

LOTNIK



ORGAN
ZWIĄZKU LOTNIKÓW
POLSKICH

Take from: Kasa Kucharska Polubien

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.



Nr. 21 (58)

Poznań, 19 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.

B o.

Niejednokrotnie już zwracaliśmy w „Lotniku“ uwagę na linię polityki lotniczej, którą wykreśla nam samo życie. Przykłady sąsiadów naszych bliższych i dalszych wskazywały nam również, do jak doniosłych wyników dojść można w dziedzinie rozwoju własnego przemysłu lotniczego, popieranego przez celowe i korzystne zarządzenia władz lotniczych.

Czteroletni bilans pracy w dziedzinie przemysłu lotniczego dał duże wyniki w dziedzinie samolotów budowanych na zasadzie licencji, lecz postępu w opracowywaniu własnych konstrukcji nie wykazywał, bo władze lotnicze polityką swą uniemożliwiały ten, tak bardzo potrzebny kierunek pracy. Wprowadzenie na warsztat nowych konstrukcji jest rzeczą nie tylko niełatwą w dziale technicznym, lecz, co ważniejsze w obecnych opłakanych stosunkach gospodarczych, wymaga nabiału i uwięzienia znacznych kapitałów, które przypadają na przewlekłą robociznę, materiał i bardzo kosztowne badania. Typ nowo wyprodukowany nie musi się opłacić. Dlatego system francuski udzielający stałych zamówień na małe serie nowych płatowców jest jedynie dobry, bo efektywnie w przyszłości zawsze sownie się opłaca. Fabryki lotnicze, których kierownictwo musi mieć w założeniu zaufanie władz lotniczych, — bo inaczej w dziedzinie lotniczej być nie może, — mają otwarte pole do pracy i jak to widzimy, dzięki powyższej zasadzie i Francja i Anglja, nie mówiąc już o Niemczech, produkuje wciąż nowe typy. Z tych nowych część przechodzi do potomności jako historia, a lwia ilość wykazuje charakterystyki coraz lepsze, przyczyniając się do postępu, którego szybkości trudno nadażyć.

System ten, a raczej zastosowanie jego zasady znalazło swój wyraz w wszystkich krajach i państwach, prócz Polski, która pokrywając zapotrzebowanie płatowców zagranicą, w imię zasady „popierajcie przemysł krajowy“ — nie potrzebowała i nie chciała popierać

wytworczości krajowej w granicach większych jak dawanie zamówień na budowane w licencji, płatowce francuskie.

Trzeba przyznać, że pomimo tak ciężkich zamachów dwie polskie fabryki lotnicze prywatne: Samolot i Biała Podlaska, — wojskowe Centralne Zakłady Lotnicze w miarę możliwości przeprowadzały studia i że w tych trzech wymienionych fabrykach budują się na ukończeniu samoloty polskiej konstrukcji. W „Samolocie“ — płatowiec łącznikowy — studjum do przyszłego pościgowca — konstrukcja inż. P. Tułacza i samolot szkolny — konstrukcji inż. pilota R. Bartla, w Białej Podlaskiej samolot pościgowy 2 miejscowy konstrukcji inż. Cywińskiego i Pęczalskiego oraz w C. Z. L. samolot bojowy 2 siedzeniowy konstrukcji inż. W. Zalewskiego.

Trudne warunki gospodarcze zmuszają do niepotrzebnego przeciągania czasu budowy.

Zdając sobie z tego sprawę postanowiło ostatnie Walne Zebranie Związku Lotników Polskich dążyć do uzyskania funduszy pozwalających na uruchomienie studjów i budowy polskiego płatowca komunikacyjnego przez ogłoszenie konkursu, którego nagrodą byłaby suma umożliwiająca wybudowanie takiego samolotu. Projekt ten musi niestety ulec dalszej zwłoce, ponieważ i tu kryzys gospodarczy nie pozwala na przeprowadzenie akcji zmierzającej do wykonania powyższego planu.

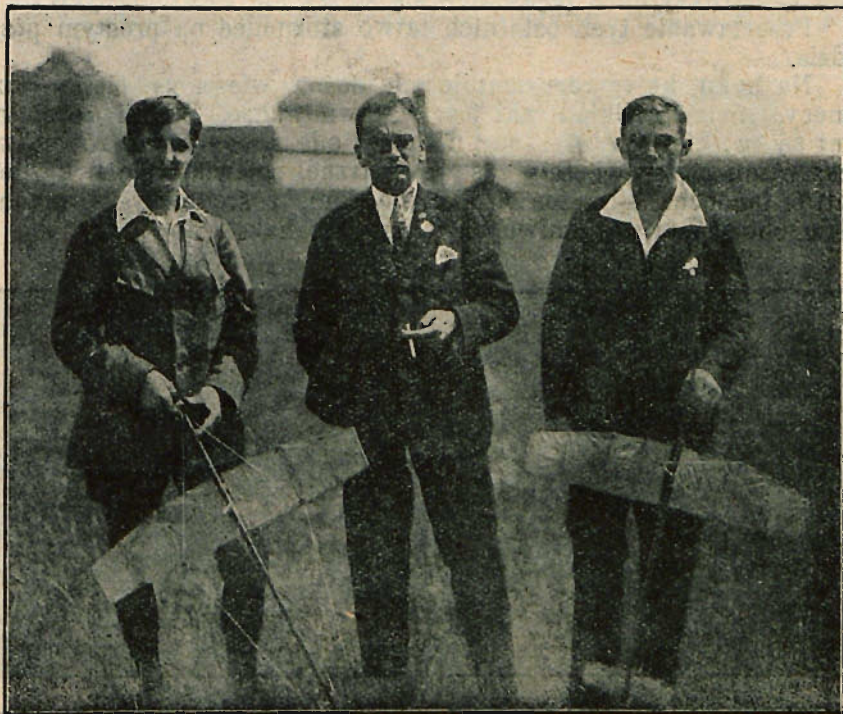
Ostatnie miesiące przyniosły moc wiadomości ciekawych z dziedziny budowy nowych typów. Nie mówiąc już o Czechach, którzy politykę popierania przemysłu doprowadzili do uzyskania znacznych zamówień na eksport typów krajowych, słyszymy o wykonaniu nowych typów na Łotwie, w Rosji, w Rumunii, na Węgrzech (jeri 12), w Grecji i t. d. O ile, w sprawie czeskiego przemysłu lotniczego, możemy przyjąć, że po powstaniu państwa uzyskał przemysł czeski gotowe warsztaty pracy po Austriakach, to niewątpliwie Litwa, Rumunia i Grecja warsztatów tych nie miała, a jednak tylko dzięki przychylnemu kierownikowi polityki budżetowej w lotnictwie, wyniki już są bardzo poważne.

Z powyższych względów witamy z radością powiew nowy, który ostatnio daje się odczuć w poczynaniach władz lotniczych. Gorąco popieramy projekt przyznawania fabrykom zamówień na małe serie płatowców nowych, bo wierzymy, że w ten sposób i Polska stanie nareszcie w dziedzinie państw posiadających nie tylko silną flotę powietrzną, ale i silną polską flotę powietrzną.

Mimowoli nasuwa mi się jeszcze jedna uwaga. W ostatnich dniach pojawił się w kilku pismach codziennych komunikat jednej z agencji telegraficznych o rzekomych pertraktacjach Dyrekcji „Samolotu“ w celu dopuszczenia zagranicznego kapitału, a nawet sprzedaży fabryki za 1.000.000 franków franc. Rewelacyjna notatka jest stanowczo rewelacją w dziedzinie ciasności mózgownicy tego, który ją inspirował. Sam magazyn „Samolotu“ wart jest kilka milionów złotych, a gdzie fabryka a budynki, a tereny fabryczne. Zresztą na zapytanie moje oświadczył mi p. dyr. inż. Tułacz, że całość notatki jest wysana z palca, kategorycznie zaprzeczył, by kiedykolwiek pertraktował w sprawie zaangażowania kapitału zagranicznego, a zresztą władze fabryki „Samolotu“, opierając się o ideową podstawę Związku Lotników Polskich, przyjęły za zasadę niedopuszczalność nietylko kapi-

tału zagranicznego, ale nawet krajowego niepolskiego, wychodząc z założenia, że przemysł lotniczy nie może znajdować się w rękach obcych lub pod względem narodowym niepewnych.

I poco ta robota? Komu ona potrzebna?



Pan Grajeta w otoczeniu zwycięzców konkursu w klasie C (modele rekordowe)
Z lewej strony Brożek Roman, z prawej Nowak Edward.

Jak zbudować szybowiec i samolot sportowy.

ROZDZIAŁ V.

Wytrzymałość.

W ostatnim rozdziale nadaliśmy awjonetce naszej zewnętrzne kształty, zakresiliśmy w przestrzeni jej granice. Granice te należy teraz wypełnić materją odpowiednio ugrupowaną — materją która przybierze na się postać różnych elementów składowych, wykształconych celowo w zależności od ich przeznaczenia.

Przeznaczeniem awjonetki jest latać, lot zaś wywołuje rozmaite mniej lub więcej skomplikowane objawy w jej częściach składowych.

Popróbujmy zdać sobie z nich sprawę.

Wiemy już o tem (patrz rozdział czwarty str. 175 wiersz 22-27 od góry) że samolot odbywający lot podlega działaniu czterech sił.

Pierwsze duże o kierunku pionowym — to ciężar samolotu i równa jemu co do wielkości siła nośna skrzydeł.

Drugie dwie o kierunku poziomym — to ciąg śmigła i równoważący go opór czołowy.

Są to siły zewnętrzne; wywołują one w poszczególnych częściach konstrukcyjnych pojawianie się sił tak zw. wewnętrznych.

Pozostawanie tych ostatnich łatwo zrozumieć na prostym przykładzie.

Na haku, który reprezentuje siłę nośną, wieszamy ciężar przy pomocy łańcucha. Układ taki jest w równowadze. Siłami zewnętrznymi są tu: ciężar zawieszony u dołu i siła nośna haka, równa zawieszonemu ciężarowi. Siły zaś wewnętrzne, pojawiają się w każdym ogniwie łańcucha — każde z nich bowiem, pośredniczy w przeniesieniu obciążenia na ogniwo następne i na hak.



Uczestnicy konkursu wraz z Sądem Konkursowym: 1. Prezes Z. L. P. Dyr. Pilot Wawrzyniak C., 2. Mjr. pil. Szczudłowski M., 3. Kierownik wydziału modelarstwa p. Grajeta B., 4. Por. pil. Grzmiła T., 5. Redaktor pil. Ostrowski B.

Aby zatem łańcuch spełnił należycie swoje zadanie i nie urwał się pod obciążeniem, trzeba aby każde ogniwo mogło wytrzymać występującą w nim siłę wewnętrzną, aby jednym słowem było wystarczająco wytrzymałe.

Sił wewnętrznych uniknęlibyśmy, wieszając ciężar bezpośrednio na hak, zrzekając się pośrednictwa łańcucha.

Jak więc widzimy siły wewnętrzne powstają, wtedy, gdy między dwoma równoważącymi się siłami istnieje jakiś materialny pośrednik jak n. p. łańcuch w przytoczonym przykładzie.

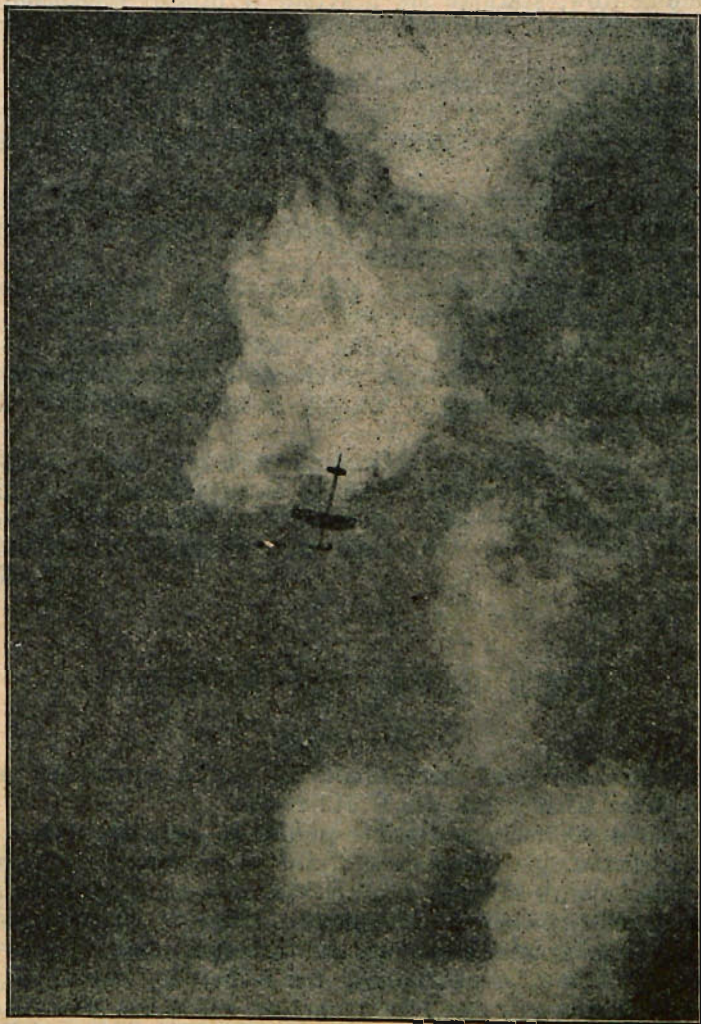
Zupełnie analogicznie przedstawia się sprawa samolotu. Mamy tam dwie siły równoważące się wzajemnie: ciężar i siła nośna i pomiędzy nimi materialny pośrednik składający się z ogniw które wyliczam.

Siła nośna ciśnie od dołu na płótno skrzydeł, nacisk z płótna przenosi się na żebra z nich na podłużnice skrzydłowe; z podłużnic na okucia węzłowe, z nich za pośrednictwem linek i słupków na zawieszony u skrzydeł kadłub z zawartością (silnik, paliwo, pilot, podwozie i t. d.)

Widzimy więc, że we wszystkich tych elementach wystąpiły pod wpływem sił zewnętrznych siły wewnętrzne.

Cheąc tedy by samolot spełnił z powodzeniem swoje zadanie, trzeba aby każdy element mógł wytrzymać występujące w nim podczas lotu obciążenie.

Powtarzam tu z naciskiem, każdy element — wystarczy bowiem jeden za słaby, by zrujnować całą konstrukcję. Podobnie jak jedno



Model Atejarg 78, zwycięzca konkursu w locie.

słabe ogniwo może spowodować urwanie się łańcucha pod obciążeniem, mimo to że reszta ogniw jest mocna.

Główną więc troską konstruktora jest tak wykształcić elementy konstrukcyjne, aby z powodzeniem mogły przenosić działające na nie siły.

Do tej głównej troski dołącza się jeszcze parę innych. Jedną z nich to lekkość, rzecz o pierwszorzędnym znaczeniu, drugą jest mały opór stawiany powietrzu, trzecim warunkiem taniość.

Jak widać, warunków tych jest sporo. Ponieważ jednak niektóre z nich przeczą sobie wzajemnie (jak n. p. wytrzymałość i lekkość) więc w praktyce zgadzamy się często na kompromisy.

Ze wszystkiego co napisałem powyżej, widzimy że obecnem zadaniem konstruktora będzie:

- 1) Oznaczyć siły zewnętrzne działające na samolot.
- 2) Oznaczyć siły wewnętrzne wywołane zewnętrznymi.

3) W zależności od oznaczonych powyżej sił, zdecydować kształt elementów, starając się przytem w miarę możliwości uczynić zadość wymaganiom: lekkości, małego oporu części prujących powietrze i taniosci.

Z nauki o wytrzymałości dowiemy się jak to należy uczynić. Z wyszczególnionych powyżej trzech punktów dwa pierwsze są stosunkowo najłatwiejsze — najtrudniejszy zaś do przeprowadzenia jest punkt trzeci.

Toteż w praktyce starają się oznaczać kształty elementów konstr. dwiema uzupełniającymi się drogami. Pierwsza, to liczne eksperymenty — druga to rachunek.

Pozatem przeprowadzenie punktu 3-go, wymaga posiadania pewnych wiadomości z nauki o wytrzymałości materiałów.

Nie wchodząc na razie głębiej w istotę tej nauki, można powiedzieć, że oznaczenie kształtu elementów konstrukcyjnych w zależności od sił wewnętrznych, da się zawsze sprowadzić do kilku typowych przypadków.

Zanim przystąpimy do obliczenia wytrzymałości naszej awjantki, postaram się po krótko omówić te zasadnicze przypadki. Bez bliższego zaznajomienia się z nimi niedalibyśmy sobie rady przy właściwych rachunkach. Omawiam je w następnym rozdziale.

W. Korbel.

Kurs nawigacji lotniczej.

Ciąg dalszy.

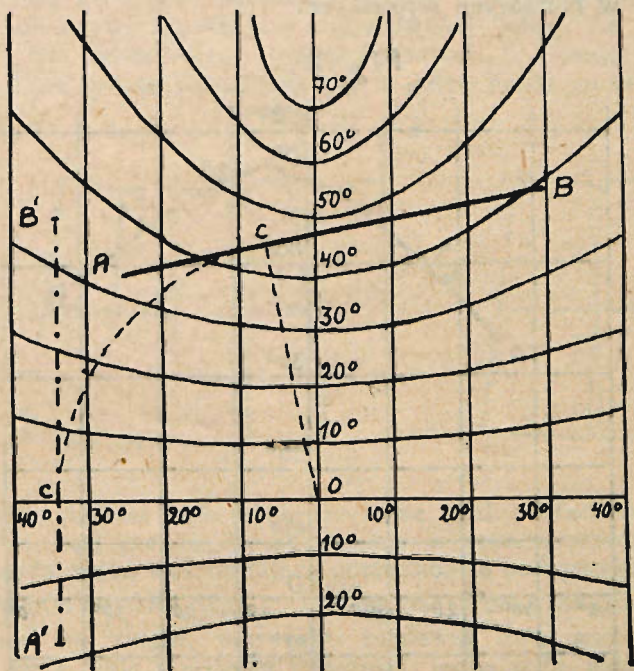
Dla celów nawigacji ortodromicznej został stworzony specjalny typ mapy przez oficera marynarki Hilleret'a.

Na siatce tej mapy, wszystkie południki przedstawione są jako linji proste równoległe, równoleżniki zaś mają formę linji krzywych zwanych parabolami, których wygięcie łagodne przy równiku zwiększa się w miarę zbliżania się ku biegunom. Mapy te skonstruowane zostały na tak zwanej zasadzie rzutu centralnego. Nie zachowują one rzeczywistych kątów, zniekształcają też w bardzo znacznym stopniu formy i powierzchnie (mórz i kontynentów) natomiast ułatwiają bardzo wyznaczenie ortodromji między dwoma punktami, która jest w tym wypadku linją prostą, łączącą te dwa punkty. Mapy Hilleret'a istniejące tylko w trzech wydaniach (przedstawiających trzy oceany) były dotąd mało stosowane w nawigacji morskiej. Dla nawigacji lotniczej mogą one ewentualnie oddać usługi przy b. dalekich przelotach nad oceanami, t. j. wtedy kiedy rzeczywiście opłaca się używać drogi ortodromicznej. W tym wypadku odczytuje się na mapie Hilleret'a kilka współrzędnych wykreślonej ortodromji, potem przenosi się te poszczególne punkty na mapę Merkatora i łączy je z sobą. Na mapie Mer-

katora otrzymuje się wtedy najkrótszą drogę ortodromiczną rozłożoną na kilka poszczególnych loxodromji, których zapomocą kompasu można się będzie kolejno w drodze trzymać. Im więcej punktów przeniesiemy na mapę Merkatora, tem więcej otrzymamy krótkich loxodromji, przez co będziemy bardziej zbliżeni do idealnej drogi ortodromicznej, lecz jako niedogodność w tym wypadku, tem częściej będziemy musieli wykręcać w drodze, czyli zmieniać kurs kompasu.

Mierzenie odległości (po ortodromji) na mapie Hilleret'a odbywa się w następujący sposób.

Fig. 1.



Mając wykreślona ortodromję, rysujemy od środka mapy O linję prostopadłą do tejże ortodromji. Następnie wokół punktu O obracamy ją tak długo aż będzie tworzyć równoległą do południków czyli zajmie położenie prostopadłe. Różnica wysokości geogr. obu końców tak obróconej ortodromji, wyrażona w minutach, da nam długość tejże w milach morskich.

Dla łatwiejszego zrozumienia powyższych kwestji posłużmy Fig. 1 i 2. Na Fig. 1 mamy siatkę mapy Hilleret'a z wykreślona ortodromją między A i B. Dla wymierzenia odległości tejże obrócono ją wokół O w położenie A' B'. Długość tej ortodromji wyniesie wtedy 53° stopnie czyli 3180 mil morskich.

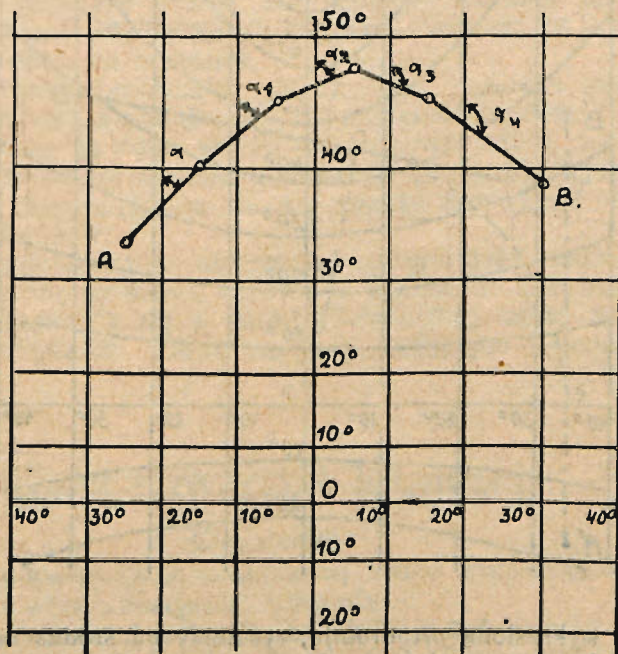
Fig. 2. przedstawia siatkę mapy Merkatora na którą została przeniesiona wyżej wymieniona ortodromja przy równoczesnem rozłożeniu na 5 kolejnych loxodromji. Prawdziwe kąty drogi tych loxodromji można z łatwością zmierzyć kątomierzem na mapie Merkatora, jak też

równie łatwo można w drodze za pomocą kompasu pod tymi kątami nawigować.

Dla nawigacji ortodromicznej nad kontynentami, istnieje mapa Germain'a, przedstawiająca powierzchnię ziemi od bieguna północnego aż do okolic równika. Na mapie tej ortodromja przedstawia się też jako linia prosta, lecz rozwiązywanie zadań nawigacyjnych jest bardziej skomplikowane niżli na mapie Hllleret'a.

Do map nadających się do nawigacji należy jeszcze tak zwana „mapa światła w skali jednomiljonowej” ($\frac{1}{1000000}$). Mapa ta skonstruowana na zasadzie rzutu wielobocznego, jest obecnie jedyną prawie mapą, nadającą się praktycznie do nawigacji na dużych przestrzeniach. Pozwała ona na łatwe stosowanie nawigacji ortodromicznej co jest bardzo pożyteczne w niektórych wypadkach.

Fig. 2.

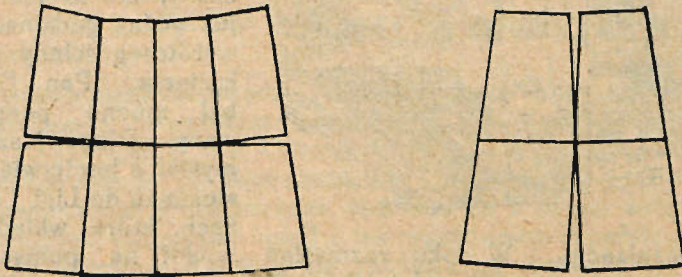


Zasada rzutu wielobocznego, polega na przedstawianiu powierzchni ziemi, na płaszczyznach przylegających w jednym punkcie do środka danego odcinka. Płaszczyzn tych musi być naturalnie dosyć dużo tak aby nie było zbyt wielkich deformacji. W praktyce każda karta mapy jednomiljonowej, obejmuje powierzchnię ziemi odpowiadającą 6° szerokości i 4° wysokości geograficznej. Powierzchnia ziemi została podzielona w tym wypadku na $\frac{360}{6} = 60$ stref południkowych. Każdą z tych stref podzielono na 44 odcinków po 4° wysokości geogr. z których 22 odcinki znajdują się na półkuli południowej i 22 na półkuli północnej, czyli że w każdej półkuli przedstawiono $22 \times 4 = 88^\circ$ wysokości geogr. W tym wypadku więc pozostaną jeszcze wokoło każdego bieguna, koła o promieniu 2° i koła te przedstawione będą na dwóch dodatkowych płaszczyznach.

Z powyższego widzimy więc, że w rzucie wielobocznym zastosowanym do mapy świata w skali jednomiljonowej, ziemia przedstawiona jest nie pod postacią kuli, lecz bryły wielobocznej o 2542 ścianach. Ścianki te, z których każda jest przedstawiona na osobnym arkuszu mapy, są poznaczone w następujący sposób:

Począwszy od południka Greenwich, strefy południkowe są poznaczone numerami od 1 — 60 w kierunku E. Każdy z 22 odcinków tych stref z jednej i z drugiej strony równika oznaczony jest literami od B do V, przyczem dwa dodatkowe koła biegunowe są oznaczone literą Z. Każdy więc arkusz mapy jednomiljonowej oznaczony jest dwiema literami i jedną cyfrą n. p. S. P. 43, przyczem S. oznacza półkulę południową, P dany odcinek 43-ciej strefy południkowej. Ponadto każda karta jest oznaczona nazwą danego kraju który przedstawia, lub nazwą największej miejscowości (miast) na niej przedstawionej. Na siatce mapy jednomiljonowej, południki przedstawione są jako linie proste zbiegające się w jeden punkt poza powierzchnią

Fig. 3.



karty, równoleżniki zaś wyobrażone są pod postaciami łuków. Na mapie tej kąty prawie że są zgodne z rzeczywistością, ortodromia przedstawia się z wystarczającą dokładnością pod postacią linii prostej. Odpowiednio do skali $\frac{1}{1000000}$; 1 kilometr terenu ma długość jednego milimetra na mapie, przyczem ponieważ dwa krańcowe południki każdej karty mają podziałkę minutową, jedna mila morska odpowiada długości minuty.

Mapa jednomiljonowa nadaje się bardzo dobrze do nawigacji ortodromicznej, niestety ze wszystkich arkuszy kart (odcinków) dopiero mniejsza część została wydana. Mapy te mają tę wadę, że z powodu nieregularnej formy ich siatki i zewnętrznych konturów nie można prawidłowo złączyć ze sobą włącej jak trzy arkusze, Fig. 3.

Wszystkie mapy w praktycznym zastosowaniu do nawigacji lotniczej, można rozłożyć na dwie kategorie.

Pierwsze to mapy w dużej skali, przedstawiające duże powierzchnie ziemi z małym uwidocznieniem detali, służące do wyznaczenia sobie drogi i rozwiązywania zadań nawigacyjnych z tem związanych.

Drugie to mapy detaliczne, w małej skali przedstawiające małe względnie części drogi ale zato z uwidocznieniem wszystkich dla nawigacji lotniczej ważnych szczegółów.

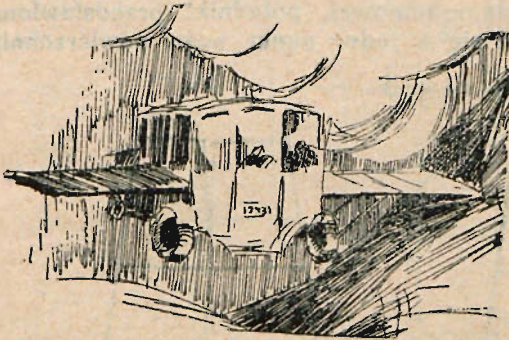
W praktyce postępujemy zawsze w ten sposób, że wyznaczamy sobie na pierwszej mapie drogę wymierzywszy oddalenia, kąty (kursy

kompasy przy loxodromji) i t. p., przenosimy tak wyznaczoną drogę częściami na mapy detaliczne, za pomocą których sprawdzamy w locie drogę przez porównanie o ile to możliwe z terenem. Odwrotnie też po straceniu na dłuższy czas z widoku ziemi, z pomocą mapy detalicznej odnajdujemy swe rzeczywiste położenie i tak znaną pozycję przenosimy na mapę w dużej skali, gdzie robimy w związku ze zmienioną ewentualnie drogą, odpowiednie poprawki. S. C.

C. d. n.

Filozofja lotnicza pana sekretarza.

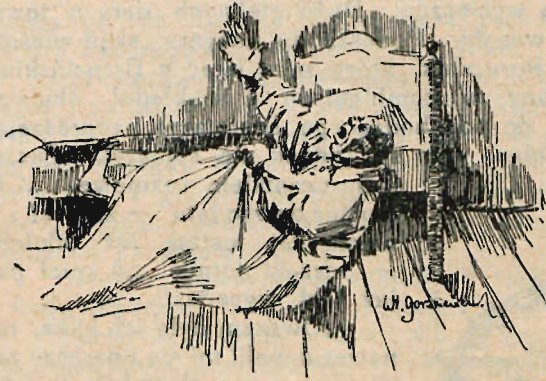
(Ciąg dalszy).



Po wyjściu reportera, pozostali goście przez czas jakiś, rozprawiali jeszcze na temat przed chwilą zasłyszany, że to jednak była już późna godzina, opuścili wkrótce gościnny dom sekretarza. Pan Brzuskiński był mocno poemocjonowany. Długo jeszcze rozmyślał o lotnictwie, swoim stosunku do Ligi i obowiązkach, które wkładała nań

nowa organizacja. W toku rozmyślań wpadł na pomysł zwiedzenia przy pomocy reportera lotniska. Myśl tę powziął nagle i ucieszył się, że tą prostą drogą będzie się mógł zapoznać z lotnikami i samolotami, czyli z tem co tworzy treść lotnictwa.

Było już mocno po północy, kiedy sekretarz usnął wreszcie. Ale nie był to jego dawny spokojny sen, z lekkim tylko, miarowym postępowaniem. Zamiast, jak do niedawna, stołów, uginających się pod ciężarem najrozmaitszych przysmaków, poprzedzielanych rzędami wyprostowanych jak na rewji wojskowej Burgundów, Bolsów i Haut — Sauternów, widział dzisiaj członek Loppu we śnie dwa samoloty, pędzące naprzeciw siebie w szalonym pędzie, nagłe zderzenie i plekielny ogień; o uszy uderzał huk przeraźliwy. Potem chwila ciszy. I znów widział unoszący się nocą w chmurach nad zwałami skał granitowych, samolot, pędzący z zawrotną szybkością a w nim samego siebie. Sekretarz nie był coprawda sam, owszem w kabinie, przypominającej autobus, którym z ulicy Matejki jeździł codzien do biura, siedziało sporo osób, a nawet panie. Tylko, że na miejscu zofera był pilot w kasku sprężynowym, a widok zasłaniały dwa ogromne skrzydła. Samolot-autobus pędził jak na wysięgach. Nagle zobaczył sekretarz jak się wygina jedno skrzydło, łamie i leci w przepaść. Samolot przechylił się rozpaczliwie na bok. W oczach sekretarza zrobiło się ciemno zupełnie, uczył, że samolot leci na dół, w przepaść. Trwało to przez długie minuty. Wtem huk jak sto gromów, gwałtowne wstrząśnienie i znów cisza. Pan Brzuskiński otworzył wreszcie oczy. Leżał obok łóżka, kurczowo trzymając się kołdry. Po tak nagłym przebudzeniu się, nie mógł już zasnąć do samego rana. Ponieważ to



była niedziela, sekretarz ubrał się odświętnie i po powrocie z kościoła, zadzwonił do reportera. Hallo! Czy pan Foxtrotowicz? moje uszanowanie panu. Kochany redaktorze, czy nie moglibyście mnie zawieść dzisiaj na lotnisko, chciałbym zobaczyć jak to wszystko wygląda... To doskonałe, o 12-stej przy placu Wolności?... Bardzo

dziękuję. A czy nie trzeba żadnego pozwolenia z D. O. K. albo z Magistratu. Nie? tem lepiej... Uszanowanie.

Z biciem serca czekał Brzusiński od pół do dwunastej na przystanku autobusów, reportera. O dwunastej zjawił się Foxtrotowicz, wsiadł do autobusu i odjechali do Ławicy na lotnisko. W autobusie siedziało kilku oficerów.

Foxtrotowicz upatrzył między nimi znajomego pilota i pociągnął ku niemu sekretarza. Pozwolisz, poruczniku, że ci przedstawię pana Brzusińskiego, sekretarza Ligi Obrony Powietrznej Państwa. Młody, przystojny oficer skłonił się Brzusińskiemu i zapytał, czy jedzie może na loty propagandowe, które urządza dziś Ławica z okazji święta pułkowego. Brzusiński nie myślał dotąd o tak ryzykownem przedsięwzięciu, ale czując od pierwszego wejrzenia zaufanie do porucznika, odpowiedział: Qwszem, gdyby pan porucznik zechciał ze mną polecieć byłbym niezmiernie szczęśliwy“.

„Właśnie mam dziś wozic pasażerów“ — odrzekł pilot — Polecimy zatem razem”. — „Ale ja nie mam kasku sprężynowego“ zauważył sekretarz. „Jakiego kasku? zdziwił się porucznik.“ O, o, o, już widać Ławicę“ zakrzyknął reporter, aby odwrócić uwagę sąsiadów od kasku, o którym zmyślał wczoraj na wizycie u sekretarza. „Może się pan o nic nie kłopotać, dadzą panu wszystko na miejscu. Widzi pan oto wieża meteorologiczna z workiem powietrznym, który wskazuje kierunek wiatru. Sądzę, że będzie dziś sporo gości i panie przyjadą, bo pogoda wyjątkowo dopisuje. Zaraz przejeździemy przez szlaban“.

Przy rogatekce jednak autobus się zatrzymał, do wozu wszedł żołnierz i salutując uprzejmie oznajmił, że osoby cywilne, nie posiadający przepustki muszą wysiąść i zameldować się na odwachu.

„A nie mówiłem, że się przyda pozwolenie z Magistratu“ pomyślał sekretarz. Sprawa jednak wcale nie była tak złożona. Na odwachu bez żadnych trudności wydano przepustki i obyło się bez pozwolenia Magistratu, którego wpływy dzięki Bogu nie sięgały do Ławicy.

Za chwilę stanęli na lotnisku. Brzusiński zdziwił się, że niema tam ani policji, któraby wskazywała, jaką stroną mają się posuwać pojazdy, ani żadnych napisów, „że tędy chodzić nie wolno“, ani wreszcie niczego, co by nadawało jakiś ton oficjalny temu miejscu.

Wszystko było jak na wycieczce. Dużo pięknych dam w towarzystwie oficerów, nastrój wesoły. Podeszli do hangaru, skąd właśnie wyprowadzano samoloty. Porucznik, który miał latać z Brzusińskim, stał koło samolotu, ubrany w combinaison i nakładał okulary. Uśmiechnął się przyjaźnie do podchodzącego sekretarza, zapraszając go skinieniem ręki do kabiny. On się jednak nie spieszył. Zaczął z porucznikiem rozmowę. „Czy pan już dawno lata“ — zapytał. Od pięciu lat jestem już pilotem, — odrzekł lotnik. „A miał pan już jaki wypadek“.



„Owszem było ich kilka, raz nawet zapalił mi się aparat w powietrzu, a raz zleciałem w korkociąg z 500 metrów“.

„I stoi pan tu tak jak ja i redaktor, żywy? „Jak pan widzi, z tą tylko różnicą, że mam o trzy żebra mniej od każdego z panów“. „A ma pan żonę? „Owszem ożeniłem się niedawno i to właśnie była moja ostatnia katastrofa — roześmiał się wesoło.

(Dokończenie nastąpi).

Dedal.

Komunikat.

Dnia 30 maja b. r. o godz. 10t-ej rano w sali Konferencyjnej Warszawskiego Urzędu Wojewódzkiego odbyło się Ogólne Zgromadzenie Warszawskiego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P.

Udział w Zgromadzeniu wzięli: 1. Prezes Rady Nadzorczej Komitetu p. Wojewoda Warszawski Władysław Sołtan. 2. Członkowie Zarządu Komitetu z Prezesem p. Vice-Wojewodą Zygmuntem Beczkowiczem na czele. 3. Przewodniczący Komisji Rewizyjnej Komitetu p. Józef Przybyszewski, Naczelnik Wydziału Budżetowo Gospodarczego Warszawskiego Urzędu Wojewódzkiego. 4. Delegat Zarządu Głównego L. O. P. P. p. Dr. Karol Vacqueret oraz siedemnastu Delegatów Komitetów Powiatowych L. O. P. P. Województwa Warszawskiego.

Szczegółowe sprawozdanie z działalności Komitetu Wojewódzkiego za rok 1925, które uprzednio było przesłane wszystkim Komitetom Powiatowym Województwa Warszawskiego złożył sekretarz Zarządu p. Dr. Roman Wybranowski.

Prezes Rady Nadzorczej p. Wojewoda Władysław Sołtan w przemówieniu swoim podkreślił celowość prac Komitetu oraz wyraził uznanie dla Zarządu Komitetu za dotychczasową działalność oraz zakomunikował, że Rada Nadzorcza Komitetu całkowicie aprobuje program Ko-

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

mitetu na rok bieżący oraz popiera przedłożony przez Zarząd preliminarz budżetowy Komitetu na rok 1926

Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej Komitetu złożył Przewodniczący Komisji p. Józef Przybyszewski, który na podstawie szczegółowych badań ksiąg, dokumentów i protokołów posiedzeń Zarządu i Prezydium Zarządu Komitetu, stwierdził w imieniu Komisji Rewizyjnej oszczędną i celową gospodarkę funduszami Ligi i na tej zasadzie zgłosił wniosek udzielenia Zarządowi absolutorjum i podziękowania za wyteżoną i owocną działalność.

Całość sprawozdania zgodnie z wnioskiem Komisji Rewizyjnej i Rady Nadzorczej Ogólne Zgromadzenie jednogłośnie zatwierdziło.

Następnie zebrani zatwierdzili po szczegółowej dyskusji preliminarz budżetowy Komitetu na rok 1926, zamykający się sumą zł. 203.600.— oraz program działalności Komitetu Wojewódzkiego na rok 1926 obejmujący:

1. Dokończenie budowy Instytutu Aerodynamicznego.
2. Szkolenie personelu fachowego t. j. pilotów i mechaników lotniczych.
3. Doksztalcanie inżynierów i pilotów zagranicą drogą udzielania subsydjów na dokończenie i pogłębienie studjów lotniczych.
4. Budowa lotnisk i przygotowanie stałych punktów do lądowania (przyziemia).
- 5) Jak najszerszej pojętą propagandę idei lotnictwa, wśród społeczeństwa i młodzieży.

Pozatem przyjęto szereg wniosków organizacyjnych i uchwalono dyrektywy dla Delegatów na Ogólne Zgromadzenie Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Zarząd Komitetu po uzupełniających wyborach stanowią pp: Antoni Anusz, Zygmunt Beczkowicz, płk. Antoni Buckiewicz, Kazimierz Dobrowolski, Jerzy Gadomski, Franciszek Godlewski, Jerzy Kowalczewski, Stanisław Okulicz, Józef Przybyszewski, Józef Sleszyński, Tadeusz Tomanowski, Dr. Roman Wybranowski.

Do Komisji Rewizyjnej zostali wybrani pp.: Mieczysław Dębski, Kazimierz Głębocki, Józef Olpiński.



POLSKA.

Pierwszy Wszechpolski Konkurs Modeli Lotniczych.
Dnia 30. maja br. zebrało się poznańskie Koło Modelarzy na lotnisku w Ławicy dla odbycia miejscowych zawodów, włączających się do

ogólnego wszechpolskiego konkursu modeli lotniczych. Warunki atmosferyczne były naogół sprzyjające, a jakość modeli oraz wyniki konkursu udowodniły dobitnie żywotność Koła oraz dokładność pracy. W numerze poprzednim podaliśmy dokładny opis zawodów, dzisiaj podajemy kilka fotografii z zawodów odbytych.

Miejmy nadzieję, że zamięłowanie naszej szkolnej młodzieży w sporcie budowy modeli lotniczych będzie stale wzrastać i że w roku przyszłym powitamy jeszcze większą liczbę zgłoszonych modeli, a wyniki konkursu przyszłego będą jeszcze piękniejsze.

Komunikacja powietrzna polskiej linii lotniczej Aero-lot S. A. w maju 1926 r. Duża regularność i pełne bezpieczeństwo Polskiej Linji Lotniczej, z miesiąca na miesiąc powiększa zastępy pasażerów powietrznych.

Statystyka Polskiej Linji Lotniczej za miesiąc maj 1926 r. wykazuje dalszy wzrost frekwencji pasażerskiej i towarowej.

W miesiącu tym samoloty Polskiej Linji Lotniczej kursowały codziennie na linjach: Warszawa-Kraków, — Warszawa-Lwów, — Lwów-Kraków, — Warszawa-Gdańsk i Warszawa-Wiedeń, dokonywując 246 podróży, przebywając 76,223 klm., przewożąc 560 pasażerów, 11,157 kg. towarów i 44 kg. poczty.

G. Śląsk. St. Nitsche i Ska. rozpoczęli starania, celem uzyskania koncesji na otwarcie Szkoły Lotniczej z działem reklamy.

Szkoła obliczona jest na wypuszczenie do 100 uczni rocznie. Kapitał zakładowy wynosi 15.000, — dolarów.

Siedziba — Lotnisko Katowickie.

Koszta wyszkolenia założyciele przewidują w wysokości 1.000, — zł. od ucznia przy kursie półrocznym.

Komisja egzaminacyjna składa się z przedstawicieli zainteresowanych instytucji państwowych oraz delegata L. O. P. P.

Warszawa 4/VI. 26. (P. A. L.) W Min. Spr. Zagr. odbyła się w dniu 2. bm. konferencja w sprawie zagadnień polityki lotniczej polskiej, otwarcia nowych linii Lwów—Bukareszt, Puck—Kopenhaga etc. Natomiast punkt dotyczący utworzenia Wydziału Lotniczego przy Min. Koleji został skreślony.

Otwarcie wspomnianych dwóch linii natrafia na trudności, gdyż Tow. Aerolot zgadza się na powyższe jedynie pod warunkiem zabezpieczenia przez Min. Koleji subwencji od dewaluacji.

ANGLJA.

Lotnictwo angielskie podczas strejku. Londyn. Podczas ostatniego strejku generalnego w Anglii, kiedy komunikacja kolejowa była przerwana, służba lotnicza znalazła bardzo szerokie zastosowanie. Przedewszystkiem samolotami posługiwał się rząd, który rozsyłał biuletyny i dokumenty do władz prowincjonalnych. Redakcje wielkich dzienników nie mogąc drukować pism w drukarniach londyńskich z powodu strejku zecerów uciekały się do pomocy drukarni prowincjonalnych skąd przy pomocy samolotów dostarczano do Lon-

dynu transporty gazet. „Daily Mail“ przez dwa dni drukowała pismo w drukarniach paryskich, skąd samolotami przywożono je do Londynu. Również w miejscowościach dotkniętych chwilowym brakiem żywności przylatywały samoloty, przywożąc produkty żywnościowe, które chroniły ludność doraźnie od głodu.

FRANCJA.

Nadużycia w lotnictwie francuskim. Paryż. Izba Deputowanych zajęła się szczegółowym badaniem zarzutów stawianych francuskiemu przemysłowi lotniczemu w sprawie dostaw dla armji. Jako oskarżyciel przed Izbą występuje deputowany Gamard, którego sprawozdanie obejmuje 83 strony druku. Prasa fachowa występuje w obronie przemysłu.

NIEMCY.

Gdańsk 4/VI. (P. A. L.) Dwa największe towarzystwa komunikacji powietrznej „Junkers“ i „Aero-Lloydgesellschaft“ sfuzjowały się i stworzyły nowe przedsiębiorstwo pod nazwą „Luft — Hansa A.G.“

Udział rządu niemieckiego w tym przedsiębiorstwie wynosi 80% kapitału, udziały zaś prywatne tylko 20%.

Aby nie zwracać uwagi zagranicą na wybitnie rządowy charakter przedsiębiorstwa, kierownictwo znajduje się w rękach wyłącznie prywatnych.

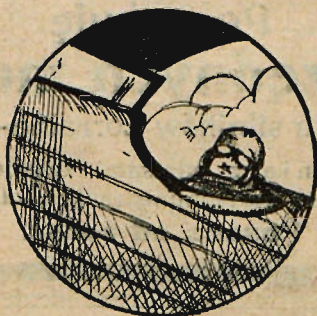
Ostatnie wiadomości.

Antwerpja.

Antwerpja (Tel. wł.) Na zawodach balonów wolnych o puchar Gordon Beuneta w Antwerpji zwyciężył pilot amerykański Van Orman.

POLSKA.

Dnia 19. VI. br. odbędą się w Lidzie konkursy lotnicze, zorganizowane przez Dowództwo 11-go Myśliwskiego pułku Lotniczego.





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. Siedziejewskiego na terenie Ławicy od członków Zarządu.

Ze Związku Lotników Polskich.

Zarząd Z. L. P. podaje do wiadomości członkom Wojewódzkiego Okręgu Pomorskiego, że mężem zaufania na wymieniony okręg został powołany p. por. pilot Siedziejewski Stanisław z 4 Pułku Lotniczego w Toruniu, dokąd prosimy się bezpośrednio zwracać we wszelkich sprawach wchodzących w zakres Związku jak również po wszelkie informacje.

Podziękowanie.

Za ofiarowane 50,— zł na rzecz L. O. P. P. Firmie Hartwig & Kantorowicz tą drogą serdecznie dziękujemy.

Komitet L. O. P. P. Poznań—miasto.

Inż. Mokrzycki. — Teoria i budowa samolotów

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

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

Poszukuję pierwszorzędných mechaników

do obsługi i remontu silników Lorraine-Dietrich i Renault.

Spieszne zgłoszenia z odpisami świadectw i powołaniem się na referencje, skierować do Administracji „Lotnika” pod lit. A. 113.

Posada od zaraz.

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: Komunikacją codzienną 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. (Isiniej specjalne znaczki poczty lotniczej).

3275

75. 95

2700

30. 20.



S.P.A.

„SAMOLOT“
POZNAŃ-ŁAWICA
TEL. 65-27.