



LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.

Nr. 9 (81)

Poznań, 23 maja 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 :: Opis jednopłatowca pościgowego typu PWS. 1 :: Niemcy a polska propaganda lotnictwa :: „Dzień Lotniczy w Tarnowskich Górach” :: Przegląd prasy :: Kronika :: J. Niwiński — Skrzydła miłości — powieść :: Kalejdoskop z tygodnia :: Stanisław Michał Grabowski — Ich radjo - rajd.

B. O.

Bez wahania powiedzieć można, że przedsiębiorstwa lotnicze w Polsce pracują w ogromnie trudnych warunkach. Na terenie kraju naszego nie posiadaliśmy ani jednego przedsiębiorstwa pracującego na polu lotnictwa.

Konieczność życia zmusiła nas do wysiłku, który został uwieńczony założeniem w przeciągu kilku lat trzech wzorowo urządzonych fabryk lotniczych, które już od dłuższego czasu produkują. Dzięki temu rozwija się również przemysł pomocniczy, dostarczający fabrykom półfabrykatów i części potrzebnych do budowy samolotów. Ile wysiłków i pracyłożono na to, by przemysł płatowcowy stworzyć, trudno sobie wyobrazić. Różnica pomiędzy fabrykacją samolotów, a każdego innego artykułu jest olbrzymia. Odpowiedzialność pracy wymaga nie tylko personelu pracującego pierwszorzędnego, lecz i inteligentnego, rozumiejącego jak ciężkie skutki przynieść może na pozór drobna niedokładność lub nieuwaga. Wszystko to wymagało od kierownictwa lotniczych wytwórni traktowania odpowiedniego pracowników, którym zasady pracy w dziedzinie lotniczej należało wpajać. W numerze dzisiejszym głosimy nową, chwalebnią dla polskich wytwórni, wiadomość. Oto znowu jedna z wytwórni, fabryka w Białej Podlaskiej, wykończyła i oddała do prób płatowiec pościgowy własnej, a więc polskiej konstrukcji. Udowadnia to, że pomimo ciężkich warunków, przemysł lotniczy polski nie poprzestaje na typach samolotów, które buduje w licencji, lecz znajduje potrzebny czas i fundusze na studia nowych typów.

Szef Departamentu IV. Lotnictwa pułkownik Ludomir Rayski, który akcję budowy nowych typów najsilniej popierał i popiera nadal, zbiera już owoce swej wyteżonej pracy. I tak jak on, jak Wytwórnia Samolotów w Białej, tak i Związek Lotników Polskich i „Lotnik” wita ten nowy polski pościgowiec z radością, bo jest to olbrzymi krok naprzód. Krok ten zbliża nas do pojęcia samowystarczalności w dziedzinie lotnictwa i udowadnia, że polska myśl konstrukcyjna żyje i tworzy nawet w ciężkich warunkach.

Polskim konstruktorom Cześć!

Opis jednopłatowca pościgowego typu PWS I.

Samolot PWS. I. zaopatrzone w silnik Lorraine - Dietrich 450 MK jest jednopłatem dwumiejscowym ze skrzydłem górnym półwolsonośnym (semicantilever) o profilu wybitnie grubym (profil Labor. Politechniki Warszawskiej) i zbiornikami wyrzucalnymi o pojemności 4 godzin lotu (ewentualnie przedział dla bomb) w kadłubie.

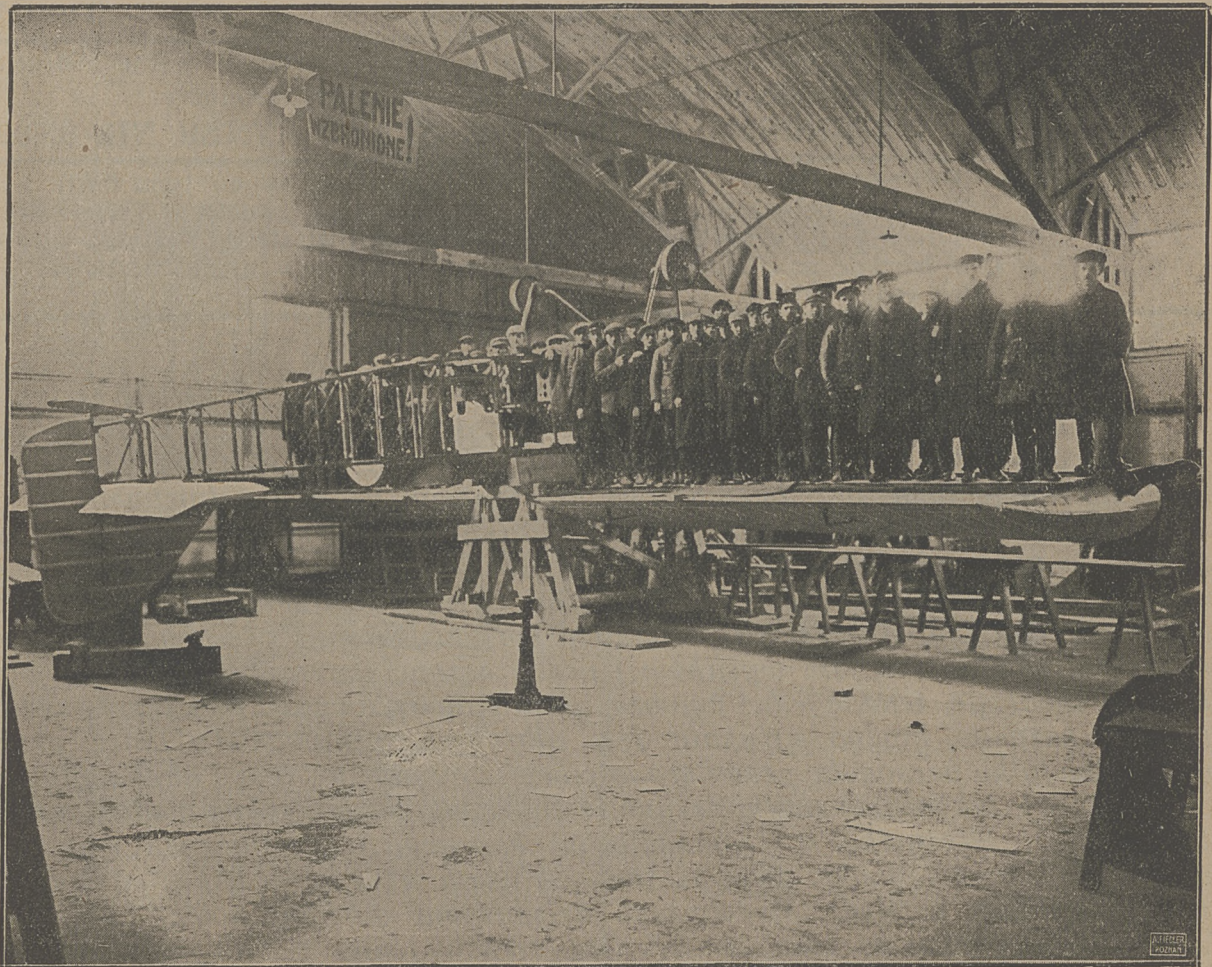
Skrzydła zaopatrzone są lotkami wąskimi umieszczonymi na całej długości skrzydła i w pośrodku dzielonymi, a zatem złożonymi z czterech części.

kątnym oprofilowana na owalny i obciążnieta płótnem.

Stery i stateczniki drewniane obciążnieta płótnem.

Samolot ma być uzbrojony czterema karabinami maszynowymi, z tego dwa posiadają mechanizm synchronizacyjny do strzelania przez śmigło, obsługiwane przez pilota i dwa karabiny Levis'a dla obserwatora.

Dzięki bardzo niskiemu umieszczeniu płata nad kadłubem, pole ostrzału obserwatora jest bardzo zwiększone.



Próba statyczna samolotu PWS I. Samolot ten wytrzymał 13-krotne obciążenie.

Samolot wykonany jest całkowicie z drewna i stali, z przewagą drewna, jedynie osłony i organa do sterowania wykonane są z metali lekkich.

Podstawa silnika wykonana jest jako część wymienna razem z silnikiem i związana z kadłubem czterema śrubami.

Dwie pierwsze przegrody kadłuba i pylon są konstrukcji całkowicie metalowej, dalsza część kadłuba drewniana o przekroju prostokątnym.

Podwozie konstrukcji całkowicie metalowej, w środku otwarte i o dużym rozstawie kół (2,50 m) ze specjalnymi hamulcami tarcowymi dla tłumienia odskoków samolotu.

Płoza obrotowa z amortyzatorem gumowym (przewidziana dodatkowa amortyzacja oliwna i wzmocnione hamowanie wybiegu przez płoze).

Główne charakterystyki samolotu PWS. są następujące:

Rozpiętość płata 13,084 m.
 Głębokość płata 2,500 m.
 Powierzchnia płata 30,5 m².
 Długość całkowita samolotu 8,540 m.
 Wysokość całkowita samolotu 3,210 m.
 Waga płatowca pustego z wodą i ekwi-
 punkiem wewnętrznym 1445 kg.
 Waga paliwa 228 kg.

Pułap teoretyczny 6,000 metr.

Próba statyczna samolotu dokonana zo-
 stała w dniu 25 lutego br. z wynikiem dobrym;
 złamanie płatów nastąpiło przy obciążeniu od-
 powiadającym $n = 13$ po dziesięciu minutach
 obciążenia, przyczem równocześnie uległ zni-
 szczeniu szereg części metalowych i dREW-
 nianych.



Nowo skonstruowany w Białej Podlaskiej płatowiec dwumiejscowy pocigowy P. W. S. I. po lotach próbnych. Płatowiec ten został opracowany pod kierownictwem inż. St. Cywińskiego, szefa biura konstrukcyjnego fabryki, przez inż. Z. Ciołkosza i inż. A. Grzędzielskiego. Na PWSI. przyleciał pilot Rutkowski na Wystawę Lotniczą do Warszawy, przebywając przestrzeń 183 km. w czasie 53 minut, przy niekorzystnych warunkach, (leciał pod wiatr).

Waga benzyny dodatkowej 360 kg.
 Waga samolotu w locie 1990 kg.
 Obciążenie na m² 65,4 kg.
 Obciążenie na 1 MK 4,43 kg.
 Spółczynnik bezpieczeństwa $n = 12,4$.
 Samolot zaopatrzony jest w podstawę do
 aparatu fotograficznego 50 lub 120.
 Prędkość przy ziemi 230 km/godz.
 Prędkość lądowania 98 km/godz.

Pierwsza próba w locie odbyła się na lot-
 nisku fabrycznym Podlaskiej Wytwórni Sa-
 molotów dnia 25 kwietnia 1927 r. Próba ta
 wykazała stosunkowo krótki start, znaczną
 szybkość i wzbijalność oraz dobra stateczność
 i łatwość lądowania.

Płatowiec przygotowuje się do odbycia
 prób oficjalnych dla sprawdzenia oczekiwa-
 nych własności lotnych.

Niemcy a polska propaganda lotnictwa.

Zastanawiając się nad rozmaitemi proble-
 matami społecznymi, widzimy, że w Europie
 obecnej istnieje jedno niezwykle silne ognisko
 postępu na polu technicznym. Ogniskiem tem-
 ą Niemcy, które zdaje się, są powołane do
 tego, by kiedyś zniweczyć i obalić istniejący
 system polityczny Europy i objąć supremację
 nad wszelkimi dziedzinami jej życia społecz-
 nego, politycznego i ekonomicznego. A nie ma
 narodu, któryby równie systematycznie i nie-
 ugięcie kroczył do raz zamierzonego celu, jak
 Niemcy. W tem ich zwartość i siła. Obok tej
 potęgi druga, ten kolos rosyjski, rozporządza-
 jący olbrzymiem terytorjum, na którym można
 bez trudu wyżywić około miljarða ludności,
 stanowią groźne niebezpieczeństwo, zwłaszcza
 dla Polski, której pas graniczny przylega do

obu tych wrogich nam państw. I oto stoimy
 u samej podstawy tych niebezpieczeństw, któ-
 re nie pozwalają nam spocząć na osiągniętych
 już laurach, lecz zmuszają do bezustannego
 czuwania i natężania słuchu. — Czy jednak w
 społeczeństwie naszym tkwi istotnie silne po-
 czucie niebezpieczeństwa, i czy należyce oce-
 niamy rolę lotnictwa w razie nowej wojny? —
 Niestety, nie. — Wrodzona naturze polskiej
 rozbieżność w poczynaniach, lekceważenie da-
 nych stosunków prują i utrudniają wszelką
 pracę społeczną u nas, a więc i lotniczą, a to
 nasze przysłowiowe „jakoś to będzie“ spra-
 wia, że rwiemy się do czynu dopiero wów-
 czas, gdy dach nam gorzeć poczyna nad głó-
 wą. Uwagi te nasuwają się mimowoli pod
 pióro, gdy się widzi, jak szerokie kręgi zafa-

cza ruch propagandowy lotniczy w innych państwach, a zwłaszcza w Niemczech, a jak słabo rozwija się u nas. Niedawno odbyte zebranie Związku Lotników w Gliwicach (na G. Śląsku niemieckim) rzuca pełne światło na różnicę w pojmowaniu tego problemu tam i u nas. Zapowiedziany na dzień 27 kwietnia tydzień lotniczy w Gliwicach zapowiada się istotnie świetnie, a na zebraniu, które się tam odbyło w celu omówienia programu tego tygodnia, ustalono szczegóły tej akcji, która wydać musi rezultat imponujący. A więc loty i ćwiczenia ogromnej ilości samolotów, prelekcje ludzi nauki, oraz lotników słynnych, wyścigi na polu środków komunikacyjnych, lądowych i napowietrznych, popisy z pocztą gołębią, obniżenie cen widowiskowych wreszcie, by i najbiedniejszy mógł z nich korzystać, oto obraz rozwiniętej tam propagandy akcji, w której prócz inicjatorów Związku Lotników biorą udział i szerokie warstwy tamtejszej inteligencji. W tym wypadku, jak zawsze, spoistość i zwartość narodu niemieckiego rzuca się w oczy i zmusza do niewesołych refleksyj na temat: u nas inaczej. Przypominając sobie nikły sukces ostatniego „Dnia Lotniczego“ u nas, mimo woli budzi się samopoczucie bezsilności, i chciałoby się pełnym głosem wołać o ocknięcie, póki czas i pora ku temu. Niezaprzeczenie i u nas coś się czyni w kierunku rozwoju Ligi, choćby wspomnieć o budowie olbrzymiego lotniska w Katowicach, które po uruchomieniu powinno się stać jednym z najsilniejszych węzłów linii lotniczej u nas, lecz to wszystko za mało. — Dożyliśmy czasów, w których wizje wielkiego wieszczka Adama, stały się pełną rzeczywistością — w proroczym niemal widzeniu przyszłości w roku 1830 przepowiedział koleje, telefon, radio, komunikację napowietrzną. O ile u nas sprawa lotnictwa jeszcze bardzo słabo podjęta jest przez ogół, na wschodzie i zachodzie naszych granic olbrzymieje potęga floty powietrznej, i jeżeli w czas nie zabierzemy się energicznie do dzieła, by nadażyć naszym sąsiadom, akcja może być spóźniona. Żyjemy w epoce powszechnej tęsknoty do pokoju. Niszczycielski huragan wielkiej wojny nauczył nas, jak trudno dźwignąć się narodom z jej fatalnych następstw ekonomicznych i gospodarczych, jesteśmy świadkami zmagania się powojennej Europy z ciężkim kryzysem, jaki przeżywa i mimo, że wojnie zawdzięczamy odzyskanie naszej niepodległości, pragniemy przede wszystkim urzeczywistnienia wielkiej idei pokoju, którą szlachetny Amerykanin Prezydent Wilson przekazał państwom Europy. Niestety rozliczne rozbieżności i sprzeczności interesów poszczególnych narodów, różnice zachodzące między nimi,

wiekowa często nienawiść, przekazywana z pokolenia w pokolenie, nie pozwalają urzeczywistnić w bliskiej przyszłości tę szczytną myśl i widzimy, jak równocześnie z zabiegami Ligi Pokoju, państwa europejskie starają się mimo wyczerpania ekonomicznego o powiększenie swej siły zbrojnej. Wobec tego i my mimo pragnienia pokoju, nie możemy pozostać w tyle. Postęp w technice wojennej, w rodzaju i środkach prowadzenia przyszłej wojny ogromnej, a na pierwszy plan w tym postępie wybija się lotnictwo. Wszystkie państwa rozwijają w tym kierunku żywą akcję, wśród nich przodują Niemcy. — U nas tymczasem pozostaje jeszcze bardzo wiele do zrobienia, brakuje różniczne: brak rozwiniętego w kraju przemysłu lotniczego, brak wyszkolonych pilotów, i mechaników lotniczych, a co najgorsze brak należytego zrozumienia doniosłych zadań lotnictwa w kołach naszych społecznych. A podkreślić trzeba z naciskiem, że sama inicjatywa rządu w tej akcji nie wystarcza, potrzeba współpracy całego społeczeństwa, nietylko w zakresie lotnictwa wojennego, lecz i w rozwoju komunikacji lotniczej, która by nam na oścież otwarła drzwi do całego świata. — Zadaniem też Ligi Obrony Powietrznej Państwa być powinno ujęcie tej kwestii w jej całości, kształcie, pouczenie społeczeństwa o konieczności — jak największego rozwoju linii komunikacyjnych. Po za stroną wojskową Ligi jest i cywilna o dalekoidącym programie i celach, chodzi o utrzymanie łączności z najodleglejszymi krajami, a co zatem idzie o powiększenie rynków naszego zbytu. Zdobyte ekonomiczne i gospodarcze, jakie na skutek tej ułatwionej komunikacji zyskamy, nie dadzą się obliczyć. Lotnictwo jest dźwignią życia przemysłowego, ta prawda powinna stać się wytyczną naszej działalności, a gdy urzeczywistni się marzenie Forda, by samolot uczynić dostępnym dla każdego, wówczas wprowadzi się w czyn ideały i cele lotnictwa, i podwoi się tempo życia społecznego, a mówiąc o tem wzmożonym tempie, mamy na myśli te wielkie prace przygotowawcze, które dla ożywienia życia gospodarczego dokonane zostały przez napływ kapitałów amerykańskich do Europy, co przyczynić się wreszcie powinno do uzdrowienia wstrząśniętej wojną Europy. Dziś już horyzont się wyjaśnia, dochodząca do skutku polityczka amerykańska musi wywrzeć decydujący wpływ i przyczynić się do sanacji naszych niedomagań społecznych. Potrzeba z uznaniem podnieść fakt, że rząd obecny wiele dokłada starań, by nam umożliwić wykorzystanie lepszych koniunktur gospodarczych. — Patrzymy więc w przyszłość spokojnie, niemniej z wzmożoną energią zabierzmy się do

pracy, ugoru u nas wiele, zwłaszcza w dziedzinie lotnictwa. Zatrzymawszy się dłużej nad temi przejawami społecznymi, dochodzimy do przekonania, że należy nam za wszelką cenę utrzymać ideowy dorobek wielkiej wojny, a on się strzeszcza w tej sile moralnej, która krzepiła i podtrzymywała nas w okresie ciężkim niewoli, i dziś użyć nam potrzebnej e-

nergji do pokonania niezdrowych prądów nurtujących nasze społeczeństwo i wydobycia się z marazmu, w jaki nas pogrążyły walki i za- wiści partyjne.

Wojewódzki Komitet Kolejowy

L. O. P. P.

D. K. P. Katowice.

„Dzień Lotniczy“ w Tarnowskich Górach.

Z okazji „Dnia Lotniczego“ w dniu 3. 4. rb. Sekcja Kolejowa L. O. P. P. w Tarnowskich Górach w osobach: prezesa koła p. inż. Ateńskiego i sekretarza Boguszewskiego, przy wydatnej pomocy p. st. technika Kołocha zajęła się zbiórką wśród pracowników kolejowych i publiczności. W tym celu przesłano nadesłane z Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego L. O. P. P. w Katowicach samolociki i egzemplarze „Lotnika“ do miejsc służbowych celem

roku 1924, który oświetlono różnokolorowemi żarówkami. Samolot posiada ruchome śmigło, również kolorowo oświetlone. Poza tem od strony wewnętrznej i zewnętrznej dworca ustawiono odpowiednie plakaty na płótnie z nawoływaniem do zbiórki, wieczorem dobrze oświetlone.

Zbiórka w Dniu Lotniczym w Tarnowskich Górach, oprócz sum zebranych oddzielnie na listy i na osobne zlecenie z Wojewódz. Kom. w



Z dnia lotniczego w Tarnowskich Górach. Zdjęcie na dachu dworca kolejowego.

1. Starszy asesor Baranek Nacz. Stacji.
2. Szereśniak, zast. nacz. oddz. eksploatac.
3. St. technik Kołoch, zastępca nacz. oddz. mechanicznego.
4. Inż. Pogorzelski, nacz. oddz. drogowego
5. Radca Wołczyk, nacz. oddz. eksploatac.
6. Inż. Ateński, naczeln. oddz. mechanicznego i prezes koła L. O. P. P.
7. Referent techn. Boguszewski, sekretarz L. O. P. P.

rozsprzedaży wśród podległych pracowników kolejowych. Wieczorem dnia 2. 4. poczynawszy od godziny 17 urządzono koncert muzyczny przez tutejszą orkiestrę kolejową na dworcu, który trwał do godz. 20. Podczas koncertu po wygłoszeniu krótkich mów propagandowych przez pp. prezesa sekcji miejscowej inżyniera Ateńskiego Jerzego i technika Boguszewskiego przystąpiono do zbiórki z otrzymanych bloczków papierowych wśród licznie zebranej publiczności. Na dachu dworcowym od strony miasta ustawiono samolot propagandowy, zbudowany przez parowozownię Tarn. Góry w

Katowicach przez tutejszą Ekspedycję towarową, wynosi przeszło 800 złotych.

A zatem zebrana suma, wyżej wymieniona, została uzyskana tylko dzięki ofiarności i pracy Oddziału Mechanicznego i parowozowni w Tarnowskich Górach na czele z panem prezesem miejscowej Sekcji kolejowej L. O. P. P., Naczelnikiem Oddziału Mechanicznego inżynierem J. Ateńskim.

Oto jest przykład ofiarnej pracy śląskich kół kolejarzy. Kilku ludzi, pracujących z entuzjazmem dla idei lotnictwa, potrafi zdziałać więcej, niż, niestety, całe miasto w tygodniu.

Z pracy kolejarzy śląskich, z ich umiłowania lotnictwa, ich ofiarności i usiłowań, dążących zawsze w kierunku realnym, brać nam należy przykład w całej Rzeczypospolitej.

Kolejarze śląscy wykazują, już nie poraz pierwszy, że czasu na roztrząsania, uchwały,

krytyki, sążniste wiece, pozostające na papierze postanowienia, wzajemnie przeszkadzanie sobie i psucie wysiłków innych — nie mają. Cały swój czas wolny poświęcają pracy.

Cześć im za to!

PRZEGLĄD PRASY.

Komunikacja powietrzna poważnym faktorem w życiu gospodarczym. Tygodnik francuski „Les Ailes“ donosi, iż w roku 1926 samoloty komunikacyjne wywoziły z Paryża zagranicę towarów wartości 190.000.000 fr., przewiozły z zagranicy do Paryża przesyłek wartości 100.000.000 fr.

Wywiad z Pelletier d'Oisy. „Le Matin“ podaje ciekawy wywiad ze światowym mistrzem lotnictwa, kapitanem francuskim, Pelletier d'Oisy na temat rekordu długości, przebytej drogi, zdobytej ostatnio przez Amerykanów Bert Acosta i Clarence D. Chamberlaina.

D'Oisy oświadczył, że rekord jest wspólnym wyczynem, jednak nie daje dużych rezultatów praktycznych. Acosta i Chamberlain utrzymali się w powietrzu 51 godzin i 11 minut, robiąc 6 900 km. W ostatnich jednak godzinach celem oszczędzania benzyny lecieli z szybkością 105—100 km na godzinę. — Lot dokonany był dookoła Nowego Jorku i lotnicy mogli w każdej chwili lądować. D'Oisy jest zdania, że omawiany rekord nie może być nawet porównywany do lotu na biegun północny, czy też do przelotu nad Atlantykiem.

Rekord szybkości na linii Rotterdam — Marsylja. „L'Action Francaise“ donosi, iż 20 ub. m. holenderski samolot komunikacyjny z 3 pasażerami przebył drogę z Rotterdamu do Marsylii w ciągu 6 godz. 36 min. Biorąc pod uwagę, iż przebyta przestrzeń wynosiła 1 250 km, samolot leciał z szybkością przeszło 180 km na godzinę. Dziennik zaznacza, iż jest to rekord szybkości, dokonany na wymienionej linii.

Podkreślić należy, że rekord ustalony w dniu 21 ub. m. na linii Łódź — Warszawa przez pilota Dmoszyńskiego wynosi 248 km na godzinę.

Linja komunikacji powietrznej Praga — Amsterdam. „L'Aero - Sports“ donosi, iż z końcem ub. miesiąca bawił w Amsterdamie generalny dyrektor zakładów „Skoda“ M. Skavara, w sprawie omówienia planów zorganizowania linii komunikacji powietrznej Praga —

Amsterdam. Linja ta uruchomiona ma być w roku bieżącym i obsługiwana będzie samolotami typu Fokkera.

Konferencje lotnicze. Angielski „Morning Post“ donosi, iż w bieżącym tygodniu odbędzie się w Londynie dwie ważne międzynarodowe konferencje lotnicze. Pierwszą z nich będzie zebranie międzynarodowej komisji lotniczej w sprawie linii lotniczych, drugą znów konferencja przedstawicieli rządowych lotnictwa Anglii, Francji, Belgii i Holandji w sprawie utworzenia wspólnych linii żeglugi powietrznej.

Lotnictwo niemieckie w Persji. „Le Matin“ z dnia 16 ub. m. donosi, iż Parlament perski udzielił Niemcom koncesji na monopolowe zorganizowanie komunikacji powietrznej na przeciąg 3 lat między Teheranem, Enseli, Bucharą a Baku.

Samolot za 8 600 zł. Francuski tygodnik lotniczy „Les Ailes“ przynosi wiadomość, że konstruktor niemiecki Espenlaub zbudował awionetkę 2-osobową, której koszt wynosi zaledwie 8 600 zł. Samolotek jest jednopłatowcem, wyposażonym w silnik Anzani trzycylindrowy, o sile 35 MK.

Z linii komunikacji powietrznej Berlin — Praga — Wiedeń. „Prager Presse“ donosi, że uruchomiona w ub. miesiącu linja komunikacji powietrznej Berlin — Praga — Wiedeń cieszy się tak dużą frekwencją, iż na szereg dni na-przód wszystkie miejsca są wyprzedane. Na linii tej kursują samoloty mieszczące poza pocztą i towarami 4 pasażerów.

Z komunikacji powietrznej w Anglii. Angielskie czasopismo lotnicze „Airways“ z bież. mies. przynosi wiadomość, iż w Parlamencie wielkobrytyjskim wniesiono interpelację w sprawie żeglugi powietrznej, że w roku 1925 samoloty komunikacyjne angielskie przebyły zaledwie 862 mile, podczas gdy niemieckie w tymże roku przebyły aż 3 075 000 km.

Zaznaczyć należy, że samoloty komunikacyjne w Polsce w roku 1925 przebyły drogę przeszło 800 000 km.

Komunikacja powietrzna Londyn — Peking. Czasopismo angielskie „Airways“ donosi, że w bieżącym miesiącu mają być przeprowadzone próbne loty na szlaku Londyn—Berlin — Peking. W próbnym lotach mają wziąć udział płatowce angielskie, niemieckie i rosyjskie. Linja ta obsługiwana ma być dniem i nocą i samoloty przebywać mają przestrzeń między Londynem, Kolonją, Berlinem i Moskwą w przeciągu 30 godzin. Komunikacja na odcin-

ku Moskwa — Peking ma być podjęta w przyszłym roku.

Lot francuski z Paryża do Ameryki. „Le Temps“ donosi, iż pilot Druhin zamierza w najbliższych dniach dokonać lotu z Francji do Ameryki.

Lotem przez Ocean Atlantycki, w których bierze udział i polski zawodnik kpt. Idzikowski poświęci „Lotnik“ osobny artykuł.



POLSKA.

Rekord szybkości podróży powietrznej. W dniu 21 ub. m. samolot komunikacyjny Polskiej Linji Lotniczej Aerolot (P. P. ALN), kierowany przez pilota Tadeusza Dmoszyńskiego, przebył drogę z Łodzi do Warszawy w przeciągu 28 minut. Lotem tym zdobył Dmoszyński rekord szybkości, gdyż leciał z przeciętną szybkością 248 km na godzinę, podczas gdy normalnie chyżość samolotów komunikacyjnych wynosi przeciętnie 150 km. Podkreślić należy, że w dniu lotu warunki atmosferyczne były bardzo ciężkie, gdyż nisko snujące się chmury zasłaniały horyzont i bezustannie padał drobny deszcz.

Skrzynka dla poczty lotniczej w Łodzi. Za przykładem stolicy również Łódzka dyrekcja poczty rozmieściła na mieście specjalne skrzynki dla poczty lotniczej. Skrzynki zostały pomieszczone na ul. Moniuszki róg Piotrkowskiej, Zielonej róg Piotrkowskiej, Andrzeja róg Piotrkowskiej i Przejazd róg Kilińskiego.

Skrzynki opróżniane będą bezpośrednio (na półtorej godziny) przed odlotem samolotu do Warszawy (odlot godz. 9) tak, że poczta lotnicza będzie przewożona tego samego dnia nie tylko do Warszawy, ale via Warszawa zarówno do Lwowa, jak Gdańska itd.

Badania lekarskie pilotów cywilnych. Ministerstwo komunikacji zorganizowało specjalną komisję lekarską, celem perorycznego badania cywilnych pilotów, zatrudnionych w krajowych Towarzystwach komunikacji powietrznej. Zarządzenie to powitać należy z wielkim

uznaniem, gdyż dotychczas bardzo ważna sprawa badania lekarskiego pilotów cywilnych była najzupełniej nieuregulowana.

Z Warszawy lub Lwowa do Bregencji w jednym dniu. Austriackie towarzystwo komunikacji powietrznej „Austroflug“ w dniu 19 ub. m. uruchomiło linię powietrzną z Wiednia do Bregencji przez Linz, Salzburg, Innsbruck. Samoloty startują z Wiednia o godz. 14,20 aby po 5 godzinach osiągnąć cel podróży. Dzięki



INŻ. ATEŃSKI

Naczelnik Oddziału Mechanicznego w Tarnow. Górach.
Prezes koła L. O. P. P. w Tarn. Górach (1500 członków)
dzielny organizator i działacz L. O. P. P.

uruchomieniu powyższej linii pasażerowie z Warszawy i Lwowa, którzy rano odlatują w kierunku Wiednia, tego samego dnia mogą przybyć do Linzu, Salzburga, Insbrucku czy Bregencji. To samo naturalnie dotyczy przewoźnictwa pocztowego i towarowego.

Sprawozdanie Cywilnej Szkoły Pilotów w Ławicy. Z dniem 30 listopada 1926 r. zakończony został I. Kurs w C. S. P.

Ogólna ilość lotów 20 138 w czasie 2 753 godz. 52 min. Lotów szkolnych było 13 661, lotów samodzielnymi i warunkowymi 5 823, lotów propagandowych dla L. O. P. P. 654, razem lotów 20 138.

Samodzielnie latało 57 uczniów, z których 5 uczniów ukończyło Hanriot XIV, Hanriot XIX, Breguet XIV i Potez XV A2. — 6 uczniów ukończyło Hanriot XIV, Hanriot XIX i Potez XV A2, — 36 uczniów ukończyło Hanriot XIV i Hanriot XIX, — 5 uczniów ukończyło Hanriot XIV, reszta uczniów skreślona została na własną prośbę lub jako nienadający się do dalszego szkolenia, lub za przestępstwa dyscyplinarne.

Nadmienić wypada, że kurs ukończył się bez wypadku śmiertelnego jak i uszkodzenia cieleśnego.

ANGLJA.

Z Międzynarodowej Konferencji Lotniczej w Londynie. 26 ub. m. rząd angielski wydał bankiet dla członków międzynarodowej konferencji lotniczej, w której wzięli udział przedstawiciele 16 państw. Minister lotnictwa wielkobrytyjskiego sir Samuel Hoare, w mowie powitalnej podkreślił wielkie znaczenie konferencji, która przyczyni się do dalszego zacieśnienia stosunków pomiędzy poszczególnymi krajami dzięki komunikacji powietrznej.

Rekord długości drogi bez lądowania. Według doniesień nadchodzących z Londynu, Anglja przygotowuje na bieżący miesiąc zorganizowanie bezpośredniego połączenia bez lądowania między Anglja a Indjami. Użyty będzie do tego samolot, wyposażony w silnik o sile 650 MK. Lot ten ma trwać 40 godzin i samolot ma lecieć z przeciętną szybkością 160 km. na godzinę. Zapas benzyny, niezbędnie potrzebnej do wykonania tego olbrzymiego lotu, ma być pomieszczony w zbiornikach zapasowych, które w tym celu będą wbudowane do aparatu. Samolot będzie obsługiwany przez 2 pilotów, przyczem w czasie, kiedy jeden z

JAN NIWIŃSKI.

Skrzydła miłości.

3 Powieść lotnicza.

ROZDZIAŁ IV.

Odlot.

Zimowy brzask. Na śniegu, przed połowym hangarem, samolot.

Krzążą się mechanicy...

Zapuszczają śmigło. Zbliżają się dwie sylwetki.

Zabiły serca mechaników — pobledli. To oni idą — dowódca i obserwator. Nie — to tylko pan porucznik Wydźga... Ale czemu ubrany, jak do lotu? A Felek się koło niego kręci...

— Panie poruczniku, my oba takie, dla mnie niema życia bez pana. Ja wiem co pan porucznik myśli. — Ja powiem wszystkim, będę krzyczał, — pana nie puszcza.

— Cicho! Milcz, ani mi się waź!...

— A weźmie mnie pan porucznik?

— Ja tylko wejść do iskrownika, zobaczyć, czy wszystko w porządku, osłucham motor... — tłumaczy Maryś.

— To ja też wleję na siedzenie, zobaczę, może czego brak... — kręci Felek i wchodzi do aparatu.

W izbie Józef raz jeszcze pochylił się nad dzieckiem, usiłował ukryć — ale łza — po policzkach i na główkę śpiącego dziecka — malleństwo przez sen się uśmiecha.

Potem państwo Wyszomirscy szli przez pole. Straszna to była droga dla Oleńki. Chwiała się, zapadała w śnieg. Nie mówiła nic — lecz serce...

O Jezu Chryste!...

A tam zdążyła szedł przez pole obserwator-dzieciak prawie — ubrany do lotu... błada twarz wyziera z pod hełmu i patrzą oczy smutne, a zsmiałe usta powtarzają z uporem — czyjeś imię kobiecie... Zosiu — Zosiu, śmierć nas rozdzieli... chwije się, upadnie. Nie — idzie za głosem obowiązku, — bo już czas, — samolot czeka, Polska czeka...

Podchodzą już do samolotu. Kapitan zobaczył Marysia w samolocie... zawołał:

— Wszystko w porządku?...

— Tak jest!... — odpowiedział Maryś dźwięcznym głosem.

Lecz czemu Felek chichocze tam na drugim siedzeniu?

nich będzie pracował, drugi będzie mógł wypoczywać.

Z posiedzenia International Air Traffic Association w Londynie. M. Sidre, ekspert francuski na międzynarodową konferencję w Londynie, oświadczył, że najbliższym etapem organizacyjnym francuskiej żeglugi powietrznej będzie utworzenie regularnej linii komunikacji powietrznej między Francją a Ameryką. Linja ta uruchomiona będzie w ciągu najbliższych 2 lat.

AUSTRJA.

Komunikacja powietrzna w Austrii. Dnia 21 ub. m. otwarta została linja komunikacji powietrznej Wiedeń — Berno — Gliwice — Wrocław.

CZECHY.

Czechosłowacki przemysł lotniczy w Bułgarii. Wedle doniesień, nadchodzących z Pragi, dnia 14 ub. m. rząd bułgarski podpisał umowę z czechosłowacką fabryką lotniczą „Avia“, mocą której wymienione zakłady otrzymały

koncesję na zorganizowanie fabryki samolotów w Bułgarii. Fabryka będzie założona w mieście Kazanlik i zdolną będzie wytwarzać 100 samolotów rocznie. Rząd bułgarski ofiarował fabryce „Avia“ bezpłatnie teren pod budowę zakładu i zobowiązał się pokrywać z niej przynajmniej 50 procent swego zapotrzebowania na sprzęt lotniczy. Umowa została ratyfikowana przez Sobranie.

FRANCJA.

Ruch na linjach komunikacji powietrznej we Francji. W miesiącu marcu rb. samoloty komunikacyjne linii Farmana dokonały 223 podróży i przewiozły 277 pasażerów oraz 9 ton towarów. Od 19 kwietnia Tow. Farman w połączeniu z linjami zagranicznymi daje Paryżowi następujące połączenia lotnicze:

Do Brukseli w 2 godz., do Amsterdamu w 3½ godz., do Hamburga w 5½ godz., do Kopenhagi w 6½ godz., do Malmö w 7 godz., do Stockholmu w 14 godz., do Kolonii w 3 godz., do Frankfurtu w 5 godz., do Berlina w 7 godz., do Królewca w 8 godz., do Helsingforsu w 25 godz., do Moskwy w 30 godzinach.

— No trzeba się pożegnać — zwrócił się Józek do Oleńki.

Przypadła mu do piersi. Kurczowo chwycił ją, obsuwał się do nóg...

Wtem radośnie furknął motor i poniósł tumanem śnieg od śmigła...

Pęd powietrza odrzucił mechaników. Z wiatrem poleciała kartka... Samolot potoczył się po białej śniegowej płachcie...

Oniemiały patrzył dowódca i gdy drżąca ręką młodszy mechanik podawał mu kartkę, we mgle poranku ginął odlatujący samolot...

Na białej kartce papieru pewnym pismem słowa czarne, — a tak jasne:

„Przebacz mi tę jedyną niesubordynację! Do widzenia! Zobaczymy się jeszcze... tu... albo tam... Chrzestny ojciec Twojego dziecka.“

Na śniegu leżała zemdlona Oleńka. Podniósł ją, a po twarzy snuły się łzy i padały na głowę Oleńki, to znowu na białą, małą karteczkę Marysia...

ROZDZIAŁ V.

Wyścigi ze śmiercią.

W szarej, bezbrzeżnie szarej mgle poranku dyszał ciężko motor, dźwigając połatany

samolot, nadmiernie obciążony bombami, co jak łby potwornych kotów wyglądały z kątów pudła. Gospodarował w nich Felek z jakąś dziką radością w oczach. Ważył każdą w ręku, rozkładał, układał, związywał sznurkiem, narzędzia ludzkiej śmierci...

Lecieli w dal, po zwycięstwo albo... albo... jak sądzono.

Spotykali stada kraczących żałobnie wron lub fantastycznie poszarpano - skrzydłych, czarnych jak noc, co pierzchała, — kruków.

Rozłatywały się stada z żałobnym jękiem, to znowu leciały kruki — tam na wschód... Z nimi, przed nimi i za nimi...

Mgły padały. Nad nimi unosiły się wyżej, kłębiąc się w szare chmury. Lecieli tak kilkadziesiąt minut. Zwolna stawał się dzień, szary zimowy i prószyl drobnymi śnieżynkami, co chociaż zdały się niewinne jakby dziecinne zabawki, a przecież siekły w twarz, bębniły w okulary, oblepiały hełmy lotnicze.

Wpadli w mgłę. Nie widać ani ziemi, ani dróg ziemskich. Są pogrążeni w jakimś bezgranicznie szarem morzu.

Bezbrzeżne białośnieżne przestrzenie nie dają żadnej orientacji.

BELGJA.

Ruch lotniczy w Belgii. W miesiącu marcu br. w porcie lotniczym w Brukseli zamotowano następujący ruch: Samolotów przybyło 145, które przywiozły 348 pasażerów, 16 691 kg towarów, 2 267 kg poczty. W tym czasie odleciało samolotów 145, zabierając 359 pasażerów, 20 986 kg towarów i 2 265 kg poczty.

BULGARJA.

Komunikacja powietrzna Belgrad — Sofja — Konstantynopol. Donoszą z Sofji, iż bułgarskie Tow. Żeglugi Powietrznej energicznie pracuje nad uruchomieniem linii Belgrad — Sofja — Konstantynopol. Ruch na nowej linii został podjęty 1 maja rb.

HISZPANJA.

Otwarcie pierwszej linii komunikacji powietrznej w Hiszpanji. Według doniesień nadchodzących z Madrytu, w dniu 1 maja w obecności pary królewskiej otwarta została pierwsza linja komunikacji powietrznej w Hiszpanji: Sewilla — Lizbona — Madryt. Ruch utrzy-

mywany będzie na tej linii raz w tygodniu i czas podróży z Madrytu do Lizbony wynosić będzie 4½ godziny, z Lizbony zaś do Sewilli 2 godziny.

NORWEGJA.

Komunikacja lotnicza w Norwegji. Według doniesień pism niemieckich, norweskie koła lotnicze zamierzają w ciągu bieżącego lata uruchomić komunikację powietrzną między Norwegją a Niemcami przez Kilonję oraz do Anglji. — Komunikacja utrzymywaną ma być wodnopłatowcami.

NIEMCY.

Prowadzenie rozmów lotniczych z nurkami. W czasie świąt wielkanocnych w okół wyspy Sylt (morze Niemieckie) dokonano prób porozumiewania się między nurkami a lotnikami. Hełm nurka wyposażony został w telefon i mikrofon, któremi to aparatami nurek utrzymywał kontakt z okrętem, a stamtąd dalej z samolotem będącym w powietrzu.

Balony niemieckie lądują na terytorjum Francji. Sterowiec niemiecki, kierowany przez

Napróżno Maryś starał się prostować aparat, raz po raz zwisali w pasach ochronnych, lub padali ze świstem na skrzydło. Felek miał wtedy wiele kłopotu z bombami. Siedział tedy na nich, jak kura na jajkach, przytrzymując je rękami i nogami, wiążąc je linką... Napróżno. — Jedną się wymknęła i po chwili rozległ się łoskot wybuchu z ziemi. We mgłę ukazał się czerwony ogienek tuż pod nogami. — To zorientowało Marysia. — Wciągnął aparat wzwyż, lecz znowu mgła coraz gęstsza. Walczyli teraz o życie. Mgła rozpostarta wszędzie zdawała się kończyć tuż nad ziemią, zatem niepodobieństwo było lecieć pod mgłą — więc wyżej, lecz gdzie się kończy tam wysoko mgła? ... Czy wylecą z tej przeklętej warstwicy, otaczającej ich swemi strasznymi ramionami śmierci. W dodatku samolot nadmiernie obciążony słabo słucha steru. Próżno Maryś raz w raz nalega na rączkę. — Znowu padają na skrzydło — świst powietrza... Co za przeklęte białoszare piekło...

Wylądować — nie wiadomo gdzie są. Może już za ostatnimi linjami polskich wojsk. Bolszewicy ich zatrzymają i rozkaz nie będzie wykonany. Eskadra rosyjska jutro może zacz-

nie swą niszczycielską robotę, dając bolszewikom zwycięstwo. Walczyć więc będą za każdą cenę. Choć nadzieja w tej przeklętej szarej mgłę — jakgdyby konała. Mgła zdaje się przytłaczać, ścisnąć. Wszędzie pakuje swe zimne straszliwe palce, oślepia szarością, miazdzy jakimś strasznym niepojętym ciężarem beznadziejnej ciszy.

Gdzie jest ziemia? Gdzie jest niebo? Gdzie jest Bóg? ...

Znowu padają, lecą w dół, z jakąś straszliwą wyjąca szybkością.

Maryś zatrzymał motor, usiłuje wyprostować aparat, gdy nagle przed nimi o kilkadziesiąt kroków wyrasta ciemny las. Lecą prosto na wysokie drzewa. Już, już zdaje się słyszeć chrzęst śmierci...

Felek pobladł. Maryś całą siłą woli opamnował nerwy. Pociągnął rączkę na siebie. — Samolot z jękiem poszedł w górę, — tuż, — tuż nad wierzchołkami drzew. — Zawadzą. — Nie, wylecieli wyżej... uratowani...

Maryś usiłuje orientować się w mapie, Felek się przeżegnał i pacierz odmawia. Cudem uniknęli śmierci. Na szczęście Maryś poznał las.

(Ciąg dalszy nastąpi).

pilota Halbena, mając na swym pokładzie pasażerkę Elizę Runge, wylądował dnia 20 ub. m. w St. Dizant du Bois. Tegoż samego dnia balon niemiecki z dwoma lotnikami lądował w okolicy Montagne sur Gironde.

ROSJA.

Wznowienie ruchu na linii powietrznej Berlin — Moskwa. W dniu 2 maja wznowiony został ruch na linii powietrznej Berlin — Moskwa. Przestrzeń 1 842 kilometrów przelatywana będzie w 15 godzinach. Samoloty startować będą z Berlina o godz. 3 rano i lądować w Moskwie o godz. 18 min. 10. Trasa lotu wiedzie przez Gdańsk, Królewiec, Kowno i Smoleńsk.

Lotnictwo u Sowieców. Zakłady lotnicze w Moskwie zajęte są obecnie budową sterowca, który ma być użyty do ekspedycji na biegun północny. Sterowiec budowany jest pod kierownictwem dr. Nansena i ma posiadać pojemność 150 000 m³. Droga sterowca wieżę będzie przez Leningrad do Alaski i na biegun skąd z powrotem przez Syberję do stolicy Sowieców.

ST. ZJEDNOCZONE PÓŁ. AMERYKI.

Beires zamierza dokonać lotu z Ameryki do Portugalji. Wedle doniesień, nadchodzących z Lizbony, major de Beires zamierza dokonać lotu z Rio de Janeiro do Lizbony. Lot ten dokonany ma być w bieżącym tygodniu.

150 000 dolarów za przelot Atlantyku. Król wielkich magazynów, miliardier amerykański M. Rodman Wanamaker, ofiarował majorowi Bydrowi, zdobywcy bieguna północnego 150 000 dolarów celem zorganizowania przelotu nad Atlantykiem. Ofiarodawca postawił warunek, iż Byrd od nikogo innego nie może pobierać na ten cel żadnych sum.

Poczta lotnicza w Ameryce. Pisma waszyngtońskie donoszą, iż Towarzystwo „Air Transport“ w Chicago otrzymało od zarządu poczty Stanów Zjednoczonych monopol na przewóz poczty lotniczej na linii New York — Chicago.

Zawody balonów kulistych o nagrodę Gordon - Bennett. Tegoroczne zawody o nagrodę Gordon - Bennett w Stanach Zjednoczonych odbędą się pomiędzy 1 lipca a 15 września. — Główna nagroda wynosi 12 500 franków.

Port lotniczy na Malcie. Francuski tygodnik lotniczy „Les Ailes“ donosi, że Anglja organizuje dla swego lotnictwa wojskowego wielką bazę na Malcie. Będzie ona centrum

operacyjnym dla działalności na Morzu Śródziemnym.

Uprawa pól z samolotu. Urząd Rolnictwa w stanie Manitowa w Ameryce Północnej zastosował w ostatnich tygodniach po raz pierwszy samolot do zasiewów ryżu. Nasienie rozpylone z samolotu na wielkich przestrzeniach, doskonale przyjęło się na polach. Zasiewy z samolotów stosowane mają być stale, gdyż olbrzymio oszczędzają siły ludzkie i czas.

Amerykańskie obstalunki lotnicze. Armja amerykańska zarezerwowała w rb. kredyty w wysokości 1 465 000 dolarów dla przemysłu lotniczego celem zrealizowania swego planu wprowadzenia nowego wyposażenia w sprzęt lotniczy. Zamówienia opiewają na 55 samolotów i 9 hydroplanów.

WŁOCHY.

Jak samolot skracca przestrzeń. Włoski pilot cywilny Pasquali, który w ub. roku wyszkolony został przez Polską Linję Lotniczą Aerolat, w dniu 24 marca rb. przebył przestrzeń Rzym — Wenecja — Wiedeń 1 000 km w 5 godzin. Samolot obciążony był 6 pasażerami. Jak potężnie samolot skracca przestrzeń podkreślić należy, o ile najszybsze pociągi pospieszne przestrzeń z Rzymu do Wiednia przebywają w 33 godziny.

Włoski samolot metalowy. Włoskie zakłady lotnicze „Fiat“ wypuściły samolot metalowy własnej konstrukcji. Nowy samolot „B. 22 Fiat“ jest dwupłatowcem, mogącym unieść 2 500 kg tonażu.

Komunikacja powietrzna Włochy-Niemcy.

W bieżącym roku uruchomiona została linja komunikacji powietrznej Medjolan — Monachjum, która będzie obsługiwana przez włoskie towarzystwo „Ali“ łącznie z niemieckim „Deutsche Lufthansa“. Samoloty, kursujące na tej linji będą przelatywały Alpy na wysokości 4 000—5 000 metrów.

Rozbudowa lotnictwa we Włoszech. Włoski podsekretarz dla spraw lotnictwa Balbo oświadczył, że w r. 1930 narodowy przemysł lotniczy będzie mógł dostarczyć lotnictwu komunikacyjnemu 2 797 nowych płatowców.

Samolot dla Pinedo. Dnia 20. 4. rb. parowiec Duilo wyruszył z Genui, wioząc na swym pokładzie hydroplan Santa - Maria dla asa lotnictwa włoskiego pułk. de Pinedo. Okręt przybył do New-Yorku 30. 4. De Pinedo będzie mógł odbyć swą powrotną podróż przez Ocean Atlantycki w pierwszych dniach maja.

Kalejdoskop z tygodnia.

Każdy kalejdoskop, z natury rzeczy, jest pstrzem pomieszaniem wrażeń, zebranych tu i tam. RzUCA się w oczy to lub owo, miga, jak w kinowym żurnale Pathé. Nasz kalejdoskop lotniczy jest tylko prasowym seismografem, notującym ważniejsze wydarzenia z tygodnia, wieści z Polski i z dalekiego świata. W tych kilku słowach znajdzie czytelnik to wszystko, o czemby duży tom napisać można było.

Lotnictwo polskie stanęło nad trumną tragicznie zmarłego zastępcy Szefa Departamentu Lotnictwa, śp. płk. Zych - Płodowskiego. Spadł na ulice Warszawy, wykonując looping. W trzydziestym trzecim roku życia odszedł wybitny lotnik, fachowiec, autor licznych artykułów i dzieł z zakresu lotnictwa. Ze czcią schylamy głowy nad tą świeżą mogiłą.

O ileż tragiczniejszym niemniej musiał być lot zaginionych na rozległych falach Oceanu Atlantyckiego znakomitych pilotów francuskich, Nungessera i Coli. Każda wielka idea pochłania długi szereg ofiar. Nazwiska zaginionych wyrły się już złotemi zgłoskami w historii komunikacji świata. Jeśli faktycznie zatoneśli — usiłowania ich podejmą niedługo inni, świat kroczy naprzód z każdym dniem. Słowo „niemożliwość“ zanika w naszym codziennym słowniku.

Świat kroczy naprzód. Obok śmierci, obok tragedji jednostek, lotnictwo rozacza swe wielkie skrzydła i otwiera podwoje swych tajników dla mas szerokich. Polskie lotnictwo uczyniło to teraz, w maju, dając w Warszawie Wielką Wystawę Lotniczą. Z przykrością stwierdzamy, że organizator tej Wystawy, Komitet Stołeczny L. O. P. P., nie uważał za stosowne zawiadomić o tem wydarzeniu naszą Redakcję. Chociaż więc wpisano nas na in-

deks — słów kilka o Wystawie i tutaj wspomnieć trzeba.

Zgrupowały się na terenie „Łobzowianki“ wszystkie niemal typy polskich płatowców: słabosilnikowy p. Dąbrowskiego, łącznikowy inż. Tułacza, wywiadowczy inż. Zalewskiego, szkolny inż. Bartla itd. A więc jednak ruszyliśmy naprzód i my! Przy bardziej wyteżonej propagandzie, przy nieco większym nakładzie funduszków na cele konstrukcyjne, zmusilibyśmy zagranicę, aby i o nas wreszcie zaczęła mówić... Miejmy nadzieję, że Polska będzie na ustach całego świata, jeśli dojdzie do skutku projektowany rajd przez Atlantyk kpt. Idzikowskiego i kpt. Kubali. Oby!

Radosne wieści nadchodzą z Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Oto wyleciał już z tamtejszych hangarów nowy typ dwumiejscowego jednomotora P. W. S. 1, z silnikiem Lorraine 450 MK. Pilotowany przez pil. Rutkowskiego, samolot ten na dystansie Białą—Warszawa (183 km) rozwinał pod wiatr kapitalną szybkość: odległość tę przebył w 53 minuty! Równocześnie kończy Podlaska Wytwórnia Samolotów nowy płatowiec sportowy konstrukcji inż. Cywińskiego.

Niewątpliwie praca konstrukcyjna szybko teraz postępować zacznie, gdyż w dniu 3 maja rb. oddano do użytku nauki Instytut Aerodynamiczny w Warszawie. Instytut, najlepiej uposażony w Europie!

A cóż na szerokim świecie? Otóż cały ten świat zapatrzył się w tej chwili w Ocean Atlantycki. Żyjemy pod znakiem przelotu Paryż — Nowy Jork, lub vice versa. Skrzydła licznych płatowców przeją się do lotu. Lada chwila całe stado wyleci.

Wrócimy do tego w następnym numerze.

STANISŁAW MICHAŁ GRABOWSKI.

ICH RADJO - RAJD.

I.

Wszyscy przy wielkiem pudle radjoaparatu, połyskującym czarną płytą ebonitu. Słuchawki na uszach. Metalowy krągły talerz głośnika ktoś zniecierpliwiony odstawił pod stół. Żarzą się w pudle lampki — słuchawki szemrzą.

Stary Butrymski osobiście manewruje przy aparacie. Zirytował się. Długi siwy wąs porusza się wieleznacząco pod zaczerwienionym nosem.

— Do diabła z taką stacją! To u nas tak zawsze! I poco to było w Wilnie (i gdzie?

w Wilnie!) u nas pod bokiem taka wielka kaptapultę stawiać?! Dobrze to gdzieś w Ameryce, ale nie tu! Nic innego nie słysząc, nic innego wyłapać nie sposób... Ryczy to, kwiczy, gwałtem do ucha się wdziera! Broadcasting! Zmora, zmora, istna zmora!!

— Rzeczywiście, że zmora, — przytakuje pani Butrymska.

— Zmora... — bąka dorastający pan Franciszek Butrymski, zły, że mu ojciec jego miejsce przy aparacie zajął.

— Wczoraj? — podchwytuje zgrzybiała babunia, głucha od dawna, w koronkowym

czepku na głowie. — A tak! Wczoraj, Antosiu, wczoraj — —

Tylko panny Andzi w salonie brak. Wiosna się budzi, ostatni dzień marca. Już to i owo w parku się zieleni. Od pola zapach ciepły idzie w słońcu złotem. Gdzieżby Andzia w ciemnym dworze usiadła?! Zapewne na swoim siwku w pole czy na łąki pomknęła. Albo i w sąsiedztwo może, kto wie? Tak jej ten dwudziesty rok życia spokoju nie daje! Tak ten pierwszy karnawał wileński dziewczynę rozruszał!

Tymczasem w salonie przywrócony do praw swoich głośnik z pięknego mahoniowego stołu odzywa się tubalnie:

— Hallo! hallo! Wileńskie radio! Dziś od godziny szesnastej do siedemnastej... od dwudziestej do... od... do... Jutro, w niedzielę, rozpoczynamy audycje o godzinie dziesiątej rano. W ciągu dnia całego, między poszczególnymi punktami naszego programu, nadawać będziemy szereg transmisji stacyj zagranicznych. Radjosłuchaczom, posiadającym głośniki, radzimy przez dzień cały aparatu nie wyłączać. Szereg niespodzianek czeka naszych słuchaczy.

Głos w metalowym talerzu zamilkł.

Butrymscy uśmiechają się radośnie. Stary mówi:

— Nareszcie! Stacje zagraniczne — słyszeliście, co gadał ten, jak to się mówi, Franiu — szpuker, czy jak?

— Speaker, papo!

— Ale ten szpikier, tatuńciu. — odzywa się pani Butrymska, — to ma taki znajomy głos, że przysięgłabym, że...

— Że Kulicki?! — wybucha kaskadą piśkliwego śmiechu pan Franio. — Prawda, co? No bo też rodzice nigdy dobrze gazet nie czytają. Toż przecie było wczoraj w „Słowie“, że od dzisiaj zapowiada „pan Michał Kulicki, znany szerokim sferom naszego miasta były porucznik - obserwator 21 pułku lotniczego“. Szeroko znany, naturalnie od „George'a“, gdzie przecie codzień...

Pan Franio w porę urywa. Jowiszowy wzrok papy spoczął na nim:

— Może chciałeś powiedzieć: „gdzie codzień spotykał go pan Franciszek Butrymski“? A, smarkaczu, a, siódmioklasisto marny, to ty tak do szkoły chadzasz?!

Franio niezgrabnie skrzyżował pod krzesłem długie nogi, już się na scenę zanosilo, gdy pani Butrymska rzecz całą załagodziła:

— No, no — ten Kulicki! I ktoby to pomyślał, takiego porządnego ojca syn — i szpi-

kieruje teraz! Trzeba to naszej Andzi powiedzieć, toć przecie przyjaciel jej ideału.

— Tylko proszę cię, Magdzu, nie wspominaj mi o tym tam kapitanie Świechniu! I ani się waż przypominać go Andzi! I tak dziewczynę djabeł ponosi. Głowę sobie w karnawale jakimś tam latawcem, pilocikiem, oficerem, chłystkiem zawróciła, dasa się, płacze, obraża — jak na pannę Butrymską nie przystało! I to wszystkiemu ten twój karnawał winien. A poco to pannie? A może mało w sąsiedztwie młodzieży? O trzydzieści kilometrów jeden — Karp, — o pięćdziesiąt kilometrów drugi — Okrzyszko, — pod bokiem wszyscy, a jej do Wilna jechać trzeba. Też potrzeba!

— A tak, Antosiu, z nieba, z nieba... — spleni bezzębna staruszka w swym głębokim fotelu.

Panny Andzi jednak jak niema, tak niema. Już i słońce się staczać za pola poczęło, i opary nad daleką łąką zawisły, i cień w głębi parku ścieżki przesłonił, w konarach lip się rozgościł.

Już do stołu kolację Paraska podaje. W gong bije Mikoła. Wyje na dziedzińcu Aza, pani swej wyczekuje.

Zapalono we dworze lampy naftowe — państwo wieczerę sami, bez córki, sporzyli. Babunia uspokoić się nie może:

— Co się tej biednej ptaszynce stało? Antosiu, ludzi trzeba rozesłać!

Aż tu parobek od państwa Wintołttów na progu staje i — czapkę w ręce mmac — melduje:

— Panienska do Siekieryszek przyjechali konno, a mnie wysłali do Miciszek powiedzieć, co w Siekieryszkach u panienki Małgosi przemocują i przez jutro zostaną. I powiedzieć kazali, coby państwo jutro przez to radio, czy jak go zwać, słuchali, bo coś ciekawo gadać będzie.

— Nicpoń dziewczyna, niesforne to i harde, — mruknął stary Butrymski. — Ani się opowie, gdzie jedzie i czy wolno!

— Dajżeż spokój, Antosiu, — łagodzi pani Butrymska, — przecież tak rzadko do Małgosi jeździ. Ot lepiej, tatuńciu, w kunkena zaigramy.

I zasiedli wszyscy — prócz babuni — przy dużej lampie naftowej ze złotym abażurem — w kącie salonu do kart.

II.

Ranek się na pierwszego kwietnia deszczem rozpoczął. Ani w pole iść, ani na spa-

cer. Po werandzie nawet chodzić nie sposób — zewsząd zimne strugi zalatują.

Cóż tu robić, jak nie radio słuchać? Jedyna to na głuchej wsi zapadłej rozrywka. A przytem godziwa: i dla ucha, i dla rozumu.

— Muzyka, chociaż z Wilna, — mówi stary Butrymski, — przecież muzyka jednak. Pewno, chętniejby człowiek tak naprzykład koncertu z Paryża albo z Monte - Carlo, albo i z Warszawki nawet, posłuchał. Ale kiedy już to Wilno tak ryczy, to i tem się można zadowolnić!

Więc grało w starych ścianach micisz-kowskiego dworu hałaśliwe shimmy, albo tan-go argentyńskie czy inne.

Babunia drzemie sobie w fotelu, świat ten nie dla niej. A zreszta i menueta takżeby już dziś nie dosłyszała...

A pan Butrymski gazety wertuje i pocztę przegląda, która zaledwie co trzy dni odbiera. Częściej nie można — za daleko. A i nie warto!...

Tak się tu dziwnie dwa różne światy spotkały: świat lśniącej na dachu anteny — oraz ten dziwny świat z Miciszek, gdzie rzadko listy przychodzą...

Muzyka w głośniku milknie. Zlewa się ze szmerem aparatu jednostajny plusk deszczu za oknami. Płyną wolno długie minuty, które kulant zepsuty w rogu pokoju od dawna już liczyć przestał...

Pan Franio, trzeba czy nie trzeba, cewkami na krótkie fale rusza nieustannie. Lecz teraz ręce od aparatu cofa, bo oto odzywa się w głośniku baryton pana Kulickiego, franiego znajomego z Wilna. Pan speaker stacji „Radio - Wilno“ ogłasza setkom nieznanym słuchaczy ostatnie wiadomości ze świata.

— Cóż za wygoda, — woła pan Butrymski. — Nawet gazet już czytać nie trzeba, wszystko ci dzisiaj taka tuba sama opowie. I co się w Chinach dzieje, i co w Meksyku, i co w Polsce...

Butrymscy w fotelach się rozsiedli. Papa, zadowolony ze samogrającego pudła, łaskawie syna papierosem poczęstował. Słuchają wszyscy. —

A pan Kulicki mówi:

— Uwaga, uwaga! W dniu dzisiejszym, o godzinie szóstej zrana, wystartował z lotniska lidzkiego dwuosobowy aparat typu NN. Kapitan - pilot, kierujący samolotem, postanowił sam jeden, bez mechanika, dokonać w ciągu szesnastu godzin wspaniałego rajdu dokoła Europy, lądując w kilku stolicach, jedynie na parę minut w każdej. Jeśli dzielny oficer pokona wszystkie, piętujące się na jego drodze,

trudności i przeszkody, i jeśli faktycznie o godzinie 10 wieczorem powróci do macierzystego portu lotniczego, to ustanowi on w dniu dzisiejszym kapitalny rekord, bijący wszystkie dotychczasowe wyczyny zagraniczne. Nazwisko odważnego lotnika: Stanisław Świecheń, kapitan - pilot 21 pułku lotniczego. W miarę otrzymywania wiadomości o locie kapitana Świechnia, dzielić się nimi będziemy z naszymi słuchaczami.

Przez chwilę cisza w salonie zapanowała. Zamienili zdumione spojrzenia, nie wiedzieli, co o tem sądzić. Wreszcie stary Butrymski przeciał ów gordyjski węzeł zdziwienia:

— No, chwała Bogu! Może sobie przynajmniej kark skreci! Nie bardzo to po chrześcijańsku tak komuś życzyć, ale gdy o córkę jedynaczkę idzie, to Bóg wybaczy! Jakby tak sobie żeberka pogruchotał a zabki pogubił, to byśmy przynajmniej z Andzia spokój mieli...

Pani Butrymska krzyż nad mężem zakreśliła:

— Jak możesz tak, Antosiu, mówić! Wstyd! Jak bolszewik jakiś! Toć przecie Polak, ten Świecheń, i co więcej — wojsk naszych kapitan, za granicę sławę polskiego imienia nieść pragnie, — a ty tak brzdęk mówisz!

— Przypomnij sobie Orlińskiego, papo! — Franek się odzywa. — Jakżeś się wtedy cieszył?

— A to niech mi się do mojej córki nie pcha! — krzyczy pan Butrymski. — Kto go o to prosi?! Nie znośże młokosa, choć go nawet na oczy swoje nie widziałem! Ale też widzieć nie chcę — i proszę mi się za nim nie wstawiać!

Wielkimi krokami po dywanie chodzić zaczął, wąsem poruszał i puszczał gesty z papierosa dym — —

(Ciąg dalszy nastąpi)

Co wyświetlają w kinach.

KINO RENAISSANCE.

„Rok szatu i użycia“. Dramat amerykański, reżyserowany przez Cecila B. de Mille. Role główne kreują: doskonały artysta Rod la Rocque i uroczą Margueritte de la Motte. Rod, jak zwykle, w niezrównanym fraku, w roli szlachetnego wykojeńca, sprzedaje z nędzy życie swe za cenę jednego roku użycia. Koniec szczęśliwy. Nadprogram wesoła jednoaktówka oraz interesujący żurnal Pathé.

(Grab.)

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski.

CZYTAJCIE TYGODNIK ILUSTROWANY „LOTNIK”

DRUKARNIA „LOTNIKA”

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!



ś. p.

pułkownik-pilot

Zdzisław Zych-Płodowski

zastępca Szefa Departamentu IV. Lotnictwa.

Kawaler Virtuti Militari i Krzyża Walecznych

Zginął śmiercią tragiczną dnia 11 maja 1927 w Warszawie

Cześć Jego Pamięci!

Zarząd Związku Lotn. Polskich
Wydawnictwo, Redakcja i Admini-
stracja „Lotnika“.



Guma higien.

 Stanowi zupełną **!!NOWOŚĆ!!**

żądać wszędzie Celem rozpowszechnienia
wysyła za nadesłaniem
złotych 8,— 1 tuz. próbnych

Fa. B. PRUSIEWICZ POZNAŃ 1
P. K. O. 207.417. Plac Nowomiejski 7.

Mocy 74 procent.



Mocy 74 procent.

Chórom! Na obrzędy ślubne!

„VENI CREATOR“, na chór mieszany
à cappella lub na
2 głosy z organami
„PIEŚŃ ŚLUBNA“, na solo i chór miesz.
à cappella lub 2 gło-
sowy chór sopranów
i altów z organami

Ks. A. Chlondowskiego

daje jako miesięczny „Dodatek nutowy“

w styczniu 1927 „HOSANNA“, miesięcznik

dla muz. kośc. Red. Admin.: Tarnów, Lipowa 21

Artykuły wybitnych muzyków kościelnych

Rocznie zł. 10. Półrocznie zł. 5,50. Konto czek.: 406421 (Kraków)

P R Z Y B O R Y

do wszelkich sportów
i Wychowania Fizycznego
poleca

Dom Sportowy

Poznań, Św. Marcin 14 Tel. 5571

Cenniki i katalogi wysyłamy bezpłatnie

