

Lechmi Lotni. Kola Mechanicy. Blisk

Nr. 3 (75)



Cena 40 gr.

Tom V.

LOTNIK



ORGAN ZWIĄZKU
LOTNIKÓW POLSKICH

ROZKŁAD LOTÓW:

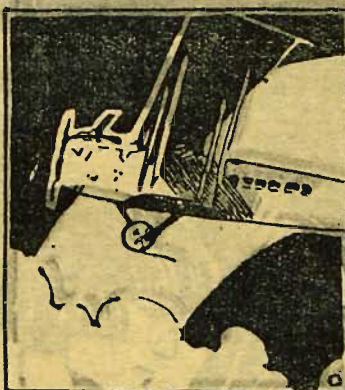
PRZEWÓZ:
PASAŻERÓW
POCZTY
TOWARÓW

Godzina	Kierunek	Godzina
9,00	Poznań Warszawa	16,00
11,00		14,00

INFORMACJE:

Poznań Telefon 5340

Warszawa „ 1797



Samolot kursuje
codziennie
z wyjątkiem
niedzieli

AERO
KOMUNIKACJA POWIETRZNA

Dowóz
do i z lotniska
uwzgl. w cenie
biletu lotu

Sprzedaż biletów:
W Poznaniu, w biurze „Orbis“ Pl. Wolności 9
W Warszawie, w biurze naszego kier. Ruchu
Lotnisko Cywilne, ul. Topolowa.

Pocztę lotniczą należy oddawać
w głównym urzędzie pocztowym
w Poznaniu i w Warszawie.

P. L. L. AEROLOT S. A.

ZARZĄD: Warszawa, Nowy Świat 24

PORT LOTNICZY: Warszawa, ul. Topolowa (za kolonią Staszycza). **PRZEWÓZ:** Pasażerów, poczty i towarów. **INFORMACJE:** Telefony: Warszawa, 900 i 850. Lwów: 610 i 2275. Kraków: 3222 i 4737. Gdańsk: 415-31. Wiedeń: 78-395 i 78-495.
Rozkład lotów ważny od 1. października 1926 roku aż do odwołania.

Godzina	Kierunek	Godzina
9,00	Gdańsk	15,30
12,00		12,30
12,15	Warszawa	11,45
15,15		8,45
8,45	Lwów	15,30
11,45	Kraków	12,30
8,30	Warszawa przez Łódź	12,00
11,45	Kraków	8,45
12,15	Kraków	11,45
15,15	Wiedeń	8,45

Uwagi: Komunikacja codzienna z wyjątkiem niedziel. Dowóz do i z lotniska z wyjątkiem w Warszawie i Gdańsku uwzględniono w cenie biletu.

Dostawa poczty i przesyłek w tym samym dniu.

Pocztę lotniczą nadaje się w Urzędach poczt. (istnieją specjalne znaczki poczty lotniczej).



LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH. ⁵

Nr. 3 (75)

Poznań, 16 lutego 1927.

Tom V

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja.
Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

Adres REDAKCJI I ADMINISTRACJI: **POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95|96.**

TREŚĆ NUMERU: B. O. — Wstępny :-: 250.000 klm. na liniach komunikacji :-: Angielskie kluby płatowców sportowych :-: Dział Urzędowy Komisji technicznej Z. L. P. :-: B-ski — Radjogonjometria lotnicza :-: Przegląd prasy :-: Ostrowski-Filipowicz — Choroba wysokości, nowela :-: Kronika :-: Nowe książki :-: Odpowiedzi Redakcji :-: Komunikaty.

B. O.

Jednym z najważniejszych zadań obrony lotniczej jest nie tylko przygotowanie materiału technicznego, a więc płatowców, części zamiennych i materiałów pędnych, oraz tworzenie zastępów nowych pilotów, lecz utrzymanie pilotów, którzy już przeszli do rezerwy w stałej bojowej gotowości. Jest to tem bardziej wskazane, że pilot doświadczony, jest o wiele więcej wart od świeżo upieczonego, który nie posiada odpowiedniego treningu. W razie wybuchu wojny zapóźno będzie myśleć o tworzeniu pilotów. Doświadczenia ostatniej wojny stwierdzają dobitnie, że uruchomienie chociażby nadliczbowych szkół lotniczych, nigdy nie jest w stanie nadażyć zapotrzebowaniu pilotów na froncie. Wojna przyszła będzie tem groźniejszą, że państwa pchną do walki całą ilość posiadanych maszyn i pilotów i ta armja powietrzna, która w pierwszych momentach okaże zupełne opanowanie swego powietrza i zdoła w jego granice nie dopuścić płatowców nieprzyjacielskich, słusnie twierdzić może, że dokonała wielkiego czynu i ochroniła swe tyły od dezorganizacji, od depresji moralnej i z powodzeniem może atakować kraj nieprzyjacielski siejąc wraz z bombami nie tylko zniszczenie, lecz i kompletną dezorientację wśród ludności, która na działanie armji działa deprymująco.

Aby osiągnąć ten, jedynie możliwy rezultat potrzeba dwu rzeczy: płatowców i pilotów.

Rozumiejąc konieczność takiego, a nie innego traktowania sprawy, tworzymy szkoły pilotów w celu powiększenia ich liczby. Czy to jest jednak wszystko? Nie.

Największym naszym obowiązkiem jest pilnować tego, by materiał ten wyszkolony nie poszedł na marne i nie stracił swej zdolności, za nabycie której drogą zapłacił rząd lub społeczeństwo.

Jest wielką zasługą Związku Lotników Polskich, że wybiera dla programu swej pracy opracowywanie najbardziej palących działań w dziedzinie lotnictwa. I teraz postanowił w największym, na ziemiach Rzeczypospolitej, skupieniu pilotów rezerwy w Poznaniu stworzyć pierwszą Sekcję Treningową Pilotów Rezerwy.

Inicjatywa ta zasługuje na pełne uznanie i liczyć należy, że całe społeczeństwo poprze tą akcję. Na czele Komitetu, zaproszonego przez Zarząd Z. L. P. stoi Pan Wojewoda Poznański Adolf Bniński, wydatny udział w pracach biorą: Pan Prezydent Ratajski, Główny Komendant Pol. Państwowej dr. Haas, Kurator Okręgu Szkolnego p. B. Chrzanowski, w imieniu L. O. P. P. Komitetu Poznań Miasto p. wiceprezes Dyr. Dziurzyński oraz Prezes Z. L. P. Dyr. pilot Czesław Wawrzyniak.

W wykonaniu programu postanowiono wybudować hangar dla Sekcji. Hangar ten już jest rozpoczęty, fundamenty i podłoga betonowa są już ukończone. Czekają ściany i dach. W celu pokrycia kosztów budowy wynoszących około 50.000 zł. wydano cegielki 50 groszowe*).

I tu zaczyna się granica szerokiej współpracy społeczeństwa. Związek Lotników Polskich ma prawo nie wątpić, że na ziemiach polskich każdy obywatel zakupi ilość tych cegiełek odpowiednią do swych możliwości. W ten bowiem sposób spełni swój obowiązek przyczynienia się swą, chociażby drobną, częścią do budowy Sekcji Treningowej dla Pilotów Rezerwy, której cel jest jasny i której konieczność istnienia jest niewątpliwa.

* Związek Lotników Polskich posiada swoje konto w P. K. O. № 205 183 i przyjmuje na nie wszelkie wpłaty na cegielki

ADMINISTRACJA

przypomina wszystkim P.T. Prenumeratorom, że należy opłacić kwartał I. br. Tylko regularne i spieszne opłacanie prenumeraty umożliwia regularne ukazywanie się pisma. Prenumeratę prosimy przekazywać blankietem nadawczym na konto nasze w P. K. O. Nr. 206 896. Za kwartał bieżący wynosi prenumerata 4,— zł.

P. T. Prenumeratorów z Górnego Śląska uprzejmie prosimy o przesłanie dowodów wpłaty, celem stwierdzenia stanu faktycznego kont.

250.000 klm. na linjach komunikacji.

Dnia 5 stycznia b. r. Polska Linja Lotnicza Aerolot uczciła skromnym bankietem w hotelu Angielskim swego znakomitego pilota p. Kazimierza Burzyńskiego z okazji przebycia przez niego w powietrzu 250.000 klm.

W niezwykle sympatycznej atmosferze koleżeńskiej goście, wśród których znajdowali się przedstawiciele naszego lotnictwa wojskowego i cywilnego, redakcji „Lotu Polskiego“ i „Młodego Lotnika“, inżynierowie i piloci

zasługi p. Burzyńskiego, wręczając mu piękną, wykonaną w złocie, odznakę pamiątkową.

Do uczczenia p. Burzyńskiego przyłączył się między innymi p. minister komunikacji inż. Romocki, który przesłał dzielnemu pilotowi pismo gratulacyjne o następującej treści:

Minister Komunikacji

Nr. IV. 18637/12.

Warszawa, dn. 16 grudnia 1926

Do

Pana Kazimierza Burzyńskiego,

Pilota P. L. L. Aerolot

Rakowiecka 9

w Warszawie

Z największym uznaniem i zadowoleniem przyjąłem do wiadomości fakt, że Pan jako komunikacyjny pilot polski może się już poszczycić 250 tysiącami kilometrów drogi, przebytej w służbie polskiego lotnictwa cywilnego bez wypadku, pociągającego za sobą ofiary ludzkie. Ponieważ fakt ten nie tylko świadczy chlubnie o pracy Pana, lecz również daje świadectwo o sprawności naszego lotnictwa, jakoteż stawia tak Pana, jak i reprezentowane przez Niego lotnictwo na jednym z pierwszych miejsc w dziedzinie światowego rozwoju lotnictwa cywilnego, wyrażam Panu niniejszem głębokie uznanie i serdeczne życzenia na przyszłość.

Minister

(—) Romocki

za zgodność:

(—) podpis nieczytelny.



Odnaka Aerolotu dla pilotów za 250.000 klm. w powietrzu.

Aerolotu, z „jubilatem“ Burzyńskim na czele, — spędzili kilka godzin na ożywionej wymianie myśli, gościnnie podejmowani przez pp. dr. Wygarda i dyr. Wilczyńskiego.

W imieniu Rady i Dyrekcji S. A. Aerolot, p. dr. Wygard w serdecznych słowach uczcił

BIURO ELEKROTECHNICZNE I WARSZTATY
INŻ. BRACIA POLICZKOWSCY

BIURO ZAMÓWIEŃ I SKLEP: FOKSAL 21

TELEON 93-44 :: :: WARSZTATY: MOKOTOWSKA 49 :: :: TELEFON 93-44

Angielskie kluby płatowców sportowych.

Anglja posiada 5 klubów sportowego lotnictwa, które hojnie przez rząd subwencjonowane, spełniają obowiązki Sekcji treninngowych pilotów rezerwy. Kluby te posługują się płatowcami DH. Moth.

W roku 1926 przeleciało w wszystkich klubach około 900.000 km. w 200 godzinach lotów. Z pośród członków — nadzwyczajnych klubów, którzy mają prawo latania na dwusterze z członkami zwyczajnymi — pilotami, 135 dokonało lotów samodzielnych, a około 200 jest w stadjum szkolenia. Wyszkozenie trwa 12—19 godzin lotu. Po dalszej godzinie 10—15 lotów na dwusterze na płatowcu DH. 9 z silnikiem 380 MK opanowali nowi piloci płatowce tego typu.(!)

Dwa płatowce londyńskiego Light Aeroplane Club wykonały w czasie od 20 VIII. 1925 do 8 II. 1926 — 470 godnin lotu — potrzebne w tym czasie części zamienne kosztowały 21 funtów 11 sh. (880 złotych).

Płatowiec DH. Moth kosztuje około 40000 zł wobec jednak konkurencji czeskiej Avia BH 11 z silnikiem Walter 60 MK., która kosztuje

33.000 zł., koła angielskie liczą się z niżeniem ceny.

Prócz tego istnieje w Londynie Klub sportowy „Niezawisłych“, którzy postanowili obyć się bez subwencji. Klub ten definitywnie powstanie o ile będzie posiadał 100 członków. Statut Klubu przewiduje następujące opłaty: wstępne 1 funt (43,50 zł), roczna składka 4 funty (174,— zł), godzina lotu z instruktorem, czyli około 10 lotów 1 funt (43,50 zł), godzina lotu członka pilota bez pasażera 15 sh. (32,70 zł), godzina lotu z pasażerem 10 sh. (21,80 zł).

Parlament angielski zajmuje się bardzo klubami. Jeden z pośród posłów zarządał sprawozdania, okazało się, że: kluby liczą 962 członków, z których 33 posiada własne sportowe płatowce.

Tak jest w Anglii. Czy Sekcja Treninngowa Pilotów Rezerwy przy poparciu społeczeństwa, nie mogłaby myśleć o podobnych wynikach? Płatowce już dał Związek Lotników Polskich, a piloci rezerwy wołają dziś do społeczeństwa: „Dajcie nam hangar“.

DZIAŁ URZĘDOWY

Komisji technicznej Z. L. P.

Liczby z prawej strony oznaczają: pierwsza — numer komunikatu, druga — numer „Lotnika“, trzecia — tom.
W komunikatach oznacza się: N — północ, S — południe, E — wschód, W — zachód.

BELGJA.

Umowa lotnicza pomiędzy Belgią i Niemcami została podpisana. Płatowce belgijskie sportowe i komunikacyjne mogą liczyć na pomoc w razie wylądowania na terenach niemieckich. Umowa oparta jest na wzajemności. (Avis aux Navigateurs Aériens 23/26). 1-3-5

Nowe przepisy. Z dniem 1 stycznia 1927 roku obowiązują na państwowych lotniskach belgijskich nowe przepisy. Są one dokładnie podane w „Moniteur belge“.

(Avis aux Navigateurs Aériens 23/26).

2-3-5

EGIPT.

Dostęp do lotnisk. Pozwolenia na lądowanie na lotniskach angielskich wojsk lotniczych w Egipcie udziela Główna Kwatera Królewskich Wojsk Lotniczych w Kairo, ulica Charwarly.

3-3-5

FRANCJA.

Zakaz przelotu. Service de la Navigation Aérienne przypomina, że absolutnie

wzbronione jest przelatywać ponad terytorjami i budynkami zakładów fabrycznych i składów materiałów wybuchowych. Specjalnie nie wolno przelatywać ponad: Servan-Livry, Cournever i Metzem.

Avis aux Navigateurs Aériens 84/26). 4-3-5

GRECJA.

Strefy zakazane. Greckie poselstwo donosi, że wzbroniono przelatywać przez doliny: Axion, Evros, Epirus i Salaminy. Warunki lotu nad Grecją, lądowania i używania lotnisk greckich są do przejrzania na żądanie w poselstwie.

5-3-5

HOLANDJA.

Biuletyny meteorologiczne. Stacja w Kootwijk (znak cyfrowy 10; położenie geograficzne: 52° 10' 30" N, 5° 51' E) wysyła co godzinę meldunki na fali 1680.

(Bericht an Luchtvaardenden 30/26). 6-3-5

NIEMCY.

Obserwatorium Lindenberg. Z obserwatorium Lindenberg wypuszcza się stale balony i latawce na uwięzi. Ostrzega się przed przelatywaniem w okolicy obserwatorium szczególnie w cieniu wiatru, ponieważ latawce posiadają linki o dużej wytrzymałości, unoszą się wysoko i często są zakryte chmurami.

Obserwatorium leży 1 km. S. od wsi Herzberg. 1 km. NE od dworca kolejowego Lindenburg-Gliniche na linii Königwusterhausen-Beschow i 7 km. E od brzegu S. jeziora Scharmützel. Obok obserwatorium znajduje się zbiornik gazu, 5 domów, hala maszyn i dwa maszty radjonadawczej stacji (80 m.) pomalowane białą czerwoną.

(Pismo Aeronaut. Obserw. Lindenberg). 7-3-5

Radjogonjometria lotnicza.

Zachodnie państwa posiadające długie linie komunikacji powietrznej z koloniami już dawno zrozumiały doniosłość radjogonjometrii lotniczej. W pierwszym rzędzie pamięta o tem Anglja.

W czerwcu roku bieżącego wylądował na szwajcarskim lotnisku Dübendorf pod Zurychem płatowiec Vickers-Vanguard z 1200 MK silnikami, należący do Tow. Komunikacji Powietrznej „Imperial Airways“.

Loty próbne odbywane na tym płatowcu nie odnosiły się do wypróbowania maszyny, lecz do sprawdzenia działania nowego wyposażenia radjogoniometrycznego. Określenie położenia płatowca przy mglistej pogodzie lub w nocy jest jedynie możliwe przy ciągłym połączeniu tego płatowca z przynajmniej dwoma lub więcej stacjami radjo, określającymi kierunek. Działalność radjo-kierunkowego urządzenia opiszę najlepiej na przykładzie:

Płatowiec wylatuje z Warszawy do Wiednia przy zupełnie nieprzejrzytym powietrzu. Chcemy się jednak przekonać, czy płatowiec posiada dobry kierunek. Na drodze posiadamy stacje radjogonjometryczne w Warszawie, Krakowie, Pradze i Wiedniu. Urządzenie tych stacji pozwala na dokładne określenie kierunku, z którego przychodzi fala nadana przez radjo na płatowcu. By określić swe położenie płatowiec musi połączyć się z dwoma stacjami. Na przecięciu linii kierunkowych wysłanych z obu stacji znajdziemy punkt w którym w tej chwili płatowiec się znajduje. O ile samolot jest blisko stacji, porozumiewa się radjo-telefonicznie, w wypadku przeciwnym radjotelegraficznie. Telegraficzne doniesienie trwa również krótko dzięki zastosowaniu międzynarodowych skrótów. Trzy litery QRC znaczą: „Jaki jest mój rzeczywisty kierunek“.

Radjotelegrafia w Warszawie i Krakowie może przez proste kręcenie podziałki określić dokładnie kierunek z którego przychodzi fala. Kierunek ten jest z jednej strony prostą od płatowca do Warszawy; z drugiej do Krakowa. Łatwo zauważyć, że kierunki w stosunku do kierunku Północ-Południe tworzą różne kąty. W dalszym ciągu łatwo jest zrozumieć, że nawigator będący na płatowcu potrafi

określić swe położenie posiadając kąty odchylenia kierunkowego Warszawy i Krakowa. Podobna czynność, dobrze zorganizowana, odbywa się pewnie i szybko (np. na linii Paryż-Londyn 1 minutę).

Zauważmy jednak jakie warunki są niezbędne do dobrej organizacji służby radjogonjometrycznej, a więc na płatowcu: radjotelegrafista, 1 aparatura nadawcza i 1 aparatura odbiorcza; dla Warszawy: 1 radjotelegrafista, 1 aparatura nadawcza i 1 aparatura odbiorcza gonjometryczna; dla Krakowa: 1 radjotelegrafista, 1 aparatura nadawcza i 1 aparatura odbiorcza gonjometryczna i t. d., prócz tego najważniejszy warunek, by radjotelegrafisci stacji ziemnych czekali stale, mając aparaty nastawione na odpowiednią falę, na zapytanie płatowca.

Koszta podobnego urządzenia ze względu na potrzebną aparaturę i obsługę wzrastają niepomierne i dla tego wiele linii lotniczych nie posiada podobnych urządzeń. O wartości podobnego urządzenia w stosunku do bezpieczeństwa mówić nie trzeba, życzyć by sobie należało, by wszystkie komunikacyjne płatowce były wyposażone w radjoparaty.

Starano się już oddawna umożliwić płatowcom posiadanie na pokładzie własnej stacji radjogonjometrycznej. Dążenie to natrafiało na przeszkodę niedostatecznie statecznego lotu używanych typów samolotów. Samo przez się rozumie się, że w czasie pomiarów płatowiec musi lecieć zupełnie spokojnie i nie może być z kierunku lotu skręcony ani trochę, czyto przez pilota, czy też przez wiry.

Korzyści urządzenia radjogonjometrycznego na płatowcu są oczywiste. W wypadku tym potrzebny jest tylko 1 radjotelegrafista i jedna aparatura radjogonjometryczna, cała bowiem Europa jest usiana stacjami radjo, które są stale w ruchu. Potaniecie organizacji łączy się z zwiększeniem bezpieczeństwa, ponieważ radjotelegrafista z płatowca może kontrolować swe obliczenia i wybierać dowolne stacje radjowe leżące w promieniu zasięgu jego aparatu.

Dla uzyskania tego celu należało poczynić szereg prób z płatowcami o dużych rozmiarach.

rach, gdyż tylko takie odznaczają się dużą statecznością. Jedną z tych prób odbywał w czerwcu płatowiec „Imperjal Airways“.

W licznych lotach o całkowitym czasie 50 godzin z Londynu do Amsterdamu, Paryża i Zurychu wypróbowano dwa systemy.

Ogólnie znany i używany na stacjach ziemnych system Bellini-Tosi oraz nowy Marconi Co. system cewek wahadłowych („Schwing-spul“). Koła fachowe zainteresowały się bardzo

tymi próbami. Na pokładzie Vanguard'a byli przedstawiciele Royal Aircraft Establishment, Air Ministry i inżynierowie radjotechnicy.

System Marconi'ego okazał się przy próbach prostszy i doskonalszy. W konieczności aparaturę może uruchamiać pilot jedną ręką. Przy systemie Bellini-Tosi potrzebny jest nawigator lub radjotelegrafista.

Dalsze próby zapowiadają „Imperjal Airways“ na wiosnę rb. B-ski.

PRZEGLĄD PRASY.

Samolot a kupiec.

„Tygodnik Kupiecki“, wychodzący we Lwowie, w numerze z bieżącego miesiąca pomieszcza dłuższy artykuł pod tytułem: „Samolot na usługach kupca“, wyliczający korzyści, jakie osiągnąć powinno kupiectwo dzięki stworzeniu komunikacji powietrznej. Czytamy tam: „Często się słyszy, iż przewóz towarów jest drogi, że trudność sprawia nadawanie i odbiór przesyłek, że wreszcie nie wszystkie towary można wysyłać samolotami. Podobne zastrzeżenia są z gruntu fałszywe. Do przewozu powietrznego nadają się wszelkie towary zarówno szkło, jak artykuły żywnościowe, materje, książki, klejnoty itp. Równy, spokojny lot nie naraża przesyłek na wstrząsy, od jakich nie są wolne przy każdym innym środku przewozowym. Przewóz 1 klg. między dwoma bezpośrednimi portami kosztuje 50 gr.“

Nasz przemysł lotniczy.

Tygodnik „Głos Prawdy“ z dnia 15 b. m. publikuje nadzwyczaj rzeczowy artykuł pióra asystenta politechniki p. Ślebodzińskiego, p. t. „Polski Przemysł Lotniczy“. Autor, powołując się na najpoważniejsze autorytety naszej nauki, stwierdza, iż posiadamy wszelkie warunki do budowy samolotów metalowych ze stopów metali lekkich (duraluminium magnalium alferium), gdyż mamy własne bogactwo niewykorzystanych surowców doskonale nadających się do tegoż celu. Potrzebne dodatki do stopów możemy z łatwością sprowadzać z Rumunji czy Jugosławji. Czytamy dalej słuszne wywody: „Należałoby jaknajprędzej wprowadzić racjonalną normalizację w przemyśle lotniczym. Fundusze zbierane przez społeczeństwo powinny iść raczej na

warsztaty i wytwórnie aeroplanów i motorów lotniczych niż na zakupno gotowych aparatów. W ten sposób damy podwaliny pod nową gałąź przemysłu, który zajmie tysiące ludzi, uniezależni nas od innych, wzbogaci samych nas i niezawodnie obroni w czasie wojny“.

Artykuł kończy się apelem: „Anglja w okresie kryzysu ekonomicznego i silnej redukcji budżetu, kiedy nawet wydatki na flotę morską znacznie zmniejszono, zdobyła się na podwyższenie budżetu floty powietrznej w przedświadczeniu, że najtańszem, a zarazem najskuteczniejszym środkiem obrony kraju jest lotnictwo. Tak samo najsprawniej, najekonomiczniej odpowie wymaganiom obecnej doby lotnictwo komunikacyjne. Nam również należy iść w ślady przewidującej i praktycznej Anglji.“

O port lotniczy stolicy.

„Głos Codzienny“ z dnia 20 b. m., omawiając plan rozbudowy Warszawy, słusznie pisze, iż w stosunku do Mokotowa plan regulacji stolicy przewiduje cały szereg zasadniczych zmian. Przedewszystkiem lotnisko z Pola Mokotowskiego ma być „zesłane“ aż na odległe Okęcie. Prace przy budowie lotniska wojskowego już rozpoczęto, natomiast kwestja przeniesienia lotniska cywilnego pozostaje wciąż jeszcze niezdeterminowana. Magistrat już je wprawdzie przesądził i upiera się co do wysiedlenia portu lotniczego, jednak czynniki rządowe rozumieją i zresztą zupełnie słusznie, że urządzenie dworca żelugi powietrznej o kilka mil od rogatki Jeruzolimskiej bez dogodnego połączenia tramwajowego podcięłoby i tak trudno u nas rozwijającą się pasażerską komunikację lotniczą.

Z dniem 15 lutego 1927 roku wygasają wszelkie pełnomocnictwa udzielone p. Albinowi Foldze

OSTROWSKI-FILIPOWICZ.

Choroba wysokości.

Różowo — szary poranek otulał nieprzeniknionym płaszczem, rozciągającym się hen od Bugu, lotnisko, hangary i opodal wśród oparów wyrastający budynek koszar. Por. — Łoś, pilot eskadry przewracał się niespokojnie tracąc, najmilsze dla lotnika, poranne godziny snu. Rozkaz wczorajszy, twardo i służbowo wydany, głosem przez który przebiegała i bojaźń i żal, rozkaz wysyłający go na trudne zadanie, spędzał sen z powiek.

Przy wspólnej kolacji w kasynie, na zaimprowizowanym stole z desek i kozłów, koledy usłuźni do przesady, dowódca słodki jak najlepsze pomadki Framboli'ego, na lotnisku mechanicy z bojaźnią zagląający pod szerokie i schmurzone brwi porucznika Łośia, szef mechanik dogląający z niespotykaną pieczołowitością każdego ruchu przy czyszczeniu świec i rzucający ukradkowe zdumione spojrzenia, nastrojały Jerzego w dziwnie niesamowity sposób, na nutę nieprzyjemnie poważną.

Lekki wietrzyk zachodni skłębił rozlaną nad lotniskiem mgłę i pędził wolno lecz stanowczo, jak pasterz troskliwie zaganiający stado owiec, w kierunku miasta i rozciągających się za nim lasów. Przy hangarze wśród rzędniejących oparów, wylaniać się zaczęły rozespiane postacie mechaników. Błaznane dziewczki stukały raz po raz. Od strony miasta w cichy świergot rozbudzonego ptactwa wdarł się ostry jazgot syreny. Wartownik wyprężył się służbiście poznając szaro-niebieski kolor samochodu dowódcy. Na donośny okrzyk „Warta wystąp!” — wykroczyła chmara rozchłestanych żołnierzy z podoficerem na czele, dziwiąc się tak wczesnej wizycie, w bojaźni o swe dalsze losy. Dowódca nie spojrzał nawet.

Od paru minut Jerzy był już na nogach. Ubierał się systematycznie i skrupulatnie. Ordynans, wesoły zwykle, miał dziś minę pochmurną. Porucznik parę razy wyłajał go — sam nie wie za co. A to buty źle wyczyszczone, a ubranie zmięte. „Toć pan porucznik leca na front — na ki cholere buty aligancko pucować?” — Na dźwięk syreny porucznik Łoś wyprostował się, odrzucił ręcznik, którym przed chwilą wycierał się przydługu, jakby starając się tarcie wzbudzić żywszy obieg krwi i wyglądął przez okno. „Dowódca — Rom — Tadek — Antoś — Doktor — Po co ich tu tyle?”

Od strony hangaru doleciał charakterystyczny zgrzyt rozsuwanych bram. Z czystem porannem powietrzem okno Jerzego wchłaniało hałas odsuwanych schodków — okrzyki. Po betonie podłogi potoczyła się w podskokach pusta beczka żelazna.

Majestatycznie kołysząc się wytoczył się na lotnisko pościgowiec. Wiatr opadł zupełnie — na widnokregu z ponad otulonych poranną mgłą lasów wytrysły gorące promienie wschodzącego słońca i oblały żółto-czerwonym blaskiem grupę żołnierzy wokół Fokkera D VII.

Silnie pchnięte drzwi koszar rozwarły się szeroko. W stronę hangaru szedł Jerzy w lotniczym ubraniu. Za nim toczył się Kuba sapiąc pod ciężarem lornety, map, butów futrzanych, paska z rewolwerem i innych drobiazgów, bez których wczesną wiosną i na front wylatywać nie warto. Od strony płatowca zdążył ku niemu dowódca wraz z adjutantem.

Przywitali się. — Dowódca ujął Jerzego pod rękę, skinieniem zlecił adjutantowi pójść w stronę hangaru. Długo razem rozprawiali. Jerzy schylał kilkakrotnie głowę na znak zrozumienia. — Instrukcje były proste. W okolicy X skupiać się zaczęły znaczne siły nieprzyjaciela.

Artylerja nieprzyjaciela wstrzeliwała się wczoraj w stanowiska karabinów maszynowych. Wczorajem samolot z czerwonymi gwiazdami na skrzydłach wylatywał na wywiad. To były przygotowania bolszewików do uderzenia.

Rozkaz dowódcy dzwijał w uszach Jerzego nakazem własnego sumienia. W myśli układał plan zbawczy, którego miał być wykonawcą. Rozkaz był aż nadto przejrzysty — Jerzy wyleci na Fokkerze, zabierze ładunek bomb, minie linje własne, potem nieprzyjaciela, uderzy w stanowiska artylerji i wróci do eskadry. Tak brzmiała instrukcja. Ostatnie słowa wymawiał dowódca drżącym głosem.

Jerzy stał obok kapitana, kończąc przygotowania do lotu. Adjutant podążył ku nim, aby oznajmić gotowość maszyny. Jerzy raz jeszcze uściśnił dłoń dowódcy, ledwo odczuł drżenie jego ręki, odsalutował adjutantowi i wolnym krokiem zbliżył się do samolotu. Obaj oficerowie odprowadzili go do kabiny. Jerzy usiadł, przyjął z rąk zbaraniałego Kuby mapy i skinął ręką w stronę lasku.

Lot należało prowadzić na możliwie dużej wysokości. Ominąć trzeba było lotnisko nieprzyjaciela, gdyż w myśl instrukcji, przed wykonaniem zadania, Jerzy nie miał przyjmować walki. Przejrzyste, spokojne powietrze sprzyjało porucznikowi. Samolot prowadził spokojnie, porównywał drogę na mapie z obranym kierunkiem lotu. Altimetr wskazywał 6300. Jerzy teraz dopiero, zbliżając się do frontu, układał w myśli szczegóły działania. Miał dobrą wysokość, mógł narazie prześlizgnąć się niepostrzeżonym. Wąskie pasemko Bugu

miał już hen za sobą; lotnisko nieprzyjacielskie omijał od południa. W powietrzu zupełnie spokojnym, był sam. Z bliskością celu jednak niepokój ogarniał Jerzego.

Gorączkowa rządząca niszczenia, przemówiła do jego wyteżonej myśli, krew uderzyła do głowy gorącymi falami. Jerzy starał się opanować wzruszenie, myślom nakazał spokój. Tak w walce ze sobą leciał czas jakiś. Po chwili krótkiej gorączka ustąpiła miejsce skupieniu. Jerzy był znowu spokojny, może tylko zacięty więcej niż na ziemi. Myśli o niebezpieczeństwie odleciały gdzieś daleko, powróciła świadomość wielkiej odpowiedzialności zadania. — Spokój i przede wszystkim spokój — dźwięczało mu w uszach. Jeszcze raz rzucił okiem na wysokościomierz. Wskazywał 6400. Obejrzał się za siebie, potem wzrok przeniósł na mapę. Czerwony punkt celu, zaznaczony ręką dowódcy był już widoczny na ziemi; należało lot niżyc i w cel uderzyć. Rączka od gazu posunęła się naprzód i silnik się uciszył. Ale Jerzemu się wydało, że go senność ogarnia. Powieki zaciężyły nagle, niemoc wtargnęła w bezwładne członki, że ogromnym wysiłkiem woli zmuszał się do czuwania nad sobą. Prawie ostatkiem sił ścisnął ster, by go z ręki nie puścić. Niepokój znowu powrócił, nerwy drgały, w skroniach krew uderzyła żywszem tętnem. I w pewnej chwili Jerzy uczył, że dłużej panować nad sobą nie może. Już niby przez sen każąc silnikowi głośniejszym przemówić, prowadził aparat bez celu bezwładnym ruchem ręki.

Kiedy wróciła świadomość, Jerzy przelatywał nad ziemią zupełnie nisko. Pod samolotem wstęgą płynęła jakaś mała rzeczka, której dawniej nie znał i nawet nigdy nie widział. Za rzeczka w odległości kilkuset kroków dostrzegł łąkę, a za nią sad jakiś i biały dworek. Postanowił lądować. Splanował łagodnie, kółkami musnął ziemię, a kiedy wyskoczył z kabiny, stanął bezradny. Jeszcze sobie nie zdawał sprawy gdzie jest i dlaczego zaniechał wykonania rozkazu. W głowie szumiło i echo jakby dalekich wspomnień, przywoływało na pamięć obrazy z bajki.

W ciszy altany, oświetlonej blaskiem księżyca siedział oficer obok młodej kobiety. Głową jego opartą na rękach gładziła jej mała ręka. Pełny, jasny księżyc, wyglądając poprzez las świerkowy, igrał cieniami drzew, stojących niby żołnierze w noc cichą na warcie. Tworzył na ziemi obrazy, zaglądnął do altany i w blasku swoim niedyskretnie odkrył ludzi, którzyby się skryć chcieli przed jego światłem i uśmiechem, nie schodzącym z okrągłej twarzy.

— „Mój maleńki“ — szeptały drżące usta — musisz wrócić, musisz spełnić swój święty obowiązek. Wiesz, że Cię kocham, że drogie

jest mi Twoje życie. Ale za Tobą, za Twojem bezpieczeństwem, kryje się ból i śmierć ludzi, oddanych tej samej sprawie. Trudne będzie nasze rozstanie, ale stokroć boleśniejszą byłaby miłość wobec myśli o niedoli tamtych. Idź kochany i spełnij Twą powinność“.

Jerzy nie podniósł głowy. Wziął rękę jej w swoje i ze złości przycisnął do ust, spalonych ogniem gorączki. Jej głowa pochyliła się nad nim, a duże oczy pełne łez patrzyły na łąkę, gdzie pozostawiony przez pilota samolot, w blasku księżyca, odbijał jego światło od lśniącej powierzchni skrzydeł.

— „Jurku“ — przemówiły znów usta — „mój bohaterze bądźmy mężni. Zostanę tu z myślą o Tobie i modlitwą wyproszę u Boga szczęśliwy Twój powrót. No dobrze już. Bądźmy mężni“.

Jerzy drgnął. I wtedy łza wielka spłynęła z ciemnych jej oczu na jasne włosy Jerzego.

W blasku różowym wschodzącego słońca, wstawał dzień pierwszej wiosny. Ten sam las i altana, w nocy światłem księżyca oblane, jakżeż teraz o świcie wygląd zmieniły. Pustka panowała jeszcze w sadzie, ale pod dach altany zlatywały się już ptaki na powitanie wzajemne. Ławka opuszczona, jakby rozżalona sceną rozstania zaskrzyła się rosą, opadła z pochylonych nad nią gałęzi.

Na łące silnik zawarczał, śmigło załopotało.

Przy samolocie biało ubrana wiotka postać powiewała chusteczką, żegnając lotnika.

Cel był znowu blisko. I znowu ręka pilota mocniej ścisnęła ster. Druga wyjęła jakiś mały przedmiot i wychyliła na brzeg kabiny. Silnik zaniemówił i Fokker niby ptak drapieżny zaczął się nad ofiarą. Samolot wolno spływał ku ziemi. Już zupełnie nisko, Jerzy widzi linje okopów, białą plamę i gromadkę ludzi. Na chwilę oko przyłgnęło do celu i ręka puściła podłużny przedmiot. Sekunda... dwie... trzy... Jerzy liczy, aż do chwili, gdy plama biała zapłoneła rumieńcem ognia. Jerzy zawraca razi, cel raz, drugi, trzeci, czwarty...

I jakaś dziwna rozkosz przechodzi dreszczem jego ciało. A w głowie szumi i głos nieznany dolatuje: — „spełniłeś rozkaz, odejdz spokojny“. — Jerzy nie myśli już o niczym. Oczy przymyka i nad słuchuje nieznanego głosu. Nic już przed sobą nie widzi, tylko uchem łowi niepowiązane jakieś dźwięki, przerywane świstem wiatru. Po chwili, obok zburzonej celnymi strzałami baterji, wybucha ogniem samolot bojowy Fokker D. VII.

Koniec.

większe uznanie wobec tego należy się naszym towarzystwom komunikacji powietrznej, których samoloty mając ołowiane przestworza zamiast włoskiego lazuru kursują przez całą zimę!

Komunikacja powietrzna Berlin-Praga-Wiedeń. Wedle doniesień pism austrijskich w wyniku porozumienia lotniczego niemiecko-czesko-austrijskiego z dnia 7. III. b. r. ma być uruchomiona linja komunikacji powietrznej Berlin-Praga-Wiedeń. Linja ta eksploatowana będzie przez towarzystwa lotnicze wszystkich trzech zainteresowanych państw.

AMERYKA.

Wydatki Ameryki na lotnictwo wojskowe w roku 1926. Sprawozdanie amerykańskiej powietrznej siły zbrojnej za rok 1926 podaje, iż w roku tym zakupiono 100 samolotów szkolnych, 65 wyścigowych, 10 transportowych, 35 wywiadowczych i 24 bombardujących za łączną sumę około 4.000.000 dolarów. Z ilości 1288 ochotników, którzy zgłosili się do wojsk lotniczych, przyjętych zostało 362 osoby, podczas gdy resztę komisja lekarska uznała za nienadających się do służby pilotów.

CZECHY.

Lotnictwo Czechosłowacji. Z okazji międzynarodowej wystawy lotniczej w Paryżu, czeskosłowackie Ministerstwo Robót Publicznych wydało wspaniały album poświęcony swemu lotnictwu. Czytamy tam, że Czesi zamierzają w najbliższym czasie uruchomić linję komunikacji powietrznej z Pragi do Opawy, Zagrzebia, Triestu i Berlina. Skoro weźmie się pod uwagę, iż dotychczas czeskosłowacka sieć lotnicza obejmowała linje:

- 1) Praga-Berno-Bratisława-Koszyce,
- 2) Praga-Marianske Łazne (Marienbad),
- 3) Praga-Liberec,

to zobaczymy, że sieć komunikacji powietrznych naszych sąsiadów będzie bardzo prosta. Ponadto przez terytorjum czeskosłowackie przechodzić będzie mnóstwo linii obcych.

- 1) Polska — z Krakowa przez Berno do Wiednia.
- 2) Międzynarodowa z Warszawy przez Pragę do Paryża.
- 3) Angielska — Londyn-Kolonja-Praga.
- 4) Niemiecka — Berlin - Drezno - Praga - Wiedeń.
- 5) Wrocław - Gliwice - Berno - Wiedeń oraz z Monachjum — Praga-Wrocław.
- 6) Austrijska — Wiedeń-Praga.
- 7) Węgierska — Budapeszt-Praga.

DANJA.

Ruch lotniczy w Danji. Zarząd portu lotniczego w Kopenhadze opublikował staty-

stykę ruchu za rok 1926. W okresie od kwietnia do grudnia, w których to miesiącach była utrzymywana komunikacja powietrzna, samoloty przewiozły przez Kopenhagę 7,792 pasażerów. Z liczby tej 5,745 osób odbywało podróż do lub z Kopenhagi, zaś 2,045 osób podróżowało tranzytem przez Kopenhagę do lub z Malmö (Szwecja). Najlichnieszka frekwencja panowała w miesiącu lipcu, w którym ilość podróży samolotowych wyniosła 1,734. Najniższa zaś w grudniu 118. Ilość samolotów jaka w r. 1926 przeszła przez lotnisko kopenhaskie wynosiła 2.654. W porównaniu z latami ubiegłymi ruch w porcie lotniczym w Danji poważnie wzrósł.

HOLANJA.

Opanowanie Holandji przez lotniczy przemysł niemiecki. Holenderski przemysł lotniczy opierał się dotychczas na fabryce założonej przez Niemca Fokkera, który później przyjął tańsze obywatelstwo. Fokker celował w konstrukcji drewniano-płóciennej. Według doniesień prasy francuskiej, holenderska fabryka w Koolhoven zakupiła obecnie licencję na wyrób samolotów metalowych typu „Dornier“ posiadającego swą wytwórnię w Friedrichshafen. Fabryka holenderska przystąpiła do budowania samolotów (18) typu „Dornier“ i zostaną one przeznaczone do komunikacji powietrznej w Holandji.

FRANCJA.

Ruch samolotów Paryż-Londyn. Statystyka ruchu samolotowego za rok 1926 na linii Paryż-Londyn ogłoszona na łamach pism angielskich i francuskich w ostatnich dniach podaje, iż samoloty kursujące na tej przestrzeni przewiozły 6689 pasażerów oraz 497,775 klg. towarów. W porównaniu z rokiem 1925, w którym ruch pasażerski wynosił 8882 osoby i 482,383 klg. towarów, zwiększył się ruch towarowy, zmniejszył się natomiast ruch pasażerski. Wzrost ruchu towarowego tłumaczy się okolicznością, iż zarówno w Angli jak i we Francji władze skarbowe udoskonaliły metody szybkiego czenia towarów w pocztach lotniczych, co zabezpiecza komunikacji powietrznej maksymalną szybkość przewozu towaru w obrocie międzynarodowym.

JAPONJA.

Poczta lotnicza z Osaka do Szanghaju. Dzienniki japońskie donoszą, że w niedługim czasie uruchomiona zostanie regularna lotnicza komunikacja pocztowa pomiędzy portem Osaka przez Koreję z Szangajem. Długość lotu tego wynosić ma około dwudziestu siedmiu godzin.

NIEMCY.

Wygody w samolotach. Związek niemieckich Towarzystw Komunikacji Powietrznej „Deutsche Luft Hansa“ zamierza w bieżącym sezonie wprowadzić szereg nowość, mających na celu podniesienie wygód podróżnych. Jak dowiadujemy się z pism niemieckich, obecnie odbywają się pertraktacje z Tow. „Mitropa“, które w Niemczech utrzymuje wagony restauracyjne, w sprawie zaprowiantowania pasażerów samolotów. Przewidywane jest wyposażenie wielkich samolotów, kursujących na liniach międzynarodowych w automaty z napojami odświeżającymi i żywnością, a nawet w elektryczne kuchenki dla przyrządzenia gorących potraw. Jednosilnikowe samoloty otrzymywać zaś będą woreczki z pożywieniem oraz poduszki do spania.

Komunikacja lotnicza Berlin - Rzym.

Otwarcie regularnej komunikacji powietrznej między Niemcami i Włochami nastąpi z wiosną przyszłego roku. Ze względu na trudności przelotu nad Alpami i brak doświadczeń w tej dziedzinie lotnictwa, linja ta będzie miała początkowo charakter prowizoryczny. Projektuje się, aby samolot startował z Berlina o godz. 5 m. 30 rano i lądował w Rzymie o godzinie 7 m. 30 wieczorem. W porze zimowej pasażerowie będą zmuszeni ze względu na krótkość dnia posługiwać się ruchem kombinowanym, to znaczy z Berlina do Monachjum używać ekspresu nocnego, a rano lecieć samolotem dalej do Rzymu. Podróż będzie zatem trwała 14 godzin w lecie, a 22 godziny w zimie, co oznacza znaczną oszczędność czasu w stosunku do jazdy kolejowej, która trwa 2 noce i jeden dzień. Z protokołów rokowań niemiecko-włoskich można wywnioskować, że państwa te zamierzają nadać charakter linii lotniczej Berlin-Rzym głównej linii łączącej północ z południem Europy, od której rozchodziłyby się dalsze boczne połączenia lotnicze, prowadzące przeważnie do południowo wschodnich krajów europejskich. Oblatywanie tej linii zostanie prawdopodobnie w ten sposób zorganizowane, że odcinek Berlin-Monachjum obsługiwany będzie przez Niemców, ruch na

przestrzeni Medjolan-Rzym należał będzie wyłącznie do Włochów, a jedynie środkowa część między Monachjum a Medjolanem będzie sferą działania obydwu państw, względnie wyznaczonych przez nie kompanji lotniczych.

RUMUNJA.

Lotnictwo wojskowe w Rumunji. Pismo rumuńskie „Couvatul“ podaje plany tamtejszego ministra spraw wojskowych Mirescu stworzenia silnej floty powietrznej.

Ze względu na to, że budżet państwa nie pozwala na zakup samolotów, proponuje minister, aby każdy z okręgów wojskowych których w Rumunji jest 71, dostarczył na własny koszt armji po jednym samolocie. Ofiarowane samoloty nosiłyby nazwę danych okręgów, a armja wyposażona by została w poważną flotę.

ST. ZJEDNOCZONE PÓŁ. AMERYKI.

Flota lotnicza Stanów Zjednoczonych. W dniu 6 b. m. Izba deputowanych Stanów Zjednoczonych uchwaliła dodatek 200.000 dolarów do budżetu marynarki z przeznaczeniem na budowę sterowca w miejsce zniszczonego w roku 1925 „Shenendeah“. Ogólne koszty budowy nowego sterowca ocenione zostały na cztery i pół miliona dolarów.

Ile samolotów cywilnych posiada Ameryka? Amerykańska Izba Handlowa zajmuje się stwierdzeniem, ile obecnie znajduje się w Ameryce samolotów cywilnych. Według pobieżnych obliczeń, określono ilość na 3500—5000 sztuk samolotów, będących w posiadaniu osób prywatnych.

WŁOCHY.

Pinedo przygotowuje się do lotu. Wedle doniesień, nadchodzących z Rzymu, słynny as lotnictwa włoskiego Pinedo, wyjechał do Saesto Calende, by wyruszyć stamtąd w swój wielki rajd obejmujący 5 części świata, skoro tylko warunki atmosferyczne na to pozwolą.

AKTUALNA BROSZURKA

MAJOR J. G. PILOT M. ROMEYKO

KOLEJE A WOJNA LOTNICZO-GAZOWA Z SŁOWEM WSTĘPNEM
PREZESA DYREKCJI KOLEJI PAŃSTWOWYCH W POZNANIU

INŻYNIERA RUCIŃSKIEGO

Skład główny w Administracji „Lotnika“ Stary Rynek 95/96

Cena 30 gr. z przesyłką pocztową 45 gr., wpłacać należy na P. K. ☉.
Poznań 206 896 z wyraźnym zaznaczeniem celu wpłaty.

Do naszych P. T. Prenumeratorów!

Ceelem uniknięcia nieporozumień, reklamacji i zwłoki, prosimy o przestrzeganie, następujących zasad:

1. Przy zamawianiu tygodnika w Administracji:

a) Przedpłatę należy wysyłać przynajmniej 8 dni przed końcem starej prenumeraty, względnie przed tym dniem, od którego pragnie się otrzymać tygodnik.

b) Wysyłka wydawnictwa zostaje przerwana tylko na skutek specjalnego odwołania ze strony prenumeratora. Abonent, nie stosujący się do niniejszego przepisu odbiera nadal egzemplarze i zaciąga zobowiązania z tytułu dalszej prenumeraty.

c) Przekazy i blankiety nadawcze należy zawsze wypełniać wyraźnym i dokładnym adresem prenumeratora, a nadto podać cel wpłaty przez dodanie słów: „Dalsza prenumerata“ względnie „Nowa prenumerata“.

d) Przy zmianie adresu prosimy o podanie także adresu dawnego, oraz o nadesłanie 50 groszy, gdyż tylko wówczas zmianę przeprowadzimy.

e) W razie nieotrzymania tygodnika, mimo wpłacenia prenumeraty, prosimy o nadesłanie nam dowodów wpłaty, celem rychlejszego zarządzenia wysyłki.

f) Korespondencję należy umieszczać na blankiecie nadawczym, dokładnie w miejscu na to przeznaczonym, gdyż inaczej poczta, rozcinając blankiety, może uszkodzić tekst i uczynić go nie czytelny.

g) Do korespondencji należy dołączyć 30 groszy na odpowiedź.

2. Przy zamówieniu tygodnika w Urzędzie Pocztowym:

a) Prenumerata wynosi kwartalnie zł 4.— Zniżek w prenumeracie Urzędy pocztowe nie udzielają.

b) Urzędy pocztowe przyjmują prenumeratę tylko na kwartalne okresy.

c) Wszelkie reklamacje należy wnosić do Urzędu pocztowego, który zamówienie odbierał — a nie do Administracji.

d) Prenumeratorów, którzy tygodnik już otrzymują z Administracji a życzą sobie odbierać go bezpośrednio z Urzędu pocztowego przez zamówienie u listonosza, prosimy o dokonanej zmianie sposobu prenumeraty bezwzględnie nas zawiadomić, aby uniknąć wysyłki drugiego egzemplarza pod opaską, za który Administracja będzie zmuszona liczyć prenumeratę.

e) Prenumeratorzy, życzący odbierać egzemplarze pod opaską, wpłacają kwartalnie zamiast 4.— zł — 4.65 zł wskutek większych kosztów, jakie Administracja ponosi przy tego rodzaju przesyłce.

Administracja.

Nowe książki.

„Lot Polski“. Wyszedł nr. 2 (41) za luty doskonale redagowanego miesięcznika „Lot Polski“ i zawiera jak zawsze, szereg interesujących artykułów i pięknych ilustracji.

Redakcja wprowadziła nowy dział, poświęcony obronie przeciwgazowej. Znajdujemy w nim ciekawy artykuł płk. Małyszki o wojnie chemicznej.

W postawionym na wysokim poziomie dziale literackim zapoczątkowano druk sensacyjnej noweli B. Adamowicza p. t. „Honor uratowany, czyli sobowtór pilota“.

Zarząd Główny L. O. P. P. ogłasza w numerze lutowym „Lotu“ dwa konkursy na projekt hangaru z 6-ma nagrodami w łącznej wysokości 9.000 zł.

* * *

W numerze z 2 lutgo br. podaje The Aeroplane dokładny opis rajdu kpt. Orlińskiego z Warszawy do Tokio i z powrotem. Do artykułu noszącego znamienity tytuł „Nadzwyczajny lot“, dodane są zdjęcia, uszkodzonego płatowca.

Odpowiedzi Redakcji!

M. H. Katowice. II. kurs został odłożony aż do czasu osobnego uwiadomienia.

Ze Związku Lotników Polskich.



Zarząd Z. L. P. komunikuje członkom, że Związek Lotników Polskich połączył wydawnictwo „Lotnik“ z Drukarnią Lotniczą i że biura Związku, Redakcji, Administracji i Drukarni znajdują się na Starym Rynku 95/96. II piętro. Godziny urzędowe od 8—18 codz., w sobotę od 8—14. Telefon 5316.

Równocześnie zawiadamia Zarząd, że członkowie otrzymają od Skarbnika Zarządu rachunki za składki członkowskie, które należy w terminie oznaczonym uregulować.

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski.



Ze względu na to, że współpracownik pisma naszego pan
M. CHARNAS zgodził się na naszą prośbę przyjąć godność

Honorowego Generalnego Przedstawiciela na obszar Górnego Śląska
 naszego tygodnika „Lotnik“

od dnia 15-go lutego 1927 roku

jest pan **M. CHARNAS** jedynym naszym przedstawicielem
 i jedynie upoważnionym do zastępowania interesów pisma
 :: :: :: naszego na terenie Górnego Śląska :: :: ::

Dziękując p. M. Charnasowi za zajęcie się pismem naszym
 z pobudek ideowych, prosimy wszystkich naszych P. T.
 Prenumerator. o przyjęcie powyższej zmiany do wiadomości

ADMINISTRACJA „LOTNIKA“.

CZYTAJCIE TYGODNIK ILUSTROWANY „LOTNIK”

Drukarnia Lotnicza

Telefon 53-16 Stary Rynek 95/96 II. p. Telefon 53-16

Wykonuje wszelkiego rodzaju druki
 ☉ po przystępnych cenach: ☉

Bilety wizytowe. — Zaproszenia na chrzest, zaręczyny, ślub.
 Programy koncertowe, wyścigowe, na karnawał, oraz
 na wszelkie zabawy. — Formularze i Tabele dla
 władz komunalnych i państwowych. — Plany
 jazdy kolejowej. Afisze każdej wielkości.
 Akcje i kupony w gustownym kilku-
 kolorowym wykonaniu. — Listy
 Koperty. Czeki z numeracją. Karty
 reklamowe. — Cyrkularze. — Dyplomy.
 Rachunki. — Poczówki. — Ulotki. — Broszury.
 Dzieła polityczno-społeczne. — Książki do nabo-
 żeństwa. — Książki handlowo-adresowe i telefoniczne.
 Powieści. — Czasopisma, Dzienniki, Tygodniki i Miesięczniki.

Najskuteczniejszy organ ogłoszeniowy!

Najlepszą lokatą oszczędności jest ubezpieczenie na życie!

KRAJOWE UBEZPIECZENIE NA ŻYCIE W POZNANIU

Jedyna instytucja samorządowa w Polsce o charakterze publiczno-prawnym nie obliczona na zysk a dla dobra ogółu.

Zawiera ubezpieczenia życiowe wszelkiego rodzaju, z rewizją lekarską i bez rewizji lekarskiej na złote, franki i dolary.

Bez badania lekarskiego od 100 do 3,000 złotych.

Z badaniem lekarskiem od 3,000 złotych począwszy.

Najpewniejszą lokatą posagową jest ubezpiecz. na życie!

Do sprzedania Nowy ślizgowiec wodny

4 osobowy wypróbowany, komplet ze zbiornikami i śmigłem (bez silnika) cena 4000 zł loco Poznań, szczegółowe informacje w Redakcji Lotnika.

Spółka Parcelacyjna Ziem Zachodnich

Tow. Akcyjne w Poznaniu

Plac Wolności 9

Tel. 40-61

upoważniona rozp. Min. Reform Rolnych z dnia 26. 6. 1923. r. do przeprowadzenia parcelacji w Województwie Poznańskim i Pomorskiem. Parceluje całkowicie lub częściowo majątki ziemskie na dogodnych warunkach — za gotówkę i spłaty w krótkim czasie. Parcelacja na podatek majątkowy. — Pośredniczy przy kupnie i sprzedaży majątków ziemskich i gospodarstw.

NA SEZON POLECAM MOJE STARE RENOMOWANE ZAKŁADY

Chemiczną pralnię i farbiarnię

garderoby wszelkiego rodzaju, firan koronkowych, jedwabnych i sukiennych, :-: prac ręcznych, dywanów i t. d. :-:

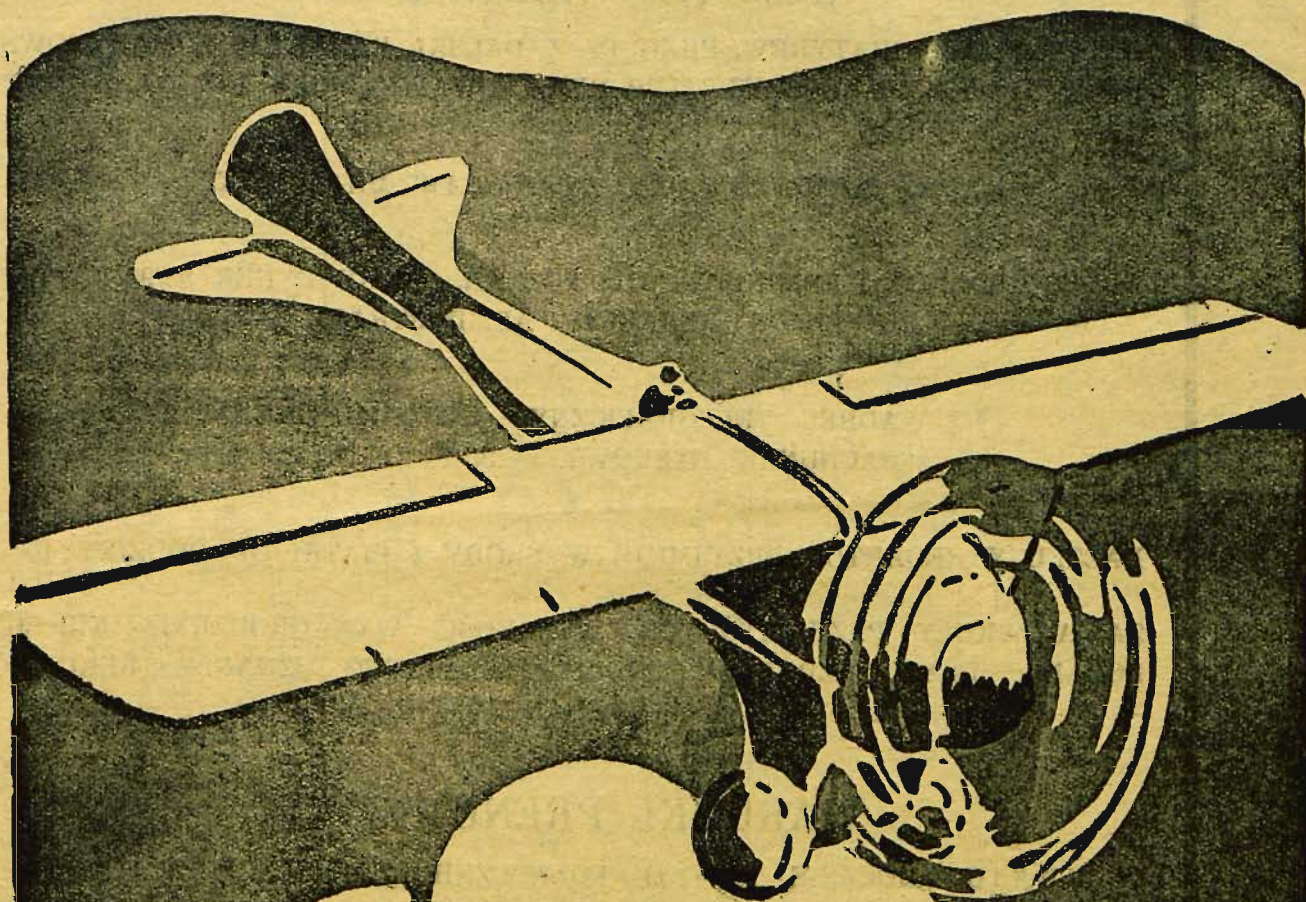
Pierwszorzędne i szybkie wykonanie :-: Ceny umiarkowane

JÓZEF ROTTER - BIELSKO-BIAŁA

Farbiarnia chemiczna, pralnia i czyszczalnia dywanów

MIEJSCA ODBIORU:

Katowice, ul. Dyrekcyjna 6, Król. Huta, Rynkowa 1, Sosnowiec, Warszawska 16, Ślemianowice, Jan Jedryś, Bytomska 6, Włocławice, W. Wazner, Salon Mód, Pszczyna, A. Witaliński, Wodzisław, Fr. Schimonsky, Rynek



SP. A.

„SAMOLOT“
POZNAŃ-ŁAWICA

TELEFON 65-27



TYGODNIK ILUSTROWANY

POŚWIĘCONY LOTNICTWU I TECHNICIE LOTNICZEJ

- TOM V-ty

REDAKTOR NACZELNY: PILOT BOLESŁAW OSTROWSKI

KOMITET REDAKCYJNY:

INŻ.-PILOT M. BOHATYREW. PILOT Dr. Z. DALSKI, REDAKTOR Z. MARYNOWSKI,
INŻ. P. TUŁACZ, PIL. PREZES Z. L. P. DYR. CZ. WAWRZYNIAK, INŻ. WŁ. ZALEWSKI

SZEF ADMINISTRACJI: STANISŁAW MASŁOWSKI

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI: POZNAŃ, STARY RYNEK 95/96 II. PIĘTRO
— — — — TELEFON: REDAKCJI I ADMINISTRACJI 53-16 — — — —

ADRES TELEGRAFICZNY: **LOTNIK-POZNAŃ**
RACHUNEK CZEKOWY w P. K. O. Nr. 206-896

NACZELNY REDAKTOR PRZYJMUJE W ŚRODY I PIĄTKI OD GODZINY 10—12

ZA ARTYKUŁY PRZY KTÓRYCH WYSOKOŚĆ WYNAGRODZENIA NIE JEST
PODANA, PŁACI REDAKCJA PODŁUG WŁASNEGO UZNANIA. RĘKOPISÓW
— — — — I FOTOGRAFJI REDAKCJA NIE ZWRACA. — — — —

WARUNKI PRENUMERATY:

W KRAJU: ROCZNIE 14,50 zł PÓLROCZNIE 7,50 zł KWARTALNIE 4 zł
ZAGRANICĄ: ROCZNIE 24 zł PÓLROCZNIE 12 zł KWARTALNIE 6 zł

CENY OGŁOSZEŃ:

CAŁA STRONA 150 zł :-: PÓŁ STRONY 80 zł :-: ÓWIERĆ STRONY 50 zł
1/8 STRONY 65 zł :-: 1/6 STRONY 40 zł :-: 1/8 STRONY 30 zł :-: 1/16 STRONY 15 zł
— — — — DROBNE OGŁOSZENIA DO 20 SŁÓW 5 zł. — — — —