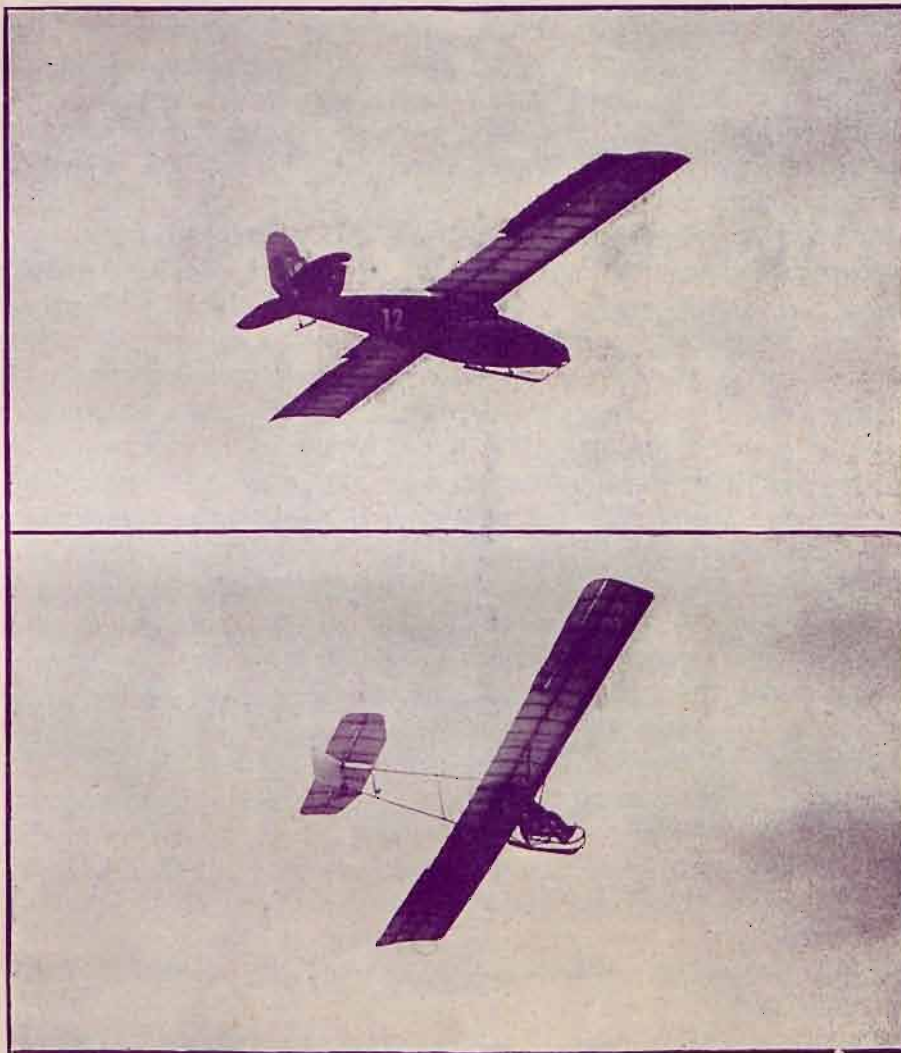


B. O.

Kto z nas nie przypatrywał się z podziwem niemęczącemu lotowi żaglujących ptaków, jak mewy, bociana. Z rozprzestrzenionymi skrzydłami kołują ponad naszymi głowami bez wykonywania najmniejszych poruszeń niemi. Mistrzowie sztuki latania oszczędnie ograniczają swą energję i kiedy jest to tylko możliwem, wyko-

wiatr wieje w górę i wreszcie o ile wiatr wieje z siłą zmienną.

Pierwszy z tych trzech warunków jest najprostszym i najłatwiejszym do przeprowadzenia. Lot odbywający się po linii pochylonej ku ziemi nazywamy lotem ślizgowym. Szybkość potrzebną dla utrzymania się w powietrzu uzyskuje ptak przez ślizganie się po, powiedzmy, równi pochyłej, która w danym wypadku przedstawia



Konkurs szybko wędw w Gdyni.

Górne zdjęcie: Pilot Wrembel na szybowcu „Miś” konstrukcji inż.-pilota M. Bohatyrewa, zdobywca I. nagrody za najdłuższy czas lotu.

Z dołu: Zdobywca I. nagrody za wysokość pil. Szulcewski na szybowcu 3 p. lotniczego konstrukcji inż. Walisa.

rzystują dla unoszenia się w powietrzu zasoby sił, zebrane w ruchach powietrza. Na jakich zasadach jest lot taki, bez użycia najmniejszej ilości energii ze strony ptaka możliwym? Nad tem zagadnieniem zastanawiała się ludzkość już od dawna. Lot bez poruszania skrzydłami może się odbywać tylko w pewnych specjalnych warunkach i to mianowicie:

O ile linja lotu jest nie poziomą, a pod pewnym ostrym kątem zwróconą do ziemi, o ile

powietrze względnie warstwa jego pod skrzydłami. Lot taki może trwać tylko pewien określony czas, ponieważ po pewnym czasie, którego długość zależy od wysokości, osiągnie ptak ziemię i, o ile skrzydłami nie zacznie poruszać, lot musi przerwać wylądowaniem. Jeżeli teraz przyjmiemy, że ciężar ptaka, zbliżający go do ziemi, jest wyrównanym przez jakąkolwiek siłę, działającą w kierunku odwrotnym, to lot ptaka stanie się poziomym, a nazywać go będziemy

lotem szybowym. Taki lot szybowy nazywamy statycznym, bo waga ptaka jest zrównoważoną przez siłę odwrótnie działającą i to przez siłę wiatru wstępującego, czyli wiejącego pod pewnym kątem w górę.

Z tego wszystkiego wynika, że dla wykonania lotu szybowego potrzebnym jest zupełnie specjalny wiatr i to wiatr wstępujący. Nasuwa się zaraz pytanie, gdzie takie wiatry panują? Prądy powietrzne opływają powierzchnię ziemi. Na płaszczyźnie wieje wiatr poziomo, w górach tak, jak są góry ukształtowane. Czyli innymi słowy: po wietrznej stronie góry płynie wiatr w kierunku zbliżonym do stoku i pod górę, w cieniu góry posuwa się odwrótnie w dół. Z łatwością teraz zrozumiemy dlaczego nasi nauczyciele, ptaki, żaglują zwykle, albo nad górami, albo wprost nad przeszkodami w terenie np. lasami. One wyzyskują te właśnie prądy wiatru wznoszące, które nad przeszkodami terenu panują.

Tę właśnie tajemnicę natury podpatrzył człowiek i w ten sposób nauczył się latania bez silnika. Piloci nasi wyruszyli w maju na konkurs szybowców do Gdyni, ściśle mówiąc na wzgórze Oksywji położone za Gdynią. Tam zamiast skrzydeł ptasich, wsiadali w lekko zbudowane szybowce i powierzali się prądom wstępującym na wzgórze, by płaszczyznami swych skrzydeł chwytać i zużytkowywać prądy wstępujące wiatru. Zagranica, która nasze poczynania wyprzedza o lat cztery, uzyskała już pewne znaczne rekordy lotu bez silnika. Nasz pierwszy wysiłek jest uwieńczony nie małym wynikiem. W pierwszym roku studjów nad lotem szybowym osiągnięto w Niemczech 12 sekund, jako najdłuższy czas utrzymania się w powietrzu, a w Gdyni pilot Wrembel utrzymał się na szybowcu konstrukcji inż. Bohatyrewa 65 sekund, w tymże roku wysokości ponad miejsce odlotu czyli startu w Niemczech nie uzyskano żadnej, a pilot Szulczewski w Gdyni wzniósł się na szybowcu 3 pułku lotniczego konstrukcji inż. Walisa 23 metry ponad start. Ogólnie wylatano w Niemczech w pierwszym roku studjów 2 min. i 34 sek., we Francji 8 min. i 17 sek., w Gdyni uzyskano jako czas ogólny lotów 43 min. i 1 sek., z czego pilot Wrembel na tym samym szybowcu miał 15 min. i 55 sek. Czyż nie powinniśmy być z naszych pilotów dumnymi? Musimy sobie uprzytomnić, że dziedzina lotu szybowego, była im zupełnie obcą, że zatem nie tylko siadali na szybowce niewypróbowane, ale że o sposobie

lotu szybowego mieli, powiedzmy, bardzo niejasne pojęcie.

Dokładne sprawozdanie z tego tak ciekawego konkursu poda „Lotnik“ w następnym numerze.

Istnieją jednak jeszcze nie wyzyskane siły w prądach powietrznych, to jest raczej niezbadane dokładnie. Nie tylko w górach znajdujemy wstępujące prądy powietrzne. Kto z nas nie zauważał w dnie upałów, jak nad polami unosi się ogrzane powietrze w formie kłębiących się, przezroczystych chmur. A więc i silne ogrzanie powierzchni ziemi wywołuje prądy wstępujące, zdolne utrzymać szybowiec. Gdy się takiego lotu nasi piloci uczą, to będziemy zdolni dokonywać lotów szybowych, nie tylko nad górami, ale i nad płaszczyznami.

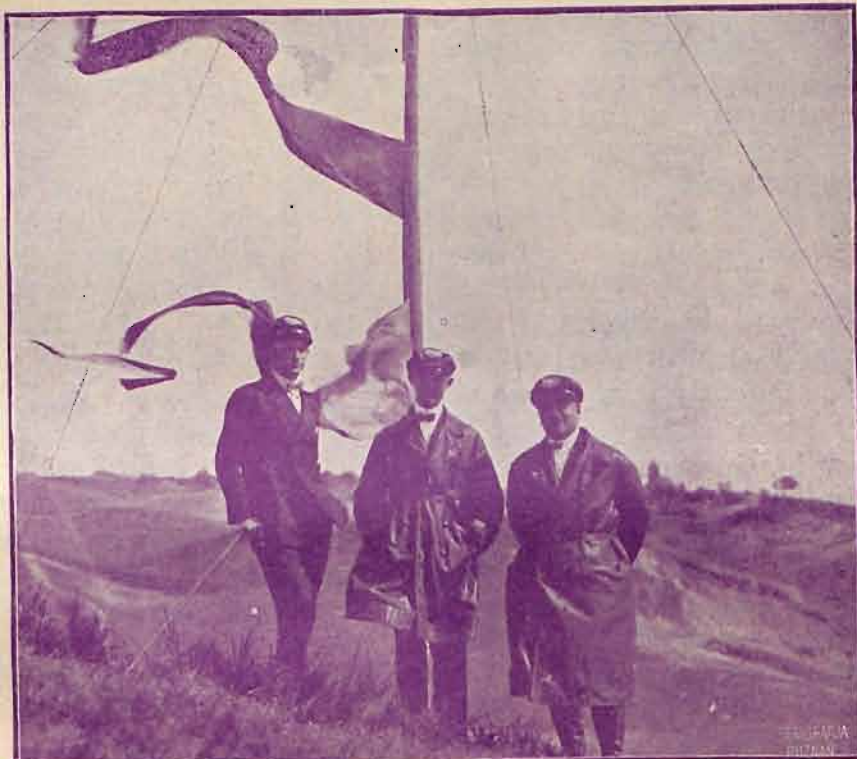
Trzecim i ostatnim warunkiem jest wiatr nierówny. W tych podmuchach wiatru kryje się niespożyta energia, którą może wyzyskać pilot wyczuwając te podmuchy i w odpowiedni sposób reagując na nie sterami, zmieniając w ten sposób siłę w nich zawartą w energię wznoszącą. Ten ostatni i najtrudniejszy sposób lotu, nazywa się lotem szybowym dynamicznym i dostarcza nam najdoskonalszej i najdalej sięgającej możliwości latania bez silnika. Jest to oczywiście dzisiaj wątpliwem, czy ten cel ostateczny kiedykolwiek osiągniemy. Musimy jednak całe nasze siły wyteńczyć i w tym kierunku pracować. Wtedy dopiero potrafiemy wyzyskać wszystkie siły podpatrzone u ptaków, czyli w naturze.

Na terenie w Gdyni stały w hangarach szybowce, twory myśli wytrwałej konstruktorów. Smukły i gładki kształt kadłuba o formie kropli wody, miał dzięki tej formie stawiać jak najmniejszy opór dla powietrza. Przy jednopłatowcach widzieliśmy skrzydła wąskie i o dużej rozpiętości. Dwupłatowiec ma skrzydła łączone zastrzałami i linkami i zwykle większą siłę nośną. Wnętrze skrzydła wykazuje delikatną budowę żeberek, które nadają zasadniczy kształt skrzydłu. Przy końcu kadłuba stery o wielkiej powierzchni. Co nas najbardziej uderza, to ten fakt, że im szybowiec jest lepszym lotniczo, tem i kształty jego zewnętrzne są w linii ładniejsze. Wyraźnie tu też widzimy, że estetyczna budowa wydaje najlepsze rezultaty.

My Polacy możemy być dumnymi z naszych pilotów i konstruktorów, którzy przy szczupłych środkach, oddając często swój skromny zarobek na potrzebne materiały, wybudowali w ciągu pół roku 22 szybowce. Szybowce

te są pierwszym prawdziwie naszym polskim dorobkiem lotniczym. Czy ci, którzy tych parę słów czytają, nie odczuwają, że ten cel, który już tak namacalne wyniki nam daje, jest prawdziwie wart odpowiedniego poparcia, choćby moralnego, choćby tylko tak niekosztownego, jak zainteresowania się lataniem bezsilnikiem, niepomijaniem wiadomości o nim w prasie typowym: „E, o lotnictwie bez silnika to nie warto czytać“, „ja się na tem nie znam“ itp. Tak

— my sobie dokładnie zdajemy z tego sprawę, że mało Polaków wie cokolwiek o lotnictwie, tembardziej bezsilnikiem, ale nad tem boleliśmy, bo tylko wtedy, gdy znajdziemy należyte zrozumienie w społeczeństwie, gdy tak, jak w Niemczech wszyscy będą interesować się, tłumnie przychodzić na konkursy lotnicze i cieszyć się, że komuś z naszych powiodło się ustawić rekord, tylko wtedy będziemy mogli pracować należycie.



Władze Związku Lotników Polskich pod masztem sztandarowym na konkursie w Gdyni.
Od lewej do prawej: Mjr. obs. Płachta, dyr. Czesław Wawrzyniak i inż. - pilot M. Bohatyrew.

Na rozstajnych drogach.

Czem jest lotnictwo? Straszna bronią wojenną, środkiem lokomocji czy wreszcie przedmiotem sportu. Czy można połączyć te trzy kategorie funkcji w jednym płatowcu, czy te trzy rodzaje użytkowania są ściśle związane między sobą — czy nie.

Pytanie i problemat ten jest na czasie. Szczególnie u nas. Przypomnijmy sobie, czem było lotnictwo do roku 1914. — Sportem niebezpiecznym i nadzwyczaj drogim, a pozatem środkiem zarobkowania dla zawodowych pilotów — pokazowych. Jako broń dopiero się zarysowywało, a jako środek komunikacji — nie istniało wcale. (Nie mówimy o balonach sterowych.)

Przed płatowcem leżały lata stopniowego regularnego rozwoju, doskonalenia się i zawojowania tej lub innej placówki użyteczności.

Ten rozwój nie mógł iść zbyt prędko, ponieważ zależnym on był od skonsolidowanej pracy — badania w laboratorjach aerodynamicznych, pracy konstruktorów w wytwórniach, metalurgów w hutach, inżynierów w fabrykach silników, oraz odpowiedniej dozy dobrych chęci i wiary w „dobry interes“ businessmanów, którzy powyższe poczynania finansowali. Ryzyko było zbyt wielkie i tylko niezmierny zapał i zamiłowanie „rycerzy powietrza“, nadawały impuls i życie imprezom i planom w dziedzinie zawojo-

wania nowego żywiołu. Wszak ludność czekała tej chwili tysiące lat.

Moment wybuchu wojny między narodami — krzewicielami największej kultury, nadał materialnie sile wynalazczej i twórczej ten sam impuls, jaki miał żywioł niszczycielski.

Od nieśmiałych, krótkich, dyskretnych wywiadów w roku 1914, przeszliśmy do olbrzymich bitew powietrznych w roku 1918. Tylko cztery lata pracy, ale jakiej pracy. Prawie 150 000 płatowców wybudowano w tym krótkim czasie. 80 procent ludzi widziało po raz pierwszy w życiu latający płatowiec nad swoją głową w postaci straszego, śmiercionośnego potwora.

Wynalazcy, konstruktorowie, inżynierowie wyteżali swój mózg, by płatowcowi nadać jak najwięcej cech niszczycielskich.

Tymczasem wojna się skończyła i ministerstwa państw wojujących, obciążone olbrzymim materiałem wojennym, zmuszone były pomyśleć o pokojowym zastosowaniu płatowców.

Powstają projekty komunikacji lotniczej. W roku 1919—20—21 widzimy same mniej i więcej udane próby, przy użyciu starych płatowców typu wojskowego, w latach następnych kładzie się już nacisk na komfort, regularność i największe bezpieczeństwo. Linje francuskie przewiozą w roku bieżącym setki tysięcy pasażerów, niemieckie dziesiątki tysięcy, a i polskie tysiące.

Komunikacja lotnicza wchodzi w stadium normalnego, stopniowego rozwoju i zdobywa sobie należyte miejsce we wszystkich państwach kulturalnych. Ma jednak jeszcze jedną bardzo dostępną „piętę Achillesa“ — drożyznę eksploatacji i musi być, jak dotąd stale podtrzymywana przez rząd, który znowu ze względu na zabezpieczenie kapitałów włożonych, niejednokrotnie musi ciężkimi umowami tamować należyty rozwój.

Z powyższego wynika, że o ile wojna wysunęła płatowiec, jako pierwszorzędny rodzaj broni, o tyle pokój zastosował go do komunikacji, szczególnie na dalsze przestrzenie. (Na dalszych przestrzeniach płatowiec niejednokrotnie tak jest potrzebnym i opłaca się, że np. rząd angielski i francuski odbiera niektórym linjom subsydja — przyp. Red.)

Życie idzie tymczasem pod znakiem ruchu. We wszystkich przejawach jego widzimy nacisk na oszczędność czasu. Pojęcie przestrzeni z każdym dniem maleje. Rozmawiamy swobodnie ze sobą z Warszawy do Nowego Jorku.

Opuszczamy zrana Warszawę, załatwiamy

naszą sprawę w Bernie i na kolację jesteśmy znowu w Warszawie itp.

Płatowiec zaczyna się robić przedmiotem powszechnego użytku, a od tej chwili — musi być tanim tak w budowie, jak i w eksploatacji. Od chwili narodzenia się tego zagadnienia powstało pojęcie **płatowca sportowego** dostępnego dla każdego, jak rower, motocykl lub przypuścimy „Ford“.

Konstrukcja pierwszej doby powojennej nie była odrazu przygotowaną do rozwiązania tak skrajnego zadania do jej dążeń poprzednich.

W roku 1909 płatowiec „Wright“ z silnikiem 24 MK, unosił w powietrzu 2 osoby z szybkością 50 km./godz.

W roku 1914 płatowiec „Farman“ z silnikiem 70 MK, unosił w powietrzu tak samo 2 osoby, ale z szybkością 70 km./godz.

W roku 1918 płatowiec „Bristol“ zużywał 300 MK, dla szybkości 180 km./godz.

W roku 1924 płatowiec „Potez“ zużyć musiał 420 MK, dla osiągnięcia szybkości 200 km./g. i unosił tych samych 2 ludzi. Od 1909 roku do 1925 dla uzyskania poczwórnej szybkości trzeba było zużyć siły siedemnastokrotnej.

Na taki luksus mogło pozwolić sobie tylko Państwo. Konstruktorzy musieli nareszcie powiedzieć sobie „dosyć“ z wsadzaniem potworów silnikowych na karłowate kadłuby.

Cena, ryk 24 cylindrów i całe fontanny zużytej benzyny, odstraszały odrazu przeciętnego sportsmena. 18—24 koni (MK.) — to by uszło.

Trzeba było rozpoczynać pracę od A. Widzimy nadzwyczajny ruch w dziedzinie lotów szybowych. Od tego momentu lotnictwo staje się sportem prawdziwym. Ile nowych zdobyczy aerodynamicznych, ile nowych rozwiązań konstrukcyjnych przyniosło tych kilka konkursów i prace przygotowawcze z nimi związane.

Zadania były trudne i dla konstruktora i dla pilota. Trzeba było stworzyć płatowiec lekki, mocny i elastyczny. Pilot musiał nauczyć się ptasiej sztuki latania, wyrobić w sobie instynkt nie byle jaki, przeciągnąć sieć swoich nerwów na płaszczyzny nośne, poznać prawa ruchu prądów powietrznych.

Dużo pracy położono, zginęło kilku, ale osiągnięto cele postawione. Latać można było zupełnie bez silnika. Od 15 sekund w roku 1920 do 9 godzin w 1925. Zdawało się, że nareszcie doszliśmy do ideału. Ale... nie wszędzie są góry i nie wszędzie sprzyjające wiatry. Trzeba wracać znowu do silnika.

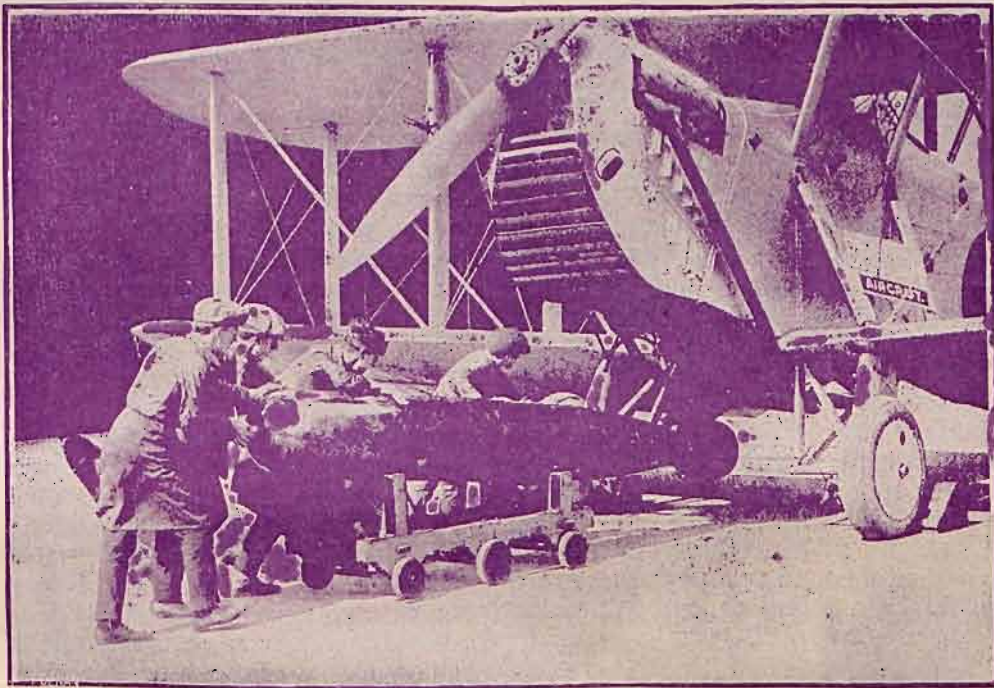
Dok. nast.

Inż. - pilot M. Bohatyrew.

Start szybowca.

Najidealniejszym startem, jest start z miejsca bez pomocy obsługi. Jako przykład tego posłużyć może start Harth'a na szybowcu Harth-Messerschmitt. By wystartować ustawia Harth swój szybowiec pod wiatr i przez ciągłe odczuwanie podmuchów wiatru, próbuje uchwycić silniejszy powiew. Gdy go przez opór na stery odczuje, ustawia szybko skrzydło pod dużym kątem, szybowiec się unosi, lecz natychmiast zmniejsza Harth kąt natarcia i rozpoczyna lot. Oczywiście, że taki start jest możliwym jedynie

wsiada i po przywiązaniu się oraz sprawdzeniu działania sterów woła: „Bacność“. Obsługa przygotowuje się do naciągania amortyzatora. Na komendę „Naciągać“ obsługa naciąga wolno sznur gumowy, stosownie do jego elastyczności, rzadko jednak więcej jak 20 kroków. Wyciąganie sznura musi się odbywać promieniowo, to znaczy, że obie strony muszą pod tym samym kątem od kadłuba naciągać sznur. Trzymający pod ogonem musi uważać, by szybowiec mu się nie wyrwał. Gdy sznur jest dostatecznie naprężony, następuje rozkaz „Bieg“. Po tym rozkazie puszcza trzymający płatowiec, a ob-



Płatowiec do zrzucania torped Blackburne. Zakładanie torpedy.

przy wielkich różnicach w szybkościach wiatru i na szybowcu posiadającym doskonale sterowanie kątem nastawienia skrzydła.

Drugim rodzajem startu, jest start szybowca „Weltensegler“, który odbywa się w następujący sposób: trzech ludzi unosi szybowiec na ramionach pod wiatr. Już przy małym rozbiegu utrzymuje się szybowiec zupełnie sam w powietrzu. Ten rodzaj startu jest jednak możliwym przy bardzo małej wadze szybowca i wolnym od linek i podpórek skrzydło.

Najczęściej używa się trzeciego rodzaju startu. Startu przez zaciąganie liną. Na przodzie kadłuba względnie na podwoziu umieszcza się hak startowy, zwrócony otworem ku dołowi. Do zaciągania służy amortyzator sprężynowy lub gumowy — ostatni jest lepszym, ponieważ posiada większą elastyczność — o przekroju $1\frac{1}{2}$ —2 cm., złożony podwójnie i zaopatrzony w środku w silne metalowe kółko, które zakłada się na hak. Obsługa chwytka koniec linki, a w końcu kadłuba lub za ostrogę trzymać musi szybowiec silnie jeden z obsługi. Pilot

sługa ciągnąca linę zaczyna biec, sznur gumowy kurczy się, nadając szybowcowi szybkość i z chwilą gdy szybowiec oderwie się od ziemi, następuje ostatni rozkaz „Wolny“. Na ten rozkaz startownicy rzucają się na ziemię, nie puszczając sznura z rąk i czekają, aż szybowiec nad nimi przeleci, i sznur odpadnie.

Wydawałoby się, że tak dokładny opis startu jest zupełnie niepotrzebnym, każdy jednak pilot wie, jak ważnym dla dalszego lotu jest moment startu szybowca, czyli jego wyrzut i jak łatwo może, z powodu złego pociągnięcia wzgl. puszczenia, nastąpić rozbitcie się szybowca tuż po starcie. Bezwzględnie podkreślić należy, że niesłychanie ważnym jest głośnie i pewne wydawanie rozkazów. Przy naciąganiu liny należy uważać, by obydwie strony równo ciągnęły, a więc by rozłożenie sił ciągnących za liny było równe. Nierówne zaciągnięcie może łatwo szybowiec wyrzucić z bocznym wiatrem, który zaraz unosi zewnętrzną płaszczyznę skrzydeł i w rezultacie znosi silnie płatowiec na start, lub rzuca nim w przestrzeni (o ile wiatr jest nie-

równy). Oczywiście, że rozkazy może wydać ktoś obok stojący, który jednak w tym wypadku powinien być doskonale zorientowanym.

Ażeby uchronić sznur gumowy od za wielkiego rozciągnięcia się, a przez to pęknięcia i możliwości uszkodzenia pilota lub szybowca, należy dowieźć do niego w lukach mocny sznur o długości niewiele podwójnej. Jak to jest ważnym przekonano się już nie raz, a w Pölni zakończyło się takie zerwanie się sznura ciężkim poranieniem pilota.

Nietylko jednak ważnym jest ubezpieczyć sznur od zerwania. Startownicy muszą względnie sznuru z ręki nie puszczać. W tym wypadku mamy nawet własne doświadczenie, które na szczęście skończyło się bez wypadku. Przy starcie szybowca S. I. jedna strona obsługi przewróciła się przez krzak i wypuściła koniec linki. Linka, która była jeszcze dość silnie napięta, kurcząc się, przeleciała blisko steru głębokości, ale na szczęście tylko lekko go musnęła. Podobny wypadek zdarzył się w Niemczech, jednakże z bardziej opłakanymi skutkami. Linka uderzyła o ster, nawet względnie słabo, ale wywołała uderzeniem trzask; pilot w obawie czy mu coś w locie się nie uszkodziło, obrócił się i ten krótki moment nieuwagi wystarczył, by w następnej chwili szybowiec leżał podruzgotany.

Nie bez przyczyny również powinni startownicy upaść na ziemię po rozkazie „wolny“, nawet o ile szybowiec przelatuje nad nimi w dostatecznej wysokości. Pilot siedzący w kabinie nie widzi jak wysoko ponad ich głowami przelatuje, a wiedząc, że oni tam są, instynktownie dodaje nieco steru wysokości, tracąc przez to szybkość.

Tak samo nie powinni startownicy oglądać się na szybowiec w czasie biegu, ponieważ łatwo może któryś z nich upaść, a gdy to zdarzy się w pierwszych sekundach, może z łatwością wywołać zły start.

Wracając do samego startu, nie należy pozwalać płatowcowi samemu startować, lecz już od pierwszego ułamka sekundy ciągnięcia musi pilot nad nim panować. Przy toczeniu się względnie po ziemi musi pilot cokolwiek naddać ster wysokości, ażeby uniknąć za wczesnego wyrwania się w powietrze. Oczywiście należy

to wykonać w takich granicach, by nie wywołać niepotrzebnie silniejszego tarcia płóz wzgl. kół przy starcie. Wybierając następnie ster wysokości, odrywa pilot szybowiec od ziemi. Nagłe wyrwanie szybowca w powietrze nigdy nadzwyczajnych wyników nie przyniosło.

Ilość startowników dostosowuje się do ciężaru szybowca i elastyczności linki gumowej, jednak minimalnie musi ich być dwóch, po jednym na każdy koniec sznura. Początkowe loty próbne najlepiej jest wykonywać na płaszczyźnie i bez naciągania linki. Dobrze jest zacząć od dwóch ludzi dla wypróbowania sterów i potem stopniowo liczbę powiększać aż do osiągnięcia zadowalających wyników. Uczeń szybowy powinien zawsze, a nawet właściwie i pierwsze loty na niewypróbowanych maszynach powinny odbywać się na płaszczyźnie bez rozciągania sznura i dopiero po wykonaniu paru skoków kilkudziesięciu, a przy dobrej konstrukcji do 300 metrowych, z coraz więcej rozciągniętą liną, można przystąpić do startu z góry. Zasadniczo wystarcza przy starcie z góry o ile szybowiec wzniesie się w powietrze. Wyzyskiwanie całej mocy rozpędu nadanej przez linkę i wystrzelanie w górę jest nonsensem, który zwykle mści się przy lądowaniu.

Hak startowy powinien być wykonany z kutego żelaza i dostatecznie mocnym, by się nie zerwał ani nie odgiął. Oszczędność kilkugramowa na ciężarze jest tu zupełnie nie na miejscu. Warto pozatem wspomnieć, że niektórzy konstruktorzy umieszczają na końcu kadłuba specjalny hak do wygodniejszego przytrzymywania szybowca na ziemi. Hak ten przez dźwignię jest sterowanym przez pilota i w tym wypadku pilot wydaje komendę i równocześnie sam puszcza szybowiec.

Kończąc te wywody startowe, może nieco nudne, ale niesłychanie ważne, warto jeszcze nadmienić, że w bezpośredniej bliskości startu powinno znajdować się jak najmniej ludzi. Zasadniczo najlepiej tylko ci, którzy są konieczni, a więc: starter, obsługa i jeden chronometrzysta, drugi może stać dalej. Wielkie zgromadzenie ludzi na starcie może, przy niezupełnie dobrym starcie i pedzeniu szybowca utrudnić na start, przyczynić się przez zdenerwowanie pilota do rozbicia się. O.

Od Administracji:

Ze względu na kompletną reorganizację wydawnictwa Lotnika spowodowaną nieoczekiwanym napływem P. T. Prenumeratorów zmuszeni byliśmy wzdanie na czas pewien wstrzymać. Obecnie wydajemy po przerwie pierwszy numer w nowej szacie. Wszyscy P. T. Prenumeratorzy otrzymają oczywiście zaległe numery wstecz.

Wobec tego, że objętość Lotnika znacznie powiększamy jesteśmy zmuszeni cenę egzemplarza pojedynczego podnieść do 40 groszy i prenumeratę kwartalną do 2,40.

Wszystkich P. T. Prenumeratorów prosimy o uregulowanie swych należności za kwartał ubiegły i bieżący oraz tych, którzy już za bieżący kwartał zapłacili o dopłacenie różnicy w wysokości 90 gr.

O czym mówi zagranica.

Czego nas uczy podróż Amundsena do bieguna.

Wyprawa Amundsena do Północnego Bieguna zakończona 18 czerwca o godz. 1 w nocy dała cały szereg materiałów, nad którymi rozwodziła się codzienna prasa. Między głosami prasy ciekawym jest zdanie dziennika „Petit Parisien“, który wyciągnął następujące wnioski: po 1. że obydwa płatowce ekspedycji przeleciały około 1000 klm. w czasie 8 godz., 2. że lądowanie zostało zdecydowane pod wrażeniem, nieskontrolowanym, że ekspedycja odbiegła od wytycznej linii lotu i że zużyto już połowę zapasu benzyny, 3. że obserwacje dokonane na ziemi stwierdziły boczne przesunięcie się linii lotu o 200 klm., 4. że z dwóch płatowców zamkniętych przez lody tylko jeden mógł unieść się w powietrze, zabierając obsadę drugiego, 5. że druga część lotu trwała 8 godz. i 35 minut, lot ten odbył się w kierunku północno - wschodnim i w chwili lądowania pozostało tylko 120 litrów benzyny, 6. że ekspedycja wzniosła się po raz drugi ujrzawszy statek norweski, który ich odwiózł do Kingsbay.

Z powyższego płyną następujące nauki na przyszłość:

Dla ekspedycji polarnych należy wybudować płatowiec mogący zabrać o wiele większy zapas benzyny aniżeli miały płatowce Amundsena, oraz posiadający odpowiednie wyekwipowanie w narzędziach mogących być użytecznymi w wyprawie do bieguna.

Czytając wiadomości o wyprawie odnosi się wrażenie, że nie posiadała ona żadnego odpowiedniego przyrządu w rodzaju nawigafu Le Prieur'a, dla mierzenia w locie odchylenia od kierunku zasadniczego. Wydaje się to jeszcze większym błędem, ze względu na zapas benzyny, który był obliczonym dokładnie na przelot Kingsbay — bieguna i powrót. Zboczenie o 200 klm. wymagało dodatkowej ilości benzyny i zmusiło ekspedycję do wyboru, albo lotu do bieguna i niewrócenia, albo natychmiastowego powrotu do miejsca wylądowania. W chwili, gdy benzyna jest tak ściśle ograniczona, wydaje się posiadanie odpowiedniego instrumentu rzeczą konieczną.

Drugim błędem był brak urządzenia dla radio - telegrafji, przez co ekspedycja była zupełnie odcięta od świata.

Z drugiej strony należy podnieść, że silniki pracowały pomimo niskiej temperatury cały czas doskonale, a więc obawa, że silnik lotniczy gorzej pracuje w strefach podbiegunowych była nie uzasadniona.

Należy jednak podnieść wartość wyprawy tej, jako niesłychanie odważnego przedsięwzięcia, tem bardziej, że Amundsen i jego towarzysze nie wyrzekają się następnych wypraw, lecz chcą je urządzić bardziej po lotniczemu, zużywając wszelkie zyskane doświadczenia.

Jak Amerykanie rozumieją propagandę lotniczą.

Stany Zjednoczone Ameryki Północnej zaczęły dopiero obecnie organizować przy pomocy wielkich przemysłowców i handlowców, z których wielu było pilotami w czasie wojny, Związek dla Propagandy Lotnictwa, a więc coś bardzo podobnego do naszej L. O. P. P. Nadmienić należy, że Stany Zjednoczone posiadają około 17000 pilotów rezerwy oraz bardzo liczne „tyśiące“ mechaników lotniczych.

Program ten według słów prezesa przedstawia się następująco:

„Zorganizujemy w każdym Stanie eskadry i kluby pilotów; te lokalne organizacje zajmą się przygotowaniem lotnisk, przyczem gotówkowo wspierać je będzie Związek, który fundusze na ten cel otrzyma od społeczeństwa i Kongresu (rządu). Zasadniczym celem jest ażeby każdy z pilotów mógł posiadać swój własny płatowiec do ćwiczenia.“

„W następstwie uzyskamy całą moc młodych sił, które zużyjemy częściowo w laboratorium, a częściowo (zdolnych do latania) w klubach.“

„Program ten nie oznacza, że chcemy z wszystkich starych pilotów zrobić instruktorów w klubach. Uważamy za niezmiernie cenne uwagi, które starsi piloci dzielić się będą z członkami klubu na zebraniach, bo każdy ze starych pilotów przeżył w lotnictwie dużo i chociażby dzisiaj już nie był przygotowanym do latania na nowych typach, może przez swój wpływ wiele zdziałać u młodych pilotów, którzy często grzeszą lekkomyślnością.“

„W dziale ogólnej propagandy Związek stworzy wielkie pismo, które pozwoli na wymianę zdań wszystkich pracowników lotnictwa.“

Prócz tego Związek będzie wydawał periodycznie broszury, tworzył filmy lotnicze, propagandowe, ażeby w młodym pokoleniu wywołać chęć do latania. W dalszym ciągu będziemy ułatwiać naukę latania i uważamy, że wtedy siła i potęga lotnicza naszego kraju będzie zapewniona.

Trzeba przyznać, że Związek chce pracować rzeczywiście z rozmachem amerykańskim.

Friedrichshafener Werft.

Naczelny redaktor znanego francuskiego piśmiennictwa „Les Ailes“ p. Jerzy Houard, który całą swoją polityką lotniczą wykazał, że dążenia jego są bardzo podobne do tych, które polityka lotnicza polska zawsze na pierwszym miejscu stawia, porusza w swym organie niezmiernie ważną sprawę zakładów budowy zeppelinów w Friedrichshafen. Ze względu na to, że „Lotnik“ nie raz już tą sprawę poruszał, cytujemy wspomniany artykuł.

„W obecnej chwili odbywają się rokowania handlowe i polityczne pomiędzy Francją a Niemcami. Mamy nadzieję, że wykorzystana się je dla uregulowania raz na zawsze spraw lotniczych, a specjalnie sprawy przelotu płatowców transportowych ponad terytorjum niemieckiem.“

Sprawa powyższa obchodzi w równej mierze i Polskę, a w szczególności nasze towarzystwa komunikacji lotniczej, które zmuszone są latać drogą okrężną np. z Warszawy do Paryża przez Szwajcarię, z Warszawy do Gdańska przez Bydgoszcz - Grudziądz. Brak tego układu odbija się finansowo, ponieważ droga okrężna wymaga zużycia większej ilości materiałów pędnych, pozatem płatowce lecąc blisko granicy niemieckiej mogą być zmuszonymi do wylądowania (w razie braku odpowiedniego terenu po stronie Polski) w Niemczech, co zawsze pociąga za sobą dłuższe pertraktacje, groźby konfiskaty i szereg innych nieprzyjemności. Dla wywarcia nacisku na Niemcy, w celu uzyskania pozwolenia przelotu dla płatowców cywilnych (zakaz przelotu polega na jednym z punktów Traktatu Wersalskiego, który przewiduje dla Niemców możliwość zakazu przelotu płatowców koalicji) redaktor Houard podaje następujący projekt:

„Jeżeli Traktat Wersalski, z powodu nieszczęśliwego niedopatrzenia, przewiduje dla Niemców możliwość zakazu przelotu ponad ich te-

rytorjum, to równocześnie ten sam Traktat przewiduje zburzenie zakładów w Friedrichshafen, których zaniku ma koalicja prawo domagać się każdego czasu.“

„Friedrichshafen jest okiem w głowie każdego Niemca i nie można wątpić, że zużyją wszelkich możliwych środków, nawet że ich już używają, ażeby uchronić te zakłady, które rzeczywiście są największemi, jeżeli chodzi o studia i budowę sterowców.“

„Burzenie doków w Friedrichshafen było odłożonem ze względu na budowę Z. R. 3, przeznaczonego dla Stanów Zjednoczonych.“

„Niemcy w ten sposób zapewnili sobie żywotność tych zakładów, a umocnili ją jeszcze planami handlowemi wyłuszczeniemi po dokonanym przelocie do Ameryki. Nie dowierzając jednak Ameryce stawili Niemcy szereg propozycji celem uzyskania poparcia w Norwegji, Szwecji i Hiszpanji.“

„Dla Norwegji zaproponowali olbrzymią ekspedycję do bieguna północnego pod kierunkiem Nansena, dla którego to celu należałoby zbudować sterowiec o pojemności 100 000 mtr³. Dla Szwecji zaproponowali, przy poparciu znanego badacza, germanofila, Sven Hedina, olbrzymią ekspedycję naukową do Azji Mniejszej, oczywiście przy pomocy nowego zeppelinu. Dla Hiszpanji wygrzebali piękny projekt połączenia, oczywiście znowu za pomocą zeppelinu, linią lotniczą, Ameryki Południowej.“

„Tu wylania się cel rzeczywisty. Konstrukcja Z. R. 3, oddaliła termin burzenia zakładów na przeciąg lat trzech. Sterowiec polarny odroczy ten termin znowu o trzy lata, szwedzki jeszcze o trzy a hiszpańskie sterowce znowu o pewną ilość lat. Powiedzmy, że razem dużo wody upłynie, a Friedrichshafen powiększy się, zorganizuje się, dokona ciekawych studjów i będzie uratowanem.“

W konkluzji zaznacza redaktor Houard: „jeżeli Niemcy mają tyle zamówień i Friedrichshafen jest jakby już ocalonym, to jednak należy zażądać od Niemców odpowiedniej rekompensaty. Niech oni nam wykażą dobrą wolę w rokowaniach lotniczych, niech zniosą zakaz przelotu cywilnych płatowców, niech przystąpią do międzynarodowej konwencji, która ureguluje raz na zawsze sprawy, które muszą być załatwione“.

Polski rajd lotniczy.



W początkach lipca wyleciała eskadra płatowców polskich z lotniska w Etampes pod Paryżem. Eskadrę lotniczą prowadzi Szef Dep. IV. Żegluga Powietrznej gen. Zagórski. Eskadra ta w składzie dwóch płatowców Bregueta i czterech Poteza poleciała do Hiszpanji, skąd wróci do Francji i uda się przez Marsylję, Lyon, Dijon, Strasburg, Pragę do Warszawy. D-ca eskadry gen. Zagórski odbył krótko przed tem lot z Paryża do Londynu i z powrotem. Zdjęcia nasze przedstawiają: gen. pilota Zagórskiego wraz z mjr. obs. Lepszym(2) przed odlotem do Londynu na lotnisku w Villacoublay. Drugie zdjęcie przedstawia moment odlotu z tegoż lotniska dnia 25. czerwca.

W chwili, gdy numer niniejszy oddajemy pod maszynę płatowce dolatują do Warszawy.



KOMUNIKAT ZWIĄZKU LOTNIKÓW POL.

Niniejszym komunikujemy, iż w piątek, dnia 14 sierpnia o godz. 5 po poł. na sali Hotelu „Monopol” przy ul. Sew. Mielżyńskiego odbędzie się Nadzwyczajne Walne Zebranie Związku Lotników Polskich.

Porządek dzienny:

1. Zagajenie zebrania.
2. Wybór przewodniczącego i ławników.
3. Sprawozdanie z konkursu szybowców.
4. Wykład inż. Bohatyrewa o lotnictwie sportowym i jego znaczeniu.
5. Sprawozdanie Zarządu i określenie planu dalszej pracy.
6. Sprawa wydawnictwa „Lotnika”.
7. Wolne wnioski.
8. Zamknięcie zebrania.

W dniu 15 sierpnia z rana zwiedzenie fabryki „Samolot” i „Cywilnej szkoły pilotów”.

Zarząd.

Podziękowanie.

Zarząd Związku Lotników Polskich składa najserdeczniejsze podziękowanie Tow. Akc. Goplana, które w zrozumieniu obowiązku obywatelskiego popierania lotnictwa

przekazało do dyspozycji Zarządu od Rady Nadzorczej 1 000 zł. i od firmy 2 000 zł., z których odbioru niniejszym kwitujemy.

Zarząd Z. L. P.

Ostatnie telegramy

Niemcy ostrzeliwują polskie płatowce. Dnia 22 lipca został ostrzelany z karabinów maszynowych płatowiec komunikacyjny Polskiej Linji Lotniczej Aerolot. Pilot Stefan Karpiński stwierdził po wylądowaniu ślady kul w kadłubie. Do sprawy powyższej powrócimy w następnym numerze.

10-godzinny lot szybowy. (Od własnego korespondenta.) Paryż, 27 lipca. Wczoraj rozpoczął się w Vauville koło Cherbourga konkurs szybowców. Pierwszy lot zakończył się nieszczęśliwie. Porucznik belgijski Simonet utrzymał się 6 godzin, jednakże zakończył lot runięciem na skrzydło, przyczem odniósł tak ciężkie obrażenia, że mimo natychmiastowej pomocy skonał. Francuski pilot Abrial wzniósł się ponad start 700 m. Pilot belgijski Demblon utrzymał się prawie 10 godzin. Francuski pilot major Massaux utrzymał się w powietrzu **10 godzin i 15 minut**, bijąc tem samem światowy rekord. Dokładne sprawozdanie poda „Lotnik” w następnym numerze.

KRONIKA.

ANGLJA.

Wielki konkurs Angielskiego Aero - Klubu. W dniach 1, 2 i 3 sierpnia odbędzie się w Lympne konkurs z następującym programem:

Międzynarodowy wyścig. — Otwarty dla wszystkich płatowców. Osiem okrążeń o długości około 300 klm. I. nagroda 3 750 zł. II. nagroda 1 250 zł. Wyścig o puchar Grosvenor Challenge. — Płatowiec i silnik muszą być skonstruowane w Anglii. Waga silnika nie może przekraczać 125 kg. Konstruktor i pilot muszą być poddany angielskimi. Odległość 300 klm. I. nagroda 2 500 zł. II. nagroda 1 250 zł.

Międzynarodowy wyścig sportowych płatowców. — Otwarty dla sportowych płatowców jedno i dwu siedzeniowych. Waga silnika nie może być większą jak 77 kg. Odległość 150 klm. I. nagroda 2 500 zł. II. nagroda 625 zł.

BELGJA.

Stan obecny lotnictwa wojskowego. W czasokresie styczeń - październik r. 1924 wojskowa szkoła lotnicza wydała 5 dyplomów sportowych, 53 dyplomów podstawowych (elementarnych) i 46 dyplomów wojskowych. W wymienionym okresie czasu wykonano ogółem w tej szkole 5 396 godzin lotu na płatowcach w ciągu 16 623 oddzielnych lotów, przelatując przytem ogółem 647 000 klm. Jednostki lotnictwa wojskowe wykonały w czasie od 1 stycznia do 13 października 1924 r. ogółem 279 godzin lotu na balonach wolnych, 929 godzin lotów na balonach obserwacyjnych na uwięzi i 39 831 godzin lotów na płatowcach. Te ostatnie loty na płatowcach stanowią razem przebytą odległość 6 018 300 klm., to jest zgorą 149 razy długość równika kuli ziemskiej. Obecny stan liczebny i organizacja lotnictwa wojskowego w Belgji (według wojskowego rocznika statystycznego Ligi Narodów na r. 1924) przedstawia się następująco: dowództwo lotnictwa 3 pułki mieszane (różne typy płatowców, balony, środki obrony przeciwlotniczej), 1 zakład centralny; każdy pułk lotniczy zawiera 2—4 dywizjony (po 3 eskadry) i park pułkowy; istnieje 1 wojskowa szkoła lotnicza; ogółem w 1924 r. służyło w lotnictwie 1990 żołnierzy; płatowców było razem 234 (niszczycielskich 24, myśliwskich 90, rozpoznawczych 48, obserwacyjnych 72), balonów obserwacyjnych na uwięzi 8 (4 zapasowe), zapasowych silników w jednostkach — 70. („Przegląd Wojskowy“)

FRANCJA.

Hanriot dla Thoreta. Zakłady Hanriota ofiarowały specjalnie zbudowany płatowiec z silnikiem Anzani 40 MK. dla umożliwienia por. Thoret dalszych studjów nad lotem szybowym.

Z teki humoru lotniczego. Francuski pilot G. Labarre udał się z lotniska Villecoublay z silnym przeciwnym wiatrem na rajd w Auvergen. Gdy doleciał do Loiry, zatrzymała go silna mgła i zmusiła do powrotu. Przelatując ponad lotniskiem w Etampes zauważył, że posiada już bardzo mało benzyny. Zdecydował się na wylądowanie. Mechanicy natychmiast przytoczyli beczkę 200 ltr., by jak zwykle w podobnych wypadkach dolać benzyny do zbiornika. Jak wiadomo, rzadko kiedy dolewa się do płatowca mniej jak 100 ltr. Pilot pochwalił ich gorliwość, lecz oświadczył: „Wleście mi proszę 5 ltr., to mi starczy na 100 klm.“ Płatowca, któremu by się dolewało 5 ltr. benzyny nie znała historia lotniska w Etampes. Był to sportowy płatowiec Farmana z silnikiem Salmsona 12 MK.

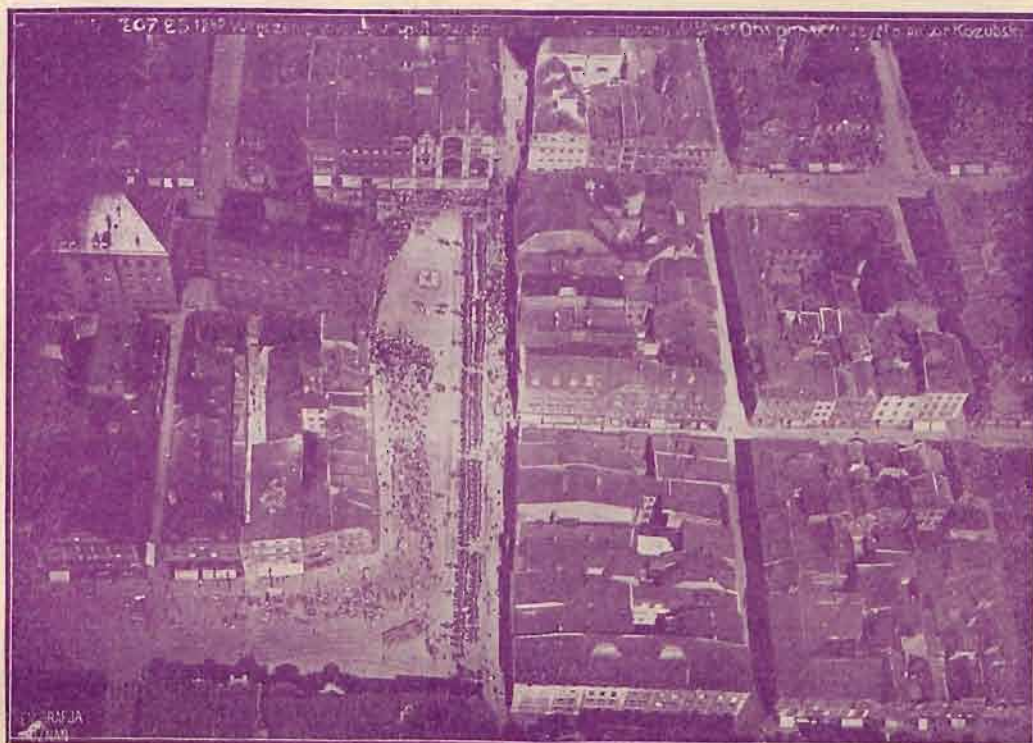
Ruch pocztowy na francuskim Lewancie. W ciągu trzech miesięcy roku, linja lotnicza Latecoere przeleciała 2038 godz., ewakuowała 21 rannych lub chorych, przywiozła 282 pasażerów, 279 worków poczty, 70 sztuk bagażu.

HISZPANJA.

Nowa linja lotnicza. Zakłady Friedrichshafen przystąpiły na mocy rozporządzenia władz koalicyjnych do budowy balonu sterowego o pojemności 30 000 mtr³. Balon ten ma służyć dla linii Hiszpanja — Ameryka Południowa. Jednak Niemcy zdołali odroczyć termin burzenia zakładów Zeppelina.

LITWA.

Zderzenie się samolotów w powietrzu. Z Kowna donoszą, że dnia 16 bm. odbywały się próbne wloty świeżo przybyłych płatowców na lotnisku tymczasowem w Malatach. Skutkiem zepsucia się reflektora, oświetlającego nocne loty doszło do tragicznego zderzenia się na wysokości 450 mtr. Zderzenie wywołało wybuch zbiorników benzyny. Płatowce spaliły się. Z pod szczątków wydobyto zwłoki kpt. Miszurisa i por. pilota Warchałowkasa. Na miejsce wypadku zjechała specjalna komisja z Kowna, która na miejscu prowadzi śledztwo.



Wręczenie Poznaniowi odznaki pułkowej 15 p. ułanów.
Zdjęcie z płatowca przed ratuszem. Fot. por. Wirszylło.

POLSKA.

Pierwsze jaskółki Cywilnej Szkoły Pilotów przy fabr. Samolot. 21 lipca wykonał uczeń pilot Laskowski Stanisław pierwszych osiem lotów samodzielnych. Uczeń pilot Laskowski wykonał 81 lotów szkolnych z instruktorem szkoły pilotem Hołodyńskim. Pierwsze loty samodzielne wypadły doskonale.

23 lipca wykonał swój pierwszy lot samodzielny uczeń instruktora Hołodyńskiego, Pillich Jan po odbyciu szkolnych lotów 90.

Polski Potez 15. A. 2. Przed dziesięciu dniami przelatywał przez Ławicę pierwszy Potez 15. zbudowany na zasadzie licencji w Lubelskiej fabryce samolotów Plage & Laškiewicz. Płatowiec zatrzymał się na lotnisku celem odbycia lotu pokazowego i następnie odleciał do Bydgoszczy.

Z fabryki Samolot. Wytwórnia Samolot Sp. Akc. w Poznaniu ukończyła wszystkie zamówione płatowce typu H. 28. i przystąpiła do montażu większej serji H. 19.

Polska Awionetka. Znany konstruktor inż. Zalewski z Warszawy przystąpił do budowy oryginalnej awionetki, zaopatrzonej w silnik jego własnej konstrukcji i wykonania.

Nowy polski silnik W ostatnich dniach odbyły się próby silnika inż. Brzeskiego z wynikami bardzo dobrymi. — Silnik ten nadzwyczaj oryginalnie skonstruowany i całkowicie zbudowany w kraju. — Bi — Rotacyjny z 4 cylindrami ustawionymi pionowo do przedniej ścianki karteru tworzy nadzwyczaj ścisłą masę i przy 1200 obrotach rozwija moc 70 MK. Waga silnika wynosi 35 kg. wykazuje 0,5 kg. na konia. Cyfra taka nie była osiągnięta przez żadnego z konstruktorów świata (przy powyższej mocy silnika). — Dalsze próby są w toku i w najbliższym czasie będziemy mogli dać podobiznę i szczegółowy opis tego ciekawego motoru.

Odznaczenie działacza lotniczego w Kutnie. Podczas uroczystości 3 Maja br. starosta kutnowski p. Heyman odznaczył medalem 3 Maja pisarza lotniczego i popularnego działacza p. Ludwika Humpole - Hieromskiego za zasługi położone w organizacji propagandy lotniczej w powiecie Kutno.

Licznie zgromadzona publiczność urządziła udekorowanemu burzliwą owację. **Obecny.**

Płatowiec sportowy. Jak się dowiadujemy w fabryce Samolot rozpoczęto budowę samolotu sportowego inż. Tułacza, z silnikiem Salmson 110 MK.

Z Cyw. Szkoły Pilotów przy fabryce „Samolot“. 8, 9 i 10 lipca odbyły się egzamina z kursu teoretycznego w cywilnej szkole pilotów przy fabryce Samolot w Poznaniu dla II. grupy uczni (39). I. grupa (18) rozpoczęła loty samodzielne. Do dnia 15 lipca przeprowadzono 1300 lotów z instruktorami.

Ruch komunikacyjny w Poznaniu.

Świeżo założona lotnicza linja komunikacyjna Towarzystwa Aero, wykazała za pierwszy miesiąc swego regularnego działania, bardzo piękne rezultaty, które poniżej podajemy:

Ilość pasażerów z Poznania do Warszawy: od dnia 2. 6. 25. do dnia 30. 6. 25. — 80 pasaż. (6 kobiet, 74 mężczyzn).

Ilość pasażerów z Warszawy do Poznania: od dnia 2. 6. 25. do dnia 30. 6. 25. — 70 pasaż. (4 kobiety, 66 mężczyzn). Razem 150 pasaż.

Ilość przezionego bagażu: od dnia 2. 6. 25. do dnia 30. 6. 25. — 215 kg.

Ilość przewiezionej poczty : od dnia 2. 6. 25. do dnia 30. 6. 25. — 73 965 kg.

Licząc pasażera wraz z 15 kg. bagażem: 100 kg., przewieziono od dnia 2. 6. 25. do dnia 30. 6. 25. razem 15 288,965 kg.

Przestrzeń z Poznania do Warszawy wynosi 300 km.

Lotów z Poznania do Warszawy: 22, lotów z Warszawy do Poznania: 22; razem: 44 lotów à 300 klm.: 13 200 km.

Przeciętny czas lotu z Poznania do Warszawy lub z powrotem wynosi: 2 godz.

Najdłuższy lot wynosił: 3 godz.

Najkrótszy lot wynosił: 1½ godz.

Regularność ruchu na linii Poznań - Warszawa i z powrotem wynosi: 97 procent za miesiąc czerwiec 1925 r.

Powyższe dane nasuwają nam dwie uwagi. Tow. Akc. Aero wykazało swą żywotność, bo cały okres czasu miało prawie pełne kabiny pasażerów i Farmany jako płatowce komunikacyjne nie są wcale gorsze od Junkersów, bo wykazały duży procent regularności, przy tylko 2 płatowcach linję obsługujących. Nadmienić należy, że powodem nieregularności 3 proc. były wielkie niepogody i burze, które ostatnio panowały w całej Polsce.

Obecnie wskutek generalnej naprawy silników loty na kilka dni ustały. Jak nas informują, w czasie najbliższym nastąpi uruchomienie szlaków Poznań—Gdańsk, Poznań—Katowice—Berlin.

Pokaz lotniczy. 12 lipca w niedzielę, w Poznaniu na Błoniach Wildeckich, w obecności tysięcznego tłumu, odbył się pokaz lotów i oddanie 2 płatowców wykonanych w firmie Samolot Lidze Obrony Powietrznej Państwa, Poznańmiasto. Płatowce przekazano czasowo Cywilnej Szkole Pilotów. Mają one służyć dla celów propagandowych.

Sportowy płatowiec Braci Działowskich. Bracia Działowscy z Bydgoszczy po powrocie z konkursu szybowców intensywnie pracują nad wykończeniem swojej awionetki. Metalowy kadłub z silnikiem 35 MK. podwoziem i sterami już ukończony. Konstruktorzy przewidują rozpoczęcie prób we wrześniu.

NIEMCY.

Obrona przeciwlotnicza w Niemczech. Do celów obrony przeciwlotniczej Niemcy rozporządzają obecnie pięcioma rodzajami samoczynnej broni maszynowej małego kalibru i trzema rodzajami dział przeciwlotniczych. Broniami samoczymnymi małego kalibru są: 1) lekki karabin maszynowy 7,9 mm zaopatrzony w obracającą się podstawę i umieszczony na specjalnym trójnogu drewnianym; 2) ciężki karabin maszynowy 7,9 mm, zaopatrzony w obracającą się podstawę i umieszczony na łożu o wysokim kącie podniesienia; 3) ciężki karabin maszynowy 13 mm, przeznaczony do zwalczania czołgów i płatowców (T. u. F.); wymienione karabiny maszynowe strzelają pociskami o jądrze stalowym, przeciwpancernymi przebijającymi: skuteczność ognia do 600 m. w górę przy lekkim karabinie maszynowym i do 1000 m przy ciężkich (7,9 mm i 13 mm); 4) samoczynna armatka 2 cm. — typ przeciwlotniczy, wyrzuca skutecznie pociski przebijające wybuchowe na wysokość 2 kilometrów; 5) przeciwlotnicza armatka samoczynna 37 mm, wyrzucająca skutecznie pociski przebijające na wysokość 2,5 klm. Trzema rodzajami dział przeciwlotniczych są: armata 7,62 cm (Flak Kp. 19); armata 8,8 cm (K. Flak); 3) armata 10 cm (O. Flak). Ostatni typ armaty, już większego kalibru wyrzuca na odległość 15 km. granat o zawartości 1 kg. materiału wybuchowego.

(„La Revue d'Infanterie“)

ROSJA.

Rajd lotniczy. Sowiecki rajd lotniczy z Moskwy do Pekina rozpoczął się 10 czerwca.

RUMUNJA.

Organizacja i stan lotnictwa. Lotnictwo wojskowe podlega Ministerjum Wojny („Ministerul du Razboi“), lotnictwo cywilne należy do kompetencji ministerjum komunikacji. Istnieje specjalne „połączone biuro techniczne“, zajmujące się ulepszeniami i zaopatrzeniem technicznym lotnictwa wojskowego i cywilnego. Wojskowa flota powietrzna Wielkiej Rumunii liczy 7 dywizjonów: 3 myśliwskie, 1 niszczyielski, 1 rozpoznawczy, 1 morski (wodnopłatowce) i 1 balonów obserwacyjnych na uwięzi. Ogółem istnieje 18 lądowych i 9 morskich eskadr lotniczych. Każda eskadra zawiera 8 czynnych płatowców, w tej liczbie 2 myśliwskie; normalnym więc typem eskadr lotniczych jest typ mieszany (z dodatkiem lotnictwa myśliwskiego). Dywizjon lotnictwa morskiego liczy 24 wodnopłatowce. Dywizjony lotnicze posiadają własne parki, warsztaty, sekcje radiotelegraficzne i meteorologiczne. Typy płatowców nader różne, przeważają bodaj niemieckie „Fokker i Brandenburg“. W Tecuci znajdują się szkoły pilotów; przygotowawcza, niższa i wyższa, kursy dla obserwatorów i mechaników; w Constancy — kursy lotnictwa morskiego. Obecnie wojsko rumuńskie posiada podobno nie więcej niż 220 płatowców ogółem, co wynosi bardzo mało i bezwzględnie i w porównaniu do innych państw. Przemysł lotniczy w Rumunii jest dopiero w zaczątku.

Lotnictwo cywilne przedstawia się też nie lepiej; podstawą jego jest linja komunikacji powietrznej, tzw. francusko - rumuńska, Paryż—Praga—Warszawa—Bukareszt, oparta na kapitale i przemyśle francuskim i subsydjowana przez rządy Francji, Czechosłowacji, Polski i Rumunii. („Przegląd Wojskowy“)

STANY ZJEDNOCZONE A. P.

Amerykańska ekspedycja do bieguna. Mac Millan opuścił Boston w kierunku bieguna. Gdy statki będą otoczone przez lody, ekspedycja wyruszy w dalszą drogę płatowcami.

Konkurs wodno - płatowców komunikacyjnych. Do konkursu wodno - płatowców komunikacyjnych, który się odbędzie w sierpniu we Francji, zapisano 9 płatowców następujących: Villers, Farman, Societe Provençale de Constructions Aeronautiques (2 płatowce), Schreck — F. B. A., Liore et Olivier (2 płatowce), Marcel Besson i C. A. M. S.

Nowe działo przeciw - lotnicze. Według informacji „Les Ailes“ Stany Zjednoczone przystąpiły do prób nowego działa przeciwlotniczego. Ma ono się podobno odznaczać wielką szybkością strzału. Pocisk posiada kaliber 12,5 cm.

Odpowiedzi Redakcji.

P. T. K., Bydgoszcz. Odsłużenie 10 miesięcy w wojskach lotniczych zależy od wieku Pana; prosimy podać wiek, odpowiemy w następnym „Lotniku“. Po upływie terminu jest Pan pilotem cywilnym, i jako taki może się Pan starać objąć posadę na linii komunikacji lotniczej, instruktora w szkole pilotów lub pilota oblatującego w fabryce. Szkoła Pilotów nie gwarantuje jednak za żadne posady.

P. P. S., Starogard. Odpowiedź znajdzie Pan w bieżącym numerze.

P. C. Kopik, Sosnowiec. Prośbę uwzględniamy.

P. G., Żabiczyn. Lotnictwo ochotników potrzebuje zawsze, ponieważ ideałem rozwoju lotnictwa jest, by jak największy procent młodzieży był lotnikami. Jako lotnik można pracować w wojsku i w cywilu: jako lotnik linii lotniczej lub jako lotnik amator. Możliwym jest obecnie ukończenie szkoły lotniczej cywilnej, która jest założona przy fabryce „Samolot“ w Poznaniu. Warunki przyjęcia podane są w numerze 3 „Lotnika“ z br. Nowy kurs zacznie się przypuszczalnie w końcu września. Najłatwiejszą drogą jest wreszcie zajęcie się sportem bezsilnikowym (szybowcami), o czym „Lotnik“ w bieżącym numerze dużo pisze, a i w przyszłości o ile będzie odpowiednio zainteresowanie pisać będzie.

P. T. W., Chraplice. Samoloty dzisiejsze nie są zabezpieczone przeciwko promieniom paraliżującym zapalanie elektryczne w silniku. Nadmieniamy, że jak dotąd same promienie są jeszcze wątpliwej wartości. Wynalazek Pański może być bardzo ciekawym, proponujemy, ażeby Pan przesłał go do Komisji Technicznej Związku Lotników Polskich, gdzie go inżynierowie - lotnicy zbadają i wydadzą swą opinię. Możemy Pana oczywiście zapewnić, że tajemnicę, na Pańskie życzenie Komisja zachowa, aż do czasu opatentowania.

P. D., Brześć. Nikogo, który chce pracą swoją przyczynić się do rozwoju lotnictwa, nie traktujemy jako amatorów. Prosimy o próbe.

P. B., Częstochowa. Do lotnictwa może Pan wstąpić. Ochotnik w lotnictwie nie korzysta z żadnych przywilejów, prócz tego, że jest pilotem po ukończeniu szkoły i lata. Ile jest pułków lotniczych, tego Panu powiedzieć nie możemy. Możemy jednakże powiedzieć, że mógłby Pan służyć na lotnisku w Krakowie, Lwowie, w Poznaniu lub w Warszawie. Szkoła Pilotów jest w Bydgoszczy. Członkiem Związku Lotników Polskich może zostać tylko pilot lub obserwator. Prócz „Lotnika“ wychodzi „Młody Lotnik“, Warszawa, Senatorska 14 i „Lot Polski“, Warszawa - Zamek.

P. W. P., Piotrkowice-Małe. Świadczenie pobytu w klasie IV gimnazjalnej nie wystarcza do przyjęcia do Szkoły Pilotów. Z zapytaniem dlaczego Pan nie dostał świadectwa z 4 klas, może się Pan zwrócić do Dyrekcji gimnazjum, do którego Pan uczęszczał. Czas szkolenia trwa około 8 miesięcy, a po skończeniu można sobie wybrać pułk lotniczy, w którymby Pan chciał służyć. Dokumenty może Pan nadesłać pocztą. Na komisję lekarską stanie Pan, po otrzymaniu zawiadomienia o przyjęciu w DOK., najbliższym do Pańskiego miejsca zamieszkania.

„L O T N I K“

Organ Związku Lotników Polskich.

Przedpłata: kwartalnie (za 6 numerów) 2,20 zł.
z przesyłką poczt. w kraju 2,40 zł.
zagranicą 3,— zł.

Ceny ogłoszeń: drobne 10 gr. za słowo, wiersz
napisowy 50 gr. Najtańsze ogłoszenie 1,50
złotego.

Wydawca: Wielkopolska Centrala Książki.

Redaktor naczelny: pilot Bolesław Ostrowski.

Komitet redakcyjny: inż.-pilot M. Bohatyrew, pilot dr. Z. Dalski, red. Z. Marynowski, inż. Gustaw Mokrzycki, inż. Piotr Tułacz, pilot dyr. Czesław Wawrzyniak prezes Z. L. P., inż. W. Zalewski.

Adres Redakcji i Administracji: Poznań, pl.
Wolności 14a, telefon 53-78, adres telegr.: Lot-
nik Poznań.

Rachunek czekowy: w Polskim Banku Handlowym w Poznaniu i Oddziałach i w P. K. O. nr. 206 896.

Przedruk artykułów i wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

Za artykuły, przy których wysokość wynagrodzenia nie jest podana, płaci Redakcja podług własnego uznania.

Za dział redakcyjny odpowiada **Bolesław Ostrowski**.



SPOSÓB UŻYCIA: Pas ratowniczy, który musi dokładnie przylegać do szyji należy obłożyć koło szyji i przymocować klamrami. W razie niebezpieczeństwa można pas ratowniczy w kilku sekundach bez wielkiego trudu nadmuchać ustami, i zawieszonym korkiem zamknąć. Następnie należy pas obrócić w ten sposób, że klamra znajdująca musi się z tyłu. Teraz można wejść w wodę i nie trzeba się obawiać przed utonięciem. Pas ratowniczy trzyma osoby dorosłe ubrane nad wodą.

Komu życie miłe, niech zatem nie idzie bez pasa ratowniczego w wodę i spiesz się nabyć w firmie

Dom Sportowy „Ratunek“ Karol Kałek, Poznań, ulica Półwiejska 22.

Próby jakie poczyniono w czasie wodnych ćwiczeń wojskowych w 7 p. saper. wykazały doskonałą użyteczność powyższych pasów gumowych. Dokładne sprawozdanie wraz z ilustracją podamy niebawem.

Rozkład Lotów

ważny od dnia 1. IV. 1925 aż do odwołania

I. Warszawa — Gdańsk

Go-dzina	Kierunek	Go-dzina	Cena biletu za przelot w jednym kierunku
8,30	Warszawa	17,00	zł 65,—
11,30	Gdańsk	14,00	

II. Warszawa — Kraków — Lwów

Go-dzina	Kierunek	Go-dzina	Cena biletu za przelot w jednym kierunku
8,45	Warszawa	15,00	Warszawa — Kraków zł 50,—
11,15	Kraków	12,30	
12,30	Kraków	10,45	Kraków — Lwów zł 50,—
15,15	Lwów	8,00	

III. Warszawa — Lwów

Go-dzina	Kierunek	Go-dzina	Cena biletu za przelot w jednym kierunku
9,00	Warszawa	12,00	zł 65,—
12,00	Lwów	9,00	

IV. Kraków — Wiedeń

Go-dzina	Kierunek	Go-dzina	Cena biletu za przelot w jednym kierunku
12,30	Kraków	11,30	zł 70,—
15,30	Wiedeń	8,30	

UWAGI: Komunikacja codzienna z wyjątkiem niedziel.

Dostawa poczty i przesyłek w tym samym dniu.

Dowóz do i z lotniska z wyjątkiem w Warszawie uwzględniony został w cenie biletu lotu. Cena biletu za bezpośredni przelot na przestrzeni: Warszawa — Wiedeń względnie Lwów — Wiedeń zł 100,—

POLSKA LINJA LOTNICZA

PILOT

czynny na posadach cywilnych 2 lata jako pilot oblatujący i 1/2 roku jako pilot instruktor, znający wszystkie typy silników i płatowców.

Poszukuje posady pilota

lub ewent. kierownika montażu w Polsce lub zagranicą.

Zgłoszenia do Administracji „Lotnika“ na Nr. 101.

Gumowy Pas Ratowniczy

Gumowy pas ratowniczy utrzymuje 2 dorosłe osoby wagi łącznej 175 kg w wodzie pod zupełną gwarancją.

Cena 14,50 zł

Przy zbiorowym zamówieniu lub na dalszą sprzedaż udzielamy rabat.

Utonięcie jest zupełnie wykluczone, ponieważ głowa pozostaje nad wodą.

**Uwagze
warsztatów samochodowych:**

Prezycyjne ślifowanie cylindrów motorów samochodowych i lotniczych od 75 mm średnicy zwyż.

Wykonanie części silników

jak
Wentyle z najlepszej stali niklowej
Sprężyny, :: Czopy zaworowe :: Koła zębate i t. p.

Wyborowy materiał
. precyzyjne wykonanie



Sp. Akc. SAMOLOT

Poznań - Ławica

Telef. 65-27

Telef. 65-27

AKWAWIT S. A.

poleca

najlepsze wódki i likiery

Czystą :: Gładką :: Słoniówkę ::
Jarzębiniówkę :: Wiśniówkę wytrawną
Wiśniówkę krystalizowaną :: Kminkówkę
krystalizowaną :: Senatorski ::
Reformacki :: Mietówkę ::
i inne

Specjalność:

**Cherry Brandy-
Orange-Curacao blanc**

Oddział Destylacyjny w Poznaniu

MAŁE GARBARY 2

„GRAKONA“

TOW. AKC.

Bydgoska Fabryka Pilników i Narzędzi

dawn. GRANOBS i KOZŁOWSKI - BYDGOSZCZ

Marcinkowskiego 7/8

Założ. 1852

Telefony 176 i 292

Adres telegraficzny: GRAKONA BYDGOSZCZ

Konta bankowe: Bank Polski, Oddział Bydgoszcz

Pocztowa Kasa Oszczędności Poznań konto 201414

Hurtownia stali i narzędzi

S. A. AERO

Komunikacja Powietrzna

Odlot z Poznania 8,30
Odlot z Warszawy 17,00

Przylot do Warszawy 10,30
Przylot do Poznania 19,00

Pragnąc udostępnić książkę

otworzyliśmy

BAZAR

taniej a ciekawej książki

Sprzedajemy po cenach niebywale niskich dzieła:

TETMAJERA, CONRADA, SŁOWACKIEGO, A. DUMAS, W. HUGO, MAKUSZYŃSKIEGO, SIEROSZEWSKIEGO, STAFFA, REYMONTA,

piękne dzieła Albumowe, oprawne komplety dzieł różnych pisarzy i t. d.

Wielki wybór dzieł o treści sensacyjnej
(powieści i romanse)

w cenie od 80 gr. do 2 1/2 zł

Dla czytelników „LOTNIKA“ specjalne dogodne warunki.

Od 1 do 10 sierpnia wyznaczamy wielką wysprzedaż książek na niebywale korzystnych warunkach. Każdy powinien do nas zajrzeć, bowiem za kilkadziesiąt groszy dostanie piękną i ciekawą książkę.

Poznań, pl. Wolności 14-a, I p.

Wlkp. Centrala Książki.

Katalog wysyłamy po nadesłaniu 50 gr.

Okazja.

Energiczne osoby znajdą dobry a stały zarobek w mieście swego zamieszkania rozpowszechnianiem wydawnictw. Obszerne działy wydawnictw dzieł beletrystycznych. Pp. urzędnicy mogą dodatkowo zarabiać po kilkaset złotych miesięcznie.

Oferty kierować:

POZNAŃ, pl. Wolności 14-a
Wlkp. Centrala Książki

Na odpowiedź i druki załączyć 50 groszy.

Organizujemy

Zastępstwa naszej firmy na prowincji. Osoby życzące podjąć się powyższej pracy za dobrem procentowym wynagrodzeniem oraz mogące złożyć pewne gwarancje (pieniężne lub wekslowe) prosimy o zgłoszenia

POZNAŃ, pl. Wolności 14-a Wlkp. Centr. Książki

Na druki załączyć 50 gr.

Firma I. Konikiewicz

w Poznaniu, Plac Wolności Nr. 18

poleca

Wyborowe artykuły męskie, sportowe i toaletowe
Palta impregnowane Duży wybór koszul

Najlepszy i najpiękniej
położony w Gdyni

HOTEL KASZUBSKI

Ceny bezkonkurencyjne

Piękny widok na Hel

55 elegancko umeblowanych pokoi. Wykwintna francuska kuchnia.

Table d'hotel. Potrawy a la carte. Obfity zimny bufet.

KONCERT ARTYSTYCZNY W HOTELU. DANCING.

Wycieczki parowcem urządzone przez gospodarza hotelu.

Łazienki zimne i ciepłe. Obsługa rzetelna pod osobistym

kierownictwem gospodarza. Autobusy i samochody

do dyspozycji z dworca do hotelu. Garaże

i stacja benzynowa na miejscu.

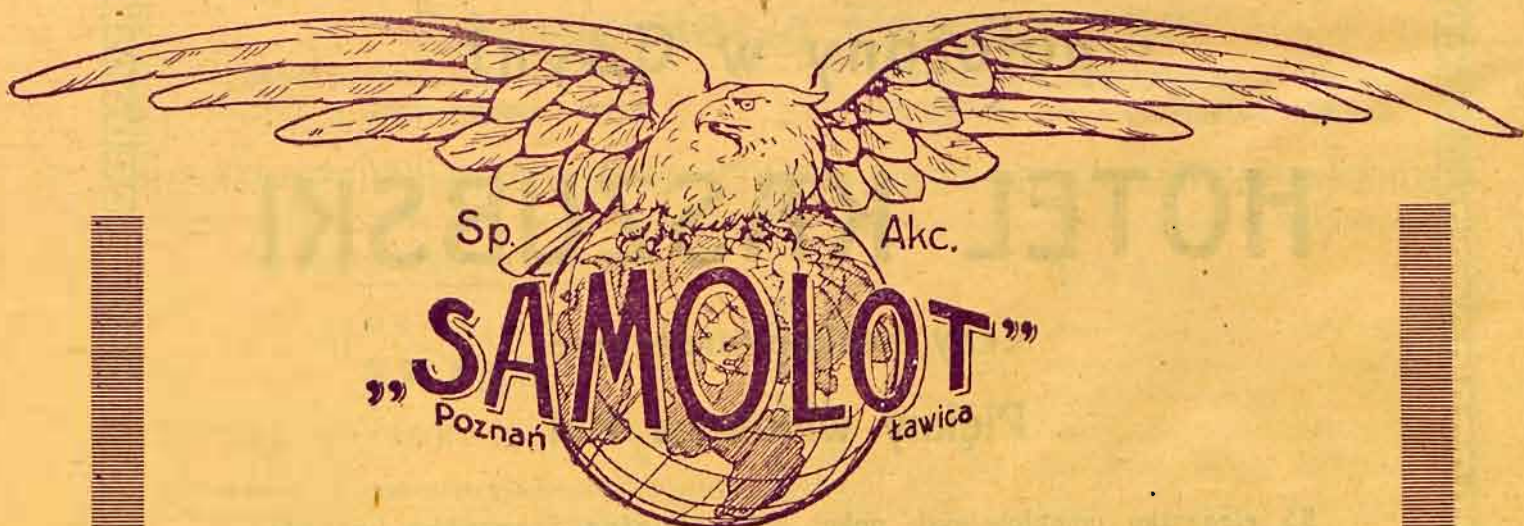
Studenci i szkoły korzystają z ulg specjalnych.

P. T. Kuracjuszom i Wycieczkowiczom polecam się

F. Sieradzki

Gospodarz

WIELKOPOLSKA WYTWORNIA SAMOLOTÓW



Budowa Samolotów wszelkich typów
według własnych projektów i licencji,
dla wojska, szkół technicznych, żeglugi
powietrznej i sportu - Budowa części
zapasowych

Remont silników spalinowych - Specjal-
nie rektyfikowanie cylindrów, oraz wy-
rób części motorowych

Własne laboratorium wytrzymałości
materiałów



Popierajcie przy konkursach na dostawy
Fabrykę Związku Lotników Polskich