

# 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. 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 I POLSICH.

Nr. 18 (56)

Sobota, 15 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.

## B. O.

Lotnictwo cywilne rozpada się na dwie potężne gałęzie, z których jedna nazywa się lotnictwem komunikacyjnym, a druga lotnictwem sportowym.

Lotnictwo komunikacyjne jest dziś w stadium pełnego rozwoju i należy przypuszczać, że najbliższe lata rozwój ten spotęgują, a co za tem idzie, komunikacja lotnicza stanie się samowystarczalną i subwencje będzie można zmniejszać. W uznaniu konieczności państwowych, subwencje te dzisiaj muszą być bardzo znaczne, a Niemcy twierdzą nawet, że wskazaniem jest by linie komunikacji powietrznej otrzymywały nawet subsydia prywatne. Tak jak nikt dziś nie pomyśli o dawaniu subsydjów komunikacji kolejowej tak nadejdzie również czas, kiedy linie powietrzne będą przedsiębiorstwem dochodowym.

Samo jednak założenie, wymaga od linii komunikacji powietrznej, by szła utartą drogą, a nie zajmowała się eksperymentowaniem, które w dziedzinie rozwijającego się szalonym tempem lotnictwa jest konieczne w przeciwnym bowiem wypadku spycha kraj dany w dziedzinie lotnictwa na szary koniec i wywołuje wrażenie zacofania.

Dział eksperymentacji pozostaje w dziedzinie przemysłu lotniczego i obowiązkiem państwa jest jaknajwiększe sumy na cel powyższy dawać do dyspozycji wytwórniom lotniczym.

Drugi dział lotnictwa cywilnego jest jednak w kierunku prób i nowych zdobyczy techniki lotniczej niezmiernie ważny i niejednokrotnie rozwój lotnictwa sportowego decyduje o postępie lotniczym w całym kraju. Widzimy to najlepiej u naszych sąsiadów — Niemców, gdzie cały szereg związków i kół buduje własnymi siłami szybowce i płatownice sportowe i uprawia sport lotniczy, a niejednokrotnie uzyskane zdobycze były tak poważne, że rząd niemiecki zdecydował się wybudować w Röhn specjalny instytut aerodynamiczny, ażeby umożliwić młodzieży przeprowadzanie badań na miejscu.

Od paru miesięcy budzi się w Polsce, ruch młodzieży w kierunku sportu lotniczego. Ruch ten należy jaknajwydatniej popierać, pamiętajmy bowiem, że stwarza on zastępy przyszłych pracowników w lot-



nictwie, przynosi nowe zdobycze w dziedzinie techniki lotniczej, tworzy rezerwy pilotów, a wreszcie jest nadzwyczaj zdrowym objawem wśród młodzieży i jednym z najlepszych czynników propagandowych.

Popierajmy sport lotniczy i pomagajmy młodzieży, która nim się zajmuje.

## Ś. P. pułkownik Aleksander Serednicki.

Dnia 23 kwietnia, pod Radomskiem, zginął śmiercią lotników najstarszy oficer wojsk lotniczych, inspektor lotnictwa pułkownik-pilot Aleksander Serednicki.

Ś. p. pułkownik Serednicki urodził się dnia 6 lutego 1885 roku w Demenkach ziemi Kijowskiej.

Początkowe swe studia rozpoczął w jednym z gimnazjów w Warszawie, poczem przeniósł się do Kijowa, gdzie w roku 1903 ukończył Włodzimierski korpus kadetów.



Zamierzając poświęcić się nadal karierze wojskowej wstąpił do Wojskowej Szkoły Kawaleryjskiej w Elizawetgradzie (Ukraina), którą kończy w roku 1905 w stopniu korneta (podporucznika) z przydziałem do 8 pułku dragonów.

W roku 1908 awansuje na porucznika, w roku 1912 na podrotmistrza. W międzyczasie, jako jeden z wybitnych oficerów pułku ś. p. pułkownik Serednicki zostaje odkomenderowany na dwuletni kurs Oficerskiej Szkoły Kawalerji w Petersburgu, którą chlubnie kończy w roku 1912.

W tym też okresie realizuje swe marzenia, wstępując na jednoroczny kurs Oficerskiej Szkoły Aerostaticznej w Gatczyźnie, który kończy w r. 1913, po ukończeniu obejmuje dowództwo kompanji aerostaticznej.

Z chwilą wybuchu wojny, zagrała w nim krew stepowa: ś. p. pułkownik Serednicki przenosi się z powrotem do kawalerji, obejmuje dowództwo szwadronu 6 pułku huzarów, w którym walczy pod Mławą, Ciechanowem i Pułtuskiem do kwietnia roku 1915.

Będąc w tym czasie w Warszawie, ś. p. pułkownik Serednicki spotyka się ze swymi kolegami z eskadry lotniczej niszczycielskiej



„Iłja Muromiec“ stacjonowanej wówczas w Jabłonie, po niedługim czasie przenosi się do lotnictwa, szybko przechodząc kurs pilotowania, poczem zostaje dowódcą eskadry, a następnie dowódcą dyonu niszczy-cielskiego płatowców „Iłja Muromiec“.

Na tem stanowisku, ś. p. pułkownik Serednicki, niejednokrotnie wykazuje nieprzeciętną odwagę, wielką znajomość rzeczy, oraz zdolności kierownicze, to też zostaje odznaczony całym szeregiem odznaczeń bojowych włącznie do krzyża św. Jerzego, szarfą rotmistrza, oraz wnioskiem do szarfy podpułkownika.

Podczas rozkładu armji rosyjskiej, w jesieni r. 1917, ś. p. pułkownik Serednicki umyślnie przyjeżdża do Kijowa, w celu zgłoszenia się do formujących się Wojsk Polskich. Zbyttnia jednakże formalistyka, która czerwoną nicią przechodziła przez system kijowskiej rekrutacji (żądanie przedstawienia oryginalnego „formularza służbowego“) uniemożliwiła mu wstąpienie do Wojsk Polskich toteż ś. p. pułkownik Serednicki powraca do Winnicy, gdzie w gronie krewnych, oczekuje na możliwość powrotu do kraju.

W roku 1918 widzimy go w szarym mundurze w Warszawie, od-dającego się skromnie na usługi Ojczyzny.

Historja organizacji, a szczególnie działań bojowych lotnictwa polskiego jest ściśle i nieodłącznie związaną z sobą ś. p. pułkownika Serednickiego, który rozpoczął swą karierę na bardzo skromnym stanowisku, jednak swemi zaletami wyniesiony został w niedługim czasie na najwyższe godności hierarchji lotniczej.

Skromny do przesady, ambitny w pracy, ś. p. pułkownik Serednicki nigdy nie szukał zaszczytów. Gdy na samym początku, dużo oficerów ubiegało się o należne im szarże i stanowiska ś. p. pułkownik Serednicki pozostawał zawsze samym sobą, kontentując się zwykłym wojskowym rozkazem, dla którego miał nieograniczony szacunek.

Toteż na samym początku organizacji lotnictwa polskiego, ś. p. pułkownikowi Serednickiemu przypada w udziale bardzo skromne stanowisko, tem skromniejsze dla szarży majora, którą mu w międzyczasie przyznano bo dowódcy 4-tej eskadry lotniczej.

Ciężka sytuacja w jakiej znalazła się młoda improwizowana armja polska, wymagała szybkiej organizacji lotnictwa, celem wysłania sformowanych jednostek na front. Zrozumieniem tym w pierwszym rządzie przejęty był ś. p. pułkownik Serednicki, chcąc w najkrótszym czasie zorganizować jednostkę i wyjść w pole.

Już w marcu po doprowadzeniu 4-tej eskadry do połowy stanu etatowego, ś. p. pułkownik Serednicki wyznaczony zostaje dowódcą 1-szej grupy lotniczej, w skład której wchodzi nowoorganizowane eskadry 1, 4, 8 i 11, i otrzymuje rozkaz natychmiastowego zakończenia formowania jednostek i wyjścia w pole, do dywizji (wówczas) litewsko-białoruskiej i do grupy polskiej.

Widząc przeciągającą się, z braku personelu i sprzętu, organizację ś. p. pułkownik Serednicki, postanawia wyruszyć natychmiast, pracując na froncie na razie personelem zmniejszonym. Zamiar swój skutecznie w okresie 20. III 19 — 4. IV. 19. w którym to czasie wszystkie eskadry 1 grupy wychodzą pod jego dowództwem do Białegostoku (za wyjątkiem 8).

Dalsza działalność bojowa tych eskadr była pasmem osobistych przykładów ś. p. pułkownika Serednickiego, wykonywającego osobiście



ciężkie długie loty bojowe bądź sam jako pilot, bądź z braku płatowców jako obserwator.

Po wzięciu Lidy i Wilna, ś. p. pułkownik Serednicki prznosi dwie eskadry do Wilna (22. IV. 19), dokąd przybywa lotem, z okazji złej pogody o kilka dni później, prowadząc osobiście działalność bojową eskadr 1-szej i 4-tej w lotach na Ignalino, Święciany, Smorgoń, Mołodeczno i Wilejkę.

W początku maja, generał Szeptycki, wówczas już dowódca frontu litewsko-białoruskiego, powierza mu stanowisko szefa lotnictwa frontu litewsko-białoruskiego przenosząc go wraz z 4-tą eskadrą do Lidy a następnie do Mińska.

Na stanowisku szefa lotnictwa frontu litewsko-białoruskiego pozostaje ś. p. pułkownik Serednicki do października roku 1919, poczem zostaje odwołany do Warszawy na stanowisko Szefa Sztabu Inspektora Wojsk Lotniczych uzyskując przy odejściu z pod dowództwa generała Szeptyckiego, szczególne uznanie wyrażone mu w specjalnym rozkazie.

Na nowym stanowisku ś. p. pułkownik Serednicki styka się z nowym zadaniem, przypadłym mu w udziale, organizacją lotnictwa, która dzięki nadzwyczajnym jego zaletom, dzięki ogromnej umiejętności zjednywania sobie ludzi swą prawością charakteru, w szybkim czasie postępuje nadal, przeforsowując stale piętrzące się trudności.

Praca, którą zdziałał ś. p. pułkownik Serednicki za swej bytności na tym stanowisku była ogromną i jemu zawdzięczać należy, że w ciężkiej chwili 1920 roku nie pozostaliśmy zupełnie bez płatowców, personelu i sprzętu.

Po przeprowadzeniu reorganizacji władz lotniczych ś. p. pułkownik Serednicki obejmuje wysokie stanowisko szefa lotnictwa naczelnego dowództwa mając jako pierwsze i nadzwyczajne zadanie przeprowadzenie szybkiej reorganizacji eskadr na froncie, by z chwilą rozpoczęcia uplanowanej kijowskiej ofensywy lotnictwo mogło dać maximum wysiłku.

Wspomnienia i dokumentalne dane z czasów ówczesnych świadczą aż nadto wymownie, jak z tego zadania wywiązał się ś. p. pułkownik Serednicki. Dość przypomnieć pochwałę dla lotników w rozkazie naczelnego wodza, natychmiast po zajęciu Kijowa.

Jego rękę, jego zarządzenia, jego pieczołowitą opiekę odczuwali wszyscy i tem chętniej pracowano pod jego dowództwem ku chwale Ojczyzny.

Pewne komplikacje i tarcia, które zachodziły wciąż na wyższych stanowiskach z racji nieregularnego stosunku, zmusiły Go do opuszczenia na własną prośbę stanowisko szefa lotnictwa naczelnego dowództwa i objęcia stanowiska przy froncie północnym.

Jednakże, na nowym swem stanowisku pozostaje niedługo. Skoro Naczelny Wódz zażądał podczas operacji nad Niemnem szefa lotnictwa głównej kwatery wyznaczono na to stanowisko lotnika najbardziej odpowiedniego ś. p. pułkownika Serednickiego.

Praca na froncie była z natury rzeczy bardziej bliska dla tego prawdziwie rycerskiego człowieka! Kto pamięta ś. p. pułkownika Serednickiego, jak w owe czasy, z uśmiechem na ustach zapuszczał się w głąb linii nieprzyjacielskich, jak niecierpliwie wyczekiwał na przylot płatowców z wywiadu, jak nocami ślęczał nad rozwiązywaniem zagadnień operacyjnych dla lotnictwa na dzień przyszły, ten przyzna, że przewodnią życia ś. p. pułkownika Serednickiego był Honor i Ojczyzna.



Wojna się chlubnie zakończyła. Widzimy znów ś. p. pułkownika Serednickiego zasłużonego i odznaczonego na skromnem, zbyt skromnem dla swych zasług stanowisku dowódcy VII. dyonu lotniczego w Grudziądzu.

Po przeprowadzeniu reorganizacji lotnictwa ś. p. pułkownik Serednicki zostaje mianowany w sierpniu roku 1921 dowódcą 3 pułku lotniczego w Ławicy pod Poznaniem, na którym to stanowisku pozostaje do marca 1922 roku.

Był to pierwszy dowódca organizator pułku, któremu zawdzięczać należy, że położył trwałe i solidne podwaliny dla swej pracy. Pamięć o Nim jako o człowieku nieskazitelnego charakteru niezwykłej sprawiedliwości i prostoty pozostała na zawsze u wszystkich, którzy mieli szczęście być Jego podwładnymi.

Dalszy swój okres pracy na stanowisku Inspektora wojsk lotniczych, na które został powołany w roku 1922 poświęca zagadnieniom organizacyjnym i wyszkolenia lotniczego, uporczywie stojąc na uboczu wszelkich intryg, nieporozumień i t. d., któremi się z natury głębi duszy brzydził.

Na tem stanowisku zastała Go przedwczesna tragiczna śmierć. Zabrała Go nam w chwili dla lotnictwa polskiego niezmiernie ciężkiej. Zabrała Go w sile wieku, bo w 41 roku życia, i w pełni pracy, którą szczerze składał dla dobra sprawy czerpiąc siły w swej kulturze ducha i umysłu.

Powszechnie, za Jego skromność i prostotę ducha nazywano Go oryginałem... Dlaczego? Bo był to żołnierz i pilot starej daty w ścisłem znaczeniu tego słowa. Wkorzeniałe zasady szlachetności uczciwości, patriotyzmu umiejętności krzewił wśród otaczających. Był to człowiek niezmiernie dobrego serca i niezwykle czynny. Okazaną jednak pomoc otaczał taką tajemnicą, by korzystający z niej nigdy się nie domyślił o kierunku właściwej pomocy.

Zły los zabrał go z pośród nas...

Toteż nad trumną ś. p. pułkownika Serednickiego musi nastąpić wśród nas żołnierskie przysiężenie — iść w ślady staropolskich zasad rycerskich świetlanej duszy nieboszczyka. PAL.

## Kurs nawigacji lotniczej

### Rozdział I. Kartografia.

Kula ziemiska, forma, podział, wyznaczanie pozycji, ortodromja i loxodromja, mapy, opisy najgłówniejszych systemów, sposoby posługiwania się mapami, mapy lotnicze.

Pomimo tego, że dokładne stadjum kuli ziemskiej należy właściwie do kursu nawigacji astronomicznej, koniecznem jest jednak przy wstępie do kartografji, podać kilka najważniejszych danych co do tej planety.

Wszyscy dziś już wiedzą, że ziemia na której żyjemy ma kształt kuli lekko spłaszczonej na dwóch przeciwległych punktach zwanych biegunami. Przez bieguny te przechodzi oś kuli ziemskiej wokoło której to osi ziemia się obraca.

Oś ta zajmuje w przestworzu stanowisko lekko pochylone przyczem górny jej biegun zwiemy północnym a dolny południowym.



Dla łatwiejszego orjentowania się na powierzchni kuli ziemskiej podzielono ją w następujący sposób:

Ustanowiono linję przebiegającą po obwodzie kuli ziemskiej w równym oddaleniu między dwoma biegunami (w pośrodku). Linja ta mająca kształt koła i przebiegająca po największym obwodzie kuli ziemskiej, nazywa się równikiem. Dzieli ona kulę ziemską na dwie połowy, zwane odpowiednio do poszczególnych biegunów, półkulą północną i południową. Równoległe do równika przebiegające koła na północ i na południe od tegoż nazwano równoleżnikami. Koła te maleją w miarę oddalania się od równika i zbliżania się ku biegunom.

Linje przechodzące przez dwa bieguny i przecinające równik i równoleżniki pod kątami prostymi ( $90^{\circ}$ ) nazwano południkami. Linje te mają odpowiednio do spłaszczenia kuli ziemskiej, kształty elipsy przecinających się na biegunach. Poza równikiem, który jest tylko jeden, południków i równoleżników istnieje nieskończenie wiele, linje te zresztą istnieją tylko w naszej wyobraźni i na powierzchni kuli ziemskiej nie są one utrwalone w żaden sposób.

Stanąwszy na równiku i zwróciwszy się w stronę bieguna północnego, będziemy mieli zawsze po stronie prawej tak zwany wschód a po stronie lewej zachód. Te cztery kierunki na kuli ziemskiej jak północ, południe, wschód i zachód, oznaczany powszechnie przyjętymi literami N. S. E. W., pochodzącymi od odpowiednich nazw tych kierunków w języku angielskim.

Widzimy więc, że powyższym systemem, możemy już wyznaczać położenia różnych punktów na kuli ziemskiej przez podawanie ich oddaleń od równika w kierunku N. lub S. Dla dokładnego wyznaczenia położenia w kierunkach E. i W.; wzięto za podstawę jeden z południków od którego zaczęto mierzyć oddalenia E. i W.

Za taki podstawowy południk został już prawie powszechnie przyjęty południk przechodzący przez angielskie obserwatorium astronomiczne w Greenwich (czytaj Grinicz). Południk ten przechodzi również przez Londyn, odległy jest o  $2^{\circ} 20'$  na zachód (W) od południka przechodzącego przez Paryż i o  $17^{\circ} 39' 57.6''$  na wschód (E) od południka Ferro. Wymieniam te dwa ostatnie gdyż południki te były dotąd często używane przez Francuzów i Niemców.

Według takiego podziału możemy już dokładnie wyznaczać położenia danych punktów, będąc w posiadaniu odpowiednich wymiarów. Wymiary te zwane współrzędnymi geograficznymi, są jak wyżej powiedziałem dwóch rodzajów. Pierwszy to oddalenie danego punktu od równika w kierunku N. lub S., zwane długością geograficzną, drugi to oddalenie tegoż punktu od podstawowego południka Greenwich w kierunku E. lub W. zwane szerokością geograficzną. Wymiary te mierzone są w kątach mających swe wierzchołki w środku ziemi, wyrażane zaś są w stopniach, minutach i sekundach. Naprzykład położenie Warszawy odpowiada mniejwięcej następującym współrzędnym geogr.:  $20^{\circ} 52' E$ ,  $52^{\circ} 8' N$ .

Umiejąc już wyznaczać sobie położenie danych punktów na powierzchni kuli ziemskiej, przechodzimy do następnego problemu: wyznaczenia sobie w myśl zasad nawigacji najkrótszej lub najdogodniejszej drogi, pomiędzy temi dwoma państwami. Weźmy naprzykład Warszawę i Paryż to jest w myśl powiedzianego poprzednio  $20^{\circ} 52' E$ ,  $52^{\circ} 8' N$  i  $2^{\circ} 20' E$ ,  $48^{\circ} 57' N$ . Nadmieniam, że wartości te dane tylko



dla przykładu są mniej lub więcej niedokładne, o dokładnem wyznaczeniu i stosowaniu współrzędnych geogr. będzie mowa w następnych rozdziałach.

Biorąc więc pod uwagę powyższy przykład i mając dane położenie Warszawy i Paryża, chcemy wyznaczyć sobie drogę lotu między temi dwoma miastami. (Mam tu na myśli lot wprost bez zatrzymywania się w drodze). Wszyscy wiedzą, że najkrótszą drogą między dwoma punktami jest linja prosta punkty te łącząca. Gdybyśmy jednak tej najkrótszej drogi użyć chcieli to ze względu na kulistą formę ziemi i wypukłość jej powierzchni, wypadłoby nam nawigować pod ziemią. Ze względu jednak na to, że ten rodzaj lokomocji nie jest jeszcze w użyciu, chcąc pozostawać na, lub nad powierzchnią ziemi, musimy trzymać się innej drogi, którą w tym wypadku będzie łuk wielkiego koła, mającego środek swój w środku kuli ziemskiej i idąc po powierzchni ziemi przecinającego dwa wyżej wymienione punkty. Ten łuk wielkiego koła łączącego dwa punkty na powierzchni ziemi, nazywa się w nawigacji ortodromją.

Mimo jednak, że ortodromja stanowi idealną i najkrótszą drogę do nawigacji, trzymanie się jej w podróży, jest bardzo niewygodne, a niekiedy wręcz niemożliwe. Tak naprzykład ortodromja stosowana w podróży z Pekinu do Nowego Jorku, zmusiła by nas do przechodzenia w bezpośredniej bliskości miejsca tak niegościnnego jak biegun północny.

Aby uniknąć niedogodności ortodromji. wymyślono inną drogę, która choć jest nieco dłuższa, jednak przedstawia w użyciu tyle łatwości i wygody, że jest teraz w większości wypadków w nawigacji stosowana. Drogą tą jest loxodromja.

Pod mianem loxodromji rozumiemy linję przebiegającą po powierzchni kuli ziemskiej i mającą właściwość przecinania wszystkich południków pod jednakowemi kątami.

Loxodromja ma więc wygląd linji spiralnej zbliżającej się stale ku biegunom i osiągającej je w nieskończoności. Zwoje tej spirali są tem bardziej ścieśnione, im bardziej oddalają się od równika.

Loxodromja jest bardzo łatwą do trzymania się w podróży, dlatego, że posuwając się naprzód z zachowaniem stale jednakiej orjentacji z pomocą kompasu, idziemy automatycznie po loxodromji. Loxodromja tak jak i ortodromja bardzo krótka, ma wygląd linji prostej.

Mimo to, że loxodromja nie jest najkrótszą drogą między dwoma punktami, różnica dla niej niekorzystna jest bardzo niewielka i występuje dopiero przy dużych odległościach ponad 1000 km.

Tak naprzykład dopiero przy takiej podróży jak Paryż—Tokio droga loxodromiczna jest o 14% dłuższą od drogi ertodromicznej.

(Ciąg dalszy nastąpi).

## Lotnictwo w Finlandji.

Organizacja fińskiego lotnictwa wojskowego uległa z początkiem bieżącego roku radykalnej zmianie. Siły lotnicze według nowego szematu tworzą osobną jednostkę, brygadę pod bezpośredniem dowództwem komandora lotnictwa i Ministra Obrony. Sztab lotnictwa znajduje się na wyspie Santahamina i posiada pod swą kontrolą następujące oddziały:



Oddział treningowy w Santahamina składający się z:

- Szkoły obserwatorów
- Szkoły Pilotów
- Szkoły mechaników
- i Parku obsługującego powyższe

Dywizjon płatowców lądowych

w Utti (13 klm. od Kuwola)

Sztab dywizjonu

Eskadra wywiadowcza dzienna

Eskadra jednosiedzeniowych płatowców bojowych  
Park.

1 eskadra wodnopłatowców w Kipuri

1 " " w Sostavala

1 " " w Turkinsuri

Kampanja obsługi w Helsingfors

Warsztaty naprawy w Santahamina

Fabryka płatowców w Suomenlinna.

W razie sprzyjających warunków atmosferycznych powstanie w Kauhava (80 klm. na wschód od Vaasa) Centralna Szkoła Pilotów, w której kształcić się będą wszyscy piloci lądowi i wodni.

Eskadrę, która składa się z 13 płatowców, dowodzi major; dzieli się ona na dwie półeskadry, każda pod dowództwem kapitana.

W płatowcach dwusiedzeniowych pilotami są podoficerowie. Oficerowie pilotują jednosiedzeniowe płatowce, tworzą rezerwę dla dwusiedzeniowych i zajmują stanowiska instruktorów.

### Działalność lotnicza.

Rok	godziny wylatane	wypadki	śmierć
1922	2.800	19	0
1923	4.200	19	8
1924	5.800	19	15
1925	9.000	5	4

Z powyższego uwidaczniają się wyraźne postępy osłgnięte przez ulepszenie metod szkolenia i częsty trening.

Oprócz treningu szkolnego, piloci fińscy odbywają ćwiczenia z armją lądową i morską, loty grupowe, nocne i t. d.

Z ważniejszych należy wymienić lot pułkownika Somersalo z Helsingforsu do Petsamo na morzu Białem o odległości 1.300 klm. Lot odbył się na płatowcu I. V. L. zbudowanym w fabryce Suomenlinna.

Lot pięciu płatowców tego samego typu około państw bałtyckich esienią po linii: Helsingfors - Rewel - Ryga - Helsingfors (około 1000 km.) Wreszcie lot 5 podobnych płatowców: Viipuri (Helsingfors) — Hanko - Rewel - Narew - Viipuri (około 800 klm.).

### Materiał.

Typy płatowców używanych:

Pościgowe	Gourdon-Leseurre	180 MK.	Hispano-Suiza
Wywiadowcze lądowe	Breguet 14 A 2	300 MK.	Fiat
" morskie	I. V. L. 22 (wyrób krajowy)	300 MK.	Fiat
Szkolne	Caudron C 40 i C 59	130	Clerget
Przejsłowe	Morane Saulnier 51	130	Clerget



### Lotnictwo Cywilne.

W czasie roku ubiegłego utrzymywała komunikację linja „Aero“ na przestrzeni Helsingfors—Sztokholm, współpracując z Estońskim „Aeronaut Co“ i Szwedzkim „Aerotransport Co“.

Na pierwszej linii która uruchomioną była w czasie od 20 kwietnia do 30 września przewieziono 804 pasażerów, 382 kg. poczty, 344 kg. czasopism i 539 kg. towarów.

Loty odbywały się regularnie prócz dni, kiedy panował silny wiatr północny, stwarzający niebezpieczne warunki lądowania w porcie Rewlu.

Druga linja uruchomiona w czasie od 15 maja do 1 września przewiozła 436 pasażerów, 340 kg. listów, 918 kg. czasopism 133 kg. paczek i 590 kg. towarów.

Prócz powyższych wykonano ogółem 833 lotów propagandowych do najrozmaitszych miast Finlandji.

W ciągu roku 1925 przewieziono ogółem 207 pasażerów. Zdarzył się jedynie 1 wypadek i to bez poważniejszych następstw.

W roku bieżącym projektowane jest uruchomienie linii Helsingfors—Szczecin. Państwo otacza linje komunikacji powietrznej gorliwą opieką, czego wyrazem jest przyznanie subsydjum 2 1/2 miliona marek fińskich na koszta połączone z organizacją linii Helsingfors - Szczecin.

### Liga Lotnicza.

Powstała w 1923 r. 29 grudnia po zreformowaniu na wzór polski L. O. P. P. przyjęła nazwę Liga Obrony Powietrznej. Prezesem jest S. A. Hohenthal adres: Helsinki Mesikatu 1. Posiada 11 oddziałów.

### Aero - Klub

Aeroklub Finlandji Suomen Ilmailklubi, założony 30 listopada 1919 r. Adres: Helsinki Santahamina.

### Linja Lotnicza

„Aero OY“ powstała w listopadzie 1923 r. Adres: Helsinki, Kruunuvuorenkatu 5.

### Pismo

„Aero“ organ Ligi Obrony Powietrznej. Adres: Helsinki Fredoirinkatu 20 A. 15, Redaktor: kapitan K. W. Chanson.

### Lotniska

Cywilne:

Helsingfors  
Turku

Wojskowe:

Santahamina (Helsingfors)  
Utti  
Viipuri  
Perkjärvi  
Sostavala.

### Młode „lkary“.

(dokończenie).

Mam dziś kończyć swoje bajania. Pierwsze jaskółki Szkoły odlatują już na Potezach. Za nimi pójda inni. Rozproszymy się po całej Polsce by nieść wysoko sztandar naszego lotnictwa. W Poznaniu,



Warszawie, Lwowie, Krakowie i Lidzie znaleźć będzie można pilota z Cywilnej Szkoły.

Wierzę, że ze smutków i radości, któreśmy przeżyli, te lepsze chwile w pamięci naszej zostaną.

---

Kończąc swoją opowieść niech mi też wolno będzie wierzyć, że bohaterowie jej za zbytnią może niedyskrecję z odległości lat paru sądzić mnie będą pobłażliwiej. Nie od rzeczy jest, zwracając się do płci nadobnej, przeprosić te panienki w kwiecie latek 40 tu, które podobno zyciorosem Balilki uczuły się dotknięte.

Wreszcie dla „wyrównania konta“ pozwolę sobie o autorze „Młodych Ikarów“ gorzkich słów parę skreślić, przekazując potomności przestrożę: jak nie należy robić „spirali“.

---

Spirala, jak spirala, nie jest to znowuż takie bydle, którego uczeń-pilot ujarzmić nie potrafi. Ale nie o to chodzi. W gre wchodzi czasem takie okoliczności, które młodemu adoptowi sztuki lotniczej mocno się dają we znaki. Bo ktoś mocen jest przewidzieć, że dyrektor w krytycznej chwili znajdzie się na starcie, albo, że silnik rycyną się zadławi. Zawsze twierdził, że jasnowidzenie jest rzeczą pożyteczną, ale co warte jest intuicyjne wyczucie obecności dyrektora na lotnisku, dopiero w krytycznym dla mnie dniu mogłem sobie dokładnie uświadomić. Bo czyżbym poleciał na „spirale“ na wysadzającym, „zlekka“ silniku, gdybym wiedzieć raczył, że baczne jego oko czuwa nademną, a ucho łowi skwapliwie niewczesny żart 80-ciokonnego Le Rhôna. Ale wracam do rzeczy:

Tęskno mi było za „spirale“, bo tęskno. Czekałem długo, a pech, który mię stale prześladował, nie odstąpił i w tej okazji ani na chwilę. Stale gdy przychodziła na mnie kolej, silnik w żaden sposób nie chciał reagować na „zapuszczanie“ i stalowe jego serce nieczułe było na mój ból i zgryzoty. Nic też dziwnego, że kiedy wreszcie udało się go udobruchać, a kolega, który przedemną po locie treningowym wylądował, skarżył się na nieregularną jego pracę, pominąłem ostrzeżenie milczeniem i rozsiadłszy się wygodnie, dałem pełen gaz.

Teraz sobie przypominam, że w ostatniej chwili kolega mi szepnął do ucha: „jeśli pan przymusowo wyląduje, proszę nie mieć żalu do mnie“.

Wystartowałem.

Silnik przerywał, to prawda, ale, utrzymywał się na ilości obrotów, która zadowoliła mnie całkowicie. 1.150 to dosyć sporo. Niech jaki samochodziarz spróbuje pochwalić się tylu obrotami. Najzulsza na szybkość część mego ciała nie zdradzała też zbyt wielkiego zaniepokojenia. Pozwoliłem sobie nawet „ciągnąć“. Parę razy przepadła mi, to też kilkakrotnie rezygnowałem z rekordu szybkości wznoszenia i wracałem do linii poziomej.

Tak wdrapałem się na wysokość 1.000 metrów. Kolega, który mi „włączył“ barograf nie uwierzyłby z pewnością, że osiągnąłem tę wysokość. Barogramka była czysta jak lza, a nieśmiała strzałka, bojąc się dotknąć papieru poskakiwała kokieteryjnie, rozbryzgując atramentem po szkle barografu. Skakała w okolicy przedziaki, wskazującej 1.000 metrów, skąd też wnosiłem o swoim położeniu wysokości.



Kochany kolego, musieliście nie tam nadusić, gdzie trzeba, ale to drobnostka!

Byłem zatem na wysokości 1.000 metrów. Obróciłem maszynę z wiatrem, zamknąłem gaz i włożyłem w „spirale”. Zrobiłem trzy zwitki — mało, robię czwartą. Tyle wystarczy — więc wyciągam, bo do lotniska daleko, bez gazu się nie obejdzie. Małe piquée, manetka w garść i ciągnę. A tu nic. Zaczynam wykonywać ruchy, które w żargonie naszym brzmią niezbyt politycznie, a które polegają na manewrowaniu rączką od gazu. — Nic. — Ziemia się tymczasem zbliża. Śmigło się kręci zwolna, ale o gazie nie ma mowy. Co robić? Trzeba siadać, gdzie Bozia da. Tu tor kolejowy, tam rowy, tu znów zabudowania. Na szczęście są też ładne kawałki łąki. Wybieram jeden z nich, podchodzę, ściągam — chwila i siedzę. — Ale tu dopiero zaczyna się właściwy dramat.

Ruga pewna. — Czekam. — Zbiega się tymczasem sporo gapiów.

Sktądeś wyrasta dwóch uczni-pilotów. Nagła pomoc w nagłym wypadku. Zaczynają kręcić. Ale gdzie tam, silnik nie „zaskoczy” — ja go znam, uparta bestja jak osioł.

W trakcie kręcenia przychodzą inni koledzy z komunikatem prasowym: „dyrektor zły, instruktorowie wyzywają, po djabła było lecieć na takim silniku, maszyna przepadała, byliśmy pewni, że kraksa”.

Napróżno staram się wmówić, że 1.150 obrotów to ogromna liczba, jak na ogólną stagnację i ciężkie czasy.

Aż tu, Jezus, Marja, sam dyrektor! Podchodzi i mówi: „Jak pan mógł lecieć, nie słyszał pan, jak przerywa?” Znowu: 1.150 obrotów, stagnacja i ciężkie czasy.

Z czarnej rozpaczyny wyrwał mię dopiero widok nadjeżdżającej sanitarki. Przyjechała po moje kości. A jakże z całą paradą. I oficer inspekcyjny też. Szef sanitarny, poczciwa dusza głosem tubalnym zawołał: E, panie, lotnisko położone jest dalej o dwa kilometry. Wsiadł i pojechali. Z niczem. Szkoda, że mi nie dali terpentyny, bo po dźwiganu ogona, w krzyżach coś łamie.

A potem... potem ciernista droga pod ogonem po szosie, piachu, życie i przez lotnisko do hangaru. Piszę, a w krzyżach jeszcze mię łamie. Ale dobre dusze pomogły. Daj im Boże za to nigdy na silniku od 4-ki nie latać! W hangarze dopiero wymyślania. Jeden instruktor powiada, że trzeba było mniej zwitek robić i dociągnąć do lotniska, a kiedy się tłumaczę, że trzy zwitki to na porządnego człowieka za mało, wymyśla, że jabym na ziemi jeszcze dookoła skrzydła się kręcił. Drugi pyta czym głuchy, że przerywania nie słyszał. A trzeci, trzeci był najgorszy, powiedział, że tam gdzie lądowałem, wschodzić nie wolno, wejście tylko za okazaniem legitymacji dziennikarskiej. To afront. Obraziłem się — nie piszę więcej.

Na domiar złego „spirali” mi nie przyznano. Człowiek się napocił, namęczył, a tu masz — nie przyznali.

Drap się teraz nieboraku na 1.000 metrów, oczywiście na 4-ce, a silnik wiadomo, znarowi się i posłuszeństwa odmówi.

Bracia lotnicy, jeśli wam silnik nie daje 12 set nie lećcie, kochani na spirale.

Koniec.

Józef Filipowicz,  
uczeń-pilot.



**POLSKA.****Statystyka Sp. Akc. „Aero“ za kwiecień 1926.**

Ilość przewiezionych pasażerów . . . . .	134
„ przewiezionego bagażu . . . . .	—
„ przewiezionej poczty . . . . .	—
Licząc pasażera wraz 15 kg. bagażu = 100,— kg. =	13.400,— kg.
Lotów z Poznania do Warszawy	
i z powrotem 34 =	12 900 klm.
Regularność za kwiecień 1926 . . . . .	93,4 %

**Sfstatystyką Sp. Akc. „Aero“  
od 23. maja 1925 do 30. kwietnia 1926 roku.**

Ilość przewiezionych pasażerów . . . . .	906
„ przewiezionego bagażu . . . . .	14.109,750 kg.
„ przewiezionej poczty . . . . .	284,812 „
Licząc pasażera wraz 15 kg. bagażu = 100,— kg. =	90.600,— „
Lotów z Poznania do Warszawy,	
przez Łódź do Warszawy	
względnie z powrotem 325 =	98.260 klm.

Wszystkie loty zostały wykonane przez pilotów Spółki Akcyjnej „AERO“ p. Józefa Jakubowskiego, p. Mieczysława Witkowskiego, i p. Ludwika Strzelczyka bez najmniejszego uszkodzenia samolotów.

**Próbne loty modeli.** Poznań, 7. V. (P. A. L.) W dniu wczorajszym o godzinie 18-tej na łące przy drodze Dębińskiej w Poznaniu odbyły się próbne loty modeli, przeważnie t. zw. kaczek, przeznaczonych na pierwszy Wszehpolski Konkurs Modeli Lotniczych. Popisywali się tylko uczniowie miejscowych kursów modelarskich, pod kierownictwem p. Bolesława Urajety. Mimo silnego wiatru, modele Atejarg 78 o władze startowej około 75 g. dały następujące wyniki: dystans w linii prostej: 165,5 m, wysokość: 18 m, czas: 45 sek.

**Samooty, zwolnione z rekwizycji.** Warszawa, 6. V. (P. A. L.) Samolot „Paweł“ firmy Aerolot został zwolniony z rekwizycji czeskiej i przyleciał do Warszawy. Drugi z zarekwirowanych samolotów, „Ludwk“ tejże firmy, również został zwolniony i odleciał do Wiednia.

**Doświadczalne zrzucania spadochronów.** Warszawa, 5. V. (P. A. L.) Począwszy od 30. kwietnia rb. codzinnie aż do odwołania odbywają się w Warszawie nad otniskiem Mokotowskim doświadczalne zrzucania spadochronów ze specjalnego płatowca Breguet XV



czarnego, zaopatrzonego w dwie chorągiewki czerwone trójkątne, długości 2 metrów, umieszczone na skrajnych stojakach.



Pilot Burzyński, który jak poprzednio donosiliśmy święcił 200.000 klm. przeleciałych na polskich liniach komunikacyjnych.

### Linje powietrzne Polskiej Linji Lotniczej w kwietniu 1926 r.

Statystyka Polskiej Linji Lotniczej za miesiąc kwiecień wykazuje dalszy wzrost ilości przewiezionych osób, poczty i towarów.

W miesiącu tym — chociaż nie była jeszcze podjęta komunikacja powietrzna na linii Kraków — Wiedeń — przewieziono więcej pasażerów, niż w miesiącu poprzednim.

W miesiącu kwietniu samoloty Polskiej Linji Lotniczej wykonały 212 podróży powietrznych, przelatując 64.651 klm., przewożąc 482 pasażerów, 38,2 kg. poczty i 8.968 kg. towarów.

Przeciętna regularność wynosiła 92,5%.

W bieżącym miesiącu samoloty Polskiej Linji Lotniczej kursują na wszystkich liniach codziennie, za wyjątkiem niedziel.

**Reklama z samolotów w Warszawie.** Warszawa, 5. V. (P. A. L.) P. James Worledge, zawodowy pilot, złożył podanie o zezwolenie na urządzenie reklam z samolotów, jak reklamy świetlne z żarówek elektrycznych, umieszczonych na skrzydłach płatowców, projekcja napisów na obłokach, pisanie dymem, rozrzucanie ulotek reklamowych.

**L. O. P. P.** Nadzwyczajne Ogólne Zgromadzenie L. O. P. P. Komitetu Poznań-Miasto odbędzie się w wtorek, dnia 18 maja b. r. o godz. 18 w sali pokazów Gazowni Miejskiej przy ulicy Grobla 15 parter z następującym porządkiem obrad:

- 1) Zagajenie, 2) Odczytanie protokołu z ostatniego Ogólnego Zgromadzenia, 3) Sprawozdanie Zarządu, 4) Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej, 5) Udzielenie absolutorjum ustępującemu Zarządowi, 6) Wybór Prezydium Nadzwyczajnego Ogólnego Zgromadzenia, 7) Wybór Rady Nadzorczej, 8) Wybór Zarządu, 9) Wybór Komisji Rewizyjnej, 10) Wybór Delegatów na Zjazd Komitetów w Warszawie, 11) Zatwierdzenie budżetu na rok 1926, 12) Wnioski, 13) Wolne głosy.

Wszystkie Koła L. O. P. P., przynależne do tutejszego Komitetu, prosimy, powołując się na nasz okólnik z dnia 23. IV. 26. l. dz. 390/26 Lopp., bezwarunkowo wydelegować na powyższe Zgromadzenia jednego przedstawiciela Koła. Każdy delegat zaopatrzoną być musi w przesłaną poszczególnym Kołom legitymację, bez której wstęp do sali obrad jest wykluczony.

Nadmieniamy, że art. 31 statutu wymaga do prawomocności Zgromadzenia obecności przynajmniej połowy ogólnej liczby uprawnionych delegatów.

Komitet L. O. P. P. Poznań-Miasto.



**NIEMCY.****Konwencja lotnicza, a korzyść dla Niemiec.**

Dnia 6. bm. zakończono nareszcie rokowania, które dwukrotnie już były podejmowane i zrywane. — Rokowania, jak wiadomo, dotyczyły zniesienia ograniczeń lotnictwa niemieckiego. — W rezultacie przyniosły Niemcom korzyści następujące:

1. Niemcy mogą budować samoloty wszelkich typów, a także sterowce.
2. Zakłady Zeppelina, które miały ulec zniszczeniu, zostaną zachowane.
3. Zniesiona zostanie Międzysojusznicza Komisja Kontrolująca.
4. Zezwolono na szkolenie 72 wojskowych pilotów. Ponadto uzyskują Niemcy prawdopodobnie prawo zakładania lotnisk w zdemilitaryzowanej strefie Nadrenji.

Jedynym zatem ograniczeniem lotnictwa niemieckiego został zakaz budowania samolotów wojskowych uzbrojonych.

W wyniku rokowań, otwiera się przed przemysłem lotniczym niemieckim szerokie pole działania. Dla nas wiadomości te mają swoje specyficzne znaczenie. Z wyników rokowań francusko - niemieckich, winniśmy wyciągnąć odpowiednie wnioski, które stać się muszą dyrektywami dla dalszej pracy na polu naszego lotnictwa.

**STANY ZJEDNOCZONE.****Odkrycie Bieguna Północnego.**

Nowy Jork. Ze Spicbergu donoszą, że lotnik amerykański komandor Byrd przeleciał nad Biegunem Północnym i w niedzielę o 4,30 po południu po 15 i pół godzinnym locie wrócił na lotnisko w Kingsbay (Spicberg). Dzielnego odkrywcę Bieguna Północnego witała entuzjastycznie ludność, jak również Amundsen z załogą swego statku powietrznego „Norge“, który, jak wiadomo, przybył przed dwoma dniami do Kingsbay. ;

**Najwyższe lotnisko na świecie.** Nowy Jork, 6. V. (P. A. L.) Przed tygodniem otwarte zostało lotnisko w Cochabamba w Boliwji. Jest to najwyżej na świecie położony port lotniczy (3.779 m. n. p. m.) W dniu otwarcia lotniska uruchomiona została nowa boliwijska linja lotnicza Santa—Cruz—Cochabamba.

Waszyngton, 6. V. (P. A. L.) Senat uchwalił 297 głosami przeciw 39 bill, upoważniający rząd do budowy w ciągu pięciu lat 2.200 samolotów i 3 sterowce. Każdy z tych sterowców będzie trzy krotnie większy od słynnego Shenandoaha.

**Aparaty do rozsiewania mgły.** Zurych, 6. V. (P. A. L.) Departament Lotnictwa Stanów Zjedn. A. P. zakończył próby nowych aparatów do rozsiewania mgły. Próby te dały znakomite wyniki, zdołano mianowicie usunąć mgłę nad jednym z lotnisk w promieniu 600 m. i do wysokości 300 m. Działanie aparatu polega na silnych wyładowaniach elektryczności. Wynalazek ten może oddać lotnictwu ogromne usługi, usuwając na przykład niebezpieczeństwo lądowania podczas mgły.



**SZWECJA.**

**Kinooperator nad biegunem.** Londyn, 6. V. (P. A. L.) Szwedzko-amerykański przedsiębiorca filmowy Fermstroen nabył w Stockholmie samolot i zamierza wylecieć z Oslo, gdy sterowiec Amundsena „Norge“ opuści Leningrad. Fermstroen uda się samolotem do King's Bay, gdzie zaczeka na „Norge“, poczem towarzyszyć będzie sterowcowi w jego dalszej podróży, celem dokonania zdjęć filmowych.

**T E L E G R A M Y****POLSKA.**

Poznań, 4. V. (P. A. L.) Na Międzynarodowym Targu w Poznaniu wzbudza wielkie zainteresowanie płatowiec łącznikowy „Sp. I.“, konstrukcji inż. Piotra Tułacza, naczelnego dyrektora fabryki „Samolot“. Piękne linje płatowca i doskonałe wykonanie wywołuje prawdziwe uznanie dla pracy fabryki. Stoisko LOPP przyciąga tłumy ciekawych dzięki doskonale ujętym rysunkom graficznym i bardzo pomyślowemu witrażowi w oknie.

**ANGLJA.**

Londyn, 4. V. (P. A. L.) Anglja weźmie udział w konkursie o puchar Gordon Bennetta w Antwerpii, który odbędzie się 30 maja. Reprezentować W. Brytanję będą 3 balony kuliste.

**CHINY.**

Paryż, 4. V. (P. A. L.) Le Temps donosi: W ostatnich dniach przybyło do Pekinu kilku ekspertów niemieckich, którzy mają zbadać możliwość organizacji linii lotniczej z Niemiec do Chin i Japonji.

**STANY ZJEDNOCZONE.**

Waszyngton, 1. V. (P. A. L.) Kongres amerykański uchwalił dodatkowe kredyty na lotnictwo morskie w sumie 85 milionów dolarów. Wobec powyższego zakłady Goodyear przystąpiły do budowy sterowca, projektowanego już jesienią r. ub. Pojemność komór gazowych będzie w porównaniu do „Córy Gwiazd“ (Shenandoah) trzykrotna.

**SZWAJCARJA.**

Zurych, 4. V. (P. A. L.) Oficjalna szwajcarska statystyka wykazuje: zaimmatrykulowanych w roku zeszłym płatowców 38. Lotów wykonano na liniach szwajcarskich 4,019 w 2,357 godz. i przeleciało 273,400 klm. Prócz tego na 9 liniach obcych na terenie Szwajcarii wykonano 3,654 loty w 6,742 godz. i przeleciało 799,400 klm. Na linii był jeden wypadek bez poważniejszych skutków.



## Osobiste.

Mianowani pułkownikami — podpułkownicy Leonkow Antoni, Senderek Jan.

Mianowani Podpułkownikami — majorowie: Wolszlegier Jan Tadeusz, Karpinski Tytus Bolesław.

Mianowani majorami — kapitanowie: Król Aleksander, Nikorowicz Zygmunt, Olechowicz-Czerkas Kazimierz, Bilek Sławimir Władysław, Koziełło Konstanty, Krajewski Stanisław, Makowski Wacław, Paleolog Adam.

Mianowani kapitanami — porucznicy: Konarski Euzebjusz, Jagielski Józef, Wawryk Roman, Ropelewski Bolesław, Kładko Andrzej, Pokorny Władysław, Piotrowicz Konstanty, Jasinski Józef, Krajewski Tadeusz, Godlewski Andrzej Marjan, Zardecki Jan, Loedl Marjan, Sheybeb Adam Franciszek, Szystowski Edward Stanisław, Reinstein Marjan, Rutkowski Witold, Neumann Tadeusz, Babiński Zbigniew, Ostrowski Edmund, Dłubak Stefan, Gubarew Włodzimierz, Krajewski Czesław, Rokossowski Jerzy, Mickiewicz Józef, Adam Stanisław, Unger Jan Józef, Pamuła Leopold, Jabłoński Tadeusz, Chmielewski Feliks Kazimierz, Kondratiuk Włodzimierz, Bokalski Michał Stefan, Dziewoński Tadeusz Adam, Werakso Józef, Lewandowski Mieczysław Antoni, ś. p. Guttmejer Eugeniusz, Burtowy Kazimierz Edward, Skorobohaty Ignacy, Turosieński Mikołaj, Pawluć Stanisław.

# 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 teransakeje**

**SPRZEDAŻ KOMISOWA WĘGLA I SZTUCZN. NAWOZÓW**



## 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:**

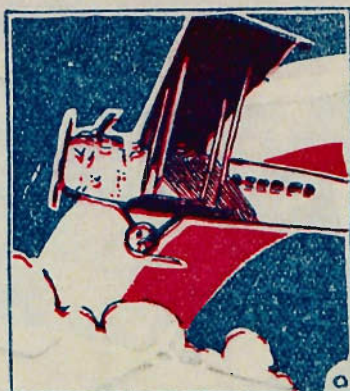
Poznań Telef. 1674

„ „ 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 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. (służącej specjalne znaczki poczty lotniczej).

Do czasu ukończenia pertrakt. w sprawie przelotu nad terytorjum Czeskosłowackiem — ruch na przestrzeni Kraków-Wiedeń wstrzymany.





S.P.A.

**„SAMOLOT“**  
**DOZNAŃ-ŁAWICA**  
**TEL. 65-27.**