



LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.

Przedpłata za 10 numerów po 10 groszy 1 Złp. — 1 50 groszy za przesyłkę pocztową.
Zamówienia przyjmuje Ekspedycja Poznań, św. Marcin 70. Numer pojedynczy 12 groszy (220 000 m.p.) we wszystkich księgarniach kolejowych „Ruch” i kolp.

Ogłoszenia za wiersz milimetrowy 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.

Rachunek czekowy w Polsk. Bk. Handl. w Poznaniu i Oddziałach oraz w P. K. O. 200 149.

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

Nr. 10.

Poznań, dnia 1 sierpnia 1924.

Rok I.

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

Główne podstawy rozwoju lotnictwa polskiego.

II.

Ta straszna walka o niebo trwała ze zmiennym szczęściem, aż do końca wojny i w chwili zawieszenia broni z 47.637 płatowców wszystkich państw, wyprodukowanych przez przemysł, pozostało 1.500 zdalnych do użytku. Po zawieszeniu broni 5.500 osób personelu latającego było zdemobilizowanych.

Nie możemy dziwić się przewadze aliantów. Przecież na 47.637 płatowców niemieckich Francja miała 51.700, a Anglja 50.000. A zwycięża ten, w czym posiadaniu ocean powietrzny.

Z powyższych liczb i zestawień widzimy jasno, że lotnictwo nie jest formacją pomocniczą dla armji lądowej lub morskiej, a zupełnie samodzielny rodzaj broni. Jednocześnie możemy wywnioskować, co może nam grozić od strony granicy zachodniej.

Za podstawę weźmiemy liczbę „Amerykańskiego programu” — 295 eskadr średnio po 6 płatowców — 1776 płatowców czynnych w polu. Jak już mówiliśmy ta liczba osiągnięta była przy maksymalnym wyężeniu przemysłu. Ponieważ w dobie obecnej przemysł ten jest znacznie uszczuplony pod względem wykorzystania surowca (Ren, Ruhra, G. Śląsk) to i sprawność wytwórni niemieckich musiała być do pewnego stopnia zredukowana i w razie konfliktu po 3 miesiącach kampanji mogli by Niemcy naszym zdaniem wystawić na linje bojowe maximum 50% tego, co wystawiła pod koniec wojny światowej, t. j. + 800 płatowców.

Wychodząc z założenia, że typ aparatu niemieckiego pod względem technicznym i bojowym stoi bardzo wysoko, ilość naszych płatowców nie powinna być mniejsza od 1000 sztuk na linji bojowej na 3 miesiące kampanji.

Przyjmując przeciętnie życie płatowca na 1 miesiąc i produkcję dla szkół i pułków w 100% produkcji bojowej, otrzymamy dla frontu zachodniego wysokość produkcji ogólnej za pierwsze 3 miesiące kampanji — 3500 płatowców. Tylko dla jednego frontu! (razem z rezerwą i formacjami pomocniczymi).

Czy podola temu zadaniu nasz przemysł? Nad tem musimy się zatrzymać szczegółowo. Primo — surowce. Kwestja niezmiernie ważna nawet w chwili obecnej. Płatowiec polski musi być tak skonstruowany, żeby na swoją produkcję potrzebował wyłącznie materiały krajowe, a mianowicie: I. drzewa

(sosna, jesion, topola, lipa, dykta), 2. stal (blacha, rury), minimum aluminium, zupełnie bez duraluminium i innych extra-lekkich metali. Musimy jak najmniej zależeć od zagranicy.

Zdawało by się, że pominąwszy duraluminium i aluminium mamy wyszczególnione powyżej materiały w kraju. Niestety tak nie jest. Sprowadzamy z zagranicy nawet... drzewo. Nieprawdaż rzecz paradoksalna! A jednakże prawdziwa. Najlepsze wyborowe drzewo całkowicie idzie zagranicę. Na rynku wewnętrznym zostaje się tylko gatunek gorszy. Mamy swój „Manchester” Łódź, Widzew, Żyrardów itp. a płótno dla skrzydeł musimy sprowadzać z zagranicy. To samo z blachą miedzianą, rurami, drutem itp. A w gruncie rzeczy wszystko to przy poparciu rządu moglibyśmy mieć w kraju. Przemysł nasz czy chce, czy nie chce, czy mu kalkuluje się, czy nie — musi udzielić część czasu i pracy na cele lotnictwa. To jest sprawa wagi niezmierniej i zastanowić się nad nią musimy bardziej szczegółowo i wyčerpująco.

Lekko powiedzieć 3500 płatowców. A na wytworzenie ich potrzeba przerobić 2 000 000 kg. surowych materiałów. A ile potrzeba wykwalifikowanych odpowiednich sił roboczych? Na wypadek wojny materiał ten musi być bez szkody dla innych potrzeb państwa oddany bezwarunkowo przemysłowi lotniczemu.

Na razie jest inaczej. Wytwórnie krajowe wegetują. Produkcja ich przypomina nam dobre stare czasy lotów młodzieńczych lotnictwa. Prawda, „według stawu i grobla” — niema pieniędzy. Ale, w gruncie rzeczy, czy jest oszczędność w danym wypadku korzystna dla państwa? Wszak żyjemy w czasach, kiedy „Pokój Boży” jeszcze nie zapanował nad ziemią a lotnictwo ma tą przykrą właściwość, że nowoczesna maszyna dzisiaj, za parę miesięcy już staje się przestarzałą. Trzeba stale czuwać nad postępami techniki. Stale udoskonalać się. Szkolić personel. Bez przerwy go trenować i podtrzymywać. To wszystko nie może być dziełem li tylko rządowych czynników, ale w dużej mierze — społeczeństwa całego.

Właśnie całe społeczeństwo musi stworzyć tę potężną organizację, która by napół działała z rządem. Taką organizację mamy. Działa szeroko. Porusza za sobą masy czystych dusz i szlachetnego serca — ludzi pracy, inteligencji, w malej ilości — rolników, ale... gdzie szeroki gest wielkiego przemysłu? Czy płyną kapitały do powiększenia wytwórni istnie-

jących? Czy zakładane są warsztaty i wytwórnie pomocnicze? Czy zaryzykował kapitał prywatny stworzenie fabryki silników lotniczych krajowej konstrukcji? Nie trzeba od razu 1000 robotników, betonowych hal, kilka samochodów, setki obrabiarek i... nie jednego przedmiotu wytworzonego... Wystarczy mały warsztat na początek. Przypomnijmy sobie wytwórnie Anzani, Dion-Butona, Perot'a, Br. Wright. Oni zaczęli od małego, od warsztatów rowerowych, od kop. węglowych, od wysepek bezludnych. Mamy i my pionierów. Nie braknie nam naszych Anzani, Wright'ów i Butonów, ale między naszymi, a tamtymi jest ta zasadnicza różnica, że poznawszy, że może tworzyć Anzani i inni, już nie potrzebowali się troszczyć o kapitał — on natychmiast był do ich dyspozycji, a u nas... wszystkim wiadomo jak u nas. Tutaj właściwie i zaczyna się rola organizacji społecznej. Ona ma środki, ma wielkie chęci. Wiemy, że płyną ofiary pieniężne na zakupy aparatów.

Alé niech nikt nie zapomina, ni organizacja, ni kapitaliści, ani przemysłowcy, że lotnictwo rodzinne może żyć i stać na wysokości zadania tylko wtenczas, jeżeli ma płatowiec polski i główniejszym zadaniem chwili bieżącej będzie organizacja i podtrzymanie wytwórczości na wysokości rzeczywistych potrzeb i samowystarczalności.

INŻ. M. BOHATYREFF.

Listy z Pragi.

II.

Lotnictwo francuskie. — Triumfator Breguet XIX. — Ciekawe eksponaty podsekretarjatu lotnictwa. — Lotnictwo angielskie. — Pana Junkersa rady dla zdrowego rozsądku zbyteczne.

Praga, w czerwcu.

Lotnictwo francuskie zajmuje — wyłączywszy część zajęta przez Avię — prawie całą jedną halę. Oczywiście nie jest to całe lotnictwo francuskie, gdyż to nie mogłoby się z pewnością pomieścić na całym obszarze wystawy. Są tu reprezentowane niektóre tylko firmy, a wśród nich najpoważniejsze zajmuje miejsce „Societe anonyme des ateliers d'aviation Louis Breguet” ze swym wszechświatowej sławy aparatem „Breguet XIX”, na którym pilot por. Pelletier d'Oisy dokonał brawurowego lotu z Paryża do Japonji. Potężny ten dwupłatowiec z motorem „Lorraine-Dietrich” 400 K. M. przybył na wystawę drogą powietrzną i budzi powszechne zaciekawienie wśród zwiedzających. Obok niego widzimy najnowszy model firmy „Bleriot-Aeronautique” — „Spad 8, C”, z 300-konnym motorem Hispano-Suiza, przyjęty niedawno w armji francuskiej, jako aparat pościgowy, oraz z takimże motorem „Dewoitine D₁-C₁”. Dalej mamy po jednym aparacie „Gourdon-Lesseurre N 40” z 180 K. M. Hispano-Suiza, oraz „Henry Potez XV A”. Aparaty pasażerskie reprezentuje „Berlin-Spad 46”, kursujący stale na linii Paryż—Praga—Warszawa i przekrojony kadłub olbrzymiego, trójmotorowego, luksusowego Farmana na 10 pasażerów i 4 osoby załogi, z „W. C.”, telefonem bez drutu, I i II klasą, fotelami krytymi pluszem i adamaszkiem etc. etc. — Żalować wypada, że nie mieliśmy możności oglądania takich firm, jak np. Blanchard, S. E. C. M., C. A. M. S., Nieuport, Caudron etc. Znacznie pełniejszy obraz wytwórczości daje dział motorów, wśród których widzimy: Lorraine-Dietrich, Salmson, Renault, Gnome et Rhone. Wielki reflektor 100 km. i projektor samolotowe wystawia Barbier Bernard et Turenne.

Istotnie godne uwagi i bardzo ciekawe są eksponaty francuskiego podsekretarjatu lotnictwa. Są to przeważnie modele, mające na celu zaznajomienie szerszej publiczności w sposób poglądowy z lotnictwem. — Mamy więc, poza licznymi tablicami statystycznymi, porównawczymi, diapozytywami itp., model 3-metrowej długości przekroju aerodynamicznego zakładu doświadczalnego w tunelu Eifla i takiegoż kanału w Issy-les-Moulineaux; demonstrowanie sposobów przeprowadzenia próby wytrzymałości części

samolotów (to samo też demonstrują zakłady „Avia”); sposób pokrywania płotnem samolotów z woskowymi manekinami ludzkimi naturalnej wielkości; model obiegu wody, benzyny i smarów w motorze i przekrój motoru itd. Najwięcej zwiedzających, szczególnie dzieci, zatrzymuje się przed, na sposób teatralny urządzoną, sceną, po której przesuwają się pociąg, samochody, konne wehikuly, cykliści i piesi, a ponad tem wciąż przelatuje zawieszony na nitkach samolot. Ten porównawczy obraz szybkości opatrzony jest u góry dewizą: „Zagadnienie postępu jest zagadnieniem szybkości”.

O wiele skromniej, mimo wielkich napisów w trzech miejscach: „British Aireraft”, przedstawia się oddział angielski. Znajdujemy tu trzy tylko aparaty Blackburn-Torpedo z 1000-konnym motorem Napier-Lion; olbrzymi samolot niszczyliński z podwoziem zamiennym na pływaki; pościgowy aparat „Siskin” z motorem 360-konnym Armstrong Siddeley „Jaguar”, analogiczny do wystawionego obecnie na wystawie w Wembley i wreszcie szkolny aparat „Airo 504 N” „Lynz”, będący jedną z ostatnich konstrukcyj lotniczych szkolnych w Anglii.

W dziale motorów znajdujemy głośne w całym świecie motory Rolls-Royce: „Condor III” 650 HP. (cena 2900 funtów) i „Eagle IX” 360 HP. (cena 1000 funtów); motory Napier: 450 HP. „Lion” i 1000 HP. „Club”. Poza tem nieco przyborów lotniczych itp.

Przechodzimy do ostatniej sekcji — niemieckiej. Znajdujemy tu naturalnie przedewszystkiem powietrzne „pancerniki” Junkersa. Aparat szkolny, dwusterowy, typu „U” z motorem Junkersa 70 K. M., którego ciekawą właściwością jest to, że będąc dwupłatowcem może się, po odpięciu dolnego skrzydła, przedzierznąć w jednopłatowiec, przyczem tracąc na wadze, zyskuje na szybkości (ze 140 klm. na godz. na 160 klm. na godz.). Wodnopłatowiec typ „A” z motorem 185 K. M. Mercedes i typ „K” z 65-konnym motorem „Siemens-Halske”. Ten ostatni posiada limuzinę na 2 osoby; różni się od czteroosobowych tem, że mając umieszczone skrzydła w górze, posiada wygodniejsze wejście i otwiera pełne pole widzenia w dół. — Na drzwiczkach tej limuzyny zwanej, jak mnie zapewniała „Mädchen”, udzielająca informacji, „Hochzeitskutscher” znalazłem ciekawy napis: „Nie otwierać drzwi zanim aparat wyląduje”. — Ciekawy jestem czy pan prof. Junkers próbował kiedy otworzyć te drzwi w locie. — Trzeba dla dowodzenia tej sztuki być Macistesem chyba, gdyż drzwi otwierają się pod wiatr przy stu kilkudziesięciu km. na godz. szybkości. Napis ten jest w każdym razie charakterystyczny dla niemieckiej tępej manji dokładności.

„Albatros” wystawia swe dwa ostatnie typy: „L. 66” z 30 lub 40-konnym motorem wszelkiego typu, mały, niski zupełnie samolotik sportowy lub szkolny o dwóch miejscach równoległych i jednomiejscowy jednopłatowiec, cały drewniany z dowolnym motorem 50—60-konnym. Nakoniec dwa aparaty „Dietrich-Gobiet” zwane już naprzód „Luft-Ford”, jeden jedno-, drugi dwu-płatowiec — „D. P. II” i „D. P. VII”.

Z. MARYNOWSKI.

Zarys historii balonów wolnych.

(Ciąg dalszy.)

Inżynier brazylijanin Severo konstruuje swój sterowiec „Pax”, który rokuje wielkie nadzieje. Balon wznosi się i wykonuje wszelkie żądane ewolucje, gdy nagle eksplozja zawartego w nim gazu niszczy go, przynosząc śmierć swemu konstruktorowi. W roku 1901 wypróbowuje swój aerostatek Santos Dumont, wznosząc się na balonie sterowym „Santos Dumont Nr. 6” i zdobywa zaraz potem nagrodę „Deutsch de La Meurthe”. Lot jego trwał 1½ godziny i odbył drogę z aerodromu dookoła wieży Eifla i z powrotem. Wskazuje nam ten fakt, jak daleko doprowadzoną została budowa sterowców i ich silników po paru latach prób i dzięki wysiłkom ówczesnych konstruktorów i ludzi, którzy nieraz poświęcali swój cały majątek, by doprowadzić do realnych wyników.

W tymże samym czasie buduje swe statki Parceval, nazwane od jego imienia i dość znane ogółowi, jakoteż pokupne w różnych państwach do celów wojskowych. Typy te były najczęściej używane w Niemczech. Były to balony sterowe o budowie półsztatycznej mające formę cygara, zaokrąglonego na obu końcach i mogły być budowane w najmniejszych wielkościach o pojemności 1200 m³. Sterowce typu „Parceval” odbywają 168 lotów pomyślnych i transportują w tym czasie około tysiąca osób. Równocześnie z postępem balonów Parcevala idą z nimi a w końcu i przewyższają je sterowce sztywne hr. Zeppelina. Początkowo i balony sztywne Zeppelina ulegały częstym wypadkom, lecz w końcu udało się hr. Zeppelinowi doprowadzić je, czyto pod względem formy, czyto pod względem szybkości i sterowania, do pomyślnych rezultatów.

Rok 1911 jest jakby powiedzieć rokiem przełomowym i bardzo produktywnym w stosunku do poprzednich lat, w tym to czasie powstają różne inne sterowce jakoto „Beta”, „Gamma”, „Clement Bayard”. Buduje się sterowiec „Deutschland” w towarzystwie „Delag”. Sterowiec „Deutschland” ulega po ukończeniu wypadkowi podczas wyciągania go z hali. Aby nadążyć państwu niemieckiemu, buduje i Anglja różne sterowce, jednym z nich budowanym na podobieństwo Zeppelinom jest okręt sterowy „May Fly”. Wspominam tylko, że „May Fly” wynosił długości 155 m., szerokości 14,65 m., pędzonym zaś był ten kolos przez 2 osmiocylindrowe silniki typu Wolseley siły 200 HP. Powyżej wspomniane sterowce „Beta”, „Gamma” i „Clement Bayard” należą do sterowców angielskich.

Podczas gdy w Niemczech i w Anglii budują się dobre, oddające usługi sterowce, we Francji towarzystwo „Zodiac” buduje w swoich warsztatach sterowce „Le Temps”, które zostają przeznaczone do użytku armji. Pojemność sterowca „Le Temps” wynosi 2200 m³, długości 50 m., przecięcie 9 m., gondola jest czteroboczna czyli belkowata, 25 m. długa, silniki Dansette Gilet czterocylindrowy o sile 60 HP. Prócz tego statku buduje się we Francji sterowce „Vincennes” i „Reau” nazwane od nazwisk uległej katastrofie załodze, statku sterowego „Republique”.

Nie zaniedbuje też i żegluga napowietrznej przy pomocy sterowców Hiszpanja, gdzie podczas ćwiczeń w lądowaniu ulega wypadkowi balon sterowy „Saturno”. Zato w Ameryce północnej rząd Stanów Zjednoczonych nie bardzo popiera budowę sterowców tak, że urząd marynarki wojskowej posiadał jeszcze w r. 1916 jeden sterowiec „Baldwin 3”. Dopiero po wybuchu wojny światowej długo później, bo w r. 1917 dokupił rząd amerykański jeszcze kilkanaście, gdzie jeden z nich oznaczony N. D. 1 odbył przelot na przestrzeni 640 klm. Szybkość jego wynosiła 49,4 klm. per h, co wynosi w stosunku do innych sterowców bardzo wielką różnicę na niekorzyść N. D. 1, zwanego też „Blimp”. Największą ilość balonów sterowych użytkowaną do celów wojskowych znajdujemy w Niemczech. Budują Niemcy wielką flotyllę sterowców i tak powstają coraz to nowsze sterowce, jak „M I”, „M II”, „M XV”, „Z IX”.

Ze wzrostem rozwoju budowy sterowców w Niemczech wszędzie daje się odczuć ruch gorączkowy w nadążeniu budowy sterowców ulepszanych i własnych typów. W Belgji wypróbowuje się półsztatyczny sterowiec kapitana Clement de St. Maceg, we Włoszech pod kierownictwem hr. America de Schio powstają dwa półsztatyczne sterowce dla armji. Podczas tego i w Niemczech nie pozostają przy jednym typie Zeppelina, lecz towarzystwo budowy statków powietrznych „Veeh” buduje półsztatyczny sterowiec, mający posiadać szybkości do 60 klm. per 1 h. Niejaki Unger buduje sterowiec stalowy, składający się z balonetów ułożonych podłużnie między rurami stalowymi.

Z chwilą wybuchu wojny typy wszystkie mało się zmieniły, najwyżej zasadniczo otrzymały silniejsze motory i uzbrojenie.

M. W. SZCZUDŁOWSKI, kapitan-pilot.

Garść wrażeń.

Od kilku tygodni wszelkie pisma poruszają na łamach swych sprawę częstych wypadków w lotnictwie; w mniej lub więcej długich artykułach wykazują rozmaite przyczyny tychże, a wszystkie wskazują na wadliwość budowy samolotów, jako na decydujący moment, który Polsce, tak potrzebującej licznego korpusu lotniczego, niemiłosiernie go uszczupla. Nie od rzeczy będzie, gdy w naszym organie poruszę tą sprawę z punktu widzenia pilota rezerwy.

Zanim przystąpię do skreślenia mego osobistego wrażenia, chciałbym przy sposobności zwrócić uwagę panów recenzentów niektórych pism na lekceważenie opisów katastrof lotniczych. Pismo każde powinno w tym wypadku przyczynić się, o ile to możliwe, do propagandy lotnictwa, przez opis taki, któryby dla każdego był zrozumiałym. Społeczeństwo zaczyna powoli rozumieć i używać terminologii lotniczej, a pisma... Czytając niektóre opisy wypadków, nie mówiąc już o pilotach, ludzie cokolwiek inteligentni zmuszeni są do wybuchów śmiechu w tej najmniej stosownej chwili, a ten kto chce dorozumieć się przyczyny wypadku, musi wyteńczyć cały swój umysł, by z tego naiwnego klepania, sklecić to, co jest rzeczywistością i co rzeczywiście się stało. By uniknąć zarzutu gołosłowności, podaję poniżej parę oryginalnych „kwiatków”:

Co jest tego powodem. Twierdzić nie śmiem, ale mam wrażenie, że recenzenci pism zwracają się do ludzi najmniej odpowiednich celem wywiadu np. do kucharza eskadry. A celują w tem Warszawa i Kraków.

Ostatni smutny wypadek w lotnictwie może być doskonałym przykładem.

Dnia 1 czerwca postanowił pil. rez. w służbie „Aerolloydu”, p. Stefan Karpiński, wypróbować samolot z pełnym obciążeniem, ponieważ silnik nie działał zupełnie bez zarzutu. Wystartował o godz. 7 po poł. z 3 pasażerami pilotami i mechanikiem. Start płatowca był bardzo długi tak, że pilot był zmuszonym po oderwaniu się od ziemi możliwie podciągnąć płatowiec celem uzyskania jakiej takiej wysokości. W międzyczasie uczył pilot swąd od motoru i zauważył stopniowy spadek obrotów silnika, chciał więc, by uniknąć terenów otaczających lotnisko krakowskie, nawiasem mówiąc, jedno z najgorszych w Polsce, zrobić zwrot na lotnisko; na zwrocie płatowiec wpadł w dziurę powietrzną, a słabniejący silnik nie zdołał go przeciągnąć, w rezultacie utrata szybkości i katastrofa, która pociągnęła za sobą ciężkie wewnętrzne obrażenia i złamanie nogi p. Stefana Karpińskiego, a dla reszty mniej lub więcej poważne obrażenia.

A co też napisał w tej sprawie Il. Kurjer Codzienny, a więc pismo najbliższe źródła:

Onegdaj wieczorem, koło godz. 7, lotnisko rakowickie pod Krakowem było widownią nowej, strasznej katastrofy, która tym razem została spowodowaną **nieostrożnością pilota**. Przebieg katastrofy był następujący:

Krytycznego wieczoru około g. 7 kilku lotników (pilotów) postanowiło urządzić sobie **małą wycieczkę** samolotem pasażerskim, kursującym na linii Kraków—Warszawa, a stanowiącym własność Tow. „Aerolloyd”. Do aparatu wsiadli: pilot Karpiński, plut., pil. Barciszewski, kapr. Wacek, **sławny pilot** cywilny Satyr oraz mechanik nieznanego nam nazwiska.

Po rozbiciu się samolotu, który nosił miano „Henryk”, kierujący maszyną pilot Karpiński wykonał szereg ewolucyj — nakoniec zaś usiłował na wysokości 40 metrów nad ziemią wykonać t. zw. w języku lotniczym: *górkę*, t. j. rodzaj skoku (podobnego do skoku konia przy braniu przeszkód). W pewnym momencie aparat silnie się zakotłosał i nagle przechyliwszy się na lewe skrzydło, runął na ziemię, rozbijając się w drzazgi.

Jak z porównania opisów widać, tłustym drukiem oznaczone miejsca są conajmniej nie ściśle. Pilot

cywilny Sattel — którego zresztą bardzo poważam, jeszcze sobie na przydomek **slawny** nie zasłużył. A już co do zdania „Po rozbiciu“... to chyba szanowna Redakcja, czy reporter, który powyższy opis podał, nauczy nas po rozbiciu aparatu, wykonywać ewolucje, ten sposób bowiem zapewniłby absolutne bezpieczeństwo lotu.

I dlaczego opis ten jest taki, dlaczego nikt nie poinformował się u pilota Karpińskiego, a ewentualnie u jego kolegów.

A co zdążyło zrobić z tego sensacyjne pismo Kurjer Czerwony. Oto próbka:

Teren lotniska w Rakowicach pod Krakowem stał się wczoraj widownią tragicznego wypadku, wywołanego lekkomyślnością młodych i nierozważnych amatorów przejażdżek napowietrznych.

Mianowicie w godzinach popołudniowych na polu Rakowickie przybył młody lotnik, Stefan Karpiński, w towarzystwie czterech kolegów pilotów wojskowych oraz jednego żołnierza mechanika.

Korzystając z obecności na lotnisku aeroplanu, stanowiącego własność polskiej linii „Aeroloyd“, piloci postanowili odbyć wycieczkę po okolicach Krakowa. Zrealizowanie tego projektu poszło bardzo łatwo. W niedzielę nikogo z kierownictwa i mechaników „Aeroloydu“ nie było na lotnisku.

Z powodu nieurządzenia w dni świąteczne lotów pasażerskich, aparat „A. Z. H.“ nie był przygotowany do lotu przez odpowiedzialnych mechaników, czem zresztą lotnicy niezbyt się przejęli.

Nie tracąc czasu, wsiadła cała szóstka na aeroplan, mimo, że przepisy pozwalają najwyżej na **czterooosobowe obciążenie** aparatu i puściła się w przestworza.

Przeciążony i niewyregulowany aparat, wzbivszy się zaledwie na wysokość 50 metrów w górę, gwałtownym ruchem ześlizgnął się w dół i uderzył skrzydłem o ziemię.

Skutki runięcia były fatalne.

Pilot Stefan Karpiński uległ złamaniu ręki i porażeniu nogi, pozostałych zaś pięciu wojskowych doznało mniej lub więcej ciężkich obrażeń ciała.

Aparat również uległ poważnemu uszkodzeniu.

Hola panowie! karygodna zbrodnia! Zawód lotnika to nie obwieranie szaf wertheimowskich wytrychami, i my lotnicy mamy prawo żądać, by prasa nie ukuwała sobie sensacji z ofiar, które ponosimy. Wypadek lotniczy nie jest materialem do dodatków, stylistyczno-powieściowych, które barwią opis, a może wyrządzają bardzo ciężką moralną krzywdę, jak w tym wypadku — jednemu ze starszych i dobrych polskich pilotów, a nie młodemu i nierozważnemu, amatorowi przejażdżek napowietrznych, jak sądzi „Kurjer Czerwony“. Dla dopełnienia obrazu zaznaczam, że pasażerów było 5-ciu, że płatowiec „Junkers“ jest obliczony na 6 osób, a nie 4-ry, jak twierdzi „Kurjer Czerwony“ i że „Junkersy“ są od razu przy montowaniu wyregulowane, a płatowiec AZH. pełnił już dłuższy czas służbę, ergo wyregulowany był napewno.

Wracając teraz do tego, od czego mnie pewien żal do prasy oderwał, pozwolę sobie przytoczyć krótkie opisy ostatnich katastrof lotniczych na samolotach fabryki „Plaže i Laškiewicz“.

W listopadzie ub. r. zabił się na płatowcu „Balilla“ por. Szczepański, który próbując akrobacji, wpadł w korkociąg i już z niego, płatowca nie wprowadził.

13 maja b. r. zabił się por. Czerniak na płatowcu A 300, z powodu błędu pilotażu, skręt pod horyzontem, czyli przegwałcenie maszyny.

W tym samym mniej więcej czasie miał wypadek cyw. pilot Sattel, który A 300 przeciągnął i w dodatku wpadł w dziurę powietrzną, wykonując start amerykański.

24 maja b. r. kpt. pil. Wąsowski zabił się na płatowcu „Balilla“ z powodu wykonania ostrego skrętu nisko i niezupełnie prawidłowo.

20 czerwca b. r. sierż. Wańczura zabił się na płatowcu A 300 bez dokładniej określonych powodów.

24 czerwca b. r. plut. Ciesielski potłukł się na płatowcu A 300 podchodząc pod za ostrym kątem do ziemi.

I wreszcie w początku lipca b. r. por. Latawiec, zabił się na płatowcu A 300 robiąc górkę, przy której ślizgnął się płatowiec na skrzydło, a więc prawdopodobnie przeciągnięcie.

Zastanawiając się nad powyższymi wypadkami, łatwo sobie uprzytomnić, że wina zakładów Plage i Laškiewicz nie jest tak wielką, zresztą jest to rzeczą komisji by stwierdziły, czy kiedy budowa płatowca była winną. Rzucają się w oczy inne rzeczy. Bardzo często zachodząca wina pilota. I o tem chciałbym cokolwiek napisać. Z powyższych wypadków wyeliminowuję wypadek por. Czerniaka, który był spowodowany przerwą 2 letnią w służbie lotniczej. Inne wypadki prócz wypadku z sierż. Wańczurą, który jest jako powód niejasny, odnoszą się do pilotów młodych, którzy kończyli Szkołę Wyższą po przeniesieniu jej do Grudziądza, i tu nasuwa się wniosek, czy szkolenie pilotów nie zmieniło się.

W czasie, gdy Szkoła Wyższa była w Poznaniu, piloci przechodząc z Niższej Szkoły zaczynali od Albatrosa B II i przechodzili całą serję typów: Albatros C I., LVG B III., Albatros C III., LVG. C. L. II., AEG. C IV. i t. d. i wreszcie Bréguet. Typy te były dobierane tak, że każdy następny, był trudniejszym. A teraz piloci z Niższej Szkoły przechodząc do wyższej zaczynają od Albatrosa B II, przechodzą od razu na Bréguet i dalej A 300, albo do szkoły bojowej. Czy to trochę nie za prędko? Uważam, że typy przejściowe, choć to były bardzo stare klekoty, rozwijały pilota, który przechodził od typu z 1915 lub 1916 roku do najnowszych kolejno, a nie tak jak teraz z typu 1916 roku Caudron IV lub Albatros B II na typ z 1919 roku bezpośrednio. Czyby nie było wskazaniem ustanowić jakieś typy przejściowe? Na poparcie prawdziwości mych twierdzeń może służyć wypadek z 13 maja z uczniem-pilotem, sierż. Najmałą, który zabił się z powodu zagapienia się na „Bréguecie“, którego motor po starcie wysadził. Oczywiście mego twierdzenia nie uogólniam bo i wśród nowych pilotów są „asy“, które wielu ze starych zakasują, ale namyślić się nad tem warto.

Zresztą uważam, że w sprawie tej powinni zabrać głos piloci instruktorowie i na łamach pisma naszego obudzić dyskusję, która może pomóc władzom lotniczym w ich trudnym zadaniu utrzymania lotnictwa polskiego na należytych poziomach.

BOL. OSTROWSKI, pil. rez.

Loty naokoło świata.

EKSPEDYCJA AMERYKAŃSKA i ANGIELSKA.

Jak już poprzednio „Lotnik“ donosił, wyruszyły 2 eskadry celem odbycia podróży naokoło świata. Amerykańska eskadra złożona z trzech płatowców „Douglas World-Cruisers“ pilotowanych przez poruczników Smith, Wade i Nelson startowała z lotniska Santa Monica w Kalifornji na zachód. Angielska eskadra, składająca się z 2 płatowców „Vicker'sa Vulture“ z silnikami Napier „Lion“ pilotowane przez dowódcę eskadry Mac Laren'a, lotniczego oficera Pleuderleith i sierżanta Andrewsa, startowała z lotniska Calshot (koło Southampton) na wschód. Marszruty obu eskadr są zupełnie te same tylko w odwrotnych kierunkach. Amerykanie lecą z Santa Monica przez: Vancour, wyspy Wrangla, Jakutat, Kadiak (w Alasce), Dutch Harbour, Attu, Petropawłowski (na Kamczatce), Kushiro, Tokio, Fusan, Shanghai, Hongkong, Hanoi (Indo-Chiny) Mandalay (na granicy Tybetu), Kalkuttę, Karachi (Indje), Basra (Persja), Bagdad, Kair, Ateny, Rzym, Lyon, Calshot (koło Southampton), St. Johns (w Kanadzie), Sydney, New York, Winnipeg do Santa Monica. Anglicy od Calshot w odwrotnym kierunku na wschód.

Amerykanie dotarli 1 lipca do Kalkutty, gdzie zmienili pływaki (dla lądowania na wodzie) na koła i skierowali się do Alahabad, gdzie spędzili noc. Następnego dnia osiągnęli Ambala. Tu zmuszeni byli zatrzymać się z powodu pęknięcia cylindra, który zamieniono na nowy przystany drogą powietrzną z Lakory. Następnego rana startowali do Multan, gdzie lądowali o 2 godz. po południu. Zakończenie lotu przez Indje nastąpiło 4 lipca z Multan do Karachi. W Karachi pozostali dwa dni, a 7 lipca wyruszyli w drogę do Chahbar, 8 lipca do Bushiry i Bagdadu, gdzie lądowali o godz. 5 po południu. Rano następnego dnia opuścili Bagdad i lądowali w Aleppo. Tu postanowiono zmienić trochę marszrutę i zamiast do Konja startować do Konstantynopola, gdzie śmiałych lotników zatrzymały władze tureckie, które chciały obejrzeć dokładnie zwycięskie płatowce. 12-go lipca startowali Amerykanie do Bukaresztu. O godz. 5 rano opuścili Bukareszt, kierując się do Wiednia, w drodze jednak z powodu burzy musieli lądować w Panczowie na Węgrzech. 14 lipca o godz. 4.40 rano opuścili Wiedeń, przelatując przestrzeń 400 mil do Strassburga przed południem. Pod wieczór wylądowali w Paryżu witani entuzjastycznie przez tłumy i przez masy płatowców, które wyleciały na ich spotkanie. Następnego dnia pozostali Amerykanie w Paryżu, gdzie złożyli wieniec na grobie Nieznanego Żołnierza i tego samego dnia startowali do Croyden (lotnisko w południowej Anglii), gdzie lądowali około 2 po południu.

Eskadra angielska startowała 2 lipca z Hongkong do Foochow, a następnego dnia przybyli do Shanghai. Tu zachorował sierżant Andrews na udar słoneczny i musiano odesłać go do szpitala. 5 lipca opuścili Shanghai do Japonji, gdzie lądowali o 5 po południu w Kagoshima. W locie do Kushimoto zabrakło benzyny. Hydroplan japoński z Susami dostarczył im teże, ale wynikło z tego 3 godzinne spóźnienie. Następnym etapem do lotniska Kasamigawa koło Tokio odbył się 7 lipca. 12 lipca startowali Anglicy do Minato, lecz znowu nastąpiła przerwa jednodniowa w podróży z powodu pęknięcia chłodnicy. 14. lipca zaczął się trudny etap podróży przez Ocean, pierwszy przystanek był w Kushiro, na wyspie Hokkaido, a drugi tego samego dnia na wyspie Yetorofu, gdzie wylądowali na jeziorze Kashimoye.

W ten sposób Anglicy przelecieli już przeszło połowę swej drogi i to 11.700 mil, a Amerykanie około 15.000 mil. Zostawiamy Anglików na Yetorofu, a Amerykan w Croyden i nieomieszkamy w następnym numerze „Lotnika“ podzielić się z Czytelnikami dalszymi wiadomościami o tej tak ciekawej podróży.

JESZSZE JEDEN ZAWODNIK.

Angielskie czasopismo „Flight“ donosi, że major wojsk argentyńskich Pedro Zanni chce na „Foanene“ z silnikiem Napier „Lion“ odbyć podróż naokoło świata, zaczynając i kończąc lot w Amsterdamie. W locie tym towarzyszyć mu będą porucznik Nelson Page i inżynier Beltrame. Wygląda to na konkurencję niemiecką.

Fundusze dla Cywilnej Szkoły Pilotów.

Zarząd Z. L. P. postanowił uruchomić w najbliższej przyszłości Cywilną Szkołę Pilotów, do której jednakowoż uruchomienia potrzebny jest większy fundusz zakładowy; wobec czego uchwalono przystąpić do urządzenia na powyższy cel loterii fantowej.

Loterja ta odbyła się w dniu 6 lipca r. b. na Placu Wolności w Poznaniu pod główną dyrektywą pani Czubkowej, pani Dalskiej i innych pań z Czerwonego Krzyża. Pracę w kierunku organizacji loterii poświęciły też żony członków Związku i członkowie. Potrzebne fanty zostały częściowo zakupione przez Z. L. P., większą jednak ilość zaoferowało szlachetne obywatelstwo miasta Poznania. Gorące poparcie okazały również tutejsze władze wojskowe, stawiając do dyspozycji na czas trwania loterii orkiestrę i samochód ciężarowy.

Loterja wobec ślicznej pogody i nęcących dźwięków orkiestry miała początkowo wielkie powodzenie. Około godziny 2 została jednak przerwana z powodu deszczu. Komitet postanowił loterię przedłużyć do wieczora. Losy sprzedawane w cenie w mkp. po 3 miliony a w złotych po 1,50. Czystego zysku osiągnięto 6.946.49 złotych. Spora ta suma nie wystarczy jednak dla uruchomienia szkoły pilotów, wobec tego Zarząd Związku czyni wszelkie wysiłki celem zgromadzenia reszty funduszu. Pewna część obywateli Poznania i Wielkopolski okazała już przychylność, ofiarowując większe sumy, które podamy wraz z wyszczególnieniem nazwisk w następnych numerach naszego pisma.

JÓZEF HENDRIKS, kapitan-pilot.

Lotnictwo w służbie rozpoznawczej podczas wojny wszechświatowej.

(Dokończenie.)

Szczegółowy sposób przeprowadzenia rozpoznania określały regulaminy i instrukcje, wydane podczas wojny równoległe z czasem ustalenia organizacji i w uwzględnieniu stosowanych środków technicznych. Każdy regulamin i wszelkie instrukcje podkreślały konieczność działania samodzielnego przez poszczególnych lotników oraz doniosłe znaczenie harmonijnego współpracownictwa lotnictwa w służbie rozpoznawczej z jednej strony a z dowództwami i jednostkami głównych broni z drugiej strony. Wzajemne zaufanie i zgranie były podstawowym warunkiem osiągnięcia pożądaných wyników. Tak, jak każdy lotnik obserwator winien był znać istotę organizacji i służby polowej głównych broni, conajmniej w tym samym stopniu każdy przełożony lotnictwa winien był być świadom warunków służby w lotnictwie. Częsta styczność osobista z lotnikami przyczyniła się w bardzo dużym stopniu do zrozumienia nieraz ciężkich warunków działalności lotnictwa i licznych paraliżujących przeszkód. W ocenie warunków działalności lotniczej osiągnął dużo ten wódz, który raz po raz zajął miejsce w samolocie i w locie nad terenem walk przeprowadził przegląd podległych mu wojsk. Znam osobiście kilku generałów-dowódców dywizji piechoty, którzy pomimo wieku podeszłego przekonywali się osobiście podczas największych bojów o przebiegu tychże, przypatrując się im z „łozu samolotowej“. Zauważam, że każdy szef sztabu dywizji po takim locie orjentacyjnym był zawsze lepiej poinformowany o przebiegu walki w odcinku dywizji, niż na podstawie terminowych meldunków sytuacyjnych, nerwowo oczekiwanych w głębokich lisich jamach.

Zdawałoby się, że podczas działania na terenie wojennym obserwatorzy i piloci zajmowali miejsce, godne zazdrości. Niestety! — Pomimo udoskonalenia płatowców, przyrządów i narzędzi, praca lotników była ciężka i bardzo utrudniona przez zuchwałych lotników myśliwskich i przez ochronę przeciw rozpoznaniu i działaniom powietrznym.

O ukryciu wojsk pod osłonami naturalnymi, o sztuce lądowania lotników i „wyprowadzenia ich w pole“ podczas ostatniej wojny wszechświatowej rozpiszę się innym razem.

Kronika lotnicza.

NOWY SUKCES SADI LECOINTE'A.

Imię Sadi Lecointe'a zostało ponownie wstawione w dziedzinie aeronautyki. Z inicjatywy Aeroklubu Francji został zorganizowany konkurs baloników dzieciennych. Każdy z baloników został zaopatrzony w kartkę z adresem zwrotnym klubu, aby znalazca danego mógł kartkę ową odesłać. Baloniki porzastały się na wsze strony, jak to wskazują kartki nadesłane. Jeden z tych baloników, z kartką nadawcy, którym był Sadi Lecointe, zaleciał najdalej, znaleziono go bowiem w Rezanicy (Czecho-Słowacji).

Tym sposobem Sadi Lecointe otrzymał pierwszą nagrodę i został zwycięzcą konkursu. Drugą nagrodę otrzymał p. M. Balade, którego balonik opadł w Steinbachu w Bawarii, trzecią zaś p. Jakób Gowerenute. Trzej ci zwycięzcy konkursu otrzymali po pięknym pucharze „Golenes Lafagetta“.

PORWANIE STATKU WŁOSKIEGO PRZEZ BURZĘ.

Podobnemu wypadku jak ameryk. statek Shenandoah uległ włoski sterowiec N. I. Balon przynocowany przy „Verankerungsmast“ w Ciampini pod Rzymem zerwany przez burzę, uniósł się w powietrze. W sterowcu znajdowało się 3 podoficerów i 3 mechaników. Trzech ludzi zatrudnionych przy linach do trzymania balonu w chwili zerwania go zostali uniesieni i spadli na ziemię, wskutek czego ponieśli śmierć na miejscu. Pozostała w sterowcu załoga uruchomiła wszystkie silniki i zdołała statek postawić pod wiatr, poczem udało im się przywrócić balon do swego miejsca. Lądowanie odbyło się gładko.

SZWAJCARSKA KOMUNIKACJA LOTNICZA.

Jak donoszą „Basler Nachrichten“ korzysta Szwajcaria z następujących linii:

1. Lyon—Genw—Lausanne (Aero Lausanne S. A. Lausanne), 2. Genw—Zurich—Monachjum (Ad Astra Luftverkehr A. G., Zurich), 3. Zurich—Monachjum—Wiedeń—Budapeszt (Trans.europa-Union, Monachjum), Zurich—Monachjum—Frankfurt (Trans.europa-Union), 4. Londyn—Paryż—Basel—Zurich (Imperial-Air-Transport-Company, Londyn), 5. Rotterdam—Bruksela—Strassburg—Basel, (Société anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne, Bruksela).

NOWA POWIETRZNA LINJA KOMUNIKACYJNA.

Dowiadujemy się, że w sferach rządowych rozpatrywana jest sprawa udzielenia koncesji na zorganizowanie stałej komunikacji powietrznej osobowej, pocztowej i towarowej na liniach Warszawa—Poznań i Warszawa—Katowice.

REKORD FRANCUSKIEJ LOTNICZKI.

Francuska pilotka, panna Rolland, pobiła rekord w loopingach (wywracanie przez plecy). Wykonała ona w ciągu godziny i trzynastu minut 212 loopin-gów.

SPADOCHRONY W LOTNICTWIE WOJSK FRANC.

Lotnictwo wojska francuskiego powzięło wspólną i szczęśliwą myśl, aby uzupełnić wyekwipowanie samolotu spadochronem. Grupa pilotów bojowych powzięła myśl, wypróbowania sprawności i użyteczności spadochronów. Po skutecznieniu wielu prób, gdy się przekonano, że swoboda ruchów pilota nie ucierpiała, przez dodanie spadochronu, przesłano do władz raport, w wyniku którego 12 dowództw definitywnie postanowiło zastosować spadochron w płatowcach wojskowych.

Francuskie lotnictwo wojskowe w najkrótszym czasie zostanie zaopatrzone w pierwszą serję w liczbie 600 spadochronów. Czy nie należałoby, aby i u nas odnośne władze zajęły się powyższą sprawą, a uniknęlibyśmy nieraz straty ludzi, wyszkolenie których tak dużo państwo kosztuje.

ODZNAKI PUŁKOWE NA CZESKICH SAMOLOTACH WOJSKOWYCH.

Z dniem 1 stycznia r. b. wprowadzone zostały w lotnictwie wojsk Czecho-Słowackich odznaki pułkowe na samolotach. Czarną farbą na białym tle uwidocznił czeskiego lwa dla 1. pułku, orła morawskiego dla 2. pułku, a dla 3. pułku słowacki krzyż, wszystkie w wielkości 50×45 cm.

ROZWÓJ LOTNICTWA W SOWDEPJI.

Wychodzące w Paryżu pismo emigranckie „Wieczorneje Wremja“ komunikuje o znacznych zakupach materiałów wojennych, poczynionych zagranicą przez rząd sowiecki.

W Holandji już od roku zamieszkuje znany lotnik Szirinkin, który występuje w charakterze pełnomocnego przedstawiciela rady pracy i obrony. W ciągu ubiegłej jesieni i wiosny r. b. Szirinkin poczynił zamówienia i częściowo odebrał 330 samolotów systemu Fokkera i angielskich, de Havvillanda. Samoloty te były wysyłane i są w dalszym ciągu wysyłane do Rosji sowieckiej przez Rotterdam wprost do Piotrogradu, lub też — drogą powietrzną przez Niemcy — Gdańsk, Kłajpedę i Smoleńsk do Moskwy. Dla opancerzonych aparatów Fokkera podobny lot jest warunkiem przyjęcia.

Prócz tego Sowiety otrzymały od Włoch jeszcze około 200 samolotów systemów — Savoya, Ansaldo i Hydro-Savoya. Podczas przyjmowania aparatów włoskich wynikły nieporozumienia; aparaty te były źle uregulowane, co wywołało szereg katastrof zaraz przy pierwszych próbach, wskutek czego lotnicy odmówili lotów na tych aparatach. Zamówienie zostało zmniejszone i liczba hydro-aeroplanów zwiększona. Wykonanie jednego aparatu we Włoszech kosztuje około 8-miu tys. rb. w złocie, prócz tego firmy awjacyjne otrzymują przywileje w zakresie wywozu drzewa z Rosji.

TRANSPORT KONIA WYŚCIGOWEGO SAMOLOTEM.

Po raz pierwszy użyto samolotu do tego celu. W ubiegłą sobotę wyścigowy koń „Dick“ został załadowany na samolot Goliath-Farman, pilotowany przez p. Droukin.

O godz. 15¹⁰ samolot wystartował z Bourget, a o godz. 18¹⁵ wylądował w Rotterdamie. „Dick“ przebył dobrze, bez żadnych objawów niepokoju, tę oryginalną dla konia przejażdżkę.

Katastrofy lotnicze.

Na lotnisku Rakowieckim pod Krakowem wydarzyła się katastrofa lotnicza na samolocie A. 300 (Ansaldo), której ofiarą padli por. pilot Łatawiec Jan i por. obserwator Laszewski Karol z 2. pułku lotniczego.

Dnia 9 lipca o godz. 9 rano na lotnisku w Bydgoszczy samolot szkolny typu „Caudron“ wpadł w korkociąg i runął ze znacznej wysokości, miażdżąc się całkowicie. Lotnik kpt. uczeń pilot Zbigniew Łodziński poniósł śmierć na miejscu.

Dnia 15 lipca o godz. 3^{1/2} wydarzyła się na folwarku Okęcie pod Warszawą katastrofa z aparatem pasażerskim. Dwupłatowiec 6 osobowy typu „Berline Spad“, należący do Towarzystwa Żeglugi Powietrznej i kursujący na linii Warszawa—Paryż, wyruszył z lotniska w Mokotowie o godz. 3 po południu. Oprócz lotnika francuskiego Clementa wsiadł do kabiny tylko jeden pasażer dr. Cerey, dyrektor instytutu Metapsychicznego w Paryżu. Pod wsią Okęcie z niewyjaśnionych powodów samolot spadł z wysokości 50 mtr. na kartoflisko. Aeroplan uległ strzaskaniu, a obaj jadący ponieśli śmierć na miejscu.

W dniu 30 lipca o godz. 9,55 wystartował z lotniska w Ławicy kpr. pil. Nowak i por. obs. Wolski na samolocie Bristol.

Po wystartowaniu silnik rozpoczął nieregularnie pracować, wobec czego pilot usiłował przyprowadzić samolot na lotnisko, lądując z silnym wiatrem, w której to chwili został samolot podrzucony, uderzając prostopadle w ziemię. Pilot został wyrzucony, obserwator zaś odniósł ciężkie obrażenia, którego stan jest beznadziejny.

Obuch lotników odwieziono do Szpitala Garnizonowego.

*

W stanie Texas (Póln. Ameryka) kilka dni temu, zderzyły się dwa samoloty w powietrzu. Oba samoloty, rozbite kompletnie, spadły na ziemię. Jeden z pilotów zabity, drugi, który zdążył wyskoczyć ze spadochronem, wylądował szczęśliwie.

*

Przed kilku dniami odbywała się na lotnisku w Lipsku wielka rewja i sportowe zawody samolotów. Kulminacyjnym punktem widowiska miały być popisy znanych sztukmistrzów powietrznych małżeństwa Szyndler. Sportowe to widowisko, które ściągnęło tłumy publiczności, zakończyło się katastrofą. Pani Mia Szyndler, która miała skoczyć z 200 m. wysokości przy pomocy spadochronu, uległa nieszczęśliwemu wypadkowi. Skoczyła bowiem, zanim spadochron zdążył się rozwinąć i spadła na ziemię. Wezwany natychmiast lekarz nie zdołał uratować życia nieszczęśliwej kobiety, która w kilka godzin po wypadku, nie odzyskawszy przytomności, zmarła.

Ze Związku Lotników Polskich.

Zarząd Z. L. P. składa panu hr. Modlibowskiemu serdeczne podziękowanie za darowaną maszynę do pisania, marki „Smith Premier“.

Koniec części redakcyjnej.

Za dział redakcyjny odpowiada Zdzisław Marynowski.

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.



W. Nowakowski

Poznań, Grunwaldzka 23

Pracownia wykwintnej
odzieży męskiej, dam-
skiej i umundurowania

Wielki wybór w materiałach



Do samochodów i powozów mycia
skórki jelonkowe wielki wybór,
szczotki i gąbki poleca

Nowa Drogerja ul. Wrocławska nr. 38
i filja Rynkowa Drogerja ul. Rynkowa.

Do samochodów

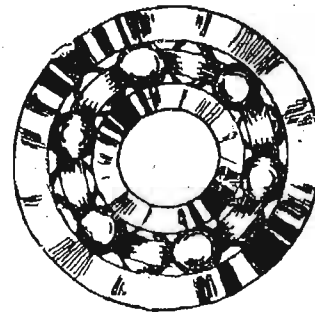
Benzol, benzynę, oliwę, smar, karbid
poleca

Nowa Drogerja ul. Wrocławska 38
i filja Rynkowa Drogerja ul. Rynkowa.

Generalne Przedstawicielstwo na całą Polskę

i fabryczny skład

wszelkich
rozmiarów



wszelkich
rozmiarów

Łożysk kulkowych

Największa składnica
przyborów do samochodów.
Magnety i świece Boscha 3 pol.
Startery, Oświetlenia, Sygnały
Akumulatory.

Fachowa rzetelna obsługa. Zawsze kupno okolicznościowe.
Porady w sprawach remontu samochodów bezpłatnie.

D. Kortylewicz, Poznań

Tel. 2819. św. Marcin 68/II Tel. 2819.

Tow. Żeglugi Powietrznej w Polsce

(„FRANCO - ROUMAINE“)

Telefon 258-13

WARSZAWA — NOWY ŚWIAT Nr. 57

Telefon 258-13

Adres telegr.: Aireuropa - Warszawa.

Codziennie własne połączenie lotnicze
z PRAGĄ CZESKĄ BUDAPESZTEM
STRASBURGIEM BIAŁOGRODEM
PARYŻEM BUKARESZTEM
WIEDNIEM KONSTANTYNOPOLEM.

Przewóz pasażerów, poczty, towarów. - Cłenie i ekspedycja przesyłek. - Wysyłka przesyłek za zaliczeniem.

Przedstawicielstwo artykułów francuskiego przemysłu lotniczego

Płatowce wszelkich typów

Silniki lotnicze — Części wymienne

Materiały do konstrukcji lotniczych.

Uwaga: Informacji udziela
się osobiście i pi-
siemnie.

TEATR PAŁACOWY POZNAŃ-PL. WOLNOŚCI 6



Grobowiec Królowej Nilu

Fantastyczny 6 aktowy dramat
z **Betty Sampson** w roli głównej.

W przygotowaniu dramat p. t.
„Przeznaczenie“



WIELKOPOLSKA WYTWÓRNIA SAMOLOTÓW

„SAMOŁOT“ SP. AKC.

POZNAŃ - ŁAWICA

- I. Budowa samolotów wszelkich typów według własnych projektów i licencji, dla wojska, szkół technicznych, żeglugi powietrznej i sportu, oraz części zapasowych.
- II. Remont silników spalinowych, specjalnie rektyfikowanie i szlifowanie cylindrów, wyrób części motorowych.
- III. Masowa produkcja artykułów drewnianych. Własne laboratorium wytrzymałości materiałów, przeszło 50 obrabiarek do drzewa i metalu.

Popierajcie przy konkursach na dostawy fabrykę Zw. Lotników Polsk.