

człowiek Lotnik. Kółko Młodzieżowe Politechniki

Nr. 17.

Cena 40 gr.

Rok III.

LOTNIK



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

Wawrzyński, 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. C. 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.



Nr. 17 (55)

Sobota, 8 maja 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.

Rozmowa telefoniczna.

Sprawa treningu pilotów rezerwy jest stałą naszą bolączką, czego dowodem jest poniższy artykuł otrzymany z kół pilotów rezerwy. Oddziałów wojskowych winić nie możemy, ponieważ same cierpią na brak hangarów i w swych sekcjach treningowych muszą przeszkalać własnych pilotów. Pozostaje jedyna droga ażeby sprawą tą zajął się Związek Lotników Polskich, przy szerokiem poparciu L. O. P. P. Jak wiemy, sprawa powyższa weszła już na tory realizacji.

REDAKCJA LOTNIKA.

Hallo! Centrala?

Proszę o departament lotnictwa M. S. Wojsk.

Hallo! Hallo! Czy departament lotnictwa!

Proszę Pani czy mógłbym Panią prosić o połączenie mię z gabinetem Pana Szefa Lotnictwa?

Pilot rezerwy Manetkiewicz.

Tak.

Dziękuję bardzo.

Panie Pułkowniku przepraszam bardzo, że osmielałem się zajmować Mu drogi czas, ale chodzi o kwestję bardzo ważną nie tylko dla mnie ale i dla całego lotnictwa, którą postaram się w kilku słowach wyłuszczyć.

Pilot rezerwy Manetkiewicz, nazwisko moje nic Panu nie powie, to też nie w sprawie mego nazwiska lecz w sprawie tytułu telefonuję: tytułu pilota do którego mimowoli tracę prawo:

A no tak Panie Pułkowniku, nie mając możności latania już od 4-ch lat, straciłem już chyba z 60% mych lotniczych zdolności i jeśli jeszcze z rok lub dwa latać nie będę, to zapytuję sam siebie na jakiej podstawie będę mógł się za pilota podawać?

.....

Tak, tak, wiem o tem Panie Pułkowniku, jednak na samym rozkazie latać trudno, praktyczniej byłoby mieć do tego celu jakąś odpowiednią maszynę, a z otrzymaniem tejże sprawa daleko gorzej się przedstawia.

.....

Ależ fakt Panie Pułkowniku, wypróbowałem to niedawno na sobie, w pułku do którego należę chciano mi pozwolić latać na maszynie, która dzień przedtem rozbitą została, w końcu bardzo grzecznie ale stanowczo odprawiono mię z kwitkiem.

.....

Nic, absolutnie nic.

.....

Tak, — bardzo się cieszę Panie Pułkowniku i bardzo Panu wdzięczny będę.

Widzi Pan Panie Pułkowniku, Państwo Polskie wydało tyle pieniędzy na moje lotnicze wykształcenie i choć mi bardzo wstyd, ale niech jutro wojna wybuchnie, to co?

Zamiast wleźć z miejsca do jakiegoś Spada z dwoma Vickersami i polecieć na przywitanie jakichś „Lufthackenkreuzler'ów” lub innych „krasných lotczykow“, zostanę odesłany razem z setkami innych podobnych mi „pilotów“ do jakiejś szkoły na przeszkolenie.

Tam z początku instruktorów zabraknie, potem czekać będziemy na benzynę, wreszcie konieczną okaże się ewakuacja szkoły razem z nami „na tyły“ w chwalebny sposób, a co potem ewentualnie to i myśleć się boję?

.....

Ależ bynajmniej Panie Pułkowniku, przeżywałem sam podobne momenty w 1920 r.

A tak widzi Pan, nie potrzeba nam wiele, ot godzina lotu na miesiąc tak jak we Francji.

Nie na nas znów tylu tysięcy żebyśmy aż przez to Skarb Państwa zrujnować mogli?

.....

Naturalnie Panie Pułkowniku, ja też przyznam się, liczyłem na to że Pan przyzna słuszność mym wywodom.

.....

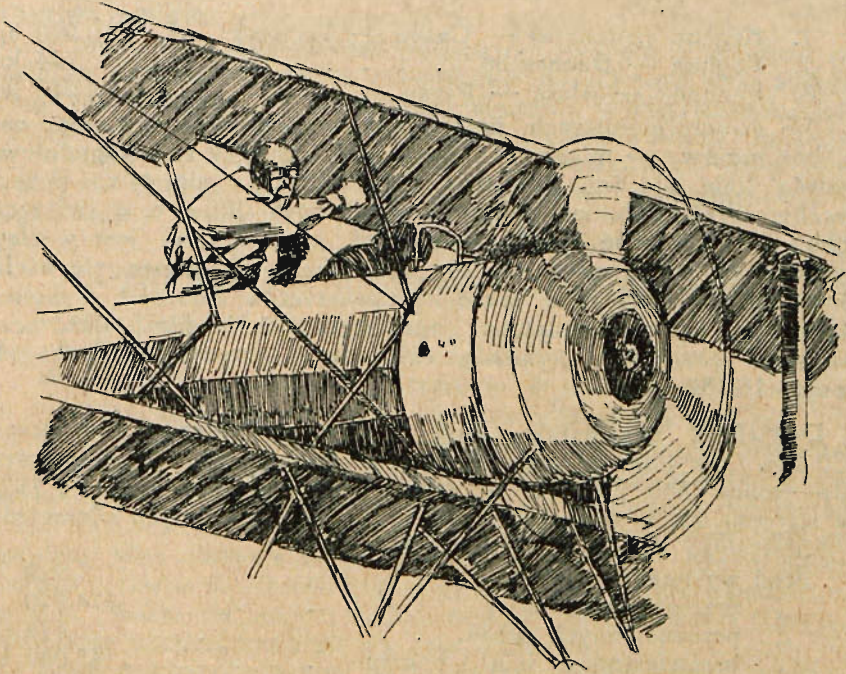
Bezwarunkowo, naszym obowiązkiem, nas szarych pilotów jest latać, strzelać, bombardować, w razie wojny, obowiązkiem Panów Szefów, jak Pan Pułkownik słusznie zauważył, jest dać nam możność ku temu.

My piloci chcielibyśmy zawsze być gotowi do naszych obowiązków, — na Panów kolej.

.....

Tak, tak, Panie Pułkowniku jeszcze raz bardzo dziękuję w swoim
i mych kolegów imieniu.
Żegnam Pana!

.....
Rozmowa skończona.



Instruktor jest dobrym bokserem („Młode Ikary“ Nr. 2),

Stan lotnictwa w Rosji Sowieckiej.

Rozwój lotnictwa w Rosji Sowieckiej już po wojnie 20-go roku wkroczył na normalne tory. Szybkie tempo tego rozwoju, jeśli zważyć szereg lat wojny domowej i zupełne zniszczenie w tym okresie, przemysłu rosyjskiego, który po wojnie budować trzeba było na nowo, jest godne podziwu. Tylko dzięki sprężystej organizacji i wielkim wkładom na cele lotnictwa, przy udziale całego społeczeństwa mogły Sowiety osiągnąć tak widome rezultaty.

Rozwój lotnictwa komunikacyjnego.

Lotnictwo komunikacyjne posługuje się aparatami obcej konstrukcji, aczkolwiek nie brak w Rosji dzisiejszej własnego typu komunikacyjnego. Utworzono szereg połączeń zarówno w Rosji Centralnej, jak też na Ukrainie i w Rosji Południowej.

Cztery towarzystwa eksploatują te linie, przyczem każde z nich ma oznaczoną strefę działania.

Towarzystwami temi są:

1. Dobrolot;
2. Ukrwozduchput;

3. Deruluft;

4. Junkers.

Dobrolot utrzymuje komunikację w Rosji Centralnej, oraz w rosyjskiej części środkowej Azji, gdzie założono trzy linje, a mianowicie:

1. Kaghan (Buchara) — Chiwa — Tachaus 520 km.
2. Kaghan — Duchambé 724 km.
3. Pachpek — Alma — Pernu 246 km.

Na dwóch pierwszych linjach przeloty odbywają się przez cały rok, bez przerwy w miesiącach zimowych i to trzy razy tygodniowo. Ostatnia linja nie jest regularna, loty odbywają się tylko w razie potrzeby. Wobec braku połączeń kolejowych linje te, a zwłaszcza Kaghan — Duchambé, gdzie przestrzeń przelatywana jest w ciągu 6. godzin (w porównaniu do 20. dni karawaną) cieszą się wielką frekwencją. W roku 1925. samoloty towarzystwa Dobrolot wykonały ogółem 546 lotów, przelatując przestrzeń 330.537 klm. Ilość przewiezionych pasażerów wynosiła 1626, ilość przewiezionego bagażu i poczty 16 452 kg.

Deruluft eksploatuje linję Moskwa — Królewiec wynoszącą 1.080 km. Na linii tej kursują aparaty Fokkera typ. III. z motorem Rolls—Royce 360 MK. Linja została uruchomiona 1. maja 1922, a w sierpniu 25. r. święciła pierwszy milion przelecianych kilometrów.

Statystyka za rok 1925 wykazuje:

ilość wykonanych lotów	229
„ przelecianych klm.	374.940
„ przewiezionych pasaż.	672
„ przewiezionego bag. i poczty	45.087 kg.

Od otwarcia linii (1. IV. 22.) do 31. X. 25. r.

ilość wykonanych lotów wynosi	1.684
„ przelecianych km.	1.243.341
„ przewiezionych pasażerów	3.610
„ przewiezionej poczty i bagażu	148.870

W roku 1922. loty odbywały się 2 razy tygodniowo, a od roku 1924. latano już codziennie. Towarzystwo Deruluft dąży do osiągnięcia porozumienia z niemieckim Aerolloydem celem zorganizowania bezpośredniego połączenia Berlin—Moskwa. Przelot na tej linii trwałby 15 godzin.

Ukrwozduchput (Ukraińskie Tow. Żeglugi Powietrznej) posiada 4 linje na ogólnej przestrzeni 2070 km.

1. Moskwa—Charków 670 km.
2. Charków—Odesa 590 km.
3. Charków—Kijów 430 km.
4. Charków—Rostów 400 km.

Na linjach Moskwa—Charków i Charków—Odesa przeloty odbywają się codziennie, na pozostałych trzy razy w tygodniu.

W roku 1925. wykonano lotów 293, przeleciano 160.079 km., przewieziono 1.006 pasażerów i 11.145 kg. bagażu.

Junkers utrzymuje komunikację niestałą na linii Baku—Enseli (292 km) Linja ta stanowi przedłużenie drogi powietrznej do Persji Enseli—Teheran. W kwietniu roku bieżącego zamierza Junkers przy

pomocy linii Tomsk—Krasnojarsk—Jenisiejsk—Tugansk połączyć wschodnią Syberję z Chinami i Japonją.

W roku bieżącym projektują Sowiety otworzyć 6 nowych linii, łączących prowincje południa i północy z Rosją Centralną. Jedna z tych linii biegnąć ma do stolicy Afganistanu, Kabula. Sumarycznie przestrzeń projektowanych połączeń ma wynosić 12.000 km.

Rozrost sieci komunikacji powietrznej ma dla Rosji duże znaczenie ze względu na rzadką stosunkowo do obszaru sieć połączeń kolejowych, zwłaszcza we wschodniej jej części. O przyszłości lotnictwa komunikacyjnego w Sowdepji świadczy duża frekwencja na liniach już istniejących i rozbudowa nowych dróg powietrznych. Zamierzenia te popiera pomimo ciężkiej sytuacji finansowej, zarówno rząd jak i organizacje o charakterze społecznym.

Organizacje lotnicze i propaganda.

W dużej mierze ułatwiają pracę nad organizacją lotnictwa zarówno wojskowego jak i cywilnego organizacje lotnicze.

W roku 1923 powstało towarzystwo „Awiachim”, którego celem są prace nad odkryciami w dziedzinie lotnictwa i chemji. Towarzystwo to kładzie podwaliny przemysłu silnikowego, przeprowadzając pozatem badania w dziale gazowym. Zawdzięczając pracy towarzystwa zbudowano 26 nowych lotnisk, a lotnictwu wojskowemu oddano 147 aparatów. Dzięki skutecznej, właściwej Sowiетom propagandzie idea lotnicza znalazła szerokie poparcie i gruntowne zrozumienie zarówno w sferach rządowych, jak i wśród pracowników sowieckich. Wszystkie urzędy, pułki sowieckie, robotnicy po fabrykach i włościanie opodatkowują się na cele lotnictwa.

Towarzystwo „Awiachim” w końcu 1923. roku liczyło 1.500.000 członków, w roku 25-tym cyfra ta wzrosła podwójnie.

Potężna organizacja zyskała nawet wpływ na politykę i słusznie uważaną jest w Rosji za rzecznika interesów lotnictwa sowieckiego.

W roku 1926. projektuje „Awiachim” zorganizować 4 wielkie rajdy według następujących tras:

1. Moskwa—Królewiec—Paryż—Rzym—Wiedeń—Praga—Warszawa—Moskwa na przestrzeni . . . 7.150 km.
2. Moskwa—Berlin—Frankfurt—Paryż—Królewiec—Moskwa na przestrzeni 6.000 km.
5. Moskwa—Rostow—Baku—Teheran na przestrzeni 3.100 km.
4. Moskwa—Charków—Sewastopol—Angora na przestrzeni 1.870 km.

Wymienione rajdy będą miały duże znaczenie propagandowe, o czem teraz już świadczyć mogą odgłosy prasy zagranicznej.

Sport szybowy.

Duże zainteresowanie wśród młodzieży rosyjskiej budzi sport szybowy. Liga „Awiachim” popierając wysiłki swych młodych konstruktorów i organizując konkursy, przyczynia się znacznie do spopularyzowania tego sportu. Podczas zawodów w Rhön brało udział kilka szybowców rosyjskich, między innymi: „Szybowiec transkaukazki” i „Czerwona Moskwa”. Na Transkaukazkim szybowcu pilot so-

wiecki Jungmaster zdobył pierwszą nagrodę za trwałość lotu dla szybowców jednosiedzeniowych. Utrzymał się on w powietrzu przez godzinę i 3 kwadransy. W roku zeszłym zorganizował „Awilachim“ konkurs szybowców na Krymie w Teodozji w czasie od 12. września do 10. października.

Dobra organizacja zawodów i dobre wyniki świadczą o poważnym traktowaniu sportu szybowego. W konkursie wzięło udział 47 szybowców, z tych 7 niemieckich. W dniu 1. października samolot K. P. I. R. Ibis zdobył sowiecki rekord trwałości lotu, który wynosi 9 godzin 35 min. 15 sek. Konkurs poza rekordami, z których większość należy do Niemiec, wykazał ciekawe konstrukcje i dobre własności aerodynamiczne rosyjskich szybowców. Ogólna ilość lotów wynosi 375.

Poniżej podajemy dane charakterystyczne niektórych szybowców, biorących udział bądź na konkursie w Rhön, bądź też w ostatnich zawodach w Teodozji.

„Czerwona Moskwa“.

Waga szybowca — 113 kg.
rozpiętość — 13 mtr.
powierzchnia — 18 mtr.²
obciążenie na metr² 16 kg.

„Szybowiec transkaukaski“.

Rozpiętość — 15 mtr.
powierzchnia — 22 mtr.²
Obciążenie na 1 mtr.² 10 kg.
Profil skrzydła—Eiffel'a 385

Pomyślne wyniki konkursu na Krymie i wciąż rosnące zamłotowanie do sportu szybowego daje rękojmię, iż na tem polu Sowiety staną się poważnym konkurentem Thoret'a i współzawodników z Rhön. Pod względem konstrukcji zawody na Krymie wykazały bardzo ciekawe i oryginalne pomysły. Do tych należy: szybowiec Wyższej Szkoły Elektrotechnicznej ze skrzydłami w postaci trójkąta i metalowy „Aviachimu“.

Rosja, zdaje się, przeżyła już swój kryzys. Jakkolwiek dużo jest blagi w inspirowanych w prasie zagranicznej przez propagandę bolszewicką artykułach, o stanie ich lotnictwa, to jednak z faktami należy się liczyć. — Dzisiejsze lotnictwo Rosji to już nie vegetacja z 20 roku.

Józef Filipowicz,

Kurs nawigacji lotniczej*).

(Wstęp).

Co to jest nawigacja?

Nawigacja jest to wiedza ułatwiająca nam orjentowanie się na kuli ziemskiej, wyznaczanie sobie najkrótszych lub najdogodniejszych

*) Za półtory roku wejdzie w życie Międzynarodowa Konwencja Lotnicza, w dziale odnoszącym się do pilotów linii komunikacyjnych. Pomiedzy innymi konwencja ta przewiduje, że pilot komunikacyjny albo sam musi być nawigatorem, albo na pokładzie statku powietrznego znajdować się musi osobny nawigator. Walne Zebranie Związku Lotników Polskich oddawna nosiło się z myślą zorganizowania kursów nawigacji lotniczej dla swych członków pozostających w rezerwie. Jeden z naszych kolegów, który ukończył ostatnio zagranicą kurs aero nawigacji przesyła nam poniższy artykuł, który sądzą że znajdzie wiele sympatów wśród czytelników naszego pisma.

Red. Lotnika.

dróg przed dalekimi podróżami i dająca nam możność w czasie podróży, trzymania się dróg poprzednio wyznaczonych.

Mówiąc o podróżach, nie mam tu na myśli kolei żelaznej lub automobili po utartych drogach jadących, jasnym jest że dla tych środków lokomocji nawigacja jest rzeczą zupełnie niepotrzebną.

Inaczej rzecz się ma, jeśli chodzi o środki lokomocji, nie posługujące się żadnymi utartymi drogami jak marynarka i lotnictwo.

Kolebką nawigacji była marynarka, gdzie wiedza ta już od bardzo dawna była stosowana. Już z chwilą wyruszenia pierwszych okrętów na pełne morze i stracenia z widoku wybrzeży, okazała się potrzeba jakiegoś środka, zapewniającego orientację.

Środkiem tym stała się nawigacja, bardzo elementarna z początku, która jednak przez stopniowe ulepszenie doszła dziś do zupełnej prawie doskonałości i niezawodności w użyciu.

W początkach lotnictwa nie stosowano nawigacji do tej nowej dziedziny, ze względu na niepewność ówczesnych samolotów i silników, które tylko krótkie loty umożliwiały. Latano wtedy wyłącznie podczas pięknej pogody, orientując się przy przelotach drogami istniejącymi na ziemi, a słne wiatry, mgły i chmury były niepokonanymi przeszkodami.

Dopiero pod koniec wojny poczęto poważnie stosować nawigację morską do lotnictwa, z dużymi zmianami i dodatkami wynikającymi z odrębnych warunków, w jakich się każdy statek powietrzny znajduje, — powstała wtedy nawigacja lotnicza. Wykonywane były loty nocne lub też loty dzienne dalekich wywiadów i bombardowe, podczas których dla bezpieczeństwa przed artylerią przeciwlotniczą trzeba było latać wysoko ponad chmurami. Orientacja przez obserwowanie ziemi stawała się często niemożliwą i nawigacja lotnicza poczęła oddawać cenne usługi. Stosowana była wtedy głównie przez obsady sterowców, płatowców bombardowych i wodnych, dlatego też w tych specjalnościach lotnictwa, dziś jeszcze mamy najwięcej dobrych i doświadczonych nawigatorów lotniczych.

Po ukończeniu wojny w związku z powstającym i rozrastającym się lotnictwem transportowym, rozpoczął się dopiero prawdziwy rozwój i stosowanie nawigacji lotniczej. Z chwilą uruchomienia linii lotniczych musiano dążyć do jaknajwiększej regularności lotów. Kilku-godzinowe loty z pasażerami przy bardzo złej pogodzie stanęły na porządku dziennym, a z chwilą utraty widoku ziemi tylko nawigacja mogła zapewnić orientację i utrzymanie dobrego kierunku lotu. W większości krajów ustanowiono kursy dla nawigatorów lotniczych, którzy po zdaniu egzaminów państwowych otrzymują specjalne dyplomy, bez którego to dyplomu dziś już prawie niepodobna zostać pilotem transportowym, a od 1. 1. 1927 r. na mocy postanowienia międzynarodowej konwencji aeronautycznej, obowiązująca będzie obecność nawigatora na każdym bezwzględnie samolocie transportowym.

Ze względu na małą ilość miejsca na obecnych samolotach transportowych, rolę nawigatora spełnia najczęściej pilot lub też towarzyszący mu w locie mechanik. Z czasem jednak, aby oszczędzić pilotowi przemęczenia przy długich przelotach, zredukowany tenże zostanie do roli sternika okrętowego, troszczącego się poza startem i lądowaniem tylko o utrzymanie statku na oznaczonym kursie kom-

pasu, kursie wyliczonym i podanym mu przez kapitana statku — nawigatora.

Naturalnie pozostanie również lotnictwo turystyczne, takie sobie przechadzki napowietrzne nad pięknymi okolicami i przy dobrej pogodzie, przy których bardzo dobrze będzie można się obejść bez znajomości sextansu lub dryfometru, lecz w lotnictwie transportowym i wojskowym, nawigacja lotnicza odegra b. wielką rolę.

W lotnictwie wojskowym naprzykład przy lotach bombardowych i lotach dalekiego wywiadu, nie można będzie latać do jednego i tego samego obiektu, stale po tej samej dobrze znanej drodze. Przeciwnie racjonalnem będzie częste zmienianie dróg lotu, które zmusi nieprzyjaciela do rozproszenia swych sił obronnych (artylerja przeciwlotnicza) z czego wyniknie mniejsza skuteczność tychże.

Streściwszy w zarysie przeszłość, terażniejszość i ewentualną przyszłość nawigacji lotniczej, pozostanie jeszcze do nadmienienia słów parę o samej nauce i elementach nawigacji. W krajach o najbardziej rozwiniętem lotnictwie jak Francji i Anglii ustanowiono dwa stopnie nawigatorów lotniczych, niższy i wyższy. Kandydaci po zdaniu egzaminów teoretycznych i po wykonaniu pewnych ćwiczeń praktycznych, otrzymują świadectwa, które mogą wymienić na specjalne dyplomy, po wykazaniu się następującą praktyką lotniczą. Dla dyplomu niższego: odbycia przynajmniej 100 godzin lotu w jakiegokolwiek bądź roli (pilot, mechanik, obserwator) na samolocie wodnym, lądowym lub na sterowcu. Dla dyplomu wyższego kandydaci muszą posiadać już przynajmniej od 6 miesięcy dyplom niższy, pozatem muszą wykazać się odbytemi przynajmniej 5 godzinami lotów nocnych, przy których to lotach dany statek powietrzny oddalał się najmniej na 100 km. od swej bazy.

Nauka nawigacji i egzaminy obejmują następujące przedmioty: kartografia, nawigacja przypuszczalna, obserwacyjna i astronomiczna, meteorologia, prawo lotnicze i elektryczność.

Nie mając zamiaru ani możności uczynienia z niniejszego „kursu“ jakiegoś kompletnego dzieła wyczerpująco traktującego o nawigacji, postaram się jedynie o kolejne streszczenie wyżej wymienionych przedmiotów ujętych z najciekawszej i najpraktyczniejszej strony, tak, aby mogły być pożytecznemi dla ludzi, których sprawa ta zainteresuje. Tak zwany „zmysł orientacyjny“ przypisujemy niektórym pierwszorzędnym pilotom, istnieje może wyrobiony naturalnie u pewnych gatunków zwierząt, lecz u ludzi zmysł ten polegać może tylko na gruntownej wiedzy i długiej praktyce. Dla kogo zatem przeznaczony jest kurs niniejszy?

Przedewszystkiem dla pilotów (obserwatorowie z natury rzeczy są, względnie powinni być pierwszorzędnymi nawigatorami) później dla całego personelu latającego jak mechaników, strzelców, fotografów i radiooperatorów lotniczych, którym przy lataniu znajomość nawigacji przydać się może. Pozatem też dla młodzieży, która choć nie ma narazie nic wspólnego z lotnictwem, lecz interesuje się tą dziedziną, której zamierza się ewentualnie poświęcić w przyszłości, bądź to zawodowo lub też tylko podczas służby wojskowej. Z myślą o tych ostatnich dodam na końcu specjalny rozdział „aeronautyka ogólna“, który choć nie przedstawi nic nowego dla ludzi już w lotnictwie pracujących, jednak zainteresuje może i przyda się przyszłym młodym adeptom naszego lotnictwa.

(Ciąg dalszy nastąpi). S. C.

Filozofja lotnicza pana sekretarza.

Po partji brigde'a zasiadło towarzystwo do pogawędki przy kieliszku. Przytulny gabinet z płonącym kominkiem, różowe światło i miękkie, wygodne fotele klubowe, na vis a vis butelczyna Baczewskiego, wszystko usposabiało do marzeń i rojeń fantazyjnych. Gospodarz, mały, tęgi jegomość z łysiną na całą szerokość łepetyny, zasłużony działacz społeczny został właśnie obrany sekretarzem Ligi Obrony Powietrznej Państwa i dziś przyjmował w swym domu przyjaciół. Pan radca Chudziński długi i cienki jegomość, w wyszarzonym mocno surducie i dr. Guzdrała z wyrazem wiecznego zdziwienia na mało skomplikowanym zresztą obliczu, byli gośćmi sekretarza Brzusińskiego. Brigde wycieńczył umysły biesiadników, a raz po raz wychylane kieliszki wprawiały w stan dulce farniente. Pełen dymu cygarowego pokój, zbudowany bardzo akustycznie pozwalał przysłuchiwać się częstym a głębokim westchnieniom gospodarza. Przysłowiona tusza jego ciążyła mu oddawna i oddawna też przemysliwał, w jaki sposób się jej pozbyć. Teraz właśnie zdawał się pograć w podobne kontemplacje.

— „Kochany sekretarzu” — przerwał rozmyślenia Brzusińskiego radca — „opowiedz nam pan coś o lotnictwie”. — Pytanie to postawione wręcz oszołomiło sekretarza Ligi. On miał opowiadać o lotnictwie, on? wszak wczoraj dopiero został obrany członkiem Zarządu tej organizacji, a o lotnictwie samem miał takie same pojęcie, jak o tresowaniu psów policyjnych. Był też w niemałym kłopotcie. Błagować nie umiał, z natury szlachetny i prawdomówny nie mówił o rzeczach, o których miał zielone pojęcie. Przyznał się otwarcie: „Kochani moi, cóż Wam mam mówić o tej dziedzinie, którą znam napewno nie więcej od Was. Coprawda stanowisko moje obecne zmusza mnie do zainteresowania się kwestją lotnictwa, ale do dziś nie mam o tem jeszcze żadnego wyobrażenia. Mogę tylko wyrażać swoje przypuszczenia”.

— Czytałem niedawno — mówił radca — że jakiś lotnik wpadł w korkociąg i zabił się na miejscu. — Co to jest za korkociąg?

— Mnóstwo niebezpieczeństw czyha na każdego lotnika — rozmyślał głośno sekretarz Ligi — „Otóż jednym z takich niebezpieczeństw, kochany rajcuniu, są próżnie w powietrzu. Gdy lotnik natrafi na swej drodze na taką próżnię, nie wie co robić. A ta próżnia, to właściwie nie jest próżnia. Są to wiry. Gdybyśmy mogli obserwować gołem okiem prąd powietrza w tych wirach, zobaczylibyśmy, że mają one kształt korkociąga. Ot taki sam, jak ten trybuszon, co leży obok naszej butelki. Powietrzny korkociąg skręca cały aparat, łamie go i zabija lotnika. Czytałem ostatnią notatkę w kronice „Lotnika”. Wyraźnie było napisane, że aparat wpadł w korkociąg, a pilot zginął na miejscu, Szczałki samolotu wraz z bohaterskim lotnikiem zleciały na ziemię”. Otóż widzicie, że pilot umiera na miejscu, to znaczy w górze, w owym korkociągu, samolot również łamie się w przestworzach, a na ziemię spadają tylko szczątki.

— To okropne — wykrzyknął doktor Guzdrała — „pilota zabija widocznie szalone ciśnienie powietrza”.

— Najprawdopodobniej — westchnął Brzusiński.

— To straszne — jęknął radca.

Na chwilę zapanowała cisza, przerywana tylko postękiwaniami Brzusińskiego.

Nagle w przedpokoju odezwał się dzwonek i za chwilę w drzwiach gabinetu ukazał się młodzieniec upudrowany do nieprzyzwoitości, ubrany przesadnie, w jaskrawym krawacie z monoklem w oku.

— Witam szanownych obywateli — przemówił — schylając się w komicznym ukłonie. Jak widzę wesoło się bawimy. Cygara, buteleczka i karty. Brak tylko pci pięknej i to jest powodem zamyslenia wupanów. Prawda?

— Bynajmniej — odpowiedział urażony Brzusiński — mówimy o rzeczach poważnych; przedmiotem naszej dyskusji jest lotnictwo. Dobrze, że pan przychodzi, jako dziennikarz, będzie mógł nam pan wyjaśnić niektóre kwestje zawile.

— Ależ z przyjemnością, o co chodzi? — korkociągi, beczki, loopingi, katastrofy śmiertelne, rajdy czy nadużycia i niedomagania?

— Zadużo naraz — jęknął sekretarz. Rozmyślaliśmy właśnie o korkociągu.

— O korkociągu? — Bagatelka. To przecież znana rzecz. Samolot wpada w korkociąg, a lotnik zostaje pogrzebany pod gruzami samolotu. Przyjeżdża komisja, reporterzy, nazajutrz pogrzeb i notatka w kronice.

— Nie o to nam chodzi, panie — wmieszał się doktor — szukamy wytłumaczenia, co to za zjawisko jest ten korkociąg.

— Ależ chętnie Panom wytłumaczę. Jest to karkołonna akrobacja. Lotnik wykonuje ją w ten sposób, że kręci sterem w kółko, aż do chwili, kiedy cały samolot nie zacznie się kręcić w tą samą stronę. Z chwilą, kiedy ma już tego kręcenia dosyć, zaczyna kręcić sterem w odwrotną stronę, aż aparat wróci do normalnej pozycji. Tylko, że się to nie zawsze udaje. Czasem nie zdąży odkręcić i wtedy właśnie jest katastrofa. Widziałem niedawno. Mówię Panom straszny obraz. Samolot w drzazgach, naokoło ręce, nogi, kamizelka, krawat, buciki.

— Więc to nie wskutek wirów — zagadnął sekretarz — spoglądając na korkociąg

od butelki.

— E wiry, to zupełnie co innego.

Dedał.

(Ciąg dalszy nastąpi).



◄ K R O N I K A ►

POLSKA.

Echa katastrofy na pogrzebie pułk. Serednickiego. W ostatnim n-rze „Lotnika“ podaliśmy wzmiankę o katastrofie, która miała miejsce w Warszawie, na pogrzebie pułk. Serednickiego.

Szczegółowy wypadku są następujące:

Towarzyszka konduktowi pogrzebowemu eskadra „Potezów XV A 2” 1-go pułku lotn. leciała trójkami w następującym składzie: pierwsza trójka: prowadził mjr. pilot Kałęcki z mechanikiem, za nim: sierż.-pilot W. Brzezina z mechanikiem st. szer. W. Szablewiczem i sierż.-pilot Walerjańczyk z mechanikiem sierż. St. Szajbem; druga trójka: prowadził por.-pil. Kaszny z mechanikiem st. szer. W. Gromadzki, za nim sierż.-pilot Krygier z mech. st. szer. Łukasiakiem i por.-pil. Skarzyński z mechanikiem.

Nad Powązkami aparat pilotowany przez sierż. Walerjańczyka zderzył się z samolotem Brzeziny, skutkiem czego ostatni wpadł w korkociąg i zleciał na ziemię. Pilot-sierż. Brzezina poniósł śmierć na miejscu, mech. Szablewicz uległ ciężkiemu poranieniu.

Samolot pilotowany przez sierż. Walerjańczyka wylądował szczęśliwie koło fortu Bema.

W drugiej trójce zderzyły się ze sobą aparaty por. Kasznego i sierż. Krygiera. Wskutek silnego wstrząsu, z samolotu por. Kasznego wyleciał mechanik Gromadzki razem z pasami i kołem karabinu maszynowego. Spadając z wysokości 500 mtr. Gromadzki zarył się w miękkiej teren, ponosząc śmierć na miejscu.

Por. Kaszny wylądował szczęśliwie na lotnisku.

Pilot Krygier i mechanik Łukasiak wyskoczyli w ostatniej chwili nad ziemią z aparatu i upadli na piasek, nie odnosząc żadnych poważnych uszkodzeń cielesnych.

Według oświadczenia pułk. Borejszy w komisji sejmowej, katastrofa została spowodowana podenerwowaniem jednego z pilotów pierwszej trójki.

Pogrzeb ofiar katastrofy odbył się w piątek dnia 30 b. m.

Wznowienie komunikacji powietrznej Warszawa—Wiedeń. W wyniku zawarcia Konwencji Lotniczej między Polską a Czechosłowacją Polska Linja Lotnicza z dnem 1 maja uruchamia linię komunikacji powietrznej między Warszawą a Wiedniem.

Samoloty będą startowały z Warszawy (Cywilny Port Lotniczy przy ul. Topolowej) codziennie za wyjątkiem nadzlel o godz. 8,30 z rana i przybywać do Krakowa o godz. 11,15, z Krakowa zaś o godz. 12,00 z przybyciem do Wiednia o godz. 15,00. Z Wiednia do Warszawy samoloty odlatywać będą o godz. 8,30 i przybywać do Krakowa o godz. 11,30, poczem odlatywać z Krakowa o g. 12,30 i przybywać do Warszawy o godz. 15,00.

Pasażerowie powietrzni nie potrzebują wiz tranzytowych czechosłowackich.

W najbliższych miesiącach samoloty Polskiej Linji Lotniczej odbywające drogę między Krakowem a Wiedniem 3 razy w tygodniu zatrzymywać się będą w Bernie.

Nowe rekordy pilotów Polskiej Linji Lotniczej. W dniu 28. kwietnia dwaj piloci Polskiej Linji Lotniczej ustalili nowe rekordy lotnicze w długości przebytej drogi w przestworzach.

Pierwszym jest pilot Kazimierz Burzyński, który osiągnął swój 200 000 kilometr.

Cyfrą tą p. Burzyński zdobywa rekord w Polsce i staje w rzędzie bardzo nielicznych pilotów na całym świecie, którzy tak ogromną przestrzeń przelecieli w powietrzu.

Drugim jest pilot Tadeusz Dmoszyński, który przebył swój 100.000 kilometr.

P. Dmoszyński jest piątym z rzędu pilotem Polskiej Linji Lotniczej, który rozpoczął powietrzną drogę drugich 100.000 kilometrów w przewozie pasażerów, poczty i towarów.

Olbrzymie te cyfry przelotów są dowodem, jak bezpieczną jest komunikacja powietrzna i jak wyrobionymi są piloci, obsługujący samoloty pasażerskie, którzy mają na uwadze jedynie równy i spokojny lot.

W piątek dnia 30 b. m. odbył się w Poznaniu pogrzeb ś.p. por.-pilota St. Ostrowskiego instruktora Szkoły Wojskowej przy 3. p. lotn. Cywilna Szkoła Pilotów wysłała delegację z wieńcem w osobach pp. pil. instr. Hołodyńskiego i pil. intrs. Wieczorka.

ANGLJA.

Personel lotniczy angielskiego lotnictwa, wynosił na zakończenie roku ubiegłego 3,382 oficerów 103 kadetów i 30.566 żołnierzy. Koszta utrzymania wynosiły przeszło 21.000.000 ft. szt. (100.000.000 złotych).

Wypadki lotnicze w Anglii. W drugiej połowie kwietnia w Iraku (Arabja) rozbiły się dwa płatowce angielskie. Obsada poniosła śmierć.

Pierwszy cywilny klub sterowcowy- W Anglii powstał w ostatnich dniach pierwszy klub sterowców i balonów wolnych. Klub zamierza wybudować w najbliższym czasie dwa małe płatowce oraz wziąć udział na balonach wolnych w zawodach tegorocznych Gordon-Bennetta, które się odbędą w Antwerpi 30 maja.

HOLANDJA.

Umowa lotnicza Holendersko-Norweska. Holandia, która jesienią ubiegłego roku podpisała umowę lotniczą z Polską oraz z Anglią, podpisała ostatnio umowę lotniczą z Norwegią.

IRLANDJA.

Irlandja tworzy własną flotę powietrzną. W końcu ubiegłego miesiąca zakupił rząd wolnego państwa Irlandzkiego 28

płatowców bojowych typu Bristol celem stworzenia własnej floty powietrznej.

NIEMCY.

Tegoroczne zawody szybowców w Rhon, odbędą się w czasie od 25. lipca do 9. sierpnia. Do konkursu dopuszczone są szybowce zaopatrzone w urządzenia do zmiany kąta natarcia, zmiany profilu, jakoteż szybowce bezkadłubowe, ze sterami przed skrzydłem, z obrotowymi płaszczyznami oraz wszelkie inne. Ogólna suma nagród wynosi 26.000 zł.

ROSJA.

Flota lotnicza rosyjskich południowo-zachodnich linii, składa się razem z 13 płatowców „Dornier“.

SZWECJA.

Szwedzki ruch lotniczy. W roku ubiegłym skorzystało z komunikacji powietrznej w Szwecji 10.026 pasażerów, płatowce przeleciały 397.779 klm.



ś. p.

pułkownik-pilot

Aleksander Serednicki

inspektor lotnictwa.

Zginął śmiercią lotnika podczas katastrofy pod Radomskiem d. 23./IV. br.

Cześć Jego pamięci!



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.

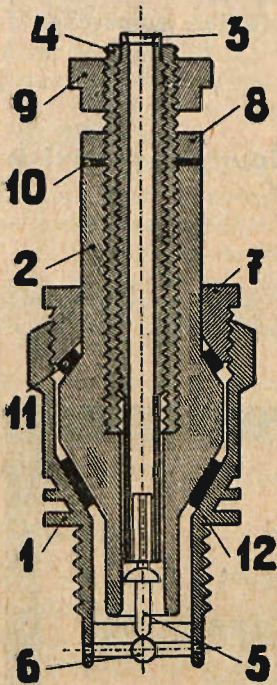
Równocześnie wszystkim członkom wysłała się rachunki. Członkowie na terenie miasta Torunia otrzymają zawiadomienie przez swego męża zaufania por. pil. Siedziejowskiego na terenie Ławicy od członków Zarządu.

DZIAŁ PATENTÓW.

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

Samoczyszcząca się świeca zapalowa „Grom“.

Wynalazku polskiego inżyniera L. Korczyńskiego z Krakowa.



Opatentowany we wszystkich krajach wynalazek polski posiada następujące zalety:

1) Wskutek zmieniającego się w trakcie cyklu ciśnienia wewnątrz cylindra kontakt wewnętrzny (wentylowy) znajduje się w ciągłym ruchu; w trakcie ssania opada ku dołowi, uderza o kontakt zewnętrzny dolny w kształcie gałki (6a) — wskutek czego obie elektrody oczyszczają się z oliwy i sadzy; jednocześnie dzięki napływowi świeżego powietrza, świeca chłodzi się od wewnątrz. Prąd powietrza porusza ze sobą wszelkie osady węglowe w dolnej części izolacji.

Podczas sprężenia kontakt wewnętrzny (wentylowy) pod parciem gazu wraca na swoje miejsce i osadza się w siedlisku; w ten sposób uzyskuje się rozsunięcie oczyszczonych elektrod.

(W takcie eksplozyjnym i wydmuchowym kontakt ten pozostaje w tem położeniu, aż do chwili następnego ssania).

2) Odległość między kontaktami daje się regulować z matematyczną ścisłością z zewnątrz świecy przez przykręcenie wystającej nazewnątrz rurki (3).

3) Czyszczenie świecy jest bezmiernie łatwe; kilka kropli benzyny, wlanej zewnątrz do rurki (3), automatycznie ją przeczyszcza.

4) Izolacja naraża jedynie na wysiłek ściskania, a nie jak w innych świecach, ścięcia, staje się nadzwyczaj odporna na pęknięcie.

5) Wszystkie części świecy są zamienne. Próby wydały świetne wyniki.

4032. Hermann Michel (Voorde, Niemcy) Dwusuwowy silnik spalinowy z tłokami, oddziaływującymi na wirujący tor krzywiznowy. Udzielono 25. 1. 1926.
3879. René Jean Paul Emile Cozette (Paryż, Francja). Urządzenie do biegu powolnego i biegu luzem w karburatorach silników wybuchowych. Udzielono 31. 2. 1925.
3892. Albert Modesse (Bruksela, Belgja). Karburator. Udzielono 7. 1. 1926.
4011. Société du Carburateur Zénith (Lyon, Francja). Karburator wtryskowy do silników wybuchowych. Udzielono 22. 1. 1926.
4014. René Cozette (Courbevoie, Francja). Karburator do silników wybuchowych. Udzielono 22. 1. 1926.
4033. Herrmann Baechler (Drezno, Niemcy). Karburator, zwłaszcza do paliwa ciężkiego. Udzielono 25. 1. 1926.
4004. Giulio Silvestri i Anton Findenigg (Wiedeń, Austrija). Urządzenie do połączenia drążków korbowych wielocylindrowych motorów ze wspólnym czopem karbowym. Udzielono 21. 1. 26.

Odpowiedzi Redakcji.

B. Makowski. — Modele samolotów są w cenie 10 złotych. — Wypożyczenie modeli nie praktykuje się.

Z. Cz. — Warszawa. Cena „Teorii i budowy samolotów” inż. G. Mokrzyckiego wynosi 30 zł. Wojskowi, studenci oraz członkowie L. O. P. P. nabywać mogą na spłaty miesięczne.

J. G. we Lwowie. Do Wojskowej Szkoły Pilotów w Bydgoszczy przyjmowani są podoficerowie zawodowi. Warunki przyjęć można nabyć w księgarniach wojskowych, ewentualnie w bibliotece Szkoły w Bydgoszczy.

J. W. w Smieciuchówce. Nie wiemy o jaką szkołę Pilotów Panu chodzi, wojskową czy cywilną. — Awanse pilotów są równoznaczne z awansami w innych rodzajach broni.

Pilot oprócz gaży pobiera dodatek lotniczy.

J. S. we Lwowie. Odpowiemy listownie.

Cz. S. w Wilnie. Wojsk. i Cywilna Szkoła Mech.-Lotn. w Bydgoszczy. — Warunki przyjęć do Cyw. Szk. Mech.-Lotn. znajdzie Pan w N-rze 12 „Lotnika”.

P. H. w Kaliszu. Adres Redakcji i Administracji czasopisma „L’Air” brzmi: 5, Rue de l’Isly, Paris.

M. R. w Rogoźnie. Odpowiemy listownie.

J. R. W. Baby Dolne. O terminie rozpoczęcia III-go kursu narazie powiadomić nie możemy.

F. P. w Chyrowie. Cena modelu samolotu wynosi 10 zł. Zamówienie uskutecznić można w Redakcji.

A. J. w Starym Samborze. Wszelkie materiały, potrzebne do budowy szybowców nabywać można w firmie Woyny w Warszawie.

L. K. w Chodowie. II kurs C. Szkoły Pilotów rozpocznie się w lipcu b. r. Departament IV ż. P. wysła kandydatom zawiadomienia o przyjęciu i wezwania do stawiania się w szkole.

Bank Cukrownictwa Spółka Akcyjna

w Poznaniu, ul. Sew. Mielżyńskiego 2.

Nr. tel. 1217, 3648, 5406, 5459

Nr. tel. 1217, 3648, 5406, 5459

Oddział w Warszawie Oddział we Lwowie

Krak. Przedmieście 55.

Ulica Kopernika 9.

Nr. tel. 6530, 6827, 6887, 6813

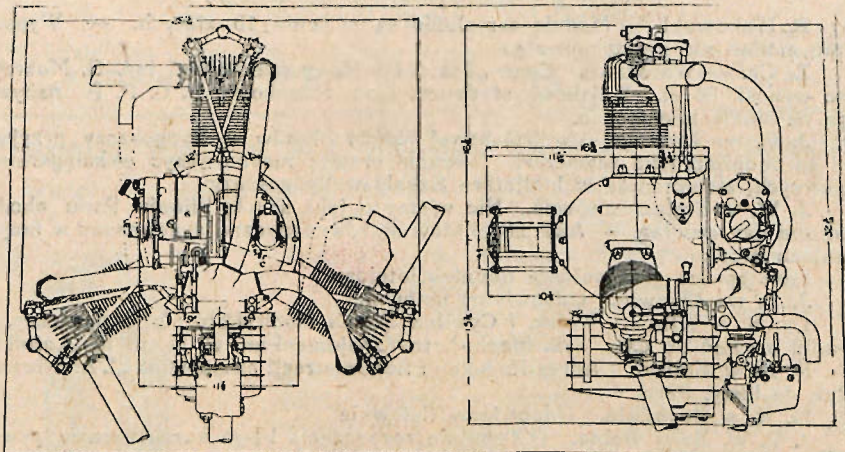
Nr. tel. 617, 242, 2540

**zajmuje się komisową sprzedażą cukru oraz ubocznych produktów
w kraju i zagranicą**

dla cukrowni złączonych Związkach Przem. Cukrowniczego Rzplitej Polskiej

Załatwia wszelkie w zakres bankierstwa wchodzące teransakcje

SPRZEDAŻ KOMISOWA WĘGLA I SZTUCZN. NAWOZÓW



Silniki do samolotów sportowych Blackburne „Trush“.

Szybowiec

krajowej konstrukcji kupię. Zgłoszenia z podaniem ceny do Administracji pod A 107.

Roczniki

pism lotniczych z lat wojennych poszukuję. Zgłoszenia do Administracji pod A 108.

BACZNOŚĆ !

powołujcie się
na ogłoszenia
w „LOTNIKU“

Jedyny

i tani dziennik francuski
w Polsce

LE
MESSENGER POLONAIS

Adres Redakcji
i Administracji:
Warszawa, ul. Szpitalna 1

Cena 15 gr

Żądajcie wszędzie !

ROZKŁAD LOTÓW:

PRZEWÓZ:

PASAŻERÓW

POCZTY

TOWARÓW

=

Samolot kursuje
codziennie
za wyjątkiem
niedziel

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

INFORMACJE:

Poznań Telef. 1674

„ „ 2083

Warszawa „ 850

=

Dowóz
do i z lotniska
uwzgl. w cenie
biletu lotu



AERO
KOMUNIKACJA POWIETRZNA

Sprzedaż biletów:

W Poznaniu, w biurze „Orbis“ Pl. Wolności 9
W Warszawie, w biurze „Orbis“ ulica Widok

Pocztę lotniczą należy
oddawać w główn. urzędzie
pocztowym w Poznaniu
i w Warszawie.

P. L. L. AEROLOT S. A.

ZARZĄD:
Warszawa, Nowy Świat 24

PORT LOTNICZY: Warszawa, ul. Topolowa (za kolonią Staszycza). **PRZEWÓZ:** Pasażerów, poczty i towarów. **INFORMACJE:** Telefony: Warszawa, 900 i 850. Lwów: 610 i 2275. Kraków 3222 i 3538. Gdańsk 415-31. Wiedeń 78 395 i 78-495.

Rozkład lotów ważny od 1. 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. (stoleją specjalne znaczki poczty lotniczej).

Do czasu ukończenia pretrakt. w sprawie przelotu nad terytorjum Czesko-słowackim — ruch na przestrzeni Kraków-Wiedeń wstrzymany.



S.P.A.

„SAMOLOT”
POZNAŃ-ŁAWICA
TEL. 65-27.