

Przebieg wojny, która Mechanizm - Politechnika

Nr. 20.

Cena 40 gr.

Rok III.

LOTNIK



H.e-62

ORGAN
ZWIĄZKY 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 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.



Nr. 20 (57)

Poznań, 9 czerwca 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.

Reorganizacja L. O. P. P.

Artykuł dyskusyjny.

Kryzys finansowy i ekonomiczny, jaki obecnie przeżywamy odbija się nader niekorzystnie na bycie i rozwoju L. O. P. P. Zniechęcenie społeczeństwa wywołane zastojem w przemyśle, handlu i rzemiośle nie tylko, że przeszkadza dalszemu rozwojowi Ligi, ale nawet zagraża jej życiu i egzystencji.

Jeżeli chcemy przeto utrzymać tą naszą wspaniałą zdobycę Ligi, z której słusznie możemy być dumni wobec całego świata, jeżeli pragniemy rozwinąć Ligę do tej potęgi do jakiej stwarzając ją pragnęliśmy doprowadzić, jeżeli wreszcie nie chcemy, żeby Liga nie rozwijając się, a tem samem powoli zamierając stała się martwa, a wreszcie i zanikła zupełnie, to musimy bezwarunkowo i jaknajszybciej przystąpić do reorganizacji Centralnego Zarządu Ligi oraz jej Rady Nadzorczej.

Zastrzegam się tutaj wyraźnie, że memoriał mój nie ma być ujemną krytyką dotychczasowej działalności Ligi — z pełnem uznaniem zaznaczyć muszą, że to co dotąd Centralny Zarząd stworzył w stadium organizacyjnem Ligi jest wspaniałe i pozazdrosczenia godne. Stan organizacyjny Ligi jednakże już się skończył, musimy przystąpić do jej konsolidacji i utrwalenia. Koniecznością przeto jest przeprowadzić teraz pewne zmiany i uzupełnienia dla ustalenia bytu Ligi oraz jej dalszego rozwoju.

Dotychczasowy system zarządzania, oraz administrowania Ligą w sposób że tak nazwę, kolegjalny, gdzie brak było naczelnej głowy oddającej całą swą inteligencję, pracę i energję dla spraw Ligi musi być bezwzględnie usunięty i zmieniony.

Ligą może zarządzać skutecznie tylko jeden człowiek — człowiek postawiony na takim stanowisku odpowiedzialnem, stałem i społecznem, że dawać będzie całemu społeczeństwu pełną gwarancję odpowiedniego i celowego kierowania Ligą, oraz skutecznego nadzoru nad jej mieniem i rozwojem.

Takim człowiekiem odpowiedzialnym, cieszącym się powagą stanowiska, oraz zaufaniem całego społeczeństwa, takim Kuratorem Ligi — kuratorem czynnym w całym tego słowa znaczeniu, może być tylko Podsekretarz Stanu dla Spraw Lotnictwa Cywilnego.

W jego ręce musi być złożony naczelny nadzór, oraz główne wytyczne kierownictwo nad wszelkimi sprawami Ligi, on musi mieć prawo zawieszania wszelkich tych zarządzeń Centralnego Zarządu, które uważać będzie za szkodliwe dla bytu i rozwoju Ligi i przedkładania takowych Walnemu Zebraniu Ligi do rozstrzygnięcia, jemu wreszcie musi być poruczone naczelne kierownictwo całej polityki lotniczej Ligi. Polityka lotnicza Ligi nie może być improwizowana, a głęboko obmyślana i ustalona wszelkimi miarodajnymi czynnikami rządowymi i cywilnymi, polityka taka musi być przewidziana na okres lat kilku.

Tak ustalony naczelny nadzór, oraz kierownictwo Ligi, da członkom Ligi, oraz całemu społeczeństwu pełną gwarancję, że moralne oraz finansowe wysiłki społeczeństwa będą należycie zużytkowane na cele prawdziwej obrony państwa.

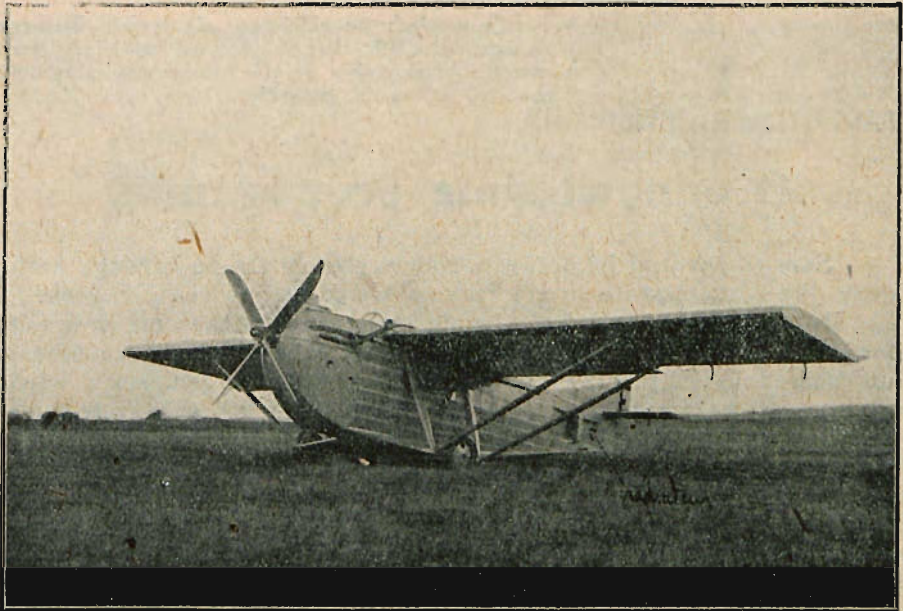
W łączności z reorganizacją głowy Ligi musimy także jeszcze pomyśleć o dalszych zmianach w składzie Rady Nadzorczej Ligi. — Wobec tego, że członkowie Ligi są i powinni nadal pozostać członkami dobrowolnymi i z przekonania, nie krępowanymi żadnymi rządowymi nakazami, lub rozporządzeniami, muszą wszyscy członkowie brać czynny udział w najważniejszych postanowieniach Ligi. Raz na rok odbywające się Walne Zebranie Ligi nie wystarcza i nie daje członkom dostatecznego poglądu, oraz nadzoru nad czynnościami Rady Nadzorczej i Centralnego Zarządu Ligi, koniecznym przeto jest wprowadzenie zwiększonej ilości czynników zaufania członków Ligi do Rady Nadzorczej. Takimi czynnikami są przewodniczący Komitetów Wojew. i Samodzielnych — przewodniczący ci muszą przeto wejść w skład Rady Nadzorczej, by w ten sposób zbliżając członków i społeczeństwo z Centralnym Zarządem, umożliwić i ułatwić im nadzór nad zarządzeniami głowy Ligi. Ponieważ jednakże tak powiększony skład Rady Nadzorczej byłby aparatem ciężkim i trudnym do zwołania, trzeba z łona Rady Nadzorczej wyłonić Komitet ścisły, składający się z czterech członków, będący równocześnie „Ścisłą Radą Ligi” przy Kuratorze Ligi. Rada ta musi obowiązkowo zbierać się raz na miesiąc w Warszawie, by tam wspólnie z Kuratorem omawiać i ustalać wszelkie zasadnicze i najważniejsze plany i poczynania Ligi. Przy obradach „Ścisłej Rady Ligi” posiadać winien głos rozstrzygający Kurator. Rada musi obowiązkowo składać pisemne sprawozdania ze swych posiedzeń, uchwał i czynności członkom Rady Nadzorczej, tak że w ten sposób przewodniczący Komitetów Wojew. i Samodzielnych, a przez nich wszyscy członkowie Ligi będą stale poinformowani co się w Lidze dzieje — prócz tego sprawozdania muszą być ogłaszane w miesięcznikach wychodzących „Wiadomościach Ligi” rozdawanych bezpłatnie — wszystkim członkom Ligi oraz prasie wszystkich odcieni politycznych. Plenarne posiedzenia całkowitej Rady Nadzorczej odbywać się będą cztery razy do roku.

W ten sposób przeprowadzona reorganizacja Centralnego Zarządu oraz Rady Nadzorczej da możliwość brania udziału wszystkim członkom Ligi w najważniejszych jej planach i poczynaniach. Członkowie obzajomieni z pracami „Ścisłej Rady Ligi” mogą każdego czasu przez swych przewodniczących Komitetów Wojew. i Samodzielnych, jako członków Rady Nadzorczej Ligi, wystąpić do Centralnego Zarządu z przedsta-

wieniami względnie planami i życzeniami, przez co wzrośnie zaufanie społeczeństwa do Ligi, oraz zagwarantuje się jej dalszy rozwój.

Równocześnie ze zmianą wewnętrznego ustroju Ligi, trzeba będzie także przystąpić do odpowiedniej reorganizacji Centralnego Zarządu Ligi — rozważanie jednak szczegółowe na tem miejscu nad tą kwestją prowadziło by za daleko

Jak już z oznaczenia stanowiska Podsekretarza Stanu dla lotnictwa cywilnego wynika, do dalszych zadań i obowiązków tegoż Podsekretarza Stanu, należałby nadzór nad lotnictwem cywilnym, to jest nad wszystkimi linjami lotniczymi komunikacyjnymi, oraz cywilnym przemysłem lotniczym. — Przykład innych państw europejskich, które stwo-



Samolot komunikacyjny Farman 170 z silnikiem. Farman 500 MK.
(Opis w numerze następnym).

rzyły już dość dawno podsekretarjaty stanu dla spraw lotnictwa cywilnego, konieczność rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce, celowa polityka lotnicza tak wewnątrz kraju, jak i w stosunku do zagranicy, a wreszcie prestige Rzeczypospolitej wobec innych państw; są to pokrótce tylko najważniejsze powody wykazujące konieczność stworzenia takiego Podsekretarjatu Stanu dla Cywilnego Lotnictwa w Polsce.

Złączenie naczelnego nadzoru Ligi ze sprawami linii komunikacyjnych, oraz przemysłu lotniczego w Polsce w jednym ręku Podsekretarza stanu, wpłynąć musi nader korzystnie na całokształt polityki lotniczej, oraz rozwoju lotnictwa w Polsce. Koszta jakie chwilowo Skarb Państwa przez stworzenie Podsekretarjatu Stanu poniesie będą minimalne, Liga musiałaby tak jak i dotąd ponosić sama swoje koszta administracyjne, nadzór nad linjami komunikacyjnymi obciąża już teraz Ministerstwo Koleji, tak że jedynie koszta Podsekretarza Stanu, oraz personelu do nadzoru przemysłu cywilnego obciążyłyby dodatkowo Skarb Państwa. Kwoty tak nikłe, że nie mogą wchodzić w rachubę

przy naszym krytycznym stanie finansowym wobec ogromnych korzyści, jakie dać musi zespolenie całej gospodarki lotniczej w jednym odpowiedzialnym ręku, a wreszcie wobec bezwarunkowej konieczności utrzymania, skonsolidowania i rozwoju Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Czy Podsekretariat Stanu miałyby być stworzonym przy Ministerstwie Koleji lub też Ministerstwie Handlu i Przemysłu, jest kwestją drugorzędą — zasadniczą jednakże i piekącą, a nawet niecierpiącą zwłoki, jest sprawa utworzenia takiego posterunku łączącego w sobie sprawy Ligi oraz Lotnictwa Cywilnego w całej Polsce.

Bogusław Dobrzycki.

Ze względu na zbliżający się termin Walnego Zebrania LOPP. dajemy artykuł niniejszy jako materiał dyskusyjny celem utworzenia programu prac LOPP. na rok przyszedły. (Red.)

TADEUSZ GRYZEWSKI.

O odpowiednią propagandę.

Sprawa rozwoju lotnictwa narodowego jest troską każdego kraju, który dba o utrzymanie i wzmocnienie swego stanowiska politycznego.

Niema chyba rządu, któryby nie dążył do powiększenia swej floty powietrznej, jednocześnie popularyzując lotnictwo drogą bezpośrednią lub pośrednią (t. j. przy pomocy odpowiednich organizacji), wśród społeczeństwa, upewniając sobie temsamem jego poparcie w tym kierunku. Tym sprawom poświęca i nasza LOPP bardzo dużo czasu i pracy. Jednak mam wrażenie, że sposób propagandy, obrany przez LOPP. jest w obecnej sytuacji niewłaściwy. Tu, chcąc się odrazu zastrzec, że nie chodzi mi o krytykę działalności Ligi, przeciwnie widząc jej dodatnią działalność chciałbym tylko, aby tych parę moich spostrzeżeń wzięto choć w części pod uwagę kierowników Ligi.

W związku z dalszemi memi spostrzeżeniami, pozwolę sobie na krótką charakterystykę propagandy lotnictwa zagranicą, a u nas. Cały punkt ciężkości w propagandzie zagranicą leży w tem, aby pokazać przedewszystkiem swemu społeczeństwu, a także i całemu światu, co jest warte lotnictwo danego państwa. W tym celu zostają organizowane przez czynniki rządowe i aerokluby w różnych punktach danego państwa meetingi lotnicze, loty konkursowe, turystyczne, szubowcowe, oraz raidy na większe odległości. W kraju, gdzie taka metoda propagandy jest zastosowana, napewno niema człowieka, któryby coś nie coś o swojskiem lotnictwie niewiedział i któryby się niem gorąco nie interesował.

Niedość na tem, wszelkie takie nowe podboje powietrzne są baczenie obserwowane przez wszystkie zainteresowane państwa, gdyż to jest jednym ze świadectw siły i zdolności lotnictwa danego kraju. Coraz to nowe rekordy lotnictwa francuskiego, pozwalają na urobienie sobie opinji o sile i zdolności tegoż. Lot R. Franco dał możność poznać światu, że i lotnictwo Hiszpanji jest coś warte.

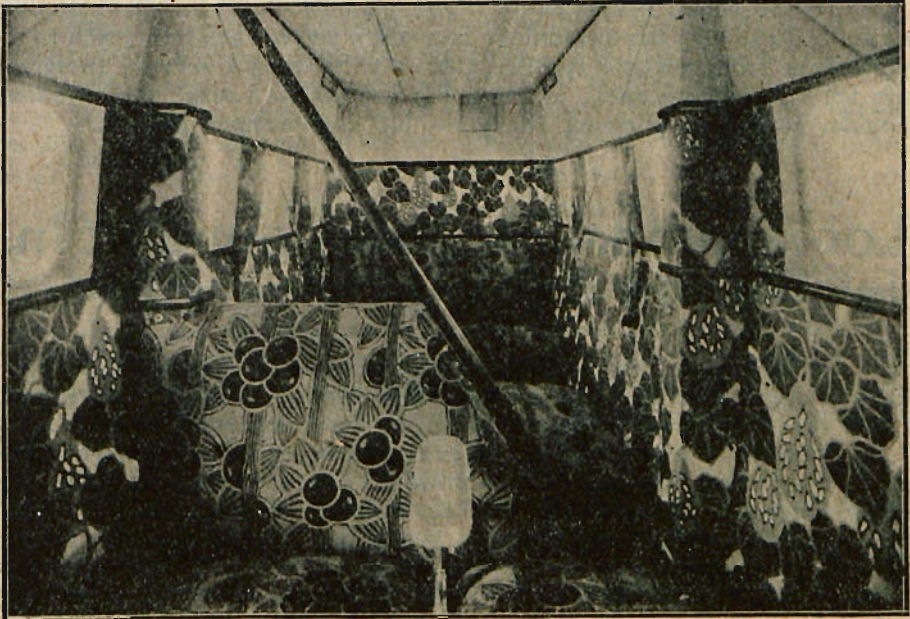
Z jakim entuzjazmem wita ludność lotników o wszechświatowej sławie, można zaobserwować z fotografii i opisów poszczególnych słynnych lotów. A u nas? Aż przykro wspomnieć o wspaniałym locie

pułk. Rayskiego ; w gazetach gdzieś drobnym druczkiem były podawane depesze o przebiegu podróży, a przywitanie przez społeczeństwo znakomitego lotnika wypadło tak fatalnie, że lepiej o tem nie mówić.

Oczywiście trzeba to tylko wytłomaczyć małym zainteresowaniem społeczeństwa naszego w sprawach lotnictwa polskiego.

Niema go, gdyż nie jest społeczeństwo odpowiednio uświadamiane.

To też całą tę sprawę powinny rozpatrzyć odpowiednie czynniki, a w szczególności LOPP., i w tym kierunku zacząć odpowiednio pracować. Nie można powiedzieć, że Liga w celu popularyzacji lotnictwa nic nie robi, przeciwnie nawet uczyniono już duży wysiłek. Jednak,



Wewnątrz kabiny pasażerskiej samolotu Farman 170.

czy sposób propagandy stosowanej przez Ligę jest odpowiedni? Sądzę że nie. Obecny sposób propagandy polega głównie na propagandzie słowem i drukiem, t j wygłaszanie odczytów, wydawanie książek, kalendarzy, ulotek, plakatów i. t. p.

Tymczasem na odczyt przyjdą nieliczni fachowcy, książkę z powodu kryzysu przeczyta tylko osoba zainteresowana, plakaty rzadko kto przeczyta. Przeciętny obywatel wie tylko tyle o naszym lotnictwie że np. zdarzył się jakiś smutny wypadek lotniczy. Naturalnie, że tego rodzaju wiadomości nie mogą rozentuzjazać przeciętnych ludzi do swojego lotnictwa i zachęcić do jego popierania. Według mnie jest tylko jeden sposób, podług którego lotnictwo nasze uzyska poparcie całego społeczeństwa.

Trzeba przejść do propagandy, że się tak wyrażę „czynów“, organizować i popierać wszelkie konkursy, meetingi, raidy na terenie Polski a także na dalsze przestrzenie. Trzeba do tego dążyć, aby przeciętny obywatel naocznie się przekonał, że nasze lotnictwo jest

coś warte. Wtenczas, kiedy będzie widać dodatnie wyniki, wtenczas zaczną każdy Polak naprawdę interesować się lotnictwem, a przez to zapewni młodej flocie napow. polskiej swe poparcie moralne i materjalne.

Sprawy raidów, konkursów, i t. p. są u nas bardzo zaniedbane; bilans nasz jest dotychczas passywny. Nawet Rosja, która później od nas zaczęła organizować swoje lotnictwo o wiele nas wyprzedziła. Kiedy w innych państwach, kierownicy lotnictwa gorąco popierają wszelkie imprezy lotnicze, nasze M. S. Wojsk., można powiedzieć, że wprost je utrudnia. Weźmy chociaż przykład z lotu naokoło Polski, który po 2 lotach został zabroniony. A tymczasem Rosja organizuje w b. r. 3 czy 4 olbrzymie raidy po Azji i Europie!

To też celem naszej polityki propagandowo-lotniczej powinno być dążenie do zajęcia odpowiedniego miejsca w wyprawach lotniczych i odpowiednie propagowanie tych czynów w całej prasie polskiej (naturalnie też i w zagranicznej), dopiero później można zacząć odpowiednią popularyzacją pod postacią odczytów, lub wydawanych książek.

T. Gryżewski.

Lot Amundsena do bieguna półn. Urządzenia radjotechniczne na statku powietrz. „Norge 1“.

Z angielskiego przełożył inż. J. Plebański.

Po kilku nieudanych próbach wypraw do bieguna północnego, kapitan Amundsen zdecydował się spróbować jeszcze raz szczęścia i tym razem wyleciał z Rzymu na statku powietrznym „Norge 1“.

Poprzednie ekspedycje do bieguna północnego miały tę złą stronę, że b. długi czas były zupełnie izolowane o resztę świata, gdyż nie miały możliwości porozumienia się ze światem cywilizowanym. Pod tym względem ostatnia ekspedycja Amundsena była o wiele szczęśliwsza, gdyż statek powietrzny Amundsena był wyekwipowany przez Tow. Marconi'ego w specjalną stacją nadawczo-odbiorczą za pomocą której kapitan statku mógł utrzymać łączność albo ze stacjami brzegowymi lub też ze stacjami okrętowymi. Statek Amundsena mógł faktycznie w ciągu całej podróży komunikować się z resztą świata. Zasięg radjostacji statku „Norge 1“ w stronach gdzie przeszkody były stosunkowo małe wynosił ca 2000 mil (3200 klm.). Podczas pierwszego okresu podróży między Rzymem a Pulbam'em statek Norge cały czas komunikował się regularnie ze stacją ministerstwa lotnictwa w Londynie. Odbiór był ograniczony jedynie przeszkodzeniem różnych lokalnych stacji. Można było dobrze eliminować przeszkody odbierając na ramach gonjometrycznych i stawiając na minimum odbioru przeszkadzającej stacji. W stronach arktycznych gdzie przeszkody z natury rzeczy były b. małe nie należało się spodziewać żadnych trudności.

Na specjalną uwagę zasługuje urządzenie radjogonjometryczne, które umożliwiało podróżnikom dokładne określanie swego miejsca i kierunku lotu, gdyż zwykle kompasy na biegunie nie mają żadnej wartości, gdyż na skutek bieguna magnetycznego wszystkie kierunki wskazują na południe.

Stacja nadawcza.

Jako nadajnik był zastosowany nadajnik Marconi'ego 0,5 KW. typu U przystosowany do nadania falami ciągłymi i tonowanymi.

Ze względu na brak miejsca części składowe były zmontowane na lekkiej podstawie z drzewa teak'owego. Części składowe nadajnika były następujące:

2 lampy T. 250. dławik w. częst., kondensatory sprężenia zwrotnego, przełącznik odbiór—nadawanie, przełącznik na fale ciągle i tonowane, amperomierz antenowy, milliamperomierz anodowy, woltomierz wys. napięcia i woltomierz żarzenia.

Samoindukcja antenowa i warjomierz tworzyły osobne jednostki i w połączeniu z anteną statku (zwieszający się drut) dawały fal od 550 do 1500 metrów.

Na iali optimum otrzymywano w antenie od 6 do 7 amperów i na skrajnych falach 4 do 5 amp.

Obydwie lampy nadawcze załączone były równolegle; klucz nadawczy włączony był w obwód siatkowy. Dla nadawania tonowego w obwód siatek złączony był mały wirujący przerywacz.

Jako źródło prądu dla anod lamp nadawczych i dla ładowania baterji żarzenia służyła prądnica prądu stałego 133 milliamp 3000 woltów i 14 amp. 14 woltów (o 2 kolektorach).

Prądnica dla radjostacji.

Prądnica radjostacji umieszczona jest w tyle statku zaraz za kabiną radjotelegraficzną na specjalnej podstawie i jest napędzana za pomocą śmigła. Środek śmigła znajduje się około 5 stóp w bok od gondoli; kąt pod którym śmigła trafia pęd powietrza może być zmienianym z wewnątrz kabiny za pomocą specjalnej dźwigni; w ten sposób możemy dostosować szybkość śmigła do szybkości statku i do mocy, której potrzebuje prądnica. Śmigła posiada 4 skrzydła i może rozwinąć moc około 3 KP.

W razie wypadku („emergency“) można ustawić na specjalnej konstrukcji z rur stalowych nazewnątrz gondoli — silnik benzynowy $2\frac{1}{4}$ KP. i połączyć go z prądnicą w celu napędu takowej.

Dla kontroli ładowania akumulatorów służy specjalna tablica rozdzielcza z automatycznym wyłącznikiem amperomierzem, woltomierzem i przełącznikiem.

Antena.

Dno gondoli posiada specjalną rurkę izolacyjną, przez którą spuszcza się antenę długości 30 stóp angielskich. Rurka powyższa pozwala podczas lotu w razie potrzeby zmienić antenę wraz z ciężarkiem. Do nawijania i odwijania anteny służy specjalne koło paksolinowe.

Urządzenie odbiorcze.

Dla odbioru służy specjalny odbiornik Tow. Markoni, który jednocześnie używa się dla gonjometriji i dla zwykłej komunikacji radjotelegraficznej. Ponieważ na statku powietrznym chodzi o możliwie jaknajwiększe zmniejszenie ciężaru i największą ekonomię miejsca, większość z używanych części aparatury odbiorczej urządzono w ten sposób, żeby służyły jednocześnie dla zwykłego odbioru i dla gonjometriji (300—25 000).

Odbiornik krótkofalowy.

Oprócz powyższego odbiornika zastosowany był 2-lampowy odbiornik na fale 10—100 mtr (typu Markonięgo). Powyższe miało na celę komunikację ze stacją nadawczą w Point Barow, gdzie był za-

instalowany nadajnik krótkofalowy. Jako antena dla tego odbiornika służył krótki drut naciągnięty między pokoikiem radjotelegraficznym i gondolami motorów.

Gonjometr.

Ramy gonjometru tworzyły dwa druty, idące po przekątnej naokoło kadłuba statku. Środek tych ram znajdował się nad ich zejściem do kabiny radjotelegraficznej. Obydwie ramy zrobione były z dwóch zwojów drutu, odległych od siebie 9 cali ang. (= 230 mm).

W środku kabiny na ebonitowej podstawie zmontowanych było 8 zacisków, do których były przyłączone pow. ramy. W ten sposób można było łączyć ramy równolegle, szeregowo lub pojedynczo, zależnie od długości fali, którą chciano odbierać.

Gonjometr faktycznie użytkował te same obwody odbiorcze, które służyły jednocześnie dla odbioru z anteną wiszącą.

Dla radjogonjometri używane były następujące części: 1. skrzynka gonjometyryczna, 2. transformator dla 3 zakresów wraz ze wzmacniaczem w częstotliwości z lampą detektorową i 3. wzmacniacz małej częstotliwości. Oprócz tego było urządzenie filtrujące małej częstotliwości, które można było włączyć między obydwoma wzmacniaczami. Dla odbioru fal niegasnących stosowano miejscową heterodynę.

Wyżej wymieniony transformator składał się właściwie z trzech transformatorów powietrznych z kondensatorami dla dostrajania wtórnego obwodu w ten sposób, żeby mogły być pokryte następujące zakresy fal 2000—5000, 4000—10 000 i 10 000—25 000 metrów.

Wzmacniacz małej częstotliwości po lamp V. 24 z transformatorami w częstotliwości i jedną lampę QX jako detektorową.

Filtr małej częstotliwości składa się z jednej lampy V.24 i obwodu oscylacyjnego, dostrajanego za pomocą kondensatora zmiennego.

Wzmacniacz małej częstotliwości posiada 2 transformatory i 2 lampy V.24, które mogą być włączane w ten sposób, że można odbierać na jednej albo na dwóch lampach.

Heterodyna pracuje z lampą V.24.

Dla zasilenia anod lamp odbiorczych służy bateria suchych elementów o napięciu 60 woltów. Obwód żarzenia lamp jest zasilany z tej samej baterji, która służy do zasilania żarzenia lamp nadawczych.

Odbiornik ogólny.

Dla odbioru fal niegasnących, gasnących i dla odbioru telefonji służył specjalny odbiornik z zamiennymi cewkami na zakres fal 300 do 25 000 metrów, który włącza się przed wzmacniaczem wielkiej częstotliwości zamiast transformatora i jednostek gonjometyrycznych, używanych dla radjogonjometri.

Wspomniany odbiornik ma dwa obwody dostrajane i oprócz tego posiada cewkę sprzężenia zwrotnego, którą można włączyć w obwód siatki pierwszej lampy. W celu pokrycia całego zakresu fal od 300 do 25 000 mtr służy 11 cewek zamiennych, z których każda może być załączoną w obwód antenowy lub obwód siatkowy, zależnie od długości fali, którą trzeba przyjąć.

Wspomniany odbiornik pracuje na samej antenie, co nadajnik i włącza się lub wyłącza za pomocą przełącznika, znajdującego się na penelu nadajnika.

Ogólne uwagi co do instalacji aparatury.

Największą trudność w instalacji urządzeń radiowych sprawiał brak miejsca. Umieszczając poszczególne części aparatury, trzeba było zwrócić więcej uwagi na racjonalne łączenie drutów niż na wygląd zewnętrzny w każdym razie nie uważając na ekonomię miejsca i wagi ogólny montaż wypadł co do swego wyglądu dosyć dobrze.

Aparat odbiorczy był umocowany na dwóch półkach, jedna pod drugą, na ścianie wewnętrznej kabiny.

Przeciwległa ściana kabiny była całkowicie zajęta przez urządzenie nadawcze.

Dla telegrafisty (dla pisania i klucza nadawczego) przewidziany był wąski stolik. Z lewej strony tego stolika na podłodze umieszczona była samoindukcja nadawcza. Warjomierz dla dokładnego nastrajania aparatury nadawczej umieszczony był z lewej strony pod stołem. W pobliżu powyższych części aparatury z lewej strony pod stołem znajdowała się skrzynka z częściami zapasowymi.

Akumulatory i suche baterje umieszczone były na podłodze.

Dwubiegunowy przełącznik służył dla równoległego łączenia sieci 12 woltowej (akumulator) statku z 12 woltowym akumulatorem instalacji radiowej, w celu jednoczesnego ładowania obydwóch akumulatorów i w celu wzajemnej rezerwy obydwóch urządzeń.

Akumulatory.

Akumulatory były stosowane specjalnego typu o cienkich płytach, o wysokim prądzie wyładowania.

(Według „Polski Zbrojnej“).

I. Wszepocholski Konkurs Modeli Lotniczych

odbył się w dniu 30. maja 1926 r. na lotnisku w Ławicy o godzinie 8,30 rano. Kierownictwo Konkursu objął p. Bolesław Grajeta, kierownik Wydziału Modelarstwa przy LOPP w Poznaniu. Sąd Konkursowy tworzyli pp.:

Mjr. pil. Szczudłowski, dyrektor Szkoły Pilotów Wawrzyniak, por. pil. Grzmiłlas i redaktor „Lotnika“ pil. Ostrowski.

Do Konkursu zgłoszono ogółem 27 modeli, w tem: 2 modele kadłubowe (kategoria A), 10 modeli belkowych (kat. B), 13 modeli rekordowych (kat. C), oraz 2 modele redukcyjne. Stanęło do startu 19 modeli latających, 8 modeli odpadło.

Osiągnięte rezultaty przedstawiają się następująco:

Kategoria A: zgłoszone 2 modele nie startowały wskutek uszkodzeń w przeddzień konkursu.

Kategoria B: start z ręki:

Model Lopp 1, wykonawca Nowak Edward.	Dystans	Czas	Wysokość
	mtr. 46,30	sek. 3, ¹ / ₅	mtr. 5
	„ 50,20	„ 10, ³ / ₅	„ 13
	Start z ziemi:		
	„ 38,90	„ 9, ¹ / ₅	„ 3
	„ 25,40	„ 6, ² / ₅	„ 4

Model Lopp 1, wykonawca Zenkteller Zbigniew

Start z ręki:

mtr. 28,60	sek. $4\frac{4}{5}$	mtr. 3
„ 27,20	„ $10\frac{1}{5}$	„ 10

Start z ziemi:

mtr. 10,80	sek. $2\frac{1}{2}$	mtr. 3
„ 20,10	„ $3\frac{1}{5}$	„ 10

Model Lopp 1, wykonawca Zborowski Leon

Start z ręki:

mtr. 49,60	sek. $7\frac{1}{2}$	mtr. 2
„ 38,70	„ $6\frac{2}{5}$	„ 2

Start z ziemi:

mtr. 32,50	sek. $4\frac{4}{5}$	mtr. $1\frac{1}{2}$
„ 29,70	„ $3\frac{1}{5}$	„ 3

Model Lopp 1, wykonawca Gerard Figgo,

Start z ręki:

mtr. 25,60	sek. $10\frac{1}{2}$	mtr. 2,50
„ 8,90	„ $2\frac{3}{5}$	„ 2

Start z ziemi:

„ 16,80	„ $3\frac{1}{5}$	„ 2
---------	------------------	-----

Model Lopp 1, wykonawca Merlinger Józef,

Start z ręki:

mtr. 20,80	sek. $3\frac{1}{2}$	mtr. 6
„ 16,30	„ $2\frac{4}{5}$	„ 1

Start z ziemi:

mtr. 12,20	sek. $2\frac{1}{2}$	mtr. 1
„ 15,80	„ $3\frac{2}{5}$	„ 2

Model Lopp 1, wykonawca Leszczyński Stanisław,

Start z ręki:

mtr. 34,80	„ $8\frac{1}{5}$	mtr. 3
„ 42,50	„ $8\frac{3}{5}$	„ 7

Start z ziemi:

mtr. 27,60	sek. 6	mtr. 2
„ 29,20	„ $7\frac{1}{5}$	„ 3

3 dalsze modele tej klasy nie startowały.

Kategoria C:

Modele Atejarg 78, wykonawca Brożek Roman,

Start z ręki:

mtr. 250,40	sek. $25\frac{1}{2}$	mtr. 18
„ 140,60	„ $20\frac{1}{5}$	„ 10
„ 210,90	„ 25	„ 10

Model Brettke przy starcie zostaje zduszony i łamie podłużnicę u płaszczyzny. Model Cunce stale wiruje i po dwukrotnym starcie, którego loty nie przekraczały 60 mtr. zostaje wycofany.

Model Atejarg 78, wykonawca Nowak Edward,

Start z ręki:

mtr. 120,80	sek. 25	mtr. 10
„ 110,60	„ $25\frac{2}{5}$	„ 10
„ 200,40	„ 28	„ 15

Model Brettke tegoż wykonawcy przy nieudanym starcie łamie małą płaszczyznę i zostaje wycofany. Model Cunce tegoż wykonawcy zostaje wycofany.

Model Atejarg 78, wykonawca Zenkteller Zbigniew,

Start z ręki:

mtr. 100,90	sek. 15	mtr. 10
„ 96,40	„ 12,1/2	„ 8
„ 115,90	„ 15	„ 10

Pozostałe modele zostały wobec niezadawalniających wyników ze startu wycofane.

Następnie wykonał poza Konkursem następujące loty model Atejarg 106, wykonawca Bolesław Grajeta (loty z uszkodzonym śmigłem):

Start z ręki:

mtr. 160,—	sek. 28,1/2	mtr. 12
„ 152,60	„ 25	„ 15
„ 172,30	„ 26,1/5	„ 14

Czas. lotu stwierdzano za pomocą dwóch stoperów, wysokość mierzono telidorem, odległość z dokładnością ca 0,10 mtr.

Sąd Konkursowy

(—) Grzmiłlas por. (—) Szczudłowski mjr. (—) Wawrzyniak
(—) Ostrowski.

Konkurs Modeli w Ławicy,

(I. Wszechpolski Konkurs Modeli Lotniczych),

modeli redukcyjne.

Model Potez 26 „13“. Wykonawca Gackowski. (Okryty płótnem).

Podziałka 1—10. Wykonany z pietyzmem, wierny obraz oryginału, b. dobry model, jako model redukcyjny.

(—) Grzmiłlas (—) Szczudłowski (—) Wawrzyniak
(—) Ostrowski

Model Potes 26 „13“. Wykonawca Gackowski. (Nieokryty).

Wykonanie b. solidne, z zachowaniem linii i doskonałej proporcji.

(—) Grzmiłlas (—) Szczudłowski (—) Wawrzyniak
(—) Ostrowski.

Tymczasowe przepisy żeglugi powietrznej.

§ 3. W celu zarejestrowania statku powietrznego należy złożyć do M. K. odnośne podanie, przyczem należy:

- a) załączyć dokumenty stwierdzające przynależność państwową statku wraz z uwierzytelnionymi odpisami,
- b) wskazać miejsce zamieszkania właściciela,
- c) podać nazwę wytworni (nazwisko wytwórcy),
- d) podać nazwę portu macierzystego statku,
- e) podać opis techniczny statku powietrznego, zawierający następujące dane:
 1. Rodzaj statku powietrznego (balon, sterowiec, samolot, płatowiec bezsilnikowy, śmigłowiec, skrzydłowiec).
 2. Typ (Goliath, Berline, Junkers, Potez).
 3. Znaki typu i serji (F-70, J-13),
 4. N. porz. serji (fabryczny).
 5. Rok budowy.

6. Określenie statku pod względem podwozia, ilości płatów, silników, oraz liczby miejsc wraz z załogą (płatowiec, wodnopłatowiec, wodnolądowy, dwupłatowiec, czterosilnikowy, pięciomiejscowy).

7. Klasyfikacja, kategoria (normalny, specjalny, zdatny do lotów akrobatycznych), podkategoria (handlowy lub pasażerski).

8. Zasadnicze wymiary: (rozpiętość, długość, wysokość),

f) załączyć dwa zdjęcia fotograficzne statku z przodu i z boku (wymary 10×15) po 2 egzempl. każdego z których boczne winno uwidaczniać odróżniające znaki statku.

§ 4. Po zarejestrowaniu statku powietrznego M. K. wydaje właścicielowi statku kartę rejestracji statku powietrznego, przyczem zostają zwrócone oryginały dokumentów, których odpisy (§ 3a) pozostają w aktach Ministerstwa.

§ 5. O zmianach jakie zajądą po wpisaniu do rejestru w tytule własności lub w konstrukcji statku powietrznego, jak również o ewentualnej utracie zdatności do użytku statku, właściciel statku winien niezwłocznie zawiadomić M. K. w drodze pisemnej zwracając przytem kartę rejestracji.

Po ukazaniu się ustawy o Żegludze Powietrznej prawdopodobnie zajądą w przepisach pewne zmiany.

Oficjalna statystyka komunikacji za marzec 1926 r.

Tow. „Aerolot“ przeleciało 41 584 klm.

Regularność lotów była następująca:

Na linii Warszawa—Gdańsk	85 proc.
„ „ Warszawa—Kraków	83 „
„ „ Warszawa—Lwów	82 „
„ „ Kraków—Wiedeń	100 „

Wydajność handlowa była następująca:

Warszawa—Gdańsk	przewiez.	108 pasaż.,	1030 kg,	bag. poczt.	5,00 kg
Warszawa—Kraków	„	145 „	882 „	„	5,00 „
Warszawa—Lwów	„	113 „	928 „	„	0,53 „
Kraków—Wiedeń	„	5 „	243 „	„	0,07 „
Razem		371 pasaż.,	3085 kg,	bag. poczt.	11,23 kg

Tow. „Cinda“ przeleciało nad terytorjum Polski 6270 km, regularność była 94 proc.

Przewieziono 5 pasażerów i 1169 kg bagażu, poczty nie wożono.

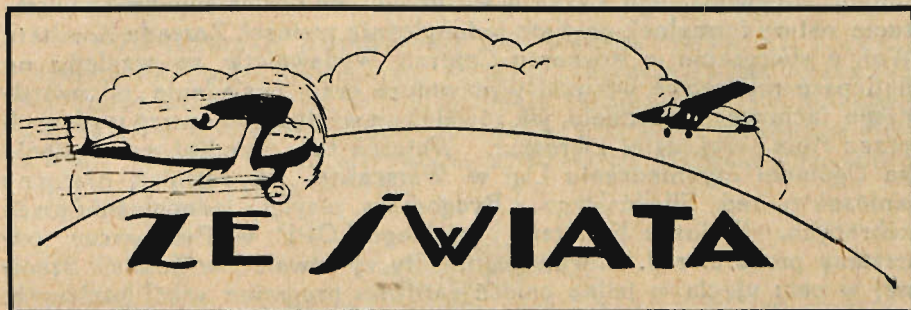
Statystyka ogólna.

1. Wykonano lotów 141.
2. Przeleciało 47854 km.
3. Przewieziono podróźnych 376.
4. Przewieziono bagażu 4254 kg.
5. Przewieziono poczty 11 kg 230 gr.
6. Ogólna waga przewozów wynosiła 41 865 kg.
7. Na 1 lot przypada 297 kg obciążenia użytecznego.

W sprawie poczty lotniczej. W ogłoszeniach Tow. „Aero“ jest zawiadomienie, że pocztę lotniczą można nadawać w głównych urzędach pocztowych w Poznaniu i Warszawie. Tymczasem parę dni temu chciałem wysłać list pocztą lotniczą do Poznania, jednakże oświadczone mi na pocztce, że do Poznania listów się nie przyjmuje, pomimo, że komunikacja lotnicza Poznań-Warszawa trwa już od miesiąca. Pożądane by było wyjaśnienie Gen. Dyr. Poczty dlaczego tak jest i skąd pochodzi to zaniedbanie.

Oprócz tego, chciałbym zwrócić uwagę odpowiednich czynników, dla czego nie można wysłać poczty lotniczej do Warszawy lub Lwowa z polskiego urzędu w Gdańsku. Mam wrażenie, że przywilej taki jest naszej pocztce zapewniony, dlategoż więc, skoro mamy możliwość skorzystać z tego prawa, dotychczas z niego nie skorzystaliśmy?

Czy nie lepiej dla nas, żeby opłaty pocztowe szły do kasy polskiej, a nie niemieckiej. Skorzystaliby też i obywatele gdańscy, gdyż polska taryfa pocztowa jest tańsza od gdańskiej.



POLSKA.

Konkurs modeli lotniczych. Podajemy dziś krótkie sprawozdanie z odbytego w dniu 30 b. m. konkursu modeli w Ławicy. W numerze następnym damy osobny artykuł wraz z fotografiami.

Wystawa prac Kół Młodzieży Czerwonego Krzyża. Poznań, 27. V. (PAL). Na otwartej w dniu 20 bm. w gimnazjum im. Bergera w Poznaniu Wystawie Prac Kół Młodzieży Czerwonego Krzyża obficie reprezentowany jest dział modeli lotniczych. Uczniowie gimnazjum wystawili ogółem 21 modeli, w tem 2 modele kadłubowe odkryte, 1 model kadłubowy nieokryty, 10 modeli rekordowych (kaczki) i 8 normalnych belkowych. Modele te są wynikiem pracy Koła Modelarskiego, założonego przez LOPP i prowadzonego przez p. B. Grajetę.

Walne Zgromadzenie Komitetu Wojewódzkiego LOPP. w Poznaniu. Poznań, (PAL). Walne Zgromadzenie Komitetu Wojewódzkiego LOPP w Poznaniu odbyło się w dn. 9 maja rb. w sali posiedzeń Starostwa Krajowego. Zebranie, na które licznie stawili się delegaci Komitetów Powiatowych i Kół na prawach Komitetów Powiatowych, zagał o godz. 12,30 wiceprezes Rady Nadzorczej p. Wojewoda Bniński. Po uczczeniu przez powstanie pamięci prezesa Rady Nadzorczej, śp. Kardynała Prymasa Dalbora, p. inż. Dobrzycki, prezes Zarządu, odczytał sprawozdanie za rok 1925 oraz sprawozdanie

kasowe. Sprawozdania te, stwierdzające b. intensywną pracę Komitetu na polu propagandy, wydawnictw a w szczególności szkolnictwa lotniczego (Szkoła pilotów w Ławicy i Koła Modelarskie w szkołach) zostały przyjęte, przyczem jednogłośnie udzielono pokwitowania ustępującemu Zarządowi i Radzie Nadzorczej. Przyjęto zaproponowany na rok 1926 budżet w wysokości 182.000,— zł, poczem dokonano wyboru delegatów na Ogólne Zgromadzenie Ligi Obrony Powietrznej Państwa w Warszawie, w osobach pp. prez. Dobrzyckiego, inż. Tułacza i dr. Potockiego z Bydgoszczy. Nastąpiły wybory do Rady Nadzorczej i Zarządu. Do Rady Nadzorczej weszli: pp. Wojewoda Bniński, ks. Biskup Łukomski, gen. Raszewski, gen. Sosnkowski, kurator Chrzanowki, dr. Kryzan, dr. Drzazdzyński, dr. Potocki, starosta Begale, starosta Dietl, starosta Dalbor, burmistrz Scholl, — do Zarządu: pp. płk. Abzółtowski, ppłk. Abakanowicz, inż. Mokrzycki, inż. Tułacz, mjr. Romcyko, radca Morzycki, wicekurator Stein, ks. Naryśkiewicz, dr. Wnęk i prez. Wawrzyniak. Dla wybitnych zasług, położonych dla Ligi i pełnej poświęcenia i bezinteresowności pracy dla niej p. prezesa Dobrzyckiego Zebranie nadało mu przez aklamację tytuł Członka Honorowego Komitetu Wojewódzkiego LOPP w Poznaniu. Po uchwaleniu zmian w statucie natury formalnej, przyjęto jednogłośnie wniosek Zarządu Komitetu Woj. o stworzenie w Poznaniu Centrali Wydawnictw ze względu na najlepsze miejscowe warunki wydawnicze oraz posiadanie odpowiedniego fachowego personelu, jak również ze względu na szereg wydanych przez Kom. Woj. dzieł i broszur. Wniosek ten przedłożony zostanie na Ogólnym Zgromadzeniu Ligi w Warszawie, jak również następny wniosek p. red. Śliwińskiego z Bydgoszczy, przyjęty jednogłośnie przez zebranych. Wniosek Komitetu Miejskiego LOPP w Bydgoszczy, odczytany przez p. red. Śliwińskiego, dotyczy utworzenia Komisji Szkolnej w celu ujęcia w jedną całość zarówno programu szkół lotniczych, jak i ujednostajnienia ich utrzymania; Walne Zgromadzenie stawia wniosek na Ogólne Zgromadzenie Ligi o stworzenie analogicznej fachowej Komisji Szkolnej przy Zarządzie Głównym LOPP w Warszawie na teren całego państwa. Po debatach na temat zmian w organizacji wewnętrznej oraz po uchwaleniu odnośnych wniosków wyłoniono Komisję Rewizyjną w osobach pp. inż. Stabrowskiego z Bydgoszczy, naczelnika Jabczyńskiego ze Śmigła i burm. Śniateckiego z Wolsztyna, poczem p. Wojewoda Bniński solwował Zebranie o godz. 15-tej.

ANGLJA.

Film w samolocie. Paryż, 27. V. (PAL). Poraz pierwszy dokonano zdjęć filmowych w samolocie podczas rajdu, nad Croydon pod Londynem, w zeszłym tygodniu. Na pokładzie samolotu znajdowało się 14 osób wraz z artystami, pilotem i mechanikiem.

BELGJA.

O puchar Gordon Bennetta. Bruksela, 27. V. (PAL). 30. maja rb. odbędzie się w Antwerpii konkurs balonów wolnych o jedenasty puchar Gordon Bennetta. Udział w konkursie bierze 18 balonów, reprezentujących 7 państw.

FRANCJA.

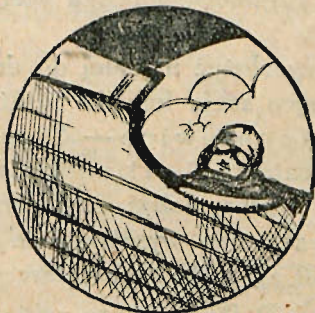
Zawody w Vincennes. Paryż, 27. V. (PAL). Do komitetu organizacyjnego święta lotniczego w Vincennes wpłynęły zgłoszenia do udziału w zawodach z następujących zakładów lotniczych: Potez, Morane, Blériot, Caudron, Hanriot, Dewoitine, Bréguet. Towarzystwo Międzynarodowe Komunikacji Powietrznej CIDNA weźmie udział w tej doniosłej manifestacji lotniczej, wysyłając do Vincennes trzymotorowy płatowiec Caudron. W lotach awjonetek o 5 litrach benzyny weźmie udział między innymi awjonetka Caudron typu 109 z silnikiem Salmson 40 MK.

NIEMCY.

Konwencja Lotnicza z Niemcami. Paryż, 27. V. (PAL). Ważna dla stosunków z Niemcami konwencja lotnicza podpisana została na Quai d'Orsay przez przedstawicieli Niemiec, Angli, Belgii, Włoch, Francji i Japonii. Konwencja normuje ostatecznie połączenie lotnicze z Niemcami, zawieszane od czasu wojny.

WŁOCHY.

600 nowych płatowców dla Włoch. Rzym, 27. V. (PAL). Według informacji udzielonych redakcji „Giornale d'Italia“ przez Podsekretarza Stanu dla Lotnictwa, generała Bonzani, ma się wzbogacić włoska flota powietrzna o 600 płatowców, z tych 250 całkowicie metalowych. Co do ilości płatowców myśliwskich staną w ten sposób Włochy na pierwszym miejscu.

**Podziękowanie.**

Firma Otmianowski w Poznaniu ofiarowała na rzecz L. O. P. P. 20,— zł, zaco ofiarodawcy składamy tą drogą serdeczne podziękowanie.
Komitet L. O. P. P. Poznań — miasto.

Inż. Mokrzycki. — Teoria i budowa samolotów

nakładem L. O. P. P. Kom. Woj. Pozn. 1925.

- Tom I. Aerodynamika, Smigła, teoria samolotu, wykresy logarytmiczne, stateczność.
Tom II. Normy materiałowe, budowa płatowców, próby statyczne, analiza obciążeń w locie, obliczenie wytrzymałości.
Tom III. (Atlas). Dane cyfrowe oporów ciała i profili, tablice i przezrocza do tomu I, wykresy i rysunki smigiel. profile STAe. Göttingen. Eiffila. (36 tablic).
Całość bogato ilustrowana, zawiera 41 arkuszy druku. Dla wojskowych, studentów i członków L. O. P. P. na spłaty miesięczne. Cena 30 zł.

PRZETARG PUBLICZNY.

L. O. P. P. Komitet na Województwo Śląskie

ogłasza niniejszem przetarg na :

1. Wybudowanie „Domu Administracyjnego“ o ca. 25 pokojach.
2. Wyposażenie kompletne „Warsztatu Mechanicznego“ o wymiarach 25×5×3,5 m w odpowiednie przybory ślusarskie, narzędzia i maszyny.
3. Zatrawienie częściowe lotniska wielkości 60 ha.

Oferty należy złożyć najdalej do dnia 3 czerwca 1926 roku na ręce szefa lotniska p. inż. dypl. Weichmana, Świętochłowice — Starostwo, pokój 46, który też w godzinach 9—11 udziela wszelkich informacji. Tamże można nabyć formularze ofertowe po opłaceniu kosztów w wysokości *ad 1.* 10 zł, *ad 2.* 1 zł, *ad 3.* 0,50 zł, o ile zapas starczy.

Komitet L. O. P. P. zastrzega sobie wolny wybór jednego z oferentów.

L. O. P. P.
Komitet na Województwo Śląskie

(—) Dr. Potyka,
prezes

ROZKŁAD LOTÓW:

PRZEWÓZ:

PASAŻERÓW

POCZTY

TOWARÓW

=

Samolot kursuje
codziennie
za wyjątkiem
niedziel

Godzina	Kierunek	Godzina
8,00	↓ Poznań	↑ 17,00
10,00	↓ Warszawa	↑ 15,00



AERO
KOMUNIKACJA POWIETRZNA

INFORMACJE:

Poznań Telef. 1674

„ „ 2083

Warszawa „ 850

=

Dowóz
do i z lotniska
uwzgl. w cenie
biletu lotu

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 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 lot-
niska z wyjątkiem w Warszawie i Gdań-
sku uwzględnione w cenie biletu

Dostawa poczty i przesyłek w tym
samym dniu!

Pocztę lotniczą nadaje się w Urzędach
Pocztow. (Istnieją specjalne znaczki
poczty lotniczej).



S.P.A.

„SAMOLOT“
DOZNAŃ - ŁAWICA
TEL. 65-27.