

LOTNIK



H. c. 62

ORGAN
ZWIĄZKU LOTNIKÓW
POLSKICH

Seke Rodun Kofe oloch Polochunike

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.

Bocznica kolejowa: HOFFMANN,
NOWAKOWSKI i SYNOWIE.

Zagórski & Tatarski

Zastępstwo wyrobów „FORD
Motor Co.” na Rzeczpospolitą Polską

Samochody luksusowe LINKOLN
Osobowe i ciężarowe FORD :: Trak-
tatory (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 PNEUMATYKOW
„MICHELIN“

WARSZTATY REPERACYJNE

WYPOŻYCZALNIA SAMOCHODÓW
CZYNNA — DZIEŃ i NOC

A 116 WSZELKIE AKCESORJA



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 odpowiedz.:
Józef Filipowicz.

**Adres Redakcji i Administracji: Poznań, ul. Rzeczy-
pospolitej 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.



LOTNIK.

ORGAN • ZWIĄZKU • LOTNIKÓW • POLSKICH.

Nr. 8 (47)

Sobota, 20 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.

Polski płatowiec sportowy.

Z powodu spóźnionego otrzymania wiadomości, mogliśmy w zeszłym numerze podać jedynie w kronice wiadomość o zbudowaniu przez braci Działowskich w Bydgoszczy i wypróbowaniu ich płatowca sportowego.

W numerze dzisiejszym podajemy dwa zdjęcia tego płatowca, oraz w dalszym ciągu niniejszego artykułu dane charakterystyczne, prócz danych w locie którymi będziemy się mogli podzielić dopiero po odbyciu próby oficjalnej.

Redakcja Lotnika już od dawna śledziła rozwój pracy braci Działowskich i o ile możności jaknajczęściej podawała notatki o tym wspaniałym wysiłku. Wysiłek ten, uwieńczony nie tylko pomyslnym, ale nawet wspaniałym rezultatem, zasługuje na największe uznanie. Trzeba wiedzieć, że bracia Działowscy wykonali już na ostatni konkurs szybowiec, który jednak przy pierwszych wzlotach rozbił się. Nie zrażając się niepowodzeniem przystąpili do budowy awionetki, co tem bardziej podnieść należy, że szybowiec rozbity miał, w postaci nagrody, przy ieść potrzebne fundusze. A jednak awionetka została wykończona własnymi siłami i śmiało można powiedzieć, że za pomocą prawie tylko własnych funduszy, czyli pensji, względnie zarobku pobieranego przez braci, z których starszy jest mechanikiem lotniczym w randze sierżanta w Bydgoskiej szkole pilotów, młodszy cywilnym mechanikiem w prywatnym warsztacie.

Nasuwa to bardzo poważne refleksje. Bracia Działowscy udowodnili naocznie, że do zbudowania awionetki wystarcza wiele zapału i energii przy nikłych środkach pieniężnych i czynem swoim wskazali całej młodzieży polskiej, zajmującej się lotnictwem drogę, po której kroczyć powinna. Budowa awionetki odbywała się w prywatnym mieszkaniu, w sypialni, a mimo to osiągnięty wynik jest wspaniały.

Miejmy nadzieję że fakt powyższy zdoła obudzić wśród naszej młodzieży sportowej zapał i chęć do naśladownictwa, i że na przyszły

oblatkone opisanie w m. f.

konkurs stanie kilka a może kilkanaście awianetek zbudowanych w Polsce, przez polską młodzież.

Pławiec sportowy dwu-siedzeniowy, Typ DKD.

(awionetka braci Działowskich)

Kadłub pławca zbudowany jest z rur stalowych, pokryty płótnem i posiada w części przedniej za silnikiem wygodną kabinę na jednego pasażera, bezpośrednio za którą umieszczone jest siedzenie pilota. Skrzydła konstrukcji drewnianej o profilu Göttingen 441 i wydłużeniu 1:5,6 pokryte są płótnem. Silnik „Haacke“ 30 MK. jest przerobiony na podwójne zapalanie przez braci Działowskich.

Dane charakterystyczne:

Waga silnika	62 kg.	Obciążenie użyteczne	160 kg.
Waga skrzydła	51 kg.	Waga w locie	380 kg.
Waga kadłuba	107 kg.	Długość kadłuba	4,5 m.
Razem waga własna	220 kg.		

Skrzydło:

Rozpiętość	8,4 m.	Powierzchnia skrzydła	12,10 m. ²
Przeciętna głębokość	1,44 m.	Powierzchnia nośna	11,4 m. ²
Obciążenie na 1 m. ²	32 kg.		
Obciążenie na 1 MK.	12 kg.		
Długość pławca	5,5 m.		

Śmigło: DKD — wykonane w C. Z. L. Warszawa, D	200
S	120
N	1,400/min.

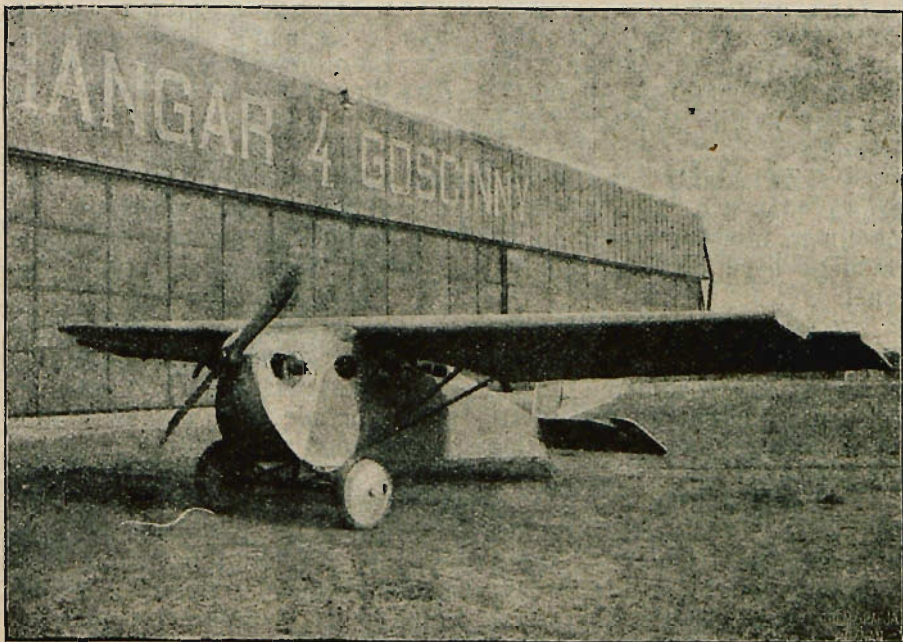
Powierzchnia lotek	0,90 m. ² x 2	1,8 m. ²
Powierzchnia statecznika poziomego	0,73 m. ²	
Powierzchnia statecznika pionowego	0,33 m. ²	
Powierzchnia steru wysokości	1,8 m. ²	
Powierzchnie steru kierunkowego	0,73 m. ²	
Start	80 — 100m.	
Wybieg przy lądowaniu	10 — 20m.	

Walne Zebranie Z. L. P.

Dnia 30 stycznia odbyło się IV. Zwyczajne Walne Zebranie Związku Lotników Polskich. Władze Związku pozostały prawie niezmienione, jedynie tylko na stanowisko sekretarza Zarządu obrano pilota Szwencera. Wobec powyższego skład Zarządu i Rady Nadzorczej na rok bieżący przedstawia się jak następuje: Zarząd: Prezes, Dyr. pilot Czesław Wawrzyniak. Sekretarz, starszy sierż. pilot Eryk Szwencer. Skarbnik, szef pilot fabryki Samolot Edmund Hołodvński. Rada Nadzorcza: Mjr. obs. Andrzej Płachta, Inż. pilot Michał Bohatyrew, Dyr. pilot Antoni Wroniecki.

Walne Zebranie załatwiło cały szereg spraw organizacyjnych, pomiędzy innymi podwyższenie składek członkowskich do wysokości 6,00 złotych kwartalnie, przy czym w kwotę powyższą wlicza się prenumeratę organu Związku „Lotnika“.

Szeroką i wszechstronną dyskusję wywołał referat o obecnej sytuacji lotniczej w Europie dyr. Antoniego Wronieckiego. Zastanawiano się nad sprawą władz lotniczych w Polsce, skoordynowania wysiłków na polu lotnictwa w kierunku osiągnięcia własnego typu płatowca komunikacyjnego, umożliwienia treningu pilotom rezerwy. W dyskusji zabierali głos pp. mjr. pilot Hendricks, inż. Bohatyrew pilot Szwencer, pilot Sławiak, dyr. Wroniecki, prezes Wawrzyniak, obs. Kupczyk, obs. Czyż. Ogólnie zauważyć można było, że zdania wszystkich są najzupełniej zgodne i że wszyscy odczuwają konie-



Awionetka Braci Działowskich DKD. widok z przodu.

czność uregulowania spraw lotnictwa cywilnego, sportowego oraz spraw pilotów rezerwy, ze względu na, w niezmiernie szybkim tempie rozwijające się lotnictwo cywilne na obszarze Polski, która dziś posiada wszelkie warunki do uzyskania dominującego wpływu na lotnictwo handlowe w Europie, specjalnie w dziedzinie stworzenia pomostu pomiędzy zachodem i wschodem oraz północą i południem.

Dyskusja ta i jej wyniki ujęte są w jednogłośnie uchwalonej rezolucji.

Zwyczajne Walne Zebranie Związku Lotników Polskich zwraca się do Wysokiego Senatu, Sejmu i Rządu z następującą rezolucją w sprawie najpilniejszych postulatów lotnictwa cywilnego w Polsce.

1. Lotnicy, piloci i technicy zorganizowani w Związku Lotników Polskich są w obecnej chwili bez opieki prawnej ze strony Państwa i Rządu. Opieka moralna ze strony władz wojskowych, którym w pierwszej linii zależeć powinno na dużej ilości zorganizowanych lotników cywilnych, nie jest dostateczna.

2. Położenie wewnętrzne, rozwój komunikacji powietrznej, przemysłu lotniczego, powstałego z inicjatywy sfer cywilnych wymaga zainteresowania się Państwa i zapewnienia im stałej i nieprzerwanej opieki prawnej, a szczególnie reprezentacji w Rządzie.

Położenie międzynarodowe Polski, jako korzystnego obszaru tranzytowego dla lotnictwa, szczególnie z uwagi na traktat Locarneński i wejście Niemiec do Rady Ligi Narodów wymaga również stałej reprezentacji spraw lotnictwa w Rządzie.

Z uwagi na powyższe, Walne Zebranie Związku Lotników Polskich domaga się utworzenia odpowiedniej instancji centralnej, która reprezentowałaby sprawy lotnictwa cywilnego w Rządzie i niemi kierowała. Zdaniem Walnego Zebrania Związku Lotników Polskich najodpowiedniejszą instancją byłyby Podsekretariat Stanu dla spraw lotnictwa, podporządkowany Ministrowi Kolei.

W Związku z powyższem zastanowiło się Walne Zebranie nad sprawą płatowca komunikacyjnego w Polsce. Bez wątplenia na naczelnem miejscu programu lotniczego stać winno wprowadzenie własnego typu płatowca komunikacyjnego do naszej żeglugi powietrznej.

Z tej konieczności zdawali sobie sprawę wszyscy, wykonanie jednak nastroczało niepokonane trudności, z powodu konieczności uzyskania odpowiednich kredytów na kosztą związane z wykonaniem projektu i pierwszego płatowca. W celu pchnięcia tej sprawy w kierunku jaknajszybszego załatwienia, uchwalono jednogłośnie następujący wniosek:

„Walne Zebranie Z. L. P. prosi Zarząd Związku Lotników Polskich o podjęcie akcji zorganizowania funduszy i stworzenia konkursu na polski płatowiec komunikacyjny, przyczem uzyskane fundusze przypadłyby w udziale fabryce, zdobywającej I. nagrodę. Walne Zebranie zobowiązuje wszystkich członków do jaknajszerszej pomocy przy akcji tej, w której każdy członek Z. L. P. musi wziąć udział. Ostateczne zatwierdzenie projektu nastąpi na Nadzwyczajnem Walnem Zebraniu, zwołanem przez Zarząd.

W toku dyskusji wyraziło Walne Zebranie zapatrywanie ustalenia w formie wniosku życzenia w sprawie udostępnienia odbywania lotów ćwiczebnych pilotom rezerwy. Ze względu jednak na wniosek poprzedni dotyczący utworzenia Podsekretariatu Stanu, postanowiono sprawę tę pozostawić otwartą do czasu stwierdzenia stanowiska, jakie w tej sprawie zajmą przyszłe władze lotnicze.

W dalszym ciągu zajęło się Walne Zebranie sprawą przyścia z pomocą materialną rodzinom członków, względnie członkom samym w wypadkach nadzwyczajnych i w tej sprawie uchwaliło następujący wniosek:

„IV. Zwyczajne Walne Zebranie Związku Lotników Polskich postanawia stworzyć dobrowolny fundusz, z którego czerpać mogliby członkowie i ich rodziny. Rozdział należałby do Komisji powołanej przez Zarząd“.

O godz. 23,30 IV. Zwyczajne Walne Zebranie Związku Lotników Polskich zamknął prezes Związku Dyr. Czesław Wawrzyniak.

Dyr. Czesław Wawrzyniak Prezes Zarządu.



Urodził się w roku 1896 w Gostyniu. Wojna światowa zastała go dobrze przygotowanego do służby lotniczej. Jako pilot frontowy brał udział w walkach na froncie zachodnim i wschodnim, a także w Turcji i Rumunii. Przez dłuższy czas pozostawał na stanowisku instruktora i kierownika ruchu w Psem Polu pod Wrocławiem, w Gotha i w Poznaniu.

Po powstaniu Wielkopolskiem zostaje kierownikiem ruchu na lotnisku w Ławicy, pełniąc jednocześnie obowiązki instruktora Szkoły. Do 3 pułku lotniczego powołany zostaje na stanowisko oficera technicznego.

W czasie powstania górnośląskiego lata nad Śląskiem w nocy na samolocie, który na skrzydłach niósł hasło „Ratuj Śląsk”.

W roku 1925 zwalnia się z wojska i rozpoczyna akcję społeczną. Jest założycielem Związku Lotników Polskich. Na I. Walnem Zebraniu zostaje wybrany prezesem i do dziś dnia piastuje tę godność. Zakłada w Poznaniu pierwszą polską wytwórnię zapalników do silników spalinowych „Iskropol”, za jego również inicjatywą powstaje fabryka „Samolot,,. W roku 1925 organizuje przy fabryce Szkołę Pilotów, i obejmuje stanowisko dyrektora tej szkoły.

Pilot Eryk Szwencer Sekretarz Zarządu.



Urodził się dnia 23/VII. 1900 roku w Poznaniu. Karierę lotniczą rozpoczął w roku 1919 w szkole pilotów w Ławicy. Pozostawał w grupie instr. porucz. pilota Langa. Szkołę ukończył w roku 1920. Po ukończeniu szkoły został przydzielony do 11 esk. niszcycielskiej i wysłany na front bolszewicki. Uczestniczył w obronie Warszawy jako pilot eskadry. 18/VIII. 20. roku został zestrzelony. W roku 1921 opuszcza szeregi, by w 2 lata później powrócić do służby lotniczej w 3. p. lotn. Na ostatnim Walnem Zebraniu obrany został sekretarzem Związku. Jest jednym z 13-tki, staraniem której założono Związek.

Jest kawalerem orderu krzyża Walecznych.

Pilot Edmund Hołodyński, Skarbnik Zarządu.



Urodził się 11. września 1898 w Ostrorogu pow. Szamotuły. Po powstaniu Wielkopolskiem wstępuje do wojsk lotniczych. We wrześniu 1919 roku zostaje przydzielony do szkoły pilotów w Ławicy, gdzie pozostaje w grupie Instr. por. pil. Langa. W roku 1921 kończy wyższą szkołę pilotów. Szkołę bojową przechodzi pod kierunkiem Haber-Włyńskiego.

W czerwcu 1921 r. przydzielony zostaje do Parku 3. pułku lotniczego w charakterze pilota odbiorczego, a w rok później obejmuje stanowisko pilota oblatującego. — W szeregu próbnych lotów, które tam wykonał, na wyróżnienie zasługuje oblatanie pierwszego polskiego samolotu sanitarnego, zbudowanego w Parku 3. pułku lotniczego.

Poza służbą bierze czynny udział w organizacji Związku Lotników Polskich. Na I. Walnem Zgromadzeniu Związku zostaje wybrany członkiem Zarządu.

W marcu 1925 r. składa mundur i wstępuje do fabryki „Samolot” w charakterze pilota oblatującego. — Pracuje nad organizacją Cywilnej Szkoły Pilotów i po otwarciu jej zostaje instruktorem. Obecnie pozostaje w Szkole na stanowisku szefa-pilotażu.

W Związku piastuje godność skarbnika czwarty rok.

Fotografie członków Rady Nadzorczej ukaza się w następnym numerze.

Jak zbudować szybowiec i samolot sportowy. 8)

(Ciąg dalszy).

Rozdział IV.

Wstępny szkic awionetki.

Po tylu umysłowych wysiłkach nadeszła pora, by konstruktor popuścił nieco wodze fantazji — i spłodził szkic awionetki.

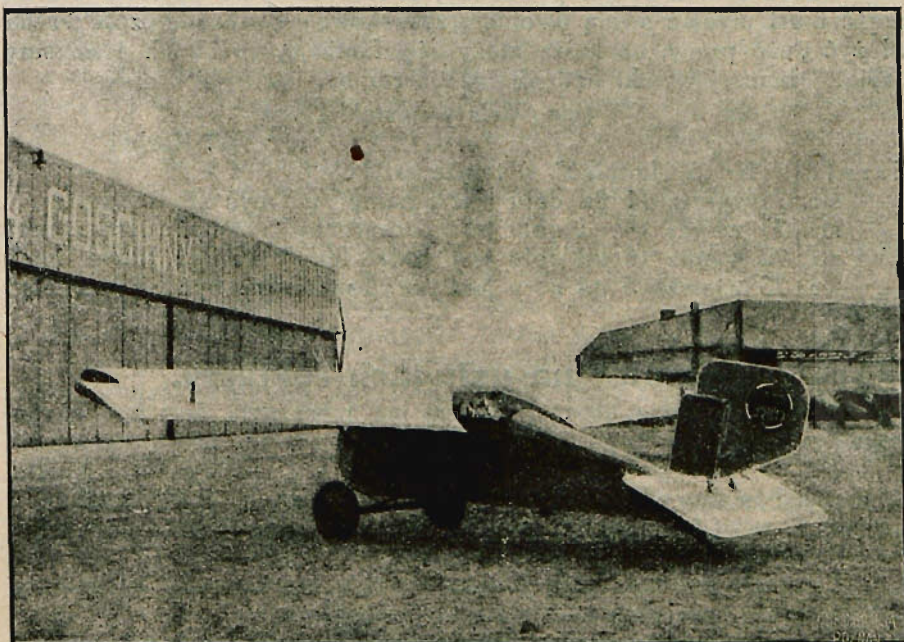
Nie należy jednak sądzić, że tylko fantazja kieruje ręką szkicu-jącą wstępny kształt awionetki. Gdyby tak było, powstawałyby projekty — dziwolągi, niezdolne do użytku.

Nie należy też wpadać w drugą skrajność, myśląc, że ręką konstruktora kieruje tylko teoria i rachunek. Wówczas powstałby projekt, może jeszcze bardziej do życia niezdolny niż w pierwszym przypadku.

To też konstruktor powinien łączyć harmonijnie owe dwa czynniki pracy twórczej.

Pierwszym jest fantazja, którą cechuje rozsądek i zdrowa myśl — fantazja którą należy ustawicznie kształcić przez studjowanie dzieł fachowych, (natychmiast zaabonuj „Lotnika”) — wreszcie fantazja umiarkowana samokrytycyzmem, pozbawiona zarozumiałości.

Drugim czynnikiem jest teoria i wynikający z niej rachunek; umiejętnie użyty dzielnie wspomaga fantazję. Rachunek częstokroć najbezwzględniej odrzuca chore wytwory i przeciwnie, również bardzo często przekonywa nas o możliwości zrealizowania pomysłu, który na pierwszy rzut oka wydawał się niedorzecznym.



Awionetka Braci Działowskich DKD. widok z tyłu.

Pamiętać jednak trzeba o prostej zasadzie, że wynik rachunku zależy przede wszystkim od rachującego i dlatego trzeba go umiejętnie stosować, bo w przeciwnym razie zaprowadzi nas na manowce. Dlatego tak samo jak z fantazją, trzeba być umiarkowanym i wystrzegać się „przematematykowania”. Rachunek zawsze daje wyniki przybliżone, wobec tego nie warto rozbijać się o dodanie do obliczonej cyfry jeszcze paru miejsc po kropce dziesiętnej.

Sądzę, że amatorowi, po przeczytaniu tego co tu wypisywałem, najprawdopodobniej opadną ręce i zwątpienie zakradnie się do młodego serca.

Pociesz się jednak miły zapaleńcze — istnieje jeszcze jeden czynnik, który pracę ułatwi; jest nim poczciwy — papier.

Przyjdzie Ci pomysł do głowy, chwytaj papier i rysuj, choć może mało masz wprawy, choć może szkice Twoje przypomną obrazy kubitów. Rysuj! — papier jest cierpliwy. Szkicowanie to jest już

ćwierć — realizacja, w takim szkicu nawet mało wprawne oko odzyska błędy w konstrukcji proporcji.

Jeżeli jeszcze dziesiąty szkic tego samego pomysłu nie zadowala Cię, dojdź i do dwudziestego.

Szkicuj! — ostatni szkic napewno będzie dobry.

Ponieważ jesteś zapaleńcem lotnictwa, więc oko masz wyrobione przez ciągłe oglądanie fotografii płatowców, — żywe samoloty napewno już widziałeś — naśladowaj je w szkicach. skutek będzie dobry, należy tylko pracować.

Wszystko to co rzekłem wyżej, odnosi się nie tylko do szkicu konturów całej awionetki, lecz również do wszystkich jej szczegółów i części składowych.

Każda z nich zanim powstanie, pochłonie sporo papieru. Każda część musi przejść swoją ewolucję rysunkową — w każdą część trzeba włożyć dużo pracy, na którą złoży się fantazja, rachunek i zepsuty papier. Inaczej wyniki będą bardzo skromne.

(ciąg dalszy nastąpi.)

W. Korbel

Errata w Nr. 5 „Lotnika” w tymże artykule

str. 71 wiersz 11 od dołu jest „mamy” ma być „to znaczy”

str. 71 wiersz 14 od dołu jest „oznaczany” ma być „oznacząmy”

str. 72 wiersz 16 od dołu jest „duże linje” ma być „dwie linje”

str. 73 wiersz 5 od góry jest „są od siebie” ma być „są do siebie”

Samolot na usługach reklamy.

Samolot w dobie obecnej stał się już poważnym faktorem w rozwoju życia gospodarczego. Użyteczność samolotu nie ogranicza się bynajmniej do jego podstawowej właściwości, t. j. najszybszego środka komunikacji, ale uwidatnia się również w różnorodnych dziedzinach życia jak naprz. w walkach ze szkodnikami leśnymi, tropienie bandytów, zdjęcia fotograficzne, pomiary terenów i t. d.

Ponieważ samolot, będący w powietrzu, przez bardzo wielu ludzi jest widziany, specjalnie nadaje się do propagandy.

W artykule niniejszym chcielibyśmy omówić jedynie te rodzaje różnych reklam, które dać może wyłącznie samolot, pomijając wszystkie inne, które są mu dostępne, podobnie jak i innym środkiem lokomocji; (reklama we wnętrzu kabin, w portach lotniczych i t. d.).

Dotychczas stosowano następujące rodzaje reklam samolotowych:

- a) umieszczanie napisów na skrzydłach samolotów,
- b) „ światła „ „ „
- c) „ chorągiewek „ „
- d) zrzucanie ulotek wzgl. próbek towarowych z samolotów
- e) pismo niebieskie

Na zachodzie firmy reklamowe posiadają już dzisiaj specjalne samoloty dla reklamy. Samoloty te nie służą dla przewozu pasażerów, są sportowego typu, by swymi zwinnymi ruchami zwracać uwagę publiczności. Najpopularniejszą reklamą są malowane napisy na skrzydłach samolotów, które przy krążeniu samolotów nad miastami wszystkim rzucają się w oczy. Drugim rodzajem są napisy świetlne, które doskonale odbijają się, szczególnie na tle ciemnego nieboskłonu. Samoloty do reklamy świetlnej wyposażone są w szereg na skrzydłach umieszczonych lamp

elektrycznych, które gasnąc lub zapalając się, dają wszystkie potrzebne wyrazy. Sfera działania reklamy świetlnej ogranicza się wprawdzie do godzin wieczorowych i wczesnej nocy, jednak w tym czasie największej publiczności znajduje się na ulicach miast.

Świetnym rodzajem reklamy jest zrzucanie z samolotów ulotek wzgl. nawet próbek towarowych, zaopatrzonych w małe płócienne wzgl. papierowe spadochrony. Wystarczy przypomnieć sobie te masy ludzi na lotniskach czy ulicach miast, które od dziecka do starca rozchwytyują ulotki wzgl. paczuszki „spadłe z nieba“. Reklama tego rodzaju jest tania, gdyi, koszta jej ograniczają się jedynie do opłat za kilkuminutowy lot samolotu i druku ulotek. Zrzucanie z samolotu ulotek wymaga każdorazowo uprzednio zezwolenia władz policyjnych, by przez zrzucanie ciężkich przedmiotów nie narazić publiczności na szwank.

Dalszym rodzajem reklamy jest t. zw. „pismo niebieskie“. Do tej reklamy istnieją specjalne przyrządy wytwarzające dym, które wypuszczone w wąskiej smudze, piszą na nieboskłonie całe wyrazy. Reklamę tę dotychczas stosowano jedynie w Ameryce i chociaż ona nie jest łatwą, bo wymaga bardzo skomplikowanego i umiejętnego lotu, to jednak pozyskała sobie już dużą popularność.

Wreszcie w związku z wzrastającą z każdym dniem ilością osób podróżujących samolotami, powstał nowy rodzaj reklamy, obliczonej wyłącznie na pasażerów powietrznych. Reklamą tą są napisy, umieszczane na dachach najwyższych gmachów w miastach.

Jak widzimy z powyższego zestawienia, samolot ze względu na swoje specjalne charakterystyczne cechy wybitnie nadaje się do celów reklamy, gdyż przebiega przestrzenie bez porównania prędszej od wszystkich innych środków lokomocji przyziemnej i odbywa swą drogę na oczach mnóstwa ludzi.

**Redakcja „Lotnika“ przyjmuje zamówienia
na reklamę płatowcową.**

„Młode Ikary“.

3)

(ciąg dalszy.)

Warunki, czyli egzamin praktyczny w lataniu grają wielką rolę w życiu ucznia-pilota. Dają one uczniowi pewność we własne siły, i utrwalają nabytą wprawę w pilotażu. Uczeń „na warunkach“ jest już bądź co bądź autorytetem. Bo nie mówiąc o tych, co przeszli na „dziewiętnastkę“, taki „warunkowy“, to przecież już pilot w pełnym słowa znaczeniu. Taki nie ogranicza się w locie do trzech, czterech rund i zakrętów nad szosą, dworkiem, szosą i znów szosą, tylko drapie się raz na trzysta, drugi raz na pięćset, wreszcie na tyśiąc metrów. A w górze, Jezus, Marja, czego on tam nie wyprawia! Epengle, nie epengle, ósemki i spirale! Słowem wyższa filozofja.

Laik, ten upośledzony, wiecznie po ziemi chodzący, godny pożalowania człowieczyzna, zadarwszy do góry głowę, gdy zobaczy ewolucje, wykonywane podczas lotu warunkowego, jeśli słyszał coś kiedykolwiek o akrobacjach, przymruży oczy i w skrytości serca pomyśli: „jak też ci lotnicy życiem swem szafują, takie łamańce wyprawiać w przestworzach.

Niech się tylko jaki pług w motorze złamie, a już śmierć na miejscu! I mimowoli przyjdzie mu na myśl: szybkość spadania ciała, odległość od ziemi, mokre miejsce i nekrolog z czarną obwódką w Kurjerze.

A tamten nic. Wdrapał się na tysiąc metrów i na wszystko patrzy z góry. Bo on jest na wysokości swego zadania, na wysokości tysiąca metrów. Podoba mu się — wylądować, nie podoba się — będzie latał, aż benzyny w zbiorniku zabraknie, ale zadanie wykona.

Nie zawsze zamierzenia ucznia harmonizują z usposobieniem aparatu.

Czasem zdarzy się, że uczeń robi epengla, a maszyna korkociąg.

Potem jest z tego powodu wielki hałas, straszą ucznia doublemami i zakazem latania.

Ja się dziwię, bo przecież zrobić korkociąg to chyba większa sztuka, aniżeli wykonać epengel. Ja na miejscu szefa pilotażu pog'askałbym naszego pilota po główce i zaliczył mu ten warunek. Że się dzieje inaczej, to tylko wskutek nieporozumienia.

Ale nie zawsze uczeń spotyka się z takim niezrozumieniem swoich najlepszych chęci.

Czasem, gdy się widzi spiralę czy rasowego „epengla“, to aż oczy wyłazą nawierzch z zachwytu. Mamy takich specjalistów od spirali. Zdaje się, że już sam Orliński, ani Kalina lepszej nie robi. Ale gdzie tam! i tu jest konkurencja. Wyleci uczeń na warunek, to jakaś wrona czy inna sroka popisywać się zaczyna swoim lotem ślizgowym. I zapomina człowiek o epenglach i spiralach, a gapi się na tych wirtuozów.

A tacy to mogą godzinami latać, i mała ani skrzydłem nie ruszy. Widać, że nie na konkursie uczyla się latać.

„Warunkowy“ natrudzi się, namęczy, żeby warunek dobrze wypadł, potem wyłazi z maszyny i pyta: „No jak wyszło?“ A tu jeden z drugim mówi: „Nie widziałem“. Nie powie bestja, że się na wrony gapił.

(d. c. n.)

Józef Filipowicz,
uczeń-pilot.

◀ K R O N I K A ▶

POLSKA.

Ustawa lotnicza. Jak się dowiadujemy, ostatnimi dniami podjęto w Ministerstwie Kolei pracę nad stworzeniem polskiej ustawy lotniczej.

Sekcja lotniczo-samochodowa przy Kole M. i E. Pol. Gdańskiej. Przy Kole Mechaników i Elektrotechników Studentów-polaków Politechniki Gdańskiej, została zorganizowana Sekcja lotniczo-samochodowa. Sekcja, założona w listopadzie 1925 r. gromadzi w sobie wszystkich studentów-polaków Politechniki Gdańskiej, studujących lotnictwo i silniki spalinowe. Jest to narazie jedyny związek fachowy

polskiej młodz. akad. studjującej lotnictwo na politechnice o niem. języku wykładowym.

Adres związku: Sekcja lotniczo - samochodowa, Gdańsk-Wrzeszcz (Langfuhr) Heeresanger 11a.

Litery na samolotach cywilnych. Litery umieszczone na skrzydłach i kadłubach samolotów cywilnych nie są znakami dowolnymi. Ustanowiła je Międzynarodowa Konwencja z dnia 13. października 1919 r.. Samoloty, balony i sterowce oznacza się literami, z których pierwsza wskazuje na przynależność państwową danego statku, pozostałe zaś znak rejestru (złożony z czterech liter, przyczem jedna z nich musi być koniecznie samogłoską. Obok załączona tablica pozwoli na zorientowanie się w tych znakach.

PAŃSTWO	Znak przynależności państwowej	Znak imatrykulacyjny
Stany Zjednoczone	N	} Wszystkie kombinacje z 26 liter łacińskiego alfabetu, w tym jedna samogłoska
Anglja	G	
Francja	F	
Włochy	I	
Rumunja	C	} Wszystkie kombinacje, rozpoczynające się na litery
Czecho-Słowacja	L	
Polska	P	
Belgja	O	
Jugosławja	X	

Czyli na przykład samolot P — PLAA lub P — POZB, będzie polski, G — BERA angielski, L — BALD czeskosłowacki, X — SARB jugosłowiański, i. t. d.

AMERYKA.

Budżet Lotnictwa St. Zjednoczonych. Waszyngton 17. 2. (Pat). Komisja izby reprezentantów dla spraw marynarki przyjęła obliczony na lat 12 program budżetu lotnictwa morskiego, wynoszącego 100 milion. dolarów. Program przewiduje pomiędzy innymi budowę 2 sterowców, z których każdy byłby 3 razy większy od sterowca Shennandoah, nadto zaś budowę 100 samolotów.

AUSTRIA.

Samoloty żywnościowe. „Austriacki Związek Miłośników Alp“ w ostatnich dniach zawarł umowę z przedsiębiorstwem lotniczym w sprawie zaopatrywania w żywność przy pomocy samolotów schroniska, leżącego na trudno dostępnych szczytach Alp. Również i właściciele alpejskich hoteli i pensjonatów, które leżą bardzo wysoko lub w miejscach trudno osiągalnych dla dotychczasowych środków komunikacji, zamierzają wprowadzić tę inowację, chcąc znacznie obniżyć ceny, które transport i trudność dostawy niepomniernie powiększają. Żywność byłaby zrzucaną z samolotów w specjalnem opakowaniu.

FINLANDJA.

Uratowani od śmierci głodowej. W zatoce fińskiej uwięzionych zostało 30 parostatków przez masy lodów; okręty te znalazły się w krytycznej sytuacji, gdyż nie miały na pokładzie dostatecznych zapasów żywności. Unieruchomionym statkom przyszły z pomocą przedsiębiorstwa lotnicze, które wysłały przy 30^o mrozu swoje samoloty nadławane prowiantem, zrzucając go nad zamarznąłą flotą.

FRANCJA.

Wyścigi balonów wolnych o puchar Gordon Bennetta. Aerokluby przyjmują już zapisy do wyścigów Gordon Bennetta w roku bieżącym. Zgłoszenia, wraz z opłatą wstępnego w wysokości 350 zł. muszą być dostarczone najpóźniej do poniedziałku 22. marca. Zawody odbędą się w maju.

HISZPANJA.

Rajd hiszpański. Major Franco i Kapitan Ruiz de Alda udali się w ostatnich dniach stycznia z Hiszpanji do Brazylii. Do lotu tego użyli płatowca Dornier-Wal zbudowanego w fabryce we Włoszech z dwoma silnikami Napier. Etapy podróży były następujące: Palos (Hiszpanja) — Wyspy Kanaryjskie — 1.300 km. Wyspy Kanaryjskie — Wyspy Zielonego Przylądka 1 700 km. Wyspy Zielonego Przylądka — Pernambuco (Brazylja) 2.820 km. t j. w czasie ogółem 35 godzin lotu 5.820 km.

NIEMCY.

Rokowania lotnicze. Jak donoszą z Londynu, rokowania lotnicze z Niemcami wkroczyły na dobrą drogę. Niemcy mają przedłożyć parlamentowi nową ustawę lotniczą, zgodną z duchem żądań aljantów. W zamian za spełnione wymagania, Francja ma zmniejszyć swe załogi w strefach nadreńskich z 75 tysięcy na 60.

Rokowania dotyczą zakazu budowy silników o mocy ponad normę określoną traktatem wersalskim, oraz zakazu wyszkolenia członków Reichswehry w pilotażu.

ROSJA.

Raidy lotników sowieckich. Lotnicy sowieccy zamierzają w lecie bieżącego roku dokonać szeregu lotów propagandowych. celem zadokumentowania przed światem rozwoju lotnictwa w Rosji. Jeden z lotów ma obejmować Polskę, Niemcy, Francję, Włochy, Austrię i Czechosłowację. Droga ta wynosząca przeszło 7000 kilometrów, odbyta ma być wyłącznie na samolotach, wyprodukowanych całkowicie w zakładach sowieckich.

WĘGRY.

Nowy węgierski płatowiec. Zakłady Feigl i Rotter Lajos w Budapeszcie zbudowały cztero-siedzeniowy jednopłatowiec komunikacyjny, z silnikiem Hispano-Suiza 180 MK. Dane charakterystyczne: rozpiętość — 14,20 m., długość — 9. m., wysokość — 2,74. m, powierzchnia nośna — 26 m.², waga własna — 820. kg., ciężar użyteczny — 480. kg., obciążenie ma metr² — 50. kg., obciążenie na jeden km 7,220 kg., szybkość maksymalna — 170. km/godz., szybkość wznoszenia się na 1000. m. 8. minut, pułap — 4000. m.



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.



Z Sekcji Mechaników Związku Lotników Polskich.

Wszystkim podaje się do wiadomości, że biura Sekcji przy ulicy Sieroczej 2 w Poznaniu od 1. marca urzędują codziennie od 18.30 do 20.30. Członkowie sekcji mogą w tym czasie załatwić wszelkie sprawy organizacyjne oraz otrzymać wszelkie informacje.

Z a r z ą d.

Osobiste.

Dnia 13, lutego r, b. o godz, 6-tej po poł, odbył się ślub członka Z. L. P. pilota p. Wiktora Daniela z Skoków z panną Leokadą Czosnowską z Kiszkowa

Młodej Parze Szczęść Boże!

Redakcja.

Odpowiedzi Redakcji.

St. O. w Krośniewicach. O projekcie założenia szkoły pilotów w Białej Podlaskiej nic dotąd nie słyszeliśmy. Do Szkoły Oficerskiej w Grudziądzu przyjmowani są tylko wojskowi, oficerowie wszystkich rodzajów broni, po ukończeniu Szkoły Podchorążych.

M. J. we Lwowie. Oficerska Szkoła Pilotów w Grudziądzu przyjmuje wyłącznie oficerów; podoficerowie zawodowi wszystkich rodzajów broni zgłaszają się do Szkoły Pilotów w Bydgoszczy, a po ukończeniu jej, przydzieleni zostają do formacji lotniczych. Żadnych awansów w związku z wyszkoleniem nie udziela się.

I. J. w Dubnie, W Lublinie Szkoła Pilotów nie istnieje. Cywilna Szkoła Pilotów założona jest przy fabryce „Samolot“ w Poznaniu. Warunki przyjęcia znajdzie Pan w numerze 16. „Lotnika“.

DZIAŁ PATENTÓW.

(W dziale tym umieszczają będziemy w miarę napływu materiału wzmianki o udzielonych patentach, mających wspólność z lotnictwem).

3313. Lubomir Tomaszewski (Warszawa, Polska). Pochyłości omierz. Udzielono 27. 10. 1925.
3342. Hermann Michel (Voorde, Niemcy). Silnik spalinowy o powolnym spalaniu. Udzielono 31. 10. 1925.
3293. Dačmler, Motoren-Gesellschaft (Stuttgard — Untertürkheim, Niemcy). Silnik spalinowy z doprowadzeniem sprężonego powietrza, celem zachowania lub podniesienia jego mocy. Udzielono 24. 10. 1925.
3323. Hermann Michel (Voorde Niemcy). Dwusuwowy silnik spalinowy z tłokami, oddziaływującymi na ruchomy tor krzywiznowy. Udzielono 29. 10. 1925.
3334. Aktiengesellschaft für Tiefbohrtechnik u. Maschinenbau vormals Trauzl & Co. (Wiedeń, Austria). Sposób i urządzenie do ułatwienia rozruchu wielocylindrowych silników spalinowych. Udzielono 30. 10. 1925.
3345. Aktiengesellschaft für Tiefbohrtechnik u. Maschinenbau vormals Trauzl & Co. (Wiedeń, Austria). Urządzenie rozruchowe dwu — lub wielocylindrowych silników spalinowych. Udzielono 2 11. 1926.
3232. Grezer Waggon — und Maschinen — Fabriks — Actiengesellschaft, vormals Joh. Weitzer i Emil Flatz (Graz, Austria). Urządzenie do smarowania wałów korbowych silników spalinowych. Udzielono 17. 10. 1925.
3253. J. & C. G. Bolinders Mekaniska Verkstads Aktiebolag (Stockholm Szwecja). Urządzenie do wtryskiwania paliwa do silników spalinowych. Udzielono 20. 10. 1925.
3379. Aktiengesellschaft für Tiefbohrtechnik u. Maschinenbau vormals Trauzl & Co. (Wiedeń, Austria). Silnik spalinowy powolnego spalania, pracujący ze zmieniającą się w szerokich granicach ilością obrotów. Udzielono 6. 11. 1925.
3341. Aktiengesellschaft für Tiefbohrtechnik u. Maschinenbau vormals Trauzl & Co. (Wiedeń, Austria). Urządzenie do doprowadzenia paliwa do silników spalinowych za pomocą pompy palinowej i zbiornika paliwa, będącego pod ciśnieniem. Udzielono 31. 10. 1925.
3294. Scintilla (Solithurn, Szwajcaria). Połączenie przestawialnego przerywacza ze skrzynką magnetoelektrycznego aparatu zapłonowego silników spalinowych. Udzielono 24. 10. 1923.
3292. Alexandre Lamblin (Paryż, Francja). Chłodnica do silników balonowych i innych. Udzielono 24. 10. 1925.
3316. Christian Lorenzen (Berlin, Neukölln, Niemcy). Turbina gazowa. Udzielono 27. 10. 1925.
3384. Middleton Smith Gill (San Francisco, Kalifornia, Stany Zjednoczone Ameryki). Pierścień tłokowy. Udzielono 6. 11. 1925.
3205. Frankelit Ges. m. b. H. Erzeugung und Vertrieb von Technischen Bedarfsartikeln (Wiedeń, Austria). Materiał do uszczelniania dławic i sposób jego wyrabiania. Udzielono 14. 10. 1925.
3352. Jerzy Lewandowski (Kraków, Polska). Sprężysty pierścień uszczelniający. Udzielono 3. 11. 1925.
3369. Lubomir Tomaszewski (Warszawa, Polska). Pierścień uszczelniający. Udzielono 5. 11. 1925.
3368. Richard Fischbach (Berlin, Niemcy). Zawór suwakowy. Udzielono 5. 11. 1925.
3372. Lubomir Tomaszewski (Warszawa, Polska). Korbówód samosmarujący się. Udzielono 5. 11. 1925.
3330. Gustav Schworetzky (Esslingen, Niemcy). Nicolaus Werle (Stuttgard, Niemcy) i Clemens Graaff (Berlin, Niemcy). Gaśnica z usztywnieniem podłużnym. Udzielono 29. 10. 1925.
3335. Jean Jules Marie Antoine Eugene Szneider (Paryż, Francja). Połączenie przegubowe płatów lub płaszczyzn stabilizacyjnych ze sterami w maszynach lotniczych lub sterowcach. Udzielono 31. 10. 1925.
3274. Societe des Bateaux Glisseurs „de Lambert” (Nanterre, Francja). Hydroplan. Udzielono 22. 10. 1925.

NOWE KSIĄŻKI

E. v. Falkenhayn gen. piech. Niemieckie Naczelne Dowództwo w latach 1914—1916. Z niemieckiego przetłumaczył dr. B. Nerwin mjr. Warszawa 1926. Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy. Cena 5,50 zł.

Ostatnio wydana przez b. szefa Sztabu Generalnego i jednocześnie ministra wojny Rzeszy tyczy się najważniejszych wydarzeń dwóch pierwszych lat wojny światowej. Dla nas jest ona szczególnie ciekawa ze względu na to, że autor omawia również walki prowadzone na terenie Polski, oraz stosunek naczelnych władz państw centralnych do sprawy polskiej, której poświęca osobny rozdział p. t.: „Oswobodzenie Polski“, przez co daje wyraz swym niechętnym poglądom w stosunku do stworzenia niezależnego państwa polskiego, jako utrudniającego zbliżenie się Rosji do Niemiec, oraz jako wytwarzającego niebezpieczną irredentę pod bokiem zaboru pruskiego.

Na uwagę zasługują również powody walki polsko-niemieckiej podane przez Kanclerza Rzeszy (sierpień 1915 r. - strona 132).

Wstępujcie do Cywilnej Szkoły Pilotów

ŚNIEG TATRZAŃSKI
NAJLEPSZY KREM **NAJLEPSZE MYDŁO**
 DO NABYCIA w APTEKACH - DROGERIACH i PERFUMERIACH

BONBONS DE VARSOVIE

Poznań, Pl. Wolności 17 - Tel. 1517

A 136 poleca zawsze świeże

Cukry i Czekolady - Wykwintne bonbonierki.

LIKIERY
WYPALANKI WINNE

J. Glinka - Poznań
FABRYKA WÓDEK I SKŁAD WIN

Roczna produkcja ca 550.000 ltr.

W. St. Hedinger

Inżynierowie

FABRYKA OGRZEWAŃ
I URZĄDZEŃ SANITARN.

POZNAŃ

Telef. 2068 2071 św. Marcin nr. 26

wykonuje:

Centralne ogrzewania — Ciepłą wodę centralną — Wodociągi — Odpływy — Kanalizacje — Sale operacyjne — Kuchnie masowe
 Pralnie mechaniczne

GANZ ZAKŁ. ELEKTR. I MECH. W POLSCE
 ODDZIAŁ: A 173
 Poznań, św. Marcin 88.
 SP. AKC. TEL. 14-13.

KOMPLETNE URZĄDZENIA:

Cegielni, papierni i młynów (specjalność postawy walcowe). Motory i aparaty elektryczne. Motory spalinowe (Diesel'a), turbogeneratory, turbiny wodne i t. p.

Budowa centrali elektrycznych.

KLISZE
 DRUKARSKIE WSZELKIEGO
 RODZAJU WYKONUJE
CHEMIGRAFJA

POZNAŃ
 PASAŻ APOLLO - TEL. 30 46

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

POZNAŃSKO-WARSZAWSKI BANK UBEZPIECZEŃ

SPÓŁKA AKCYJNA

W POZNANIU

założony przez Bank Związku Spółek Zarobkowych

ubezpiecza

Lotników od następstw nieszczęśliwych wypadków,
Samoloty od uszkodzenia oraz od prawnocywilnej odpowiedzialności.

Wszelkich informacji co do premji jak i warunków
udziela bezpłatnie Dyrekcja w Poznaniu, Kantaka 2-5.

A. 176

LAKIERY, FARBY OLEJNE, POKOSTY WSZELKIEGO
RODZAJU, MYDŁA TECHNICZNE, PROSZKI DO PRA-
— NIA, MYDŁA TOALETOWE I RDZENIOWE —

POLECA:

WIELKOPOLSKA WYTWORNIA CHEMICZNA

TOW. AKC.

P O Z N A Ń.

A 172

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

Sprzedaż 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. 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 w: 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

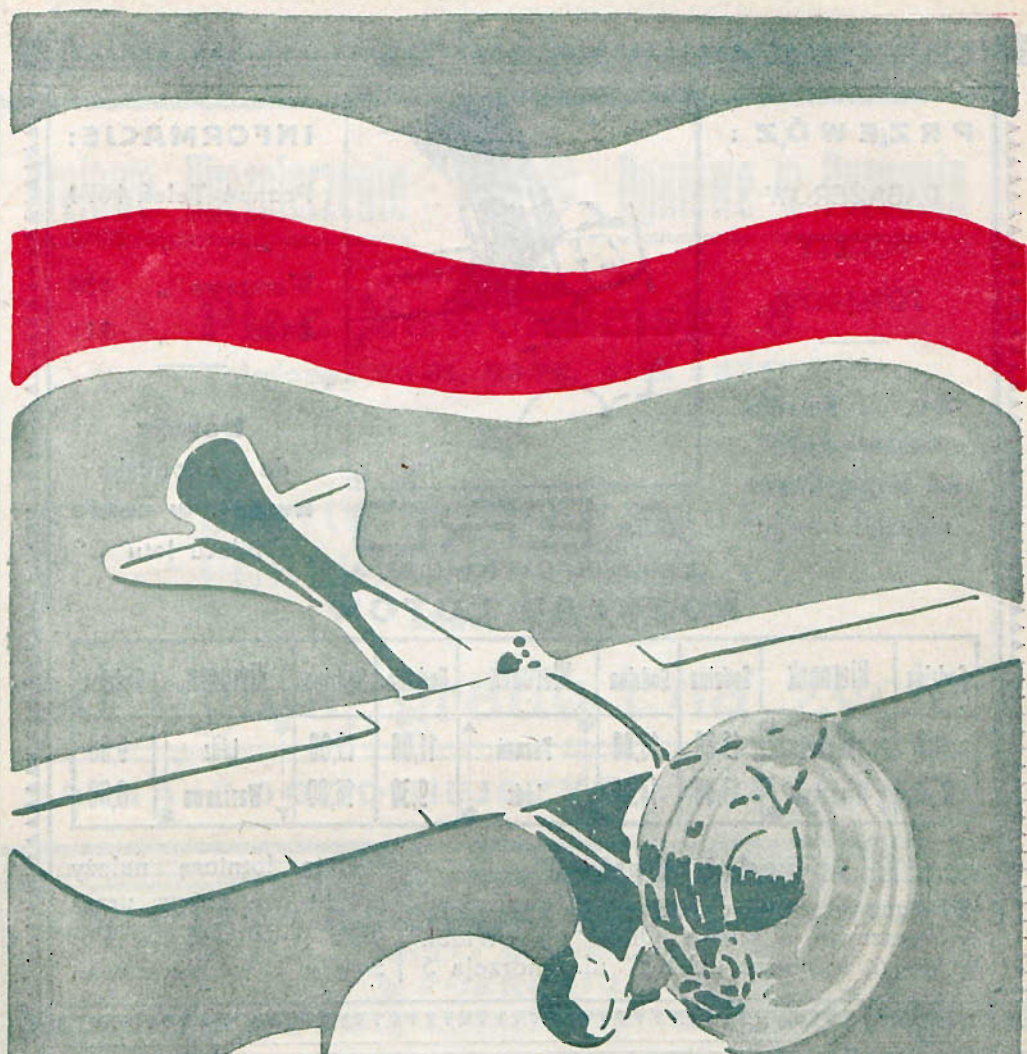
V. KRAKÓW — WIEDEŃ

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 nadaje się w Urzędach Pocztów. (istnieją specj. znaczki poczty lotn.)
Komunikacja na przestrzeni Lwów — Kraków wstrzymana jest aż do odwołania!



S.P.A.

„SAMOLOT“
POZNAŃ-ŁAWICA
TEL. 65-27.