

LOTNIK



ORGAN
 ZWIĄZKU LOTNIKÓW
 POLSKICH

Właściciel: Kasa Wiejska Polkowicka

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



Wawrzyniak, inż. Wł. Zalewski.

Szef Administracji: Stanisław Masłowski. Redaktor odpowiesz.:
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.

OGŁOSZENIA • ZWIĄZKU • LOTNIKÓW • POLSKICH.

Nr. 9 (48)

Sobota, 27 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.

Zagadnienie programowości pracy w lotnictwie.

Pod powyższym tytułem ogłosił inż. Pietraszek w Nr. 46 Lotnika artykuł, gdzie między innymi czytam dosłownie str. 103 „Żeby uniknąć stworzenia jednostek przemysłowych o bardzo małym charakterze prawdziwego przemysłu i żeby uniknąć wyłącznie pracowania za rządowe zaliczki, należy śmiało stwierdzić, że powstanie tej dziedziny bez kapitału obcego jest niemożliwym. Dlatego też nie należy się obawiać, lecz odwrotnie należy obcy kapitał przyciągnąć, choćby w ramach całych 100%, gdyż posiadanie wyłącznie kapitału obcego stanowczo obniży wszelkie koszty generalne. Następnie da dobrą produkcję z dobrą organizacją wewnętrzną i co najważniejsze wyszkoli szerokie zastępy naszych robotników“.

Z powyższym twierdzeniem nie zgadzam się absolutnie. To że widzieliśmy w Polsce fabryki, które powstały wyłącznie za zaliczki rządowe, lub co gorsza używały je na inne cele nie dowodzi, że wogóle inaczej fabryki w Polsce powstawać nie mogą.

Stworzyliśmy polskim kapitałem Bank Polski, istnieje cały szereg gotowych placówek o kapitale wyłącznie polskim, a nawet w lotnictwie pozwolę sobie wymienić n. p. Samolot, wytwórnię, o której z całą pewnością wiem, że powstała nie za zaliczki rządowe i absolutnie bez udziału obcego kapitału.

Naturalnie musimy się wiele jeszcze uczyć i nauczyć, dotyczy to zarówno i inżyniera i robotnika. Zawsze to dobitnie podkreślam. Ale studja należy o ile możności przeprowadzać zagranicą, w czasie na to przeznaczonym, a nie na własnej skórze pod ciężarami obcego kapitału. Doprawdy dziwnem jest, że wystarczy, aby byle popychało zagraniczne zaimportować do Polski, jakiegoś mizernego majsterczynę z dużą buzią, a natychmiast ogłaszają go za znakomitość i opłacają na wagę złota, bo pochodzi z Londynu, Paryża, Berlina etc., bo jest to cudzoziemiec. I jeżeli chodzi o lotnictwo to zdaje się, że żadna z tych importowanych wielkości nie usprawiedliwiła dotychczas

zdania, że tylko obcy dadzą nam racjonalną produkcję, dobrą organizację wewnętrzną i wyszkolą robotnika. I znowu choćbym miał się narazić na zarzut, że każda liszka swój ogon chwali, muszę podkreślić, że na placówce w której pracuję t. j. w Samolocie mamy bardzo racjonalną i doskonałą organizację, co zostało oficjalnie zresztą stwierdzone, a robotnika i personel pomocniczy wykształciliśmy z surowego często materiału w sposób bardzo szybki i bardzo dobry. I tu znów obeszło się — o dziwo — bez pomocy obcej, bez pomocy zagranicznej. Inna rzecz, że może się zdarzyć konieczność sprowadzenia instruktorów z zagranicy; jest to często wskazane, ale pod warunkiem, że będzie to personel nie kierowniczy i że pomoc ta ograniczy się do okresu kilku miesięcy najwyżej.

A teraz sprawa najważniejsza: ów 100% kapitał zagraniczny, którego rzekomo nie należy się obawiać. Odwaga ta przypomina mi odwagę samobójcy skaczącego z 4 piętra na bruk uliczny.

Jeżeli chodzi o programowość lotnictwa polskiego to pozwolę sobie rzucić takie hasło:

Z własnych surowców i półfabrykatów, w polskich czysto fabrykach, za polski kapitał budowane samoloty, przez polski wyłącznie obsługiwane personel.

Nie chciałbym być posądzony o hyperpartjotyzm, ale zdaje mi się, że tylko tak postawiona sprawa zapewni nam samowystarczalną obronę lotniczą, a tu zdaje się tkwi jądro zagrożenia.

Przemysł lotniczy musi również ostrożnie patrzeć na obcy kapitał, jak rząd na obce pożyczki. Nie można dopuścić, aby, jak się jakiś poseł wyraził: „miał ten kapitał charakter parszywy“. A na pewno to będzie jeżeli przyjdzie z udziałem 100%. Bo wtedy:

1. Kapitał wypracowany przez polskiego inżyniera i robotnika nie zostanie w kraju i w rękach polskich, a zostanie wywieziony. Spadniemy do roli białych murzynów nie mających nawet tej marnej satysfakcji, że plantator jest tej samej rasy.

2. Obcy kapitał będzie forsował obce surowce i półfabrykaty.

3. Obcy kapitał narzuci swój cały personel kierowniczy, i średni, i nigdy nie pozwoli na jego zmianę. Zamiast nauki będziemy mieli knut obcego kapitału.

4. Obcy kapitał może przy pewnej konjunkturze politycznej, sabotować i zniekształcić zamierzenia naszego rządu w dziedzinie polityki lotniczej, istnieje zatem tu widmo niewoli.

5. Gorzej, bo w pewnych wypadkach mogą powstać gniazda afer szpiegowskich i tym podobnych brzydkich rzeczy.

6. Obcy kapitał wywrze wpływ przemożny na obsadę personalną przyszłego podsekretarjatu lotnictwa od najwyższych stanowisk począwszy w duchu interesów nie zawsze zgodnych z interesem naszym. O potęgę politycznej kapitału nikt chyba dziś nie wątpi.

Zdaje się, że dość na dzisiaj. Należy być wdzięcznym inż. Pietraszkowi, że te ważne sprawy poruszył. Muszą one być wszechstronnie oświetlane i przedyskutowane. Sądzę, że inż. Pietraszek nie weźmie mi za złe, że się w kilku punktach nie zgadzam na jego poglądy i może powróciwszy do tej kwestji i oświetliwszy ją raz jeszcze ze swego punktu widzenia, zechce raz poruszoną dyskusję ożywić.

Inż. G. Mokrzycki.

Latawce. 3)

(Ciąg dalszy).

Fotografia latawcowa.

Potrzeba dokładnego wywiadu pozycji nieprzyjacielskich zmusiła dowództwa mniejszych oddziałów do szerokiego zastosowania aparatu fotograficznego.

Podczas gdy zdjęcia z płatowca przynosiły nadzwyczajne korzyści sztabom większych jednostek bojowych, dowództwa pułków otrzymywały fotografie w postaci gotowych map, na których czasami nie było można rozróżnić potrzebnych detali.

Chcąc wypełnić właśnie tę lukę, w czasie wojny światowej na froncie rosyjsko-niemieckim zastosowano aparaty fotograficzne, podnoszone przy pomocy latawców.

Już pierwsze próby dały wyniki nadzwyczajne.

Po dłuższych i dokładnych próbach D-wo 5-tej armii postanowiło wprowadzić oddziały latawcowe w możliwie większej ilości. Niżej podana instrukcja używania podobnego oddziału sporządzona jest na podstawie dłuższych doświadczeń.

1. Skład oddziału.

a) Część materiałna.

1. Winda ręczna na małych kółkach z liną stalową 1500 metrów. Grubość $1\frac{1}{2}$ mm.
2. 8 latawców „Roloplan“ lub „U. B“
3. Automatyczny aparat fotograficzny na 20—25 klisz, ze specjalną blachą do zawieszenia (fotografia na str. 132).
4. Ruchome laboratorium z odpowiednim zapasem chemikalji.

Obsługa. 1 oficer, 1 fotograf, 2 sierżantów, 6 szeregowców przy windzie i 9 szeregowych (1 starszy) dla zapuszczania latawców. — Oddziałek ten może być wydzielony w specjalną grupę wywiadowczą.

Badanie terenu.

Dla wykonania zdjęć dużego odcinka frontowego niezbędne jest:

1. Wybór terenu do zapuszczania latawców, zabezpieczonego przed bezpośrednią obserwacją przeciwnika; długość jego powinna wynosić w kierunku wiatru od 200—300 metrów
2. Dokładne zbadanie miejscowości wzdłuż swoich pozycji (rowów strzeleckich). Oznaczenie (dobrze zabezpieczonych) linii ruchu oddziału z liną.
3. Oznaczenie miejsca opuszczenia i podejścia do niego.

Warunki meteorologiczne.

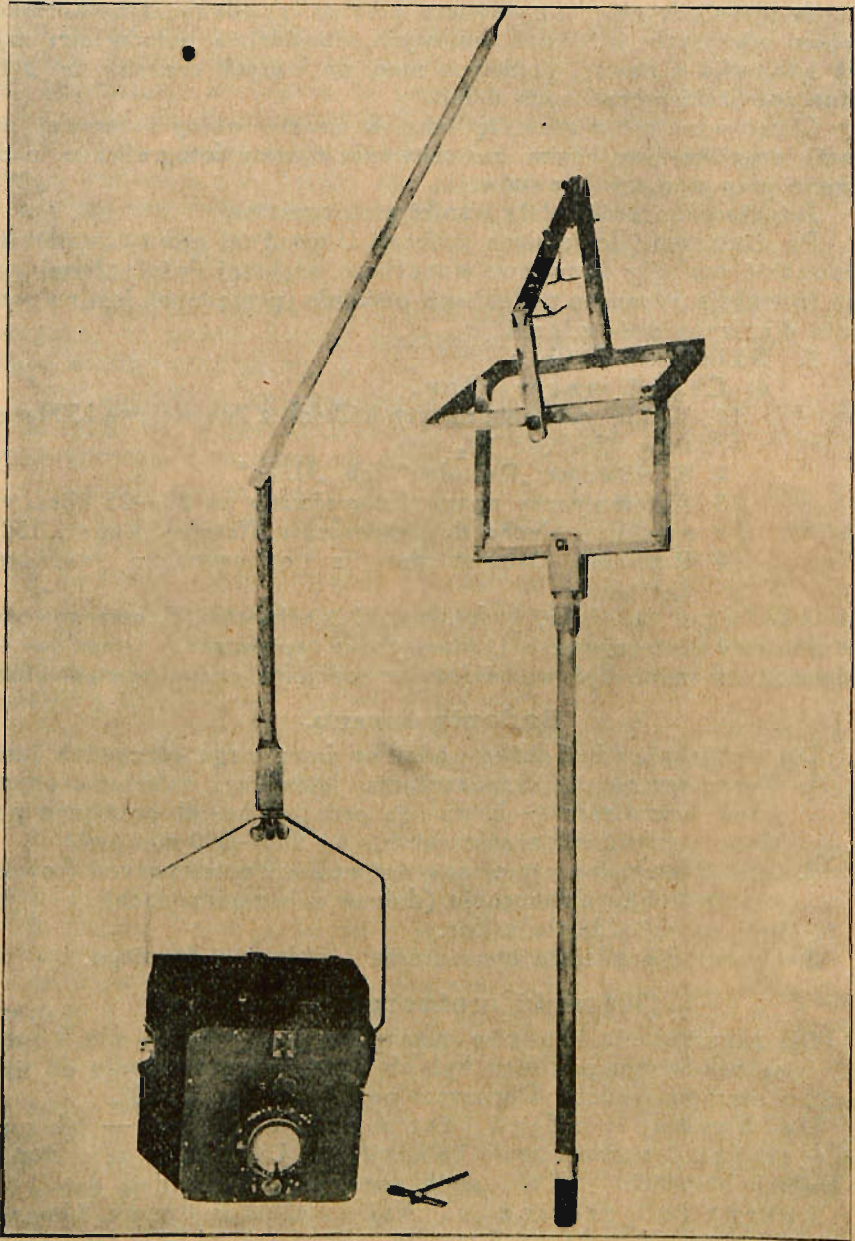
Dla zapuszczania latawców niezbędny jest wiatr o sile 9 metr. sek. Kierunek wiatru powinien być obowiązkowo prostopadły do linii pozycji nieprzyjacielskich. Dopuszczalne odchylenie: do 60° .

Dokonywanie zdjęć jest możliwe zimą — jak przy słońcu, tak i przy zachmurzeniu całkowitem. Latem — przy słońcu lub białych obłokach. W dni pochmurne zdjęcia nie dają detali.

Aparat fotograficzny. Najlepszy automatyczny, filmowy, na 20—25 klisz. Zdjęcia co 3 minuty. Początek zdjęć można regulować od momenta podnoszenia latawców do 1 godziny. Odstęp między dwoma zdjęciami — 3 minuty.

Zapuszczanie latawców i środki zapobiegawcze od ognia przeciwnika.

Na rozwiniętej linie, na przestrzeni 20—30 mtr. jeden od drugiego umocowujemy specjalne kołki, do których przyczepiamy latawce na dodatkowych linach (system równoległy).



Automatyczny aparat fotograficzny do zdjęć z latawca wraz z blachą do zawieszania.

Długość tych linek powinna być o 5 metrów mniejsza od przestrzeni między-latawcowej.

Latawce umocowane do liny głównej są na ziemi, przytem obok każdego, obsługa musi mieć schronisko prowizoryczne od szrapneli.

Na komendę: „pierwszy puszczaj” spuszczaamy jeden latawiec, a po nim inne. Ilość latawców obliczamy zależnie od siły wiatru w ten sposób, aby naprężenie liny głównej wynosiło nie więcej, jak 30—40 kg.

Po zapuszczeniu latawców wypuszcza się z windy linę do miejsca umieszczenia aparatu fotograficznego i po przyłączeniu aparatu, wypuszczamy dalej.

Cała lina jest podzielona na 3 części złączone ze sobą haczykami w kształcie ósemki. Pierwsza część ma długości 600 mtr., druga 600 mtr. i trzecia 300 mtr. Razem 1500 mtr.

W zależności od głębokości wywiadu, zaczepiamy do odpowiedniego haczyka 3 cugle, które obsługuje od 3 do 5 ludzi. Cały zespół odłączamy od windy i prowadzimy w kierunku pozycji.

Zdjęcia. Ponieważ obsługa prowadzi latawce z za osłon naturalnych lub rowów strzeleckich, sama nie widzi pozycji przeciwnika.

Dlatego ludzie wolni od obsługi, tworzą oddział sygnalizacyjny, zaopatrzone w specjalne chorągiewki kolorowe, niebieskie i czerwone, przy pomocy których wskazują na położenie aparatu fotograficznego nad pozycjami przeciwnika.

Tymczasem obsługa windy odprowadza ją na miejsce wylądowania i wszystko przygotowuje do tej czynności.

Zniżanie. Po przejściu oznaczonej drogi, podprowadzamy cały zespół do przygotowanej windy i podciągamy latawce. Zmieniwszy kasetę z kliszami, możemy prowadzić fotografowanie w dalszym ciągu

Dziennie możemy zrobić przeciętnie 60 zdjęć wzdłuż frontu 9—12 km.

Cały proceder zapuszczania latawców, fotografowania i zniżenia zajmuje około 2 godzin.

Inż. M. Bohatyrew.

(Ciąg dalszy nastąpi.)

Konfiskata samolotów w Czechosłowacji.

Konfiskata dwóch samolotów polskich, które, lecąc do Wiednia, zmuszone były z powodu warunków atmosferycznych do lądowania na terenie Czechosłowacji, jest bezprzykładnym aktem gwałtu dokonany na nas przez naszych „sprzymierzeńców“.

Przypomnijmy sobie, jak ubiegłego roku opinia publiczna całego świata oburzona była z powodu konfiskaty samolotów francuskich, przełatających nad terytorjum niemieckiem i porównajmy oba zdarzenia

Niemcy nie przystąpili do konwencji lotniczej zawartej po Traktacie Wersalskim w r. 1919. Mając ograczone swe lotnictwo rygorami Traktatu Wersalskiego nie mieli obowiązku ani powodu do robienia grzeczności Francuzom, a przeciwnie, czyniąc im trudności w przelocie przez swoje przestworza, chcieli wyrzucić presję o zmianę paragrafów, dotyczących ograniczeń lotnictwa z Traktatu Wersalskiego.

Czecho-Słowacja — nasza sojuszniczka — w r. 1919 podpisała razem z nami międzynarodową konwencję lotniczą, która między in-

nemi omawia sprawę wolnego przelotu samolotów państw konwencyą związanych.

Czesi, podpisawszy tę konwencyę, nie robili trudności przy przelocie naszych samolotów, bo im tego robić nie wypadalo i przeciwnie, pozornie udzielali swego poparcia. W bieżącym miesiacu, skoro nasi „sojusznicy“ przybiecali poparcie dla naszego kandydata do Ligi Narodów, sytuacja zmieniła się zasadniczo. Chcą oni zapewne obecnie za przyrzeczone nam poparcie wykorzystywać nas na każdym kroku i pierwszym tego objawem, to gwałt nad naszymi samolotami, by zmusić nas do koncesji lotniczych. A w jakich warunkach konfiskata została dokonana? Samoloty, lądowały z powodu złych warunków atmosferycznych — Konwencya Międzynarodowa nakazuje w takich wypadkach udzielanie samolotom tranzytowym takiej samej pomocy jak dla samolotów własnych, a więc władze wojskowe i polityczne czeskie o niczem słyszeć nie chcą — jest jednak władza celna. Konfiskuje samoloty i nakłada kary, bo samolot i załadowane w nim towary sprowadzono do Czech bez cła (!!!) Samoloty i towary, które szły z Polski do Austrii lub z powrotem.

Konfiskaty obecne naszych samolotów przez Czechów powinny znaleść oddźwięk w Lidze Narodów, perfidja zaś, z jaką władze czeskie konfiskatę tę przeprowadziły, powinna otworzyć nam oczy na przyjaźń i życzliwość naszych zachodnich sąsiadów.

Nie wątpimy, że Rząd nasz znajdzie dosyć energii, by uzyskać satysfakcyę od Czechów za obecne bezprawie i zabezpieczy polskiemu Towarzystwu odszkodowanie za poważne szkody i straty moralne i materialne, jakie z powodu uwięzienia przez Czechów swych samolotów i pilotów ponosi.

Kapitan — pilot Antoni Wroniecki członek Rady Nadzorczej.



Urodził się dnia 13. czerwca 1895 r. w Poznaniu. Z chwilą rozpoczęcia działań wojennych wstępuje jako jednoroczny do 5. bataljonu taborów w Poznaniu. W roku 1915 kończy szkołę oficerską i jako podchorąży zostaje przydzielony na własną prośbę do wojsk lotniczych. Szkołę lotniczą ukończył w Lipsku (Deutsche Flugzeug-Werke) Po ukończeniu zostaje instruktorem w Cottbus i z początkiem 1917 roku szefem pilotem w szkole obserwatorów w Królewcu. Po przeniesieniu na front zachodni zostaje mianowany podporucznikiem wojsk lotniczych w eskadrze wywiadowczej. W tej eskadrze, a później w eskadrze myśliwskiej bierze czynny udział we wszystkich walkach na froncie od Verdunu do wzgórz Champanji. 14. kwietnia 1918 r. na samolocie myśliwskim udaje się do Francji, gdzie wstępuje natychmiast do tworzącej się armji polskiej. We Francji ukończył z grupą starszych

pilotów polskich szkołę myśliwską w Pau (Pyreneje) i Avord. Przydzielony do eskadry francuskiej, przed wyjazdem do Polski (w czerwcu 1919 r.) zostaje przeniesiony do Misji Zakupów w Paryżu na stanowisko referenta lotniczego. W styczniu 1920 r. wraca do kraju; organizuje w Poznaniu (Ławicy) szkołę mechaników; poczem obejmuje dowództwo Wyższej Szkoły Lotniczej, którą dowodzi do chwili przeniesienia teje do Grudziądza. Wyznaczony dowódcą eskadry, wyjeżdża w 1924 roku na 8 miesięczne studia do podsekretarjatu lotniczego we Francji. W marcu 1925 roku obejmuje stanowisko naczelnego Dyrektora Sp. A. „Aero“. W Związku Lotników Polskich piastuje godność członka Rady Nadzorczej drugi raz.

Major. obs. Andrzej Płachta członek Rady Nadz.



Urodził się 28. XI. 92. w Tonji pow. Ostrzeszów. W lutym 1917 r. wstąpił do szkoły strzelców lotniczych w Wrocławiu, w kwietniu tegoż roku przenosi się do Poznania. We wrześniu jako strzelec lotniczy udaje się na front zachodni, gdzie pozostaje do roku 1918, poczem zwalnia się z armji. 16. stycznia zgłasza się do stacji lotniczej w Ławicy, a w marcu zostaje przydzielony do I eskadry Wielkopolskiej i wychodzi z nią na front pod Lwów. Od czerwca pełni obowiązki adjutanta stacji. W październiku obejmuje stanowisko komendanta stacji w Ławicy.

W czasie wojny bolszewickiej, w styczniu przydzielony do tej samej eskadry, udaje się na front. W lipcu zostaje dowódcą Ruchomego Parku Lotniczego w Grudziądzu.

Od lutego 21. r. dowodzi eskarą 16 następnie 10. Z początkim 22 r. przesunięty zostaje na stanowisko komendanta kadry przy 3. p. lotn. Od października 24. r. dowodzi Oddziałem Służby Lotnictwa w Poznaniu.

Odnznaczony orderem „Virtuti Militari“ i krzyżem Walecznych W Związku Lotników Polskich jest członkiem Rady Nadzorczej po raz trzeci.

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

Inż.-pilot Michał Bohatyrew, członek Rady Nadzorczej.



Urodził się w roku 1887 w Wilnie. Karjerę lotniczą rozpoczął w r. 1908 w wojskach aeronautycznych następnie lotniczych. W r. 1910 w Petersburgu wystawił pierwszy płatowiec własnej konstrukcji. Przyjmował przez dłuższy czas czynny udział w pracach aero i automobilklubów. Zajmował stanowiska kierownika szkół mechaników i aerofotograficznej, a także wielkich warsztatów, obsługujących cały zachodni front rosyjski i t. p. Posiada liczne odznaczenia bojowe z wojny światowej. W r. 1913 wykładał taktykę floty powietrznej dla oficerów Sztabu Generalnego. Od r. 1918 pracuje w przemyśle polskim. Od dwóch lat zajmuje stanowisko kierownika wyszkolenia technicznego i rozbudowy fabryki w firmie Samolot Sp. Akc. w Poznaniu. Jest członkiem w Zarządzie L. O. P. P. Komitetu Mlejskiego w Poznaniu i wogóle przyjmuje czynny udział w pracach

Na marginesie kwestji szkolnej.

Pałaca potrzeba uregulowania kwestji szkolenia rezerw jak personelu latającego, tak i obsługującego wywołała ostatnimi czasy obszerną, ustną dyskusję, nie tylko w sferach fachowych, ale i w L. O. P. P..

Poglądy wyrażone na tę kwestję, jednak do dziś dnia nie miały charakteru poważnego ujęcia i zrozumienia sprawy. Punktem wyjścia były postulaty raczej natury finansowej, lub ambicji osobistych, niż ideowej i rzeczowej.

Stara maksyma, iż „organizacja nie cierpi improwizacji“ szczególnie ma miejsce w danym wypadku. Musimy mieć dokładnie opracowany plan, obliczony na dłuższą metę, szczegółowo przedyskutowany przez szersze masy zainteresowanych kół fachowych i ujęte w karby ustawodawstwa państwowego. Wtedy tylko powiemy, iż rzeczywiście posiadamy szkolnictwo lotnicze. W danym wypadku mamy na uwadze, jak już wyżej wzmiankowałem, wyłącznie szkoły cywilne.

Nie poruszam tu tak samo zagadnienia szkolenia personelu technicznego średniego i wyższego dla przemysłu. To wchodzi w kompetencje odnośnych organów państwowych i zdaniem naszym w chwili obecnej rozstrzygnięte jest w sposób zadawalający i racjonalny.

Chcemy natomiast wywołać dyskusję o szeregu zagadnień podstawowych i na zasadzie ich wyników zdać sobie sprawę z poglądów sfer zainteresowanych.

Zadania te obejmują następujące kwestje:

1. podstawowe warunki niezbędne dla racjonalnego tworzenia i funkcjonowania szkół,
2. system i metody szkolenia,
3. wymagania, jakim powinien odpowiadać kandydat do cywilnej szkoły pilotów,
4. wymagania, jakim powinien odpowiadać kandydat do szkoły mechaników,
5. wzajemny stosunek ucznia pilota do ucznia mechanika i warunki ich współpracy itd.

Ostatniemi czasy w prasie codziennej stale czytamy notatki o szczytnych zamiarach tej lub innej grupy utworzenia szkoły pilotów lub mechaników. Co najdziwniejsze, że ogłaszając komunikat o tak poważnej kwestji nie zastanawiają się wcale nad realnymi warunkami egzystencji szkoły. W czasach starożytnych w ten sam sposób robione były armaty: „brano puste miejsce i oblewano żelazem“. Myślimy, że według tego przepisu szkoła mechaników lub pilotów powstać i egzystować nie może. Pora skończyć z blagierstwem i nieuctwem. Sprawa zbyt poważna i święta żeby brać się do niej po żakowsku. „Lotnik“ będzie stale stał na straży tak ważnego dla Państwa zagadnienia i każda jasna myśl, każdy zdrowy odruch znajdą w nim oddźwięk i poparcie.

* *

❖ K R O N I K A ❖

POLSKA.

Bezprawia czeskie. Przed kilkoma dniami doniosły dzienniki o bezprawnej konfiskacie samolotu komunikacyjnego, kursującego na linii Kraków - Wiedeń, który z powodu złych warunków atmosferycznych lądował przymusowo na terytorjum czecho-słowackiem.

Dowiadujemy się ostatnio, że dnia 12. b.m drugi samolot polski P-PALP w okolicy Studnice został zatrzymany przez władze czeskie, pilot zaś, Włodzimierz Klisz zaaresztowany i obłożony karą 10 000 Kc.

Rząd nasz założył protest przez Poselstwo w Pradze.

Fakt jednak pozostał niezmieniony i oba samoloty więzione są w dalszym ciągu przez Czechów.

Nie wątpliwy, iż nasze Ministerstwo Spraw Zagranicznych znajdzie dosyć energii, by z jednej strony niezwłocznie wydestać zatrzymane samoloty, z drugiej zaś, by uzyskać od Czechów satysfakcję za poniesione koszty i straty.

Z wytwórni płatowców w Białej-Podlaskiej. Dnia 18 lutego odbyło się uroczyste poświęcenie fabryki samolotów w Białej - Podlaskiej, będącej już w pełnym biegu. Imieniem prasy lotniczej przemówił redaktor Lotu Polskiego ppułk. J. Grzędziński.

Treść przemówienia w skróceniu podajemy. „Mówiąc o znaczeniu fabryki lotniczej nie zwrócono tu może uwagi na pewną stronę tej sprawy. W rozwoju lotnictwa ogromną rolę odgrywa lotnicze uświadczenie kraju nad którem pracują organizacje lotnicze i w pierwszym rzędzie lotnicza prasa.

Od stopnia tego uświadczenia zależą warunki rozwoju lotnictwa w szczególności zaś jego przemysłowych placówek.

W imieniu prasy lotniczej wnoszę toast na część Podlaskiej Wytwórni, której praca odegra i w dziedzinie dalszego społecznego uświadczenia kraju niewątpliwie wybitną rolę“.

BULGARJA

Czy to nie interes ? Bułgarja zakupiła 50. samolotów w Czechosłowacji płacąc za nie 565 ton tytoniu. Widzimy dobitnie jak dobrze opłaciła się rządowi czeskiemu polityka maksymalnego popierania tak lotnictwa cywilnego, jak i przemysłu lotniczego. Czesi dostają tytoń i to jeden z najlepszych, za wybudowane u siebie płatowce.

FRANCJA.

X. Salon Lotniczy. W listopadzie i w grudniu odbędzie się w Paryżu X. Międzynarodowy Salon Lotniczy, który ma być podobno wspaniale przygotowany.

GRECJA.

Grecja kupuje płatowce. Nowo utworzony Komitet Obrony Powietrznej zbiera składki przy olbrzymim udziale amerykańskiej kolonji greckiej na zakupienie tysiąca płatowców. Podobno na cel powyższy zebrano już około miliard drachm.

JUGOSŁAWIA.

Żegluga Powietrzna państwa S. H. S. Wojskowa żegluga powietrzna królestwa S. H. S. składa się z 4 pułków lotniczych, po 5 eskadr. Obsadę żeglugi powietrznej stanowią 1 generał, 16 oficerów starszych, 72 oficerów młodszych, 1,264 szeregowych i 272 aparatów. Samoloty są następujących typów: 8 Devotine D-C z silnikami 300 MK. Hispano-Suiza, 140 Breguet 14 B-2 z silnikami 300 MK. Renault i 52 starszych aparatów różnego typu

Osobiste.

Przeniesienia. Kpt. Brzozowski Kazimierz z 1. pułku lotn. do Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

Kpt. Buchard Marjan z Oddziału Służby Lotniczej w Poznaniu do Szkoły Pilotów w Bydgoszczy.

Por. Kundegórski Jan z Oddziału Służby Lotniczej w Poznaniu do Szkoły Pilotów w Bydgoszczy.

Podpułk. Kryński Stefan z Centralnych Zakładów Lotniczych do 1. pułku lotniczego.

Por. Honowski Wacław z 4. pułku lotniczego do 11. pułku lotniczego myśliwskiego.

Por. Skarzyński Stanisław 73. pp. do 1. pułku lotniczego.

Do rezerwy. Na własną prośbę przeniósł się por. Buttow-Andrzejkowicz Tadeusz z 1. pułku lotniczego.

Zezwolenie na zawarcie małżeństwa z p. Janiną Lissówną uzyskał plut. zaw. Marciniak z 11. myśl. p. lotn.



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 załatwiać wszelkie sprawy organizacyjne oraz otrzymać wszelkie informacje

Zarząd.

Odpowiedzi Redakcji.

Na wszelką korespondencję kierowaną do Redakcji, odpowiadamy w tym dziale. W wyjątkowych wypadkach Redakcja wysyła odpowiedzi listowne.

B. St. w Oszmiance. Potrzebne informacje może Pan zasięgnąć w Szkole Morskiej w Tczewie.

W. D. w Wymyślinie. II kurs w Szkole Pilotów rozpocznie się w kwietniu—maju b. r. O dniu rozpoczęcia nastąpi specjalne zawiadomienie.

Zd. w Słoninie. List WPana wraz z załącznikami otrzymaliśmy. Wyślemy odwrotnie po szczegółowym przestudjowaniu projektów.

W. B. w Miłżynie. Szczegółowe informacje w sprawie Szkoły Pilotów znajdzie Pan w Nr. 16 (szkolnym) „Lotnika” z ub. r.

W. D. w Żninnie. Adres Redakcji „Młodego Lotnika” brzmi: Warszawa, ul. Senatorska Nr. 14. „Lotu Polskiego” Warszawa—Zamek. Lokal Zarządu Głównego L. O. P. P.

M. R. we Lwowie. Adres f-k Bristol brzmi: England, Filton House, Bristol.—Ceny silnika Cherub nie znamy.

NOWE KSIĄŻKI

Inż. Gustaw Mokrzycki Teoria i budowa samolotów.

Nakładem L. O. P. P. Komitet Wojewódzki Poznań 1926.

Każdy kto pragnie zająć się cośkolwiek poważniej sprawami lotnictwa musi czuć głęboką wdzięczność w pierwszym rzędzie dla autora a w drugim rzędzie dla wydawcy. Krok Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Poznaniu zasługuje na zupełnie specjalnie wyróżnienie. Literatura polska techniczno-lotnicza była do dzisiaj prawie zerem. Po za kilkoma książeczkami i jedną poważną książką profesora Witoszyńskiego nie mieliśmy prawie nic. To też cała Polska młodzież zajmująca się lotnictwem, wszyscy lotnicy i wogóle wszyscy pracujący na wiecie lotnictwa powinni bezwzględnie zaznajomić się z tą pożyteczną książką, a zana-

jomiwszy się sami zrozumieją jak powinni dziękować inż. Mokrzyckiemu za ogrom pracy której się podjął.

Dzieło zawiera 41 arkuszy druku, 586 stron w dwóch tomach oraz wielki atlas składający się trzech części: dane cyfrowe, 22 tablice zawierające między innymi gros ważniejszych profili, używanych w lotnictwie oraz 13 przezroczy Całość podzielona jest na następujące rozdziały:

Aerodynamika, śmigła, teoria samolotu, wykresy logarytmiczne, stateczność normy materiałowe, budowa płatowców, próby statyczne, analiza obciążeń w locie, obliczenie wytrzymałości.

Stosownie do dedykacji: „Młodzieży polskiej, której przypada zaszczyt i obowiązek rozbudowania lotnictwa narodowego. pracę tę poświęca autor” — dzieło utrzymane jest w tak łatwym i dla każdego dostępnym stylu, że prawdziwie jest unikatem wśród technicznej literatury.

Nabyć można we wszystkich księgarniach w cenie 30,00 zł. Dla wojskowych, studentów, członków L. O. P. P. na spłaty miesięczne.

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

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

W. St. Hedinger

Inżynierowie

**FABRYKA OGRZEWAŃ
i URZĄDZEN SANITARN.**

POZNAŃ

Telef. 2068 2071 św. Marcin nr. 26

wykonuje:

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

M. HOFFMANN i S-KA
POZNAŃ

GÓRNA WILDA 134a. TELEF. 35-07.

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

Żwirownie: w Dębcu, Naramowicach i Krzyżownikach.

Bocznicą kolejową: HOFFMANN,
NOWAKOWSKI i SYNOWIE.

Zagórski & Tatarski

Zastępstwo wyrobów „FORD
Motor Co.” na Rzeczpospolitą Polską

Samochody luksusowe LINKOLN
Osobowe i ciężarowe FORD :: Traktatory (ciągówki i rolnicze) FORDSON

POZNAŃ

ul. Dąbrowskiego Nr. 18 i 58
Telefon 64-58 i 63-87

1 ul. Św. Marcin 38
Telefon 33-87

KONTO BANKOWE
Bank Związku Spółek Zarobkowych, Poznań

STOK PNEUMATYKOW
„MICHELI“

WARSZTATY REPERACYJNE

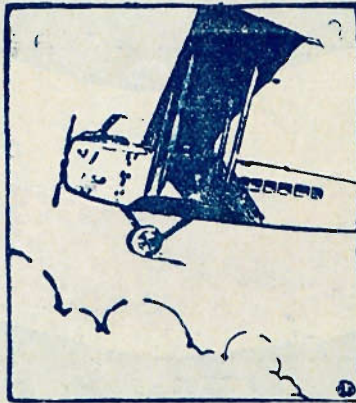
WYPOŻYCZALNIA SAMOCHODÓW
CZYNNA — DZIEŃ i NOC

A 116 WSZELKIE AKCESORJA

PRZEWÓZ :

PASAŻERÓW
 POCZTY
 TOWARÓW

Samolot kursuje
codziennie
za wyjątkiem
 niedziel 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 Staszycy) 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 — WIEDŃ

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 Pocztownych. (Istnieją specj. znaczki poczty lotn.) Komunikacja na przestrzeni Lwów — Kraków wstrzymana jest aż do odwołania!



S.P.A.

„SAMOLOT“
POZNAŃ-ŁAWICA
TEL. 65-27.