy zwrócić uwagę, że — podobnie, jak wysokość można „zamienić” na szybkość, tak samo i nadmiar szybkości można zużytkować na wzniesienie się.

Sposobów startu jest cały szereg, lecz różnią się one tylko formą wykonania: istota zjawiska jest niezmienna.

Ze względu na teren, z którego startuje szybowiec, dzielimy starty na lądowe i wodne. Start z ziemi wykonać można przy użyciu:

- 1) liny (gumowej).
- 2) wyźwigiarki (tak zwanej autowindy lub elektrycznej).
- 3) samochodu (motocykla, sani motorowych).
- 4) samolotu.

Start z wody umożliwia nam:

- 1) motorówka (ślizowiec) lub
- 2) wodnosamolot (hydroplan).

Zasadniczo możnaby i z wody wystartować przy użyciu liny gumowej nie ma to jednak praktycznego znaczenia (wyjaśnienie znajdziemy przy omówieniu startu z liną). Bardziej celowe byłoby użycie wyźwigiarki, jednak poza pewnemi wyjątkami nie jest wiadomem, aby metoda ta została użyta^{*)}; inne, wyżej wyliczone, są bardziej celowe.

Ostatnio na czoło problemów szybowcowych wysunęła się sprawa szybowca z motorkiem pomocniczym, którego głównem zadaniem byłoby właśnie umożliwienie samodzielnego startu. Ponieważ wylaniają się tu nowe zagadnienia i nowe możliwości, sprawie tej poświęćmy dalej specjalną uwagę.

Najbardziej rozpowszechniony jest start z liny, stosowany w terenie górzystym. Jeśli chodzi o loty czysto ślizgowe (np. przy wstępnem szkoleniu), to wyniosłość terenu odgrywa tę rolę, że umożliwia nadanie szybowcowi przy starcie znaczniejszej wysokości ponad miejsce lądowania. (Trwanie lotu ślizgowego ograniczone jest wysokością po-

czątkową). Do nadania szybkości służy właśnie lina kauczukowa (a-mortyzator). Szybowiec przymocowuje się za ogon do słupka, wbitego w ziemię, lub też trzyma go kilku ludzi, a do przodu szybowca zaczepia się na odpowiednim haku środek liny, której koniec wyciąga się do przodu. Następnie linę naciąga kilka do kilkanastu osób i w pewnym momencie wyswabada się ogon szybowca. Energia sprężysta, nagromadzona w linie, nadaje mu szybkość postępową i szybowiec odrywa się od ziemi. Gdy lina dostatecznie się zluźni, spada sama z haka. Szybowiec wystartował i dalszy lot odbywa kosztem utraty wysokości w odniesieniu do otaczającego powietrza.

Jeżeli chodzi o loty żaglowe, to tutaj góry cenne są przy starcie również i dlatego, że na ich zboczach panują wymuszone przez wiatr prądy wznoszące, umożliwiające tak zwane żaglowanie zboczowe. Z zasięgu tych prądów łatwo jest zazwyczaj dostać się w strefę wznoszeń termicznych lub burzowych, o których piszemy dalej.

Przez użycie grubego amortyzatora i bardzo silnego naciągu można byłoby uzyskać taki nadmiar szybkości, który pozwoliłby na nabranie znacznej wysokości początkowej ponad punkt startu. Jesteśmy tu jednak ograniczeni zarówno wytrzymałością szybowca, jak i względami praktycznymi, to też startu z liny w terenie płaskim z reguły się nie stosuje. Dlatego też nie używa się liny gumowej do startu z wody: lot byłby bardzo krótkotrwały.

Start z wyźwigiarki znalazł zastosowanie przede wszystkim w okolicach równinnych, pozbawionych godnych uwagi wyniosłości terenu (pożądane jest ponad 100 m różnicy poziomów), dając bez udziału prądów nośnych do 300 m wysokości ponad start.

Istotną częścią wyźwigiarki jest bęben, na który nawija się lina, zaczepiona po przodu szybowca, obracana bądź zapomocą silnika samochodu (najpoprzedniej rozwiązanie — tak zwana autowinda) lub specjalnym motorem elektrycznym czy innym. Stosuje się tu normalnie linę stalową grubości 3 mm. z „duszą” konopną, długości niemniej 500 m (przeważnie — 800 m). Bęben z urządzeniem napędowym można umieścić opodal pola wzlotów, którego wielkość może być stosunkowo nieduża. Przy tym sposobie startu siła ciągu liny nadaje szybowcowi szybkość, która pozwala mu na oderwanie się od ziemi.

Po nabraniu możliwej do osiągnięcia, największej wysokości, lina opada z haka sama (o ile hak jest otwarty) lub też pilot odłącza ją zapomocą specjalnego urządzenia.

Przez długi czas start z wyźwigiarki służył jedynie celom szkolenia. W ostatnich latach powiodło się jednak wykonać setki lotów o charakterze wyczynowym. Wielką zaletą tej metody jest to, że uwalnia nas ona w niekosztowny sposób od terenów górskich i nie wymaga dużego lotniska, jak rodzaje startów z terenu płaskiego, opisane poniżej.

Start za samochodem polega na tem, że szybowiec przyrzepia się na długiej linie do auta, które — jadąc — wprawia go w ruch i pozwala oderwać się od ziemi.

Przebieg startu za samochodem jest taki, jak przy wyźwigarce, z tą dodatnią różnicą, że lina ciągnąca w tym wypadku nie ulega skróceniu.

Wadą tej metody jest konieczność posiadania dużego płaskiego terenu, przyczem służy ona wyłącznie do celów szkolnych.

W Rosji Sowieckiej dokonano również prób startu za motocyklem i saniami motorowymi.

Start ciagowy za samolotem jest najbardziej zbliżony do startu, jaki wykonywa samolot przy pomocy siły ciągu śmigła.

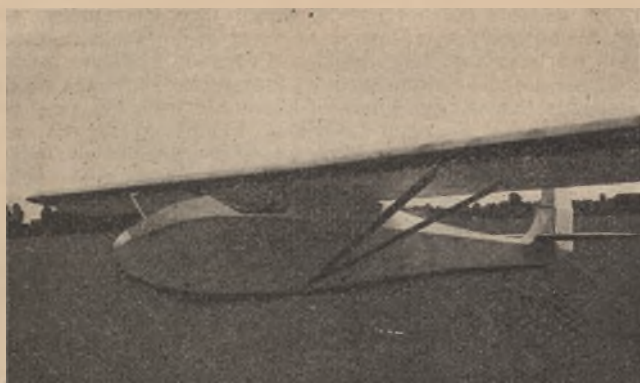
Przed startem szybowiec ustawia się w pewnej odległości za samolotem, poczem zakłada się koniec liny do zaczepów na samolocie i na szybowcu. Na dany znak samolot rusza, ciągnąc za sobą szybowiec, który po nabraniu odpowiedniej szybkości odrywa się od ziemi, wychodząc odrazu na wysokość około 10 — 15 m, podczas gdy samolot wciąż jeszcze toczy się po ziemi. Skolei odrywa się od ziemi samolot, poczem zespół samolot — szybowiec wykonuje t. zw. lot ciagowy.

Start za samolotem jest doskonałym środkiem, umożliwiającym osiągnięcie znaczniejszych wysokości, niezbędnych dla poważniejszych lotów żaglowych. Wymaga on jednak bardzo rozległego lotniska i jest dość kosztowny, to też, mimo swoich olbrzymich zalet, nie jest tak rozpowszechniony, jak poprzednio opisane metody startów.

Należy jeszcze wspomnieć o dość niezwykłych próbach, wykonanych w Rosji: podejmowanie spoczywającego na ziemi szybowca przez lecący samolot za pośrednictwem elastycznej liny. Jakkolwiek metoda ta udostępniłaby start na przestrzeniach, z których nie może wystartować pociąg szybowcowy lub szybowiec za samochodem, nie została ona dotąd należycie rozwiązana i stanowi pewnego rodzaju akrobację, w której procent ryzyka jest niewspółmiernie wielki. Metoda ta jednak warta jest trudu dla jej opanowania, gdyż pozwoliłaby na start szybowca tam, gdzie nie można użyć żadnego innego sposobu. Odnaczałaby się ona przytem wielką taniością, nie wymagając żadnych specjalnych urządzeń.

Starty wodne stanowią analogję do poprzednio opisanych. Dodatkowa trudność wynika z tego, że zanurzona lina trze się bardzo silnie przy starcie o wodę i wymaga wielkiej siły od motoru. To też najtrudniejszą fazą startu jest okres przed jej wyrzuceniem się z wody. W celu uniknięcia tej trudności stosuje się częściowe nawijanie linki na bęben, zamontowany na motorówce. Umożliwia to początkowe skrócenie długości swobodnej liny do około 60 m (wielkość ta podawana jest jako optymalna przez szybowników sowieckich i włoskich), a dopiero po oderwaniu się wodnoszybowca od powierzchni wody i całkowitem

^{*)} W końcu r. 1935 podobne urządzenie zastosowano w Niemczech do prób wodnoszybowca „Seedler”, jednak bez powodzenia.



wyciągnięciu liny można długość jej zwiększyć, pozwalając pilotowi osiągnięcie większej wysokości.

Dotychczas starty na wodnoszybowcach miały charakter wyłącznie eksperymentalny i nie powiodło się wykonać na nich żadnych godnych uwagi wyczynów.

Najwłaściwszym i najdogodniejszym terenem do wzlotów za motorówką są duże jeziora, natomiast rzeki są nieodpowiednie, ponieważ nadają się do startu tylko przy dwu kierunkach wiatru (szybowiec zawsze strątuje pod wiatr). Na morzu natomiast trudność stanowić będą często fale, które w zatokach nierzadko mają inny kierunek, niż wiatr. Wtedy start wodny jest zgoła niewykonalny, a w każdym razie niesmiernie utrudniony.

PRĄDY NOŚNE, UMOŻLIWIAJĄCE ZAGIOWANIE

Jak już poprzednio wykazaliśmy, tem, co umożliwia trwały lot na szybowcu, są prądy wstępujące.

Prądy wstępujące dzielą się na trzy główne rodzaje: wymuszone, termiczne i prądy zimnego frontu, t. zw. burzowego.

Prądy wymuszone powstają wówczas, gdy wiatr napotyka na swej drodze przeszkody. Przeszkody te musi on opłynąć, przyczem część strug powietrza odchyli się na boki, część zaś musi przedostać się nad przeszkodą. Znaczy to, że na dowietrznej stronie wzniesienia powietrze unosi się do góry, natomiast za nim — mniej lub więcej równomiernie opada. Właściwemu opływowi towarzyszą zjawiska uboczne, t. j. wszelkiego rodzaju zaburzenia, które mimo swych ograniczonych rozmiarów posiadają również doniosłe znaczenie dla szybownictwa. O ile chodzi o lot w „czystych” prądach zboczowych, to są one niekorzystne, a nawet niebezpieczne. Natomiast w odniesieniu do prądów swobodnych (termicznych), o których dalej będzie mowa, znaczenie ich staje się pożyteczne, co wykazemy nieco dalej.

Zazwyczaj prądy zboczowe wykorzystujemy wspólnie z prądami wstępującymi termicznymi, które się z nimi wzajemnie uzupełniają. O ile te ostatnie wchodziły w grę dopiero na znacznie większych wysokościach, to prądy zboczowe panują już nad samą ziemią, dzięki czemu po starcie z liny pilot może się dostać w strefę wznoszeń termiki lub frontu burzowego.

Jakkolwiek prądy zboczowe są dzisiaj tylko odskocznią do lotów wyczynowych (z wyjątkiem lotów długotrwałych: 20 h 13 Oleńskiego i 38 h 40 w Sowiech wylatane zostały właśnie nad zboczem), to jednak zachowały dotąd olbrzymie znaczenie ze względu na walory, jakie posiadają dla szkolenia. Obecność gór, któremi są uwarunkowane, rozstrzyga wciąż jeszcze o wynikach ruchu szybowcowego w różnych krajach.

W szczególnych wypadkach, mających swe wy tłumaczenie w stanie temperatur atmosfery, wpływ przeszkody może być znacznie zmniejszony; jako przykład może posłużyć zimne powietrze w dolinach, które tak mocno „trzyma się” terenu, że wiejący nad górami wiatr ciepły płynie niemal prostoliniennie, jakby nad równiną.

W wysokich górach poszczególne elementy przepływu urastają do olbrzymich rozmiarów i tym zjawiskom przypadnie może czasem szczególne znaczenie. W szczególności trzeba tu wymienić pewne ruchy fałdowe, jakie stwierdzono w Niemczech za waleń gór Olbrzymich, przy fohnie (wiatr południowy), uwidocznione przez chmury stojące (słynny „Moazagotl”^{o)}).

Inną rodzinę prądów wstępujących stanowią prądy termiczne, zwane krótko przez szybowników termiką. Podobnie, jak dla wiatrów i tutaj słońce jest źródłem energii ruchu powietrza. O ile jednak tam chodziło o procesy, ogarniające całe połacie kuli ziemskiej, to tutaj mamy do czynienia ze zjawiskami nierównie mniejszych rozmiarów, co oczywiście nie przeszkadza, że warunki do ich wytwarzania się mogą jednocześnie istnieć na olbrzymich obszarach. Ta ostatnia właściwość stanowi właśnie o ich wielkiej doniosłości dla pilota szybowcowego (poznane poprzednio prądy zboczowe przywiązane są do stałych punktów terenu i stąd nie nadają się do wyczynów w wielkim stylu, np. długodystansowych przelotów).

Istnienie prądów termicznych uwarunkowane jest powszechnie znaniem prawem fizycznym, orzekającym, że powietrze ciepłe jest lżejsze od chłodnego (o ile obie masy znajdują się pod takim samym ciśnieniem). Lżejsze powietrze wznosi się więc samo do góry tak długo, aż nie zrówna się jego temperatura z otoczeniem (właściwie nieco dłużej — kosztem energii ruchu wznoszącego się powietrza).

Właściwym sposobem rozpatrzenia ruchów pionowych powietrza jest jedynie studjum równowagi pionowej atmosfery. Wszystkie prądy termiczne możemy podzielić na 6 grup:

- termika dzienna,
- „ wicczorona,
- „ wiatrowa,
- „ wysoka,
- „ górska,
- „ oceaniczna,

których same nazwy służą za dowód wszechstronności lotu termicznego. Dla uzupełnienia dodajmy, że termika „wysoka” występować może także nocą, a nawet w zimie.

Szczególne znaczenie przypada tu wodzie, zawartej zawsze w powietrzu pod postacią pary, bądź też wydzielającej się w postaci kropelek chmur lub mgieł i „oparów”. W zakresie panujących w atmosferze temperatur woda występuje we wszystkich trzech stanach skupienia: stałym, ciekłym i gazowym. Wiemy, że zmiana stanu skupienia związana jest z pobraniem lub wydzielaniem (zależnie od kierunku przemiany) znacznych ilości ciepła. Nadto woda posiada wielkie ciepło właściwe. To wszystko sprawia, że udział wilgoci w zjawiskach atmosferycznych jest olbrzymi i wręcz decydujący. Z tego też względu najsilniejsze prądy pionowe występują w chmurach — i stąd płynie znaczenie lotów chmurowych dla szybownictwa, które ostatnimi laty znajdują coraz szersze rozpowszechnienie na całym świecie. Jest oczywiście i „odwrotna strona medalu” — często niebezpieczne natężenie i gwałtowność prądów chmurowych. Dlatego też ten rodzaj lotu wyczynowego stanowi szczyt umiętności latania bezsilnikowego.

Najczęściej mamy do czynienia z pierwszą odmianą termiki, t. zw. termiką dzienną lub słoneczną. W tym wypadku wchodzi w grę ogrzewanie dolnych, przylegających do ziemi mas powietrza. Wiadomo, że największą część ciepła otrzymuje atmosfera od słońca za pośrednictwem ziemi; absorpcja energii promieniowania słonecznego przez powietrze jest nader znikomą. Nader wybitnie rozgrzewanymi obszarami mogą więc powstać prądy wstępujące, analogiczne do tych, jakie obserwujemy nad palącym się ogniskiem. Częstokroć zachodzą warunki, że na pewnej wysokości skropli się zawarta w powietrzu para wodna i wytworzy się piękny obłok (cumulus) kłębiastego kształtu. Z tego względu obłoki tego typu wskazują na istnienie prądów termicznych.

Na mocy powyższych uwag nietrudno się domysleć istnienia bliskiego związku między rozlokowaniem obszarów nośnych a charakterem podłoża.

Prądy wstępujące frontu burzowego, które w swoim czasie stanowiły t. zw. warunki rekordowe, straciły dziś wiele z tego charakteru, jednak zawsze dają one możliwość pożądaną i dość interesującą, a na dewszystko niezmiennie efektywną.

Źródłem ich powstawania jest „czynne” nasuwanie się zimnych mas powietrza pochodzenia polarnego na masy ciepłe. Im większa jest różnica temperatur tych mas, im bardziej szybki ich ruch względny, tem silniejsze są prądy i tem potężniejsze zjawiska towarzyszące, jak olbrzymie chmury typu cumulonimbus, gwałtowne ulewę, wreszcie groźne wyładowania elektryczne. Tej burzy zawdzięcza właśnie front chłodny swą drugą nazwę („front burzowy”), w przeciwieństwie do innego pokrewnego zjawiska, t. zw. frontu ciepłego, który jest wynikiem wznoszenia się mas ciepłych, napierających na powietrze chłodne.

W wypadku frontu zimnego obszary nośne ciągną się nieraz na tysiące kilometrów, przybierając kształt dość prostej linii. Jednak w warunkach klimatycznych naszego kraju to potężne gdzieindziej zjawisko nie osiąga tak wielkich rozmiarów.

^{o)} Por. książkę W. Hirth'a -- W'ysza Szkoła Szybownictwa.

Z względu na to, że budowa szybowca nie różni się co do cech zewnętrznych od budowy zwykłego samolotu, ponieważ pilot ma na szybowcu do swej dyspozycji takie same organy sterowe jak i pilot motorowy, przeto niema potrzeby drobiazgowego opisywania na tem miejscu tego zakresu pilotażu, w którym chodzi o rzeczy podobne. Dlatego też obecnie przypomnimy tu tylko zagadnienia specjalne, jakie nastręcza lot bez silnika.

W normalnym locie swobodnym pewną odmiennosć napotykamy przy wykonywaniu skrętów, gdzie nie korzysta się właściwie z t. zw. zamiany sterów (w położeniach pochylonych samolotu ster głębokości działa, do pewnego stopnia, jako ster kierunkowy i naodwrot).

Lądowanie na szybowcu ma przebieg podobny do lądowania na maszynie motorowej. Specjalnością szybowcową są t. zw. lądowania pod stok, stosowane na szybowiskach górskich bądź dla braku dość rozległych lotnisk w dolinie, bądź też dla skrócenia transportu szybowców na start, położny w pobliżu szczytu gróy. W tym wypadku pilot ląduje na dowieźniejszej stronie wzgórza (a więc z wiatrem). Ponieważ osadzenie szybowca na pochylonym stoku wymaga „zdarcia” go pod górę, potrzebny tu jest duży nadmiar szybkości. Dlatego też, idąc do lądowania, pilot musi silnie „przypikować”, czasem niemal prostopadłe do zbocza (widok b. efektowny).

Do wytracania szybkości przed lądowaniem służą, jak i w samolotach motorowych, ślizgi.

Lot ciągniony za samochodem lub z pomocą wydźwigarki wymaga specjalnej techniki, ponieważ zachodzą tu poważne różnice w posługiwaniu się sterem głębokości w odniesieniu do lotu swobodnego. Ze względu na to, że w miarę udostępnienia licznych już dziś szybowisk górskich, metoda startu za samochodem została w Polsce zarzucona, a wydźwigarka — jak dotąd — nie zyskała u nas prawa obywatelstwa, pominiemy tutaj rzeczy te całkowicie.

Lot ciągowy za samolotem, który służy jako środek szkolenia lub transportu szybowców (szczególnie dogodny), wreszcie jako odskocznia do wyczynów, umożliwiającą loty termiczne i burzowe także i z terenu płaskiego, sam w sobie zasadniczo jest nietrudny. Komplikuje się on jednak bardzo w ciężkich warunkach atmosferycznych, wymagając wysokiej klasy pilotażu nie tylko od pilota szybowca, ale i specjalnego wyszkolenia od pilota holującej maszyny motorowej. W szczególności wymaga on doskonałego zgrania obu pilotów oraz możliwości sprawnego ich porozumiewania się w powietrzu (najlepiej — przy użyciu specjalnego telefonu). Lot w „rzucającym” powietrzu uwarunkowany jest zastosowaniem specjalnej techniki pilotażu.

W ostatnich latach wykonano na całym świecie szereg olbrzymich przelotów na holu. Z polskich wymienić należy przedwyszystkierajd do Bukaresztu i do Państw Bałtyckich. Jednak prym w tej dziedzinie wiodą Sowiety, do których należy rekord lotu ciągowego. W Sowietach holowano też pociągi, złożone aż z 7 szybowców. W jednym wypadku przelot wykonały za samolotem P-5 3 szybowce bezogonowe. W początku r. 1936 pewien sowiecki pociąg szybowcowy wznosił się aż do granic stratosfery, osiągając wysokość przeszło 10 000 m. nad poziom morza! Wyczyn ten ma głębsze znaczenie, stanowi bowiem dowód, że już w chwili obecnej potrafimy wnieść szybowiec do zasięgu najwyższej termiki (dotychczas praktycznie jeszcze nie wyzyskanej), która — sądząc z sondazy aerologicznych — sięga 9 000 m. i nawet wyżej.

Doniedawna sądzono, że akrobacje są w szybownictwie rzeczą zbędną, jednak rozwój lotów wyczynowych w chmurach szybko skłonił do rewizji tego poglądu. Lot bez widoczności (w chmurach) nie byłby zbyt trudny przy odpowiednim wyposażeniu w przyrządy, gdyby powietrze w chmurach było dość spokojne. W rzeczywistości panują tam prądy częstokroć bardzo nierównomierne i gwałtowne, a dla stawienia im czoła potrzebna jest właśnie nauka akrobacji powietrznej i „ślepego pilotażu”.

Najprościej przedstawia się lot w prądach wymuszonych nad zboczem, polegający na lataniu wzdłuż grzbietu mniej lub więcej rozcią-

gniętymi „ścinkami”. Gdyby łańcuch górski był dość rozległy, można by tu mówić nie tylko o lotach długotrwałych, lecz i o przelotach.

Niewiele więcej skomplikowany jest lot na czołe burzy frontowej, o ile front posiada ciągły charakter i nie jest w stadium zamierania. Wtedy też możliwe jest pełne wykorzystanie istniejących warunków, a mianowicie zwiększenie szybkości przelotowej przez lot wzdłuż frontu. Klasycznym przykładem takiego wyzyskania możliwości był przelot B. Baranowskiego w r. 1934.

Jedyną trudność polega właściwie na uzyskaniu kontaktu z frontem. Nie istnieje ona, gdy dysponujemy samolotem holującym, który zawsze może zaciągnąć szybowiec na właściwe miejsce (tu jednak, jeśli front wyprzedził już punkt startu, wielką groźbę stanowią potężne prądy we wnętrzu obłoków burzowych oraz wiry powietrzne t. zw. „wałca burzowego”).

Najbardziej skomplikowany przebieg ma lot na termice, o ile oba szary prądów nośnych ułożone są w kształcie pojedynczych, porożrzucanych „kominów” lub „pęcherzy” termicznych. Tutaj pilot musi krażyć w każdym napotkanym prądzie wstępującym dla nabrania wysokości, poczem udaje się na poszukiwanie nowego źródła termiki. Lot taki, choć nader interesujący, odznacza się jednak małą szybkością „podróżną”.

Pewnym odmianom termiki właściwe są pola wznoszeń, ułożone w kształcie długich pasm. Tutaj żmudne krążenie odpada. W szczególności przy termice wiatrowej pasma te ułożone są na dziesiątki kilometrów w kierunku wiatru, co pozwalało w niektórych wypadkach na osiąganie szybkości przelotowych, mierzonych w linii prostej, ponad 120 km/godz! Nic dziwnego, że od dwóch lat rekordy przelotu (375 km. w r. 1934 i 504,2 km. w r. 1935) ustanowione są właśnie na termice wiatrowej, która zajęła dawne uprzywilejowane miejsce frontu burzowego.

PRZYRZĄDY POKŁADOWE

Zmysły ludzkie, wystarczające w pewnych granicach do kontroli lotu, muszą być uzupełnione specjalnymi instrumentami, które noszą nazwę przyrządów pokładowych.

Przyrządy te, których wielka ilość stanowi niezbędne wyposażenie każdego samolotu komunikacyjnego, czy też wojskowego, na szybowcu znajdują się w stosunkowo nieznacznej liczbie.

Ogół przyrządów, spotykanych na szybowcach, można podzielić na kilka grup:

- nawigacyjne,
- pilotażowe,
- specjalne.

Na szybowcach motorowych potrzebne są pozatem pewne aparaty do kontroli ruchu silnika (z braku miejsca powstrzymamy się tu od opisu ich zasady działania i budowy).

Do grupy pierwszej należy busola i derywometr, kontrolujące kierunek lotu w stosunku do ziemi.

Do następnej grupy zaliczają się: wysokościomierz, warjometr (który wykazuje szybkość pionową względem ziemi, a więc pozwala wykrywać prądy pionowe oraz mierzyć ich natężenie, o ile znana jest szybkość opadania szybowca względem powietrza), skrzętomierz, chylomierz podłużny i poprzeczny.

W grupie trzeciej umieścimy przyrządy pomiarowe specjalne (przeważnie rejestrujące), takie jak barograf, termograf (razem — termobarograf), szybkościograf, warjograf, meteorograf i t. p.

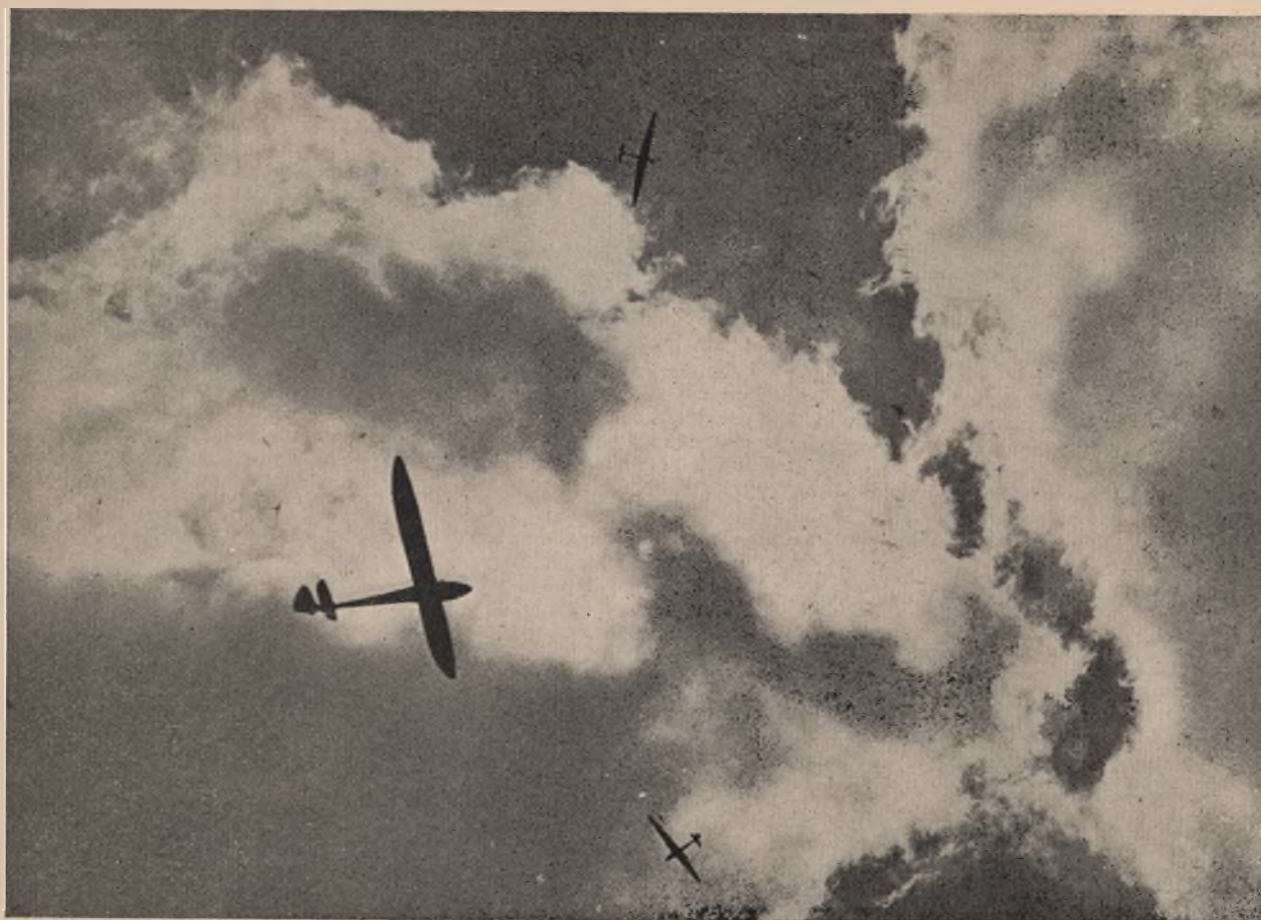
Z uwagi na konieczność „ślepego pilotażu” przy lotach chmurowych, znalazł zastosowanie t. zw. kontroler lotu, który jest połączeniem skrzętomierza, chylomierza poprzecznego i szybkościomierza. Wskazania tych trzech przyrządów wyznaczają nam położenie szybowca względem 3 osi obrotu: pionowej, podłużnej i poprzecznej.

Do wstępnych lotów szkolnych żadne przyrządy nie są potrzebne. W lotach wyczynowych niezbędna jest busola, wysokościomierz, szybkościomierz, skrzętomierz (połączony zazwyczaj z chylomierzem poprzecznym) i wreszcie warjometr, bez którego lot termiczny jest praktycznie niemożliwy.



Szybowce typu „Wrona”
w locie





Szybowce typu «Komar» w locie atmosferycznym pod śmigłosem nabierają wysokości

ZAWODY SZYBOWCOWE W USTJANOWEJ

Dnia 28 czerwca bieżącego roku nastąpiło w Ustjanowej otwarcie czwartych krajowych zawodów szybowcowych, których organizację przeprowadził major Bajan.

Otwarcia zawodów dokonał p. minister komunikacji Ułrych, który przybył do Ustjanowej w towarzystwie podsekretarza stanu Bobkowskiego i dyrektora departamentu lotnictwa cywilnego pułkownika Turbiaka.

Dzień ten wyłączono z programu normalnych zawodów i poświęcono treningowi zawodników. Wykonano około 20 lotów, przyczem w niektórych osiągnięto bardzo ładne wyniki: około 1.600 metrów ponad start, jeden z najdłuższych lotów, wynoszący około 5 godzin, wykonał generał Rayski.

Zawody szybowcowe w Ustjanowej trwały ogółem 14 dni. W konkurencjach brali udział następujący piloci: Antoni Kazimierz, Baranowski Bolesław, Brzezina Stanisław, Ciasła Tadeusz, Czarnecki Lucjan, Dudzik Kazimierz, Dyrgała Ryszard, Gliwiński Piotr, Grzeszczuk Władysław, Henneberg Zdzisław, Koziel Andrzej, Kwiatkowski Leopold, Majcherczyk Antoni, Mikulski Zbigniew, Oflierski Michał, Peterek Edward, Piątkowski Stanisław, Pleniewicz Kazimierz, Różański Jerzy, Smidowicz Bogdan, Szukiewicz Romuald, Szwarc Leszek, Szydlowski Wiktor, Urban Mieczysław, Waciorski Stefan, Wacnik Stanisław, Włodarkiewicz Andrzej, Włodarczyk Bronisław, Younga Marja, Żabski Zbigniew, Żurkowski Bronisław.

Tak więc poza jedną kobietą, słynną pilotką p. Yongą, na starcie znajdowali się sami mężczyźni, reprezentujący najwyższą klasę szybownictwa w Polsce a tem samem i w świecie. 17 zawodników wchodziło w skład ekipy L.O. P.P., poza tem zawodników zgłosił aeroklub warszawski, wojsko, harcerze, aeroklub gdański, aeroklub lwowski i t. d.

W zawodach brało udział 10 szybowców typu «S.G.-3», 7 typu «C.W.-5», 6 typu «Komar», poza tem szybowiec dwuosobowy «Mewa», pilotowany przez rekordzistę polskiego p. Oflierskiego.

Regulamin tegorocznych zawodów w Ustjanowej oceniał zawodników i sprzęt według sumarycznie osiągniętych punktowanych wyników. Najwyżej punktowane były przełoty, potem wysokość, najniżej żaglowanie na czas. Pierwszym 8 zawodnikom oraz konstruktorowi szybowca, na którym osiągnięto najlepsze wyniki, przypadły nagrody.

Liczba dopuszczonych szybowców wynosiła 31. Szybowce musiały być kadłubowe, produkcji krajowej, posiadające kartę rejestracyjną.

Punktowane zostały wyczyny równe lub lepsze, niż przełot 30 km, wysokość wzniesienia nad start 300 m, czas lotu dziennego 3 godziny, czas lotu nocnego 2 godziny. W jednym locie dopuszczona była punktacja tylko wysokości i przełotu lub wysokości i czasu.

Za ustalenie nowych rekordów polskich wyznaczone zostały oddzielne nagrody dodatkowe. Obecne rekordy są: przelot 210 km., wysokość nad miejsce startu 2.600 m., czas lotu 20 godz. 15 min., przelot do miejsca wyznaczonego i zpowrotem 27 km.

Zawody szybowcowe w bieżącym roku spełniły całkowicie nadzieje w odniesieniu do przelotów. Przelecano około 8.000 km., podwyższając krajowy rekord przelotów z 210 km. do 332 km. Również rekord wysokości został znacznie podniesiony i zbliżony do poziomu rekordu międzynarodowego, przekraczając 3.300 m. ponad miejsce startu.

W ogólnej klasyfikacji pierwsze miejsce zajął pilot z ekipy L. O. P. P. Zbigniew Żabski, który osiągnął blisko 1000 pkt., drugie miejsce przypadło kpt. Edwardowi Peterkowi, trzecie – pil. Bolesławowi Baranowskiemu.

W klasyfikacji za wykonane zadania dzienne pierwsze miejsce zajął pil. Romuald Szukiewicz, drugie – pil. Zbigniew Żabski, trzecie – kpt. Stanisław Brzezina.

Nagrodę p. ministra komunikacji za najlepszy przelot zdobył po raz drugi pil. Bolesław Baranowski przez swój przelot 332 km. Następnym co do długości był przelot pil. Zbigniewa Mikulskiego, wynoszący 226 km.

Puchar L. O. P. P. za lot na wysokość przypadnie albo okręgowi lwowskiemu L.O.P.P., albo też aeroklubowi lwowskiemu, w zależności od tego, czy obliczenia wysokości wykażą większą wysokość przelotu pil. Zbigniewa Żabskiego, czy też pil. Kazimierza Antoniaka.

Ogłoszenia wyników dokonał w dniu 13.VII b. r. prof. Łukasiewicz, przew. komisji sportowej zawodów wraz z kierownikiem zawodów mjr. Bojanem, w obecności plk. Doma, przedstawiciela Ministerstwa Komunikacji.

Prof. Łukasiewicz w imieniu prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P. podziękował wszystkim urzędom i instytucjom za pomoc, okazaną w organizacji zawodów i podkreślił hart zawodników, których wspólny wysiłek przyczynił się do bardzo poważnych rezultatów zawodów.



ROZWÓJ SZYBOWNICTWA NA SUWALSZCZYZNIE

W roku 1934 z inicjatywy komendanta placu rotmistrza Roykiewicza powstała Szybowcowa Sekcja Podoficerska garnizonu Suwałki. Do sekcji tej przystąpili wszyscy podoficerowie garnizonu, wpłacając składki po 25 groszy miesięcznie.

Sekcja ta organizacyjnie weszła w skład Koła Szybowcowego w Suwałkach.

Po zorganizowaniu sekcji przystąpiono natychmiast do prac, mających na celu wyszukanie odpowiedniego terenu do szkolenia praktycznego, zebrania odpowiednich funduszy na wykup tych terenów, wybudowania hangaru, schroniska szkolnego i budynków gospodarczych, a w pierwszym rzędzie na zakup sprzętu szybowcowego.

Dzięki wspólnym wysiłkom już w następnym roku, to jest w 1935, zakupiono szybowiec, a po długich poszukiwaniach znaleziono odpowiedni teren do szkolenia nad jeziorem Szelment. Po kilkakrotnych badaniach stwierdzono, że teren ten jest bardzo dobry, a nadaje się nie tylko do szkolenia szybowcowego, lecz również posiada doskonałe warunki do uprawiania sportów wodnych i zimowych. Na podstawie tej wystąpiono z wnioskiem o zatwierdzenie tych terenów, co niebawem zostało uskutecznione przez Ministerstwo Komunikacji.

Mając teren i jeden szybowiec własny, postarano się o wypożyczenie jeszcze trzech szybowców i przystąpiono do szkolenia praktycznego, które zostało poprzedzone kursem teoretycznym.

Kurs ten, instruowany przez pp. Kulę i Gliwińskiego, odbył się w warunkach prymitywnych, kursисти i szybowce pomieszczeni byli w stodołach, o wyżywienie nie mogło być odpowiednio zorganizowane. Jednak zawdzięczając wytrwałości tak instruktorów, jak i kursistów, kurs ukończyło z wynikiem pomyślnym 16 osób, w tym dwie przedstawicielki płci pięknej. W czasie szkolenia dokonano 1707 lotów w czasie 19 godzin 35 minut. Najdłuższy lot trwał prawie pół godziny. Zaznaczyć trzeba, że loty odbywały się na szybowcach typu «Wrona», a więc osiągnięcie tak długiego lotu na tym typie szybowca jest niezłym sukcesem.

Mając praktyczne potwierdzenie, że tereny szkolne są dobre, postanowiono nabyć je na własność. W tym celu wszczęto pertraktacje z właścicielami. Pertraktacje te były bardzo uciążliwe, gdyż właściciele gruntów albo nie zgodzili się na sprzedaż, albo też żądali mocno wygórowanych cen. W rezultacie jednak porozumienie nastąpiło, lecz tu nasunęły się trudności natury prawnej, gdyż niektórzy właściciele, nie posiadając uregulowanego tytułu własności, nie mogli rejentalnie gruntów tych sprzedać. Wobec czego wystąpiono z odpowiednim wnioskiem o wywłaszczenie tych gruntów na warunkach uprzednio umówionych z właścicielami. Wniosek wywłaszczeniowy, poparty przez władze wojskowe, został przez Urząd Wojewódzki akceptowany i obecnie grunty w ilości 20 ha przeszły na własność Koła Szybowcowego w Suwałkach.

Sekcja i koło, które wspólnie liczą ponad 1000 członków, nie mogli zebrać odpowiednich funduszy, aby wpłacić należność na grunta i wybudować hangar. To też zwróceno się do Podoficerskiego Komitetu Zbiórki na Lotnictwo Sportowe o pomoc materialną. Komitet wydelegował do Suwałk swych przedstawicieli w osobach: prezesa, starszego sierżanta Wojnickiego i skarbnika, starszego sierżanta Macesowicz-Majewskiego, którzy zbadali na miejscu wszelkie okoliczności dodatnie, jak i ujemne i po porozumieniu się

z komitetem przyznali dla Sekcji Podoficerskiej sębsydjum w kwocie 15.000 złotych. Mając tę kwotę, można już było nabyć niezbędne grunty oraz przystąpić do budowy hangaru.

W obecnej chwili majątek sekcji i koła przedstawia się następująco:

8 szybowców «Wrona – bis» (6 przydzielił Podoficerski Komitet Zbiórki na Lotnictwo Sportowe).

1 szybowiec «Czajka».

20 ha terenu szybowcowego (około 35 morgów).

Hangar o wymiarze 24x24 m.

Telefon (14 km od Suwałk).

Poza tem inny sprzęt na szybowisku do szkolenia szybowcowego i uprawiania sportów wodnych—2 liny startowe, anemotechnometr, łódki i t. p.

Jak widać z tego krótkiego zestawienia, wysiłek był duży i korzystny. Mówiąc o rozwoju szybownictwa na terenie Suwalszczyzny, nie można przemilczeć osób, które wiele trudu i starań poświęciły dla tegoż rozwoju.

Inicjatorem założenia Koła Szybowcowego, a następnie Sekcji Podoficerskiej, jak już wyżej wspomniałem, był rotmistrz Roykiewicz. Dzięki jego staraniom szybownictwo suwalskie posiada największą ilość członków w całej Polsce i z dnia na dzień stale ilość ta wzrasta.

Duszą szybownictwa jest niezmordowany dr. Władysław Żbikowski, który nie licząc się ani z czasem, ani z trudem, ani z kosztami stale osobiście załatwia wszelkie formalności, które niejednokrotnie są bardzo uciążliwe i wymagają dużej cierpliwości. Zawdzięczając jego staraniom i zapobiegliwości szybownictwo na Suwalszczyźnie doszło do obecnego stanu posiadania, a ma czem się pochwalić, gdyż w bardzo krótkim czasie o własnych siłach rozpoczęło szkolenie i obecnie posiada pokaźny majątek wartości około 40.000 złotych.

Z grona podoficerskiego wielu poświęciło dużo czasu i pracy tej dziedzinie, jak na przykład starszy sierżant Wasilewski, starszy wachmistrz Kłosiński, starszy wachmistrz Wędkowski, wachmistrz Brzeńs i inni.

W obecnej chwili sekcja zamierza przystąpić do budowy schroniska szkolnego nad jeziorem Szelment, to jest na własnych terenach, które na przestrzeni około 400 metrów dotykają do jeziora. Schronisko to będzie tak postawione, aby spełniać mogło dwa zadania, pierwsze to pomieszczenie dla szkoły szybowcowej, drugie – aby mogli z niego korzystać i podoficerowie, którzy bęą pragnęli w pięknej okolicy spędzić swój urlop, czy też w czasie wędrowki turystycznej wypocząć i tanio pożywić się. Chociaż w tej chwili sekcja posiada jedynie drzewo na budowę oraz plany schroniska, a niema natomiast pieniędzy na robociznę i inne wydatki budowlane, lecz nie traci fantazji i twierdzi, że schronisko takie wybuduje. Uporci zawsze swe cele osiąga, jeżeli tylko nad wszelkimi przeszkodami i trudnościami przechodzą do porządku dziennego. A że suwalskie szybownictwo posiada takich uparciuchów, to wiele osób mogło się o tem przekonać. Wyrzucisz ich drzwiami, pa-trzysz, a oni oknem włożą i rady nie dasz—musisz ustąpić mimo własnej woli. Takim to sposobem szybownicy ci wojują i dobrze na tem wychodzą, to tak szeregi ich, jak i majątek powiększa się dla dobra kraju.

W bieżącym roku był zorganizowany kurs teoretyczny, który ukończyło 29 osób, a od 10 lipca został uruchomiony kurs praktyczny. Te krótkie słowa niechaj posłużą innym za przykład, że wspólnym wysiłkiem dokonać można wielu pożytecznych rzeczy dla dobra kraju i społeczeństwa.

Szurpit Stefan, starszy wachmistrz

SZYBOWNICTWO W SZKOLE DLA PODOFICERÓW W BYDGOSZCZY

Niechaj wieści o szybownictwie przy Szkole Podchorążych dla Podoficerów w Bydgoszczy coraz szersze zataczają kręgi! Niechaj browurowe loty naszych pilotów szybowcowych porwają w objęcia skrzydeł coraz większe zastępy młodzieży i unoszą ich w przestworza! Chlubna praca p. majora Chudzikiewicza Antoniego, naszego prezesa Sekcji Szybowcowej, twórcy młodych skrzydeł przy naszej szkole, który jak czuły ojciec ciągle się opiekuje swoim dorobkiem i który zapewne już niedługo od nas uleci, jak jego ukochana «Wrona», «Czajka», «Podchorąży», «Lech», lub inny «ptak» z łódzkiej wyżyny – nie pójdzie na marne.

– On uleci zapewne na wyższe stanowisko, lecz nie zapomni zostawić po sobie godnego zastępcy, a jego posłać pełna życia i zapału do pracy zawsze nam będzie przyświecać. Będziemy zawsze tymi, jakimi on chciałby nas mieć i widzieć w przyszłości.

Tak krótko nasza Sekcja Szybowcowa istnieje (zaledwie czwarty rok), a tak wiele się o niej mówi i pisze. Nasze skromne artykuły znalazły już niejednokrotnie gościnę w prasie, bo przecież już tyle razy widniały na kartach, bądźto «Ilustrowanego Kurjera Codziennego», bądźto «Polski Zbrojnej», a także w wielu innych czasopismach chętnie, z pełnym zrozumieniem były drukowane. Prócz tych skromnych, a tak bardzo cennych rozgłosów, które niewinny i posłuszny papier roznosi po całej Polsce, a nawet i poza jej granicami, nie szczędzmy także żywego słowa, mającego również wielkie znaczenie w propagowaniu szybownictwa.

Przyznać należy, że prócz szlachetnych wyczynów naszych wychowanków w Sekcji Szybowcowej przy naszej szkole – propaganda nie zasypia, lecz głośzą ją w miarę możliwości wszyscy, którzy doceniają ideę młodego lotnictwa polskiego.

Od paru dni na dziedzińcu naszej szkoły zaroilo się od mundurów różnych barw najrozmaitszych rodzajów broni. To kandydaci, najmłodsi podoficerowie, zjechali się z całej armii Państwa polskiego, aby w tym roku próbować sił przy zdawaniu egzaminów wstępnych.

Na dziedzińcu naszym praca aż kipi. Ciekawe i wrażliwe uszy i oczy zgromadzonych tu i ówdzie, oraz przechadzających się energicznym krokiem kandydatów, mogą dowoli nakarmić się tem, co ich tu spotkało. Widok na naszym dziedzińcu szkoły jest niezwykle piękny: okazałe mury gmachu naszej szkoły okala «lasek» cicho szemrzących sosenek. Od strony zachodniej, tuż przy ulicy Gdańskiej, między rzadkimi sosenkami tułają się nisko nad ziemią wiecznie zielone świerki, a obok nich w miłym nieladzie porozrzucane, bezustannie coś szepczące, okryte szaro-białą wiosenną korą, brzozy. Poza temi wspaniałymi murami gmachu, od strony północno-zachodniej, to «gniazdo orłów bydgoskich», uwite przez Wielkiego Wodza, otacza łagodnym łukiem milczący bór sosnowy.

Czytelniku cierpliwy! Wplotłem do tego artykułu ten realny opis rejonu naszej demokratycznej instytucji, jaką jest bydgoska szkoła, nakszeliłem w prostych słowach ten epizod przyrody, odbiegając nawet nieco od tematu, dlatego, byś z większym zainteresowaniem mógł oczyma wyobraźni oglądać nowy, tak rzadko jeszcze dotąd spotykany w innych garnizonach naszej armii, jako też w innych ośrodkach sportu, tak miły dla oka każdego przybysza widok. Jest nim właśnie tak zwana chwiejnica (szybowiec na odpowiednich przyrządach umieszczony w powietrzu na którym nowicjusze, przyszli piloci, odbywają wstępne przeszkolenie).

Wielu z kandydatów nigdy jeszcze nie widziało tej fan-

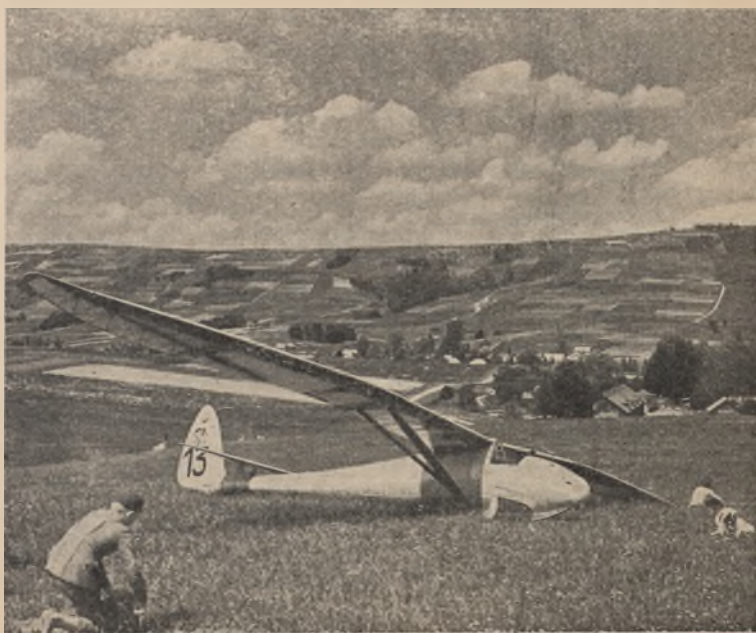
tasycznej maszyny. Wstrzymując krok przypatrywali się oni, jak brać podchorążacka wykonywała na niej piękne, klasyczne ruchy.

Nie ulega wątpliwości, że ci najmłodsi wychowawcy wrażliwej duszy żołnierza, (o wielu z nich to przyszli oficerowie), gdy rozbiegą się po najdalszych zakątkach Polski, głosić będą ideę uprawiania, tego cennego i szlachetnego sportu, jakim jest młode szybownictwo. Oni to, będąc na terenie naszej szkoły, żywo interesowali się szybownictwem chętnie słuchali objaśnień i wskazówek swoich kolegów. Zatem bardzo pożyteczna i żywa propaganda z ust ich popłynie blisko i daleko – hen na odległe kresy rozległej Ojczyzny naszej, by tam wcześniej, czy później rzucone ziarna poczęły na odpowiednio pulchnej ziemi polskiej kiełkować, a z czasem wydały obfite plony, tak niezbędne dla naszej wielkiej Polski.

Siewców tego ziarna musi się dużo zrodzić w naszym społeczeństwie. Niechaj każdy dobry syn Ojczyzny, czem może przyczyni się do rozwoju lotnictwa polskiego! Niechaj każdy obywatel i obywatelka Polski nie szczędzi starań, by wszelkimi siłami dokładać «pióro» do «pióra» na budowę jak najliczniejszych skrzydeł płatowców polskich! Niechaj warkot motorów, wirujących w przestworzu «ptaków stalowych» będzie najmielszą symfonią dla ucha każdego Polaka. I niechaj każda matka – Polka swojej ukochanej dzieciny, będącej jeszcze w kołysce nuci piosenkę o tych «nowoczesnych skowronkach», które od niedawna w młodej Polsce ujrzaly światło dzienne.

Co do nas, to my nie próżnujemy, lecz prócz tego, że świecić będziemy przykładem, ujawnionym w czynach, będących tak olbrzymim czynnikiem budowy każdego gmachu, nie będziemy szczędzić pióra, ani żywego słowa, którego wartość nie jest nam obca, lecz przy każdej sposobności teraz i po opuszczeniu murów szkolnych uświadamiać będziemy najmłodsze pokolenia, o wartości lotnictwa, oraz poprzedzającego je szybownictwa polskiego. Szybownictwo bowiem jest najbardziej tanim, dla każdego dostępnym, przyjemnym i pożytecznym sportem, do którego tak chętnie garną się całe rzesze młodzieży polskiej bez względu na wiek i płeć. W cieniu tych młodych skrzydeł, pod które wielu pragnie się schronić, każdy zaznać może największej rozkoszy i osłody życia.

Ziemia Stefan, podchorąży



Lotnisko szybowcove w Ustjanowej



Starszy sierżant
Wojniak Stanisław,
Prezes Podlaskiego Ko-
mitetu Zbiórki na
Lotnictwo Sporto-
we

12.I.1935 — 31.V.1936

Te daty w tytule to zamknięta przestrzeń w czasie. Okres kilkunastu miesięcy. Napozór nic nie znaczące cyfry, a jednak okres ten zawiera w sobie piękny owocny wysilek. Tem piękniejszy, że nie ujęty w karby przymusu, a dobrowolny. Społeczeństwo przeżywa okres pewnego zobojętnienia na rzeczy stojące poza myślą o codziennym chlebie, o codziennych troskach, o kryzysie. Żyjemy wydaje się napozór tylko troską jak związać koniec z końcem, jak przetrwać. Mówię, że napozór i to jest prawda. Bo gdy stworzymy sobie jakąś ideę, jakąś myśl przewodnią, to wówczas znika apatia, znika troska o żołądek i całkowicie pochłania nas myśl, aby jaknajszybciej, jaknajofiarniej – ideę naszą zrealizować, myśl naszą ubrać w realne szaty.

Taka idea, taka myśl powstała w korpusie podolicerskim w dniu 12 stycznia 1935 roku. Przypominam sobie z jaką zdecydowaną wolą, jak entuzjastycznie przyjęliśmy do wiadomości i odczytaną rezolucję, chociaż ta rezolucja w czyn wprowadzona nie usuwała trosk życia codziennego, nie znosiła kryzysu gospodarczego. Przeciwnie. Wprowadzona w czyn nakłada na nas obciążenia materialne. Nikłe, ale przy innych dość poważne.

Już ciężiej nam przyszło rozstać się z myślą, że efekt naszej rezolucji nie da nam tego co było naszą podniętą przy uchwalaniu uchwały. Nie da nam zwycięstwa w Challenge'u 1936 r. o czym marzyliśmy wszyscy w dniu 12 stycznia. Żołnierz da wszystko z siebie, jeżeli wzamian za to uzyska dla swych trudów, dla ofiar – zwycięstwo. Z chwilą, gdy challenge został zniesiony, a nasza ofiarność miała być skierowaną ku innym celom, znacznie przerastającym zwycięstwo w kilkunastodniowej imprezie challenge'owej, wówczas wydało się nam, że poparcie rozbudowy lotnictwa sportowego, jest czemś, co możliwości uzyskania zwycięstwa odsuwa na dalszy plan. Zawachaliśmy się.

Temu wahaniu przypisaliśmy odmówienie poparcia naszej akcji przez 17 pułk piechoty, 74 pułk piechoty, 20 ułanów

i 13 pal. Odmówili oni wpłacania składek na rzecz lotnictwa sportowego. Uważali, że lotnictwo sportowe to sprawa której poparcie nie do nas należy. Oddali uchwalone przez siebie na challenge kwoty na inne cele. Może równie szlachetne, może równie dla Państwa niezbędne, ale z ogółem nie paszli. Poszli swoją drogą. Taki był pierwszy odruch wahania.

Reszta wytrwała. Uznała, że popieranie lotnictwa sportowego jest rzeczą wielką, jest zadaniem godnym poparcia żołnierskiego. Lotnictwo sportowe, nie odbiega niczem od lotnictwa wojkowego. Jest równie potrzebne, jak to, które wojsko chrzci mianem lotnictwa bojowego. Dlatego, wielką i niezaprzeczoną dla rozbudowy lotnictwa wojkowego oddał przysługę korpus podolickerski, fundując eskadrę sportową. Takim bowiem efektem końcowym zakończyła się nasza akcja. Przysłowie mówi, że nie początek stanowi o wartości pracy, ale jej zakończenie.

Praca nasza trwała prawie siedemnaście miesięcy. W ciągu tego okresu przeżywalismy chwile radości i chwile drobnych wprowadzie, ale momentów mniej radosnych.

Jeżeli zacznę od tych smutnych, aby później mieć możliwość zakończyć na weselszych, to muszę zacząć od najgłębszego wahania, od momentu, kiedy do nas dotarła wieść, że challenge'u nie będzie. Gdyśmy tę wieść otrzymali, gdy znikło z przed oczu zwycięstwo jakieśmy sobie wszyscy obiecywali w r. 1936, gdy znikła nadzieja, że być może «nasz» aparat pilotowany wprawną ręką podolickiego pierwszy przeleci linię mety – to wówczas pierwszym pytaniem jakieśmy sobie postawili, było, a co teraz? Co będzie z naszą uchwałą, co będzie z naszymi nadziejami, co będzie z naszą zamierzoną akcją, czy ma się spalić na panewce, czy ma przejść do historii uchwał, które z entuzjazmem, przez jednogłośnie podniesienie rąk są uchwalone, aby nigdy nie wejść w życie, aby nie przynieść realnego pożytku?

Drugim pytaniem jakieśmy sobie postawili, to było pytanie, jak przyjmie tę wieść ogół podolickerski. Przecież tak jak my w zarządzie, tak i cały ogół myślał o zwycięstwie, marzył o tryumfie płatowca pilotowanego przez podolickiego w turnieju challenge'owym. Najgorzej trapiła nas myśl, aby nasza akcja, o której pisała cała prasa, o której mówiło całe społeczeństwo nie stała się przystawionym słomianym ogniem.

Wówczas w tem wachaniu przyszedł nam z pomocą kochany nasz «Wiarus». Na jego łamach rzucona została myśl, aby uchwałę naszą zrealizować z korzyścią dla lotnictwa sportowego. Redaktor pan Szmagier rzucił tę myśl. Jemu mamy do zawdzięczenia wszystko co potem nastąpiło. Gdyby nie on, to kto wie, czy nasza uchwała nie stałaby się martwą literą. Należą się Redaktorowi Szmagierowi słowa najgorętszej podzięk, za to, że nie wahał się, ale znalazł myśl, którą w czyn wprowadziliśmy.

Teraz już łatwiej poszło. Przedewszystkiem znikła wahanie. Korpusy podolickerskie wyraziły zgodę na zmianę szyldu naszej akcji. Za poparciem przyszły składki. Uchwała weszła w życie, a co najważniejsze otrzymała środki na zrealizowanie. Myśl rzucona nabrała cech realnych, szła nasza idea ku zwycięstwu.

W miarę gromadzenia się środków, powstawały koncepcje w jaki sposób najlepiej będziemy mogli uchwały korpusów podolickerskich zrealizować. Nakazywały nam one zakupić samoloty w liczbie 20 i ufundować stypendjum. Zakupić 20 samolotów nie byliśmy w stanie, gdyż nie chcieliśmy dać lotnictwu samolotów bez silników, a na zakup silników do 20 samolotów trzeba było znacznie większych środków. Obawialiśmy się także, że ewentualna ob-

nizka poborów może wpłynąć ujemnie na wpływy kasowe.

Krawiec tak kraje, jak mu materji staje. Liczyliśmy, że końcowy efekt kasowy będzie się mógł urzeczywistnić w sumie ok. 300.000 zł, biorąc nawet pod uwagę ewentualne wstrzymanie składek przez któryś z korpusów. Na szczęście wstrzymania wpłat nie było. Nastąpiło tylko pewne rozłożenie tych wpłat na większą ilość rat. Po przejściu tego krytycznego, że go tak określe, okresu, wiedzieliśmy już na czem stoimy.

Wówczas to powstała myśl, godna urzeczywistnienia w ramach naszego hasła «Uczmy się latać». Postanowiliśmy stworzyć coś takiego, coby umożliwiło nam wszystkim uczcić pamięć zmarłego Wodza w pierwszą rocznicę Jego śmierci. Zdawaliśmy sobie bowiem sprawę z tego, że zakończenie naszej akcji przypadnie na miesiąc maj 1936 roku.

Najlepszym rozwiązaniem tego zagadnienia, było ufundowanie samolotów, któreby wchodziły w skład eskadry noszącej nazwę: Eskadra Imienia Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego. I tak się stało. W tak piękny sposób daliśmy wyraz uczuciom, jakie żywimy dla Twórcy naszego państwa.

Sama eskadra nie wyczerpywała jednak naszego hasła. Aby być pilotem, nie wystarczy mieć samolot. Trzeba umieć tym samolotem kierować, trzeba umieć latać. Stąd zrodziła się myśl, aby zorganizować ośrodek szkolenia szybowcowego. Był taki. Sekcja szybowcowa podoficerów w Suwałkach. Zwrócili się do nas o pomoc. Wystaliśmy tam dwóch naszych członków zarządu, aby się przekonali, czy warto pomóc i czy trzeba. Pieniądze jakimi dysponowaliśmy nie były nasze. Należało więc ostrożnie nimi dysponować. Okazało się, że sekcja szybowcowa w Suwałkach powinna być poparta. Udzieliliśmy jej subwencji w kwocie 15.000 zł. Temi pieniędzmi daliśmy możność rozbudować pożyteczną dla lotnictwa placówkę.

Istnieje w kraju kilkadziesiąt ośrodków szybowcowych, które nie posiadają dostatecznej ilości sprzętu szybowcowego. Na prośbę L. O. P. P. postanowiliśmy zakupić 20 szybowców. W zamian za to uzyskaliśmy od L. O. P. P. możność wyszkolenia w ośrodkach, wymienionych w numerze 18 «Wiarius», 200 kandydatów podoficerów. Kandydaci korzystają z szeregu ulg, których nie uzyskują kandydaci innych organizacji.

Pragnąc trwale przyjąć z pomocą lotnictwu sportowemu, uważaliśmy, że będziemy zgodni z ogółem podoficerskim, jeżeli ufundujemy stypendjum dla syna podoficera zaw., któryby się chciał poświęcić studjom lotniczym na wydziale lotniczym politechniki warszawskiej. Stypendjum to kosztować będzie 30.000 zł. Odsetki od tych pieniędzy muszą dać korzystającemu z nich możliwości poświęceniu się studjom, bez oglądania się na troski materialne. Konkretnie otrzyma to stypendjum po szczegółowym przestudiowaniu wszelkich danych potrzebnych w takim wypadku — co będzie miało miejsce na jednym z posiedzeń komitetu redakcyjnego.

Takby się przedstawiała sprawa z naszego, to jest z komitetowego punktu widzenia. Pozostaje jeszcze do omówienia, jak się przedstawiało zainteresowanie się naszą pracą przez ogół podoficerski.

Niestety nie było ono takim, jakim być powinno. Koledzy uważali, że wystarczy jak dadzą pieniądze. Poza tem jest wybrany komitet, to niech się głowi co z temi pieniędzmi zrobić. Jeżeli były zainteresowania, to szły one raczej

w innym kierunku. Zwracano się do nas o poparcie takich rzeczy, jak sport spadochronowy. Idea godna najwyższego poparcia. Ale wykraczająca poza nasze możliwości. Zwracano się do nas o poparcie studjów na wydziale chemicznym. Znow musieliśmy odmówić, bo to niema nic wspólnego z poparciem lotnictwa sportowego. Wprawdzie poparliśmy tę sprawę, ale nie z naszych pieniędzy. Dał te pieniądze L. O. P. P.

Usiłowano nas nakłonić, abyśmy część pieniędzy poświęcili na obronę Państwa. Odpowiedzieliśmy, że akcja nasza właśnie w tym kierunku idzie, aby wzmocnić obronność Państwa, ale przez rozbudowę lotnictwa sportowego, a nie przez zakup armat, czy czołgów. Zwracały się do nas organizacje cywilne o poparcie dla swych organizacji lotniczych. Niestety z braku środków nie mogliśmy im przyjść z pomocą.

Zrobiliśmy wiele przez stworzenie naszej fundacji lotniczej. Dlatego wydaje mi się, że milczenie ogółu w ciągu trwania akcji przez ogół rozpoczętej i finansowej, powinno było stworzyć atmosferę zainteresowania, atmosferę życzliwego współdziałania. Takiej nie było. Niema nic gorszego, jak praca nad czemś w zupełnej prawie ciszy, bez krytyki, bez względu na to czy byłaby ona dodatnia, czy ujemna. A ukazywały się przecież artykuły na temat naszej akcji, były enuncjacje wysokich dostojników. Wspomnę wypowiedzenie się na ten temat pana gen. Berbeckiego. Z kolegów nikt.

Napisałem o tem nie dlatego, aby akcji tak pięknie zakończonej dodać smutnych refleksyj. Przeciwnie. Powiem, że piękniej się ona zakończyła, aniżeli każdy z nas sądził. Napisałem to zakończenie dlatego tak, że prawie każdą naszą akcją spotyka brak zainteresowania. Powinniśmy z tem skończyć. Każda nasza akcja musi mieć nie tylko solidarne poparcie finansowe ogółu, ale ponadto musi ją otaczać żywe zainteresowanie od początku do końca.

Najpiękniejszą stroną naszej akcji, jest to, że znalazła ona naśladowców wśród społeczeństwa. Niech to nam dodaje bodźca na przyszłość. Naczelnny Wódz w swem przemówieniu jakie wygłosił w dniu 9 maja stwierdził, że jesteśmy gotowi do pozaregulaminowego, do nadprogramowego wysiłku. Jest to najwyższa pochwała, jaką może otrzymać żołnierz z ust swego wodza, niech ta pochwała doda nam bodźca. Niech spotęguje naszą ofiarność, niech doda nam sił dla wysiłków jakie będziemy podejmowali w przyszłości.

Wojnicki, st. sierż.



Komitet redakcyjny «Wiarius» na tle samolotu «Wiarius»

SILNE LOTNICTWO— TO SILNA POLSKA

Nasz nieśmiertelny Wódz, Marszałek Józef Piłsudski, wyrzekł te słowa:

«A jednak jest żywioł nie boski, lecz ludzki i może dlatego człowiek tak go szanuje.

Specjalnie człowiek nie chce szanować największej potęgi swego żywiołu: pracy zbiorowej, chociaż ta właśnie największe cuda tworzy».

Marszałek Piłsudski podkreśla, że praca ludzkich mózgów, serc i mięśni, to żywioł, pochodzący od ludzi i dlatego też ludzie go szanują, ale nie potrafią uszanować największej potęgi tego żywiołu, to jest pracy zbiorowej, przez którą największe cuda stwarzać można. A że tak jest, świadczy o tem zbiorowy wysiłek całego narodu, kiedy Polska uzyskała wolność, okupioną krwią niezliczonych naszych bohaterów. Jednakowoż, mimo zdobytej niepodległości, pomysłowość państwa jest w dużej mierze uzależniona od nas i tej pracy zbiorowej. Dlatego pierwszym naszym obowiązkiem jest wyteńczyć wszystkie siły do sumiennego pełnienia swoich obowiązków i zarazem łączyć się, gdzie tego zaistnieje potrzeba, by wspólnymi siłami coraz bardziej powiększać potęgę państwa, a tem samem i szczęście obywateli.

Żaden rząd na świecie, żadne, chociażby najidealniejsze państwo, nie jest w stanie podolać wszelkim potrzebom, jeżeli nie znajdzie poparcia całego społeczeństwa.

Odrodzona Polska, ażeby na polu gospodarczem nie pozostać w tyle za innymi państwami, które oddawna istnieją i stale się wzmacniają, zaprzęga do wytężonej pracy wszystkie warstwy naszego narodu. Oczywiście, że i korpus podoficerski nie mógł być pominięty; na zew potrzeb wspólnego dobra wprzągnął się samorzutnie w to jarzmo z poczucia osobistego i zrozumienia sprawy. Nie jednostki, ale całe społeczeństwo powinno przejąć się do głębi potrzebami naszego kraju, aby wspólnym wysiłkiem i ofiarnością dojść do zamierzonego celu.

Do tego zamierzonego celu w dużym stopniu przyczynia się podoficer polski. To też nie od rzeczy więc będzie na tem miejscu choć pokrótce zobrazować wysiłki i pracę podoficera w odrodzonej Polsce, który stara się zostawić dalszym pokoleniom swoimi czynami żywy pomnik ofiarności i poświęcenia.

Wiadomo jest szerszemu ogółowi, że w składkach na towarzystwo budowy szkół, szkoły polskie zagranicą, ociemniałych, sieroty, Ligę Morską i Kolonialną, Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej i wiele, wiele innych, bierze dobrowolny udział podoficer, zaś najbardziej widowym

znakiem jest ofiarność na polu lotnictwa. Kiedy w roku 1932 ś. p. Żwirko i Wigura, uczestnicy zawodów lotniczych, urządzonych przez Niemców, osiągnęli pierwsze miejsce—zdobywając jednocześnie sławę dla skrzydatego wojska polskiego, podoficer od razu pomyślał o utrzymaniu tej sławy i zdobytego pucharu, o który będą zmagać się liczne państwa w dwóch następnych latach. Postanowił w tym celu ufundować dwa samoloty o wysokiej wartości. Myśl ta została w szybkim tempie zrealizowana, gdy zebrano na ten cel kwotę 187 tysięcy złotych. Kiedy nadszedł czas ponownej rywalizacji lotniczej, były też gotowe owe samoloty podoficerskie, przydzielone wybitnym podoficerom-lotnikom. Licznym maszynom, biorącym udział w zawodach, zawróciły też maszyny podoficerskie, a na nich piloci: starszy sierżant Balcer i plutonowy Buczyński. Nadzieja nie zawiodła—zwycięstwo nasze, a puchar po raz drugi zdobyty przez polskich lotników. Jakkolwiek podoficer na podoficerskim samolocie nie zdobył pierwszego miejsca, wykazał jednak dużą sprawność i wartość osobistą, jak również i wartość maszyny, zdobywając jedno z czołowych miejsc na przelocie 30 konkurentów.

Oliarność nie poszła na marne, a odwrotnie—przyczyniła się do podniesienia sukcesów lotnictwa polskiego.

«Zwyciężyć i spocząć na laurach, to kłeska» — J. Piłsudski.

Czy więc podoficer po owym głośnie zwycięstwa spoczął na laurach? — Nie, przystępuje do dalszej akcji, do akcji budowy następnych samolotów, które miały brać udział w Challenge'u w roku 1936, dając tem samem dowód stu-procentowego zrozumienia obowiązku obywatelskiego wobec naszego wojska i lotnictwa polskiego.

Chociaż ze zrozumiałych powodów Polska rzekła się dalszego organizowania zawodów lotniczych, podoficer pozostał na swoim stanowisku i zebraną kwotę przekazał na lotnictwo sportowe, aby w ten sposób przysporzyć większy zastęp wyszkolonej rezerwy. Nie tak bowiem dawno jeszcze lotnictwo wojskowe rozporządzało bardzo skromną cyfrą lotniczej rezerwy. Rezerwa ta jednak zdnia na dzień się powiększa i powiększy się jeszcze znacznie dzięki korpusowi podoficerskiemu. Osiem samolotów R. W. D. 13, które zakupili podoficerowie, są przeznaczone wyłącznie do szkolenia nowych pilotów.

Oliarny ten czyn podoficera polskiego niech obudzi w sercach i umysłach całego społeczeństwa «święty ogień zapалу, który nie gaśnie». Podoficer dał przykład społeczeństwu, co może zdziałać wspólny — zbiorowy wysiłek, oraz na tym przykładzie wykazał najlepsze zrozumienie potrzeby obrony państwa. Wróg nasz musi się załamać, widząc silne lotnictwo polskie, a tem samem i silne wojsko. Do dalszej akcji ofiarnej wzywa krew braci za nas przelana, woła głos pokoleń całych. Pamiętajmy, że żywioł to nie boski, a ludzki i od nas wszystko zależy.

Małcipan Stefan, plutonowy

KU RADOŚCI I SERC POKRZEPIENIU

«.ażeby wysiłek podoficerów przerodził się w jeden wielki, potężny i żywiołowy odruch całego Narodu. Niechaj Polska pokryje się siecią lotnisk, niech od Tatr po Dźwinę, od Bałtyku po Zbrucz niebo polskie pokryje się samolotami. Niechaj szum skrzydeł i warkot motorów będzie najpiękniejszą muzyką dla uszu Polaka. Jest to potrzebne dla Polski, dla Jej potęgi i Jej chwały».

Te oto krótkie słowa—wyrzeczone przez starszego sierżanta Wojnickiego do Naczelnego Wodza, wobec Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i wysokich dostojników pań-

stwowych — dobitnie charakteryzują cel, jaki przyswieceł korpusowi podoficerów zawodowych, fundującemu I eskadrę szkolną im. Marszałka Józefa Piłsudskiego.

Jeżeli teraz weźmiemy, że Naczelnny Wódz przemawiając do podoficerów powiedział: «Aby dokonać tego wysiłku, który dziś w tej konkretnej formie oglądamy, musieliście napewno wyrzec się najrozmaitszych rzeczy w swoim życiu», a dalej znów stwierdził, że: «...wszystkie wielkie rzeczy i dobre rzeczy powstają ofiarnością, tylko wysiłkiem moralnym, tylko wyrzeczeniem się tego, co na pierwszy rzut oka w przeciętnych normalnych warunkach człowieka najbardziej pociąga, najbardziej jest miłe, najbardziej przyjemne» — to otrzymamy najbardziej autoratywne stwier-

zenie, że, stosownie do celu i wysiłek był nie mniejszy. Z jednej więc strony cel, o z drugiej wysiłek – stworzyły czyn, który imię podoficera polskiego postawił na jednym z pierwszych miejsc wśród tych, którzy czynem, a nie pustą frazeologią, dorzucają cegiełki pod budowę wojskowe i moralnej potęgi Rzeczypospolitej.

Stwierdzając to dziś, nie mamy na myśli próżnej pychy, lecz chcemy zadokumentować, że podoficer polski, mierzony doniedawna miarą podoficerów zaborczych, mrówczą swą i cichą codzienną pracą, składaną dla dobra i chwały Ojczyzny, dąży wytrwale do osiągnięcia wśród społeczeństwa należnej oceny, godnej podoficera wojska narodowego.

Chcemy, by społeczeństwo karmione defetystyczną literaturą w rodzaju «Żołnierzy» Rudnickiego, lub scenami filmowymi, parodującymi życie i działalność podoficera polskiego – usłyszało właściwe imię, ujrzało prawdziwe jego oblicze.

Chcemy, ażeby podoficer polski, ten bezpośredni nauczyciel i wychowawca tysięcy młodych obywateli, wypełniających swój pierwszy i najzaszczytniejszy obowiązek, był nie tylko znany przez społeczeństwo, ale by w społeczeństwie tem posiadał szacunek i miłość głęboką.

Chcemy, by codzienna praca podoficera oraz jego stosunek do zagadnień ogólnospołecznych i do współobywateli – były znane społeczeństwu w formie właściwej, w formie ilustrującej dobitnie zrozumienie przez nas zajmowanego stanowiska, jak i ciężących na nas, z tego tytułu, obowiązków.

Prasa codzienna i periodyczna, wyrazicielka właściwej opinii społeczeństwa, coraz częściej poświęca uwagę tej różnicy, jaka cechuje podoficera polskiego w stosunku do utartych poglądów, wyrosłych na tle obserwacji podoficerów byłych wojsk zaborczych. Coraz częściej, tu i owdzie, dają się słyszeć szczerze słowa uznania, kierowane pod adresem podoficerów, pod adresem ich pracy codziennej i społecznej.

Otóż odosobnione narazie te słowa, czy głosy – są pierwszymi jaskółkami na horyzoncie zarysowujących się poglądów społeczeństwa na prawdziwe oblicze korpusu podoficerskiego. A chociaż wiemy, że jedna jaskółka wiosny nie czyni, to jednak fakt coraz częstszy się ich ukazania zwiastuje nam zapowiedź zmiany w dotychczasowych, błędnych zapatrywaniach, zwiastuje nam lepsze jutro we wzajemnych stosunkach ze społeczeństwem.

Jeżeli więc nieraz dotknięci nadmiarem gorczy, wpływającej z niewłaściwego traktowania podoficera, zaczęliśmy poddawać krytycznym rozważaniom nasz serdeczny stosunek do współobywateli, jeżeli czasem padły gorzkie słowa, azali iść z otwartym sercem do tego społeczeństwa, które przez jednostki nie szczędzi nam gorzkich «pigulek»; to wspominając na wyższe nakazy ścisłego współżycia wojska ze społeczeństwem nie zrażamy się żadnymi przeszkoami, a dążymy wytrwale do raz wytkniętego sobie celu.

Kolejno, etapami, krok za krokiem idziemy naprzód. Idziemy etapami obliczonemi nie na chwilowe efekty, lecz systematycznie, po wojskowemu, ugruntowując mocno każdą osiągniętą pozycję.

Pogłębianie wykształcenia ogólnego, usprawnianie organizacji wewnętrznej, zapewnianie samokształcenia i samowychowania, należyty stosunek do podkomendnych, udział i współpraca w organizacjach społecznych, pełne taktu i godności zachowywanie się w stosunkach wewnętrznych i zewnętrznych i t. p. elementy pracy i działalności – oto podstawa, dźwigająca korpus podoficerski na należne stanowisko w ogólnej hierarchii społecznej. Dzień za dniem, zwalczając przesady, idziemy naprzód. Idziemy naprzód świadomi celu, a przytem – jak kiedyś nucił nam Mączka – «silni wiarą i nadzieją, że tam kiedyś świąły dniej».

Idziemy w przeświadczeniu, że te świąty, których już nasze, stępione wojenną poniewierką, oczy nie ujrzą, zajaśnią jednak naszym następcom, zajaśnią im pełnym blaskiem rzetelnego szacunku wzajemnego.

Drogowskazem w tych postanowieniach jest dla nas nakaz naszego Wielkiego Nauczyciela Marszałka Piłsudskiego: «wyleźmy swe siły, by stworzyć pewność, że gdyby konieczną już się stała wojna i Ojczyzna pod broń swych synów powołała, miałaby ona żołnierzy lepszych, silniejszych i doskonalszych niż ci, którzy jej bronili przez długie lata wojny».

Z jednej więc strony dążenie do osiągnięcia ściśłego współżycia i należnego stanowiska wśród społeczeństwa, a z drugiej doskonałenie siebie i swoich następców – stwarzają nam ten realny cel, do którego dążymy.

Dlatego też fakt ufundowania samolotów jest nie tylko zrozumieniem przez korpus podoficerski potrzeb obrony narodowej w dziedzinie lotnictwa, ale świadczy zarazem, że praca nasza dotychczasowa uzyskała najautorytatywniejszą aprobatę. Obecność na uroczystościach warszawskich i bielskich, najwyższych w państwie dostojników, oraz czotowych przedstawicieli społeczeństwa – jest najlepszym tego dowodem.

Dla nas, co w trudzie codziennym, w tym od pobudki do capstrzyku i od capstrzyku do pobudki stałym wysiłku żołnierskim staramy się osiągnąć walory odpowiadające naszemu powołaniu, oraz wymogom służby i dobru państwa, uzyskana aproba przejawów naszej działalności jest najlepszą dla nas zapłatą, a zarazem bodźcem do dalszej, wytężonej pracy.

Pan generalny inspektor sił zbrojnych na zakończenie przemówienia w czasie uroczystości warszawskiej powiedział:

«Te aparaty, pięknie wyrównane i uszeregowane przed nami, nasuwają mi jeszcze jedną refleksję. Każdy z nich stanowi całość skomplikowaną, składającą się z wielu części składowych. Wszystkie razem są zharmonizowane, są złączone dla jednego celu – aby pozwolić wznieść się w górę. Są przystosowane po to, aby poddawać się służbie i jej kierowniczej woli. I oto co widzimy, z chwilą, gdy jakakolwiek część zawiedzie, gdy ta kierownicza wola nie dochodzi do ostatniego kółka, do ostatniego druczka tego dumnego aparatu, który wzbija się w przestrzeni...

Cóż się dzieje? – tragiczne rumowisko, budzące w sercu ludzkim żalostę i żalobę – ruina i zniszczenie. Gdy natomiast wszystkie części składowe podlegają tej woli kierowniczej, dobrze funkcjonują, nie zawodzą – aparat wzbija się orlim lotem pod laury».

Oto ta głęboka refleksja, która i nam się nasuwa przy rozważaniu naszej pracy. Każda bowiem praca zbiorowa jeżeli ma wydać pozytywne rezultaty, musi być kierowana jednolicie. Wysiłek jednostek musi być harmonizowany i dostosowywany do ogólnego zadania. Do osiągnięcia zamierzonego celu.

W pracy naszej, na polu życia i pracy pozastawbowej, od szeregu lat kieruje nami nasz «Wiarus». Pod jego przewodem przedzieramy się stale naprzód przez gęszczą przesadę, zacołań i błędnych opinii, otaczających korpus podoficerski, a pozostawionych w społeczeństwie przez zaborców.

Jak do tej pory idziemy zwycięsko. Ścieżką, po której się posuwamy, z każdym dniem więcej się wydłuża i poszerza, obejmując coraz nowsze i dalsze okolice. Darząc więc nadal «Wiarusa» dotychczasowem zaufaniem, idźmy za jego przewodem w środowisko współobywateli, niosąc im prawdziwe imię podoficera polskiego, imię gorących szermierzy współżycia wojska z resztą społeczeństwa.

Narcyz Witczak-Witaczyński, chorąży

9 MAJA 1936 ROKU NA LOTNISKU MOKOTOW- SKIEM W WARSZAWIE

Sobota 9 maja 1936 roku napeliła dumą i radością wszystkie serca podoficerskie. W tym dniu bowiem na polu Mokotowskim w Warszawie odbyła się podniosła uroczystość, wykwitła z ofiarności całego społeczeństwa, a w pierwszym rzędzie korpusu podoficerskiego.

Na czoło wysunął się Podoficerski Komitet Zbiórki na Lotnictwo Sportowe, który przekazał 9 samolotów, ufundowanych ze składek podoficerów, dla szkolenia pilotów cywilnych w Szkole Pilotażu Silnikowego imienia Marszałka Piłsudskiego w Białej-Bielsku. Z tych 9 samolotów, 8 stanowiły szkolne „RWD 8” i jeden treningowy „RWD 13”. Poza tem jeszcze społeczeństwo, zorganizowane w Lidze Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, ufundowało 4 samoloty: jeden samolot „RWD 8” ufundowali pracownicy Polskiej Akcyjnej Spółki Telefonicznej dla harcerzy, dalej jeden samolot „RWD 8” i jeden „RWD 13” — Śląski okręg Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, oraz jeden samolot „RWD 13” — stołeczny okręg Ligi. Tak powstała eskadra szkolno-treningowa, która otrzymała nazwę I eskadry szkolnej imienia Marszałka Józefa Piłsudskiego. Z tych ogółem 13 przekazanych samolotów, 10 przeznaczono do cywilnej szkoły pilotów w Bielsku, jeden otrzymali harcerze i po jednym Aeroklub warszawski i śląski.

Uroczystości rozpoczęły się o godzinie 9.30 na lotnisku Mokotowskim. Już wczesnym rankiem przed betonem dawnego portu lotniczego ustawiono długim rzędem 13 samolotów. W blaskach słońca lśnią zielenią „RWD 8” i czerwienią się „RWD 13”. Całe lotnisko przystrojono chorągiewkami o barwach państwowych i biało-żółtymi chorągiewkami Ligi Obrony Powietrznej Państwa. Łagodny wietrzyk rusza płótnem chorągiewek, które łopoczą lekko, podnosząc nastrój radosnego oczekiwania i jakby zapraszając na bliską już uroczystość.

Na betonie ustawiono w długim szeregu krzesła, tuż przed pierwszym rzędem — fotel dla Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, nawprost trybuna z barwami żółto-białymi L. O. P. P. Trybuny dla publiczności powoli się wypełniają, widać dużo harcerzy i działwy szkolnej.

Na lewo, tuż przy wjeździe na lotnisko, ustawiła się kompanja honorowa z chorągwią i orkiestrą 30 pułku strzelców kaniowskich, oraz kompanja 1 pułku lotniczego. Lotnicy w bojowych helmach. Na prawo od trybuny ustawił się Podoficerski Komitet Zbiórki, oraz liczna delegacja korpusu podoficerskiego garnizonu warszawskiego.

Wkrótce przybywają przedstawiciele władz cywilnych i wojskowych, a więc wojewoda Jaroszewicz, szef gabinetu ministra spraw wojskowych pułkownik dyplomowany Kiliński z majorem Skalkowskim. Nieco później przybywa prezes zarządu głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej inspektor armji generał dywizji inż. L. Berbecki z członkami zarządu. Generał Berbecki wydaje ostatnie zarządzenia przed przybyciem Wysokiego Protektora L.O.P.P. Pana Prezydenta Rzeczypospolitej. Przybyli dowódca Okręgu Korpusu I generał Rys-Trojanowski odebrał raport przy dźwiękach marsza dla generałów.

Tymczasem w budynku na lotnisku zatrzymują się członkowie rządu: minister Raczkiewicz, minister dr. R. Górecki, minister Ulrych, były minister Kühn, wojewoda Grażyński, oraz generalicja: generał Regulski, generał Malinowski, generał inż. L. Rayski. Uroczystość zaszczylił również swoją obecnością Jego Eminencja biskup polowy ksiądz Gawlina z kanclerzem Kurji Biskupiej księdzem dr. Mauersbergierem.

Nadjeżdża samochód, z którego wysiadł generalny inspektor sił zbrojnych generał Edward Śmigły-Rydz wraz z ministrem spraw wojskowych generałem Tadeuszem Kasprzyckim.

Po powitaniu generalny inspektor żywo rozmawia z generałem Berbeckim; na twarzy Naczelnego Wodza wykwitła co chwila uśmiech. Po chwili przybywa prezes Rady Ministrów Marjan Zyndram-Kościałkowski, który po powitaniu go przez obecnych rozmawia z generałem Śmigłym-Rydzem.

O godzinie 10 przybył Pan Prezydent Rzeczypospolitej z szefem gabinetu wojskowego generałem Schallym, oraz Domem Cywilnym i Wojskowym. Po powitaniu przez premiera Kościałkowskiego i generalnego inspektora sił zbrojnych Pan Prezydent przeszedł, przy dźwiękach hymnu narodowego, przed kompanją honorową, odbierając raport od dowódcy kompanji kapitana Kozickiego. Następnie Pan Prezydent w towarzystwie pana premiera, generalnego inspektora, członków rządu i generalicji przeszedł przez plac i zajął miejsce w fotelu.

Uroczystość zagał prezes zarządu głównego L.O.P.P. generał inż. Berbecki, następującym przemówieniem, wygłoszonem z trybuny, udekorowanej kwiatami.

„Najdostojniejszy Panie Prezydencie.

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

Hasłem, wypisanem na naszym proporcu, są słowa: „Mocarstwa powstają z solidarnej i ofiarnej współpracy rządu i społeczeństwa” i dlatego w myśl wskazań czynników państwowych — Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej z sum, ofiarowanych L. O. P. P., dała dotychczas na obronę państwa:

27 lotnisk,

200 zgórą płatowców silnikowych dla szkolenia pilotów,

15 szkół i 70 ośrodków szybowcowych, wyposażając je w 270 szybowców, stwarzając w ten sposób mocne podstawy dla ułatwienia pilotażu silnikowego.

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

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

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

W zakresie obrony przeciwlotniczo-gazowej — stosownie do dyrektyw władz — L. O. P. P. wyposażyla państwo polskie dotychczas w 520 zestawów obserwacyjno-meldunkowych i wyszkoliła 1200 obsad posterunków obserwacyjno-meldunkowych, wykonując połowę postawionego jej programu. L. O. P. P. wyposażyla województwa i staro-

stwa oraz instytucje szkolące, a częściowo już i gminy, w 720 zestawów dla drużyn odkażających i wyszkoliła 1600 drużyn dla potrzeb całego kraju, budując dla nich 30 wzorowych schronów w większych miastach i ważniejszych ośrodkach Rzeczypospolitej.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Społeczeństwo, zorganizowane w L. O. P. P., wsluchane w słowa testamentu Wielkiego Marszałka, że „Ufność we własne siły tworzy wielkie narody i mocarstwa“, ślubuje pracować ofiarnie nad możliwie szybkim wypełnieniem zakreślonego przez sfery kierownicze programu

i dalej — nad utrwaleniem potęgi Polski, posłuszne rozkazowi naszego Wodza: — „Musimy być silni“.

Najdostojniejszy Prezydent Rzeczypospolitej profesor doktor Ignacy Mościcki, Naczelnny Wódz Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej generał Edward Śmigły-Rydz, niech żyją!

Zebrani wzniesli trzykrotny gromki okrzyk.

Po przemówieniu prezesa generała Berbeckiego wszedł na trybunę generalny inspektor sił zbrojnych generał dywizji Edward Śmigły-Rydz, wygłaszając następującą mowę:

Panie Prezydencie, Szanowni Panowie, Podoficerowie.

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

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

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

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

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

Wiercie mi, a to wiecie napewno, jako żołnierze, że jeśli mamy wyciągać jakieś analogje z naszego żołnierskiego życia, to we wspomnieniach żołnierskich największe miejsca zajmuje ta bitwa zwycięska, która została wywalczona z wielkim śmiertelnym trudem i wysiłkiem, a nie ta, co łatwo poszła. Dlatego też widząc waszą siłę moralną, waszą gotowość do nadprogramowego, nie regulaminowego tylko wysiłku — dziękuję wam.

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

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

Podczas przemówienia generała Śmigłego-Rydza serca podoficerskie zabiły radością i dumą.

Za swą ofiarność, za wyrzeczenie się pewnej sumy przyjemności życiowych, aby ta ich ofiara mogła przybrać kształty realne, podoficerowie otrzymali najwyższą satysfakcję moralną, otrzymali bowiem podziękowanie i uznanie swego najwyższego zwierzchnika—Naczelnego Wodza.

Następnie wszedł na trybunę równym, żołnierskim krokiem, starszy sierżant Stanisław Wojnicki, prezes Komitetu Zbiórki na Lotnictwo Sportowe, który zabrał głos w imieniu podoficerów. Treść tego przemówienia znajdują Szanowni Czytelnicy na innym miejscu w tym numerze „Wiarusa“. Tutaj z obowiązku sprawozdawczego stwierdzamy z całą przyjemnością, że było ono bardzo dobre, zwięzłe, wygłoszone z zapalem, zupełnie płynne i z pamięci. Wywołało ono żywe zadowolenie Naczelnego Wodza i całej generalicji. Generalny inspektor obdarzył mówcę życzliwym uśmiechem, a później, w czasie chrztu maszyn, poklepał go przyjacielsko po ramieniu i szepnął kilka słów, których, niestety, nie mogliśmy usłyszeć i powtórzyć ich tutaj naszym Czytelnikom.

Po tem przemówieniu Pan Prezydent Rzeczypospolitej w towarzystwie premiera Kościalskiego, generalnego inspektora sił zbrojnych, oraz przedstawicieli rządu i władz, dokonał przeglądu nowej eskadry samolotów. Tradycyjnego obrzędu chrztu dokonał generalny inspektor sił zbrojnych, zatrzymując się przed każdym samolotem i oblewając szampanem z podawanych otwartych butelek śmigło i silnik każdego samolotu. W powietrzu zapachniało winem i niejeden mimowoli przelknął łakomie ślankę. Chrzestką Matką była pani Zofja Wróblewska.

Po skończeniu uroczystości chrztu Pan Prezydent

Rzeczypospolitej i dostojnicy wpisali się do pamiątkowej księgi L. O. P. P., poczem Pan Prezydent Rzeczypospolitej wraz z generałem Śmigłym-Rydzem obejrżeli nowy polski samolot „RWD-11“, przeznaczony dla komunikacji powietrznej, posiadający sześć miejsc pasażerskich i dwa załogi, oraz samolot „RWD-16“, najmniejszy polski płatowiec, przeznaczony dla wszystkich.

Po przeglądzie odbyła się defilada 13-tu samolotów, które w szyku kluczowym przeleciały nad lotniskiem. Wielkie wrażenie wywołał przelot „RWD-11“, który z niezwykłą szybkością przeszybował nad lotniskiem, stwierdzając, że jest najszybszym polskim samolotem komunikacyjnym.

Po odjeździe Pana Prezydenta Rzeczypospolitej generał Śmigły-Rydz powrócił na lotnisko. Stał pośrodku zgromadzonych do fotografii podoficerów i sfotografował się razem z nimi. Uszczęśliwieni podoficerowie zamawiają mnóstwo odbitek. Cenna to dla nich pamiątka — bo uwieczniono ich w towarzystwie Naczelnego Wodza.

Po fotografii generalny inspektor sił zbrojnych opuścił lotnisko, żegnany dźwiękami hymnu narodowego i okrzykami „Niech żyje!“.

Na tem zakończyła się oficjalna część uroczystości. Przedstawiciele Redakcji „Wiarusa“, podoficerowie, oraz kilka pań, żon podoficerów, skierowali się — wbrew wielkiej fali uczestników uroczystości na lotnisku, zdążającej ku wyjściu — do samolotów, ufundowanych przez podoficerów. Dzięki uprzejmości kilku panów pilotów, użyliśmy na tych samolotach wielkiej przyjemności lotów nad Warszawą. Nasi Szanowni i Mili Czytelnicy znajdą w tym numerze opis wrażeń z tych lotów jednej z pań, żony podoficera, która skorzystała ze sposobności, aby zaznać rozkoszy podróży w powietrzu.



Pierwszy polski wodnoszybowiec

MÓJ PIERWSZY LOT NA „WIARUSIE”

9 maja 1936 roku na długo pozostanie w mej pamięci. To wielkie święto podoficerskie! W tym dniu podoficerowie dali jeszcze jeden dowód, że tylko wspólny wysiłek prowadzi do wielkich wyników.

9 srebrno-czerwonych, stalowych płatków, stojących w długim szeregu na lotnisku, gotowych w każdej chwili wzbić się w przestworza, było tego dowodem.

Stały o rozłożystych skrzydłach, wpatrzone w dal. A ja w nie... Gdyby tak dosięść jednego z nich – myślałam i dreszcz rozkoszy przebiegł mi po ciele. To też z szaloną radością przyjąłam wiadomość o możliwości lotu nad Warszawą.

Do kolejki stanęłam pierwsza.

Ale hola! Tak odważnych żon podoficerów było więcej. A więc czekałam. Pojechałam trzecia.

Muszę się przyznać, że gdy otworzono drzwiczki samolotu, a śmigło zawarczało, serce mało mi nie wyskoczyło z piersi, o nogi wprost ugięły się pode mną. Ale wsiałam.

Pilot młody, ale widać było, że bardzo zrównoważony i opanowany spokojnym głosem mówi: «Pani musi się przywiązać!»

– Czy koniecznie? Do czego?

– Do siedzenia! Koniecznie! I troskliwie obwiązuje mnie pasem. Ten «pas» właśnie przeraził mnie najwięcej, ale trudno, trzeba udawać zucha, jak przysłało na żonę wojskowego.

Przeżegnałam się!...

300 metrów w górę frunęliśmy tak szybko, jakgdyby jednym uderzeniem skrzydeł.

Ale... Nie mogę spojrzeć nadół, robi mi się gorąco. Wstydzę się przyznać, czekam co będzie dalej.

Lecz wciąż jeszcze się boję..

I pomału, pomału patrzę w prawo, w lewo, aż wreszcie w dół. Strach gdzieś uleciał na wysokości 400 metrów. Jesteśmy nad Wisłą.

Wisła cudna... wązka, równa, a domy stojące nad brzegami wyglądają jakgdyby dotykały wody. Mosty robią wrażenie modelików dziecinnych, ślicznie łukowato wygiętych. A wszędzie wokół zieleni, zieleni i zieleni.

O dziwo! już lotnisko. Samoloty o czerwonych kadłubach i stalowych ogonach, aż lśnią w słońcu. Stoją dumnie, równo, majestatycznie. Silnik zawarczał i słowa pilota:

– Proszę wysiadać ostrożnie i odrazu do tyłu – przewrał moje zachwyty. Już. – Jaka szkoda! Gdy strach minął, było bardzo przyjemnie.

Wprost nie czuje się ruchu samolotu, zdaje się że stoi w miejscu.

Płynie wolno, cicho, kierowany wprawną ręką naszych dzielnych pilotów.

To był mój pierwszy lot!... Ileż dziś oddałabym za to by móc wtedy zasiąść przy sterze i poszybować na stalowym płaku w przestworza.

Lecz niestety!... przypadł mi w udziale jedynie: pas i... dreszcze.

A jednak mam bardzo dużo wdzięczności dla «Komitetu zbiórki na lotnictwo sportowe» i dla redakcji «Wiariusy», za możliwość przeżycia chwil pełnych emocji i wrażeń, choć tylko przywiązana pasem.

A może kiedyś jeszcze ziszczą się moje marzenia. Przecież świat robi postępy, a my mamy «Wiariusę» i zastęp dzielnych organizatorów.

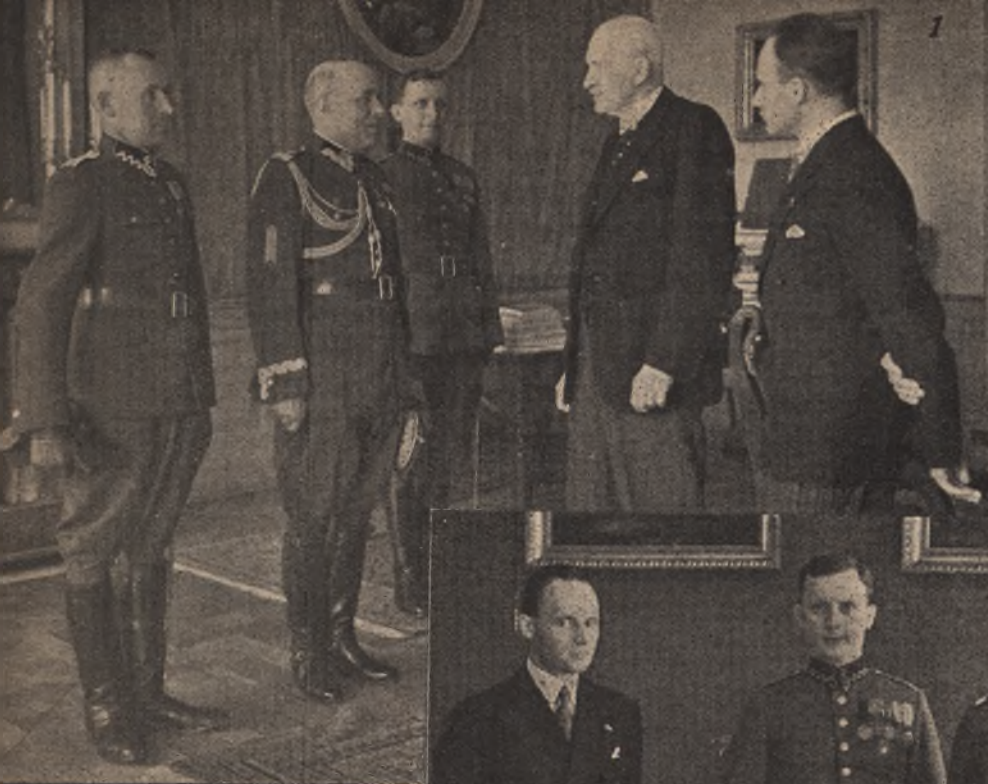
Czaudernowa

G O R A N A S ! !

Tysięczne dzięki składom Panu Kapitanowi za wczorajszą audycję dla poborowych, poświęconą podoficerom z okazji przekazania samolotów, przez nich ufundowanych Generalnemu Inspektorowi Sił Zbrojnych! Ja prawdziwie uznaję ten dzień za wielkie święto, a gdy już usłyszałam przez radio Naczelnego Wodza, przemawiającego do podoficerów, radość moja nie miała granic i jestem dumna, że mam szczęście być żoną jednego z nich. Serdecznie dziękuję Podoficerskiemu Komitetowi Zbiórki na Lotnictwo Sportowe za tak ofiarną pracę, która przynosi wielką korzyść społeczeństwu i stawia podoficerów i ich działalność jako godny naśladowania przykład. Bo dotąd żaden odłam społeczeństwa nie dał tylu dowodów oliarności, gdy szło o dobro i chwałę naszego Państwa.

Nie zapomnimy nigdy o Challenge'u, na którym wstawili podoficerowie dobroć i wytrzymałość polskich samolotów, zakupionych z własnych funduszy na ten cel zebranych. I my, ich żony, Drogie Panie, nie hamujemy ich w tej zbożnej pracy dla państwa, ale przeciwnie – zachęcamy. Niech społeczeństwo, widząc pracę i oliarność podoficerów polskich, zapomni o typie podoficera z armij zaborczych i zacznie nas traktować, jak na to zasługujemy. Mówię my, ponieważ i nas, Miłe Panie, jako ich żony, opromienia sława i chwalebne czyny naszych mężów, objawiające się nie tylko gotowością do obrony granic naszego kraju, gdy zajdzie tego potrzeba, ale i w czasie pokoju przychodzą podoficerowie z wydatną pomocą państwu w szkoleniu nowych kadr pilotów, którzy, jak się okazało, podczas wojny włosko-abisyńskiej odegrali bodaj najważniejszą rolę.

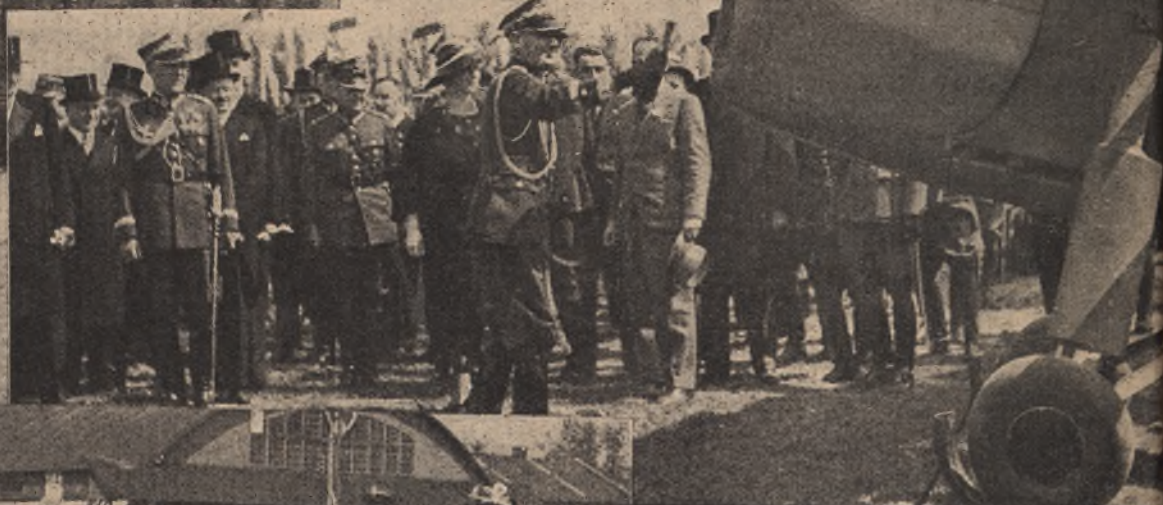
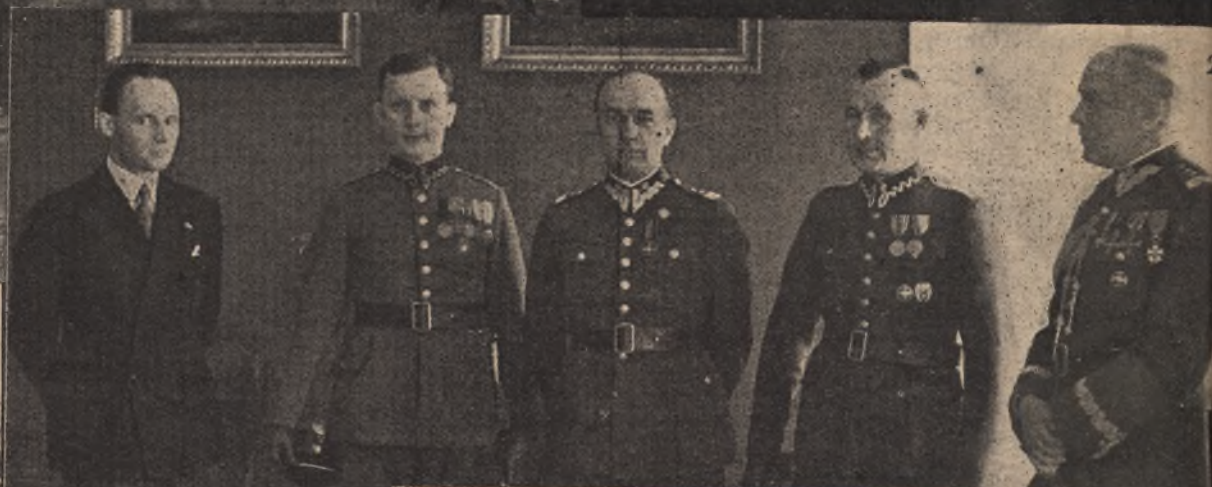
Dziedzicowa Zofja



1) Delegacja w składzie: Prezesa L. O. P. P gen. inż. Leona Berbeckiego, jednego z konstruktorów R. W. D. inż. Rogalskiego i członków zarządu Podoficerskiego Komitetu Zbiórki na Lotnictwo Sportowe st. sierż. Wojnickiego Stanisława i sierż. Macklewicza Romualda, zaprasza Pana Prezydenta Rzeczypospolitej na uroczystości przekazania eskadry ufundowanej przez korpus podoficerski.

2) Ta sama delegacja u Pana Ministra Spraw Wojskowych gen. bryg. Kasprzyckiego.

3) Generalny Inspektor Sił Zbrojnych gen. Śmigły-Rydz przemawia podczas uroczystości przekazania eskadry im. Marszałka Piłsudskiego.



4) Chrzest jednego z ufundowanych samolotów przez Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych generała Śmigłego-Rydza.

5) Przemówienie prezesa Podoficerskiego Komitetu Zbiórki na Lotnictwo Sportowe st. sierż. Wojnickiego Stanisława.

6) Generalny Inspektor Sił Zbrojnych gen. Śmigły-Rydz przed frontem oddziałów lotniczych na polach Mokotowa. Za gen Śmigłym-Rydzem adjutant rotmistrz Vacqueret.

7



9



7) Podpisanie aktu przekazania eskadry im. Marszałka Piłsudskiego przez Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych gen. Śmigłego-Rydza.

8) Podpisanie tegoż aktu przez Pana Prezydenta Rzeczypospolitej.

9) Moment podpisania aktu przez sekretarza redakcji „Wiarusa” chorążego Witczaka - Witaczyńskiego.

10) Jeden z samolotów ufundowanej eskadry R. W. D. 8 „Podoficer 3” przed startem.

11) Jeden z ufundowanych samolotów typu R. W. D. 13 „Wiarus”.

10



„PODOFICER 3”



PLON NASZEJ OFIARNOŚCI

Niech tylko nawet niewielka grupa ludzi podejmie i trwale wykona jakiś wysiłek zbiorowy, mający na celu dobro ogółu obywateli państwa, wówczas już z sumy nawet najdrobniejszych przyczynków do sprawy pojedynczych osób, biorących udział w danej pracy grupowej, wyrasta nieraz bardzo doniosłe dzieło, imponujące swą celowością, formą, czy chociażby nawet—rozmiarami.

A gdy zaś całe społeczeństwo, cały naród w państwie w takimż wysiłku skupi się w myśl zasady: «*Salus reipublicae suprema lex*», wtedy już napewno zradzi się czyn, co nie będzie jakimś tylko przeciętnym tworzywem, a tylko—dziełem wielkim, wiecznym, patriotycznym i dla własnej ojczyzny, o nieraz i dla całej ludzkości świata — bardzo pożytecznym.

Te pewniki dobrze znają dziś wszyscy ci, którzy naprawdę szczerze kochają własną ojczyznę, własny naród i państwo, którego są obywatelami, to też głęboko wierząc w realizm tych zasad, nie szczędzą sił duchowych i fizycznych dla dobra sprawy ojczystej, o przedewszystkiem—nie żałują środków materialnych dla osiągnięcia celów i zamierzeń wzniosłych, szlachetnych, praktycznych i państwowotwórczych.

My, podolicerowie, idąc za wskazaniem Nieśmiertelnego Twórcy nowego Państwa Polskiego, należymy właśnie do takich grup społecznych, które potrzeby własnego państwa najsiłniej w swych sercach odczuwają i stawiają je nade wszystko; to też nie słowami, a czynem staramy się zadokumentować to w miarę naszych sił i możliwości. Staramy się przedewszystkiem ze wszechmiar popierać takie sprawy, które w danej chwili są dla państwa polskiego najaktualniejsze, a dla realizacji wszystkich najważniejszych w tym względzie poczynań i zamierzeń, wytkniętych przez nasze władze państwowe, nie szczędzimy niczego, a przedewszystkiem—nie żałujemy grosza na cele państwowo-społeczne, to jest—jesteśmy ofiarni.

Ze tak jest, nie potrzebujemy przytaczać lepszych i wymowniejszych argumentów od tych które w ostatnim trzechleciu zaznaczyły się w oczach całego naszego narodu i zagranicy, a wyraziły się one w materialnym i moralnym poporciu przez nas celów, które dziś dla państwa polskiego stanowią zasadniczy warunek jego niezależnego istnienia, są to cele, bezpośrednio związane z obroną granic i niepodległości Rzeczypospolitej.

Ponieważ rozwój rodzimego lotnictwa jest dziś w znacznym stopniu pewnego rodzaju miernikiem zdolności obronnej każdego państwa, które naprawdę chce dobrze zapewnić swe bezpieczeństwo, przeto nasza ofiarność i cały wysiłek ostatnimi czasy zostały skierowane właśnie przedewszystkiem w kierunku rozwoju polskiej potęgi lotniczej i został też położony moralny nacisk na wyrobienie w najszerszych masach reszty społeczeństwa polskiego wysokiego poczucia obowiązku traktowania tej sprawy jako najważniejszej. Pragnęliśmy swą ofiarnością pobudzić cały naród polski do pracy nad rozbudową wielkiej skrzydlatej Polski, a czy nam się to udało znajdziemy odpowiedź wówczas, gdy zanalizujemy cały nasz dotychczasowy w tym względzie dorobek i należycie ocenimy rezultaty i skutki swej pracy.

Zacznijmy od początku.

Otóż gdy nam, Polakom, zależało na tem aby pozyskać zdobycze moralne w postaci wyrobienia opinii zagranicy, że jesteśmy narodem nawskroś nowoczesnym, narodem — lotniczym, wówczas w dwóch ostatnich międzynarodowych najważniejszych i najtrudniejszych zawodach lotniczych, w tak zwanych «Challenge'ach», wobec całego świata daliśmy dowody, że nie tylko mamy najlepszych lotników, lecz że posiadamy też najlepszy, swój własny, polski sprzęt lotniczy, wytworzony w własnych wytwórniach według projektów zdolnych polskich inżynierów, który to sprzęt, pod względem swej jakości nie tylko że dorównał, lecz i prześcignął najnowsze i najlepsze konstrukcje lotnicze świata. Z pomocą tego właśnie sprzętu osiągnęliśmy wówczas dwa kolejne zwycięstwa w «Challenge'ach» 1932 i 1934.

Dzięki tym zwycięstwom imię Polski i jej lotnictwa rozbrzmiało i przeszło triumfalnym echem poprzez cały świat i dało znać wszystkim kulturalnym mieszkańcom kuli ziemskiej, że my, Polacy, żyjemy życiem nowoczesnym i tworzymy to, co nam daje prawo do zajęcia równorzędnego miejsca wśród największych państw i narodów Europy, jakie nam się od wieków należy nie tylko ze względu na naszą liczebność, ale przedewszystkiem—ze względu na naszą kulturę narodową.

Właśnie w tem też zwycięstwie, w tym potężnym czynie nie zabrakło udziału podoficerów, którzy nie tylko pośrednio przez swą ofiarność na cele «Challenge'ów», lecz i bezpośrednio przez swych przedstawicieli w osobach starszego majstra wojskowego Pokrzywki, plutonowego pilota Buczyńskiego i starszego sierżanta pilota Balcera brali udział w tych gigantycznych zawodach lotniczych («Challenge» 1934), a osiągnąwszy cel, nie spoczęli na laurach zwycięstwa, bowiem już natychmiast po «Challenge'u 1934», na łamach własnego organu prasowego rozpoczęli nową kampanję ku nowemu zwycięstwu.

Nie trzeba było długo czekać na rezultaty tych poczynań, bowiem zaledwie na łamach «Wiarusa» pojawiły się pierwsze krótkie artykuły, nawołujące do ponownego zbiorowego wysiłku, jak już ze wszystkich stron i ziem Polski, w dniu 12 stycznia 1935 roku stanęli na zew w stolicy państwa przedstawiciele korpusu podoficerskiego, wybrani przez poszczególne garnizony i załogi wojskowe Rzeczypospolitej i bez najmniejszych wahań, jednogłośnie wyrazili swą zdecydowaną wolę bezzwłocznego udziału w walce o chlubne miano wielkiego narodu lotniczego, o potęgę mocarstwową Polski.

Postanowiono wówczas wziąć udział w «Challenge'u 1936» z jeszcze bardziej powiększoną energią duchową i materialną i niebawem swe postanowienie zamieniono w czyn, bowiem na konto wybranego na tym zjeździe nowego Podoficerskiego Komitetu «Challenge'owego», poczynszy już od lutego 1935 roku, zaczęły napływać składki od wielkiej ilości podoficerów z całej Polski. A gdy zaś cel składek został zmieniony na bardziej racjonalny i nazwa komitetu została zastąpiona przez «Podoficerski Komitet Zbiórki na Lotnictwo Sportowe», składki te jeszcze bardziej wzrosły i nabrały większego znaczenia i wyrazistości. Oto tabela wpływów na konto Podoficerskiego Komitetu Zbiórki na Lotnictwo Sportowe, poczynwszy od lutego 1935 roku do 4 czerwca 1936 roku.

Poszczególne miesiące dały następujące wpływy na konto P. K. O. Komitetu Nr. 3966.

Rok 1935

miesiąc	luty	przynióś	zł.	26,40
"	marzec	"	"	2.399,25
"	kwiecień	"	"	15.671,43
"	maj	"	"	26.462,85
"	czerwiec	"	"	28.257,26
"	lipiec	"	"	29.514,55
"	sierpień	"	"	27.097,85
"	wrzesień	"	"	25.570,42
"	październik	"	"	27.017,50
"	listopad	"	"	26.357,40
"	grudzień	"	"	25.386,17

Rok 1936

miesiąc	styczeń	przynióś	zł.	30.796,12
"	luty	"	"	27.332,70
"	marzec	"	"	19.404,62
"	kwiecień	"	"	8.442,51

Razem do końca kwietnia na P. K. O. wpłynęło złotych 319.737 i 3 grosze. Ponieważ do tej sumy doszły jeszcze procenty od sum, które były ulokowane w K. K. O., wobec czego dochód funduszu z końcem kwietnia wzrósł do sumy 323.278 złotych i 36 groszy. Od 1 maja do 4 czerwca 1936 roku na P. K. O. wpłynęły 3.240 złotych i 32 grosze, wobec czego suma ogólna dochodów funduszu z dniem 4 czerwca 1936 roku wynosiła 326.518 złotych i 68 groszy.

Jak więc widzimy już dotychczas w swej akcji osiągnęliśmy bardzo imponujące rezultaty materialne, a przecież jeszcze zbiórka nie została skończona. Potrwa ona prawdopodobnie jeszcze do miesiąca sierpnia włącznie, bowiem niektóre oddziały wpłacają jeszcze zaległe wkładki, a nawet niektóre – wpłacają składki dodatkowe, to też suma ogólna dochodów funduszu w końcowym bilansie zamknięcia, jaki zostanie we wszystkich swych szczegółach z końcem zbiórki na łamach naszej prasy wojskowej ogłoszony, wzrośnie prawdopodobnie jeszcze dość pokaźnie – mniej więcej do sumy trzystu trzydziestu paru tysięcy złotych, która to suma powie sama za siebie o plonie naszej ofiarności.

Jest to, jak mówiłem plan materialnej akcji, a teraz ocenimy jakież ponadto osiągnęliśmy rezultaty moralne, a nawet – korzyści własne.

Nie małym naszym zadowoleniem jest fakt, że inne warstwy społeczeństwa polskiego, dowiedziawszy się z prasy o naszym czynie i to dowiedziawszy się już prawie że w końcu akcji Podoficerskiego Komitetu Zbiórki na Lotnictwo Sportowe, to jest w czasie przekazania dziewięciu samolotów ufundowanych przez komitet składek poszły za naszym przykładem i pośpieszyły z ofiarą po mocą lotnictwu polskiemu. Prawie każdy dzień od tej chwili przynosi nam radosną wieść w prasie, że tam lub ówdzie powzięto uchwałę i przystąpiono do zbiórki na cele lotnicze. Na ręce L. O. P. P. ze wszystkich stron Polski napływają deklaracje ofiarodawców. Odruch ten w naszym społeczeństwie spotęgował się właśnie na skutek danego mu przez nas impulsu. Chyba że nikt temu nie zaprzeczy, kto od dnia 9 maja b. r. śledził prasę codzienną. W tym dniu generalny inspektor sił zbrojnych, generał Smigły-Rydz dokonał chrztu eskadry samolotów ufundowanej przez korpus podoficerski.

Lecz nie są to jeszcze główne sukcesy, pozyskane, przez podoficerów w pracy społecznej, w dziedzinie rozbudowy lotnictwa rodzimego, w dziale zwiększenia obronności i potęgi mocarstwowej państwa polskiego, bo największym sukcesem w tej pracy korpusu podoficerskiego i największą nagrodą za jego ofiarne wysiłki, są słowa Naczelnego Wodza godnego następcy i spadkobiercy Wielkiego Marszałka Polski, które najbardziej uszczęśliwiły nasze serca. Padły one z ust Naczelnego Wodza w tym wyżej wspomnianym historycznym dla nas dniu na polu Mokotowskim i były skierowane do ogółu podoficerów wojska lądowego, Marynarki Wojennej i Korpusu Ochrony Pogranicza. Słowa te będą pamiętne poprzez wszystkie pokolenia polskiego korpusu podoficerskiego, bo stały się wielką podniecią do dalszej pracy dla chwały ojczyzny – nie tylko dla nas podoficerów polskich, nie tylko dla naszego potomstwa, lecz i dla całego narodu polskiego.

Taki to obfity, nieoceniony jest plan naszej ofiarności, koledzy!

D. Macosowicz-Mcjewski, starszy sierżant



Podoficerowie – delegaci poszczególnych garnizonów na uroczystości przekazania eskadry szkole lotniczej w Bielsku

W BIELSKU

- 1) Przemówienie Prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. Leona Berbeckiego podczas otwarcia szkoły lotniczej w Bielsku i przekazania tej szkole eskadry ufundowanej przez korpus podoficerski.
- 2) Przemówienie wojewody śląskiego dr. Grażyńskiego.
- 3) Delegaci korpusów podoficerskich z Okręgów Korpusów, K. O. P. i Marynarki Wojennej.
- 4) Jeden z samolotów ufundowanej eskadry.



- 5) Gen. Leon Berbecki odczytuje tekst nadania odznaki L. O. P. P. zasłużonym w rozwoju lotnictwa działaczom.

- 6) Starosta Powiatu Bielskiego.
- 7) Poczёт Chorągwi 3 pułku lotniczego podczas nabożeństwa.
- 8) Fragment z uroczystego nabożeństwa.





9) i 10) Podczas przemówienia st. sierż. Wojnickiego Stanisława.

Na fot. Nr. 9 siedzą od lewej: wiceminister kolei Bobkowski, gen. Berbecki i wojewoda dr. Grażyński.

11) W drodze na lotnisko. Pierwszy od lewej pułk. Kustroń.

12) Gen. Berbecki wręcza woj. Grażyńskiemu złotą odznakę L. O. P. P. Taką odznakę otrzymał również st. sierż. Wojnicki Stanisław.

13) Przemówienie prezesa Podoficerskiego Komitetu Zbiórki na Lotnictwo Sportowe st. sierż. Wojnickiego Stanisława.

Na prawo od trybuny członkowie Komitetu.



SKRZYDLATE ŚWIĘTO PODOFICERA

Wyleć, wyleć orle młody,
Ponad ziemię, ponad grody,
Z myślą, pieśnią wyleć społem,
Polocz młoda duszę kołem.

Wyleć śmiało i wysoko
I spoglądaj w świat szeroko,
Obieć ziemię skrzydłem końca,
Opatrz wszystko okiem słońca.

W tych zwrotkach naszego poety znajdujemy te krótkie, piękne słowa, które obowiązują dziś w Polsce każdego obywatela, a tem bardziej obowiązują podoficera polskiego. Myśl poety, rzucona w przeszłej dobie i mająca innego orla na myśli, inne może znaczenie, nakazała nam, podoficerom, w trosce o dobro i potęgę państwa, stworzyć czyn przez zakupienie orłów motorowych, które mogą kiedyś, gdy zajdzie potrzeba, służyć do obrony granic. Czyn ten został zrealizowany, pozostał jeszcze apel poety do tych, którzy będą przewodzić mechanicznym orłom podoficera polskiego. Niech więc latają oni śmiało i wysoko, niech pilnują Polski, niech głoszą wszędzie, na ziemi i w przestworzu Jej imię, Jej chwałę i potęgę i niechaj opatrzą ją pancerzem chwały lotniczej, bo, kto wie, czy poeta, pisząc o orle, nie miał na myśli przyszłej ewolucji, zamiany orla żywego – na motorowego, nie miał także na myśli orła-lotnika.

A zatem samoloty podoficerskie, wyręte imieniem Pierwszego Marszałka Polski, niech staną do wyścigu pracy na polu szkolnictwa dla chwały Polski, przodując innym, a my, podoficerowie, bądźmy zadawoleni z dobrze pojętego, skromnego daru i pięknego czynu. Wprawdzie ofiara mała, lecz ziarno, rzucone przez nas w glebę i serca społeczeństwa, nie pójdzie na marne, będzie niezawodnie bodźcem do pójścia w nasze ślady. Przykład jest już widoczny z miasta Bielska, które zobowiązało się w tym roku wybudować własnym kosztem dwa samoloty, a na przyszłość wstawić corocznie do budżetu miejskiego odpowiednią kwotę na wybudowanie w każdym roku jednego samolotu. Czy więcej nam potrzeba dowodów, jak na początek. Czy nie cieszy się z tego serce nasze? Napewno tak. Imię podoficera i skromny narazie czyn pozostanie na pewno ujęty do historii lotnictwa. Daj Boże, ażeby również przeszły kiedyś w przyszłości do historii nazwiska tych lotników, którzy będą się uczyć sztuki lotniczej na samolotach z fundacji podoficerskiej.

Obecnie przejdę do opisu, jak się odbyło święto skrzydlate w Bielsku, bo to niejednego kolegę ciekawi.

Punkt pierwszy dla nas, podoficerów garnizonu Bielska, to nieklamana radość z tego, że będziemy gospodarzami tej uroczystości i to również, że prastara, zasłużona ziemia śląska otrzyma dar od podoficerów i dar ten będzie sławić kiedyś imię Polski. Drugi punkt nasz, to praca i przygotowanie się na dzień święta i przyjęcie kolegów-delegatów, by skromnie, ale serdecznie powitać ich. Wreszcie sam dzień otwarcia lotniska i przekazanie samolotów śląskiemu wojewódzkiemu komitetowi Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Z racji święta, tak doniosłego dla nas, należałoby kolegom, którzy nie byli w Bielsku, opisać dokładniej przebieg dnia i wygląd lotniska.

Lotnisko.

Lotnisko znajduje się w odległości 2 kilometrów od Bielska, na terenie 30 hektarów, tuż u podnóża Beskidu Zachodniego, z majestatycznym, legendarnym Klimczakiem (góra Klimczok) na czele. Okolica przepiękna, obok zapora wodna imienia Prezydenta, profesora Ignacego Mościc-

kiego, dostarczająca wody dla miasta Bielska i okolicy. Koło lotniska przechodzi piękna szosa Bielsko-Cieszyn. Na lotnisku znajduje się dworzec lotniczy, hangar, obecnie jest w budowie internat dla uczniów-pilotów. Wszystko wygląda jak w bajce, godne zwiedzenia przez liczne rzesze, a może niemal wszystkich podoficerów, którzy złożyli cegiełkę dla Państwa.

Przebieg dnia.

W dniu 31 maja bieżącego roku ruch duży, to dzień święta podoficera, święto wszystkich obywateli, rwących się do czynu i kochających Polskę. Przyjazd kolegów-podoficerów nie zawiódł również. O godzinie 9 udaliśmy się autami na lotnisko, gdzie liczne rzesze ludności (kilka tysięcy) w kornym porządku oczekiwało rozpoczęcia się uroczystości. Pogoda do południa dobra, Pan Bóg był dla nas łaskawy, popołudniu się popsulo. Uroczystość rozpoczęła się nabożeństwem w hangarze, mszę św. celebrował ksiądz proboszcz Kasperlik. Podczas mszy św. przepięknie śpiewał chór Towarzystwa Teotru Polskiego w Bielsku. Ołtarz polowy był ustawiony na tle czterech samolotów.

Podniosłe, piękne, przepojone patriotyzmem kazanie z życzeniami dla Polski skrzydlatej wygłosił ksiądz kapelan Nowyk. W kazaniu tem, w słowach kaznodziejów, w potężnej swej mowie dla ideałów Polski skrzydlatej, odzwierciadlił ksiądz kapelan Nowyk wszystko to, co w dzisiejszym obywatelu-Polaku, w jego sercu dla Polski, dla husarii skrzydlatej – powinno się znaleźć. Mowa wywarła wielkie wrażenie na słuchaczach, a pan generał Berbecki postawił w późniejszej swej mowie księdza kapelana Nowyka w szeregu kaznodziejów.

W uroczystości wzięli udział przedstawiciele władz administracyjnych i wojskowych, przedstawiciele społeczeństwa i licznych organizacji. Zaszczycili swoją obecnością panowie: generał Berbecki, minister Bobkowski, wojewoda śląski dr. Grażyński, kapitan Ciepeliowski i inni.

Po nabożeństwie odbyło się poświęcenie hangaru, samolotów i szkoły lotniczej, którego dokonał ksiądz proboszcz Kasperlik, poczem na placu przed hangarem odbyła się dalsza część uroczystości. Pierwszy przemówił do zebranych przedstawiciele władz i tysięcznych tłumów starosta powiatu bielskiego przywitał gości i stwierdził, że na ziemi śląskiej, na tle pięknych gór powstało jedno z najpiękniejszych lotnisk polskich.

Następnie zabrał głos nasz kolega, starszy sierżant Wojnicki Stanisław, który przekazał nasze samoloty panu wojewodzie śląskiemu, dr. Grażyńskiemu, poczem imieniem podoficerów złożył ślubowanie na ręce pana generała Berbeckiego, że podoficerowie zawsze wszelkimi środkami pracować będą nad wzmocnieniem potęgi lotniczej w Polsce. Starszy sierżant Wojnicki miał w swej krótkiej treści piękną mowę i za nią składamy Mu podziękowanie. Potem starszy sierżant Wojnicki zakończył swe przemówienie odczytaniem aktu, mocą którego oddał na ręce pana wojewody Grażyńskiego nasz skromny dar, 9 samolotów.

Wojewoda śląski, pan dr. Grażyński, wezwał do skoordynowania wszystkich sił pod hasłem wzmocnienia obronności naszego Państwa i że całą energię należy rzucić w kierunku rozbudowy potęgi militarnej oraz podkreślił, że uroczystość jest uroczystością nie tylko Śląska, ale Polski całej. Wkońcu pan wojewoda, dr. Grażyński, podziękował korpusowi podoficerskiemu za dar 9 samolotów i podkreślił, że nasza inicjatywa znalazła na Śląsku już piękny przykład, albowiem zgłaszają się delegacje, ofiarowujące dalsze samoloty dla szkoły.

Pan generał Berbecki w swej pięknej mowie podkreślił, że ziemia śląska dała dowód swej wielkiej ofiarności i gorącego przywiązania dla Polski. Szkoła pilotów jest dal-

szym krokiem naprzód do wzmocnienia naszego lotnictwa, wskazując, że potrzeby lotnictwa należą w Państwie do najważniejszych. Staliśmy na baczność, lecz zało serca radośnie drżały, odpowiadając cicho panu generałowi Berbeckiemu, że to na pewno nie ostatnia ofiara korpusu podoficerskiego dla Państwa.

Wkońcu zabrał głos pan wiceminister Bobkowski, podkreślając, że otwarcie pierwszej szkoły lotniczej na Śląsku ma doniosłe znaczenie, gdyż powstała wyłącznie ze składki społeczeństwa. Patronem szkoły jest duch Marszałka Piłsudskiego, bo imię Jego wyryte jest na samolotach. Na koniec uroczystości udekorował pan generał Berbecki wielu działaczy złotymi odznakami lotniczymi, a między innymi starszego sierżanta Wojnickiego, na co niewątpliwie zasłużył. Uroczystość na lotnisku zakończyła się popisami akrobatycznymi na samolotach i szybowcach, poczem koledzy-delegaci udali się na obiad do kasyna podoficerskiego 3 pułku strzelców podhalańskich, część kolegów-delegatów udała się wraz z panem kapitanem Ciepeliowskim na obiad, zorganizowany przez miejscową Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Po obiedzie odbyli koledzy wycieczkę po pięknej okolicy, zwiedzając przytem zapórę wodną imienia Prezydenta Rzeczypospolitej, Pana profesora Ignacego Mościc-

kiego, wraz z panem kapitanem Ciepeliowskim, a następnie udali się na kolację i zabawę do sali Strzelnicy Miejskiej, gdzie odbyła się końcowa uroczystość w obecności pana wojewody, dr. Grażyńskiego.

Na wieczorku, po części oficjalnej, brały również udział rodziny wojskowe, szczególnie rodziny podoficerów. Bawiono się wesoło, wspominając niezatarte wrażenie ze święta. Pan kapitan Ciepeliowski sekundował wszędzie, gdzie jego obecność była wymagana.

Zakończyła się święta, dziś rozpoczęła się praca. Warczą nad Bielskiem motory naszej fundacji, przestworza ożywały się, ciesząc się serca wszystkich, że wysiłek, który złożyliśmy w skromnej postaci, nie poszedł na marne, przeciwnie—wzbogacił nasze lotnictwo.

Bielsko zostało uskrzydłone—wzbogacone lotniskiem i darem podoficerskim.

Kończąc, śle serdeczne pozdrowienie dla wszystkich kolegów-podoficerów w imieniu własnem i korpusu podoficerskiego 3 pułku strzelców podhalańskich. Niech nam pomóc po sobie i pięknym dniu na zawsze w sercach pozostać, a trąbka porannej pobudki woła do dalszego czynu.

Przybyłowicz Wilhelm, starszy sierżant

REDAKCJA „WIARUSA” OTRZYMAŁA LIST NASTĘPUJĄCEJ TREŚCI:

KOMENDANT
STRAŻY GRANICZNEJ

Warszawa 9. V. 1936.

Kochani Podoficerowie.

Byłem dzisiaj na inspekcji
przekazania Dziwigacz samolo-
tów refundowanych przez Włas i
przeznaczonych do szkoły pilotów
S.O.P.P. w Bielsku.

Stuchając przemówienia
Kawalego Wodza i odpowiedni
kolegi Waszego, st. sierżanta
Wojnickiego.

I przypominając mi się
stowa naszego Wielkiego
Marszałka:

„Musimy ciwować i być
gotowi do ofiarowania każdego
żołnierza na naszą Ojczyznę.
Wysiłek i praca to nasze ob-
wiązanie i cel.”

Dzisiejsza uroczystość wykazała,
że tak, ten tryb armii naszej,
ciwować i jednomyślnie dążyć
społeczeństwa przykład wytrwania
i ofiarności.

Przypominając tych parę słów
urwania serce i rękę
od starego żołnierza Komendanta
Czesi Włas i chwata.

Jan Józef Gorzechowski.



Panna Maria Younga, jedyna reprezentantka pilotek na zawodach w Ustjanowej w roku 1936

KOBIETY W LOTNICTWIE

O zdolności kobiet do latania zdania są podzielone. Jedni dowodzą, że kobiety do lotnictwa nie nadają się absolutnie, a jeśli słyszy się o ich rekordach, są to wyjątki, które nie mogą być brane pod uwagę. Inni – odwrotnie, uważają, że kobiety posiadają dużo wytrwałości i odwagi, koniecznej podczas szkolenia, oraz że ich szybka orientacja ułatwia natychmiastową decyzję w chwilach krytycznych. W rzeczywistości kobietom przeszkadza może najbardziej brak samodzielności, koniecznej w sztuce pilotażu, gdzie decyduje nie tyle wiedza teoretyczna, ile własna inicjatywa, gdyż, jeśli chodzi o teorię, to nie jest ona ani trudna, ani też zbyt skomplikowana. Z wielu danych widzimy jednak, że kobiety coraz bardziej garną się do lotnictwa i coraz lepiej dają sobie radę, pracują wytrwale, dzięki czemu z biegiem lat powiększają wydatnie grono poważnych i odpowiedzialnych pilotów.

W Polsce dość późno, bo dopiero w roku 1929, ukazały się pierwsze wyszkolone pilotki. Były niemi pp. Grzybkowska i Tomaszewska w Poznaniu, Olszewska i Sikorzanka we Lwowie i wreszcie Kłosówna w Wilnie. Szkolenie wtedy odbywało się na «Henriotach», jedynych wtedy maszynach szkolnych, dawanych klubom lotniczym do użytku przez M. S. Wojsk. Jednak w końcu roku 1929 ukazał się zakaz szkolenia kobiet na maszynach wojskowych, zakaz ten został wydany przez ś. p. pułkownika Jasińskiego, dowódcę 2 grupy aeronautycznej. Prawdopodobnie uważano, że kobiety nie potrafią traktować lotnictwa poważnie i uważają je raczej za pewnego rodzaju sensację czy ryzykowną rozrywkę.

Przewidywania te jednak okazały się niestuszne, gdyż w roku następnym wszystkie pięć pań latała już samodzielnie, po zdaniu egzaminu w Ministerstwie Komunikacji i otrzymaniu licencji pilotów sportowych. Rezultaty te zdołały przekonać nawet ś. p. pułkownika Jasińskiego, który w październiku 1931 roku organizuje lotniczy raid kobiecy dookoła Polski. Miejsce startu i lądowania było wyznaczone w Katowicach, gdyż maszyn do raidu dostarczył Aeroklub Śląski. Pp. Olszewska i Sikorzanka obleciały wtedy całą Polskę, lądując w całym szeregu miast, wioząc dwie panie ślązaczki w charakterze pasażerek.

Po raz pierwszy kobiety wzięły udział w zawodach w roku 1933, na V Krajowym Lotniczym Konkursie Turystycznym. Pp. Olszewska i Sikorzanka zostały wysłane przez Aeroklub Lwowski na maszynach RWD-4. Jednak niepowodzenie towarzyszyło im od samego początku. P. Olszewskiej defekt silnika uniemożliwił udział w konkursie. Lepiej nieco powiodło się Sikorzance, choć i ona po lądowaniu w Grodnie kapotuje już na starcie wskutek gwałtownego wiatru. Z trudem udaje jej się przetransportować maszynę do Warszawy, naprawić ją i uczestniczyć w konkursie, otrzymując 16 miejsce na 19 sklasyfikowanych aparatów.

II Meeting Lotniczy, organizowany przez Aeroklub Lwowski był ciekawy ze względu na tak zwany «pociąg kobiecy». Pociąg ten składał się z maszyny holującej, to jest z samolotu, ciągnącego za sobą szybowiec «Komar», pilotowany przez p. Marię Younga, znaną już dziś i zasłużoną lotniczkę szybowcową. Samolot prowadziła p. Sikorzanka, a p. Younga wykonała wtedy jeden z najładniejszych lotów pokazowych, zakończony efektownym lądowaniem.

W dalszym ciągu ilość kobiet pilotek stale się zwiększa. W Warszawie przybywają w międzyczasie pp. Henneberżanka, Czyżewska i Zapolska. P. Czyżewska bierze w roku 1934 udział w zlocie gwiazdzystym do Łodzi, zajmując 2 miejsce, a w roku następnym leci na zlot do morza, mając na pokładzie p. Zapolską w charakterze pasażerki. W roku bieżącym p. Czyżewsko brała udział w locie okrężnym, organizowanym w połowie czerwca. Na skutek burzy zmuszona była zboczyć z trasy i lądować na terytorjum litewskim w odległości 20 km od granicy polskiej, skąd po załatwieniu formalności i zaopatrzeniu się w smary i benzynę powróciła szczęśliwie przez Wilno do Warszawy. W międzyczasie p. Modlibowska lata w Poznaniu na maszynach sportowych, holuje szybowce, będąc w dodatku sama świetną pilotką szybowcową.

Dwa lata temu Liga Akademicka Zbliżenia Międzynarodowego, przy poparciu Ministerstwa Spraw Zagranicznych i Ministerstwa Komunikacji, organizuje lot do Rumunii. Impreza ta daje pole do popisu p. Sikorzance, która leci na RWD-8, holując p. Łopatiuka na szybowcu SG-3. Trasa wynosiła 3000 km, w dodatku po raz pierwszy odbył się wtedy lot holowany, przekraczający granice państwa. Oboje pilotów mieli powrotną drogę niezwykle ciężką. Warunki atmosferyczne były fatalne, częste burze i wichury utrudniały lot, szybowiec kilkakrotnie odrywał się od maszyny holującej, co zmuszało do nieprzewidzianych lądowań na przygodnych i często nieodpowiednich terenach.

W roku ubiegłym lotniczek polskie nadal nie pozostają w tyle. P. Olszewska w zlocie do Łodzi zajmuje na RWD-7 siódme miejsce na 17 maszyn. P. Czyżewska bierze udział w zawodach lotniczych Beskidy-Bałtyk. Wreszcie w zlocie do Białej Podlaskiej drugie miejsce otrzymuje p. Sikorzanka.

Tak się mniej więcej przedstawia działalność kobiet pilotek w lotnictwie motorowym. Nie można jednak pominąć milczeniem lotnictwa bezsilnikowego, w którym kobiety zajmują niepoślednie miejsce, a które stanowi wstęp do szkolenia na samolotach, bądź też jest traktowane samoistnie, jako jeden z najpiękniejszych i najbardziej emocjonujących sportów.

Pierwszą kobietą w Polsce, która zdobyła kategorię C w szybownictwie, była p. Olszewska, następczynią jej była p. Younga, która pozostała nadal pilotką wyłącznie szy-



Polskie lotniczki szybowcowe: pp. Younga, Olszewska i Sikorzanka



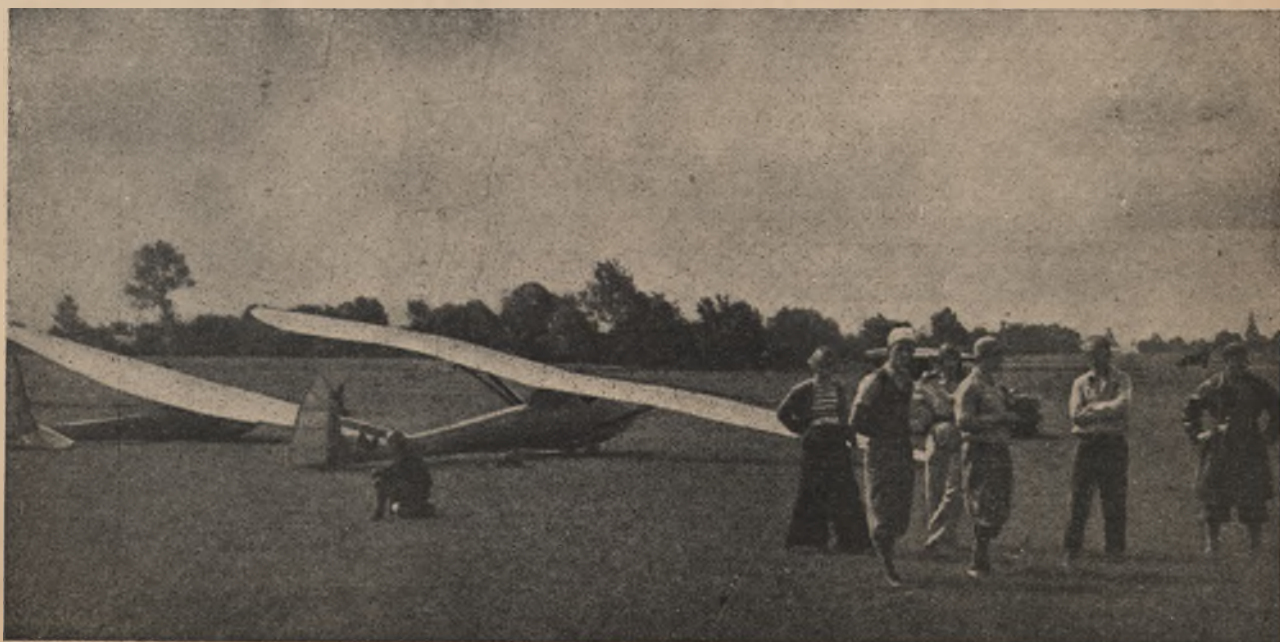
Pani Sikorzanka w maszynie, mającej holować szybowiec

bowcową. Dalej idą pp. Maćkowska i Zapolska z Warszawy, oraz Modlibowska i Ganowiczówna z Poznania. W roku 1934 znów przybywają Poznaniowi dwie nowe pilotki w osobach pań: Korczyńskiej i Hrynakowskiej. Pierwsze rekordy kobiece, jak zresztą wszystkie wogóle początkowe rekordy szybowcowe, są minimalne, zwłaszcza jeśli chodzi o czas, który narazie mieści się w granicach kilku zaledwie minut. Później dopiero loty na szybowcu zaczynają nabierać długości i dziś postępy w tej dziedzinie, dzięki coraz lepszemu opanowaniu warunków i wytrwałej pracy, zwiększają się z dnia na dzień. Rekordy długości lotu zdobyła najpierw p. Younga, po niej na kursie lotów holowanych p. Sikorzanka zdobywa rekord w postaci 3 godzin i 40 minut, dalej p. Modlibowska osiąga w Bezmiechowej czas 5 godzin i 34 minut, p. Younga zdobywa po niej czas przeszło sześciogodzinny, w rezultacie zwyciężczynią staje się p. Modlibowska, ustalając rekord lotu na szybowcu w czasie 9 godzin i 10 minut. W zeszłorocznych zawodach szybowcowych w Ustjanowej brały udział cztery kobiety, zdobywając wiele nadród. I tak więc p. Younga ustaliła wtedy światowy rekord wysokości, osiągając 2235 metrów, oraz najdłuższy przelot kobiecy, wynoszący 44 km bez lądowania. Z powyższych danych widzimy, że kobiety, zwłaszcza w szybownictwie, osiągnęły poważne rezultaty, dowodząc tym, że lotnictwo traktują poważnie i bynajmniej

nie zasługują w tej dziedzinie na lekceważenie. W tegorocznych zawodach szybowcowych, odbywających się w Ustjanowej, bierze tym razem udział tylko jedno kobieta w osobie p. Younga, skutkiem czego pozostałe pilotki nie będą miały tym razem pola do popisów.

Kobiety, pragnące szkolić się w lotnictwie, o nawet i te, które mogą się wykazać realnymi rezultatami pracy, muszą dziś jeszcze walczyć z uprzedzeniem i trudnościami, stawianymi na drodze do ich zamierzeń. Być może, jak wspomniałam na początku artykułu, wpływa to ze świadomości, że względnie niewielka ilość kobiet potrafi kierować się własną inicjatywą, nie szukając jej w indywidualności silniejszej u mężczyzny. Należy jednak pamiętać o tym, że kobiety stosunkowo niedawno zdobyły samodzielność, oraz że stosunkowo bardzo niedawno kobiety zostały dopuszczone do dziedzin, w których przed loty panowali wyłącznie mężczyźni. Stąd też stopniowo muszą one wyrabiać w sobie te cechy charakteru, które w innych warunkach nie były im tak potrzebne. Że jednak silną wolą i pracą można wiele osiągnąć — stwierdzamy to na przykładach, które z biegiem czasu stają się coraz liczniejsze i coraz bardziej przekonujące.

(Zdjęcia do powyższego artykułu zostały dostarczone przez czasopismo «Lot Polski i O. P. L. G.»



Na szybowisku



Redaktor naczelny „Lotu i Obrony Przeciwlotniczo-Gazowej” kapitan Karol Koźmiński

LOT I O. P. L. G.

A co to takiego? Jeszcze lot? Rozumiemy. Co znaczy jednak ten skrót „OPLG”, o którym przecież dość często słyszymy. Postaramy się zaspokoić ciekawość naszych Czytelników. Całość, bez skrótów brzmi: „Lot i Obrona Przeciwlotniczo - Gazowa Polski” i jest nazwą czasopisma, wydawanego przez instytucję znaną nam dobrze pod nazwą L. O. P. P., liczącą w swych ramach półtora miliona zorganizowanych członków społeczeństwa i z którą nasz korpus podoficerski współpracuje tak żywo i blisko.

Konieczności posiadania własnego organu prasowego, przez tę czy inną organizację, nie potrzebujemy chyba udawać. Wiemy dobrze, jak np. nam podoficerom, potrzebny jest nasz tygodnik, założony w r. 1930. Przez te sześć lat tak przyzwyczailiśmy się i przywiązali już do niego, iż wprost nie wyobrażamy sobie, jakbyśmy się obejść mogli bez „Wiarusa”. Tak samo więc np. Liga Morska i Kolonjalna posiada swój miesięcznik „Morze”, tak samo też L. O. P. P. od szeregu lat wydaje swój dwutygodnik pod nazwą, jak wyżej.

Czasopismo to liczy już obecnie XIV rok życia i, jak wszystko, co żyje, przechodziło i przechodzi szereg ewolucyj. Jest to w zasadzie ilustrowany dwutygodnik, służący popularyzacji idei, którym L. O. P. P. służy. „Lot” więc musi zaznajać najszerze masy z zagadnieniami lotnictwa i obrony przeciwlotniczo-gazowej, ma służyć jako wymiana myśli poszczególnych odłamów organizacji, obejmującej dziś swą siecią całą Polskę, ma wreszcie być organem porozumienia samej organizacji z resztą społeczeństwa.

Zadania więc pisma nie są łatwe. Jeśli, uciekając się do porównań, stwierdzimy np., iż „Wiarus” jest organem korpusu podoficerskiego i jego rodziny, to wiemy, iż grupa ta jest: po pierwsze stosunkowo zwarta, uświadomiona jednolicie i wysoko, wreszcie stosunkowo nieliczna, licząca bowiem kilkadziesiąt tysięcy osób. Inaczej rzecz ma się z członkami L. O. P. P., a więc czytelnikami „Lotu i OPLG Polski”. Pomijając już fakt, że ilość członków przekracza liczbę półtora miliona głów, zdajemy sobie sprawę, że poziom ich umysłowy, a więc też poziom zainteresowań czytelników jest bardzo różny.

Jeśliśmy chcieli bliżej zapoznać się z „Lotem”, to biorąc poprostu jeden z zeszytów tego wydawnictwa do ręki widzimy, iż w r. b. wychodzi on w formie znormalizowanym, nie różniącym się od „Wiarusa”, w podobnej, jak „Wiarus”, półsztywnej okładce, z aktualną ilustracją na pierwszej stronie, potraktowanej dwubarwnie, na drugiej stronie okładki podane są zawsze t. zw. „rzeczy ciekawe”, jak ostatnio np. (Nr. 11) cały szereg zdjęć przedstawiających akt ofiarowania przez podoficerów eskadry, dla szkoły w Białej-Bielsku. Na pierwszej stronie tekstu widzimy zwykle zdjęcie, przedstawiające jakiś moment wybitny z życia kraju, bądź artykuł o treści programowej. Dalej w tekście idą artykuły na tematy lotnicze, czy też obrony przeciwgazowej i t. zw. „Wędrowki po LOPP”, zapoznające czytelnika z pracami organizacji, wreszcie pewien rozdział cyklu artykułowego „wyczer-

pującego kolejno dane jakieś zagadnienie. Tak np. w „Locie” idzie cykl artykułów o spadochroniarstwie, będącym w r. b. jednym z najważniejszych punktów programu prac L.O.P.P. W związku z tem w n-rze 11 r. b. czytamy V kolejny z dziedziny tej artykuł p. t. „Spadochrony, ich budowa i sposób działania”. Artykuł ten, jak wogóle całość numeru jest bogato ilustrowana.

Srodek zeszytu stanowi stale t. zw. „czwórka młodzieżowa”, cztery strony tekstu poświęcone specjalnie młodzieży, tym najchętniej czytelnikom każdego pisma, najgorętszym entuzjastom każdej wielkiej idei. Dział ten nosi nazwę „Młodzież a LOPP” i zawiera stale: 1) artykuł aktualnej treści ogólnej, 2) artykuł, bądź feljeton, napisany przez kogoś z młodszych czytelników, 3) wolną trybunę dyskusyjną, bądź pytania i odpowiedzi młodych, wreszcie 4) małą encyklopedję lotniczą „ilustrowaną”, podającą nazwiska lotników, konstruktorów, nazwy aparatów, sprzętu lotniczego itp. Jest to jedyne u nas tego rodzaju wydawnictwo i już choćby dlatego warto być czytelnikiem „Lotu”.

Resztę zeszytu wypełnia kronika terenu organizacji, nowela bądź wspomnienie z dziejów lotnictwa, wreszcie kronika zagraniczna, recenzje i t. p.

Nad całością czuwa Komitet Redakcyjny w osobach majora pil. Wojtygi, płk. inż. Moniuszki, mjr. pil. Habeczka i inż. Krasuskiego. Redaktorem Naczelnym jest znany dobrze Czytelnikom „Wiarusa”, dawny zastępca redaktora naczelnego i stały współpracownik organu podoficerskiego — kpt. Karol Koźmiński. Pismo wydawane jest w głównej siedzibie LOPP w Warszawie, Wierzbowa 9 i — nie jest drogie: abonament roczny za 26 zeszytów wynosi 10 zł.

Na zakończenie wspomnieć należy, iż „Lot” nie jest jedynym pismem, wydawanym przez LOPP. Organizacja ta dla celów bardziej specjalnych wydaje od lat 7 miesięcznik p. n. „Przegląd Obrony Przeciwlotniczej i Przeciwgazowej”. Pismo to utrzymane jest na poziomie bardziej naukowym i przeznaczone dla specjalistów, kadr instruktorskich i t. p. Zasługuje też na omówienie oddzielnie.





Redaktor
miesięcznika
„Skrzydłota”
Polskiego pan
Jerzy Osinski

„SKRZYDLATA POLSKA” ORGAN LOTNICTWA SPORTOWEGO

„Skrzydłota Polska” jest miesięcznikiem lotniczym popularnym, o charakterze sportowym i technicznym. Jako organ aeroklubów zajmuje się przede wszystkim sportem lotniczym, zarówno samolotowym, jak szybowcowym, balonowym i spadochronowym. Szczególnie obfity jest dział lotnictwa bezsilnikowego, który oprócz wyczerpujących informacji zawiera wiele niezbędnego, praktycznego materiału dla szkolących się na szybowcach i dla pilotów szybowcowych. Bogate są działy nowości technicznych, lotnictwa handlowego, oraz kronika. Ostatnio „Skrzydłota Polska” poświęca wiele miejsca lotnictwu popularnemu (zagadnieniu tonich samolotów słabosilnikowych i szybowcom z motorkami).

Pisują do „Skrzydłatej Polski” najwybitniejsi fachowcy.

Zwróćmy specjalną uwagę na numer kwietniowy „Skrzydłatej Polski” z roku bieżącego, wydany pod hasłem „Uczmy się latać”. Numer ten — zawierający około 90 stron — to munda encyklopedia lotnictwa i przewodnik dla tych wszystkich, których lotnictwo bliżej interesuje. Tego rodzaju wydawnictwo wyszło poraz pierwszy w Polsce. W zeszyt „Uczmy się latać” zgrupowany został cały materiał informacyjny, dotyczący lotnictwa, a zwłaszcza nauki pilotażu motorowego i szybowcowego, sprzętu lotniczego, organizacji lotniczych, warunki przyjęcia do wojsk lotniczych i t. p.

Adres Redakcji — Warszawa, Wawelska 3 (lotnisko).

WIADOMOŚCI LOTNICZE

Najszybszy samolot lądowy — „Hughes Special”, konstrukcji amerykańskiego D. Ralmera, na którym Howard Hughes przeleciał w Kalifornii dn. 13.IX.1935 r. czterokrotnie przepisową, 3-kilometrową bazę ze średnią szybkością 567, 115 km/godz. Silnik (Pratt-Whitney) o mocy 1.000 KM. Podwozie i płoza chowane w locie.

Hughes może się poszczycić poza tym przelotem trasy Los Angeles — Nowy York (13 — 14.I.36 r.) z rekordową szybkością 417 km/godz. (w 9 godz. 10 min.) na wodnosamolocie Northrop „Gamma” z silnikiem 800 koni.

W Stanach Zjednoczonych przeprowadza się próby w locie nad przewożeniem czołgów samolotami. Samolot posiada pod kadłubem specjalne urządzenie, na którym uczepia się czołg. Przed lądowaniem w czołgu zapuszcza się silnik tak, aby szybkość lądowania samolotu równała się mniej więcej szybkości, jaką rozwinię czołg przy tych obrotach swego motoru. Tuż nad ziemią otwiera się połączenie między czołgiem i samolotem, który leci dalej, podczas gdy czołg odrzuca się na pozycję.

Samolot, który wzniósł się najwyżej to włoski Caproni 113 z silnikiem Pegasus 530 koni. Osiągnął on w dniu 11.IV.1934 r. 14.443 m. Pilotem, który nim sterował jest Włoch Donati. Lot odbywał się w kabine otwartej, oczywiście przy użyciu inkalatora tlenowego. Na rekordowej wysokości termometr wykazywał — 56 st.

F. A. I. zatwierdziła nowy rekord dla wodnosamolotów lekkich 3-ej kategorii. Jest to wysokość 3523 m. osiągnięta przez pilota T. Morrisa na wodnosamolocie Aeronca Cs3 z silnikiem Aeronca 36 K. M.

Według doniesień prasowych, słynny pilot amerykański, Turner, zamierza wkrótce na nowym, specjalnym samolocie, pobić rekord szybkości absolutnej i osiągnąć 750 km/godz. Pragnie on zademonstrować tę maszynę na uroczystościach koronacyjnych króla Edwarda VIII.

Zakłady Lockheed w Burbank (Kalifornia) budują specjalny samolot według wskazówek amerykańskiego instytutu naukowego lotnictwa. Będzie to latające laboratorium, na którym po szeregu, doświadczeń — znakomita lotniczka Amelia Earhart polecie naokoło świata. Zasięg samolotu — 7000 km. Waga w locie — 7,5 tonny. Aparat ten zbliża się w głównych liniach do komunikacyjnej „Electric”. Do dyspozycji lotniczki na pokładzie znajdować się będzie automatyczny Sperry. Pani Earhart wykona lot samotnie.

Pilot René Paulhan wykonał niedawno na płatowcu SFAN lot na wysokość 4000 m., chcąc zbadać możliwość wykonywania na nim wlotów aerologicznych. Płatowiec wyposażony był w silnik 25/30 KM. Lot został przerwany na 4000 m. z powodu dokuczliwego zimna. Spodziewane jest osiągnięcie wysokości 5 km. co najzupełniej wystarcza dla celów meteorologicznych. Z powodu znacznego już rozpowszechnienia we Francji płatowców SFAN, wszystkie ośrodki szybowcowe będą mogły korzystać bez trudu z dobrodziejstw sondażu aerologicznego. Nie bez znaczenia jest i kwestja kosztów.

Budżet estońskiego ministerstwa komunikacji dla lotnictwa na rok 1936/37 wynosi 300 tys. koron, z których większa część zostanie przeznaczona na rozbudowę portu lotniczego w Tallinie.

Wśród całej plejady nowych maszyn słabosilnikowych najbardziej starannie, najładniej i najefektywniej (w technicznym znaczeniu) — wyglądają konstrukcje inż. E. O. Topsy’a, dyrektora belgijskich zakładów „Fairey” w Gosselies. Ale techniczna „elegancja” idzie tu w parze z prawidłowością, wydajnością i celowością konstrukcji.

Samolot ten o wadze 130 kg. (ciężar użyteczny stanowi drugie tyle) przebył niedawno odległość z Gosselies do Paryża ze średnią szybkością 150 km/godz. Moc, potrzebna do lotu poziomego, wynosi tylko około 4 KM., to też jasnym jest, że już kilkunastokrotny silnik daje duże korzyści. Tem samem zaś aparat jest wysoce ekonomiczny.

Szybkość maksymalna „Topsy S” waha się bardzo zależnie od silnika, których wypróbowano już cały szereg. Z 600-centymetrowym Douglasem (14 KM) mamy maksymalnie 140 km/godz., z 25-konnym „Ava” 165 km/godz. Szybkość lądowania wynosi 60 km/godz. Przy lądowaniu za przeszkodą wysokości 2 m. samolot zatrzymuje się na 72 m.

Pomimo małej mocy na „Topsy S” można robić bez trudu wszystkie główne akrobacje.

Cena jego z silnikiem Douglas 750 cm (18 KM) wynosi poniżej 5000 złotych, z silnikiem Ava (25 KM) — 5100 złotych.

„Wrona” jest typowym szybowcem szkolnym. Prawidłowy pilotaż, dobre, jak na szybowiec szkolny, własności lotne, prostota konstrukcji i łatwość montażu — czynią z niej podstawę taboru każdej szkoły szybowcowej.

„Czajka” jest szybowcem, służącym do szkolenia w lotach zagłowych. Posiada więc lepsze, niż „Wrona”, własności lotne (kabinka) i większą „pobłażliwość” dla błędów pilotażu.

„Sroka” jest przedstawicielem szybowców treningowych. Użytkowość „Sroki” idzie w wielu kierunkach, wypełniając przestrzeń między szybowcami szkolnymi i rasowymi. Oswaja ucznia z większą doskonałością, mniejszą widocznością, z przyrządami pokładowymi i t. d. Z racji swej mocnej budowy może być użyta do lotów nawet w najcięższych warunkach. Ta sama przyczyna powoduje użycie jej do nauki w lądowaniu pod górę.

„Komar” jest najbardziej rozpowszechnionym szybowcem wyczynowym, posiadając pełne kwalifikacje szybowca „czasowego” i wysokościowego. Łatwy, nienarowisty w pilotażu i zwrómy, posiada małą szybkość opadania, odpowiadającą niewielkiej szybkości po torze.

S. G. 3 bis/35 — szybowiec rasowy „pełnej krwi”, jest ostatnim przedstawicielem rodziny S.G., której protoplasta, zasłużony S.G., 28 „Lwów”, jest jeszcze ciągle posiadaczem polskiego rekordu odległościowego.

C. W. 5 bis/35 jest także ewolucją C. W. 5 z roku 35-go. Jest to bardzo oryginalna i rasowa konstrukcja.

NOWOŚCI LOTNICZE

PODSŁUCH SAMOLOTÓW ZAPOMOCĄ FAL ELEKTROMAGNETYCZNYCH

W ostatnich czasach Anglicy wpadli na pomysł wykrywania samolotów zapomocą fal elektromagnetycznych, rozchodzących się z szybkością około 40 tysięcy kilometrów na sekundę. Zwrócono szczególną uwagę na promienie ciepłe, podczerwone, które reagują na obecność ciała o innej ciepłocie, niż otaczające je powietrze. Promienie te reagują więc i na obecność samolotu, cieplejszego, niż otaczające go powietrze.

Przy zastosowaniu goniometrii, która była w użyciu już podczas wielkiej wojny do wykrywania szpiegowskich radiostacji i miejsc przebywania łodzi podwodnych w głębiach oceanu, zaczęto również ustalać i miejsce, w którym znajduje się w danej chwili samolot.

Jeden ze znanych uczonych nowojorskich opracował już podobno projekt, polegający na rozpięciu w przestworzach niewidzialnej sieci elektromagnetycznej.

Sieć taka mogłaby mieć zastosowanie nie tylko w zakresie obrony w czasie wojny, lecz także i w czasach pokojowych dla ochrony przed desantami poszczególnych szpiegów, oraz przewożeniem kontrabandy.

Plan takiej sieci przedstawia się następująco. Na określonej przestrzeni, która ma być chroniona przed przelotami, buduje się w odstępach 10 metrów szereg słupków niewysokich, bo dwumetrowych anten. Służą one do nadawania fal o ściśle ustalonym kącie emisji.

Samolot więc, po znalezieniu się w sieci kilku fal, spowodowałby ich załamanie, co byłoby sygnalizowane jednocześnie dźwiękowo lub świetlnie na ziemi, po odpowiednim wzmocnieniu.

Przeprowadzone próby wypadły pomyślnie, a pomysł ten zastosowano już praktycznie w jednym z muzeów londyńskich, w którym znajdują się wielkiej wartości diamenty i klejnoty koronne.

Znalezienie się w strefie tych promieni obcego ciała, na przykład ręki lub jakiegokolwiek innego przedmiotu, powoduje przerwanie wiązki niewidzialnych promieni strażniczych, a jako skutek zatrzęsienie się wszystkich drzwi w gmachu, oraz zaalarmowanie policji.

Tego rodzaju wypadek spowodował pewien gość, nieświadomy urządzeń ochronnych owego muzeum, który łaską wskazał towarzyszącej mu damie największy diament świata, tak zwany Koh-i-Nor, spoczywający w oszklonej gablotce. Łaska wywołała przerwę w obiegu fal elektromagnetycznych i zaalarmowała personel muzeum i policję.

Podobne zjawiska, jak w muzeum londyńskim z ową łaską, będą także towarzyszyć próbom przedostania się samolotu przez niewidzialną granicę, strzeżoną przez fale elektromagnetyczne.

Może jednak znajdą się inni wynalazcy, którzy zaostrzą samoloty w przyrządy odginające i prostujące owe fale, nie wywołując na stacji obserwacyjnej alarmu? Któż to wie.

SCHRONY NOWOCZESNE W OBRONIE PRZECIWOLOTNICZO-GAZOWEJ

Wszystkie państwa prowadzą planową pracę nad przygotowaniem całego narodu do obrony przeciwlotniczej — ze specjalnym uwzględnieniem obrony w powietrzu. Bowiem groźnemu niebezpieczeństwu najazdu lotniczego można najskuteczniej zapobiec ścierając się z nieprzyjacielem w powietrzu.

Niemniej jednak, aby zapewnić spokojną pracę dowództwom, szpitalom, ośrodkom przemysłu wojennego, składnicom materiałów wojennych, i t. p., oraz ochronę



Samolot szkolny R. W. D.-8. Podlizerski Komitet Zbiórki na Lotnictwo Sportowe zakupił dla szkoły w Bielsku 8 takich samolotów
Fot. Jan Ryś

ludności cywilnej, prowadzone są prace nad zaprowadzeniem urządzeń obronnych. Rozwiązaniem tego zagadnienia zajęli się architekci.

Na targach lipskich, które się niedawno odbyły w Niemczech, wystawiono sporo ciekawych projektów budowy nowych i dostosowanie starych domów do obrony przeciwlotniczej. Niektóre z tych projektów przewidują budowę domów o stalowej konstrukcji, zbudowanych z materiałów ogniotrwałych i zaopatrzonych w schrony przeciwlotnicze, mogące pomieścić około 25% mieszkańców, to jest tyle, ile przypuszczalnie w czasie wojny pozostanie w domach. Schrony mają się mieścić w podziemiach pod domami, albo też obok domów w ogródkach lub na podwórzach. Ten drugi projekt zapewnia większe bezpieczeństwo na wypadek zawalenia się domu.

Bardzo ciekawy był model schronu żelbetonowego w kształcie rury. Odznacza się on trwałością, jest stosunkowo tani i dość wygodny. Schron taki można zastosować także i w starych domach. Jest on wysunięty poza dom i tworzy rodzaj podziemnego korytarza, a w razie zawalenia się domu, nie grozi odcięciem, posiada bowiem małe zapasowe wyjście poza obręb ruin, pozwalające na opuszczenie podziemi. Rura taka, wpuszczona na głębokość 3 metrów pod ziemię, z wyjątkiem bezpośredniego trafienia bombą, którego możliwość jest minimalna, zapewnia całkowite bezpieczeństwo.

Pozatem każde mieszkanie w takim domu posiada jeden pokój specjalnie uszczelniony, służący jako schron w czasie ataku gazowego.

W związku z budową domów tego rodzaju, przewidziano specjalne rozplanowanie nowopowstających dzielnic i osiedli z uwzględnieniem odpowiednich odstępów.

Co do przystosowania starych domów do obrony przeciwlotniczej, to przy urządzeniu schronów w podziemiach domów o drewnianej konstrukcji, stempluje się piwnicę drzewem tak, jak się to robi w kopalniach, aby w razie zawalenia się domu mieszkańcy jego nie zostali w nim żywcem pogrzebani. Za najskuteczniejszą obronę jednak uznano ewakuację mieszkańców ze starych domów.

NOWY STEROWIEC NIEMIECKI „L. Z. - 129”

W porcie lotniczym w Friedrichshafen pod Berlinem odbył się w tym roku pokaz dla dziennikarzy zagranicznych i niemieckich najnowszego sterowca „L. Z. - 129”. Olbrzym ten jest 248 metrów długi, o poprzecznym przekroju 41,2 m. kw. Przeznaczony jest ten sterowiec do ko-

munikacji transoceanicznej z Ameryką Południową. Przelot jego z Europy bezpośrednio do Rio trwa około 70 godzin, tymczasem gdy dawniejszy typ sterowca „Graff Zeppelin” potrzebował na przebycie tej drogi około 120 godzin lotu.

W przyszłości sterowiec „L. Z. - 129” przeznaczony będzie do komunikacji pasażerskiej z Ameryką Północną.

Buduje się obecnie w warsztatach w Friedrichshafen taki sam sterowiec, t. j. „L. Z. - 130”, który będzie gotowy w roku przyszłym.

WALKA NARODÓW O PANOWANIE W PRZESTWORZACH

Od chwili przelotu przez Atlantyk Lindbergha, wielkie państwa o dobrze rozwiniętym lotnictwie, wciąż pracują nad wytyczeniem najdogodniejszej trasy przez Atlantyk dla żeglugi powietrznej. Zasadniczo trzy trasy lotu są rozpatrywane.

Pierwsza prowadzi przez Szkocję, Islandję i Grenlandję; nazwano ją „szlakiem arktycznym”. Jest ona najkrótsza, a przelot nad oceanem wynosi tylko 1100 km., a więc jest to jej wielki plus. Ujemną zaś stroną tej trasy, są złe warunki atmosferyczne, jakie zawsze istnieją w pobliżu bieguna.

Druga droga — to droga okrężna, na przykład z Paryża do New - Yorku przez Irlandję, o ogólnej długości trasy 5600 km., z czego 3000 km. wynosi nad oceanem. Ale i tu panują niedogodne warunki atmosferyczne, tak jak i w pierwszej trasie, t. j. mgły, wiatry i opady.

Trzecia droga — to trasa leżąca bardziej na południe z miejscami do lądowania na Azorach i Bermudach, złożona z trzech etapów, t. j.: pierwszy etap Portugalja — Azory (1900 km.), drugi, Azory — Bermudy (3150 km.), trzeci, Bermudy — Ameryka (1250 km.), ogólna długość trasy, chociaż najdłuższa (6300 km.), najwięcej sprzyjająca dla lotów oceanicznych, gdyż na trasie tej znajdują się o wiele lepsze warunki atmosferyczne, oraz bazy dla lądowania, t. j. Azory i Bermudy.

Pięć państw przysparza się do osiągnięcia wprowadzenia przelotów, t. j. stałej komunikacji między Starym i Nowym Światem, a więc Stany Zjednoczone A. P., Niemcy, Anglja, Włochy i Francja.

Amerykanie przygotowują wielkie wodnosamoloty „Glenn - Martin”, wagi 50 tonn, mogące zabrać na pokład około 50 pasażerów. Szybkość tych wodnosamolotów wynosi do 275 km. na godzinę. Trasa tych olbrzymów przechodziłaby z New - Yorku do Londynu i przebyta by-

łaby w ciągu jednego dnia bezpośrednio. Koszt przelotu obliczono na 50 do 85 dolarów od osoby, w zależności od ilości przewożonych pasażerów.

Niemcy natomiast rozporządzają dwoma koncepcjami: przeloty sterowcami, lub też wodnosamolotami. Sterowce w zupełności zdały swój egzamin z lotu nad Atlantykiem południowym, więc prócz sterowca „Zeppelin 127”, zbudowano w warsztatach w Friedrichshafen sterowiec „L. Z. - 129”, specjalnie skonstruowany do tego rodzaju lotów, mogący zabrać na swój pokład do 50 pasażerów. Punktami odlotów byłyby albo Berlin, lub też Sewilla w Hiszpanji, gdzie budują Niemcy w tym celu olbrzymie hangary.

Dla umożliwienia przelotów na wodnosamolotach, zbudowali Niemcy typ „Dornier 18”, z motorami o sile 600 KM i szybkość do 200 km. na godzinę. Wodnosamoloty te podwożonoby na okrętach do wysp Azorskich, skąd wyrzucano by je z katapulty do lotów transoceanicznych.

Anglicy posiadają plany przelotów oceanicznych do Ameryki, lecz bardzo fantastyczne. Projektują oni, że do wielkiego sterowca przytwierdzą wodnosamoloty niewielkiego typu „Short - Mayo”, i po wywindowaniu wodnosamolotu na wysokość 3000 m., odczepiałby się od niego i szybował przez ocean.

Typ wodnosamolotu „Short - Mayo” ma ciężki start na wodzie, dlatego wymyślono projekt wyżej wymieniony, t. j. windowanie przez inny statek powietrzny na wysokość 3000 m. Projekty te są narazie na papierze i podobno mają skutecznie być wkrótce próby.

Włosi wykańczają już w swych warsztatach typ jednopłatowca z czterema motorami typu „Paggio - Pegna 23”, których szybkość ma dochodzić do 400 km. na godzinę, z zasięgiem przelotu do 5000 km. Po próbach zobaczy się zdolność tych statków przy przelotach oceanicznych.

Francja przygotowuje dwa wodnosamoloty typu „Lieutenant de Vaisseau - Paris”, największe w świecie, zwane „łodziemi latającymi”. Przy próbach, poprzednio wybudowany identyczny wodnosamolot, po poważnych uszkodzeniach, znajduje się w porcie Florydy w naprawie, skąd po uskutecznieniu poprawek, będzie nadal wypróbowywany w locie nad oceanem. Linja przelotu francuskich wodnosamolotów będzie szła przez Azory i Bermudy, gdyż do bezpośredniego przelotu nie są jeszcze Francuzi dostatecznie przygotowani ze swoimi statkami powietrznymi.

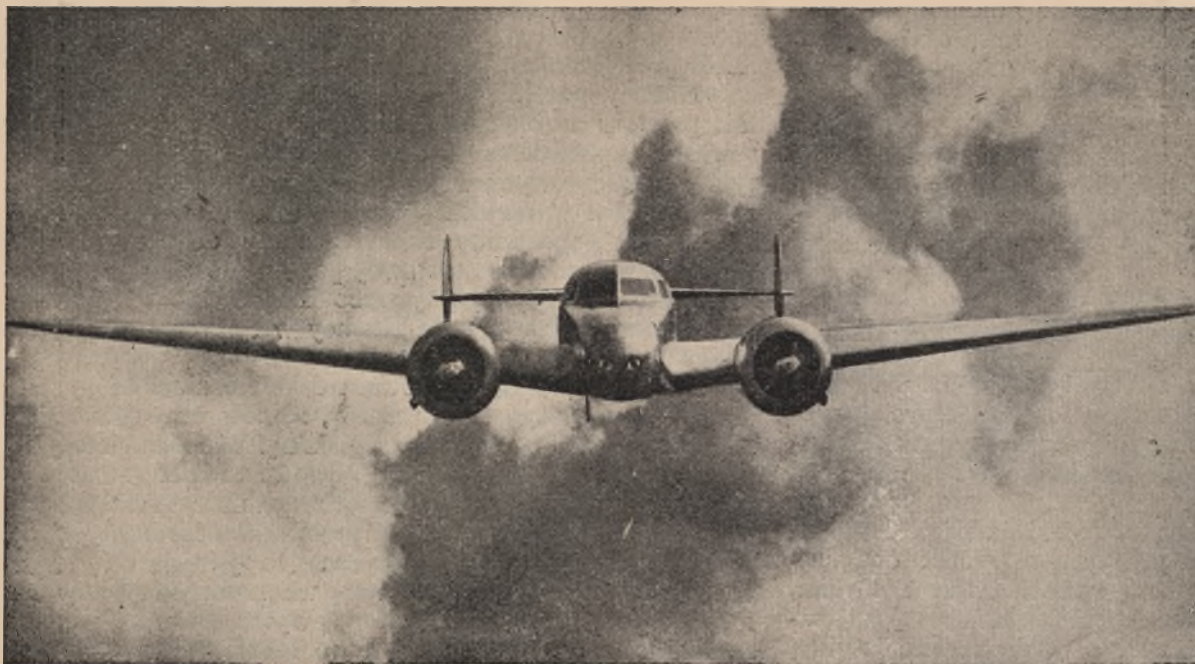
Zobaczmy, jak prędko i kto wywalczy sobie w szlakach powietrznych nad oceanami „wstęgę niebieską”.



Samolot turystyczny lub treningowy R. W. D. -13. Jeden taki samolot (»Wiarusa«) zakupił dla szkoły w Bielsku Podolicerski Komitet Zbiórki na Lotnictwo Sportowe. Fot. Jan Ryś



Samolot komunikacyjny R. W. D. -11. 2 silniki o mocy 205 K.M. każdy, 6 miejsc pasażerskich i 2 obsługi. Szybkość maksymalna około 300 km/godz. Fot. Jan Ryś



Samolot P. L. L. «Lone» typu Lockheed
Elektra o szybkości maksymalnej 300
kilometrów na godzinę

P. L. L. „L O T”

Dziś, gdy troska o obronę kraju nie jest już wyłącznie udziałem wojska, gdy zagadnienie obrony rozciąga się na wszystkie, bez wyjątku niemal, dziedziny życia wielkiego organizmu państwowego, sprawa lotnictwa komunikacyjnego nabiera szczególniejszego, podwójnego znaczenia.

Jakkolwiek nasze lotnictwo cywilne, zaś komunikacyjne w szczególności, nie jest (jak to ma miejsce u innych) z góry nastawione na wojnę, to jednak fakt, że w ogólnej mobilizacji sił obronnych kraju stanowić ono będzie pożądaną pozycję, że zajmie swoje ważne i odpowiedzialne miejsce — fakt ten nie wymaga chyba komentarzy.

Skoro więc mowa o lotnictwie, skoro z okazji uroczystości, związanych z oliarowaniem przez korpus podoficerski eskadry szkolnej, poświęcimy niniejszy numer «Wiarusa» wyłącznie zagadnieniom polskiej floty powietrznej, nasze linie lotnicze «Lot» nietylko, że pominięte być nie mogą, ale na specjalną zasługują uwagę i uwzględnienie

Wiemy wszyscy, jak bardzo popularny jest u nas skrót Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej — L. O. P. P. Niemniej popularna jest i nazwa Polskich Linij Lotniczych — «Lot», jak i znak «Lotu», tak często spotykany w plakatach reklamowych, pismach i tym podobnych. Rzucone niegdyś hasło: «Podróżuj Lotem» — stało się niemal przysłowiem powiedzeniem. Wiemy dobrze, gdzie i o jakiej porze pojawia się codziennie nad horyzontem stalowy ptak komunikacji lotniczej, by po chwili z warkotem potężnych motorów przelecieć ponad naszymi głowami, szybując ku dalekiej Warszawie, Gdyni, czy Wilnu. Znamy dobrze jego drogi, znaczone szumem w ciszy przedwieczornych godzin nad polską wsią czy miasteczkiem.

A jednak wiemy o naszym «Locie» bardzo niewiele. Nic prawie. Wiemy tylko to, co widoczne jest z zewnątrz, z wierzchu, z reklamy. O zadaniach jego, trudnościach, wysiłkach nie mamy naogół pojęcia.

Sława naszego lotnictwa komunikacyjnego, zdobyta pracą szeregu lat, rozniósła się nietylko w Polsce, ale i zagranicą. Ale ile kosztuje ta sława, ile kosztuje utrzymanie

naszego lotnictwa pasażerskiego na tak wysokim poziomie, mało kto pyta. Nikt z jadących, płacąc za bilet przelotu nie pomyśli: Płacę za ledwie część tego, co mój przelot kosztuje.

Na polskich linjach lotniczych, które nie miały dotychczas ani jednego wypadku, panuje wzorowy porządek, punktualność, bezpieczeństwo, wygoda. Słowem, wzorowa sprawność, znana u nas i u obcych. Lecz ile ta sprawność kosztuje Państwo, za cenę jakiego wysiłku zbiorowego tę sprawność się uzyskało?

Warto, byśmy choć trochę zapoznali się z naszym «Lotem», byśmy przyjrzeni mu się zbliska. Niewątpliwie wywołała to w niejednym uczucie zdumienia, ale i napewno uczucie dumy zarazem.

Polska komunikacja lotnicza ma już za sobą szereg lat pracy i rozwoju, ma za sobą długą i zaszczytną historję. Dzieje jej, poczynając się już od roku 1922, są jednym pasmem lat doskonalenia i rozwoju, zarówno w kierunku doskonalenia sprzętu technicznego, jak i organizacji placówki.

Tych kilkanaście lat istnienia naszego lotnictwa komunikacyjnego, możemy podzielić na dwa wyraźnie różne okresy. Pierwszy obejmuje lata od 1922 do 1928, jest to okres powstania i organizacji, drugi od roku 1929 do chwili obecnej — to okres ustabilizowania się i systematycznego rozwoju w każdym kierunku.

W okresie pierwszym linie lotnicze polskie obsługiwane były przez przedsiębiorstwo prywatne, z którego też inicjatywy powstało nasze pierwsze lotnictwo komunikacyjne. W tym czasie zdobywa ono coraz więcej szlaków, rozszerza zasięg na coraz większą liczbę miast, jednak w poszukiwaniu «rentowności», zmienia często trasy przelotów. Komunikacja nasza obejmuje już wtedy Warszawę, Kraków, Lwów, Łódź, Poznań, wolne miasto Gdańsk, a także Brno i Wiedeń. Nadto, towarzystwo zagraniczne uzyskuje zezwolenie na eksploatację linii połączeniowej Warszawa — Praga,



Wnętrze samolotu pasażerskiego

którą to linię zachowało dotychczas i obsługuje pod nazwą «Air France».

W roku 1929 lotnictwo komunikacyjne przechodzi w ręce Państwa – staje się instytucją państwowo-samorządową, pod nazwą: Polskie Linie Lotnicze «Lot». Odtąd rozwój komunikacji powietrznej posuwa się szybko naprzód według jednolitego już planu. Wśród ludności cywilnej budzi się z wolna zaufanie do tego nowego środka komunikacji współczesnej i zrozumienie jego potrzeby. Tak więc 1 stycznia 1929 roku zaczyna się drugi okres eksploatacyjny naszego lotnictwa pasażerskiego, przez «Lot». Udziałowcami tej nowej instytucji jest skarb Państwa oraz samorządy. Formą prawną jest spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, o kapitale zakładowym 8 milionów złotych. W skład zaś rady nadzorczej «Lotu» wchodzi delegaci ministerstwa komunikacji, ministerstwa spraw wojskowych, ministerstwa przemysłu i handlu, ministerstwa skarbu i ministerstwa spraw wewnętrznych, oraz zainteresowanych samorządów.

W pierwszym okresie eksploatacyjnym (1922–1928) polskie lotnictwo komunikacyjne posługuje się samolotami typu «Junkers F. 13» i «Farman». Po przejęciu linii lotniczych w roku 1929 przez Polskie Linie Lotnicze «Lot», samoloty typu «Farman» zostały wycofane, zaś na ich miejsce wprowadzono samoloty jedno i trzysilnikowe typu «Fokker F. VII». Samoloty te były ostatnio budowane już w kraju na podstawie licencji. W roku 1930 poczynają kursować na naszych szlakach komunikacyjnych samoloty konstrukcji polskiej typu «P. W. S. 24», zaś w pięć lat później, w roku 1935, wycofano z ruchu samoloty Junkersa.

Dalszym postępem w dziedzinie modernizacji sprzętu polskiej komunikacji lotniczej jest nabycie przez Polskie Linie Lotnicze «Lot» w roku 1935 samolotów typu «Douglas

D. C. 2» i typu «Lockheed Electra», które rozwijają szybkość maksymalną ponad 300 km/godz.

Dziś już na wszystkich polskich liniach latają wyłącznie samoloty wielosilnikowe, zaś jednosilnikowe służą jedynie do lotów okrężnych ponad miastami lub do prac fotogrametrycznych.

I w tym kierunku Polskie Linie Lotnicze «Lot» zdziałały od roku 1930 bardzo wiele. Poza służbą komunikacyjną wykonują one metodą, zalecaną przez ministerstwo robót publicznych, plany sytuacyjne i wysokościowe dla celów gospodarczych, ewidencyjnych, rozbudowy miast, regulacji rzek, rejestracji zabytków architektonicznych i tym podobnych. Między innymi wydział aerofotogrametryczny Polskich Linii Lotniczych «Lot» opracował wiele foto-planów Polesia, niezbędnych przy pracach wstępnych dla melioracji tej olbrzymiej polaci kraju.

Oto w kilku słowach dzieje i obraz organizacji «Lotu».

Położenie polityczne i geograficzne Polski, jej warunki klimatyczne i terenowe, sprawiają, że tysiące kilometrów szlaki komunikacji powietrznej, przecinające wzdłuż i wszerz przestworza kraju, mają ogromne znaczenie zarówno dla komunikacji wewnętrznej – krajowej, jak i międzynarodowej. W miarę zaś rozwoju naszej komunikacji lotniczej znaczenie to będzie stale wzrastało, gdyż 1/3 całego ogromnego obszaru (388.600 kilometrów²) Polski zajmują równiny, stanowiące jedno wielkie lotnisko.

W Polsce też krzyżują się szlaki, łączące państwa zachodu ze wschodnio-europejskimi i Azją, a także i szlaki, biegnące z północy na południe, łączące Skandynawię z Bałkanami i Azją Mniejszą.

Nowocześnie urządzone lotniska, porty lotnicze z obszernymi hangarami, stacjami radiowymi, meteorologicznymi i tym podobnymi, tworzą fundament pod stały, konieczny rozwój naszego lotnictwa komunikacyjnego.



Ładowanie pocztą



Major-pilot, Stanisław Karpiński

Stanisław Karpiński

HERAT – TEHERAN *)

Teraz z kolei kapitan Zulkarnei zaimponował nam swą słownością i punktualnością: zjawił się u nas o świcie, zawiadamiając, że samochód z benzyną już czeka. Zaprawdę – dobry przykład jest tutaj zaraźliwy! Ubraliśmy się pośpiesznie, zjedliśmy podane nam skromne śniadanie, złożone z owoców, ciastek i herbaty – i już o godzinie 6,45 wyruszyliśmy półciężarowym Fordem na lotnisko. W jednej z wąskich uliczek miasta napotkaliśmy przeszkodę w postaci modlącej się karawany: środek ulicy zatarasował szereg leżących wielbłądów, obok których klęczący muzułmanie zanosili modły do Allaha z twarzami, zwróconymi na wschód. Musieliśmy poczekać do końca modlitwy, a potem z trudem przepychać się powoli obok płoszących się wielbłądów.

Przy wyjeździe z bramy miasta znów ta sama sytuacja: szeregi wielbłądów, osiołki i tłum ludzi, siedzących wprost na ziemi i spełniających swe codzienne czynności. Zdziwione oczy zwrócone były na nas, przybyszów z Europy, ośmielających się zakłócać ich spokój i ustalony od wieków zwyczaj. Obawiam się, że bez pomocy kapitana Zulkarnei niełatwo wydostalibyśmy się z tego zbiorowiska brodaczy. Energicznym krzykiem pobudzał on ich do usuwania się z drogi. Przy tej okazji po raz drugi miałem możliwość oglą-

dania kobiety na terenie Afganistanu – rozumie się – całkowicie zakrytej długą białą szatą i szczelnym nakryciem głowy. Jechała – podobnie jak w Kabulu – na osiołku, prowadzonym przez mężczyznę, z tą tylko różnicą, że tutaj miała obok siebie dwoje małych dzieci: jedno siedziało przed nią, drugie zaś za nią, okracając na osiołku, trzymając się jej sukni.

Wyjechawszy z murów miasta, mogliśmy już szybciej posuwać się w stronę lotniska, choć i tutaj karawany częściowo utrudniały nam przejazd przez drogę. Dopiero za mostem przez rzekę Heri Rud rozwinęliśmy normalną szybkość. Pogoda nad Heratem i okolicami była dobra, natomiast w północno-zachodniej stronie nieba – w kierunku naszego lotu – widać było silne zamglenie. Pocieszałem się myślą, że może to było przejściowe.

Na lotnisku poczynione już były pewne przygotowania: dozorczy lotniska odkotwiczyli samolot, jak również przygotowali naprawiony lejek do nalewania benzyny. Wpłynęło to na przyspieszenie startu. Bez specjalnych trudności napełnione zostały zbiorniki samolotu dostarczoną nam rosyjską benzyną, której ilość była zaledwie wystarczająca, jednak było to resztki zapasu, posiadanego przez Afgańczyków w Heracie. Uzupełniliśmy również zbiornik olejowy, wlewając 9 kilogramów «Mobiloil», którą dano nam, jako zapas, w Kabulu.

O godzinie 9,15, żegnany przyjaznymi gestami kapitana Zulkarnei, usłużnych dozorców i przygodnie zebranych brodaczy, wystartowałem z piaszczystej nawierzchni lotniska. Porzuciłem gościnną ziemię afgańską, na której terenie nie pozwolono nam wydać ani grosza, dostarczając wszystkiego bezpłatnie. Zabierałem ze sobą dużo miłych i ciekawych wspomnień, które na zawsze pozostaną w mojej pamięci. A może kiedyś tu jeszcze powrócę?

Po przecięciu rzeki Heri Rud i przelecaniu nad miastem wziąłem kurs na Meszhed. Już nad pierwszymi górami, położonymi w odległości około 10 kilometrów za Heratem, rozpoczęło się nieprzyjemne «rzucanie». Wzdłuż naszego szlaku na lewo płynęła rzeka Heri Rud, na prawo ciągnął się wysoki łańcuch gór. Na horyzoncie wprost przed nami, było ciemno i mgliście. Uprzątnąłem sobie, że kalendarz oznaczony był dzisiaj cyfrą naogół niezbyt lubianą przez lotników: mieliśmy 13 października.

Przewidując lot nad górami, spowitemi we mgłę i chmurę, wyciągnąłem maszynę w górę. Kiedy dolatywaliśmy do przecięcia rzeki Heri Rud, skręcającej w kierunku północnym i stanowiącej tu granicę afgańsko-perską, ziemi nie było już wcale widać. Pod nami kłębiło się morze obłoków i mały, ponad które wystrzelały w górę szczyty coraz to wyższych gór. Natomiast «rzucanie» całkowicie ustało. Otaczał nas zupełny spokój i przyjemny chłód. Od czasu do czasu wpadałyśmy tylko w oderwane strzępy chmur, w których odczuwaliśmy na moment krótkie szarpania samolotem.

Po półtorej godzinie lotu w takich warunkach zobaczyliśmy okna w chmurach. Wkrótce przez jedno z takich okien ujrzałem Meszhed, pierwsze miasto na ziemi perskiej. Zmieniłem kurs na Sabzawar - Szahrud i spojrzałem na zegarek: była godzina 11,45. Przed nami sterczy potężne pasmo górskie, znane mi z niebezpiecznych prądów powietrznych. Osiągnąłem najwyższy pułap srebrnego płaka – 4200 metrów, by przejść nad szczytami, sięgającymi 4000 metrów wysokości. Doznaliśmy znów piekielnego «rzucania», które trochę zmniejszyło się dopiero po przeciwnej stronie wysokiego pasma za miejscowością Niszapur. Ponieważ Rogalski skarżył się na dokuczające mu zimno, obniżyłem wysokość lotu do 2500 metrów, co było możliwe, gdyż góry stopniowo opadały i zbliżaliśmy się do pustyni solnej. Ostatnie strzępy chmur zostają poza nami i otacza nas piękna, słoneczna pogoda, której przyjemność psuje tylko coraz bardziej wzmagające się «rzucanie».

*) Wyjątek z książki mjr. - pilota St. Karpińskiego p. t. „Polskie skrzydła w moich lotach długodystansowych”.

O godzinie 1,30 po południu byliśmy nad Sabzawarem, za którym leży północny skraj pustyni Kewir. Lot staje się coraz bardziej uciążliwy. Samolot tańczy na wszystkie strony pod wpływem rozpalonych, pionowych prądów powietrza do tego stopnia, że omdlewa mi już ręka od wytężonej pracy drążkiem sterowym. Promienie słoneczne, odbijające się od jednostajnej, żółto-szarej powierzchni piasków, działają oślepiająco. Dla odpoczynku wzroku staram się patrzeć wewnątrz kabiny na przyrządy, ale i to niewiele pomaga wobec cięgiego «rzucania».

Po przecięciu rzeczki Kaleh-i-Mura teren zaczyna się wznosić. Piaszczysto-kamieniste pasma górskie leżą wzdłuż i w poprzek naszego szlaku, co zmusza mnie do zwiększenia wysokości lotu. Coraz bliżej naszego szlaku biegnie droga na Szahrud, wreszcie lecimy prawie tuż nad nią, ale nie widzimy na niej żadnego znaku życia.

Szahrud osiągamy o godzinie 3,15. Zmieniam tu kurs na Samnan i lecę prawie wzdłuż drogi, biegnącej pomiędzy górami i pustynią. Przecinamy mnóstwo wyschniętych koryt rzeczek o kierunku od gór do pustyni. Wdali przed nami widnieje bardzo wysokie, poprzeczne pasmo górskie. Za pasmem teni leży Samnan, ostatnia miejscowość przed Teheranem. Wyciągam maszynę na wysokość 3500 metrów. Pasma przecinamy przy tak dokuczliwym «rzucaniu», że bierze pokusa zboczyć na pustynię i wylądować tam dla chwilowego odpoczynku, rozsądek jednak bierze górę i zmusza do dalszego zmagania się z przeciwnościami, niejako idącymi w parze z dzisiejszą «teralną» trzynastką.

Za wysokim pasmem teren raptownie opada, ukazując niezliczoną ilość rzeczek, spływających w dół do węzłowskiej rzeczki na południe od Samnanu. Przed tą ostatnią miejscowością wchodzimy w strefę gęstego deszczu. Ponieważ na drodze do Teheranu mamy wysokie góry, których szczyty sięgają wyżej niż osiągalny pułap naszego samolotu, postanawiam zboczyć na południe i, lecąc skrajem gór i pustyni, uniknąć w ten sposób niebezpieczeństwa zderzenia z którymś ze szczytów, niewidocznych w siekających kropkach deszczu.

O godzinie 4,15 przelatujemy ponad prawie niewidocznym Samnanem, a po upływie 20 minut jesteśmy nad skrajem pustyni. Wyszliśmy zupełnie ze strefy deszczu. Zmieniam kurs i lecę wzdłuż południowego podnóża gór. Biegnie tu nowa droga na Teheran. «Rzucanie» nareszcie ustaje, co pozwala na spokojne orzeźwienie się winogronami, podanymi przez Rogalskiego. Wzrok z uczuciem ulgi ucieka od jednostajnego widoku pustyni i spoczywa na masywach górskich, dających różnorodność odcieni w blasku słońca opadającego ku zachodowi.

Po 45 minutach lotu wzdłuż podnóża gór, widzimy na lewo wdali błyszczącą powierzchnię olbrzymiego słonego jeziora Earja-i-Namak (Masileh). Jesteśmy więc w odległości około 90 kilometrów od Teheranu. Droga skręca na północny zachód pomiędzy niewysokimi górą. Jest to najkrótsza droga do celu dzisiejszej naszej podróży, zmieniam więc po raz ostatni kurs już wprost na Teheran. Widzimy wkrótce na prawo w odległości 15 kilometrów potężny szczyt Karagacz, którego zbocza dziwnie oślepiająco błyszczą w słońcu: leż tam już śnieg, który spadł w czasie naszej 5-dniowej nieobecności.

Kiedy przecięliśmy rzeczkę Dżadżarud, nagle silnik zaczął «kichać i strzelać», a po chwili raptownie przestał pracować. Momentalnie uświadomiłem sobie, że wyczerpała się benzyna w głównych zbiornikach samolotu; i – wykorzystując jeszcze dość szybkie obroty śmigła naskutek siły bezwładności – włączyłem szybko dodatkowy zbiornik opadowy, w którym mieliśmy nieduży zapas benzyny, wystarczający jednak na 45 minut lotu. Silnik znów napelnik powiechrze równomiernym warkotem. Widzę, jak wyraz krótkiego niepokoju, który przemknął po twarzy Rogalskiego, zamienił się w uśmiech uznania.

Wytężam wzrok przed siebie, ale nic nie mogę dojrzeć w oślepiających blaskach zachodzącego słońca. Ziemia jest jakądyby przykryta całunem nieprzenikliwej dla oka mgiełki. Dopiero błyszczące dachy meczetów wprost pod nami oznajmiły stolice Persji. Daję mały gaz i wypatruję położenie lotniska. Z trudem odnajduję je i ląduję o godzinie 6,05. Kotując w stronę hangarów, nie spostrzegam żadnego ruchu na lotnisku. Przypominam sobie, że znów przylecieliśmy we czwartek, a więc w przeddzień święta muzułmańskiego, tylko tym razem nikt się zapewne nie spodziewał takiej dokładnej punktualności naszego powrotnego przylotu.

Dopiero po wytęczeniu silnika i zdjęciu kombinezonów przybył dyżurny oficer i po przywitaniu nas zakomunikował, że telefonowano z naszego poselstwa o wyjeździe ministra Hempla na lotnisko. Po chwili żołnierze otworzyli hangar i wprowadzili srebrnego płaka na zasłużony odpoczynek po trudach afgańskiego lotu. Dzisiejszy etap trwał 8 godzin 50 minut.

– Trzynastka dała nam dzisiaj «szkołę» – mówi Rogalski, zwracając się do mnie.

Zajeżdża samochód poselstwa i następuje radosne powitanie przez ministra Hempla i p. Domaszewicza. Nawet oni nie spodziewali się dotrzymania zapowiedzianego przezemnie terminu powrotu z Kabulu. Tem większa była ich radość i nasze zadowolenie, gdyż dowiedliśmy tem o pierwszorzędnej jakości polskiego sprzętu lotniczego.

Tegoż dnia minister Hempel nie pozwolił nas «męczyć». Po kąpieli i kolacji, zjedzonej w towarzystwie gościnnych rodaków, musieliśmy położyć się spać, gdyż takie było życzenie ministra Hempla. Długo jednak nie mogłem zasnąć z powodu dotkliwego bólu prawego ramienia, nadwreżonego od wytężonej pracy drążkiem sterowym przy dzisiejszym «rzucaniu». Księżyc rzucił tajemniczy urok swym światłem, zalewającem cały pokój, zastany dywanami. Przewracałem się z boku na bok przez kilka godzin i dopiero około północy pogrążyłem się w słodkie objęcia Morfeusza.

Mjr. pil. St. Karpiński: Polskie skrzydła w moich lotach długodystansowych. Książnica-Atlas. Łwów-Warszawa. Str. 264 Zł. 4,50

Na półkach księgarskich ukazała się książka znanego lotnika długodystansowego i literata majora-pilota Stanisława KARPINSKIEGO pod tytułem „POLSKIE SKRZYDŁA w moich lotach długodystansowych” Wydana przez „KSIĄŻNICĘ-ATLAS” (Łwów-Warszawa), posiada barwną szatę zewnętrzną, oraz ciekawy układ treści i jest bogato ilustrowana.

Sama osoba autora, nazywanego u nas „polskim lotnikiem Wschodu”, jest rękojmą wartości wewnętrznej książki. Zawiera ona ujęty z punktu widzenia lotnika opis wrażeń i przeżyć autora z trzech odbytych kolejno wielkich lotów długodystansowych. Poprzedzona preambulą autora i wstępem, które umiejętnie wprowadzają czytelnika w dalszą właściwą treść książki, składa się ona następnie z 4-ech oddzielnych części, mianowicie: I. Lot dookoła Polski, II. Lot dookoła Europy, III. Lot do Azji i Afryki i IV. Przygotowania lotu do Australii.

Książka ta jest nowością w literaturze polskiej tak pod względem treści, jak i ujęcia literackiego. Już począwszy od przedmowy i wstępu, czytelnik niepostrzeżenie dla siebie samego zostaje porwany w wir przepięknej rzeczywistości lotniczej, gdzie „górne wloty” idą w parze ze zmaganiem się z żywymi przeciwnościami, a do tego stopnia przykuwają uwagę, że chciałoby się przeczytać książkę jednym tchem. Jak w kalejdoskopie, przesuwały się przed oczyma czytelnika malownicze obszary wszystkich dzielnic nowej Polski, — góry i niziny, rzeki i morza, miasta i stolice kilkunastu państw Europy, — dzikie, skaliste tereny, potężne łańcuchy górskie, rozległe pustynie piaszczyste i solne, oraz dalekie morza Azji i Afryki. Wszystko to widziane jest okiem lotnika z pod skrzydeł polskiego samolotu, pędzonego czarowną mocą polskiego silnika. Styl książki, bezpretensjonalny i prosty, technicznie szczerością i mocą ukochania polskich skrzydeł.

Książkę swą poświęcił autor młodzieży polskiej, „łęczniacej podświatem do skrzydeł”, jak świadczy o tem dedykacja na wstępie. Jest ona napisana tak ciekawie, że nadaje się nie tylko dla młodzieży, lecz również dla każdego, kogo interesuje lotnictwo polskie, oraz kto chce wśladać za autorem przelecieć na skrzydłach młodzieńczej fantazji przez świat nieznany i daleki.

Książka majora-pilota KARPINSKIEGO, będąca potężną propagandą lotnictwa w naszym społeczeństwie, oraz niezbitem świadectwem zwycięstwa polskich skrzydeł, powinna znaleźć się w każdym domu polskim.

SAMOLOTEM NAD SZWECJĄ



Port w Sztokholmie z wysokości 1500 m.

Spełnienie się marzeń należy zawsze do najmilszych wspomnień w życiu każdego śmiertelnika. Wspomnienia te są tembardziej mile i cenne, jeżeli powstają z marzeń o właściwych zainteresowaniach. Jako zdecydowany entuzjasta turystyki marzyłem zawsze o wycieczkach i poznawaniu nieznanymi krajów.

Wyobraźcie sobie, Kochani Czytelnicy, jaki byłem szczęśliwy, kiedy otrzymałem polecenie udania się do Szwecji w charakterze korespondenta i to w jedną stronę okrętem, a w drugą samolotem. To polecenie przeszło wszelkie moje oczekiwanie.

Dotychczas jedyną nadzieję pokładałem w moim wiernym „Maćku” aż tu nagle zjawia się perspektywa jazdy nieznanymi mi dotychczas środkami lokomocji, jakim był samolot i okręt, w dodatku do nieznaanej mi Szwecji i Danii. Przyznacie, Koledzy, że spełnianie się takich marzeń należy do bardzo miłych.

Na pierwszy plan wysuwała się w danym wypadku podróż samolotem, o której najczęściej myślałem i którą uważałem zawsze za najprzyjemniejszą. Przyznam się szczerze, że gdzieś w głębi tkwiła we mnie iskierka obawy, która mnie drażniła, jak dokuczliwa mucha, tyle zawsze się słyszało o różnych wypadkach spowodowanych niewyjaśnionymi przyczynami. Ale obawy te zostały wkrótce całkowicie stłumione przez entuzjazm i ciekawość czekających mnie wrażeń. Ostateczne zwycięstwo spowodował fakt, że samolot „Wiarus” miał prowadzić tak wytrawny pilot, jakim jest Pan Aleksander Onaszko, no i sama nazwa RWD-13, przyczem „13” jest dla mnie liczbą b. szczęśliwą.

Dziś, po szczęśliwym powrocie krzyczę na całe gardło „niema przyjemniejszej podróży, jak podróż samolotem”. Tyle wrażeń nie da najszybszy samochód, ani najbardziej luksusowy kurjer. No, ale nie uprzedzajmy faktów. Zanim dostałem się do samolotu, który był na wystawie w Sztokholmie, przebyłem bardzo miłą podróż morską, za usługą też również na omówienie. Dlatego też, opis tej nadwyraszmilej wycieczki, zacznę od początku.

Przygotowanie się do wyjazdu poszło tym razem gładko, jak z płatka, gdyż organizacja przeprowadzona była przez Redakcję „Wiarusa”. Mając doświadczenie z poprzednich lat przygotowałem się do drogi również bardzo szybko. Przedewszystkiem przestudjowałem dokładnie odpowiednią lekturę o Szwecji i Danii, następnie zapakowałem niezbędne manatki, uzbroiłem się w aparat fotograficzny i tak przygotowany ruszyłem w towarzystwie pilota Pana Aleksandra Onaszki w drogę. Oczywiście, narazie kolejną do Zoppot, gdzie oczekiwał na nas okręt.

Pierwsze godziny jazdy poświęciliśmy na wzajemne poznawanie się. Pan Onaszko w czasie rozmowy zapytał się jakby od niechcienia, czy latałem już kiedyś, czy mocno reaguję na „rzucanie” samolotu, czy przelot nad morzem robi na mnie wrażenie i t. p.

No, myślę sobie, to jednak trzeba się przygotować na coś... Ale to nie miało już żadnego znaczenia na zmianę postanowienia. Na mulej pogawędce przeszedł czas bardzo szybko. O godzinie 19-tej lokowaliśmy się już na pięknym statku szwedzkim „Marietolm”, który utrzymuje stałą komunikację pomiędzy Polską a Szwecją. Po kontroli paszportów i odprawie dewizowej ruszyliśmy o godz. 20-tej w drogę.

Nasz statek, choć mały, urządzony był pierwszorzędnie. Na dwóch pokładach umieszczone były 4-ro osobowe kabiny, poza tym posiadał obszerną jadalnię i wygodny pokój klubowy z radjem i barem. Na statku panowała wprost przesadna czystość i elegancja. Na dużym pokładzie spacerowym porozkładane były fotele i leżaki, oraz różne gry marynarskie.

Pierwsze godziny jazdy poświęciliśmy na gruntowne zwiedzanie statku i jego urządzeń. Najbardziej interesowała nas olbrzymia maszyna o mocy 1000 H. P. i kabina nawigacyjna.

Uprzejmy kapitan statku, Szwed — uprzyjemniał gościom podróż wszelkimi sposobami, ale nam to zrobił chyba największą przyjemność, gdyż nakręcił radio na Warszawę i umożliwił nam wysłuchanie

audycji do końca. A przyznać trzeba, że audycja w tym dniu była wyjątkowo dobra.

Około godz. 22-giej minęliśmy Hel i wypłynęliśmy na pełne morze. Chłodny północny wiatr zapędził bardziej wrażliwych do kabin. Tańce podtrzymywane uparczywie przez kilka par ustały i pokład wolno zaczął się wyludniać.

Statek nasz wpłynął na długą morską falę i zaczął się łagodnie kołysać.

Czas i nam było pomyśleć o spoczynku.

W kabinie zastaliśmy trzeciego pasażera, który również jechał do Sztokholmu. Początkowo rozmowa szła nam bardzo trudno, gdyż nasz kompan mówił „tylko” łamaną angielszczyzną. Ciekawe jednak było, że nasz „anglik” zadręczał często dialektem lwowskim. Jak się później okazało, był to zwykły żydek ze Lwowa urodzony w Kołymyji.

Po takim odkręciu rozmowa nie przedstawiała już żadnych trudności. Noc obdarzyła nas zasłużonym i przyznam się, mocno pożądanym odpoczynkiem. Regularny i przytłumiony stuk maszyny, przyczem chłodne powietrze morskie usposabiało nas do spania znakomicie. Na drugi dzień rano ujrzeliśmy z górnego pokładu wysuwający się w daleki brzeg Szwecji.

Wypoczynek, doskonale śniadanie, a przede wszystkim wspaniała pogoda wprawiła wszystkich w świetne humory.

Jedni zaczęli tańczyć, inni poukładali się do plażowania, pozostali, do których i my należeliśmy, zaczęli ponowną wędrówkę po statku, oraz zajęli się karmieniem mew, które całą plejadą eskortowały nasz statek. Pan Onaszko, jak na pilota przystało, zaczął z wrodzoną sobie skrupulatnością studjować manewry mew, ułożenie skrzydeł podczas lotu, sterowanie i tak dalej. A przyznać trzeba, że była to świetna okazja do podobnych obserwacji.

Mewy, za każdą kruszyną chleba rzucały się w morze jak szalone, wykonując przytem szereg bardzo ciekawych, z punktu widzenia pilota, ruchów.

Po drodze mijamy cały szereg mniejszych i większych okrętów żaglowych w tym samym kierunku. Nasz statek, jak nas poinformował kapitan, należał do szybkobieżnych, nie też dziwnego, że mijaliśmy inne statki bez trudu. Wobec tak dużego urozmaicenia, czas mijał na statku szalenie szybko. Około godziny 13-tej, byliśmy już w pierwszym szwedzkim mieście, Kalmar.

Ponieważ statek miał 5 godzin postoju w Kalmar, postanowiliśmy wykorzystać ten czas na zwiedzenie miasta. Formalności celne załatwiliśmy bardzo szybko. Warto przytem wspomnieć o ciekawym szczegółzie, rzucającym charakterystyczne światło na stosunki panujące w Szwecji. Otóż, wiedziony przezornością zapytałem się kapitana okrętu, czy nasze walizki mogą zostać na statku bez opieki. Na to mi kapitan odpowiedział niemal, że z oburzeniem:

„Jako, pan nie wie, że w Szwecji niema złodziei?” Tu pan może zostawić walizkę nie tylko na statku, ale gdziekolwiek w mieście, nigdy panu nie nle zginie.

Odszedłem zawstydzony, ale przyznam się, że z pewnem niedowierzaniem. Jednak wkrótce przekonałem się o tem naocznie.

Podczas wędrówek po mieście, spotykaliśmy różne rzeczy leżące bez żadnej opieki i to nas przekonało.

Miasto Kalmar nie jest zbyt ciekawe, daje jednak przedsmak stosunków panujących w Szwecji. Przedewszystkiem jest bardzo czyste i mimo dużego ruchu w mieście panuje niemal, że grobowa cisza.

Policji porządkowej jest na mieście bardzo mało, ale dyscyplina porządkowa mechanicznych jest wprost zadziwiająca.

Podczas rozmowy z policjantem dowiedziałem się, że w całej Szwecji nie wolno używać sygnałów samochodowych, wszelkie wehikuły hałasliwe są wyeliminowane z ruchu, sklepy zamykane są o godz. 18, i po tej godzinie nie ma mowy o jakichkolwiek zakupach. Do najciekawszych zabytków miasta Kalmar, należy wspaniały zamek warowny, pochodzący z XII wieku, skąd wywodziła się rodzina polskich królów Wazów.

W zamku znajduje się dużo pamiątek po królach, ciekawe obrazy, rzeźby, zbroje i tak dalej, poza tem w zamku mieści się również muzeum miejskie grupujące dorobek kultury i sztuki od czasów najdawniejszych do najnowszych. Na uwagę zasługują bardzo liczne emblematy różnych cechów rzemieślniczych sięgające XV wieku.

Po powrocie do portu statek nasz był już gotowy do drogi. Krótkie ceremonijalne pożegnanie zakończyło nasz pobyt w gościnnym Kalmarze.

Odtąd zaczęła się najpiękniejsza część naszej morskiej podróży. Statek płynął przez cały czas wzdłuż wybrzeży Szwecji. Po prawej stronie rozciągała się bardzo długa i uchodząca za najpiękniejszą wyspa Gotland, po lewej zaś poszarpane granitowe brzegi Szwecji.

Tuż nad brzegami morza, rozsiane są liczne kolonie letniskowe. Piękne, białe domki pokryte czerwonym dachem wyglądały na tle ciemnozielonych drzew jak w bajce. Urok krajobrazu podnosiły niezliczone ilości białych żaglówek i motorówek, które na spokojnej lustrzanej wodzie dwoiły się i przypominały ląkę obsadzoną kwiatami. Zachwyceni wspomnianymi widokami przetrwaliśmy na pokładzie do późnej nocy. Zaznaczyć przy tem należy, że wieczory w Szwecji mają swój specjalny urok, mianowicie na północy nastąpił obecnie okres „białych nocy”, do godz. 23-tej można jeszcze spowodzeniem czytać gazety przy świetle dziennym. Słońce chowa się tylko na parę godzin, około 1-szej jest już jasno. Na drugi dzień rano po śniadaniu składa-



Oficjalne powitanie „Wiarusa” w Kopenhodze przez poselstwo polskie, z p. ministrem na czele

jacem się dosłownie z 10 różnych potraw. zajęliśmy się studjowaniem lektury znajdującej się na statku. Ku miłemu zdziwieniu na statku znaleźliśmy dużo broszurek o Szwecji pisanych po polsku.

Między innemi, znaleźliśmy również bardzo ciekawą książkę o Polsce pisaną po Szwedzku. Ale tu zdziwienie nasze było mniej miłe. Książka jest napisana przez M. Ehenpreis'a i Alfreda Jonsena przy pomocy Polaków w r. 1918-tych.

Z bardzo licznych ilustracji można było wywnioskować, że wiadomości o Polsce są podane dość wyczerpująco, ale budzą pewne zastrzeżenia. Fragmenty Warszawy z długimi szeregami konnych dorożek na drewnianym bruku różnią się bardzo wiele od dzisiejszej Warszawy. Sobór na placu „Saskim” też nie istnieje, a zagony kartofli przy aleji Jerozolimskiej już dawno zostały zastąpione pięknymi domami. Takich nieścisłości zawiera książka cały szereg. Najgorsze wrażenie robi szczegółowa mapa nieuwzględniająca wybrzeża morskiego, wileńszczyzny, Śląska i szereg innych szczegółów.

Taka książka, która zasadniczo posiada charakter propagandowy, nie spełnia swego zadania i powinna być zastąpiona inną. No, ale wracamy do tematu.

Dalsza podróż stawała się coraz piękniejszą. Nasz statek wpłynął pomiędzy bardzo gęsto rozsiane wysepki, które ciągnęły się aż do Stockholmu.

W miarę zbliżania się do stolicy Szwecji, wysepki stawały się coraz to ładniejsze.

Każdą wyspę zdobiło po kilkanaście domków tonących w kwiatkach. Na morzu panował niebywały ruch, motorówki, zagłówki i kajaki tworzyły na morzu istne mrowisko.

Kapitan okrętu wyczuł widocznie naszą ciekawość i w porę przybył z wyjaśnieniami. Okazało się, że w Szwecji jest to zjawisko o tej porze roku zupełnie normalne. Piękna letnia pogoda trwa w Szwecji stosunkowo dość krótko, dlatego też Szwedzi korzystają z niej bardzo intensywnie.

Uprawianie żeglarsstwa należy do narodowego sportu Szwecji. Po drodze mijamy się z pływającym w przeciwnym kierunku krążownikiem wojennym „Gotland” stanowiącym ostatnią zdobycz szwedzkiej marynarki wojennej. Krążownik przepłynął w odległości zaledwie kilkunastu metrów od naszego statku, co umożliwiło nam doskonałą obserwację. „Gotland” jest cały najeżony armatami i posiada katapultę do wyrzucania płatowców wodnych. Podobno należy do najszybszych okrętów na Bałtyku.

Coraz gęściej zaludnione wybrzeże oraz liczne przystanie wskazywały na to, że zbliżamy się do Stockholmu. Istotnie, po godzinie jazdy okręt nasz, manewruje z zadziwiającą zręcznością pomiędzy różnymi statkami, wpłynął do położonej niemalże w śródmieściu przystani. Kapitan statku, który się w międzyczasie dowiedział o celu naszej podróży był wyjątkowo uprzejmy dla nas. Przy serdecznym pożegnaniu odprowadził nas aż na ląd.

Była godzina 14-ta.

Był załatwianię odprawy celnej sypaliśmy pięknym „Chryslerem” do hotelu „Plaza”.

Bezpośrednio po ulokowaniu się w hotelu, spotkaliśmy grupę Polaków przebywających w Stockholmie w związku z wystawą lotniczą. Miła pogawędka i wymiana wrażeń zajęła nam całą godzinę, resztę czasu poświęciliśmy na zwiedzanie miasta. A przyznać trzeba, że Stockholm jest miastem naprawdę godnym zwiedzenia. Śmiało mogę powiedzieć, że Stockholm jest najpiękniej położonym miastem w Europie. W bardzo wielu miejscach przypomina swym położeniem Neapol, zaś strukturą przypomina Wenecję.

Słusznie też jest nazwany Wenecją północy.

Cale miasto jest bardzo czyste i wytworne, niema przedmieść zabudowanych rudami, przedmieścia zabudowane są willami z ogrodami, które jeszcze bardziej podnoszą wytworność miasta. Nie myślcie Kochani Czytelnicy, że jestem zasugerowany Stockholmem i przesadzam w opisywaniu wrażeń. Wędrówki po krajach europejskich wyrobiły we mnie własny pogląd i to mi w dużym stopniu ułatwia krytykę. —

Zaznaczyć należy, że Szwedzi przywiązują wogóle bardzo wielką wagę do elegancji i komfortu. Tak luksusowych dorożek samochodowych, nie ma żadna stolica w Europie. Można je zamawiać telefonicznie z każdego zakątka miasta. Brak dorożek konnych, zebraków i starych ruder, przyczem wzorowy porządek na każdym kroku uderza każdego obcego przybysza.

Stockholm jest znacznie mniejszy od Warszawy, posiada tylko 600.000 mieszkańców, jest jednak znacznie ruchliwszy i posiada więcej reprezentujących gmachów. Wędrówka po mieście trwała do późnego wieczora. Zwiedzanie miasta tak nas pochłonęło, że zapomnieliśmy zupełnie o jedzeniu i odpoczynku. Ale to postanowiliśmy odbić sobie na drugi dzień.

Wczesnym rankiem byliśmy już gotowi do drogi. W pierwszym rzędzie zajęliśmy się wydostaniem naszego „Wiarusa” z wystawy i przewiezieniem go na lotnisko. Nie należało to jednak do rzeczy łatwych; lotnisko znajdowało się w odległości kilkunastu kilometrów od wystawy, znajdującej się na przeciwnym krańcu miasta. Szwedzi okazali i w tym kierunku swą daleko idącą skrupulatność, co wyraziło się w bardzo wysokiej sumie, którą zażądali za przewiezenie samolotu. O targach nie można było nawet mówić, gdyż Szwedzi nie uznają interpretacji swoich zarządzeń.

Po krótkiej debacie, wyjście z ciężkiej sytuacji znajduje pilot, p. Onoszko, który zawyrokował krótko: „startuję z ulicy”. Szybko, przy pomocy własnych sił, wypchaliśmy „Wiarusa” na znajdujący się w pobliżu trawnik, a ściślej mówiąc, na nieobsadzoną drzewami ulicę, i w oczach zdumionych Szwedów „Wiarus” wzniósł się w powietrze jak mewa.

Moja rola skończyła się tym razem na kręceniu śmigłem, gdyż pilot, z powodu niezbyt wygodnego do startu terenu, nie chciał obciążać maszyny.

Po godzinie, kiedy przyjechałem na lotnisko samochodem, „Wiarus” znajdował się już w rękach obsługi, która przygotowywała go do drogi.

Warto wspomnieć tu o ciekawej inowacji, z której korzystają samoloty kursujące po Europie. Otóż posiadacz międzynarodowego carnatu korzysta z obsługi na wszystkich lotniskach bezpłatnie. Za materiały pędne, po wystawieniu specjalnego kwitu, płaci się w miejscu macierzystej przynależności samolotu. Jest to inowacja bardzo wygodna, szczególnie przy podróżowaniu przez kilka państw.

Obok całego szeregu ciekawych i całkowicie zmechanizowanych urządzeń lotniskowych, na specjalną uwagę zasługuje bardzo oryginalne lotnisko w Stockholmie. Zbudowane jest ono w postaci gwiazdy i cale jest wysafaltowane. Samoloty, startujące, względnie lądujące, mają z góry wskazany promień nadający się w danej chwili do użytku, w zależności od kierunku wiatru. W nocy oświetlane są tylko te promienie gwiazdy, które nadają się do użytku. Jest to bardzo ekonomiczne urządzenie i mojem zdaniem, bardzo wygodne dla samolotów.

Po krótkich zabiegach „Wiarus” był gotowy do lotu, ale Pan Onoszko wyznaczył start na godzinę 5-tą rano. Wracamy więc do miasta z mocnym postanowieniem szczegółowego zapoznania się z jakimś obszernym jadłospisem, gdyż nasze żołądki przestały się zadawać wrażeniami wzrokowemi.

Pan Onoszko, znając Sztokholm z poprzednich podróży, zaprowadził mnie do najoryginalniejszej w Stockholmie restauracji. Tu nasuwa mi się znowu na myśl cały szereg spostrzeżeń, z którymi chciałbym się choć w części podzielić z czytelnikami.

W restauracji była jednocześnie wystawa obrazów i sztuk pięknych. Obrazy były oświetlone lampami elektrycznymi, natomiast przy stołach paliły się woskowe świece. Restauracja składała się z kilku pokojów, przyczem każdy pokój umeblowany był w innym stylu. Po zwiedzeniu wszystkich pokojów wybraliśmy salon umeblowany w stylu Ludwika XVI-go. Obsługa składająca się z doborowych Szwedek, zorientowała się odrazu, że jesteśmy obcymi przybyszami, gdyż z miejsca zapytała nas, jakim mówimy językiem. Tylko po polsku odpowiadam z ciekawości, jak na to zareagują. Ale ku naszemu miłemu zdziwieniu wysuwa się jedna z kelnerek i z miłym uśmiechem odpowiada po polsku — proszę bardzo, jestem. To nas ożywiło i jeszcze bardziej podsycało apetyt, oczywiście, na obiad.

Rozmowna kelnerka wtajemniczyła nas w cały szereg zwyczajów panujących w restauracjach szwedzkich. Otóż, w Szwecji panuje częściowa prohibicja, każdy może jednak otrzymać dwa kieliszki wódki zwanej „P. U” pod warunkiem, że zje jakąś potrawę przynajmniej za 1,50 korony (1 korona — 100 öre — 130 groszy), na dalsze dwa „P. U” trzeba zamówienie potraw powtórzyć. W handlu znajdując się piwo tylko niskoprocentowe. Obiad w naszym znaczeniu jada się około godz. 20-ej, drugie śniadanie o 13-ej, a pierwsze o 8-ej, t. zw. kolacje w Szwecji nie istnieją. Obiad poprzedza przystawka składająca się dosłownie z 10 — 15 różnych potraw. Właściwy obiad stanowią dwie łyżki zupy i mały kawałek mięsa. Ale te potrawy można bez dodatkowej opłaty powtarzać kilkakrotnie, czemu się nikt nie

dziwi, gdyż Szwedzi jadają bardzo dużo. Obiad taki kosztuje około 4 zł.

Najciekawsze są jednak śniadania. Na środku pokoju znajduje się stół zastawiony najrozmaitszymi przekąskami zimnymi; gość otrzymuje dwa nakrycia i naczynie z kawą lub herbatą, poczem wybiera sobie potrawę sam i bierze tyle, ile jest w stanie skonsumować. Śniadanie takie, bez względu na ilość zjedzonych potraw, kosztuje około 3 zł.

Rdzeniem każdego dania, bez względu na porę dnia, są placki owsiane z masłem lub miodem. Bez tego przysmaku Szwed nie wyobraża sobie jedzenia.

We wspomnianej restauracji trafiliśmy na porę drugiego śniadania, no i przez kurtuazję w stosunku do Szwecji staraliśmy się całkowicie zastosować do tamtejszych zwyczajów. Z prowizorycznego zestawienia zjedzonych potraw doszliśmy do przekonania, że możemy zaliczyć się pod tym względem do ekstraklasy szwedzkiej.

Resztę dnia spędziliśmy pod opieką zaklimatyzowanego w Stockholmie Polaka, Pana Brodatego, który, znając doskonale stosunki szwedzkie, wyjaśnił nam cały szereg ciekawych spraw gospodarczych.

Szwecja, która pod względem obszaru, jest największym krajem w Europie, posiada tylko 6.000.000 mieszkańców. Pod względem etnograficznym zajmuje Szwecja pierwsze miejsce w Europie. Dzięki temu, że przeszło od 100 lat Szwecja nie prowadziła wojny, stosunki gospodarcze doprowadzone są do najwyższej precyzji; szkolnictwo stół w Szwecji na bardzo wysokim poziomie; pod względem kulturalnym należy Szwecja do państw przodujących.

Każdy Szwed posiada zagraniczny paszport bez ograniczenia czasu ważności. Z Polską prowadzi Szwecja bardzo ożywione stosunki handlowe i należy do najlepszych sąsiadów morskich.

Rozmowa na podobne tematy zanosiła się na dłuższy czas, ale wczesny odlot nakazywał nam pomyśleć o odpoczynku.

Punktualnie o godz. 5:30 byliśmy już na lotnisku. Od tej chwili miała się zacząć druga część naszej pięknej podróży, do której przygotowywałem się z nadzwyczajnym pietyzmem. Oczekiwały mnie nowe, nieznane mi bliżej, wrażenia, o których tak często marzyłem.

Latałem już co prawda niejednokrotnie, ale były to loty na samolotach pasażerskich, które, zdawało mi się, nie dają pełni oczekiwanych podnieć.

Lot samolotem turystycznym wydawał mi się bardziej emocjonujący, ciekawszy, tembardziej, że prowadził przez nieznane mi kraje.

Przeżycia w poprzednich dni usunęły się gdzieś w cień i przestały istnieć.

„Wiarus” stał już przed hangarem. Po załadunku walizek przystąpiliśmy do studjowania komunikatu, który brzmiał: wiatr boczny 15 km. na godzinę, widoczność 20 km., pułap chmur 1000 m., w połowie drogi mały deszcz — zatem warunki bardzo dobre, aż do Malmö, czyli do pierwszego etapu naszej podróży, odległego w linii powietrznej o 550 km. od Stockholmu.

Teraz ja otrzymuję lekcję kręcenia śmigłem, poznaję, co to znaczy „wylączony” i „kontakt”, poczem pilot zajmuje miejsce.

„Wylączony” — kręcę śmigło 6 razy wprzód, 2 razy wtył. „Kontakt” — zakręcam śmigło i motor rusza.

Pan Onoszek wsłuchuje się uważnie w warkot motoru na różnych obrotach, wreszcie: „gotowy”. Zajmuję miejsce, przypasuję się pasem i ruszamy.

„Wiarus” ruluje wolno na wskazany tor, skąd po krótkim rozbiegu odrywamy się od ziemi. Początkowo zataczamy konwenansalne koło na lotnisku, następnie po osiągnięciu odpowiedniej wysokości samolot kieruje się nad miasto. Nareszcie lecę, — uwaga moja znajduje się w najwyższym napięciu. Już po paru minutach lotu uwagę moją zwraca nadzwyczajna zwrotność „Wiarusa” i tu odrazu wyczuwam olbrzymią różnicę w locie pomiędzy samolotem komunikacyjnym a turystycznym.

Kilka ostrych wirażów nad miastem umożliwia nam oglądanie wsłaniającej panoramy Stockholmu, poczem kierujemy się na południe. Przed nami mamy 550 km. drogi, czyli około 3 godziny lotu. Uwaga moja jest teraz całkowicie rozpraszana, sam nie wiedziałem na co mam właściwie skierować zainteresowanie, wszystko jest dla mnie nowe i niezmiernie ciekawe. Lecimy na wysokości 700. m. szybkość 180 km/godz. „Wiarus” leci tak spokojnie jakby był zawieszony w powietrzu. Z lewej strony rozciąga się przepiękna perspektywa na morze zasiane zielonemi wysepkami, na których dachy domów wyglądają jak czerwone kropki. Tworzy to razem przepiękną mozaikę jak w bajce. Po prawej stronie ciągnie się pasmo gór na których dziwaczne desenie tworzy przebijający się pomiędzy zielenią rdzawy granit. Z zachwytem zapominam na chwilę, że znajduję się w samolocie, dopiero „małe” kiwnięcie samolotu przyprowadza mnie do równowagi. Lecimy na wysokości 1000. m. Widoki zmieniają się jak w kalejdoskopie. Daleko na morzu widzimy kilka dużych okrętów ozdobionych pięknymi pióropuszcami dymu, szeroka ścieżka wzburzonych fal znaczy przebytą przez okręt drogę. Tymczasem wysokość wzrasta, lecimy na wysokości 1500 m. Pod nami wszystko maleje, okręty wyglądają z tej wysokości jak kajaki.

Wybrzeże morza staje się coraz bardziej jednolite, małe wysepki zniknęły gdzieś bez śladu. Tuż pod nami przelatuje eskadra wodnopłatowców, lotnicy pozdrawiają nas ruchami rąk. Po nasyceniu pierwszych wrażeń, którą występowały dotychczas dość chaotycznie, zaczynam odczuwać świadomie całą rozkosz lotu samolotem turystycznym. Przy żadnym locie nie doznałem tyle pięknych wrażeń i tyle nieznanym mi podnieć. Zadowolenie moje i radość wzrosły do zenitu. Pilot

widząc moje zadowolenie i chcąc je jeszcze bardziej podsyć, robi niespodziewaną tak zwaną „górkę”. Polega to na tem, że samolot podnosi się nagle prawie ze prostopadłe do góry, następnie pod wpływem zmniejszenia obrotów śmigła spada gwałtownie w dół. Ja nie tylko nie odczułem w tem przyjemności, ale doznałem wrażeń wręcz przeciwnych. Nagłe wyrwanie z rozkosznego zadowolenia wytrąciło mnie niestety z równowagi na dłuższy czas. Następne „górkę” i „pagórki” przyjmowałem już bez wzruszeń.

W połowie drogi wlecieliśmy w zapowiedzianą komunikatem okolicę deszczową. Chmury początkowo jasne i rzadkie stawały się coraz ciemniejsze. Początkowo lecieliśmy nad chmurami na wysokości 1700. m., ziemię widzieliśmy tylko przez przerwy pomiędzy chmurami.

Był to widok naprawdę niesamowity, nad nami czyste niebo i słońce, pod nami ciemne chmury, a na ziemi deszcz. Łatwo poznać można deszcz po matowej powierzchni morza i po szklących się od deszczu dachach, oraz szosach asfaltowych. „Wiarus” zaczęło „trochę” rzucać, ale po „górkę” nie robiło to już na mnie większego wrażenia. Tymczasem warstwa chmur stawała się coraz grubsza i sięgała coraz to wyżej.

Pilot widocznie nie chciał podwyższać wysokości, gdyż w pewnej chwili wpakowaliśmy się nurem w najbardziej przejrzystą chmurę. Wszystko zniknęło nam nagle z oczu, wyglądało to tak, jakbyśmy byli zanurzeni w mleku. Po chwili ujrzelśmy ziemię, samolot znajdował się na wysokości 600. m. Przywitał nas przytem ulewny deszcz. Śmigło zaczęło jęczeć, szyby kabiny zmatowiały, a ziemię było widać jak przez mgłę. Nisko zawieszane ciemne chmury zmuszają „Wiarusa” do obniżenia lotu. Lecieliśmy dłuższy czas na wysokości 400 m.

Wkrótce deszcz mija, niebo ukazuje się w całej krasie — chmury zniknęły gdzieś bez śladu.

Morze zaczęło powoli znikać, gdyż dalsza trasa prowadziła już nad lądem. Lot na małej wysokości należy również do nadzwyczaj przyjemnych. Widzimy dokładnie szosę, samochody, kwiaty przy domkach i wyraźnie odróżniamy rdzwa. Przelatujemy nad małowniczą okolicą, w której wydobywano torf. „Wiarus” obniża lot do 150 m. Robotnicy bez koszul witają nas powiewając kolorowemi chustami. Do celu zostało nam zaledwie pół godziny lotu. „Wiarus” wznosi się szybko w górę i wkrótce osiągamy znowu wysokość 2000 m.

Malmö, które było celem naszej podróży, widzimy z tej wysokości jak na dłoni. W odległości kilku kilometrów od lotniska pilot zwalnia obroty silnika, poczem „Wiarus” majestatycznie zaczął obniżać lot. W kabinie słychać tylko szum wiatru, śmigło obracając się na wolnych obrotach nie wydaje żadnego dźwięku.

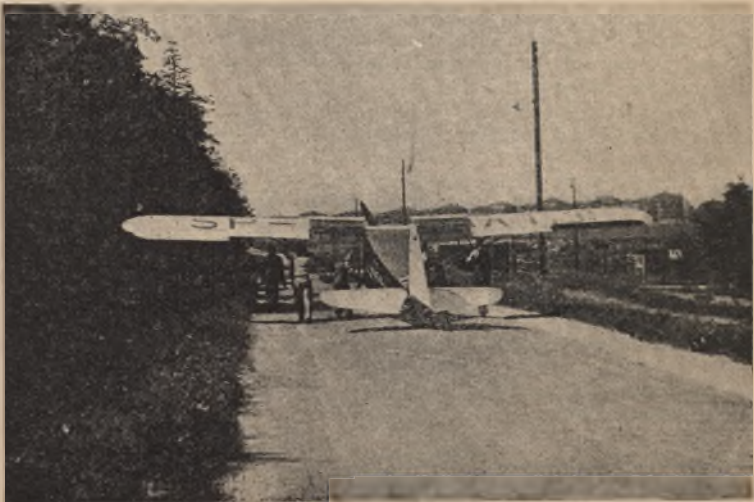
Na lotnisku panował nadzwyczajny ruch, gdyż w dniu tym odbywał się zlot lotniczy. Kilkadziesiąt maszyn stojących już na lotnisku świadczyło o tem, że zlot zapowiada bardzo dobrze. Po obniżeniu lotu do 600. m. „Wiarus” zatacza nad głowami bardzo licznie zgromadzonych widzów, konwenansalne koło, następnie podchodzi pod wiatr i bez pomocy silnika siada trzema punktami na ziemi. Tu poznałem dopiero mistrzowską rękę pilota Pana Onaszki, lądowanie odbyło się tak gładko, że nie zauważyłem momentu zetknięcia się kół z ziemią. Była godzina 8. 30.

Pierwszy podbiegł do nas honorowy konsul generalny Polski w Malmö, Szwed, pan Gunnar Holm i zmiejsca wziął nas pod swoją opiekę. Przyznać trzeba, że opieka była naprawdę bardzo troskliwa i serdeczna.

Przedewszystkiem zapoznał pilota dokładnie z programem zawodów lotniczych i udziału w nich „Wiarusa”.

Udział „Wiarusa” w zawodach polegał na pokazie startu, lądowania, szybkości minimalną i maksymalną, czyli „Wiarus” miał się pochwilić swemi zasadniczymi zaletami.

Następnie Pan Holm odwiedził nas do hotelu i zaprosił na śniadanie. Swoją samochód i lokaja oddał do naszej dyspozycji, co umożliwiło nam dokładne zwiedzenie bardzo milego i nadzwyczaj czystego miasteczka Malmö.



R.W.D.-13 „Wiarus” w drodze z wystawy lotniczej w Stockholmie na start

Zawody wypadły dla nas b. pomyślnie. Prasa szwedzka opisująca szczegółowo zawody zakończyła swoją opinię o R. W. D. 13. tak: „to co pokazała Polska naszym, nie wymaga żadnych komentarzy, tyle zalet zespolonych razem w jednej maszynie nie posiadał ani jeden z bardzo licznie zgromadzonych samolotów”. — W innym miejscu czytamy o wrażeniach z lotniska „na lotnisku słychać było mowę; polską, angielską, niemiecką” — tu wyliczyli wszystkie narody europejskie. Dla Polaków był to gest bardzo miły, ze strony prasy szwedzkiej.

Po zawodach „Wiarus” był formalnie obłożony przez publiczność. Ja to przeżyłem swój prawdziwy beneficjusz, gdyż musiałem tłumaczyć po niemiecku wszystkie szczegóły o „Wiarusie”. Tabliczkę z napisem, że takich „Wiarusów” zakupili podoficerowie 9 szt. dla szkoły lotniczej im. Marszałka Piłsudskiego, tłumaczyłem kilkaset razy, wreszcie przy pomocy Pana konsula Holma przepisałem na kartce po szwedku i na-lepiłem nad tabliczką. To mnie trochę odciążało.

Składanie skrzydeł „Wiarusa” zachwycało wprost wszystkich obecnych.

Udanym występcem cieszył się najbardziej pan Holm, niech wiedzą w Polsce, — powtarzał — że Szwedzi bardzo cenią i szanują pracę Polaków. A przyznać trzeba, że Szwedzi znają doskonale wszystkie wyniki lotnicze w Europie.

O sukcesach R. W. D. na challenge’u słychać było na każdym kroku.

Okolo godz. 18-tej siedzieliśmy już w willi pana Holma gdzie przy dźwiękach pólerek i mazurków raczyliśmy się wyborem koniakiem. Pan Holm, jak na uprzedniego gospodarza przystało, pokazał nam swoje dziwaczne zbiory fajek, zegarków, autografów i znaczków pocztowych.

Tymczasem zbliżała się godz. 20-ta, o której miał się odbyć bankiet dla zawodników. Pan Holm delikatnie oznajmił nam, że na bankiecie obowiązuje smoking, no i że Szwedzi nie uznają spóźnienia. Zazna-czyć tu wypada, że Szwedzi są na punkcie ubiorów nadzwyczaj kon-wenansalni. Bankiet może się odbyć bez gościa dla którego był urzą-dzony, ale gość nie może się pokazać w ubraniu nieodpowiadającym konwenansom. Z tej przyczyny musiałem i ja zrezygnować z ban-kietu. Zkorzystałem jednak z wolnej chwili i zwiedziłem port oraz parę kościołów.

Nazajutrz zbudził nas lokaj pana konsula Holma i oznajmił, że pan konsul czeka na dole.

Po godzinie „Wiarus” opuszczał już lotnisko w gościnnej Szwecji. Pan Holm który leciał z nami do Kopenhagi, oświadczył nam, w po-wietrzu, że na lotnisku w stolicy Danii czekają nas przedstawiciele poselstwa polskiego, z panem ministrem na czele.

Po tem wyjaśnieniu zrozumieliśmy nasz pośpiech. „Wiarus” leciał teraz cały czas nad morzem, które było jakby zasiane okrętami. Lecie-liśmy na wysokości 1000. m.

Po godzininnym locie byliśmy już w Kopenhadze, gdzie rzeczywi-ście czekał na nas pan minister z całym składem poselstwa. Był to dla nas naprawdę bardzo duży zaszczyt.

Przy tej okazji dowiedzieliśmy się dużo ciekawych rzeczy o polakach w Danii. Okazało się że w Danii żyje sporo Polaków, mają własne pismo, polskie szkoły i utrzymują żywy kontakt z krajem.

Cały dzień poświęciliśmy na zwiedzanie miasta, zaś wieczór spę-dziliśmy w milej polskiej atmosferze w domu pana konsula polskiego w Danii.

Na drugi dzień rano miały się odbyć loty pokazowe, ale spowodu złej pogody i porywistych wiatrów zostały odwołane. O godz. 13-tej szybowaliśmy już w kierunku na Hamburg. Krótki pobyt w Danii nie pozwolił nam na bliższe zapoznanie się tamtejszymi zwyczajami, ale jedno można powiedzieć śmiało, że Danja ustępuje Szwecji w wielu wypadkach.

Stolica Danii pożegnała nas deszczem i pogodą mglistą. Po dokład-nem przestudiowaniu biuletynu meteorologicznego p. Onoszko zdecy-dował się jednak lecieć. Wkrótce „Wiarus” krążył nad Kopenhagą na wysokości 600 metrów. Nisko wiszący pułap ciężkich deszczowych chmur, niepozwoilił na wzniesienie się wyżej. Od Kopenhagi bierzemy z miejsca kurs na Hamburg. Początkowo jazda była bardzo monotona, deszcz, a co zatem idzie, mała odległość widzenia, pozatem pory-wisty wiatr, który rzucał samolotem jak motylem i zimno nie doda-wało nam humoru. Tu dopiero poznałem luksusowe zalety „Wiaru-sa”. Szczelnie zamknięta kabina i elektryczne grzejniki usuwały dwie najbardziej nieprzyjemne dla lotnika zmyły, t. j. deszcz i zimno. W miarę zbliżania się do morza, pogoda stawała się coraz lepsza. Pod wpływem deszczu i wiatru, który z coraz to innem natężeniem wpa-dał na samolot, śmigło wydawało jakieś monotonne jęki, które mnie wprawily w senny nastrój. Jakie to dziwne, na początku lotu każdy nagły ruch samolotu wytrącał mnie wprost z równowagi, a teraz, kie-dy wiatr rzucał płatowcem na wszystkie strony, mnie chciało się spać. Ciekawy jestem, jakie wrażenie zrobiłaby na mnie „górką”, która mi przedtem tyle przykrości zrobiła. No ale na szczęście „górkę” już do końca lotu nie spotkałem. Uprzejmy p. Onoszko widząc morzący mnie sen, zainteresował mnie bardzo ciekawą i nieznaną dziedziną, a mia-nowicie nawigacją. Jak się później okazało, jest to sprawa bardzo pro-sta, wymaga jednak bardzo dużej orientacji. Otóż do kierowania sa-molotem w terenie pilot posiada busolę kierunkową i mapę. Podobna busola znajduje się również na każdym lotnisku. Pilot otrzymuje wraz z komunikatem meteorologicznym ściśle określony „kurs”, podany w liczbach (stopniach). Podczas lotu pilot podług busoli kieruje samolot na podany „kurs”, przyczem w razie bocznego wiatru dodaje do te-

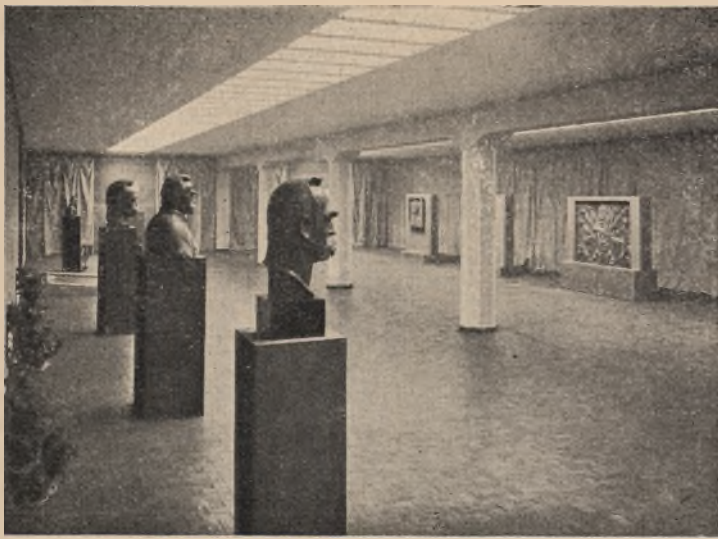
go odpowiednią poprawkę. Jest to jakgdyby zgrubsza określony kie-runek lotu. Drugim przyrządem pomocniczym jest szczegółowa mapa, na której punkt startu, łączy się linią prostą z punktem docelowym. Przecięcia się linii z szosami, rzekami, torom kołcowym i miastami służą pilotowi jako punkty orientacyjne. W zestawieniu podany „kurs”, oraz punkty orientacyjne na mapie służą pilotowi do nieza-wodnego kierowania samolotem. Oczywiście „niezawodność” zależy w danym wypadku od zdolności orientacyjnych pilota oraz od terenu, przez który prowadzi trasa lotu. Podróż przez obce kraje nastrocza-ją rzecz prosta znacznie więcej trudności. Ale p. Onoszko i w tym wypadku okazał się mistrzem. Lot nasz przez cały czas odbywał się po wyznaczonej linii z dokładnością do kilkunastu metrów. Po za-poznaniu się z sztuką nawigacyjną zacząłem i ja wylapywać z mapy orientacyjne punkty, co nalczy do bardzo dużej przyjemności. Ziemia z lotu ptaka wygląda zupełnie tak samo, jak mapa. Wszystkie szcze-góły, służące jako punkty orientacyjne, widoczne są z góry jak na dłoni. Mile to zajęcie absorbowowało mnie całkowicie aż do samej War-szawy. O rzucaniu samolotem, o wszelkich próżniach i falach po-wietrznych zapomniałem zupełnie. Jest przymem jedna bardzo ciekawa rzecz, że poczucie szybkości lotu znika w powietrzu zupełnie. Na wy-sokości 2000 metrów wydaje się, że samolot porusza się jak żółw, na wylapany punkt orientacyjny trzeba czekać nieraz bardzo długo. Je-dynie szum śmigła i szybkościomierz przypomina o dużej szybkości. Tymczasem pogoda poprawiła się na tyle, że „Wiarus” mógł „nabrać” 1800 metrów wysokości. A wysokość była nam potrzebna, ponieważ trasa lotu prowadziła dłuższy czas nad morzem. Przelot nad morzem jest również bardzo ciekawy. Woda mieni się najrozmaitszymi kolora-mi, melizny i miejsca głębsze morza odznaczają się, patrząc z po-wietrza, bardzo wyraźnie. Tworzą one dziwacznych kształtów plamy o różnych odcieniach. W miarę zbliżania się do lądu „Wiarus” za-czał „schodzić” wdół tak, że po osiągnięciu lądu lecieliśmy zaledwie na wysokości 700 metrów. Pogoda ustaliła się już na dobre. Pułap chmur, wisiał bardzo wysoko, przyczem słońce przedzieralo się coraz częściej pomiędzy chmurami. W Hamburgu lądowaliśmy już przy pięknej pogodzie. Po odprawie celnej i paszportowej „Wiarus” po-został w rękach obsługi Szella, my zaś udaliśmy się do portowej re-stauracji na obiad. Z restauracji, mieszczącej się na piętrze widzieliśmy doskonale cały port lotniczy. „Wiarus” jak zwykle stał się przedmio-tem ogólnego zainteresowania. Przypadkowo obok „Wiarusa” stało kilka samolotów challenge’owych niemieckich, których piloci z szcze-gólnem zainteresowaniem oglądali samolot. Startowi naszego samo-lotu przyglądała się bardzo liczna grupa pilotów. Z Hamburga bierze-my kurs na Berlin, przyczem przez cały niemal czas lecieliśmy po-między terenami zakazanymi. Piękna pogoda i dobra widoczność po-smacznym obiedzie wprawily nas w doskonałe humory. „Wiarus” szy-bował tak spokojnie, jakgdyby był zawieszony w powietrzu. Mapę nauczyłem się czytać jak stary nawigator, znalazłem nawet na ziemi punkt przymusowego lądowania „Wiarusa”, który mi na mapie wska-zał p. Onoszko. „Wiarus” lecąc do Szwecji musiał przymusowo lądo-wać spowodu mgły. Wkrótce mijamy olbrzymią radiostację berlińską, zdaleka widzieliśmy wieśkę olimpijską, następnie lecimy nad stadio-nem olimpijskim, mijamy tor wyścigowy Avus i dobrze mi znany Charlottenburg, wreszcie „Wiarus” majestatycznie bez śmigła „scho-dzi” z wysokości 1000 metrów na lotnisko w Tempelhofie. Na noc zostaliśmy w Berlinie, ponieważ zła pogoda uniemożliwiała dalszy lot. Na drugi dzień również niewiele się poprawiło, wiatr był co-prawda pomyślny, ale deszcz i nisko wiszące chmury, szczególnie od granicy polskiej, (według komunikatu meteorologicznego) zmuszały do lotu na wysokości 150 metrów. Jak się później okazało, było prze-ciwnie. W Niemczech była pogoda deszczowa i mglista, natomiast w Polsce powitało nas słońce. Nad punktem granicznym w Zbąszyniu przelecieliśmy bardzo nisko, mieszkańcy tamtejsi widocznie wiedzą o tym zwyczaju lotniczym, gdyż witali nas niemal wszyscy, którzy zau-wazyli samolot. W granicach kraju opanowała nas radość i pewność siebie. „Wiarus” szybował na pomyślnym wietrze z szybkością 240 kilometrów na godzinę. W okolicach Kutna dopędziliśmy pociąg po-spieszny zdążający do Warszawy. „Wiarus” zniżył lot do 100 metrów i przez pewien czas lecieliśmy razem z pociągami. Piękny to był wi-dok, z wszystkich okien pociągu witali nas bardzo owacyjnie, lokomo-tywa z największym wysiłkiem pokonywała przestrzeń, podczas gdy nasz „Wiarus” na zwolnionych obrotach z trudem wstrzymywał pęd. Kutno nas rozłączyło, pociąg został na stacji, „Wiarus” zaś zwiększył szybkość i podniósł się na wysokość 1000 metrów. Okolo godziny 8-tej „Wiarus” po okrążeniu fabryki RWD, opuścił się lekko na lotnisko w Warszawie.

Tak zakończyłem cudowną i nadwyraz miłą wycieczkę samolotem „Wiarus”. Przypomnieć Kochani Czytelnicy, że ten, komu się spełnia ma-rzenia o takiej podróży może się nazwać szczęśliwym, tak i ja jestem szczęśliwy i dumny z tego, że właśnie mnie Redakcja „Wiarusa” po-wierzyła tak zaszczytną funkcję specjalnego korespondenta i przez to umożliwiła mi odbycie tak pięknej i pouczającej podróży.

Wrażenia z tej przepięknej podróży zajmą najjaśniejszą kartę w mo-jej pamiętniku życia.

Do uświetnienia tej niezapomnianej podróży przyczyniło się w du-żej mierze mile towarzystwo pilota Pana Aleksandra Onoszki, za które składam na tem miejscu moje najserdeczniejsze podziękowanie.

A. E. Rabczuk.



Fragment wystawy «Marszałek Piłsudski w rzeźbie», otwartej w Muzeum Wojska w Warszawie



Płaskorzeźba Proszowskiego na wystawie «Marszałek Piłsudski w rzeźbie», otwartej w dniu 21.VIII b. r. w Muzeum Wojska w Warszawie

Z P O L S K I

Powrócił do Warszawy major Mieczysław Lepecki, dyrektor biura w Prezydium Rady Ministrów. Major Lepecki odwiedził szereg miejscowości, związanych: z zesłaniem Józefa Piłsudskiego, z historią V Dywizji Syberyjskiej, z martyrologią polskich powstańców i rewolucjonistów; stwierdził, że miejsce okrutnej katorgi, gdzie najlepsi Polacy pracowali przykuci do tacek w kopalniach złota i ołowiu, więzienie w Akatju, zostało zburzone. Tak samo jest z katorgą w Karze. Natomiast w Nercyńsku, nad złotonośną rzeką Szylką, dawne więzienie, przesiąknięte krwią polską, istnieje nadal. W jego murach nie cierpią jednak więźniowie polityczni, lecz przestępcy kryminalni. Dawna turma nad Irkuckiem, tak zwany Aleksandrowski Central, znana żyjącym jeszcze uczestnikom walk rewolucyjnych, została zamieniona na dom poprawczy dla małoletnich chłopców.

W czasie swej podróży po Dalekim Wschodzie, major Lepecki odwiedził też Chabarowsk, siedzibę dowódcy armji Dalekiego Wschodu, marszałka Blüchera, oraz położoną nad Amurem republikę żydowską Birobidżan.

W Warszawie oczekiwane jest rychłe przybycie rumuńskiego szefa sztabu głównego generała Samsonowicza. Data jego przyjazdu nie została jednak ustalona. Niewiadome też są szczegóły pobytu. Prawdopodobnie generał Samsonowicz zaproszony będzie na tegoroczne manewry jesienne.

Od dnia 21.VIII b. r. weszły w życie nowe przepisy paszportowe, o których już w swoim czasie pisaliśmy.

Od tego dnia opłata za paszport normalny zagraniczny wynosić będzie zł. 80, ale paszport ten służyć będzie tylko na okres jednego miesiąca.

Za paszport dwumiesięczny pobierana będzie opłata podwójna, a więc zł. 160, za paszport trzymiesięczny zł. 240 i t. d.

Spodziewane jest, że w ciągu miesiąca września opłaty za paszport ważny na Bułgarię, Jugosławię, Węgry i Czechosłowację, t. j. kraje, z którymi posiadamy umowy kompensacyjne, ulegną pewnej obniżce.

Kategoria paszportów ulgowych została skasowana. Ulgi będą stosowane, ale tylko przez rozszerzenie okresu ważności paszportu, t. znaczy, że ulgowym będzie paszport za 80 zł., ważny nie na jeden, ale na 2 lub 3 miesiące.

Paszporty zbiorowe dla wycieczek zostały ograniczone.

Organizacja byłych uczestników wielkiej wojny po stronie koalicji, znana w całym świecie pod nazwą Fidac'u (skrót nazwy Federation Interalliée des Anciens Combattants), odbywa kongresy swoje co roku w stolicy innego kraju, należącego do Fidac'u. Obecnie przyszła kolej na Polskę, która już przed 10 laty gościła u siebie przedstawicieli tej organizacji. Wtedy jednak nie istniała jeszcze nasza Federacja P. Z. O. O., jednocząca w sobie wszystkie związki wojskowo-społeczne i sam Fidac nie był tak potężną organizacją, jak dzisiaj, kiedy liczy przeszło 8 milionów kombatantów z 11 krajów Europy i Ameryki. Kongres tegoroczny Fidac'u odbędzie się w Polsce w czasie od 1—7 września i zgromadzi przeszło 150 delegatów kombatanckich Anglii, Belgii, Czechosłowacji, Francji, Grecji, Włoch, Jugosławii, Polski, Portugalji, Rumunii i Stanów Zjednoczonych.

Równocześnie odbywać się będą obrady Fidac'u żeńskiego, na które przybywa z zagranicy kilkadziesiąt pań, reprezentujących 8 krajów.

W Łowiczu odbyło się uroczyste poświęcenie fundamentów i wmurowanie kamienia węgielnego pod budowę szkoły powszechnej imienia Legionów Polskich.

Na uroczystości te przybyła delegacja zarządu Związku Legionistów z Warszawy z posłem Brzęk-Osińskim na czele i delegacji wszystkich kół pułków legionowych, przedstawiciele władz państwowych, wojskowych i samorządowych, przedstawiciele instytucji i związków, oraz liczne tłumy mieszkańców Łowicza. Do zgromadzonych przemówił w gorących słowach ksiądz prefekt Stefan Zawadzki, następnie burmistrz Jan Myśliwiec przedstawił historię walk młodzieży szkolnej o niepodległość w szeregach powstańczych, w legionach i armji ochotniczej.

Po wmurowaniu aktu erekcyjnego orkiestra strzelecka odegrała „Pierwszą Brygadę“ i hymn narodowy.

Fundusz budowy pomnika Marszałka Józefa Piłsudskiego w Warszawie osiągnął w połowie sierpnia zł. 2.294.158 gr. 60. Kwota ta umieszczona jest w K. K. O. m. st. Warszawy, oraz w kasie miejskiej. W tej ostatniej instytucji znajduje się drobna suma na rachunku o charakterze przejściowym.

W ramach pertraktacji w toczącej się sprawie wykorzystania portu gdańskiego, odbyła się w ostatnich dniach w Gdańsku dalsza wymiana zdań. Obie strony omówiły rozwój zamorskiego obrotu towarowego i wynikające stąd konsekwencje. Skonstatowano zgodność zdań co do istotnych punktów, o ile chodzi o wytknięcie obustronnych celów. Propozycje, wymienione przez obie strony i mające na względzie osiągnięcie tych celów, wymagają szczegółowego zbadania, oraz zasięgnięcia dalszych instrukcji. Negocjacje wobec tego zostały odroczone o 3—4 tygodnie.

Dnia 22.VIII b. r. w drodze do Częstochowy zatrzymały się w Krakowie dwie pielgrzymki z Sambora i Stryja, liczące 800 osób. Pielgrzymi udali się z dworca wprost na Wawel, gdzie w krypcie św. Leonarda złożyli hołd pamięci Marszałka Piłsudskiego.

W najbliższym czasie odbędzie się przetarg na instalację żelbetonową nowego dworca centralnego w Warszawie. Stało się to obecnie aktualne po ukończeniu budowy fundamentów nowego dworca.

Budowa żelaznego szkieletu dworca rozpocznie się już w styczniu 1937 r., wedle przewidywań władz kolejowych budowa nowego dworca ukończona będzie z końcem 1938 r.

Dnia 30.VIII b. r. w związku z zawodami balonów wolnych o puchar „Gordon - Bennetta“, odbędzie się w Warszawie samochodowo-motocyklowy zjazd gwiazdzysty.

Warunkiem udziału w zjeździe gwiazdzystym jest przebycie co najmniej 1500 km. w ciągu najwyżej 12 godzin jazdy. Kto przebędzie najdłuższą trasę, ten ma szansę na zajęcie pierwszego miejsca. Poza tem punktowana będzie przeciętna szybkość, odbieranie meldunków, oraz przyznawane będą punkty za ilość osób w samochodzie, zależnie od litrażu, i za udział w defiladzie.

KONKURS LOTNICZY „WIARUSA”

Znane powszechnie hasło «Podróżuj Lotem» powinno stać się naszym hasłem, dewizą turystyczną korpusu podolerskiego.

Redakcja «Wiarusa» rzuca inicjatywę i wierzy, że zostanie ona zrozumiana i podjęta wśród czytelników. Leży to w interesie nie tylko naszego lotnictwa komunikacyjnego, ale i własnego, gdyż podróż drogą powietrzną jest niewiele droższa od kolei, zaś nieporównanie szybsza i wygodniejsza.

Wierzmy również, że nasze dwie wspaniałe nagrody konkursowe, w postaci bezpłatnych przelotów, staną się bodźcem i żywym propagatorem hasła: «Podróżuj Lotem».

Warunki konkursu

1. Wymienić w kolejności podanej cyframi nazwy lotnisk, zaznaczonych czarnymi punktami na naszej mapce Europy. Przytem należy zaznaczyć, które z lotnisk są punktami przelotów naszej własnej komunikacji powietrznej



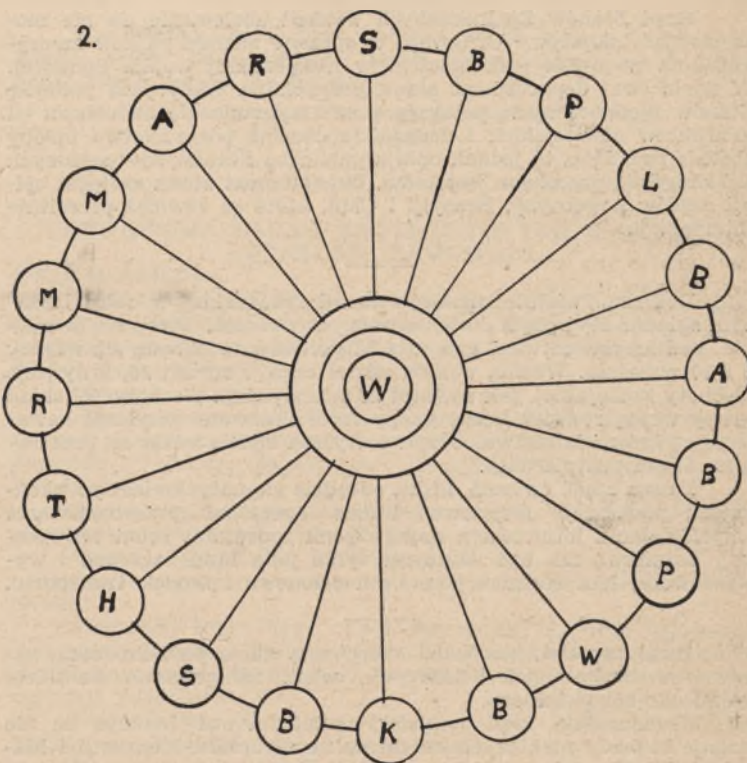
«Lot», to znaczy, z którymi Polskie Linie Lotnicze «Lot» mają bezpośrednią, własną komunikację.

2. Nakreślić trasę lotu okrężnego poprzez dwadzieścia stolic europejskich, oznaczonych literami początkowymi ich nazw (na obwodzie), biorąc za punkt wyjścia i powrotu Warszawę (w środku koła). Wygrywającym jest ten, kto poda najkrótszą trasę, licząc w kilometrach w linii powietrznej. Do celu tego wystarczy każda mapa Europy.

Nagrody

Za najlepsze rozwiązanie każdego z tych dwóch zadań redakcja Wiarusa przeznacza, jako nagrodę, bilet bezpłatny na przelot tam i z powrotem na dowolnym odcinku naszych linii lotniczych «Lot», za wyjątkiem Warszawa-Poznań.

Termin nadsyłania odpowiedzi upływa z dniem 1.X bieżącego roku. Odpowiedzi w kopertach zapieczętowanych z napisem: Konkurs Lotniczy «Wiarusa», prosimy kierować pod adresem redakcji: Warszawa, ulica Nowy-Swiat 23/25.



Tak wygląda nagroda za rozwiązanie konkursu lotniczego «Wiarusa» udzielona przez Polskie Linie Lotnicze «Lot».

	BILET PODRÓŻY BILLET DE PASSAGE	SER. XX Nr. PL 00000
	BILET POWROTNY BILLET DE RETOUR	
	WAZNY DO DNIA VALABLE JUSQU'AU	
POLSKIE LINIE LOTNICZE «LOT»		
CZŁONEK MIĘDZYNARODOWEGO ZWIĄZKU KOMUNIKACJI POWIETRZNEJ I. A. T. A. MEMBRE DE L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DU TRANSPORT AERIEN		
Nazwisko podróżnego Nom du passager		
Główny adres Adresse principale		
Zaświadczenie o ważności biletu jest ważne tylko łącznie z okładką. Le billet ci inclus n'est valable que s'il est présenté avec la couverture.		

General Jeanet, szef sztabu generała Gamelin, zakomunikował paryskiemu korespondentowi P.A.T. oświadczenie treści następującej:

„General Gamelin powrócił do Paryża zachwycony podróżą do Polski, ja krówniej przyjęciem, jakiego doznał ze strony władz wojskowych, jak i polskich mężów stanu z Panem Prezydentem Rzeczypospolitej Profesorem Ignacym Mościckim i ministrem spraw zagranicznych Józefem Beckiem na czele. General Gamelin był wzruszony przyjęciem, jakie zgotowała mu ludność. Armja polska wywarła na generale Gamelin doskonale wrażenie. Jest rzeczą pewną, że między armją polską i francuską istnieć będą jak najbardziej serdeczne stosunki, tak jak dotychczas zawsze istniały”.

Stosunki na Dalekim Wschodzie, ściśle mówiąc stosunki sowiecko-japońskie, bynajmniej nie układają się pomyślnie. Propozycje w sprawie zawarcia paktu nieagresji doznały niepowodzenia, bowiem Japonia wysunęła warunek utworzenia strefy neutralnej na granicy mandżurskiej. Warunek ten został przez Moskwę odrzucony. Tem samem sprawa paktu nieagresji upadła.

Niewątpliwie na przeszkodzie do uregulowania wzajemnych stosunków między Rosją Sowiecką i Japonją na Dalekim Wschodzie stoi wielka sprzeczność, jak i podobieństwo interesów i dążeń. Zrodzona na tem tle nieufność kładzie się kamieniem w poprzek wszelkim zabiegom dyplomatycznym.

Rząd Stanów Zjednoczonych wyraził ubolewanie, że nie może przyjąć inicjatywy Urugwaju w sprawie udziału państw amerykańskich w próbie pośrednictwa w hiszpańskiej wojnie domowej. W nocy swej departament stanu przypomina tradycyjną politykę Stanów Zjednoczonych, polegającą na trzymaniu się na uboczu od konfliktów europejskich i dodaje, że chociaż pośrednictwo byłoby obecnie pożądane, to jednak opinja publiczna Stanów Zjednoczonych jednomyślnie przeciwna jest temu. Departament stanu zasięgał opinji rządów Argentyny, Brazylii i Chili, które są również przeciwne interwencji.

Doroczne wielkie manewry armji francuskiej w roku bieżącym składać się będą z dwóch odrębnych ćwiczeń. Pierwsze ćwiczenia, pod kierownictwem generała Mittelhausera, odbędą się między 6 i 10 września. Wezmą w nich udział część korpusu 15, 2 dywizje piechoty kolonjalnej, jak również 29 i 31 dywizja piechoty. W skład grupy wejdą również liczne grupy zmotoryzowane artylerji, kawalerji, czołgów i lotnictwa. Grupa powyższa będzie miała za przeciwnika 15 korpus piechoty.

Druga część ćwiczeń, która odbędzie się natychmiast po ukończeniu pierwszej, obejmować będzie specjalne przestudjowanie współdziałania lotnictwa z najnowszymi rodzajami broni technicznej. Lotnictwo ma być użyte nie tylko jako broń zaczepna i wywiadowcza, lecz również jako broń osłona i środek transportu.

Rząd angielski porwodził energiczną akcję pośredniczącą, zarówno w Berlinie, jak i Madrycie, celem załagodzenia konfliktu niemiecko-hiszpańskiego.

Jednocześnie rząd angielski poinformował Madryt, że nie uznaje blokady niektórych obszarów na wybrzeżu Hiszpanji i Marokka. Według wiadomości, nadeszłych do Londynu, rząd madrycki dał w Londynie zapewnienie, że okręty angielskie nie będą zatrzymywane i przeszukiwane na pełnym morzu. Rząd angielski zażądał takiego samego zapewnienia, co do hiszpańskich wód terytorjalnych i w tej sprawie prowadzą się obecnie rokowania.

Demarche dyplomatyczna rządu niemieckiego w Moskwie i Madrycie, jak również prasy niemieckiej przeciw zbrojeniom sowieckim, budzi poważne zaniepokojenie w paryskich kołach politycznych i prasie, która podkreśla fakt, że przez równoczesne kroki w Moskwie i Madrycie rząd niemiecki rozszerza front swej akcji protestacyjnej również na Rosję.

Berliński korespondent „Journal” stwierdza, że w ciągu ostatnich dni można zauważyć nie tylko zaostrenie tonu polemiki prasy narodowo-socjalistycznej, lecz także nierozróżnianie w tych atakach Z. S. R. R. od Francji.

Francuskie sfery prawicowe uważają wprowadzenie obecnej kampanji w prasie niemieckiej za manewr polityczny, ale równocześnie nie ukrywają przekonania, że dyplomacja niemiecka może wyzyskać obecną sytuację polityczną celem utworzenia w Europie dwóch bloków — prosowieckiego i antysowieckiego. Wówczas zaś w oczach opinji zagranicznej można obarczyć Francję zarzutem popierania polityki sowieckiej.

Z okazji rocznicy zwycięstwa wojsk polskich nad bolszewikami, organ słowaków „Slovak”, zamieścił obszerny artykuł. Podkreślając działalność Marszałka Piłsudskiego, „Slovak” stwierdza, że pod Warszawą ważyły się losy całej Europy, chrześcijaństwa i cywilizacji zachodniej, którym w razie zwycięstwa wojsk bolszewickich, groziła zupełna zagłada.

Szczególną wdzięczność musi żywić dla Polski Słowacja, która wskutek opanowania Węgier przez bolszewików, była zagrożona z dwóch stron.

Dlatego też — kończy pismo — składamy hołd wszystkim bohaterom polskim, którzy w krytycznych dniach sierpniowych polegli w walce również za naszą wolność. Niech im będzie lekką drogą słowiańska ziemia polska.

Na wzór Europy organizuje się obecnie również i w Chinach front ludowy. Do frontu tego należą organizacje, nie należące do kuomintagu, a stawiające sobie za cel zwalczanie obcych imperjalizmów. Za frontem ludowym opowiedziały się również organizacje studentów, na przykład „narodowe zrzeszenie zbawienia Chin”, oraz „antyjapoński związek akademicki” i t. d. Dzienniki tokijskie twierdzą, że za tym frontem ludowym, mającym oficjalnie zwalczać wpływy japońskie, kryją się czynniki sowieckie, które nie chcą dopuścić do wyjaśnienia stosunków chińsko-japońskich.

W antykwarni John Rihards w Manchester odnaleziono manuskrypt napisany w języku greckim w II wieku przed Chrystusem, zawierający niektóre rozdziały ze Starego Testamentu.

Rękopis ten jest o 300 lat starszy od znanego dotychczas najstarszego rękopisu Pisma Świętego. Zwój papyrusowy, na których fragmenty Starego Testamentu były spisane, znaleziono w trumnie jednej z mumii egipskich.

W dniach 12—15.VIII b. r. odbyły się nad wybrzeżem morza Śródziemnego wielkie manewry lotnicze. W manewrach wzięło udział 200 samolotów pod dowództwem generała Bernasconi.

Szczególnie interesująco wypadł „atak” trzech eskadr bombowców na port wojenny w La Spezia. Poszczególne fazy ataku śledzone były z emocją przez mieszkańców Spezji, którzy pamiętają jeszcze naloty samolotów austriackich podczas wojny światowej. Miasta i portu broniły dwie eskadry samolotów myśliwskich najnowszego typu o szybkości 430 km. na godzinę, przyczem karłowate akrobacje niektórych „asów” wywoływały wybuchy entuzjazmu wśród obserwujących publiczności.

Jak wiadomo, zdaniem włoskich sfer wojskowych, jedynie skuteczną metodą obrony przed atakami lotniczymi, jest energiczne przeciwnatarcie chylących i zwinnych samolotów myśliwskich.

Niemiecka prasa emigracyjna informuje, że obecnie po zakończeniu Olimpijady, oczekiwano należy nowych wydarzeń w życiu politycznym Trzeciej Rzeszy.

Już w najbliższych dniach ma być zdecydowany los hitlerowskich oddziałów szturmowych, t. zw. „S. A.”. W kołach rządowych Rzeszy zaznaczyły się tendencje do rozwiązania tej formacji bojowej. Nawet w okresie igrzysk olimpijskich zagadnienie to omawiane było na szpaltach prasy.

Prasa emigracyjna podnosi, że jednym z powodów rozwiązania „S. A.” ma być wzrastające w szeregach oddziałów szturmowych niezadowolenie ze stanu rzeczy w państwie.

Na likwidację oddziałów „S. A.” nalegać mają również niemieckie koła wojskowe.

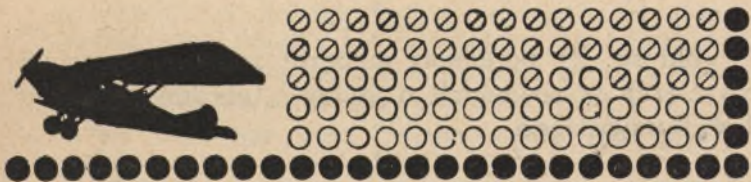
Dziennik lotewski „Rīts”, w artykule p. t. „Z czem muszą się liczyć przyjaciele Polski”, pisze między innemi, że rozmowy generała Gamelin z generałem Śmigłym-Rydzem i jego pobyt w Warszawie świadczą, że dowódzie armji francuskiej nie tylko liczą się z siłami zbrojnymi Polski, ale cenią je bardzo wysoko. Wielki Wódz Polski, Marszałek Piłsudski, włożył wszystkie swe siły w organizację nowoczesnej i silnej armji. Powstała w walkach o wolność i organizowana od 15 lat armja polska, zalicza się do armij 5-ciu najsilniej uzbrojonych państw.

Na wypadek wojny Polska może zmobilizować 5 milionów ludzi. Armja regularna jest dobrze zabezpieczona i uzbrojona wytworami własnych fabryk, do największych dział, czołgów i samolotów włącznie, które w znaczeniu technicznym nie ustępują najlepszym zagranicznym. Polski przemysł wojenny pokrywa swoje potrzeby. Polska flota wojenna stale wzrasta, a po rozbudowie zajmie na Bałtyku drugie miejsce. Na czele sił zbrojnych stoi drugi obywatel Polski, generał Śmigły-Rydz, i dlatego można powiedzieć, że polskie siły zbrojne są pełną gwarancją bezpieczeństwa i dalszego rozwoju.

MADREJ GŁOWIE DOŚĆ RAZ PALKĄ W LEB...

LOGOGRYF

ułożył „Wło - ńko“



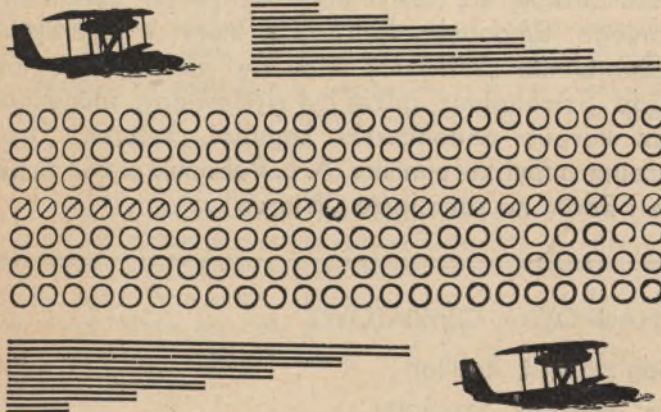
W figurę należy wpisać pionowo 15 wyrazów pięcioliterowych. Rzędy, oznaczone kreskami, czytane zygzakiem, dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów:

1) Ruchoma część samolotu, służąca do przechylania go na bok, stosownie do woli pilota. 2) Pozorna sfera, obejmująca ziemię. 3) Związek organiczny, gaz bezbarwny o ostrym zapachu, silnie trujący. 4) Mocno zakorzenione przyzwyczajenie do wykonywania pewnych czynności. 5) Wysuszone trawy pastewne. 6) Kamień szlachetny, przezroczysty, najczęściej żółtawego lub czerwonego koloru. 7) Gra sportowa. 8) Najważniejszy składnik komórek roślinnych. 9) Ptak z rodziny drożdów. 10) Nie rozcieńczony. 11) Zmysł, którego siedliskiem jest skóra. 12) Niemocny. 13) Grunt, pokryty pagórkami ruchomych piasków. 14) Pierwszy pierwiastek promieniotwórczy, odkryty przez małżonków Curie w 1898 r. 15) Odcięty płat ziemi w orce.

LOGOGRYF

ułożył „Wło - ńko“



W figurę należy wpisać pionowo 23 wyrazy siedmioliterowe. Rząd środkowy, poziomy, da rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów:

1) Część warowni fortyfikacji. 2) Hebel do strugania drzewa o nozu w kształcie litery S. 3) Skrzypce o niższym tonie głosu. 4) Instrument muzyczny. 5) Zachęta, pobudka, podnieta. 6) Powieściopisarz polski (1868 — 1925). 7) Imię żeńskie. 8) Drobnostka, bagatela. 9) Inaczej inny. 10) Danie, podawane na obiad, albo wleczkę. 11) Imię męskie. 12) Dozorca górniczy. 13) Inwentarz żywy. 14) Odpowiedź na zarzuty. 15) Larwa żaby żyjąca w wodzie. 16) Dawny pocisk artyleryjski. 17) Potajemny. 18) Dół po wykopanym karczku. 19) Ironiczna forma naśladowania. 20) Choroba oczu. 21) Wyrzut skórny. 22) Roślina warzywna. 23) W myślistwie sieć do obsadzania kniei.

ZADANIE

ułożył „Wło - ńko“



W figurę wpisać 4 wyrazy poziomo. Rzędy pionowe, pierwszy i ostatni, dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów:

1) Środek dezynfekcyjny, silna trucizna. 2) Kółko łańcuchowe. 3) Imię męskie. 4) Sufit inaczej.

Czas nadawania rozwiązań — trzy tygodnie.

NAGRODY

Dwie do rozlosowania pośród tych, którzy nadesłali rozwiązania.

ROZWIĄZANIE ZADAŃ, ZAMIESZCZONYCH W N-RZE 30 „WIARUSA“:

Domyślanka: Seret, Cezar, Marna, Szach, Lotwa, karat, Pilat, Sudan, skalp, ikona, Egipt, Osaka, sport, część, łobuz, walec, willa, niemy, nahaj, Rosja, sierp.

„Serce Marszałka Piłsudskiego spoczęło w Wilnie na Roszie“.

Figura magiczna: bakarat, karawan, rewolta, lantale.

ROZWIĄZANIA ZADAŃ, ZAMIESZCZONYCH W N-RZE 30 „WIARUSA“ NADEŚLALI:

DWÓCH ZADAŃ:

Panie: Wala Wójcikowa, Pelagja Sadowska, Zofja Dziedzicowa, Irena Sulewska, Gena Paterakowa, Marja Frączkova, M. Szczepanowa, Janina Żeglicka, Marja Bułowa, W. Jarczyńska, Janina Adamczykova, Marja Zabiegałowa.

Chorąży Czesław Matuszewski.

Starsi sierżanci: Stanisław Grajkowski, Feliks Sosna, M. Żurawski, Kazimierz Żerynger, Piotr Żuliński, Jan Świerszcz, Stefan Jaworski, Tadeusz Słowikowski, Stanisław Skoras, Janusz Dobrzański.

Starsi wachmistrze: Janusz Nowakowski, Stanisław Mołęcki, Aleksander Lewkowicz, Piotr Podborczyński.

Starszy ogniomistrz F. Woźniak.

Starsi majstrzy wojskowi: Jan Żyła, „Depe“, Antoni Wróblewski.

Sierżanci: Piotr Uryć, Leon Szymczak, Ludwik Szymczak, Władysław Lasota, Stanisław Otto, Józef Zagół, Leonard Janecki, Jan Cichor, Ignacy Koprowicz, Jan Oślizło, jedno rozwiązanie nieczytelnie podpisane.

Wachmistrze: Wacław Ledziński, Alfons Białkowski, Julian Witkowski, Józef Woźniak, Julian Kowal.

Majster wojskowy „W. P.“

Plutonowi: Franciszek Sonntag, Władysław Łokietek, Wojciech Wolski, Bolesław Walkowiak, Aleksander Bielewicz, Wawrzyniec Wojnarowski, Kazimierz Dejowski, Teodor Łopuszyński, W. Augustyniak, Daniel Rösch, A. Wójcik, Tadeusz Mazurkowski, Józef Nikończuk, Stanisław Gniado.

Bosmanmat Jerzy Jurkowski.

Kaprale: Wacław Mostowski, Władysław Łada, Jan Jarczyński, Mieczysław Gniewoszewski, Mieczysław Szymański, Aleksander Salomonow, Andrzej Sykut, Napoleon Proniewicz, Roman Stępień, M. Kopaczyk, Władysław Nalepa, Stanisław Sławiński, Stanisław Konowalczyk, Zygmunt Jedrys, Marjan Cira, Antoni Sieńko, Feliks Broslawski, Władysław Bylina.

Szwolęz Piotr Baran.

Panowie: Jan Czernobajew, Zygmunt Jastrząbek, Ludwik Biłiński, Józef Kaczor, Kazimierz Syskawa, Leon Pindor.

JEDNEGO ZADANIA:

Pani Antonina Bołejkova.

Plutonowy Augustyn Okoń.

Kaprale: Edward Jedynak, Antoni Zaremba, Antoni Lewandowski.

NAGRODY OTRZYMUJĄ:

1) Kapral Stanisław Konowalczyk.

2) Wachmistrz Wacław Ledziński.

PROGRAM AUDYCJI RADJOWYCH

OD 3.IX DO 7.IX 1936 ROKU

CZWARTEK 3.IX

6.30 Audycja poranna. 12.23 Uwertury. 16.00 Koncert popularny. 16.45 „Ustrój państw nowoczesnych, a obrona narodowa: Rosja” — odczyt. 17.00 Koncert Orkiestry Mandolinistów. 17.25 „W rytmie tanecznym” — recital na violi. 17.50 „Tak było niegdyś każdego lata” — feljeton. 19.00 „Zręczność i przekora” — komedia. 19.30 Kapela Ludowa Feliksa Dzierżanowskiego. 21.00 „Nasze pieśni”. 21.30 Recital fortepianowy. 22.00 „Sport na Pomorzu” — pogadanka. 22.15 Muzyka taneczna.

PIĄTEK 4.IX

6.30 Audycja poranna. 12.03 „O zaprawianiu zboża siewnego” — pogadanka. 12.23 Chór Dana i orkiestra. 16.00 Koncert orkiestry. 16.45 „Reportaż z Polesia”. 17.00 Koncert solistów z Katowic. 18.50 Biuro Studiów rozmawia ze słuchaczami. 19.00 Muzyka rozrywkowa. 21.00 Koncert wieczorny z Poznania. 22.15 Audycja muzyczna. 23.00 Muzyka taneczna.

SOBOTA 5.IX

6.30 Audycja poranna. 11.30 Audycja dla szkół: „Śpiewajmy piosenki”. 11.50 Muzyka. 12.23 Koncert orkiestry. 14.30 „Na fali wspomnień” — płyty. 15.45 Audycja dla dzieci. 16.00 Koncert solistów z Torunia. 16.45 „Reportaż ze stolic bałtyckich”: „Wrażenia ze Sztokholmu”. 17.00 Nowości z płyt. 17.50 „Droga do Burku” — pogadanka. 19.00 „Rewja Małej Orkiestry P. R.”. 20.15 Audycja dla Polaków zagranicą — „Plony młodej wsi”, z Wystawy Radjowej. 21.00 Recital fortepianowy. 21.30 „Łyżka do butów” — humoraska. 22.15 Muzyka lekka i taneczna.

NIEDZIELA 6.IX

8.00 Audycja poranna. 9.00 Muzyka. 9.45 Nabożeństwo z Chełma z okazji „Święta Ziemi Chełmskiej”. 12.03 „1000 taktów muzyki”. 14.30 Audycja dla wsi. 15.30 Muzyka kameralna. 16.10 Koncert chóru. 16.30 Reportaż z życia. 17.00 Koncert w wykonaniu Trio Salonowego P. R. 18.00 Powszechny Teatr Wyobraźni: premiera słuchowiska p. t. „Polskie katakumby”, według powieści Stefana Żeromskiego „Uroda życia”. 18.30 Koncert. 20.25 „Co czytać?”. 20.40 Przegląd polityczny. 20.50 Dziennik wieczorny. 21.00 „Na wesołej lwowskiej fali”. 21.30 Recital fortepianowy. 22.00 Wiadomości sportowe. 22.20 Muzyka salonowa. 23.00 Muzyka taneczna.

PONIEDZIAŁEK 7.IX

6.30 Audycja poranna. 11.30 Audycja dla szkół. 11.45 Muzyka. 12.03 „Skrzynka rolnicza”. 12.23 Muzyka lekka. 15.45 Audycja dla dzieci. 16.00 Koncert popularny. 16.45 Pogadanka. 17.00 Koncert. 17.50 „Zagadnienie wolnego czasu” — pogadanka. 18.00 Skrzynka ogólna. 18.50 Pogadanka aktualna. 19.00 Koncert w wykonaniu zespołu salonowego. 19.45 Muzyka polska. 20.30 „Włóczędzy Indyj” — feljeton. 20.45 Dziennik wieczorny. 20.55 Pogadanka aktualna. 21.00 „Nasza Marynarka gra” — koncert w wykonaniu Orkiestry Marynarki Wojennej. 21.45 Wiadomości sportowe. 22.00 Utwory na altówkę. 22.30 „Perpetuum mobile”, wykonawcy: mała orkiestra P. R. 23.30 Muzyka taneczna.

Na okładce: Przemawiający gen. Śmigły - Rydz i wyjętek z przemówienia Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych, wygłoszonego w dniu 9.V 1936 na lotnisku Mokotowskim w Warszawie do podoficerów.

Artykuł p. t. „Wspomnienia z Moszczenicy” przedrukujemy z dwutygodnika „Podchorąży”.

Na str. 21 podajemy autograf znanego aeronauty, zwycięzcy w zawodach o puchar „Gordon - Bennetta” kpt. Burzyńskiego.

Na str. 38 podajemy autograf, znanego pisarza lotniczego kpt. pil. Janusza Meissnera.

Artykuł „Zasady lotu szybowcowego” jest pióra p. Tadeusza Wasiljewa.

Na stronie 58 „W Bielsku” fotografia 7 przedstawia poczet chorągwiany 3 p. s. p., a nie 3 p. lotn.

Na str. 61 podajemy reprodukcję listu komendanta Straży Granicznej pułkownika Jana Jur-Gorzechowskiego, znanego bojownika o niepodległość państwa, wstawionego uprowadzeniem 10 więźniów politycznych z Pawiaka.

Na stronie 72 drukujemy wrażenia zbrojmistra Antoniego Emanuela Rabczuka, który w charakterze korespondenta „Wiarusa” udał się na wystawę lotniczą do Sztokholmu, gdzie był wystawiony, ufundowany przez korpus podoficerski, samolot „Wiarus”. Drogi powrotną odbył zbrojistrz A. E. Rabczuk przez Kopenhagę i Berlin na samolocie „Wiarus”.

WYDAWCA: WOJSKOWY INSTYTUT NAUKOWO - OŚWIATOWY

Redaktor naczelny: Jerzy Ciepielowski, kapitan

Zastępca naczelnego redaktora: Wacław Szmagier

Sekretarz redakcji: Narcyz Witczak-Witaczyński, chorąży

Kierownik działu K. O. P.: Romuald Mackiewicz, sierżant

Komitet redakcyjny:

chorąży mar. woj. Stanisław Wieczorkiewicz, chorąży Edward Kotylak, chorąży Stanisław Horzinek, chorąży Teofil Dołhan, starszy sierżant Dyonizy Macesowicz-Majewski, starszy sierżant Władysław Małecki, starszy sierżant Stanisław Kapalczyński, starszy sierżant Władysław Nimiński, starszy sierżant Stanisław Wojnicki, starszy ogniomistrz Zygmunt Posek, zbrojistrz Antoni Emanuel Rabczuk, ogniomistrz Czesław Lubicz-Zalewski, plutonowy Jan Buczyński

Opracowanie graficzne: Artur Horowicz

Redakcja i Administracja: Warszawa, Nowy-Swiat 23/25

Telefony: Redakcji 231-72, Administracji 522-82, Konto P. K. O.: 22-144

Klisze: Zakł. Graf. B. Wierzbicki i S-ka

Odbito w Drukarni Naukowej, w Warszawie, Rynek Starego Miasta Nr. 11

„LOOPING”

Pomocnik kancelaryjny w magistracie N. był młodzieńcem, którego wygląd zewnętrzny mógł snadnie służyć jako przykład do przysłowia: «wszelka potwora...», poza tem zlekka sepleniał, a w dodatku nosił nazwisko, któremu nawet pięknie brzmiące imię Hldefons nie mogło dodać splendoru—a mianowicie Fasolka.

Ostatecznie nawet przy takich właściwościach można się cieszyć życiem, o ile ma się trochę szczęścia; cóż kiedy właśnie — na dobytek tego wszystkiego cośmy wyżej powiedzieli—pan Fasolka był człowiekiem wybitnie pechowym, tak dalece, że łamałby sobie napewno palec w rodzonym nosie, gdyby nie unikał przezornie tej manieri.

Nic dziwnego więc, że na obliczu jego gościł stole smętek.

W chwili, gdy zaczynamy opowieść o jego przygodzie, pan Fasolka jest sam w biurze, gdyż szef jego bawi na letnich wywczasach. Odsunął właśnie ze wstretu stertę urzędowych papierów, oparł głowę na dłoni i pogrążył się w zadumę. Ważniejszą niż załatwienie tych świstków ma w tej chwili sprawę do obmyślenia.

Hm — naturalnie, to jasne — poniedziałek i trzynasty — mruczy zgnębiony, patrząc na leżącą na stole kartę powołania na ćwiczenia rezerwy—parszywe życie! Taki szef, byczy się teraz na plaży, a ty człowieku pójdziesz uginać się pod tornistrem i karabinem! Ech! — westchnął głęboko pan Fasolka i znieruchomiał jak pasażer boleści.

Ośmielona bezruchem postaci mucha usiadła mu z boku na nosie.—Czekaj, ścierwo, dom ci zaraz! — zirytował się pan Fasolka, przygotował dłoń do chwytu, machnął ręką i... spłoszył muchę, która jakby kpiąc z jego niezręczności zaczęła w wymyślnych spiralach krążyć wokół jego głowy.

Wirazowy lot muchy nosunął panu Fasolce inną, niewesołą myśl, a mianowicie przypomniał on sobie pewnego kaprała z lotniczego pułku, swego osobistego wroga, który mu odbił pannę Walercję — już, już prawie narzeczoną. Pan Fasolka przymknął oczy i zaczął rozpamiętywać tę bolesną kartę swego życia. — No pewnie! Cóż dziwnego, że poleciała za nim, lotnik, okrobata — a ja? Ech, żeby tak można... Jabym mu pokazał jak się latał... i tu pan Fasolka puścił wodze fantazji.

Oto na ćwiczeniach wzywają na ochotnika do lotnictwa. On, jeden z pierwszych zgłasza się. Okazuje się, że ma specjalne, wybitne zdolności. Oto pierwszy pokazuje jego lot... brawura, ewolucje, zapierające dech, w piersi Walercji, która na dole patrzy na to. O, odsuwa się ona od kaprała i w chwili, kiedy on po mistrzowsku, o porę

kroków od niej ląduje, przybiega doń i szepcze miłośnic: Hldefonsie!

Ale to mało dla niego, on musi pokazać jeszcze temu kapralowi, co to znaczy latać. Z drwiącym uśmiechem zwraca się do niego i do Walercji: no cóż, może was przewieźć? Siadają. Silnik wydaje potężny ryk, maszyna podrywa się, unosi ogon i sunie naprzód. Pionowa pletwa steru prowadzi ją prosto pod wiatr i już koła oddzielają się od ziemi. Coraz wyżej i wyżej. Samolot w rękach jego — to posłuszny cyrkowy rumak. Drga narowicie, staje dęba, zapada się nagle tak, że siedzenia uciekają z pod pasażerów, to znowu skacze w górę, jakby go kto łaskotał po brzuchu.

— Aha! — myśli mściwie — lotnik jesteś, a za papierową torebkę chwyłasz? Czekaj! Teraz spróbujemy looping! Poderwał maszynę w górę, a następnie runął ukośnie w dół, ukośnie, aż zaświszczało w uszach. Samolot przeciął kłęby chmur, zaszamotało nim, lecz stery błyskawicznie wyrównały uderzenie. Wiraz. Szaleńczym łukiem śmignął w dół, samolot zapadał się w głąb, walił się, jak bezwładna bryła kamienna.

— Aha! widzisz bratku! twoga, co? przerażenie? nie bój się, panie kapralu — Hldefons Fasolka trochę lepszy lotnik, niż pan! Podpiera maszynę pełnym gazem, wyrównuje i za chwilę ląduje.

Kapral i Walercja, drżący, bladzi wychodzą z kabiny. Patrzą jej w oczy, kiwa głową na pożegnanie, bo on jeszcze raz polecą—ostatni looping zrobić.

I oto zdruzgotane szczątki maszyny, miazga z ciała jego. Tylko twarz nietknięta. Spokojna, uśmiechnięta twarz Ikara—Hldefonsa Fasolki.

Nad grobem głuchy werbel... słowa kapitana:

— Hldefonsie! ty śpisz? a kto polecą? — Spazm płaczu ścisła gardło pana Fasolki.

— Panie Fasolko! Pan śpi? Co? Co takiego pan plecie? Ze co? Looping, jaki looping? Pan zdaje się jest pijany w dodatku! To jest spełnianie biurowego obowiązku?

Pan Fasolka oprzytomniał.

Panie naczelniku... ja... nie tego... ja bardzo przepraszam, ja już nie będę nigdy... ale naprawdę ja dostałem kartę powołania na ćwiczenia i zamyśliłem się...

Twarc naczelnika rozchmurzyła się.

— Pan gdzie służył, w lotnikach? Mówił pan o loopingu?

— Nie, panie naczelniku — w n-tym pułku piechoty.

— O! to mój pułk także—no, tylko z tego względu dąruje panu, ale na drugi raz, panie Fasolka, niech pan w biurze, przy stole nie robi loopingu!

Służąca woła do pani w dzień popisów lotniczych:

— Proszę pani, proszę pani, już tutaj leci ta srebrna aeroplano!

— Ależ Kasiu — zwraca jej uwagę pani — to nie jest aeroplano, tylko aeroplan.

— Ojej, jakie pani ma dobre oczy, że pani widzi!

— Jakże się pani czuje po powrocie z Krynicy? — pyta sierżant W. panny Zosi.

— Ja, fatalnie—odpowiada panna Zosia—ale zato mojej przyjaciółce Krynica bardzo dobrze zrobiła—zaręczyła się.

— Ile kosztuje wypchanie małpy?

— To zależy. Moja skóra, czy pańska.

— Niech mi pani powie, ile lat pani liczy?

— Ja, 22.

— Teraz wierzę pani naprawdę, bo mi to pani już trzy lata powtarza.

Pan Jan Papowicz, gorliwy neofita, obserwuje pilnie katolickie zwyczaje. Na Boże Narodzenie posyła więc do ciotki swojej kartkę: «Życzę cioci wesołego Bożego Narodzenia». Na Wielkanoc również: «Życzę cioci wesołej Wielkiejnocy». W maju również posyła widokówkę: «Życzę cioci wesołego Wniebowstąpienia».

— Wie pan, że sierżant W. popełnia barbarzyństwo!

— Co znowu?

— A tak, przecież on się żeni z panną Barbarą.

