

*Sekcja Lotn. Koła Czech
policzech ubra*

CENA NR. GR. 40

LOTNIK

ORGAN
ZWIĄZKU LOTNIKÓW POLSKICH
ROK 1926



H c - 62

ROK WYDANIA III.

N^o 2.

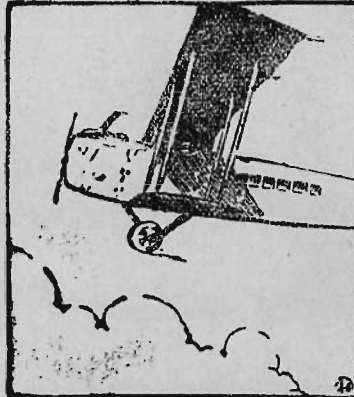
POZNAŃ

ADRES REDAKCYI I ADMINISTRACYI UL. RZECZPOSPOLITEJ 9

PRZEWÓZ :

PASAŻERÓW
POCZTY
TOWARÓW

Samolot kursuje
codziennie
za wyjątkiem
niedzieli i świąt



AERO
KOMUNIKACJA POWIETRZNA

INFORMACJE:

Poznań Telef. 1674
" " 2083
Warszawa " 850
Łódź " 311

Dowóz

do i z lotniska
uwzgl. w cenie
biletu lotu

ROZKŁAD LOTÓW :

Godzina	Kierunek	Godzina	Godzina	Kierunek	Godzina	Godzina	Kierunek	Godzina
8,30	↓ Poznań ↑	15,00	13,00	↓ Poznań ↑	11,00	15,00	↓ Łódź ↑	9,00
10,30	↓ Warszawa ↑	13,00	14,30	↓ Łódź ↑	9,30	16,00	↓ Warszawa ↑	8,00

Sprzedż biletów :

W Poznaniu, w biurze „Orbis“ Pl. Wolności 9
W Warszawie, w biurze „Orbis“ ulica Widok
W Łodzi, w biurze „Orbis“ ul. Andrzeja 5

Pocztę lotniczą należy
oddawać w główn. urzędzie
pocztowym w Poznaniu i w Warszawie.

P. L. L. AEROLOT S. A.

ZARZĄD :
Warszawa, Nowy Świat 24

PORT LOTNICZY: Warszawa, ul. Topolowa (za kolonią Staszycza) PRZEWÓZ: Pasażerów, poczty i towarów. INFORMACJE: Telefony: Warszawa, 900 i 850. Lwów: 610 i 2275. Kraków 3222 i 3538. Gdańsk 415-31. Wiedeń 78 395 i 78-495.

Rozkład lotów ważny od 1. 10. 1925 r. aż do odwołania**I. WARSZAWA — GDAŃSK**

Godz.	Kierunek	Godz.
8,30	↓ Warszawa ↑	15,30
11,30	↓ Gdańsk ↑	12,30

II. WARSZAWA — LWÓW

Godz.	Kierunek	Godz.
8,30	↓ Warszawa ↑	15,30
11,30	↓ Lwów ↑	12,30

III. KRAKÓW — LWÓW

Godz.	Kierunek	Godz.
12,30	↓ Kraków ↑	11,15
15,15	↓ Lwów ↑	8,30

IV. WARSZAWA — KRAKÓW

Godz.	Kierunek	Godz.
8,45	↓ Warszawa ↑	15,00
11,15	↓ Kraków ↑	12,30

V. KRAKÓW — WIEDEŃ

Godz.	Kierunek	Godz.
11,30	↓ Kraków ↑	10,30
14,30	↓ Wiedeń ↑	13,30

UWAGI: Komunikacja codzienna z wyjątkiem niedziel. Dowóz do i z lotniska z wyjątkiem w Warszawie i Gdańsku uwzględniono w cenie biletu

Dostawa poczty i przesyłek w tym samym dniu!

Pocztę lotniczą nadaje się w Urzędach Pocztown. (istnieją specj. znaczki poczty lotn.)



LOTNIK

ORGAN • ZWIĄZKU • LOTNIKÓW • POLSKICH.

Nr. 2 (41)

Sobota, 9 stycznia 1926

Rok III

Prenumerata kwartalna z przesyłką pocztową zł 4.—, półroczna zł 7.50, roczna zł 14.50, zagranicą kwartalnie zł 6.—, rocznie zł 22.—.

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administr.

Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

Adres Redakcji i Administracji: Poznań, ul. Rzeczypospolitej 9.

B. O.

Kierunkiem polityki lotniczej zaczynają się już coraz bardziej interesować czasopisma niefachowe. Dowodzi to niewątpliwie, że jest to zagadnienie poważne i że zainteresowanie sprawami lotnictwa ogarnia coraz szerszy ogół.

W numerach 787, 788, 792 porusza „Myśl Niepodległa“ dwa niesłychanie ważne zagadnienia. Jedno to nasza polityka płatowcowa, drugie to zagadnienie ześrodkowania agend lotnictwa w jednej instancji o kompetencjach podsekretariatu stanu.

Niewątpliwie każdy z nas zrozumie, że polityka lotnicza powinna już w czasie najbliższym zejść na ustalone i właściwe tory. Państwo nasze położone w środku ciężkości linii komunikacji powietrznych Wschodu z Zachodem, musi i powinno w jak najintensywniejszy sposób rozwijać swe lotnictwo komunikacyjne, by nie zostać, w tej dziedzinie, pochłonięte przez obcych. Wielką wobec tego i niezaprzeczoną zasługą było uruchomienie tej komunikacji i postawienie pierwszych kroków w tej dziedzinie.

Ale - czym jest komunikacja lotnicza w znaczeniu rozwoju gospodarczego — a rozwoju przemysłu lotniczego w szczególności. Przemysł lotniczy, oparty na rentujących się i licznych liniach komunikacyjnych, staje się — niezawisłym od zamówień rządowych i rozwija swą wytwórczość za pieniądze przyptykające do polskich kieszeni z rąk obcych pasażerów. Takie postawienie sprawy jest bardzo pożądane i jedynie zdrowe.

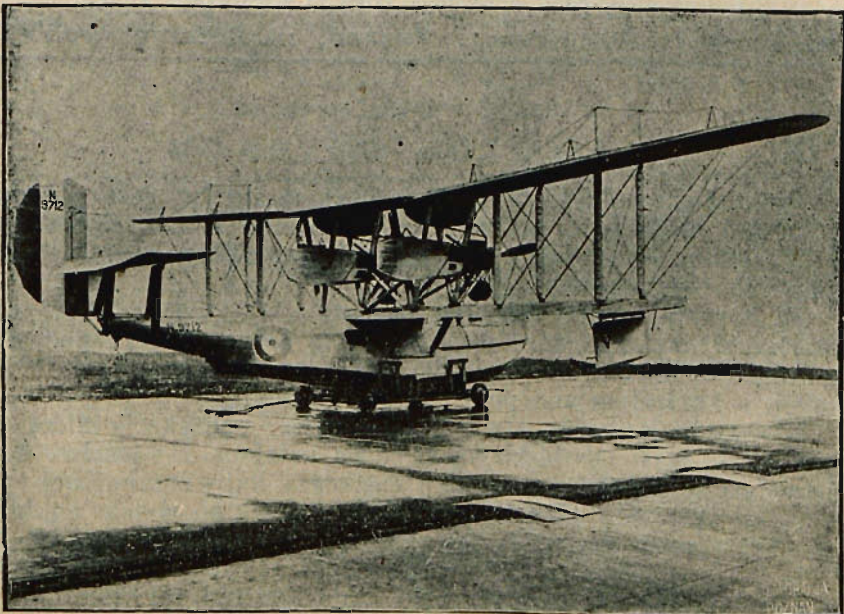
Czyli, że innemi słowy — lotnictwo komunikacyjne powinno i musi z czasem używać typów płatowców zbudowanych i skonstruowanych w kraju. Tak to rozumiem.

W dzisiejszym stanie rzeczy musimy bezwzględnie dążyć do zdobycia się przynajmniej na ograniczenie w dowozie samolotów pochodzących z wrogich państwowości polskiej zakładów lotniczych i konieczne nam zapotrzebowania pokrywać tam, gdzie żadnych wrogich, lub nawet nieprzyjaznych zamiarów, oczekiwać nie możemy.

Tu przypomnę, że twierdzenie o doskonałości jakiegokolwiek typu, jest w lotnictwie bardzo problematyczne. Typy płatowców

ulegają zmianom co miesiąc i ostatecznie dobra forma jest jeszcze bardzo daleka. Najcenniejszym wskaźnikiem wartości typu są dane statystyczne. Te zaś, tak są podobne w ruchu linii komunikacji na typach wyprodukowanych w znanych fabrykach, że dziś możemy jedynie ustalić jako pewnik, iż płatowce przerobione z wojskowych na komunikacyjne się nie nadają. Oto przykład: Przed kilkoma tygodniami wypuściły zakłady Wrighta płatowiec komunikacyjny o silniku 200 MK, konstrukcji drewnianej i rur stalowych, unoszący 6 ludzi i 320 kg. bagażu. Co na to Junkers?

Wszystkie te czynniki wiążą się bezpośrednio z zagadnieniem drugim. Przypominam sobie, że był swego czasu ogłoszony konkurs na projekt polskiego płatowca komunikacyjnego, termin wykonania był niemożliwie krótki. Znaleźli się jednak polscy konstruk-



Nowy wywiadowczy wodnopłatowiec angielski E. E. C. Konstrukcja płatowca metalowa (Opis jego podany był w Nr. 1 „Lotnika” str. 12).

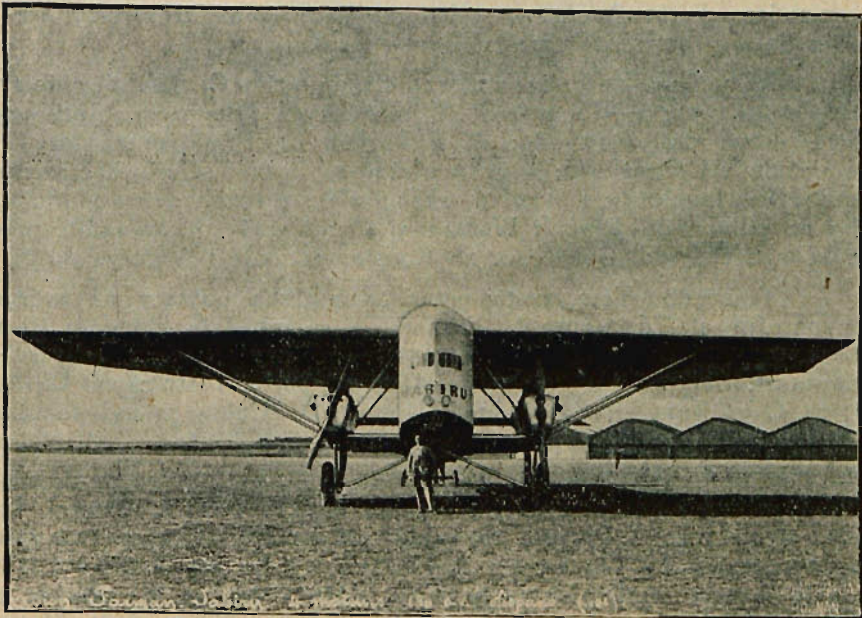
torzy, którzy zdążyli przesłać kilka projektów. Rozstrzygnięto konkurs, rozdano nagrody, ale czy kto o tem wie? Czy ktokolwiek czytał o wyniku tego konkursu? Konkurs zaginął w przepaściach teki referenta, bo ministerstwo kolei nie posiada wśród swego personelu dostatecznej ilości fachowców, a i w nawale pracy kolejowej, kto ma czas myśleć o lotnictwie?

W najbliższym czasie powstaną koła młodzieży uprawiającej sport lotniczy, czy to szybowy, czy też latania na awjonetkach. A gdzie ustawa?

Od 5. stycznia na mocy układu w Locarno i konferencji lotniczej w Paryżu uzyskają płatowce niemieckie prawo przelotu ponad państwami koalicji i... Polską. W związku z uprzednim wypadu zastanowić się — kto będzie kontrolował te płatowce i czy brak ustawy lotniczej i organu administracji państwowej zajmującego się

ściśle sprawami lotnictwa, już od wtorku nie jest conajmniej niebezpieczny, a napewno — niewłaściwy.

Słusznie zaznaczył senator inż. Januszewski w liście otwartym do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej: „Jako czynnik cywilizacyjny i pierwszorzędny środek obrony politycznej niepodległości, lotnictwo wymaga szczególnie bacznej uwagi najwyższych władz i nie może nadal być wynikiem przypadkowości, zwłaszcza że jego technika i siła rozwija się poza granicami kraju w sposób niezwykle szybki a dla suwerenności naszej niebezpieczny. Lotnictwo powinno stać się ważnym punktem programu rządowego, jednolitego we wszystkich licznych dziedzinach tej pracy, bowiem we wszystkich działach nie tylko wewnętrznej ale i zagranicznej naszej polityki lotniczej panuje brak twórczego planu i zamieszanie pojęć grożące coraz większymi szkodami Państwa.



Transportowy płatowiec Farman-Jabiru, 4 motorowy z silnikami Hispano-Suiza 180 MK. Samolot ten zabiera ze sobą 16 pasażerów wraz z pilotem.

Interpelacje sejmowe, rezolucje senatu i ostatnio całkowite odrzucenie rządowego projektu lotniczej ustawy w Komisji Sejmu odślaniają zaledwie drobny fragment tego coraz bardziej groźnego stanu“.

Lotnicy polscy są JW Panu senatorowi niesłuchanie wdzięczni i ufają, że przy pomocy Jego i potężnej organizacji L. O. P. P. doczekają się nareszcie załatwienia tej, tak ważnej sprawy, której niezałatwienie pociąga za sobą już dziś tarcia i nieporozumienia, a jutro może przynieść . . . „nieobliczalne skutki“.

Czy już jesteś członkiem L. O. P. P.?

Lotnictwo francuskie i jego linje zagraniczne.

Z pośród pięciu Towarzystw francuskich utrzymujących komunikację lotniczą najpoważniejszymi są: „Compagnie d' Entreprises „Générale Aéronautiques“ znane pod nazwą „Compagnie Latécoère“, Compagnie Internationale de Navigation Aérienne“ — w skróceniu „CIDNA“ a wreszcie „L' Air Union“. —

Compagnie Latécoère łączy Francję z kolonjami północno-afrykańskimi, utrzymując komunikację z Tuluzy do Barcelony, z Alicante do Oranu, a wreszcie wzdłuż wybrzeża do Casablanca i aż do Dakaru. Obecnie po licznych przygotowaniach dokonanych w bieżącym roku, organizuje przedłużenie tej linii przez Ocean Atlantycki do Pernambuco, Rio de Janeiro i Buenos-Aires. Przedewszystkiem ma być uruchomiona linja lądowa południowo-amerykańska, potem zaś linja morska. Przez utworzenie tej linii czas podróży w porównaniu z dzisiejszą komunikacją najszybszemi parowcami zmniejszy się o osiem dni (przestrzeń Paryż—Buenos-Aires).

W innym kierunku zmierza działalność CIDNA dawniejszej Compagnie Franco—Romaine. W pierwszych latach samoloty tego Towarzystwa odbywały podróże z Paryża do Pragi przez terytorja niemieckie via Strasburg; w roku bieżącym droga skierowaną została na Bazyleę Innsbruck i Wiedeń, skąd linje się rozchodzą i jedna biegnie na północ do Pragi i Warszawy, druga zaś na południe przez Budapeszt, Belgrad, Bukareszt do Konstantynopola i Angory.

Trasy obu Towarzystw przechodzą przez obszary na których koncentruje się działalność Francji, a mianowicie z jednej strony Państwa małej Ententy, z drugiej zaś północno-zachodnią Afrykę. — Bukareszt, Belgrad i Warszawa są głównymi portami lotniczymi CIDNA, Algier, Oran Tangier, Casablanca, Dakar zaś „Compagnie Latécoère“; jedna linja okrąży z północy morze Śródziemne, druga zaś biegnie od południa i zachodu.

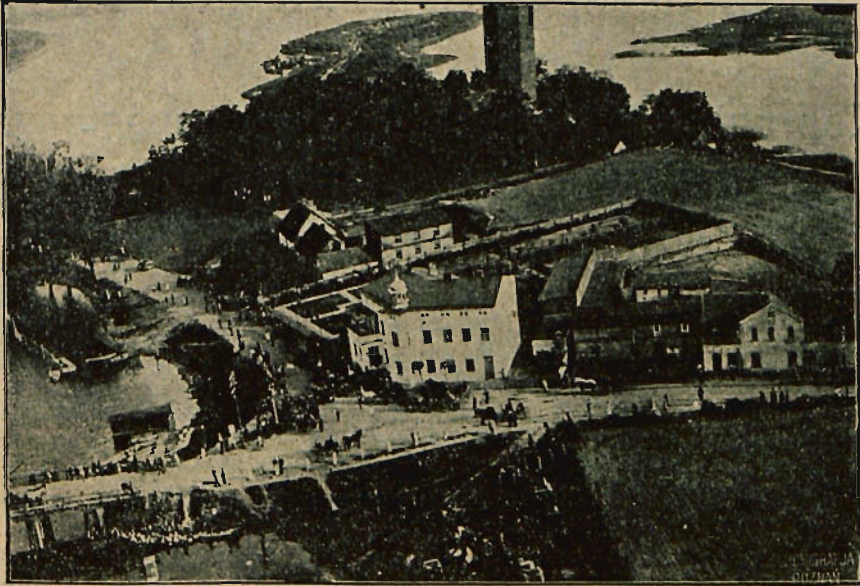
W szemacie powyższym brakuje jeszcze trasy środkowej, któraby, wychodząc z Paryża, tworzyła połączenie z państwami śródziemnomorskimi. Ale i o tej linii centralnej nie zapomniano i realizuje ją trzecie wielkie towarzystwo „L'Air Union“. W sprawie tej linii przed kilkoma miesiącami została zawarta między „L'Air Union“ a CIDNA umowa, mocą której ustalono jako pole działania pierwszego Towarzystwa oprócz już oddawna eksploatowanej linii Londyn—Paryż przedłużenie jej do Marsylii i stamtąd przez Włochy i Grecję do Levante.

Wziąwszy pod uwagę całokształt tych linii, zauważyć się musi, iż celem ich jest złączyć własną siecią komunikacji powietrznej, a przez to i utrwalić wpływy Francji na całej olbrzymiej przestrzeni, zgrupowanej koło morza Śródziemnego oraz od Dunaju aż do Senegalu, od Cherbourga do Damaszku i Bagdadu.

Wydatek 4.— zł kwartalnie zapewni Ci stałe otrzymywanie „Lotnika“, kupując go co numer, nie jesteś pewny, czy go dostaniesz.

Wielkie rajdy lotnicze zagranicą.

Im większy jest rozwój lotnictwa komunikacyjnego, tem silniej występują dążenia poszczególnych państw do przewyżczenia konkurencji innych przez brawurowe loty, w których wykazać by było można sprawność swoich samolotów i motorów. Niedawno lotnik włoski Pinedo, dokonał godnego uwagi lotu Rzym-Tokio-Rzym; przed kilkoma zaledwie dniami wykonano świetny lot japoński z Tokio do Paryża, a już znowu w sferach lotniczych mówi się o nowych wielkich lotach transkontynentalnych.



Zdjęcie propagandowe. Wiec Ligi Obrony Pow. Państwa w Kruszwicy. U góry Mysia Wieża i Gopło. (Do artykułu w poprzednim numerze).

W dniu 16 listopada wystartował z Anglii znany angielski lotnik COBHAM, którego nazwisko jeszcze wszystkim tkwi świeżo w pamięci z okazji lotu do Indji wraz z szefem angielskiego lotnictwa cywilnego, Sir Seften Brancker'em. Droga raidu obecnego wiedzie poprzez Afrykę do Kapsztatu, Wedle informacji z angielskich pism fachowych, lot ten ma doniosłe cele. Primo — i to zapewne jest najważniejsze — wykonanie tego lotu będzie dużą reklamą propagandową dla angielskiego przemysłu lotniczego. (Cobham używa zresztą zawsze w swoich lotach samolotu Havilland z motorem Armstrong-Siddeley, typu „Jaguar“). Po drugie, p. Cobham leci w towarzystwie reprezentanta przedsiębiorstwa filmowego Gaumont, który zamierza robić zdjęcia z całej podróży. Ponieważ trasa lotu prowadzi przeważnie przez mało znane terytoria, przeto spodziewane są wielkie rezultaty tych zdjęć. Po trzecie wreszcie — T-wo Imperial Airways jest bardzo zainteresowane w tym locie. Ze względu, iż w Afryce prawie zupełnie brak jakichkolwiek połączeń, Towarzystwo to komunikacji powietrznej poleciło p. Cobhamowi dokładne przestudjowanie możliwości stworzenia linii komunikacyjnych. Studja

te będą podstawą dla stworzenia komunikacji powietrznej w Afryce.

Lot ten zarówno pilotowi, jak i maszynie stawia duże wymagania, trasa jego bowiem prowadzi przez okolice tropikalne oraz przez terytorja, które leżą 4 000 do 6 000 m nad poziomem morza, gdzie wskutek rozrzedzenia powietrza, start jest bardzo trudny.

Równocześnie Włochy ogłaszają rozpoczęcie trans-atlantycznego lotu. W dniu 3. b. m. mianowicie wystartował włoski pilot Casagrande z Lago Maggiore samolotem Savoia, udając się na lot Włochy-Buenos-Aires. Lot ten prowadzi przez: Genuę-Gibraltar-Las Palmas-Cap-Verte-Pernambuco-Rio de Janeiro-Buenos-Aires. Przestrzeń przelotu wynosi 11 700 klm. Casagrande, który skutkiem złej pogody był zmuszony zatrzymać się na Gibraltarze, przybył w dniu 19 listopada do Casablanca.

Komunikacja lotnicza w zimie 1925-1926.

Tegoroczny sezon zimowy zmusił szereg Europejskich Towarzystw Komunikacji Powietrznej do wstrzymania ruchu na poszczególnych liniach, przeważnie na liniach północno-wschodnich, oraz na tych, których trasy biegną nad górzystemi terenami.

W porównaniu z zimą ubiegłą, kiedy utrzymano jedynie jedną linię w Polsce (Warszawa-Gdańsk) a w całej Europie zaledwie kilka, i to zupełnie nieregularnie, komunikacja powietrzna w roku bieżącym przedstawiała się zupełnie poważnie.

U nas w Polsce tej zimy kursują codziennie samoloty Polskiej Linji Lotniczej między Warszawą a Krakowem, Warszawą a Lwowem, Warszawą a Gdańskiem, Krakowem a Wiedniem. Towarzystwo „Aero“ zaś utrzymuje komunikację między Warszawą a Poznaniem. Samoloty są ogrzewane. Ruch na liniach Warszawa-Łódź, oraz Łódź-Poznań (Towarzystwo „Aero“, oraz na linii Warszawa-Praga (Compagnie Internationale de Navigation Aérienne) na okres zimowy został wstrzymany.

Zagranicą utrzymaną została regularna codzienna komunikacja na liniach Londyn-Paryż, Londyn-Amsterdam-Bruksela-Paryż, Antibes-Ajaccio, Tuluza-Marokko, Alicante-Algier, Malmö-Kopenhaga, Amsterdam-Hamburg, Londyn-Kolonja.

Śniegi nie stanowią przeszkody dla komunikacji powietrznej, gdyż koła w podwoziach samolotów zamienia się z łatwością na płozy, które odgrywając rolę sanek, doskonale umożliwiają rozbieg samolotów przy starcie i lądowaniu. Przeszkodą jednak dla osiągnięcia pełnej 100%-owej regularności w zimie stanowią nierównomierne opady śnieżne w danych portach lotniczych. Z końcem listopada i z początkiem grudnia b. r. np. przez szereg dni leżał we Lwowie wysoki śnieg, podczas gdy w Warszawie i Krakowie prawie zupełnie nie było opadów śnieżnych. Skutkiem tego samoloty nie mogły na liniach tych kursować, gdyż w Warszawie wzgl. Krakowie potrzebowały do startu dla rozbiegu kół, we Lwowie zaś przy lądowaniu płóz.

Drugą przeszkodą są silne opady śnieżne, które zaciemniają widnokrąg, a wreszcie stary wróg lotnictwa, mgły, przeciwko którym dotychczas ciągle jeszcze nie znaleziono środków zaradczych.

Komunikacja powietrzna w porze zimowej, dzięki spokojnemu, bezwietrznemu powietrzu, nawet w bardzo mroźne dni przedstawia

prawdziwą przyjemność. Mylne jest zakorzenie u wielu zdanie, iż w górze nad obłokami gdzie samoloty latają jest zimniej, niż na ziemi. Normalna wysokość, na jakiej samoloty pasażerskie kursują, wynosi około 500 m i panująca tam temperatura bynajmniej nie jest niższą niż na ziemi. Kabina przeznaczona dla pasażerów, jest stale ogrzewana a szczelnie zamknięte drzwi, podobnie jak wagonów kolejowych, zupełnie chronią pasażerów przed zimnem. Dlatego też podróż powietrzna w porze zimowej nie wymaga żadnych ciepłych



Zdjęcie z wysokości 2000 metrów. Chmury Alto-Cumulus.

ubrań, wystarczy zwykły codzienny strój, używany przy podróżach koleją. Tem cieplej i wygodniej jest w samolocie, iż niema przystanków w drodze, na których towarzysze podróży, otwierając drzwi napuszczają zimne powietrze, narażając siedzących w rozgrzanym wagonie na przeziębienia. Pilot sterujący samolotami, który codziennie odbywa swoją drogę, a którego siedzenie jest umieszczone przed kabiną pasażerską, i otwarte, poza swoim zwykłym futrzanym kombinezonem również nie posiada żadnych ciepłych futer, które niejednokrotnie przy szybkiej jeździe otwartym samochodem nieodzownie potrzebne są podróżnym.

Podróże powietrzne, a bezpieczeństwo.

Od uruchomienia pierwszych linii komunikacji powietrznej w Polsce t. j. od września 1922 roku, aż do dnia dzisiejszego nie zdarzył się na naszych liniach ani jeden nieszczęśliwy wypadek, któryby spowodował śmierć, czy nawet kalectwo pasażerów. Przy codziennym przelatywaniu wielkich przestrzeni istotnie fakt to niezmiernie ważny, godny zastanowienia i wyciągnięcia odpowiednich konsekwencji.

Cztery lata bez nieszczęśliwych wypadków, czyż może taką statystyką poszczycić się kolejnictwo lub automobilizm, a nawet wszystkie inne środki lokomocji?

A jednak chociaż z każdym dniem wzrasta liczba osób podróżujących drogami powietrznymi, wielu — a nawet większość jest tych, — którzy drżą na samą myśl zagładnięcia do samolotu. Zapewne ludzie urodzeni „w złotych czasach dyliżansu pocztowego“ z równą nieufnością odnosili się do „piekielnego wynalazku“ — kolei żelaznej, która jak mówią ówczesne kroniki nie wiadomo dla kogo została wprowadzona, gdyż przecież dyliżanse pocztowe, wygodne i bezpieczne, nie codziennie miały wszystkie miejsca zajęte.

Przyzwyczajenie — ta druga natura, a tem samem w pierwszym czasie wróg, ale po kilku latach najlepszy już popularyzator nowości, niewątpliwie w przeciągu kilku najbliższych lat zmieni sposób myślenia społeczeństwa i innemi oczami każe nam patrzeć na gościńce powietrzne i mechaniczne ptaki. Niedalekim jest dzień, kiedy kolej służyć będzie wyłącznie do przewozu na krótkich przestrzeniach, gdyż nikomu nie będzie się chciało całe dnie lub noce poświęcać na nużące podróże w dusznych wagonach skoro będą mogli odbyć tę samą drogę pięciokrotnie prędzej i wygodniej.

Statystyki Towarzystw utrzymujących komunikację powietrzną wykazujące wzrost frekwencji stwierdzają, iż przyrost nowych pasażerów jet znacznie niższy, aniżeli powtarzanie podróży przez tych, którzy już raz spróbowali „powierzyć swe życie“ ptakom mechanicznym. Potwierdza to, iż przyzwyczaić się trzeba, iż tylko przyzwyczajenie da poznać i ocenić korzyści wynikające z komunikacji powietrznej.

Cztery lata, które mamy poza sobą, a w których odważniejsi wypróbowali kursujące u nas samoloty pasażerskie niech będą dostatecznym dowodem dla pozostałej — tej, mniej odważnej części społeczeństwa, że komunikacja powietrzna jest zupełnie bezpieczna, że nareszcie należy wyzbyć się niczem nieusprawiedliwionej nieufności, a oceniając korzyści tego nowoczesnego środka lokomocji należy z niego korzystać.

Czytelnik tego artykułu zapytać się może, wszystko to pięknie, ale wobec tego dlaczego niemal co tydzień czytam w dziennikach o nowych katastrofach lotniczych? co kilka dni przecież są świeże ofiary.

Zdanie powyższe niewątpliwie wygłaszać mogą ludzie o wysokiej inteligencji i absolutnie nielekliwi. Pochodzi to tylko stąd, że społeczeństwo wogóle zanadto pobieżnie traktuje zagadnienia lotnictwa i nie rozróżnia dwóch zasadniczych grup samolotów: komunikacyjnych i wojskowych, względnie sportowych. Umysł nasz lepiej przyswaja sobie sensacyjne szczegóły katastrof niż suche cyfry statystyk. A tymczasem wystarczy tylko sprawdzić, że katastrofy, gdzie ludzie się rozbijają, miały miejsca wyłącznie z samolotami wojskowymi względnie sportowymi, podczas, gdy lotnictwo komunikacyjne polskie przez cały czas swej działalności nie miało ani jednego nieszczęśliwego wypadku, któryby spowodował śmierć lub kalectwo pasażerów. Skąd ta zasadnicza różnica bezpieczeństwa? I znów odpowiedź prosta:

Aparat wojskowy, przystosowany dzięki swemu przeznaczeniu, do walki powietrznej, musi posiadać wielką zwrotność, silnik o dużej mocy i konstrukcję, która kosztem bezpieczeństwa pozwala na różne ewolucje, konieczne do wyćwiczenia pilotów wojskowych w sztuce bojowej.

Samolot pasażerski zaś przystosowany wyłącznie dla celów komunikacyjnych, konstrukcją swą wzbudza zupełne zaufanie w kierunku bezpieczeństwa i wygody pasażerów.

Zaznaczyć jeszcze wypada, iż na liniach komunikacyjnych służbę pilotów pełnią wybrani lotnicy, którzy mają za sobą dużo praktyki i doświadczenia.

Kwestja spokojnego i równego lotu, a przede wszystkim kwestja bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej opanowana została w zupełności.

W krainie pstrągów i gronostajów. 2)

(Podróż powietrzna do tajgi północnej).

Postanawiamy wziąć nie mniej jak 1500 mtr. wysokości, aby nie uderzyć się o góry. Pół worka balastu za burtę i znowu w gęstych chmurach. Robi się zimno i przenikliwie wilgotno. Z apendyksu ściekają na twarz i za kołnierz strumyki wody. Siatka i liny zasrebrzyły się od śronu. Robię sobie wygodne gniazdo wśród worków z piasku, usadowiam się i drzemię. Prowadzimy balon po kolei, mój dyżur rozpocznie się za parę godzin, mogę odpocząć trochę. Porucznik B. co kwadrans nakręca psychrometr i skrupulatnie notuje najmniejsze dźwięki i spostrzeżenia do księgi podróży. Biorę mapę, zapalam latarkę i na podstawie dziennika powyższego wykreślam drogę lotu.

Właśnie w tej chwili doszedłem najdokładniej do wielkiej grupy jezior środkowej Finlandji; Muszą być tuż pod nami. „Panie pułkowniku jak barogram? — ”Równy, z tendencją do podwyższania, widocznie balon jeszcze się nie zrównoważył. „W takim razie kurs bezwzględnie zmieniony!

Ale w jakim kierunku? Nachylamy się nad mapą. Tak, bezwzględnie jeziora muszą być pod nami, musimy słyszeć ten charakterystyczny ryk fal wzburzonych, musimy odczuć strumień zimniejszego powietrza. Tymczasem dolatuje nas tylko szum lasów nieskończonych. Równy, jednostajny, ponury jakby ktoś tarł szcztoką o jedwab. Jasnym jest jedno, iż lecimy w jakimś kierunku nieokreślonym, bez realnej nadziei uchwycenia go. Humoru jednakże nie tracimy. Mając tyle balastu i świeży wodór w powłoce wytrzymamy dwie doby, a tymczasem coś przecież musi się wyjaśnić. Raptem z daleka, stopniowo potęgujący się, słyszymy, tak oczekiwany głos fali. „W takim razie zmniejszona szybkość. Wszystko idzie dobrze!” Stopujemy w przybliżeniu moment wejścia nad wodę, podmuch zimna z dołu wyraźnie na to wskazuje. Strzałka altymetru idzie w lewo. Zniżamy się. Za godzinę lotu znowu musimy być nad lądem. Tymczasem mijają godzina, dwie, trzy, stale woda i woda. Jedno uderzenie klapą — zniżamy się szybko, przerywamy chmury na 50, 80 mtr. od poziomu i widzimy pod sobą potężne fale jakiejś wielkiej przestrzeni wodnej. Gdzieś z boku przez mgłę zarysowują się ognie i ciemna sylwetka okrętu. Dajemy sygnał latarką i wywieszamy czarną kulę z tarczą niżej kosza. „S. O. S.” „Ratujcie nasze dusze!” Zbyteczne wysiłki, za chwilę okręt znika w ciemnościach i znowu pozostajemy sami między niebem a rozszalałym żywiołem.

Wątpliwości żadnych niema. Przecinamy wzdłuż jeziora: Ładogę i Onieję. Tak właśnie się okazało. Lądować na całej przestrzeni

między niemi nie można — bagna i lasy bezludne. Jeżeli odchylimy lot na wschód — nadziei na uratowanie nie ma żadnej. Nieskończone przestrzenie tajgi, ciągnące się na tysiące kilometrów pochłonięłyby nas na zawsze. Narada była krótka. Kierunek północny prądów powietrznych musi iść górą. Próbujemy szczęścia. 200—300 500—1000 metrów. Rozkaz pilota "jeszcze pół worka!" 2000 metrów. Gęsta powłoka chmur otula nas i nie wypuszcza ze swoich objęć. 3000, 3500. Szron osiada na ubraniu. Chłód przenika do ciała. Lampki elektryczne rzucają fantastyczne cienie na ścianę mgły tuż za koszem. Szum lasów i plusk wody już nie dolatują na tą wysokość. Cisza śmierci panuje dookoła. Raptowne połyski czerwonego i niebieskiego światła zorzy północnej wytwarzają w zwałach chmur dantejskie obrazy.

Usadowiliśmy się na workach balastowych po rogach kosza i drzemiemy. Szeregi dziwnych myśli przechodzi przez mózg. Kto my i gdzie jesteśmy. Nieznaczną, nędzną pruszyńką, zabłąkana w przestworzu bez miary i czasu. Jak wielki jest świat, a jak mały i nędzny człowiek z jego pychą i dumą. Póki byłeś płazem, póki nie mogłeś oddzielić się od dna przestworzy, myślałeś że jesteś królem wszechświata, a teraz, gdzie twoja władza, gdzie twoja potęga, gdzie wielkość. Pył, taki mały jak żywotek mikroskopijny, które podziwiasz w laboratorium Godziny biegają za godzinami. „Gdzie i kiedy lądować?” Naradzamy się i pilnie studjujemy mapy. Każdy swoją. Lampki stopniowo tracą na sile, akumulator się wyczerpuje. Sumujemy nasze wywody. Za godzinę musi być . . . Białe Morze. Jeżeli nie lecimy na wschód w głąb Syberji.

Jak odgłos daleki bitwy zaczyna dolatywać dziwny szum. Tak, podchodzimy do morza. Powtórna narada — lądować bliżej brzegu "Włożyć pasy ratunkowe" „Kotwicę stożkową za burtę“ . . Rozkaz.

Każdy zajął swój posterunek. Niewygodne korkowe kamizelki tamują ruchy. Trzymam na pogotowiu sznur od klapy. Moment decydujący o życiu. Żegnamy się jeden z drugim — nie wiadomo co będzie. „Uwaga” — Kłapa raz!” Ciągnę z całych sił — otworzyła się. Balon drgnął cały i strumienie wody spadły przez apendyksy. Dolna część powłoki zaszeleściła marszcząc się. Opadamy szybko. W uszach nieprzyjemnie ścisła. Połykam powietrze aby nie pękły naczyń krwionośne.

Przestajemy słyszeć jeden drugiego — tak ryczą fale morskie. Wyobrażam sobie z jaką szybkością uderzymy o wodę. Wysokość za ledwie 100 metrów. Wylatujemy jak meteor z chmur. Ulewny deszcz z góry, a z dołu... olbrzymie fale kłębiące się i spienione. Balon nachyla się i.. zmienia kierunek lotu na wprost przeciwny U dołu wiatr od morza. Z gąjdrobem rwącym fale, pędzimy w stronę wybrzeża. Biała linja burunów przelatuje pod nami. „Ziemia”. Pilot zrywającym się głosem podaje komendę „kłapę trzymać”. Z nieprzyjemnym szarpaniem obręczy i kosza idziemy nad wierzchołkami jakichś olbrzymich drzew. „Uwaga”. „Podciągnąć się”. „Rozrywaj”. Rzucam sznur od klapy, chwytam czerwoną taśmę i czuję jak rozpada się powłoka. Straszny łoskot i chrzęst łamanego drzewa. Gdzieś lecę, na mnie spada kolega B. i książkę, słyszę jego śmiech i krzyk — „wylądowaliśmy”. Co prawda nie zupełnie, bo siedzimy na wierzchołku olbrzymiego świerka, wśród szczątków podartej powłoki, lin i gałęzi. Ciemność zupełna. Potrochu przychodzimy do siebie. Porucznik B. po zwisającej linie opuszcza się na dół i za chwilę słyszymy jego rozpaczliwy krzyk „Woda do kolan”. Las stoi na błocie. Co robić dalej? Pozostać

w koszu nie można, kołysany wiatrem grozi co chwila runięciem. Niema innego wyjścia musimy „ładować“. Ta przeklęta woda wszędzie nas prześladowuje, a wszystkiemu winien ksiązę B. z jego „pechem“.

Pakujemy do pustych worków instrumenty pomiarowe, mapy, busole i opuszczamy po linie „wronie gniazdo“.

[(Ciąg dalszy nastąpi).

M. B.

„Młode Ikary“.

1

Ktoś zanucił: „w mogile ciemnej śpisz na wieki“, drugi podchwycił, za nim trzeci, czwarty, po chwili głośno zabrzmiał chór: „bo uleciałeś w kraj daleki“. Pochód teraz przerodził się w kondukt pogrzebowy: cztery aparaty sunęły zwolna jeden za drugim. Za każdym, grupa, najbliższa rodzina niewidomych ofiar, śpiewała pieśń żałobną. Na czele konduktu startowy z zastępcą, pełniąc obowiązki karawaniarzy, dźwigali chorągwie żałobne¹⁾. Przed hangarami kondukt się zatrzymał, wprowadzono aparaty i wśród niemilkącego śpiewu, tym razem już innych, weselszych pieśni, zasunięto drzwi i ruszono do domu. Po drodze każda czwórka (w szyku) śpiewała co innego, a przed wejściem do „mieszkania“ powstał taki tumult, że sąsiadujący z nami żołnierze wybiegli, aby się dowiedzieć, czy to czasem nie koniec świata. Energia, gromadzona na loty, musiała się wyładować. W tłoku zaplątał się wicegospodarz, kilkanaście rąk wśród ryku i gwizdu podniosło go w górę. Napotkano gospodarza, za chwilę i on fruwał, podrzucany wysoko. A przez cały czas niesamowite okrzyki potęgowały się i rosły. Ktoś próbował interwenjować, nieszczęsny, sam zawisnął w powietrzu. Przejeżdżał szofer „Aero“ — wyciągnięto go z auta i na rękach przyniesiono do hangaru. Tymczasem, jakiś pomysłowy uczeń-pilot schował mu gdzieś auto i zdyszany, udając przerażonego, wpadł jak bomba i krzyczał: „Panie Zajączkowski, panie Zajączkowski, koledzy pojechali „Fordem“ na spacer!“ Trzeba było widzieć minę tego jegomościa, kiedy się zerwał z krzesła i biegł jak opętany przed siebie w pogoni za „Fordem“. A że był już mocno „pódtatusiały“, przytem dosyć przyzwoitej tuszy, toczył się jak baryłka, wypełniona piwem, wyrzucona silną ręką w przestrzeń. — Nie oglądał się w błągu, pędząc w nieokreślonym kierunku. Auto tymczasem już stało na miejscu.

Gdy go zawrócono z drogi i przyznano się do żartu, promieniał ze szczęścia i tylko kiwając dużą głową powtarzał: „Oj, chłopoki, chłopoki, toście mię nabraly!“

Taki był koniec burzy w Ławicy dnia . . . sierpnia 1925 r.

* * *

Grupa w szkole pilotów — to jakgdyby mała rodzina. Taka jednostka żyje własnym życiem, ma swoje tajemnice, dni smutku i radości. Najbardziej może w Szkole Cywilnej żyła się t.zw. „grupa muzyczna“.

Głowa rodziny, instruktor, zawołany myśliwy i sportowiec oddaje się swemu zawodowi z całym amatorsstwem i poświęceniem. Słusznie

¹⁾ Były to chorągiewki startowe, które od dłuższego użycia i obcowania z rycyną poczerniały zupełnie.

mówią, że gdyby mu dać do ręki flintę i posadzić na samolot, mógłby tak latać od świtu do nocy, zdobywając w ten sposób nowy rekord trwałości lotu.

Uczniowie miłują swego instruktora, starając się mu we wszystkim dogodzić. Taki np. uczeń widzi, że okulary mistrza zachlapane są w locie rycyną. Wpada więc na pomysł przysłużyć się maitrowi i oczyścić szkła. Aparat właśnie startuje. Nie bacząc na to wyjmuje nasz przyszły pilot chusteczkę, odwraca się i zaczyna pucować okulary szefa. Instruktor w pierwszej chwili nie wie o co chodzi, zorientowawszy się jednak w sytuacji, zaczyna wolną od steru ręką okładać osłupiałego z kolei pupila. Obserwowaliśmy niedawno taką scenkę na starcie, aparat przelatywał nad naszymi głowami, mogliśmy więc widzieć dokładnie ten miły obrazek: scena nadawała się w zupełności do humorystycznego filmu lub obrazu dedektywnego p. t. „Walka w przestworzach”.

Instruktor, o którym mowa jest dobrym bokserem, a świadcząc o tem najlepiej mogą uczniowie, za każdy bowiem popełniony w powietrzu błąd odpokutować muszą nie tylko moralnie, lecz również fizycznie, w sposób dosyć nawet dotkliwy.

Zdarzyło się, że przy starcie pękł amortyzator, skutkiem czego prawe koła podwozia przekrzywiły się, mogąc skomplikować lądowanie. Na starcie powstało zamieszanie, „muzykalni” uczniowie, choć pewni swego instruktora, wiedząc, że zawsze sobie da radę, biegać zaczęli nerwono, aby czem prędzej zorganizować porozumienie z pilotem. W ogólnym chaosie jeden z oficerów piechoty, który w owym czasie odbywał przeszkolenie na obserwatora, a w chwili tej pełnił funkcje oficera startu, złapał w pośpiechu raketnicę i ze słowami „białą, czy czerwoną” wypalił mi nad uchem... niewinną białą raketę. Wszyscy utworzyliśmy koło, jeden z uczeni stanął w środku i wymachiwał nad głową kołem samolotowem. Instruktor już przelatywał nad naszymi głowami. Zrozumiał ostrzeżenie, nie mógł się jednak domyśleć — o które podwozie chodzi. Wychyla się więc z maszyny i klepie ręką kadłub z lewej strony. Krzyczymy: nie, nie, prawe, kiwamy przecząco głowami. Odlecieli. Zrobili „rundę”, znów podchodzą do lądowania. I znów instruktor powtarza to samo. W chwili jednak, gdy się porozumiewał z ziemią, uczeń z przyzwyczajenia przymknął gaz. Biedaczek! miał bezpłatną lekcję boksu. Plecy jego robiły wrażenie bębna, który pomimo częstych uderzeń nie wydawał żadnych dźwięków. Chroniąc się przed razami przykucnął w kabine, że go ledwo było widać. Wśród takiej niemej muzyki odlecieli. Do lądowania przyszedli trochę z bocznym wiatrem, ale zato wzdłuż bruzd, żeby złagodzić siadanie. Aparat przechylił się w lewo, musnął kółkami ziemię i sledzi. Gdym spytał instruktora, co mu uczeń zawinił, odpowiedział: „no jakżeż, panie, ja się wychyłam, a ta mała mi gaz zamyka”. Szefowi pilotażu na podobne pytanie odpowiedział w sposób tajemniczy, niemniej przekonujący, choć może dla wtajemniczonych tylko zrozumiały: „no, wiesz jak jest”¹⁾

Natura myśliwego przejawia się w każdym niemal odruchu instruktora. Na start przychodzi ze strzelbą, wraca z zającem. Gdy który ze świeżo laszowanych uczeni ląduje, a w tym samym czasie nadciąga stado kaczek, instruktor jest w rozterce, nie wie czy ma lecieć do ucznia, czy też złapać za flintę i strzelać kaczki. Powiadają, że kiedy w szkolnym locie uczeń w przepisaniem miejscu chce zrobić

¹⁾ ulubione powiedzenie instruktora.

wiraż w prawo zdaża się niekiedy, iż naraz instruktor zaczyna pukać w stery co oznacza jakiś błąd. Uczeń wytrzeszcza oczy i dziwi się dopóki nie zobaczy kaczek, które z lewej strony lecą. Wtedy dopiero uderza się w czoło i mówi sobie: Aha, już wiem, kierunek kaczki. „Daje” prawej nogi i pędzi za stadem, dopóki nie otrzyma nakazu przerwania pogoni.

Że instruktor jest dobrym pilotem i nie byle jakim myśliwym świadczyć może fakt, że lądując ongiś na Fokkerze, położył trupem z rewolweru uciekającego przed aparatem zająca, ściągając drugą ręką „knypel” i lądując doskonale na trzy punkty. (?! Red.)

J. Filipowicz, ucz. pil.

❖ K R O N I K A ❖

POLSKA.

Epilog sprawy sądowej. Ill. Kur. Codz. donosi: W głośnej swego czasu sprawie nadużyć na lotnisku wojskowym w Rakowicach dokonanych przez Dymitra Kuzyka na szkodę skarbu państwa w wysokości przeszło 12 000 zł rozegrał się 29. 12. ostatni akt.

Przed Trybunałem sądu okręgowego karnego pod przewodnictwem s. s. o. Krausa toczyła się dziś rozprawa przeciwko Augustowi Nahlikowi, oskarżonemu o to, że w r. 1924 sprzeniewierzył złożone u niego przez Kuzyka 500 dolarów, złotą szpilkę i kilka sztuk złotych dukatów austrjackich.

Oskarżony na rozprawie zaprzeczył jakoby od Kuzyka otrzymywał jakieś dolary lub biżuterję, natomiast Kuzyk — który przed dwoma tygodniami skazany został na 5 lat ciężkiego więzienia — zeznaniami swemi obciążył Nahlika, podtrzymując, że u Nahlika złożył biżuterję i 800 dolarów, z których Nahlik wrócił mu zaledwie 300, resztę zaś zatrzymał i sobie przywłaszczył.

Sprawa Kuzyka i Nahlika początkowo prowadzona była łącznie. Na skutek jednak wniosku obrony, sprawę Nahlika odroczone i w dniu dzisiejszym zakończono.

Po przeprowadzonej rozprawie i przesłuchaniu świadków odwodowych, Trybunał uwolnił osk. Nahlika od winy i kary, podając w motywach wyroku, że obciążające zeznania Kuzyka wobec wyników postępowania dowodowego na wiarę nie zasługują.

Oskarżał prokur. Szański, bronił Nahlika dr. Aschenbrenner.

ANGLJA.

Wypadek lotniczy. W miejscowości Manston, około Ramsgate uległy wypadkowi dwa aparaty wojskowe z 9-ej eskadry Manstońskiej.

Pilot płatowca nr. 345 286 Lac Edw. Eman. Dunn został zabity, pilot zaś drugiego aparatu odniósł ciężkie poranienia. Przyczyna katastrofy bliżej nieznana.

HOLANDJA.

Nowe płatowce komunikacyjne. Holandia posiada obecnie 2 typy dużych płatowców komunikacyjnych, ciekawej konstrukcji: Kool-

hoven F. K₃₃ i Fokker F. VII₃. Nowy Koolhoven jest jednopłatowcem o górnem łączeniu skrzydeł, zaopatrzonym w 3 silniki Siddeley Puma 240 M. K.

Charakterystykę tego płatowca stanowi:

Rozp. całkowita 24 m 85
 Dług. „ 17 m 45
 Wysokość „ 4 m 75
 Powierzchnia nośna 100 m²
 Ciężar własny 4 000 kg
 Ciężar użyteczny 2 000 kg
 Ciężar całkowity 6 000 kg
 Max szybkość pozioma 190 km/g.

Fokker F VII₃ jest również jednopłatowcem o podobnej budowie skrzydeł. Posiada 3 silniki Wright 200 MK. Dwa z nich są umieszczone pod skrzydłami po obu bokach kadłuba, trzeci wbudowany na jego przodzie.

Dzięki tej konstrukcji uzyskano następujące wyniki:

Max. szybkość pozioma 200 mk/g
 Szybkość lądowania 75 km/g
 Szybkość wznoszenia się:
 na 1 000 m 4 min.
 na 2 000 m 9 min.
 na 3 000 m 16 min.
 na 4 000 m 26 min.

Osiągalny pułap 4 750 m.

WŁOCHY.

Aparaty Fokkera we Włoszech. Naczelnym dyrektorem kolejowych zakładów konstrukcyjnych w Neapolu, inż. Hr. Uff. Nicola konferuje z firmą Fokkera w sprawie produkcji aparatów tego typu we Włoszech. W związku z prowadzonymi pertraktacjami wyjeżdżają do Holandji dyrektorowie zakładów, celem zwiedzenia fabryki Fokkera.

Wypadki samochodowe. Ostatni Nr. 23-24 „Auta” podaje w kronice szereg wypadków, jakie w ostatnich czasach miały miejsce podczas treningów. Tym razem jednak są to wypadki samochodowe. A więc:

„Do krótkodystansowych zawodów szybkości Boulogne sur le Mer zapisał się znany rekordzista angielski Parry Thomas na swym bolidzie Leyand, i rozpoczął sumienny trening, nie zważając na niepogodę. Pewnego dnia, podczas ulewnego deszczu, mknąca na pełnym gazie maszyna uległa poślizgnięciu i uderzyła o drzewo, rozbijając się prawie doszczętnie. Thomas na szczęście wyszedł z przygody tylko ze stłuczoną nogą.

Podobnemu wypadkowi uległ włoski kierowca Campari podczas treningu do Wielkiej Nagrody Włoch. Maszyna jego spadła z toru i uderzyła o drzewo, jednak nie uszkodziła się wiele, a Campari tylko podbił sobie oko.

„Podczas treningu do Tourist Trophe motocyklowego dla amatorów na wyspie Man, wpadł na słup telegraficzny motocyklista Temple i zabił się na miejscu“.

„W Monza zaszedł nowy śmiertelny wypadek. Kierowca włoski Leonardi który wypróbował na torze nowy samochód wyścigowy, przewrócił się przy szybkości 150 km/g. i poniósł śmierć na miejscu.

Kierowca francuski Didier zabił się podczas treningu do wyścigów górskich.

Na torze Glostrup koło Kopenhagi spadł z samochodem z krzywizny podczas treningu do wyścigów kierowca Christensen i ciężko się poranił“.

Taka duża ilość wypadków samochodowych nie odstrasza jednak nikogo od wycieczek i podróży autem. Dlaczegoż więc odosobnione wypadki samolotowe — i to prawie wyłącznie na samolotach wojskowych podczas treningów również — mają wpływać ujemnie na intensywność ruchu pasażerskiego na linjach lotniczych?

Od Redakcji:

Stosownie do przyrzeczenia naszego, umieszczamy w niniejszym numerze tablicę z rysunkiem „Misia” zwycięzcy II konkursu szybowców (za najdłuższy lot) wraz z detalami jego konstrukcji. Tablice takie ukazywać się będą periodycznie w dalszych numerach.

Z powodu choroby autora dalszy ciąg artykułu: Jak zbudować szybowiec ukaze się w nr. 3.



Wydawca: Związek Lotników Polskich.

Naczelnny Red.: pilot Bolesław Ostrowski.

Komitet redakcyjny: inż.-pilot M. Bohatyrew, pilot dr. Z. Dalski, red. Z. Marynowski, inż. Piotr Tułacz, pilot prezes Z. L. P. dyr. Czesław

Wawrzyniak, inż. Wł. Zalewski.

Szef Administracji: Stanisław Masłowski. Redaktor odpowiedzialny: Józef Filipowicz.

Adres Redakcji i Administracji: Poznań, ul. Rzeczypospolitej 9. parter. Telefony: 5316 i 3675.

Adres telegraficzny: Lotnik — Poznań.

Rachunek czekowy w P. K. O. nr. 206-896.

Za artykuły, przy których wysokość wynagrodzenia nie jest podana, płaci Redakcja podług uznania. Redakcja rękopisów ani fotografii nie zwraca.

Ceny ogłoszeń: drobne 10 gr. za słowo, wiersz napisowy 50 gr. Najtańsze ogłoszenie 1,50 zł. Cennik ogłoszeń wysyłamy na żądanie. Pisma za pobraniem pocztowym nie wysyłamy. Zobowiązania abonentów ustają z chwilą odwołania prenumeraty.

Przegląd pism.

AMERYKA.

Aero Digest Nr. 6 — Skrzydła Wschodzącego Słońca (organizacja lotnictwa w Japonii), — Skok ze spadochronem — Przemysł lotniczy w Szwecji — „Autogiro” sen. de la Cierva. — Przegląd lotnictwa państw nadbałtyckich. Opis płatowca komunikacyjnego Fokker F. VII 3. Płatowiec Wrigth Bellanca (opis nadzwyczaj ciekawego płatowca komunikacyjnego Stanów Zjednoczonych). Przegląd nowych książek oraz kronika zamykają ciekawy ten numer.

ANGLJA.

The aeroplane — Nr. 18 — Walka o puhar Schneidera. Lot Tokio-Rzym. Trzeci meeting w Pradze. Cywilne lotnictwo w Anglii. Nr. 19. O torpedach. — Konkurs wodnopłatowców o puhar Schneidera. Wyścig nowojorski. — Cywilne lotnictwo w Anglii II. Nr. 20. Nowe płatowce. — Polityka ministerjum lotnictwa. — Lot de Pinedo. Ekonomia transportu lotniczego. — Nr. 21. Londyn Capetown (lot Cobhama). — Zawody 1926 r. o puhar Schneidera. Nr. 22. Po-

grzeb barona von Richthofena. Wyścigowe jednoślady.

BELGJA.

La Conquête de l'Air. Nr. 10. Daleki wschód — Europa Zach. (raid misji japońsk.) Lotnictwo francuskie w Marocco. III. międzynarodowy kongres lotniczy — Paryż-Teheran (raid turystyczny). Wielkie zakłady lotnicze w Anglii. — Kronika Nr. 11. — Przeznaczenie lotnictwa wojskowego — art. p. F. Jacquet. Londyn-Capetown (lot Alana J. Cobhama). Odpowiedzialność transportów lotniczych. Karta z historii Balonów. — Organizacja lotnictwa wojskowego w Szwajcarii. — Gndme-Rhone. — Jupiter 450 MK (opis motoru). Raid pułk. de Pinedo. — Nr. 12. Otwarcie linii komunikacyjnej w Kongo belgijskim. Położenie geogr. Europy w związku z żegluga powietrzną (wykład uniwersytecki p. H. von Wilamowitz-Moellendorf).

FRANCJA.

L'Air — Nr. 144. — Turystyka lotnicza „Moje zwycięstwa w „Coupe Beaumont”

(wrażenia Ladi Lecointe). — Fotografia lotnicza — „Niemcy i my” (artykuł polityczny M. Ogera) — Nowy płatowiec Caudrona. Nr. 145. — Gilbert Casse (wspomnienie pośmiertne). — Projekt budżetu lotnictwa cywilnego na rok 1926. — Lot pułk de Pinedo (przebieg raidu wraz z opisem i ilustracją wodnopłat. Savoia). — Płatowiec Dyle i Bealau typ O. B. 1 (opis Nr. 146 — Lot transatlantyczny (Włochy-Argentyna). — Artykuł Williama Lotha o nowej orientacji w żegludze powietrznej. — Przegląd zagraniczny. — Kronika Nr. 197. — Konkurs płatowców myśliwskich. Ilustrowane sprawozdanie z frontu marokańskiego. — Kronika.

WŁOCHY.

L'Ala d'Italia. — Nr. 11. „Coppa d'Italia (Konkurs płatowców turystycznych). — Przyłot pułk. de Pinedo. — Karta z historii balonów. La Coppa Miraglia (Konkurs wodnopłatowców) Włochy-Argentyna (transatlantyczny lot Casagrande'a i Ramiceiegona płat. Savoia S 55) La „Coppa del mare” (Konkurs wodnopłatowców). — Opis i fotografia lotniska Berlin Tempelhof — Fiat A 20 (opis silnika). Przegląd nowych płatowców. — L'Aviazione Nr. 46. Artykuł wstępny poświęcony sprawom włoskiego lotnictwa cywilnego. Nowy płatowiec: Ansaldo 315 siln. Lorraine 400 MK Rajdy. — Linja Londyn-Rzym-Ateny. Kronika.

AKWAWIT S. A.

poleca

najlepsze wódki i likiery

Czystą - Gładką - Słoniówkę
Jarzębiniówkę - Wiśniówkę wytrawną
Wiśniówkę krystalizowaną
Kminówkę krystalizowaną
Senatorski - Reformacki - Miętówkę

i inne

Specjalność: **Cherry Brandy**
Orange - Curacao blanc

Oddział destylacyjny w Poznaniu
Małe Garbary 2

St. Duchowski

Biuro inżynierskie

Poznań, Pocztowa 21 Tel. 3226

DLA PRZEMYSŁU LOTNICZEGO

poleca korzystnie

Stal konstrukcyjną, narzędziową i naturową —
Żelazo we wszystkich profilach — Blachy żelazne, miedziane, aluminiowe — Gwoździe —
Druty — Śruby — Wszelkie rodzaje Narzędzi precyzyjnych, ręcznych i maszynowych — Artykuły techniczne: opakunki, filce, klingerit, asbest, ebonit, grafit, węże gumowe, liny stalowe, tarcze szmerglowe i t. d. — Metale: cyna, ołów — Rury: armatury, wentyle, łączniki

„PRZEWODNIK” — POZNAŃ, ŚW. MARCIN 30
Telefon 1571 Telefon 1571

Kierownictwo spoczywa w rękach byłych pracowników w lotnictwie.

Witold Wyszynski

Pierwsza Poznańska Fabryka
Farb, Lakieru i Pokostu

Poznań, ul. Wrocławska nr. 15

Telefon 5575

Telefon 5575

Dozukiwany

KWALIFIKOWANY INSTRUKTOR

i kierownik kursów

BUDOWY MODELI SAMOLOTÓW

Zgłoszenia pisemne z podaniem warunków i odpisami świadectw do „Koła Lotniczego” Kraków, Al. Mickiewicza 7, do dnia 1. lutego 1926. Nieuwzględnione bez odpowiedzi

Czernieckie Towarzystwo Węglowe

Spółka Akcyjna

KOPALNIA HOYM - Poczta i stacj. kolej. Niewiadom-Górny

Spółka powstała w pierwszej połowie roku 1924 z kapitałem akcyjnym 7 000 000 mkn., podwyższonym następnie do wysokości 14 000 000 mkn., celem przeprowadzenia nowych inwestycji i rozbudowy zakładów przemysłowych. Przedmiotem wytwórczości jest węgiel kamienny pierwszorzędnej jakości, z dzienną produkcją 2000 tonn, zawartości kalorii 7200—7800, popiołu zaś 2—4 proc. Z pięciu szybów służą dwa do wydobywania i wynosi ich głębokość 315 m. Wielkość terenów węglowych znajdujących się w odbudowie, wynosi 5 007 300 m². Zarząd Spółki spoczywa obecnie w rękach Dyrektora Gener., dypl. inż. gór. p. Marjana Wojciechowskiego.

FIRMA SPRZEDAWCZA: „FULMEN“

GÓRNOŚLĄSKI HANDEL WĘGLA, Sp. z ogr. odp.

KATOWICE, Juljusza Ligonia 3, 5, 7 - Telef.: 497, 498, 807, 2271, 2272

„SAR” ŚLĄSKA AGENCJA REKLAMY
SP. Z OGR. POR.
KATOWICE, DYREKCYJNA NR. 4.

Telefon 1290.

Skrót teleg.: „SAR”.

P. K. O. Nr. 302.424.

Projektuje i przeprowadza wszelkiego rodz. kampanje reklamowe. Przedstawicielstwo fachowych pism zagranicznych. Bezplatne udzielanie porad fachowych.

Przedstawicielstwo „LOTNIKA” na Górny Śląsk.

BANK CUKROWNICTWA SP. AKC.

w Poznaniu, ul. Sew. Mielżyńskiego 2.

Nr. tel. 1217, 3648, 5406, 5459

Nr. tel. 1217, 3648, 5406, 5459

Oddział w Warszawie

Oddział we Lwowie

Krak. Przedmieście 55.

Ulica Kopernika 9.

Nr. tel. 6530, 6827, 6887, 6813

Nr. tel. 617, 242, 2540

zajmuje się komisową sprzedażą cukru oraz ubocznych produktów
w kraju i zagranicą

dla cukrowni złączonych w Związkach Przem. Cukrowniczego Rzplitej Polskiej
Załatwia wszelkie w zakres bankierstwa wchodzące transakcje

SPRZEDAŻ KOMISOWA WĘGLA I SZTUCZN. NAWOZÓW



SAMOLOT

SP. A.

POZNAŃ

ŁAWICA

TEL. 65-27.

MR