



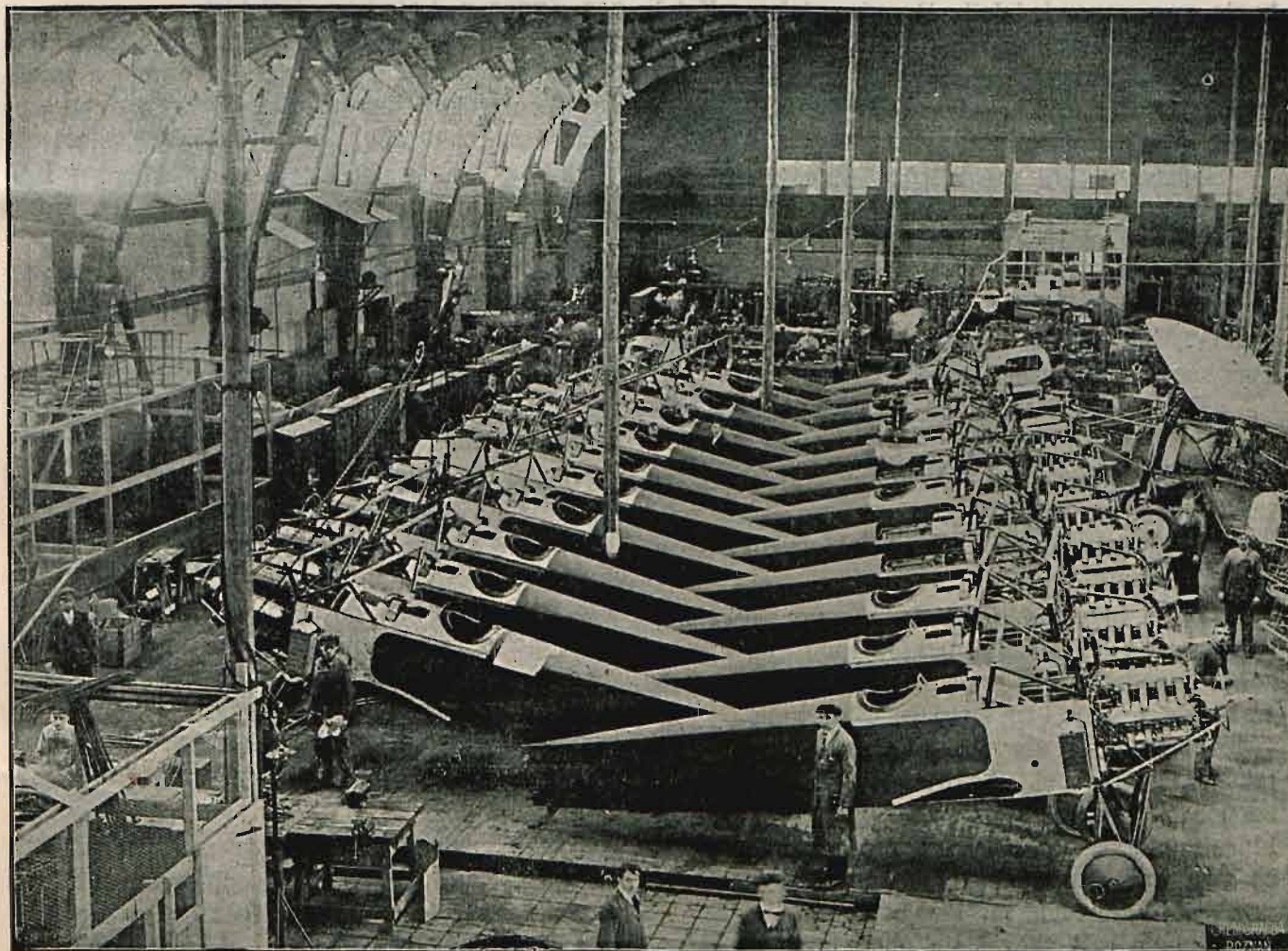
LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.

Nr. 10—12 (28-29)

POZNAŃ. WARSZAWA, KRAKÓW, LWÓW. KATOWICE

Rok II



POD ZNAKIEM PROJEKTÓW ROZBROJENIOWYCH.

Niemieckie zakłady Fokkera, przeniesione czasowo do Holandji z wyprodukowaną serją wojskowych myśliwskich płatowców. Zakłady te są w możności podnieść swą produkcję do wysokości 300 płatowców m i esięcznie.

II. Wszchpolski Konkurs Szybowców.

Na stokach pagórków, panujących nad doliną Oksywsko - Chyłońską pod Gdynią, zapanał niebywały ruch. Ze wszech stron Polski zjechali się konstruktorzy i piloci. Ustawiono szereg namiotów w pięknej i zacisznej dolince w pobliżu budujących się koszar marynarki wojennej. Ponad wszystko góruje tubalny głos inżyniera - pilota M. Bohatyrewa, głównego organizatora Konkursu, zapędzający wszystkich do pośpiechu. Nie trzeba co prawda wiele nawoływać. Brać pilotów i konstruktorów zgodnie i z największym pośpiechem pracuje, kończąc ustawianie hangarów. Warsztaty zorganizowane pomagają jak mogą w montowaniu szybowców, które niestety w przeważnej części są jeszcze nie wykończone. Praca gorączkowa wre, bo wszak jutro otwarcie konkursu, na który przybycie swe zapowiedzieli: P. wiceminister Kolei Eberhardt, p. Prezes Dyrekcji Kolei i L. O. P. P. woj. Poznańskiego Dobrzycki, przedstawiciele władz i Związku Lotników Polskich oraz wiele gości.

Spliserów (tj. specjalistów łączenia linek) wrywają sobie wszyscy. Czasem usłyszy się soczyste przekleństwo pod adresem beleczi, która nie dokładnie pasuje, igły, która nie posiada aparatu automatycznie krzyczącego: „Tu jestem“, lub płótna na skrzydła, które cudownym sposobem skureczyło się.

„Panie inżynierze! Ja sobie sam nie poradzę.“

„Panie inżynierze! Wagon z warszawskim szybowcem przyszedł.“

„Panie inżynierze! Cellonu (lakieru do skrzydeł) nie mamy.“

A pan inżynier z zadziwiającym spokojem, każdemu po kolei radzi, czasem poprawi i przy każdej sposobności napędza łazików, których wszędzie, a więc i na Konkursie nie brak.

Już świtało, gdy wreszcie pracę ukończono, tak na mniej więcej. Każdy obiecywał sobie, że zerwie się wcześniej i jeszcze przed otwarciem, które miało się odbyć o 10 przed południem, pracę swą wykończy. Dużo można sobie postanawiać, ale i znużenie ma swoje prawa.

Ledwie o 8 zaczął się obóz powoli ruszać. Pierwsi wzięli się do pracy systematycznej „wiatrolapy“ czyli mówiąc po ludzku, meteorolodzy i fotograf, urzędujący ze swym aparatem i odpowiednią ilością kaset z kliszami.

W sztabie konkursu panował od wczesnego ranka ruch gorączkowy. Specjalni delegaci oczekiwali przy każdym pociągu na gości. Kierownik biura p. Święcicki biegał, jak — przepraszam „kot z pęcherzem“. Wreszcie o 9 zjawił się sztab konkursu na lotnisku.

„Wyciągnąć szybowce“ grzmi inżynier.

Piękne, o lśniących skrzydłach ptaki wysuwają się powoli z namiotów i stają w rząd, jakby do przeglądu. Naliczyłem ich w pierwszy dzień 14, na ogólną liczbę zgłoszonych 22. A tymczasem wszelakiego gatunku „żeglowce“, bociany, jastrzębie i nawet wrony, pędzone widocznie ciekawością, a może i chęcią irytowania zawodników, zbierały się nad pagórkami, przeznaczonymi dla konkursu i szybowwały gromadami.

Zaproszeni goście zaczynają się zbierać. Prezes Związku Lotników Polskich przyjeżdża w ostatniej chwili. Wszyscy zebrani z ciekawością oglądają ustawione szybowce, wypytują o szczegóły konstrukcji, działania sił podnoszących szybowiec w powietrzu. Konstruktorzy i piloci objaśniają z miną zadowoloną, że przecie i w Polsce znalazło się sporo ludzi, których ten rodzaj latania interesuje. O godzinie 10,30 wyrusza cały pochód do kościółka w Oksywji, gdzie miejscowy proboszcz odprawił Mszę św. na intencje konkursu.

Po nabożeństwie ruszają wszyscy na pierwszą górkę, pod maszt sztandarowy. Następuje uroczysta chwila poświęcenia sztandaru Związku Lotników Polskich, który za chwilę unosi się na maszcie pod banderą Rzeczypospolitej.

„II. Wszchpolski Konkurs Szybowców jest otwarty“ zaczyna inż. - pilot Bohatyrew, krótko lecz nacechowaną powagą i zapalem mowę. „My nie oczekujemy żadnych nadzwyczajnych rekordów, zadaniem naszym będzie wyćwiczyć odpowiedni zastęp pilotów szybowcowych i praktycznie wykształcić konstruktorów“ — podaje inż. - pilot jako myśl przewodnią organizatorów.

Jako następny przemawia pan wiceminister kolei Eberhardt. Mowa nacechowana wielkim zrozumieniem idei lotnictwa bezsilnikowego zrobiła wielkie wrażenie.

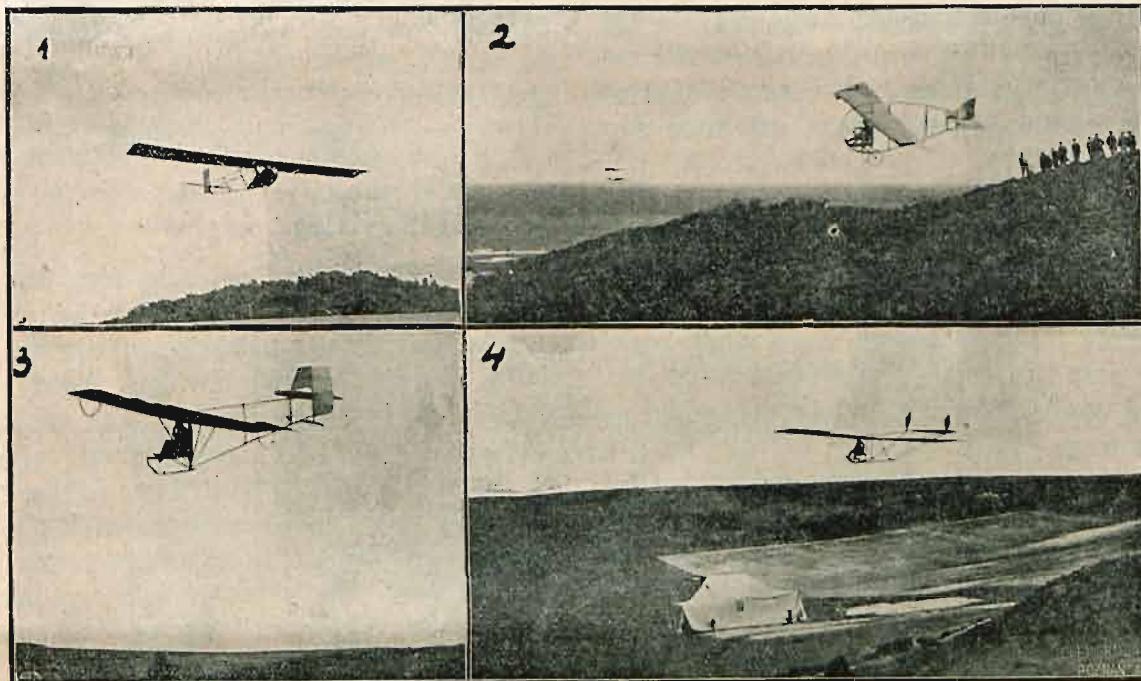
Z kolei przemawia Prezes Dyrekcji Kolei i Prezes Poznańskiego Wojewódzkiego Komitetu inż. Dobrzycki, zaznajmiając zebranych z celami sportu latania szybowego i tłumacząc, dlaczego

L. O. P. P. oraz sam mówca tak gorąco popiera bezsilnikowe lotnictwo. Prawdziwy zapał bił z oczu Pana Prezesa, który zawsze jest tam, gdzie lotnictwo pomocy jego może potrzebować.

Uroczystość się skończyła. Zebrani goście oglądali w dalszym ciągu hangary, szybowce i urządzenia. Powszechną pochwałą wywoływała stacja meteorologiczna zbudowana na stoku góry

ków. Mimo to piloci zdecydowali się na startowanie Góra, na której wyznaczono start, była odległą i dziwiłem się, że w tak krótkim czasie zdołano przetransportować na nią wszystkie szybowce.

Major Płachta, do którego należy start, wydaje rozkazy. Szybowiec 3 pułku lotniczego ustawiają na start. Obsługa układa linę, ustawia



II. Wszecpolski Konkurs Szybowców.

1. „Mechanik“ Sekcji Mech. przy Z. L. P. startuje prowadzony przez pilota Gorzkego.
2. „Bydgoszczanka“ konstr. Braci Działowskich w locie. Pilot Strzelczyk.
3. Szybowiec 3 pułku lotniczego konstr. inż. Walisa prowadzony przez pilota Szulczewskiego.
4. „Spieszępowoli“. Pilot Stempkowski.

około namiotów. Na specjalnie do tego przeznaczonej tablicy widniała karta: wiatr 6 N. Niestety siła wiatru dobra, ale kierunek zupełnie nieodpowiedni, wobec czego zebrani nie mieli sposobności oglądać lotów.

* * *

Godzina czwarta rano. Na kurytarzu panuje wielki ruch. Wszyscy biegają, stukają do drzwi. „Wstawać — wiatr.“ Za kwadrans wszyscy są już przed hotelem. Pierwszy transport z inż. Bohatyrewem i majorem obs. Płachtą, prezesem Komisji sportowej, a zarazem jedynym jej członkiem obecnym na konkursie, wyjeżdża na lotnisko.

* * *

Za chorągiewką żółtą, odznaką godności i obecności Komisji sportowej, ustawiono w długi rząd szybowce współzawodników.

Nadmienić należy, że przez cały czas konkursu panowały wiatry z niekorzystnych kierun-

szybowiec pod wiatr. Pilot Szulczewski zajmuje miejsce. Zdenerwowania nie znać. Wszystko idzie jak z płatka. Pilot zupełnie spokojny uśmiecha się i ęmi papierosa. Benzyny niema, nic się nie zapali.

„Puść“ — szybowiec wolno rusza z miejsca, nabiera szybkości, unosi się — coraz wyżej. Wreszcie linka odpada i szybowanie się zaczyna. Tymczasem na starcie jest inna praca. Chronometrarzyści notują czas. Meteorologia podaje siłę wiatru przy starcie i obserwuje teodolitem wysokość. Reszta pilotów i konstruktorów stoi i obserwuje lot. Ach zapomniałem — mechanik szybowca Gawlicki pędzi na złamanie karku na dół, by zaraz przy wylądowaniu szybowiec przytrzymać, bo go wiatr może przewrócić. Przytrzymywanie to stało się na konkursie przysłowiem, bo nie tylko Gawlicki przytrzymuje, ale nawet — pomaga przy lądowaniu, udając amortyzator.

Szybowiec tymczasem unosi się. Wkrótce jednak przechodzi granicę wiatrów wstępujących i powoli, ale stale i nieubłagane zniża się ku ziemi.

Łąduje — nie, jeszcze nie. Znowu dostał podmuch. — Unosi się cokolwiek — ale za chwilę już zdecydowanie zbliża się do ziemi. Krótki trzask — mocno wylądował. Obsługa biegnie do szybowca, by go znowu wywindować na górę.

„Miś“ na start. Naciągać — uwaga — puść. I znowu to samo. To jest przepraszam nie zawsze. Czasem bywa inaczej. Po starcie zaczyna szybowiec znosić. Pilot wyteża całe swe siły,

ustawia ogólnie za małe powierzchnie sterów, by maszynę wydostać, czasem się to uda, ale zwykle nie. Krótki urywany trzask. Leży — wszyscy biegną. Pilot już stoi z „dziwną“ miną przy maszynie.

„Maszynę odciągnąć do warsztatów.“ — To Komisja sportowa przywołuje do porządku. Pilot wraca na start, szybowiec odciągają do warsztatów dla naprawy, i znowu wszystko pozostaje po dawnemu. Za chwilę zabrzmiewa głos majora Płachty — Naciągać — i nowy szybowiec startuje.

(Ciąg dalszy nastąpi.)

Na rozstajnych drogach.

Powstaje nowy typ płatowca „awjonetka“, motocykl powietrzny. Z silnikiem od 5—25 MK., z szybkością 80—120 km./godz. Kadłub i płaszczyzny nośne są dorobkiem długotrwałych doświadczeń szybowcowych, silnik pochodzi od motocyklowego.

Od daty pierwszych zawodów awjonetek (lato 1924 r.) mamy nareszcie **sport lotniczy** w prawdziwym znaczeniu tego słowa. Nabyć taki mały płatowiec może każdy, kogo stać na motocykl (3 500 zł.) (Cokolwiek pachnie to przyszłością, bo jak dotąd średnia cena awjonetki wynosi około 6—7 000 zł. — przyp. Red.)

Przed lotnictwem otwierają się nowe perspektywy. Dlatego, żeby stworzyć silną flotę powietrzną, musimy mieć stale, wyćwiczone kadry rezerwy pilotów i mechaników lotniczych. Regularny trening pilotów rezerwy kosztowałby olbrzymie sumy, których Państwo ponosić nie może. Stoimy na drogach rozstajnych, gdzie iść, w jakim kierunku ruszyć, musimy zdecydować.

Albo wydajemy olbrzymie sumy na trening pilotów rezerwy, albo nie i w jaki sposób możemy nabyć stale kadry lotników stworzyć.

Tylko spopularyzowaniem lotnictwa, tworzeniem i popieraniem zrzeszeń sportowo lotniczych, wyznaczaniem nagród, możemy stworzyć warunki, w których lotnictwo sportowe będzie się intensywnie rozwijać. W pracy tej muszą ściśle złączyć swoje wysiłki — władze lotnicze, Liga Obrony Powietrznej Państwa i Związek Lotników Polskich. Młodzież nasza garnie się do sportu i całą swoją energię wylądowuje w bicie głową o piłkę „nożną“. Możliwym jest, że to nadzwyczajnie wzmacnia mięśnie i sprężystość, ale... jakie korzyści ma z tego Państwo?

Owszem, oczywiście, że trochę tego jest potrzeba, ale nie zanadto. Natomiast w kierunku pracy lotniczej udział młodzieży wyraża się bardzo słabo. Mamy Lotniczy Związek Młodzieży, instytucję tak sympatyczną, rokującą tak duże nadzieje, że pracy jej będziemy zmuszeni poświęcić osobny artykuł, mamy różne kółka, modelowe i niemodelowe itp., ale praca ich nie idzie według określonego i skonsolidowanego programu. Musimy sobie wyrobić ścisły podział kompetencji i wysiłków oraz wprowadzić planowość i stopniowość wykonania zadań, wtedy i wyniki będą bardziej konkretne.

Program taki mógłby wyglądać następująco:

I. **Kółka modelowe** — szkoły powszechne i średnie.

Popierać i finansować muszą je miejscowe Koła L. O. P. P. Centralna składnica materiałów powinna znajdować się przy Zarządzie Głównym L. O. P. P. Należy organizować kursy instruktorskie dla nauczycieli slōjdu i konieczne konkursy.

II. **Kluby szybowcowe** — szkoły wyższe, starsze semestry szkół średnich, zawodowych i wojskowi.

Finansować powinien Zarząd Główny L. O. P. P. i Departament dla Spraw Lotnictwa. Zacząć należy od stworzenia stałego szybowiska. Wyznaczyć nagrody. Program pracy powinien być ujęty w budżecie. Należy zorganizować wydanie odpowiednich podręczników oraz wprowadzić do szkół zawodowych kilka godzin wykładów z dziedziny lotnictwa, no i oczywiście co roku, a o ile możliwości i częściej, konkursy.

III. **Aerokluby** — starsi słuchacze szkół wyższych, wojskowi, sportsmeni tworzyć po-

winni element członków. Finansowanie należałoby do Departamentu IV., Min. Kolei Żelaznych i L. O. P. P. Zadanie ich polegałoby na popularyzowaniu lotnictwa sportowego (awjonetki). W pierwszym rzędzie na wzór Anglii należy uzyskać subsydia rządowe na zakup płatowców przez oficerów i podoficerów pilotów rezerwy. Pozatem należy wystarać się o ulgi w uzyskiwaniu materiałów pędnych oraz jaknajbardziej popierać inicjatywę twórczą własną.

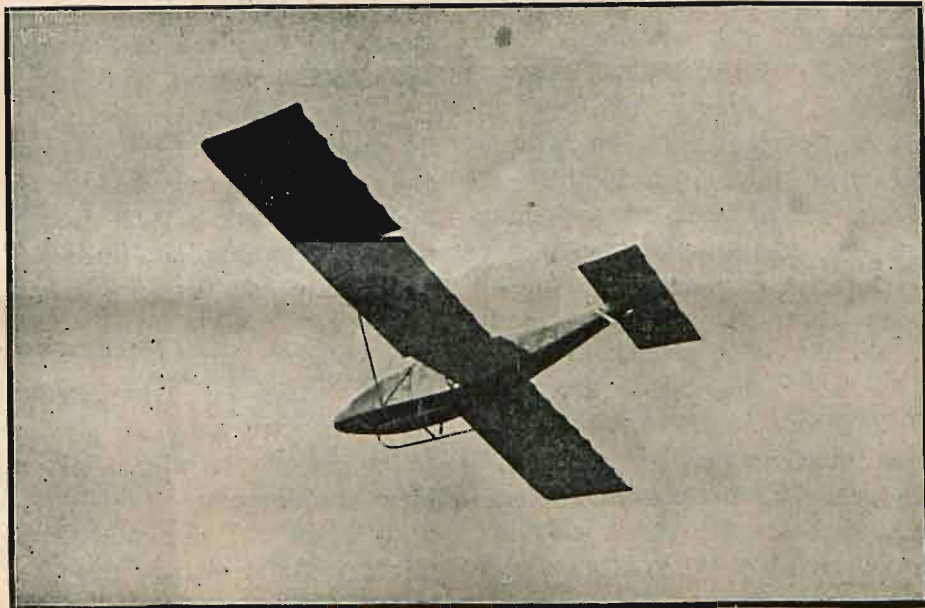
Nieco dłużej wypadnie mi się zatrzymać nad powyższym punktem. Już słyszę głosy, że Państwo na takie wydatki pieniędzy nie ma. Musimy się jednak zgodzić, że trening jednego pilota rezerwy na płatowcu bojowym w ciągu roku kosztuje to samo co kupno jednej awjonetki, nie licząc nawet przy bojowym płatowcu amor-

tyzacji silnika, płatowca i obsługi.

Z świeżego powietrza lotnictwa nie stworzymy. Musimy koniecznie wpoić w młodziźnie sportowy zapał i chęć współzawodniczenia. Musimy działać tak, by każdy chętny, mógł być natychmiast wciągnięty w wir życia lotniczego, popieranym i faworyzowanym. Wtedy będziemy mieli prawdziwe rezerwy dla floty powietrznej stale gotowe do działania.

Poruszyłem temat powyższy pobieżnie, jednakże w następnych numerach do niego powrócę, ale mam niepłonną nadzieję, że usłyszę głosy innych, tych, komu sprawa należytego rozwoju lotnictwa polskiego jest drogą, a przynajmniej tak drogą, że potrafi dla niej poświęcić cokolwiek papieru, swej ręki i myśli.

Inż. - pilot M. Bohatyrew



„Miś“ inż.-pilota Bohatyrewa prowadzony przez pilota Wrembla.

Tamowanie rozwoju lotnictwa sportowego.

Niejednokrotnie wspominałem w „Lotniku“, że jedynie racjonalną drogą rozwoju lotniczego Polski jako kraju, jest popieranie rozwoju lotnictwa sportowego i stworzenie takich warunków, by rzeczywiście umożliwić jednostkom zdolnym i chętnym zażywanie tego sportu. W numerze bieżącym podaje inż. M. Bohatyrew sposób, w jaki możnaby owe warunki stworzyć. W programie tym ujętem jest finansowanie sportu lotniczego w ramy budżetu Ligi Obrony Powietrznej Państwa. Chciałem jednak zwrócić uwagę na to, że i Rząd musi nam przyjść z pomocą.

Pierwszym i najważniejszym warunkiem

stworzenia sportu lotniczego jest oczywiście posiadanie wzgl. umożliwienie sprowadzania odpowiedniej ilości płatowców sportowych. Najcięższą przeszkodą w dokonaniu tego jest brak dwóch zasadniczych warunków: ustawy lotniczej oraz dopełnienia odpowiedniego taryfy celnej, czyli mówiąc innymi słowami, zniesienia nonsensów, które ona w dziale lotniczym zawiera. Tak o jednej, jak i o drugiej sprawie pisał swego czasu „Lotnik“. Sprawą zmiany taryfy celnej w stosunku do materiałów lotniczych zajęła się już nawet prasa codzienna, co daje rękojmię, że w niedługim czasie wejdzie ona na biurko odpo-

wiedniego pana referenta. Ze względu jednak na ważność powyższej sprawy poruszę ją jeszcze raz na łamach „Lotnika“.

Wychodząc z zasady, że powinniśmy i musimy nasz rodzimy przemysł lotniczy ze wszech miar popierać i że na takie materiały lotnicze, które możemy wyrabiać w kraju, nałożymy odpowiednie cła ochronne, nie mogę się oprzeć przekonaniu, że układanie listy tych materiałów jest bardzo trudnym i że musi być powzięte z udziałem czynników kierujących naszym przemysłem lotniczym.

Młody nasz przemysł lotniczy wyrabia już cały szereg części płatowców a nawet całe płatowce. Muszę tu sprostować twierdzenie jednego z pism codziennych, że „młody nasz przemysł lotniczy zajmuje się jedynie montażem samolotów, wyłącznie wojskowych z części sprowadzanych z zagranicy“. Nie posiadamy natomiast żadnej fabryki silników w kraju. Pociuszającym jest co prawda, że mamy już dwa typy polskich silników, wykonanych w jednym próbnym egzemplarzu, ale oczywiście dużo jeszcze czasu upłynie, zanim będziemy w stanie nawet nasze wojskowe zapotrzebowanie na silniki pokryć w kraju. Nie wyklucza to oczywiście, że równoległe z produkcją silników lotniczych o wielkiej sile (dla wojska) będą wytwórnie nasze produkować słabe silniki dla celów sportowych. W każdym razie na liczniejszą produkcję silników liczyć jeszcze nie możemy.

Wracając do produkcji płatowców wojskowych, komunikacyjnych i sportowych, uważam, że budowa płatowców wojskowych na zamówienie ministerstwa potrwa jeszcze dość długo i długi czas będzie zasadniczą pracą fabryk lotniczych. Nie mogą się jednak fabryki na niej opierać, bo i do nas może przyjść kryzys, podobny do tego, jaki przeżywała Francja 2 lata temu. Etat wojsk lotniczych może być zapełnionym, szkoły będą miały wystarczający zapas płatowców, a co wtedy. O ile jest mi to wiadomem, wytwórnie nasze zdają sobie z tego sprawę dokładnie, czego dowodem jest, że „Samolot“ wypuszcza w najbliższych miesiącach typ własny — sportowy. Słyszałem również, że wytwórnie nasze przygotowują się do budowy płatowców komunikacyjnych własnego typu.

Nie znaczy to wszystko, że produkcja krajowa zdoła pokryć nasze zapotrzebowanie, w pierwszym rzędzie na płatowce komunikacyjne. Sądzę jednak, że zapotrzebowanie płatowców sport., którego dotychczas u nas nie było, lecz

które w najbliższym czasie może się stać aktualnym, zdołamy choć w części pokryć z krajowej produkcji. W związku z tem należałoby ustalić odmiennie cło na płatowce sportowe i odmiennie na płatowce komunikacyjne, oczywiście bez silników. Wchodzi przytem w grę jeszcze jeden bardzo ważny czynnik, mianowicie fakt, że nabywcami samolotów komunikacyjnych są wielkie towarzystwa i że chwilowo ich zapotrzebowanie jest pokryte, a nabywcami samolotów sportowych będą sportowcy, nie rozporządzający dużą gotówką, lub L. O. P. P., która jest organizacją społeczną. Nie możemy również płatowców (bez silnika) zwolnić zupełnie od cła, ponieważ należy dać jak najdogodniejsze warunki wytwórciom ojczyzynom, które chciałyby zająć się tą gałęzią produkcji lotniczej.

Zupełnie inne stawki muszą być również zastosowane dla części płatowców komunikacyjnych, które obecnie obsługują linje lotnicze polski. Nie możemy żądać od polskich wytwórni, by produkowały części zamienne płatowców francuskich lub niemieckich, które w większej ilości u nas nie występują. Nie opłaci się ani praca ani tembardziej licencja.

Sprawa silników lotniczych przedstawia się odmiennie. Celem łatwiejszego zrozumienia należy podzielić je na silniki: wojskowe, komunikacyjne, sportowe i pomocnicze. Pod silnikiem sportowym rozumie się silnik od 30—150 MK (i tu zbiega się termin „silnik sportowy“ z silnikiem wojskowym - szkolnym na przestrzeni 80 do 150 MK). Pod silnikiem pomocniczym rozumie się silniki słabsze używane do szybowców.

Silników wogóle jeszcze nie produkujemy w kraju. Jedyne wyjściem byłaby jaknajwiększa propaganda za stworzeniem krajowej produkcji, a tymczasem należy koniecznie możliwie zniżyć, a może i znieść cło od silników pomocniczych i to jaknajprędzej. Znane są wypadki, gdzie młodzi konstruktorzy, którzy sami budują samolot sportowy, walczą z niesłychanymi trudnościami, by sobie sprawić motorek o sile 24 MK, a w dodatku jeszcze każe się im opłacać wysokie cło.

Poza sprawą celną jest jeszcze jedna, również ważna i paląca.

A gdyby tak jakiś „Krezus“ kupił sobie samolot sportowy, to czy przypadkiem nie wpadłby natychmiast w kolizję z władzami administracji państwowej i czy by go czasem nie „zamknięto“. I czy taki pan miałby prawo lądować gdziekolwiek w Polsce poza swoim własnym terenem. Nie wiadomo również, jak wysoko wol-

no mu latać ponad punktami zamieszkanymi (miastami). I jaką opiekę daje mu Państwo za granicą lub w kraju. Z tem wszystkim wiąże się i sprawa pilotów linii komunikacyjnych. Japrzepisy obowiązują pilota, a jakie towarzystwo?

Zagranica już dawno poradziła sobie z ustawą lotniczą. Nie mam tu bynajmniej zamiaru podawać projektu ustawy, należy to bowiem do prawników. Postaram się jednak odpowiedzieć na powyższe zapytania.

Sprawę posiadania samolotu reguluje we Francji specjalna ustawa, która określa komu jest wolno kupić i posiadać płatowiec we Francji, jakich przepisów musi się właściciel trzymać, jakie prawa mu przysługują. Dla lądowania cywilnych płatowców są ustawowo określone lotniska. Belgja, Francja, Anglja, Włochy, Holandja, Szwajcarja i nawet Rumunja podpisały wspólny układ, zezwalający na lądowanie płatowców cywilnych na lotniskach, których spis

został ustalony, ba ustalono nawet, które lotniska mają na swym terenie komorę celną zorganizowaną specjalnie dla samolotów sportowych. Każde z państw zachodnich posiada ustaloną ustawowo wysokość, poniżej której nie wolno ponad miastami latać. Płatowce linii komunikacyjnych posiadają wyznaczone marszruty, z ominięciem punktów strategicznych i muszą odpowiadać ustalonym przepisom bezpieczeństwa. Między innymi muszą posiadać gaśnice umieszczone tak, by w razie potrzeby można było opanować niemi pożar w zarodku. Piloci linii komunikacyjnych muszą odpowiadać określonym warunkom i muszą być przez towarzystwo ubezpieczeni na życie.

„Lotnik“ już po raz drugi przypomina o konieczności uchwalenia odpowiedniej ustawy lotniczej, miejmy nadzieję, że nie na próżno i że jedną z najważniejszych spraw nasze władze ustawodawcze nie odłożą do przyszłej wiosny.

O czem mówi zagranica.

O locie pionowym.

Francja zajmuje się obecnie coraz bardziej sprawą pomyślnego rozwiązania lotu pionowego czyli lotu na helikopterze (Śmigłowcu). Ostatnio ogłosił w tej sprawie niezmiernie ciekawy artykuł inż. pilot Hamel. Wprowadza on wszystkich na wstępie w istotę lotu pionowego i jego wartości. Bezwzględnie trzeba przyznać, że pomyślnie rozwiązany śmigłowiec posiada pewną przewagę nad samolotem doby obecnej i to: może się wznosić oraz lądować pionowo, a więc na terenie bardzo małym, podczas gdy płatowce wymagają większego terenu dla wybiegu. Równocześnie może on doskonale odpowiadać zadaniom wojskowym, przez to, że może się dokładnie utrzymać ponad pewnym miejscem, posiadając możność regulowania szybkości poziomej od zera w zwyż. Wszelkie wypadki na samolotach, za wyjątkiem złamań płatowca względnie jego części, które ogólnie należą do wielkiej rzadkości, spowodowane są zawsze utratą szybkości poziomej, ponieważ płatowiec tylko tą szybkością utrzymuje się w powietrzu, zużywając siły wznoszące, powstające przy naporze powietrza na płaszczyzny (czyli skrzydła).

Inż. Hamel dalekim jest od mniemania, że sprawa helikopterów jest już rozwiązana. W dzisiejszym stadium rozwoju śmigłowiec jest raczej więcej niebezpieczny niż samolot, ponieważ całkowicie zależy od sprawnego działania silni-

ka względnie silników, od czego naprzykład płatowiec już nie zależy. Zatrzymanie się silnika powoduje tylko konieczność lądowania, które musi tem prędzej nastąpić, im płatowiec leci niżej. Z tego względu przeloty na odpowiednich wysokościach są zupełnie bezpieczne, ponieważ pilot ma wystarczająco czasu dla odnalezienia odpowiedniego terenu.

Najciekawszą częścią wspomnianego artykułu jest rozstrząsanie powodów, dla których dotychczas ani jeden śmigłowiec nie latał zadowalająco. Nie wchodząc w matematyczne formułki, których używa inż. Hamel, przytoczę tu jego ostateczne wnioski: Stwierdza on, że śmigłowiec z silnikiem 500 MK. jest zdolnym przy koniecznej wadze 1 875 kg., unieść właśnie swój ciężar. Dopiero powyżej tej sumy MK. silnika i wagi śmigłowiec staje się możliwym do lotu. Z tego oczywiście można wyciągnąć wniosek, że o ile płatowiec jest giętkim w konstrukcji od miniaturowego do prawdziwego olbrzyma, o tyle śmigłowiec jest w konstrukcji racjonalnym, dopiero od pewnej znacznej wielkości. Inż. Hamel stwierdza na tej podstawie, że dotychczasowe ujemne próby wynikały bezpośrednio z powodu małych rozmiarów śmigłowców budowanych, a pośrednio spowodowane były olbrzymim kosztem budowy takiego olbrzyma śmigłowca, który w dodatku w praktyce mógł się okazać bardzo względnym. Nie należy oczy-

wiecie mieszać pojęcia śmigłowca z pojęciem „autogiro“, wynalazku inż. Cierva, który właściwie jest czemś pośrednim pomiędzy płatowcem a śmigłowcem, jest bowiem samolotem o rotujących skrzydłach.

Piechota — naturalnie, ale lotnictwo przed nami.

Jeden z wyższych oficerów, udzielił interwju dziennikarskiego w chwili, gdy miał odjeżdżać do Marokka. Oczywiście dziennikarz pomiędzy innymi pytaniami zadał też pytanie, co generał myśli o działaniach lotnictwa, generał na to odpowiedział: „Oczywiście, będę miał do rozporządzenia wszelkie możliwe formacje techniczne. Jednakże najważniejszą rzeczą jest posiadać dobrą piechotę. Niech mi Pan wierzy, że nie wynaleziono jeszcze do obrony i do utrzymania pozycji wojskowych nic lepszego od piechoty.“ Generał ten, który odbył całą wojnę, zapomniał zdaje się o doświadczeniach, o których już w 1914 roku mówiono, a które w 1925 r. są bezwzględnie koniecznymi i nieużycie ich jest prawie niedopuszczalne.

Zdobywać i zajmować to są dwie wielkie różnice. Czy można zdobywać piechotą pozycje bronione karabinami maszynowymi i artylerją? Artylerja jest również możliwą dla obrony pozycji, a sądzimy, że nawet lepszą dla ofensywy jak piechota. Nie powinno się opowiadać podobnych historyjek, które maskują ignorancję, którą znajdujemy jeszcze niestety nawet wśród wielkich dowódców.

Praca lotnictwa niewyklucza oczywiście tego, że piechota na froncie być musi, lecz pomaga ona pracy piechoty i pozwala na większą ekonomję życia ludzkiego i szybkość.

Rola którą chcielibyśmy dać lotnictwu w Marokko jest rolą lotnictwa bombardowego. Chcielibyśmy by płatowce w wielkich eskadrach zbombardowały cały teren zajęty przez Riffenów. Mógłby ktoś powiedzieć, że kosztowałoby to drogo, ale czyż nie drożej kosztuje długie prowadzenie wojny i strata tylu istnień ludzkich. Odwrotnie od tego generała, który chce piechoty, a nie chce lotnictwa, my chcemy lotnictwa i pomocy piechoty. Z chwilą, gdy eskadra stu płatowców zarzuci bombami zajęty teren, niewątpimy, że piechota da sobie łatwo radę z okupacją. Prócz tego panu generałowi w odpowiedzi przytaczamy zdanie jednego z marszałków „Lotnictwo — i tylko lotnictwo — pozwoli skończyć prędko kampanję marokkańską“. (L. A.)

Jakie szczęście, że my takich generałów w Polsce nie mamy.

Jak wygląda polityka wielkich rajdów.

Francuski tygodnik lotniczy „Les Ailes“ rozwodzi się w numerze ostatnim na temat polityki rajdów lotniczych, która podług jego zdania wkracza obecnie w sferę niepożądanych wpływów, które jej normalny rozwój paraliżują.

„Na początku roku lotniczego, z wiosną po odbytych rajdach lotniczych Paryż — Dakar — Timbuktu — Alger — Paryż oraz znanej misji Goy postanowiono odbycie całego szeregu dal-



Ś. p.

Karol Fijałkowski

por.-pilot

członek Związku Lotników Polskich

zginął śmiercią lotnika w czasie lotu ćwiczebnego w Warszawie

dnia 31 lipca 1925 r.

Cześć Jego Pamięci!

szych rajdów, przyczem nawet niektóre z nich wydawały się dla nas bardzo imponującymi jak np. Paryż—Nowy Jork, Nowy Jork—Paryż. Paryż—Władywostok, Paryż—Madagaskar itd.

Jak dotąd żaden z tych rajdów się nie odbył, a owszem wspomina się nawet o skreśleniu tych projektów. Dlaczego?

Jeżeli rajdy te, o których tyle mówiono, nie są jeszcze dotąd zrealizowane z powodu braku odpowiedniego przygotowania, to nie mamy nic do nadmienienia. Jeżeli żąda się obecnie od konstruktorów lotniczych, ażeby cały swój wysiłek oddali sprawie lotnictwa wojskowego, którego potrzebujemy w Marokko, to przed tym powodem skłaniamy głowę.

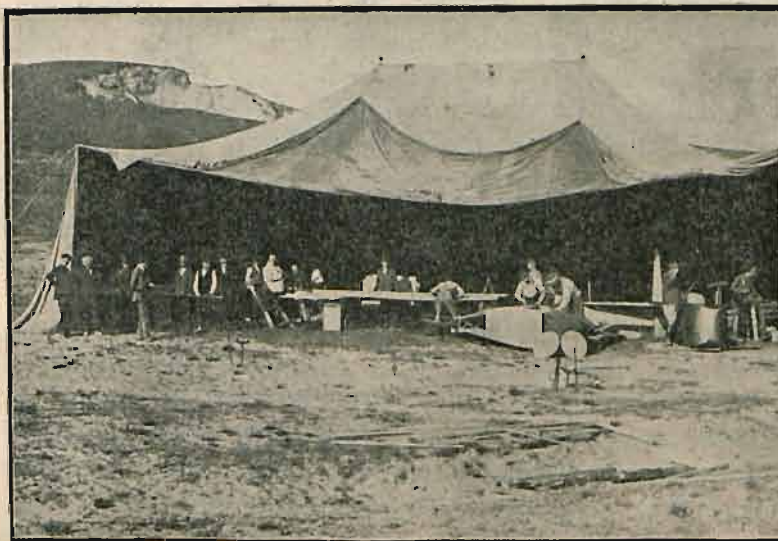
Jeżeli postanowiono odłożyć rajd ze względu na to, że Państwo jest w obecnej chwili w ciężkich warunkach i finansowo nie może takiego przedsięwzięcia podtrzymywać, to jest to powód, nad którym można byłoby dyskutować, ale w rezultacie, jeszcze możliwy do przyjęcia.

Jeżeli jednak opuszczono zupełnie myśl urzędzenia rajdów ze względu na naganę dwóch

dzienników, należących do prasy niefachowej, które przestraszyły się przymusowego wylądowania misji Goy w Niamey, to czujemy się w obowiązku zaprotestować jak najenergiczniej przeciwko temu rodzajowi pojmovania rajdu.

Wielkie rajdy lotnicze są bezwzględnie pożyteczne i potrzebne. Jest to jedyny prawie sposób naszej reklamy dla polityki lotniczej i ekspansji naszego lotniczego przemysłu."

Że rajd jest niesłychaną reklamą, że dowodzi w sposób jaknajbardziej jaskrawej siły lotniczej Państwa, niepotrzebujemy specjalnie tłumaczyć, dlatego też z prawdziwą przyjemnością konstatujemy, że nasze władze lotnicze nie zaniedbują urządzania polskich rajdów, i że nie czynią to dla zwyczajnego przelotu, ale właśnie dla propagandy. Niesłychanie cieszy nas, że p. generał Zagórski wybrał drogę z Francji do Polski przez Hiszpanję, ponieważ dowodzi to, że zdaje sobie dokładnie sprawę ze znaczenia reprezentacji naszej małej, lecz dzielnej floty powietrznej, nawet na krańcach Europy. Mamy nadzieję, że najbliższe miesiące przyniosą projekty wychodzące już poza obręb starej Europy.



Warsztaty II. Wszechpolskiego Konkursu Szybowców.

Montowanie „Mewy“ konstrukcji pilota Bilskiego.



Wydatek 2,40 zapewni Ci stale otrzymywanie „LOTNIKA“. Kupując go co numer nie możesz być pewnym czy go dostaniesz.

Przeczytaj „LOTNIKA“ uważnie, czy znajdziesz w innem piśmie tyle wiadomości co w „LOTNIKU“.



KRONIKA.

FINLANDJA.

Lotnictwo wojskowe. Finlandzkie lotnictwo wojskowe składa się z: a) dowództwa, b) 5 esdar, c) szkoły lotniczej, d) kompanii obsługi portów lotniczych. Stany liczebne mają przedstawiać się następująco: oficerów 93, urzędników wojskowych 2, podoficerów 252, szeregowców 658, koni 21; w budżecie wojska na r. 1924 przewidziano na lotnictwo ogółem 14 128 000 mk. finlandzkich. Ilość płatowców czynnych wynosi obecnie 69. Należy zaznaczyć, że Finlandja po wstąpieniu w r. 1920 do Ligi Narodów prosiła w r. 1920 o zezwolenie na powiększenie jej lotnictwa wojskowego, na co Liga Narodów zgodziła się, zastrzegając sobie na przyszłość swobodę decyzji w razie powtórzenia podobnej prośby przez Finlandję. („Przegląd Wojskowy“)

FRANCJA.

Co znaczy lotnictwo. Dwa tygodnie temu odbył się wyścig motocyklowy w Kopenhadze. Jeden z uczestników p. Miquel wyjechał z Paryża w piątek rano, by przybyć do Kopenhagi o 8 wieczór w sobotę. Drugi Vanderstuyft, wolał odbyć tą podróż płatowcem. Wyruszył on z Paryża w sobotę rano, a więc 24 godzin później i przybył do Kopenhagi 2 godziny wcześniej od współtowarzysza. Zyskanie 26 godzin, na ogólny czas 38 godzin jest nie lada oszczędnością.

Konkursy lotnicze we Francji. Poza obecnie odbywającym się konkursem w Vauville odbędą się jeszcze w roku bieżącym następujące konkursy: Konkurs w Saint - Raphael od 20 sierpnia do 4 września dla wodnopłatowców komunikacyjnych, konkurs płatowców sportowych od 22 września do 4 października i wreszcie 18-go października konkurs o puchar Beaumont'a w Istres.

Ruch poczty lotniczej we Francji. Linje lotnicze Tow. Latecoere przewiozły w maju 448 tys. 697 listów o wadze ogólnej 10 134,63 kg.

Awjonetki dla treningu pilotów morskich. Rząd francuski zakupił dla treningu pilotów marynarki awjonetki Pandera z 25 MK silnikiem. Oblatywanie ich jest już ukończone. Płatowce te mogą wziąć ze sobą zapas benzyny na 6 godzin lotu.

HOLANDJA.

Próby nowego płatowca komunikacyjnego. Ostatnio odbyły się próby nowego holenderskiego płatowca komunikacyjnego Koolhoven z trzema silnikami.

NORWEGJA.

Co kosztuje nowy Zeppelin. Nowy Zeppelin, którego budowa jest projektowaną dla Norwegji, dla ekspedycji Nansena, ma kosztować drobną sumę 12 milionów złotych marek. Ciekawi jesteśmy, kto za to zapłaci?

POLSKA.

Nowe płatowce. Dnia 31 lipca ukończono w fabryce Samolot Tow. Akc. w Poznaniu nowy typ płatowca szkolnego Hanriot H. 19 z silnikiem Hispano - Suiza 180 MK. Lotu próbnego dokonał pilot fabryczny E. Hołodyński z oficerem kontroli wojskowej por. Gruszkiewiczem. Lot udał się znakomicie. Płatowiec wykazał doskonałe warunki lotnicze.

Tragiczny wypadek. Dnia 31 lipca startował por. pilot Fijałkowski z cyw. obserwatorem na płatowcu Breguet, celem wypróbowania spadochronu. Przez nieuwagę obserwatora przy rzuceniu spadochronu z ciężarem, spadochron zaplątał się w linki sterowe i je częściowo porzywał. Płatowiec runął koło Łazienek Królewskich w Warszawie. Po uderzeniu się o ziemię natychmiast się zapalił. Obsługa poniosła śmierć.

ROSJA.

Z Moskwy do Pekinu. 10 lipca zakończył się rajd sowiecki, w którym brało udział 10 płatowców zakupionych od Niemiec. Z ogólnej liczby doleciało tylko 2 po 30-dniowym locie, reszta pozostała po drodze. Ogólna odległość wynosi koło 6 000 klm. Rezultat jest nie zachwycającym, ale widać, że Sowiety starają się wydobyć swe lotnictwo na arenę wszechświatową.

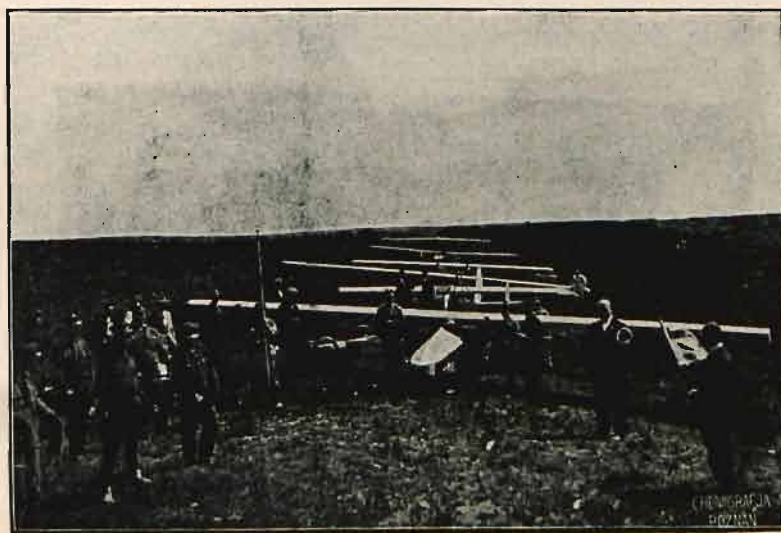
Gra wojenna personelu latającego. W kwietniu r. 1924 zakończyły kursy uzupełniające („powtornyje“) dla personelu latającego zachodniego okręgu wojskowego (Smoleńsk) dwustronną, 4-dniową grą wojenną pod kierownictwem szefa lotnictwa tego okręgu, pilota Kożewnikowa. W grze uczestniczyli wykładowcy kursów i część wyższego „personelu politycznego“ sztabu okręgu wojskowego; absolwenci kursów sta-

nowili wyłącznie stronę armii czerwonej, stronę przeciwną — białą — stanowili lotnicy, którzy jeszcze nie przeszli kursów uzupełniających; utworzono specjalny organ kontrolny, przez który przechodziły wszelkie prace i papiery. W grze uczestniczyli też komisarze polityczni jednostek lotniczych. Obie strony, według założenia, miały równe siły i warunki działania; aby dać pole do pracy komisarzom politycznym („wojenkomy“) przyjęto w założeniu dla obu stron niezadowolenie wśród szeregowych na tle antysemityzmu (sic!) oraz złych warunków życiowych a także rozruchy i przychylnie dla każdej strony nastroje wśród ludności na tyłach nie-

łączności i nie ustalono odpowiedzialności za nią; zaopatrywanie nie zawsze było w zgodzie z rozkazami operacyjnymi podobnie jak praca polityczna. („Przegląd Wojskowy“)

STANY ZJEDNOCZONE A. P.

Obecny stan lotnictwa wojskowego. W dn. 1. 7. 1924 r. siły powietrzne Stanów Zjednoczonych liczyły: około 990 płatowców, 11 sterowców i 64 balony na uwięzi, co o ile chodzi o płatowce stanowi jeszcze o wiele mniej od przewidzianego na czas pokoju stanu etatowego 1655 płatowców, 10 sterowców i 25 balonów na uwięzi.



Start.

Kolejka szybowców do startowania. Na pierwszym planie (z chorągiewką) major - obserwator Plachta, przewodniczący Komisji Sportowej. Obsługa naciąga linkę startową. Na starcie „Miś“.

przyjaciela. Gra miała być sprawdzianem wyszkolenia absolwentów kursów uzupełniających oraz wytknąć zasadnicze kierunki pracy floty powietrznej wogóle i jej współpracy z ziemnymi rodzajami broni, a również wyświetlić szereg zagadnień technicznych. Gra dowiodła, że personel latający jest przygotowany pod względem operacyjnym zadawalniająco; dowódcy jednostek lotniczych wpadli jednak w zbyt drobniągową dokładność w swych rozkazach, a dowódcy lotnictwa obu armii oderwali się od swych sił i pozostali po ich zupełnym użyciu niepotrzebnie przy sztabach armji. (Powinni byli udać się na odcinki zmasowania lotnictwa i objąć tam osobiście dowództwo nad niem); nie najlepiej obliczono czas przy działaniach, operując nim zbyt oszczędnie; nie zorganizowano należyście obrony przeciwlotniczej a głównie służby

Minister wojny w swym raporcie stwierdził, że Stany Zjednoczone Ameryki Północnej mają obecnie 289 płatowców, zbudowanych podczas wojny, a 80 procent tych płatowców nie nadaje się już do walki.

Szef lotnictwa Stanów Zjednoczonych, generał Patrick, nastaje wobec tego na konieczność wcielenia w życie obszernego programu rozbudowy lotnictwa, rozłożonego na kilka lat, przy rocznym budżecie po 25 milionów dolarów. Ten program zainteresował poważnie przemysł i dodaje mu bodźca do prowadzenia nowych badań w zakresie techniki lotniczej.

Liczne śmiertelne wypadki w lotnictwie wojskowym wywołały konieczność zapewnienia personelowi latającemu lepszych warunków bytu i awansu, aby zapobiec brakowi kandydatów do szkół lotniczych. („Przegląd Wojskowy“)

ZDZISŁAW MARYNOWSKI.

IKAR ZWYCIĘZCA.

P O W I E Ś Ć.

(Ciąg dalszy)

15.

Marek odjeżdżał do Warszawy na kilka dni, żegnany kochającym spojrzeniem rodziców i narzeczonej. Aż do zakrętu drogi, ginącej w zagajniku, widział za sobą powiewające dwie białe chusteczki i wielki słomiany kapelusz ojcowski.

Postanowił ostatecznie iść za namową Romana i przenieść się do Poznania. Teraz jechał do Warszawy uregulować swe sprawy i załatwić formalności związane z przeniesieniem. Liczył, że na te wszystkie czynności wystarczy mu tydzień czasu, poczem wróci jeszcze na parę dni do domu, a stamtąd już prosto do stolicy Wielkopolski.

Stary pan Szarski nie wiele miał kłopotu z wypełnieniem przyrzeczenia danego starszemu synowi, aby Marek nakłonił do wyjazdu. On sam tej myśli uchwycił się jak deski ratunku. — Poprostu bał się wracać do Warszawy.

Ostatnich parę dni, spędzonych w towarzystwie Zosi, już jako narzeczonej, uczyniły w nim nagłą zmianę. Marek sam bał się przyznać do tego przed sobą, ale chwilami wydawało mu się, że to co czuje dla niej, to nie tylko żal, współczucie, sympatja, chęć poświęcenia się dla jej szczęścia. Z poza tych górnołotnych haseł zaświtała mu nagle nadzieja, nieśmiała z początku, szczęścia własnego. Te ostatnie kilka dni niezamąconej pogody, jakby go odrodziły i przypięły skrzydła do nowych lotów po nieznanym szlakach. Parł wprzód naoślep — w słońce.

Czuł, że coraz bardziej zbliża się do niej i czuł, że to jeszcze nie koniec i że będzie jej coraz bliższy, coraz bliższy, aż odnajdzie ją całą i odnajdzie w niej siebie, tak niedawno jeszcze zabłąkanego na manowcach nieporozumień. A jednocześnie bał się czegoś innego.

Bał się powrotu do Warszawy i spotkania z tamtą. O, znał ją tak dobrze i właściwie nie znał jej wcale. Wiedział o niej tylko jedno — że jest nieobliczalna i ma — miała dotąd! — niepojętą nad nim władzę. Szedł za nią dotąd zawsze na ślepo, niezdolny do buntu, choć okrzyk

protestu nieraz wyrwał mu się z głębi piersi. Bał się więc tego spotkania, niepewny mimo wszystko swych nowych uczuć. Wciąż jeszcze jej wspomnienie ścinało mu mrozem serce, pamiętne palące wzgardy i krzywdy.

Co będzie, jeśli dostanę się znów w orbitę jej uroku tajemniczego? — myślał z przestraszonym. — Czy mogę wobec niej być dostatecznie pewnym swej siły?

Doznawał strachu poprostu zabobonnego. Instynkt ostrzegał go przed ponownym zetknięciem. To więc przedewszystkiem skłoniło go do zerwania z Warszawą. — Kiedy się znajdę daleko od niej, w Poznaniu, zapomnę. Wiem teraz napewno, że potrafię zapomnieć.

Łagodna twarz Zosi stała mu przed oczyma, jak symbol spokoju i szczęścia. Z niej czerpał ufność i chciał w tej ufności wytrwać. To było teraz jego niezłomne postanowienie.

Postanowienie to jednak jeszcze tego samego wieczora niespodzianie wystawione zostało na ciężką próbę. — Marek przybył do Warszawy przed wieczorem i przebrawszy się po podróży, postanowił pójść do teatru, nie mając ochoty dnia tego ani załatwiać interesów, ani odszukiwać znajomych.

Kupił sobie bilet do krzeseł i zasiadł samotnie, wyczekując wśród piekielnej nudy i nieznanomych sąsiadów na podniesienie kurtyny. — Wreszcie na widowni pociemniało i ukazała się oświetlona scena.

W pierwszym antrakcie w palarni nagle wyrósł przed nim, jak z pod ziemi, Tarczewski.

— Prawdziwie się cieszę, że pana widzę kwitnącego zdrowiem, — rozpoczął, wyciągając dłoń na powitanie. — Chorował pan podobno bardzo ciężko.

Marek wysilił się na uśmiech uprzejmy, choć nierad z tego spotkania, które przywołało mu na pamięć ostatni wieczór balowy, spędzony z Lili.

— Na szczęście wylizałem się, — odparł swobodnie, nie okazując niezadowolenia. — Ale mi ta choroba sporo sił zjadła. Ciężką miałem

przeprawę. A pan, jak zwykle, w Warszawie.

Tarczewski rozłożył ręce, dla wyrażenia swej bezradności.

— Cóż robić — samotność mi dokucza. Jesienią i zimą można przynajmniej polować, ale latem...

Marek pragnął jaknajszybciej pozbyć się tego towarzystwa, w obawie, by rozmowa nie zeszała na tory mniej dlań przyjemne. — Lada chwila mógł się spodziewać aluzji na temat Lili.

— Muszę już pana pożegnać, — skorzystał ze sposobności, gdy rozległ się dźwięk dzwonka.

Tarczewski porozumiewawczo kiwnął głową i uśmiechnął się konfidencjonalnie.

(Ciąg dalszy nastąpi)

— Rozumiem, nie zatrzymuję więc...

Co Tarczewski rozumiał, tego w żaden sposób nie mógł się domyślić, zastanowił go jednak dziwny ton, jakim wypowiedziana była ta uwaga. — Rozpoczął się akt drugi i Marek pochłonięty całkowicie sztuką, zapomniał i świeżym epizodzie. Rozbłysły znów światła na widowni, gdy kurtyna opadła po raz drugi. Miał ochotę się przejść, lecz bał się spotkania z Tarczewskim. Niezdecydowany wstał z krzesła i oparł się plecami o rząd poprzedni. Mimowoli obrócił wzrok ku balkonowi i nagle doznał jakby nagłego porażenia. Wzrok jego skrzyżował się ze wzrokiem Lili.

Dział rozrywek konkursowych.

Rozumny odpoczynek jest założeniem należytej wydajności każdej pracy. Powodując się tą zasadą redakcja „Lotnika“ postanowiła wprowadzić dział rozrywek umysłowych, przyłączając dla większego zainteresowania tym działem czytelników cały szereg zagadek, konkursów itp. na premje, składające się z cennych przedmiotów, wydawnictw itp.

Zaznaczamy i podkreślamy, iż powyższe rozrywki będą zawsze miały styczność z dziedziną lotnictwa.

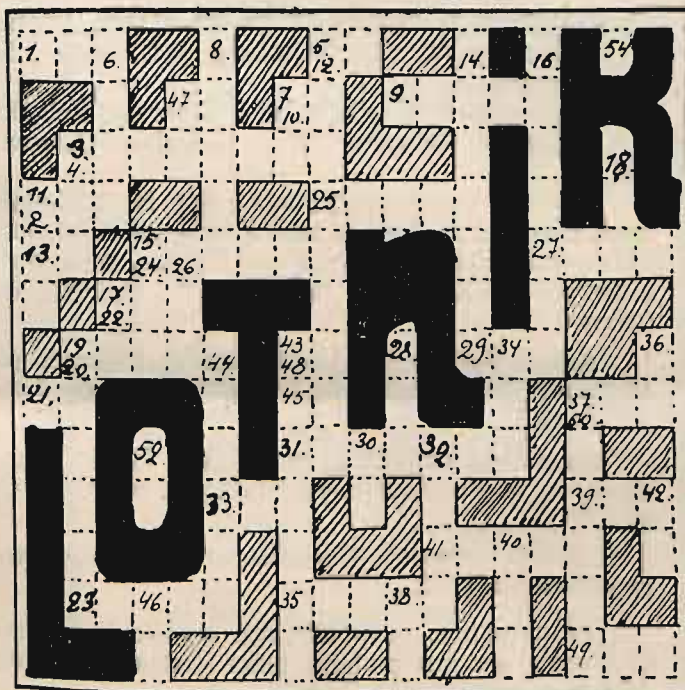
Warunki uczestnictwa w konkursach.

Uczestniczyć w konkursach ogłaszanych w „Lotniku“ może każdy czytelnik naszego czasopisma. Na otrzymanie nagród konkursowych ma prawo prenumerator, który posiada kwit zaprenumerowania „Lotnika“ przynajmniej na bieżący kwartał (kosztuje z dostawą do domu — zł. 2,40).

O ile jednocześnie kilku czytelników nadeśle trafne rozwiązanie danej zagadki lub wypełni warunki danego konkursu, ogłoszone premje będą rozlosowane pomiędzy temi osobami.

P o z i o m e.

1. Orli lub polski.
3. Wynalazca rotoru.
5. Oznaczenie siły.
7. Zaimek.
9. Waga.
11. Miara długości.
13. Litera fonetycznie.
15. Przysłówek.
17. Okres czasu.
19. Rodzaj utworów literackich.
21. „Tak“ po włosku.
23. Co powoduje wybuch w motorze.
25. Może eksplodować.
27. Ten, który kiedyś latał.
29. „My“ po włosku.
31. To, co otrzymują lotnicy po ukończeniu szkoły pilotów.
33. „Ja“ (facina).
35. Co tworzy siłę Państwa.
37. Czasami szczęśliwy.
39. Produkt destylacji węgla.
41. Element (Chemja).
43. Wyraz zdziwienia.
45. „Piekło“ po rosyjsku.
47. Litera grecka.
49. Do lepienia okien.



Pionowe.

2. To, do czego się dąży.
4. Na morzu dużo...
6. Nazwisko bohatera narodowego w Szwajcarii.
8. Aeroplan.
10. Zaimek.
12. Część motoru.
14. Broń współczesna.
16. Lotnicze lub... końskie.
18. Rodzaj zabawy.
20. Chłuba naszego lotnictwa.
22. „On“ po niemiecku.
24. „Za“ (facina).
26. Inaczej jeden.
28. Przyprawa do jedzenia.
30. Grecka litera.
32. Atmosferyczne zjawisko.
34. Owady.
36. Karta.
38. Zaimek.
40. Wyrób mleczny.
42. Ammon.
44. Radio przyrząd.
46. Oznaczenie miary długości.
48. Ładny.
50. Jedno z najpoczytniejszych pism w Polsce a nawet i za granicą.
52. Partja polityczna.
54. Woda po francusku (fonetycznie).

Zagadka nr. 2.

Z poniżej wyszczególnionych zgłosek złożyć 11 słów. a mianowicie:

1. Jakakolwiek rzecz w stanie pierwotnym.
 2. Redaktor jednego z najpoczytniejszych czasopism w Polsce.
 3. Jeden z trzech muszkieterów.
 4. Imię nie chrześcijańskie.
 5. „Samo przez się“ po łacinie.
 6. Imię mistrza sztuki włoskiej średniowiecznej.
 7. „Kochany“ po włosku.
 8. Słowo posiłkowe w trzecim przypadku.
 9. Miasto gubernialne w Rosji.
 10. Osoby, pracę których obecnie najmniej się cenii.
 11. Obywatel jednego z przybaltyckich państweczek.
- ci — je — to — por — so — fa — ry — os — typ
— ib — am — cyn — in — ca — ra — tro — w — ra —
ipj — aro — te — cz — so — him — pro — ski — el —
re — es — yk — tos — lo — st — san — toń.

U w a g a: Początkowe i końcowe litery słów czytane z góry na dół dadzą sentencję, której powinien przytrzymać się każdy czytelnik „Lotnika“.

N A G R O D Y

za trafne rozwiązanie obydwóch zagadek.

I. nagroda:

4 tomy utworów Staffa w oprawie.

II. nagroda:

Cały rocznik czasopisma „Flota powietrzna“.

III. nagroda:

„Polskie Logos a Ethos“ Konecznego w 2 tomach w oprawie.

Termin konkursu: 20 sierpnia 1925 r.

Nazwiska osób, którym będzie przyznana nagroda, podamy w nr. 14 „Lotnika“.

Z wydawnictw.

Wydawnictwo „Wojsko Polskie w Dobie Dzisiejszej“.

Z inicjatywy Wojskowego Instytutu Naukowo - Wydawniczego są w toku prace, związane ze zrealizowaniem albumowego wydawnictwa „Wojsko Polskie w Dobie Dzisiejszej“, które ma zobrazować zadania, stan dzisiejszy i prace naszego wojska, oraz współdziałanie społeczeństwa przy realizacji hasła „naród pod bronią“.

Specjalny dział powyższej pracy zostanie poświęcony pracom pokojowym wojska, a więc działalności wojsku w czasie katastrof żywiołowych (powodzie, pożary, zapy śnieżne itd.), zwalczaniu chorób epidemicznych wśród ludności cywilnej na kresach, żywieniu ubogiej ludności przez wojsko (z kuchni wojskowych), obsadzenia i zabezpieczenia zakładów użyteczności publicznej, kolei itp. przez wojsko w czasie strejków, zwalczaniu bandytyzmu przez wojsko itd.

Redakcja wydawnictwa zwraca się z gorącą prośbą do wszystkich instytucji, stowarzyszeń i osób prywatnych mogących dostarczyć opisów podobnych akcji, a zwłaszcza odpowiednich zdjęć fotograficznych o laskawe nadślanie takich pod adresem: Redakcja Wydawnictwa „Wojsko Polskie w Dobie dzisiejszej“, wojskowy instytut naukowo - wydawniczy, Zamek, Warszawa.

Opisy i zdjęcia zakwalifikowane do druku będą odpowiednio natychmiast honorowane (na życzenie zaś nadsyłających, po wykorzystaniu — zwrócone), a nienadające się — odwrotnie zwrócone przesyłką poleconą.

„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.: Lotnik 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**.

Towarzystwo Ubezpieczeń „EUROPA“

Sp. Akc.
w Warszawie

Taryfy I - II - III i IV

Ubezpieczenia na wypadek śmierci, mieszane i z terminem stałym

BIURA ZARZĄDU TOWARZYSTWA w Warszawie, ul. Marszałkowska Nr. 118

Telefony: 280-56 i 139-79

Oddział na Wielkopolskę: Wały Zygm. Augusta 2 — Telefon 5434

Na sezon sportowy



polecam

wielki wybór przyborów tenisowych
Slazenger'a, Staub'a, Spalding'a, Liga
i innych po cenach konkurencyjnych.

DOM SPORTOWY

H. Pieprzyk

Poznań, Wały Jagiełły 2a

Na życzenie wysyłam cennik na wszelkie
inne przybory sportowe bezpłatnie.

Uwagze

warsztatów samochodowych:

Prezycyjne ślifowanie cylindrów mo-
torów 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

„AERO“ Spółka Akcyjna

Komunikacja Powietrzna na linii POZNAŃ — WARSZAWA

PRZEWÓZ PASAŻERÓW, POCZTY I TOWARÓW

Odlot z Poznania 8,30

Przylot do Warszawy 10,30

Odlot z Warszawy 17,00

Przylot do Poznania 19,00

Samolot kursuje codziennie za wyjątkiem niedziel i świąt.

Dojazd na lotnisko autobusem Sp. „Aero“, który odchodzi o godzinie 7,45 z przed biura Orbis na placu Wolności.

Sprzedaż biletów: w Poznaniu w biurze „Orbis“ plac Wolności 9. w Warszawie w biurze „Orbis“ Widok.

Blizszych informacji udziela w Poznaniu Dyrekcja, Telefon 16-47 lub 20-83 od godziny 9-tej do godziny 18-tej.

W Warszawie: Kierownik Ruchu, lotnisko cywilne ul. Topolowa, telefon 8—50. Treillard Moniuszki 5.

Poczta polska: Od dnia 22 czerwca uruchomiona została poczta lotnicza. Przesyłki lotnicze przyjmuje Urząd pocztowy Poznań 1, Al. Marcinkowskiego, który udziela szczegółowych wyjaśnień i informacji przy okienku dla przesyłek lotniczych. Urząd Pocztowy Poznań 1. przyjmuje przesyłki lotnicze do godziny 7 rano.

W Warszawie: Główny urząd pocztowy, plac Napoleona.

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.

Dla pilota

wolna posada od 1. X. br. tylko pierwszorzędne siły mogą się zgłosić z podaniem życiorysu do Administracji „Lotnika“ pod № 102. Podania nieuwzględnione pozostaną bez odpowiedzi.

Każdy polak

powinien przeczytać piękną książkę

F. KONECZNEGO

„POLSKIE LOGOS A ETHOS“

monumentalne dzieło popularno - filozoficzne
— o znaczeniu i celu Polski. —

Rozdział I: Kultura umysłowa.

1. Historyzm a podkład ludowy.
2. Dary przyrody.
3. Handel i przemysł.
4. Oświata.

Rozdział II: Twórczość polska.

5. Zdatność artystyczna (sztuka plastyczna, muzyka, poezja).
6. Zdatność naukowa (nauki ścisłe, przyrodnicze, humanistyczne, geografia, filozofia, dobrobyt).
7. Zdatność polityczna.

Rozdział III: Powszechność sprawy polskiej.

8. Dążenia do syntezy Zachodu a Wschodu.
9. Stosunek do Europy.
10. Polska wobec słabszych. (Czechy, Ruś, inne narody słowiańskie, Litwa.)

Rozdział IV: Wyniki dociekań.

11. Najwyższy regulator historii.
12. Horoskopy nowego okresu.
Wysła się za pobraniem pocztowym.
Cena 2 tomów w oprawie zł. 6 gr. 50 z przesyłką.

Zamówienia kierować:

Poznań, plac Wolności 14 a.

WIELKOPOLSKA CENTRALA KSIĄŻKI.