

Oplata pocztowa uiszczona ryczałtem

Cena numeru podwójnego 60 groszy.



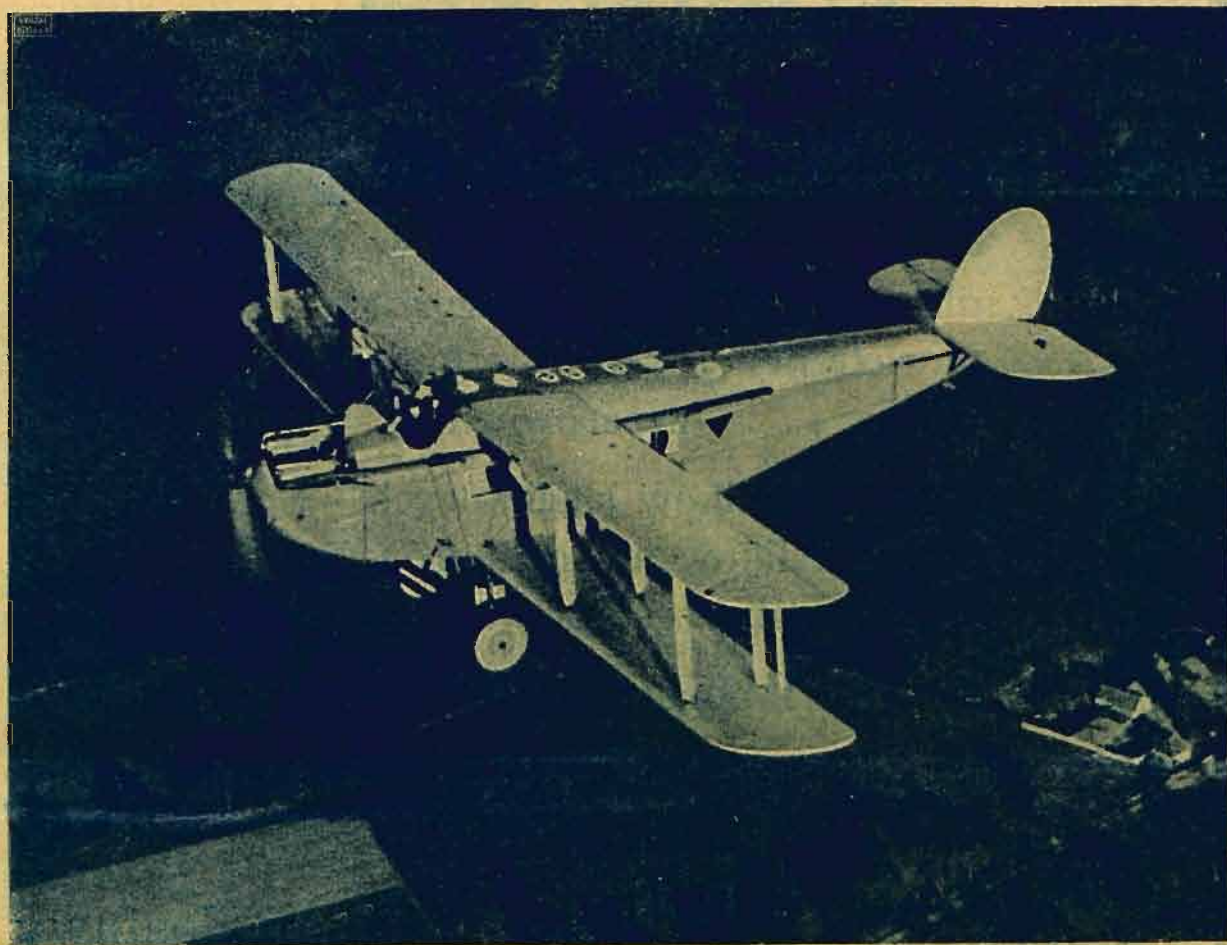
LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.

Nr. 13—14 (30-31)

POZNAŃ. WARSZAWA, KRAKÓW, LWÓW. KATOWICE

Rok II

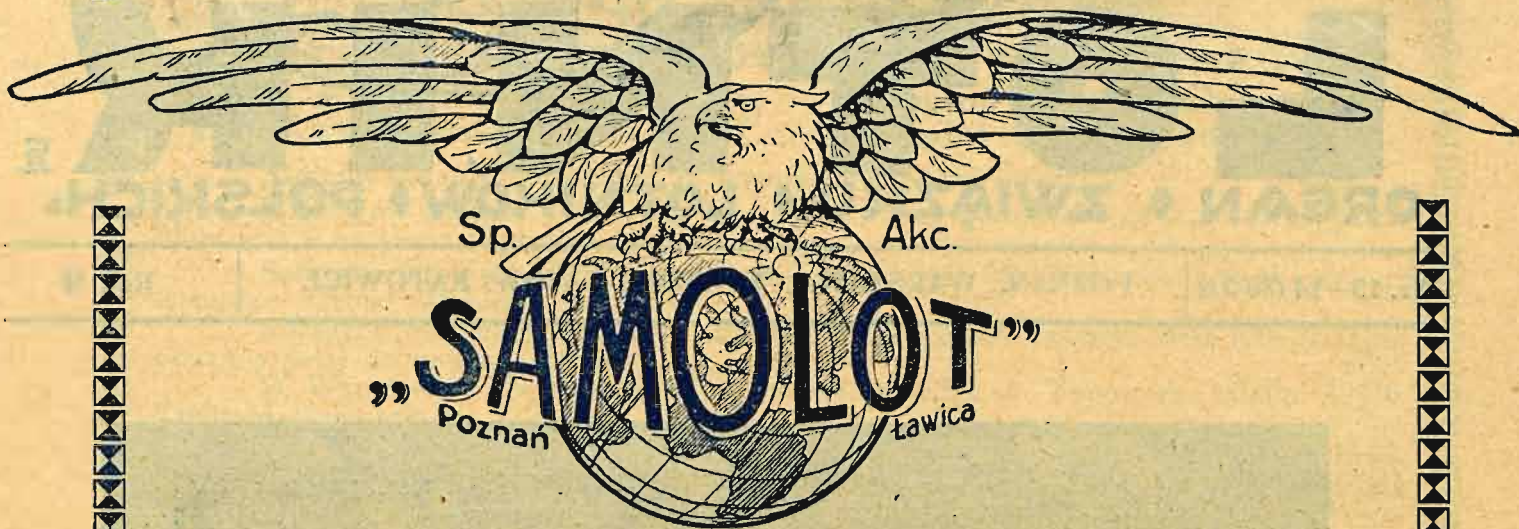


W DAL Z PASAŻERAMI.

Płanowiec angielski De Havilland w drodze do Amsterdamu.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI: POZNAŃ, PLAC WOLNOŚCI 14 a. TELEFON 53-78.

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



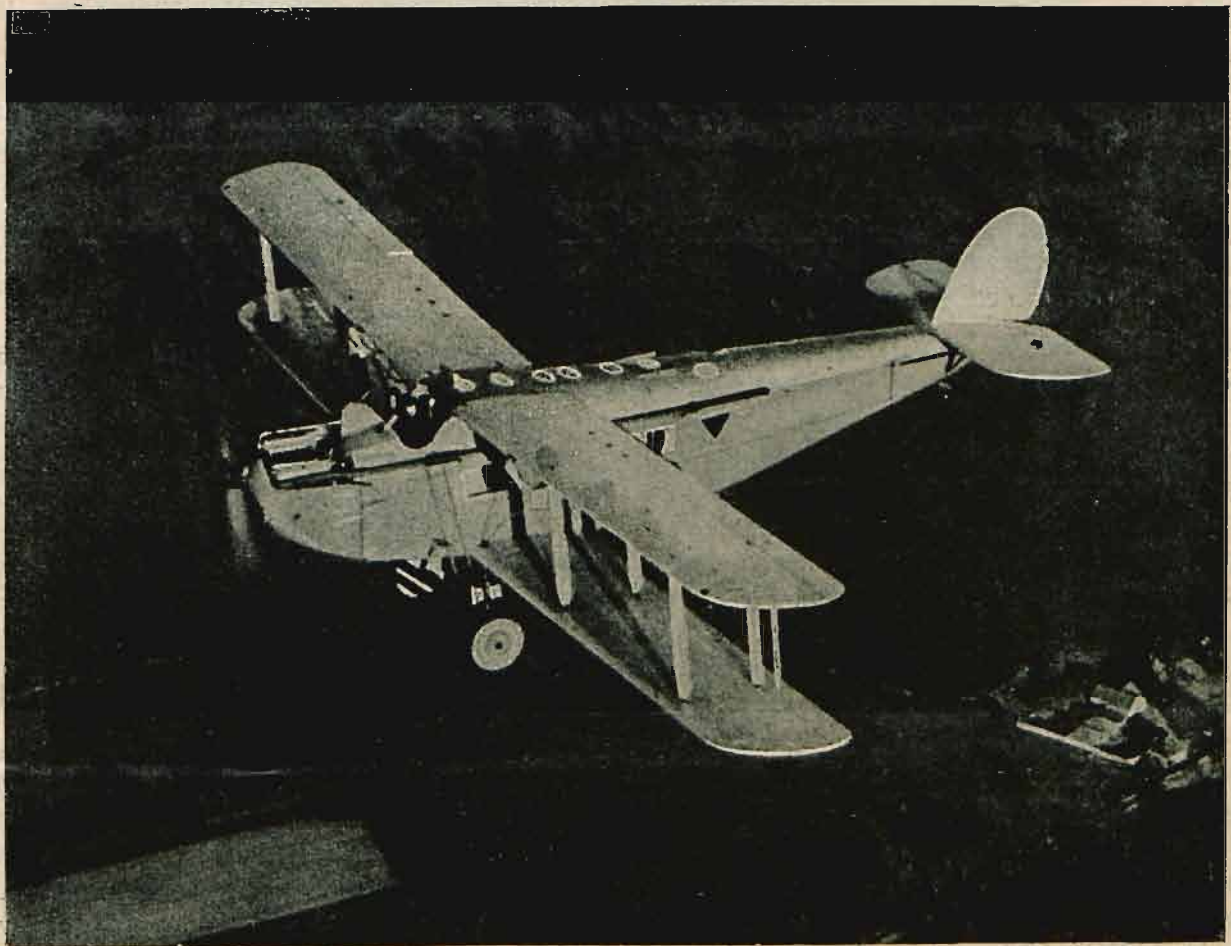
LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.

Nr. 13—14 (30-31)

POZNAŃ. WARSZAWA, KRAKÓW, LWÓW. KATOWICE

Rok II



W DAL Z PASAŻERAMI.
Płatowiec angielski De Havilland w drodze do Amsterdamu.

B. O.

Tydzień temu przyniósł nam telegram wiadomość, nad którą do porządku przejść nie wolno. Niemcy ostrzeliwali polski płatowiec komunikacyjny, który przelatywał w odległości kilku kilometrów od granicy po stronie niemieckiej. Szczęśliwym zbiegiem okoliczności nic poważnego się nie stało. Kule niemieckie trafiły wprawdzie w kadłub samolotu, nie uszkodziły jednak ani żywotnych części płatowca, ani też nie trafiły nikogo z pośród pasażerów. Każdy z nas powie sobie spokojnie: „Miał szczęście“. Nie może jednak spokojnie przejść nad tym faktem do porządku dziennego władza lotnictwa cywilnego, a więc Ministerstwo Kolei.

Oczywiście, że przelatywanie ponad terytorjum niemieckiem jest absolutną nieostrożnością. Pilota jednak winić nie można. Warunki terenowe nad granicą niemiecką w drodze do Gdańska są niestety takie, że lepsze pola do lądowania przymusowego znajdują się właśnie po stronie niemieckiej. Jak wiemy, pilot musi tak lecieć, by w razie defektu silnika i konieczności wykonania przymusowego lądowania, miał w najbliższej okolicy lotu takie pole, na którym bezpiecznie może wylądować. Czyli, że lecąc do Gdańska musi albo bardzo okrążyć, albo też lecieć ponad terenem niemieckim.

Sprawa się bardzo pogarsza, o ile lot odbywa się w nieodpowiednich warunkach atmosferycznych. Kiedy np. burza goni płatowiec lub też posuwa się na jego spotkanie od strony morza (zach. - półn. kierunek najczęstszy). W tym wypadku musi pilot celem ominięcia burzy przelatywać prawie zawsze ponad terenem niemieckim, albo wracać do miejsca odlotu, co bynaj-

mniej nie leży w interesie polskiej komunikacji lotniczej

Niemcy opierają się na stosownym paragrafie Traktatu Wersalskiego, który pozwala im na wzbronienie przelotu płatowcom koalicji (patrz nr 9—10, str. 10) i nieprzejmując się niczem, nie pozwalają na przelot naszych płatowców komunikacyjnych. Co gorsza, ze względu na często powtarzające się wypadki mają zupełne prawo do ostrzeliwania naszych płatowców.

Nasuwa się oczywiście projekt oddania Niemcom pięknego za nadobne. Ileż to razy widzieliśmy w czasie pobytu w Gdyni, jak samoloty niemieckich linii komunikacyjnych, zdążające do Berlina z Gdańska lub z Królewca przelatywały ponad naszym „kurytarzem“. Na niemieckie chamstwo, którem zawsze będzie ostrzeliwanie płatowców komunikacyjnych, można odpowiedzieć podobnie i zagrozić, że w razie nowego wypadku rozhasania butnej duszy niemieckiej, oburzonej najazdem Vaterlandu, odpowiemy im ostrzeliwaniem płatowca niemieckiego, przelatującego nad Gdynią, Puckiem lub Helem.

Zdaję sobie z tego sprawę, że jest to półśrodek i że traktować go można jedynie dla opamiętania Prusaków z Prus Wschodnich. Niezależnie od tego musimy się starać jak najprędzej uregulować sprawę przelotu nad terytorjami państw z nami sąsiadujących. O ile mi jest wiadomem, odbywa się obecnie konferencja poświęcona temu zagadnieniu we Francji, która za cenę pozostawienia nadal zakładów w Friedrichshafen żąda od Niemiec wydania pozwolenia na przelatywanie ponad swym terytorjum. Polska powinna skorzystać z tej okazji i wystawić również swoje postulaty, zabezpieczając przez to życie i mienie pasażerów i pilotów polskich linii komunikacyjnych, których trasa biegnie wzdłuż granicy Państwa.

II. Wszepolski Konkurs Szybowców.

(Ciąg dalszy)

Rozgorzała zacięta walka. Konkurencja wysiła się na wszelkie sposoby. „Miś“ osiągnął wysokość 11 m. ponad start. Szulczewski już 12 metrów.

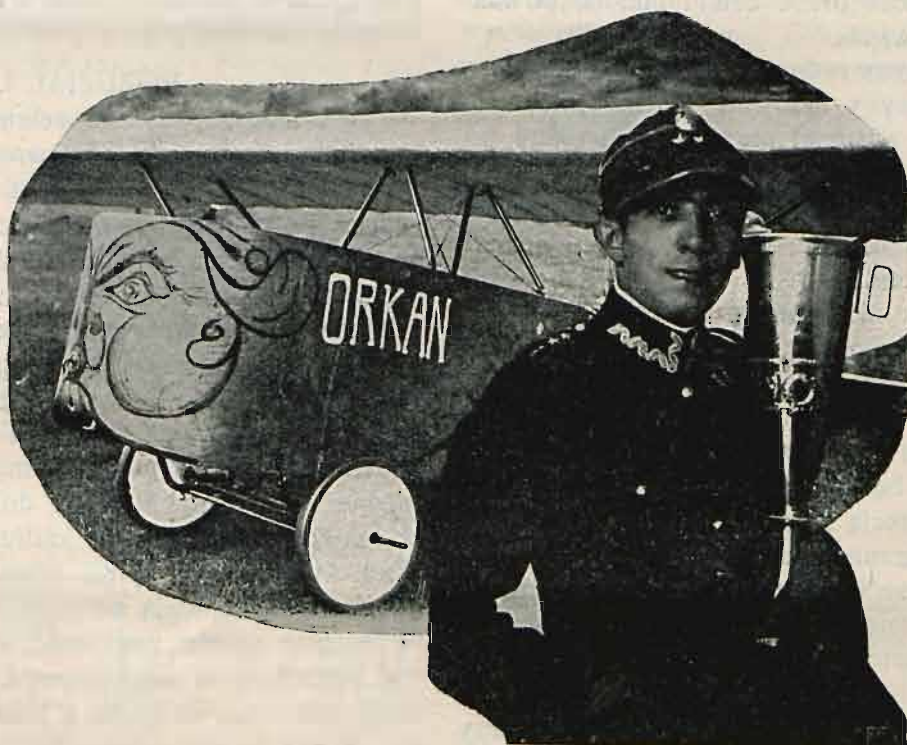
Inżynier Bohatyrew prowadzi start w zastępstwie. „Miś“ 12,5 m. i... doznaje lekkiego uszkodzenia. Szulczewski 14 m. ponad start. Inż. Bohatyrew oddaje chorągiewkę startową i biegnie pomagać w naprawie szybowca. Poza tem startują inni, ale ostatecznie pilot Szulczew-

ski osiąga wysokość 23 m. ponad start, która do końca konkursu zostaje nie pobita.

Loty konkursowe kończą się. Płatowce wracają ze startu do hangarów, sztab odjeżdża na wózku lub na piechotę. Grupa piechurów za zawsze jako przewodniczącego sławnego w kraju i zagranicą pilota „Gut besetzt“. Pilot ten należy do najspokojniejszych pomiędzy konkurentami. Przed każdym lotem w najpoważniejszej chwili, jaką jest chwila puszczenia szybowca, nie

zapomni on się obrócić i głośnym „gut besetzt“ stwierdzić, że wszystko jest w zupełnym porządku. Dobry był pilot „Czarnego kota“, doświadczony, a przytem bardzo miły towarzysz wspólnej gdyńskiej niedoli. Niedarmo też został przez ogólną aklamację wybrany prezesem korporacji „Szybowia“, po dokonaniu bohaterskiego okrzyku: „My chcemy Misiowego wina“. Okrzyk ten nie okazał się wprawdzie skutecznym, bo

„Szybowia“ Skąd się ta nazwa wzięła, nie mogę określić. Grunt, że korporacja była i tak się nazywała. Błędnie sądzi ten, kto uważa, że poza podziałem na różne grupy, którego w danej chwili wyszczególniać nie będę, nie istniało nic, istniała jeszcze jedna, ale zato bardzo poważna funkcja konkursowa, którą spełniała „Szybowia“. Jednym z najważniejszych zadań konkursu jest, była i będzie wymiana uwag i myśli na temat,



Por. Grzmiła Tadeusz,

zdoławca pucharu L. O. P. P. — Zarząd Główny, jako I nagrody za najlepszą konstrukcję.

zatwardziały na sercu Pan Inżynier, mimo tak wyraźnej prowokacji, wina nie chciał postawić, ale zawsze intonacja tego okrzyku pozostała dla „Szybowii“ wzorem, za pomocą którego domagała się spełnienia swych mniej lub więcej słusznych, lecz zawsze możliwych i godziwych pragnień.

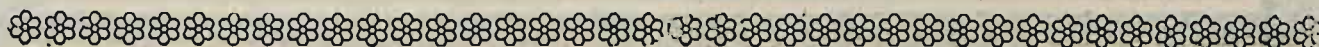
W opisie konkursu gdyńskiego nie mogę pominać milczeniem wielkiej i kwitnącej korporacji

źle lub dobrze przepracowanego dnia. I to zadanie spełniała „Szybowia“ ku zadowoleniu wszystkich jej członków, którzy pomimo to, że się zawsze bardzo kłócili, żyli się jaknajlepiej i ja boleję tylko nad tem, że tych wszystkich uwag i myśli do dziś nie zdołali na papier przełać. Redakcja „Lotnika“ jest bardzo cierpliwa i jeszcze ciągle czeka, a ma nadzieję, że „Szybowia“ jej nie zawiedzie.



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

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



Jak powinien postępować pilot, by uniknąć przymusowych lądowań.

Każdy lotnik, czytając nagłówek, z pewnością pomyśli, że znajdzie tu jakiś przepis. Tymczasem zadaniem moim jest wskazanie metody, którą ściśle stosując, uniknie mniej lub więcej przykrych niespodzianek.

Pracę tą muszę podzielić na następujące rozdziały:

I. Zasadnicze prace celem uniknięcia lądowań przymusowych.

II. Przyczyny lądowań krótko po starcie.

III. Przyczyny lądowań podczas lotu.

Rozwijając rozdział pierwszy, skreślam poniżej dalsze podtytuły, a mianowicie:

1. Sumienność pilota przed wykonaniem lotu.

2. Próba silnika.

3. Start przepisowy.

4. Usuwanie niedomagania w czasie lotu.

Rozdział II omówię nawiązując go do usuwania błędów przy silnikach stałych i wirujących.

Rozdział III rozpadnie się na szereg podtytułów, którymi będą:

a) desorientacja i warunki atmosferyczne,

b) niedomaganie silnika,

c) manewrowanie dodatkowym powietrzem,

d) wysadzanie silnika z powodu złego palenia, smarowania, chłodzenia, przez zużycie itd.

W części drugiej opiszę zachowanie się przy lądowaniach przymusowych, wyszukiwaniu lotnisk, ustalaniu kierunku wiatru, o środkach ochronnych przy lądowaniach, o lądowaniach nie-

przewidzianych, o zapobieżeniu zniszczenia zasiewów, wymiarach lotnisk dla poszczególnych typów płatowców, o lądowaniu niepomyślnem, o lądowaniu nocnym i ewtl. przygotowaniach, o transporcie, o spadochronie, jego użyciu i konserwacji.

W zakończeniu części 1-szej przedstawię opiekę nad silnikiem w zimie i podam spis przedmiotów potrzebnych w podróży załozde.

ROZDZIAŁ I.

Aby móc zapobiec wszelkim niedomaganiom, należy przedewszystkiem poznać dokładnie swój płatowiec i odpowiednio się nim opiekować. Powinno się doprowadzić do perfekcji znajomość wszelkich części armatury, które winno się obsługiwać machinalnie, nie patrząc na nie. Wykonanie wszelkich robót przeprowadzać stale pod osobistym dozorem, o ile pracę tą musi wykonać mechanik. Już w hangarze odpowiednie ustawienie płatowca odgrywa tu doniosłą rolę. Przedewszystkiem podpórki muszą być tak położone pod osie kół, aby dotykały trzewików podwozia. Tylną część kadłuba podpierać kozłem. Obecnie na tylnej części kadłuba każdego płatowca znajdują się strzałki i napisy, w które miejsce należy podstawić kozieł. Aby uniknąć przechylenia się płatowca, należy obciążyć płożę ogonową workiem z piaskiem o wadze 20 kg. Waga ta jest zależną od typu płatowca.

Szczudłowski, major-pilot.

(Ciąg dalszy nastąpi)



Ś. p.

Damazy Kortylewicz

pilot

członek Związku Lotników Polskich zginął tragicznie
dnia 8 sierpnia 1925 r.

Cześć Jego Pamięci!

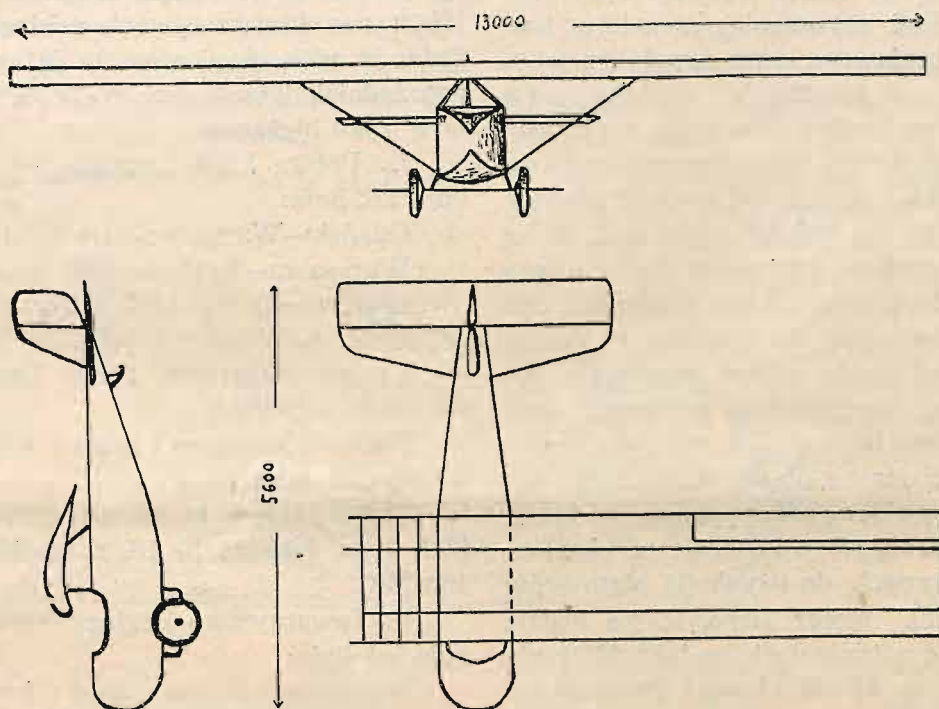
Zarząd Zw. Lotników Polskich.

Lotnictwo komunikacyjne.

Opinia publiczna u nas mało interesuje się zagadnieniami lotnictwa, głównie dlatego, że ich nie rozumie, i, jakkolwiek Liga Obrony Powietrznej Państwa położyła już bardzo cenne zasługi na tem polu przez szerzenie ideowej propagandy, to jednak należy przyznać, że jesteśmy dopiero na początku tej drogi, którą przebyły już inne narody. Brak zrozumienia różnicy między lotnictwem bojowym a komunikacyjnym, oraz zależności rozwoju jednego od drugiego utru-

powiednim taborem kosztuje około 300 000 złotych, to jeden kilometr linii powietrznej wraz z płatowcami, hangarami i urządzeniami kosztuje 20 razy mniej.

Ponieważ lotnictwo komunikacyjne służy wyłącznie celom gospodarczym, logicznym następstwem tego będzie, iż statek powietrzny, jako statek wybitnie handlowy, odpowiadać musi wymaganiom i celowi, któremu służy. Rozwój techniczny statku komunikacyjnego idzie zatem



„Orkan“ por. T. Grzmilasa.

dnia orjentowanie się w samym zagadnieniu i sprowadza nieraz dyskusję na manowce. Nie mam zamiaru zajmować się na tem miejscu całokształtem tego zagadnienia, chcę tylko dla orientacji podać kilka danych, które uwidaczniają nasz stan obecny w tej dziedzinie.

Powstanie i rozwój lotnictwa komunikacyjnego zostały wywołane jedynie potrzebami gospodarczymi. Szybkość, a zatem drogocenna w życiu gospodarczym oszczędność czasu, którą odznacza się ten nowy sposób komunikacji, wraz z wzrastającym z dnia na dzień bezpieczeństwem w komunikacji lotniczej, spowodowały tak olbrzymi rozwój sieci dróg powietrznych, że obecnie nie ma już na świecie większego miasta, któreby nie posiadało przynajmniej przystanku lotniczego. Do tego rozwoju przyczyniła się również taniość linii powietrznych. Gdy bowiem jeden kilometr drogi żelaznej wraz z od-

w kierunku jak najwięcej ekonomicznego wyzyskania statku, z równoczesnym staraniem o zapewnienie bezpieczeństwa lotu. Statek komunikacyjny zatem nie może posiadać cech płatowca wojskowego, a bezpośrednie użycie go bez specjalnych przeróbek podczas wojny może mieć miejsce jedynie do celów komunikacyjnych. Jakież zatem można wyciągnąć korzyści z lotnictwa komunikacyjnego do celów obrony państwa? Rozważając to zagadnienie, należy pamiętać o tem, iż w państwach, które posiadają obecnie najsilniej rozwinięte lotnictwo komunikacyjne i wojskowe, podstawą rozwoju lotnictwa wojskowego było lotnictwo cywilne. A mogło się stać taką podstawą dlatego, iż lotnictwo cywilne wytworzyło szeroko rozwiniętą fabrykację płatowców i silników, wyszkoliło konstruktorów i pilotów i nie tylko oswoiło ludność z tym nowym środkiem komunikacji, ale i stworzyło pod-

stawy do naukowej pracy w kierunku doskonalenia konstrukcji aparatów. U nas lotnictwo cywilne jest dotychczas produktem obcej wytwórczości. Kilka wytwórni, założonych w ostatnich czasach, wytwarza płatowce typu zagranicznego na podstawie licencji. Jeszcze gorzej przedstawia się sprawa fabrykacji silników. Złożyły się na ten stan rzeczy specyficzne nasze warunki, brak ludzi praktycznie obeznanych z tym działem pracy, a przede wszystkim zupełny brak konstruktorów oraz instytutu aerodynamicznego. Tylko taka polityka, która będzie iść przede wszystkim po linii stworzenia warunków rozwoju lotnictwa krajowego oraz zupełnego uniezależnienia się od przemysłu zagranicznego, może stworzyć podwaliny naszego przemysłu lotniczego. I jakkolwiek nasze przedsiębiorstwa fabryczne są dalekie jeszcze od swoich wzorów zagranicznych, to nie należy zapominać, iż są one dopiero w stadium tworzenia się i walczą z wielkimi trudnościami. Tych trudności nie należałoby im pomnażać, bo mogłoby to doprowadzić do unicestwienia całego przemysłu lotniczego w samym zarodku jego powstania. Największym zaś ułatwieniem ich rozwoju będzie zapewnienie im zbytu na płatowce, co może nastąpić przede wszystkim przez zmuszenie towarzystw, które starają się o koncesje na eksploatację linii powietrznych, do używania płatowców produkcji krajowej. Rzecz jasna, iż nie będzie można żądać tego natychmiast, bo fabryki te nie byłyby w stanie w chwili obecnej zadośćuczynić tym wymaganiom, ale przez odpowiednie zobowiązania można zmusić towarzystwa eksploatujące linie do zakładania fabryk i produkowania własnych płatowców komunikacyjnych. W ten sposób możemy w krótkim czasie stworzyć przemysł lotniczy i wtedy żądać od niego, aby w organizacji swojej dostosował się nie tylko do wymagań lotnictwa komunikacyjnego, ale aby był przygotowany do zadań, które go na wypadek wojny czekają w zakresie budowy płatowców wojskowych.

Wylania się tutaj zagadnienie organizacji naczelných władz, kierujących sprawami zarówno lotnictwa wojskowego jak i komunikacyjnego. U nas lotnictwo wojskowe należy do ministra spraw wojskowych, a lotnictwo komunikacyjne do ministra kolei. We wszystkich większych państwach istnieją bądź specjalne ministerstwa, bądź podsekretarjaty stanu, do których należy kierowanie całokształtem spraw lotniczych. Ostatnie depeşe przyniosły wiadomość, iż Wło-

chy powołały również do życia specjalne ministerjum żeglugi powietrznej, a jak wielką wagę rząd włoski przywiązuje do tego nowego ministerjum, świadczy fakt, iż objął go sam premier Mussolini, który już sprawuje tekę ministra spraw wojskowych. Zagadnienie to i u nas domaga się szybkiego rozwiązania, od czego zależy w znacznym stopniu dalszy rozwój naszego lotnictwa.

W celu uzupełnienia tych paru słów, które wyrażają moje osobiste zapatrywania na sprawy rozwoju lotnictwa komunikacyjnego u nas, podam dodatkowo kilka danych o istniejących już u nas towarzystwach żeglugi powietrznej. Jedne z nich eksploatowały już pewne linie w poprzednich latach, inne mają zamiar uruchomić je w roku bieżącym.

I. Polska Linja Lotnicza — Aerolot obsługuje już linie:

Gdańsk—Warszawa—Lwów (670 km.),

Warszawa—Kraków (285 km.),

Kraków—Lwów (350 km.),

Kraków—Wiedeń (około 300 km.),

Lwów—Bukareszt przez Czerniowce—Jassy (około 750 km.),

Puck—Kopenhaga przez wyspę Bornholm (około 500 km.).

Towarzystwo to używa aparatów niemieckich typu Junkers F. 13. z silnikiem B. M. W. 180 MK.

II. Towarzystwo Żeglugi Powietrznej obsługuje już linie:

Warszawa—Praga Czeska bez zatrzymania się w Krakowie (około 600 km.).

Używa ono aparatów typu Potez IX i Spad 46 z silnikiem Loraine 450 MK.

III. Towarzystwo Lotnicze—Aero uruchomiło w bieżącym roku linie:

Warszawa—Poznań (około 300 km.).

IV. Towarzystwo „Polavia“ projektuje uruchomić także w bieżącym roku linie:

Gdańsk—Łódź—Katowice (około 600 km.).

Wszystkie te towarzystwa działają na podstawie koncesyj, udzielonych im przez ministra kolei. Koncesje te wygasają w roku 1928. Towarzystwa eksploatujące linie otrzymują od rządu subwencje w trzech postaciach:

a) kilometryczne, tj. za ilość przelecianych i przewidzianych rozkładem lotów kilometrów,

b) handlowe, tj. za przewieziony tonaż towarów, poczty i pasażerów w czasie zgodnym z rozkładem lotów,

c) za regularność.

Mjr. S. G. Józef Wiatr. (Bellona.)

Alferium, nowy stop aluminiowy w konstrukcjach lotniczych i automobilowych,

Nowy stop serji aluminiowo - miedz. alferium zaczyna coraz częściej być stosowany tak w lotnictwie jak i w automobilizmie.

Już na ostatniej wystawie lotniczej w Paryżu 1924 samolot bombardujący firmy „Schneider“ wyekwipowany w 2 silniki 400 MK. „Lorraine - Dietrich“ zbudowanym był z alferium. Metal ten bardzo lekki, zalicza się do stopów już używanych jak duraluminium i alpac bywa głównie stosowany po obróbce termicznej, w toku której nagrzewa się go do temperatury 480—500 stopni a następnie hartuje w wodzie.

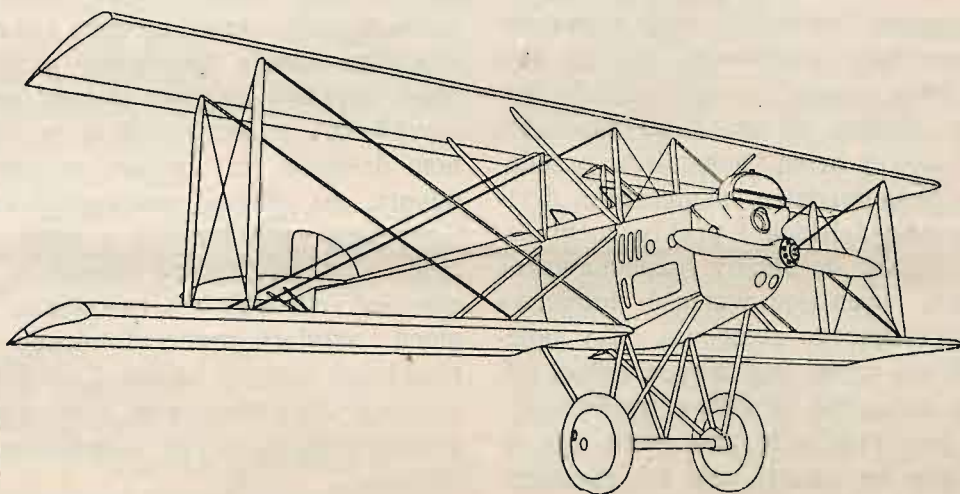
Alferium wyrabiają dotychczas w zakładach Creusot we Francji.

punkt topliwości w stopniach 640
spółczynnik rozciągliwości $22,6 \times 10,6$
ciepło właściwe 0,22

Alferium może być dostarczany w stanie kutym, prasowanym, ciągnionym i w drucie. Wszelkie przeróbki na gorąco winny być wykonywane z tego metalu w granicach temperatury 375—450°; ogrzany ponad te granice, przestaje być kowalnym tj. łupie się przy kuciu.

Obróbka na zimno alferium jest tak łatwa jak mosiądzu, z punktu widzenia szybkości obróbki z gruba.

Alferium przytem jest bardzo mało wrażliwym na działanie czynników atmosferycznych



Hanriot H. 19.

Płatowiec szkolny z silnikiem Hispano - Suiza 180 MK. Wytwórnia płatowców „Samolot“ wykonuje obecnie większą serję tych płatowców.

Natychmiast po hartowaniu, alferium jest zbyt miękki, wzgl. gdyż granicą elastyczności jego jest 10 kg. a wytrzymałości na rozerwanie około 28 m/m², lecz metal ten ma tą własność, że po hartowaniu twardnieje w czasie kilku dni (zostawiony w spoczynku w zwykłych warunkach atmosf.) nazywa się to starzeniem. Po 4—6 dniach nabywa swych własności mechanicznych ostatecznych, które to zachowuje dalej nieskończenie.

Charakterystyki jego są w przybliżeniu następujące:

Granica elastyczności kg. m/m² 22—28
wytrzymałość na rozerwanie kg. m/m² 36—42
wydłużenie % 14,2
moduł elastyczności 7 500
ciężar gatunkowy 2,8

i zostaje również niezmiennym przy działaniu na niego wody słodkiej i słonej. Często w celu zapewnienia dłuższej konserwacji jest dobrze metal polakierować.

Metal jest również mało wrażliwy przy atakowaniu go przez kwasy, lecz poddaje się pod działaniem sodu i potasu. Jeżeli używa się więc ługów dla zdjęcia skorupy z metalu, trzeba starannie przepłukać go następnie w dużej ilości wody i neutralizować przez jednorazowe przepłukanie w kwasach azotowych.

Jeszcze lepiej byłoby w tym samym celu zadawać się dla zdjęcia skorupy jednorazowym przepłukaniem w kwasach.

W wilgoci alferium ulega procesom chemicznym, jeżeli pozostaje w kontakcie ze stałą, lub w kontakcie z **związkami miedzi.**

Przy składaniu części alferium powinno się więc przede wszystkim używać nitów z alferium, a nie nitów miedzianych lub stalowych.

Alferium nie jest magnetycznym, jest dobrym przewodnikiem elektryczności.

Metal ten jest obecnie bardzo wprowadzanym do lotnictwa, automobilizmu, kolejnictwa tramwajowego, artylerji itp.

Paryż, w lipcu 1925.

Inż. E. Kalster.

Obrona przeciwlotnicza z ziemi a lotnictwo.

W nowoczesnej organizacji wojskowej występuje na plan pierwszy, poza przygotowaniem do walki chemicznej, praca nad organizacją lotnictwa. Ważność tej broni jest już przesądzona; nowoczesne wojsko nie może obejść się bez planowej współpracy płatowców i wedle ogólnego przekonania zwycięstwo należeć będzie do silniejszego w powietrzu.

Opinia taka powstała na podstawie wyników, osiągniętych przez lotnictwo wojskowe w czasie wojny światowej, i na podstawie szczegółowych rozważań zarówno nad rozwojem technicznej sprawności płatowców, jak też nad rodzajem ich usług, posiadających wartość bojową. Ogólnie biorąc, na opinii tej zaważyła aktywność tej nowej broni, polegająca przede wszystkim na bezpośrednim skutecznym działaniu eskadr niszczycielskich i praktycznym zastosowaniu płatowców do służby rozpoznawczej. Z drugiej strony, oceniając wartość lotnictwa bojowego, występującego zbiorowo, czy pojedynczo, musiało się wziąć pod uwagę usługi oddane i przez tę kategorię lotnictwa wojskowego w zwalczaniu przeciwnika w powietrzu, czy w atakach na balony na uwięzi, czy też maszerujące zwarte oddziały i inne cele ziemne.

Wraz ze zdaniem sobie sprawy z ważności lotnictwa wysuwają się w wojskowej pracy organizacyjnej zagadnienia, które pozostają w ścisłym związku z powstawaniem lotnictwa jako broni czynnej oraz z koniecznością zorganizowania środków obrony i przeciwdziałania. Pozostawiam na uboczu kwestję zastosowania lotnictwa, przeznaczonego do działania w powietrznej strefie nieprzyjacielskiej i ograniczam się w niniejszym artykule jedynie do ujęcia lotnictwa bojowego jako lotnictwa obronnego i jego zastosowania samodzielnego względnie w łączności z innymi środkami obronnymi.

W organizacji faktycznej obrony przed atakami z powietrza przyniosła wojna światowa poza zastosowaniem lotnictwa realny dorobek organizacyjny w kierunku obrony przeciwlotniczej z ziemi, połączony z bardzo wielkim doświadczeniem; jednak zagadnienie samo, mimo

wyczuwania jego równorzędności i wielkiego znaczenia w stosunku do organizacji lotnictwa, jest zbyt nowe i zbyt w treści swej obszerne, ażeby można je w jego całokształcie i licznych szczegółach należycie ocenić, a oprócz tego następuje wiele trudności w opanowaniu technicznym poszczególnych działów i ostatecznej decyzji.

Pozostawiając kwestje techniczne i organizacyjne na planie dalszym, zajmiemy się tu zagadnieniem obrony przeciwlotniczej jako zagadnieniem taktycznym, którego rozważenie jest do pewnego stopnia decydujące w dziedzinie pracy organizacyjnej na polu obrony przeciwlotniczej.

Obronę przeciwlotniczą w znaczeniu ogólnym dzielimy, ze względu na stosowany rodzaj odporu, na obronę przeciwlotniczą powietrzną i obronę przeciwlotniczą z ziemi. Obronę przeciwlotniczą powietrzną stosujemy za pomocą płatowców, obronę przeciwlotniczą z ziemi za pomocą artylerji przeciwlotniczej, dział szybkostrzelnych małego kalibru i karabinów maszynowych przeciwlotniczych, reflektorów i innych urządzeń działających samodzielnie lub pomocniczych.

Już z pobieżnego rzutu oka na te dwa rodzaje obrony przeciwlotniczej wynika, że są one równie ważne i równie potrzebne i że wzajemnie uzupełniają się. Środki obrony przeciwlotniczej z ziemi współdziałają z pracującymi w powietrzu płatowcami; w większości wypadków pracują wówczas, gdy płatowców własnych w powietrzu niema, czasami zaś milczą, gdy płatowcy mają wypełnić swoje zadanie. Pod uwagę wchodzi tu jedynie typ płatowców pościgowych, których celem istnienia jest walka w powietrzu; inne typy płatowców, jak rozpoznawcze i niszczycielskie z powodu swej konstrukcji, dostosowanej do właściwego ich zadania, mogą tylko bronić się przed płatowcami pościgowymi, lecz do ataku na nie nie nadają się. A więc powietrzna obrona przeciwlotnicza ogranicza się jedynie do użycia w tym celu płatowców bojowych, tzw. pościgowych, których zadaniem jest, oprócz walki, mającej na celu odparcie lotniczych

eskadr nieprzyjacielskich, również zabezpieczenie własnych eskadr i pojedynczych płatowców rozpoznawczych.

Wszakże, pomimo wzajemnego uzupełniania się środków obrony przeciwlotniczej powietrznej i z ziemi, braku współzawodnictwa między nimi i możliwości zupełnie samodzielnego ich użycia, ważność obu tych broni i ich wzajemny stosunek wystąpi o wiele jaśniej, kiedy weźmiemy pod uwagę ich warunki działania, a mianowicie technikę wykonywania zadań przez płatowce nieprzyjacielskie, rozpoznawcze i niszczycielskie, chwilę ataku, względnie przekroczenia bronionej strefy powietrznej, służbę obserwacyjną przeciwlotniczą, porę, w której atak ma miejsce, wreszcie techniczną możliwość wkroczenia środków obrony przeciwlotniczej w chwili ataku.

We wszystkich tych wypadkach uwydatnia się wyraźnie techniczna różnica działania obu sposobów obrony, ich szybkość działania oraz ich skuteczność, a w związku z tem realnie możliwości przeprowadzania obrony przeciwlotniczej zapomocą obu rodzajów obrony, ich sprawność i waga organizacyjna.

Przejdźmy po kolei wymienione wyżej warunki działania i przyjrzyjmy się im bliżej.

Omawiając technikę wykonywania zadań przez lotnictwo nieprzyjacielskie, rozróżnić musimy dwa wypadki: atak płatowców w czasie trwania działań wojennych i w czasie pokoju, jako rozpoczęcie kroków wojennych.

W pierwszym wypadku, zależnie od tego, czy front jest ruchomy lub stały, uwypukla się wyraźniej działalność płatowców rozpoznawczych względnie niszczycielskich. W walce ruchowej intensywniejsza jest praca płatowców rozpoznawczych, posiadająca ogromne znaczenie

dla wszystkich dowództw taktycznych. Eskadry niszczycielskie atakują rzadziej i, zależnie od poruszeń oddziałów coraz to nowe objekty wojskowe. Po ustaleniu się frontu praca płatowców rozpoznawczych i artyleryjskich ma charakter więcej miejscowy, eskadry zaś niszczycielskie działają, atakując systematycznie pewne punkty pozafrontowe, posiadające większe znaczenie ogólne, względnie poszczególne odcinki terenu przyfrontowego, pomagając artylerji ziemnej w jej działaniu. Oba te typy płatowców są w stanie wykonać swoje zadanie tylko wówczas, jeżeli osłoni je własna eskadra pościgowa przed atakami pościgowych płatowców nieprzyjacielskich, same bowiem przysposobione są tylko do obrony w chwili ostatecznego niebezpieczeństwa i logicznie da się pomyśleć ich walka tylko z równorzędnymi konstrukcyjnie typami nieprzyjacielskimi.

Widzimy zatem, że płatowce pościgowe, które uważamy za środek powietrznej obrony przeciwlotniczej, ograniczają swoje zadanie do roli opiekunów własnych płatowców rozpoznawczych i eskadr niszczycielskich. Do tego, aby mogły przyjąć czynną rolę w odparciu ataku powietrznego, trzeba zwiększenia ich liczb z wyrażnym podziałem na płatowce pościgowe obronne i zaczepne, działające samodzielnie. W razie samodzielnego działania płatowców pościgowych, występujących pojedynczo lub w eskadrze, przeciw płatowcom niszczycielskim, powodzenie zależeć będzie od pokonania, wprzód towarzyszących eskadrom niszczycielskim, płatowców pościgowych obronnych, które staną ofiarne w obronie mniej obrotnych i ciężkich typów.

A więc powietrzna obrona przeciwlotnicza zapomocą płatowców pościgowych ograniczy

Od Administracji

Wszystkich P. T. Prenumeratorów prosimy o spieszne uregulowanie prenumeraty za kwartał bieżący w kwocie zł 2.40 z przesyłką oraz o uregulowanie zaległej prenumeraty w kwocie zł 1.50 za każdy poprzedni kwartał.

Nadmieniamy, że pomimo bardzo wielkiego nakładu będziemy zmuszeni wstrzymać wysyłkę pisma P. T. Prenumeratorom, którzy zalegają z opłatą swej należności.

Konto Administracji w P. K. O. Nr. 206.896.

się w nowoczesnej walce powietrznej prawie zawsze do pojedynku poszczególnych płatowców bojowych pomiędzy sobą i właściwe zadanie tj. zniszczenie płatowca rozpoznawczego lub eskadry niszcycielskiej i niedopuszczenie do wykonania ich zadania, o ile są one należycie bronione przez własną eskadrę pościgową, pewne bynajmniej nie jest. Do skutecznej obrony powietrznej potrzebnaby była tak znaczna ilość eskadr pościgowych, że to ze względu na środki obecnie dostępne jest tymczasem niewykonalne.

Ze względu na skuteczność powietrznej obrony przeciwlotniczej bardzo ważną rolę gra chwila ataku nieprzyjacielskiego. Jeśli pościgowe płatowce własne są wtedy w powietrzu, mając za zadanie stale przebywać w pewnym odcinku frontowym, sprawa spostrzeżenia przez nie atakującego nieprzyjaciela będzie łatwa. Jeśli płatowce pościgowe znajdują się w powietrzu tylko przygodnie, można zapomocą przeciwlotniczych strzałów artyleryjskich wskazać kierunek nadlatywania nieprzyjaciela, względnie kierunku odlotu, ale bliżej porozumieć się co do ilości i ważności lotniczego ataku nieprzyjacielskiego nie można, tembardziej, że radiotelegraficzne stacje odbiorcze na płatowcach jak dotąd albo nie istnieją, albo nie funkcjonują dość sprawnie. Jeśli zaś w razie pojawienia się nieprzyjaciela w powietrzu pościgowe płatowce własne znajdują się w pogotowiu na lotnisku i zaalarmujemy je, wówczas, zależnie od odległości od nieprzyjaciela i kierunku jego lotu, możliwe jest, że w znacznej ilości wypadków nie zdołają już nieprzyjaciela dosięgnąć i że ten w ciągu niewielu minut wykona swoje zadanie rozpoznawcze względnie niszcycielskie.

Tak wygląda ta sprawa na froncie w czasie ciągłego pogotowia wszystkich broni. Jeszcze trudniejsza jest wtedy, gdy w czasie pokoju zaczynają się niespodziane kroki wojenne, oczywiście przedewszystkiem w powietrzu. W ciągu pokoju można wprawdzie na bardzo ważnych punktach obserwacyjnych trzymać w pogotowiu eskadry alarmowe, lecz eskadry te ani pod względem siły liczebnej, ani pod względem szybkości wzniesienia się, która musi nastąpić z opóźnieniem, nie będą w możności wypełnić ciężącego na nich zadania. Z jednej strony bowiem postanowiony zgóry i niespodziewany atak nieprzyjacielski będzie znakomicie przygotowany i zabezpieczony taką liczbą płatowców pościgowych, która sprostą liczbę płatowców użytych do obrony w powietrzu, z drugiej zaś walka z

płatowcami pościgowymi w powietrzu nie będzie przeszkadzać, lub tylko nieznacznie, eskadrze niszcycielskiej w wypełnieniu jej zadania, skoro wszystkie płatowce pościgowe zajęte będą walką w pojedynkę z płatowcami bojowymi, towarzyszącymi eskadrze niszcycielskiej. Zniszczenie zaś jakiegoś ważnego obiektu, zaatakowanie równocześnie różnych punktów strategicznych, położonych bliżej lub dalej od granicy, i chociażby tylko zaniepokojenie wielkich centrów mobilizacyjnych, może mieć doniosłe skutki ze względu na przebieg wstępnych działań wojennych.

Oczywiste jest również, że powietrzna obrona przeciwlotnicza nie będzie pełniła służby obserwacyjnej, ponieważ jedynie przeszukanie strefy powietrznej szklanymi powiększającymi z punktów stałych na ziemi dać może skuteczne wyniki. Płatowce w powietrzu natrafić mogą na nieprzyjaciela tylko przypadkowo i nie mogą być zorientowane co do ilości atakujących płatowców. A więc obserwację dla płatowców pościgowych przeprowadzać będą formacje obrony przeciwlotniczej z ziemi, których obowiązkiem będzie zaalarmować eskadry lotnicze gotowe do boju. I w tym wypadku inicjatywa działania nie będzie po stronie płatowców pościgowych.

Najkrytyczniej przedstawia się przeprowadzenie powietrznej obrony przeciwlotniczej w nocy. Technika wykonywania zadań lotniczych stoi dziś bardzo wysoko i noc nie jest przeszkodą w wykonywaniu zadań niszcycielskich, lecz raczej ochroną. Dotyczy to wszystkich lotów celowych bez względu na to, jakie typy płatowców przeprowadzają je. W szczególności ataki eskadr niszcycielskich na miasta i wielkie obiekty przemysłowe będą zawsze skuteczne i muszą liczyć się przedewszystkiem tylko z odporem z ziemi, skoro obrona przez płatowce w powietrzu wogóle w nocy nie może mieć miejsca, a umożliwiona może być tylko przez współpracę reflektorów naziemnych, o ile te na skutek zorganizowanego dobrze podsluchu, pracują należycie.

Wyniknie stąd, że chociaż rola płatowców w eskadrach pościgowych jest bardzo ważna i odpowiedzialna w znaczeniu dokładnego i ofiarnego wykonywania działań obronnych, to jednak ograniczona jest z reguły do działań dziennych, względnie do walk pojedynczych z płatowcami towarzyszącymi, i że na korzystne wyniki działań tych eskadr można liczyć tylko w razie użycia sił przeważających liczbą i techniką lotu,

jakoteż samym rodzajem uzbrojenia. Działanie zaś nocne eskadr pościgowych możliwe jest tylko jako pomocnicze w niewielu punktach stałych, które, zaopatrzone we wszelkie środki obrony przeciwlotniczej przy pomocy reflektorów umożliwią im działania.

Obrona przeciwlotnicza z ziemi działa, jak wyżej wspomniano, zapomocą artylerji przeciwlotniczej, dział szybkostrzelnych małego kalibru i karabinów maszynowych, zastosowanych do strzelania przeciwlotniczego, w połączeniu z biernymi środkami obrony, jakoto reflektorami, aparatami podsłuchowemi, rejestrującemi kierunek i wysokość lotu w nocy, balonami na uwięzi i środkami maskującymi zapomocą dymów.

Wszystkie te środki obrony przeciwlotniczej z ziemi, użyte jużto samodzielnie, jużto we wzajemnym ścisłym związku ze sobą, pod względem użycia taktycznego są w położeniu znacznie korzystniejszym aniżeli lotnictwo pościgowe. Należy jednak przed rozważeniem tej kwestji zorientować się w sposobie działania wymienionych środków obrony przeciwlotniczej z ziemi, aby wyjaśnić, że pod względem przeznaczenia swego są one równie jednolite w działaniu jak lotnictwo pościgowe. Artylerja przeciwlotnicza jest właściwą podstawą obrony przeciwlotniczej z ziemi, działającą od 500—5 000 m. i wyżej w górę, uzupełnianą na niższe wysokości, do 1 000 m., działaniem dział szybkostrzelnych małego kalibru i przeciwlotniczych karabinów maszynowych. Niezależnie od tego zarówno artylerja przeciwlotnicza, jak działka szybkostrzelne małego kalibru i karabiny maszynowe mogą działać i działają samodzielnie. Reflektory umożliwiają wymienionym broniom przy pomocy aparatów podsłuchowych pracę w nocy, a temsamem umożliwiają współdziałanie w nocy z własnymi płatowcami pościgowemi, koordynując w

ten sposób, oraz przez przesłanianie dymem, współpracę obrony przeciwlotniczej powietrznej z obroną przeciwlotniczą z ziemi.

Obrona przeciwlotnicza z ziemi opanowuje przestrzeń powietrza do normalnej wysokości, na której pracować może lotnictwo pościgowe. Pomaga również pracy własnych płatowców pościgowych, gdyż wzdłuż waleczącego frontu powstają nieprzerwane linje ochrony powietrza: pierwsza do ochrony pasa przyfrontowego, druga do ochrony stacyj końcowych, składów żywności, amunicji, stanowisk wyższych dowództw, a nawet i rzadsza dalsza linja do ochrony ważnych strategicznie punktów itp. W głębi kraju ważne miasta, centra przemysłowe, punkty strategiczne, węzły kolejowe, parki lotnicze itd. muszą być jak najskrupulatniej wyposażone we wszystkie środki obrony przeciwlotniczej z ziemi, nierównie lepiej nawet jak na froncie, aby w każdej chwili, na pierwszy rozkaz, móc w razie niespodzianego ataku atak ten skutecznie umiścić. I w tym wypadku przestrzeń przeznaczona do obrony musi być w zupełności objęta środkami obrony przeciwlotniczej z ziemi.

Ten sposób skoordynowanego działania środków obrony przeciwlotniczej z ziemi umożliwia przede wszystkim skuteczną obserwację strefy powietrznej, specjalnie zorganizowaną i wyposażoną. Obserwacja ta, zorganizowana w czasie pokoju, musi dać możliwość natychmiastowego stwierdzenia przekroczenia przez płatowce nieprzyjacielskie granicy państwa bez względu na porę dnia lub nocy i dać podstawę do rozpoczęcia działań obronnych środkami obrony przeciwlotniczej z ziemi, a za ich śladem i płatowców pościgowych.

Pułk. dr. Eugenjusz Baranowicz.
(Bellona.)

(Dokończenie nastąpi)

KRONIKA.

BELGJA.

XIV Zawody balonów kulistych w Brukseli.

Dnia 8 czerwca odbyły się w Brukseli zawody balonów kulistych. Zawodników popędził wiatr wzdłuż wybrzeży kanału La Manche. Wielu z współzawodników wylądowało tego samego

dnia w morzu. Nagrodę pierwszą uzyskał Belg Veenstry, który wylądował następnego dnia w Hiszpanji w Vigo, przelatując 1350 km. Drugą nagrodę zdobył także Belg Demuyter na balonie „Belgica“, przelatując 680 km.

FRANCJA.

Rekord płatowca sportowego. Dnia 6 sierpnia ustanowiono we Francji rekord szybkości płatowca sportowego (awjonetki). Jeden z pilotów francuskich przeleciał na płatowcu Pandera o sile silnika 20 MK odległość 117 km. 300 m. w czasie jednej godziny.

Stan rekordów lotniczych na dzień 30-go czerwca 1925 r. Według oficjalnego biuletynu Międzynarodowego Związku Lotniczego (Fédération Aéronautique Internationale) stan ważniejszych rekordów światowych przedstawia się na dzień 30 czerwca następująco:

Lotnictwo z silnikiem:

Największa odległość bez lądowania — 16 do 17 kwietnia 1923 roku porucznicy Oakley i J. Ready, na płatowcu armji U. S. T-2, silnik Liberty 375 MK. — 4 050 km. (Stany Zjednoczone)

Najdłuższy czas lotu bez lądowania — 16 do 17 lipca 1924 roku piloci Coupet i Drouhin, na płatowcu Farmana z silnikiem Farman 450 MK. — 37 g. 59 m. 10 s. (Francja)

Największa odległość na linii prostej — 3—4 lutego 1925 roku kapitanowie Arrachart i Lemaitre na płatowcu Breguet 19 B-2 z silnikiem Renault 480 MK. — Etampes—Villa Cisneros (Afryka) 3 166 km. 300 m. (Francja)

Wysokość — 10 października 1924 roku pilot Callizo, na płatowcu Gourdou - Lesseure z silnikiem Hispano - Suiza 300 MK. z turbokompressorem Rateau w Villacoublay — 12 066 m. (Francja)

Szybkość — 11 grudnia 1924 roku sierż. Bonnet na płatowcu Ferbois z silnikiem Hispano-Suiza 450 MK. w Istres — 448 km. i 170 m./godz. (Francja)

Wodnopłatowce.

Długość — 1—2 maja 1925 roku porucznicy Shildauer i J. R. Kyle na wodnopłatowcu (P. N. 9.) z 2 silnikami Packard w Filadelfji — 28 g. 36 m. 27 s. (Stany Zjednoczone)

Odległość — 11—12 lipca 1924 roku porucznicy F. W. Wead i J. D. Price na wodnopłatowcu C. S. 2 z silnikiem Wright 585 MK. w Waszyngtonie — 1 600 km. (Stany Zjednoczone)

Wysokość — 11 marca 1924 roku pilot Sadi-Lecointe na wodnopłatowcu Nieuport - Delage z silnikiem Hispano - Suiza 300 MK. w Meulan — 8 980 m. (Francja)

Szybkość — 25 października 1924 roku porucznik Cuddihy na wodnopłatowcu Curtiss C-R

z silnikiem Curtiss D-12, 450 MK. w Bay - Shore — 302 km. 684 m./godz. (Stany Zjednoczone)

Płatowce bez silnika.

Czas — 29 stycznia 1923 roku pilot Maneyrol na szybowcu Peyret w Vauville — 8 g. 4 m. 50²/₅ s. (Francja)

Wysokość — 7 lutego 1923 roku pilot Descamps na szybowcu Devoitine w Biskrze — 545 m. (Francja)

Odległość — 26 sierpnia 1923 roku pilot Thoret na szybowcu Bardin w Vauville — 8 100 m. (Francja).

LITWA.

Katastrofa lotnicza. Podczas uroczystości lotniczych, odbywających się w Kownie, runął jeden z płatowców wojskowych z wysokości 200 m. Obydwaj lotnicy w nim siedzący ponieśli śmierć.

NIEMCY.

Deutscher Rundflug. Lot okrężny w Niemczech zakończył się z następującymi wynikami: Nagroda B. Z. am Mittag: Grupa A. Płatowce z silnikiem do 40 MK.

1 nagroda 25 000 mk. pilot Loerzer na płatowcu Mercedes - Daimler z silnikiem Mercedes 37 MK. Przestrzeń — 3219 km.

2 nagroda 15 000 mk. pilot Schrenck na płatowcu Daimler z silnikiem Mercedes 19,8 MK. Przestrzeń — 3122 km.

3 nagroda 10 000 mk. pilot Goritzer na płatowcu Mercedes z silnikiem Mercedes 20 MK.

Nagroda Grupy B. Płatowce z silnikiem do 80 MK.

1 nagroda 25 000 mk. pilot Hochmuth na płatowcu Udet z silnikiem Siemens 58 MK.

2 nagroda 15 000 mk. pilot Bäumer na płatowcu Bäumer z silnikiem Wright 63,5 MK.

3 nagroda 10 000 mk. pilot Katzenstein na płatowcu Dietrich z silnikiem Siemens 69 MK.

Nagroda „Boelcke“ Grupa C. Płatowce z silnikiem do 120 MK.

1 nagroda 25 000 mk. pilot Ritter na płatowcu Caspar - Theiss z silnikiem Mercedes 80,5 MK.

2 nagroda 15 000 mk. pilot Wenke na płatowcu Junkers z silnikiem Siemens 81 MK.

3 nagroda 10 000 mk. pilot Schnäble na płatowcu Junkers z silnikiem Junkers 82 MK.

W grupie A. właściwie nikt nie dokonał warunków lotu. W grupie B. odległość wynosiła 5242 km., w grupie C. 5324 km.

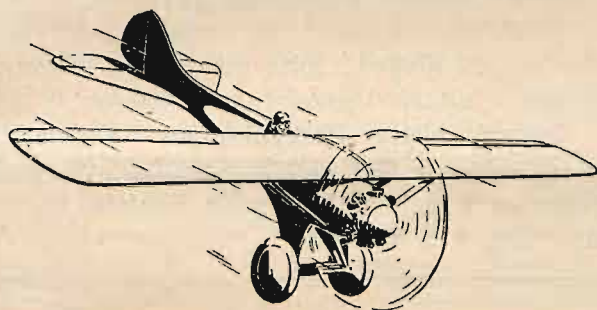
POLSKA.

Żniwo śmierci. Dnia 8 sierpnia 1925 r. zastrzelił się we własnym mieszkaniu jeden z najstarszych wiekiem członków Związku Lotników Polskich, pilot Damazy Kortylewicz.

Śp. Damazy Kortylewicz był jednym z najstarszych pilotów polskich. Urodził się w 1882 roku i już od 1913 roku pełnił służbę instruktora-pilota w niemieckich fabrykach lotniczych. W czasie powstania Wielkopolskiego i po powstaniu przelatywał z Niemiec płatowcami do Ławicy, powiększając w ten sposób szczerpłą flotę powietrzną Polski. W ciągu swej służby wykonał przeszło 16 000 lotów.

Ostatnio osiadł w Poznaniu, gdzie prowadził znaną i cenioną składnicę części zamiennych do samochodów.

Przez cały czas brał żywy udział w pracy Związku, a przez rok sprawował urząd Prezesa Rady Nadzorczej.



Płatowiec sportowy konstrukcji inż. Piotra Tułacza, który w najbliższych miesiącach opuści warsztat fabryczny.

S A M O L O T H A N R I O T H D 19

(Patrz rycinę na str. 9.)

Cechy charakterystyczne.

Rozpiętość całkowita 9 m. 191
 Powierzchnia nośna 26 m.² 70
 Długość całkowita 7 m. 20
 Szerokość skrzydeł 1 m. 461
 Rozstęp kół podwozia 1 m. 55
 Silnik „Hispano - Suiza“ 180 MK.
 Ciężar płatowca 360 kg.
 Ciężar zespołu silnikowego 300 kg.
 Ciężar całkowity bez obciążenia 660 kg.
 Nośność 290 kg.
 Ciężar płatowca w locie 950 kg.
 Obciążenie na m.² 34 kg. 5
 Obciążenie na KM. 5 kg. 270
 Szybkość maksymalna 170 km.
 Szybkość lądowania 70 km.
 Pułap 5,500 m.

Rokowania lotnicze. Już od paru tygodni odbywają się rokowania lotnicze w Pradze pomiędzy przedstawicielami rządu polskiego oraz Polskiej Linji Lotniczej Aerolot i przedstawicielami rządu czeskiego w sprawie przelotu płatowców komunikacyjnych zdążających do Wiednia przez terytorjum czeskie. Rokowania te stale się urywają. Widocznie Czesi na powyższą koncepcję nie zanadto są łaskawi. Obecnie rokowania po przerwie znowu podjęto.

Z Cywilnej Szkoły Pilotów przy fabryce „Samolot“ w Ławicy pod Poznaniem. Z prawdziwą przyjemnością podajemy poniżej w ogólnych zarysach wykaz lotów szkoły pilotów przy fabryce „Samolot“, z którego na pierwszy rzut oka widać, że szkoła pracuje i to bardzo intensywnie.

W czasie od 15 lipca 1925 do 9 sierpnia 1925 r. wykonano ogółem 1195 lotów, czyli średnio 63 loty dziennie po odliczeniu niedziel i dni nielotnych, przyczem wylatano w czasie 120 godzin i 42 min.

W dopełnieniu wiadomości naszej o wypuszczeniu nowych pilotów musimy do ich listy dołączyć wypuszczonych w ostatnim czasie uczni - pilotów: Piotrowskiego I., Kawińskiego J., Kosseka M., Hoffmana J., Chałupnika W., Szuchmielskiego J., Wierzbickiego W. i Rudzkiego T., co razem czyni imponującą cyfrę 10 nowych pilotów polskich. Wyniki lotów w szkole musimy uznać jako rzeczywiście nadzwyczajne.

RUMUNJA.

Próby nowego spadochronu. Przed tygodniem odbyły się w Rumunji próby nowego spadochronu. Powierzchnia jego wynosi 40 m., waga 9 kg., szybkość otwierania się 3 sek., szybkość spadania 4 m./sek.

WŁOCHY.

Włoski rajd lotniczy. Dnia 21 kwietnia br. startował major lotnictwa włoskiego De-Pinedo z Sesto - Calende. Celem lotu, który odbył się na wodnopłatowcu włoskiej konstrukcji fabryki „Savoia“, było Melbourne w Australji, odległe od miejsca startu o prawie 30 000 km. Rajd ten odbył się wspaniale. Major De-Pinedo zamyśla na tym samym płatowcu odbyć drogą powrotną przez Japonję.

Poniżej podajemy sprawozdanie z tego wspaniałego lotu:

K w i e c i e ń.

21 — Sesto Calende — Pisa — Brindisi	1050 km.
23 — Brindisi — Leros	1000 „
24 — Leros — Aleksandretta	900 „
25 — Aleksandretta — Bagdad	900 „
26 — Bagdad — Buszira	850 „
27 — Buszira — Bender Abbas	720 „
29 — Bender Abbas — Charbar	550 „

M a j.

4 — Charbar — Karaszi	650 km.
10 — Karaszi — Bombaj	1050 „
11 — Bombaj — Kokanada	1100 „
12 — Kokanada — Kalkuta	1050 „
12 — Kalkuta — Aryab	500 „
14 — Akyab — Rangoon	600 „
18 — Rangoon — Tavoy	400 „
19 — Tavoy — Mergui	200 „
21 — Mergui — Puket	500 „
22 — Puket — Penang	350 „
23 — Penang — Singapore	650 „
25 — Singapore — Batavia	950 „
27 — Batavia — Soerabaia	750 „
28 — Soerabaia — Bima	700 „
29 — Bima — Kupang	700 „
31 — Kupang — Broome	990 „

C z e r w i e c.

1 — Broome — Port Hedland	475 km.
2 — Port Hedland — Carnarvon	800 „

3 — Carnarvon — Perth	850 km.
4 — Perth — Port Albany	600 „
6 — Port Albany — Israelite Bay	630 „
7 — Israelite Bay — Port Eyre	900 „
8 — Port Eyre — Adelaide	750 „
9 — Adelaide — Melbourne	900 „

Razem 22 960 km.

Wodnopłatowiec „Savoia“ jest wyposażony w silnik Lorraine Dietrich 450 MK.

Położenie kamienia węgielnego pod Akademię Lotniczą w Neapolu. 29 lipca br. odbyła się uroczystość położenia kamienia węgielnego pod budowę, zakrojonej na olbrzymią miarę Akademii Lotniczej w Neapolu. Imieniem króla włoskiego wziął udział w uroczystości prezydent ministrów Benito Mussolini.

Ostatnie telegramy

Nowy rekord światowy. (Tel. wł.) Płatowiec Farman z silnikiem Farman pobił światowy rekord długości lotu, utrzymując się w powietrzu 45 godzin i przelatując 4 400 km.

Śmierć pilota Brzezińskiego. Dowiadujemy się w ostatniej chwili, że ofiara wypadku lotniczego z dnia 6 bm., pilot Kazimierz Brzeziński zmarł w szpitalu.

ZDZISŁAW MARYNOWSKI.

IKAR ZWYCIĘZCA.

P O W I E Ś Ć.

(Ciąg dalszy)

Siedziała w łoży, oparta lewym ramieniem o balustradę, uśmiechnięta, bez troska... Ledwie zdołał wykonać niezgrabny jakiś ukłon. Czuł jak wszystka krew odbiega mu z twarzy, a całe ciało obejmuje omdlewające drżenie. Chciał wyjść, lecz bał się postawić kroku, niepewny w tej chwili swych sił. Nie wiedział, czy przy pierwszym ruchu nie potknie się na omdlałych nogach i nie padnie pomiędzy rzędami krzesel.

Chciał zarazem opanować się i nie okazać wrażeń, jakie na nim wywarło to niespodziane spotkanie. Rozglądał się więc wkoło, przyglądając ludziom siedzącym w łożach, parterze i na balkonie. Może były wśród nich znajome twarze, lecz on nie spostrzegł żadnej. Cały był w tej jednej małej łoży. Nie patrząc widział. Wi-

dział ją. Obok panią Szumską, a dalej małego porucznika Zabielskiego.

— Trzyma się wytrwale — pomyślał, — a ciotka widać lepiej się czuje.

Kącikiem oka widział Lili w jakiejś ciemnej sukni wieczorowej z dużym, olśniewającym białością dekoltem. Czuł lekkie nad nią pochylenie Zabielskiego i błyski wielkich szkieł w binoklach. Zdawało mu się, że tylko odrobina wysiłku wystarczy, żeby usłyszeć ich ściszoną rozmowę.

— O czym oni mówią? — A może to para narzeczonych? — żgnęła go nieoczekiwana myśl. A może? Kto wie? Zadowoleni tacy, roześmiani, szczęśliwi... On popisuje się teraz przed całym światem jej pięknnością, roztaczając wo-

kół niepokój. Dumny, zadowolony jak maharadża...

Wśród siedzących w parterze spostrzegł twarze nieznacznie skierowane w stronę jej łoży i szybkie spojrzenia, biegnące ku jej nagim ramionom, wspaniałej szyi, rozchyłonym kuszając ustom i oczom zagadkowym, palącym. Cóż jest w niej, co wzrok ludzki na siebie ściąga i niewoli serca, czy zmysły?

Przypomniła mu się Zosia. Wobec tej, tak wspaniale rozebranej kobiety, kuszącej oczy tyśięcy mężczyzn, tamta odziana w skromne domowe sukienki, wydała mu się małym zalęknionym zwierzątkiem wobec pantery, giętko przężającej piękno swego lśniącego futra. Jakże małeńka i śmieszna była w swej cichej, nieśmiałej, niemal rozmodlonej miłości, wobec tego władczego gestu kobiety, pozwalającej się zdala podziwiać i pożądać. Biedna, po stokroć biedna Zosiu, jakież zły los cię w jedno z nią postawił szranki?

Gorycz piekąca zalała mu serce. Zebrawszy odwagę ruszył ku wyjściu, przelotem złowiwszy jeden jeszcze triumfalny uśmiech Zabielskiego. Szarpnęła nim zawiść i upokorzenie. Jakżeby chętnie w tej chwili rozbił z chamską brutalnością te denerwujące szkła na nosku małego porucznika. Z jaką rozkoszą przyglądałby się przerażeniu odmalowanemu na tej buzi bawidamka.

Gdy doszedł do foyer, rozległ się dzwonek, wzywający na miejsca. Nie miał odwagi przedzierać się z powrotem do swego krzesła. Jakis nagły podrzut woli pełną go do szatni. Porwał palto i wyszedł z teatru.

Gnał przed siebie naoslep opustoszałymi ulicami. — Lepiej uciec, lepiej nie widzieć — myślał gorączkowo. — Nie wolno mi już, nie wolno. Muszę myśleć o tamtej, muszę dotrzymać słowa i wytrwać. Zapomnę z czasem, gdy jej widywać nie będę.

Jak deska ratunku, z chaosu myśli skłębionych wyłonił się przed nim daleki Poznań. — Byle prędzej już się tam dostać, byle prędzej wyrwać się z tego zaczarowanego kółeczka jej wpływów tajemniczych. Spokoju, spokoju tylko, za wszelką cenę.

Dłońmi chwycił się za tętniące skronie. Głowa mu pałała gorączką.

Biegł wciąż przed siebie, nie patrząc na nazwy, ani na kierunek ulic. Było mu przecież wszystko jedno. Chciał tylko w biegu, w ruchu,

w zmęczeniu ciała znaleźć uspokojenie rozszalałych nerwów.

W chwilach opamiętania usiłował przyprowadzić się do porządku, wmawiając w siebie, że to przecież nic, że wreszcie kiedyś musiał ją spotkać i że zapewne spotka ją nie raz jeszcze w życiu, a jednak musi się jej wyrzec. Lecz nardarmo przywoływać rozsądek. Rozpętane raz nerwy niosły go naoslep.

Wreszcie wyczerpany upadł raczej niż usiadł na ławce w Alejach Ujazdowskich. Musiało być już bardzo późno, gdyż mimo letniego ciepła rojna zazwyczaj do nocy ulica była już pusta. Zrzadka przejeżdżały tylko dorożki, wiozące rozbawioną młodzież. Siedział w nieoświetlonym miejscu w świetle latarni łukowej. Bezmyślnie wlepił wzrok w gorącą kulę aż do bólu oślepiając zgorączkowane oczy.

Nagle ktoś nań zawołał po imieniu. Osłepiony nie mógł się zorientować, kto i skąd nań woła.

— Marek, to ty? — Chodźże do nas! A to okazja, panowie! — wołał ten sam głos, a zaraz zawtórowały mu trzy inne.

Czterech młodych ludzi wyskoczyło z dorożki, biegnąc ku niemu z wyciągniętymi rękoma. Rotmistrz Borsuk i trzech nieznajomych. Towarzystwo było już pod dobrą datą.

Borsuk ścisnął go żelaznym uściskiem, całując w oba policzki.

— A to, bracie, okazja prawdziwa! Poznajże się z kompanją i jedziemy do Zakrzewskiego. Godna kompanja — przedstawiał trzech nieznajomych — Robert, Bertrand i spółka.

Wszyscy czterej rozśmiali się tubalnie, zadowoleni z dowcipu. Wnieśli go prawie do dorożki, nie pytając o zdanie. Nie miał też zamiaru protestować.

Z głośnym śmiechem i trzaskaniem z dorożkarskiego bata ruszyli za miasto.

(Ciąg dalszy nastąpi)

Odpowiedzi Redakcji.

J. L., Poznań. Warunki przyjęcia do szkoły pilotów w Ławicy przy fabryce „Samolot” ogłosimy w swoim czasie, tj. przed rozpoczęciem przyjmowania zgłoszeń na drugi kurs. Członkiem Związku Lotników Polskich może być tylko pilot, obserwator lub w sekcji Mechaników, mechanik lotniczy. Jeżeli WPan chciałby koniecznie wejść w bliższy kontakt z lotnictwem, radzimy w pierwszym rzędzie być czynnym członkiem L. O. P. P. wzgl. Polskiego Kółka Lotniczego, prezes p. Grajeta, adres w L. O. P. P. Komitet Wojewódzki (Dyrekcja Kolei).

„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. Bohatyrów,
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.

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

„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.

Bliższych 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 uruchomioną została poczta lotnicza. Prze-
syłki 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.

Kończy się

zapas pięknych, ciekawych a tanich książek. — Prosimy pospieszyć z zamówieniami.

Po 95 groszy za tom:

	str.
Twaine M. Król i Osieł, humor	130
Dumas A. Dama Kameliowa, pow.	240
Tetmajer. Gra fał, pow.	170
— Waterloo, pow.	167
Winawer. Lepsze czasy, humor.	181
Dygasiński. Z pod ciemnej gwiazdy.	206
Kraszewski. Ostatni z Siekierzyńskich, pow.	224
— Hrabina Cosel, pow. w 2 tomach.	435
London J. Na szlaku, pow.	235
— Wyga, pow.	195

U w a g a: Przy zamówieniu 10 tomów kosztu przesłania nie dolicza się.

Po 1—2,95 zł.

Słynnych podróżników: Amundsena, Sven Hedina, Humboldta itd. opisy najciekawszych przygód i podróży znajdzie czytelnik w bibliotece „DZIWIY ŚWIATA“.

8 tom. po 1 zł. każdy tom.

	zł.
E. Grabska. Spętani, wielka romantyczna pow. z życia ziemian Wilkp.	2,95
Kraszewski. Stara baśń, wielka hist. pow.	2,95
— Chata za wsią, pow. w 2 tom.	2,80
— Hrabina Cosel, pow. w 2 tom.	1,90
Brzeg Ad. Zwierciadło, pow.	1,90
— Haszysze, pow.	1,50
Balzac, Córka Ewy, pow.	2,60
— Fizjologia małżeństwa, w 2 tom., za każdy t.	2,45
Conrad. W oczach Zachodu, wielka pow.	2,75
— Sześć opowieści.	2,50
— Między lądem a morzem, pow.	2,75
Lacretelle. Silbermann, pow.	2,50
Mrozowicka. Za klasztorną furta, pow.	2,50
Gobineau. Polowanie na Karybu, pow.	1,95
Makuszyński. Perły i wieprze, humor.	2,80
— Wesole i smutne, humor.	2,30
Zgórzewski. Złota szajka, pow. krymin. w 2 tom.	1,90
Igłowski. Miłość szatana, pow.	2,50
Elwestad. Na tropie zbrodni, pow.	2,50
Staff. Liryczne utwory w ładnej oprawie za tom po Maeterlink. Smierć, zagadnienia pozagrobowe.	1,95
Reymont. Sprawiedliwie, pow.	1,10
Dębicki. Powitanie morza, z rys.	—,80
Wielki wybór dzieł J. Londona w opr., „Książek ciekawych“ w opr. itp.	

POWIEŚCI SENSACYJNE.

Dla wygody czytelników skompletowaliśmy serie powieści i romansów sensacyjnych z najciekawszych utworów słynnych pisarzy polskich i zagranicznych.

	zł.
Serja I. — 5 tomów dzieł Makuszyńskiego, Orkana, Staśko, Greena itp., przeszło 1 000 str. druku	12,—
Serja II. — 5 tomów pow. Tetmajera, Żuławskiego, P. Louys itp., przeszło 1 200 str. druku	14,—

Serja III. — 5 tomów pow. W. Hugo i Balzaca.	12,—
Serja IV. — 5 tomów pow. Hermana, Gaborjeau, Conrada itp.	12,—
Serja V. — 5 tomów pow. J. Hay, S. Elvestada, H. Johnssona, Leblanca M. itp., str. 900.	6,—

Niezależnie od powyższych serji posiadamy na składzie obszerny dział książek sensacyjnych.

ARCYDZIEŁA LITERATURY.

Rekomendujemy poniżej wyszczególnione dzieła, jako wydane luksusowo w pięknej oprawie. Najlepszy podarek w dniach uroczystości rodzinnych.

	zł.
Reymont. Chłopi, wielka pow. w 4 tomach w opr. (wyd. luksusowe).	34,—
— Legenda, wyd. bibliograf. z własnoręcznym podpisem Reymonta, z drzeworytami Skoczylasa	75,—
Słowacki. Dzieła w 4 tom., opr. w płótno.	24,—
Zywoty Świętych. Wielkie dzieło z mnóstwem rys. z kolorowymi obrazami dużego formatu w cisn. złotem oprawie.	22,50
Serwantes. Don Kiszot, z kolor. rys.	11,—
Dofoe. Robinson Kruzoe, pow. z kolor. rys.	8,—
Bajki z 1001 nocy, w 3 tom. opr., z kolor. rys.	15,60
Cooper F. 5 tomów w pięknej oprawie, zawier. powieści: Ostatni Mohikanin, Pogromca lasów, Stary Trapper, Skórzana Pończocha i Tropiciel	14,50
B. Prus. Faraon, pow., luksus. wyd. z piękn. ilustracjami, w płóc. opr.	45,—
Dumas A. Hrabia Monte - Christo, w 4 t. w opr.	10,—
Staff. Lirycy Francuscy, luksusowe wyd. w opr. płóciennej.	15,50

SZTUKA.

	zł.
Album „Muzeum Wielkopolskie“ — piękne wydanie z reprodukcjami obrazów itp.	12,50
Album „Muzeum Narodowe w Krakowie“	12,50
Sebieski. Filozofja sztuki.	10,—
Górski. O wieszczaniu w sztuce.	—,80
Kopera. Średniowieczne malarstwo w opr. z 230 ilustr., luksus. wyd.	34,—

FILOZOFJA I NAUKA.

	zł.
Ford. Moje życie i dzieło.	5,50
Majewski. Z tajemnic bytu. Wszechenergia. Wielkie dzieło, odtwarzające całokształt pojęcia o wszechświecie i jego potęgach	15,—
Konieczny. Polskie logos a ethos, piękne dzieło monumentalne o celach Polski w opr., str. 620	6,50
Encyklopedia prawa w 4 tom.	23,—
Silbersztejn. Zjawiska elektromagnetyczne, 192 str.	—,95
Żółtowski. Filozofja Kanta.	11,—

Wielki skład dzieł naukowych i filozoficznych.

Wydawnictwa wysyłamy na zamówienie za pobraniem pocztowym, doliczając koszty przesłania.

Zamówienia kierować:

POZNAŃ, PLAC WOLNOŚCI 14 a WIELKOPOLSKA CENTRALA KSIĄŻKI.

Katalogi wysyłamy po nadesłaniu 50 gr.

Pragnąc udostępnić książkę

otworzyliśmy

BAZAR

taniej a ciekawej książki

Sprzedajemy po cenach niebywale niskich dzieła:

TETMAJERA, CONRADA, SŁOWACKIEGO, A. DUMAS, W. HUGO, MAKUSZYŃSKIEGO, SIERSOSZEWSKIEGO, 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 dogodnie 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.
Włkp. Centrala Książki.

Katalog wysyłamy po nadesłaniu 50 gr.

Rozkład Lotów

ważny od dnia 1. IV. 1925 aż do odwołania

I. Warszawa — Gdańsk

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

II. Warszawa — Kraków — Lwów

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

9,00	Warszawa	12,00	zł 65,—
12,00	Lwów	9,00	

IV. Kraków — Wiedeń

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 przestępnym: Warszawa — Wiedeń względnie Lwów — Wiedeń zł 100,—

POLSKA LINJA LOTNICZA

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

Okazja.

Energiczne osoby znajdują 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
Włkp. 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 Włkp. Centr. Książki

Na druki załączyć 50 gr.