

Jed. Lot. Mota
Nr. 14.

Mechaników
Cena 40 gr.

Politechniki
Rok III.

LOTNIK



H. C-62



ORGAN
ZWIĄZKU LOTNIKÓW
POLSKICH

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. Merynowski, inż.
Piotr Tułacz, pilot prezes Z. L. P. dyr. Czesław

Wawrzyniak, inż. Wł. Zalewski.

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

**Adres Redakcji i Administracji: Poznań, ul. 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. 14 (52)

Sobota, 17 kwietnia 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.

Kiedy dzięki inicjatywie Z. L. P. przy poparciu L. O. P. P. powstawała pierwsza Cywilna Szkoła Pilotów, cieszyliśmy się, że wreszcie brak pilotów, który odczuwa nasze lotnictwo wojskowe, będzie zaspokojony.

Cieszymy się i dziś na myśl, że w najbliższej już przyszłości nowy zastęp pilotów pomnoży szeregi wojskowe.

Zastanowić się jednak należy, co się stanie z tymi, co po roku, może po dwóch, prędzej czy później przejdą do rezerwy. Pamiętać o tem musimy tembardziej, że szkoląc dziś świeże kadry, na terenie samej Wielkopolski, mamy 150 pilotów rezerwy, którzy nie mają możności latania.

Każdy sport wymaga treningu, temwięcej racjonalnego treningu wymaga tak poważny sport jakim jest lotnictwo. Mówi się często o tem, że: „latać to się nigdy nie zapomni“. Może to i prawda. Ale rozważając tę rzecz głębiej, przyjść musimy do wniosku, że jednak przy stałych postępach techniki lotniczej, przy coraz nowszych udoskonaleniach, wartość lotnicza pilota, który przez rok, lub więcej (jak to niestety często u nas ma miejsce) nie siedział nawet w samolocie, jest bardzo wątpliwa.

Czyż nie możnaby temu zapobiec przez umożliwienie pilotom rezerwy treningu i czyby to się nie opłaciło w przyszłości?

Doprawdy nieracjonalne wydaje się szkolenie nowych rezerw, po to tylko, by już po roku przejść nad nimi do porządku dziennego i zająć się sprawą szkolenia znowu nowych.

Nie tak dzieje się zagranicą. Francja umożliwia trening swoim pilotom rezerwy. I nie tylko umożliwia, bo za godzinę lotu wypłaca 3 000 franków. —

U nas coprawda swego czasu wydany został rozkaz ministra spraw wojskowych w przedmiocie ćwiczeń pilotów w sekcjach treningowych przy pułkach, jak jednak wygląda to w praktyce, wiedzą dobrze ci, co próbowali „polatać“.

Zw. Lotn. Polskich, rozumiejąc doniosłość utrzymania pilotów w stałym pogotowiu, zamierza utworzyć własne sekcje treningowe.

początkowo tylko w Poznaniu, później, w miarę możliwości w innych środowiskach lotniczych Sprawa ta jest bardzo poważna i aktualna zarazem.

Projekt wymaga szybkiej realizacji. Na pomoc rządową, z powodu ciężkich warunków finansowych i redukcji budżetu, liczyć nie możemy. Przyjąć z pomocą może jedynie inicjatywa prywatna.

J. F.

Silnik lotniczy Lorraine 450 KM. z demultiplikatorem.

W przewidywaniu, że pierwszym silnikiem o wielkiej mocy budowanym seryjnie w Polsce będzie silnik Lorraine 450 MK (gdyż Rząd Polski już dość dawno zakupił licencje), chciałbym poinformować opinię fachową o wszelkich zmianach i ulepszeniach, dokonywanych nad tym silnikiem przez fabrykę w ostatnim czasie.

Znany już powszechnie i stosowany w lotnictwie prawie całego świata, silnik Lorraine 450 KM. został ostatnio częściowo ulepszony przez dodanie demultiplikatora, redukującego obroty śmigła w stosunku do obrotów wału korbowego, jak 1:1,545.

Silnik ten uchodzi za typ silnika specjalnego.

Historja tego silnika, lecz bez demultiplikatora stawia go w kategorii I-szej klasy doby obecnej, gdyż w roku 1925 silnik ten zdobył cały szereg sukcesów w lotach na wielką przestrzeń, zresztą dobrze wszystkim znanych. Zaś w roku 1926 zdobył I-szą nagrodę wydajności na konkursie silników lotniczych we Francji.

Charakterystyka silnika z demultiplikatorem.

Jest to silnik o chłodzeniu wodnym, posiadający 12 cylindrów, ustawionych w trzy szeregi (w kształcie litery W); w każdym szeregu znajdują się 4 cylindry, ustawione jeden za drugim i tworzące dwa bloki po dwa cylindry. Kąt pomiędzy szeregami skrajnymi i środkowymi wynosi 60°. Główne charakterystyczne tego silnika są następujące:

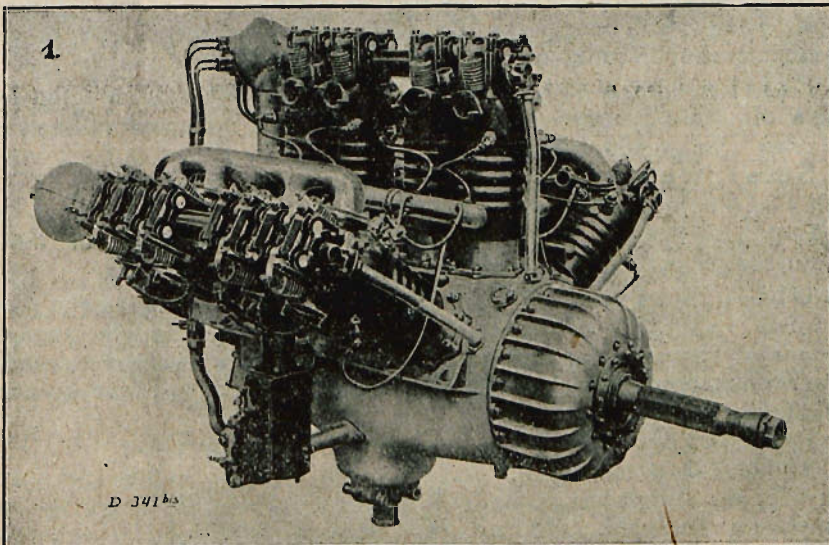
Srednica cylindrów	120 m/m
skok tłoka	180 m m
stopień sprężania	5,5 i 6
objętość całkowita cylindrów	24 ltr. 42
moc nominalna	450 KM
liczba obrotów nominalna	1900 obr/min.
umocowanie śmigła pośrednio na przedłużeniu wału korbowego	
liczba obrotów śmigła	1230 obr/min.
Wymiary główne: długość całkowita	1 mtr. 577
szerość największa	1 mtr. 210
wysokość całkowita	1 mtr. 375
zużycie paliwa	230 gr kon/godzin.
zużycie smaru	6—8 gr. " "
waga silnika bez wody i smaru, lecz z piastą śmigła	415 kg.

Szczegóły budowy silnika.

Cylindry wykonane ze specjalnej stali kutej, obrabiane są całkowicie, każdy oddzielnie; następnie obrobione cylindry łączone są w bloki

przez pokrycie każdej pary wspólną koszulką wodną z blachy stalowej. Koszulkę tę umocowuje się przy pomocy spawania płomieniem acetylenowym. Cylindry przy pomocy swych kołnierzy umocowane są do karteru śrubami. Przestrzeń dawkowa (wybuchowa) cylindra posiada kształt zbliżony do półkuli. Faje zaworowe zarówno wlotowe jak wylotowe, podobnież jak w 400-konnym silniku Lorraine, wkręcone są w dno cylindra, a następnie spojone płomieniem acetylenowym. W budowie cylindrów silnika 450 MK. w porównaniu z silnikiem 400 MK. wogóle niema prawie żadnych różnic.

Tłoki aluminiowe posiadają denka płaskie i zaopatrzone w żeberka w celu lepszego odprowadzania ciepła. Każdy z tłoków posiada 5 pierścieni górnych 2 mm szerokości, i 2 pierścienie dolne



Silnik lotniczy Lorraine 450 MK. z demultiplikatorem.

ze specjalnego żeliwa, które przy wysokiej nawet temperaturze nie traci swej elastyczności. Czop tłoka, odpowiadającego korbowodowi głównemu, czyli wodzącemu jest zamocowany nieruchomo śrubą w tłoku, natomiast czopy odpowiadające korbodom bocznym, t. j. wodzonym, są zaciśnięte na stałe w stopie korbowodu przy pomocy śruby zaciskowej, obracają się natomiast luźno w swych gniazdach w tłoku. Czopy te leżą bezpośrednio (bez żadnych tulejek) w gniazdach odlanych jako jedna całość wraz z tłokiem z aluminium.

Wał korbowy o 3 łożyskach i 4 wykorbieniach co 180°, wykonany ze specjalnej stali o wielkiej wytrzymałości. Wał ten w porównaniu z wałem silnika 400 MK. posiada, dzięki swemu prostemu kształtowi zalety następujące: 1. zmniejsza wagę silnika, gdyż jest znacznie krótszy, 2. czyni produkcję tańszą, gdyż jest znacznie łatwiejszy do odkucia i do obróbki mechanicznej.

Korbowody. Korbowód główny, czyli wodzący posiada przekrój dwuteowy. Łeb tego korbowodu obchwytuje czop wału, będąc

zaopatrzone w panewkę wylaną białym metalem; na łbie tym z obydwóch jego stron umieszczone są w odpowiednich okularach czopy korbowodów bocznych czyli wodzonych; korbowody te posiadają przekrój pierścieniowy i zaopatrzone są w panewki z brązu fosforowego.

Rozrząd wykonywany jest za pomocą 3 wałków rozrządowych; każdy z nich zamknięty jest w rurze stalowej, umieszczonej na głowicach cylindrów jednego szeregu; każdy z poszczególnych wałków rozrządowych jest napędzany wałkiem pionowym pośrednio otrzymującym ruch od głównego trybu stożkowego, osadzonego na wale korbowym.

Zasadniczo rozrząd silnika 450 KM niczem nie różni się od rozrządu znanego powszechnie silnika 400 KM.

Zawory. Każdy cylinder posiada jeden zawór wlotowy i jeden wylotowy, napędzane za pomocą dźwigni. Zawory jak w silniku 400 KM mieszczą się w dnach cylindrów. Każdy zawór przyciskany jest do swego gniazda przez dwie niezależne od siebie sprężyny, umieszczone współśrodkowo na trzpieniu zaworu.

Karter silnika 450 KM jest aluminiowy, posiada on tylko trzy łożyska dla wału korbowego, tem samem kształt mniej skomplikowany niż karter silnika 400 KM.

Smarowanie odbywa się pod ciśnieniem przy pomocy pompki o 3-ch tłoczkach, umieszczonej pośrodku i w najniższem miejscu karteru dolnego. Napęd pompki odbywa się za pośrednictwem wałka, otrzymującego ruch od głównego trybu wału korbowego.

Obieg wody zapewnia pompka odśrodkowa, posiadająca jeden wlot i dwa wyloty, umieszczona od strony przeciwległej śmigła. Pompka napędzana jest przez pionowy wałek pośredniczący, połączony z pompką za pośrednictwem sprzęgła, co daje możliwość szybkiego i łatwego odemowania i zakładania pompki.

Pompki do benzyny. Benzyna do gazowników dostaje się przy pomocy 2 pomp A. M., przymocowanych do silnika (ze strony przeciwległej śmigła) i napędzanych od wału korbowego za pośrednictwem sprzęgła. Pompki te umieszczone są pod magnetami.

Gazowniki. Silnik otrzymuje mieszankę dostarczaną przez dwa gazowniki Zenith lub Claudel z poprawką altymetryczną. Jeden z gazowników podwójny, drugi pojedynczy; gazownik podwójny zasila dwa szeregi, pojedynczy — jeden szereg cylindrów.

Zapalanie zapewnione przez dwa magneta o wysokiem napięciu z rozdzielaczem prądu wtórnego, umieszczonymi bezpośrednio na końcach wałków rozrządowych. Magneta ustawione są poprzecznie do osi silnika i od strony przeciwległej śmigła. Magneta otrzymują napęd od wału korbowego za pośrednictwem przekładni ślimakowej. Każdy cylinder posiada 2 świece, jedną od strony zasysającej, drugą od strony wydechowej.

Rozruch silnika. Jedną całość z silnikiem stanowi rozrusznik Viet et Schneebeli. Rozrusznik ten przy zapuszczaniu silnika dostarcza do cylindra znajdującego się w trakcie sprężania, mieszankę silnie wybuchową, będącą mieszaniną acetylenu i powietrza.

Opis demultiplikatora.

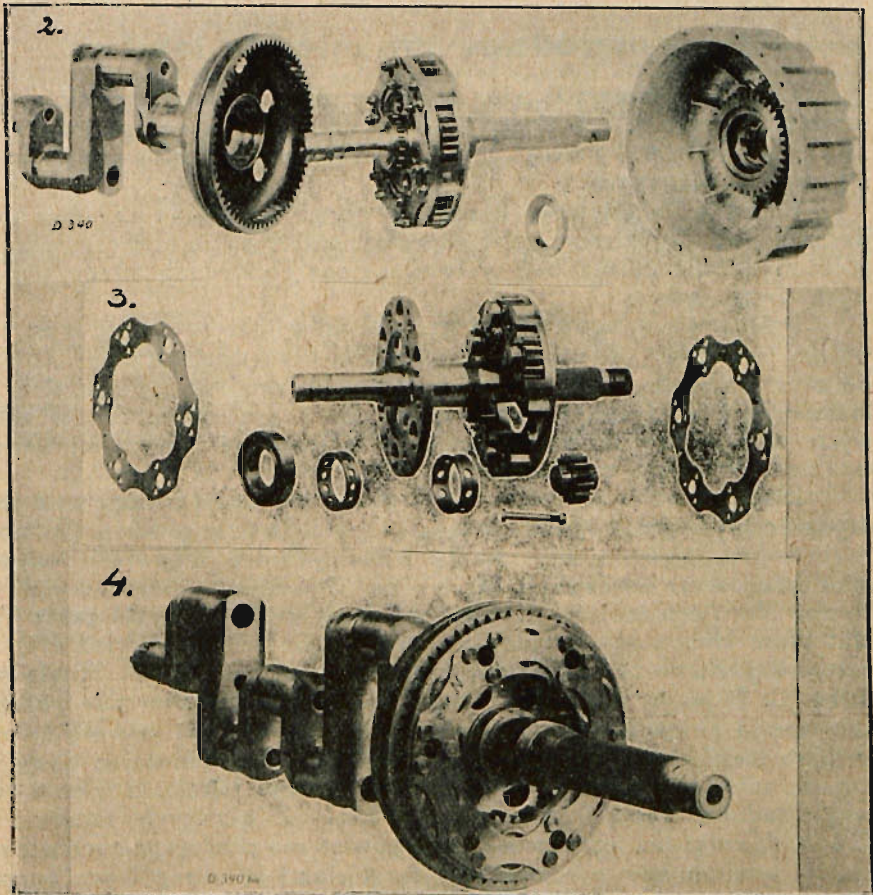
Demultiplikator, redukujący szybkość obrotową śmigła jest typu planetarnego (stosunek obrotów śmigła do obrotów wału korbowego, jak 1:1, 545).

Wał, na którym umocowane są piasta i śmigło, umieszczony jest w przedłużeniu głównego wału korbowego.

Skrzynka demultiplikatora składa się z jednego szczelnego karteru (tworzącego t. zw. nos wzgl. przód silnika), umocowanego za pomocą kołków śrubowych do karterze silnika.

Wewnątrz tej skrzynki umocowane jest nieruchomo za pomocą śrub koło zębate (patrz fig. 2).

Przednia końcowa część głównego wału korbowego, zbudowana jest w ten sposób, że daje możliwość centrowania, do którego przykręca się śrubami koronę o zazębieniu wewnętrznym.



2. Główne części demultiplikatora zestawione.
3. Wał, na którym umocowuje się śmigło i satelity.
4. Wał korbowy, połączony z wałem śmigła.

Jedną całość z wałem, na którym mocuje się śmigło tworzy tarcza, która służy jako oparcie satelitów, których jest wogólnej liczbie 6. Satelity te obracają się w łożyskach rolkowych (fig. 3).

Korona o zazębieniu wewnętrznym osadzona na końcu gł. wału korbowego zazębia, podczas obrotu satelity, które obracają się naokoło koła trybowego, osadzonego nieruchomo wewnątrz skrzynki; w ten

sposób szybkość wału na którym umocowane jest śmigło zostaje zredukowana w stosunku jak, 1,545 do wału korbowego.

Wał śmigła obraca się na łożysku rolkowem, końcowa zaś jego część (wchodząca wewnątrz wału korbowego) na brzoście.

Reakcja śmigła zaabsorbowana jest przez silne łożysko kulkowe oporowe dwukierunkowe, smarowane bezustannie.

Wszystkie części wewnątrz demultiplikatora smarowane są olejem dopływającym pod ciśnieniem z wewnątrz wału korbowego; zazębienie wewnętrzne korony stałe zanurzone jest w pewnym określonym poziomie oleju.

E. Kalster.

Międzynarodowe organizacje lotnicze.

Lotnictwo komunikacyjne w dobie obecnej znajduje się ciągle jeszcze w stadium organizacji i wszystkie państwa całego świata nie szczędzą wysiłków, by mieć najbardziej decydujący głos na kształtowanie się dróg powietrznych.

Zagadnienia lotnictwa komunikacyjnego omawiane są przez międzynarodowe organizacje, gdyż interesują cały świat, a interesy poszczególnych państw muszą być w konwencjach i układach międzynarodowych uwzględnione.

Polska więcej niż wiele innych narodów interesować się musi rozwojem lotnictwa. Z jednej strony bowiem brak dostatecznego dostępu do morza zamyka nam drogę do świata, z drugiej zaś centralne położenie naszego kraju, równość terenu, oraz posiadanie źródeł naftowych stawia nas w rzędzie państw najbardziej uprzywilejowanych w dziedzinie żeglugi powietrznej.

Dlatego też nie powinno nas braknąć na żadnym kongresie międzynarodowym, gdzie omawiane są międzynarodowe zagadnienia lotnicze.

Najważniejszą organizacją lotniczą, która omawia i decyduje międzynarodowe kwestje lotnicze, jest Commission Internationale de Navigation Aérienne, organ ten powołany został do życia przez Traktat Wersalski, a ostatecznie utworzony w myśl postanowień Międzynarodowej Konwencji Lotniczej z dnia 13 listopada 1923. Stałą siedzibą C. I. N. A. jest Paryż, sesje zaś na które wszystkie państwa konwencją związane, wysyłają swych delegatów, odbywają się kolejno w poszczególnych stolicach państw. C. I. N. A., omawiając wszystkie zagadnienia lotnictwa, zajmuje się jego całokształtem, a więc i polityką i administracją i prawem i techniką. Z głównych zadań, jakie C. I. N. A. załatwia, jest suwerenność powietrzna poszczególnych państw, prawo wzajemnego przelotu nad terytorjami poszczególnych państw, oznaczanie narodowości płatowców, świadectwa wyrobu maszyn, świadectwa zdolności dla pilotów, księgi pokładowe, zabronione transporty, kodeks sygnalizacji, kodeks komunikacji lotniczej, wykreślanie map dla pilotów, meteorologia, opracowywanie formalności celnych i t. d. C. I. N. A. ma bardzo szerokie i poważne zadania przyczem jej decyzje są obowiązujące dla odnośnych państw.

Decyzje nie są powzięte „ad referendum“, ale natychmiast mają moc wykonawczą. Autorytetu takiego nie posiada żadna inna międzynarodowa organizacja.

Drugą organizacją jest Fédération Aéronautique Internationale, centrala której znajduje się w Paryżu. Jest to organizacja, zajmująca

się lotnictwem sportowem i turystycznym poszczególnych klubów lotniczych. Prowadzi ona oficjalną ewidencję rekordów lotniczych, kontroluje międzynarodowe próby w dziedzinie sportu lotniczego i t. d.

Organem międzynarodowego lotnictwa, specjalnie zajmującym się dziedziną prawa lotniczego, jest Comité Juridique International de Navigation z główną siedzibą w Paryżu. Cele Komitetu są dwojakie:

1. Wypracować kodeks prawa lotniczego publicznego i prywatnego, mając na względzie jego ratyfikację przez poszczególne mocarstwa
2. Komunikować Rządom, które do „Comité“ należą, jego zapamiętania na wszystkie sprawy dotyczące międzynarodowego prawa lotniczego.

Conférence Parlementaire Internationale, której główna siedziba mieści się w Brukseli, organizuje sesje kolejno w poszczególnych stolicach. Jest to, jak już jej nazwa wskazuje, grupa parlamentarzystów, którzy studjują kwestje prawne i pośredniczą między Chiną a państwami do niej nie należącymi.

„Conférence“ naprz. w r. 1924 zwróciła się do poszczególnych mocarstw z okólnikiem: „Państwa które jeszcze nie podpisały międzynarodowej Konwencji Lotniczej z dnia 13 października 1919 r. są prośzone przystąpić do niej w jaknajkrótszym czasie”.

„Consulative Comité on Communication and Transit” stojące pod protektorem Ligi Narodów zajmuje się lotnictwem handlowym z punktu widzenia poszczególnych państw. Organizacja ta, utworzona przy Międzynarodowej Izbie Handlowej w Brukseli, odbywa swe zebrania mniej więcej raz w roku w poszczególnych stolicach.

Wreszcie specjalnie lotniczo-handlowa — jako związek Towarzystw Komunikacji Powietrznej — istnieje w Hadze International Air Traffic Association. Związek ten, który ma na celu rozważanie wszelkich zagadnień z tej dziedziny, nie ogniskuje wszystkich towarzystw w całej Europie. Dlatego też na Konferencji Lotniczej, odbytej w listopadzie ub. r. w Sztokholmie wyłonił się projekt stworzenia nowej, łączącej wszystkich, organizacji. W tym celu powołano do życia „Komitet Dziewięciu”, złożony z przedstawicieli Polski, Anglii, Francji, Włoch, Holandji, Niemiec, Austrii i Szwecji, który ma ostatecznie przeprowadzić sprawę kooperacji wszystkich europejskich towarzystw komunikacji powietrznej. Prezesem Komitetu jest przedstawiciel Francji Farman, sekretariat zaś sprawuje Polska Linja Lotnicza.

Protokół

ze zwyczajnego posiedzenia Zarządu Komitetu L. O. P. P. Poznań-
miasto z dnia 24 lutego 1926 r. w sali posiedzeń Gazowni Miejskiej
w Poznaniu.

Zwyczajne posiedzenie Zarządu Komitetu L. O. P. P. Poznań-
miasto zagał o godz. 18,15 l. wiceprezes p. dyr. Dzierżyński, witając
obecnych, którym dziękuje za poświęcenie kilku chwil dla L. O. P. P.
Następnie poleca sekretarzowi odczytać protokół z ostatniego posiedzenia.

Sekretarz p. Wałęcki po odczytaniu protokołu z ostatniego
rocznego posiedzenia Zarządu Komitetu wyjaśnia załatwienie poru-
szonych w protokole spraw. Protokół przyjęto bez zmian, poczem

polecił p. dyr. Dziurzyński utworzyć Koło L. O. P. P. przy firmie Dr. Roman May w Poznaniu.

Jako drugi punkt porządku obrad zaznajamia sekretarz p. Wałęcki zebranych z treścią okólnika Zarządu Głównego nr. 49. z dnia 5. 2. 26., a mianowicie punktem 4 tego okólnika. Dalej referuje, że Zarząd Główny powierzył Komitetowi tak zwaną „kontrolę” nad Cywilną Szkołą Pilotów Poznań-Ławica, oraz utrzymanie 5 uczniów szkoły pilotów. Wzamian za przyjęcie wyżej podanej kontroli Zarząd Główny zwalnia Komitet od przekazywanie 50% naszych składek członkowskich, zastrzegając sobie jeszcze 10% składek. Referent następnie analizuje wydatki, jakiby powstały z tytułu przejęcia kontroli i opieki nad szkołą, a mianowicie:

- | | | |
|---|-----------|--------------------|
| 1. utrzymanie 5 uczniów szkoły pilotów | à 6 500,— | = 32 500 zł |
| 2. dożywianie ich miesięcznie | 1 000,— | = 12 000 „ |
| 3. dostarczanie czasopism, gazet itp. rocznie | | . . = 2 400 „ |
| 4. odpowiedzialność za wypadki, które opłaca | | |
| L. O. P. P. (lekarze, szpital, leki itp.) rocznie | | = 5 000 „ |

razem: 51 900 zł

co przekracza naszą możność finansową, gdyż budżet Komitetu na rok 1926 wynosi w do- i rozchodzie zaledwie 39 500,— zł. Oprócz tego zaznajamia referent obecnych o obowiązkach przyjętych przez nasz Komitet na rok 1926 i to:

- | | | |
|---|-----------|------------|
| Utrzymanie 1 ucznia w szkole pilotów | | 6 500,— zł |
| na odbywające się wykłady o lotnictwie w Szkole | | |
| Budowlano-Mierniczo-Meljoracyjnej w Poznaniu | | 1 500,— „ |
| na propagandę i odczyty | | 3 500,— „ |
| oraz nieprzewidziane niezbędne wydatki | | 2 000,— „ |

nie uwzględniając kosztów utrzymania kancelarii, pokrywania rozchodów urządzanych imprez itp. Pan Wałęcki, reasumując swe wywody, stawia wniosek o odmówienie przyjęcia przez Komitet wspomnianych zobowiązań i o przekazywanie Zarządowi Głównemu nie 60 lecz 80% składek członkowskich oraz przejęcia moralnej opieki nad szkołą pilotów w miarę możliwości finansowej.

Referat wysłuchany z zainteresowaniem, wywołał ożywioną dyskusję. Jako pierwszy przemówił p. inż. Świątkowski, delegat miejscowego Komitetu Wojewódzkiego, wykazując potrzebę przejęcia przez Komitet Miejski na własny koszt utrzymania 5 uczniów szkoły pilotów i opieki nad nią. Jeśli odnośny wydatek poderwałby fundusze Komitetu, zaleca utrzymać zamiast 5 tylko 3 uczniów pilotów, wliczając w liczbę tę już opłacanego ucznia-pilota. Pan Wałęcki polemizuje z p. inż. Świątkowskim, udowadniając mu, że w niniejszym wypadku chodzi jedynie o uregulowanie strony finansowej i prosi obecnych o akcept na swój wniosek. Pan Kudliński godzi się w zasadzie na petycję p. Wałęckiego i nasuwa projekt przyjęcia powierzonego przez Zarząd Główny utrzymania 5 uczniów szkoły pilotów i opieki nad tą szkołą, o ile Zarząd Główny zleci nam całkowity dochód z „Tygodnia Propagandy” w Poznaniu. Pan Wałęcki nadmieniał, że na odstąpienie nam dochodów z „Tygodnia Propagandy” w Poznaniu Zarząd Główny wogóle się nie zgodzi, a więc propozycja p. Kudlińskiego staje się nierealną. Przy wzroście liczby członków w Kole Poznańskim, w razie przyjęcia wniosku przekazywania Za-

rządowi Głównemu 80% naszych składek członkowskich, fundusze jego z tego tytułu znacznie się powiększą, nawet przekroczą koszty szkoły pilotów. Pan dyrektor Dziurzyński zaznaczając, że Komitet stara się według sił wykonać wszelkie zlecenia Zarządu Głównego, popiera wspólnie z p. Kłoniczkiem wniosek p. Wałęckiego i podaje go, jako najdalej idący, pod głosowanie. Wniosek ten uchwalono absolutną większością głosów z tem, że wysłać się odpowiednie pismo do Zarządu Głównego.

Następnie sekretarz p. Wałęcki odczytuje pismo Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Poznaniu z dnia 12. 2. 26. ldz. 249/26. z którego wynika, że Komitet Wojewódzki wypłacał szkole pilotów dotacje miesięczne w wysokości 1000,— zł na dożywianie uczniów. Ponieważ Zarząd Główny zlecił Komitetowi Miejskiemu „kontrolę“ szkoły pilotów, wydatek ten przechodzi na Komitet Miejski z miesiącem lutym b. r.

Pan inż. Świątkowski zaleca gorąco Komitetowi wypłacić wspomnianą wyżej dotację, gdyż uczniowie winni mieć lepsze odżywianie. Przypomina tu opinię Komisji kontrolującej szkołę pilotów, że uczniowie innych szkół pilotów mają znacznie lepszy wikt, niż uczniowie piloci w Ławicy. Pan Wałęcki, wspominając o zwiedzeniu szkoły pilotów przez p. dyr. Dziurzyńskiego, stwierdza, że uczniowie piloci mają oddzielną kuchnię i prosi o nieuwzględnienie dotacji na dożywianie uczniów. Pan dyr. Dziurzyński popiera zdanie p. Wałęckiego. Pan Kłoniczki wobec tego, że Komitet Wojewódzki wypłacał już rzeczony dotacje, zaleca zaliczkować dotację na luty à konto 80% składek członkowskich dla Zarządu Głównego, na co się zgodzono.

Pan sekretarz Wałęcki podaje zebranym do wiadomości, że o zwrotne pożyczki wzgl. zapomogę wpłynęły 4 wnioski od uczniów-pilotów z Ławicy.

PP. dyr. Dziurzyński i Kłoniczki wypowiadają się za odrzuceniem wniosków. Pan Tabernacki jednakowoż prosi wyjątkowo udzielić bezzwrotnej zapomogi ogólnej w wysokości 200,— zł. Zarząd widząc w niektórych wypadkach konieczną pomoc doraźną, przychylił się do propozycji p. Tabernackiego. Jednocześnie upoważniła się Dyrekcję Cywilnej Szkoły Pilotów Poznań-Ławica do podziału wyznaczonego funduszu między najbardziej potrzebujących uczniów, według własnego uznania. Uchwala się również na przyszłość zwrotnych pożyczek i bezzwrotnych zapomóg z zasady nie udzielać.

Z wniosków i wolnych głosów nikt nie skorzystał, wobec czego p. przewodniczący dyrektor Dziurzyński solwuje posiedzenie o godz. 19,50, dziękując jeszcze raz przybyłym na posiedzenie za okazane poparcie dążeń L. O. P. P.

W posiedzeniu wzięli udział: pp. I wiceprezes dyrektor Dziurzyński, sekretarz Wałęcki, zastępca sekretarza Kudliński, skarbnik Ciesielski, redaktor Powidzki, Kłoniczki, inż. Świątkowski, delegat Komitetu Wojewódzkiego Poznań, członek Komisji rewizyjnej Tabernacki, Żurczak zastępca naczelnika Chybińskiego i urzędnik Komitetu Zawieja.

Poznań, dnia 24. lutego 1926 r.

Komitet L. O. P. P. Poznań - miasto

Za Zarząd:

Dziurzyński, I. wiceprezes

Wałęcki, sekretarz.

BILANS ZA ROK 1925.**DOCHÓD:**

L. p.	Tytuł	Kwota	
		zł	gr
1.	Saldo z roku 1924	38 558	25
2.	Składki członkowskie	28 089	81
3.	Wpisowe od członków	1 340	—
4.	Za oznaki	1 141	05
5.	Dobrowolne datki	3 536	01
6.	Z imprez	5 178	94
7.	Za materiał jak książki i tp.	1 838	71
8.	Z wystawy lotniczej	58	80
9.	Na zakup Wielkopolskiej Eskadry Lotniczej	310	00
10.	Odsetki od kapitału	2 266	73
11.	Tydzień Propagandy	16 177	99
		98 496	29

ROZCHÓD:

1.	Zarząd główny Warszawa tyt. 60% od składek	13 602	96
2.	Zarząd główny Warszawa tyt. Tygodnia Propagandy	16 177	99
3.	Za materiał	4 563	25
4.	Imprezy	1 418	85
5.	Utrzymanie kancelarii	916	55
6.	Stypendja	4 710	00
7.	Za 2 samoloty „Hanriot“	31 320	00
8.	Wystawa lotnicza	3 106	00
9.	Aparat projekcyjny	430	00
10.	Koszty podróży delegatów do Warszawy	492	10
11.	Tydzień propagandy	873	11
12.	Propaganda i reklama	2 760	00
13.	Wykłady w Uniwersytecie	50	00
14.	Różne	115	00
15.	Saldo (gotówka)	17 960	48
		98 496	29

1.	Saldo z przeniesienia (gotówka)	17 960	48
2.	Dłużnicy	862	90
3.	Urządzenie biurowe (nieruchomość)	798	50
4.	Materiał	1 953	00
5.	2 samoloty kompletne	31 320	00
6.	1 aparat projekcyjny z ekranem i przyborami	440	00
		53 334	88

1.	Majątek	53 334	88
		53 334	88

Poznań, dnia 4. stycznia 1926 r.

Komitet L. O. P. P. Poznań - miasto

Za Zarząd:

(—) *Dziurzyński*
Wiceprezes(—) *Wałęcki*
Sekretarz(—) *Ciesielski*
Skarbnik

BUDŻET NA ROK 1926.

DOCHÓD:

Tytuł	Kwota	
	zł	gr
Składek członkowskich	30 000	—
Wpisowe od członk. rzeczywistych i założycieli	1 200	—
Sprzedaż znaczków i książek	1 500	—
Sprzedaż wycinanek	1 000	—
Sprzedaż bloczków	300	—
Imprezy	4 000	—
Odsetki od kapitału	1 500	—
	39 500	—

ROZCHÓD:

Tytułem 60% składek członkowskich	18 000	00
Tytułem subwencji	8 000	00
Wydatki kancelaryjne	2 500	00
Wydatki na propagandę i odczyty	3 500	00
Wydatki na oznaki i książki	300	00
Wydatki na urządzenie imprez i zabaw	2 000	00
Wydatki na koszty podróży delegatów	800	00
Wydatki nieprzewidziane	2 000	00
Przewidziany czysty dochód	2 400	00
	39 500	00

Członków posiadamy:

Wspierających	1
Dożywotnich	4
Założycieli	76
Rzeczywistych	3 303
Nadzwyczajnych	6 676
razem:	10 060

Poznań, dnia 4. stycznia 1926 r.

Komitet L. O. P. P. Poznań-miasto

Za Zarząd:

(—) *Dziurzyński*
Wiceprezes

(—) *Wałęcki*
Sekretarz

(—) *Ciesielski*
Skarbnik

Mały feljeton.

Mam dziś napisać coś wesołego do „Lotnika”. Łatwo to powiedzieć. Taki przedmiot jak lotnictwo tak jest daleki od wesołości, jak bolszewik od restytucji majątków ich prawowitym właścicielom. — Wprowadził pismo to zmieniło zewnętrzną formę. Nowa okładka nadaje mu wygląd europejski, ale do wesołości bynajmniej nie pobudza. I czyż można się dziś śmiać? Gdy się pomyśli o dzisiejszej drożyznie, spadku waluty, braku mieszkań, ogarnia taki Katzenjammer! A tu pisz

coś wesołego! Także zachciewa się. I dla kogo jeszcze? Czyż ci, co czytają Lotnika, potrafią się śmiać? Czy kto z Was, moi państwo, widział śmiejącego się inżyniera, konstruktora, bodaj zwykłego mechanika? Nie, — prawda? Bo i jakże! — wszak im poczucie własnej godności nie pozwala na to. To nie zwykły śmiertelnik, co to na widok taczki przewróconej do góry dnem, godzinami się trzęsie jak pajac na sprężynach. Ale taki mądry — uczony człowiek! Ten bezowocnie czasu tracić nie będzie. Znam jednego, co tuląc narzeczoną do serca, szeptał omdlewając: „jeżeli ochraniać aluminium połączyć ze skrzydłem stojakami...“ A na podarek ślubny szykował dla swej lubej dwa potężne motory niewidzianej dotąd konstrukcji. I oni wszyscy są w tym rodzaju... Czyż może ktoś wyobrazić sobie takich ludzi śmiejących się? Ot, inna byłaby rzecz, gdyby Lotnika czytywały filary społeczeństwa, jak rzeźnicy, piekarze lub nawet szewcy. Człowiek by się nie namyslał ani przez chwilę. Ale niestety! oni nie czytają. I nie prenumerują nawet. Poco im to. Czyż dożyjemy czasów, by woły przewożono aeroplanem lub budowano małe latające piekareńki! Gdyby chociaż Lotnik dawał więcej papieru, przynajmniej na owinięcie dwóch szynek, no, to jeszczeby się może znalazło paru dobroczyńców, coby dali zarobić tym biedakom wydawcom. Bo to wiadomo, nie mają nawet porządných butów. A teraz takie błoto!

Coprawda poco im buty; mają aeroplany, niech latają! Przedewszystkiem każdy porządny obywatel musi o sobie pamiętać! Wszak prenumerata kwartalna Lotnika wynosi 4.00 zł. Horrendum! To warte półtora funta szynki! Prawdziwe marnotrawstwo wydać taką sumę na próżno! Czy jednak na próżno! Jakże inaczej wyglądałby kupiec prenumerujący tak poważne pismo. Najlepsza dlań reklama, każdy woli mieć do czynienia z człowiekiem postępowym i kulturalnym. Zresztą człowiek potrzebuje i duchowego pokarmu, a Lotnik tyle daje ciekawych i pouczających wiadomości. A nasza młodzież? czem się ona zajmuje w chwilach wolnych od nauki? Czy czatowanie na rogu ulicy na wychodzące pensjonarki jest rzeczywiście tak pojętne? Czy nie stokroć milej i pożyteczniejsz byłoby spędzić ten czas na czytaniu Lotnika, rozszerzyć trochę swój widnokrąg umysłowy. Zająć się konstrukcją aparatu np. szybowca. Nie jest to trudne, a ile daje zadowolenia i korzyści. Lotnik chętnie służy każdemu radą i wskazówką. Ktoś może powie, że na tak szeroki zakres działalności, Lotnik ma za mało współpracowników. Trudno się z tem spierać. Racja. Lecz kóż temu winien, panowie fachowcy? Stosujemy zasadę mrówek. Jeden dla wszystkich, wszyscy dla jednego. Niech się nie znajdzie nigdy taki, któryby dumny ze swej wiedzy, pragnął zachować ją dla ścisłego grona, pozbawiając szerszy ogół swych cennych wiadomości. Nie można powiedzieć: to pismo nie jest dość poważne, abym ja w niem udział przyjmował. Może nie jest, lecz będzie, gdy większe siły naukowe nie zechcą się uchylać od współpracy. Pracujmy więc wszyscy chętnie. Niech nie będzie domu, gdzieby go nie czytano. Polska jest krajem kulturalnym, a czyż kulturalny człowiek może nie czytać Lotnika? A bon entendeur — salut. J.

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

❖ K R O N I K A ❖

POLSKA.

Z L. O. P. P. w Gnieźnie. 21 marca b. r. na zebraniu komitetu organizacyjnego zlikwidowano komitet organizacyjny, zastępując go komitetem stałym. W skład zarządu nowego komitetu wchodzi: przew. p. prez. Barciszewski, zastępcy: członek Z. L. P. p. Kupczyk, oraz starszy ases. kol. p. Jędraszczyk i Broniszewski, kom. obwodowy, sekretarz: p. Dąbrowski, nauczyciel szkoły H. P., zast. prof. Herbst, skarbnik: p. Wieczorek, bibliotekarz: p. B. Mallow. Na zebraniu wybrane zostały również następujące komisje:

1. rewizyjna,
2. techniczno-organizacyjna,
3. propagandowa.

Na zjazd komitetu wojewódzkiego wybrano delegatem p. Kupczyka.

Gnieźnieński komitet powiatowy przy Starostwie złączono z komitetem miejskim.

Statystyka Polskiej Linji Lotniczej. W ubiegłym miesiącu samoloty komunikacyjne Polskiej Linji Lotniczej kursowały na linjach: Warszawa—Kraków, Warszawa—Lwów i częściowo Kraków—Wiedeń, przewożąc w 148 lotach 430 pasażerów, 9,322 kg. tonnażu i 18 kg. poczty. Ogółem w tym czasie samoloty Polskiej Linji Lotniczej przebyły w powietrzu 43,894 km. Przeciętna regularność wynosiła około 80 proc. Żadnych nieszczęśliwych wypadków nie było. W miesiącu marcu przestrzeń Lwów—Kraków nie była oblatywana, zaś przestrzeń Kraków—Wiedeń z powodu nieukończonych jeszcze pertraktacyj polsko-czechosłowackich, dotychczas jeszcze nie jest uruchomiona.

AMERYKA.

Linja lotnicza Nowy York — Cuba. Po dokonaniu kilku próbnych lotów na linii Nowy York — Havanna (Cuba), tow. „Colonial Airline of New York“ postanowiło zorganizować stałą komunikację na tej linii. Do służby na linii użyte będą samoloty Fokkera trzymotorowe, typu F. VII 3m. Wspomniane wyżej towarzystwo zawarło z rządem amerykańskim kontrakt, na przewóz poczty.

Badania nad zmianą obciążenia. Ostatnio przeprowadzono w Ameryce badania nad zmianą obciążenia płaszczyzn przy wykonywaniu rozmaitych zwrotów i akrobacji.

Podajemy poniżej wyniki badań, dotyczące niektórych ewolucji dla płatowców Fokker, Curtiss i Boeing.

	Fokker P.W. 7.	Curtiss P.W. 8.	Boeing P.W. 9.
1. Looping o dużym prom.	2.7	3.2	3.0
2. „ o małym prom.	6.1	4.25	6.2
3. epengle	2.6	3.6	3.7
4. renversement	4.7	4.0	5.9

Nowe rekordy światowe. Podług oficjalnego sprawozdania Międzynarodowej federacji lotniczej z dnia 1 marca 1926 r. urzędowo uznane zostały następujące rekordy. Frida Cb. (wodnopłatowiec) użyteczne obciążenie 500 kg. Szybkość na przestrzeni 100 km. porucznik George C. Macdonald U. S. A. S. na amfibii „Loening-Amphibian“ C. O. A. 1. z motorem „Liberty 400 MK“ w Hampton Roads, dnia 23. I. 1926 r. 179 km. szybkość 479 km./g. Szybkość na przestrzeni 200 km. por. George C. Macdonald U. S. A. S. na tymże płatowcu dnia 23. I. 26 r.

ANGLJA.

Etapy lotu Cobhama z Cape-Town. Poniżej podajemy etapy drogi powrotnej Cobhama do Londynu.

26. lutego	Cape—Town—Kimberley	1 130 km.
27. „	Kimberley—Palapye Road—Bulawayo	1 200 km.
28. „	Bulawayo—Brocken Hill—N'dola	1 030 km.
2. marca	N'dola—Abercorn	555 km.
3. „	Abercorn—Tabora—Kisuma	1 100 km.
4. „	Kisuma—Mongala—Malakal	1 310 km.
5. „	Malakal—Chartum	690 km.
6. „	Chartum—Atbara—Assuan	1 010 km.
7. „	Assuan—Kahyra	775 km.
9. „	Kahyra—Sollum	530 km.
11. „	Sollum—Ateny	725 km.
12. „	Ateny—Piza	1 345 km.
13. „	Piza—Londyn	1 455 km.

Razem 12 985 km.

Na przestrzeni Chartum—Albara—Assuan z powodu burzy piaskowej, musiał Cobham wznieść się na wysokość 3 000 metrów, a chwilami orjentował się jedynie wg. kompasu. Przelot przez Morze Śródziemne musiał odłożyć o dzień później, wskutek zbyt silnego wiatru przeciwnego. Lecąc dnia 11 do Aten, przy równie silnym wietrze, ominęli Kretę, co spostrzegli o wiele później.

CZECHY.

Czeski instytut aerodynamiczny. Czesi budują w Letuanach instytut aerodynamiczny. Tunel aerodynamiczny typu Eiffel'a będzie miał następujące wymiary:

Srednica kolektora	3.25 m.
„ dyfusora	13.55 m.
Otwór kolektora	4.50 m.
Koniec dyfusora	3.92 m.

Sądząc z projektów, urządzenia laboratoryjne będą bogate i pozwolą na racjonalne przeprowadzenie badań aerodynamicznych.

Jak pracują czesi. Czasopismo czeskie „Letectví“ w Biuletynie, wydanym w języku francuskim podaje uwagi o fabrykacji samolotów firmy „Aero“.

Dotąd zbudowano w tej fabryce następujące typy:

A — 1	Mercédes	100	szkolny
A — 2	Hispano — Suiza	220	myśliwski
A — 3	Hispano — Suiza	180	myśliwski do działań na dużej wysok.
A — 4	B/M. W.	185	myśliwski
A — 8	Maybach	260	limuzyna transportowa
A — 9	B/M. W.	185	myśliwski
A — 10	Maybach	260	limuzyna transportowa
A — 11	Walter	240	dwusiedzeniowy bojowy
Ab — 11	Perun II	240	„ „
A — 11c	Skoda L.	600	dwusiedzeniowy „
A — 12	Maybach	260	dwusiedzeniowy bojowy
A — 14	Héro	230	szkolny przejściowy
A — 15	Héro	230	dwusiedzeniowy bojowy
A — 17	—	—	—
A — 18	B/M. W.	185	myśliwski
A — 18b	B/M. W.	185	„
A — 18c	Walter	300	„
A — 19	Perun I.	185	szkolny do akrobacji
A — 20	Hispano — Suiza	300	myśliwski
A — 21	Perun I	185	szkolny nocny
A — 22	Maybach	260	—
A — 23	Lorraine — Dietrich	450	limuzyna transportowa
A — 24	2 X Maybach	260	nocnego bombardowania
A — 25	Perun I.	185	szkolny przejściowy
A — 26	B/M. W.	185	dwusiedzeniowy bojowy
A — 27	2 X Jupiter	400	nocnego bombardowania
A — 28	Hispano — Suiza	180	szkolny do akrobacji
A — 30	Lorraine — Dietrich	450	dwusiedzeniowy dalekiego wywiadu
A — 32	Jupiter	400	dwusiedzeniowy myśliwski

Tablica powyższa świadczy wyraźnie o poważnej pracy naszych sąsiadów na polu lotnictwa. W jednym z najbliższych numerów powrócimy do sprawy czeskiego przemysłu lotniczego w formie dłuższego artykułu.

Osobiste.

Dnia 19-go marca b. r. odbył się ślub członka Rady Nadzorczej Z. L. P. majora obserw. Andrzeja Płachty z p. Kulinówną Młodej Parze szczęść Boże!
Redakcja „Lotnika“.

Dnia 6-go kwietnia b. r. odbył się w kościele św. Marcina ślub członka Z. L. P. pilota Józefa Woźniaka z panną Marią Wojasiakówną. Młodej Parze Szczęść Boże!
Redakcja „Lotnika“.

Czas odnowić prenumeratę „Lotnika“ na kwartał II-gi.



Skarbnik Związku Lotników Polskich przypomina wszystkim członkom o terminie wpłacenia składek członkowskich za kwartał II w kwocie zł 6,00. Konto Związku w P. K. O. Nr. 205-183.

Równocześnie wszystkim członkom wysłała się rachunki. Członkowie na terenie miasta Torunia otrzymają zawiadomienie przez swego męża zaufania por. pil. Sledziejowskiego na terenie Ławicy od członków Zarządu.

Inż. Mokrzycki. — Teorja i budowa samolotów

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

Tom I. Aerodynamika, Śmigła, teorja 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 STAe. 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.

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

wyrabia rocznie

„PNEUMATYK”

FABRYKA WYROBÓW GUMOWYCH T w. Akc.

P O Z N A Ń

ul. Fr. Ratajczaka nr. 22 - Telefon 23 64

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

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

A 133

ROZKŁAD LOTÓW:

PRZEWÓZ:

PASAŻERÓW

POCZTY

TOWARÓW

=

Samolot kursuje

codziennie

za wyjątkiem

niedziel i świąt

Godzina	Kierunek	Godzina
8,00	↓ Poznań ↑	18,00
10,00	↓ Warszawa ↑	16,00

INFORMACJE:

Poznań Telef. 1674

„ „ 2083

Warszawa „ 850

Łódź „ 311

=

Dowóz

do i z lotniska

uwzgl. w cenie

biletu lotu



AERO
KOMUNIKACJA POMETRZNA

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. IV. 1926 r. aż do odwołania.

Godzina	Kierunek	Godzina
8,00	↓ Gdańsk ↑	17,15
11,00	↓ Warszawa ↑	14,15
14,00	↓ Warszawa ↑	11,15
17,00	↓ Lwów ↑	8,15
8,00	↓ Lwów ↑	15,15
11,00	↓ Kraków ↑	12,15
8,30	↓ Warszawa ↑	15,15
11,15	↓ Kraków ↑	12,30
12,00	↓ Kraków ↑	11,30
15,00	↓ Wiedeń ↑	8,30

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 Pocztow. (istnieją specjalne znaczki poczty lotniczej).

Do czasu ukończenia pertrakt. w sprawie przelotu nad terytorjum Czesko-słowackiem — ruch na przetrzeni Kraków-Wiedeń wstrzymany.



S.P.A.

„SAMOLOT“
POZNAŃ-ŁAWICA
TEL. 65-27.