



LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.

Nr. 15 (32)

POZNAŃ, WARSZAWA, KRAKÓW, LWÓW, KATOWICE

Rok II



NIEMIECKI KONKURS SZYBOWCÓW W ROHN

rozpoczął się 1 sierpnia, ale jak dotąd nadzwyczajnych wyników nie przyniósł.

Żołnierze marynarki wojennej, jako oddział obsługi utrzymujący łączność pilota z ziemią, za pomocą semaforów (odpowiednich znaków chorągiewkami).

Oleje Lotnicze i Automobilowe

Benzyna — Benzol — Stałe tłuszcze „Tovotte“

Specjalność: **Oleje amerykańskie „METEOR“**

znane z pierwszorzędnej jakości.

HURTOWNIA OLEJÓW SKALNYCH

L. RUCIŃSKI & ST. JANKOWSKI

POZNAŃ, Aleje Marcinkowskiego 7. Tel. nr. 17-15 i 34-60. Składy przy Tamie Garbarskiej.

Akwawit S.A.

poleca

najlepsze wódki i likiery

Czystą - Gładką - Słoniówkę
Jarzębiniówkę - Wiśniówkę wytrawną
Wiśniówkę krystalizowaną
Kminówkę krystalizowaną
Senatorski - Reformacki - Miętówkę
i inne.

Specjalność :

**Cherry Brandy-
Orange - Curacao blanc**

Oddział Destylacyjny w Poznaniu
Małe Garbary 2.

Bazar Poznański

Towarzystwo Akcyjne

Hurtowy Handel Win

poleca w najprzedniejszych gatunkach

**wina
francuskie i węgierskie.**

M. PACHULSKI ELEKTROTECHNIKA

POZNAŃ, ul. 27 Grudnia nr. 1.
Telefon 11-10 i 25-68.

Załatwiamy wszelkie prace wchodzące
w zakres elektrotechniki oraz sprzedaż
artykułów elektrotechn. Telefonja-Radjo.

Specjalność :
aparaty elektro - medyczne.

Na sezon jesiennie - zimowy

poleca w olbrzymim wyborze

Materiały na płaszcze, ubrania, kostjumy i suknie

Centrala :
ul. Kramarska nr. 16.
Nr. telefonu 5598.

F. WOŹNIAK

Filja :
ul. Półwiejska nr. 2,
Nr. telefonu 4068.

Bławy — Plusze — Jedwabie — Artykuły meblowe — Stołowizna.



LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.

Nr. 15 (32)

POZNAŃ, WARSZAWA, KRAKÓW, LWÓW, KATOWICE

Rok II



NIEMIECKI KONKURS SZYBOWCÓW W ROHN

rozpoczął się 1 sierpnia, ale jak dotąd nadzwyczajnych wyników nie przyniósł.

Żołnierze marynarki wojennej, jako oddział obsługi utrzymujący łączność pilota z ziemią, za pomocą semaforów (odpowiednich znaków chorągiewkami).

JÓZEF HENDRIKS, major-pilot.

Wyszkolenie Młodzieży na pilotów.

Żywe zainteresowanie się szerokich warstw społeczeństwa samolotem jako narzędziem walki w obronie niepodległości narodu lub jako środkiem komunikacji w bezbrzeżnym oceanie powietrznym, tudzież samolotem jako przedmiotem sportu, zwraca w bardzo wysokim stopniu powszechną uwagę na wyszkolenie pilotów, jako kierowników samolotowych w oceanie powietrznym. Przyszłość Polski współczesnej jest w rękach młodzieży, a żywy odruch młodzieży na hasło „zgłaszajcie się do szkół pilotów” jest dobrą oznaką tężyzny ducha ku wielkiej przyszłości narodu. Na wieść o utworzeniu pierwszej cywilnej szkoły pilotów przy wytwórni płatowcowej „Samolot” zgłosiło się kilkaset kandydatów, a nie ulega wątpliwości, że jeszcze kilkaset pragnie zostać pilotem i marzy o urzeczywistnieniu swoich pragnień.

Władze państwowe, którym bez wątpienia zależy na wyszkoleniu dużej ilości pilotów, czy to z punktu widzenia obrony państwa, czy komunikacji powietrznej, czy też z uwagi na rozwój odnośnej gałęzi przemysłu, mają ręce związane pozycjami budżetowymi i to w dziejowym okresie sanacji skarbu państwa odrodzonego. Wiadomo przecież, że bez pieniędzy nie powstanie żadna szkoła pilotów. Czy z tego powodu ten idealny odruch młodzieży miałby dlań pozostać marzeniem bez nadziei urzeczywistnienia! Nie, i jeszcze raz nie! Władze państwowe oraz rzesze obywateli, zorganizowanych w potężnej Lidze Obrony Powietrznej Państwa nie dopuszczają do tego, aby z braku pieniędzy nie mogły powstać szkoły pilotów, które równocześnie przecież są szkołami energii i woli, ducha przedsiębiorczego i odwagi, cierpliwości i zmysłu rytmicznego, słowem, szkołami wychowania zdrowego pokolenia narodu.

Jaką drogą kroczyć, aby dojść do celu? Zdaniem moim, dość śmiałym, możnaby powierzyć całe wyszkolenie młodzieży na pilotów, aż do dyplomu pilota turystycznego, według postanowień konwencji międzynarodowej zarządzającej żeglugę powietrzną, organizacjom Ligi Obrony Powietrznej Państwa, któreby na ten cel obróciły swe zasoby materialne. Nadzór nad wyszkoleniem sprawowałyby przez swe organa, władze nadzorcze żeglugi powietrznej według obecnego stanu rzeczy, każda, ze stanowiska swej sfery zainteresowania, mianowicie: M. S. Wojsk. z punktu widzenia obrony państwa, M. W. R. i O. P. ze stanowiska oświaty i wychowania, M. K. ze stanowiska technicznego. Tego rodzaju nadzór wymaga co prawda rewizji, lecz dla dobra sprawy nie będziemy się tym narazie krępować.

Jak wyobrażam sobie organizację, funkcjonowanie i koszty założenia i utrzymania tych szkół pilotów, prowadzonych przez L. O. P. P.

Organizacja szkół pilotów:

W każdym mieście wojewódzkim, w którym urzęduje Komitet Wojewódzki L. O. P. P., należałoby utworzyć GŁÓWNA SZKOŁĘ PILOTÓW, z 2-ma oddziałami szkolnymi, z warsztatem reperyjnym i z składnicą części zapasowych. W mieście powiatowym, w którym urzęduje Koło L. O. P. P., i w którym znajduje się gimnazjum męskie lub też seminarjum nauczycielskie, a może nawet też inne szkoły średnie zawodowe, należałoby w zależności od Głównej Szkoły Pilotów utworzyć SZKOŁĘ PILOTÓW jako filję. Organizacja tych szkół pilotów wyglądałaby w schemacie, jak na stronie następującej:

W Województwie Poznańskim organizacja szkół pilotów przedstawiałaby się konkretnie następująco:

GŁÓWNA SZKOŁA PILOTÓW W POZNAŃNIU przy Komitecie Wojewódzkim L. O. P. P.

Szkoła Pilotów 1. filja w Poznaniu przy Komitecie L. O. P. P. miasto Poznań.

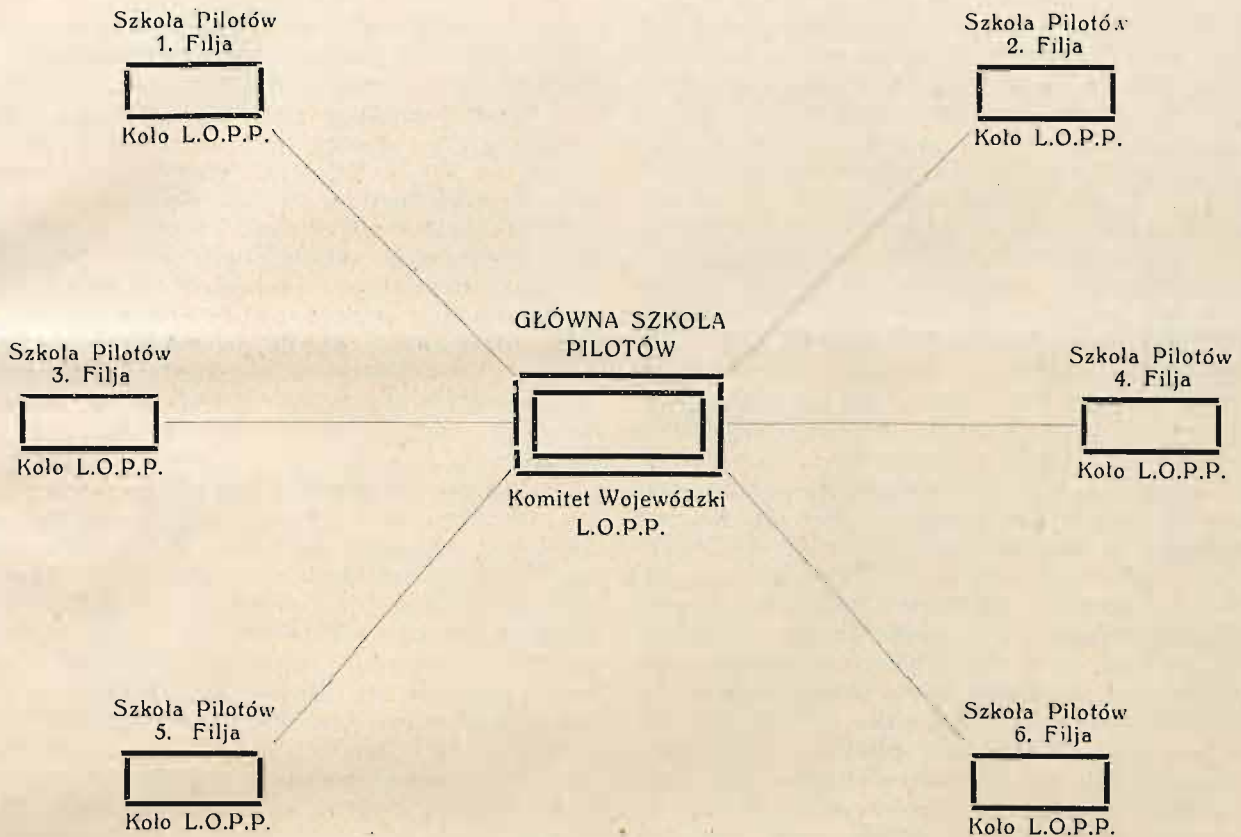
Szkoła Pilotów 2. filja w Ostrowie przy Kole L. O. P. P. Ostrów.

Szkoła Pilotów 3. filja w Jarocinie przy Kole L. O. P. P. Jarocin.

Miasta Poznań, Ostrów i Jarocin posiadają lotniska i urzędnia lotniskowe. Dalsze filje możnaby było stworzyć w miarę posiadania lotnisk i hangarów w miastach jak: Leszno, Rogoźno, Gniezno i Inowrocław.

Funkcjonowanie Szkoły Pilotów.

Jako pierwszą główną zasadę funkcjonowania szkół pilotów dla młodzieży uważam za konieczne, **nie odrywać młodzież od normalnych nauk w szkołach średnich**. Uczniowie tych szkół mają mieć co najmniej 15 lat, muszą być zdrowi i posiadać co najmniej dostateczne oceny w nauce swej klasy. Kandydaci, którzy z zamiłowaniem zajmują się sportem, będą najlepszymi uczniami szkoły pilotów. Kurs na pilota rozpoczyna się w styczniu i kończy się w grudniu danego roku kalendarzowego. W miesiącach styczeń i luty, w godzinach popołudniowych wolnych od zajęć szkolnych, odbywa się przygotowanie teoretyczne i praktyczne do pilotowania, czy to w sali wykładowej gimnazjum, czy też w hangarze na lotnisku. Pożądaniem jest, aby uczniowie w tym okresie odbyli kilka lotów z instruktorem w charakterze pasażerów. Zatrudnienie przy warsztacie modelarskim w tym okresie ma bardzo dodatnie wpływ na postęp młodzieży. W miesiącach, od marca do października włącznie, a zatem w ciągu 8-miu miesięcy, tj. w ciągu 8×25 (dni powszednich) = 200 dni, z tego połowa pogodnych dni, a zatem w ciągu 100 dni odbywa się szkolenie praktyczne w pilotowaniu, i to w godzinach porannych przed rozpoczęciem nauk normalnych w klasach i godzinach wieczornych przed zachodem słońca. Jestem przekonany, że spotkam



się nie tylko z protestem matek, ale również z protestem panów kuratorów, dyrektorów i profesorów, a to z częściowo słusznymi.

Łudzę się nadzieją, że te protesty przestaną być głośnie z chwilą, gdy pierwszy szal, ten szal rzeźkomo karkołomnego sportu mijają już po pierwszych dwóch miesiącach z chwilą, kiedy szal sportowy zamienia się w poważne ćwiczenia w pilotowaniu. Nawiasem mówiąc, zbyt dużo ludzi, i to w dodatku wielką ilość pilotów traktuje latanie jako sport, a tymczasem to latanie prawie nie wspólnego nie ma z sportem, jest raczej namiętnością, lub też potrzebą życiową zamilowanego pilota tak jak papieros lub chleb i woda dla człowieka. Tak samo usłyszę protesty ludzi, którzy u nas w Polsce zajmują się szkoleniem pilotów. Wiem o tem, że kurs pilotażu w wojskowej szkole pilotów trwa prawie rok, zaś w cywilnej szkole pilotów przy wytwórni „Samolot” kurs trwa 9 miesięcy, z tego 3 miesiące kurs teoretyczny (!?). Sądzę, że w czasie, w którym uczniowie wojskowej szkoły pilotów uczą się teoretycznie regulaminów i przeprowadzają praktycznie ćwiczenia wojskowe, albo też leżą na skórze w oczekiwaniu pogody lub maszyny, uczniowie proponowanej szkoły pilotów będą mogli uczyć się bez żadnego uszczerbku matematyki, fizyki, chemii, literatury, historii, łaciny, francuskiego, niemieckiego itd., a gimnastykę czyli ogólnie wychowanie fizyczne, możnaby w razie potrzeby zredukować, aby ewentualnie zyskać czas na korzyść szkoły pilotów.

Ile czasu potrzeba właściwie, aby uczeń mógł już sam latać?

Przyjmuję, że szkołę pilotażu rozpoczniemy po dwóch miesiącach przygotowawczych, w którym to czasie każdy z uczniów zdołał już odbyć kilka lotów jako pasażer. Przyjmuję dalej, że szkoła pilotów dla młodzieży jako filja w jednym mieście powiatowym liczy 11 uczniów. Doświadczenie sławnego instruktora pilotażu C. F. A. Portala z szkoły kadeckiej Cranwell w Anglii, poparte statystyką, wskazuje, że przeciętny czas szkolenia do pierwszego samodzielnego lotu bez instruktora trwał 15 godzin lotu. Najkrótszy czas trwał 10 godzin 35 minut, najdłuższy zaś, którego potrzebował jeden z uczniów, cierpiący na krótki wzrok, trwał 32 godziny 10 min, z tego 20 godzin potrzebne były do ćwiczeń w lądowaniu. Doświadczenia, przeprowadzane z inną grupą uczniów, z której każdy w okresie przygotowawczym odbył kilka lotów (8—10) pasażerskich, wskazują, że najkrótszy czas do pierwszego samodzielnego lotu bez instruktora trwał 6 godzin 10 min., najdłuższy 16 godzin 25 min., przeciętny czas do pierwszego samodzielnego lotu trwał 10 godz. 40 min. Obie grupy szkolone były przez tego samego instruktora pilotażu. Porywnuwając doświadczenia tych dwóch grup uczniów, można stwierdzić, że oszczędzono około 5 godzin lotu na sterze podwójnym, czyli „na dublach”, jak u nas po polsku mówią w szkole (z francuskiego „double commande”). Przyjmujemy przeciętny czas szkolenia „na dublach” 10—12 godzin, tj. 600—720 minut. Przeważający czas zaś jednego lotu szkolnego trwa 6-10

minut, zatem na jednego ucznia przypadnie 100 do 120 lub 60—72 lotów szkolnych z instruktorem na dublach dopóki nie polecą sam bez instruktora. W jednym dniu lotu, instruktor z jednym uczniem zrobi 3—4 loty szkolne, co na maksymalną liczbę 120 lotów szkolnych wypadnie 30—40 dni lotu. Jeżeli przyjmujemy, że do uzyskania dyplomu pilota turystycznego potrzeba przeciętnie 100 samodzielnych lotów, wykonanych po 2 dziennie, potrzeba nam jeszcze 50 dni lotu, razem 30—40 dni lotu aż do samodzielnego pilotowania plus 50 dni samodzielnego pilotowania aż do uzyskania dyplomu pilota turystycznego równa się 90 dni lotu, okrążyło 100. Tyle dni lotu przyjąłem w założeniu, jeżeli pogoda dopisze, kalkulacja moja będzie zgodna. Reasumując poprzednie, stwierdzam, że nie jest potrzebnym **całkowicie poświęcić czas kilku miesięcy, aby się nauczyć pilotować.** Najwybitniejszy przykład w Polsce jest pilot, generał-brygady Zagórski, który został pilotem ucząc się w godzinach porannych i wieczornych pełniąc równocześnie trudne i żmudne obowiązki dawniej szefa Departamentu Przemysłu Wojennego, obecnie szefa Departamentu Żeglugi Powietrznej M. S. Wojsk. Po ukończeniu nauki w jednej z filji szkoły pilotów, uczeń przeszedłby do Głównej Szkoły Pilotów w mieście wojewódzkim, aby tam wydoskonalić się w sztuce pilotowania na innych typach samolotów. lub też, jeżeli to miałyby się z czasem wakacyjnym, instruktorzy przylecieli by z samolotem danego typu z Głównej Szkoły Pilotów do odnośnej filji, celem wydoskonalenia odnośnego ucznia.

Jakie wyposażenie powinna mieć Główna Szkoła Pilotów i jej filje w samoloty.

Przyjmujemy, że nasz typ samolotu jest samolot typu Hanriot H. 28, fabrykowany w polskiej wytwórni „Samolot” w Poznaniu. Jest to typ, wprowadzony powszechnie do szkolnictwa lotniczego w Polsce i w Francji. Aby wyszkolić 11-tu uczniów, potrzeba nam z początku 2 samoloty szkolne tego typu i 1 zapasowy silnik, później w drugim półroczu dla dokończenia nauki potrzeba jeszcze trzy samoloty tego typu. Doświadczenie wskazuje, że na 11-tu uczni, wyszkolonych na pilotów przypada jeden samolot rozbity i cztery podwozia, zatem pozostają nam na drugi rok szkolny cztery samoloty, które trzeba będzie uzupełnić do stanu 5 samolotów i w drugi silnik zapasowy. Wydoskonalenie odbywa się na samolotach typu „Hanriot H — 19”, będących w stanie posiadania Głównej Szkoły Pilotów. Jeżeli będziemy chcieli szkolić dwie grupy po 10—11 uczni w jednej szkole, to nasz stan samolotów potrzeba powiększyć tylko o jeszcze jeden samolot i jeden silnik zapasowy, tak że dojdziemy do stanu ogólnego 6 samolotów szkolnych i dwa silniki zapasowe. Jednak lepiej jest liczyć się z małą grupą uczni do 12-tu, albowiem dwie grupy uczni uczyłyby z tego typu szkoły aparat szkolny z większą i zawiłą administracją. Jedna **GŁÓWNA SZKOŁA PILOTÓW** z oddziałem doskonalącym i z oddziałem początkującym w zakresie filji

szkoły może kierować wyszkoleniem 4—6 filji szkół pilotów i równocześnie je zaopatrywać i administrować sprzętem lotniczym.

Wydajność tego rodzaju organizacji szkolnictwa na jeden obszar wojewódzki może być obliczona na 50—70 pilotów rocznie z dyplomem pilota turystycznego i to bez przerwy w studjach i bez kosztów utrzymania ucni. Jeżeli podobna organizacja szkolnictwa będzie przeprowadzona równocześnie na terenie dziesięciu obszarów wojewódzkich (mamy ich czternaście), to wtenczas otrzymamy roczną produkcję 500—700 pilotów. Tylu pilotów nie zdołało żadne państwo na zachodzie wyszkolić rocznie, a w Polsce od daty Jej odrodzenia nie wyszkolono tej liczby pilotów.

Koszta założenia i koszt utrzymania.

Na same słowo kosztu zwykle ostryga wszelki zapal. Samolot dziś jest rzeczywiście jeszcze bardzo drogą maszyną w porównaniu z samochodem, a powinno być odwrotnie, mianowicie samolot powinien być tańszy niż dobry samochód, ponieważ budowa i mechanizm samolotu są o wiele prostsze niż samochodu. Koszta założenia będą stosunkowo wysokie, dlatego trzeba je rozłożyć na dwa lata, natomiast koszt utrzymania będą minimalne, ponieważ możemy się liczyć z poparciem materialnym Ministerjum Spraw Wojskowych, czy to w formie dostarczenia personelu instruktorskiego, pozostającego na budżecie M. S. Wojsk., czy też w formie dostarczenia materiałów pędnych bezpłatnie. Koszta założenia lotniska i budowy hangaru kładę na barki tych związków komunalnych, które dotąd takiego urządzenia nie posiadają. Uważam, że założenie lotniska i budowa hangaru powinny być w dzisiejszych czasach punktem honoru i ambicji obywateli każdego większego miasta powiatowego.

Koszta założenia, rozłożone na dwa lata, przedstawiają się jak następuje:

Na I. półrocze 1926 r.

GŁÓWNA SZKOŁA PILOTÓW

2 samoloty Hanriot H — 19 à 27700,00 zł.	55 400,00
narzędzia, części zapasowe i inne	4 600,00
	<u>zł. 60 000,00</u>

SZKOŁA PILOTÓW 1. Filja

2 samoloty Hanriot H-28 à 19,700 zł	39 400,00
1 silnik zapasowy „Rhône” 80 KM	5 000,00
narzędzia, podwozie i inne części zapas.	5 600,00
	<u>zł. 50 000,00</u>

2, 3 i 4 filja Szkoły Pilotów jak 1. Filja	150 000,00
4 filje razem	zł. 200 000,00

Plus koszt założenia Głównej Szkoły Pilotów	60 000,00
---	-----------

Koszta założenia na I. półrocze ogółem	
razem	<u>zł. 260 000,00</u>

Można się zadowolić utworzeniem dwóch filji w miastach powiatowych i jednej przy Głównej Szkole Pilotów, wówczas koszt założenia zmniejszą się o 50 000 zł. lub odwrotnie można zwiększyć ilość filji, wówczas koszt założenia powiększą się o 50 000,— zł.

Na II. półrocze 1926 r.

GŁÓWNA SZKOŁA PILOTÓW

1 samolot Hanriot — H 19	27 700,00 zł
1 zap. silnik Hispano Suiza 180 KM	9 000,00 zł
Razem	36 700,00 zł

SZKOŁA PILOTÓW 1. filja

3 samoloty Hanriot — H 28 à 19 700 zł	59 100,00 zł
1 zap. silnik „Rhône” 80 KM	5 000,00 zł
2., 3. i 4 filja jak 1.	193 800,00 zł

Plus koszta rozbudowy GŁ. S. P. 36 700,00 zł

Ogółem koszta założenia na II. półrocze
razem 294 600,00 zł

Dalsze koszta założenia przypadną dopiero na II. półrocze następnego roku kalendarzowego, a mianowicie jako koszta na uzupełnienie, wzgl. zastąpienie zużytego sprzętu:

GŁÓWNA SZKOŁA PILOTÓW

1 samolot Hanriot H — 19	27 700,00 zł
4 podwozia do H — 19 à 1 500,— zł	6 000,00 zł
części zapasowe inne	4 300,00 zł

SZKOŁA PILOTÓW 1. filja

1 samolot Hanriot — H 28	19 700,00 zł
4 komplety do podwozia à 1 500 zł.	6 000,00 zł

inne części zapasowe	4 300,00 zł
	30 000,00 zł
2, 3 i 4 filja jak 1.	90 000,00 zł
	120 000,00 zł
plus koszta uzupełn. GŁ. SZK. PIL.	38 000,00 zł
	158 000,00 zł

Reasumując, potrzeba nam jako kapitał założenia:	
na I. półrocze 1926 roku	260 000,00 zł
na II. półrocze 1926 roku	294 600,00 zł
na I. półrocze 1927 roku	158 000,00 zł
na II. półrocze 1927 roku	158 000,00 zł
	712 600,00 zł

Nadto koszta założenia warsztatu reperacyjnego 37 400,00 zł

Ogółem: 750 000,00 zł

Koszta utrzymania szkół pilotów.

Koszta utrzymania szkół pilotów będą minimalne, jeżeli wojsko da oficerów i podoficerów jako instruktorów i kierowników oraz część personelu obsługi technicznej. Nadto pożądanym jest, aby wojsko dostarczało bezpłatnie wszelki materiał pędny, benzynę, oliwę i inne smary.

Tabelaryczne zestawienie ogólnych kosztów utrzymania przedstawiałoby się jako preliminarz budżetowy na rok szkolny 1926 jak następuje:

Wyszczególnienie	ofc. sztab.	ofc. młodszy	podofc.	majst. wojsk.	szeregowiec	siły cywilne	upo- sązenie mie- sięczne	upo- sązenie roczne	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
GŁÓWNA SZKOŁA PILOTÓW									
Dyrektor Szkół Pilotów	1				1 a		} na budżecie i eta- cie M. S. Wojsk.		a ordynans oso- bisty
Adjutant dykcji		1			1 a				
siła kancelaryjna						1	150.—	1 800.—	
materiał kancelaryjny							30.—	360.—	
Składnica sprzętu lotn.:									
Kierownik składnicy						1	250.—	3 000.—	
magazynier						1	200.—	2 400.—	
Warsztat reperacyjny:									
Kierownik warsztatu						1	500.—	6 000.—	
rzemieślnicy						10 b	2 500.—	30 000.—	b maksymalna ilość z mie- sięczną płacą po 250.— zł od jednej siły:
mechanicy						10 b	2 500.—	30 000.—	
Oddział szkolny:									
Instruktor-pilot			1				} na budżecie i eta- cie M. S. Wojsk.		
mechanicy obsługi				2—4					
Razem:	1	1	1	2—4	2	24	6 130.—	73 560.—	
Szkoła Pilotów 1. filja:									
Komendant i instruktor		1			1 a		} na budżecie i eta- cie M. S. Wojsk.		
instruktor-pilot		1	1		1 a				
mechanicy				2					
cywilni robotnicy wykwalifikow.						2	500.—	6 000.—	
wydatki nieprzewidziane								4 000.—	
2, 3 i 4 filja jak 1.		2	1	2	2	2	500.—	10 000.—	
								30 000.—	
Razem 4 filje szkół								40 000.—	
Plus Główna Szkoła Pilotów								73 560.—	
Ogólny budżet na utrzymanie i wyszkolenie								113 560.—	

Niech te liczby nie przerażają. Jeżeli grosz za groszem, złoty za złotym z dobrowolnych składek obywateli—członków LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA wpłyną regularnie do Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P., to prędko dojdziemy do celu. A cel jest tak doniosły, tak wspaniały, że nie można zaprzestać o nim myśleć. Żadne afisze reklamowe, żadna bibuła propagandowa, nie będzie miała takiego skutku, jak turkot samolotów szkolnych w poszczególnych miasteczkach powiatowych. Wrażenie z lotu

i postępy z ćwiczeń naszej młodzieży pójdą z ust do ust i będą niejako przypomnieniem do składania grosza i złotego na obronę powietrzną państwa. Pieniądze zebrane od obywateli—członków L. O. P. P. będą wydatkowane na samoloty szkolne, wytworzone w kraju. Rozpocznie się ruch w krajowym przemyśle lotniczym, zamiast jednej wytwórni „Samolot”, będziemy mieli za rok lub 2 lata 10 takich wytwórni. A Polska, obszar stworzony dla lotnictwa, zamieszkiwany będzie przez naród lotników!

Moje wrażenia z lotów na płatowcu bezsilnikowym.

(artykuł napisany przez zdobywcę I. nagrody na wysokość)

Od dłuższego czasu śledziłem na równi z kolegami dziedzinę lotu żaglowego. Była ona nam z teorii i z opisów dobrze znana, lecz jak dalece trafne okazało się twierdzenie, że teoria bez praktyki jest cczą, mieliśmy się niestety przekonać uczestnicząc jako współzawodnicy w II. Wszepolskim Konkursie Szybowców zorganizowanym przez Z. L. P. — Jadąc specjalnym transportem do Gdyni zdawało się nam wszystkim, że nasze długoletnie doświadczenie w lotnictwie silnikowym z łatwością przewyższy na pozór błahę trudność lotu żaglowego. — Przez cały czas podróży, notabene bardzo wesołej, można było usłyszeć niejedną ciekawą dyskusję na temat lotu żaglowego. Wszystkie te rozumowania bardzo logiczne i na pozór łatwe do wykonania, w praktyce okazały się trudnymi.

Na miejscu kilka dni wytężonej pracy nad budową namiotów i montowaniem płatowców. Zajęło nam to wprawdzie nieco więcej czasu jak było przewidziane, nie wszystkie bowiem płatowce przyszły dostatecznie wykończone. Winę ponoszą w pewnej mierze nasi p. konstruktorzy, bo najpierw: „robić czy nie robić”, a potem: „ach, taki szybowiec to się zrobi w przeciągu dwóch a najwyżej trzech tygodni”, ale i oni chociaż bardzo uczeni uczący się muszą.

Po 10 dniach mniej więcej, kiedy już inni zdążyli wykonać kilka lotów więcej lub mniej szczęśliwie, nadchodzi ten przezemnie tak upragniony dzień — w którym mój płatowiec jest gotów do startu. Plusem, który osiągnąłem przez to przymusowe czekanie, było doświadczenie, którego nabyłem obserwując loty innych kolegów.

Szybowiec mój skonstruowany przez p. inż. WALISSA z wytwórni „SAMOLOI” już na papierze podobał mi się ogromnie, a krótko przed konkursem zmontowany prowizorycznie w fabryce wzbudzał całkowite zaufanie. Dla pilota to rzecz najważniejsza, jedynie stery zdawały mi się nieco zmałe.

Piękny poranek. Wiatr średni. Taszczyzny mój szybowiec „viribus unitis” na wzgórzu. Trzeba go „obiatać”, to znaczy poznać jego właściwości wzlocie. Jest to bodaj że najciekawsze — Mój mechanik p. Gawlicki pracuje za czterech

i jest mocno zemocjonowany. Nie dziwię się, bo przecież on w fabryce jeszcze pracował nad tym szybowcem. Ciągłe słyszę zapytania: „jak też polecieć”, „ciekawym mocno” i t. d. odpowiadam mu zawsze naszym staropolskim „jakoś to będzie”.

Przywiązany próbuję jeszcze raz czy stery sprawnie działają i na zapytanie przewodniczącego komisji sportowej p. majora PŁACHTY, który prowadził start: „czy pilot gotów”, odpowiadam: „gotów”, — rozbrzmiewają słowa dalszej komendy: „naciągać” — „naciągać”, „uwaga”. Rzeczywiście uwaga wszystkich jest naprężona nie gorzej od amortyzatora, który za chwilę ma mnie wyrzucić w powietrze. Komenda: „puść” i po niespełna 1½ metrowej przestrzeni, która mój szybowiec przebywa po ziemi, jestem już w powietrzu.

Szybowiec unosi się lekko kołysząc się. Słyszę tylko szum w linkach stabilizacji i powoli opadając posuwam się naprzód. Dla mego konstruktora „tous mes compliments”, myślę sobie, bo szybowiec wysmienicie wyważony i leży w powietrzu jak „deska”. Rewelacje te przerywa mi dość nagle osłabnięcie wiatru. Muszę lądować, aj! moje podwozie troszkę słabe, nie wiem co będzie. Oddaję stery by zwiększyć szybkość i potem jak najdelikatniej posadzić. Usiłowania moje w tym kierunku spełzy na niczem i maszyna przepada silnie, — trach i siedzę dosłownie na ziemi, bo i trażarze pod siedzeniem okazały się nieco za słabe, a ponieważ mój szybowiec jest bezkadłubowy, nie miałem się na czym zastrzymać.

Wszystko biegnie w dół. Koledzy gratulują mi mego pierwszego lotu, nabierają mnie nietościwie, prezes czcigodnej korporacji „Szybowia” wyciąga do mnie rękę z swym sakramentalnym „gut besetzt”.

Oj, źle myślę sobie będzie wiele roboty. Mój zawsze chętny mechanik pociesza mnie, że jutro maszyna będzie gotowa, musimy przerobić podwozie i trażarze pod siedzenie. Omawiając tę sprawę wnosimy naszego ptaszka do hangaru i rażno do roboty. Zmiany postanowione są nie wielkie, odrzucamy całe podwozie, zamiast

dwóch płoź zakładamy jedną i rzeczywiście na drugi dzień maszyna była gotową.

Poważną troskę dla mnie stanowi mała stonkowo powierzchnia sterów, idę zatem o poradę do naszego kochanego inż. BOHATYREWA. Trudna rada, małe bo małe, ale co robić, warsztaty nasze też są małe, długo by trwało, niech pan próbuje tak jak jest. Z dwojga złego wybieram to ostatnie, bo czekać, a zwłaszcza gdy inni latają, to dla pilota jest zanadto wiele. — Dalsze moje loty, niektóre z nich dość udatne dały mi z punktu widzenia sportowego całą masę pięknych wrażeń.

Człowiek czuje się ogromnym ptakiem, cicho — bez wstrętnego huku motoru — mknie szybko, widać uciekającego fotografa w bieru oraz mego mechanika, który biegnie by mi pomóc wylądować (wspaniałe wrażenia Red.) Niestety wszystko to trwa ogromnie krótko, ale to dla nas umiających się prędko orientować, wystarcza — zauważamy wszystko, ucząc się przy tem ogromnie wiele.

Lot przedstawia się o wiele trudniejszy niż na płatowcu motorowym, przede wszystkim lądowanie tak na chybił — trafił, tam gdzie bogowie dadzą. Przy jednym z lądowań byłbym zmuszony o włos wylądować na wozie, który jakiś poczciwy kaszub przed wzgórzem pozostawił. Nikt go nie usuwał, bo nie sądzono, żeby tam miał się kto zbłąkać, ale „człowiek leci, a wiatr szybowiec nosi”.

Do spotęgowania wyników lotu żaglowego jest mojem zdaniem konieczne ścisła współpraca pilota z dobrze zorganizowaną i wyposażoną stacją meteorologiczną.

Projekt stałego szybowiska został przez cały ogół przyjęty z wielkim entuzjazmem. Mam nadzieję, że po zrealizowaniu tego planu, na stałym szybowisku znajdzie się cała „Szybowia” w komplecie oraz całe zastępy nowych zwolenników lotu żaglowego i po dostatecznym przygotowaniu konkurs da wyniki, któremi będziemy mogli się pochwalić i za granicą.

Pilot W. Szulczewski.



Wyścig o puchar królewski.

Doroczny wyścig o puchar królewski w Anglii rozpoczął się 3. lipca o godz. 6-tej rano. W konkursie wzięło udział 14 płatowców. Pierwszą nagrodę uzyskał pilot kapt. Barnard. na płatowcu Armstrong - Siddeley, z silnikiem Siddeley Jaguar 395 MK, osiągając przeciętną szybkość 241 km godz. na przestrzeni 2.600 km podzielonej na dwa etapy po 1.300 km.

Rycina przedstawia pilota J. Cobham'a, który swego czasu był w Polsce z podsekretarzem stanu lotnictwa angielskiego. Pilot Cobham brał również udział w wyścigu o puchar królewski. Obok pilota Cobhama stoi znany angielski konstruktor kapt. de Havilland.

GDZIE można kupować i prenumerować czasopismo **„LOTNIK”**

1. W administracji „LOTNIKA” - Poznań, pl. Wolności 14-a.
2. W administracji czasopisma „POSTĘP” - Poznań, Św. Marcin 37.
3. We wszystkich większych księgarniach w Poznaniu i na prowincji, spis których podamy w jednym z najbliższych numerów „LOTNIKA”.
4. U wszystkich ulicznych sprzedawców gazet.

MŁODE „IKARY“.

Miło będzie się wspominać chwile, spędzone w Szkole Cywilnej! Tyle nowych wrażeń, nigdy nie zapomnianych, zawsze świeżych w naszej pamięci. Szkoła Pilotów! Grono ludzi z wyżyn urąga ziemi, z wysokości wzgardliwym okiem spogląda w jej stronę. Już pierwsze kroki stawiane na lotnisku, na polu nowego życia, zmieniają człowieka, nadają wyraz dumy jego obliczu, a duchowi jego przypinają skrzydła; skrzydła na których ma się wznieść nad poziom.

Górnice, jak na przyszłego pilota przystało, zaczynam swoją opowieść. Treścią jej będzie życie nasze, życie uczni-pilotów, którzy niebawem wejdą do wielkiej już rodziny lotniczej.

Szkoła poznańska jest pierwszą Cywilną Szkołą Pilotów w kraju. Otwarcie jej zapowiedziano w marcu, w marcu też rozpoczęła swoją egzystencję. Kandydaci musieli przejść przez badanie lekarskie i na mocy orzeczenia Komisji przyjmowano ich do Szkoły. Każdy z nas ma dobrze w pamięci obawę, jaką budziła w nas ta wszechwładna Pani, która decydować miała o naszej zdolności do służby lotniczej. Ja również pamiętam dokładnie, kiedy to po różnych prześwietlaniach, skrupulatnych badaniach które u najzdrowszego bodaj człowieka powinny były wykryć jakieś braki czy ułomności, stanąłem na ostatnim etapie wędrowki komisyjnej, wobec całego zastępu okulistów.

Wprowadzono mnie do gabinetu i kazano odczytywać drobne literki na odległej tablicy, zabawić się w robótki ręczne, dobieraniem włóczki kolorowej, wreszcie jakiś super-okulista wydrapał z kąta książeczkę z kropkowanymi kolorowo stronami, i przystąpiliśmy do czytania, umieszczonych rzekomo tam cyfr. Parę stron przeczytałem, jak gdybym je znał na pamięć. Aż tu otwiera się przedemną karta w zielone i czerwone kropczki. Istna „tabula rasa“. Nic nie widzę, przyznaję się z drżeniem serca doktorowi.

— Co pan mówi? Nic pan nie widzi — odzywa się pan życia i śmierci. — I chce pan zostać lotnikiem? Może pan trochę odpocznie i spróbuje jeszcze raz odczytać, bo taka niewrażliwość na barwy może panu bardzo zaszkodzić przy kwalifikacji.

Co robić? Przetarłem oczy i płochliwym wzrokiem spojrzałem na kartę: nic nowego. Czerwone kropki pomieszane z zielonemi.

— Ile? — pyta doktor.

Męcząca cisza.

Po chwili nieśmiałym głosem mówię:

— Dwadzieścia cztery.

— No — nareszcie, jak można było tego nie widzieć. Czy zgadłem, czy też doktor, trzymając książkę odwróconą do siebie okładką, cyfry sam nie zauważył, nie wiem dotąd. Fakt jednak pozostaje faktem, że i z tej opresji wyszedłem zwycięsko.

W dwa dni później otrzymałem z Departamentu zawiadomienie o przyjęciu do Szkoły, i na-

tychmiast spakowawszy manatki, wyjechałem do Poznania. Z naszej paczki studentów, ja jeden zostałem przez Komisję przyjęty; trzech pozostałych odrzucono. Stała im na przeszkodzie kolorowa książeczka.

Do Szkoły przyjechałem zawczasie. Zostałem tam kilku równie, jak ja naiwnych kandydatów, którzy się już zgłosili. Ku memu wielkiemu zdziwieniu zostałem wprowadzony do hangaru, który normalnie służy za schronienie samolotom. Dziwnym zbiegiem okoliczności miał teraz nam otworzyć swe gościnne podwoje. Przedzieleni żołnierskimi szafkami, z sąsiadującym oddziałem lotniczym, utworzyliśmy sobie wielką salę, która pierwszego wieczoru już zapelniła się wirującymi parami (płci brzydkiej) niczem dancing. Miejsca dużo, a rozrywka na takie zimno wcale na miejscu. Po takim forsownym tańcu wszystkie głowy przytuliły się do poduszki.

Nad ranem niespodzianka: ciepło. Wszyscy się wysilają, aby odnaleźć jego źródło, bo pieców niema. Okazuje się, że hangar ogrzewany jest ciepłym powietrzem, które górami przez rury z otworami przepływa do nas. Żołnierze wykorzystali tę instalację: wypraną bieliznę wieszali na otworach, a ciepły wiaterek osuszał ją prędko. Te koszulki i inna garderoba, niczem chorągiewki, powiewające u góry, były dla nas wskaźnikami ogrzewania: wystarczyło podnieść oczy na te dekoracje i już śmiało można było zawyrokować: „pała,“ albo „nie pała, psia kość.“ W tym hangarze, do któregośmy się już przyzwyczaili, bytujemy dotąd, i w nim, zdaje się dokończymy swe go żywota uczniowskiego.

Czas jakiś trwaliśmy w beczynności, w oczekiwaniu na resztę uczniów, którzy niebawem mieli przybyć. Jedyłą atrakcją było zwiedzanie hangarów i oglądanie samolotów, gdyż byli między nami i tacy, co aparat widzieli jedynie na... ilustracji.

Każdemu nowoprzybytemu przyglądano się ciekawie i zaraz na wstępie obdarzano go miłą godnością dyżurnego, którego obowiązkiem było przestrzegać porządku w naszej części hangaru. Po blisko dwu tygodniach, gdy zebrała się już spora paczka, oznajmiono nam rozpoczęcie wykładów teoretycznych. W uroczystym tym dniu zaprowadzono uczniów do „sali wykładowej,“ umieszczonej w fabryce „Samolot“ na... strychu. Co to za miłe były wykłady! Wykładowca starał się przekrzyknąć wiertarkę, czy inną piekielną maszynę z sąsiedztwa, a uczniowie-piloci, w śnie błogiem pograżeni, z Morfeuszem dzielili się wrażeńiami. Ta sielanka nie trwała jednak długo; przeniesiono nas do wybudowanego świeżo „gmachu“ szkolnego który mieścił w sobie idealnie urządzonej salę wykładową. Tam już nie można było oddawać się rozkoszom dżemkom. Praca wkroczyła na normalne tory, egzamin zbliżał się z szybkością Balili.

„Przyjechała Komisja! Delegat z departamentu przyjechał!” podawano sobie drżącymi ustami nowiny. Jedni zadowoleni, że się raz już doczekali „końca początku”, inni beznadziejnie przygnębieni, czekali swojej „ostatniej godziny”. — Odświętnie wyglądała sala wykładowa w dniu egzaminu. Na „presbiterium” zasiadła Prześwietna Komisja z dyrektorem i delegatami departamentu na czele. W ławkach wyelegantowani kandydaci na stacerników czekali wezwania. Na twarzach naszych „tyranów” miast marsu jednak, zaigrał przyjazny uśmiezek, i spędził smutek

z serc, które na czas jakiś bić przestały. Wkrótce też przystąpiono do samego egzaminu. Boże mój! czego tam tylko nie było: gaźnik, ten zdradliwy instrument, budowano na czop od śmigła, pompce oliwnej kazano spełniać czynności chłodzenia silnika, barometrom wykazywano ich wszechstronność w użyciu, predestynując je do mierzenia temperatury, a nawet chcąc je zużyć jako liczniki obrotów.

Józef Filipowicz, uczeń-pilot.
(Ciąg dalszy nastąpi).

Każdy

kto interesuje się sprawami ojczystego lotnictwa,
kto chce za bezcen mieć ciekawe beletrystyczne i naukowe czasopismo niezbędne w każdym domu,
kto chce otrzymywać bezpłatnie drogocenne premje, uczestnicząc w zajmujących, a dostępnych dla każdego konkursach,
kto nareszcie niema zbywających pieniędzy na kupowanie drogich a małowartościowych piśmideł,

we własnym interesie

zaprenumeruje za 2 zł. 40 gr. na kwartał najciekawsze czasopismo „LOTNIK”, otrzymując:

1. sześć bogato ilustrowanych numerów wymienionego czasopisma, drukowanego na ładnym grubym ilustracyjnym papierze, zawierających nie mniej jak 120 stron druku formatu wielkiego — quart.
2. 15 (piętnaście) cennych i bezpłatnych premji dla osób interesujących się działem konkursów i rozrywek na ogólną sumę około 500 zł.
3. dla prenumeratorów, którzy wpłacają prenumeratę roczną (tj. zł. 9 gr. 60) od razu za 24 numery, o zawartości około 800 stron druku, gratisowy dodatek książka: inż. Fiedlera (cena w oddzielnej sprzedaży zł. 2 gr. 50).

4. możliwość prenumerowania po znizonych cenach pierwszej w Polsce

„BIBLIOTEKI LOTNICZEJ”,

mającej wychodzić nakładem Wlkp. Centrali Książki w oddzielnych wartościowych tomach, ozdobionych bogato ilustracjami. Biblioteka powyższa będzie wychodziła według opracowanego planu wydawniczego systematycznie co pewien czas pod redakcją i w opracowaniu najwybitniejszych sił fachowych polskich i zagranicznych.

5. możliwość prenumerowania na niebywale dogodnych warunkach

„BIBLIOTEKI POWIEŚCIOWEJ”

mającej wychodzić nakładem Wlkp. Centrali Książki w ozdobnych tomach, zawierających najwybitniejsze utwory pisarzy wszechświatowej sławy.

Prenumeratorki „LOTNIKA” otrzymają w ten sposób możliwość skompletowania sobie bibliotek technicznej i beletrystycznej za wpłatą miesięczną MINIMALNĄ i dla każdego dostępną.

Prosimy pamiętać — we własnym interesie niech Pan nie zwleka z zaprenumerowaniem „LOTNIKA” i pośpieszy wpłacić do naszej administracji przynajmniej za jeden kwartał tę nieznaczną sumę zł. 2 gr. 40, która z pewnością dla Pana nie zrobi żadnej różnicy.

OSTATNIE TELEGRAMY.

Tajemniczy Płatowiec. Wczoraj dnia 30 sierpnia spadł z powodu zepsucia się silnika płatowiec typu A. E. G. z 2 pasażerami, niedaleko od granicy niemieckiej. Pasażerów i pilota przeniesiono w stanie nieprzytomnym do pobliskiego szpitala. Z dokumentów przy nich znalezionych, okazało się, że jest to niemiecki płatowiec, który w niewiadomych celach przelatywał ponad polskiem terytorjum.

Przy rewizji osobistej, znaleziono przy pasażerach świstki papieru pokryte niezrozumiałymi cyframi. Po przyjsciu do przytomności podróżnicy odmówili wszelkich zeznań. Natychmiast przeprowadzone śledztwo stwierdziło, że płatowiec przybył dla dokonania jakichś wywiadów i że zabrał pasażerów z gotowymi notatkami z terytorju Polski. — Notatki były w języku polskim.

Pomimo usiłowań nie zdołano jednak rozszyfrować tajemniczego tekstu. Redakcji „Lotnika” udało się z wielkim nakładem starań uzyskać

tekst jednej z notatek, który przytaczamy w dziale rozrywek umysłowych jako zagadkę Nr. 4.

KRONIKA.

FRANCJA.

Przelot przez Atlantyck. Paryż, 12. 8. 25. (kor. własna). W starej fabryce Poteza na Levallois-Peret przygotowują pospiesznie samolot, na którym ma być dokonany przelot z Europy do Ameryki. Płatowiec ten jest przeróbką nowego typu Potez 25 A2, posiada silnik Bristol „Jupiter” 420 MK. Zbiorniki z benzyną wystają z góry i z dołu z kadłuba normalnego typu. Cały kadłub jest odpowiednio profilowany, dzięki czemu dobry kształt został zachowany. Wysokość jego wynosi około 2 m. Podwozie specjalnie dostosowane, może być w locie odcepione i odrzucone. Z tego urządzenia mają skorzystać piloci samolotu zaraz na początku przelotu przez Atlantyck, by po ewentualnem szczęśliwym dolecaniu do lądu

amerykańskiego, wylądować bez podwozia na plaży, do czego dostosowany jest spód wysokiego kadłuba, skrzydła dla zabezpieczenia ich są zaopatrzone w płozy ochronne. Załoga samolotu składać się będzie z dwóch pilotów. Kabina pilotów zaopatrzona będzie w najnowsze przyrządy nawigacyjne, od których w dużej mierze zależy będzie powodzenie śmiałego przedsięwzięcia.

Fabryka Potez czyni olbrzymie postępy w konstrukcji samolotów, wysuwając się na czoło fabryk lotniczych francuskich, dzięki swemu utalentowanemu konstruktorowi. Jest nim inż. Coroller, jeden z nielicznych postępowych konstruktorów francuskich umiających stosować w praktyce najnowsze zdobycze aerodynamiki teoretycznej i eksperymentalnej.

Konkurs szybowców w Vauville. W chwili gdy powyższe słowa piszemy, konkurs szybowców w Vauville kończy się. W następnym numerze podamy jego wyniki i przebieg.

Podobne wypadki. W czasie konkursu szybowców w Gdyni uległ wypadkowi ppor.-pilot Stempkowski. Powodem wypadku była za słaba konstrukcja drążka sterowego. Widocznie nie jest to wypadek odosobniony. Belgijski pilot Simonet, o którego śmiertelnym wypadku pisał „Lotnik” już poprzednio, spadł z wysokości 40 m. po odbyciu 6 godzinnego lotu szybowego, dzięki ułamaniu się drążka sterowego. Myśmy jednak w Polsce mieli szczęście, bo pilot Stempkowski, jak się w ostatniej chwili dowiadujemy, czuje się już zupełnie dobrze.



Naokoło Europy w ciągu trzech dni.

Piloci Arrachard i Carol lądują na lotnisku w Bourget pod Paryżem po dokonaniu lotu dookoła Europy.

Ruch lotniczy na zachodzie. Linja lotnicza Air Union przewiozła ostatnio na przestrzeni Paryż—Londyn 184 pasażerów, 2 280 kg. bagaży i 5 254 kg. przesyłek w jednym dniu. Należy zaznaczyć, że linję tę obsługuje 17 płatowców, które codziennie odbywają po dwa loty.

Wspaniały lot. Znany już z wielkich rajdów lotniczych, francuski pilot Arrachard z pil. Carol dokonali wspaniałego lotu. Dnia 12. sierpnia w czasie efektywnych 38 godz. i 10 m. lotu przebyli 7 350 km po drodze następującej: Paryż, Zurych, Praga, Konstantynopol w pierwszy dzień, Konstantynopol, Bukareszt, Moskwa — drugi dzień i Moskwa, Warszawa, Kopenhaga, Paryż w trzeci dzień. Ilustracja nasza na str. przedstawia chwilę przylotu na lotnisko w Bourget pod Paryżem, po dokonaniu śmiałego rajdu. Do przelotu użyli piloci płatowca Potez 25 A2 z silnikiem Lorraine-Dietrich 450 MK, który cały czas wykazywał doskonałą pracę, tak, że ani razu nie potrzeba było do niego zaglądać. Oczywiście prócz dolewania benzyny do zbiorników i oliwy.

HOLANDJA.

Nowy płatowiec komunikacyjny Koolhoven. Holenderska fabryka płatowców Koolhoven wypuściła nowy typ płatowca transportowego z trzema silnikami Siddeley-Puma 240 MK. Jest to jednopłat przypominający z kształtów Jabiru Farmana z powierzchnią nośną około 100 m². Obliczonym jest na 10 pasażerów, pilota, obserwatora i odpowiednie bagaże.

Konkurs szybowców w Rhön. 31. lipca rozpoczął się niemiecki konkurs szybowców. Dotychczas nie osiągnięto jednak żadnych nadzwyczajnych wyników.

POLSKA.

Nowe polskie płatowce. Paryż, 17. 8. 25. (kor. własna). Jak się nasz korespondent dowiaduje, rząd polski ma zakupić licencję na budowę samolotów Potez 25 A2. Płatowce tego typu mają być budowane przez wytwórnię samolotów w Ławicy pod Poznaniem „Samolot”.

Propagandowa wystawa lotnicza w Poznaniu. Staraniem L. O. P. P. oraz Związku Lotników Polskich odbędzie się w Poznaniu w czasie od 13—20 września Propagandowa Wystawa Lotnicza na terenie Targów Poznańskich.

Udział firm lotniczych w Targach Wschodnich. Jak się dowiadujemy Sp. Akc. Samolot w Poznaniu wysyła na Targi Wschodnie do Lwowa eksponaty własnej wytwórczości, między innymi: Hanrioty płatowce szkolne H. 29 i przejściowe H. 19.



Pilot belgijski Simonet w swoim szybowcu.

Jak ostatni Lotnik doniósł, pilot ten po dokonaniu 6 godz. lotu zginął tragicznie z powodu złamania się drążka sterowego.

Wyrzutnik kapitana pilota Świąteckiego. Paryż, 10. 8. 25 (od własnego koresp.) Sześć departamentu IV. gen. Zagórski zainteresował się w czasie swego pobytu wyrzutnikiem do bomb systemu kapt. Świąteckiego i Dep. IV. zakupił prawdopodobnie licencję budowy tegoż, celem dalszej fabrykacji w kraju. Obecnie wykonuje się w Paryżu 2 egzemplarze tego wyrzutnika jako modele. Wyrzutnik, o którym pisał „Lotnik” w numerze 17 z zeszłego roku, przedstawia się bardzo ciekawie i prosta jego konstrukcja przynosi zaszczyt wynalazcy. Wynalazkiem kapitana Świąteckiego zainteresowała się pewna francuska firma, która chciała kupić wyłączną licencję na prawo budowy. Dzięki jednak obywatelskiemu stanowisku wynalazcy oraz definitywnej decyzji Szefa Dep. IV. wyrzutnik do bomb polski pozostanie w Polsce.

Pękł płóg w motorze, prawdopodobnie jednemu z recenzentów, który w ten sposób pisał o wypadku (!?) lotniczym, przymusowego lądowania płatowca komunikacyjnego. Słyszeliśmy już, że Niemcy dla reklamy fotografowali słońce koło płatowca, które rzekomo miało nim odbyć podróż, ale żeby ktoś orał w silniku o tem nie wiemy. Nie ma co mówić duży silnik.

Pierwszy przelot z Pucka do Kopenhagi. Po odbyciu szeregu mniejszych próbnych lotów nad Bałtykiem, 18 z. m. odbył się pierwszy przelot między Kopenhagą a Puckiem. Hydroplan trzymotorowy, pod kierownictwem pilota z dyrektorem Polskiej Linji Lotniczej, A. Wygardem, odbył przelot z Kopenhagi do Pucka w ciągu 2 godzin 20 minut, dalsze przeloty między Puckiem a Kopenhagą rozpoczyna się podobno od 15. b. m.

Katastrofa lotnicza. W miasteczku Przasnysz pod Warszawą odbyły się w niedzielę 16. sierpnia loty propagandowe L. O. P. P. Loty odbywały się w zupełnym porządku. Około 18,30 startował pilot Marczewski mając jako obserwatora — pasażera burmistrza Przasnysza p. Bronisława Matuszewskiego. Do lotu użyty był płatowiec szkolny posiadający sterowanie podwójne. Płatowiec wzbił się w górę. Przy planowaniu, burmistrz Matuszewski, prawdopodobnie z zenerwowania zbliżaniem się ziemi, uchwycił się kurczowo za ster uniemożliwiając w ten sposób pilotowi dalsze prowadzenie samolotu. Płatowiec szarpnięty sterem zrobił górkę, stracił szybkość i runął na dół. Burmistrz Matuszewski poniósł śmierć na miejscu, pilot Marczewski ciężko ranny. (Nie możemy powstrzymać się od uwagi, że wykonywanie lotów pasażerskich na samolotach szkolnych o podwójnym sterze bez przyrządu wyłączającego ster pasażera jest lekkomyślnością, która już w Polsce w 1919 roku była powodem wypadku na lotnisku mokotowskim, który jednak na szczęście skończył się lekkim poraniem. Dziwi nas, że jeszcze do dziś dnia loty na płatowcach o podwójnym sterze bez wyłącznika, nie były zakazane dla pasażerów. Przep. Red.)

WŁOCHY.

Wypadek lotniczy. Rzym, 14. 8. 24. Nad brzegiem morskim w pobliżu Ostji spadł wojskowy płatowiec, który wbrew przepisom latał bardzo nisko. Po uderzeniu się o ziemię płatowiec zapalił się. Pilot i mechanik ponieśli śmierć na miejscu.

Nowe książki

Zarząd Główny Ligi Obrony Powietrznej Państwa rzucił na rynek księgarski bardzo wartościową książkę, której brak dawał się dotkliwie wyczuwać w naszej literaturze popularno-wojskowej.

Jest to praca znanego pisarza wojskowego pulk. — pilota S. ABZOLTOWSKIEGO „Lotnictwo w wojnie współczesnej“.

Autor, wybitny fachowiec, a jednocześnie nader zręczny popularyzator, podzielił książkę swoją na następujące działy: „Wojna a lotnictwo“, „Organizacja i cechy lotnictwa“, „Lotnictwo obserwacyjne“, „Lotnictwo myśliwskie“, „Lotnictwo niszczyielskie“ i zakończenie, w którym omawia lotnictwo szturmowe, lotnictwo morskie, lotnictwo cywilne i obronę przeciwlotniczą. W każdym z tych działów znajdzie czytelnik dużo materiału interesującego i pouczającego, po przeczytaniu zaś całości, szczególnie laik cywilny, uświadomi sobie doniosłe i wprost decydujące znaczenie lotnictwa, niestety ciągle jeszcze u nas należycie nie oceniane.

„Chcesz pokoju, bądź gotów do wojny“! — słowa te, którymi kończy się piękna książka pulk. Abzoltowskiego, powinny wryć się głęboko w duszę każdego Polaka. Gotowość ta zaś to przedewszystkiem potrzebne własne lotnictwo, to uświadomienie przenikające ogół naszego społeczeństwa, że bezpieczeństwo życia i mienia każdego z nas w razie ewentualnej wojny zależne jest w znacznym stopniu od tego, czy potrafimy zdobyć się zawczasu na takie lotnictwo.

Wartość książki, którą powinien przeczytać nie tylko każdy wojskowy, ale i każdy obywatel cywilny, interesujący się doniosłym i palącym zagadnieniem naszej obrony

powietrznej, i która stanie się prawdziwą ozdobą każdej biblioteki, podnoszą jeszcze liczne rysunki i tablice w tekście oraz nader estetyczna szata wydawnicza, na którą składają się: okładka rysunku znanego ilustratora Edwarda Głowackiego, doskonały papier, dobre klisze, piękne czcionki.

Sądząc z omawianej przez nas książki, za którą w ślad ma się wkrótce ukazać kilka innych pierwszorzędnych prac, przygotowywanych na „Tydzień Lotniczy“, L. O. P. P. staje w szeregu poważnych wydawców i na tem polu również może przejawiać swą skuteczną działalność.

Nakładem znanej lotniczej firmy wydawniczej Oklenburg w Monachjum ukazała się nowa praca z zakresu lotnictwa sportowego **Dra inż. Lachmann'a Leichtflugzeugbau**. Książka ta o objętości 148 stron i 107 ilustracji, napisana przez wybitnego fachowca, współpracownika stacji doświadczalnej w Göttingen musi zaciekawić każdego inżyniera lotniczego, konstruktora, młodzież politechniczną i wogóle każdego, kto lotnictwem sportowym się zajmuje.

Na treść składają się następujące rozdziały: I. Wstęp: 1. Określenie terminu płatowiec sportowy. 2. Zadanie techniczne płatowca sportowego. II. Rozwój płatowca sportowego: 1. w Niemczech, 2. we Francji, 3. w Anglii 4. w reszcie zagranicy. III. Zasady aerodynamiczne. 1. Udział różnych oporów na opór całości. 2. Wpływ rozmieszczenia części płatowca. 3. Projekt aerodynamiczny. 4. Dokładne obliczenie na podstawie diagramu polarnego. 5. Śmigło. 6. Ewolucja organów sterowania. IV. Linje konstrukcyjne. 1. Ogólne zapatrywania, 2. Specjalne konstrukcje, 3. Technologia płatowca sportowego. V. Dodatek: Tabelki i obliczenia.

Książka daje szczegółowy pogląd prac nad płatowcem sportowym w Niemczech i zagranicą. W szczególności zasługuje na uznanie opracowanie aerodynamicznej strony konstrukcji i zebranie wszelkich zdobyczy z dziedziny płatowców sportowych dotąd rozsypanych po różnych dziełach lotniczych, które przez tego uzupełnione są cennymi uwagami autora. Ostatni rozdział traktuje o najkorzystniejszej linii konstrukcji płatowca na podstawie obcych i własnych badań autora.

Cena książki broszurowanej 0,50 mk. zł.



Cześć ich pamięci!



Śp.
pilot

Kazimierz Brzeziński

członek Związku Lotników Polskich
zginął tragicznie w czasie lotu próbnego dnia 6. sierpnia 1925 r.

Śp.
plut. - pilot

Kazimierz Kalinowski

członek Związku Lotników Polskich
zginął tragicznie w czasie lotu służbowego w Krakowie d. 12. sierpnia 25 r.

ZDZISŁAW MARYNOWSKI,

IKAR ZWYCIĘZCA.

POWIEŚĆ.

(Ciąg dalszy.)

16.

Obudził się z nieznośnym wrażeniem bezustannego szumu w uszach i z bólem głowy. Każdy ruch odzywał się natychmiastowem bolesnem echem pod rozklekotaną czaszką. Doznawał takiego wrażenia, jakby mu ktoś zdarł skórę z głowy i następnie luźno nałożył na przenikniętą zdrętwieniem ranę.

Zaledwie sobie mógł przypomnieć mętne obrazy zdarzeń minionej nocy. — Zadymiona podmiejska restauracja, pełna zgielku, kłótni i pijanego chichotu kobiet. Zastawiony stół, poplamione ściany „gabinetu“, niemiłosiernie krzywe lustro, olbrzymia plama od czarnej kawy na obrusie. Nagie czyjeś ramiona, oplatające jego szyję; natarczywe, gorące usta, zamglone oczy i jakieś słowa bełkotliwe, cuchnące bezwstydem i brudem, ośligłe od bezkrwistego wyuzdania, imitującego temperament, a przy tem mdła, chloroformowo-słodka woń perfum, pudru, potu i wyzieńców, pomieszana dziwacznie ze, starczo rozdygotanemi, tonami fortepianu i płaczem skrzypiec... Jakaś walka śmieszna, niezdarna i beznadziejna z temi nagimi ramionami, owiniętymi silnie i uparcie wokół szyi... obrzydzenie dławiące...

A teraz ból dojmujący w głowie i szum zawrotny, jakby głowa była muszlą, dobytą z dna oceanu.

Przemocą niemal zwałował się z łóżka i kazał sobie zrobić kąpiel. Potem pił długo herbatę, przekwaszoną sokiem z całej cytryny, którą nieproszony ale domyślny kelner sam włączył do menu śniadania. Wreszcie odważył się wyjść na miasto.

Odrętwienie po nadużyciach alkoholu mijalo powoli, lecz miejsce jego zajmowała stokroć bardziej dręcząca zmora myśli. Załatwiał interesa, podług planu skreślonego dawniej już w notesie, nie zastanawiając się niemal zupełnie nad ich treścią.

Mózg jego opanowywały ponure refleksje na tle wczorajszych przeżyć. Krótkie, przelotne spotkanie z Lili urastało do rozmiarów prawdziwej katastrofy, której Marek tak bardzo się bał, przeczuwając ją instynktownie. Cały gmach przeszłego życia z Zosią, rysujący się jeszcze do wczoraj w spokojnych, pewnych liniach, rozpadł się nagle jak domek z kart pod wpływem jedyne go spojrzenia jej palących oczu.

Przekonał się, że niczego nie zapomniał, niczego z siebie nie wydarł, niczego się nie wyzbył. Teraz oto wspomnienie wczorajszego wieczoru pali go żywym ogniem. Utrwalona w mózgu migawka jej i Zabielskiego na tle łoża teatralnej podnosi w nim huragan wściekłej, szarpiącej zazdrości. Złowiony przez chwilę kuszący, tajem-

niczy blask jej oczu budzi w nim i podnosi, uspio-
ne dawno mgły tęsknoty.

I cóż więc się zmieniło? Nic, nic, nic.

Chyba to tylko, że, gdy dawniej mógł szaleć, tęsknić, cierpieć, kochać, nienawidzić, dziś cięż związał się słowem z tamtą, tak bezgranicz-
i tego mu nie wolno. Tak, nie wolno mu! Przenie ufna, prosta, niezepsuta dziewczyna. Nie może jej teraz rzucić, ot tak sobie poprostu mówiąc: „Przepraszam, pomyliłem się.” Nie wolno mu się było mylić. Powinien był wiedzieć co robi. Powinien był wiedzieć, że biorąc serce tamtej, bierze je wypełnione potężną wiarą, bezgraniczną ufnością dziewczyny, wychowanej w atmosferze prostej, surowej prawdy szlacheckiego dworu, nieskażonego pół-pankowatym liberalizmem ludzi „Europy”, oglądanej w ciągu dwóch tygodni na rok przez szkła lornetek „Folie bergère”, lub zgola krajowych „Qui pro quo”.

Przepadło, wszystko przepadło — myślał z rozpaczliwą rezygnacją. Ani uczciwość, ani poprostu cały spłot rodzinnych stosunków nie pozwała dziś na zerwanie. Trzeba wytrwać. Trzeba zgłuszyć w sobie wszystko, zatruc, wyrwać i odrzucić precz na zawsze.

Razem z tem postanowieniem twardem i nieubłaganem, przyszło nań głuche jakieś uspokojenie. Cały rozślonieczniony jeszcze wczoraj świat poszarzał mu i zmarniał w oczach, lecz jednocześnie półświadome jakieś poczucie siły, płynące z tego aktu woli i charakteru przywracało mu powoli równowagę.

Bez radości i bez zapалу, ale ze zwiększoną nieco energją zabrał się do załatwiania reszty swych spraw, postanawiając zarazem przyspieszyć swój wyjazd do domu.

Przyspieszenie wyjazdu zakrawało wprawdzie na ucieczkę, i rodziło bunt, lecz lepiej bodaj uciec przed niebezpieczeństwem niż mu ulec.

Przed wieczorem wszystkie sprawy miał już załatwione i mógłby był nawet wyjechać, jednakże perspektywa przyjazdu w nocy i wynajmowania koni etc. odstraszyła go. Nadał na poczcie depeşe, donoszącą o przyspieszeniu powrotu. Postanowił wyjechać rano. Uśmiechnął się blade do siebie na myśl, jak zrozumieją jego depeşe w domu. — Tęsknota, ha, ha!

Pozostawał jednak jeszcze cały wieczór, z którym nie wiedział co począć. Do teatru bał się pójść, żeby jej znów nie spotkać. Chyba spacer jakiś, potem kolacja i spać.

Bezwidnie skierował kroki ku Alejom Ujazdowskiem. Rojno tu było jak na zabawie. Środkiem ulicy ciągnął nieprzerwany sznur dorożek, powozów, samochodów, trotuarami zaś snuł się tłum ludzki, pstry, wonny, strojny, rozszeptany,

podniecony poszukiwaniem wrażeń. Zanurzył się w tę szumiącą jednostajnie falę ludzką, jak w ciepły nurt, wezbranej rzeki. Gdzieś w pobliżu Łazienek przysiadł na opróżnionym skrawku ławki, starając się wsączyć w ten bezimienny tłum i rozplątać w nim myślą jakąś obojętną, bylejaką, nieważną.

Zaledwie jednak usiadł, gdy obok niego jakiś głos znajomy zamruczał uprzejmie „Dobry wieczór.” — Oddzielony odeń dwoma osobami siedział Tarczewski.

— Pan na spacerek...?

— A tak — odpowiedział niechętnie, nie siłując się na uprzejmość.

Tarczewski zaś przeprosiwszy sąsiadów zrobił sobie miejsce koło Marka.

— Nie tyle na spacerek, ile na rendez-vous co? — zaśmiał się

Cóż za nieznośna figura — myślał Marek, zaprzeczając tym przypuszczeniom bez szczególnego zapалу. Co go zresztą one mogły obchodzić. Niech sobie myśli co chce. Postanowił rozmowy nie podtrzymywać.

Tarczewski tymczasem bynajmniej niezrażony dość lekceważącym zachowaniem Marka, rozsiadł się wygodnie i jał się z nim dzielić obserwacjami nad przesuwanym przed nimi ludzkim kalejdoskopem.

Siedzieli tak dość już długo, nudząc się — jeden głośno drugi zaś milcząco, — gdy Tarczewski znów zagadnął:

— Więc pan jednak tylko, ot sobie tak, na spacer tutaj wypłynął. No, no, dziwny z pana człowiek — przyjechać do Warszawy na parę dni i spędzać czas na spacerze samotnym w Alejach.

— A pan? Przecież pan to samo robi.

— Phi, ja! Ja jestem stary, a poza tem jeszcze wczesna godzina.

Marek powstał z ławki.

— Dla mnie jednak już późna. Rano wyjeżdżam, muszę więc się wyspać.

Tarczewski zamiast puścić Markową rękę przytrzymał ją nagle i z cichym śmiechem szepnął, pochylając się ku niemu:

— Nie udało wam się, moje dzieci. Za późno się pan pożegnał.

Marek patrzył zdumiony nic nie rozumiejąc, gdy Tarczewski zdjął kapelusz, kłaniając się z wyszukaną elegancją.

— Dobry wieczór, jesteśmy tutaj — wołał filuternie.

Marek obrócił się gwałtownie i nagle stanął oko w oko z Lili.

Była nie mniej zaskoczona tem niespodziewanym spotkaniem, lecz trwało to zaledwie drobny ułamek sekundy. Z właściwą sobie swobodą wyciągnęła ku niemu rękę.

— I pani też tak sobie na samotny spacerek? Co? — zagadnął Tarczewski.

— O nie, panie, ja nie lubie samotności. Umówiliśmy się tu poprostu z panem Markiem.

— A co, nie mówilem! — ucieszył się swą przenikliwością. — Zatem nie przeszkadzam i życzę miłego spędzenia czasu.

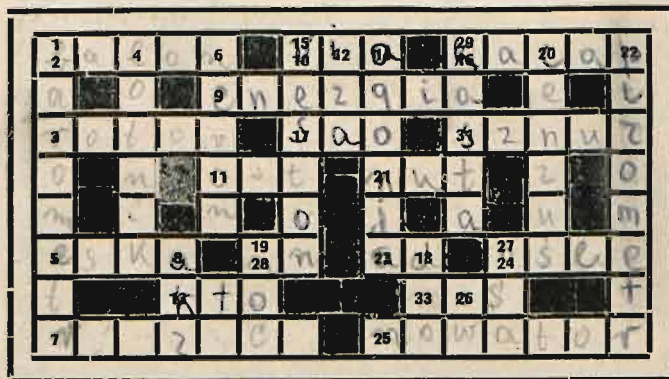
Pożegnali się prędko, zostawiając go na ławce.

Marek był oszołomiony błyskawiczną szybkością tego zdarzenia, które go nagle wtrąciło w nieuniknione spędzenie wieczoru w jej towarzystwie. Narazie nie umiał nawet zebrać myśli, ani rozpocząć rozmowy. Lili natomiast od pierwszej chwili zapanowała nad sytuacją.

— Cóż to się z panem działo przez tyle miesięcy? Znikł pan z horyzontu jak kamfora. Wtedy, pamięta pan — no proszę się na mnie już za tanto nie gniewać — zrobiło mi się żal i tego samego wieczora telefonowałam do pana, ale mi powiedziano, że pan już wyjechał. Bardzo żałowałam.

(Ciąg dalszy nastąpi.)

Dział rozgrywek konkursowych.



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).

Zagadka Nr. 3.

Poziome: 1. Przyrząd do latania. 3. Ostatni wynalazek niemiecki. 5. Fabryka chemiczna w Poznaniu. 7. Przyrząd dobrze znany w elektrotechnice. 9. Zapełnia przestworza. 11. Wschód. 13. Zapytanie. 15. Droga we Włoszech. 17. Od czego śluzatego odrzucić „dl”. 19. Dwie jednaki litery. 21. Gra jak z... 23. Piekło w Rosji. 25. Wprowadzający coś nowego. 27. Należące do osła. 29. Inaczej mo skal. 31. Do wiązania. 33. Część twarzy.

Pionowe: 2. Przyrząd do mierzenia ciśnienia powietrza. 4. Co masz przed sobą. 6. Cesarz rzymski. 8. Miara powierzchni. 10. Kamizelka we Francji. 12. Imię. 14. Przedśmiertna. 16. Podział społeczny. 18. Co ma każda butelka. 20. Daje wszelkie prawa. 22. Przyrząd do mierzenia ciepła. 24. Czasami dokuczliwie kąsa. 26. Zaimek bez kreśli. 28. Pora doby.

Zagadka Nr. 4.

Ujednego z pasażerów płatowca A. E. G. znaleziono notatkę następująca (patrz Ostatnie telegramy):

27, 10, 12, 17, 22, 41, 27, 18, 28, 4, 30, 20, 31, 36, 30, 30, 38, / 18, 22, 33, 31, 27, 16, / 25, 38, 13, 25, 26, 18 / 32, 20, 14, 27, 13, 27, 22, 32, / / 20, 16, 13, 46, 10, 12, / 31, 32, 36, 20, 10, 27, 2, 19, 16, / 33, 33, 30, 14, 46, 15, 8, / 21, 29, 33, 30, 14, / 39, 16, 28, 24, 22, 37, 28, 32, 37, 2, / 25, 31, 32, 39, 26, 13, 38, 22, 8, 27, 18, / 34, 26, 30, 45, 24, 25, 38, 22, / 32, 20, 14, 25, 23, 28, 16, 29, 19, / 27, 26, 38, 17, 8, 22, 18, 32, 15, 10, / 39, 18, 8, 33, 32, 39, 12, 16, 35, 16; 28, 29, 26, 23, / 27, 18, 41, 14, 8, / 27, 32, 37, 25, 18, 34.

Tekst powyższej notatki należy rozszyfrować. Ażoby natłwić powyższe zadanie, komunikujemy, że udało się już niektóry bliższe dane stwierdzić. Notatka jest raportem dotyczącym stanu lotnictwa w Polsce i jest napisana powszechnie używanym szyfrem z kluczem. Kluczem jest nazwisko jednego z poważnych kierowników lotnictwa. Poniżej podajemy dla przykładu szyfrowanie tym sposobem zdania: Czytajcie „Lotnika”, przy użyciu klucza Lotnik. Litera zasadniczo znaczy się cyframi według porządku alfabetycznego czyli a—1, b—2 itd. Do szyfru używa się tylko prostych liter 23, a więc bez a, ç, ó, z, ż, ś, ć, l.

c	z	y	t	a	i	c	e		l	o	t	n	i	k	a	t	r	e	ś
3	23	22	19	1	10	3	9	5		12	15	19	14	9	11	1			
l	o	t	n	i	k	l	o	t		n	i	k	l	o	t	n	kluc		
12	15	19	14	9	11	12	15	19		14	9	11	12	15	19	14			
15	38	41	33	10	21	15	24	24		26	24	30	26	24	30	15			

dodane razem tworzą szyfr.

Ażoby taki szyfr odczytać, należy odnaleźć klucz, odjąć jego cyfry, reszta poda treść bez klucza, którą już łatwo się napisze w literach.

Termin nadsyłania rozwiązań 20-go września 1925 r.

Nagrody za trafne rozwiązania obydwóch zagadek:

I. nagroda: „Książki ciekawe” — w oprawie 3 tomy.

II. nagroda: Szeptani — Grabskiej, powieść.

III. nagroda: Skarżyński — Sztuka sprzedawania.

Rozwiązanie zagadek z Nru 11—12.

Zagadka krzyżkowa: 1. Lot, 2. Cel, 3. Flettner, 4. Fal, 5. MK, 6. Tell, 7. To, 8. Potez, 9. Gramy, 10. Te, 11. Cal, 12. Korbowody, 13. El, 14. Karbin, 15. Przeto, 16. Wyścigi, 17. Era, 18. Gra, 19. Proza, 20. Piloci, 21. Si, 22. Er, 23. Iskra, 24. Pro, 25. Bomba, 26. Raz, 27. Ikar, 28. Sól, 29. Noi, 30. Pi, 31. Dyplomy, 32. Opad, 33. Ego, 34. Osv, 35. Naród, 36. As, 37. Los, 38. ów, 39. Ser, 40. Ser, 41. Arsen, 42. Ka, 43. No, 44. Antena, 45. Ad, 46. Km, 47. Ro, 48. Nadobny, 49. Kit, 50. Lotnik, 52. ND, 54. O.

Zagadka Nr. 2. 1. Prototyp, 2. Ostrowski, 3. Portos, 4. Ibrahim, 5. Eo ipso, 6. Rafael, 7. Amoroso, 8. Jest, 9. Carryevn, 10. Interesanci, 11. Estończyk. Popierajcie pismo „Lotnik”.

Wobec ujawnienia błędu drukarskiego w 2. zagadce, przyjęliśmy rozwiązania z powodu błędu nie dokończone.

Rozwiązań dobrych nadeszło 85. Z tego z Poznania 13, z Warszawy 22, z Krakowa 8, ze Lwowa 27, z prowincji 12. Nagrody przyznano następującym:

1. Marja Ostrowska z Poznania — 4 tomy utworów Staffa w oprawie, po które Redakcja prosi się zgłosić w Administracji „Lotnika”.

2. Czesław Sitarz z Pruszkowa, któremu wysyłamy rocznik Polskiej Floty Powietrznej i

3. Olga Vopalkowa, której wysyłamy Polskie Logos a Ethos — Keneckiego.

Dokładnego spisu tych, którzy dobre rozwiązanie nadesłali, nie podajemy ze względu na brak miejsca.



Z ZWIĄZKU LOTNIKÓW POLSKICH.

W związku z przeniesieniem biur „Lotnika” na plac Wolności 14a, komunikuje się, że adres Związku Lotników Polskich brzmi nadal: Poznań, Sieroca 2, że Z. L. P. posiada swoje konto w P. K. O. Nr. 205 183 i że członkowie Związku prenumeraty w „Lotniku” nie opłacają, ponieważ prenumeratę uiszcza skarbnik Z. L. P. ze składek członkowskich.

W następnym numerze „Lotnika” podamy sprawozdanie z Nadzwyczajnego Walnego Zebrania Z. L. P., które się odbyło w piątek dnia 14. sierpnia br. **Zarząd.**

Z Sekcji Mechaników przy Z.L.P.

Zebrania miesięczne Sekcji odbywać się będą w każdy pierwszy piątek w miesiącu.

Wszystkim członkom Sekcji przypomina Zarząd o konieczności przesłania fotografii oraz arkusza ewidencyjnego.

Mogą uchwały zebrania Nadzwyczajnego z dnia 17 lipca br. winien członek uiszczyć swe zaległości w przeciągu 4 miesięcy. Po upływie 3 miesięcy wysyła skarbnik monitum, na które członek winien dać odpowiedź, gdyż w przeciwnym wypadku następuje skreślenie z listy członków.

Na mocy uchwały Nadzwyczajnego zebrania z dnia 17 lipca br., każdy członek wpłaca jednorazową daninę w wysokości 5.— zł. i to najpóźniej do 15 września 1925 r. na ręce kol. Lehmana, Poznań, ul. Kluczborska 2, na pokrycie kosztów powstałych przy budowie szybowca Sekcji. **Zarząd.**

Odpowiedzi Redakcji.

E. S. Bydgoszcz. Odpowiedź na pierwsze pytanie znajduje Pan w bieżącym numerze „Lotnika”. W sprawie odpowiedzi na pytanie drugie zwróciliśmy się do władz celem wyjaśnienia.

Z. W. Przeworsk. Odpowiedź na pytanie znajdzie Pan w bieżącym numerze „Lotnika”.

E. K. Grochowiska. Cenzus naukowy Pana jest wystarczającym dla wstąpienia do szkoły pilotów. Warunki przyjęcia podajemy w bieżącym numerze „Lotnika”.

D. W. Pińsk. Cenzus naukowy posiadany przez Pana wystarcza do przyjęcia do jednej ze szkół lotniczych w Polsce. Lotnik podaje w bieżącym numerze i w następnym, warunki przyjęcia do wszystkich szkół lotniczych w Polsce.

Od Redakcji.

Numer niniejszy jest wstępny do specjalnego numeru szkolnego, poświęconego Szkołom lotniczym w Polsce. W numerze następnym, który ukaże się 15. września podane będą również warunki wstąpienia do wszystkich szkół lotniczych w Polsce.

Od Administracji.

Prosimy wszystkich P. T. Prenumeratorów, którzy zalegają za opłatą kwartalną o uregulowanie tejże w najbliższym czasie, licząc po 1,50 kwart. za I i II kwart. i po 2,40 za kwartał III i IV. Przypominamy równocześnie, że do 1. października należy opłacić prenumeratę za kwartał IV b. r.

„LOTNIK“

Organ Związku Lotników Polskich.

Przedpłata: kwartalna (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
Cennik ogłoszeń wysyłamy na żądanie.

Wydawca: Wielkopolska Centrala Książki.

Redaktor naczelny: pilot Bolesław Ostrowski.

Komitet redakcyjny: inż.-pilot M. Bchatyrew,
pilot dr. Z. Dalski, red. Z. Marynowski, inż. Gu-
staw Mokrzycki, inż. Piotr Tulacz, pilot dyr. Cze-
sław Wawrzyniak prezes Z. L. P., inż. W. Za-
lewski.

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

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

Przedruk artykułów i wiadomości dozwo-
lony tylko za wskazaniem źródła.

Za artykuły, przy których wysokość wynag-
rodzenia nie jest podana, płaci Redakcja podług
własnego uznania.

Za dział redakcyjny odp. **Bolesław Ostrowski.**

Rozkład Lotów**I. Warszawa — Gdańsk**

Godzina	Kierunek	Godzina
8,30	Warszawa ↑	17,30
11,30	Gdańsk ↓	14,30

II. Warszawa — Lwów

9,00	Warszawa ↑	18,00
12,00	Lwów ↓	15,00

III. Kraków — Lwów

12,30	Kraków ↑	10,45
15,15	Lwów ↓	8,00

IV. Warszawa — Kraków

8,45	Warszawa ↑	15,00
11,15	Kraków ↓	12,30

V. Kraków — Wiedeń

12,30	Kraków ↑	11,30
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
i Gdańsku uwzględniono w cenie biletu.

Polska Linja Lotnicza.

*Tylko do 8. września 1925 przyjmuje Administracja
ogłoszenia do specjalnego Szkolnego Numeru.*

**N. W. Drożdzewski**

Najstarszy magazyn
dywanów i materiałów dekoracyjnych
w POZNANIU

Telefon 5606

St. Rynek 56. I

Dywany prawdziwe perskie
Dywany zagraniczne i krajowe
Pomosty — Dywaniki
Gobeliny — Makaty — Adamaszki
Firany — Story — Kapy na łóżka
Madrasy — Serwety stołowe
Narzutki na otomany
Materiały dekoracyjne
Chodniki w wielkim wyborze
Pledy — Dreliszki — Inlety — Pledy

! Korzystne źródło zakupu !

WIELKOPOLSKA WYTWÓRNIĄ SAMOLOTÓW



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

Remont silników spalinowych - Specjalnie rektyfikowanie cylindrów, oraz wyrób części motorowych.

Własne laboratorium wytrzymałości materiałów.

Przy fabryce Cywilna Szkoła Pilotów



**Popierajcie przy konkursach na dostawy
FABRYKĘ ZWIĄZKU LOTNIKÓW POLSKICH**

Kupującu firm, wymienionych poniżej, czytelnik może być pewnym, iż ma przed sobą **najkorzystniejsze źródło zakupu.****Kupując****Wielkopolska
Centrala Książki**jest jedną z najbogatszych
składnic powieści i romansów
i wogóle książek o treści
beletrystycznej**Poznań, Pl. Wolności 14a.**

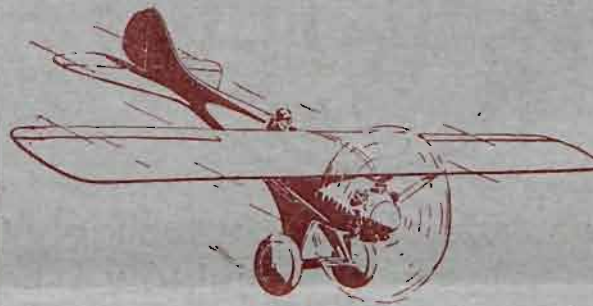
Telefon nr. 53-78.

„Akwawit“Najlepsze
i najsmaczniejsze
wódki i likiery.**! Żądać wszędzie !****„CRIN“**

fabryki „Eska“.

Epokowy wynalazek
na wzmocnienie i porost
włosów.

Żądać wszędzie.

Co kupić . . .
**„Polskie Logos
a Ethos“****KONECZNEGO**
w 2 tom. w oprawie
za zł. 6,50Najciekawsze dzieło po-
pularno-filozoficzne.Wysyła
Wielkop. Centrala Książki
Poznań,
Plac Wolności 14 a.**Stal - Okucia - Rury**

nabywajcie u

„Przewodnika“**Poznań**

Św. Marcin nr. 30.

Telefon 15-71.

A. E. G.**Powszechne
Towarzystwo Elektryczne**Instalacje, skład
maszyn i materiałów
elektrycznych.**Poznań, Św. Marcin 41.****Radjo-
odbiorniki**

Paryskiej wytworni A. HARDY.

**Poznańskie
Towarzystwo Telefonów**

Poznań, ul. Jasna 9.

Hurtownikom wysoki rabat.

**„Rynek
Metalowy
i Maszynowy“**

Czasopismo Fachowe.

egz. 60 gr.

Do nabycia wszędzie !**Wielkopolska
Centrala żelaza.**
ESTEREICH I KACZMAREK**Świderki,
stal narzędziowa**

i t. p.

Poznań, Św. Marcin 21.

Uwaga! Uwaga!

Każdy powinien nabyć
najnowszy**Informator
automobilowy**

Inż. Morsztyn i M. Bohatyrew.

Skład główny: Poznań.
Wlkp. Centrala Książki.

Cena 5 zł.

Cena 5 zł.

**„Przemysł
Wielkopolski“**

L. Fiedlera

Stadium ekon.-gospodarcze
Tylko po zł. 2 50.**Poznań, Pl. Wolności 14a.**
Wlkp. Centrala Książki.