



LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.

Nr. 7 (102)

Poznań, 31 maja 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: Bo. — wstępny :-: M. Radwan-Przypkowski — Wspaniała epopea lotników :-: Emerpe — W przedeniu polskich tryumfów nad Atlantykiem :-: Konkurs modeli latających :-: Stiefel — Ku uwadze L. O. P. P. :-: Jan Niwiński — Skrzydła miłości, powieść :-: M. Radwan-Przypkowski — Lotnictwo Angli :-: Kalejdoskop :-: Stanisław Michał Grabowski — Kobieta która nie istniała :-: Kronika.

B. O.

Niejednokrotnie już na łamach pisma naszego wspominaliśmy o współpracy władz lotnictwa wojskowego z przemysłem lotniczym.

Współpraca ta, pojęta na miarę potęg lotniczych Zachodu, znajduje swój wyraz w urządzaniu i finansowaniu rajdów, które nie tylko mają znaczenie dla armji, lecz w olbrzymiej mierze są znakomitym czynnikiem propagandowym naszego przemysłu.

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że więcej stokroć znaczy wykonany, w umiejętnie uchwyconej chwili, rajd — jak kilkuletnia propaganda słowem pisanem, czyto w czasopiśmie — czy w postaci korespondencji.

„Lotnik“ — który jest wyrazem fachowej opinji Związku Lotników Polskich, cieszy się radośnie, widząc, że przejawy ekspansji zagranicą są systematyczne. Widząc, że władze polskiego lotnictwa, rozumieją tę tak poważną prawdę, że zagranica dobrze rajdami uchwycona, umożliwi nam utrzymywać nasze fabryki w stałej gotowości bojowej, choć my sami sum na to potrzebnych nie mamy i mieć nie możemy.

Lotnikom naszym, wyruszającym z szefem Departamentu pułk. pil. Rajskim na czele w dalekie światy, oświadczamy, że serca polskich lotników, będą z dumą i niepokojem śledzić przebieg rajdu i w trosce o ciężkie warunki lotu szeptać będą:

Trzymajcie się, silna wola złamie wszelkie przeciwności.

Wspaniała epopea lotników.

(Korespondencja własna).



Francuscy bohaterzy powietrza Costes i Le Brix po dokonaniu świetnie przeprowadzonego lotu naokoło świata samolotem, nazywanym „Nungesser-Coli” przeleciawszy 60.000 kilometrów w ciągu 338 godzin lotu w 39 etapach, wylądowali — dnia 14 kwietnia w sobotę na lotnisku w Bourget wśród niesłychanego entuzjaku nieprzebranych tłumów publiczności.

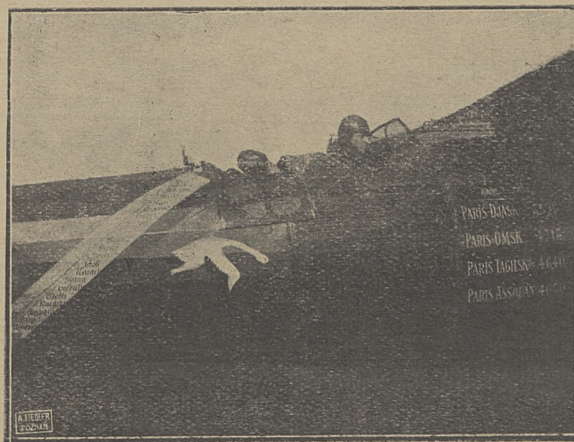
Niezapomniany dzień. Prawdziwa manifestacja narodowa. Czuło się doprawdy, że to dusza całego narodu tętni w najwyższym tempie. Już od pierwszej godziny po południu tłumy publiczności zaległy wszystkie ulice okalające wielki paryski port lotniczy Le Bourget-Aviation. Mimo że słońce nie solidaryzowało się z uświetnieniem pamiętnej w dziejach lotnictwa chwili, mimo niepewnej pogody — od lotniska aż do centrum Paryża, po drodze na dystansie 7 kilometrów zebrane tłumy w trzy lub w cztery rzędy tworząc nieprzeniknione szpalery w ciągu całego szeregu godzin stały pod osłoną parasoli w czasie deszczu, wyczekując ukazania się samochodu unoszącego bohaterów chwili, dzielnych rycerzy błękitów — lotnika Costes i Le Brix — aby ujrzeć ich ogorzałe, spieczone słońcem oblicza — by im ich trud z zapamiętaniem wynagrodzić — powitać frenetycznymi okrzykami — wiwatem — „niech żyją” — by przyjąć ich salwą oklasków lub rzucić choć do stóp ich, pęki świeżo rozkwitłego kwiecia...

Na lotnisku wielkie święto. Okazała rewja. Setki białogłów w odświeżających toaletach. Tysiące osób. Dla utrzymania porządku ściągnięto moc policji, wojska, żandarmerji. W galowych uniformach, pięknie się prezentujące szeregi gwardji republikańskiej i liczne grono wyfrakowanych przedstawicieli władz administracyjnych dominują wśród zgromadzonych. Zaproszeni goście literalnie pokrywają wszystkie tarasy pawilonów lotniczych. Wśród elity lotniczej spotykamy: lotniczkę Maryse, pilotów: Pelletier Doisy, Weiss, Challe, Sadi-Lecointe, Lasne, de Vitrolles, Gonin, Bajac, Doret, Haeglen, Denoullin, Destroyal, Drouhin, braci Arrachat, braci Duchange — ministr.: Bokanowskiego, Perrier, Fortant, kontradmirała Descotes-Genon i wielu innych.

Hangary przystrojone zielenią i tarczami republikańskimi z licznymi chorągiewkami o barwach narodowych francuskich oraz w kolorze wszystkich państw, przez które przelatowali piloci. Na murawie wojskowa orkiestra wtóruje wojenne

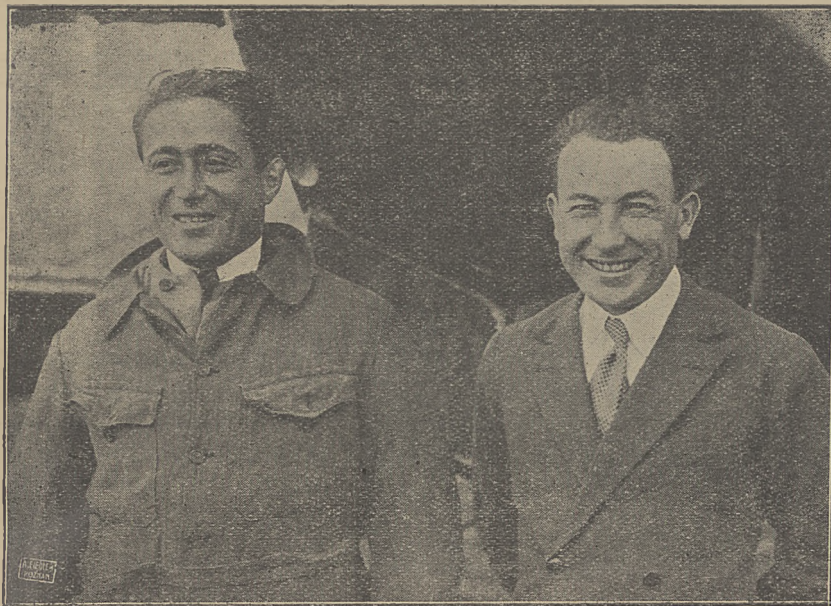
melodje — rzesze przekupniów nie próżnują — dla tych to złote runo. Handel fotografiami, pocztówkami z podobizną samolotu i bohaterów dnia osiąga niebawem sukces pobijając wszelkie dotychczasowe rekordy tego rodzaju.

Niebo nieco łaskawsze, chwilami sprzyja ku wznoszeniu się w przestrzeń licznym płatowcom dokonywującym demonstracyjne loty.



Costes i Le Brix w płatowcu.

Co pewien czas lądują wielkie transportowe komunikacyjne samoloty sprowadzające nowych gości z Angli, z Holandji i Belgji przybyłych tu specjalnie na wzięcie udziału w przyjęciu głośnych dzisiaj lotników. Radjo podaje



Lotnicy Costes i Le Brix.

krótkie informacje: „Hallo — hallo — wylatują z Marsylii o ciebie“. — „Są nad miastem Ljon. Godz. 4 m. 10“. Potem spokój. Nieco przed szóstą — dwie wojskowe eskadry lotnicze wznoszą się nagle w powietrze — przelatują z brawurą, przy ogłuszającym warkocie motorów tuż ponad głowami zebranych — biorą kierunek południowo-wschodni i znikają na horyzoncie. Po chwili wracają — rosną w oczach widzów — płyną w pięknej formacji otaczając o jeden więcej aparat — to zwycięski dwupłat lotnika Costes.

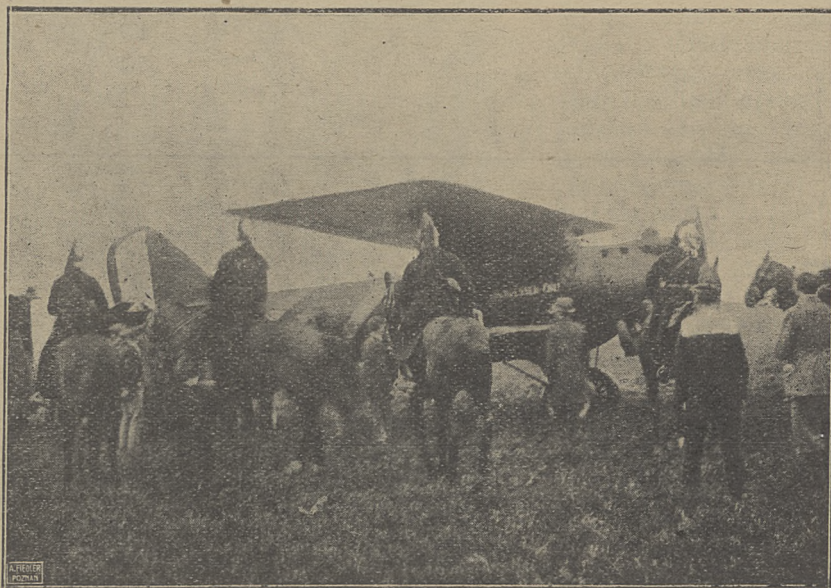
Tuż nad lotniskiem samolot „Nungesser-Coli“ opuszcza swą honorową eskortę — zniża lot — majestatycznie dokonując finału wspaniałego rajdu — zatacza regularne kręgi ponad mrowiskiem rozentuzjowanych ludzi i osiada w centrum terenu, podczas gdy lotnik Le Brix stojąc w płatowcu gestami odpowiada na żywiołowe owacje i radosne okrzyki wydobywające się z tysiąca piersi.

Urzędowe przyjęcie.

Dwaj dzielni lotnicy, którzy tyle mórz, tyle kontynentów, krajów i stron bezludnych przelatywali, odnajdują napowrót paryski grunt, a Paryż jak przystało wyrusza ku nim na spotkanie radosnie, z całą swą żywiołową siłą i w najwyższym podnieceniu.

W mgnieniu oka, po wylądowaniu lotników, szpalery wojska i policji zostały zerwane — publiczność sunęła ku zwycięzcom wyprzedzając wszelkie delegacje i urzędowy orszak. Tłum błyskawicznie otoczył aparat — tak — że chwilami zdawało się, iż poniesie on klęskę padając ofiarą zgniecenia na miazgę. Dwa plutony konnych gwardzistów republikańskich z obnażonymi szablami galopem przybiegają — opanowując momentalnie sytuację — chronią samolot przed nieuniknioną omal — że katastrofą — tymczasem

podniecony tłum poniósł w zachwycie dwóch tryumfatorów ku hangarowi „Air-Union“, gdzie przewidziano dla lotników przyjęcie oficjalne.



Zwycięski dwupłatec „Nungesser-Coli“ pod strażą gwardji republikańskiej po wylądowaniu.

Podczas gdy dwie dziewczęce z pilotką Mille Maryse na czele ofiarowują lotnikom Costes i Le Brix wspaniałe bukiety kwiatów —

pierwsze słowa powitania wymawia wzruszony minister lotnictwa p. Bokanowski w asystencji ministra Kolonji p. Perrier dziękując w imieniu Narodu i Rządu za wielki czyn dokonany,

w hotelu „Claridge“ na Pole Elizejskie, by tam należycie ochłonęli z doznanych wrażeń i wypoczęli po tylu — niedospianych nocach i nadludzkich wysiłkach. W następane dni mają miejsce w dalszym ciągu uroczyste przyjęcia lotników tych, przez Prezydenta Państwa, przez Aeroklub, Władze Muncypalne Paryża, przez ministra Wojny pana Painlevé, przez konstruktorów pławca i silnika oraz przez liczne grono towarzyskie, osoby prywatne i rozmaite instytucje.



Costes w tryumfie.

przynoszący zaszczyt i dumę lotnikom, ich ojczyźnie i całemu lotnictwu.

Porywające dźwięki „Marsyljanki“ ogłuszają ostatnie wyrazy mowy ministra — głowy wszystkich się odkrywają i zapanowuje chwila głębokiego, niezatartego w pamięci obecnych — wzruszenia, gdy Costes, Le Brix padają ondnieni, wyczerpani w objęcia administratorów. Mocno wzruszeni lotnicy przyjmując gratulację i życzenia od przedstawicieli Korpusu Lotniczego, Prezydenta Republiki, Korpusu Dyplomatycznego, Kolegów i rodziny — dziękują serdecznie wszystkim, wychylają po puharze szampana i w towarzystwie ministra Bokanowskiego zajmują miejsce w okazałym lando „Hispano Suiza“ kierując się ku stolicy do Prezydentury Rady Republikańskiej, będąc przedmiotem powroci do stolicy owacji ze strony rozentuzjzowanej ludności.

Po przyjęciach w Prezydenturze przez premiera Poincaré, odwieziono pilotów do specjalnie przygotowanych apartamentów

zostając po wszystkich państwach Ameryki Południowej, i Północnej przyjmowani byli tam z nadzwyczajnym entuzjazmem. Po bytności w Nowym Jorku, Chicago — zatrzymali się



Tryumfatorzy w otoczeniu Ministra Lotnictwa i konstruktorów: 1. Costes. 2. Breguet — konstruktor pławca. 3. Minister Bokanowski. 4. Le Brix.

w locie w San-Francisko i odpłynęli okrętem przez Ocean Wielki do Japonji.

W krainie wschodniego słońca, remontując pławiec „Nungesser-Coli“ ruszają drogą

Wielki rajd lotniczy.

Lotnicy Costes i Le Brix wylatując aparatem typu „Breguet XIX“ z silnikiem Hispano - Suiza 600 MK dnia 10 października u. r. poraz pierwszy jak wiemy przelecieli ponad Oceanem Atlantyckim na Południe do Ameryki Południowej. Podró-

powietrzną do Francji. Przeleciawszy 700 kilometrów nad morzem chińskim — dzielni, wielcy podróżnicy powietrza — lądują po 28 godz. lotu w Hanoi, skąd nazajutrz lecą do Kalkutty, stamtąd ruszają do Karachi — przebywając ogółem przez 3 dni przestrzeń 6000 kilometrów. Niedziela Tokio. Poniedziałek Hanoi. Środa Kalkutta. Czwartek Karachi. Piątek Bassorah-Alep. Sobota Ateny-Rzym-Marsylja-Paryż — oto etapy olbrzymie (16.185 kilometrów) przebyte w ciągu 6 dni i 6 nocy przyczem zaledwie 8 godzin lotnicy spali co najlepiej świadczy o ich werwie i zapale.

Znakomity i pełen poświęceń lot francuskich bohaterów powietrza nie ma równego sobie w historii lotnictwa — podnosi on ogromnie prestiż lotnictwa francuskiego w oczach wszystkich narodów — daje sławę, rozgłos i mnóstwo świeżych pożytecznych doświadczeń wykazując możliwość nawiązania licznych, nowych połączeń handlowo-komunikacyjnych szlakiem powietrznym.

Tryptyk lotniczy pilotów Costes i Le Brix.

Pierwszy epizod (rajd sportowo - handlowy).

11. X. 1927 Paryż-Saint-Lois w Segalu
5.200 klm. 26 godz. 30 m.
14. X. „ St.-Louis - Port Natal (pierwszy
przełot Atlant. Poł.) 3.400 klm.
18 godz. lotu.

Drugi epizod (rajd propagandowy).

16. X. 1927 Natalal-Karavellas
1.500 klm. 8 godz.
17. X. „ Karavellas-Rio de Janeiro
750 klm. 4 godz.
19. X. „ Rio de Janeiro-Pelotas
1.450 klm. 11 godz.
20. X. „ Pelotas-Buenos-Aires
730 klm. 4 godz.
12. XI. „ Buenos-Aires-Montevideo
300 klm. 2 godz.
22. XI. „ Montevideo-Buenos-Aires
230 klm. 1 godz. 10 m.
24. XI. „ Buenos-Aires-Ascuncion
1.200 klm. 6 godz.
Ascuncion-Buenos-Aires (nocą)
1.200 klm. 5 godz. 25 m.
3. XII. „ Buenos-Aires-Florianopolis
1.400 klm. 9 godz. 30 m.
4. XII. „ Florianopolis-Rio de Janeiro
800 klm. 5 godz.
13. XII. „ Rio de Janeiro-Buenos-Aires
2.200 klm. 11 godz. 50 m.
14. XII. 1917 Buenos-Aires-Santiago w Chili
1.300 klm. 7 godz. 30 m.

21. XII. „ Santiago-La Paz
2.100 klm. 12 godz. lotu
29. XII. „ La Paz-Lima
1.200 klm. 7 godz. 30 m.
11. I. 1928 Lima-Gajakil
1.250 klm. 7 godz. lotu
13. I. „ Gajakil-Panama
1.300 klm. 7 godz. lotu
17. I. „ Panama-Karakas
1.500 klm. 11 godz. lotu
21. I. „ Karakas-Barankilla
850 klm. 4 godz. lotu
24. I. „ Barankilla-Panama
650 klm. 4 godz. lotu
26. I. „ Panama-Gatemala
1.350 klm. 7 godz. 25 m.
29. I. „ Guatemala-Meksyk
1.100 klm. 7 godz. 30 m.
4. II. „ Meksyk-Nowy-Orlean
1.800 klm. 7 godz. 30 m.
6. II. „ Nowy-Orlean-Montgomery
450 klm. 2 godz. 45 m.
8. II. „ Montgomery-Waszyngton
1.150 klm. 8 godz. lotu
9. II. „ Waszyngton-Nowy Jork
325 klm. 2 god. lotu
2. III. „ Nowy Jork-Sharon
575 klm. 5 godz. lotu
4. III. „ Sharon-Sharpville-Detroit
1.300 klm. 8 godz. lotu
5. III. „ Detroit-Chicago
6. III. „ Chicago-Rocks-Springs
1.850 klm. 11 godz. lotu
7. III. „ Rocks-Springs-San-Francisko
1.250 klm. 7 godz. lotu

Trzeci epizod (rajd sportowo-doświadczalny).

8. IV. 1928 Tokio-Hanoi
4.000 klm. 28 godz. lotu
10. IV. „ Hanoi-Kalkutta
2.200 klm. 11 godz. lotu
11. IV. „ Kalkutta-Karachi
2.300 klm. 13 godz. lotu
12. IV. „ Karachi-Bassorah
2.200 klm. 12 godz. lotu
13. IV. „ Bassorah-Alep
2.200 klm. 14 godz. lotu
13. IV. „ Alep-Ateny
1.300 klm. 10 godz. lotu
14. IV. „ Ateny-Rzym
885 klm. 10 godz. lotu
14. IV. „ Rzym-Marsylja-Paryż
1.100 klm. 10 godz. lotu.

M. Radwan-Przypkowski.

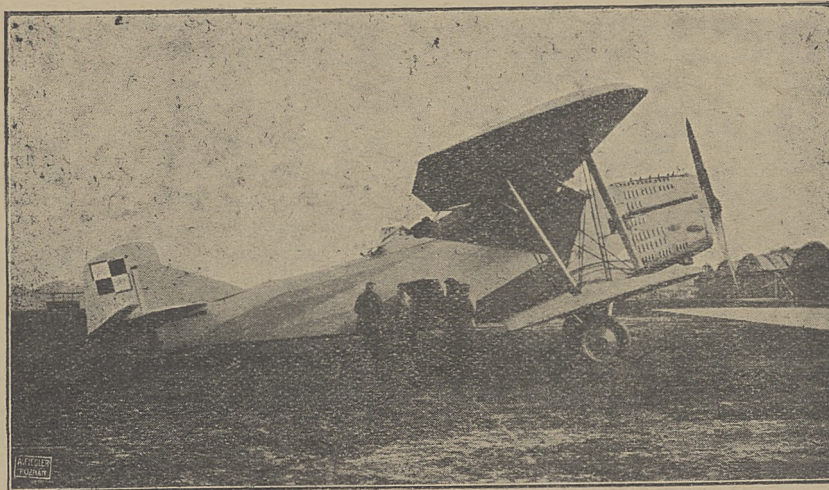
„LOTNIK“ dociera do najdalszych zakątków Rzeczypospolitej, jest przeto **najskuteczniejszym organem ogłoszeniowym**

W przedeniu polskich tryumfów nad Atlantykiem.

Wśród szeregu lotników różnej narodowości, którzy przygotowują się w bieżącym roku do przelecenia z Europy do Ameryki przez Atlantyk Północny — za jednych z najpoważniejszych kandydatów w chwili obecnej uwa-

czewca ku brzegom Hiszpanji skąd skierują swój lot w kierunku Nowego Jorku.

Podnieść należy zarazem, że prócz wymienionych polskich lotników — dwaj inni Polacy spróbować mają swych szans w prze-



Francuski dwupłatowiec „Amiot” typu S. E. C. M. z silnikiem „Lorraine-Dietrich 650 MK” chłodz. wodą przygotowany dla polskich lotników transatlantyc.

żani są we Francji polscy piloci mjr. Idzikowski i mjr. Kubala, których zdjęcie wraz z płatowcem obok umieszczamy.

Lotnicy ci zamierzają dokonać przelotu z Paryża do Nowego Jorku na jednosilnikowym francuskim płatowcu typu „Amiot — S. E. C. M.” z motorem — ochładzanym wodą typu „Lorraine-Dietrich” 650 MK z demultiplikatorem. Samolot ten jest odpowiednio przygotowany do odbycia tak wielkiego rajdu powietrznego — posiada specjalny olbrzymi zbiornik benzynowy o pojemności 6.500 kg. benzyny i jak utrzymują w kołach miarodajnych może przelecieć 8.000 kilometrów bez lądowania.

Polska załoga lotnicza dokonała na tymże płatowcu szereg udanych dalekodystansowych, próbnych lotów z obciążeniem 5.000 kg. i 5.500 kg. z tych jeden lot odbył się nad pełnym morzem w celu przeprowadzenia kalkulacji odchyień od linii przewidzianych. Wszystkie te próby zostały ukoronowane świetnymi wynikami i załodze płatowca rokuje się jaknajlepsze szanse powodzenia. Z licznie przeprowadzonych doświadczeń w przelotach jeden — lot zaliczyć należy do mniej udanych, a mianowicie — piloci pragnąc dokonać 20-sto godzinnego lotu bez przerwy zmuszeni byli wylądować po 10-ciu godzinach lotu płatowca w miejscowości Rue nad Sommą wskutek spostrzeżonego zawczasu defektu w chłodnicy silnika. Usterkę rychło usunięto i dalsze przygotowania do transatlantyckiego lotu odbywają się intensywnie.

Major Idzikowski i major Kubala wystartują z Paryża prawdopodobnie w przeciągu



Załoga samolotu mjr. pilot Idzikowski (na prawo) mjr. pilot Kubala (na lewo).

locie z Europy do Ameryki Południowej przez Ocean Atlantycki na południu. Przelotu tego dokonać ma porucznik Kalina z por. Szałasem

na trzechsilnikowym dużych rozmiarów płatowcu typu „Fokker“ uposażonym w 3 silniki „Wright-Whirlwind“ chłodzone powietrzem po 200 MK każdy, które są analogicznymi typami silników jakie używali głośni lotnicy jak Lindbergh, Chamberlin, Byrd, Brock i Schlee oraz Haldeman w historycznych swych przelotach ponad Atlantykiem.

Śmiało imprezy polskich lotników budzą żywe zainteresowanie zagranicą na zachodzie

— wielce przyczyniając się do zwiększenia szans naszej narodowej reprezentacji, która dotychczas była w stanie wielkiego zaniedbania. Żywimy głębokie nadzieje, że poczynania naszych władz wojskowych i naszych dzielnych pilotów przyniosą nam pełny tryumf — okrywając blaskiem nowej chwały emblematy polskiego lotnictwa i polskie imiona.

Emerpe.

Konkurs modeli latających

o nagrody wartościowe w kwocie 1200,— zł

urządza w dniu 24 czerwca 1928 r. o godz. 10-rej rano na lotnisku w Ławicy (w razie niepogody konkurs odbędzie się w piątek, dnia 29, VI. 1928):

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej połączone Komitety: Wojewódzki i Miasta Poznania.

Konkurs odbędzie się w dwóch etapach, w myśl obowiązującego regulaminu i dzieli się:

- 1) na konkursy eliminacyjne, które odbędą się w terminie między 3 a 17 czerwca br.,
- 2) konkurs decydujący (finał), który odbędzie się w dniu 24 czerwca b. r.

Regulamin konkursu oraz warunki konstrukcyjne podano już do wiadomości i obowiązują niezmiennie.

Nagrody.

Na nagrody przeznaczają się:

1) dla konkursów eliminacyjnych materiały na budowę modeli latających oraz literaturę lotniczą łącznej wartości 300,— zł i dyplomy.

2) dla finału

a) dla modeli klasy A.

I nagroda: srebrny puchar (wartości 100,— zł),

II nagroda: zegar na biurko (wartości 75,— zł),

III nagroda: zegarek kieszonkowy (wartości 50,—zł),

IV nagroda: komplet rysunkowy (wartości 35,— zł), oraz nagroda pocieszenia: bilet na lot pasażerski samolotami firmy „Aero“ Tow. Zapis. w Poznaniu.

b) dla modeli klasy B.

I nagroda: srebrny puchar (wartości 100,— zł),

II nagroda: zegar na biurko (wartości 75,— zł),

III nagroda: zegarek kieszonkowy (wartości 50,— zł),

IV nagroda: komplet rysunkowy (wartości 35,— zł) oraz nagroda pocieszenia: bilet na lot pasażerski samolotami firmy „Aero“ Tow. Zapis. w Poznaniu.

c) dla modeli klasy C.

I nagroda: srebrny puchar (wartości 100,— zł),

II nagroda: zegar na biurko (wartości 75,— zł),

III nagroda: zegarek kieszonkowy (wartości 50,—),

IV nagroda: komplet rysunkowy (wartości 35,— zł) oraz nagroda pocieszenia: bilet na lot pasażerski samolotami firmy „Aero“ Tow. Zapis. w Poznaniu.

Oprócz powyższych nagród wyznaczono jako nagrodę dodatkową dla modeli kadłubowych (klasa B).

1 komplet detektorowy z wszelkimi przyborami, za największą przebytą drogę, jednakże, nie mniej jak 100 mtr.

Pozatem przewiduje się dla uczestników finału żetony pamiątkowe.

Rozdanie nagród nastąpi do dnia 8-go lipca 1928 r.

Nagrody zostały wyznaczone przez Komitety Wojewódzki i miasta Poznania, firmy „Aero“ Tow. zapis. w Poznaniu oraz „Radjoton“ Poznań, ul. Półwiejska nr. 4.

Sąd konkursowy.

W skład sądu konkursowego wchodzi pp.: płk. szt. gen. pilot Abzółtowski, pilot Hołodyński, dyr. gazowni miejskiej Dziurzyński, dyr. firmy Samolot dr. Nencki, nacz. wydz. D. K. P. Pospischil, dyr. Tow. zap. „Aero“ Sawczak, dyrektor pilot Wawrzyniak Prezes Związku Lotników Polskich, naczelnik Wałęcki.

Kierownik konkursu:

(—) *B. Grajeta.*

Ku uwadze L. O. P. P.

Przeglądałem dziś ostatni numer — „Fernschulzeitung“. Czytałem artykuł zatytułowany szkoła lotnicza. W miarę czytania zaciekawia mnie on nadzwyczaj, tłumaczę go więc natchniami. Oto wstęp artykułu, brzmi on następująco:

„1-go marca rozwój naszego lotnictwa posunął się o duży krok naprzód. Szkoła techniczna w Jenie (tow. z ogr. odpow.) połączyła się ze szkołą lotniczą w Staaken (tow. z ogr. odpow.).

Cel tego połączenia:

Dać możliwość lotnictwu, zdobycia gruntownych i szerokich podstaw dla studjum swej wiedzy. To bowiem co osiągnano dotąd w szkołach lotniczych, było przeciętnem tylko wyszkoleniem technicznym pilotażu. Obecnie kształcić się będzie frekwentantów ponadto w dziedzinie techniki lotniczej w szerokim zakresie, umożliwiając im zupełne zgłębienie tej gałęzi wiedzy.

Dożyjemy w niedługim czasie tego rozwoju lotnictwa, jakiego doczekał się automobilizm. Już dziś należy do ogólnego wykształcenia, umieć prowadzić samodzielnie samochód.

Musimy wyszkolić nowe użyteczne i twórcze pokolenie ludzi zapalonych do idei lotnictwa, których zasób nabytej wiedzy, zostanie ukoronowany praktyką.

Każdy kończący taką szkołę, nie tylko będzie posiadał to wspaniałe uczucie, że został zupełnym mistrzem lotnictwa, lecz posiadać podstawy i będzie miał chleb w ręce, czyto jako pilot linii pasażerskiej, czyto towarowej, jużto jako lotnik reklamowy, oblatywacz fabryczny, lub jako instruktor w szkołach“.

Tyle tylko tłumaczenie. Tak traktuje się te sprawy i tym podobne, w Niemczech pseudopokojowych.

Jakżei daleko stoją sprawy tego właśnie rodzaju u nas. Zdaje mi się, że aż tak poważnie, nie zabieramy się jeszcze do tego. Jednego tylko niechcę, a mianowicie odpowiadzi, że przecież u nas była szkoła pilotów, że jest szkoła mechaników. To co było i to co jest, to bardzo mało. Z tym świata nie przejdziemy!

Stiefel.



JAN NIWIŃSKI.

Skrzydła miłości.

CZEŚĆ DRUGA.

4

ROZDZIAŁ IV.

Spotkanie.

Koń rozszalały strachem — ponosił. Rozszerzonymi trwogą oczyma patrzył chłopak woźnica.

Straszliwie śniegiem oblepione drzewa lecąc wyciągają łapy potworów, Maryś, leży w saniach. Ten cały czarno biały świat wali mu się na piersi.

I cienie jakieś pędzą, lecą — dokoła sani nad i przed. — Kto ty jesteś?... i ty?... — Takie przezroczyście szkalne postacie... Kładzie się ktoś obok na saniach, obejmuje Marysia za szyję... dusi w straszliwym, zimnym uścisku. Tam, głębokim parowem, pełnie gad... Nie, zwierz jakiś, bez nóg... Łeb ma wykręcony.

Teraz drugi... a tam — trzeci!... Pełno ich. Potwory większe, mniejsze, — pełno ich wszędzie.

Skaczą na sanie! Choć nóg nie mają, skaczą bez nóg! Gnioł! Tak strasznie boli głowa i ręce... Śmierć to chyba — już śmierć.

Lecz co to za postać jasna, dobra?

Świetlane ma oczy. — Poznał — to Oleńka! Wyżej — motyl... To chrześniak jego — chrześniak!!...

Srebrzy się niebo na wschodzie. Cicho, już szumi las, dalkie wycie wilków ustało.

Niema przedczem uciekać. Mały żydek woźnica jedzie do miasteczka.

Pamięta co mu kazał powiedzieć stary Natan. Tylko, że niema na saniach człowieka, co przyszedł nocą — wilki go porwały!...

A Lajbuś nie zna tej drogi. — Śnieg pada coraz gęstszy. — Chłopak otarł pot z czoła. Myśli, — jedna drugą goni. Najchętniej zrzuciłby tego rannego z sani i uciekał, — ale dokąd? Do domu. — Natan wyłaje, że nie wypełnił co mu kazano.

Koń na grudzie raz i drugi potknął się. Trzeba do miasteczka. Rozstajne drogi — słup. Zatrzymał konia, podszedł, śnieg odgarnia. Jeszcze carski, czarny orzeł na tablicy.

Lotnictwo Anglii.

Z cyklu: Organizacja floty powietrznej u innych.

Anglja jest pierwszym krajem, w którym pomyślano o użytkowaniu samolotów dla celów handlowych. Państwo to rozumiejąc potrzebę posiadania potężnej floty powietrznej nie ominęło żadnej sposobności, by drogą jaknajwiększego rozwoju swego lotnictwa doprowadzić do świetnego rozkwitu wszelki handel nazewnątrz państwa i by nawiązać mnóstwo nowych stosunków międzynarodowych.

Położenie geograficzne Zjednoczonego Imperjum Wyp Wielkobrajtyjskich skazywało z góry kraj ten na utrzymywanie stosunków z sąsiednimi państwami wyłącznie drogą morską. Od chwili jednak powstania lotnictwa i jego rozwoju — Angliacy znaleźli w nim zbawienny środek lokomocji — to też do dzisiaj pilnie czuwają nad tem by niedać się nikomu wyprzedzić w dziedzinie handlowej aeronautyki.

Pomimo znakomych wynalazków i doskonałych ulepszeń, jakie dokonano w bieżącym stuleciu w żegludze morskiej i w kolejnictwie wciąż jeszcze potrzeba długich ośmiu godzin na przebycie dystansu dzielącego Londyn z Paryżem, którą to przestrzeń zawdzięczając płatowcom przelatuje się w normalnych warunkach w ciągu dwóch godzin, lub

zaledwie w ciągu półtorej godziny lub mniej nawet niekiedy w okolicznościach szczególnie sprzyjających lotowi płatowca, a więc na przykład przy tylnim wietrze. Jeszcze większą



Mapka angielskich linii komunikacji lotniczych.

natomiast oszczędność na czasie uzyskuje się na linii lotniczej Londyn-Kolonja w połączeniu z Niemcami.

Odnalazł nazwę wsi. — Cmoknął Lejbuś z zadowolenia — przecie jest coś!

Jedzie dalej — byle dalej, z tej strasznej białej zamieci!

Wreszcie zamajaczyły chaty.

Poganiał ledwie zipiącego konia. Wjechał do wsi między chałupy.

Cicho, jakby wieś wymarła. Zatrzymał konia między chatami. Teraz dopiero dojrzał oczy wyglądające przez małe szybki. Pukał do drzwi.

— Kto tam?

Język mu się płacze, ledwie odpowiedzieć zdoła.

— Nu — do miasteczka daleko?

Chłopi wyszli z chat i patrzą groźnie.

— A kto ty?

— Jadę z śmiertelnym...

— Jak on śmiertelny, to czego jego wieziesz?

— On ranien...

— A kto on?

— Nie znaju, kazali wieźć...

I teraz dopiero Lejbuś przypomniał sobie, że przecie papiery miał ten, co nocą przyszedł, co go wilki porwały.

— On komisarz! — bełkocze tylko.

— Wtem spostrzegł, że na leżącym bez przytomności obcym — płaszcz tamtego.

— Tuto pewnie papiery! — Podeszedł. — Rzeczywiście, w kieszeni książeczka. Wyjął. Jeden z chłopów, zabrał mu ją z ręki. — Oglądał przez chwilę, inni podeszli do niego, czytają. Wybuchają wzburzone głosy!

— To starszyna — komisarz!

— Sukin syn! Sobaka! Dobić takiego — i żyda! Groźnie patrzą oczy. Błyskają nienawiścią.

— Ty wiesz gdzie ty przyjechał?

— Lejbuś trzęsie się ze strachu!

— Co wy odemnie chcecie! — Mnie kazali wieźć...

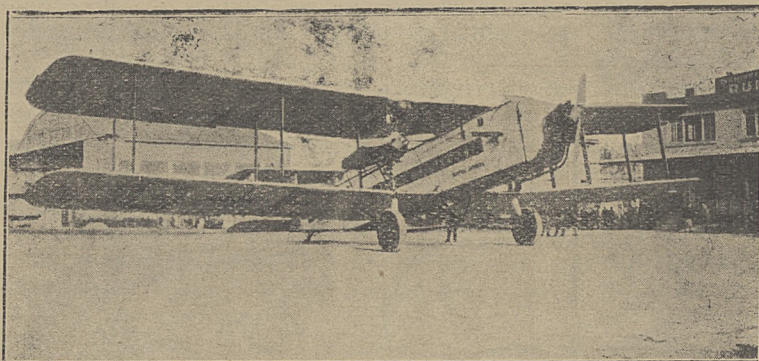
— Wiadomo, wy żydy zawsze z bolszewikami.

— Mnie kazali... to wiozę! — krzusi się łzami żydek.

— Zwlec go z sani! — ktoś krzyczy, (C.d.n.)

Przyczyny powyższe w zupełności usprawiedliwiają gorliwość Anglików z jaką oni podpisali wszelkie umowy dotyczące utrzymania międzynarodowej komunikacji lotniczej. Oprócz ogólnie uchwalonych i przyjętych

wietrzną między Londynem i Amsterdamem. W roku 1921 Towarzystwa Żeglugi Powietrznej otrzymując niedostateczne subwencje ze strony rządu przechodzą krótkotrwały kryzys ekonomiczny. Wyznaczone na pokrycie ko-

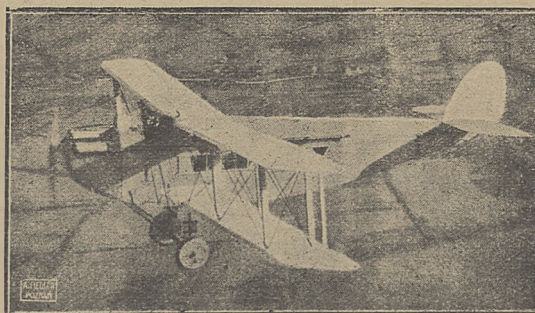


Angielski trzechsilnikowy ekspres lotniczy typu „Handley-Page“ regularnie kursujący na linii Londyn-Paryż.

przepisów aeronautycznych — Anglicy skwapliwie pozawierali liczne oddzielne umowy lotnicze prawie, — że ze wszystkimi państwami europejskimi. Prowizoryczne porozumienie nastąpiło w 1922 r. z Niemcami a jesienią już tego roku komunikacyjne samoloty angielskie i niemieckie regularnie kursują na szlaku Londyn Kolonia i z powrotem przelatują ponad terytorjum Belgji.

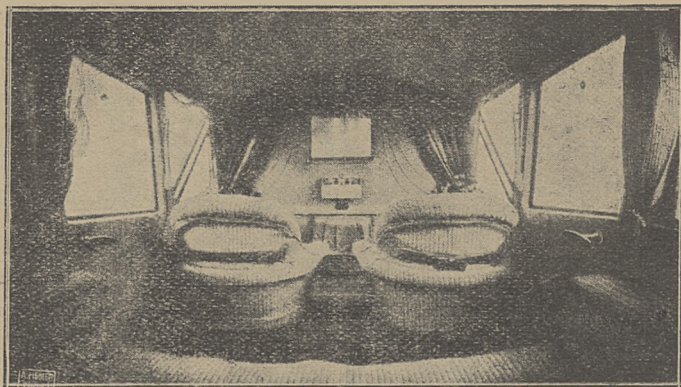
Pierwszą jednakże angielską linią komunikacyjną była trasa Londyn-Paryż która właściwie do dzisiejszego dnia jest jedną z najważniejszych dróg powietrznych Królestwa Angielskiego. Pierwsza podróż powietrzna przeprowadzona wyłącznie w celach handlowych z Londynu do Paryża odbyła się 29-go sierpnia 1919 r. Komunikację tę rozpoczęło Towarzystwo Żeglugi Powietrznej pod firmą „Aircraft Transport and Travel Ltd.“ Wkrótce potem znana firma „Handley-Page“ organizuje nowe połączenie lotnicze na przestrzeni: Londyn-Bruksela i w użycie na tej linii wprowadza

sztów, ceny transportów napowietrznych nie zadawalniają kierowników linii i ponieważ eksploatacja nadal nie kalkulowała się —



Linja lotnicza Londyn-Berlin. Płatowiec De Havilland w pełnym locie z pasażerami w dal.

wstrzymano zupełnie wszelki ruch na istniejących wówczas liniach komunikacyjnych. Zamknięcie ruchu lotniczego nie mogło jednak



Kabina dla pasażerów w samolocie angielskim.

poraz pierwszy wielkie bombardownicze płatowce wojenne specjalnie przerabiane do celów transportowo komunikacyjnych.

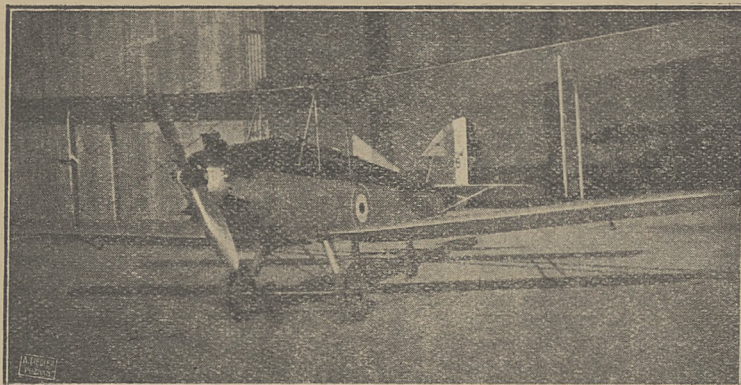
Na wiosnę 1920 r. to samo Towarzystwo Lotnicze utrzymuje stałą komunikację po-

trwać długo, to też po trzech miesiącach komunikacja zostaje przywrócona, skład przedsiębiorstw lotniczych ulega odtąd kompletnemu przeobrażeniu w sposób następujący: Linję powietrzną Londyn-Amsterdam eksploatuje

z tego czasu Towarzystwo Daimler. Linję powietrzną Londyn-Paryż przejmują na siebie firma „Handley-Page“, a linje lotnicze Londyn-

nowa linja komunikacji płatowcami na szlaku Londyn - Paryż - Bazylea - Zurych, która odrazu nabiera szczególnego znaczenia głównie z turystycznego punktu widzenia. W rok potem Towarzystwo „Imperial Airways“ uruchamia powietrzną linję na dystansie Londyn-Paryż-Plaża, a w roku 1927 organizuje świeże połączenie lotnicze pomiędzy Londynem a Amsterdamem jednakże z lądowaniem na plaży w Ostendzie.

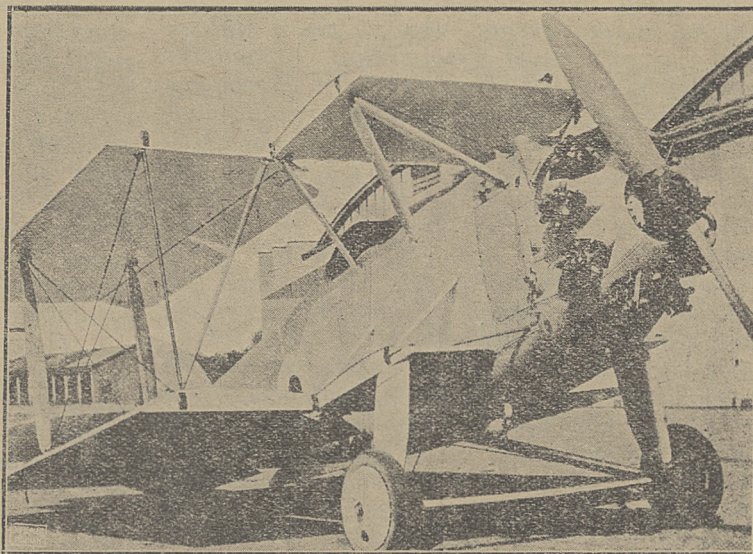
Anglicy podobnie jak Holendrzy starając się o nawiązanie szybkiej łączności pomiędzy stolicami swych państw, a ich kolonjami w Azji, otwierają nową linję lotniczą handlowo-pasażerską na przestrzeni: Kair-Karachi via Gaza-Bagdad - Bassora - Bender - Abbas.



Jedna z typowych angielskich awjonek „Moth-Lynx“.

Bruksela i Londyn - Kolonja finansuje Towarzystwo Instone. Z początkiem 1924 roku trzy rzeczony przedsiębiorstwa lotnicze grupują się w jedno wielkie konsorcjum powstałe pod nazwą „Imperial Airways“ — łącząc jednocześnie w swój organizm — czwarte Towarzystwo Komunikacji Powietrznej finansowane przez „Royal Air Force“ i utrzymujące regularne połączenie wodnopłatowca na szlaku Southampton - Jersey - Southampton - Londyn.

Koncern Lotniczy „Imperial Airways“ otrzymuje wydatną rządową zapomogę w wysokości 1 miliona funtów szterlingów i ruch na angielskich liniach powietrznych wzrasta



Wojskowy dwupłatowiec angielski Hawker-Hedgenog z silnikiem „Jupiter“, chłodz. pow.

Czas trwania przelotu na tym dystansie ogranicza się do dni 4-eh w czasie gdy okrętem poprzez kanał Suezki przestrzeń ta przebywana jest w przeciągu 12 lub 11 dni.

Trasa Kair-Karachi jest częściową realizacją kolosalnej linii angielskiej powstającej obecnie i mającej zapewnić stałą łączność Londynu z Angielskimi Indjami i Australją. Droga ta w powietrznej linii via Paryż - Rzym - Kair-Bagdad wynosi ogółem 16000 kilometr. przebywanych normalnie w ciągu 14 dni. O linii tej utrzymuje się zadanie, że odegra ona tak dużą rolę w stosunkach międzynarodow. jak to dziś ma miejsce z linją pow. pomiędzy Europą i Ameryką Południową lub też, że nabierze tego znaczenia co projektowana linja transatlantycka łącząca



Awjonetka typu „Avro-Avian“ z silnikiem „Cetrus“ 30/60 MK chłodzonym powietrzem.

odtąd w znacznym stopniu, rozwijając się metodycznie coraz lepiej. W r. 1925 powstaje

Południową lub też, że nabierze tego znaczenia co projektowana linja transatlantycka łącząca

cząca w niedalekiej przyszłości Europejski Kontynent ze Stanami-Zjednoczonymi.

W eksploatacji dróg powietrznych Anglicy używają rozmaite typy płatowców wyłącznie własnej krajowej konstrukcji. Początkowo jednomotorowe, wojenne samoloty typu De Havilland zostają odpowiednio przerobione na aparaty komunikacyjne i uruchomione na liniach Londyn-Paryż i Londyn-Berlin. Następnie

wielkie dwusilnikowe i trzechsilnikowe płatowce bombardujące typu „Handley - Page“ podobnie jak francuskie olbrzymy „Goliath'y“ zostają zamienione na płatowce handlowe i oddane do użytku na wspomnianych liniach komunikacji powietrznej. Nadto wielkie dwupłatowce typu „Avro“ znajdują również szerokie zastos. do celów handlowo-komunikacyjnych. (D. nast.) M. Radwan-Przykowski.

Kalejdoskop.

Amanullah?!

Rozumiem cię, Czytelniku rozumiem — już dość na ten temat czytałeś i słyszałeś! Ja też — i dlatego współczuję ci, że nawet tu w „Lotniku“, nie daje ci spokoju Afganistan. — Istnieją przecież sny, które nie dają wypoczynku, lecz przynoszą zmęczenie i ból głowy, a takim właśnie snem na jawie stał się pobyt egzotycznego monarchy. Dzienniki wszystkich odcieni przez trzy dni chorowały na tasiemca afgańskiego, mieszkańcy stolicy wypatrywali oczy na wschodni ceremoniał i stosowany przepych, a prowincja z zachwytem komentowała wiadomość o karierze warszawskiej fryzjerki. Przez trzy dni działo się wszystko nie jak w życiu, ale jak na scenie o drabikowskich dekoracjach. W naszych demokratycznych czasach zyskałszy nareszcie kilku zupełnie „prawdziwych“ książąt i hrabiów, a znana firma Fraget miała sposobność zaawansować na „dostawcę npdwornego“.

Wszystko to pięknie — ale zupełnie o czym innym chcemy mówić. Otóż jeżeli wogóle odgrzebujemy dzisiaj na tem miejscu przebrzmiałe echo wizyty królewskiej, to czynimy to nie dla małpiarstwa, nie dla snobizmu lub t. p. pobudek. Chcemy poprostu stwierdzić pewien fakt z dziedziny, którą często zaczepiamy. Ów dziennikarski „zez“ polega na tem, by patrząc lewem okiem w lewo, a prawem w prawo — nie widzieć nigdy tego, co jest właśnie pośrodku. Już to jest faktem, którego dowodzić nawet nie potrzeba, że w odniesieniu do kwestyj lotniczych „zez“ dziennikarski stał się chorobą powszechną i zaraźliwą. Wielokrotnie staraliśmy się w naszych „Kalejdoskopach“ naprostowywać oczy polskich dziennikarzy i reporterów i — być może — znużyło to nieco naszych Czytelników. Wątpimy jednak — gdyż naprostowywane przez nas zboczenia obfitują w kwiatki przezabawne i można się z nich nieraz uśmieć do łez. W ten sposób nieraz „Kalejdoskop“ był nieoficjalnym kącikiem humorystycznym naszego pisma.

To, co poruszyć chcemy á propos Amanullaha, nie jest śmieszne, tylko pożałowania godne. Chcemy bowiem stwierdzić jak małe jest wyczucie u prasy naszej aktów racjonalnej propagandy lotnictwa polskiego.

Gdy Amanullah bawił w Berlinie, ofiarowano mu tam chlubę awjatyki pruskiej — metalowego Junkersa. Hallo w prasie niemieckiej było ogromne. Sfotografowano wschodniego gościa we wszystkich pozach — wchodzącego, wychodzącego i siedzącego w płatowcu.

W Warszawie najwspanialszym darem, złożonym przez armję Amanullahowi — był najnowszy typ płatowca polskiego, aparat „B. M. 4“, zbudowany w wytwórni „Samolot“ w Ławicy. Aparat, konstrukcji inż. Bartla — ten ułaśnie, którego opis zamieściliśmy w ostatnim numerze „Lotnika“. Fakt, że właśnie „B. M. 4“ dostąpił tak wielkiego zaszczytu, by na odległym Wschodzie godnie reprezentował polski wysiłek lotniczy — dowodzi niezbicie, że aparat inż. Bartla jest w naszym lotnictwie objektem, najbardziej godnym uwagi.

I cóż się stało? Wzmianka o samolocie ograniczyła się do czterech słów i utonęła w powodzi opisów wyścigów konnych i rautów. Ajencja rządowa uczyniła, co do niej należało — ale prasa codzienna ujawniła fatalny brak spostrzegawczości i krytycyzmu. Fakt sam zapraszał się, aby go wykorzystać dla celów propagandy zagranicznej. Ajencje prasowe miały obowiązek zasypania ilustracyj zagranicznych zdjęciami „B. M. 4“! — Nikt tego nie zrozumiał!

Jak długo będzie trzeba przypominać prasie o jej zadaniach i obowiązkach — trudno to dziś przesądzić. Nie należy jednak zwątpić do reszty i nadal leczyć fatalnego „zeza“.

Może zwiędną kiedyś wreszcie wybujałe kwiatki ignoracji. A było ich w ostatnich czasach sporo. Najwspanialszym okazem był „pilot Koszula“ (to znaczy Kubala w rozumieniu P. A. T. — icznej). Niemniej ciekawe były fotografie w ilustracji do „Dnia Polskiego“, w której Kubalę nazwano Idzikowskim i vice versa. Są to dziś fakty powszednie. Należy się więc spodziewać w najbliższej przyszłości jakiejś nowej ciekawej sensacji.

Kto wie — być może, gdy lotnicy nasi zdobędą Ocean i wylądują w New-Yorku — nasze pisma doniosą o bohaterskim rajdzie... jugostowiańskim?!

Nigdy wątpić nie należy...

Stanisław Michał Grabowski.

Kobieta, która nie istniała.

(C. d.)

(Z cyklu: „Na odszkodni XX wieku“.)

Zawdzięczając wrodzonej inteligencji potrafiła szybko zastosować się do nowych warunków, nauczyła się roli pani kapitanowej. Ale nie zmieniło to jej duszy — duszy dziewczyny z portowych zaułków.

Wówczas, gdy Sergjusz się żenił, Aleksy był jeszcze młodym kadetem. Nie patrzył na czyn brata krytycznie. A potem mieszkając pod jednym dachem z braterstwem, przywykł do Marji, polubił ją nawet.

Miłość zrodziła się w Aleksym nagle, nieoczekiwanie, pewnego sierpniowego dnia, mniej więcej przed rokiem. Dzień ten wyrzył się trwale w pamięci Aleksego.

Sergjusz powrócił do domu z lotniska pod wieczór. Zasłał w swym małym saloniku, stanowiącym równocześnie pokój jadalny, żonę, brata i księcia Koradze. Książę, przyjaciel z lat młodzińskich Sergjusza, był rzadkim niezmiernie gościem w Marsylji. Mieszkał stale w Tuluzie, a wolne chwile wolał spędzać w Paryżu.

Aliaszwiliowie ze swoim gościem spędzili ten wieczór w nocnym dancingu.

O coś tam, o jakiś drobiazg, pokłóciła się Marja z mężem. Zaczęła tańczyć wyłącznie z Koradzem. Skokietowała go szybko, kokieteryja jej była tak agresywną, że piękny książę, rozweselony winem, przestawał panować nad ogniem swej gorącej wschodniej krwi. Ale też sama krew gruzińska uderzyła do głowy Sergjuszowi. Pożegnał się szybko z przyjacielem, Marję i brata wciągnął do samochodu. Wrócili do domu.

Sergjusz nie był naogół zazdrosny o Marję. Zobojętniał dla niej od dawna. Żył raczej poza domem. Ale perfidja Marji — jej chęć powaśnienia go z Koradzem, doprowadziły go tej nocy do wściekłości.

Położywszy się spać na kanapie w saloniku, gdzie zwykle, bawiąc w Marsylji, nocował, — nie mógł Aleksy tej nocy usnąć. Za drzwiami pokoju sypialnego rozgrywała się potworna kłótnia małżeńska.

Niski, basowy głos Sergjusza wstrząsał szybami okien, zapełniał małe pokoiki mieszkania. Na głowę Marji sypały się potokiem najordynarniejsze słowa. Ona — cicho, nie podnosząc głosu — rzucała czasem jakieś obojętne wyrazy. Czasem znów do uszu Aleksego dołatywał jej stłumiony, ironiczny śmiech. Widocznie chciała rozdrażnić męża jeszcze bardziej.

Wreszcie zapanowała w pokoju cisza. Lecz nie na długo. —

— A jednak mówię ci, że księcia, wcześniej czy później zdobędę!

Po tem zdaniu, wymówionem głośnym szeptem, w sypialni z podwójną siłą rozszalało piekło. Aleksy, naówczas już podporucznik, jak mały chłopak, z gwałtownem biciem serca, zeskoczył z postania na środek pokoju. Usłyszał za drzwiami głośny, prawie drewniany, stuk o podłogę i przejmujący skowyl. A potem krzyk przeciągły. To Sergjusz bił żonę, jak psa.

Nagle ktoś szarpnął drzwiami. Do saloniku wbiegła Marja. Drzwi zatrzasnęła. — Zgrzytnął w nich klucz.

Krzyknęła:

— A teraz zabij swego brata!

I nim Aleksy zdołał się opamiętać, nim pojał sens tych słów — objęły go jak kleszcze, ciepłe nagie ramiona. Marja, w podartej koszulce, tuliła się do niego gwałtownie, tak dziwnie nienaturalnie, całując go w oczy i usta.

Zaledwie całą siłą swych młodych mięśni zdołał ją od siebie oderwać. Rzucił ją na postanie i szybko otulił kołdrą.

— Droga, kochana! Uspokój się, uspokój! — szeptał szybko, nawpół przytomnie.

Poczem zarzucił na siebie mundur i uciekł do przyległej kuchenki. Przekreślił klucz w zamku i zaczął się pospiesznie ubierać. A gdy się ubrał — siadł przy kuchennym stole i wsparłszy głowę na dłoni, czekał tak długie godziny, — aż słońce wyłotoczyło przed nim białą ścianę.

Miał oczy, zasnutę mgłą, był blady i dygotał, jak w febrze.

Od tego dnia, od tej nocy — stał się innym jakimś, nowym człowiekiem. Unikał począł spojrzeń brata, a szukał oczu Marji. Przy powitaniu całował ją odtąd — inaczej.

Ona rozumiała to dobrze. Bawiła się młodziutkim podporucznikiem, stwarzała często sam na sam. śmiała się z błysków w jego piwnych oczach.

Aleksy jednak zbyt był do brata przywiązany, aby postąpić wobec niego nieuczciwie. Dotychczasowy stosunek do Marji stawał się dla Aleksego z każdym dniem coraz nieznośniejszą męczarnią. Powziął więc silne, nieodwołalne postanowienie: rozwieść Sergjusza z żoną i samemu się z Marją ożenić. Tem bardziej, że Marja przestała się tajić z wyraźną niechęcią do męża. Kwaciarka portowa z trudem tłumiła w sobie wstręt i nienawiść do Sergjusza.

(Ciąg dalszy nastąpi).

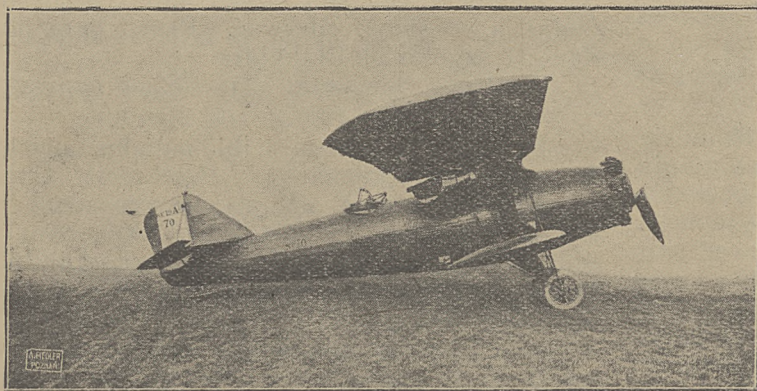


POLSKA.

Polski płatowiec transoceaniczny w Warszawie. W sobotę 26 maja wylądował na lotnisku w Warszawie trój-silnikowy jednopłat Pockera, na którym przylecieli z Amsterdamu piloci por. Kalina i Szałas oraz mechanik sierż. Kłosiński. Przybyłych powitali na lotnisku min komunikacji inż. Romocki, oraz Szef Dep. Lotnictwa pułk. szt. gen. pilot Rayski.

Lot próbny mjr. Idzikowskiego i mjr. Kubali. Ostatni przed lotem przez Atlantyk lot próbny na „Orle Białym“, którego fotografię podajemy na innym miejscu, został po

P. P. pod przewodnictwem p. wojewody Darowskiego ustalono program prac na rok bieżący. W kierunku rozbudowy lotnisk uchwalono powołać do życia *miejscowe komitety budowy lotnisk, w Białej, Dębicy, Tarnowie, Nowym Targu i Zakopanem* w kierunku obrony przeciwgazowej *organizację kursów, pokazów i obrony zbiorowej jak również sprawę zaopatrzenia ludności w sprzęt obronny.* Dla celów rozwoju lotnictwa krajowego uchwalono poprzeć budowę nowej awjonetki szkolnej sierżanta Działowskiego z Krakowa, dla *rozbudzenia sportu lotniczego wśród młodzieży* udzielić pomocy Aeroklubowi Akademickiemu. Dla propagandy służyć będzie osoba eskadra samolotów Ligi złożona z trzech aparatów An-



Świeżo wprowadzony do użytku we francuskich eskadrach lotniczych półtora-płat „Breguet XIX — Gnome-Rhône-Jupiter 500 MK“.

30 godzinach przerwany z powodu wyczerpania się zapasów oliwy.

Ten niemniej jednak w czasie lotu wykazał płatowiec znaczną szybkość (150 km/godz.) i doskonałe warunki stateczności. Konstruktor jego zmienia obecnie zbiorniki na więcej pojemne. Ocean stale podlega badaniom, które wykazać powinny w którym najdogodniej będzie rozpocząć lot.

Lot szybowca. Najstarsza na ziemiach polskich organizacja lotnicza, Związek Awjacyjny Studentów Politechniki we Lwowie wraz z Akademickim Aeroklubem, urządziła na terenach szybowych pod Złoczowem loty. Szybowiec konstrukcji stud. polit. Czerwińskiego, z pilotem stud. Orzeszczykiem wznosił się 50 m. ponad start bijąc dotychczasowy rekord pilota Szulczewskiego (23 m.)

Propaganda lotnictwa w Krakowie. Na odbytem w dniu 7 b. m. posiedzeniu nowego Zarządu komitetu wojewódzkiego L. O.

saldo A-300 i jednej awjonetki, które w najbliższym czasie rozpoczną swą działalność na terenie województwa i loty propagandowe dla członków Ligi. Sekcja lotnictwa sanitarnego prowadzić będzie *rozbudowę lądowisk dla samolotu sanitarnego i przystąpi do uruchomienia 2-go samolotu, mogącego przewozić obok chorego także towarzyszącego mu sanitariusza.*

Czyn godny uśladowania. Koło L. O. P. P. przy Państw. Seminarjum Nauczycielskiem Męskim wpłaciło do Komitetu Miasta Poznania kwotę 28,10 zł tytułem dobrowolnego datku, zebranego przy pożegnaniu maturzystów w dniu 23 maja b. r.

Za dar ten składa ofiarodawcom na tej drodze serdeczne podziękowanie.

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej
Komitetu Miasta Poznania.

Z L. O. P. P. w Krakowie. Ogólne zgromadzenie Wojewódzkiego Komitetu Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w Krakowie odbyło się w niedzielę dnia 22 b. m. w sali konferencyjnej Województwa przy udziale licznych reprezentantów Komitetów powiatowych Województwa Krakowskiego.

W nieobecności Prezesa Komitetu pana Wojewody Darowskiego zagał zebranie wiceprezes inż. Król. Przewodniczącym wybrano p. Wacława Zajączkowskiego z Białej. Zgromadzenie przyjęło do wiadomości sprawozdanie Zarządu za rok 1927 — dokonało wyboru członków Zarządu z uwzględnieniem kilku miejsc dla był. Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej. Przyjęto sprawozdanie kasowe oraz wnioski Komisji rewizyjnej.

W końcu przeprowadzono obszerną dyskusję w kierunku programu prac i zadań Ligi, w szczególności na terenie Województwa Krakowskiego, a to budowa nowych lotnisk w Tarnowie, Dębicy, Białej i Zakopanem oraz uruchomienie szeregu lądowisk dla samolotu sanitarnego. W dziedzinie obrony przeciwgazowej Liga zorganizuje ratownictwo i leczenie zagazowanych przez szkolenie personelu instruktorskiego i tworzenie drużyn ratowniczych. Zrealizowanie powyższych zadań Ligi ważnych dla lotnictwa i obrony kraju zależy będzie od wyniku akcji wdrożonej przez Ko-

mitet Wojewódzki i komitety powiatowe dla zwiększenia liczby członków w tym roku.

Spadochron ocala życie. Aparat wojskowy „Spad“, który leciał z Torunia do Dębli pod Brwinowem dostał się na wysokości 800 m. w korkociąg i spadł. Pilot por. Jordan uratował się zeskakując na ziemię przy pomocy spadochronu. Aparat rozbił się.

FRANCJA.

Ruch w Villacoublay. Jak nam donosi nasz korespondent (G): Na lotnisku panuje ożywiony ruch. Fabryki francuskie odstawiają wielkie ilości płatowców seryjnych. Z pośród prób nowych typów należy wspomnieć o płatowcu pościgowym Wibault typ 73 z silnikiem Hispano Suiza, płatowcu Nieuport z silnikiem Hispano, kabinie zamkniętej na dwie osoby oraz urządzeniu kompletnem dla fotografii lotniczej i wreszcie płatowcu S. E. C. M. „Jockey“, który uzyskał doskonałe wyniki szybkości.

Pilotami tych płatowców są: Douchy, Lasne i Pollon.



GAŹNIK

„ZENITH”

Łączy wszelkie wartości techniczne i praktyczne, potrzebne dla zapewnienia, w warunkach lotu najróżniejszych i w najbardziej krańcowych temperaturach, nasycenia mieszanką silników każdego rodzaju i to:

jak najpewniej, najregularniej
==== i najoszczędniej

Société du Carburateur „ZÉNITH”

39-51, CHEMIN FEUILLAT — LYON (3^E) FRANCE

Z karty żałobnej.

Dnia 15. b. m. zmarł nagle w Kielcach emeryt kolejowy śp. **Bazyli Budyłkin**. Zgasły przedwcześnie cały swój wolny czas, szczególnie od chwili wyjścia do emerytury, poświęcał pracy w organizacjach Zawodowej i Społecznych. Był jednym z organizatorów Związku Urzędn. Kol. na Rzeczpospolitą Polskę, w którym piastował godność vice Prezesa Koła Kieleckiego, Skarbnika Zarządu Okręg. Radom i Członka Zarządu Głównego tegoż Związku w Warszawie.

I-sze Koło kol. L. O. P. P. w Kielcach, zorganizowane w 1925 r. w znacznej mierze Jego inicjatywie zawdzięcza swą egzystencję. Na tem polu ś. p. B. pracował wiele; obdarzony mandatem Skarbnika Koła służył sprawie Ligi z całym poświęceniem się, uczciwością i wielką dbałością o dobro grosza społecznego, wierny hasłu „Silne Lotnictwo — to silna Polska“. Ś. p. B. należał do Klubu Urzędn. Państw. w Kielcach, sprawując funkcje członka jego komisji rewiz. oraz gorąco popierał poczynania wszelkich innych pożytecznych organizacji miejscowych, będąc człowiekiem nieskazitelnego charakteru i całą duszą oddany idejom narodowym polskim, za co zyskał sobie ogólną sympatię i uznanie.

To też, pomimo wielce niesprzyjającej pogody, w oddaniu mu ostatnich usług w dniu

pogrzebu, t. j. dnia 17 b. m. wzięło udział liczne grono jego kolegów i przyjaciół miejscowych i pozamiejscowych, oraz wiele osób z pośród miejscowego społeczeństwa.

Po przemówieniach pp. Stempniewskiego z Warszawy Polita z Kiele i Landego z Lublina złożono zwłoki ś. p. B. na miejscowym cmentarzu katolickim, a grób przyozdobiono kilkunastu wieńcami. W czasie konduktu pogrzebowego przygrywała orkiestra kolejowa, a chór ze Skarżyska-Kamiennej wykonał podczas wyprowadzania zwłok z mieszkania przy ul. Czystej i na cmentarzu żałobne pień. Cześć jego pamięci.

Osobiste.

Dnia 2. czerwca 1928 r. odbył się w Poznaniu ślub obserw. rez. Stanisława Kupeczyka z Gniezna z panną Stanisławą Wagner.

Młodej Parze szczęść Boże!

Zarząd Związku Lotników Polskich.

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski.

LETECTVI

miesięcznik ilustrowany, czechosłowacki organ oficj.



Naczelny Redaktor: Dr. E. HOF.

Wychodzi w języku czeskim z francuskim dodatkiem „Le Mois Aéronautique Tchécoslovaque“. Roczna prenumerata dla zagranicy; 60,— kor. czesk. wraz z przesyłką pocztową. Numery okazowe wysyła na żądanie Administracja „Letectvi“ Praha XII. Fochowa nr. 8.

P. L. L. AEROLOT S. A.

ZARZĄD: WARSZAWA, NOWY ŚWIAT 24

Biura:	Warszawa Nowy Świat 24 Tel. 9-00 i 19-88	Kraków Szpitalna 32 Tel. 32-22	Lwów Orbis Jagiell. 20 Telef. 47-71	Gdańsk Langfuhr Tel. 415-31	Wiedeń I Tegetthoffstr. 7 Telef. 71-0-84	Brno Telef. 42-66
Lotniska:	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	Brno Letiste Telefon 42-66

Rozkład lotów ważny od 15 kwietnia 1928 roku aż do odwołania.

Linja	Godz.	Port lotniczy	Godz.
1	8.00	Warszawa	13.45
1	10.30	Kraków	11.15
2	11.00	Kraków	10.45
2	13.45	Wiedeń	8.00
3	9.45	Lwów	18.00
3	12.45	Warszawa	15.00
4	15.30	Warszawa	10.30
4	18.30	Gdańsk	7.30

Linja 1, 2, 3, 4, 5 codziennie z wyjątkiem niedziel.

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

Linja	Godz.	Port lotniczy	Godz.
5	7.30	Lwów	14.30
5	10.30	Kraków	11.30
6	7.45	Kraków	18.45
6	10.00	Brno	16.30
6	10.30	Brno	16.00
6	11.30	Wiedeń	15.00

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. Poczty lotniczą nadaje się w Urzędach pocztowych (istnieją specjalne znaczki poczty lotniczej).