



# LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.

Nr. 1 (96)

Poznań, 21 stycznia 1928 r.

Tom VII

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 :-: Mirosław Radwan-Przypkowski — Silnik lotniczy „Gnôme-Rhône-Jupiter” :-: E. Hołodyński — Szkolenie pilotów w Niemczech :-: Stanisław Michał Grabowski — Filmowa Prawda, nowela.

B. O.

Międzynarodowa Federacja Lotnicza (F. A. I.) zdecydowała urządzić w roku przyszłym międzynarodowy konkurs lotniczy. Wszystkie Aerokluby mają wystąpić z kwotą nagrody, odpowiednią do ilości reprezentowanych przez nie członków. Aeroklub Francji zadeklarował 100.000 franków.

Impreza jest zakrojona na prawdziwie międzynarodową skalę. Lot o „Grand Prix de L'Europe” rozpoczyna się w Paryżu, a prowadzić będzie przez: Londyn, Hagę, Kopenhagę, Oslo, Stockholm, Helsingfors, Rewel, Rygę, Wilno, Warszawę, Moskwę, Berlin, Pragę, Wiedeń, Budapeszt, Berno, Belgrad, Sofję, Bukareszt, Konstantynopol, Ateny, Rzym, Madryt, Lisbone do Paryża. Trasa lotu obejmuje 26 stolic, a posiada długość około 16.000 kilometrów.

Uważając lot ten jako wybitny czynnik propagandowy, który powinien zainteresować masy, conajmniej podobnie jak „Grand Prix” samochodów, postanowiono konkurs uprościć. Żadnych formułek ani wyliczeń, utrudniających publiczności zorientowanie się, kto będzie zwycięzcą. Lotnicy opuszczą Paryż razem, o jednej godzinie, zatrzymywając się celem odpoczynku i dopełnienia zapasów materiałów pędnych będą tam, gdzie iiv będzie najdogodniej. W stolicach przelatywanych będzie urzędowała komisja kontrolna. Pierwszy lądujący w Paryżu będzie zwycięzcą.

A przedewszystkiem żadnych komplikacji technicznych, żadnych zawiłych formuł obliczeniowych, które męczą i niecierpliwiają publiczność. Regulamin najprostszy. Płatowce wylecą razem, a pierwszy będzie rzeczywiście tym zdobywcą I nagrody, nie będzie bowiem niespodzianek z obliczaniem punktów, przy którym zdarza się, że jeden z ostatnich jest właśnie pierwszym.

Jest więcej jak oczywiste, że zainteresowanie tym konkursem będzie wielkie. Każdy codzień będzie chciał wiedzieć: gdzie są? Dokąd dolecieli? kto pierwszy?

Nagrody będą bardzo poważne.

Nie wątpie, że do roku 1929 i my potrafimy w „Grand Prix de L'Europe” zgłosić tłumny udział NASZYCH pilotów na NASZYCH maszynach. Pamiętać jednak należy, że myśleć i pracować nad tem trzeba już od teraz i zważać, by typy przez nas wyprodukowane stały na wysokości swego zadania, by były równe sławie polskiego pilota. Ten bowiem niejednokrotnie już pokazał, co może.

Stwórzcie polskim pilotom warunki, które umożliwią im rozstawienie imienia polskiego w Europejskim konkursie.



# Silnik lotniczy „Gnôme - Rhône - Jupiter“.

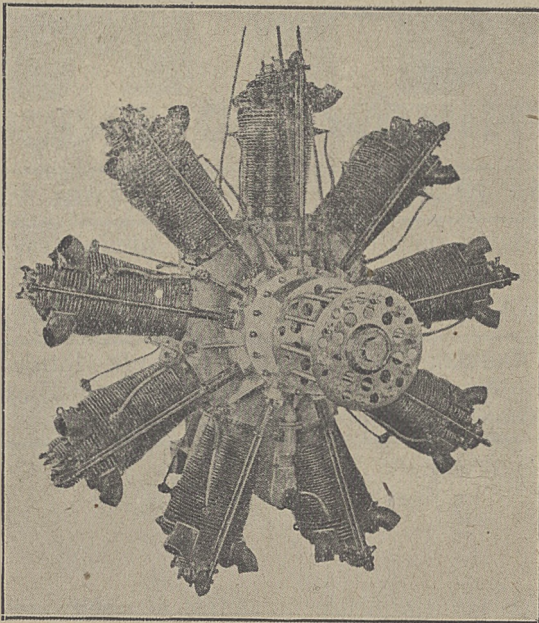
(Dokończenie)

## Spostrzeżenia ogólne.

Reasumując powyższe techniczne dane, uzupełniamy je tabelkami krzywych mocy, użyteczności i konsumacji materiałów pędnych

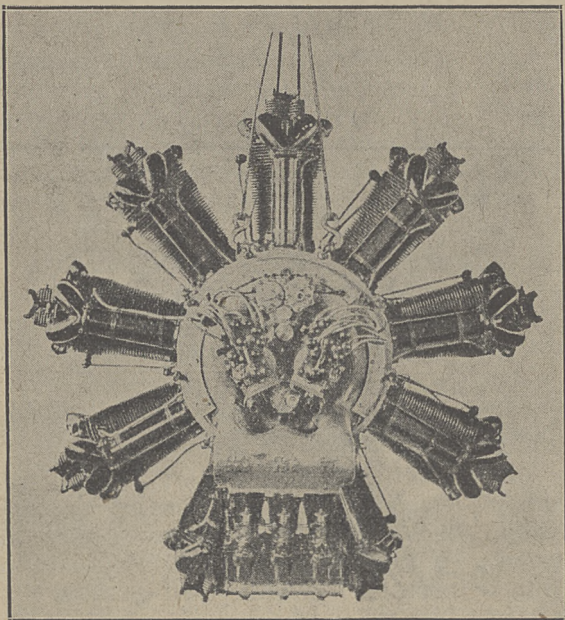
tegoż z charakterystyką innych nowoczesnych motorów lotniczych oraz zobrazujemy sobie dodatnie strony, rezultaty, pożytek i korzyści z punktu widzenia handlowego i wojskowego płynące z chwilą wyposażenia samolotu w silnik ochładzany powietrzem.

Zalety, jakie przedstawia silnik lotniczy tej kategorii, omawialiśmy już swego czasu w ogólnym zarysie. Wracając w artykule niniejszym do tego zagadnienia pozostaje nam kwestję tę wyczerpać i wyszczególnić kolejno wszelkie ważne atuty decydująco przemawiające za zastosowaniem do polskich płatowców dobrej konstrukcji silników lotniczych

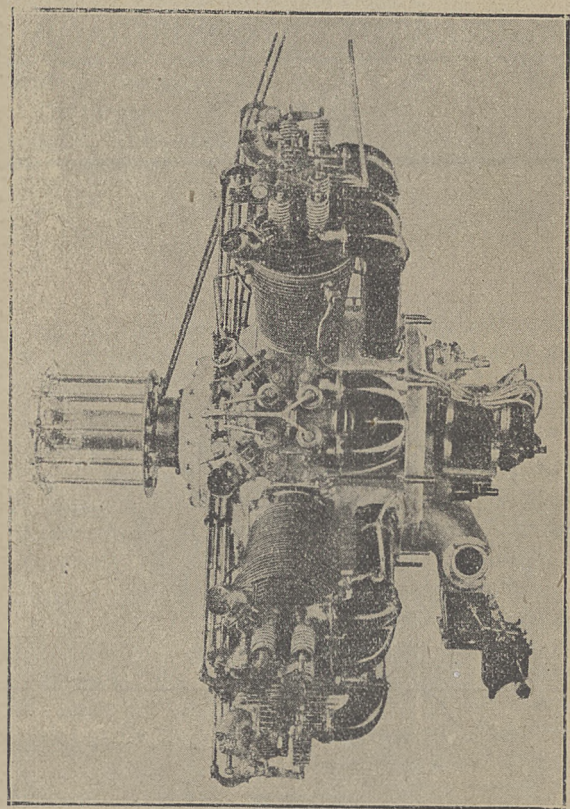


Widok z przodu silnika „Gnôme-Rhône-Jupiter“.

spotrzebowywanych przez silnik „Gnôme-Rhône-Jupiter“ z jednoczesnem porównaniem



Widok silnika „Gnôme-Rhône-Jupiter“ od str. gaźników.



Widok silnika „Gnôme-Rhône-Jupiter“ z boku.

chłodzonych powietrzem i to zarówno tak w czasach pokoju jak i na wypadek wojny.

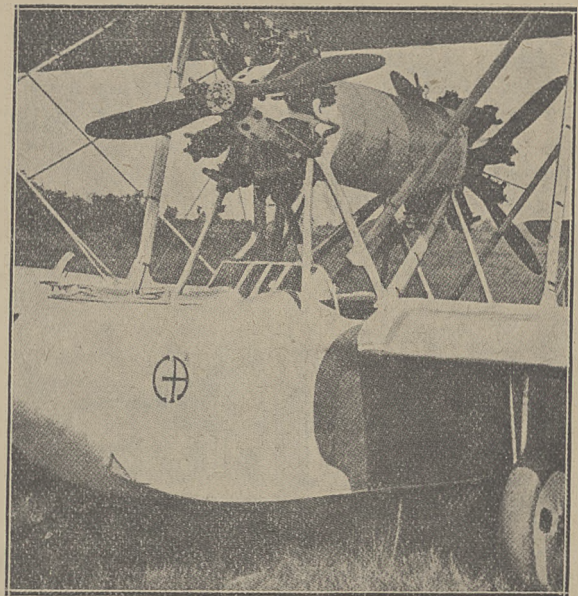
Dzięki wielkim postępom, udoskonaleniom i licznym nowym koncepcjom stosowanym przez wytrawnych konstruktorów w ciągu całego szeregu lat głębokich studjów i znacznej praktyki, mamy w dobie obecnej — lekkie — o dużej mocy i sprawnie funkcjonujące silniki lotnicze.

Dając pierwszeństwo w rozpatrywaniu tej materji — silnikowi „Gnôme-Rhône-Jupiter“

czynię to przedewszystkiem z uwagi na poważne i charakterystyczne dobre strony, które silnik ten cechują, tak ze względu na prostotę jego fabrykacji jako też z racji ułatwionej obsługi, kontroli, remontu, wielkiej ekonomii w eksploatacji oraz wysokiego stopnia bezpieczeństwa w działaniu.

Silnik „Jupiter“ całkowicie obudowany jest w sposób ułatwiający w dużym stopniu dostęp do każdej części, tak do jej zamiany, rewizji, remontu jak i reperatury. Niezmiernie łatwy i solidny sposób wbudowania tego motoru do szkieletu płatowca, stawia go w skutek tej dogodności konstrukcyjnej jak i wielu innych doskonałych pomysłów — w pierwszym rzędzie silników współczesnej techniki lotniczej.

Szczególnie zrównoważona całość motoru „Jupiter“ oraz jego praktyczna forma, pozwalają na skuteczne skoncentrowanie i rozmieszczenie mas konstrukcyjnych płatowca oraz



Nowoczesny dwupłatowiec niszycielski typu „Caproni“ (Torpedowiec lotniczy, bombardujący, przyjęty w armii włoskiej) uposażony jest w dwa motory chłodzone powietrzem typu „Gnome-Rhône-Jupiter“ po 480 MK. Silniki te ustawione są w „tandem“ i pozwalają na dokonywanie lotów ze śmigłem ciągnącym lub pchającym czyli przy użyciu energii jednego motoru — zachowując drugi silnik w stałym pogotowiu.

dowolne ustalenie środka ciężkości, nadając mu jednocześnie niezrównaną zwrotność w pilotowaniu, doskonałą stateczność i sprawność w locie, przytem radykalnie zapobiegając wszelkim kołysaniom się kadłuba płatowca podczas lotu w kierunku podłużnym.

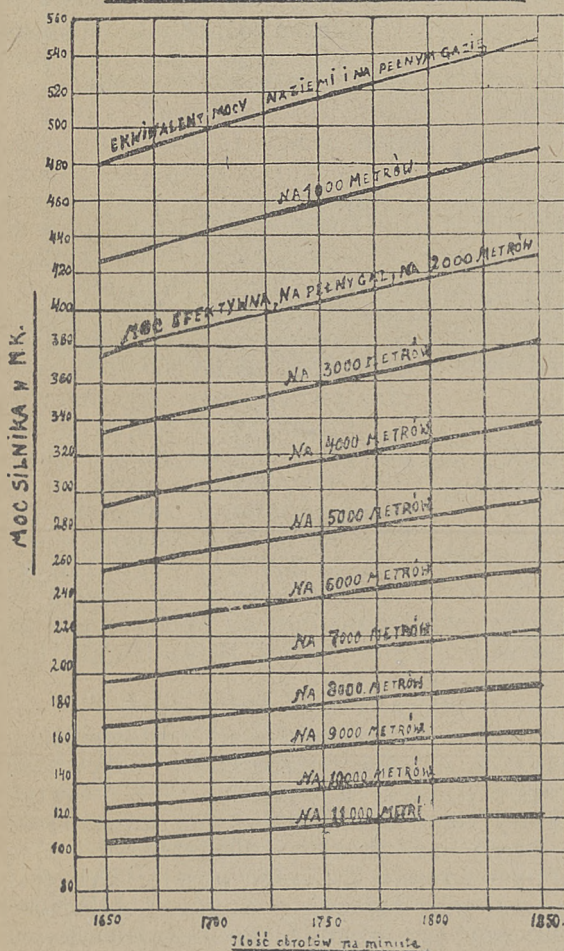
Czułość organów sterowniczych przy użyciu tego silnika jest znacznie zwiększoną i niedoścignioną, co szczególnie oceniane jest przez lotników, pilotujących transportowe płatowce, obarczone większym ciężarem.

Bezpieczeństwo w funkcjonowaniu silnika „Jupiter“ zapewnionem jest:

Po pierwsze, wskutek posiadania ulepszanego systemu chłodzenia cylindrów powietrzem, co w dużej mierze usuwa kaprysy i anormalje, często niestety zachodzące z motorami o wodnym chłodzeniu np. pęknięcie chłodnic, wycieki z koszulek cylindrowych i z uszkodzonych przewodów, popsucie się pompy wodnej lub grzanie się aż do parowania wody, mającej zadanie ochładzać cylindry.

Po wtóre, silnik składa się z 3-ch grup motorowych, oddzielnie pracujących i zgoła niezależnych od siebie ani wału korbowego, gdyż każda z grup zasilana jest osobno przez swój własny gaźnik i motor dzięki temu uproszczeniu może z powodzeniem działać na przemian — utrzymując samolot w powietrzu

KRZYWE MOCY NA RÓŻNYCH WYSOKOŚCIACH.

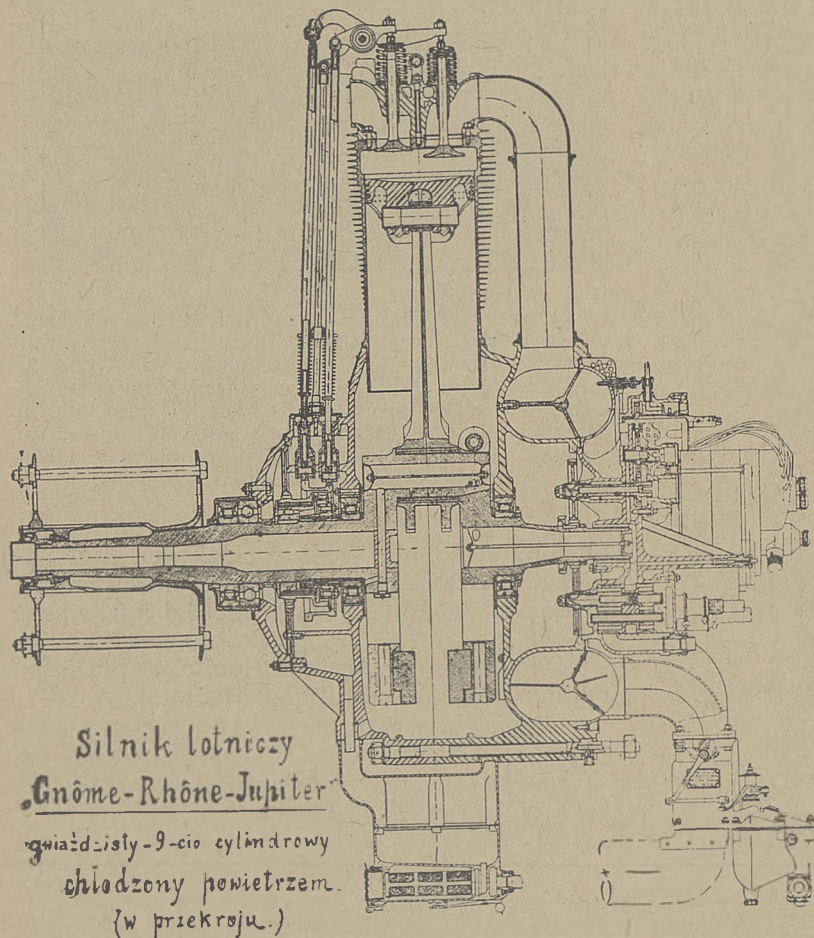


Stosunek Kompresji 6,5/1.

Silnik „Gnome-Rhône-Jupiter“ na gaz ograniczony daje się zwinąć do — 2000-obrotów wysokości —

na którejkolwiek bądź z grup pociagowych, nie powodując przytem żadnych wstrząsów, rzutów ani drgań. W wypadku więc uszkodzenia się jednej z grup czynnych, silnik nie staje i będzie wyśmienicie pracować o dwóch ewentualnie grupach motorowych, czyli o 6 cylindrach, zachowując  $\frac{2}{3}$  swej zwykłej mocy i całkowitą równowagę podczas lotu.

Po trzeciej, duża siła motoru 480 MK przy małej stosunkowo wadze silnika w znacznym stopniu zwiększa współczynnik bezpieczeństwa, a wśród sprzyjających warunków lotu i przy



zmiennych temperaturach na różnych wysokościach — silnik „Jupiter“ szczególnie łatwo rozwija swą pociagową moc 600 MK. Dzięki wielkiej czułości sterów, szybkie osiąganie pułapu i dokonywanie wszelkich dowolnych zmian lotu płatowca w powietrznej atmosferze będącego — staje się poprostu igraszką dla pilota prowadzącego samolot z owym silnikiem lotniczym. Silnik ten rzeczywiście dozwala na odbycie się lotu w warunkach normalnych — dając zupełną gwarancję ku temu — jego zaś przewaga (niestety nie wszędzie należycie oceniana) nad silnikiem o wodnym chłodzeniu nie da się zaprzeczyć o ile chodzi o maksimum bezpieczeństwa lotu dokonywanego.

Budowa silnika „Gnome-Rhône-Jupiter“ złożoną jest z części, dających się specjalnie łatwo zdemontować. Jako przykład wymienię tu niedawno dokonaną przed Wojskową Kontrolą na lotniczym polu w Villacoublay pod Paryżem specjalnie zarządzoną próbę, gdy dwóch zaledwie mechaników zabrało się do kompletnego rozebrania tego silnika. Demontując silnik gruntownie, do najdrobniejszych jego części składanych przy użyciu jedynie i wyłącznie narzędzi i przyrządów znajdujących się na pokładzie aparatu, rozebrali i kompletnie na nowo złożyli motor ten w przeciągu niespełna 14 godzin roboczych.

Nie jest to bynajmniej odosobniony wypadek przy posiadaniu tego silnika lotniczego, to też wielka stąd oszczędność czasu pracy i kosztów robocizny co głównie uwytadnia się zachęcająco tam, gdzie większa ilość tych motorów jest w użyciu, wtedy oprocentowanie i dochody znacznie wzrastają.

Liczba różnych części składowych tego motoru, jest o wiele mniejszą w porównaniu z motorem chłodzonym wodą (około 400 sztuk części mniej) w konsekwencji kontrola silnika jest prostą i szybką, a ilość niezbędnych do zmiany części — minimalną. Obsługa tego silnika jest niezmiernie łatwą, a rewizje generalne nie są wcale wcześniej konieczne, jak po 200 godzinach efektywnej pracy tego motoru.

Instalując w płatowcu silnik „Jupiter“ na miejsce motoru chłodzonego wodą o tej samej absolutnie sile KM, zyskuje się dużo wolnego miejsca i około 250 kilo wagi użytecznej, równającej się więc 2—3

pasażerom względnie innemu obciążeniu oraz umieszczeniu nadto sporej ilości bagażu lub t. p. przedmiotom.

Użycie silników tego typu, czyni eksploatację linii powietrznej o wiele rentowniejszą, wzmaga następnie bezpośrednio aktywność linii powietrznej, a pośrednio — potęguje handlowy ruch lotniczy, z chwilą mianowicie, gdy oceny za przeloty dla szerokiego mas (skutkiem wzrostu ogólnego obrotu i zysków) stają się przystępniejsze i gdy publiczność dojdzie do przekonania, że bezpieczeństwo lotniczej lokomocji zostało w dużej mierze zapewnione.

To też najzupełniej racjonalnie pojęli własny interes Holendrzy. Słynna dzisiaj na

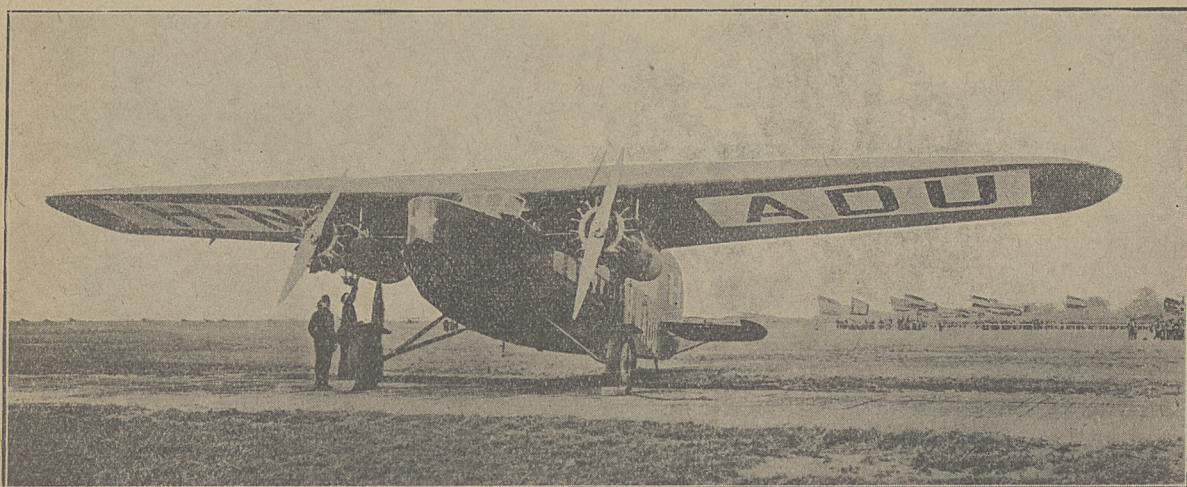
cały świat firma K. L. M. (Królewsko-Holenderskie Tow. Lotniczej Komunikacji) utrzymująca od szeregu lat połączenie pomiędzy miastami: Paryż — Amsterdam — Rotterdam — Kopenhaga. Paryż — Bruksela — Londyn — Hamburg, od czasów swego powstania posiłkuje się na wszystkich swych lotniczych odnogach, silnikami „Gnôme-Rhône-Jupiter“ Serja IV i VI w swych luksusowych samolotach typu „Fokk r VII i VIII“.

Firma ta szczyty się liczbą ponad 6 500 godzin lotów (1 000 000 KM) przy użyciu tych motorów lotniczych i dziś publicznie, bezstronnie podaje do wiadomości, iż doświadczenie w jej służbie lotniczej wykazało, że silnik „Jupiter“ realizuje de facto wszystkie dobre korzyści motoru chłodzonego powietrzem i że ma on wielką przewagę nad innymi typami

a w kampanjach na rok 1927—1928 firmy te zakupują nowe typy tych motorów do swych świeżo otwieranych linjach napowietrznych.

Silnik „Jupiter“ jest najłżejszym motorem lotniczym na świecie. W czasie, gdy najlepszego typu silnik o wodnym chłodzeniu waży po 1200 gramów na 1 MK (z chłodnicami, rurami, pompami w komplecie) silnik „Jupiter“ typ VI-ty waży obecnie 685 gr na 1 MK przy wydajności regularnej siły 480 MK a zaledwie 550 gr na 1 Mk w chwili pracy na pełnym gazie. Pod względem cylindrycznej objętości, waży 11 kg 400 na 1 litr, a najłżejszy motor chłodzony wodą w tymże obliczeniu — 21 kilo.

W konstrukcjach płatowców, lekkość silnika odgrywa poważną rolę — śmiało bowiem pozwala na polepszenie charakterystyki samolotu, na wbudowanie lżejszego podwozia,



Płatowiec komunikacyjny najświeższej konstrukcji typu „Fokker VIII“ — o 2-ech silnikach „Gnôme-Rhône-Jupiter“, należący do Królewsko-Holend. Linji Lotniczej — K. L. M. Obszerna, luksusowa kabina pasażerska wygodnie pomieszcza 16 osób. Samolot bez trudności wzbija się w „przestworza i pruje“ lazury z jednym z powyższych motorów w ruchu.

egzystujących silników lotniczych oraz że jego specjalnie uproszczona konstrukcja daje znakomite rezultaty w eksploatacji lotnictwa handlowego, przyczyniając się wielce do jego rozwoju.

Z bilansu firmy K. L. M. widocznym jest, iż transport jednej tonny na 1 kilometr lotu przy użyciu płatowca z silnikiem chłodzonym wodą, wynosi 4,60 złote reńskie a przewóz tej wagi na takiż dystans w przelocie dokonanym w płatowcu z motorem o powietrznym chłodzeniu, kalkuluje się tylko 1,35 złoty reński.

Znane Towarzystwa Lotn. Komunikacji pod nazwą: „Cidna“ — „Air-Union“ — „Imperial-Airways“ — „Farman“ — „Latecoère“ — „Marina di Pisa“ — „Lufthansa“ od dłuższego już czasu posiadają w użyciu znaczną ilość silników „Jupiter“ (Gnôme-Rhône) —

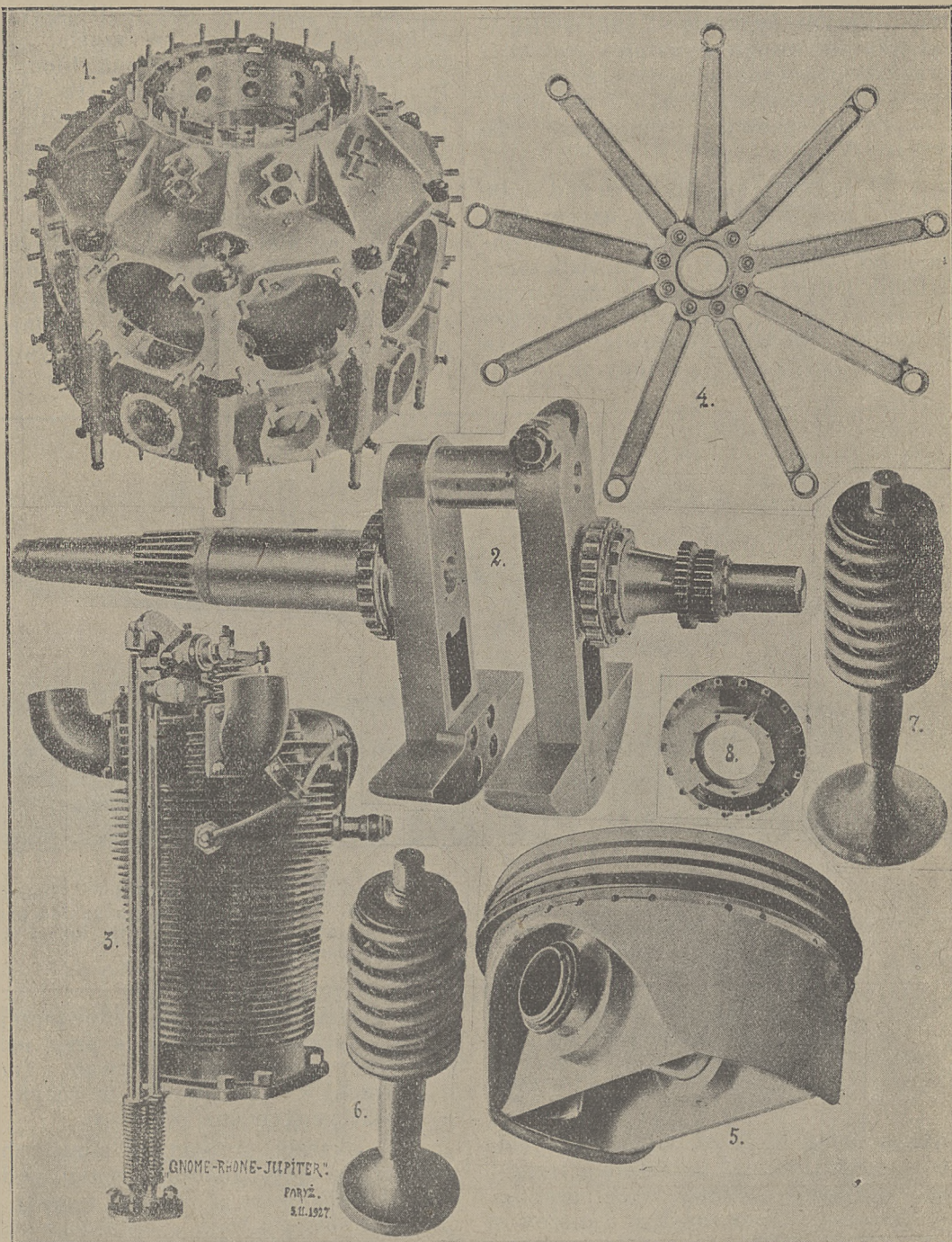
mocnego-lekkiego wózka lądowiczego, lżejszego suportu pod silnik, a przy jednakowo przyjętym obciążeniu, dozwala zmniejszyć w metrach kwadratowych, w dużym stopniu — płaszczyzny nośne płatowca.

W okresie wojennym silnik chłodzony powietrzem jest znacznie mniej podatny na unieszkodliwienie go, aniżeli zwykły lotniczy motor chłodzony wodą. Ostatnia wszechświatowa wojna wykazała mianowicie, że podczas walk powietrznych i ostrzeliwań samolotów, 45% przerw w działaniu motoru lotniczego, były spowodowane z winy chłodnic, koszulek cylindrycznych, rur i przewodów wodnych, z nadzwyczajną łatwością przedziurawianych kulami.

Delikatne radiatory rzeczywiście zajmują spórą przestrzeń w płatowcu w stosunku do całego bloku objętości silnika, stawiając sobą

czołowy opór powietrza, a już specjalnie ofiarują się jako nader wrażliwe punkty celownicze — dla uświadomionych dzisiejszych żoł-

się z obsady chłodnicy silnikowej, skąd w rezultacie natychmiastowy wyciek wody, defekty w motorze i przymusowe osiadanie.



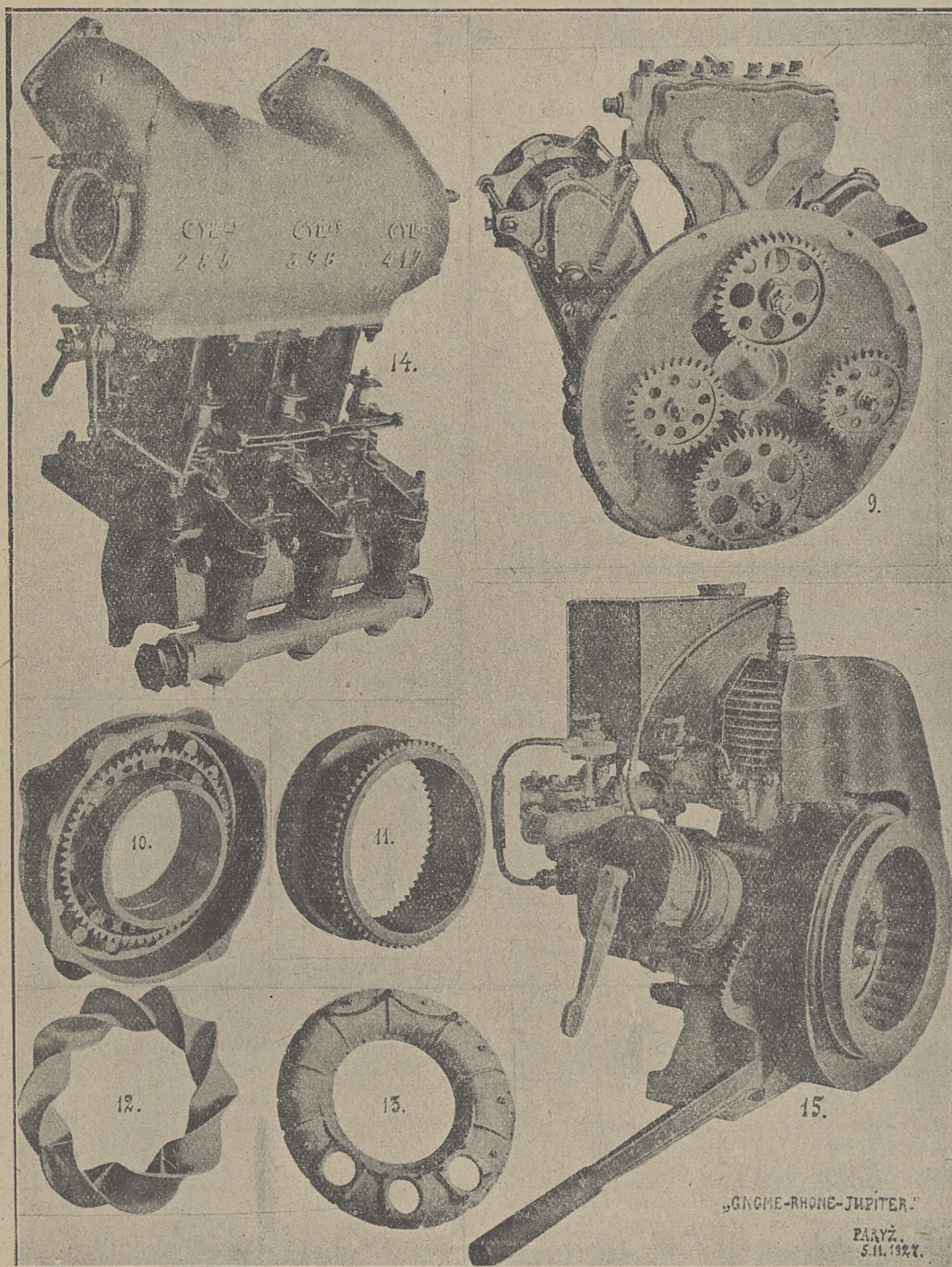
Tablica I. Silnik w stanie zestawionym. 1. Karter zmontowany. 2. Wał korbowy. 3. Cylinder złożony. 4. Korbowody. 5. Tłok ze sworzniem i pierścieniami. 6. Zawór wylotowy. 7. Zawór ssący. 8. Przednia pokrywa karтеру.

nierzy czy zręcznego personelu kartaczownic. Zdarza się, że silny prąd powietrza rozrywanego w obłokach pocisku — w pobliżu mknącego płatowca, prowokuje nagłe zerwanie

W armji angielskiej, silnik „Jupiter“ zastosowany jest oddawna w lotnictwie i to w wielkich ilościach do płatowców łącznikowych, obserwacyjnych, wywiadowczych, bom-

bardujących i transportowych a już w szczególności do myśliwskich i pościgowych jednomotowców i dwumotowców — jako niezrównanie

zupełnie nie jest zależny od konieczności wyszukiwania specjalnych terenów, posiadających pod dostatkiem wodę, lub urządzeń umyślnie



Tablica II. Przyrządy składowe i pomocnicze. 9. Tylna pokrywa karteru. 10. Napęd ecentryczny dźwigni zaworów (kułaki). 11. Tryb prowadzenia dźwigni zaworowych. 12. Silnikowa komora ssąca (tarcza spiralna). 13. Pokrywa komory ssącej. 14. Gaźnik typu „Triplex”. 15. Rozrusznik gazowy typu „Gnome-Rhône”.

zwrotnych i chyżych z owymi motorami lotniczymi. Bardzo ważną również zaletę ma silnik chłodzony powietrzem na polu walk — gdzie

kanalizacji, wodociągów, rezerwoarów etc., jak to niestety ma miejsce w korpusach, parkach i eskadrach lotniczych z płatowcami, mającymi

silniki ochładzane wodą. Na froncie, wszelkie zmiany postępu i dyslokacje grup lotniczych są o wiele ułatwione i szybciej zrealizowane z chwilą posiadania samolotów z motorami chłodzonymi powietrzem.

W ostatnich czasach na widownię techniki silnikowej na nowo wypływa zagadnienie chłodzenia silnika lotniczego powietrzem, a dzisiejsze konjunktury przyszłości dobitnie dowodzą, że uposażania płatowców w motory ochładzane powietrzem przybierze duże rozmiary i że te silniki znajdują jedynie zastosowanie w lotnictwie.

Silniki „Jupiter“ pochodzenia angielskiego budowane we Francji przez Towarzystwo „Gnome-Rhône“, wybijają się na naczelne miejsce w Europie, a ich sprawne działanie i dobre rezultaty w oddawaniu wielkich usług lotnictwu, są natury bardziej realnej, aniżeli pospolitych sportowych imprez, pełnych toastów, zachwyków i pochlebstw przy puharach szampana.

Dla wykazania wyższości swego silnika nad innymi, jak mi wiadomo, firma „Gnome-Rhône“ nigdy nie uważała za właściwe przedsiębrać szumnie nade wszystko reklamowane raidy lotnicze, wychodząc z zupełnie słusznego założenia, że są te sportowe wyprawy, nie mające praktycznego znaczenia, a wykazujące zasadniczo wartość fizyczną pilota i jego osobistą dziarskość, brawurę i zręczność.

Wszelkie bowiem sportowe ekspedycje lotnicze, dokonywane są przez poszczególne firmy, wysyłające swych lotników ze specjalnie przygotowanymi silnikami i samolotami z jaknajwiększą troskliwością wykonywanymi i przyrządy te nic wspólnego nie mają z materiałem ściśle seryjnym, normalnych typów silników używanych w praktyce lotniczej.

Motory natomiast Tow. „Gnome-Rhône“ o ile dokonują dalekodystansowe lub rekordowe przeloty, czy zwycięstwa, to zawsze uczynione jest to z silnikiem seryjnym bez żadnych specjalnych, uprzednich operacji i z motorem, wziętym prosto na wybór, ze składów, z centrów, gdzie masami są one produkowane lub z miejsc, gdzie są w ustawicznym użyciu praktycznym.

Żadna z lotniczych firm europejskich, nie może poszczycić się tak znaczną ilością odstępów licencji na budowę silników, jak to ma miejsce z francuską firmą „Gnome i Rhône“.

We Francji, pomimo że silnik „Jupiter“ jest wynalazku angielskiego, powyżej wspomniana firma lotnicza nie zawahała się zgodnie z życzeniem Rządu Republiki, zakupić patent konstrukcji i budować te motory w oparciu się na własnym doświadczeniu zdobytem przy produkcjach licznych typów znanych silników „Gnome“ i „Le Rhône“ łącząc konstrukcyjnie te dwa silniki lotnicze z angielskim Jupiterem.

Rząd francuski, świadomy pożytku, najważniejszych potrzeb i interesów własnego lotnictwa, szczególnie dba o rozwój fabrykacji motorów lotniczych chłodzonych powietrzem, udzielając poważnego poparcia firmom w intensywnej wytwórczości i dając stałe zamówienia, to też tak w wojsku, nad lądem i nad morzem, jak zarówno i w cywilnej żegludze powietrznej, silniki „Gnome-Rhône-Jupiter“ znajdują we Francji szerokie zastosowanie i liczba ich w użyciu wciąż tu wzrasta, wyrażając się już dzisiaj w cyfrach bardzo poważnych.

W Polsce, poza mnóstwem innych korzyści, samo życie lotnicze nakazuje przede wszystkim — aby silniki samolotowe były u nas konstruowane — lekkie — stałe — o dużej i o małej mocy — lecz w szczególności chłodzone powietrzem, smarowane bowiem tych silników uskutecznia się olejem mineralnym, a nie rycynowym, jak to ma miejsce z innymi motorami, który to smar z konieczności zmuszeni jesteśmy sprowadzać do nich z zagranicy, narażając niepotrzebnie nasz Skarb na kolosalne wydatki.

Posiadomy we własnej Ojczyźnie liczne, bogate, niewyczerpane źródła naftowe, gdzie produkowany jest polski olej mineralny, przeżywszy swym gatunkiem inne i nie ustępujący absolutnie znanym powszechnie olejom gatunku lotniczego t. zw. „Extra Heavy Aviation“ — czyż więc nieodzownie musimy opłacać wygórowane ceny, obce taryfy tranzytowe i cła?...

W zrozumieniu najistotniejszych swych potrzeb i żywotnych interesów swego kraju, tak podczas pokoju jak i w jego obronie na wypadek napaści wroga leżących — wszystkie bodaj państwa Europy uzyskały prawo fabrykacji silników typu „Gnome-Rhône-Jupiter“ — w tem 16 potężnych mocarstw uczyniło to, nie wyłączając nawet „serdecznego“ naszego sąsiada Niemca — oraz pobratymca Czecha, który dziś świeci przykładem tężyzny na polu lotnictwa, jak również mniejsze państewka np. Holandję i Jugosławję — doliczyć świeżo należy do szeregu krajów, posiadających wyższe prerogatywy, a my?...

My chwalimy i podziwiamy zdolności i umiejętność organizacji u innych z pogodnym obliczem znosząc na arenie lotniczej zależność od zagranicy, jak jacy odwieczni wasale — nie pomnąc o tem, że wiele rzeczy pilnych mamy do zrobienia na polu stworzenia polskiego lotniczego przemysłu silnikowego, że spraw tych zasypiać nie możemy, gdyż nasze ociągania się w sprawach lotnictwa nie przynoszą nam chluby ani autorytetu, niezbędnego mocarstwowemu stanowisku Państwa Polskiego.

Miroslaw Radwan-Przypkowski.



TABELA PORÓWNAWCZA.

Próby oficjalne.

	Silnik chł. pow.	Silniki chłodzone wodą			Siln. najśw. typu wywr.
	Jupiter Gnome-Rhône	Hispano-Suiza	Lorraine-Dietrich	Renault	Farman (inversé)
Objętość cylindr. ogólna Cylindrée	29 litr.	25	24,14	25,4	18 litr.
Stosunek kompresji Rapport de compression	6,5	5,5	5,5	5,6	6
Zużycie benzyny Consommation (essai ofic.)	220 gr	240 gr	245 gr	235 gr	224 gr
Moc homologowana Puissance homologuée	480 MK	470 MK	450 MK	450 MK	550 MK
Moc maksymalna gwarantow. Puiss. hom. maxima, garantie	600 MK	550 MK	550 MK	550 MK	730 MK
Ilość obrotów nominalna Régime nominal du moteur	1750	1800	1850	1800	2800
Waga silnika (bez wody, radj.) Poids du moteur nu	330 KG	410 KG	390 KG	370 KG	421 KG
Waga całkowita (silnik gotowy do startu) Poids total du moteur en ordre de marche (eau, radiat. compris.)	330 KG	590 KG	580 KG	550 KG	565 KG

Punkt-Roller do masażu twarzy



Osoby otyłe muszą stale o tem pamiętać, by wzmacniać swe mięśnie twarzy i usuwać nadmiar tłuszczu z policzków i okolicy brody. Szczególnie u osób silnie rozwiniętych występuje już wczesnie podbródek oraz wytwarzają się t. zw. policzki zwisające, które powoli zniekształcają całą twarz, powodują zmarszczki, bladłość i wiotkość cery. — Zmarszczki te są znowu powodem słabości mięśni twarzy. Słabe umięśnienie jest przyczyną niedostatecznego krwioobiegu.



Silnie powiększony splot naczynny tęczyn tęczniczych

Nasz nowy Punkt-Roller do masażu twarzy zaopatrzony miękkimi szawkami kauczukowymi pobudza cyrkulację i ożywienie skóry, usuwa nadmierną ilość tkanki tłuszczowej podskórnej, napętnia i wzmacnia mięśnie twarzy. Cera drogą naturalną dzięki silnemu przekrwieniu oraz odżywieniu staje się świeżą, młodocianą, gładką i czystą. Wzmocniony krwioobieg i przekrwistość objawia się jeszcze w 1 — 1 i pół godziny po masażu i tutaj leży wielki sukces naszego Punkt-Rollera.

CENA złotych 16,50

B. PRUSIEWICZ, POZNAŃ, PL. NOWOMIEJSKI NR. 7

Punkt-Roller do masażu twarzy jest do nabycia we wszystkich składach, sprzedających Punkt-Rollery.



PODCZAS SNU

działa aparat do formowania nosa „Zello-Punkt“ i nadaje nosowi Twemu piękny kształt, nie wywołując nieprzyjemnego uczucia. Kto nie jest zadowolony z kształtu swego nosa, z całą pewnością spodziewać się może zmiany. Specjalnie u kobiet działają nieforemne nosy odstraszaające.

Radzimy przeto przez noc (lub także podczas dnia) słoować nasz aparat do form. nosa, skonstruowany nadzwyczaj celowo.

W danym wypadku rozchodzi się o aparat ortopedyczny, skonstruowany na podstawie naukowej, przy współpracy wybitnych lekarzy. Aparat posiada miękkie wyściełanie i wykonany jest ręcznie. Już po kilku tygodniach otrzymuje nos piękny i normalny kształt. Rzecz prosta, że skutek jest pewny tylko wtedy, jeśli aparat stosuje się regularnie przez czas dłuższy. Liczne listy, pełne uznania, świadczą o skutkach graniczących wprost z cudownością. Aparat zastosować można do każdego nosa.

Komukolwiek zależy na estetycznym wyglądzie swej twarzy, ten nie pominié okazji, by poprawić kształt swego nosa zapomocą naszego aparatu, a to tem więcej, że kuracja nie jest połączone z jakimkolwiek bólem.

Aparat do formowania nosa „Zello-Punkt“ chroni przed nasładownictwem patent nr. 321.471. Aparat nasz posiada 6 regulatorów precyzyjnych i wyściełany jest gąbką skórzaną. Nadaje on chrzęściom, podlegając wpływow ortopedycznym, kształt normalny (nie błędem w budowie kości). Wspaniale wypadło pod tym względem między innymi orzeczenie **radcy dworu prof. med. von Eck**. Notarialnie poświadczone do wody skuteczności naszego aparatu przesyłamy gratis. Cena aparatu 16,50 zł oraz portorja. Wysyła za pobraniem pocztow.

Do nabycia:

B. PRUSIEWICZ, POZNAŃ, PL. NOWOMIEJSKI NR. 7

Telefon nr. 10-81

Telefon nr. 10-81

## Szkolenie pilotów w Niemczech.

Przeglądając niemieckie pisma lotnicze, z łatwością zorientować się można w stanie lotnictwa w Niemczech. Ograniczenia, nałożone Niemcom Traktatem Wersalskim w rozbudowie ich lotnictwa, umieli oni obejść i dziś nie jest dla nikogo tajemnicą, że lotnictwo niemieckie jest nie tylko groźnym konkurentem dla obcego lotnictwa na rynku handlowym, ale i groźniejszym przeciwnikiem na na wypadek wojny.

Niema nic złego, co by na dobre nie wyszło, mówi stare przysłowie, które i w tym wypadku się potwierdza.

Wystarczy bowiem przypomnieć, że dzięki Traktatowi Wersalskiemu powstał intensywny ruch szybowcowy, — 13 godzin w powietrzu na samolocie bezsilnikowym — to fakt dokonany. Poza tem Traktat zmusił Niemców do budowy samolotów słabosilnikowych, czego dowodem, że najlepsze awjonetki i najwięcej rozwinięty sport lotniczy posiadają w swoich rękach. Niemieckie samoloty komunikacyjne opanowały prawie cały świat. Nie wolno było budować samolotów komunikacyjnych z silnymi motorami, zato powstały samoloty o słabej sile i dużej nośności, jak Focke Wulf A. 16 a ze 100-konnym Mercedesem. Typ ten, za-

biera prócz pilota jeszcze czterech pasażerów. A gdy chodziło o zastosowanie większej siły, to i tu znalazła się rada. Tak naprzykład skonstruował Udet 8-osobowy samolot o czterech 100-konnych silnikach.

Lotnictwo wojskowe na pozór nie istnieje. Problem budowy samolotów bojowych rozwiązyali Niemcy tym sposobem, że założyli zagranicą fabryki. Ale zato wyrosły, jak grzyby po deszczu, setki Flugvereinów. Programy ich są różne, ale cel jeden. Zrozumieli bowiem, że jednym z najważniejszych zagadnień w lotnictwie, to utrzymanie w gotowości personelu latającego, ludzi, na których można liczyć. Starzy lotnicy znaleźli zajęcie w komunikacji. Miasta, oddalone od siebie o 25 km., związane gęstą siecią kolejową, połączono również komunikacją lotniczą. Utrzymanie takiej linii absolutnie się nie rentuje, ale zato korzysta Rząd, bo piloci stale trenują.

Nie dość na tem. Szeroko pomyślano o przysposobieniu rezerw. W jaki sposób odbywa się szkolenie pilotów, przytoczę szczegóły, godne uwagi.

Obecnie istnieje w Niemczech 11 Szkół Pilotów, z których 5 należy do fabryk płatowców, reszta tworzy jedno przedsiębiorstwo,

# DANCING „APOLLO” RESTAURANT

W POZNANIU

PIEKARY 17.

TELEFON 11 97.

Największy kabaret artystyczno-literacki w Polsce. Zawsze najlepsze siły artystyczne krajowe i zagraniczne prawdziwe

**A T R A K C J E**

Co miesiąc zmiana programu

Wykwintna kuchnia, piwnica zaopatrzona w wielki wybór win i spirytualji.

Ceny umiarkowane! DOBOROWA ORKIESTRA Ceny umiarkowane!

wcielone do „Deutsche Luftfahrt G. m. b. H.“, Towarzystwo to zostało założone przez „Deutsche Luftfahrtverband“ i łączy w sobie przeszło 100 Związków Lotniczych. Szkoły cywilne posiadają charakter wojskowy, czego dowodem są takie zdjęcia, jak ćwiczenia w lotach grupowych (patrz w Lotniku nr. 10-94) i umundurowani uczniowie (ilustracja w następnym numerze „Lotnika“).

Piloci dzielą się na trzy klasy: A, B, i C.

Warunkiem osiągnięcia świadectwa klasy A jest złożenie teoretycznego i praktycznego egzaminu, udowodnienie conajmniej 30 lotów samodzielnych, 1 lot na szybkość, 3 lądowania do celu, 1 lot na wysokość i 1 przelot nad lądem lub morzem na odległość 300 km. z lądowaniami przymusowymi. Poza tem złożenie egzaminów z prawa lotniczego, teorii budowy płatowców, meteorologii i nawigacji. Kurs trwa od 1/2 roku do 1 roku i kosztuje 5500—8000 złotych.

Posiadacze świadectw A są uprawnieni do prowadzenia samolotów jedno i dwuosobowych, ogólnej wagi 1200 kg i przeciętnej szybkości do 150 km. na godzinę. Jednakowoż nie upoważnia świadectwo do zawodowego wożenia pasażerów.

Osobne miejsce zajmują Szkoły „Deutsche Luftfahrt G. m. b. H.“. Zadaniem ich jest mniej zamożnym ludziom umożliwić wykształcenie. To też z powodu zgłoszenia się wielkiej ilości kandydatów, warunki przyjęć są bardzo ostre. Ubiegający się o wstąpienie, musi być bezwzględnie zdrowy, fizycznie dobrze rozwinięty, musi posiadać odznaczenie gimnastyczne i sportowe i odbyć musi 6-tygodniowe przygotowania sportowe (czy czasem nie wojskowe?). Wiek: 19 do 24 lat. Uczeń wpłaca 2000 złotych za całkowite wykształcenie klasy A.

Szkolenie pilotów komunikacyjnych tego samego Towarzystwa idzie tą samą drogą, jednakowoż ze specjalnem uwzględnieniem zadań, którym tak zwany „Flugkapitän“ sprostać musi. Ze Szkoły tej wychodzą dwie kategorie pilotów komunikacyjnych: kapitanowie samolotowi i mechanicy samolotowi. Wyzkolenie pierwszych trwa 4 lata. Kandydat musi posiadać świadectwo dojrzałości lub złożony egzamin wstępny, wykazać się odznaczeniami gimnastycznymi i sportowymi, świadectwem pływackiem i wiekiem od 18 do 22 lat. Wyzkolenie kosztuje ucznia 10000 zł.

U tak zwanych „Flugkapitanów“ kładzie się wielką wagę na ich znajomość nawigacji morskiej, to też rozpoczynają kurs od 6 miesięcznego przygotowania w „Hanseatische Yachtschule“, poczem szkołą zimą na samolotach lądowych, po których przechodzą 3-miesięczne przeszkolenie na samolotach morskich, przeniesieni zostają znów na samoloty lądowe i odbywają przeloty celem osiągnięcia świadectwa klasy B, przez wykonanie 15000 klm nad lądem lub morzem.

Po uzyskaniu tego świadectwa, które upoważnia do zawodowego transportowania pasażerów na samolotach od 1200—2500 kg ogólnej wagi, wstępuje uczeń zazwyczaj na krótkie linie komunikacyjne na przeciąg 1 roku lub 2 lat, a potem powraca na 1 rok jeszcze raz do Szkoły, celem specjalnego wykształcenia na samolotach wielosilnikowych. Po ukończeniu Szkoły i przebyciu na liniach komunikacyjnych conajmniej 20000 klm, częściowo przelatanych nocą, otrzymuje uczeń świadectwo klasy C, jest gotowym „Flugkapitänem“ i wolno mu prowadzić wszelkie typy samolotów ponad 2500 kg ogólnej wagi.

Szkolenie mechaników pokładowych trwa 3 lata. W pierwszym roku uczy się jako mechanik płatowcowy. W drugim roku przechodzi kurs telegrafisty, wreszcie w trzecim roku otrzymuje wykształcenie pilota i wychodzi ze Szkoły ze świadectwem klasy B.

Mechanicy pokładowi latają jako samodzielni piloci na krótkich liniach, lub jako pomocnicy kapitana na samolotach wielosilnikowych. W wyjątkowych wypadkach (długoletnia praktyka) dopuszcza się ich do złożenia egzaminu celem otrzymania świadectwa klasy C, z równoczesnem osiągnięciem stopnia kapitana samolotowego. Warunkiem przyjęcia uczniów jest świadectwo ślusarskie i pływackie. Wiek: od 18—22 lat. Wyzkolenie takie kosztuje 8000 złotych.

Tak jest w Niemczech. Do sprawy szkolenia pilotów cywilnych w Polsce powróć w następnych numerach „Lotnika“. Jednakże z jednego musimy sobie zdać sprawę, z tego mianowicie, że utrzymanie w gotowości rezerw lotniczych jest u nas kwestją palącą i śmiesznie twierdzić, że na wypadek wojny sprzeda nam samoloty zagranicą, ale pilotów bojowych sobie nie kupimy.

*E. Hołodyński, pilot.*

---

**Samolot — duma XX-go wieku to idealny środek lokomocji — szybkość — wygoda — bezpieczeństwo!**

Stanisław Michał Grabowski

# FILMOWA PRAWDA

(CYKLU = „NA ODSKOCZNI XX WIEKU“ ) NOWELA-

(Dokończenie).

— He-he-he! — śmiał się. I myślał:

„A jakie to rezolutne, jakie pewne siebie i jakie to miłe i takie ...takie... Przylepka!“ — zakonkludował.

„Przylepka“ tymczasem przymrużonem lewym okiem zlustrowała go od stóp do głów.

„Też oryginał! — pomyślała. — Nie wiedziałam, że są przystojne oryginały!“

I już — już otwierała krągłe usteczka (pewno coś bardzo mądrego chciała powiedzieć), gdy wtem — —

Włosy, przed chwilą przygładzone, zjeżyły się na głowie niewsz zęśliwego Archibalda. Uczuła na swem ramieniu — dłoń — męską dłoń! Zastygł, a ręce opadły mu trochę bezwładnie. Przypominał w tej chwili figurę woskową z niemądrym i martwym wyrazem twarzy.

Dłoń zacisnęła się i potrząsnęła woskowym Archibaldem.

— Tajoj, panie! Ta pokaż pan wreszcie bilet!

Był to, we własnej osobie, *konduktor ekspresu powietrznego!*

IV.

W takim miejscu, w takiej sytuacji porzucić Archibalda! Nie, to byłoby nie po koleżeńsku! Nie odstępujemy więc od niego ani na krok, ani na chwilę.

Konduktor grzmiał, zagłuszając motory. Jak długo on, Franciszek Śliwka, spełniał obowiązki latającego konduktora, tak długo jeszcze mu się podobny wypadek nie zdarzył. Taka bezczelność, taka cywilna (tfu!) odwaga!

Zawrzało w kabinie, jak w ulu. Wszyscy z miejsc powstawali, ten i ów przystanął koło konduktora. Kilkadziesiąt oczu ukwiono w Archibaldzie, komentarze sypały się, niczem z rogu obfitości.

Ta, batiarstwo! — huczał wąsiasty Śliwka. — Ta pod jaki paragraf podciągnąć, pytam ja kogo, takie batiarstwo? Żaden taki w regulaminie jazdy nie stoi, a tu się taki pod kanapę wystrychnął. Ta ja się stąd nie ruszę, póki mi pan forszę za bilet i za karę na stół nie wyłoży!

— Setny raz powtarzam panu, że nie dam. Mądry sobie! Mam płacić, kiedy pieniądze mam w perspektywie!

— Toś pan taki?! To pan forszę masz?! Ta wyjmuj pan swoją perspektywę, pókim dobry!

— Ośle stary, — ryczał już biedny Archibald, jak rak czerwony. — Czy nie wiesz, nieuku, że się perspektywy nie wyjmuje?!

— Tfu, obraza Boska! — splunął Śliwka. — Jak tak, to widz, szykowcu, że cię wysadzę!

— Wysadzić! Bez wszystkiego! — wykrzykiwał jakiś zdenerwowany obywatel z Poznania. — Bez wszystkiego wysadzić!

— Boże! W taki chłód! — jęczała opodal matrona.

— Wysadzać?! — nadrywał sobie struny głosowe Archibald. — Wysadzać?! Niedoczekanie wasze! Ja wam nie dziecko, żeby mnie wysadzać!

— Ładować, ładować! — krzyczał obywatel z Poznania. — Precz z nim! To nie lwowskie porzundki!

— Ładować, — zawył ktoś z końca kabiny. — Na miłość boską, ratunku, ładować!

Okrzyk był pełen zgrozy. Spojrzano w kierunku wołającego. Pan ten był błady, jak papier, chwiał się na nogach i — rozpaczliwie przyciskał chustkę do ust...

— Ojoj! Ładujcie, dobrzy ludzie, ładujcie!

Konduktor zwrócił się do Archibalda:

— Skoro tak, to wsiądziesz w polu, batiarze! — zakonkludował.

Az tu nagle ona, o której zapomnieliśmy przez chwilę, jak nie podskoczy z miejsca, jak nie zacznie nóżkami tupać, jak nie potrząśnie zaciśniętymi piąstkami przed sumiastym wąsem Franciszka Śliwki, — aż się wszyscy wokół uciszyle.

— Co, ładować? Niepotrzebnie czas tracić? Dla takiego, jak ten, podróż przedłużać? Do Poznania się spóźnić?! Nie, nie! To ja poto za pośpiech płaciłam? Ja nie mam czasu do tracenia, mój panie, ja protestuję! Ja do tego nie dopuszczę!

— Padam do stópek łaskawej pani — ta kiedy ten batiar...

— Nic on mnie nie obchodzi! A ja o jedynastej w Poznaniu być muszę, muszę, muszę!

— Ta kiedy... — jęknął nieszczęśliwy Śliwka.

— Żadnych „ta kiedy“, — tupnęła nóżką.

W mgnieniu oka rozwarła torebkę — i nim się ktokolwiek zdołał zorientować, w przepastnej dłoni Śliwki zginął banknot — duży i długi...

Archibaldowi myśl nagła strzeliła do głowy. Przybrał godną postawę i rzucił tonem lekceważącym:

— Dostaliście pieniądze za mój bilet, i żebym was tu nie oglądał.

Ale gdzie tam! Omal mu ona do oczu nie skoczyła:

— Zaareztować go w Poznaniu! Bezczelny! To ja mam płacić za niego?!

Ach, tego już sponiewierany baron znieść nie był w stanie! O, da jej nauczkę, taką nauczkę, że go na zawsze popamięta!

— Rozejść się! — krzyknął do gapiów tonem barońskim. — Siadać na miejsca!

Jakoż tak się złożyło, że wszyscy się właśnie wycofali, a nawet konduktor, groźnym raz jeszcze na Archibalda zpod łba okiem łypnąwszy, powlókł się na swe miejsce.

A wówczas baron Archibald Faul zbliżył się do niej o ustach czerwonych, spojrzął na nią wzrokiem szklanym i tragicznie wyszeptał:

— O pani! Gdybyś wiedziała, kim jestem i jaki dramat przeżywam! Pieniądze twoje dla mnie, to furda! Ale ty nie wiesz — i nigdy się już nie dowiesz!

I wyrzekłszy to — nagle — nim się spozstrzec zdołała — wprost przez nią skoczył — w otwarte okno pławowca! Zginął! Zginął za tym jasnym kwadratem, przez który ziemia widniała w głębinach tysiąca metrów!

Stłumiony krzyk przerażenia zamarł na jej ustach... Minęło kilka długich minut, zanim przemogła odrętwienie. Wychyliła się wówczas przez okno i pobiegła spojrzeniem hen, w przepaść błękitną. Już go dojrzeć nie mogła...

## V.

W żaden sposób nie mogła!

Gdyż — o ile po wystartowaniu znajdował się pod nią, pod kanapą, — to obecnie sytuacja przybrała zupełnie inny obrót, był bowiem nad nią.

Tak jest — nad nią.

Leżał na górnej płaszczyźnie kadłuba, możnaby się wyrazić — na dachu. Przywarł się mocno do niego, opierał się całą siłą zawrotnemu pędowi powietrza. Pruł w tej dziwnej pozycji morze błękitu, wypełnionego słońcem. Chłód wiatru koił nerwy.

— Mógłbyś się w kinie produkować, Archibaldku, — śmiał się w duszy. — Taki skok! To warte kilka dolarów!

— No, i czy nie jestem warjatem, — począł logicznie rozumować. — Tak się narażać, i w jakim celu? Dla tej kózki, co tam pode mną siedzi? Choć niewątpliwie łatwiej mi będzie teraz umknąć w Poznaniu przed

Jowiszowem okiem pana konduktora. A nie masz czasu do stracenia, mój Archibaldku! Pamiętaj, że panna Kolasa czeka na ciebie w wiejskim kościółku. A z nią razem czcigodny pan Tyczka. I pan rejent, do którego się zgłosisz po odbiór Kolasowych pieniędzy. I pan mecenas od rozwodów czekać będzie! Spiesz się Archibaldku, żeby ci czasem Kolasa nie umknęła!

— A ta mała.. Co ona sobie o mnie pomyślała?! Wzięta mnie za jakiegoś opryszka. A jak się obruszyła! Co powiada — pan myślisz, że ja za pana płacić będę! Hi-hi-hi! A jak to energicznie nóżkami tupało! Jak to piąstki zaciskało! Nie — powiada — i nie! Spieszę się — i nie lądować! Przecież powinienem być za to wdzięczny... Takie młode i — już takie, ho-ho! A jakie to musi być samodzielne, brawo, brawo! A taka dziecinna buzia...

Zamyślił się. Pęd wiatru rozwiewał włosy.

— ...Bardzo miła buzia. Bardzo... wogóle bardzo...

— No, i takiemu dzieciakowi taką przykrość zrobić! Toż ona myśli, że się zabiłem. Napewno tak myśli...

— No to co?

— Eee! Tak, Archibaldku, nie można! Nie, to nieładnie! Pojechało to sobie samolotem, niby spokojnie — a tu masz, warjat oknem wyskakuje! I to niby przez nią...

— Uf, piwa naważyłem! Siedzi to na kanapce — i rozpacza biedactwo... Ha, trudno! Wracajże teraz, Archibaldku, z powrotem!

Na wysokości tysiąca metrów nad ziemią, zręcznie, jak kot, zsunął się wolno w dół, po kadłubie, aż natrafił stopami na oparcie.

Silne dłonie uczepiły się okienka od towarowej kabiny. Wychylił się wówczas głową naprzód. W tej karkołomnej pozycji, znoszony niemal przez wiatr, zajrzał w okno otwarte, za którym była ona.

Siedziała skulona, jakby zmaląła — jak dziecko. Na popielatej spódniczce leżała obrona mandarynka. Ona trzymała owoc soczysty przy wargach, a z oczu jej gradem lały się łzy. Jej mała figurka drżała w płaczu.

I oto, jak dziecko, chciała się mandarynką pocieszyć!

Boże, jakżeż się ucieszyła, gdy się wgramoliła przez okno. Pomagała mu wejść.

— Niechżeż pan siądzie, niechżeż pan już tylko siądzie. Niech pan zje tę mandarynkę, dobra, naprawdę dobra!

Patrzyła na niego, jak się patrzy na kogoś, kto powstał z grobu.

— Teraz już wierzę, że pan jest artystą-malarzem. Tylko artyści są tacy narwani!

— Niechżeż się pan już tylko nie smuci, no, panie! Nie trzeba! Ja pana bardzo prze-

praszam, ja nie wiedziałam, że pan taki biedny artysta. Pan pewno nie miał na bilet, prawda?

— Jakby to pani powiedziec, — zmieszał się bardzo. — Ja...

— No widzi pan! Trzeba było od razu powiedzieć. Pożyczyłabym panu. I teraz pożyczę. Bierz pan te pieniądze — i niechżeż pan zaraz zapłaci, bo jeszcze doprawdy zaaresztują!

— Dziękuję, — szepnął. — Ale proszę powiedzieć, gdzie te pieniądze odesłać. I, — nachylił się ku niej, na czyje nazwisko?

— Na ubogich pan odda. Jadę incognito i nie zdradzę panu nazwiska, — zaśmiała się.

— Więc nie wolno mi wiedzieć? I nawet tego, gdzie pani mieszka? I nawet nadziei żadnych na to, że panią spotkam!

— Kto wie, — rzuciła, jakby do siebie. — Kto wie? A każdym razie — nie dzisiaj...

— Ileż tajemnic! A takbym chciał dużo — dużo o pani wiedzieć! Doprawdy, niech się pani na mnie nie rozgniewa, ale pani jest jakaś taka... taka... taka bardzo miła. Taka jakaś... wyjątkowo, wie pani, tak, jak to się w książkach czyta, że... tego — wie pani — od pierwszego spojrzenia. Ja tego nie umiem powiedzieć.

— A jednak — tak pan to sympatycznie wyraził. Wdzięczna panu jestem za to, mój... narwany malarzu! Wie pan, — już panu wszystko wybaczyłam! Bo pan to też... taki jakiś, jak artysta filmowy. Ja takiego kiedyś nawet... wymarzyłam sobie...

Klasnął w dłonie z radości.

— Co pani mówi?! To znaczy tak nawzajem?! Boże, czy to prawda?

Zwróciła głowę ku szybie. Szepnęła cichutko, ale tak, by usłyszał:

— Prawda... Taka filmowa prawda... Podobno dzieją się na świecie cuda...

Siedzieli blisko siebie — i było im bardzo dobrze. Mogliby tak gawędzić o niczem i przekomarzać się nawzajem przez długie godziny. Aż dojrzeli zdaleka, z wyżyn, siniejącą panoramę Poznania. Lot miał się ku końcowi, mieli się rozstać za chwilę.

— Niechżeż się pani zlituje i powie mi, kiedy mogę cię ujrzeć, i gdzie? Tak mi się zdaje, jakbym znał panią już dawno — dawno... I jakbym tylko panią znał...

Odrzekła:

— Może pan czekać na mnie, jednego z tych dni, w Poznaniu. W cukierni. Spotka mnie pan napewno. Ale nie dziś, i nie jutro — może nie pojutrze...

— Ale dlaczego, dlaczego? — domagał się wyjaśnień.

Szepnęła:

— Bo nie, bo teraz jadę... na ślub...

Zaniemówił przez chwilę. Coś nim targnęło.

— Ach, więc jest on — i pani go kocha! Rozumiem więc, więc nie mam poco czekać!

Mówiła, jak przez sen:

— Nie kocham, nie...

Spojrzał żałośnie:

— Więc panią zmusili? Biedactwo, to niegodziwość! Ale ja pani jemu nie oddam, ja panią rozwiodę! — zawołał.

— O, tak — rozwiedź mnie, proszę...

— Przysięgam, że rozwiodę! Jak mi Bóg miły! Jedź teraz, biedna, na ślub, a później, — znów się ku niej nachylił, — a później (szeptał na uszko) my pobierzemy się — po ślubie tym...

Wylądowali.

Na lotnisku ucałował jej małą rączkę i odprowadził do samochodu.

A gdy po chwili sam wsiadł do drugiej maszyny i zalecił pośpiech szoferowi — potarzał w myśli:

— Zdawało się, że taka samodzielna, a jednak... Zmuszono ją do zamążpójścia! Biedactwo!

## VI.

Panienkę o czerwonych ustach, w popielatym kostjumie podróżnym, spotkał Archibald tegoż samego dnia.

Spotkał ją w małej wiosce pod Poznaniem, na skromnej plebanji.

Czekała na narzeczonego.

Była smutna — marzyła o prawdzie filmowej...

Baronowi Faulowi przedstawiono ją. Nazywała się:

*Lola Kolasówna.*

A czytelnik niech się na autora nie gniewa. Nie byłbym rzeczy tak niewiarygodnych pisał, gdyby nie to, że podjąłem się zredagowania autentycznej przygody z życia barona Archibalda Faula.

KONIEC.

Potrzebujesz

**buciki trwale i eleganckie, idź**

**do Składu Obuwia**

**„MEWA“**

wł.: BOLESŁAW WĘCŁAWSKI

**P O Z N A Ń**

**WIELKIE GARBARY NR. 39.**

Dla członków L. O. P. P. spebjalne warunki. :: Przy gotówce rabat. —

### Ś. p. Paweł Stencel.

Znowu ofiara... Tym razem członek Zw. Lotn. Polskich, ś. p. st. sierżant pilot Paweł Stencel. W dniu 21 stycznia br., o godz. 11<sup>25</sup> wykonując looping na płatawcu „Spad 61“, na lotnisku w Lidzie — runął z wysokości 200—300 metrów, ponosząc śmierć pod zdruzgotanym aparatem.

Ś. p. Stencela znaliśmy jako gorliwego Członka Związku Lotników i pamiętamy Jego wyjątkową pracę dla Związku. Ubył nam jeden z najmilszych Kolegów, który przykładem mógł świecić tym, co pozostali. Redakcja „Lotnika“ zachowa na zawsze we wdzięcznej pamięci Tego, co przez dwa blisko lata był administratorem naszego pisma.

Urodził się 16. XI. 1899 r. w Józefowie. Dnia 26. X. 1922 r. z baterji zapasowej 2 p. a. p. przeszedł do Niższej Szkoły Pilotów w Bydgoszczy, którą ukończył 26. V. 1923 r., a już 28. IX. tegoż roku miał poza sobą chlubnie ukończoną Wyższą Szkołę Pilotów w Grudziądzu. Rozkazem M. S. Wojsk. otrzymuje następnie przydział do 3 p. lotniczego w Poznaniu, gdzie pozostaje do marca 1926 w 13 eskadrze myśliwskiej. Zostaje następnie instruktorem w Szkole Pilotów w Bydgoszczy, by wreszcie przejść do 113 eskadry myśliwskiej 11 p. lotn. w Lidzie. Na tem posterunku pozostaje do końca.

Cześć Jego świetlanej pamięci!

### Nowe książki.

*Aeronautical Research, Report of Committee for 1926 7.* Sh. 2.

*Spaight J. M.: The Beginnings of Organised Air Power. A historical study.* 8vo. pp. 323. Sh. 17 6

*Hoare Right Hon. Sir Samuel: India by Air. With an intro by Lady Maud Hoare.*

*War Birds. Diary of an Unknown Aviator.* Illus. by Clayton Knight. 8vo. pp. 277. Sh. 7 6.

*Turner Major C. C.: The Old Flying Days.* Roy 8vo. pp. 382. Sh. 25.

*Warner E. P.: Airplane Design. Aerodynamics.* 333 Villus. pp. 600. Sh. 37 6.

*L'Aéronautique. Fisches Techniques D'avions.* In-4 Fr. 10.—

*Ramat G.: Manuel du breveté mécanicien. Théorie de l'avion.* 200 p. Cart. Fr. 7.50 plus 20%.

*Association Technique Maritime et Aéronautique.* 31<sup>o</sup> bulletin. In-8. 672 p. Fr. 125.—

*Ursinus Oskar: Flug-Modellbau-Unterricht. Eine prakt. Anleitung für d. Modellbau u. Einführg. in d. Modellpost.* (IV, 50 S.) 4<sup>o</sup>. Rm. 2,40.

*Günther, Hans W. de Haas u. Paul. Hirsch.: Der praktische Modellflieger. Das Bastelbuch für Modellflugzeugbau.* Unter Mitarb. von Fritz Tiehle 3. vollst. neubearb. Aufl. (IV, 80 S. S. 289-304.) gr. 8<sup>o</sup>. Rm. 2.50.

*Unsere Flieger erzählen. Sagelflieger Gottlob Espenlaub — Kunst u. Sportflieger Ernst Udet. — Willy Volke u. Bruno Rodschinka, Luftkapitane d. deutschen Luft-Hansa. Zagest von Joachim Matthias. mit Rückblick von Lilienthal bis zur Gegenwart u. e. Abschnitt über Welt — u. Ozeanflieger.* (175 S.) 8<sup>o</sup>. Rm. 4.— opr. 5.—

*Arnitz H.: Flugzeugführer. Werden u. Sein.* (98 S. m. 3 Bildtaf.) 8<sup>o</sup>. Rm. 2.—

*Blakemore, Th. L. and W. W. Pagon: Pressure airships.* Illustr. 80. Doll. 8.—

*Cogliolo P.: Codica aeronautico.* 8<sup>o</sup>. L. 30.—

*Hirschauer L., et Ch. Dollfuss: L'année aéronautique.* 1926 7 Illustr. 8<sup>o</sup>. Fr. 26. —

*Leroux E.: Cours d'Aéronautique professé à l'école d'application du génie maritime.* Illustr. 8<sup>o</sup>. Fr. 40.—

*Arbeiten zur Luftnavigierung.* Wissenschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt e. V. Hrag. vom Navigierungsausschuss d. WGL. (V, 63 S.) gr. 8<sup>o</sup>. opr. Rm. 6.50

*Cramer W.: Ist ein Weltflugverkehr möglich?* (27 S. m. Fig.) 8<sup>o</sup>. Rm. 125.

*Milch E.: Deutscher Flugbetrieb. Eine Studie.* (15 S.) 4<sup>o</sup>. Rm. — 50

*Ursinus O.: Flug-Modellbau-Unterricht. Eine prakt. Anleitung. f. d. Modellbau u. Einführg. in d. Modellsport.* (IV, 50 S. u. 2 Taf.) 4<sup>o</sup>. Rm. 2.40.

Książki powyższe są do nabycia w księgarni: TRZASKA, EVERT & MICHALSKI, WARSZAWA, Hotel Europejski.

*Panteon Polski* rozpoczął nr. 40, piąty rok Wydawnictwa. Jest to naprawdę rzadkością w dzisiejszych czasach wydawniczych, by pismo nie liczące na szerokie sfery społeczeństwa mogło przetrwać tak długo. Widać, że energia i duża wola wydawcy i redaktora mogły doprowadzić do tego. Ostatni zeszyt zawiera kronikę pracy w ruchu ideowym ostatniego półrocza, dalszy ciąg pamiętnika Dyr. Lityńskiego z czasów sierpniowych 1924, Olexińskiej ciekawy zbiór pseudonimów, strzelców i legionistów i peowiaków, wspomnienia o austr. szycanach N. K. N., pamiętniki żołnierza z kampanji 1920, pozatem rozpoczął Panteon drukować wspomnienia z czasów rekrutacji polskiej w Ameryce. Wiele notatek, zapisków i wspomnień o czynach naszych bohaterów, kilka ilustracji itp. zamykają pierwszy zeszyt Panteonu br. Niechaj te sfery które współżyły te czasy uznają za swój obowiązek poprzeć pismo to, którego roczna przedpłata wynosi ledwie 10 złotych. Adres: Lwów, Skrytka 98.



ś. p.

# PAWEŁ STENZEL

st. sierżant pilot 113 eskadry myśliwskiej

były Administrator „Lotnika“

zginął tragicznie 21. I. 1928 r. w Lidzie

Cześć Jego Pamięci!

Redakcja „Lotnika“

Janusz Meissner — „Hangar Nr. 7“, nakładem Biblioteki Groszowej, Warszawa.

Por. pilot Meissner, znany nam dotąd jedynie ze swych wierszy lotniczych, parokrotnie drukowanych w „Lotniku“ — pierwszym zbiorem nowel lotniczych wchodzi do literatury polskiej ze zdecydowanym obliczem, jako pierwszorzędnym narrator. Książka por. Meissnera sprawiła nam doprawdy miłą niespodziankę, zasługuje też na nieco szersze omówienie. — Opowieści, zamieszczone w „Hangarze Nr. 7“, podzieliłyśmy na trzy grupy. Pierwszą z nich tworzą nowele: tytułowa, „Biały reporter“, „Czerwone widmo“ — oraz „We mgle“. Niewątpliwie przebijają w nich wyraźny wpływ Grabińskiego i to specjalnie jego książki „Demon Ruchu“. Ale nie ulec wpływowi Grabińskiego — to rzecz bardzo trudna. Jak może nie ulec mu przedewszystkiem pisarz lotniczy? Toteż niesamowite nastroje autora legend kolei żelaznej przestroili Meissner na nutę lotniczą. Zrobił to jednak z prawdziwym talentem, wycisnął na swych opowiadaniach własne piętno. Z każdego wier-

sza czytamy zasadniczą prawdę — że autor „Hangaru“ jest *prawdziwym pilotem, prawdziwym Polakiem*. Najślabszą jest nowela „We mgle“, aczkolwiek i ona przynosi szereg momentów emocjonujących. Drugi rodzaj utworów nazwać by można było kartkami z pamiętnika pilota. To „Przeszkody lotu“ i „Znikające lotnisko“, opisy barwne, nieszablonowe, pociągają swą żywością.

A wreszcie trzeci typ noweli: „Koncern Koszuta“. Jest to (może boż woli autora) historia wybitnie propagandowa — ale jakaż zdrowa, jaka rozumna propaganda! Daje nam Meissner wizję niedalekiej przyszłości — walka polskiego koncernu lotniczego z... Junkersem. Więcej takich opowieści — a nastrój ton polskiego dziennikarstwa i beletrystyki lotniczej na nutę właściwą. Książkę por. Meissnera możemy gorąco polecić — czyta się ją jednym tchem, a mimo to przecież nie jest ona „wyrobem wagonowym“ — ma wartość stałą, powinno się ją w bibliotece — przechowywać! *St. M. G.*

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski.



## PAWEŁ STENZEL

st. sierżant pilot 113 eskadry myśliwskiej  
członek Związku Lotników Polskich

zginął śmiercią lotnika na płatowcu Spad 61 dnia 21 stycznia 1928 w Lidzie.

Cześć Jego Pamięci!

Zarząd Zw. Lotników Polskich

## P. L. L. AEROLOT S. A.

ZARZĄD: WARSZAWA, NOWY ŚWIAT 24

<b>Biura:</b>	Warszawa Nowy Świat 24 Tel. 9-00 i 19-88	Kraków Św. Anny 4 Tel. 32-22	Lwów Orbis Jagiell. 20 Telef. 8-11	Gdańsk Langfuhr Tel. 415-31	Wiedeń I Tegetthoffstr. 7 Telef. 71-0-84	Łódź Piotrkowska 67 Telef. 3-11
<b>Lotniska:</b>	Warszawa ulica Topolowa Tel. 8-50	Kraków Rakowice Telefon 25-45	Lwów Pole Janowskie Telef. 29-36	Gdańsk Langfuhr. Tel. 415-31	Wiedeń Aspern Tel. 48-5-60	Łódź Lublinek Telefon 26-15

### Rozkład lotów ważny od 18 października 1927 roku aż do odwołania.

Linja	Godz.	Port lotniczy	Godz.	Linja	Godz.	Port lotniczy	Godz.
1	8.30	Warszawa	15.15	5	8.25	Lwów	15.30
1	11.00	Kraków	12.45	5	11.25	Kraków	12.30
2	12.15	Kraków	11.15	6	11.15	Kraków	12.15
2	15.15	Wiedeń	8.30	6	13.30	Brno	10.00
3	8.30	Lwów	15.15	6	14.00	Brno	9.30
3	11.30	Warszawa	12.15	6	15.00	Wiedeń	8.30
4	12.20	Warszawa	11.30	7	9.00	Łódź	15.30
4	15.20	Gdańsk	8.30	7	10.00	Warszawa	14.30

Linja 1, 2, 3, 4 codziennie z wyjątkiem niedziel.

Linja 5: do Lwowa: poniedziałek, środa i piątek; do Krakowa: wtorek, czwartek i sobota.

Linja 6: z Wiednia: poniedziałek, środa i piątek, z Krakowa: wtorek, czwartek i sobota.

Linja 7: Ruch wstrzymuje się od 1. 11. 1927 aż do odwołania.

**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. Poczta lotniczą nadaje się w Urzędach pocztowych istnieją specjalne znaczki poczty lotniczej).

Czcionkami Drukarni Lotniczej w Poznaniu, Stary Rynek 95/96.





# LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.

Nr. 1 (103)

Poznań, 30 lipca 1928 r.

Tom VIII

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 :: M. Radwan-Przyppkowski — Lotnictwo w Anglii :: Opis Samolotu „P. W. S. 20“ :: M. Charnas — Wychowujmy młodzież w umiłowaniu lotnictwa :: Jan Niwiński — Skrzydła miłości :: Kalejdoskop :: Dział urzędowy :: Program polityki lotniczej Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa w Polsce :: Śląsk a niebezpieczeństwo wojny lotniczej. :: Kronika :: Nowe książki.

## B. O.

*Jednym z najważniejszych czynników powodzenia, każdego przedsięwzięcia w czasach teraźniejszych, jest szeroka i umiejętna propaganda.*

*Znana jest porada wielkiego ekonomisty amerykańskiego, udzielona bankrutującej firmie, którą chciano ratować nową wpłatą miljonowej sumy. Brzmiała ona wręcz nieprawdopodobnie. „Wyrzucić zbędny personel techniczny, stworzyć dział propagandy, całość sumy bez wyjątku użyć na reklamę“. I firma stała się po roku jedną z najpotężniejszych w Stanach Zjednoczonych.*

*Fabryki lotnicze nasze, które z podziwu godnym stoicyzmem budują stale nowe typy płatowców, bez pomocy obcej nie są w stanie zatroszczyć się o propagandę zagranicą, a o krajowej myślą jak najmniej, uważając słusznie, że grunt to praca rzetelna.*

*Ze tak zupełnie nie jest przekonaliśmy się stając do konkursu w jednym z państw bałtyckich, w sprawie dostarczenia płatowców szkolnych.*

*Mimo, że polskie były znacznie tańsze i charakterystyki miały lepsze, podług raportu poselstwa, oferty naszej nie uwzględniono, bo nic o nich nigdy nad Bałtykiem nie słyszano, są poprostu nieznanne.*

*Czy jeszcze mało dowodów?*

## Lotnictwo w Anglii.

Z cyklu: Organizacja floty powietrznej u innych.

(Dokończenie)

Komfortowo urządzone, szybkoletne, bezpieczne — uposażone w sprawnie funkcjonujące silniki lotnicze — posiadające dużą wydajność komercyjną płatowce te oddają wielkie usługi dla stosunków międzynarodowych Wielkiej Brytanji — codziennie przewożą poważną ilość towaru, bagażu, poczty i znaczną liczbę pasażerów, którzy zarówno i nocą przewożeni są do stolicy świata Paryża. Ostatnio Towarzystwo „Imperial Airways“ zamówiło w angielskich Zakładach Lotniczych Handley-Page w Crickwood olbrzymie cztery nowe płatowce, które posiadają nowe silniki ochładzane powietrzem o wysokiej mocy, by zwiększyć ilość użytecznego tonnażu każdego płatowca wykonującego jednorazowy przelot i by powiększyć handlową szybkość lotu. W roku ubiegłym Angliacy uruchomili wielkie płatowce o trzech motorach, które zdolne są unieść oprócz załogi składającej się z pilota, jego zastępcy i mechanika, także 20 pasażerów pomieszczanych w wygodnych fotelach luksusowych kabin pasażerskich. Samoloty te regularnie kursują między Londynem i Paryżem a przez swe wspaniałe urządzenia, wielki komfort i znakomite własności techniczne uzyskują sobie powszechne uznanie i uważane są za ostatni wyraz handlowej techniki lotniczej.

Do szeregu lotniczych linii Tow. „Imperial Airways“ zaliczyć należy nowozałożone połączenie pocztowo-pasażerskie na szlaku Londyn—Dublin via Liverpool. W myśl swej tradycyjnej doktryny „Times is money“ — Angliacy skracają czas trwania podróży z Anglii do Irlandji o 6 godzin mniej, aniżeli to praktykowało się dotychczas za pośrednictwem innych nowoczesnych środków komunikacyjnych. Trasa Londyn—Liverpool obsługiwana jest przez płatowce typu „Handley-Page“ z silnikami „Bristol-Jupiter“ bądź „Napier-Lion“ a trasa Liverpool—Dublin przez metalowe hydroplany typu „Short“ z motorami „Jupiter“ chłodzonymi powietrzem.

Na linii angielskiej Kair—Karachi Angliacy używają samolotów De Havilland o trzech silnikach. Aparaty te zabierają mniejszą ilość ciężaru, zwiększają jednak szybkość transportową a ich zdolność uniesienia dużej ilości paliwa pozwala im na przebywanie dalekich dystansów bez lądowania. Płatowce te przeprowadzone były do Indji Angielskich przez lotników Dood, Carr, Gillman i przez nieodżałowanych pilotów: Hinchliff'a i Barnarda.

Minister angielskiego lotnictwa Sir Samuel Hoare dokonał podróży napowietrznej płatowcem De Havilland pilotowanym przez lotnika Bernarda z Londynu do Delhi w Indjach przebywając olbrzymią tę przestrzeń

przez 11 dni. Zanim Angliacy doszli do tak znakomych rezultatów w wykorzystaniu płatowca handlowego, wypróbowali oni moc różnych typów samolotów, które następnie porzucali po nieudanych doświadczeniach. Podkreślić należy, że kierownicy „British Air Ministry“ nie zawahali się usunąć z floty powietrznej takich aparatów lotniczych, które według ich mniemania nie dały zadawalających wyników tak pod względem bezpieczeństwa, jako też i z punktu widzenia komercyjnego.

Wysiłki brytyjskiego lotnictwa zmierzają zasadniczo ku konstruowaniu coraz silniejszych płatowców i zdolnych przetransportować coraz to większą ilość osób i materiału. Podobny program ma na celu zredukowanie w użyciu dużej ilości płatowców drogą załadowania na każdy płatowiec większej ilości użytecznego bagażu skutkiem czego i wydajność pracy personelu latającego odbywa się w daleko lepszych warunkach.

Lotnictwo wojskowe Wielkiej Brytanji posiada mnóstwo własnych, krajowych typów samolotów myśliwskich, bombardujących i obserwacyjnych oraz pokaźną liczbę wielkich płatowców odpowiednio uzbrojonych i przeznaczonych specjalnie do masowego transportu oddziałów wojska, sztabów pułków i materiału wojennego. Ze względów zrozumiałych nie przytaczamy szczegółów — zresztą wogóle charakterystyki choćby nawet pobieżnie poszczególnych samolotów używanych w armji angielskiej, a także i wszelkie wyniki ich w praktyce osiągnięte — utrzymane są tam w jaknajściślejszej tajemnicy (co jest godnym pozazdroszczenia u anglików) a ogólnie można powiedzieć, że do najczęściej spotykanych tam typów należą płatowce: Bristol, De Havilland, Sopwith, Parnal, Bristol-Bullet, Sparrowhawk, Westland-Weazel, Handley-Page, Vickers-Victoria, Bulton and Paul, Sidesstrand, Westbury, Bristol Ten Seater, Vimy, Vickers-Vimy, Martinsyde, Gloster, Fairey, Kingston, Westland-Widgeon, Beardmore i wiele innych.

W ostatnich czasach znaczna część angielskich lotniczych eskadr pościgowych wyposażona została w dużą stosunkowo ilość lekkich — małych samolotów z motorami chłodzonymi powietrzem; na przykład 24-ta myśliwska eskadra otrzymuje według ustanowionego etatu 20 awjonek typu De Havilland-Moth (motor Cirrus), inne znów eskadry także liczbę lekkich płatowców typu: Avro, Bristol, De Havilland lub Avro-Avion. Szefowie angielskiego lotnictwa i Royal Air Force — wszyscy są z reguły rutynowanymi lotnikami należącymi do personelu stale latającego a dyrektor lotnictwa cywilnego wice-marszałek

Sir Sefton Brancker zaliczając się (czem się z zaszczytem syczy) do rzędu „czystej krwi wilków powietrza“ posiada do swego personalnego użytku własny aparat typu „Moth — De Havilland“ na którym odbywa częste podróże napowietrzne — inspektuje podległe mu instytucje lotnicze i kluby pilotów, osobiście czuwając nad usuwaniem braków lub niedomagania w lotnictwie przez niego dostrzeżonych.

wych płatowców, które oddawane są do dyspozycji członkom klubów na każdorazowe ich życzenie. To też z chwilą nadejścia sprzyjającej pogody — podczas letniego sezonu — liczni są synowie i córki Albionu, którzy posiłkując się samolocikami przylatują ku brzegom słonecznej Galji — by tu spędzić swoje wakacje i by pod błękitnym niebem Francji w całej pełni korzystać z wszelkich darów życia...

*Lundborg i mechanik  
przed Fokkerem.*



Zupełnie osobną gałęzią lotnictwa ogromnie rozwiniętego w Królestwie Angielskim jest lekka turystyka lotnicza. Uprawianie sportu lotniczego w tym państwie wielce ułatwianem jest przez rozmaite organizacje i szkoły lotnicze oraz przez mnóstwo dzielnicowych Aeroklubów subsydjowanych przez Rząd i Społeczeństwo. Niema bowiem w Anglii większego miasta by w nim nie istniał tak zwany „Flying — Club“ posiadający w swem rozporządzeniu mnogą ilość małych sporto-

Angielskich turystów powietrznych będących na wyewczasach na francuskiej ziemi spotyka się szczególnie w Turynji, nad Jasnym Brzegiem, w Biarritz, w okolicach Monte-Carlo, Nicei, Tuluzy, Marsylji a nawet i na Korsyce oraz w Chamonix. W połowie natomiast października co roku — niby jak te wędrownie ptactwo powracające do gniazd swych — zniżają turyści angielscy na swych sportowych płatowcach w strony ojczyzny — pokazując przed światem, że przodują nie-

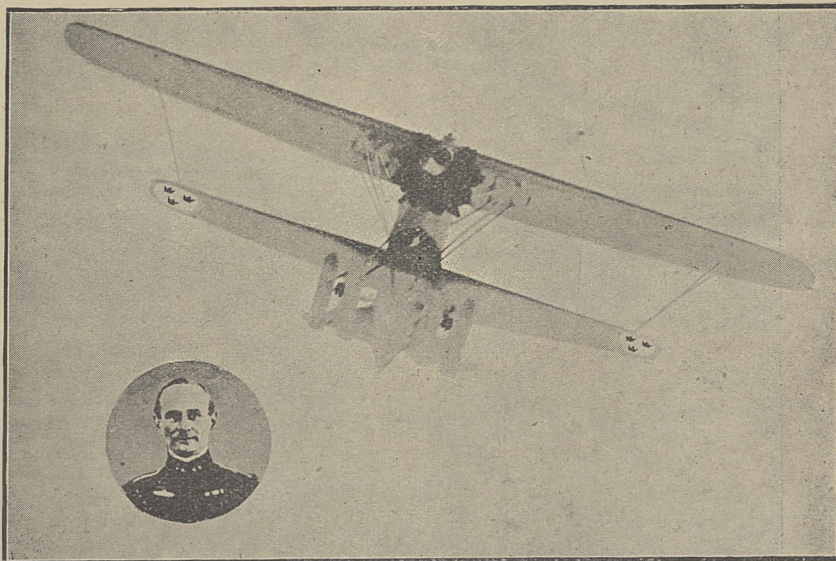
tylko w futbolu, w rugby lub golfie lecz zarówno i w sporcie lotniczym umią dumnie prym dzierżyć przed innymi...

Na specjalną uwagę zasługuje szczegół, że w Anglii uprawianie sportu lotniczego wielkim zainteresowaniem cieszy się wśród studentów i studentek angielskich. Około 100 osób z tychże posiada prywatnie — swoje własne małe samoloty w tem 15 kobiet, a kierownictwo uniwersytetu w Oxfordzie uzyskało gratisowo od Ministerstwa Lotnictwa Angielskiego — trzy nowe płatowce „Avro“ z silnikami „Lynx“, ochładzanymi powietrzem, na

re to uczelnie posiadają swoje własne Lotnicze Sekcje Treningowe.

W ostatnich latach Anglicy dokonali na polu lotnictwa olbrzymie wysiłki, osiągając z nich w obecnej chwili jaknajlepsze rezultaty. Z dobrodziejstw Kierownictwa Lotniczego w Imperjum Wielkiej Brytanji korzysta dzisiaj cały naród — wszak każdy obywatel ma tam łatwą sposobność zainteresowania się lotnictwem w jaknajszerszym zakresie.

Tak w lotnictwie wojskowym jak zarówno w aeronautyce, w doświadczeniach nad nowe-



*Z tragicznej wyprawy biegunowej. Zbawca generała Nobilego pil. szwedzki Lundborg i jego płatowiec.*

których słuchacze poszczególnych fakultetów odbywają regularne nauki latania i treningi pod kierownictwem specjalnie przydzielonych monitorów. Nie dziw też, że angielscy studenci z Uniwersytetów Oxford i Cambridge zostają zaproszeni w bieżącym roku do wzięcia udziału w zawodach lotniczych, mających się odbyć w końcu czerwca w pobliżu Nowego Jorku. Do zawodów tych staną także inne uniwersytety jak na przykład: Harvard, Yale, Richmond, New-York oraz słuchacze z Instytutu Technologicznego w Massachusetts, któ-

mi wynalazkami lotniczymi, w poszukiwaniach oraz w dziedzinie lotnictwa handlowo-komunikacyjnego — Anglicy stają się dzisiaj poważnymi konkurentami dla innych narodów. W eksploatacji handlowej żeglugi napowietrznej wyprzedzili oni w znacznym stopniu inne państwa europejskie i poza kontynentem Europy — a między innymi silnie o tem przekonywa przez Anglików utrzymywana pocztowo-pasażerska komunikacja lotnicza na szlaku Londyn—Paryż.

M. Radwan-Przytkowski.

## Opis Samolotu „P. W. S. 20“.

Samolot P. W. S. 20 T jest owocem kilkumiesięcznych studjów przez Podlaską Wytwórnę Samolotów — w celu stworzenia typu samolotu pasażerskiego, któryby w sposób racjonalny łączył w sobie dwie zasadnicze cechy konieczne do osiągnięcia dobrych rezultatów w eksploatacji, to jest dobrej wydajności aerodynamicznej i wydajności konstrukcyjnej.

W opracowaniu zasadniczych szczegółów opierano się w dużej mierze na istniejących ty-

pach samolotów, które w życiu wykazały już swe zalety, a mianowicie na amerykańskich konstrukcjach jak na przykład „Ryan-Monoplan“, „Bellanca-Monoplan“, „Stinson-Detroit Monoplan“, „Breese-Monoplan „Aloha“, wreszcie „Fairchild F. C. 2“ Monoplan.

Wszystkie wymienione typy wykonane są jako konstrukcje mieszane, to jest przy zachowaniu konstrukcji drewnianej skrzydeł i podwieszenia skrzydła zastrzałami.

Rozwiązanie zamocowania płatów samolotu P. W. S. 20 T, wykonano w sposób następujący: Skrzydło składa się z dwu części, które łączą się bezpośrednio z kadłubem za pomocą odpowiednio dymesjonowanej rury, która przenosi wszystkie natężenia. Przez doczepianie skrzydeł do kadłuba uzyskano:

1. Duży przekrój kabiny, gdyż przy tego rodzaju rozwiązaniu odpada potrzeba przeprowadzenia dźwigara tylnego skrzydła przezabinę, a co zatem idzie, zmniejszenie wysokości kabiny;

2. Niezwiększony przekrój kadłuba, w wypadku bowiem przeprowadzenia dźwigarów ponad kadłubem, zwiększamy niepotrzebnie przekrój, a więc i opór kadłuba — co ujemnie odbija się i na pracy śmigła.

W celu otrzymania możliwie małej szczeliny przylotkowej, zastosowano specjalną szparę krytą, która dla wychyleń lotki w obu kierunkach zwiększa się tylko nieznacznie.

Lotka w celu uniknięcia wibracji charakterystycznych lotkom wysuniętym do końca skrzydła, lub nawet po za nie wystającym (kompensacją), która w wielu wypadkach (Lachmann) prowadzi do demontażu części sterujących, wykonana jest na wzór amerykański całkowicie schowana w obrębie płata.

Profil skrzydeł — A. Bobka Nr. 4 (Göttingen Nr. 648) mający przy wydłużeniu 1:5 finesse maks = 18,5 i Cy maks = 145.

Napęd lotki wewnątrz skrzydła całkowicie sztywny. Dźwigary skrzydłowe wykonane są w formie skrzynek, przyczem, dzięki ko-

---

*Żeberko samolotu P. W. S. 20 długość 3,2 m i konstruktor płatowca inżynier Zbysław Ciołkosz.*

---



W konstrukcji samolotu P. W. S. 20 T nie ma niepotrzebnego zwiększenia przekroju kadłuba, ani zmniejszenia wysokości kabiny, która posiada na całej swej długości wysokość 1800 m/m.

3. Zaoszczędzenie wagi części skrzydła przypadającego nad kadłubem, które przy skrzydłach wolnonośnych w tej części właśnie posiadają maksymalne wymiary.

rystnemu obiorowi profilu i krzywej  $C_m$ , której punkt  $C_{m0}$  posiada wartość zaledwie 7,8 uzyskano obciążenie większe dźwigara przedniego, a zarazem i wyższego, niż dźwigara tylnego, co ma miejsce przy profilach o daleko z tyłu leżących środkach parcia.

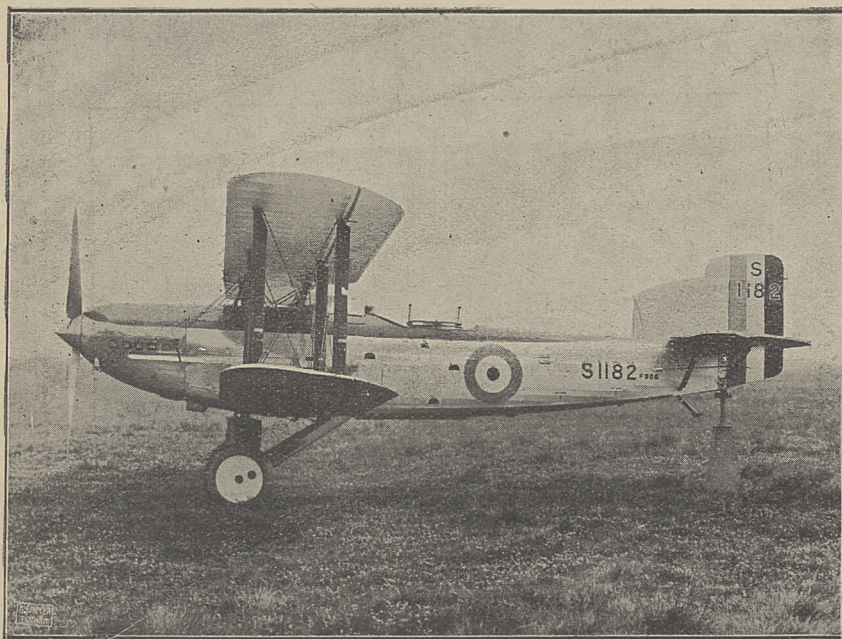
Z zalet profilu wymienić należy jeszcze dużą nośność maksymalną, która utrzymuje się do  $17,5^\circ$ , dając zabezpieczenie przed utratą

szybkości nawet dla przeciągnięcia maszyny.

Silnik zastosowano jeden Lorraine-Dietrich 450 MK wyrabiany w kraju z możliwością łatwej przebudowy samolotu na silnik Jupiter 480 MK.

W celu umożliwienia kontroli złącz rurociągów i działania pompki M. A., zaopatrzona jest I przegroda kadłuba w obszerny właz, dostępny z kabiny załogi, pozwalający na kontrolę silnika w locie.

Podwozie całkowicie metalowe o osi niedzielonej, posiada przednie nogi wykonane jako elastyczne — przycem, jako amortyzatorów użyto sznurów (zwitek) niezależnych gumowych. Pęknięcie jednego z sznurów nie powoduje demontażu systemu amortyzującego.



*Nowy angielski płatowiec  
pościgowy 2-siedzeniowy  
Fairey-Fox z silnikiem  
Napier „Lion”.*

Maksymalne ugięcie nogi elastycznej wynosi 15 cm. Płozą z blach duralowych, osadzona jest na końcówce ruchomej, pozwalającej na wychylenie się płoży w kierunkach poprzecznych.

Płozą jest łatwo demontowalna, przycem, demontaż następuje również z uprzednio nawięzniętymi amortyzatorami.

Kadłub wykonany jest całkowicie z metalu, przycem, przednia część (to jest kabina załogi i pasażerska) z rur normalnych duralowych o przekroju prostokątnym, tylna zaś część, t. zw. „doczep tylny“ ze spawanych rur stalowych (na sposób Fokkera).

Użycie rur o przekroju prostokątnym wprowadza do konstrukcji kolosalną prostotę w wykonaniu okuć, zazwyczaj bardzo skomplikowanych w przedniej części kadłuba.

Są to rury normalne spotykane w handlu.

Kabina załogi, umieszczona jest z przodu samolotu przed pilotem i doskonale oszklona. Przednia część kabiny zaopatrzona jest również w okna, aby zapewnić widoczność przy

rulowaniu na ziemi. Środkowa część szyby przed pilotem i mechanikiem, umieszczona jest na zawiasach, tak, iż w konieczności użycia spadochronu, pilot zwalniając odpowiedni zamek oswabadza część środkową szyby, która pod naporem powietrza odchyła się aż do ściany za pilotem, odsłaniając wystarczających wymiarów otwór.

Po za tem, odpowiednio duże drzwi umożliwiają swobodną komunikację zabiną pasażerską.

Stery zastosowano podwójne, dla pilota — koło, dla mechanika — wyjmowany drążek sterowy — napęd steru kierunku orczykiem.

Skrzynka do sterowania silnika i chłodnicy, umieszczona jest w pośrodku siedzeń.

Pod kabiną załogi znajduje się przedział na 170 kg bagażu o pojemności 0,8 m<sup>3</sup>.

Kabina pasażerska o wymiarach 1600×1800×3150 zachowuje w całej swej długości wysokość 1800 mm zapewniając swobodną cyrkulację.

Normalnie kabina wyposażona jest w 6 krzeseł, ustawionych w kierunku lotu. Przewidujemy wstawienie dwu krzeseł składanych pod ścianką kabiny załogi, lub też czterech krzeseł i dwu łóżek.

Na całej swej długości kabina jest oszklona szkłem „triplex“, przycem środkowa część okien jest opuszczana. W górze kadłuba znajduje się otwór normalnie oszklony — łatwo otwieralny.

Wejście do kabiny odbywa się przez osobny przedział, który równocześnie służy za klozet — otwarcie drzwi z kabiny pasażerskiej zamyka narożnik, w którym klozet się znajduje tak, iż normalnie w czasie wsiadania lub wysiadania jest on niewidoczny.

Zbiorniki benzyny znajdują się w skrzydle — opróżnienie zbiornika odbywa się przez otwarcie wentyla wylewowego i zarazem doprowadzającego powietrze do zbiornika. Benzyna doprowadzana jest do krawędzi odpływu rurą duralową o znacznej średnicy. Zarzucono system wyrzucania, jako często zawodzący.

Pozatem, opróżnianie zbiornika znajdującego się w skrzydle ma tę zaletę, iż żadna część samolotu (nawet statecznik, uwzględniając deki) nie znajduje się w strumieniu rozpylonej benzyny.

Powierzchnia statecznika i steru poziomego — 7 m<sup>2</sup>

Powierzchnia statecznika i steru pionowego 2,2 m<sup>2</sup>

Silnik — Lorraine Dietrich lub Jupiter

Moc silnika — 450—463 MK

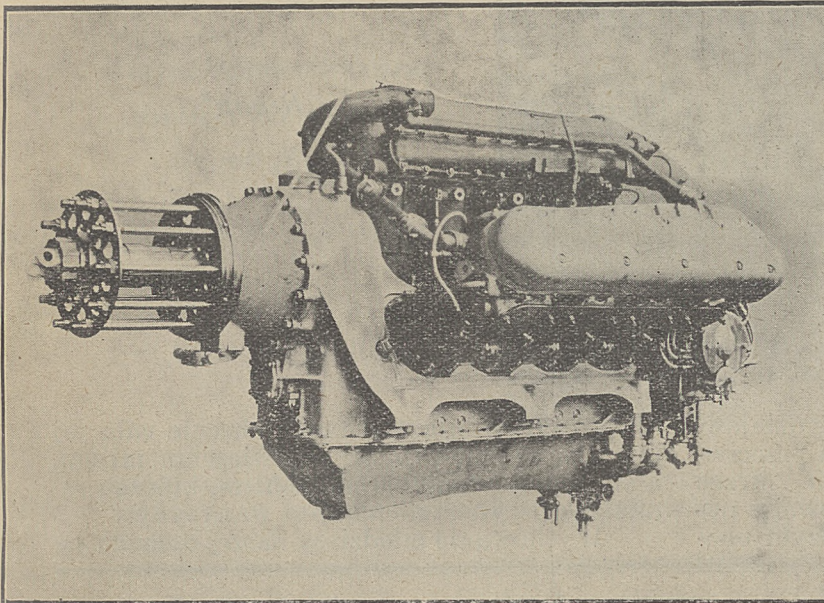
Spółczynnik wytrzymałości —  $n = 7$

Ciężar własny z urządzeniem wewnętrznym — 1720 kg

Ciężar paliwa (oliwa i benzyna) — 510 kg

Ciężar użyteczny — 890 kg

Ciężar całkowity — 3120 kg



Silnik angielski Napier „Lion“.

W tyle kadłuba znajduje się zbiornik o pojemności 60 kg benzyny, który służy do zmiany położenia środka ciężkości — przepompowywanie odbywa się ręczną pompką systemu Vickers'a.

Do pokrycia skrzydeł i kadłuba użyto płótna lotniczego. Jedynie kabina załogi i wewnątrz kabiny pasażerskiej, posiadają ściany sklejkowe — oklejone imitacją skóry.

#### Charakterystyki samolotu pasażerskiego

##### „P. W. S. 20 T“.

Rozpiętość skrzydeł — 17,600 m

Długość samolotu — 12,620 m

Wysokość — 3710 m

Powierzchnia nośna — 52,9 m<sup>2</sup>

Profil skrzydła — A. Bobka Nr. 4 (G. 648)

Powierzchnia lotek — 4 m<sup>2</sup>

Stosunek ciężaru użytecznego do wagi płatowca 0,81 kg

Obciążenie skrzydła — 59 kg/m<sup>2</sup>

Obciążenie mocy silnika — 6,94 kg/MK

Prędkość maksymalna przy ziemi — 178,5 km/gdź

Prędkość ekonomiczna — 150 km/gdź

Prędkość lądowania teoretyczna — 93 km/gdź

Pułap teoretyczny — 4500 m

Pułap praktyczny — 4200 m

Wznosi się na 300 m — 2,04 min.

Wznosi się na 1000 m — 6 min.

Wznosi się na 3000 m — 26 min.

Promień działania na pełnym gazie — 800 km

Promień działania z ekwipunkiem radioowym — 6450 km

Konstruował i projektował inż. Zbysław Ciołkosz.

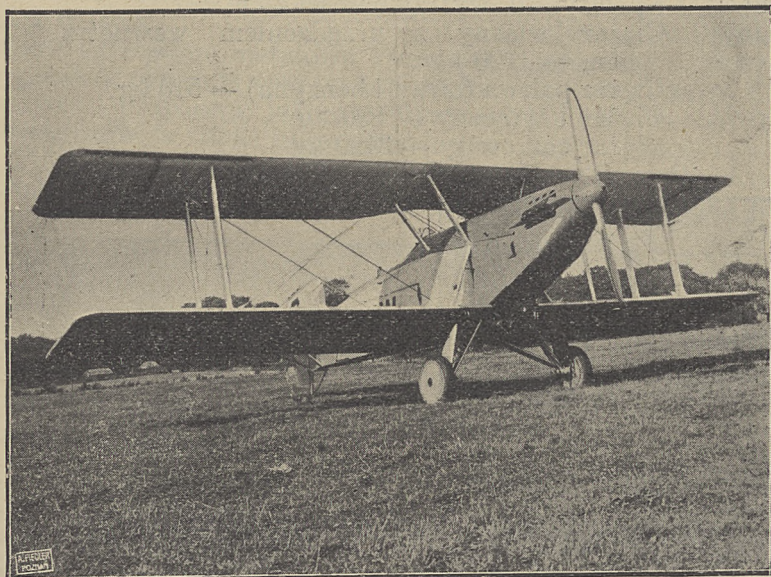
## Wychowujemy młodzież w umiłowaniu lotnictwa.

Niejednokrotnie już dotknęliśmy w artykułach rzeczowych aktualności problemu lotnictwa w Polsce. Wielkie znaczenie odgrywa w tej sprawie zgodność poglądów, wspólność

poczynań i potrzeba zainteresowania i współdziałania młodzieży naszej jako twórczego czynnika pracy. Zrozumienie przejawów życia społecznego przez młodzież, to równocześnie

śnie zapewnienie pomyślnego rozwoju lotnictwa, oraz pewność jej współpracy w tej akcji. Należy młodzieży naszej wskazać cele jej istnienia, wezwać ją do walki o uzdrowienie ducha narodu, i skupić ją w pracy około urzeczywistnienia wielkiej idei — polskiego lot-

wiązkiem młodzieży naszej — to zwalczanie destrukcyjnych prądów, płynących ku nam ze zgniłych odmętów bolszewickich. Wyrostała na zgliszczach wielkiej wojny — w okresie urzeczywistnienia się proroczych snów i wizyj naszych przodków — nie znalazła niestety pod-



„Ripon“.

nictwa. Młodzież nasza przez ciąg dziejów, była skutecznym szansem obronnym przeciwko barbarzyństwu wschodu, obecnie strzec musi tego sztandaru cywilizacji w swoim pochodzie przyszłości. Dzisiaj, pierwszym obo-

niety uskrzydlającej dusze i obecnie cała jej energja wyładowuje się w ćwiczeniu mięśni, a silna pięść staje się marzeniem, którego realizacja przynosi pieniądze i wawrzyny.

Wychowanie młodzieży naszej domaga się

JAN NIWIŃSKI.

## Skrzydła miłości.

### CZĘŚĆ DRUGA

5

#### ROZDZIAŁ IV.

Z chałupy teraz dopiero wyszło dwóch żołnierzy. Żydek patrzy przerażony — polskie mundury z pod kożuchów.

— Co z nimi robić? — pyta starszy chłop żołnierza.

— A no — pokażcie! — wziął do ręki papiery.

— Antek zobacz, czy tam jeszcze czego nie mają.

Ten, nazwany Antkiem z dwoma innymi chłopami wzięli płaszcz, obszukali kieszenie, znaleźli pieniądze.

Atek krzyknął uradowany.

— Patrz Bolek, będziemy mieli za co do naszych drałować! co tu tego! starezy na całą drogę.

— Weź i płaszcz, to się przyda.

— A co z tymi zrobić?

— Ubić!... — syknął jeden z chłopów. — Ubić sukin syna, a żyda na gałęź.

Kilku podeszło do leżącego, a jednocześnie silne ręce pochwyciły Lejbusia.

Bełkotał zsiniały: — To polak, oni do nas nocą przyszli, ich przysłała Sara... Mówili, że ona tak kazała... — tłumaczył pozieleniały ze strachu.

— Jaki tam polak! Żyd jak i ty.

Nagle Antek krzyknął:

— Wiecie że to **Moryc Conner**, ten kat czerwony!... — a tośmy ładnego ptaszka złapali!

— Hej ty, komisar! — Ktoś wziął Marysia za ramię. Otworzył oczy.

— Komisar, ostatnia twoja chwila, skończymy z tobą, czerwony kacie!...

Maryś słyszy, rozumie, ale bezdźwięcznie poruszają się wargi. Chce mówić: Polacy — ja polak!... — Nie może, słowa bez dźwięku, konają na wargach. Napróżno, usta wykręcają się bólem...

Bolek patrzy na niego — zastanowił się — chłopci czekają — wreszcie po chwili zawył kował.



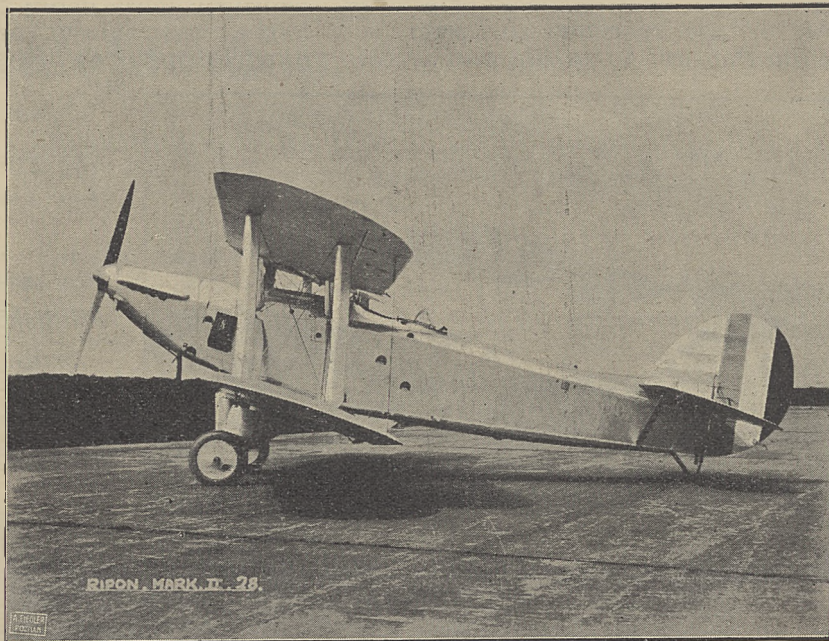
radykalnej reformy. Ciężkie lata wojenne i powojenne sprawiły, że jest o wiele więcej przeczulona nerwowo, aniżeli generacja z okresu przedwojennego; dowodem tego świadectwa nauczycieli, wykazujące zupełny brak

Gdzie szukać przyczyn? Czy w większym przemęczeniu nauką? Chyba nie. Naogół bowiem przed wojną, rezultaty umysłowego rozwoju młodzieży po ukończeniu studjów gimnazjalnych, były o wiele lepsze aniżeli obec-

---

Angielski płatowiec z urządzeniem do rzucania torped „Ripon“.

---



odporności na najmniejsze chociażby niepowodzenia, a w konsekwencji liczne samobójstwa.

Głównym bezwątpienia powodem, to demoralizujący wpływ czasów powojennych. — Młodzież tych czasów wychowana bowiem w

— Wiecie co, — pieniądze im zabierzemy, ale niech jadą, — zawsze to ranny!...

Antek protestuje.

— Zasypią nas psubraty, że tu jesteśmy.

— To stąd uciekniemy!

— Ale to ten bolszewicki pies — Conner — trzeba go dobić.

— Daj spokój Antek, myśmy żołnierze a nie oprawy.

— Puście żyda, niech go wiezie do szpitala.

— Dobić! dobić! — odzywają się głosy.

Nie!... słyszycie — nie! — krzyknął Bolek z błyskiem w oczach.

— A no, jak chcesz! Siadaj żydłak na sanie.

— A zostaw płaszcz, przyda nam się ta bolszewicka szmata!

Antek zabrał płaszcz.

Bolek zwrócił się do zastraszonego Lejbuśka.

— Pojedziesz tędy prosto, a potem przy krzyżu na prawo. Do miasteczka godzina drogi.

Lejbuś, trzęsąc się ze strachu, pogania konia. Uszli znów śmierci.

Maryś patrzy dokoła. — Dokąd jedzie?... Tak biało...

Nie nie wie i nie nie pamięta, tylko te białe płachty i zwierzęta bez nóg — potworne!

A w górze, wysoko, ptak wielki, straszny. Dolne ma czarna ogromne skrzydła...

Sanki skaczą po grudzie, to znowu zapadają w mig. Coś ciepłego cieknie po twarzy Marysia i zalewa oczy. Podniósł z trudem prawą rękę. Ciepła, kleista ciecz na twarz, na piersi splywa. To krew! krew...

Zimno, takie zimno straszne, i taki w głowie ból!... Nie wytrzyma dłużej.

Szarpie, targa bandażę. Krzyczy...

Lejbuś przestraszył się — patrzy... Błada strasznie, sina twarz we krwi...

Żal mu tego człowieka, tak krzyczy, rękę wyciąga. Lejbuś patrzy ciągle. Koń stanął.

Czemu ten człowiek tak rękę wyciąga? Lejbuś myśli: — Jak to kiedy głowa jest stłuczona, pamiętam, kiedy Natan spadł z wozu — to mu lud kładli...

Więc i teraz. Zeszedł z sani, oglądając się trwożnie. Wiesz już w oddali zniknęła za wzgórzem.

(C. d. n.).

atmosferze niezdrowej, nasyconej prądami spaczonych teorii, była świadkiem powojennego zepsucia, a w konsekwencji rozluźnienia węzłów rodzinnych i społecznych, zaniku poczucia etyki.

Dlatego naszym obowiązkiem skierować młodzieńczą energję ku celom zdrowym, pożytecznym dla Państwa i jego obywateli. Roz-

najbardziej odpowiadających żadnemu przygód, usposobieniu dorastającej młodzieży. Secundo, wzmogą się szeregi pracowników przy warsztatach lotniczych, co Państwu naszemu tylko korzyść przynieść może. Zawód lotnika uzdrowić może chorą duszę młodzieży, ucząc hartu, wytrwałości, odwagi. Wdrażajmy w młodzież naszą to przekonanie, że znajdziemy



*Płanowiec konstrukcji inżyniera Rudlickiego, zbudowany w fabryce Plage i Laśkiewicz w Lublinie.*

wijając się umysł reaguje żywo na każdą wewnętrzną podniecie i dlatego wymaga umiejętnej opieki, która by mu dopomogła do krytycznej oceny nasuwających się zjawisk.

Lotnictwo jest właśnie tym ideałem, który należy wszczepiać w duszę młodzieńczą w zaraniu jej życia. Mając przed sobą świetne wyniki rozwoju, stanowi wdzięczny teren do pracy nadzwyczaj zajmującej i pożytecznej. Któż z nas nie widział małych chłopców odda-

dla kwestji lotniczej rozwiązanie wówczas, gdy każda dziedzina lotnictwa, posiadzie u nas własne warsztaty pracy, a młodzież rozwijając w tem dziele twórczą inicjatywę i zdolności organizacyjne, stanie się dla lotnictwa siłą o pierwszorzędnym znaczeniu.

Polska, jako organizm powstały w trudnych warunkach, w wielu zagadnieniach, odmiennie ma zapatrywania i potrzeby. Na Śląsku kwestja lotnictwa szczególnie jest waż-

*Lublin R. VIII. na lotnisku.*



iących się z zapalem „puszczeniu latawca“? — Dlaczego skoro dorosną, mają porzucić tę pociągającą rozrywkę... Skierujmy ich na drogę budowania modeli lotniczych, przedstawiających dokładnie samolot i jego urządzenia. Korzyść z tego aż nazbyt widoczna. Primo, skieruje się młodzież na drogę zawodu lotnika, który to zawód, pełen wrażeń jest jednym z

na, chociażby ze względu na położenie geograficzne, które zmusza do ustawicznej czujności. Wobec tych danych, wciągnięcie młodzieży, tego podatnego materiału, z którego wykuwa się zło i dobro do lotnictwa i pracy dla niego, staje się koniecznością. Organizacja lotnicza powinna się stać dla młodzieży naszej, wytyczną i podstawową linią postępowania,

w przezwanej obecnie dobie, kiedy liczba naszych organizacyj społecznych, jest jeszcze zbyt mała, i kiedy Niemcy nadal trwają w swych zamiarach wojennych, Polska nie może dalej pozostać w wierze, że prąd pacyfistycz-

ny weźmie górę, gdyż taki optymizm mógłby ją narazić na poważne niebezpieczeństwo.

Nakazem naszego patriotyzmu — to być w pogotowiu i nie dać się zaskoczyć żadnym niespodziankom.  
M. CHARNAS.

## Kalejdoskop.

A więc — wykapaliśmy się w oceanie!

Ale była to — w zestawieniu z licznymi kąpielami oceanicznymi lotników — kąpiel najkrótsza, rekordowa — zaledwie przysnie oceaniczny.

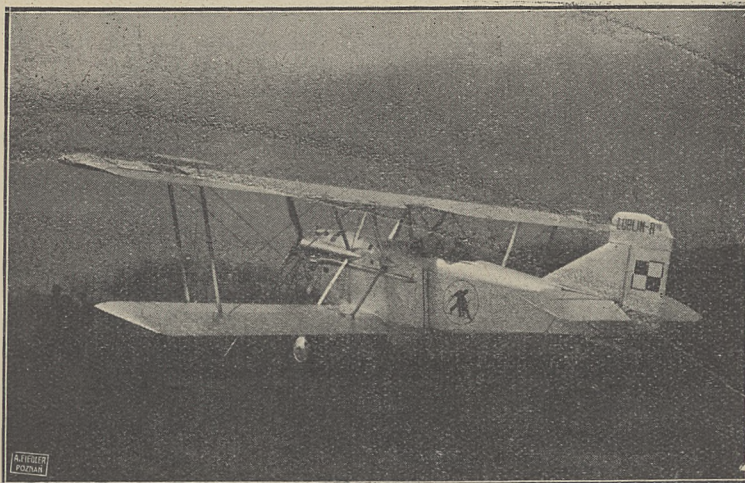
Mieliśmy szczęście wyjątkowe. Załodze „Marszałka Piłsudskiego“ śmierć zaglądała w oczy. Nungesser i tylu innych szli im na spotkanie, gdy nagle, w chwili ostatniej nadpłynął „Samos“. Jest to finał zaiste filmowy, przypominający nuciągnięte obrazy, w których w momencie, gdy do skazanego na karę śmierci już celują, nadjeżdża auto, przywożąc ułaskawienie.

Z drugiej strony poprzednik naszych pilotów, Paris, lądował na Azorach, podczas gdy długość lotu „Marszałka Piłsudskiego“ równa się trasie Europa—Ameryka, a następca Polaków — Drouhin — przy starcie już poniósł śmierć. Nasz start, zdaniem fachowców francuskich, zaliczyć można do mistrzowskich.

Gdzie indziej znajdą Czytelnicy szczegóły lotu, zresztą niema dziś w Polsce człowieka, któryby szczegółów tych niemal na pamięć nie umiał. My — na tem miejscu — chcemy wyciągnąć z lotu kilka wniosków.

Najpierw — brawo, polska publiczności! Dnie 4, 5 i 6 lipca dowiodły, że zainteresowanie

Start płatowca  
LUBLIN R. VIII.



Jest w tym powieściowym finale polskiego rajdu omen szczęśliwy. Widać biało-czerwony kwadrat sędzono jeszcze dokonać bardziej konkretnych czynów. Może właśnie bohaterscy zmartwychwstańcy nasi — Idzikowski i Kubala — są przez los przewidziani dla nieznanego dziś jeszcze wysiłków.

Tak czy inaczej — jest faktem, że próba polskiego lotu oceanicznego nie należy do niepomysłnych. Wystarczy przejrzeć długą listę tragicznych ofiar oceanu, wystarczy skonstatować, że dotąd nikt jeszcze, dosłownie nikt nie pokonał Atlantyku w skoku z kontynentu europejskiego lub z wyspy angielskiej. Wszak „Bremen“ nie wiele więcej szczęścia miał od nas, o tyle chyba, że — zabłądziwszy — rozbił się na lądzie, a nie na falach morskich. Lecz zato „Bremen“ ma na swem sumieniu śmierć pilota, który z pomocą podążył na Green Island.

lotnictwem w Polsce już istnieje! To, na cośmy się tak często użalali — obojętność w sprawach lotnictwa — należy wreszcie do przeszłości. Niesłychane podekscytowanie, wywołane lotem w całej Polsce, tłumy przed redakcjami, niebywałe ożywienie poczty pantoflowej i t. d., i t. d. — oto celujący wynik egzaminu polskiej publiczności. I brawo, Radio Polskie! Spełniło ono swą rolę doprawdy chlubnie. Całymi nocami — co pół godziny — nadawały wszystkie stacje polskie ostatnie wiadomości PAT-icznej. A przy aparatach odbiorczych, rezygnując ze spoczynku nocnego, wielotysięczna publiczność radjowa z biciem serca oczekiwała wieści: dolecieli czy nie? Czy oby żyją?!

Prasa wszystkich odcieni — nawet ta, która lotników naszych wpięrow systematycznie ośmieszala i kamienowała — prasa polska była wiernym odbiciem nastrojów ogółu i jedno-

myślnie obdarzała lotników przymiotnikami „dzielni“, „bohaterscy“, „brawurowi“.

Prasa zagraniczna wykazała niemniejsze zainteresowanie rajdem. Nota bene podawała ona dużo więcej konkretnych danych, niż PAT. Tak więc pisma zagraniczne obliczyły długość lotu polskiego, zrobiły dokładne zestawienia lotu „Marszałka Piłsudskiego“ z próbami poprzednimi i t. p.

A już rekord pobiła prasa angielska. Skonstatowała ona, że linja polskiego lotu na mapie wygląda, jak odwrócona litera R. Inaczej mówiąc — utrafiła palcem w miejsce bolące i... wstydlive.

Ach, to R! To R!

Ale przejdźmy nad niem do porządku dziennego.

Mimo względnie szczęśliwego finału naszego rajdu, należy przecież zachować trzeźwość sądów. Więc uderzmy się w piersi i powiedzmy sobie szczerze:

— Tegoroczny sezon lotniczy (jak dotąd) nie udał się nam!

Szałas... „Samos“... Zalewski X i wogóle rajd Małej Ententy...

I czego to wszystko dowodzi?

Tego, że rajdy, odbywają się u nas nazbyt rzadko — są propagandą wątpliwej jakości. By osiągnąć swój cel, musiałyby się takie sporadyczne przeloty z reguły udawać — a przecież „człowiek strzela i t. d.“.

Rozumieją to rządy obce. Dlatego wielkie rajdy lotnicze organizuje się tam raz po raz, gdyż biorą zagranicą pod uwagę procent fiask — procent strażaków, co spalają na panewce i procent „pudeł“.

U nas nie liczono się z tem. Że się Rayskiemu i Orlińskiemu powiodło — to jeszcze nie powód do zbytniego optymizmu.

By propaganda lotnictwa polskiego odniosła sukces zamierzony — musimy wciąż być na starcie!

## 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.

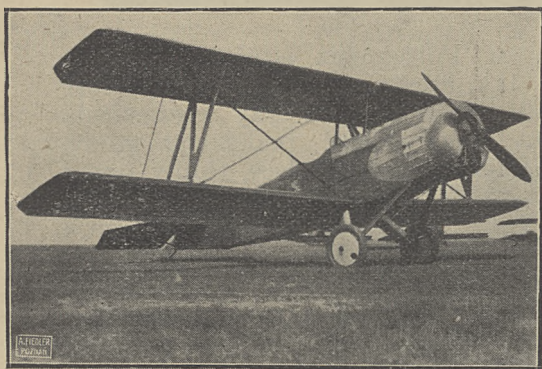
### POLSKA.

#### Rozporządzenie Ministra Komunikacji

z dnia 23 maja 1928 r.

wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych i Ministrem Spraw Wewnętrznych o systemie znaczenia statków powietrznych i sposobie umieszczania znaków na statkach.

Na podstawie art. 15 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294) zarządza się co następuje:



Bartel B. M. 4 z Le RLône.

§ 1. Każdy statek powietrzny, wpisany do polskiego rejestru państwowego, powinien być oznaczony grupą znaków, składającą się z pięciu liter wielkich alfabetu łacińskiego. Pierwszą literą winna być litera P, która oznacza polską przynależność państwową, statku powietrznego i jest oddzielona poziomą kreską od pozostałych czterech

liter, tworzących znak rejestracyjny statku powietrznego, np.

P — P O Z A

Pierwszą literą znaku rejestracyjnego jest również litera P, trzy zaś następne litery tego znaku, z których co najmniej jedna winna być samogłoską, ustala Ministerstwo Komunikacji przy rejestracji statku powietrznego. Litere Y uważa się za samogłoskę.

§ 2. Na wszystkich statkach powietrznych — z wyjątkiem statków państwowych i statków przedsiębiorstw komunikacji lotniczej — znak rejestracyjny powinien być podkreślony czarną linją.

§ 3. Znak rejestracyjny, ustalony dla statku powietrznego, nie podlega żadnym zmianom i nie może być nadany innemu statkowi powietrznemu, dopóki statek, mający ten znak, nie zostanie skreślony z rejestru państwowego statków powietrznych.

§ 4. Grupa znaków, określona w § 1, powinna być namalowana czarną farbą na białym tle i rozmieszczona na statku z uwzględnieniem jego kształtu:

a) Na samolotach umieszcza się grupę znaków na powierzchni dolnej płatów dolnych, na powierzchni górnej płatów górnych, oraz po obu stronach kadłuba między skrzydłami i płatami ogona. Litery znaków na płatach dolnych i górnych powinny być zwrócone górną częścią do przedniej krawędzi płatów.

Na jednopłatawcu umieszcza się grupę znaków na górnej i dolnej powierzchni płata w sposób wyżej wskazany.

Na samolocie, nie mającym kadłuba, umieszcza się grupę znaków na obu bokach łodzi.

b) Na sterowcach umieszcza się grupę znaków po obu bokach możliwie najbliżej największego przekroju poprzecznego oraz na górnej powierzchni sterowca w równej odległości od znaków bocznych.

Na balonach umieszcza się przy linii największego obwodu poziomego dwie grupy znaków, jak najdalej od siebie oddalone.

Znaki, umieszczone na bokach sterowców i balonów, powinny być dobrze widoczne tak z boku, jak i z dołu.

§ 5. Oprócz grupy znaków, umieszczonej na statku według przepisów § 4, umieszcza się na samolotach i sterowcach ten sam znak przynależności państwowej P po obu stronach dolnej powierzchni dolnego nieruchomego płata ogona lub też steru wysokości oraz na górnej powierzchni nieruchomego górnego płata ogona lub steru wysokości, jeśli tenże jest szerszy, i na obu stronach steru kierunkowego, lub bokach zewnętrznych sterów zewnętrznych kierunkowych, jeśli statek ma kilka sterów kierunkowych.

Sam znak przynależności państwowej statku umieszcza się również na łodzi balonu.

§ 6. Wymiary znaków przynależności państwowej i rejestracyjnego powinny być następujące:

a) Na samolotach: wysokość znaków na skrzydłach i na na płatach ogona wynosi cztery piąte ich

między literami powinien być równy połowie szerokości liter.

Linja pod literami podkreślonymi powinna być tej samej grubości jak litery, a między literami i górną krawędzią linii powinien być odstęp, równy szerokości linii.

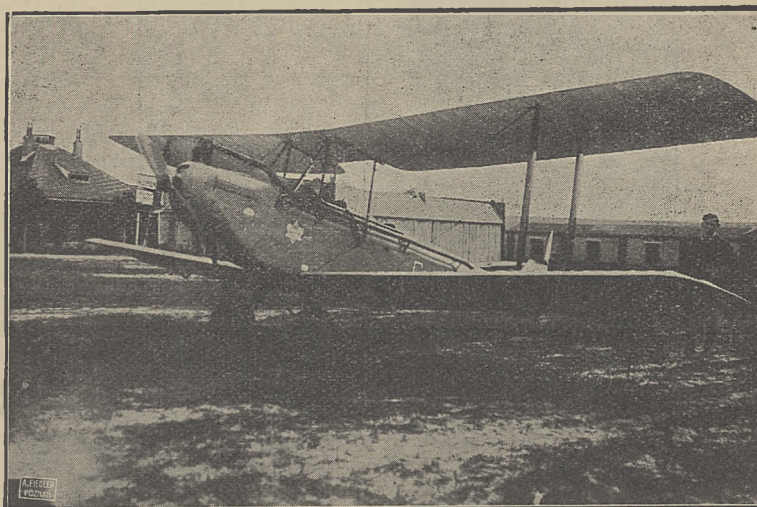
Długość kreski, oddzielającej znak przynależności państwowej statku od znaku rejestracyjnego, równa się szerokości jednej litery, grubość zaś tej kreski jest taka sama jak grubość liter.

§ 8. Na tablicy metalowej o wymiarze 10×15 cm, umieszczonej w miejscu widocznym na kadłubie lub łodzi zarejestrowanego statku powietrznego, powinny być wyryte: imię, nazwisko i miejsce zamieszkania właściciela statku oraz znak przynależności państwowej statku i znak rejestracyjny.

Tablica metalowa o wymiarze 7×10 cm z takim samym napisem powinna być umieszczona również wewnątrz kabiny pasażerskiej statku przedsiębiorstwa komunikacji lotniczej.

§ 9. Na statku powietrznym powinno być uwidocznione największe dozwolone obciążenie statku, wskazane w świadectwie sprawności technicz-

*Samolot sportowy D. H. Moth z silnikiem Cirrus 80 MK na lotnisku w Ławicy. Samolotem tym odbywał rajd po Europie kpt. Irvin — znany konstruktor spadochronów.*



szerokości a na sterze kierunkowym powinna być możliwie największa; wysokość znaków na kadłubie lub na łodzi wynosi cztery piąte największej wysokości, mierzonej w najwyższej części kadłuba lub łódki, na której to części znaki mają być wymalowane.

b) Na sterowcach: wysokość znaku przynależności państwowej, umieszczonego na płatach ogona, wynosi cztery piąte szerokości płatów, na sterze zaś kierunkowym znak ten powinien być możliwie największy; wysokość innych znaków nie może być mniejsza od dwunastej części obwodu największego przekroju poprzecznego sterowca.

c) Na balonach: wysokość znaku przynależności państwowej, umieszczonego na łodzi balonu, wynosi cztery piąte wysokości łodzi; wysokość innych znaków wynosi co najmniej dwunastą część obwodu największego przekroju poprzecznego balonu.

d) Na wszystkich statkach powietrznych wysokość znaku przynależności państwowej i znaku rejestracyjnego nie powinna przekraczać 2,5 m.

§ 7. Szerokość liter znaków powinna być równa dwóm trzecim ich wysokości, grubość zaś jednej szóstej wysokości.

Litery powinny być wykonywane zwykłym pełnym pismem jednego typu i wymiaru, odstęp zaś

nej. Napis literami o wysokości 10 cm umieszcza się po prawej stronie kadłuba lub łodzi statku powietrznego w części, przeznaczonej dla pasażerów i ładunku, w odległości 1/6 szerokości kadłuba od jego krawędzi dolnej.

§ 10. Znaki i tablice z napisami, umieszczone na statku powietrznym, powinny być stale utrzymywane w czystości i zawsze widoczne.

§ 11. Znaki i tablice z napisami powinny być umieszczone na statku powietrznym niezwłocznie po jego zarejestrowaniu.

W przypadku wykreślenia statku powietrznego z rejestru państwowego statków powietrznych znak przynależności państwowej i znak rejestracyjny powinny być natychmiast ze statku usunięte.

§ 12. Wykroczenie przeciw przepisom niniejszego rozporządzenia podlega karom, określonym w art. 72 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294).

§ 13. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

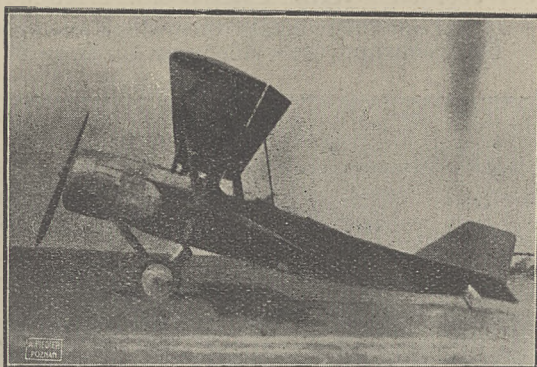
Minister Komunikacji: Romocki

Minister Spraw Wojskowych: J. Piłsudski

Minister Spr. Wewnętrznych: Sławoj Składkowski

## Program polityki lotniczej Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa w Polsce.

1. Lotnictwo polskie winno służyć interesom państwa, w pierwszym zaś rzędzie jego obronie.
2. Lotnictwo polskie winno się oprzeć wyłącznie o polską wynalazczość, polski przemysł lotniczy, polską technikę i polski personel.
3. Lotnictwo polskie we wszelkich jego przejawach oraz polityka lotnicza winny być kierowane przez Centralny Organ Lotniczy, który jaknajrychlej winien byćwołany do życia.



*Płatewiec Bartel B. M. 3 z silnikiem Le Rhône 8) MK.  
Widok z boku.*

4. Piecza nad utrzymaniem na wysokości zadania kadry personelu latającego i technicznego oraz nad utrzymaniem odpowiednich rezerw, stale uzupełnianych, ćwiczonych i szkolonych, winno być jednym z zadań naczelnych w celu rozwoju polskiego lotnictwa. Udostępnienie i popularyzowanie polskiego sportu lotniczego ważną odgrywa tu rolę.
5. Wszystkie poczynania w dziedzinie polskiej nauki lotniczej, dające jej przedstawicielom możliwość poznania najnowszych zdobyczy światowych winny znajdować jaknajżyyczliwsze poparcie.
6. Wysiłki polskich konstruktorów i techników zmierzające do tego by polskie lotnictwo było samowystarczalne i pod każdym względem nie ustępowało lotnictwu zachodniemu winny być popierane z całą usilnością.
7. Przemysł lotniczy winien być otoczony specjalną opieką, która pozwoli na zdrowy i silny jego rozwój, przyczem pod przemysłem lotniczym należy rozumieć nie tylko wytwórnie lotnicze właściwe, lecz cały przemysł pomocniczy i wszystkie wytwórnie, które w razie potrzeby mogłyby przejść na produkcję lotniczą. Przemysł lotniczy powinien się zupełnie uniezależnić od zagranicy także pod względem zaopatrzenia, stając się samowystarczalnym i zdolnym do potężnej wzmożonej produkcji w razie potrzeby.
8. Żegluga powietrzna powinna się odbywać na polskich aparatach lotniczych, jej obsługa powinna się składać z personelu państwowego pewnego. Lotnictwo komunikacyjne powinno być utrzymywane w gotowości służenia obronie państwa w razie potrzeby. Wysuwając konieczność upaństwowienia głównych arterji komunikacji powietrznej (jak to miało miejsce w zeszłym stuleciu z kolejami żelaznymi) należy dążyć do tego, aby były zorganizowane jako przedsiębiorstwa autonomiczne. Możliwość uspołecznienia takich drogą zaangażowania kapitałów komunalnych winna być wzięta pod uwagę.
9. Ustawa lotnicza winna uwzględniać jaknajdalej interesy państwa, zabezpieczać Polskę przed ekspansją obcego przemysłu lotniczego. Winna ona ustalić powinność lokalnych ustrojów administracyjnych (samorządów) do stwarzania i utrzymywania lotnisk, tras i innych urządzeń potrzebnych lotnictwu a ustalonych przez powołane organy rządowe. Ustawa lotnicza powinna przechodzić przez perjodyczne rewizje w duchu przystosowania do postępów lotnictwa.
10. Należy dążyć do jaknajściślejszej współpracy z wszelkimi instytucjami mającymi za zadanie dobro i rozwój lotnictwa polskiego.

## Śląsk a niebezpieczeństwo wojny lotniczej.

Śląsk a niebezpieczeństwo wojny lotniczej. Mściwy duch wojowniczy nie skończył jeszcze w narodzie niemieckim. Nie zdołają go ujarzmić żadne pakti rozbrojeniowe, również żadna kontrola wojskowa ze strony koalicji nie zdoła stwierdzić spontanicznych i olbrzymich

wysiłków „hakenkreuzlerów“ zdążających do przygotowania wojny odwetowej w celu odebrania ziem odstąpionych na mocy traktatu wersalskiego i konwencji genewskiej narodom i państwowi nowopowstałym po wojnie światowej. Kto zna ducha niemieckiego

ten wie, że w nim nurtuje zajadły jad zemsty do wszystkiego co polskie. Najwymowniejszym dowodem tego, to nieustanne akta teroru dokonywane prawie bezustannie na bezbronnej ludności polskiej na niem. Górnym Śląsku. Aktów teroru naliczyć by można tysiące. Lecz wystarczy tylko wspomnieć ostatnią aferę na Rozbarku, gdzie Prusak w haniebny sposób zmaltretował bezbronną ludność polską i jej opiekunów. Wszystkie te akty teroru i zemsty to nie innego jak staranne przygotowanie do wojny odwetowej z Polską, by móc jej odebrać z niewoli pruskiej wyswobodzone dzielnice a szczególnie najcenniejszą perłę — Śląsk.

W całych Niemczech istnieje obecnie cały szereg laboratorji pod najniewinniejszymi nazwami jak „Chemisches Laboratorium“, „Chemisches Institut“ i t. d., by przeto ukryć przed okiem całego świata zbrodniczą działalność przygotowania chemicznych środków wojennych. W gruncie rzeczy laboratorja o takich i podobnych nazwach, to nie innego jak warsztaty pracy służące przygotowaniu przyszłej wojny.

Ostatni okropny wybuch fosgenu w Hamburgu to nie bynajmniej wybuch pozostałych po wojnie resztek tego okropnego gazu, jak to sprytnie Niemcy tłumaczą ale wskazuje on na to, że Niemcy nieustannie w kierunku przygotowania wojny gazowej pracują. Z pewnością nie będzie to już ostatni wypadek, bo niezawodnie doczekamy się innych, lecz nigdy nie przyznają się Niemcy mimo wszystkiego do winy, lecz będą wszystko tak starannie ukrywać, aż będą gotowi do wojny.

Że Niemcy marzą o tej wojnie, słyszymy w najróżniejszych przemówieniach „patryjotycznych“ „Hura patryjotów niemieckich“, którzy ani na chwilę nie wyrzekli się tej myśli. Wiele by na to można przytoczyć dowodów, a zresztą są one znane wszystkim, którzy interesują się wypadkami w Niemczech. Przeto do jednego znamiennego i charakterystycznego wypowiedzenia obecnego Prezydenta Rzeszy Niemieckiej v. Hindenburga tylko się ograniczę. Powiedział on niedawno między innymi dosłownie: „w przyszłej wojnie floty powietrzne wielką będą odgrywać rolę“. A wyższe dowództwo niemieckie takimi popisało się słowami: „Przyszła wojna, będzie wojną w powietrzu. Rola lotnictwa w latach 1914-18 była zaledwo słabem, tej wojny odbiciem“. Do słów tych nie trzeba komentacza, wszak z nich wynikają jasno i niedwuznacznie zamiary i cele Niemiec wojowniczych.

Budowa olbrzymich sterowców, balonów, różnego rodzaju olbrzymich samolotów na kilkanaście osób, szeregi najróżniejszych rajdów jak ostatnia wyprawa „Bremeny“ i inne świadczą o niesłychanie rozwiniętej technice lotniczej w Niemczech, a ciągle dążność do produkcji metalowej samolotów, by móc produkować takowe masowo, mówi sama za się, jakie w tym kryją się cele.

Jeżeli wreszcie dodam, że według niedawnych zapowiedzi gazet niemieckich buduje się w Niemczech olbrzymi samolot obliczony na 500 pasażerów, który przekształcony na samolot wojskowy zabierze 37500 kg bomb, łatwo zrozumieć jakie nam grozi niebezpieczeństwo.

Jeżeli w czasie wojny Niemcy posiadali 18 fabryk lotniczych, które produkowały przeszło 2000 samolotów miesięcznie, czy na wypadek awentualnej nowej wojny nie są w stanie to samo stworzyć, kiedy przecież żadna z tych fabryk nie uległa zniszczeniu, atoli w tajemniczy sposób bywają powiększone.

Ze lotnictwo niemieckie stoi obecnie na wysokim poziomie technicznym dowodzą szalone zamówienia na samoloty niemieckiej konstrukcji przez cały szereg państw europejskich a nawet Amerykę.

Rozwój techniki w lotnictwie niemieckim jest i nadal zapewniony, wszak najróżniejsze przedsiębiorstwa, instytuty i towarzystwa „Przyjaciół lotnictwa“ stale popierają technikę lotniczą licznymi i znacznymi subsydjami a budżet Państwa Niemieckiego przewiduje na ten cel poważną kwotę 19½ miliona marek niem. Na badania naukowe w dziedzinie lotnictwa wyznacza ten sam budżet 4650000 marek niemieckich w roku bieżącym, zaś przedsiębiorstwa lotnicze kwotę 20165000 marek niemieckich.

Nie przeto dziwnego, że lotnictwo niemieckie pomyślnie i szalenie się rozwija, tembardziej, że ma wydatną i materjalną pomoc ze strony społeczeństwa, które w liczbie około 2 milionów jest zorganizowane w najróżniejszych związkach mających na celu popieranie lotnictwa a przez stałe i liczne składkowanie realizuje cele lotnictwa.

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że akcja rozwoju niemieckiego lotnictwa coraz będzie silniejsza i że w parze z nią idzie coraz większe niebezpieczeństwo okropnej wojny lotniczej nie przeciwko komu innemu, jak tylko przeciw Polsce.

Również nie może być dwóch zdań co do tego, że na wypadek wojny z Polską Niemcy bezwarunkowo zaczną takową od najazdu na Śląsk i starać się będą wszelkimi i najokropniejszymi środkami stojącymi im do dyspozycji, ubezwładnić nasz olbrzymi przemysł, który mógłby dla nich być groźnym rywalem. Niezawodnie też przez ataki gazowe i bombowe będą się starać uniemożliwić ludności śląskiej zbrojne wystąpienie a krainę tak bogatą obrócić w perzynę. Niebezpieczeństwo to staje się dla nas tembardziej groźniejsze, gdy wiemy, że prawie każdy powiat śląski ma jedną, lub nawet kilka miejscowości graniczących z Niemcami. Przeto konieczną jest obrona na wszelkie te strony a jej skutecznie dokonać zdoła tylko silne lotnictwo polskie, wyposażone w najnowsze zdobycze techniczne, w odpowiednią ilość aparatów i stosowne środki odporne.

Ściśle okrojony budżet naszego Państwa pozwolił tylko na wyznaczenie bardzo skromnych środków na ten cel. Przeto całe społeczeństwo pośpieszyć musi z pomocą wydatną a szczególnie my Ślązacy, bo jesteśmy najbardziej zagrożeni przez wroga i największe grozi nam niebezpieczeństwo na wypadek wojny.

Wprawdzie wiele złożyliśmy dowodów na to, że pragniemy przygotować się należycie na taki groźny wypadek, lecz to co dotychczas u nas działo, jest stanowczo nie wystarczające, przeto i nadal i to z zdwojoną siłą i energją zabrać powinniśmy się do tej pracy aby być na czas gotowi, gdyż nie znamy ani dnia ani godziny okropnego najazdu naszego wroga.

Mamy u nas na Śląsku potężną organizację pod nazwą Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, która służy wzmocnieniu

naszego lotnictwa. Organizacja ta obejmuje zgórą 31000 członków a na czele jej stoi Wojewódzki Komitet L. O. P. P. w Katowicach (lotnisko).

Do niej więc garnijmy się wszyscy jako członkowie i płacmy chętnie składki członkowskie wynoszące tylko 50 gr miesięcznie i jednorazową składkę wstępną 1 zł oraz wspomagajmy ją stale choćby najdrobniejszymi składkami a wtedy przyczynimy się do stworzenia silnych kadr lotniczych, stosownych środków odpornych i skutecznej obrony naszej dzielnicy Piastowskiej od zgrozy okropnego najazdu naszego wroga Niemca, jakoteż od tragicznych jego następstw.

Siemianowice, dnia 12 czerwca 1928 r.

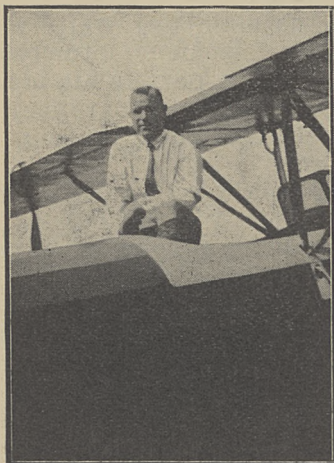
(—) Bytomski Piotr

prelegent Woj. Komitetu L. O. P. P.



## POLSKA.

**Jubileusz pilota oblatującego.** Pilot fabryczny „Samolotu“ *Edmund Holodyński* oblatwał w tych dniach trzysetni samolot wyprodukowany w Wlkp. Wytwórni Płatow., Sp. Akc. Samolot.



Typy: Hanriot 28, H nriot 19, Hanriot 19 wzmocniony i przekonstruowany, (chłodnica w podwoziu), Hanriot Sanitarny, S. P. 1., Bartel M. 2, Bartel M. 4, Bartel M. 4a (silnik Zalewskiego wzgl. Le Rhone) i B. M. 5.

Przy oblatywaniu wykonał 641 lotów w czasie 251 godz. 32 minut, przyczem zaznaczyć wypada że oblatwał wszystkie samoloty bez najmniejszego uszkodzenia.

Pełniąc równocześnie funkcje Szefa-pilota w byłej Cywilnej Szkole Pilotów przy Sp. Akc. Samolot wykonał w Szkole 2464 lotów w czasie 287 godz. 41 minut, tak, że ogólna ilość

lotów w Fabryce, to jest od czasu wypuszczenia pierwszego samolotu, (styczeń 1925 r.), do dnia dzisiejszego wynosi ogółem 3105 lotów w czasie 593 godz. 13 minut.

Dotychczas przekroczył pilot Holodyński ogółem 6000 lotów.

## Nowe książki.

„Wynalazki i Odkrycia“ wydały zeszyt lipcowy w fantastycznej szacie zewnętrznej, natomiast z bogatą treścią naukową i informacyjną obejmującą około 26 artykułów i prawie sto ilustracji.

Zwraca uwagę nowo wprowadzony dział zadań wynalazczych dla młodzieńczych konstruktorów i pierwszy konkurs na polskie wynalazki ogłoszony w trzech grupach.

Numer okazowy dwutygodnika „Życia Literackie“ w dniu 25 czerwca r. b. opuścił prasę drukarską.

Nowe to czasopismo jest wysiłkiem twórczym młodych literatów poznańskich. Na jego łamach znajdują miejsce nietylko utwory literackie, ale i artykuły krytyczne z zakresu sztuki. Reprezentowane będą działy: literatury, teatru, plastyki, muzyki, kina, radja i t. d.

Zewnętrzny wygląd pisma zgóry usposabia dobrze czytelnika do jego treściwej wartości. Niska cena pisma uprzystępnia szerokim kołom inteligencji zapoznanie się z twórczością młodych.

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski.