

LOTNIK



H e - 62

ORGAN
ZWIĄZKU LOTNIKÓW
POLSKICH

Handwritten text on the right margin, including "Cena 40 gr." and "Rok III."

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



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. 12 (51)

Sobota, 20 marca 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 z wskazaniem źródła.

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

B. O.

Niejednokrotnie już wspominaliśmy na łamach „Lotnika“ o konieczności ujęcia pracy w organizacjach w pewien określony program, od którego zasad nikt nie mógłby odstępować. W dzisiejszych czasach, kiedy zdobycie środków odpowiednich jest połączone z wielkimi trudnościami, wpływającymi z ogólnego zubożenia społeczeństwa, musimy więcej niż kiedykolwiek dbać o to, by nikt zebranych funduszków nie wydawał na cele niepewne, ryzykowne, lub, zapominając o żywotnych interesach, na cele błahe.

W społeczeństwie naszym tkwi, prócz wielkiej ofiarności, chęć nie poprzestania na ofiarowaniu pieniędzy, lecz ofiarowanie od razu potrzebnego sprzętu, czy też budynku. W każdym wypadku zawiązuje się komitet, który wykonuje od razu wszelkie prace, ofiarując instytucji: szpital, karetkę pogotowia, szkołę i t. p.

W lotnictwie dzieje się podobnie. Na terenie pracy wśród szerokich warstw społeczeństwa, bezsprzecznie największy i jedyny głos posiadać musi potężna organizacja Ligi Obrony Powietrznej Państwa, skupiająca wszystkich bez wyjątku obywateli. Wszelkie fundusze powinny być przelwane do jednego źródła, względnie, wobec wielkiej ilości członków, do kilku źródeł w postaci Wojewódzkich komitetów, które posiadając wśród swego Zarządu, przynajmniej z głosem doradczym, fachowców lotników polskich, którzy są zorganizowani w fachowej organizacji Związku Lotników Polskich, zajęłyby się przeznaczeniem owych funduszków.

Od Redakcji.

W numerze 21 „Lotnika“ z roku zeszłego ukazał się artykuł pt. „Szanuj zdrowie należycie“. Że zrozumianem zdaniem na str. 14 wiersz 12 mimowoli mogliśmy obrazić korpus oficerski 3 p. lotn.

Wobec tego Redakcja oświadcza, że w tem miejscu absolutnie zdanie to należy rozumieć **dostłownie**, i że ono nie dotyczy pp. oficerów z Ławicy. Za mimowolne przeoczenie Redakcja „Lotnika“ przeprasza.

Co się tymczasem dzieje? Komitety powiatowe, Kółka, wojskowi, zbierają fundusze, celem umocnienia polskiego lotnictwa i nie pytając się nikogo — fundują samolot.

Przyjrzyjmy się jaki skutek odnosi taka ofiara. Po dłuższych zmaganiach się, przy wyciskaniu grosza, zostaje zakupiony wspniały samolot, który „odmaszerowuje“ do pułku lotniczego, gdzie owe 40 000. zł — to jest koszt samolotu — lata. Polata pół roku, może miesiąc, może tydzień, a może zaraz w pierwszy dzień zamieni się w mniej lub więcej zniszczony, lub w „szmelc“. Jaki z tego zysk ma polskie lotnictwo? Podobny oddech byłby może zrozumiały w czasie wojny, gdzie o gotowe do startu samoloty bardzo chodzi. Ale, dzięki Bogu, w najbliższych miesiącach na wojnę się nie zanoszą i dlatego nad tego rodzaju ofiarnością wypada się nam zastanowić. Powiedzmy, że 10 komitetów funduje 10 samolotów za ogólną sumę 400.000 złotych. Płatowce te, w najlepszym wypadku po roku, tracą swą wartość bojową. Dlaczego? — bo przemysł lotniczy postępuje w tak szybkim tempie naprzód, że typy z roku 1924 nie wytrzymują dziś zupełnie konkurencji w zdolności bojowej. Innymi słowy 400.000 zł. złożone w początku roku, przynoszą w końcu roku zupełną stratę całej sumy.

A teraz założmy inaczej. Owe 10 komitetów oddają swoje zebrane fundusze do instancji rozdzielczej, która za pieniądze te buduje: instytut aerodynamiczny — będzie trwał lata i będą z niego korzystać polscy konstruktorzy, budujący polskie płatowce w Polsce; fabrykę silników — fabryka dostarczać będzie Polsce silników lotniczych, przez lata, będzie się rozwijać i kapitał się oprocentuje; funduje nagrody dla polskich konstruktorów za zbudowanie polskiego płatowca i polskiego silnika. — uniezależnia przez to Polskę w czasie wojny od produkcji obcej, na którą dziś jeszcze jesteśmy skazani¹⁾ wreszcie — jak proponował inżynier M. Bohatyrew w artykule swym (Lotnik Nr. 16, 1924.) stwarza Bank Lotnictwa, w którym skupiałyby się fundusze, i który finansowałby wszystkie poważne przedsięwzięcia z dziedziny lotnictwa.

Treść powyższego można bardzo łatwo skrócić. Śmiesznym staje się mecenas, który chcąc pomóc szpitalowi, który jeszcze nie jest wykończony i nie posiada okien ani drzwi, — kupuje 50 litrów jodyny.

Na rozdział funduszy organizacji tak potężnej, musi mieć wpływ organizacja fachowców, przez bezwzględne skupianie wszystkich funduszy w odpowiednich instancjach, w których fachowcy mieliby głos zapewniony.

1) tylko częściowo i to w dziedzinie wojskowej, ale i to dzięki sprężystej pracy polskich wytwórni zmieni się, o ile zrozumiemy nareszcie, że polski przemysł lotniczy należy jaknajwydatniej popierać.

Sp.ostowanie.

W artykule wstępnym numer 11-ty strona pierwsza wiersz 9 od góry zamiast słów: „że w Polsce niema ani jednego dobrego lotnika“ winno być: „że w Polsce niema ani jednego dobrego lotniska“.

W artykule „Silnik Bristol „Jupiter“ na str. 160 odwrócono klisz.

Jak zbudować szybowiec i samolot sportowy.

(ciąg dalszy.)

Errata w Nr. 11 „Lotnika“ w tymże artykule: strona 162 wiersz 6 od dołu zamiast: ładniejszym ma być: łatwiejszym.

Dla zorientowania się w tabelce, odczytajmy uważnie dane, dotyczące konstrukcji pierwszej z brzegu awionetki ANEC I. Jest to jak mówi znak J. 1. jednopłat, jednomiejscowy. Następnie oznaczone są wymiary główne tej awionetki, jej powierzchnia, ciężar całkowity i obciążenie metra kwadratowego.

Dalej spotykamy ciężary głównych grup konstrukcyjnych. Czytajmy więc: ciężar skrzydeł = 30%, opierzenia, czyli obu stateczników ze sterami wysokości i bocznym = 2,7% i kompletnego kadłuba = 14,3% ogólnego ciężaru awionetki. Razem więc ciężar konstrukcji wynosił:

$$30 + 2,7 + 14,3 = 47\%$$

Cyfrę tę mamy gotową w następnej rubryce; dalej silnik z armaturą i zbiornikami wynosi 21,4%, zaś ciężar użyteczny 31,1% ogólnego ciężaru. Wszystko razem 100%.

Zastanówmy się teraz, jakie grupy konstrukcyjne wchodzi w rachubę przy wyważeniu awionetki.

Dla lepszego zrozumienia wyobraźmy sobie, że dobrze wyważona awionetka odbywa lot, zachowując położenie poziome.

Podlega ona wtedy działaniu czterech sił, równoważących się wzajemnie. Dwie z nich leżą na jednej linii i mają kierunek poziomy: opór powietrza przeciw posuwaniu i pokonywujący go ciąg śmigła, wytworzony pracą silnika. Dwie inne mają kierunek pionowy: ciężar całkowity aparatu zgrupowany w środku ciężkości, i równoważąca go siła nośna skrzydeł skoncentrowana w środku parcia.

Jak już wiemy („Lotnik Nr. 11 str. 163 wiersze 2, 3 i 4 od dołu) dwie te siły również leżą na jednej linii pionowej, co jest warunkiem wyważenia awionetki, przyczem środek ciężkości znajduje się pod środkiem parcia. Innymi słowy, awionetka w locie tak się zachowuje, jak gdyby wisiała na środku parcia, jako punkcie przyczepu, trzymającego ją n. p. sznura.

Wyobraźmy teraz sobie, że mamy zmontować awionetkę, której wszystkie części składowe są już wykonane, i przypuśćmy, że tego płatowca nie wyważyliśmy rysunkowo. Zastanówmy się teraz jak ją zmontować, aby w locie była dobrze wyważona.

Zaczynamy od przytwierdzenia do skrzydła haka w tym punkcie, w którym jest środek parcia. Jeżeli teraz do haka przywiążemy sznur i powiesimy skrzydło u sufitu, to sznur ów będzie reprezentować siłę nośną.

Doczepimy teraz do skrzydła kadłub z opierzeniem, jednakże bez silnika, pilota, zbiorników i podwozia. Doczepiamy go tak, aby oś obrotu steru wysokości miała obliczoną poprzednio przez nas odległość od środka parcia czyli haka. Ponieważ środek ciężkości pustego kadłuba z opierzeniem znajduje się zawsze daleko za skrzydłem, więc po doczepieniu go do skrzydła, cała historia przechyli się na haku mocno ku tyłowi.

Trzeba temu zaradzić, odpowiedniem umieszczeniem pozostałych ciężarów, to znaczy: podwozia, pilota i silnika, nie wliczając w to zbiorników. Dlaczego się ich nie wlicza, zobaczymy nieco dalej.

Montujemy więc podwozie tak, aby oś kół wypadła w odległości 0,3 do 0,4 mtr. przed środkiem parcia.

Podwozie doczepione w oznaczonym miejscu, przeważy nieco kadłub ku przodowi, jednakże niezupełnie.

Co do położenia podwozia, to należy je zawsze umieścić przed linią środka parcia, a więc i środka ciężkości awjonetki. Podwozie umieszczone na tej linii lub po za nią, uniemożliwia wogóle start, powodując po ruszeniu z miejsca natychmiastowe przewrócenie się płatowca na plecy.

Podwozie umieszczone zadaleko ku przodowi, również utrudnia start; płatowiec ma wtedy ustawiczną tendencję do obrócenia się bokiem do kierunku rozbiegu, zmuszając pilota do ogromnej uwagi i energicznej pracy sterem bocznym.

Pozostało nam „przymontować“ pilota i przytwierdzić silnik.

Musimy to tak uskutecznić, aby po ustaleniu ich położenia, (pilota i silnika) kadłub znalazł się w żądanym poziomym położeniu, co świadczy, że środek ciężkości leży na linii środka parcia. Przytem pilot musi mieć dobre pole widzenia i na tyle miejsca przed sobą, aby mógł swobodnie sterować, nie składając się we czworo.

Uskuteczniamy to, ustawiając kolejno silnik i pilota w różnych miejscach kadłuba dotąd, dopóki nie nadamy temu ostatniemu poziomego położenia i dopóki pilot nie powie, że mu się wygodnie siedzi.

Pozostało umieścić zbiorniki wraz z zawartością. Gdzie je umieścić? Zbiorniki mają tą niemiłą właściwość, że ciężar ich tem bardziej się zmniejsza im dłużej lecimy, a więc im więcej silnik zużyje paliwa

Jeżelibyśmy umieścili zbiorniki n. p. na tylnym końcu kadłuba, to w miarę trwania lotu i wyczerpywania się paliwa, awjonetka stałaby się coraz bardziej ciężka na głowę.

Aby więc nie zniweczyć dobrego wyważenia awjonetki, umieścimy zbiornik w kadłubie bezpośrednio pod hakiem, czyli na linii środkow parcia i ciężkości.

Tak samo postępujemy z pasażerem, wyważając awjonetkę dwumiejscową. Na takim płatowcu lata się raz z pasażerem raz bez niego — słusznie więc możemy go zaliczyć do gatunku ciężarów zmiennych (jak zbiorniki!) i umieścić go na linii środka parcia (również jak zbiorniki!)

Przerobiliśmy więc praktycznie wyważenie awjonetki — i teraz projektując jej rzut pionowy, przeprowadzimy w podobny zupełnie sposób wyważenie rysunkowe.

W rozważaniach naszych wyosobniliśmy poniższe grupy ciężarów, które weźmiemy pod uwagę przy rysunkowym wyważaniu:

- 1) skrzydło
- 2) kadłub
- 3) podwozie
- 4) pilot
- 5) silnik
- 6) zbiorniki i paliwo
- 7) ewt. pasażer

Zabierając się teraz do wyważenia rysunkowego, musimy oznaczyć przypuszczalne ciężary wymienionych grup.

W tym celu posłużymy się tablicą ciężarów grup konstrukcyjnych — awjonetek. (Lotnik Nr. 11 str. 164 i 165).

W tablicy wyszukamy awionetkę jednomiejscową, jednopłat. o charakterystykach zbliżonych do projektowanej przez nas.

Głównie chodzi tu o pewną zgodność ciężarów całkowitych i przybliżoną jednakowość powierzchni. Pozwoli to przypuszczać, że będzie również istnieć analogja pomiędzy ciężarami grup konstrukcyjnych obu awionetek. W ten sposób nietrudno oznaczyć przypuszczalne ciężary.

(Ciąg dalszy nastąpi).

W. Korbel.

O ideały młodego lotnika.

Na kilkakrotną prośbę „Młodego Lotnika“ przesłałem do noworocznego numeru tegoż poniżej umieszczony artykuł. Wpadł on w ręce jakiegoś młodego lotnika, który zakwalifikował go do druku, a że myśl moja trafiła do młodego serca, w entuzjazmie swym kazał dać jeszcze na czele artykułu motto z Krasieńskiego:

Niech was nigdy nie zastrasza,
 Że dziś podłość górą wszędzie —
 Z wiary waszej — wola wasza
 Z woli waszej — czyn wasz będzie.

Lecz widocznie w Redakcji obok młodych lotników rządzi się stary nietyle lotnik, ile robiący w lotnictwie, (szkoda, że nie znam jego nazwiska) i widocznie uraził go ten niewinny, jak każdy czytelnik osądzi, artykuł, bo to uderz w stół...

Artykuł poszedł do kosza, skąd dopiero po dwukrotnym urgenście go wydobyłem, a ja otrzymałem list, że artykułu nie umieszczą, bo nie mieści się w ramach realnej pracy „Młodego Lotnika“ t. j. klejenia modeli i budowy szybowców, dalej mógłby być źle zrozumiany i wywołać różnicę zdań.

Wobec tego, że jestem — pochlebiam sobie — zbyt poważną jednostką w lotnictwie, niepotrzebne mi są nauki, co należy do realnej pracy młodego lotnika, a co do nieporozumień; są one wykluczone, bo zawsze świństwo i łajdactwo nazywam po imieniu. Trzeba być bardzo zresztą zdeprawowanym, aby bać się nieporozumień co do takich słów, jak praca, uczciwość, honor, koleżeństwo, które nieostrożnie w mój artykuł wsadziłem.

A Ty kochany „młody lotniku“ daruj, że nie ze swej winy, słowa moje do Ciebie kierować muszę ze starego, kochającego Cię również „Lotnika“. Gdy nasze lotnictwo oczyścimy ze śmieci, napewno dasz mi na swych łamach gościnę i pozwolisz pisać tak, jak czuję i myślę, w Twoim organie „Młodym Lotniku“.

Redakcja „Lotnika“ uważa, iż powstały incydent jest wynikiem niezrozumiałego dla nas nieporozumienia.

Pisząc „młody lotnik“ nie pismo mam na myśli, a orła młodego, rwącego się do lotu.

Ile czaru, ile poezji tkwi w każdym z tych pojedynczych słów, jaką rozpetaną, huczną radość życia daje ich złożenie w treść „młody lotnik“.

Właściwie tak naprawdę już starych „lotników“ niema; wszyscy jesteście młodzi: lotnik koło lat 40, to wyjątek.

Wyróżniając wśród lotników jeszcze młodszych, mam na myśli zarybek lotniczy, więc młodzież przeciętnie do maximum 20 roku życia, młodzież, dla której lotnictwo przedstawia coś tak niesłychanie pociągającego, że wstąpienie w kadry lotników stawia sobie za cel życia.

A skoro się ma cel w życiu, trzeba pomyśleć i o drodze, która do tego celu prowadzi. O tej waszej drodze musicie sobie jedno zapisać wielkimi, bardzo wielkimi literami, drodzy przyjaciele: musi ona być prosta, czysta i jasna.

Niestety, z olbrzymią szkodą dla lotnictwa polskiego. wśród lotników „starych“, a częściej wśród ludzi „robiących w lotnictwie“ (niezbyt czyste interesy), spotyka się typy, dla których błaga, samogwałstwo, nieuctwo i t. p. przymioty stanowią ich jedyną rację zaliczania się do podwórka naszego lotnictwa.

Widzimy, że wypaczają najpiękniejsze myśli, powstałe w mózgach świetlanych zwiastunów lotnictwa polskiego, mózgach rozpryskanych tak hojnie w jego służbie, na lotniskach kraju całego.

Widzimy, jak powstają rysy, i jak złowrogo trzeszczą zaczynają najwspanialsze budowle, wysiłkiem całego społeczeństwa wzniesione. Widzimy wreszcie, jak od pracy coraz częściej usuwają się czystszy ludzie sztandarowi naszego lotnictwa, a jak coraz więcej dochodzą do głosu różne ciemne i niewyraźne postacie.

Popatrzmy prawdzie w oczy, nazwijmy rzecz po imieniu, niema nic gorszego nad okłamywanie samego siebie.

A czy wiecie, co nas chroni mimo wszystko przed zwątpieniem, co pozwala mieć wiarę w jasną przyszłość?

To, że istnieje i wzrasta z dnia na dzień zastęp młodych lotników, którzy w niedługim czasie zajmą miejsca, dziś jeszcze niezawsze odpowiednio obsadzone, że będziemy mieli wkrótce naprawdę polskie lotnictwo, w którym spotykać będziemy prawdziwych Polaków z krwi i z wychowania, w którym będziemy mieli brawurowych lotników latających na polskich samolotach, zbudowanych przez polskich inżynierów, mających do tego tytułu niezaprzeczone prawa i z racji studjów ukończonych i z racji swej wiedzy, że te polskie typy będziemy budować w polskich fabrykach i za polskie pieniądze.

Ale jeżeli ta chwila szczęśliwa ma nadejść, musimy zakasać rękawy do pracy. Już dość Wam naprawiłem komplementów z racji Waszej młodości; sama młodość nie wystarczy.

Potrzebna jest praca, praca rzetelna, która pozwoli nam na zebranie rzetelnej wiedzy. Musicie młodzi lotnicy wytoczyć srogą wojnę bładze i powierzchowności; wiedza lotnika, a szczególnie technika lotniczego musi być gruntowna, musi być przetrawiona. Potrzebny dalej jest zapal w pracy, nieustający, nie ten polski ogień słomiany. Potrzebny jest samokrytycyzm, który pozwoli na rychlejsze ujrzenie belki w oku własnym, niż drzazgi w oku bliźniego. Potrzebny jest wysoki poziom etyczny; musicie zwalczać świństwo pod wszelkimi jego postaciami, musicie wysoko dzierżyć sztandar koleżeństwa i hasła: „jeden za wszystkich, wszyscy za jednego“, musicie stworzyć jedną solidarną, kochającą się rodzinę lotniczą:

I jeszcze jedno; utarło się, że młody lotnik to człowiek klejący wycinanki, robiący modele, a myślący najwięcej o budowie szybowców i awjonetek. Wszystko to potrzebne bez kwestji. Jeżeli

jednak z młodego lotnika ma być kiedyś lotnik, musi on tak uczciwie, jak tylko możliwe, zacząć studia lotnicze na serjo. Śmiało więc do pracy, na wielką skalę. Musicie odrobić zaległości całego pokolenia.

Nie dzielcie pracy na taką dla starych i młodych lotników, poruszajcie wszystkie problemy; różnica może polegać tylko w sposobie ujęcia, zależnie od wieku i przygotowania.

Ja zaś wierzę niezłomie, że z chwilą, gdy dzisiejsi „młodzi lotnicy” przyjdą do głosu, na sztandarze lotniczym zajaśnieją słowa: honor, uczciwość, wiedza, solidarność i koleżeństwo.

Pozwólcie i nam starszym przyłączyć się do Waszego grona i do lepszej przyszłości; idźmy w myśl słów Mickiewiczowskich: „Razem młodzi przyjaciele!”.

Inż. G. Mokrzycki.

Te, o których nikt nie myśli.

Niema chyba człowieka w Polsce, który by mniej lub więcej nie interesował się lotnictwem. Jedni widzą w niem sport, inni środek ułatwiający powiększenie majątku, ci znowu obronę swoją na wypadek wojny, tamci, może najmniej liczni, przyszłość kraju, jego siłę, rozwój, potęgę. Interesujemy się więc lotnictwem, a co za tem idzie i lotnikami. Cieszymy się ich zwycięstwem, sławą, smucimy nad ich niepowodzeniem. I nie jedne piękne oczy uronią łezkę w razie tragicznej śmierci którego z nich. Uronią łezkę, rzucą parę kwiatków, ktoś może westchnie i — koniec. Czy pomyślał kto jednak o tych co pozostali sami? bez środków może do życia? Czy pomyślał kto o biednej żonie, o małych dzieciach, o starym ojcu i matce, dla których ten, którego już niema był jedyną podporą, pociechą, jedynem weselem, całą treścią życia, alfą i omegą. Cóż się z nimi stanie? Kto im choć materialnie wynagrodzi tę niepowetowaną stratę. Pozostanie im sława, że on, ten niezapomniany, zginął jak bohater oddając życie na usługi kraju. Sława! To tak wiele, a jednak jak mało! Sława! lecz czy ona da jeść tym malutkim, które teraz płaczą. Czy ona uchroni ich matkę od łez i ciężkiej żmudnej pracy, by jakoś wyżywić ten drobiazg, by go wychować na dzielnych pożytecznych ludzi. Czy uchroni tę kobietę od upokorzeń i zawodów, które jej życie niesie?

Mówimy często: ten to bohater. Lecz nie pomyślimy nigdy o tej, która właśnie jest rzeczywistą bohaterką. Mężczyznę pociąga żądza przygód, walka z żywiołem, zwycięstwo, sława. Lecz ona, ta cicha istota, o tem nie myśli wcale. Ona jest podporą męża w chwilach zniechęcenia, ona w nim budzi otuchę, pociesza, często dodaje odwagi (nie śmiejcie się, dużo jej zaiste potrzeba, są chwile gdy najsilniejszy ją traci). Dlaczego tak postępuje? Bo ona właśnie kocha Ojczyznę ponad wszystko. Bo ona, ta dawna Polka żyje dotąd. Poświęca swe jedyne ukochanie, męża, poświęca swe młode życie, wszystkie radości i wesela dla tego kraju tak bardzo umiłowanego. Czyni to cicho cichutko, nikt tego nie widzi. I stąd jest ofiara jej stokroć większa, stokroć cenniejsza. Więc my, dzieci tej samej Matki, pomyślimy o niej. Pestarajmy się ulżyć jej losowi. Niech rodzinny bohaterów nie cierpią nędzy. Niechaj ostatnią myślą lotnika nie będzie rozpaczliwe: a co się z niemi stanie? Oto on oddał swe życie, oddał je dla nas

wszystkich, oddał życie, ten skarb wśród skarbów najcenniejszy. Czyż wzamian należy mu się tylko łezka, westchnienie i tę parę kwiatków. A co mu po tem! Łezka tak rychło wyschnie, westchnienie się rozwieje a kwiaty zwiędną i zginą. Nie, czyn szlachetny wymaga odpowiedniego czynu, nie pięknych gestów, lub ckliwych słówek. Niech każdy powie sobie: oto my jesteśmy jedną wielką rodziną. Obowiązkiem naszym jest wzajem dopomagać sobie a przede wszystkim tym co ucierpieli dla nas, dla naszego szczęścia, dla naszego spokoju. Niech rodzina lotnika będzie rodziną każdego członka społeczeństwa, niech to społeczeństwo, za które on zginął, okaże jego bliskim tę pomoc moralną i materialną, której oni tak bardzo potrzebują.

A dzielnym żonom naszych bohaterów

Cześć.

■ Sprawozdanie roczne Komitetu L. O. P. P. Poznań-miasto za czas od 1. 1. do 31. 12. 1925 r.

Potężny rozwój lotnictwa w ostatniej dobie, dał ludzkości znakomity środek komunikacyjny, stosowany dziś już na wielką skalę w całym cywilizowanym świecie.

Polska, dzięki swemu położeniu geograficznemu i konfiguracji terenu, jest powołaną do odegrania wybitnej roli w komunikacji lotniczej, pośrednicząc między wschodem a zachodem Europy. Przez niewyzyskanie tego momentu, narażamy się na nieobliczalne szkody, nie ciągnąc korzyści z komunikacji, tracąc warunki rozwoju własnego przemysłu lotniczego i pozbawiając się tem zaniedbaniem możliwości obrony na wypadek wojny.

Polska na polu lotnictwa pozostała daleko poza innymi państwami. Budowa odrodzonego Państwa wymaga takich wysiłków na wszystkich polach, pochłania tyle energii i zasobów pieniężnych, że w warunkach, w jakich Polska się obecnie znajduje, ani rząd sam nie może podołać ogromowi zadania, ani skarb olbrzymim wkładom finansowym na cele lotnictwa. Chcąc uchronić granice naszego Państwa, a temsamem bezpieczeństwo kraju własnego i swego mienia, niezbędnem jest współdziałanie całego społeczeństwa. Celem rozwiązania powyższego zadania, stworzono Ligę Obrony Powietrznej Państwa, pod protektoratem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z Głównym Zarządem w Warszawie, dzieląc prace utworzenia kół na komitety wojewódzkie i miejscowe. Dnia 29. listopada 1923 r. zwołał Prezydent stoł. m. Poznania p. Cyryl Ratajski zebranie konstytucyjne L. O. P. P., na którym w zrozumieniu ważności sprawy utworzono Koło m. Poznania. Koło to podlegało do 1. stycznia b. r. Komitetowi Wojewódzkiemu w Poznaniu. W myśl nowego statutu rozdział VIII. art. 60 przyznano Kołu m. Poznania te same prawa co Komitetowi Wojewódzkiemu pod nazwą: Komitet L. O. P. P. Poznań-miasto.

Na walnem zebraniu delegatów naszego Komitetu dnia 23. maja b. r. ukompletowano zarząd, w skład którego weszli;

pp. Cyryl Ratajski	— Prezes
Dyrektor Dziurzyński	— Wiceprezes I.
Wyższy radca kraj. Działicki	— Wiceprezes II.
Naczelnik biur Wałęcki	— sekretarz

urzęd. Magistratu Kudliński	— zast. sekretarza
radca inż. Drozdowicz	— skarbnik
urzęd. Magistratu Ciesielski	— zast. skarbnika
Dr. Ossowicki	— ławnik I.
nadinsp. Węziennictwa Szews	— „ II.
Dyrektor Dobrzeńcecki	— „ III.

Do Komisji Reklamowej:

pp. Bolesław Szczerkowski	— Naczelnny Redaktor Kurjera Pozn.
por. Strehl	— Dowódca Aerofoto 3 p. lotniczego
inż. Bonatyrew	— z firmy „Samolot“ w Ławicy.

Do Komisji Rewizyjnej:

pp. Cyprycki	— sekretarz miejski
Tabernaki	— „ „
Maliński	— mistrz garncarski.

Jako delegaci do Głównego Zarządu:

pp. Chybiński	— naczelnik Biura ubogich
Jagodziński	— radca Ubezpieczalni Krajowej
Sikorski	— pułkownik 56. p. p. wkp.

W roku bieżącym ustąpiło na skutek śmierci 2 członków Zarządu i to: św. p. radca Drozdowicz, skarbnik i por. Strehl, członek komisji reklamowej. W Zmarłych utraciliśmy gorliwych współpracowników. Cześć ich pamięci!!

Działalność organizacyjna.

Rozwój Komitetu przedstawia się następująco:

Utworzone koła

Koło miasto Poznań	1
Magistrat	25
Bank Miasta Poznania	1
Bank Polski	1
Bank Gospodarstwa Krajowego	1
Państwowy Bank Rolny	1
Pocztowa Kasa Oszczędności	1
Wielkopolska Izba Rolnicza	1
Okręgowy Urząd Ziemski	1
Okręgowa Izba Kontroli Państwowej	1
Ubezpieczalnia Krajowa	1
Urząd Wojewódzki	1
Krajowe Ubezpieczenie Ogniove	1
Muzeum Wielkopolskie	1
Krajowa Klinika dla kobiet	1
Krajowy Zakład dla głuchoniemych	1
Starostwo Krajowe	1
Komenda Policji Państwowej	1
Stow. Młodzieży Obywatelskiej (Śródmieście)	1
„ „ „ (Parafja Archikatedralna)	1
„ Inżynierów i Architektów w Poznaniu	1
Towarzystwo Czytelní Ludowych	1
„ „Warta“ Opieka nad dziećmi katol.	1
„ Młodych Przemysłowców	1
„ Powstańców i Wojaków (Śródmieście)	1
„ Urzędników Węziennych	1

„ Robot Inżynierskich „Tri“	1
Klub Wioślarski	1
„ Gasterja	1
Cech obuwniczy	1
Cech Perukarzy damsk. i teatr. fryzj.	1
Narodowa Organizacja Kobiet	1
Zrzeszenie Producentów Rolnych	1
Zachodnio-Polskie Zjednoczenie Spirytusowe	1
Fabryka Czekolady „Goplana“	1
Fabryka wyrobów papierowych „Pol“	1
Poznańska Fabryka Gazomierzy	1
Firma H. Cegielski Tow. Akc.	1
„ Lisiecki	1
„ „Włókno“	1
„ Sieredzki i Szulc	1
„ Gebethner i Wolf	1
„ Bracia Nobel	1
„ Bławat Polski	1
Wojskowy Sąd Okręgowy VII	1
Okręgowy Zakład Mundurowy VII.	2
Szefostwo Artylerji	1
Komenda Obozu Warownego	1
Szefostwo Sanitarne O. K VII. i Szpital	1
„ Intendantury Poznań	1
Centr. Wojsk. Gimn. i Sportów	1
Ekspozytura Wojsk. Kontroli Generalnej	1
7 Dyw. Samochodowy	1
7 Dyon Taborów	1
7 pułk Saperów	1
3 pułk lotniczy	1
55 pułk piech. wlkp.	1
57 „ „ „	1
58 „ „ „	1
Uniwersytet Poznański	1
Konwent „Masovia“	1
Państw. Wyższy Kurs Nauczycielski	1
Państw. Szkoła Doksztalająca, rzemieślnicza i bud. maszyn.	5
Państw. Szkoła Handlowa	1
Miejska Szkoła Handlowa	1
Seminarjum Nauczycielskie	2
Liceum Żeńskie	1
Uczelnia Dąbrówki	1
Gimnazjum SS Urszulanek	1
„ im. Tomasza Zana	1
„ „ św. Marji Magdaleny	1
„ „ Marcinkowskieao	1
„ „ Paderewskiego	1
„ „ Jana Kantego	1
„ „ Bergera	1
Szkoły wydziałowe: I, II, III, i IV	4
„ powszechnie: I, II, III, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV, XV, XIV, i XVII	16

Rozwój Komitetu w ilości członków:

Stan 1. 12. 1924.	6155	Z przeniesienia	9420
styczeń	847	lipiec	80
luty	316	sierpień	70
marzec	463	wrzesień	290
kwiecień	525	październik	75
maj	631	listopad	140
czerwiec	473	grudzień	160
do przeniesienia:	9420	razem:	10235
		wystąpiło	165

Obecny stan członków Komitetu wynosi 10 070

Członkowie dzielą się liczebnie na poszczególne kategorie; i to

Wspierających	Dożywotnich	Założycieli	Rzeczywistych	Nadzwyczajnych
1	4	76	3303	6676

W roku sprawozdawczym odbyły się:

- 1 Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Delegatów
- 1 Zwyczajne „ „ „
- 18 zebrań Zarządu
- 2 „ delegatów kół w sprawie tygodnia propagandy
- 6 „ komisji tygodnia propagandy
- 2 „ „ reklamowej
- 2 „ Komitetu wystawowego
- 4 rewizje kasy i ksiąg.

Pozatem wysłano delegatów na:

- 9 zebrań Komitetu Wojewódzkiego Poznańskiego
- 4 zebrania prezesów i sekretarzy do Głównego Zarz. w Warszawie.

Dalszy ciąg Sprawozdania oraz Sprawozdanie z rocznego Zebrania Zarządu Komitetu L. O. P. P. Poznań-miasto podamy w numerze następnym.

❖ K R O N I K A ❖

POLSKA.**Katastrofa lotnicza w Toruniu.**

Toruń, 17. 3, Dziś o godz. 9 30 rano z lotniska IV pułku lotniczego wyleciał porucznik pilot Eugenjusz Guttmejer na francuskim płatowcu pocigowym Bleriot-Spad 61 z silnikiem Lorraine-Dietrich 450 MK. Po 10 minutach krążenia nad lotniskiem jedno skrzydło aparatu nagle odłamało się, samolot spadł z piorunującą szybkością na ziemię z wysokości około 600 mtr. w odległości 1 klm. od lotniska, w pobliżu wojskowego stadjonu sportowego. Z aparatu pozostały jedynie szczątki. Ciało pilota Guttmejera zmiążdżone było zupełnie. Na miejsce tragedii przybyły władze wojskowe i prowadzą dochodzenia, celem ustalenia przyczyn katastrofy,

Sp. porucznik Guttmejer był jednym z najlepszych pilotów polskich. Urodził się 1898 r. we Włocławku, szkołę średnią ukończył w Paryżu, tamże odbył wyższe studia wojskowe. W 1917 r. wstąpił jako ochotnik do armji Hallera we Francji, z którą potem przybył do Polski. Brał udział czynny w wojnie polsko-bolszewickiej, był dwukrotnie ranny i kontuzjowany. Za męstwo w walce odznaczony był krzyżem „Virtuti Militari”. Ponadto odznaczony był amerykańskim krzyżem wojennym i medalem francuskim. Cieszył się jaknajlepszą opinią przełożonych i posiadał gorącą sympatję kolegów. Osierocił żonę i 3-letnią córeczkę, mieszkającą w Toruniu. Zmarły był członkiem Z. L. P.

Cywilna Szkoła Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy. Kurs rozpoczyna się 15 kwietnia br. — Warunki przyjęcia.

Jednym z najważniejszych warunków moralnej pracy w lotnictwie, jednostką, od której zależy sprawne działanie aparatu i silnika, jak również bezpieczeństwo pilota, jest dobry mechanik, odpowiadający wymogom techniki nowoczesnej. Lotnictwo polskie odczuwa brak mechaników. Przedewszystkiem zaś nie mamy mechaników cywilnych, ilość ich jest znikoma. Statystyka wykazuje, że na każdego pilota przypadąć powinno 5 mechaników. Stan materjału ludzkiego naszego lotnictwa nie czyni zadość temu warunkowi. Wypełnić brak w szeregach mechaników lotniczych postawiła sobie za zadanie Liga Obrony Powietrznej Państwa przez stworzenie nieistniejącej dotąd u nas Cywilnej Szkoły Mechaników. Szkołę taką udało się L. O. P. P. zorganizować w początkach roku bieżącego w Bydgoszczy przy tamtejszej Szkole Przemysłowo-Rzemieślniczej.

Cywilna Szkoła Mechaników Lotniczych otwartą zostanie z dniem 15 kwietnia br. Celem jej jest wykształcenie wykwalifikowanych mechaników, odpowiedzialnych za prawidłowe funkcjonowanie silników i płatowców oraz uzdolnionych do organizowania obsługi samolotów oraz do ich konserwacji i naprawy. Szkoła przyjmować będzie kandydatów: 1) mających świadectwo ukończenia trzyletniej szkoły rzemieślniczo-przemysłowej, oddział ślusarski, 2) mających świadectwo ukończenia szkoły przemysłowej mistrzów-mechaników, 3) zawodowych ślusarzy, posiadających świadectwa czeladnicze, 4) wreszcie takich pracowników w przemyśle metalowym, którzy wykażą się conajmniej 4-letnią praktyką zawodową i wykonają zadowalająco próbną pracę czeladniczą.

Kandydaci mogą być w wieku od lat 17—24. Przy równych kwalifikacjach otrzymają pierwszeństwo kandydaci w wieku poborowym. Wszyscy kandydaci muszą się oddać oględzinom lekarskim, których wynik stanowi o przyjęciu. Przyjęci będą tylko zupełnie zdrowi, bez żadnych zarzutów.

Kandydaci muszą się wykazać gruntowną znajomością początków arytmetyki (4 działania liczbami całymi, początki ułamków, oraz znajomością języka polskiego w słowie i piśmie. Egzamin sprawdzający w tym zakresie składają tylko kandydaci, wymienieni pod 3) i 4). Dyrekcja Szkoły może według swego uznania polecić kandytom, wymienionym pod 3) i 4) wykonanie próbnej roboty czeladniczej.

Kandydaci, zgłaszający się do Cywilnej Szkoły Mechaników, składają podania do Dyrekcji Szkoły Przemysłowej w Bydgoszczy, ulica

św. Trójcy 11, do których muszą być dołączone: 1) świadectwo obywatelstwa Państwa Polskiego, 2) życiorys własnoręcznie napisany, 3) metryka chrztu, 4) świadectwo szkolne lub czeladnicze, 5) świadectwo moralności. O ile zamiast oryginalnych dokumentów składa się odpisy, ~~to~~ muszą one być uwierzytelnione na drodze urzędowej.

Kandydaci, przyjęci do Szkoły, pobierają naukę bezpłatnie i otrzymują bezpłatnie utrzymanie i mieszkanie. Absolwenci Szkoły, po jej ukończeniu i po złożeniu egzaminów z wynikiem dodatnim, otrzymują świadectwa z ukończenia Szkoły i tytuł mechanika lotniczego. Każdy absolwent Szkoły jest zobowiązany po ukończeniu Szkoły odsłużyć w formacjach lotniczych wojska polskiego — niezależnie od obowiązku służby wojskowej — 18 miesięcy, na podstawie specjalnej umowy służbowej, jako tak zwany kapitulant.

Podania do szkoły Mechaników Lotniczych można składać do dnia 10. kwietnia br. W dniach 15, 16 i 17 kwietnia odbędą się oględziny lekarskie i egzaminy wstępne, decydujące o przyjęciu kandydata do Szkoły. Kandydaci, którzy otrzymają zawiadomienie, że mogą stawić się do egzaminu i oględzin, otrzymają na ten czas pomieszczenie w bursie szkolnej.

Kandydaci, którzy będą przyjęci do szkoły i pomieszczeni w bursie szkolnej, muszą mieć conajmniej po trzy zmiany bielizny osobistej oraz ubrania robocze.

Projektowany rajd polskiego lotnika. Pułk. Rayski projektuje odbyć rajd z Paryża przez Moskwę do Tokio, celem pobicia światowego rekordu.

Komunikacja lotnicza a interes miast. Na całym zakodzie Europy komunikacja powietrzna nietylko znajduje poparcie swych rządów, ale również poszczególne miasta, oceniając korzyści wypływające z posiadania u siebie portów lotniczych, subwencjonują towarzystwa lotnicze, nie mówiąc już o budowie lotnisk, stacji meteorologicznych, dróg dojazdowych i t. d., gdyż jest zupełnie naturalnym, że wszystkie urządzenia przyziemne, potrzebne dla lotnictwa komunikacyjnego, przeprowadzają wiasnym sumptem, podobnie jak budowę dróg i ulic.

Ciekawy jest zatarg, jaki powstał obecnie w Niemczech na tle rywalizacji dwóch miast chcących mieć centralny port lotniczy dla Nadrenji.

Przedsiębiorstwo, utrzymujące komunikację powietrzną w Nadrenji, „Lurag“ wybrało sobie na centralny port lotniczy Kolonię. Przeciwno temu wystąpiło z ostrym protestem, skierowanym do Ministerstwa komunikacji, oraz Przemysłu i Handlu, miasto Düsseldorf, motywując, że Düsseldorf ma czterokrotnie więcej mieszkańców od Kolonji, będąc ważniejszym ośrodkiem przemysłowym winien u siebie posiadać centralny port lotniczy dla Nadrenji.

U nas niestety dla miast obojętną jest rzeczą, czy posiadają komunikację powietrzną czy nie. Niema mowy nietylko o subwencjonowaniu, ale nawet o jakiegokolwiek pomocy dla lotnictwa komunikacyjnego. Niema mowy o ofiarowywaniu nawet dla celów lotnictwa komunikacyjnego wolnych terenów dla zbudowania portów lotniczych.

Dziwna apatja i dziwnie krótkowzroczna orientacja.

Co przewożą samoloty komunikacyjne? Samolot jako najnowszy środek lokomocji, bardzo szybko zdobył sobie należne mu miejsce w nowoczesnej komunikacji. Czasy, gdy samoloty unosiły w powietrzu jednego, najwyżej dwóch ludzi, już dawno minęły. Dzisiejsze samoloty komunikacyjne, kursujące w Polsce, zabierają pięć osób, a prócz tego jeszcze towary i pocztę. Ciekawe cyfry, kto podróżuje i jakie towary przewozi się samolotami, podaje statystyka Polskiej Linji Lotniczej za rok ubiegły

Samolotami podróżowali kupcy, urzędnicy, sportowcy, kobiety i mężczyźni, starcy i małe dzieci, zdrowi i kaleki, nie mogący o własnych siłach wstąpić do samolotu. Przewożono gazety, książki, kwiaty, klejnoty, artykuły żywnościowe, psy, koty i całą masę różnorodnych innych towarów.

Czytamy dalej w statystyce Polskiej Linji Lotniczej, że z roku na rok wielokrotnie pomnaża się ilość przewożonych towarów. Jest to zupełnie zrozumiałe, gdyż coraz szersze koła publiczności zaczynają się orientować, iż towar wysłany samolotem, dostaje się dziesięciokrotnie prędzej do rąk adresata, niż przesyłka wysłana pocztą.

ANGLJA.

Płatec dziennego bombardowana Bristol Berkeley. W numerze następnym podamy ilustrację angielskiego dwupłatec bombardowego Bristol Berkeley z silnikiem Rolls-Royce Condor 650 MK. Płatec ten posiada częściowo stalową konstrukcję, niektóre części zaś z duraluminium. Siedzenie pilota znajduje się przed skrzydłami, dzięki czemu pilot ma doskonałe pole widzenia.

HOLANDJA.

Nowe płatowce Fokkera. Zakłady Fokkera wypuściły bojowe płatowce nowych typów C. V. D. i C. V. E. W numerze następnym podamy fotografię płatowca C. V. E. Jest to dwumiejscowy dwupłat do bombardowania dziennego z zamiennym silnikiem Hispano-Suiza 450 MK. Silniki zamienne przytwierdza się do kadłuba za pomocą czterech sworzni.

Zamianę silnika H. S. 450 MK. przeprowadzić można na motory:

Napier Lion 450 MK.

Hispano-Suiza 350 i 450 MK.

Lorraine-Diedrich 400 i 450 MK.

Liberty 400 MK.

Jupiter 400 MK.

Rolls-Royce Eagle IX. 460 MK.

B. M. W. IV. 250 MK. i t. p.

Główne charakterystyki tego płatowca o drewnianej konstrukcji są następujące:

(z silnikiem H-S. 450 MK.)

Rozpiętość 15,3 mtr.

Długość całkowita (z siln. Hispano-Suiza 450 MK.) 9,53 m.

Wysokość 3,58 metr.

Ciężar własny 1400 kg.

Ciężar użyteczny 1000 kg.

Waga całkowita 2,400 kg.

Obciążenie na m ²	61 kg.
Obciążenie na 1 MK.	4,7 kg.
Szybkość max.	225 km/g.
Szybkość min.	95 km/g.
Szybkość wznoszenia się	
na 1 000 m	3,5
2 000 m	7,8
3 000 m	13,4
4 000 m	21,3
5 000 m	35

Pułap 5.800 mtr.

Inż. Mokrzycki. — Teoria i budowa samolotów

nakładem L. O. P. P. Kom. Woj. Pozn. 1926.

Tom I. Aerodynamika, Smigła, teoria samolotu, wykresy logarytmiczne, stateczność.

Tom II. Normy materiałowe, budowa płatowców, próby statyczne, analiza obciążeń w locie. obliczenie wytrzymałości.

Tom III. (Atlas). Dane cyfrowe oporów ciała i profili, tablice i przezrocza do tomu I, wykresy i rysunki śmigieł, profile STAc. Göttingen. Eiffel. (36 tablic).

Całość bogato ilustrowana, zawiera 41 arkuszy druku Dla woj. kowych, studentów i członków L. O. P. P. na spłaty miesięczne. Cena 30 zł

Przegląd Pism.

ANGLJA.

The Aeroplane Nr. 2. Po sromotnej ugodzie (art. wstępny).
 Ekonomia transportu lotniczego II. — Kronika Nr. 3. Lotnictwo w 1925 r.
 II. Obrona lotnicza. — Ekonomia transportu lotniczego — III. Kronika. — Nr. 4. Liga powietrzna i oceny lotnicze. Kronika Nr. 5. Lotnictwo w 1925 r. — III. Lot przez Atlantyk (lot mjr. Franco).
 Przegląd sportowy. Kronika Nr. 6. Oświetlenie kwestji spadochronów.
 Poprawa regulaminów dla prywatnej komunikacji. Rozwój amerykańskiego przemysłu lotniczego — Kronika, — Nr. 7. Przemysł lotniczy w Bolszewji. Silnik A. D. C. Nimbus 300 MK. (opis) Handley - Page W. 10 (samolot pasażerski). Kronika.

BELGJA.

„La Conquête de L'Air. Nr. 1. styczniowy poświęcony 25. letniemu jubileuszowi Aeroklubu Belgji, oraz historii rozwoju belgijskiego lotnictwa. Nr. 2. Oficjalny biuletyn Aeroklubu. Rozmyślenia lotnicze i filozoficzne pana Profana (humorystyczny artykuł p. Geret'a). Opis płatowca Potez 25. — „Z Hiszpanji do Argentyny drogą powietrzną“ — lot majora Franco. — „25 lat historii lotnictwa. — A. Preud'Homme. Kronika. Nr. 3. Rocznica 1-go raidu Belgja — Congo. — Na samolocie z Brukseli do Congo Belgijskiego. (Raid de Thieffry) Inauguracja otwarcia linii powietrznej do Katangi. Rozmyślenia pana Profana. Biuletyn Aeroklubu.

CZECHY.

Letectvi — Nr. 1. Wstępny artykuł poświęcony przeglądowi lotnictwa czeskiego. — Opis silnika Hispano-Suiza Skoda. 300 MK. Samolot „Aero -A-24“. Propaganda lotnicza we Francji a w Czechach“. Opis samolotu szkolnego do akrobacji Avia B H. 22. Zawody Coopa d'Italia z punktu widzenia technicznego. Pierwszy jugosłowiański samolot szkolny. — Własności profili. — Wielkie płatowce Farmana

(opis samolotu Farman Goliath i Super-Goliath-Farman) IV. zawody o szybkość o nagrodę prezydenta republiki". Przegląd pism Kronika, Nr. 2. Samolot szkolny S. 18 (opis) Szybowiec Aero A. — 17 (opis). Artykuł Parla Rinda o kadłubach. — Opis samolotu sportowego braci Simunku. — L. O. P. P. artykuł poświęcony organizacji Ligi Obrony Powietrznej Państwa. — Mjr. dr O. Copek — Autogiro de la Cierva. Dział modelarski — Czesko-polskie stosunki lotnicze (z podobizną gen. Zagórskiego). — Lotem przez Atlantyk. Przegląd pism. Kronika.

FRANCJA.

L'air Nr. 148. Budżet lotniczy a Parlament — M. Oger. Koniec rajdu Paryż Teheran. — Rajd wodnopłatowca L. e O. H. 134 — Użycie olejów mineralnych w motorach lotniczych. — Kronika. — Przegląd zagraniczny.

Nr. 149. Rekordy światowe zdobyte przez Francję w 1925 roku Lot z Londynu do Cap.-Town. — Kronika. Przegląd nowych płatowców. Przyszłość lotnictwa — prof. A. M. Low.

Nr. 150. Silnik Renault. 420 -MK. Rajd Paryż—Teheran—Paryż—Rajd Hiszpanja — Argentyna. Nowe płatowce i silniki w Anglii. (płatowiec Beardmore XXVI., silnik — Blackburne „Trush“) Przegląd nowych płatowców.

Nr. 151. Linja rajdu lotników hiszpańskich. — Pierwsza podróż nocna Paryż—Londyn—Paryż. — Wizyta por. E. Udet. — Nowe płatowce w Niemczech. — Przegląd zagraniczny.

Nr. 152. „Formons de pilotes“ — odezwa deput. Leriss Couhé. Nowe sterowce, płatowce i motory w Stanach Zjednoczonych. Przegląd zagraniczny.

WŁOCHY.

L'Ala d'Italia. Nr. 1. — Lot Atlantycki majora Franco. — Wywiad z kom. Madalena. — Karta z dziejów aeronautyki — Aeronauta Francesco Zambecari. — Tabela oficjalnych rekordów światowych z roku 1925 — Dział nowych płatowców i silników. Nr. 2. Przegląd lotnictwa wojskowego 1900—25. — Organizacja Włoskiej Ligi Aeronautycznej (stowarzyszenie kobiet). — Fullio Crosio. — Kronika. Dział techniczny.

W. St. Hedinger

Inżynierowie

**FABRYKA OGRZEWAŃ
I URZĄDZEN SANITARN.**

POZNAŃ

Telef. 2068 2071 św. Marcin nr. 26

wykonuje:

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

SPRZEDAM

lub

ZAMIENIĘ

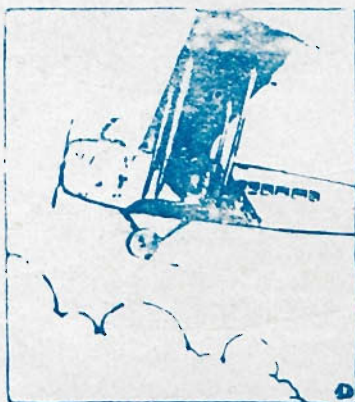
na motocykl, rower wyścigowy
marki Peugeot **nowy.**

Zgłoszenia piśmienne do Admi-
nistracji pod A. 176.

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
wzgl. 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 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 — WIEDEN

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 uwzględnione 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.