



LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.

Przedpłata za 10 numerów po 10 groszy 1 Złp. — i 50 groszy za przesyłkę pocztową.

Zamówienia przyjmuje Ekspedycja Poznań, Św. Marcin 70. Numer polejńczy 12 groszy (220 000 mkp.) we wszystkich księgarniach kolejowych „Ruch” i kolp.

Ogłoszenia za wiersz milimetryowy czterolamowy 5 groszy. Za skomplikowany zestaw i rezerwowane miejsce doliczamy 20% dodatkowo.

Zlecenia przyjmuje Polska Agencja Reklamy „PAR”, wszystkie Agencje Rekl., po cenach oryg. i Ekspedycja Św. Marcin 70.

Redakcja: Zdzisław Marynowski, Telefon 35-24 Poznań, św. Marcin 70. Administracja: Józef Poturalski, Telefon 40-72

Nr. 4.

Poznań, dnia 15 kwietnia 1924.

Rok I.

Przedruk artykułów i wiadomości z „Lotnika” dozwolony tylko ze wskazaniem źródła.

Lotnictwo naszych sąsiadów a nasze.

Zakończona wojna światowa dowiodła, że wszelka armja pozbawiona lotnictwa jest zgóry skazana na zagładę. Powyższe twierdzenie nie jest wynikiem pewnych rozumowań, lecz stwierdzeniem faktów z minionej wielkiej wojny. To też rządy i społeczeństwa zachodnio-europejskie doceniły wartość nowego rodzaju broni i dzięki nadzwyczajnym wysiłkom postawiły swoje lotnictwo na bardzo wysokim poziomie rozwoju.

Początek wojny europejskiej zastał lotnictwo naogół dość niedotężne. Dopiero w ciągu wojny uzbrojono samoloty w karabiny maszynowe pojedyncze i sprzężone dla obserwatora, a później i dla pilota, mogące strzelać przez smigło dzięki sterowidłu. Technologia i chemja, statyka i mechanika niosły lotnictwu swe zdobycze. I oto dzięki temu z nieudolnego dawniej lotnictwa powstała nowa piątą broń, zmieniająca sposób walki.

W Polsce po zawarciu pokoju ryskiego zdemobilizowano cały fachowy materiał lotniczy. Ludzie, którzy przez ciąg wojny światowej nabyli w służbie lotniczej fachowego wykształcenia, objęli w służbie cywilnej zupełnie nieodpowiednie stanowiska a zdolności ich i talenty w dziedzinie lotniczej marnują się.

Oszczędności finansowe sprawiły, iż nasze lotnictwo nie tylko jest w stagnacji zupełnej, ale cofa się wstecz. Gdy Niemcy i Rosja, gdy bliskie nam terytorjalnie, Czechosłowacja i państwa Bałtyckie, gdy wreszcie państwa zachodnie i Stany Zjednoczone Północnej Ameryki nieustannie pracują nad rozwojem lotnictwa i osiągnęły pod tym względem nadzwyczajne wyniki, sejm i społeczeństwo nasze z dziwną lekkomyślnością przechodzą nad tą sprawą do porządku dziennego i obojętnie traktują nawoływanie prasy, podnoszącej niejednokrotnie konieczność stworzenia takiego lotnictwa, które zabezpieczyłoby nas od możliwych niespodzianek i zapewniło nam zwycięstwo.

Jakże dalecy jesteśmy od ideału samowystarczalności w dziedzinie lotnictwa! Ta sama zależność od zagranicy, która istniała w pierwszym roku przywrócenia niepodległej Polsce istnieje po dziś dzień. Wszystko stamtąd się sprowadza, poczynając od motorów, kończąc na materiale drzewnym, wyrabianym z eksportowanego z Polski drzewa. Przykro jest słuchać podobnych rzeczy, a jednak są to fakty, fakty krzyczące, świadectwo naszej niezaradności i lekkomyślnego niedoceniańa środków obrony, bez których jakże ciężko utrzymać będzie, zdobytą z takim trudem niepodległość.

Obserwując stosunki naszych sąsiadów, można tam stwierdzić nieustanny postęp. W dziedzinie lotnictwa widać tam gorączkową pracę, powstają coraz to nowe fabryki, twórczy umysł ludzi nie ustaje ani na chwilę w poszukiwaniu nowych dróg i osiąga coraz to wspanialsze rezultaty. Niemcy, których zbrojenia są ograniczone i którym nie wolno zupełnie budować samolotów wojennych, bynajmniej nie zarzuciły tej dziedziny przemysłu, lecz przeciwnie rozwinięły ją ogromnie, produkując masami samoloty pasażerskie, które wszak w każdej chwili w ciągu paru godzin można zamienić na bojowe. Bolszewicy, których lotnictwo w czasie wojny z Polską nie istniało prawie, dzisiaj wyteżają wszystkie siły, aby zbudować olbrzymią

flotę powietrzną. Obecnie w Rosji pracuje 12 fabryk lotniczych, w których widać intensywną pracę nad produkcją samolotów. Poza to bolszewicy czynią wielkie zakupy zagranicą. Sprowadzają samoloty z Anglii, Włoch a ostatnio i we Francji zakupili w fabryce Neuport samoloty pościgowe, najnowsze w świecie. Armja zatwierdza coraz to nowe typy samolotów wojennych, przedsiębiorstwa transportowe ustalają coraz to nowe linje komunikacyjne. W kraju panuje wszechwładny koncern Junkersa, którego samoloty wykazują największy stopień bezpieczeństwa i wytrzymałości. Przed paru tygodniami demonstrowano poraz pierwszy nowe 12-osobowe samoloty wojenne, zbudowane całkowicie w fabryce własnej pod kontrolą inżynierów niemieckich. Według projektu w -lecie roku bieżącego towarzystwa transportowe posiadać mają 3000 samolotów, armja zaś do roku 1925 — 5.500.

Wszystkie wyluszczone powyżej dowody świadczą, jak wielką wagę zarówno bolszewicy, jak też ich protektorzy Niemcy, przywiązują do spraw lotnictwa, które ma być postrachem dla sąsiadów. Aczkolwiek pod względem techniki wojennej na lądzie stoimy jeszcze wyżej od bolszewików, na punkcie lotnictwa już nie dorównujemy im nawet w jednej dziesiątej części.

Wszystko to dzieje się niemal o miedze. Wiemy o tem, odgłosy tej pracy do nas dochodzą, widzimy często jej wyniki, sami jednak nie możemy brać w tym udziału. — Pozbawieni środków technicznych i materialnych, musimy być biernymi świadkami cudzych zwycięstw na polu techniki. Wolno nam je podziwiać, wolno nam patrzeć, jak inni kują broń niezbędną w przyszłych zapasach, które ze względu na zastosowanie lotnictwa i pocisków gazowych będą jeszcze bezwzględniejsze od tych, jakie przeżywalismy podczas wojny wszechświatowej.

Wnioski ze słów powyższych pozostawiamy do wyciągnięcia czytelnikowi.

CZ. WAWRZYŃIAK, pil.

O instytut lotniczy w Polsce.

Malo jest dziedzin w technice współczesnej, w których ujęcie zjawisk w pewne prawa matematyczne lub bodaj reguły empiryczne napotykało na takie trudności, jak to ma miejsce w lotnictwie. Trudności piętrzące się przed inżynierem lotnikiem większa fakt, że narodziny lotnictwa i silników lotniczych nastąpiły stosunkowo niedawno, stąd też skąpe mamy dane doświadczalne, pochodzące z praktyki, tembardziej, że o ile chodzi o nowsze typy dane te są zazdrośnie strzeżone.

Projektowanie i konstrukcja maszyn nowych wogóle nie jest rzeczą łatwą. Ale o ile konstruktor projektujący nowy typ n. p. maszyny parowej lub jakiej obrabiarki, jeżeli posiada pewne urodzone zdolności konstruktorskie i odpowiednią praktykę, może dzięki olbrzymim materiałom, zawartym w tysiącach książek i rozpraw, zbudować maszynę nowego typu, która z przybliżeniem 95% będzie posiadać własności (moc, ilość obrotów, zużycie pary etc.) zakładane przez konstruktora, o tyle inżynier lotnik w sposób podobny pracować nie może.

Prawa aerodynamiki są tak niezmiernie zawile, iż ujęcie ich w ogólny wzór matematyczny ważny dla szeregu podobnych wypadków jest na razie niemożliwe. Konstruktor lotnik nie może zrobić samodzielniejszego kroku bez odwołania się do doświadczenia wykonanego w odpowiednim laboratorium, jeżeli nie chce już z góry być przygotowanym na gorzkie rozczarowanie i niepotrzebne koszty. Nawet skopjowanie istniejącego już typu przez n. p. pewne proporcjonalne powiększenie da na ogół typ zupełnie różny pod względem swych własności oczywiście nie zawsze na korzyść. Drobną zmianą w rozmieszczeniu pewnych elementów, nieznaczna korektura pewnych części stanowią już czynniki, mogące decydująco wpływać w pewnym kierunku, w stopniu niedającym się teoretycznie ściśle ująć.

Konieczność radzenia się doświadczenia zrozumiano już wówczas, gdy lotnictwo było jeszcze zupełnie w powiśkach, a wyrazem tego było pierwsze na świecie słynne laboratorium aerodynamiczne Eiffla w Paryżu. Eiffel przeprowadzał swe badania w t. zw. tunelu aerodynamicznym. Jest to w zasadzie rura dość znacznych wymiarów, odpowiednio ukształtowana, w której wywołuje się silny prąd powietrza (szybkość jego przekracza czasem 100 m/sek.) W tym powietrznym strumieniu umieszczamy na bardzo czułych dowszpnie zbudowanym w systemie wagowym model w skali przedmiotu, który chcemy zbadać więc n. p. pewien nowy typ skrzydła. Konstruktora obchodzi przede wszystkim fakt, jak się to skrzydło zachowa, gdy się go wbuduje w samolot, więc jak wielki będzie jego opór złowy, t. j. siła, która się przeciwstawia jego ruchowi w przód, jak wielki będzie wypór t. j. siła działająca pionowo w górę, dzięki której jak wiemy samolot wznosi się w powietrze i wreszcie, gdzie leży środek parcia, t. j. punkt zaczepienia tych sił. Zamiast poruszać skrzydło w powietrzu nieruchomem, tu postępujemy odwrotnie, skrzydło umieszczamy nieruchomo a wprawiamy w ruch powietrze. Doświadczenie wykazało, że dokładność tej metody jest wystarczająca dla praktyki. Dzięki tak urządzonemu doświadczeniu otrzymujemy pewne dane, które zbiera się następnie w wykresy i tablice podług metod rozmaitych uczonych, pozwalających na odpowiednie wyzyskanie ich przez konstruktora. Podobnie jak skrzydło bada się cały szereg innych elementów płatowca, i wreszcie cały zespół. Istnieje tu jeszcze pewna trudność do przezwyciężenia, a mianowicie uchwycenie poprawek przy przejściu z doświadczenia modelowego do rzeczywistości i do wyeliminowania wpływów drugorzędnych, wynikających z budowy poszczególnych elementów. Jest to kwestja dziś jeszcze ciągle bardzo aktualna, której wyrazem jest dążenie do robienia prób z gotowymi już płatowcami w warunkach jaknajbardziej odpowiadających rzeczywistości. Obok powyższych opisanych niezbędnych są również próby dotyczące konstrukcji silników lotniczych, badania dobroci materiałów stosowanych w fabrykach lotniczych, badanie wykończonych tam półfabrykatów i poszczególnych elementów, oraz nowych instrumentów, przyrządów i urządzeń mających na celu ułatwienie i rozwoju techniki i komunikacji lotniczej.

Widzimy, że jakkolwiek praca już nietylko twórcza, ale normalna produkcja bez istnienia laboratoriów i instytutów lotniczych jest zupełnie niemożliwa, podobnie jak uprawianie n. p. bakterjologii bez mikroskopu. To też w każdym państwie, o ile nie należy ono do typu n. p. Litwy kowieńskiej istnieją instytuty lotnicze wyposażone w sposób lepszy lub gorszy zależnie od zasobów finansowych i bogactwa społeczeństwa oraz państwa. Stany Zjednoczone, Francja, Anglja, Niemcy i Włochy obecnie przodują na tem polu. Ze Rosja posiada instytuty i laboratorja lotnicze i wydała cały szereg uczonych o światowej sławie, że Czesi posiadają piękny przemysł lotniczy, to są rzeczy ogólnie znane. Mniej może znanym jest fakt, że Polska należy pod powyższym względem do państw tego typu, jak szereg małych państw w Europie lub wielkich ale położonych zato w centralnej Afryce. Na naszych politechnikach lotnictwo jest jeszcze ciągle traktowane w sposób niezachodni, a instytutu lotniczego nie posiadamy ani załączkę. To, że prof. polit. warszawskiej Witoszyński zdołał nadludzkimi wysiłkami wymodlić i wyczerpać po kilku latach zabiegów mały tunelik, stanowiący raczej model niż nadający się do prac o charakterze naukowo-twórczym, nie osłabia bynajmniej powyższego twierdzenia.

W Polsce społeczeństwo zaczyna już odczuwać potrzeby lotnictwa, jakkolwiek to przyszło trochę późno. Powstaje obecnie cały szereg fabryk lotniczych. Wszystkie fabrykują lub będą fabrykować typy obce (francuskie i włoskie). Na razie inaczej być nie może, ale też ślepe kopjowanie cudzych wzorów musi się prędzej czy później skończyć. Dziś konstruktor, mający do wypróbowania nowy typ samolotu, pociesza się myślą, że da go „odmuchać” w Paryżu.

Ale gdybyśmy mieli nową wojnę. Co wówczas? Odcięci od wszystkich jesteśmy zdani wyłącznie na siebie. I nie pomoże nam nawet 100 najpiękniej urządzonych fabryk, wobec szalonych postępów lotnictwa tak jaskrawo występujących szczególnie w czasie wojny po krótkim czasie bez instytutów lotniczych, umożliwiających twórcze wysiłki, będziemy mogli produkować tylko bezużyteczne graty. I proszę nie myśleć, że wówczas można szybko taki instytut ufundować. Gdybyśmy nawet wtedy najpiękniejsze i najbogatsze laboratorja amerykańskie przenieśli do Warszawy, nie będziemy mieć z nich pociechy: brakuje nam ludzi, brakuje nam pokolenia inżynierów-teorytyków i uczonych, mogących podjąć te prace.

Obok tych argumentów z dziedziny obrony narodowej, każdy Polak powinien się oblewać rumieńcem wstydu na myśl, że Polska, na którą zaczynają patrzeć, jak na mocarstwo, pod tym względem nie robi nic, nie przykładu ani jednej cegiełki pracy twórczej do tego olbrzymiego i wspaniałego gmachu, jaki wznosi ludzkość lotnictwu i nauce. A że koszt ufundowania takiego instytutu lotniczego i odpowiednich laboratoriów aerodynamicznych są stosunkowo nieznaczne, a w każdym razie mniejsze niż to, co się u nas rocznie wydaje na szampań i kilkakrotnie mniejsze od tego co nasze panie wydają rocznie na swe czarujące toalety balowe, miejmy nadzieję na to, że rząd wkrótce pomyśli o realizacji instytutu lotniczego, a społeczeństwo wydatnie go w tem poprze.

Inż. GUSTAW MOKRZYCKI.

Wystawa lotnicza w Warszawie.

Wystawa pod taką nazwą mieści się w salonach Kasya urzędników państwowych w Warszawie. Otwarta 12 kwietnia w obecności p. prezydenta, członków rządu, przedstawicieli sejmu, senatu, władz samorządowych i organizacji społecznych.

Wystawa obejmuje wszystko, co udało się zgromadzić z dziedziny lotnictwa. Mamy więc modele nielatające i latające o motorach z gumy i pneumatycznych, modele aparatów, będących w użyciu lotnictwa poszczególnych krajów i modele-projekty, pomyslane przez polskich fachowców. Kilkadziesiąt pomysłowych prac pilota kpt. Woyny, liczne okazy, wystawione przez polski lotniczy związek młodzieży, dalej samoloty por. pilota Fijałkowskiego zapelniają stoly wystawowe. Nadzwyczaj ciekawe są dwa modele pierwszego polskiego aeroplanu, skonstruowane w r. 1894 przez Cz. Tańskiego.

Prawie wszystkie istniejące samoloty są pokazane w wystawionych modelach. Są więc Junkersy, Brandenburgi, Breguety i Nieuporty, typy „Kaczka”, „Bocian”, „Jaskółka” i inne, jest i model hydroplanu, wykonany przez gimnazjum na Bielanach. Z prac precyzyjnie wykonanych: Farman, Balilla, Fokker, Morane Saulnier, Hannover Rolland, Gotha. Szybowce i helikoptery modelował kpt. pilot Woyna.

Na sali widzimy dalej oryginalny nowy polski samolot ćwiczebny Harriot'a, nadesłany przez szkołę mechaników 1-go p. lotn. Szkoła ta wystawia dalej pierwszy polski motor lotniczy inż. Zalewskiego, przekroje motorów lotniczych Benza, Hispano-Suiza i Rohna oraz ich części, wydawnictwa lotnicze. W tejże sali znajdujemy modele i zdjęcia fotograficzne towarzystw żeglugi lotniczej „Franco-Roumaine” i „Aerolloydu”.

1-szy, 2-gi, 3-ci pulki lotnicze i szkoła, obserwatorów w Toruniu wystawiły kilkadziesiąt zdjęć fotograficznych z całego kraju, z pogranicza, linii kolejowych itp., zdjęcia typów samolotów, silników, balonów; znajdujemy wreszcie w dziale „aero-foto” liczne aparaty fotograficzne, jak filmowy aparat „Potte”, foto-karabiny, fotograficzne aparaty rewolwerowe i inne. Wreszcie, w dziale ogólnym, demonstrowana jest stacja odbiorcza radio, wystawiono wzory śmigieł, przyrządy meteorologiczne, bomby i miny lotnicze wraz z ich przekrojami, zapalniki do tych bomb, przyrządy celownicze, działa przeciw samolotowe i szczegóły uzbrojenia samolotów.

Należy wyrazić wysokie uznanie komitetowi stołecznowojewódzkiemu Ligi obrony powietrznej państwa za zorganizowanie wystawy, a władzom wojskowym i konstruktorom za swite jej obsłanie. Znaczenie takiego pokazu dla idei jaknajszerszej popularyzacji polskiego lotnictwa, pokazany społeczeństwu, pobudzi je niewątpliwie do szerokiego współdziałania z Ligą obrony powietrznej państwa.

Wystawa trwać będzie do dnia 25. bm. Wszelkich informacji udzielają fachowcy na miejscu. (K. War.)

!! Każdy Obywatel powinien należeć do Ligi Obrony Powietrznej Państwa !!

Amerykańskie wyścigi samolotowe.

(Wrażenia por. Williamsa. zwycięzcy w wyścigach.)

Lot na szybkich płatowcach wymaga nie tylko odpowiedniego ćwiczenia i umiejętnego sterowania, lecz stawia wielkie wymagania sile fizycznej danego osobnika. Już roku poprzedniego opowiadali piloci, biorący udział w konkursach, że tracili przytomność przy robieniu ostrych skrętów. Jest to zrozumiałe, jeżeli się pomyśli, jakie siły odśrodkowe działają przy wirażach przy podobnej szybkości. Siły te wykazują swą działalność również na mózg i mogą wywoływać chwilową nieprzytomność umysłu. Jak dalece i jak szybko poszczególne piloty na to zareaguje, zależy od jego indywidualności. Przypuszczalnie gra rolę w tem i przyzwyczajenie. Do tego czasu nie zauważono żadnych skutków szkodliwych. Wynika atoli, że organizm człowieka może postawić swe „veto“ przy dalszych próbach i dalszym postępowaniu szybkości.

Interesujące są wrażenia tegorocznego zwycięzcy z konkursu w Ameryce por. Williamsa, które postaram się podać dostojnie:

Oto co on powiada:

„243 mile (ang.) w godzinie oznacza szalone tempo i nadzwyczajny wysilek dla pilota: Zamknij oczy i leć po omacku prosto, potem znak zwrotu i to okropne uczucie bezsilności, potem dalej w wściekłym tempie, a pod toba lecą światła i barwy. 6 lat trenowałem na ten dzień... Specjalnie uważałem na to, żeby mocno siedzieć. Zeszłego roku, podczas konkursu w Detroit, wiatr zerwał mi kapę, podał w strzępy i bił nią w oczy. Tym razem przymocowałem ją specjalnym rzemieńcem pod brodą bardzo mocno. Paskiem przez ramiona i przez biodra przymocowałem się silnie do siedzenia. Podczas całego lotu nie ruszyłem się ani o centymetr na siedzeniu. Ostatniego ranka w starym aparacie tak mnie w powietrzu wychustało, że dostałem morskiej choroby.

Przy tegorocznych wyścigach podczas ostrego obniżenia się, szybkościomierz wskazywał 450 km/g., potem leciałem prosto nad torem wyścigowym do pierwszego punktu zwrotnego.

„No, najdłużej zyles“, tak sobie pomyślałem. Znane jest pilotom, że przy pewnej szybkości każdy wiraż wywołuje pewne uczucie bezsilności. To uczucie miałem przy każdym zwrocie. Ma się uczucie, że przepada się przez kadłub płatowca; ciemno robi się przed oczyma. Wszystkie krew uchodzi z głowy, przeto to uczucie słabości. Gdy aparat leci potem dalej, przychodzi się do przytomności.

Gdy okrążyłem znak zwrotny, uważałem specjalnie na to, by utrzymać kurs i odstęp. Przy każdym zwrocie, gdy przychodziłem do siebie, szukałem momentalnie punktów orientacyjnych. Już podczas treningu przyzwyczaiłem się do tego uczucia bezsilności. Takie wyścigi nie znaczą, jak sobie niektórzy wyobrażają, wsiąść w aparat i na nim polecieć. Tyle lat trenowałem się na ten jeden dzień!

Podczas treningu stawiałem sobie wszelkie zadania, jakie tylko mogły przyjąć przy wyścigach. Pole widzenia pilota jest ograniczone przez ochronę w wielkości 5x15 cm. Wyglądanie bokiem przy takiej szybkości jest wykluczone. Oddziaływałoby to jak uderzenie pięścią w twarz.

Podczas wyścigów wogóle nie widziałem trybuny widzów. Nie zdawałem sobie sprawy z tego, że leciałem na wysokości 60 m nad głowami 50 000 ludzi i całej prasy amerykańskiej. Przy treningu nikogo nie było, więc nie nauczyłem się patrzeć na znaki, stojące na ziemi.

Gdy przyszedłem do przytomności po pierwszym okropnym zwrocie, pierwszą zobaczyłem grupę czerwonych budynków. A więc nie zmyliłem kierunku! Dalej nad brzegiem rzeki Missouri, nad linią, rozdzielającą ostro rzekę i drzewa i dalej, tylko dalej. 7 km. na minutę, jest to lot, podczas którego się o wszystkim zapomina. Tylko szukać punktów orientacyjnych, żeby nie zabłądzić. Jeżeli się straci przez 15 sekund punkt orientacyjny, wszystko stracone.

Ginie prawy brzeg rzeki; następny punkt orientacyjny teren bagnisty i już widzę czerwony gmach dyorca; czas zwrotu. Znowu to okropne uczucie bezsilności. Tylko teraz jeszcze raz spokój i mocne nerwy.

Wracam do przytomności, pierwsza tura skończona. Lecę prosto, i w tem tempie zbliżam się do lotniska. Podczas całego lotu leciałem na pełnym gazie. Dopiero trzy dni przed konkursem rozwiązano problem brania punktów zwrotnych. W kołach lotniczych panują różne zdania, jak najlepiej brać trójkąt: czy odjąwszy gaz, zrobić krótki zwrot, zyskując przy tem na drodze, czy też na

pełnym gazie zrobić większy zwrot, zyskując na czasie przy większej szybkości.

3 dni przed wyścigami wypróbowałem oba sposoby. Przy zmniejszeniu obrotów potrzebowałem ca 5 km. zanim osiągnąłem dawniejszą szybkość. Przy pełnym gazie nie traciłem nic. Zdecydowałem się na ostatni sposób. Z 6 uczestników konkursu, ja robiłem największe skręty.

Lądowanie pozostawiłem samej maszynie. Trzymałem tylko kierunek i siedziałem spokojnie. Jedyna trudność polegała tylko na zmniejszeniu szybkości z 390 km/g. na 190 km/g. Nie potrzebowałem nigdy lądować 2 razy. — Tyle z opow. por. W.

Wyniki amerykańskie tak pod względem technicznym jak i lotniczym trzeba taksować wysoko. W większej jednak mierze trzeba podziwiać otwartość ich, z jaką oglaszają swe wyniki całemu światu. Bodajby i nam posłużyły jako wzór do dalszej wyteźonej pracy w tej — dla nas tak ważnej dziedzinie lotnictwa.

A. SZYMYSLIK, kpt. pilot.

O wolność przestworzy.

Wyrok sędziego w Ameryce: Powietrze jest wspólną własnością wszystkich i wolności używania go hamować nie wolno.

W ubiegłych miesiącach zdarzył się w Minnesota w Stanach Zjednoczonych wypadek, który jest pierwszym tego rodzaju i który wywoła napewno ożywioną dyskusję i ewentualne poważne zmiany w prawodawstwie. Jak wiadomo, rozwój lotnictwa postępował tak szybko, że żadne z państw nie zdołało jeszcze dostosować swego ustawodawstwa do koniecznych wymogów lotnictwa, a w szczególności w krajach zachodnich, gdzie lotnictwo cywilne, a więc komunikacyjne i sportowe rozwija się w niesłychanym tempie. W najzapadlejszych kątkach Ameryki posiadają obywatele, którzy byli pilotami na wojnie, swoje sportowe płatowce. Loty ich nie odbywają się oczywiście bez wypadków.

W lipcu ubiegłego roku jeden z młodych farmerów z okolic Minnesota był zmuszonym wylądować z powodu defektu motoru na polu innego farmera w okolicy St. Paul. Farmer z St. Paul nie zadowolili się podaniem skargi o odszkodowanie za zniszczone plony, którą oczywiście uwzględniono, lecz podał do sądu wniosek, oparty na starożytnym prawie zwyczajowym amerykańskim „Whose the soil is, his it is from the heavens to the depths of the earth“, „czym jest grunt, do tego należy ziemia od nieba do otchłani“ i zażądał wydania przez sąd zakazu, prelatywania nad jego własnością.

Sfery lotnicze w Ameryce z niecierpliwością oczekiwały procesu i wyroku sędziego z Minnesota. W styczniu roku bież. odbyła się rozprawa sądowa, której przewodniczył sędzia John C. Michael, który wydał wyrok odmawiający farmerowi z St. Paul pretensji do warsiwy powietrza nad jego terenem.

W umotywowaniu wyroku znajdujemy ciekawe sprostowanie sędziego z Minnesota: Wypadek ten jest nowym zagadnieniem prawnym, którego rozwiązanie zapewne zmusi izby prawodawcze wszystkich krajów do zajęcia się prawem lotniczym, które dotąd jest w kolebce. Jedyną ustawą lotniczą jest ustawa pod paragrafem 433, z roku 1921, która tylko zabrania latania nad miastami pierwszej klasy niżej jak 2000 stóp. (W Polsce także możeby się podobne prawo przydało). Ustawa ta stwierdza prawną egzystencję lotnictwa, ale żadnych ograniczeń co do ruchu nad terenami, będącymi cudzą własnością nie wnosi. Prawo: „Whose the soil is...“ jest pierwotnym zabytkiem i wobec rozwoju techniki nie może być brane pod uwagę. Ze względu na to, że za przykładem farmera z St. Paul i inni mogliby zażądać ochrony „swego“ powietrza, przez co powstałoby hamowanie rozwoju nowej gałęzi techniki, co jest zbrodnią wobec kraju, oświadczam, że wolność przestworza jest wspólnym spadkiem ludzi i jego rozsądne użycie nie może być wzbronione. „I declare freedom of the air to be the natural heritage common to all the people, and its reasonable use is not to be hampered“. Oto są słowa końcowe wyroku sędziego z Minnesota. W Ameryce wywołały burzę, której wynikiem ma być podanie do Senatu billu o prawie lotniczym, a u nas?

Obecnie, gdyby znalazł się bogacz, któryby kupił sobie sportowy płatowiec, napewno na drugi dzień siedziałby w areszcie w podejrzeniu o szpiegostwo!

BOLESŁAW OSTROWSKI, pilot.

== Każdy lotnik powinien należeć do Związku Lotników Polskich. ==

Historja rozwoju czasopism lotniczych w Polsce.

Pierwsze wiadomości o wynikach prób oderwania się od ziemi, które zostały dokonane w roku 1903 przez braci Wright w Ameryce oraz we Francji przez Delagrange, Santos Dumonta i Farmana, dotarły do wiadomości społeczeństwa polskiego wszystkich trzech zaborów za pomocą polskich pism codziennych, które bądźto w dziale sportowym, bądźto w telegramach, podawały sporadycznie wiadomości o zdobyciach cywilizacji w opanowaniu powietrza. Jako pierwsze popularne wydawnictwa polskie, przeznaczone dla szerokich mas, należy przyjąć dwa programy lotów, wydane w Warszawie w roku 1909, z powodu odbyć się mających, pierwszych w Warszawie lotów pokazowych na placu Towarzystwa Wścigów Konnych, obok obernego lotniska wojskowego w Mokotowie.

Pierwszy z nich wydany w formie zeszytu o kilkunastu stronicach druku, ozdobiony paroma ilustracjami w cenie 5 kopiejek za egzemplarz, ukazał się we wrześniu 1909 roku, z powodu przybycia do Warszawy Francuza pilota, Jerzego Legagneux. Znajdujemy w nim podaną w popularnej formie historję rozwoju lotnictwa, opis pobieżny, istniejących wówczas typów płatowców oraz krótki życiorys pilota i jego sukcesy, jakie osiągnął na polu lotnictwa. Pokazy te, z powodu użycia do tego celu starego płatowca typu „Voisin” z silnikiem „Antoinette” o sile 35 HP ograniczyły się jedynie do krótkich skoków po ziemi, które nie dały zupełnie pojęcia o tem, jak na zachodzie Europy ludzie latają. Następny program został wydany w listopadzie tegoż roku, przyczem na treść jego złożyły się te same dane, co w poprzednim programie. Podano w nim jedynie inny życiorys pilota, którym był belgijczyk baron Piotr de Caters. Próby jego zostały uwieńczone lepszym rezultatem, niż jego poprzednika, gdyż utrzymał się on w powietrzu przez przeszło 3 minuty.

Wzloty te dały okazję do obszerniejszych artykułów w pismach codziennych i periodycznych, które podały obszernie opisy lotów, wywiady z pilotami oraz zaznajomiły czytelników z niektórymi szczegółami konstrukcji ówczesnych płatowców i zasadach lotu.

Następnym wydawnictwem w języku polskim i rosyjskim był program wydany z powodu mających się odbyć w Warszawie w roku 1910 konkursów lotniczych, w których przyjęło udział 8 lotników, a pomiędzy nimi jeden Polak, Supniewski, na płatowcu typu „Bleriot”. Z pośród wydanych w owym czasie w języku polskim broszur o lotnictwie wymienić należy: 1) „Lotnictwo współczesne” Abramowskiego Waclawa, wydane w Warszawie w 1910 roku; 2) Przyszłe lotnictwo inż. Stefana Drzewieckiego, Warszawa 1910; 3) Jak latać na aeroplanie, Warszawa, 1909 i wiele innych.

Podany powyżej stan informowania społeczeństwa polskiego o zdobyciach lotnictwa jedynie za pomocą pism codziennych trwał aż do roku 1911, gdy zostało założone w Warszawie pod redakcją Zygmunta Deklera czasopismo „Lotnik i Automobilista”, które wychodziło bardzo regularnie jako miesięcznik ilustrowany aż do roku 1914 i dopiero podczas wojny zostało zawieszona. Pismo to tak pod względem treści jak i formy zewnętrznej nie pozostawiało nic do życzenia. Współpracownikami tego pisma byli: inż. W. Jarkowski, inż. Florjański, inż. Rumbowicz, inż. Płużański, Dekler i inni.

Pismo to, wychodzące początkowo jako organ „Towarzystwa Automobilistów Królestwa Polskiego” staje się od maja 1913 roku również organem oficjalnym „Związku Awiatycznego słuchaczy Politechniki we Lwowie, jedynej wówczas polskiej wyższej uczelni technicznej. Wśród członków tego związku spotykamy obok profesorów również nazwiska studentów, którzy służyli lub służyli jako oficerowie lotnictwa, jak ppulk. Beaurain, ś. p. kpt. Bastyr, por. Lepsi Botesław i inni. Stosownie do założenia i tytułu pisma, główny nacisk kładła redakcja na 2 działy, t. j. lotnictwo i automobilizm, starając się w obu tych działach dawać rzeczowe informacje, fachowe i przystępne artykuły, urozmaicone i objaśnione dość dobrymi i oryginalnymi rycinami i rysunkami. Kronika bieżąca ulepszeń konstrukcyjnych, rekordów, wypadków oraz sprawozdań z konkursów była również dobrze postanowiona, dając pogląd na rozwój lotnictwa i automobilizmu na całym świecie. Pismo to, służące do popularyzacji i wzbudzenia zamiłowania do lotnictwa i automobilizmu jaknajszerszych mas, nie obciążało swej treści balastem cyfr i wyliczeń technicznych. Zeszyt pojedynczy tego pisma kosztował 30 kopiejek.

Nakładem redakcji została wydana w r. 1912 książka pod tytułem „Samochód i płatowiec”, zawierająca w zwię-

złym, fachowym opracowaniu zarys historyczny automobilizmu i lotnictwa, podstawowe zasady lotu mechanicznej części składowych samochodu i płatowca oraz opisy dwu- i trójosiowe silnika spalinowego, opis poszczególnych dziesięciu najpopularniejszych wówczas maszyn lotniczych. Wydawnictwo to, zawierające 350 stron druku, kilkadziesiąt rysunków i fotografii, spotkało się jako jedyne wówczas tego rodzaju dzieło w języku polskim, z życzliwą krytyką i oceną.

Wraz z wybuchem wojny w roku 1914 wydawnictwo „Lotnik i Automobilista” zostało zawieszona i dopiero po uzyskaniu niepodległości przez Polskę zaczęło wychodzić w Poznaniu w sierpniu 1919 roku, początkowo jako dwutygodnik, pismo „Polska Flota Napowietrzna” pod redakcją ppulk. J. Syromli-Syrokomskiego, jako organ ówczesnego Inspektoratu Wojsk Lotniczych Wielkopolskich. Pojedynczy zeszyt kosztował 3,50 mk., zawierając 33 strony druku. W artykule wstępnym pierwszym zeszytu stawia sobie redakcja za zadanie zainteresowanie lotnictwem polskim, które stawiało wówczas pierwsze swoje kroki, szersze kółka społeczeństwa zjednać sobie pomiędzy młodzieżą nowych szermierzy na polu lotnictwa, wskazać przemysłowcom, kupcom i rzemieślnikom drogę, po której winna pójść nasza wytwórczość.

Pismo to pragnie połączyć siły twórcze, milując nasze lotnictwo, chce być organem ich dążeń, rzecznikiem wymagającą doby bieżącej, będąc jakby pomostem pomiędzy technikiem fachowcem a ogółem publiczności. Wydawane było ono początkowo na bardzo dobrym papierze i, nie ustępując podobnym pismom zagranicznym jak francuskie „L'Air”, zamieszczało szereg artykułów treści fachowej, oraz kronikę bieżącą, uzupełniając te działy bardzo dobrymi ilustracjami.

W „Polskiej Flocie Napowietrznej” uwzględniono również i dział, informujący o działalności naszego lotnictwa na froncie, zamieszczając krótsze lub dłuższe korespondencje lub opisygodnych zanotowania czynów bohaterów naszych lotników i bardziej interesujących przycgód. Współpracownikami tego pisma oprócz redaktora naczelnego byli: ppłk. Bołsunowski, W. Zaleski, K. Filipowski, pułk. Grzędziński, inż. Wasilewski i inni. Staraniem redakcji tegoż pisma urządzono w Poznaniu we wrześniu 1919 roku konkurs lotniczy, przeznaczając na nagrody bardzo ładne srebrne puchary.

Z chwilą zniesienia I. W. I. w Poznaniu pismo to znalazło się w trudnych warunkach, stając się, jako jedyne wówczas organ poświęcony sprawom lotnictwa, pismem całego lotnictwa polskiego, któremu lotnicy, walczący na froncie, nie mogli przyjąć z pomocą. Regularność wydawania zaczyna się psuć, z dwutygodnika staje się od nr. 6 miesięcznikiem, cena numeru 2 z 1920 roku wynosi już 7 marek, nr. 7 z lipca 10 mk. Ostatni zeszyt z roku 1920 wyszedł w grudniu, łącząc w sobie nr. 9, 10, 11, 12, przyczem cena zeszytu wynosiła 25 mk. Niemoralne warunki, wywołane inwazją bolszewicką, strajkami zecerów i brakiem funduszy odbiły się bardzo niekorzystnie na tem wydawnictwie, którego ostatni zeszyt z 1920 roku wyszedł na bardzo złym papierze, ze złemi zamazanymi ilustracjami i zmniejszoną objętością zeszytu, a zwiększoną ilością ogłoszeń. Trzeci rok istnienia pisma wskazuje, iż chyli się ono bezwzględnie ku upadkowi.

W zeszycie pierwszym, który wyszedł jako nr. 1, 2, 3 za styczeń, luty i marzec spotykamy na stronie pierwszej artykuł, w którym redakcja zwraca się do społeczeństwa z prośbą o poparcie pisma, które pomimo ciężkich warunków chce stać nadal na straży interesów lotnictwa polskiego w imię dawnych swych zasad, chce w dalszym ciągu starać się zainteresować sprawą lotnictwa o czystego jaknajszersze warstwy i kończy swój apel zdaniem wielkiem, niezrozumianem należycie jeszcze nawet obecnie, że „w lotnictwie leży przyszłość Polski”. Zeszyt ten posiada 29 stronic treści a 32 stronic ogłoszeń, dochód z których nie mógł uratować wydawnictwa, apel do społeczeństwa pozostał bezskuteczny, pismo walczy ostatkiem sił, wydając następny zeszyt jako nr. 4, 5 i 6 z okazji 1-go Targu Poznańskiego. Zeszyt ten będąc już ostatnim, posiadał lepszy papier i ilustracje, treść bardzo skąpa, gdyż tylko 13 stronic, podczas gdy ogłoszenia zajęły około 25 stron.

Zmierzch „Polskiej Floty Napowietrznej” staje się chwilą narodzin nowego pisma p. t. „Lot”, poświęconego sprawom lotnictwa, a które zaczęło wychodzić w Warszawie w październiku 1921 roku pod redakcją J. Grzędzińskiego. Pismo to postawiło sobie za zadanie towarzyszyć lotnikom w ich trudach i walkach, przychodzić im z pomocą informacją naukową i techniczną, rozjaśniać zagadnienia, które będą spotykać, szukać środków rozwoju

!! Każdy Obywatel powinien należeć do Ligi Obrony Powietrznej Państwa !!

i jednoczyć wysiłki, niezłączonej już wspólnym rozkazem wojskowym obrony ojczyzny, rozproszonej po różnych warsztatach narodowej pracy, kohorty polskich lotników.

Redakcja na wstępie numeru pierwszego nawołuje do zainteresowania się lotnictwem jaknajszerszych mas społeczeństwa, gdyż nie może ono być obce nikomu, kto czuje się obywatelem kraju, a każda wiadomość o lotnictwie, każde zagadnienie z tej dziedziny dotrzeć winny do każdego Polaka, który pamiętać musi, wobec stałych chmur na wschodzie i zachodzie, to jej być albo nie być, to jej męski hart i jej dumna. Cena pierwszego zeszytu o 55 stronach treści oraz kilkunastu ogłoszeniach wynosiła 150 marek. Pismo to obok artykułów i kroniki lotniczej w języku polskim pisanej, podawało również biuletyny w języku francuskim, w których zamieszczało ważniejsze dane o rozwoju lotnictwa polskiego. Współpracownikami pisma oprócz redaktora byli prof. inż. Witoszyński inż. Mokrzycki, inż. Tułacz, inż. Zych Płodowski, inż. Filipowski i wielu innych. Zewnętrzna szata wydawnictwa oraz papier i dość liczne ilustracje stały zupełnie na wysokości zadania. Zeszły z grudnia 1921 roku i stycznia 1922 r. wyszły jako poszczególnie numery, podczas gdy numery drugi i trzeci wyszły znowu razem jako jeden zeszyt, a następny numer czwarty ukazał się dopiero we wrześniu, podwyższony już do 400 mk. za zeszyt.

Błędem wydawnictwa było to, iż zbyt dużo miejsca poświęcono artykułom ściśle technicznym, których matematyczne wyliczenia i wzory były zbyt trudne do zrozumienia dla szerszego ogółu czytelników. Błąd ten oraz stosunkowo wysoka cena zeszytu przyczyniły się do niepopularności pisma, którego redakcja w numerze czwartym skarży się na brak zainteresowania się pismem szerszych warstw społeczeństwa i rządu oraz rozwijającego się już w Polsce przemysłu lotniczego. Posiadając poparcie jedynie nieznacznej w Polsce grupy abonentów, interesujących się lotnictwem, nie zamierza jednak redakcja ustąpić ze swej placówki, świadoma celowi, jakim to pismo służy, a mianowicie popularyzacji lotnictwa i zainteresowania nim jaknajszerszych warstw społeczeństwa. Numer następny jednak ukazał się dopiero w styczniu 1923 roku, przyczem cena pojedynczego zeszytu wyniosła 1500 marek. W lutym tegoż roku wyszedł numer drugi, poczem pismo to przestało wychodzić.

W czerwcu 1923 roku ukazał się numer pierwszy nowego pisma pod tytułem „Lot Polski”, którego redakcja podaje, że z powodów natury zasadniczej opuściła poprzednie wydawnictwo „Lot” i zaczęła wydawać nowe czasopismo „Lot Polski” przestało wychodzić w Warszawie jako miesięcznik przy współdziałaniu wszystkich dawnych współpracowników „Lotu”, nie zmieniając swego kierunku i poziomu, starając się nadal dążyć do rozszerzenia działu dokumentacji i ilustracji. Zeszyt pierwszy kosztował 50 groszy, zeszyt czwarty już 70. Żywot tego czasopisma był bardzo krótki, gdyż wyszło tylko parę zeszytów i od września 1923 r. pismo to nie dało znaku życia. Redagowane i wydawane było zupełnie dobrze i obok fachowych artykułów i kroniki lotniczej, tak polskiej jak i międzynarodowej, zamieszczało sporo zupełnie udanych ilustracji. Pominięto natomiast w tym piśmie, wydawane w „Locie” biuletyny w języku francuskim.

Od chwili wyjścia ostatniego zeszytu „Lotu Polskiego” aż do 15 lutego 1924 r. nastąpiła w Polsce cisza na polu wydawania czasopism lotniczych, którą przerwał dopiero nowe pismo „Lotnik” w Poznaniu, jako organ „Związku Lotników Polskich”, tego ruchliwego i dobrze zorganizowanego stowarzyszenia. W zeszycie pierwszym redakcja przedstawia cele i zamiary, jakimi chce się kierować na przyszłość, zaczynając skromnie i chcąc dopiero w drodze rozwoju dążyć do powiększenia i rozszerzenia wydawnictwa.

Sądząc z pierwszych już tylko numerów, zawierających bardzo dużo ciekawych i aktualnych artykułów, nie obciążonych balastem cyfr i wyliczeń, niezrozumiałych dla szerokiej mas czytelników, bogatą kroniką lotniczą polską i zagraniczną oraz sądząc po przystępnej cenie 12 gr. = 220 tys. marek za zeszyt, wobec 70 gr., które kosztowało poprzednie pismo „Lot Polski”, można mieć niepłonną nadzieję, iż pismo to spełni swe posłannictwo i dotrze do jaknajszerszych warstw społeczeństwa, budząc w nim zainteresowanie się i ofiarność na cele lotnictwa, którego stan obecny wymaga jeszcze bardzo dużo pracy, aby postawić je na tym poziomie, na jakim stać powinno ze względów państwowych i ekonomicznych.

Poznań, 10. III. 1924 r.

LEWANDOWSKI, kpt. pil.

Lot żaglowy z motorem pomocniczym.

Znany pionier lotu żaglowego, wydawca czasopisma niemieckiego „Flugpost”, Oskar Ursinus, pisze bardzo ciekawie o nowym kierunku. Zwraca uwagę na to, jak wojna zepsuła pilotów; chcąc przewieźć 50 kg. „mięsa” powietrzem, potrzeba było użyć 100 HP, odpowiadającym małej elektrowni, zasilającej prądem wioskę. Ażeby „poprawić” lotnictwo, wrócono do natury i rozpoczęto loty w górach „Rhoen”. Już po pierwszych próbach piloci, przyzwyczajeni do rączki od gazu, wołali o motor, lecz nie słuchano ich i nie cofnięto się od raz obranej drogi. Ze miano rację, okazały następne lata. Trzeba się zapytać — tak mówi ów wybitny fachowiec — czy chcemy nadal żaglować, czy też podróżować w powietrzu? Do żaglowania potrzeba tylko żaglowier zwykły, który można zaopatrzyć w silnik pomocniczy o sile 5 HP — dla małego aparatu do podróży lekki aparat z silnikiem ca 12 HP. Aparat żaglowy winien być zaopatrzony w starter (dla silnika) i zmienne śmigło, którego liście, podczas lotu żaglowego, można by przedstawiać w kierunku lotu. Podobne śmigło można by również użyć do aparatu do podróży; przytem miałyby ono tę zaletę, że przy odwrotnym nastawieniu liścia, służyłoby również jako hamulec przy lądowaniu. Ostatnie zwłaszcza uważa on za rzecz, która by miała decydujące znaczenie.

A. S., por.-pilot.

Loty dookoła świata.

Z lotniska Santa Monica w Kalifornji wyruszyła dnia 15. bm. eskadra amerykańska pod kierownictwem majora pilota Frydera Martina. Eskadra składa się z czterech samolotów typu „Davis-Douglas”, pilotowanych przez: majora Martina, kapitana Lowell, H. Smith i poruczników Eric Nelson i Leigh Wade.

Samoloty już przybyły do portu Seattle, w stanie Washington. Stamtąd wyruszą dnia 24. bm. do Alaski, stamtąd wzdłuż wybrzeży azjatyckich do Sajgonu i nad lądem azjatyckim aż do San Stefano pod Konstantynopolem. Jako dalsze etapy: Bukareszt, Wiedeń, Strassburg, Paryż, Londyn, Hull, Birkwall na północnym krańcu Szkocji, nad Oceanem Atlantyckim, Islandja i Greenlandja, skąd najdłuższy lot 700 mil ang. do Labradoru, wreszcie już nad stałym lądem Kanady i Stanów Zjednoczonych, z powrotem do Santa Monica.

Wyprawa ma trwać 3 miesiące, w ciągu których samoloty muszą przebyć 39.000 mil ang., czyli zgorą 100.000 kilometrów.

Bardzo ciekawy jest wywiad pisma amerykańskiego w Ministerjum wojny w sprawie celu powyższego lotu. Odpowiedź krótko ujęła streszczała się w trzech punktach: 1. Aby nabyć wprawy i zebrać doświadczenia w lotach na dalekie dystanse; 2. by zachować honor odbicia tej drogi poraz pierwszy dla Ameryki; 3. by zebrać doświadczenia lotnicze z różnych terenów i klimatów. Na lot ten wysłano sześciu oficerów.

* * *

Niedawno donosiliśmy, że 25 marca rozpoczęła grupka lotników angielskich lot dookoła świata pod komendą Mac Larena. Droga, wybrana przez Anglików, prowadzi przez Europę do Indji, potem przez głęboką Azję, następnie Japonję. W Tokio Anglicy mają się spotkać z amerykańskimi lotnikami. Trudną niezwykle będzie droga przez Ocean Spokojny. Droga prowadzić będzie na Alaskę i Vancouver, przez Kanadę do N. Zelandji, a potem przez Ocean Atlantycki do Lizbony. Droga cała wyniesie przeszło 23.000 mil angielskich i przebyta zostanie w ciągu 292 godzinach lotniczych.

Wyprawy Polarne.

W wyprawie weźmie udział trzy płatowce, z których jeden poprowadzi jako pilot por. Ralph E. Davidson z lotnictwa Stanów Zjednoczonych. Amerykanie łącząc z tą wyprawą nowy „business”, mianowicie trzy te płatowce zabierają pierwszą na kuli ziemskiej pocztę z Ameryki do Norwegji i ewentualnie z powrotem, przez biegun. W tym celu wydano oryginalne pocztówki, które kosztują 1 dolara, na których jest trochę miejsca na wiadomość i adres, resztę zajmują oryginalne napisy i znaczki, z których jeden jest zwyczajnym amerykańskim za 2 centy, a drugi znaczek ekspedycji w języku angielskim i norweskim (pierwszy znaczek pocztowy w dwóch językach), posiadający jako tło mapkę okolic bieguna północnego.

* * *

—== Każdy lotnik powinien należeć do Związku Lotników Polskich. ==—

Aeronautical Digest z lutego r. b. podaje wywiad z sekretarzem marynarki amerykańskiej Hon. Edwin Denby w sprawie lotu Shenandoah'a do bieguna północnego, który, aczkolwiek odłożony, odbędzie się prawdopodobnie późną wiosną. Droga Shenandoah'a zacznie się w Lakehurst i poprowadzi przez Port Worth, San Diego, Puget Sound, Nowe (w Alasce) razem 5.338 mil morskich. Z Nome nie zdecydowano jeszcze dokładnej drogi, obejmie ona do bieguna około 2000 mil, jeżeli potem zdecydują dalszy przelot do Szpicbergów cała droga wyniesie 7.988 mil.

Kronika lotnicza.

TOWARZYSTWO POMOCY DLA LOTNIKÓW-INWAL.

Ministerstwo Spraw Wojsk. Dep. IV. Żegl. Powietrznej podaje do wiadomości, iż dnia 13. 3. 24 r. zostało zorganizowane Towarzystwo Pomocy Inwalidów Lotników przy Dep. Z. P. Wobec powyższego zawiadamia, iż z dniem 1 kwietnia 24 r. można wnieść podania o uzyskanie zapomóg pożyczek bezwrotnych oficerom i podoficerom personelu latającego, o ile wskutek wypadków lotniczych utracili całkowitą lub częściową zdolność zarobkowania. Równocześnie należy poczynić odpowiednie kroki, by najbliższa rodzina po poległych lotnikach (żona, matka, siostry lub inne bliskie rodzinie), którzy mogą udowodnić, że byli na całkowitem lub częściowym utrzymaniu, a znajdują się obecnie w ciężkich warunkach życia. Podania należy skierować do Tow. Pomocy Inwalidów Lotn. w Warszawie

LOTNICZY JUBILEUSZ.

W roku 1923, 17 grudnia, obchodziła uroczystość Ameryka 20-lecie lotnictwa. W dniu tym upłynęło bowiem 20 lat od czasu, gdy Orville Wright wznosił się na płatowcu z motorem w powietrze. Ciekawym jest epizod z tego czasu, który zdarzył się braciom Wright. Oboje pracowali nad jednym płatowcem i gdy 16 grudnia 1903 roku byli przygotowani do lotu skończone, bracia nie mogli się pogodzić, który z nich pierwszy popróbuje lotu, ciągnęli losy; los padł na Wilbur'a Wright, który tego dnia nie wznosił się, na drugi dzień Orville Wright zaraz przy pierwszej próbie oderwał się od ziemi i stał się ojcem lotnictwa amerykańskiego.

ZNÓW NOWY REKORD WYSOKOŚCI NA WODNO-PŁATOWCU.

Sadi Lecoqte pobił rekord Hurela, wynoszący 6368 metrów, gdyż dnia 12 marca wznosił się na płatowcu Nieuport-Delage z silnikiem Hispano-Suiza 300 KP. na wysokość 9000 metrów. Rekord ten odbył na tym samym płatowcu, na którym dokonał rekordu na wysokości, tylko zaopatrzone był teraz w pływaki jako wodopłatowiec.

Jest to dotychczas 19-ty rekord światowy Sadi Lecoqte'a. Ostatni jego rekord wysokości na płatowcu wynosi 11.145 m. czyli jedenaście kilometrów i 145 metrów.

REKORD ŚWIATOWY WYSOKOŚCI Z 500 KG. BALASTU.

Ballod osiągnął w końcu stycznia r. b. w Buenos Aires na płatowcu transportowym Fokker 6. 4. z balastem 500 kg. wysokość 6485 m. Uznanie lotu przez F(édération) A(érotechnique) I(nternationale), ewtl. po pewnej korekturze rezultatu, zdaje się nie ulegać wątpliwości. Dotychczasowy rekord pil. Thierry na Bréguet (5992 m. z 500 kg. balastu) został tamsamem pobity.

2000 M. WYSOKOŚCI Z 7-KONNYM MOTOREM.

Samolot Daimler z 7 k. m., zbudowany podług projektu budowniczego rządowego Klemm osiągnął i przekroczył przy jednym z próbnych lotów wysokości 2000 m. (Der Luftweg 12. 1. 24.)

NOWE PŁATOWCE.

Fabryka Curtiss w Ameryce zbudowała nowy typ hydroplanu C. S. 1, który nadaje się dla trzech celów, a mianowicie dla zrzucania bomb, 1 torpedy lub dalekich lotów wywiadowczych. Kadłub zbudowany ze stali i duraluminium, skrzydła z drzewa obciążone płótnem. Motor Wright T. 2. 600 K. M. Rezerwoary zabierają benzyny na 2000 mil. Firma Gloucestershire Aircraft Co. w Chettenham (Anglia) zbudowała nowy typ pościgowca z motorem Napier-Lion 500 K. M. Szybkość jego ma przenosić 200 mil na godzinę, a szybkość wznoszenia się 20.000 stóp w 8 minutach.

PROJEKT PŁATOWCA TRANSATLANTYCKIEGO.

Konstruktor aeroplanowy Caproni projektuje budowę samolotu dla komunikacji transatlantycznej. Kolos ten posiadać będzie sześć silników po 500 koni czyli łącznie o sile 3000 koni i jest w stanie transportować 50 pasażerów w 20 godzinach z Ameryki do Lizbony. Obecnie plan konstruktora leży jeszcze w sferze projektów, ale nie dalecy jesteśmy chwili, kiedy w czasie trwania podróży koleją Poznań—Warszawa—Kraków ktoś inny będzie mógł przelecieć z Europy do Ameryki.

NOWE ŚMIGŁA.

Tow. Akc. Curtiss Aeroplane and Motor Co. w Stanach Zjednoczonych wydało przed dwoma laty nowy typ śmigieł lotniczych, sporządzonych z kompozycji z duraluminium i innego metalu, których stosunek jest tajemnicą fabryki. Śmigła te są bardzo lekkie, profil zupełnie cienki, od środka ku krańcom zważające się znacznie. W ostatnich derby hydroplanów w Anglii wszystkie płatowce amerykańskie miały śmigła Curtissa. Dla hydroplanów jest to bardzo doniosłym, ponieważ śmigła te nie niszczą się od kropelek wody, pryskających w czasie startu i lądowania. Poza to śmigła te nie podlegają wpływowi atmosferycznym, deszcz i śnieg ich nie niszczy.

Najlepszym dowodem ich wartości jest fakt, że kilka śmigieł służy w linii komunikacyjnej, namontowane na tych samych aparatach, które pełnią codziennie służbę już przeszło dwa lata i przy badaniu przez komisję wojskową nie wykazały żadnych zmian, były przy badaniu jak nowe.

NOWE LOTNICZE APARATY FOTOGRAFICZNE.

Firma Fairschild Aerial Camera Co. w Stanach Zjedn. zbudowała nowe aparaty fotograficzne, które automatycznie fotografują teren kolejno, dając możliwość łatwego robienia planów terenu, z wysokości 5000 stóp. Zdjęcia są nadzwyczaj czyste i dokładne. Wynalazek ten jest niezmiernie ważnym na wypadek wojny, pozwala bowiem niespostrzeżenie fotografować z dużej wysokości teren nieprzyjacielski.

AMERYKAŃSKI SILNIK DLA LEKKICH SAMOLOTÓW.

Steel Products Engineering Co. z Springfield, Ohio, wydały silnik dla lekkich samolotów. Silnik ten jest dwucylindrowy, czterotaktowy o 75 mm średnicy i 75 mm skoku, wydaje przy 2000 obrotach 12 H. P. a przy 3000 obrotach 20 H. P. Waży 25 kg. Cylindry leżą, chłodzone powietrzem, mają zawory sterowane z głowicy. Średnica zaworu 31 mm, skok 7 mm. Tłoki aluminiowe z płaskim dnem mają 64 mm wysokości. Oliwienie za pomocą pompy oliwnej. Karter z aluminium posiada na jednej stronie otwór z kryzą do wyciągania wału korbowego.

Największa szerokość silnika 675 mm, wysokość 475 mm, głębokość 310 mm. (H)

SAMOLOT DLA GOŁĘBI POCZTOWYCH.

Pewne belgijskie stowarzyszenie hodowców gołębi pocztowych posiada samolot Junkersa, przebudowany na latający gołębnik. Czasopismo angielskie „Flight” z dn. 10. 1. rb. podaje fotografię tego samolotu.

ZASTOSOWANIE MAŁYCH SAMOLOTÓW.

Ażby oszczędzić drogiego materiału do samolotów szkolnych, zamówiono w fabryce „De Havilland” dla angielskich szkół lotniczych 12 samolotów miniatury. Te same samoloty używane będą w australijskich farmach dla pilnowania wielkich stad bydła.

KATASTROFA STEROWCA „DIXMUDY” NIE ODSZTRASZA AMERYKI OD BUDOWY CEPELINÓW.

Niemcy budują na rachunek Ameryki w Friedrichshafen nowy pocztowy okręt powietrzny. Ma on być w ciągu wiosny r. b. gotowy. Służyć on będzie do transportu pasażerów i poczty przez ocean. Czas trwania podróży będzie o 3 dni krótszy od podróży okrętem.

Koalicja postawiła Ameryce jedynie warunek, że wymiary tego kolosu nie będą większe od największego sterowca typu Cepelinów. Pojemność gazu zatem 70.000 mtr. kubicznych, długość 200 metrów. Gondole motorowe połączone są razem w formie łodzi. Motory specjalnej konstrukcji posiadają siłę 400 koni. Gondola posiada następujące kabiny: jeden pokój dla komendanta statku z łóżkiem, stołem i szafą, dwa pokoje dla oficerów po dwa łóżka i dwie szafy każdy, ubikacja dla wypoczynku oficerów z wszelkim komfortem, sześć kabin dla obsługi, każda po dwa łóżka i dwa krzesła, dwie ubikacje wypoczynkowe dla obsługi i kąpieli.

Ubikacje dla pasażerów mieszczą się w drugiej gondoli, połączonej z gondolą załogi. Dla pasażerów przewidziano pięć kabin, każda urządzona na wzór kolejowych wagonów sypialnych. W czasie dnia górne łóżka są opuszczone i służą na oparcie, dalsze zaś służą do siedzenia. Każda kabina posiada 2 okna. Przy kabinach znajduje się kuchnia, która jest zaopatrzona w najnowsze urządzenie elektryczne do gotowania.

AMERYKAŃSKI BUDŻET LOTNICZY.

Budżet amerykańskiej lądowej służby lotniczej przewiduje na r. 1924/25 wydatki w wysokości 12.435.000 dol. (około 120 biljonów mkp.) Łącznie z niewyczerpanymi funduszami z r. ub. stoją dla zakupów nowych samolotów 3.854.700 dol. (ok. 30 biljonów mkp.) do dyspozycji. Dla wytwarzania gazu helium oraz dla celów doświadczalnych wyasygnowano sumę 1.125.000 dol., dla lotu naokoło ziemi 50.000 dol. Budżet lotnictwa morskiego dysponować będzie sumą 15 milj. dol. (352.000 dol. więcej jak w ub. r.), z kwoty tej 5,26 milj. dol. przeznaczono na nowe zakupy. („Aviation” 21. 1. 24.)

ZJEDNOCZENIE PRZEDSIĘBIORSTW KOMUNIKACJI POWIETRZNEJ W ANGLJI.

Pod wpływem nalegań rządu angielskiego zjednoczyły się cztery czynne na terenie angielskim przedsiębiorstwa komunikacji powietrznej w „British Foreign and Colonial Corporation Ltd” (t. zw. one million pound monopoly company). Na czele nowego towarzystwa staną Sir Herbert Hambling, prezydent Barclay Bank oraz major J. W. Hill, b. podsekretarz stanu w ministerstwie finansów.

TOUR DE FRANCE DES AVIONETTES.

Pod tą nazwą odbędzie się 10 sierpnia r. b. konkurs dla samolotów miniaturowych, których droga prowadzić ma z Paryża przez Clermont, Ferrand, Nantes, Angoulême i z powrotem do Paryża.

LOTNICTWO NA MADAGASKARZE.

General-Gubernator Madagaskaru postanowił użyć lotnictwo dla komunikacji na tej wyspie, która ani w szosy ani w linie kolejowe nie obfituje. Pod koniec r. 1924 zostaną ukończone przygotowania. Przeloty będą 750 kilometrowe i dla zapobieżenia wypadkom co 60 km. będzie urządzane miejsce do lądowania w razie defektu silnika.

KONCESJE NA LINJE KOMUNIKACJI POWIETRZNEJ W HISZPANJI.

W Hiszpanji udzielono koncesje na otwarcie następujących linii powietrznych: San—Sebastian—Madryt; Sewilla—Kadyz i wyspy Kanaryjskie; Bilbao—Barcelona; Sewilla—Grenada; Sewilla—Zalamca la Real i El Rosal. Linje muszą być uruchomione w przeciągu 6 miesięcy. Personel techniczny musi być hiszpański, wyjąwszy wypadek braku pilotów hiszpańskich.

(„Flight” 14. 2. 24.)

1.400.000 GULDENÓW DLA LINIJ POWIETRZNYCH.

Parlament holenderski uchwalił dla Król. Związku Lotniczego subwencję 1.400.000 guld. na cele stworzenia kilku linii powietrznej między Holandją a sąsiednimi państwami oraz na pokrycie ewtl. deficytu w pierwszych latach (do 1926 r.)

ORYGINALNE PRZESYŁKI LOTNICZE.

Na Boże Narodzenie przewieziono m. i. na linjach Daimlera plumpuding dla kolonii angielskiej w Berlinie, na linjach Instone przeszło 1000 geśi i indyków dla załogi wojskowej w kolonii, Handley-Page przeszło 1000 kg. perfum z Paryża do Berlina.

(„Flight” 3. 1. 24.)

Angielskie Ministerstwo Skarbu przeznaczyło 1.000.000 funt. szterlingów (około 40.000.000.000.000) jako subsydjum dla linii cywilnych komunikacyjnych pomiędzy Anglią i kontynentem. (U nas dla odczytania tej cyfry trzeba astronomii).

Przy Ministerstwie Handlu Stanów Zjednoczonych powstało na mocy ustawy z 7 stycznia rb. biuro cywilnego lotnictwa.

Rekordowy lot z Londynu do Paryża na Junkersie trwał 4½ godziny. Jest to bądź co bądź czas wspaniały.

Lotnisko cywilne w Chicago. Magistrat Chicago postanowił wybudować lotnisko dla użytku prywatnych właścicieli samolotów w bliskości centrum miasta, przeznaczając na ten cel część parku miejskiego.

Chile. Lot przez Andy. Poraz pierwszy przelciał Andy duński lotnik J. P. Hansen z Santiago do Mendory. Lotu dokonał na płatowcu amerykańskim.

Eksport płatowców francuskich. Francuskie fabryki samolotów mają w bieżącym roku dostarczyć 2000 płatowców na eksport do krajów europejskich i Japonji.

Samolot — mleczarnia. Na wyspach Hawajskich przewozi codziennie samolot wojskowy mleko z Schofield Barracks do Luke Field, położonego na innej wyspie odległej o 6 godzin drogi okrętem.

Koniec części redakcyjnej.

Za dział redakcyjny odpowiada Zdzisław Marynowski.

Czekolady

Kakao

Goplana

Tow. Akc.
w Poznaniu

Cukry deserowe

Marcepany

Deski wszelkiego rodzaju, **Kloce,**
Kopalniaki, Oleje i smary

pierwszorzędnej jakości po cenach przystępnych poleca;

DOM HANDLOWY I TECHNICZNY

„PILOT”

Sp. z ogr. por. we Lwowie, ulica Bałorego 4.

Do samochodów

benzynę, karbid, oliwę, do mycia skórki jeleńkowie i gąbki poleca po cenach najtańszych.

Nowa Drogerja Poznań, Wrocławska 38

i filja Rynkowa Drogerja, ul. Rynkowa.

Józef Kielman

Poznań, Piekary 9^{II} — Telefon 11-68.

Specjalność: Dostawa wszelkich artykułów i maszyn wchodzących w zakres lotnictwa i przemysłu metalowego.

sfuzjowane z
Inż. Tułacz & Wojtyga z Bydgoszczy

DLA LOTNIKA**DLA LOTNIKA**

najprzyjemniejszym napojem uznanej dobroci

PIWA KOBYLEPOLSKIE!**ŻĄDAJCIE WSZĘDZIE!****BROWAR i SŁODOWNIA KOBYLEPOLE**

TEL. POZNAŃ 3192.

TEL. POZNAŃ 3192.

Motory — Dynamomaszyny

będą fachowo i rzetelnie w krótkim czasie naprawiane.
 Ewentl. wypożyczam w czasie naprawy swoich motorów.
 Również naprawiam magnety do motorów spalinowych
 jak i oświetlenia do samochodów. — Budowa centrali
 elektrycznych dla sił i światła oraz dostarczam wszelkie
 materiały elektrotechniczne po cenach konkurencyjnych.

W. ZGOŁA**PRZEDSIĘBIORSTWO TECHNICZNE**

UL. GROTGERA 4

POZNAŃ

UL. GROTGERA 4

Zachodnio-Polskie Zjednoczenie Spirytusowe

Tow. z ogr. por.

Poznań, Cieszkowskiego 5

dostarcza w kraju i zagranicą

Spirytus rektyfikowany
Spirytus denaturowany

Adres telegr.: Zachospir.

Telefon 3581/3587.