

LOTNIK



HC-62

ORGAN
ZWIĄZKU LOTNIKÓW
POLSKICH

Handwritten text on the right edge of the page, possibly a signature or address, including the name 'Kuba Much'.

Krajowe Ubezpieczenie



Ogniove w Poznaniu

Plac Nowomiejski 8

Telefony: 23 81, 53 72, 4112 i 37 17



**Instytucja samorządowa
PUBLICZNO - PRAWNA**

ubezpiecza

od ognia, gradu i na życie

NA NAJDOGODNIEJSZYCH WARUNKACH

„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. Bezpłatne udzielanie porad fachowych.

Przedstawicielstwo „LOTNIKA” na Górny Śląsk.

Przodująca marka w całym świecie!

Płatowiec DEWOITINE z pil. Doré, na którym pobito właśnie rekord szybkości na 1000 kilometrów - Płatowiec FERBOIS z pil. sierz Bonnet, który pobił światowy rekord szybkości. - Płatowiec BREGUET z pil kapit. Pelletier Doisy, który swemi czynami zadziwił świat lotniczy, jest pociągnięty, pokryty lakierowany i malowany wytworami

— Wszystkie rekordy świata są pobite przez pokosty, lakiery, płótna, werniksy i farby.

BRACIA DREYFUS

Dostawcy rządu francusk. (min. wojny, marynarki, kolonji, podsekr. stanu dla lotnictwa i wszystk państw sprzymierz.

Fabryka i biura: 50 Rue du Bois CLICHY

Żądajcie ofert: na płótna Avionine o najw. wytrzymał. ponad 3600 kg. i płótna Avionine specj. dla szybowców

AVIONINE

Telefony:

Marcadet 38-02

Marcadet 38-03

Marcadet 21-74

Adrestelégr: Avionine
Clichy - la - Garenne.
Code: AZ français,
R. C. Paris 210.619 B.

Cukiernia
W. DOBSKI
POZNAŃ



ulica Fredry 12
Sew. Mielżyńskiego 21

Telefony nr.: 54 30 i 54 55

A 141

„HAFEZA“

TOW. AKC.

**Hurtownia i Fabryka
Zjednocz. Aptekarzy**

POZNAŃ, Szkolna 17
Fabryka: ulica Gen. Czapowskiego 23/24

poleca własne wyroby:



Haematogen. Kakao
żółdziowe. Proszek od
kataru. Zioła i proszek
przeciw astmie. Eks-
trakt słodowy. Emulsję
tranową i inne. Chemi-
kalja. Zioła. Specyfiki
krajowe i zagraniczne

A 168

KTO CHCE WIEDZIEĆ
CO SIĘ W ŚWIECIE DZIEJE,
ten czyta najtańsze ilustrow. czasopismo w Polsce
„PRZEGLĄD ŚWIATOWY”
Prenumerata kwartalna 6 zł, 25 gr. Wszystkie ko-
respondencje i prenumeraty przesyłać pod adresem
Skrytka pocztowa 135 Warszawa.



A 126

OKULARY LOTNICZE

w ogromnym wyborze

KAZIMIERZ GREGER

Poznań, 27. Grudnia 20

Jedyny

**i tani dziennik francuski
w Polsce**

**LE
MESSAGER POLONAIS**

Adres Redakcji
i Administracji:
Warszawa, ul. Szpitalna 1

Cena 15 gr

Żądajcie wszędzie !

CZESŁAW HALKE

Rzeźnictwo pierwszorzędne
Fabryka wyrobów mięsnych
Poznań, ulica Pocztowa 26

A 56

Centrala Rolników Sp. Ak.

Hurtownia „Rolników“ Spółdzielni Rolniczo-Handlowych należących do Związku Spółdzielni Zarobkowych i Gospodarczych T. z.

W POZNANIU, PLAC WOLNOŚCI 17

ODDZIAŁY:

w Toruniu, ulica Szeroka 18,

A 167

w Włocławku, ulica Ogrodowa 2,

w Gdańsku, Langermarkt 15,

Przedstawicielstwo w Katowicach, ul. Marjacka 13.

Załatwia wszelk. transakcje, wchodzące w zakres handlu ziemiopłodami, paszami, nawoz. sztucz., opalem. itp. za pośredn. Spółdz. Rolniczo-Handl. pod nazwą „Rolnik“ w Wielkop., na Pomorzu, Kujawach i na G. Śląsku

GAZOWNIA MIEJSKA W POZNANIU

sprzedaje:

KOKS z najlepszych węgli gazowych detal. i wogonowo.

SMOŁĘ DESTYLOWANĄ wagonowo i beczkami.

BENZOL chemicznie czysty.

Zapytania: Poznań, Grobla 15, telefon 32-36.

Oprócz tego wykonuje:

KOMPLETNE URZĄDZENIA dla użytkowania gazu i dostarcza **APARATY** do grzania wody w różnych wielkościach i system. dla użytku domow. i dla celów lekarskich.

Szczegółowych informacji zasięgnąć można ul. Grobla nr. 15, pokój 140, telefon 32-36.



LOTNIK.

ORGAN • ZWIĄZKU • LOTNIKÓW • POLSKICH.

Nr. 6 (45)

Sobota, 6 lutego 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.**

Nasze prace¹⁾.

Walne zgromadzenie Związku Lotników Polskich w dniu 30. stycznia zapisało nową kartę w historii Związku. Zamykając rok 1925. Związek zdał sprawę z pracy rocznej, która wyraża się w następujących wynikach: z inicjatywy Związku powstała Cywilna Szkoła Pilotów, utworzono przy Związku Sekcję Mechaników, zorganizowano celem szerzenia zamiłowania dla sportu szybowego II konkurs szybowców w Gdyni, organowi prasowemu walczącemu z trudnościami finansowymi pozwolono nie tylko na utrzymanie się, lecz także powiększono jego rozmiar.

Jeśli zdamy sobie sprawę w jak trudnych warunkach pracę tę podjęto, jeśli się weźmie pod uwagę, że we wszelkich poczynaniach musiano walczyć z ogólnym kryzysem finansowym z jednej, a z niepełnym jeszcze zrozumieniem dla sprawy lotnictwa z drugiej strony, wyczynny uzyskane należy uznać nie tylko za wystarczające lecz za dobre.

Owoce tej pracy zaczynają dojrzewać. Szkoła Poznańska w nie-dalekiej przyszłości odda Państwu liczny zastęp wyszkolonych pilotów.

Konkurs szybowców pomimo niezbyt poprawnych w znaczeniu rekordowem wyników, wzbudził szersze zainteresowanie tym sportem.

Gdy w roku zeszłym wyszukiwać trzeba było konstruktorów szybowcowych, dziś tu i owdzie słyszy się o budowie nowego szybowca, o projekcie awionetki...

Lotnik przeszedł swój kryzys i dziś stał się pismem w ścisłym tego słowa znaczeniu periodycznym. Zainteresowanie pismem wzrosło o tyle, że od 1. stycznia br. na podstawie rozpisanej ankiety, z dwutygodnika przeistoczył się w tygodnik.

Przechodząc do programu na rok 1926. Związek Lotników Polskich w uchwałach Walnego Zgromadzenia daje obraz nowych zamierzeń, wyrażających się w dążeniach do ogarnięcia całokształtu zagadnień lotniczych, stworzenia Podsekretarjatu Stanu dla spraw lotnictwa, wreszcie rozbudowy polskiego przemysłu lotniczego, przez stworzenie własnego typu płatowca komunikacyjnego.

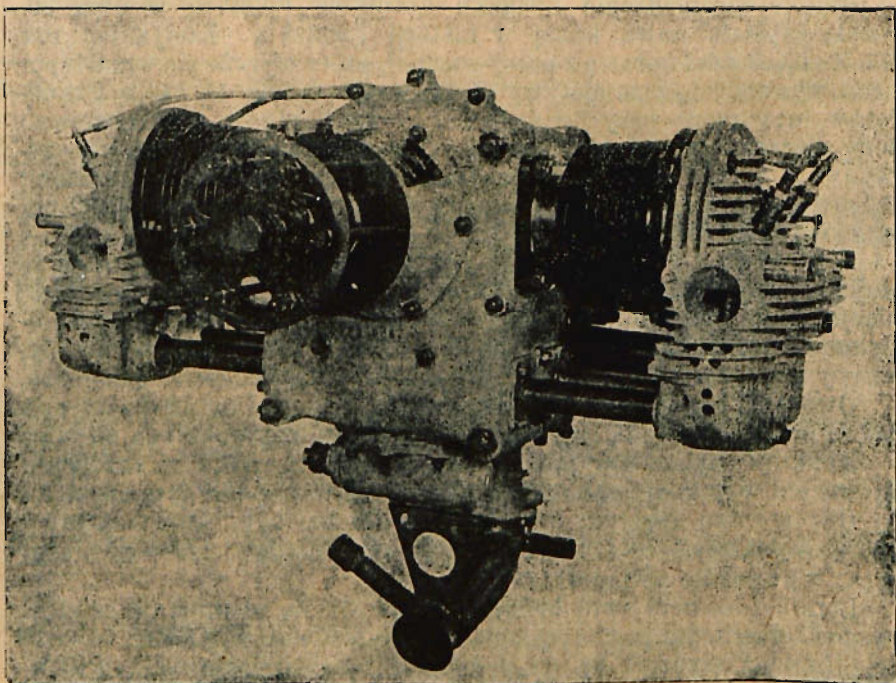
¹⁾ Ze względów technicznych sprawozdanie z IV Zwyczaj. Walnego Zebrania podamy w numerze następnym.

Uwzględniając słuszne postulaty pilotów rezerwy, Związek dąży do ułatwienia treningów dla tych pilotów, którzy nie mają możliwości latania. Zamierzenie swe w tym kierunku przeprowadzać będzie bądź przez interwencję u władz odnośnych, bądź też przez oddanie do użytku pilotów rezerwy płatowców, będących własnością Związku.
J. F.

Bristol „Cherub“ serja III. 36 MK.

Silnik dla Awjonetki.

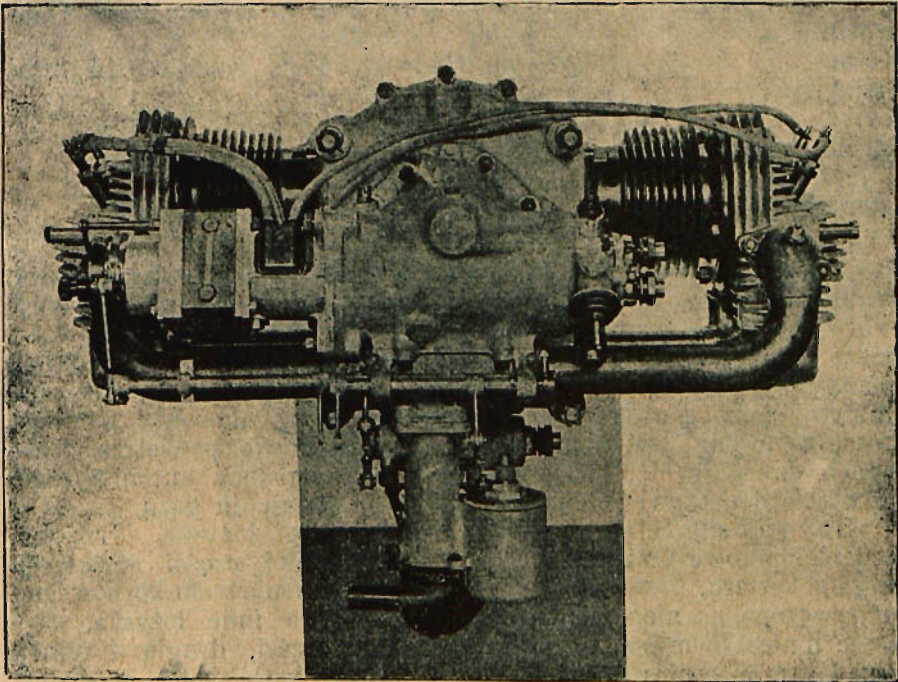
W numerze 9-10 i 11-12 „Lotnika“ wspominaliśmy, że rozwój silników do czasu ostatniego szedł po linii jaknajlepszego udoskonalania silnika o dużej mocy. Silnik dla awjonetek był natomiast traktowany po macoszemu. Potęgający się w ostatnich czasach (specjalnie w Anglii) rozwój klubów płatowców sportowych, pobił fabryki do prac w tym kierunku, które w stosunkowo krótkim czasie dały bardzo dobre rezultaty. Z pośród firm wybijają się na pierwsze miejsce angielskie Bristol, Blackburne i francuska firma



Anzani. Firma niemiecka Hacke nadzwyczajnych wyników jak dotąd nie osiągnęła. Silnik jej wykazuje obciążenie przeszło 3 kg. na 1 MK.

Wobec wspaniałych rezultatów pierwszego silnika „Cherub“, który w czasie konkursu w Lympe wzięt większość nagród i wobec osiągniętych sukcesów w Ameryce i Niemczech w ciągu 1925 r., zdecydowały się zakłady Bristol na odbycie dalszych studiów w kie-

runku zastosowania ostatnich zdobyczy i uzyskania silnika o charakterystykach pierwszorzędných, odpowiednich do uzyskiwanych przy dużych silnikach. Należy przypomnieć, że jest rzeczą niesłychanie trudną uzyskać odpowiednio dobre wyniki w silniku małym wobec wielkiej szybkości obrotów. Możliwe jest to jedynie przez odbycie długich studi i bardzo kosztowne praktyczne stwierdzenie zastosowania w pracy poszczególnych detali silnika. „Cherub” serji III jest rezultatem dziewięćmiesięcznej pracy i, jak to oficjalna próba dowiodła, posiada „wszystkie” charakterystyki silników o wielkiej mocy.



W nowym typie przewidziano silniejszy karter, silniejsze łożyska, system wysokiego ciśnienia i podwójnie wydajną pompę oliwną. Pojemność cylindrów obniżono do 1228 cm³, prócz tego umieszczono nowy typ gaźnika i podwójne zapalenie.

Silnik ukończył w końcu grudnia oficjalną próbę 100 godzinną z doskonałym wynikiem. Próba, składająca się z 10-ciu, dziesięciogodzinnych okresów pracy na pełnym gazie odbyła się bez najmniejszych zatrzymań, regulacji lub zmiany części. W ostatniej godzinie wykazał silnik siłę 36 6 MK. przy 3,200 obr./min. Zużycie benzyny wynosiło w czasie próby 8,8 l. na godzinę, oliwy 0,52 l. na godzinę. W wyniku tego komisja uznała silnik po próbie jako doskonały.

Tabele załączone wykazują I. zużycie części silnika po próbie, II. dokładne sprawozdanie z próby.

Wspomnieć należy, że wydajność silnika przy końcu 100-godzinnej próby była wyższa aniżeli na początku.

Opis silnika:	
Typ	dwucylindrowy, chłodzony powietrzem
Cylindry	głowice aluminiowe
Średnica cylindrów	90 mm.
Skok	96,5 mm.
Pojemność cylindrów	1,228 cm ³ .
Siła normalna	33 MK. przy 2 900 obr./min.
Siła największa	36 MK. przy 3,200 obr./min.
Śmigło	z napędem prostym, ciągnące
Oliwienie	pod ciśnieniem 2,812 kg, na cm ² .
Pompa oliwna	podwójna
Gaźnik	1 Zenith, model specjalny
Po rawka wysokości	dotatkowe powietrze specjalnie regulowane
Zapalanie	podwójne Watforda
Świece	dwie na każdy cylinder, średnica 14 mm.
Rozrusznik	ręczny przy magnecie
Ciężar	43 kg.
Zużycie benzyny	9 litr. na godzinę
Zużycie oliwy	0,55 ltr. na godzinę
Materiał pędny	60 proc. benzyny, 40 proc. benzolu
Oliwa	Castrol R.

Ważniejsze ulepszenia w silniku serji III. są następujące: Nowa konstrukcja głowicy cylindra, nowy typ zaworów i podwójne sprężyny zaworowe. Obudowanie silnika zmienione i pozwalające na łatwiejsze montowanie. Gaźnik umieszczony dostępniej i wygodniej, posiada nowy mechanizm pływakowy i jest silnie umocowany na silniku za pomocą czterech sworzni. Regulacja zapalania automatyczna, połączona z dźwignią do gazu. Dodatkowe powietrze połączone z dźwignią do gazu, w sposób zapewniający automatyczne zamknięcie dodatkowego powietrza przy zmniejszaniu gazu.

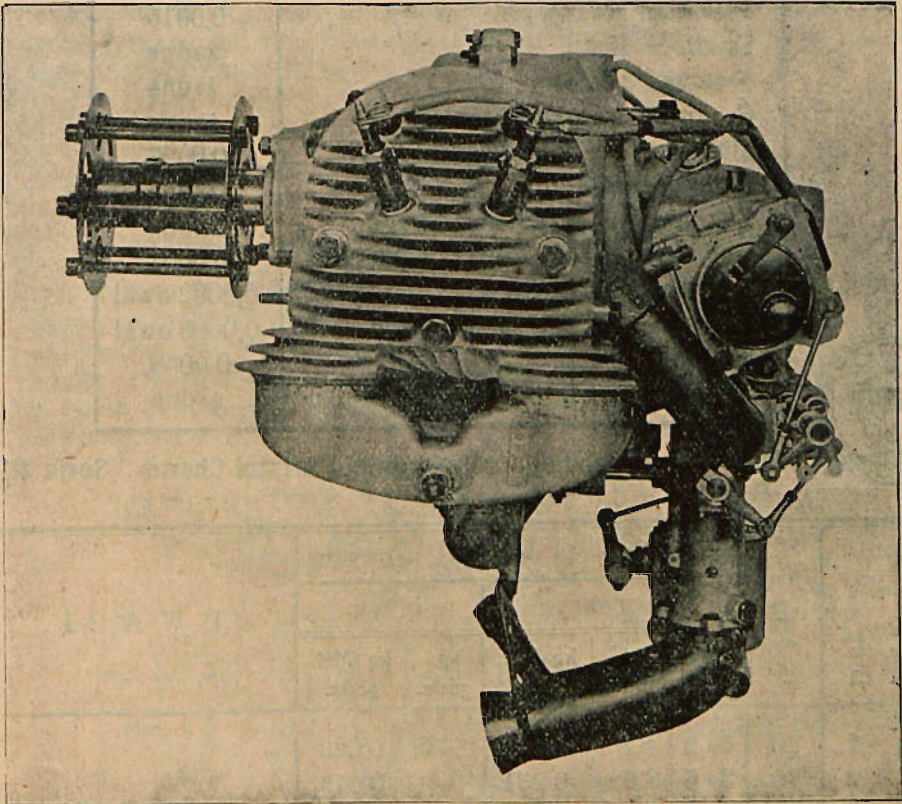
Łożyska. Silnik posiada trzy główne łożyska. Łożysko przednie, oporowe umieszczone jest w przedniej części stożkowej pokrywy karteru, przez którą wychodzi zakończenie wału korbowego, z umieszczoną na niem piastą dla śmigła. Dwa inne łożyska, podwójne umieszczone są, jedno w przedniej części, drugie w tylnej części karteru. Łożysko tylne posiada jeszcze poza sobą specjalne łożę z białego metalu, zabezpieczające odpływ oliwy na zewnątrz karteru i pozwalające na najdokładniejsze smarowanie głównych łożysk. Pomiędzy temi dwoma ostatnimi umieszczone jest koło trybowe, które za pomocą dwóch ślimaków porusza licznik obrotów, iskrownik i pompę oliwną.

Tłoki. Tłoki wykonane są z stopu aluminiowego i zaopatrzone w trzy pierścienie, z których dolny usuwa nadmiar oliwy z cylindra przez odpowiednie otwory do wnętrza tłoka i do karteru. Korbowody obracają się w łożyskach brązowych.

Cylindry. Cylindry zrobione są ze stali. Części górna i dolna stopu aluminowego, w którym umieszczone są siedzenia zaworów, prowadzenie, same zawory oraz obsady sprężyn. Połączenie głowicy z właściwym walcem zaopatrzone jest w specjalnie dopasowany pierścień miedziany, który dzięki niezmiernie dokładnemu wykonaniu utrzymuje ścisłe połączenie, pomimo różnic w współczynniku rozszerzalności stali i aluminium. Prócz tego stop alu-

minium jest tak dobrany, że różnice są jaknajmniejsze. Urządzenie to pozwala uważać głowicę z właściwym cylindrem za nierozdzieloną całość. Cylindry przymocowane są każdy za pomocą czterech sworzni i uszczelnione specjalnymi pierścieniami.

Zawory. Zawory ssące i wydechowe wykonane są z stali kobaltowo-chromowej, są wymienne i każdy zaopatrzony w trzy koncentryczne sprężyny. Prowadzenie zaworów wykonują cztery dźwignie umieszczone równolegle do cylindrów pod silnikiem. Kułaki umieszczone są w pokrywach aluminiowych. Odpowiednio umieszczona sprężyna zapewnia jaknajdokładniejsze działanie kułaków.



Iskrownik. Umieszczony za cylindrem, obrócony stroną przerywacza na zewnątrz jest połączony z silnikiem za pomocą ślimaka. Iskrownik dwu-polowy posiada urządzenie do załączenia rozrusznika.

Oliwienie. Pompa oliwna umieszczona jest po stronie przeciwnej iskrownika również za cylindrem, w tej samej linii i posiada wspólne okrycie z trybem łącznikowym iskrownika. Wprawia ją w ruch ten sam ślimak. Pomimo to jest pompa umieszczona w sposób, pozwalający na szybkie i łatwe zdemontowanie. U dołu karteru umieszczone jest łatwo dostępne sitko, przez które, w czasie ruchu silnika przechodzi oliwa zużyta do specjalnego filtra, skąd dostaje się do zbiornika oliwy. Oliwa dochodzi do łożysk pod ciś-

niem. Pompa oliwna posiada automatyczny regulator, odprowadzający nadmiar oliwy do zbiornika.

Gaźnik. Gaźnik specjalnego typu Zenith z dodatkowym powietrzem dochodzącym przez specjalną dyszę, jest złączony z karterem T-owa częścią białego metalu. Rury ssące połączone są z cylindrami za pomocą specjalnie szczelnych złączeń.

Zużycie najważniejszych części w czasie próby.

C z ę ś ć	Zużycie w mm.
Średnica cylindra	0,001
Pierścień tłokowy	0,0015
Średnica tłoka	żadne
Sworzeń tłokowy	żadne
Średnica wału korbowego	żadne
Małe łożysko korbowodu	0,0027
Duże łożysko korbowodu	żadne
Zakończenie wału korbowego	żadne
Koło zapędu dźwigni zaworowych	0,0001
Łożysko kulaka	0,0002 owal
Łożysko dźwigni zaworowych	0,0006 owal
Kulaki	0,0008
Prowadzenie zaworów	żadne

Sprawozdanie stu-godzinnej próby silnika Bristol-Cherub Serja III.
Próba odbyła się przy 2,900 obr./min.

B eg	G odzin	Siła przy końcu biegu	Zużycie materiał. rdnych				U W A G I
			benzynv		oliwy		
			ltr/ godz.	kg./MK. godz.	kg./ godz.	kg./MK. godz.	
1	10	34,2	8,8	0,234	0,632	0,023	
2	10	34,5	8,62	0,231	0,5	0,019	
3	10	34,5	8,62	0,231	0,310	0,012	
4	10	34,2	8,72	0,234	0,291	0,011	
5	10	—	8,8	—	0,318	—	
6	10	—	8,8	—	0,328	—	
7	10	—	8,7	—	0,286	—	
8	10	—	8,67	—	0,245	—	
9	10	—	8,8	—	0,214	—	
10	10	34,2	8,67	0,231	0,296	0,011	

Ogólne. Silnik cały obudowany jest w sposób ułatwiający w wysokim stopniu dostęp do każdej z jego żywotnych części

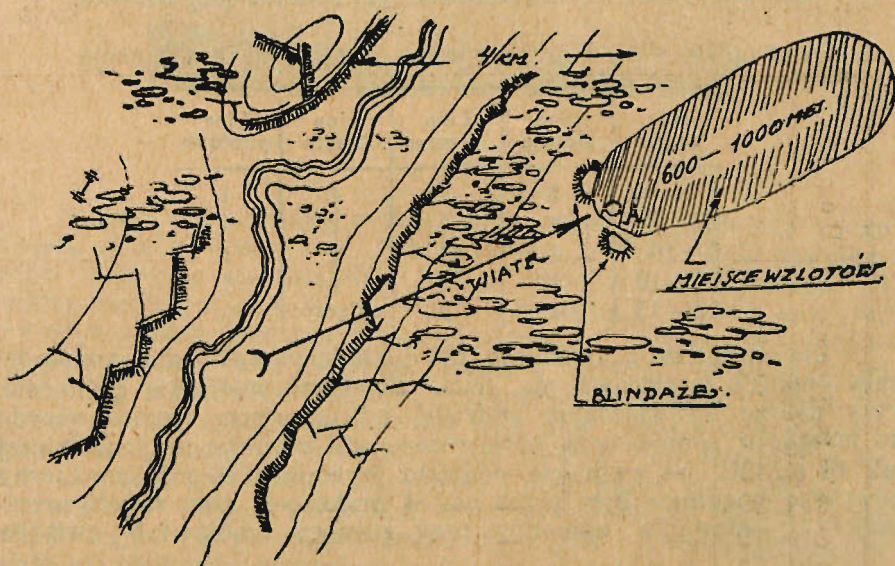
i umożliwiając łatwy sposób wbudowania do samolotu, przyczem łączy się go z podstawą czterema sworzniami. Połączenie dla licznika obrotów umieszczone jest w tylnej części karteru przy napędowym kole trybowym iskrownika. Na uwagę zasługuje niezyskany dotąd przez żadną z firm ciężar na 1 MK., który wyraża się w liczbie 1,8 kg., podczas gdy dotychczasowe silniki awjonetkowe posiadały ciężar 2,5—4 kg. na 1 MK. Osiągnięcie tak niskiej cyfry przy małej ilości cylindrów silnika awjonetkowego było dotychczas połączone z wielkimi trudnościami. Przyczyna leży w tem, że w silnikach awjonetkowych o małej mocy konstrukcja jest zasadniczo różna od silników o mocy dużej. Konstrukcja dużych silników jest dobrze wystudjowana i wypróbowana wiele razy. Silnik awjonetkowy jest do dziś jeszcze w stadium embrjonalnym. To też niska cyfra ciężaru na MK. w silniku Bristol-Cherub jest wyrazem jego dużego stopnia rozwoju.

Latawce. 2)

(Ciąg dalszy).

Manipulowanie oddziałem latawcowym.

Dla wykonania wzlotów musimy mieć odpowiedni teren, dobrze zabezpieczony przed bezpośrednią obserwacją przeciwnika, i wolny od zarośli na przestrzeni do 600, 1000 m. po linii wiatru (rys.). Drogę odwrotu musimy zabezpieczyć we wszystkich kierunkach, a także pobudować prowizoryczne schronienia dla obsługi latawców i windy.



Pożycja dla wzlotów latawcowych (frontowych).

Po zdjęciu windy z samochodu, ustawiamy je mocno zablokowaną przy pomocy kołków i lin, w punkcie A (rysunek), poczem rozwijamy linę główną (6 mm) na 200, 300 m. i zahamowawszy

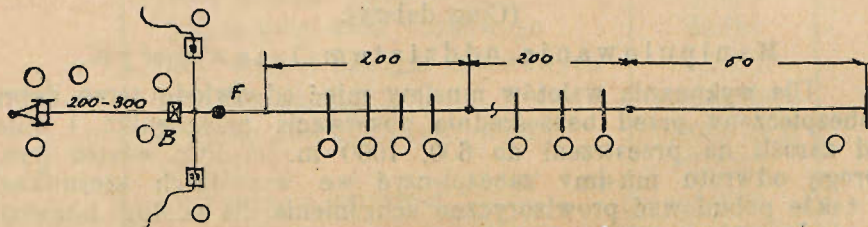
bęben windy, umocowujemy kosz, dynamometr i linki stabilizacyjne, przepuszczając te ostatnie przez skrzynki blokowe naładowane piaskiem.

Jeden z obsługujących windę, tymczasem, łączy linę 4 mm i 3 mm na pełną długość, a latawcowy nr. 1 montuje i puszcza latawca-pilota.

Zależnie od szybkości wiatru przygotowuje się odpowiednią ilość latawców, a mianowicie:

Dla podnoszenia jednego obserwatora	szybkość wiatru	ilość latawców
	6 m/s	13
	8	11
	9—10	10
	10—12	8
	12—15	6

Dowódca po otrzymaniu sygnału od obserwatora o sile wiatru podaje ilość latawców montowanych, odpowiednią komendą. Trzeba przytem pamiętać iż na linie głównej zawsze powinno być nie mniej jak 4 latawce.



Schemat rozmieszczenia poszczególnych numerów przy wzlotach.

Zależnie od wiatru przyjmujemy następujące kombinacje:

Siła wiatru	Lina główna	Lina 4 mm	Lina 3 mm	Lina pilotowa
6 m/sek.	4	4	4	1
8	4	4	2	1
9—10	4	3	2	1
10—12	4	2	1	1
12—15	4	1	odłączyć	1

Dla uniknięcia zamieszania i dla dokładnego wykonania komendy, cała obsługa latawcową ma ściśle określone miejsca i czynności. Przy dobrze wyćwiczonym oddziale, od momentu wyboru pozycji do momentu podniesienia obserwatora, nie powinno upłynąć więcej jak 15 minut. Na zwinięcie oddziału wystarczy 20 minut. Liczby powyższe osiągnięte były przez nas w praktyce. Jako zasadę przyjmujemy podawanie komendy przy pomocy trąbki lub gwizdka i chorągiewki.

Gdy liczba latawców została określona podaną komendą odpowiednie numera podchodzą do miejsc zaczepienia przy linach i zmontowawszy latawce podają ręką znak „gotowe“.

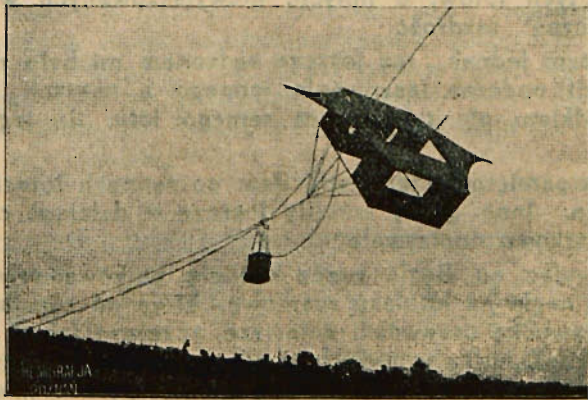
Pilotowy przyczepia latawca-pilota, szybującego już w powietrzu, do grupy ogólnej, trzymając jednakże koniec liny w rękę. Na komendę,

„podnieść“ numerą podnoszą swoje latawce i mocno trzymają w położeniu pionowym, uważając na prawidłowe zestawienie i umocowanie.

Po komendzie „baczność, do wzlotu“ obsługa windy, kosza, skrzynek blokowych podnoszą rękę u znak uwagi i gotowości. Zwracamy uwagę iż moment startu jest nadzwyczaj niebezpieczny i obsługa musi wyteżać maximum uwagi i zręczności.

Sprawdziwszy wzrokiem stan całego oddziału dowódca omówionym sygnałem daje znak do wzlotu.

Na komendę tę pilotowy puszcza z rąk linkę swego latawca, następnie, numer 2 z lekka podrzucając, 3 itp. Czynność tę trzeba wykonywać prędko i zręcznie. Zaczynając od 1 latawca cała grupa z wielką szybkością unosi się w górę. Obsługa windy musi stale pamiętać iż w tym momencie nateżenie liny głównej wynosi z górą 1000 kg. Numerą biegiem podchodzą do linek stabilizacyjnych i przy ich pomocy utrzymują kosz załadowany balastem, za ziemi.



Wzlot próbny z koszem obciążonym balastem.

Po sprawdzaniu siły nośnej (rys.) balast wyjmuje się i jego miejsce zajmuje obserwator. Na komendę „podnoś“, linki stabilizacyjne stopniowo się zwalniają i kosz idzie w górę. Zależnie od okoliczności rozwijamy linkę główną z bębna windy. Należy pamiętać aby odpuszczanie hamulca windowego odbywało się łagodnie. Mieliśmy wypadek kiedy właśnie, wskutek pewnej lekkomyślności mechanika windowego hamulec puszczono raptownie i bęben od razu z ogromną szybkością rozwinął całą linkę. Kosz z obserwatorem znajdował się wtedy na wysokości 200 metrów. Po rozwinięciu się liny nastąpiło gwałtowne szarpnięcie i obserwator podniósł się do 300 metrów. Wiatr natomiast wyrwał z miejsca, rozrzuciwszy całą obsługę i wyróconą pociągnęło przez pola. Z wielką trudnością udało się opanować sytuację.

Dla zniżenia całej grupy zakładamy blok ruchomy z odpowiednią ilością linek i obciążwszy go kilkoma workami piasku, ciągniemy idąc szybkim krokiem naprzód w kierunku wiatru. Kiedy linki stabilizacyjne dotrą do ziemi, przepuszczamy je przez bloki skrzynek i podciągamy kosz. Następnie przekładamy blok ruchomy za dyna-

mometr i poruszamy się dalej wzdłuż liny. Po dojściu do pierwszego latawca (od strony windy) przyjmuje go na ręce odpowiedni numer. Jeżeli wloty wogóle kończymy, latawiec natychmiast się odcepiea i demontuje, z następnymi postępuje się w ten sam sposób.

Inż. M. Bohatyrow.

(Ciąg dalszy nastąpi).

*) Przedruk tylko za zezwoleniem autora. M. B.

„Młode Ikary“.

2)

O ile pierwsze loty samodzielne w Szkole budziły zawsze wielkie zainteresowanie i w wysokim stopniu emocjonowały obecnych na starcie, o tyle późniejsze lądowania, większe wrażenie wywierały już tylko na bohaterach tych lotów, u innych, niewylaszowanych wywołując najwyżej „grzeczną“ zazdrość.

Pamiętam jednak, raz jeszcze sądzonem mi było zaznać silniejszych emocji podczas lądowania jednego z naszych „asów“, choć byłem świadkiem nie tyle nawet samego lotu, ile jego oplakanych skutków.

Owego pamiętnego dnia wróciłem po rannych lotach do hangaru na śniadanie. Inne grupy szkoliły jeszcze w dalszym ciągu, pogoda bowiem wyjątkowo dopisywała.

Spóżywając co Bozia przez kuchnię pułkową przesłać raczyła, posłyszałem nagle na lotnisku rozmowę, która od razu zwróciła moją uwagę. Pogawędkę prowadzili żołnierze, rozprawiając o jakiejś „ciężkiej kraksie“. Z bułką w jednej, z ekwipunkiem lotniczym w drugiej ręce, wybiegłem przed hangar. „Co się stało?“ pytam. „Jakiś Hanriot“, mówią, wpadł w „korkociąg“. Rozejrzałem się dookoła i zobaczyłem grupkę uczniów i żołnierzy, podążających w kierunku zachodnim. Postanowiłem iść za nimi.

Po drodze już dowiedziałem się o niefortunnym locie. Niewiadomo, czy się uczeń spieszył, czy broń Boże zwarzjował, ewolucje bowiem, które aparat, wykonywał, przechodziły pojęcie normalnego ucznia pilota. Zaczęliśmy się zbliżać do miejsca katastrofy, w drodze dopędzili nas koledzy, którzy zobaczywszy ze startu co się święci, pobiegli natychmiast po sanitariusza. Teraz właśnie nasz szef sanitarny podążył z noszami na pomoc. Jeden z bardziej niecierpliwych naglił do pospiechu, otrzymał jednak spokojną odpowiedź: „Po co się spieszyć, trupa zawsze zdążymy zabrać“. Podchodziliśmy właśnie do miejsca wypadku. Spojrzałem na „kraksę“ i w duchu przyznałem szefowi rację, byłem moralnie przekonany, że z pilota zostały tylko szczątki.

W odległości 100 kroków od „mebli“, leżał potrzaskany aparat; oko nie mogło odnaleźć linii płatowca, niekształtna jakaś masa tworzyła z ziemią wzniesienie.

Podeszliśmy tymczasem bliżej, przepychając się przez gromadkę uczeni, skupionych przed autem dyrektora. A w aucie, w bohaterskiej pozie siedzi „Arkasza“, ten sam Arkasza, któregośmy zgodnie pogrzebali pod gruzami „Hanriota“.

Blady cokolwiek, ale z miną tryumfującą wspaniałomyślnie pozwala kolegom macać swoje bohaterskie członki. Dyrektor stoi najbliższej cudownie ocalonego i bada czy mu czasem co nie dolega. Z miną niewiniątka, mrużąc oczy, Arkasza pokazuje na bok i przy tej czynności stara się nadać swemu obliczu wyraz cierpienia. Wychodzi to nie zupełnie trafnie, trochę głupio. Ofiarowany mu kieliszek „aquae vitae“ wychyla prawdziwie po bohatersku, oglądając się, czy niema gdzie więcej tego drogiego dla zdrowia nektaru.

Za chwilę auto rusza i na starcie zostają tylko grupy i uczniowie, łamiąc rękę nad maszyną. Bo też jak to wszystko pozbierać! Jak się dowiedziałem wypadek ten owiany był pewną tajemniczością. Wiadomem jest, iż każdy uczeń na lot samodzielny przywiązuje się dokładnie. Tak samo uczynił i w tym wypadku „Arkasza“. Gdy jednak po katastrofie wydobyto go zemdlonego z pod aparatu, ze zdumieniem zauważono, iż pasy były odpięte. Długośmy się namyślali w jaki sposób mogło to nastąpić w czasie katastrofy.

Dopiero w dwa tygodnie po wypadku, gdy się wszystko uspokoiło, „Arkasza“ sam wytłumaczył to nadprzyrodzone zjawisko: Kiedym się zwałił na ziemię, byłem zupełnie przytomny. Chcąc się wydostać z pod maszyny, odpiąłem pasy. Rzuciwszy jednak okiem na rozbity aparat, odrazu zobaczyłem przed oczyma zagniewaną twarz dyrektora. Wówczas to zdecydowałem, że mimowoli trzeba stracić przytomność. Zamknąłem oczy i zemdlałem.

(D. c. n)

J. Filipowicz, uczeń-pilot,

* K R O N I K A *

POLSKA.

Wielki rajd. W pierwszych dniach czerwca odbędzie się wielki rajd międzynarodowy, w którym udział wezmą: Polska, Czechosłowacja i Rumunja. Linja rajdu prowadzić ma z Pragi przez Bratislawę — Uzhorod — Kluż — Bukareszt — Jassy — Lwów do Warszawy i dalej przez Puck — Poznań — Warszawę do Pragi. Linja rajdu wynosi 4.250 klm.

Dnia 1. czerwca z trzech głównych miast (Warszawa, Praga, Bukareszt) na godzinę przed wschodem słońca wystartują aparaty wojskowe w kierunku antycyklonu. Każde z państw uprawnione jest do wysłania 20 samolotów różnych typów. Obsługę samolotu stanowią będą pilot i mechanik.

Termin przelotu oznaczono na 4 dni.

Odcinek Bukareszt — Jassy oznaczono jako linję zawodów o szybkość.

Wobec konkurencji Czechosłowacji, która na terenie międzynarodowym o puchar Włoch ma za sobą ładne wyniki (na samolocie Avia), rajd powyższy przedstawiać się będzie nadzwyczaj interesująco.

Projektowana linja — Praga — Kraków — Lwów — Kijów. Cześć projektują uruchomienie nowej linii lotniczej Praga — Kraków — Lwów — Kijów.

Artur Ferrari w Warszawie. Znany lotnik włoski Artur Ferrari przybył przed dwoma tygodniami do Warszawy, celem zdemonstrowania nowych samolotów włoskich fki Ansaldo. Podczas jednego z lotów na wysokość, z powodu przesłaniających widok ziemi chmur, nie mógł odnaleźć lotniska Mokotowskiego. Nie posiadając busoli, zmuszony był orjentować się jedynie podług terenu. Lecąc w ten sposób wzdłuż Wisły, dotarł pod Tarnów, gdzie wylądował, wskutek wyczerpania zapasów benzyny.

Nazajutrz powrócił do Warszawy na tymże aparacie, przywożąc ze sobą obserwatora i 2-ch mechaników.

Przebieg przelotu wyniósł przeszło 600 klm.

Katastrofa lotnicza. Dnia 28. stycznia o godz. 10-tej rano samolot wojskowy typu Morane, prowadzony przez pilota por. Józefa Kosińskiego z obs. por. Tadeuszem Kulbickim z 1 pl. podczas ćwiczeń w akrobacji, nie wyszedł z korkociągu, ulegając wypadkowi w okolicy Włanowa na polach Kostrzyna. Spadając w korkociągu samolot zaczął epić o drzewo i odrzucony, zleciał na chałupę, w chwili, gdy wychodziła z niej 74 letnia Marja Szymańska. Staruszka została zmiażdżona, a por Kulbicki zabity. Por. Kosiński uległ ciężkiemu poranieniu.

Pogrzeb por. Kulbickiego odbył się we czwartek dnia 4. lutego. Na pogrzebie obecni byli przedstawiciele władz wojskowych z gen. Zagórskim, gen. Suszyńskim i gen. Wróblewskim na czele.

Cześć pamięci zmarłego!

Lot na Fridrichshafenie. Dnia 4 b m. o godz. 14-tej przyleciał do Ławicy pułk. Rayski na samolocie Breguet XIX celem wykonania lotu próbnego na aparacie Fridrichshafen, dwupłatowcu o 2-ch silnikach, Mercedes 260 KM, zmontowanym w parku 3-go pułku lotniczego. Lot wypadł pomyślnie. W locie tym towarzyszył pułkown. Rayskiemu pilot Gorzke.

AMERYKA.

Spalenie się próbnych zakładów Forda. Z Detroit donoszą, że zakłady Eksperymentalne Forda spaliły się. Szkody wynoszą 300 000 dolarów.

ANGLJA.

Kluby płatowców sportowych. W Anglii istnieje obecnie 5 klubów płatowców sportowych: Londyński, Lancashire, Yorkshire, Midland i Newcastle. Kluby te otrzymują od Ministerstwa Lotnictwa jednorazową subwencję w wysokości 2 000 ft. st. (71 000 zł) na zakup awionetek oraz roczną 1 000 ft. st. (35 500 zł) na pokrycie kosztów związanych z utrzymaniem płatowców. Prócz tego za każdego członka, który nauczy się latać i złoży egzamin, otrzymuje klub zwrot częściowych kosztów od rządu. Kluby są zobowiązane starać się zdobyć fundusze przynajmniej równe rządowej subwencji i zabezpieczyć materiał lotniczy od wypadku.

Zasadniczo posiadają kluby 2 płatowce de Havilland 60 (Moth). Fundusze klubów powstają ze znizonych składek członkowskich, członków nielatających i normalnych składek członków pilotów i pasażerów, oraz z opłat za wypożyczanie płatowców. Członkowie z prawami

pasażerów mogą loty swe odbywać jako szkolne, zdać egzamin i otrzymać dyplom pilota. Członkowie płacą za używanie płatowców ustaloną opłatę za godzinę, która w klubie londyńskim wynosi 1,10,0 ft. st. (53,25 zł) tj za 1 lot szkolny 2,60 zł. Dowodem powodzenia klubów jest fakt, że cierpią one na brak płatowców i członkowie muszą długo wyczekiwać w kolejce na prawo lotu płatowcem. W ubiegłym roku dostarczyły kluby kilkudziesięciu dyplomowanych pilotów.

BRAZYLJA.

Brazylja posiada według ostatnich statystyk 3620 km linii komunikacji powietrznej.

FRANCJA.

Płatowiec sanitarny Latécoère. W związku z działaniami na froncie marokańskim zbudowały zakłady Latécoère płatowiec sanitarny LAT. 20. Płatowiec ten jest kopją 8 osobowego komunikacyjnego. Zabiera on 8 rannych i pielęgniarza w wygodnej kabine. Charakterystyki są następujące: 2 silniki Lorraine-Dietrich 375 MK; rozpiętość — 18 m; długość — 12 m; wysokość 3,8 m; powierzchnia nośna — 54 m²; waga własna — 1,700 kg; ciężar użyteczny — 1,200 kg; waga w locie — 2,900 kg; szybkość przy ziemi — 175 km/godz.; pułap praktyczny — 4,800 m.

HISZPANJA.

Rekordowy lot. Eskadra hiszpańska w ilości 4 płatowców przeleciała odległość 1330 klm z Palos do wysp kanaryjskich w czasie 8 godz. 15 min. Średnia szybkość tego przelotu wynosiła 156¹/₂ klm na godzinę.

Wizyta hiszpańska w Argentynie. Z Palos wystartował hydroplan z załogą, która odbywa przelot do Argentyny.

NIEMCY.

Sprawa wstąpienia do Ligi Narodów, a ograniczenia w komunikacji lotniczej. Nacjonalści niemieccy wystąpili z wnioskiem, by petycją o przyjęcie do Ligi Narodów uzależnić od załatwienia żądań niemieckich. Jednym z tych żądań jest zniesienie ograniczeń komunikacji lotniczej.

Statystyka Junkersa. W roku 1925 przewieziono około 80 000 pasażerów w 30 000 lotów, prócz tżgo 620 tonn towaru i poczty, przeleciało 4¹/₂ miliona km. Statystyka wypadków przedstawia się następująco: 1 zabity, 1 ciężko i 5 lekko rannych pasażerów.

ROSJA.

Rajd sowiecki. Sowiety organizują rajd po Europie. W najbliższych dniach zamierzają wysłać dwie eskadry, z których jedna skteruje się przez Warszawę do Paryża, Rzymu i Berlina, druga odwiedzi wspomniana miasta, wyłączając Paryż.

WŁOCHY.

Lotnicy włoscy wylatują 'Leningrad.' (Miraglia, attaché marynarki w poselstwie włoskiem prowadzi z Sowietami rokowania, dotyczące podróży statku powietrznego Amundsena, do Leningradu.

**Ze Związku Lotników Polskich.**

Wszystkim członkom przypominamy, że powinni przekazywać składki członkowskie w sumie 6.— zł kwartalnie na konto **Z. L. P. w P. K. O. Nr. 205-183.** Po opłaceniu składek, członkowie Z. L. P. otrzymują „Lotnika” automatycznie. Za prenumeratę „Lotnika” członkowie nie płacą.

ZARZĄD.



Roczne Walne Zebranie Sekcji Mechaników Lotniczych przy Z. L. P. odbyło się dnia 23 i 26 roku w lokalu p. Jarockiego przy ulicy Masztalarskiej. Zebranie odbyło się przy liczonym udziale członków. W skład nowego Zarządu weszli pp. Ciesielski Maksymilian jako prezes, Effenberg Józef jako wice prezes, sekretarz Waraczewski Józef, zastępca sekretarza Kijewski Stefan, skarbnik Lehmann Józef, bibliotekarz Jasiak Edmund. Do Rady Nadzorczej weszli pp.

Dyrektor Wawrzyniak Czesław, Włodarczak Stanisław i Rychczyński Stanisław.

Podaje się do ogólnej wiadomości iż od 1 lutego wszelką korespondencję należy kierować do sekretariatu Sekcji Mechaników Z. L. P. ul. Sieroca 2. Zarząd.

NOWE KSIĄŻKI

„Żołnierz Polski” Nr. 1 zawiera: Artykuł piosła Cz. Rączyńskiego „Nasza służba” - wiersz A. Bogusławskiego „Wartownik” - Rozkaz noworoczny Pana Ministra - Kpt. Kozalubskiego „Zbliżenie się” - Pożar chiński. - R Kiplinga „Strażnica w Howli” - Siłacze w dawnej Polsce - Pożegnanie ppłk. Artura Oppmana. - Kończy numer kronika i humor. Dopełnia i zdobi kilkanaście ilustracji i rysunków Okładka barwna K. Mackiewicza.

Tadeusz Piskor gen. bryg. Działanie dywizji kawalerji na Ukrainie od 20. do 20. VI. 1920 roku, Warszawa 1926. Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy. Cena 8 zł.

Gen. Piskor były szef sztabu I. dywizji kawalerji opisuje walki tej dywizji z armją konną Budiennego, dając w ten sposób cenny materiał tyczący się roli i znaczenia kawalerji samodzielnej.

Ze względu na bogaty materiał oraz oryginalne a oparte na doświadczeniu, wnioski autora, praca ta jest niezwykle ciekawa dla wszystkich interesujących się zagadnieniem walki kawalerji z kawalerją oraz walki kawalerji w ramach wyższych jednostek.

Książka pisana jest niezwykle żywo i zajmująco. Opisy poszczególnych bitew poza samą stroną taktyczną, są często porywające, tak, że czyta się ją z niesłabnącym zajęciem, zarówno dla samego zagadnienia jak i dla sposobu w jaki je przedstawia autor.



Wydawca: Związek Lotników Polskich.

Naczelny 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 3875.

Adres telegraficzny: Lotnik — Poznań.

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

Za artykuły, przy których wykokość 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.

PRZEDSIĘBIORSTWO

Robót Inżynieryjnych i Budowlanych

JAN BRODA - w Toruniu

poleca się do budowy A 151

HANGARÓW LOTNICZYCH

typu stałego z żelazobetonu lub z drewna, jakoteż typu przenośnego z drewna i brezentu, fabryka okuć, tartak, stolarnia mechan., szwalnia brezentów.

Do sprzedania

silnik do awionetki Anzani 25 Mk. W dobrym stanie, bez magneto i świec. Zgłoszenia do Administracji pod A 110.

Kupię

suche belki jesionowe 4x4x280 cali. Oferty do Administracji pod A 111.

Większą

partję świec do silników spalinowych 1-0 i 3-półowch Boscha sprzedam. Oferty do Administracji pod A 112.

PILOCI!

Lądujcie
w restauracji
i dancingu

„Carlton”

Plac Wolności.

„AVIA“

BIURO
Techniczno-Handlowe

inż. Miecz. Kościński
Warszawa, Krak. Przedmieście 7.
Telef. 5470 - Adr. tel. „AVIA“

ODDZIAŁY

Paryż - Wiedeń

✱

Jedyna w Polsce fabryka cellonu, sprzedaż wszelkieg. rodzaju wyrobów technicznych a zwłaszcza z zakresu
LOTNICTWA

A 139

Orłowski i Cieśllicki

✂ Sp. z ogr. por. ✂

HURTOWNIA

artykułów opałowych

i sztucznych nawozów



A 155

POZNAŃ

Al. Marcinkowskiego 3 a i b

Telef. 24-95 i 55-61

Detal. telef. 36-95



WIELKOPOLSKA FABRYKA FARB T.A.

A 149

POZNAŃ

pl. Wolności 17 .: Telefon 2806

Adr. teleg.: POLFARB

POLECA

**WSZELKIE FARBY
DLA HANDLU I PRZEMYSŁU**

ST. BAREŁKOWSKI

HURTOWNIA KOLONJALNA

TELEFON 3900. POZNAŃ UL. WOŻNA 18.

**„STRZAŁA”
Zakłady Przemysłowe
INŻ. EWARYST NAMYSŁ
POZNAŃ**

Al. Marcinkowskiego 20. Ul. Wenecjańska nr. 5.
Telefon nr. 50-65. Telefon nr. 25-24.

Własne warsztaty ślusarskie i elektrotechniczne.

BUDOWA:

Elektrowni miejskich, okręgowych i prywatnych, urządzeń elektrycznych dla siły i światła, wciągów (liftów) elektrycznych, kompletnych stacji akumulatorowych systemu „Dr. Pollak“.

DOSTAWA: A. 122

wszelkiego rodzaju dynamo-maszyn i motorów elektrycznych, przyrządów i aparatów mierniczych, wszelkich materiałów instalacyjnych, oświetleń elektrycznych stylowych i pojedynczych
SPECJALNOŚĆ: Szczotki węglowe.

Reprezentacja najpoważniejszych firm i fabryk krajowych i zagranicznych.

Znawcy, smakosze

kupują cukry, czekoladki
w firmie A 113

BRACIA MIETHE

WŁAŚC: M. KACZMAREK
Poznań, ulica Gwarna nr. 8
Fabryka cukrów i czekolady
I CODZIENNE ŚWIEŻY TOWAR I
Założona 1872 Założona 1872

**Centrala Gramofonów
ST. JAROSZ**

Poznań, ul. 27 Grudnia 3

Wielki wybór gramofonów i płyt.
Własna fabrykacja przy użyciu
najlepszych mechanizmów za-
granicznych. Wszelkie przybory.
- WARSZTATY REPERACYJNE -

**DLA CZŁONKÓW ZWIĄZKU LOTN.
POLSKICH SPECJALNY RABAT !!**

6 000 sztuk opon i 12 000 sztuk kiszek (detek) samolotowych

wyrabia rocznie

„PNEUMATYK”

FABRYKA WYROBÓW GUMOWYCH Tow. Akc.

P O Z N A Ń

ul. Fr. Ratajczaka nr. 22 - Telefon 2364

**Towar światowej sławy :-: Ceny
przystępne :-: Złoty medal na
wszechświat. wystawie w Rzymie**

Opony samochodowe pełne, (maszywy) do samochodów ciężarowych i inne artykuły gumowe dla przemysłu górniczego, hutniczego i cukrowniczego w najlepszym wykonaniu

ZWIĄZEK UBEZPIECZENIOWY PRZEMYSŁOWCÓW POLSKICH ODDZIAŁ W POZNANIU

ul. Pocztowa 11

Telefon nr. 27-88



Prowadzi Ubezpieczenia
od ognia, kradzieży z włama-
niem i transportów.



Poszukujemy wszędzie
zdolnych agentów.

A. 186

Zagórski & Tatarski

Zastępstwo wyrobów „FORD
Motor Co.” na Rzeczpospolitą Polską

Samochody luksusowe LINKOLN
Osobowe i ciężarowe FORD :: Trak-
tory (ciągowki i rolnicze) FORDSON

POZNAŃ

ul. Dąbrowskiego Nr. 18 i 58

Telefon 64-58 i 63-87

i ul. Św. Marcin 38

Telefon 33-87

KONTO BANKOWE
Bank Związku Spółek Zarobkowych, Poznań

STOK PNEUMATYKÓW
„MICHELIN“

WARSZTATY REPERACYJNE

WYPOŻYCZALNIA SAMOCHODÓW
CZYNNA — DZIEŃ i NOC

A 116 WSZELKIE AKCESORJA

SIEREDZKI & SZULC T. z o. p.

Centrala maszyn i narzędzi
Poznań, św. Marcin 43

Telefon nr. 3450

Skrzynka pocztowa 907

Polecają do natychmiast. dostawy ze składu:
Obrabiarki do drzewa i metali — Wszelkie nar-
zędzia — Pilniki krajowe angielskie i niemieckie
— Nożyce i dziurkacze do blachy — Tarcze i wy-
roby szmerglowe — Pasy lin i transmisyjne i tar-
cze pasowe — Łożyska kulkowe samosmarujące
— Różne artykuły techniczne — Surowiec żelaza
„Staporków” — Aparaty do spawania — Stal do
różnych celów — Artykuły do centralnego ogrzewa-
nia i katalizacji „Staporków” — Oryginalne szwaj-
carskie łączniki „GF” — Rury gazowe i kotłowe.

M. HOFFMANN i S-KA POZNAN

GÓRNA WILDA 134a. TELEF. 35-07.

Przedsiębiorstwo robót
naziemnych, podziemnych
— i żelazobetonowych. —
Materiały budowlane.
Fabryka wyrobów cement.

Żwirownie: w Dębcu, Naramo-
wicach i Krzyżownikach.

Bocznicza kolejowa: HOFFMANN,
NOWAKOWSKI i SYNOWIE.

M. MRUGOWSKI - Poznań

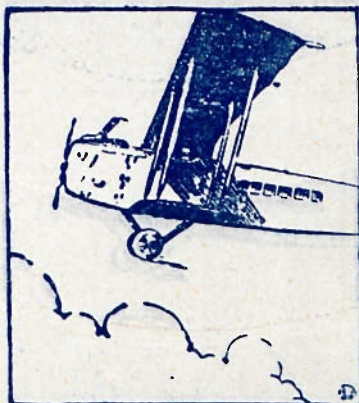
Telef. 19-69 ŚW. MARCIN nr. 62 Telef. 19-69

Do samochodu dostarczam najtaniej:
benzynę, benzol górnośląski, olej kra-
jowy i amerykański, rycynus techn.,
tłuszcz stały, karbid, skórki jelonkowe,
gąbki, szczołki, kwas do akumulator.,
wodę do polerow. „Polish”. — Stale
na składzie wszelk. gatunki „Gargoyle”
-Mobiloil” w bankach i butlach. A 118
Przy zakupie większych ilości służę
na wszelkie towary specjalną ofertą
Przy ul. św. Marcina, narożnik Piekar
stacja benzynowa dzień i noc otwarta.

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 kolonją 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. I. 1926 r. aż do odwołania

Samolot kursuje tylko w: poniedziałki, środy i piątki.

I. WARSZAWA — GDAŃSK

Godz.	Kierunek	Godz.
10,00	↓ Warszawa ↑	13,00
13,00	↓ Gdańsk ↑	10,00

Samolot kursuje tylko we: wtorki, czwartki i soboty.

II. WARSZAWA — LWÓW

Godz.	Kierunek	Godz.
9,00	↓ Warszawa ↑	12,00
12,00	↓ Lwów ↑	9,00

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 ↑	13,30
14,30	↓ Wiedeń ↑	10,30

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 nadoje się w Urzędach Poczto. (istnieją specj. znaczki poczty lotn.) Komunikacja na przestrzeni L. ów — Kraków wstrzymana jest aż do odwołania!



S.P.A.

„SAMOLOT“
POZNAŃ-ŁAWICA
TEL. 65-27.