

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

Cena numeru **30** groszy.



# LOTNIK

**ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.**

**PISMO DLA WSZYSTKICH POŚWIĘCONE SPRAWOM LOTNICTWA CYWILNEGO I WOJSKOWEGO**

**Przedpłata:**  
kwartalnie . . . . . 1,25 zł  
z przesyłką poczt. w kraju . 1,50 zł  
zagranicą . . . . . 1,80 zł  
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca

**Wydawca:** Związek Lotników Polskich.  
**Redaktor:** Pilot B. Ostrowski.  
**Adres Redakcji i Administracji:** Poznań, ul. Sieroca nr. 2.  
**Telefon 36 75.** **Adres telegr.:** Lotnik.  
Przedruk artykułów i wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

**Cena ogłoszeń:**  
1 strona 150 zł 1/16 strony 25 zł  
1/2 strony 75 zł w tekście  
1/4 strony 40 zł I na okładce  
1/8 strony 30 zł 50% drożej

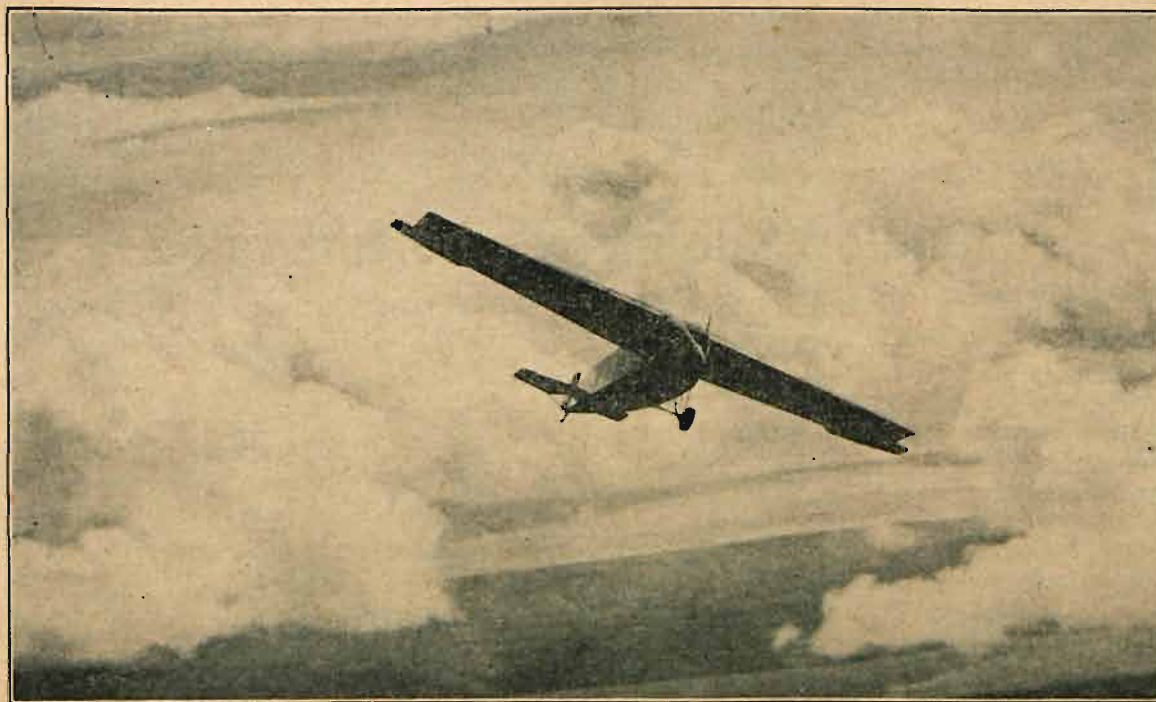
**RACHUNEK CZEKOWY W POLSKIM BANKU HANDLOWYM I ODDZIAŁACH ORAZ W P. K. O. Nr. 206896.**

**Komitet redakcyjny:** Inż. pilot M. Bohatyreff, Pilot Dr. Z. Dalski, Red. Z. Marynowski, Inż. Gustaw Mokrzycki, Inż. Piotr Tułacz, por. - pilot Wawrzyniak Czesław Prezes Z. L. P., Inż. W. Zalewski.

Nr. 7 (24)

Poznań, dnia 27 kwietnia 1925

Rok II



(Copyright by K. L. M.)

**Komunikacyjny płatowiec Fokkera w locie.**

## Drzewo czy metal.

Kto przestudjował uważnie tegoroczny salon lotniczy w Paryżu, tego uderzył w dziedzinie budowy płatowców fakt niezbity: rugowanie drzewa na korzyść metalu. Pomimo że drzewo jako materiał konstrukcyjny ma szereg niezaprzeczonych zalet, mimo że istnieje cały szereg pięknych drewnianych konstrukcji, oraz mimo że wielu przyjaciół drzewa (a między nimi można znaleźć i nazwiska pierwszorzędných powąg lotniczych) stara się koniecznie ten materiał konstrukcyjny forsować, widzimy fakt niezbity: drzewo zanika a na to miejsce zjawia się metal. Konstrukcja mieszana metal i drzewo stanowi moim zdaniem stadjum przejściowe.

O ile chodzi o konstrukcję metalową, mogą tu w grę wchodzić stopy lekkie, w której to dziedzinie metalurgia ciągle robi postępy, a których najwybitniejszym przedstawicielem jest dziś t. zw. duraluminium (aliaż: glinu z domieszkami innych metali), oraz materiał stosowany w całej budowie maszyn, stal wysoko wytrzymałościowa. Jeżeli chodzi o fabrykację w znaczeniu nowoczesnym, gdzie główną zasadą jest wymienialność elementów i odpowiednia, logicznie ułożona tolerancja wymiarów, drzewo wogóle w rachubę wchodzić nie może, i musi być zastąpione przez metal.

Dziś konstruktorzy jeszcze ciągle idą śladem Junkersa faworyzując duraluminium. W zasadzie jeżeli chodzi teoretycznie o wytrzymałość, to przy równym ciężarze obydwu materiałów dają mniej więcej te same wyniki. Duraluminium jest mniej wytrzymałe, ale zato lżejsze od stali i naodwrot. Stosunek jednak ciężaru do wytrzymałości jest dla obu materiałów mniej więcej ten sam. Co jednak sprawia nam trudności dziś jeszcze przy konstrukcji stalowej, to właśnie za wielką jej wytrzymałość.

Mimo że brzmi to paradoksalnie, staje się to jasnym, jeżeli zauważymy, że przy konstrukcji stalowej wymiary wypadają zbyt małe (gdy stosujemy większe konstrukcja wypada za ciężka) więc np. blacha za cienka (np. 0,1 mm.).

Pominąwszy trudności i koszta połączone z otrzymaniem takiej blachy, napotykamy na trudności nowe. Blacha tej grubości jest za wiotka, konstrukcja wypadnie za mało sztywna, a więc może się pod działaniem sił deformować. Wobec tego zdaje się, że trudności konstrukcji stalowej zostaną przewyżczone przede wszystkim w dziedzinie samolotów dużych, gdyż tu wymiary wypadną dość znaczne.

Konstrukcje duraluminiowe trudność powyższą pomijają, mają jednak tę nieprzyjemną własność, że łączenie poszczególnych elementów ze sobą odbywa się za pomocą setek nitów, sztyftów gwintowych, co jest zarówno kosztowne jak i trudne w konstrukcji. Istnieje jednak cały szereg pięknych konstrukcyj płatowców duraluminiowych, na których postawiono imponujące rekordy światowe.

Łączenie elementów stalowych jest znacznie łatwiejsze, gdyż odbywa się na drodze spawania samorodnego lub zgrzewania elektrycznego, której to metody do dziś dnia nie umiemy stosować przy żadnym stopie lekkim z zadowalającą pewnością, podczas gdy konstrukcje stalowe tego typu zdały egzamin doskonale (np. kadłub Fokkera). Wobec łatwości otrzymywania stali w przeciwieństwie do trudnej i kosztownej produkcji stopów lekkich, jestem przekonany, że w najbliższym czasie stal stanie się materiałem jeżeli nie uprzywilejowanym to napewno równouprawnionym w dziedzinie budowy płatowców.

inż. G. Mokrzycki.

## Handlowe lotnictwo holenderskie.

(Korespondencja własna. Przedruk dozwolony jedynie za wskazaniem źródła.)

Bloemendaal 28. 3. 25.

Po ukończeniu wojny powstał w Holandji cały szereg Towarzystw Komunikacji Lotniczej, trudne jednak warunki, specjalnie pieniężne, zmusiły te Towarzystwa do rychłej likwidacji.

Po wystawie E. L. T. A. w 1919 roku założono nową, lepszą organizację pod nazwą: „Królewskie Holenderskie Towarzystwo Komunikacji Lotniczej” (K. L. M.), które stworzyło linię Amsterdam — Londyn z lotami co drugi dzień. Służbę na linii pełniły płatowce typu F. II., które się właśnie ukazały i były pierwszym typem płatowca wyłącznie handlowego, oraz kilka wojskowych płatowców przerobionych na typ komunikacyjny.

Płatowiec typu F. II., wyposażony w silnik Siddeley „Puma” 240 KM. albo B. M. W. 185 KM. posiadał z powodu małej siły silnika, możliwość przewiezienia 4—5 pasażerów, lub odpowiednią ilość bagażu, poczty i t. p.

Kiedy zaczęto odczuwać potrzebę podniesienia ilości płatowców, skonstruowała fabryka N. V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek „Fokker” typ F. III., ulepszony F. II. z których K. L. M. zamówiła od razu większą ilość, wszystkie płatowce tej serii, są jeszcze w ruchu do dziś dnia.

Dyrektorem towarzystwa jest p. Plesman, którego zasługą jest jego rozwój, czego dowodem są statystyki podane na końcu artykułu.

K. L. M. posiada lotnisko „Schiphol” koło Amsterdamu, które nie jest nadzwyczajnym dla ruchu lotniczego, ale które stosowną uprawą stale się ulepsza, i lotnisko „Waalhaven” koło Rotterdamu, które jest urządzone według najnowszych planów. Towarzystwo rozwija się coraz bardziej i uruchamia obecnie kilka linii. Komunikacja na liniach tych odbywa się co drugi dzień:

Amsterdam — Rotterdam — Londyn.

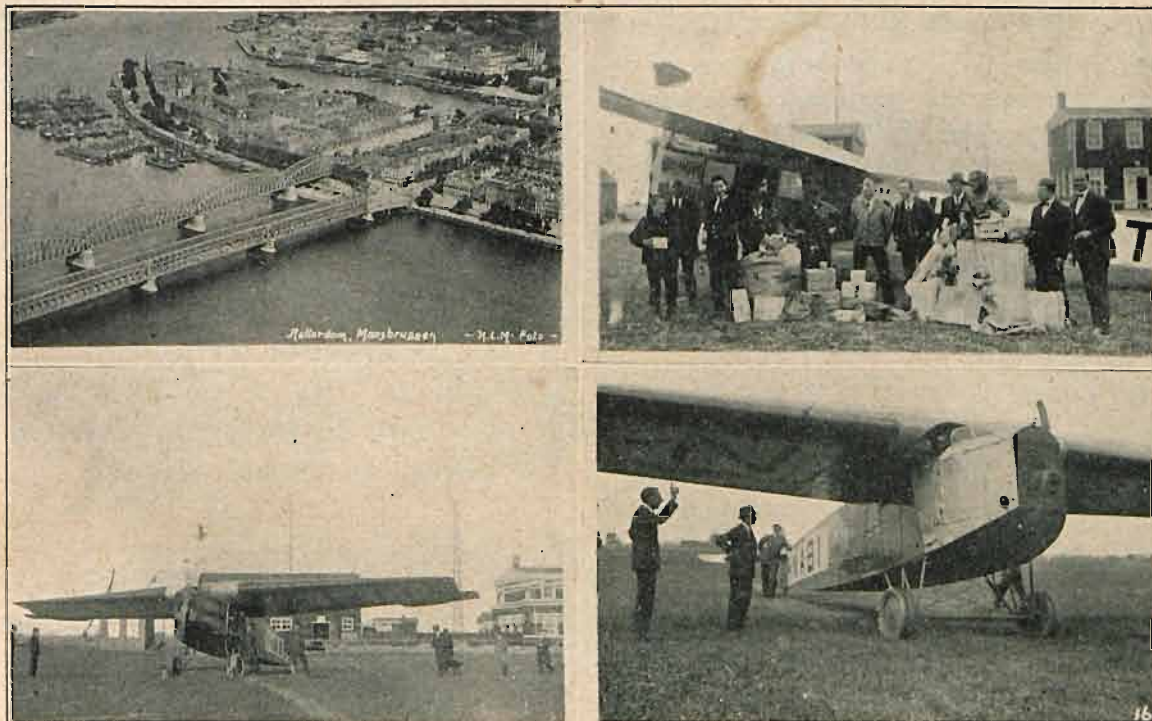
Amsterdam — Rotterdam — Bruksela — Paryż.

Kopenhaga — Hamburg — Amsterdam.

Obsługę na liniach pełnią krajowe płatowce typu Fokker F. II., F. III. i F. VII. Ten ostatni typ skonstruowaną w fabryce z początkiem ubiegłego roku; przypomina tutaj wspaniały rajd Amsterdam — Batavia (Indje Holenderskie), odległość 16.000 klm, którą przeleciało

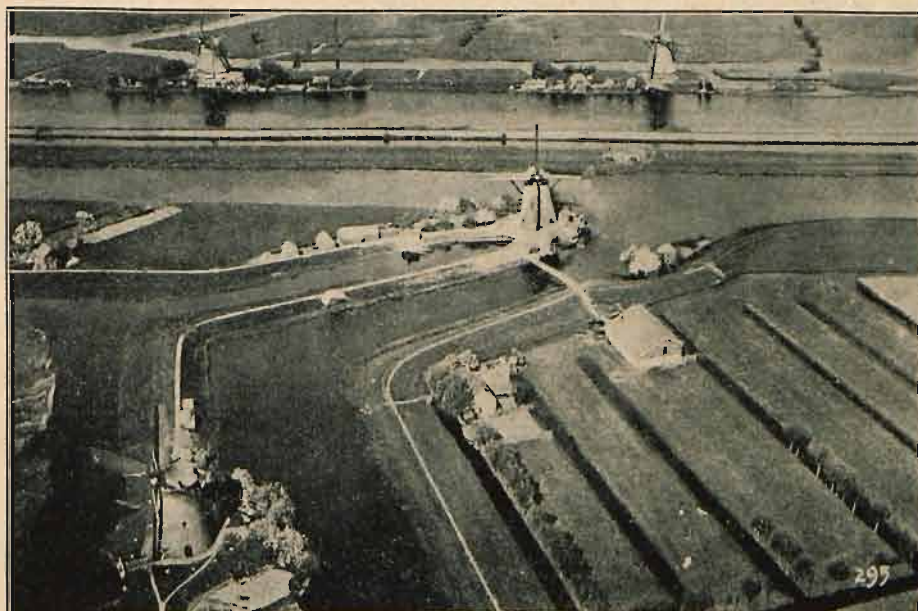
Kadłuby tych płatowców są z rur stalowych, spawanych samorodnie.

Pomiędzy skrzydłami znajdują się niektóre, mające poza sobą przeszło 1.600 godzin lotu, a pomiędzy kadłubami przeszło 1.700 godzin lotu.



(Copyright by K. L. M.)

Na górze: Rotterdam z góry. Jednorazowa ilość przesyłek lotniczej poczty.  
 Na dole: Fokker F. V<sub>z</sub> Startujący Fokker F. VII<sub>z</sub>



Typowy krajobraz holenderski z wiatrakami — pompami dla przelewania wody z jednego kanału do drugiego.

(Copyright by K. L. M.)

w 20 dniach lotu na pierwszym płatowcu Fokker F. VII., pilotowanym przez A. J. N. Thomassen, van der Hop, van Weerden Poelman i mechanika van den Broeke. Fokkery F. VII, używane przez K. L. M., są zaopatrzone w silniki Rolls-Royce 360 KM. i posiadają jak F. II. i F. III. skrzydła o grubym profilu, całe z drzewa, pokryte

Obsługa techniczna K. L. M., posiadająca doskonałą organizację, przegląda płatowce po dokonaniu 400—500 godzin lotu. Przy tych rewizjach okazało się, że koszty utrzymania nie są tak znaczne, jak pierwotnie przypuszczano, ponieważ w wypadku potrzeby naprawy, jest bardzo łatwo, ze względu na konstrukcję, zastąpić znisz-

wiście, do wykonywania napraw używa się tylko pierwszorzędnych materiałów.

W warsztatach K. L. M. przeprowadzano właśnie próby montowania silnika Jupiter 400 KM. na płatowiec F. III, który dotąd posiadał silnik Rolls-Royce 360 KM. Umontowanie tego silnika, gwiazdzistego i chłodzonego powietrzem, jest zupełnie możliwym na płatowcu komunikacyjnym, gdzie mniej kładzie się wagi na szybkość, a więcej na nośność maszyny. Przy zastosowaniu montażu silnika Jupiter uzyskano zwiększenie nośności płatowca (ciężaru użytecznego) o mniej więcej 200 kg.

Należy zauważyć, że K. L. M. jest subsydjowana przez rząd holenderski. W roku bieżącym, ze względu na wielki rozrost towarzystwa i możliwość utrzymania się środkami własnymi, subsydjum będzie prawdopodobnie cofnięte.

Pozatem prowadzi K. L. M. dział aerofotografji, który wykonuje zdjęcia dla osób prywatnych i dla własnych celów. Wobec coraz większego zrozumienia dla komunikacji lotniczej zdarza się obecnie często, że nietylko samoloty są przepełnione, ale nawet trzeba wypuszczać

samoloty dodatkowe, a nie rzadko odmawia się biletów z powodu braku miejsca

Poniżej podaję zestawienie ruchu lotniczego w K. L. M., z którego z łatwością można wywnioskować postęp w rozwoju towarzystwa.

	1920	1924
Ilość pasażerów . . . . .	345	3 648
Towarów w kg . . . . .	21 963	143 843
Poczty w kg . . . . .		13 127
Całkowity ciężar użyteczny . . . . .	42 000	447 018
Ilość godzin lotu . . . . .	2 000	5 849
Ilość lotów . . . . .	—	1 467
Ilość przelecianych klm . . . . .	270 000	789 615

Pozostaje jeszcze do podniesienia fakt, że w roku 1924 wykonano większą ilość lotów propagandowych, w których brało udział 2.509 osób. Lot taki kosztuje 7 i pół guldena hol. (około 15 złotych).

H. van Beem.

## Holenderski przemysł lotniczy.

Lotniczy przemysł holenderski jest bardzo rozwinięty, szczególnie o ile się weźmie pod uwagę, że Holandia jest małym krajem. Z pomiędzy licznych fabryk na szczególną uwagę zasługuje jedna z nich, posiadająca sławę światową, N. V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek „Fokker”.

Po skończonej wojnie zmuszonym był zwrócić się, ten znany konstruktor, do któregokolwiek z krajów poza Niemcami, i wybrał Holandję, gdzie założył 21 lipca 1919 roku Nederlandsche Vliegtuigenfabriek. Pod fabrykę zajął zabudowania wystawy E. L. T. A. w Amsterdamie oraz część zakładów marynarki w Veere. Zakłady Fokkera dostarczyły natychmiast Departamentowi lotnictwa wojskowego armji i marynarki, większą ilość lekkich płatowców wywiadowczych typu C. I. i płatowców myśliwskich D. VII.

Ciekawem jest do zanotowania, że płatowiec typu D. VII, którego swego czasu wybudował Fokker przeszło 8.000 sztuk i który pod koniec wojny uchodził za jedną z lepszych maszyn pościgowych, do dziś dnia służy z powodzeniem w eskadrach lotniczych holenderskich.

Znana firma może się również poszczycić doskonałymi rezultatami przy budowie płatowców komunikacyjnych, jak to widać z artykułu poprzedniego.

Czynniki te zapewniły firmie liczne zamówienia nawet wśród lotnictwa krajów obcych, tak, że Fokker był zmuszonym do rozszerzenia swych zakładów i zajął część fabryki „Werkspoor” w Utrechcie, gdzie buduje wyłącznie skrzydła.

W ten sposób Nederlandsche Vliegtuigenfabriek posiada trzy oddziały:

1. Kadłuby budują się w zakładach w Veere;
2. Skrzydła buduje się w zakładach w Utrechcie;
3. Montaż płatowców odbywa się w zakładach w Amsterdamie.

Próby płatowców Fokkera odbywają się na lotnisku Schiphol koło Amsterdamu.

Zakłady Fokkera wykazują bardzo ożywioną działalność i w czasie powojennym zdążyły skonstruować 25 nowych typów płatowców, mianowicie:

płatowce lądowe:

płatowce komunikacyjne: C. II, F. II, F. III, F. IV, F. V, F. VII;

płatowce wojskowe:

płatowce pościgowe D. IX, D. X, D. XI, D. XII, D. XIII;

płatowce wywiadowcze C. IV, C. V;

płatowce bombardowe T. III;

płatowce szkolne S. I, S. II, S. III, S. IV.

Wodno płatowce:

płatowce wojskowe:

płatowce wywiadowcze B. II (wodno lądowy);

płatowce bombardowe T. III. W.

Szybowce:

F. G. I. (jednomiejscowy);

F. G. II. (dwumiejscowy).

Na podstawie tego mogę śmiało zaliczyć Nederlandsche Vliegtuigenfabriek „Fokker” do jednych z największych firm świata.

H. van Beem.

Z powodu znacznego podrożenia kosztów druku, zmuszeni jesteśmy podnieść cenę egzemplarza pojedynczego „Lotnika“ do wysokości 30 groszy. Prenumerata zostaje tą samą 1.50 kwartalnie z przesyłką pocztową. Z tych samych względów zwracamy się do wszystkich PT. Prenumeratorów zalegających z opłatą na I i II kwartał z prośbą o jaknajrychlejsze uregulowanie należności, w przeciwnym wypadku będziemy zmuszeni wysyłkę pisma wstrzymać.

Administracja »Lotnika«

## KRONIKA

### ANGLJA.

**Lot o puchar królewski.** Doroczny wyścig o puchar królewski w Anglii odbędzie się w czasie od 3 — 4 lipca. Lot rozpocznie się na lotnisku Hendon, koło Londynu i poprowadzi przez Harrogate, Renfrew, Newcastle, Manchester, Bristol do Hendon, razem 813 mil angielskich.

**Kino w płatowcu.** Na płatowcu Handley-Page, w drodze z Londynu do Paryża wyświetlano na ekranie, wbudowanym w kabinie, film pod tytułem „Świat Zaginiony“.

**Wypadki lotnicze.** 7 kwietnia rozbił się płatowiec Vickers Virginia w morzu koło Borchigton. Obsada płatowca ciężko ranna, ocalała.

8-go kwietnia rozbił się płatowiec Bristol Fighter w Leysdown. Pilot zginął.

### BELGJA.

**Konkurs o puchar Gordon-Benetta.** Do dorocznego konkursu o puchar Gordon-Benetta, który odbędzie się 7 czerwca w Brukseli, zgłoszono 19 balonów wolnych. Należą one do Anglii, Francji, Belgii, Stanów Zjednoczonych, Włoch, Hiszpanii, po trzy, oraz Szwajcarii — jeden.

**Thieffry doleciał do Kongo.** Prezes Związku lotników belgijskich, który 12 lutego wyleciał z Brukseli na płatowcu Handley-Page, zbudowanym w Belgii, wylądował 3 kwietnia w Leopoldville, t. j. u celu swej podróży.

### FRANCJA.

**Pilot Drouhin przeleciał odległość Paryż — Rouen, zużywając mniej niż 4 litry benzyny. Wspaniały dowód dobrej Avionetki Farmana z silnikiem 12 KM.**

1 kwietnia odbył się wspaniały lot konkursowy. Stosownie do regulaminu nagrody Solexa, musiał pilot Drouhin wystartować nie dalej jak 15 klm. od wieży kościoła Notre-Dame i wylądować nie dalej jak 10 klm od wieży kościoła katedralnego w Rouen, ogółem odległość ta wynosiła 100 klm. Drouhin startował o godz. 9.55 z małego terenu mniej niż 200 mtr. długości, położonego za fa-

bryką Lorraine-Dietrich, i po locie 1 godz. 20 min. wylądował na terenie określonym koło Rouen w obecności komisarzy Aero-Klubu. Zawartość zbiornika określono na 10 litr. i dodano 7 ccm. na zapuszczenie silnika. Po wylądowaniu w Rouen stwierdzono, że zużycie benzyny i oliwy wyniosło mniej niż 4 litry. Obecnie bada się zużycie laboratoryjne, by ustalić, czy nie było ono większe niż 3 kg., czego wymaga warunek dla otrzymania nagrody. Gdyby nawet nagrody Drouhinowi nie przyznano, musimy stwierdzić, że ustanowił on wspaniały rekord, przelatując tę przestrzeń, przy silnym czołowym wietrze, z tak mają ilością benzyny, której koszt wyniósłby na nasze stosunki niecałe 3 złote. Avionetka Farmana, na której leciał Drouhin, jest typem płatowca sportowego, bardzo rozpowszechnionego we Francji. Posiada ona silnik Salnson trzycylindrowy, kształtu Y o sile 12 KM. i kosztuje w fabryce około 4000 złotych.

**Rajd 13 000 klm.** Możemy dzisiaj podać oficjalne wyniki i czasy rajdu pilotów Lemaitre i Arracharda, którzy przelecieli 13 000 klm. (Paryż-Dakar-Sahara-Paryż, w czasie efektywnych 86. godz. i 55 min. lotu.

3-4 lutego	Etampes-Villa-Cisneros.	3 600	25	godz.	15
5.	„ Villa-Cisneros-Dakar	1 000	6	„	15
7.	„ Dakar-Kayes	780	5	„	30
16.	„ Kayes-Bamako	450	3	„	15
17.	„ Bamako-Timbuktu	850	5	„	
20.	„ Timbuktu-Ain-Mezzer	1 950	12	„	
9. marca	Ain-Mezzer-El-Golea	150	1	„	
10.	„ El-Golea-Alger	700	5	„	
12.	„ Alger-Oran	350	2	„	
17.	„ Oran-Fez	470	2	„	
18.	„ Fez-Casablanca	270	1	„	45
21.	„ Casablanca-Alicante	900	5	„	15
22.	„ Alicante-Barcelona	450	4	„	
23.	„ Barcelona-Bron	600	5	„	30
24.	„ Bron-Villacoublay	400	3	„	

Rajd był wykonany na płatowcu Breguet XIX. A. 2. z nowym silnikiem Renault 480 MK.

**Ruch poczty lotniczej z Francji do Marokko.** W lutym br. przewieziono 8.035 kg., czyli 368.180 listów na linii Latecoere, co w porównaniu z rokiem 1920 : 5717 listów, stanowi znaczny postęp.

**Maurice Drouhin uzyskał nagrodę Solexa.** W ostatniej chwili dowiadujemy się, że laboratoryjne badania wykazały zużycie benzyny na lot z Paryża do Rouen 2 kg. 822 gr., zużycie oliwy 101 gr. Wobec tego przyznano pilotowi M. Drouhin nagrodę Solexa w sumie 50.000 fr.

### HOLANDJA.

**Nowe płatowce Fokkera** (korespondencja własna). N. V. Fokker wypuszcza dwa nowe typy płatowców i to płatowiec wywiadowczy C. VI. oraz pościgowy D. XIV. Wasz korespondent prześle w najbliższym czasie opis, fotografie i rysunki. W numerze następnym „Lotnika” podajemy opis fabryki Fokkera oraz ostatnio wypuszczonych typów. (Red.)

### POLSKA.

**Sprostowanie.** Nagrody Konkursu Szybowców. W numerze poprzednim podano omyłkowo, że członek Zarządu Zachodnio-Polskiego Zjednoczenia Spirytusowego WP. Chorzejski ofiarował srebrny puchar. Wielki srebrny puchar ofiarował nie członek Zarządu Z. P. Z. S. WP. Chorzejski, tylko W. P. Mecenasa Chorzelski, co niniejszym prostujemy.

**Konkurs Szybowców.** Dotychczas zgłoszono udział 23 szybowców. Wyjazd komitetu oraz uczestników z Poznania nastąpi 10. maja pociągiem specjalnym. Biura konkursu funkcjonować będą od 12. maja na miejscu.

**Z fabryki „Samolot”.** Fabryka „Samolot” kończy już budowę budynku biurowo-szkolnego na nowo zakupionych terenach. W nowej sali wykładowej odbywają się już wykłady Cywilnej Szkoły Lotniczej. W najbliższych dniach ukończy pierwsza grupa wykształcenie teoretyczne i przystąpi do latania praktycznego.

## Roczne Walne Zgromadzenie

### Sp. Akc. SAMOLOT

#### Wielkopolska Wytwornia Samolotów

Poznań-Ławica,

odbędzie się dn'a 2. maja 1925 r. o godz. 16-ej w lokalu Banku Poznańskiego Tow. Akc. w Poznaniu ul. 27 Grudnia 4

#### PORZĄDEK OBRAD:

- 1) Sprawozdanie Zarządu i Rady nadzorczej za r. 1924.
- 2) Zatwierdzenie bilansu oraz udzielenie pokwitowania Zarządowi i Radzie Nadzorczej.
- 3) Podwyższenie kapitału akcyjnego i zmiana odnośnego paragrafu statutu, przyczem odbędzie się potrójne głosowanie, a mianowicie:
  - a) akcji imiennych
  - b) „ uprzywilejowanych
  - c) „ wszystkich.
- 4) Wolne głosy.

Akcjonariusze, którzy chcą wziąć udział w Walnem Zgromadzeniu winni złożyć swoje akcje wzgl. noty ugodowe dla Zarządu Sp. Akc. Samolot w Banku Poznańskim ul. 27 Grudnia 4, najpóźniej do dnia 29 kwietnia br. włącznie.

#### Rada Nadzorca:

(—) Dr. Stefan Piechocki, prezes.

#### Zarząd

Inż. Piotr Tułacz

**Osobiste.** Dnia 21. kwietnia odbył się w Poznaniu ślub p. Teodozji Grzybowskiej z członkiem Związku pilotem rezerwy Janem Wawrzyniakiem. Młodej parze zażyła „Lotnik” najserdeczniejsze życzenia.



Część pierwszej serii płatowców wykonanych w fabryce „Samolot” dostarczonych dla wojskowych szkół. Na tle pierwszego płatowca: Wojskowa Komisja Odbiorcza z pil. por. Pawluciem, prezes Z. L. P. p. C. Wawrzyniak i pilot fabryczny p. E. Hołodyński.

(Copyright by K. L. M.)

**Linja Lotnicza „Aero”.** W ostatniej chwili dowiadujemy się, że linja lotnicza „Aero” rozpocznie prawdopodobnie loty na linii Poznań-Warszawa od 3 maja. Do komunikacji służyć będą płatowce Farman 70, 5 osobowe z silnikiem Renault 300 MK.

**Osobiste.** Dnia 21. kwietnia odbył się w Poznaniu ślub p. Jadwigi Paetzówny z członkiem Związku kap. pilotem Franciszkiem Jachem z 3 p. l. Młodej parze zażyła „Lotnik” najserdeczniejsze życzenia.

„LOT POLSKI“ Nr. 19. Kwietniowy numer „Lotu Polskiego“ rozpoczyna artykuł „Spadochrony lotnicze“ pióra kpt. Świąteckiego wyjaśniający w bardzo przejrzysty sposób rodzaje i użycie tego pożytecznego przyrządu, będącego często „ostatnią desku ratunku“ dla lotnika.

Z kolei spotykamy opis akrobacji lotniczej, zwanej loopingiem, przedstawiający sposób jej wykonania.

„List angielski“ i „List czechosłowacki“ bardzo obszernie komentują politykę lotniczą tych dwu państw, popierając wszystko szeregiem cyfr. Dalej czytamy opis szkolnictwa lotniczego w Niemczech, z którego łatwo możemy się przekonać, jak starannie przygotowują tam pilotów.

Dział „Technika“ zawiera charakterystykę silnika lotniczego, nowej konstrukcji „Lorrain Dietrich“ 450 K. M., pióra inż. E. Kalstera.

Dział „Lotnictwo wojskowe“ daje artykuł inż. W. Mazurkiewicza „Strzelanie w walce powietrznej“, przedstawiający trudności i komplikacje pojedynków lotniczych.

„Życie w błękitach“ przyniosło, gwoli zadowoleniu amatorów sensacji opis wspomnień instruktora ze szkoły pilotów, przedstawiający dole i niedole instruktora i uczniów, oraz różne nieprzewidziane niebezpieczeństwa, czychające na nich na każdym kroku.

Kronika międzynarodowa, tabela rekordów i Biuletyn Ligi Obrony Powietrznej Państwa dopełniają całości.

„Głos Oficera Rezerwy“, Nr. 10/18 tego jedyne go w swoim rodzaju tygodnika zawiera treść następującą: „Zjednoczenie“, Prezesa Zarządu Centralnego Związku Oficerów Rezerwy; Dra, znanego adwokata ppłk. rez. Stanisława Szurleja. Korespondencja z Fida'iem w sprawie Komisarza Mac-Donella. Prasa o Komitecie Ofiarowania Domu Związkowi Oficerów Rezerwy. Skandaliczna sprawa. Piękny wiersz: „Śniłaś mi się“, Tadeusza Jaska, oraz stałe rubryki p. t.: „Z życia Związku Oficerów Rezerwy“. „Z życia pokrewnych organizacji“. „Wydawnictwa wojskowe“. Pisma nadesłane do redakcji. Numer ten zdobi 7 ilustracji. Adres redakcji: Warszawa, Senatorska Nr. 22, tel. 168/74. Prenumerata 2 złote miesięcznie.

## RUMUNJA.

**Nowe pismo lotnicze.** W Bukareszcie ukazało się nowe tygodniowe pismo lotnicze, L'Aripa, pod redakcją podpułkownika Popovici.

## ROSJA.

**Pierwszy całkowicie w Rosji zbudowany płatowiec** dokonał lotu Moskwa — Smoleńsk — Piotrogród — Moskwa, czyli razem 1.200 klm. Fakt ten nie byłby niczem nadzwyczajnym, gdyby nie to, że płatowiec ten był wyposażony w pierwszy całkowicie w Rosji zbudowany silnik lotniczy.

## STANY ZJEDNOCZONE A. PÓŁNOCNEJ.

**Puchar Schneidera.** W roku zeszłym loty o puchar nie odbyły się. W roku bieżącym odbędzie się konkurs szyb-

kości wodno-płatowców (puhar Schneidera) w Stanach Zjednoczonych w Baltimore. W konkursie mają wziąć udział trzy wodno-płatowce amerykańskie i jeden angielski. L'Agencja di Roma donosi oficjalnie, że w konkursie wezmą udział dwa wodno-płatowce włoskie i że trzeci prawdopodobnie będzie także zapisany.

## SJAM.

**Znaczkii poczty lotniczej.** W Sjamie ukazały się znaczki poczty lotniczej. Znaczkii mają w rysunku mitologicznego Ikara i są wykonane w kolorze: brązowym — 3 satangi, zielonym — 5 satangów, czerwonym — 15 satangów, i niebieskim — 25 satangów. Na znaczkach znajduje się napis „Siam Air Mail“ i to samo w języku tubylców. Pierwszy lot płatowca pocztowego w Sjamie odbył się na linii Bangkok — Chandaburi 23 marca 1920 r.

## SZWECJA.

**Lot Amundsena do bieguna północnego.** Statek Amundsena przybył już do Spitzbergów i rozpoczęto montaż płatowców. Sądzą, że około 15. maja wyruszy wyprawa do bieguna.

## WŁOCHY.

**Lotnictwo komunikacyjne.**

(Kor. własna.)

Włochy dotychczas nie posiadały ani jednej linii stałej lotniczej komunikacji.

W r. z. powstały 3 towarzystwa o kapitałach włoskich, które przedstawiły rządowi kilka projektów linii lotniczych do aprobaty, spodziewanej w najbliższych dniach.

Najpierw, bo w lipcu r. b. ma być uruchomiona linja Brindisi — Ateny — Konstantynopol przez wyspę Lemnos, długości 1.500 km., odjazdy w obie strony — początkowo — 3 razy na tydzień, następnie — codziennie. Następnie ma być otwarta linja Genua — Barcelona (650 km.). Dalej linja Genua — Rzym — Neapol — Brindisi (1100 km.) łącząca obie poprzednie na przelocie Barcelona — Konstantynopol, koncesja na tę linję ma być udzieloną z przetargu.

Również przed końcem r. b. ma być otwarta dla komunikacji powietrznej linja Turyn — Tryjest (575 km. przelot w 4 godziny).

5-ty projekt również włoskiego towarzystwa, dotyczy linii Medjolan — Lozanna, wiążącej włoski system komunikacji lotniczej z siecią powietrzną szwajcarsko-francuską.

Pierwsze trzy linje obsługiwane będą nie przez płatowce, lecz przez wodno-płatowce włoskiej konstrukcji, z czem się łączy budowa portów lotniczych w Genui, Rzymie, Neapolu i Brindisi, wymagająca znacznych nakładów i prawdopodobnie subwencji skarbowej.

## Zakłady Zeppelina we Włoszech.

Informacja rzymskiej „Tribuna“ dotąd nie zaprzeczona, głosi, że między rządem włoskim, a T-wem Zeppelina toczą się rokowania, co do przeniesienia warsztatów we Friedrichshafen i w Berlinie na lotnisko Ciniello pod Medjolanem, gdzie T-wo Zeppelin ma kupić

wielkie place pod budowę, nabywając jednocześnie znaczne ilości materiału wojskowego, demobilowego. Dla ułatwienia porozumienia T-wo Zeppelin projektuje zorganizowanie stałej komunikacji lotniczej Medjolan — Sewilja, łącząc te linie z projektowaną również przez powyższe T-wo linią Sewilja — Ameryka.

T-wo Zeppelin budowałoby we Włoszech sterowce pasażerskie wielkiej pojemności oraz sterowce po 150 tys. metr. kub. typu wojskowego z górnymi platformami dla lądowania płatowców.

## REGULAMIN

### Komisji Sportowej II. Wszechpolskiego Konkursu Szybowców.

#### PRZEPISY OGÓLNE.

##### § 1.

#### Cel Komisji.

Komisja sportowa powołana przez Komitet Organizacyjny reguluje całokształt życia sportowego na miejscu konkursu.

##### § 2.

#### Skład Komisji.

Komisja składa się z następujących członków:

Dyr. Kwaśniewski,  
Mjr. pil. Szczudłowski,  
Mjr. pil. Kowalewski,  
Mjr. pil. Płachta,  
Por. pil. Kornacki,  
pil. Hołodyński,  
pil. Mechliński.

##### § 3.

#### Prawa i obowiązki.

Komisja ma prawo dobrania sobie przez kooptację potrzebną ilość pomocników sportowych.

##### § 4.

Dla wykonania swych czynności Komisja Sportowa ma do rozporządzenia:

- a) oddział obsługi składający się z uczni cyw. szkoły pilotów,
- b) służbę startową,
- c) chronometrarz,
- d) pogotowie sanitarne.

##### § 5.

Wymienione pod 4, czynniki stoją do dyspozycji komisji sportowej codziennie od momentu otwarcia startu aż do chwili zamknięcia.

##### § 6.

Komisja sportowa ma prawo sprawozdania tożsamości szybowców zgłoszonych przez Komitet Organizacyjny.

##### § 7.

W dniu sprzyjającej pogody Komisja Sportowa jedną godzinę przed rozpoczęciem zawodów wywiesza na miejscu startu i w mieście Gdyni na przyległych gmachach żółte chorągwie, oznaczając, że zawody w tym dniu odbędą się.

W wypadku niepogody chorągwi nie wywiesza się.

##### § 8.

Codzienny wynik zawodów ogłasza Komisja Sportowa na specjalnie do tego celu przeznaczonych tablicy.

##### § 9.

Komisja Sportowa zamyka swoje czynności, przekazując swój materiał (dzienniki i notatki) do Kom. Org. po ukończeniu zawodów w dniu zamknięcia konkursu.

##### § 10.

W razie niestosowania się uczestników do powyższych zarządzeń Komisji Sportowej, uczestnik może być wykluczony z zawodów na pewną ilość godzin lub dni, a nawet zupełnie zdyskwalifikowany.

##### § 11.

Zawodnikom przysługuje apel do Komitetu Organizacyjnego zawodów.

##### § 12.

W ścisłym związku z Komisją Sportową wykonuje swą pracę Komisja Badań Naukowych.

##### § 13.

Komisja Sportowa ułatwia wszelkimi będącymi w jej rozporządzeniu środkami prace Komisji Badań Naukowych.

##### § 14.

Wszelki sprzęt potrzebny do przeprowadzenia swych czynności otrzymuje Komisja Sportowa od Komitetu Organizacyjnego.

##### § 15.

#### Start.

Codziennie o godzinie ustalonej przez Komisję Sportową zależnie od warunków meteorologicznych odbywa się otwarcie startu. Przed otwarciem podaje Komisja dla ujednostajnienia dokładny czas.

##### § 16.

Punkt startu będzie oznaczony 2 chorągiewkami.

##### § 17.

Przed otwarciem startu na maszcie głównym podniesiony będzie sztandar narodowy i chorągiew Związku Lotników Polskich.

##### § 18.

Szybowce gotowe, będą ustawione do startu w kolejności numerów ustalonych przez Komitet Org. według kolejności zgłoszeń.

Same ustawienie na starcie zarządzi Komisja na miejscu.

##### § 19.

Po zamknięciu startu i wprowadzeniu szybowców do hangaru, hangar się zamyka i pozostawia pod strażą do dnia ponownego.

Dostęp do szybowców wprowadzonych do hangaru dozwolony jest tylko w obecności dwóch członków Komisji Sportowej.

##### § 20.

Każdy wzlot będzie notowany w dzienniku startowym. Kopje dziennika wydaje się pilotowi. Oryginały służą do opracowania ostatecznych wyników konkursu.

##### § 21.

Szybowce startują na znak podany przez startowego białą chorągiewką.



## § 22.

Szybowce uszkodzone przekazuje się natychmiast do warsztatów dla remontu.

## § 23.

**Odznaki.**

Członkowie Komisji Sportowej mają specjalną odznakę żółtą przepaskę przez lewe ramię z literami K. S.

## § 24.

Obsługa nosi przepaski białe z literą O. przepaski wydaje Kom. Organizacyjny.

## § 25.

Tereny dla zawodów będą oddane do dyspozycji zawodników od dnia 12 maja dla szczegółowego zaznajomienia się z warunkami miejscowymi i wypróbowania szybowców.

## § 26.

Wszelkie sprawy wątpliwe rozstrzyga Komitet Organizacyjny Konkursu.

**Komitet Organizacyjny.**

**Ze Związku Lotników Polskich.****Wprowadzenie ubrania towarzyskiego dla członków.**

Na ostatnim posiedzeniu Zarządu uchwalono wprowadzenie projektowanego ubrania towarzyskiego dla członków Z. L. P. Jako obowiązujące ustalono ubranie koloru granatowego, kroju zwykłego, na lato białe spodnie, oraz czapkę (marynarską z haftowaną odznaką). Czapki powyższe oraz letnie, białe pokrycia na nie, można zamówić w firmie A. Walkiewicz, Poznań, ulica Wroclawska 40. Cena czapki 10,70 zł, pokrycia 2,50 zł. Dla zamiejscowych wykonuje się czapki za nadesłaniem numeru (wielkości), do ceny czapki dolicza firma porto i wysyła je za zaliczką.

**Przypomina się** wszystkim członkom, że termin płacenia składki za kwartał II upłynął. Wszystkich tych, którzy dotąd składki nie uregulowali, wzywa skarbnik do wpłacenia składki do dnia 10. maja (4 zł) na konto Z. L. P. w P. K. O. 205.183.

ZDZISŁAW MARYNOWSKI.

**IKAR ZWYCIĘZCA.**

Powieść.

(Ciąg dalszy.)

11

Choroba minęła i nastał długi okres nudnej rekonwalescencji. Lekarz zabronił Markowi stanowczo wychodzić z domu, dopóki nie upadnie bodaj cień możliwości recydywy. Monotonne dni płynęły więc jeden za drugim powolnie, podobne do siebie bliźniaczo i aż nużące jednostajnością. Odsunięty od udziału w normalnym życiu domowym, skazany na siedzenie bezczynne w ogromnym, staroświeckim fotelu przed oknem w salonie, otulony ciepłym pledem i otoczony troskliwością matczyną, Marek miał za jedyne zadanie — myśleć o swem zdrowiu i wracać do sił. Trudno to jednak szło. Siły mimo forsownego, zbyt może forsownego odżywiania nie wracały. Przysłowiowy zdrowy i młody organizm nie chciał przysłowiowo „wziąć góry nad chorobą“ i porał się z nią leniwie, powolnie, niemal opornie. Obie panie — starsza i młodsza — prześcigały się wzajemnie w dogadzaniu choremu, w uprzedzaniu jego najdrobniejszych życzeń, lecz nie na wiele się to przydawało. — Marek z trudem zaledwie dwa razy dziennie mógł przebyć drogę ze swego pokoju na piętrze do stołowego i na fotel w salonie.

Nietylko siły powrócić nie chciały, ale i humor dawny jakby zamarł gdzieś w głębi zamkniętej teraz duszy. Apatja, granicząca niemal z melancholją, owładnęła nim z nieprzepatą siłą. Godzinami całymi mógł siedzieć, nie przemówiwszy słowa, zapatrzony — zdawało się bezmyślnie — w powikłane gałęzie nagich drzew za oknem, w padający wielkimi płatami śnieg lub we wzrostłe desenie dywanu.

Próbował czytać, lecz, jak na gorącym uczynku, chwycił się na bezmyślnem sylabowaniu wyrazów, któ-

rych treści, zbłąkana kędys daleko, myśl nie chwyciała. Odczuwał również nieprzепarty wstręt do wszelkiej rozmowy, a nawet do wypowiedzania bodaj najprostszyc życzeń. Kiedyś przez godzinę myślał o tem, że chciałby się napić mleka, lecz jakieś niezwalzone lenistwo nie pozwalało mu ust otworzyć, by się odezwać do gotowej na każde skinienie i nieodstępującej go prawie nigdy, Zosi.

Przyglądał się jej często, gdy siedziała opodal, zajęta jakąś robotką, cicha, czujna, skromnie ubrana, z zaczesanemi gładko jasnymi włosami i z wyrazem jakiejś dziecięcej ufności w oczach. Przyglądał się jej profilowi wykrojonemu regularnie, zgrabnemu zgięciu pochylonej nad robotą szyji, szybkim, zgrabnym palcom, wykonującym jakieś rytmiczne, błyskawicznie szybkie ruchy szydełkiem lub igłą. — Czasami czytała, a wówczas obserwował wrażliwość jej twarzy, której wyraz zmieniał się szybko choć nieznacznie, pod wpływem książki. Równocześnie zaś myślał o tamtej.

Jakże bardzo różniły się obie. Gdybyż tamta posiadała ten spokój pogodny i cichy, który od tej płynął tak szeroką falą, otulając całe otoczenie jakby kręgiem magicznym. Gdybyż miała tę ciszę w sobie, podobną do niedzielnego popołudnia, która jest wypoczynkiem i ukojeniem.

Jak błyskawica, rozświetlająca ciemności staje w Markowej pamięci chwila ostatecznej ich rozmowy. Te słowa palące, bolesne, jak uderzenia biczem po twarzy. Zdaje mu się, że słyszy jeszcze dźwięk jej głosu nie znającego litości. Czuje skurcz jakiś wewnętrzny, ból prawie fizyczny, świst własnego oddechu wpada mu w ucho. Ogarnia go złość, złość niepoohamowana.

Jakżeby chciał się zemścić. Zemsta! Hej! Aż palce same się zaciskają drapieżnie wokół poręczy fotela.

— Marku, co tobie?

Czyjś głos troskliwy przerwał ciszę i jakaś dłoń miękka, ciepła spoczęła na jego ręce. — To Zosia. Stoi przed nim z pytaniem niespokojnym w rozszerzonych oczach.

— Co tobie?

— Nic, nic. Nie wiem sam, co mi się stało.

Bezwładnie osunął się na oparcie fotelu, przytrzymując słabo jej dłoń w swojej. Nie usunęła ręki tylko gorętsza fala krwi i lekkie drzenie przejęło ją całą. Marek wyczuł to drzenie w jej palcach, lecz nie puścił dłoni, nawet gdy weszła pani Szarska i zdumionymi oczyma ogarnęła tę niemą scenę. Panienka zarumieniła się i wyrwała nagle swą dłoń z uścisku, Marek zaś bąkać począł coś o swem nagłym osłabieniu.

Jednak od chwili tego niemego zetknięcia się rąk coś stanęło między nimi. Dla Marka było to jakby objawieniem czegoś, czego jeśli się nawet domyślał kiedy, to jednak nie uświadamiał sobie nigdy. To ledwie dostrzegalne drzenie, które ją ogarnęło w chwili, gdy przytrzymał jej dłoń w swojej, powiedziało mu więcej, niżby mu powiedzieć mogły nieskończenie długie z nią rozmowy. Zrozumiał, że troskliwość tej dziewczyny, z jaką czuwała nad nim, nie wypływała z prostego tylko obowiązku opiekowania się chorym; że jej spojrzenia, które chwycił rzucając z ukosa, z nad robotki, nie były wysyłane jedynie na zwiady, czy choremu czegoś nie trzeba. Zrozumiał, że lekkie aluzje, jakie słyszał czasami z ust matki, ojca, Romana miały sens głębszy, podstawę realniejszą. Zrozumiał i — przeląkł się.

12

Następnego dnia Roman powrócił po domu po kilkudniowym pobycie w Warszawie. Rozpierała go poprostu werwa i zapał. Z uniesieniem opowiadał o rezultatach swej wizyty. Przedewszystkiem spotkanie ze spółnikami od „polskiego drzewa” przyniosło wiadomości pocieszające. Drzewo prosperowała znakomicie, dając znaczny zysk. Pozatem do skutku prawie już doszła fuzja z innym pokrewnym towarzystwem, posiadającym własny tartak i po za tem...

— Cóż ojciec tak zimno na mnie patrzy? — przerwał nagle wyliczenia —

Starszy pan poruszył niespokojnie głową.

— Drzewo drzewem, handel handlem, ale przecież to nie twój fach — rzucił jak wyzwanie. — Te wszystkie handelki nie podobają mi się. Nasz Icek także drzewem handluje. Na to nie trzeba być inżynierem.

Roman spowaźniał.

— Ojciec mnie źle sądzi. Nasze „drzewo” to nie jest „drzewo” Icka i nie temi drogami chodzi. Po za tem dla mnie to drzewo nie jest niczem innym jak tylko środkiem do dalszego celu, a zysk jaki przynosi nie na mój tylko i moich spółników wypadnie pożytek. Przecież widzi ojciec, że pieniędzy nie trwonie, nie bawię się, choćbym mógł, znaczy że na coś innego je przeznaczam.

— A na cóż, jeśli łaska?

— Za wcześnie jeszcze o tem gadać, ale jak przyjdzie czas to pogadamy.

— Most z Europy do Ameryki?

Roman uśmiechnął się, otrząsając chwilową irytację

— Kto wie, kto wie, może most z Europy do Ameryki, a może i dalej — żartował ściskając ojca.

Szarski dał się wreszcie udobruchać.

— Marek, pojedziesz ze mną do Poznania? — zwrócił się nagle do brata.

— Przecież widzisz, że jeszcze chory. — wmieszała się pospiesznie matka.

— To też mamy jeszcze czas. Przecież nie pojedzie w powijakach.

Marek, dotąd apatycznie przysłuchujący się rozmowie, nie umiał znaleźć odpowiedzi.

— Po co ja mam jechać do Poznania? — zapytał wreszcie.

— Po to żeby coś zacząć robić. We dwóch będzie nam lżej.

Marek wzruszył ramionami.

— Ty handlujesz drzewem, poza tem jesteś inżynierem, a ja...? Co my możemy zrobić razem?

Roman jednak nie dał się zbyć tak łatwo. Powrócili do tego tematu jeszcze wieczorem. Roman wyłożył bratu szeroko swoje plany. Drzewo jest tylko środkiem do celu, którym jest stworzenie fabryki aeroplanów.

Fabryki aeroplanów? — Marek oniemiał. Fabryka aeroplanów, tak ot sobie, z niczego? Co? Z „polskiego drzewa”? — Bzdury! Poza tem, co on, Marek, może mieć wspólnego z lotnictwem? Co jego to obchodzi? — Nie latał nigdy i nigdy latać nie będzie, póki ma zdrowe klepki. Narzązał nieraz swoje życie, gdy wiedział po co, ale dla tego kłaść zdrową głowę pod ewangelję, żeby rozpowszechnić takie latające niebezpieczeństwo? Nie, nie, na to nie pozwoli się nabrać. Wreszcie, narazie musi myśleć przedewszystkiem o tem, żeby zdać ostatni egzamin.

Roman pozornie ustąpił i dłużej nie nalegał, następnego dnia jednak postanowił dla swoich planów pozyskać ojca. Zaraz rano poprosił go o dłuższą rozmowę, a gdy się znaleźli sami w kancelarji począł wyłuszczać swe poglądy.

Chodziło tu nie tyle o pożyteczność Marka w olbrzymiej pracy, do której rwał się Roman, ile o niego samego. Marek po ostatniej, lecz kto wie czy ostatecznej rozmowie z Lili — wyłożył Roman — znajduje się w stanie silnej depresji, powiększonej jeszcze bardziej przez chorobę. Stan ten może stać się jeszcze groźniejszym na wypadek, gdyby po powrocie do Warszawy zetknął się z nią ponownie. Nic to nie pomoże, jeśliby się nawet pogodzili, przeciwnie — byłoby to niebezpieczeństwem tem większem, poprostu początkiem nowej katastrofy. Marka za wszelką cenę trzeba więc starać się z pod jej wpływu bezpośredniego czy pośredniego wydobyć.

— W Poznaniu — ciągnął Roman — znajdzie i pracę i zapomnienie. Ostatni egzamin, który go jeszcze oczekuje, zmusi go do zapomnienia na czas pewien o tem wszystkim, a reszty dokona oddalenie i nowe zainteresowania, ku którym będę się starał go pociągnąć. Idzie tylko o to, żeby go do tego wyjazdu nakłonić.

— Ba! — przerwał Szarski — Łatwo to gadać. Słyszałeś sam co o tym projekcie mówił.

— To też po moim wyjeździe — jego rekonwalescencja potrwa pewno jeszcze parę tygodni — starajcie się wpłynąć na jego postanowienie. Jego wola nie jest teraz w stanie stawiać długotrwałego oporu. Jeżeli się tylko zgodzi, wszystko potem pójdzie dobrze.

Starszy pan zamyślił się, chodząc po pokoju. Umysł jego zajęła widać nowa jakaś myśl, która zaznaczyła się charakterystycznym u niego wzniesieniem powiek.

— No? — zagadnął Roman niecierpliwie.

— Hm. Czekajże, przychodzi mi do głowy, czy nie byłby czas spróbowania jeszcze jednego środka.

— Zosia?

Szarski skinął głową twierdząco.

— Et! — wzruszył ramionami Roman. — Także się ojciec wybrał! Teraz, świeżo po rozmowie z tamtą, kiedy to wszystko jeszcze w nim jest żywe...

— Właśnie, właśnie. Dlatego, myślę, że jest to czas najlepszy.

Zkolei Roman się zamyślił, rozważając rachuby ojca.

— Może ojciec ma rację, próbujcie — odezwał się wreszcie. — W każdym jednak razie, a nawet tem bar-

dziej, gdyby plany wasze miały dojść do skutku, nie trzeba mu pozwolić osiedlać się w Warszawie.

Po południu Roman odjechał.

— Namysł się nad moją propozycją i napisz do mnie — rzekł do Marka na pożegnanie.

Jeszcze tego wieczora stary Szarski próbował wdać się z synem w dłuższą rozmowę, lecz bez żadnego rezultatu.

(C. d. n.)

## Odpowiedzi Redakcji.

**N. W. w Wybczu.** W danej chwili istnieje Cywilna Szkoła Pilotów jedyna w Polsce i to przy fabryce „Samolot” w Poznaniu. Kurs w niej już się rozpoczął, miejsca wszystkie zajęte. Nowy kurs rozpocznie się prawdopodobnie we wrześniu, o terminie składania podań doniesie oczywiście „Lotnik” w swoim czasie. Poza to istnieje Centralna Wojskowa Szkoła Lotnicza w Bydgoszczy. Prawo oficerskich szkół ta nie daje. Wstąpić do niej można zgłoszwszy się jako ochotnik do wojsk lotniczych po przejściu kursu rekruckiego. Po ukończeniu tej szkoły można wstąpić do Szkoły Oficerskiej. Jeżeli WP. ma możliwość reklamacji, radzimy reklamować się, wstąpić jesienią do Cywilnej Szkoły, a po ukończeniu teje do wojska i do Szkoły Oficerskiej.

Za dział redakcyjny odpowiada **Bolesław Ostrowski.**

## ROZKŁAD LOTÓW

ważny od dnia 1. IV. 1925 aż do odwołania

### I. Warszawa — Gdańsk

Go-dz'na	Kierunek	Go-dzina	Cena b'letu za przelot w jednym kierunku
8,30	Warszawa	17,00	zł. 65. —
11,30	Gdańsk	14,00	

### III. Warszawa — Kraków — Lwów

8,45	Warszawa	15,00	Warszawa — Kraków	zł. 50. —
11,15	Kraków	12,30		
12,30	Kraków	10,45	Kraków — Lwów	zł. 50. —
15,15	Lwów	8,00		

### III. Warszawa — Lwów

9,00	Warszawa	12,00	zł. 65. —
12,00	Lwów	9,00	

### IV. Kraków — Wiedeń

12,30	Kraków	11,30	zł. 70. —
15,30	Wiedeń	8,30	

UWAGI: Komun'kacja codzienna z wyjątkiem niedziel. Dostawa poczty i przesyłek w tym samym dniu.

Dowóz do i z lotniska z wyjątkiem w Warszawie uwzględniony został w cenie biletu lotu. Cena biletu za bezpośredni przelot na przestrzeni: WARSZAWA — WIENEN względnie LWÓW — WIENEN zł. 100. —

**POLSKA LINJA LOTNICZA**

## „RYNEK METALOWY I MASZYNOWY”

tygodnik fachowy dla branży żelaznej, maszynowej i budowlanej, związkowy organ kilku poważnych organizacji z bezpłatnym miesięcznikiem

## „ELEKRO I RADJOTECHNIKA”

jest dla pp. hurtowników i fabrykantów z powodu swego rozpowszechnienia w całej Polsce nader skutecznym organem dla wszelkich ogłoszeń

**ABONAMENT KWARTALNY 350 ZŁ**

Zainteresowanym wysyła się zeszyty na okaz bezpłatnie

ADRES:

**RYNEK METALOWY i MASZYNOWY  
POZNAŃ, ULICA WIELKA 10, TEL. 22-77**

## Uwagze warsztatów samochodowych:

Precyzyjne ślifowanie cylindrów motorów samochodowych i lotniczych

od 75 mm średnicy zwyż



## Wykonanie części silników

jak

Wentyle z najlepszej stali niklowej  
Sprężyny, Czopy zaworowe, Koła zębate i t. p.

Wyborowy materiał — precyzyjne wykonanie



# SP. AKC. SAMOŁOT

POZNAŃ - ŁAWICA

Telefon 65-27

Telefon 65-27

# AKWAWIT S. A.

poleca

## najlepsze wódki i likiery

Czystą \* Gładką \* Słoniówkę \*  
Jarzębiniówkę \* Wiśniówkę wy-  
trawną \* Wiśniówkę krystalizową \*  
Kminkówkę krystalizową \* Sena-  
torski \* Reformacki \* Miętówkę \*  
i inne

Specjalność:

## Cherry Brandy-Orange- Curacao blanc

ODDZIAŁ DESTYLACYJNY W POZNANIU

MAŁE GARBARY 2

# „GRAKONA“

TOW. AKC.

## Bydgoska Fabryka Piłników i Narzędzi

dawn. Granobs i Kozłowski

BYDGOSZCZ, Marcinkowskiego nr. 7/8

Telefony 176 i 292 ————— Założona 1852

Adres telegraficzny: GRAKONA BYDGOSZCZ

Konta bankowe: Bank Polski, Oddział Bydgoszcz

Pocztowa Kasa Oszczędności Poznań konto 201414

## Hurtownia stali i narzędzi



# BANK POZNAŃSKI

---

TOW. AKC.

POZNAŃ, ULICA 27 GRUDNIA 4.


# BANK DEWIZOWY

RACHUNEK PRZEKAZOWY W BANKU POLSKIM NR. 2882

„ „ W P. K. O. Nr. 200820

ADRES TELEGR. B E K A P E, POZNAŃ,  
TELEFON NR. 2440—2449.

ODDZIAŁ: WARSZAWA, KREDYTOWA 4, TELEF. 9454  
ADRES TELEGR. KREDBEKAPE.



# CENTRALA SPIRYTUSOWA

Towarzystwo Akcyjne Poznań

Biuro Zarządu: Warszawa, ulica Hortensja 6

Telefony: 231-61, 7-04, 70-87

Fabryki wódek:

Wilno — Brześć<sup>n</sup><sub>B</sub> — Równe — Kowel i Sarny

## ZACHODNIO-POLSKIE ZJEDNOCZENIE SPIRYTUSOWE

Towarzystwo z ograniczoną poręką

# POZNAŃ

ul. Cieszkowskiego 4

Konto w P. K. O. 203.373  
Skrzynka pocztowa Nr. 1  
Telefon Nr. 3581 i 3587

Konto w P. K. O. 203.373  
Skrzynka pocztowa Nr. 1  
Telefon Nr. 3581 i 3587

Centralizuje sprzedaż surówki, rektyfikatu i spiryty  
rytusu dla potrzeb chemiczno-przemysłowych  
(denaturatu) dla całej byłej dzielnicy pruskiej

# BANK POZNAŃSKI TOW. AKC.

## ODDZIAŁ W WARSZAWIE

Kredytowa 4.

Adres telegraficzny: „Kredbekape”

### TELEFONY:

Dyrekcji 47-79, 94-54, 255-10.

Wydziału Giełdowego 94-56.

Buchalterji 94-58.

## CENTRALA W POZNANIU

27 Grudnia 4.

Adres telegraficzny „Bekape”

Telefon 24-40.

Załatwia jaknajkorzystniej wszelkie operacje bankowe. Uskutecznia przekazy na wszystkie miejscowości w kraju i zagranicą. Przyjmuje wkłady na rachunki bieżące od zł 5,— oprocentowując je 12% w stosunku rocznym.

**BANK DEWIZOWY.**

# BACZNOŚĆ

Świece samochodowe

Świece samolotowe

## WYTWÓRNI „ISKROPOL”

Pobiły rekord wytrzymałości świec zagranicznych!!

## „ISKROPOL” S-ka Akc.

Fabryka wyrobów metalowych

Poznań, Dolna Wilda 35.

Konto bankowe: Bank Poznański w Poznaniu. Telefon Nr. 5500.

Oddział I.: Wyrób zapalników do motorów spalinowych.

„ II.: Tokarstwo Fasonowe. Części fasonowe.

„ III.: Wyrób narzędzi precyzyjnych.

# WIELKOPOLSKA WYTWORNIA SAMOLOTÓW



BUDOWA SAMOLOTÓW WSZELKICH TYPÓW  
WEDŁUG WŁASNYCH PROJEKTÓW I LICENCJI,  
DLA WOJSKA, SZKÓŁ TECHNICZNYCH, ŻEGLUGI  
POWIETRZNEJ I SPORTU; BUDOWA CZĘŚCI  
ZAPASOWYCH

REMONT SILNIKÓW SPALINOWYCH; SPECJAL-  
NIE REKTYFIKOWANIE CYLINDRÓW, ORAZ WY-  
RÓB CZĘŚCI MOTOROWYCH

WŁASNE LABORATORJUM WYTRZYMAŁOŚCI  
MATERJAŁÓW



POPIERAJCIE PRZY KONKURSACH NA DOSTAWY  
FABRYKĘ ZWIĄZKU LOTNIKÓW POLSKICH