

# NOWINY

## GAZETA ŚCIENNA

BEZPŁATNY DODATEK DO DWUTYGODNIKA  
„LOT I OPLG POLSKI”



### UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA W AKCJI LOTNICTWA

Gdy rozważamy stosunek społeczeństwa do naszego lotnictwa łatwo zauważyć, że główne zainteresowanie się lotnictwem wzbudziło zwycięstwo Żwirki i Wigury 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 wzmoczoną ofiarnością społeczeństwa w zbiorce na nowe zwycięskie samoloty, ofiarnością nawet zadziwiająca, lecz gdy w następnym roku rezygnujemy z Challenge'u, aby pójść na rozbudowę lotnictwa wszedź pod hasłem „uczmy się latać”, tylko część entuzjastów została przy dalszej akcji, wśród nich na pierwszym miejscu nasz korpus podoficerów.

Dowodzą to, że nasze społeczeństwo jest ofiarne, ale brak mu zgrania i wytrwałości, że wymaga bodźca. Korpus podoficerów, który stoi najbliższej 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 zaszczytnej 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?

Nie łatwiejszego, jak iść w ślady ofiarnego Śląska, który ufundował Szkołę Lotniczą w Bielsku, a obecnie zadeklarował 50 samolotów, podoficerów, którzy ofiarowali dla tej szkoły 9 samolotów, tramwajarzy, skarbowników 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 tym trzeba, by dana akcja była widoczna, niło 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 zbiorową nie możemy rozpraszać wysiłków. L. O. P. P. dała nam dużo przykładów ile może działać grupa ludzi, opierających swą działalność na tej Lidze.

(—) S. Skarżyński  
mjr. pil.

### POPULARNY SAMOŁOT

Realizując rzucone przez LOPP hasło uczmy się latać jedna z krajowych wytwórni a mianowicie Do-

i łatwego samolotu jest to RWD 16 z 50 konnym silnikiem.

Samolot ten zbudowany całkowicie z drzewa posiada obszerną kabinę gdzie wygodnie mieści się dwie osoby obok siebie. Stosunkowo słaby silnik pozwala na dużą oszczędność w zużyciu paliwa, który wynosi zaledwie 10 litrów na 100 kilometrów lotu. Jak widzimy taką ilość zużywają jedynie małe samochody, które jednak w żadnym razie nie mogą tak szybko przelatywać odległości jak samolot. Szybkość RWD 16 wynosi 146 kilometrów na godzinę. Samolot jest dość lekki, waży 320 kilogramów; jedna osoba z łatwością może wprowadzić go do hangaru.

Samolot jest tani i jego cena równa się cenie małego samochodu. Może niedługo tego rodzaju samoloty tak się rozpowszechnią, że będziemy je używać do wycieczek za miasto.



### PIERWSZY WAKACYJNY KURS SZYBOWCOWY W LUBLINIE

W dniu 3 b. m. rozpoczął się w Lubelskiej Szkole Szybowcowej LOPP pierwszy wakacyjny, a drugi skolei kurs szybowcowy, poprzedzony kursem teoretycznym, rozpoczętym w ub. miesiącu. Wszelkich informacyj w sprawie kursów szybowcowych udziela biuro Okręgu Wojewódzkiego LOPP, Lublin, ul. Pierackiego 17, tel. 22-22, codziennie w godzinach urzędowych, oraz Ośrodek Propagandy LOPP. — Pl. Litewski 1.

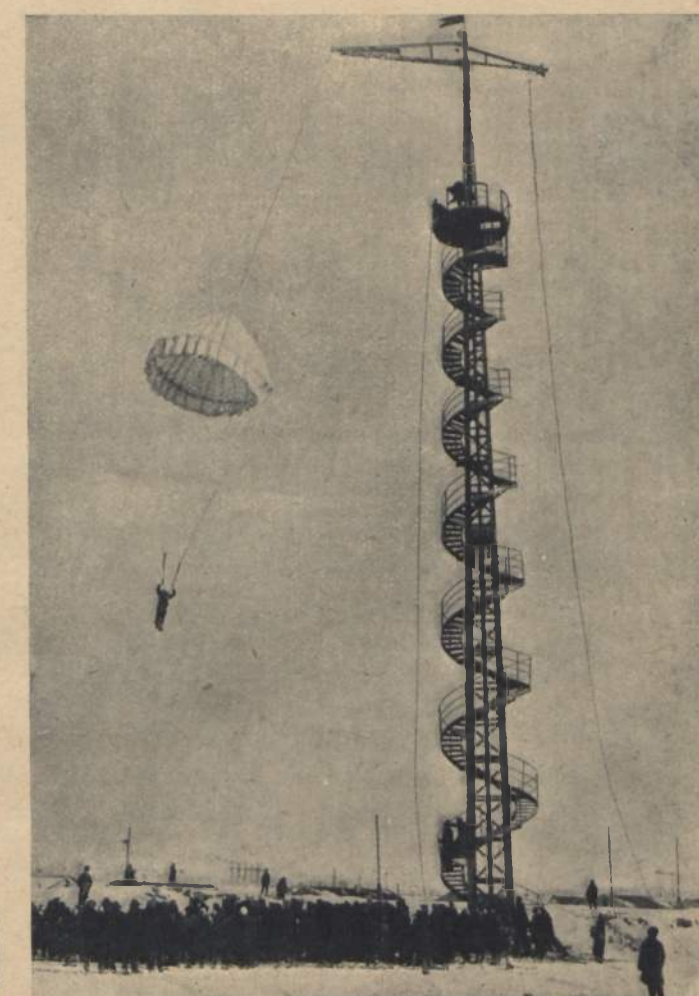
### Z OBOZU OPLG W DUBNIE

W dniu 16 ub. m. odbyło się w obozie Oplg w Dubnie uroczyste zakończenie I. turnusu wyszkolenia komendantów drużyn odkażających. Obóz dał przeszkolenie teoretyczne i praktyczne około 50 komendantom województw: poleskiego i wołyńskiego. Zakończenie turnusu i opuszczenie chorągwi obozowej odbyło się w obecności przedstawicieli władz miejscowych z p. starostą Bonkiewicz-Littauerem i burmistrzem inż. Kowalewskim na czele.

### WIELKA ATRAKCJA W WARSZAWIE

Na mającej się odbyć w Warszawie w czasie od 23.VIII — 11.X.1936 r. Wystawie Przemysłu Metalowego i Elektrycznego będziemy mogli zaznajomić się z atrakcjami dotychczas nieloalstępnymi dla szerszej publiczności. Mianowicie zostanie zbudowana specjalna skocznia do skoków ze spadochronem. Skocznia ta będzie zainstalowana w ramach działu lotniczego, który jak wiadomo, wystąpi wyjątkowo okazale na W. M. EI.

Również zostanie zainstalowany balon na wieży, który przyczyni się zapewne do wytworzenia specjalnej atmosfery, jaka cełruje wielkie międzynarodowe pokazy.

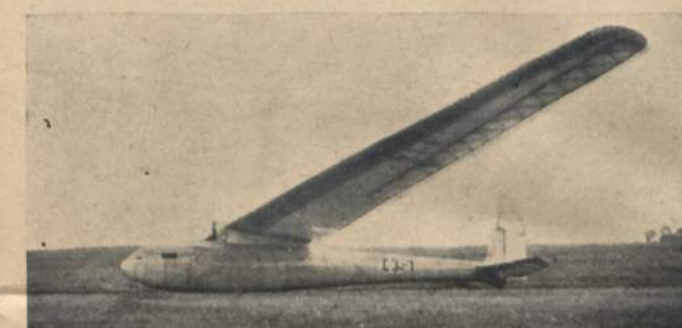


### INSPEKTOR OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA



Dekretem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 4 b. m. został zamianowany Inspektorem Obrony Powietrznej Państwa gen. dyw. Gustaw Orlicz-Dresser Inspektorem Armji. Zakres działalności Inspektora Obrony Powietrznej Państwa omówimy w najbliższym numerze „Lot i oplg Polski”.

### SZYBOWNICTWO



Każdy, kto obserwuje lądowanie ma możliwość własnymi oczami przekonać się, że samolot podchodząc do lądowania zmniejsza ilość obrotów do możliwie najniższej liczby. Dla zmniejszenia szybkości lądowania byłoby jeszcze lepiej, żeby śmigło wogóle się nie obracało. Ale pilot nie może tego zrobić, zdając sobie sprawę że zwiększenie obrotów silnika może go wyratować w chwili, gdy mu wyrosnie przed oczami jakaś niezauważona przedtem przeszkoda.

Widząc to obserwator wyciąga słuszny wniosek: silnik ledwo co pracuje, a jednak samolot nie spada jak kamień do ziemi!

I nie spadnie! Bo istotą każdej latającej, cięższej od powietrza jest skrzydło, a nie silnik!

Na tej zasadzie lata szybowiec, czyli samolot bezsilnikowy. Dzięki skrzydłu właśnie potrafi nietylko lotem ślizgowym spłanować łagodnie ze szczytów wzgórza, lecz potrafi w pewnych warunkach wzniesić się wysoko ponad miejsce swojego startu. Taki lot, w którym szybowiec nie traci wcale wysokości lub ją zyskuje nazywamy lotem żaglowym. Szybowiec nie ma silnika „przy sobie”, ale ma za to potężny silnik w atmosferze. Unoszą go w górę prądy pionowe rozgrzanego od powierzchni ziemi powietrza, unosi go wiatr odbijający się od zbocza wzgórza skąd startuje, unosi go powietrze idące wwyż przed chmurami zbliżającej się burzy. Istnieje w atmosferze bardzo wiele najrozmaitszych prądów pionowych, część zhadanych, część jeszcze nie, ale dzięki nim wszystkim możliwy jest lot żaglowy szybowców.

Jakie są rekordy światowe w locie na szybowcu? Pilot Heinrich Dittmar wznosił się w Rio de Janeiro w roku 1934 na szybowcu „Condor” na wysokość 4.325 metrów ponad miejsce startu.

Pilot Rudolf Odtzschner przeleciał na szybowcu tego samego typu z Rhön w Bawarii do Brna w Czechosłowacji w sierpniu 1933 roku, odległość 302,6 km. Razem z nim tę odległość przebyło jeszcze 3-ch pilotów. Pilot Schmidt utrzymał się w powietrzu przez 36 godzin 35 minut.

Czy to nie są wyniki zadziwiające? Co roku rekordy szybowcowe są coraz lepsze. Zbliżamy się szybko do chwili w której będziemy latać na szybowcach gdzie chcemy! Al.

### MODELARSTWO



Ruch modelarski, do którego cały świat lotniczy przywiązuje wielką wagę, rozwija się pomyślnie. W dniach od 28 czerwca do 1 lipca b. r. Zarząd Główny LOPP zorganizował tym razem w Brześciu n.B swój doroczny ogólnokrajowy konkurs modeli latających. Na zawody zgłoszono około 170 modeli nowych typów. Uzyskano maksymalny czas lotu modelu 7 minut i odległość 1200 metrów.

Na specjalne wyróżnienie zasłużyły modele instruktorów i amatorów senjorów (młodzieży od lat 16) za staranne opracowanie i wyposażenie. Na zdjęciu podajemy kadłubowy model instruktora K. Błaszczyńskiego odznaczony 1 nagrodą.

### ODPOWIEDZI OD REDAKCJI

P. Notariusz w Nieszawie:

Niezaprzeczenie znajomy Pana przejawia zdolności wynalazcze. Jednak technika lotnicza stoi dziś na tak wysokim poziomie, że bez wykształcenia w tym kierunku, nie można zrobić jakiegokolwiek udoskonalenia dającego się zastosować w praktyce. Niewątpliwie znajomy Pana mógłby oddać i duże usługi lotnictwu, gdyby posiadał ukończoną szkołę techniczną. Niestety na przeszkodzie temu stoi jego wiek (19 lat). Sprawy tej nie da się wyczerpująco omówić na łamach „Lotu”, wobec powyższego zechce się Pan zwrócić po informacje do najbliższego Okręgu Wojewódzkiego LOPP.

P. Józef Smoczek w Słonimie

Lotnik Post dokonał przelotu nad Atlantykem nie na balonie wolnym, a na samolocie Lockheed „Vega” z silnikiem Pratt and Whitney 1 Wasp 425 MK.

P. M. S. w Częstochowie

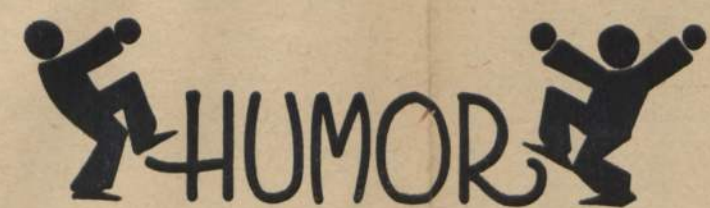
Ażby dostać się na kurs szybowcowy do kat. „A” należy porozumieć się listownie z jedną ze szkół szybowcowych LOPP, co najmniej na dwa tygodnie przed rozpoczęciem się kursu. Do listu należy załączyć znaczek pocztowy na odpowiedź. Po uzyskaniu pomyślniej odpowiedzi należy przestać do szkoły konieczne dokumenty: świadectwo zdrowia wydane przez Poradnię Sportową Ośrodka W. F., świadectwo ukończenia teoretycznego kursu szybowcowego, krótki życiorys i 2 fotografie.

Nie podał Pan swego wieku. Jest to ważna sprawa, gdyż latać na szybowcach mogą tylko ci którzy ukończyli 16-ty rok życia.

Jeśli jest Pan niepełnoletni należy załączyć zezwolenie rodziców.

Zaświadczenie o należeniu do organizacji lotniczej uprawnia do 50% zniżki w opłacie za kategorię.

Koszt kat. „A”, waha się od 15 do 30 zł. zależy od szkoły.



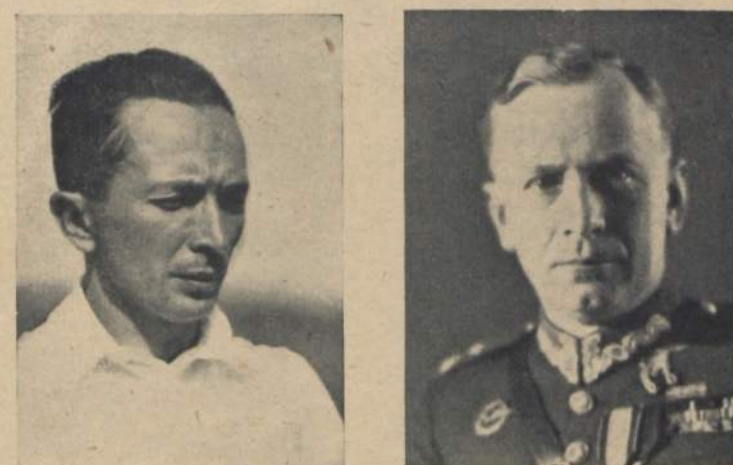
### PRZESADY LOTNICZE.

Jeden ze sławnych lotników francuskich, podczas bicia rekordu długotrwałości lotu, — przelał wino z butelek do termosów, motywując to tem, że tam gdzie jest korek, zawsze grozi „korkociągciem”.

Z czasów ostatniej wojny włosko-abisyńskiej krąży we Włoszech masa anegdotalnych. Między innymi, gdy jeden z samolotów wywiadowczych wracał z wykonanego zadania, zabrakło w baku benzyny i samolot nie mógł dotrzeć na lotnisko znajdujące się jeszcze o 40 km. Obroty śmigła stawały się coraz wolniejsze — samolot gwałtownie zniżał lot nad jakąś wsią abisyjską. Katastrofa wydawała się niemiunikiona.

Wtem z jednej chat wyszła Abisyjka (wiek nie podany) o tak przerażającej urodzie, że nawet motor zareagował. Zawarczał głucho, obroty śmigła stały się coraz szybsze, szybsze. Samolot poprostu przysnął w górę. Lotnicy byli ocaleni.

### ZADANIA i ROZRYWKI



### KTO TO?

Pod tym tytułem ogłaszamy 1-szy nasz konkurs.

#### Warunki konkursu.

- a) Należy określić kogo dana fotografia przedstawia (imię i nazwisko).
- b) Określić w krótkości jakie zasługi zostały położone dla lotnictwa polskiego przez każdego z 8-miu portretowanych tutaj.

#### Termin zgłoszenia odpowiedzi do 15.VIII b. r.

#### Nagrody za najlepsze odpowiedzi redakcja przynacza:

- 1-sza: podróż samolotem z Warszawy do jednej z krańcowych stacji w Polsce i z powrotem (względnie z wybranej stacji krańcowej do Warszawy i z powrotem).
- 2-ga: dzieło o treści lotniczej.
- 3-cia: pięknie oprawny rocznik naszego pisma.