



# LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.

Nr. 2 (104)

Poznań, 6 września 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-Przytkowski — Silnik lotniczy Salmson  
O rozwój szybownictwa w Polsce :-: Lud Śląski a L. O. P. P. :-: Kalejdoskop :-: Jan Niwiński — Skrzydła miłości :-: Kronika :-: Z Związku Lotników Polskich.

## B. O.

*Na pasku szwabskiej propagandy wędruje prasa kraju naszego, o czym już niejednokrotnie pisałem. Świeży, jeszcze Sachsenbergem pachnący, wypadek, muszę znowu dziś zanotować. Wbrew oficjalnym doniesieniom francuskim, stwierdzającym aż nadto dokładnie, że śmierć ś. p. ministra Bokanowskiego nastąpiła skutkiem wypadku na samolocie Berline-Spad Nr. 59, „Ilustrowany Kurjer Codzienny“ z dnia 5 września br. Nr. 246, przynosi tłustym i bardzo tłustym drukiem, wiadomość p. Bs., że*

## A jednak samolot typu „Fokker“ zgubił św. p. Bokanowskiego.

**Wystarczające ostrzeżenie dla sympatyków tego typu.**

*W dalszej treści notatki wyłazi jak na dłoni niepewność p. korespondenta. Oto „samolot, który uległ rozbiciu, należał do typu płóciennie-drewnianych samolotów, zbliżony do konstrukcji „Farmanów“ i „Fokkerów“.*

*Aha! panie — tylko zbliżony. Czegoż więc znajdujemy w tytule oczywiście łgarstwo, które tem bardziej jest godne potępienia, bo wyraźnie zaznacza dwa typy „Farman“ — konkurencja Junkersa w Polsce i „Fokker“ — również pomimo wysiłków Sachsenberga, zakupiony przez Polskę.*

*Berline-Spad, jest równie podobny do „Farmana“ i „Fokkera“ — jak do awjonetki p. St. Działowskiego, do „Potezów“, do „Spadów“ do „Latecoère“ i tylu innych.*

*Że żydom berlińskim chodzi o forsowanie Junkersa w Polsce to rozumiem, ale jaki w tem ma interes, to, tak skądinąd poważne pismo jak „Ilustrowany Kurjer Codzienny“, tego zrozumieć nie mogę.*

*Robota tym razem wypadła za grubo i za rażąco. Redakcja pisma powinna strzec się niesprawdzonych wiadomości, a nagłówki skrzętniej z tekstem porównywać.*

# Silnik lotniczy „Salmson“

## system Canton-Unnè chłodzony powietrzem.

Pisząc w poprzednich artykułach „Lotnika“ o silniku „Gnome - Rhône - Jupiter“ wspominaliśmy tamże o zeskicowaniu następnie w serii kolejnych opisów rozmaitych typów silników ochładzanych powietrzem. W spełnieniu zadania, przystępujemy w niniejszym artykule do podania technicznych danych dotyczących silników lotniczych „Salmson“ a w następnych numerach „Lotnika“ podamy cały szereg charakterystyk silników: Lorraine-Dietrich (chłodz. powietrzem), Wright - Whirlwind, Armstrong - Siddeley, Walter, Anzani, Wright - Hispano i innych.

Niejednokrotnie mieliśmy sposobność czytać w „Lotniku“ o silnikach Salmson, zapoznając się z nimi ogólnie, zważywszy jednak na

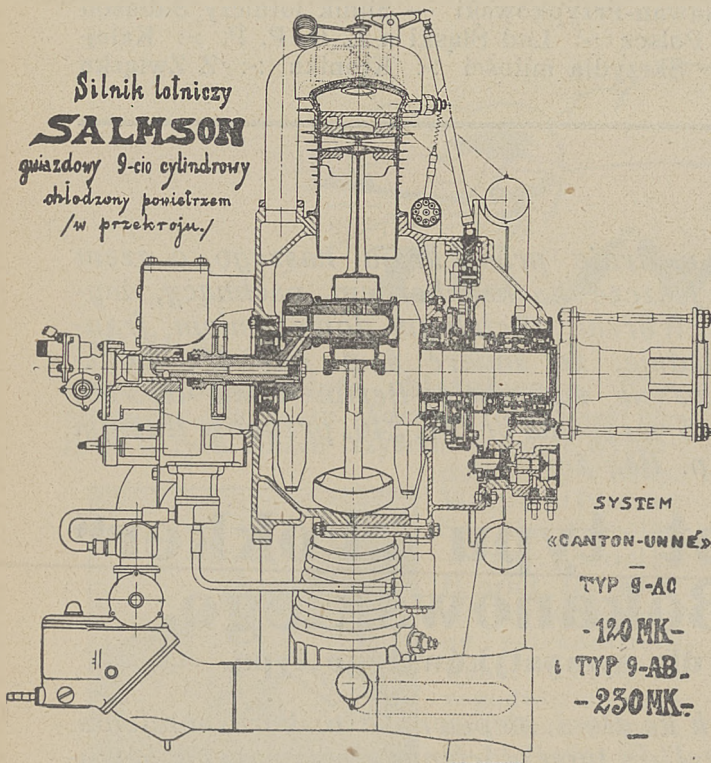
są do różnego rodzaju płatowców lądowych i hydroplanów — przechodzimy następnie do wyszczególnienia ogólnych danych i notatek historycznych dotyczących innych typów silników „Salmson“ chłodzonych powietrzem a mianowicie o sile: 12, 25, 40, 65, 95, 460 MK., budowanych we Francji w istniejących od 1913 r. Zakładach Lotniczo - Automobilowych pod nazwą „Société des Moteurs Salmson“. — Przy tem nadmienić należy, że oprócz silników wyżej przytoczonych Towarzystwo Salmson — buduje także dwa rodzaje motorów lotniczych o 9 i o 18 cylindrach w formie gwiazdy czyli Typ CM. 9 — 260 MK. i Typ CM. 18 — 500 MK. — jednak cylindry tych silników chłodzone są wodą, pomimo, że w konstrukcji są one dość zbliżone do opisywanych tu motorów „Salmson“ ochładzanych powietrzem.

### Opis techniczny silników „Salmson“

#### Typ 9 AC. 120 MK. i Typ 9 AB. 230 MK.

**Dane ogólne:** Silniki te są stojące, chłodzone powietrzem, posiadają 4 cykle pracy i dziewięć cylindrów ich ułożono w formie gwiazdy czyli w jednej płaszczyźnie wokół okrągłego karteru. Każdy z cylindrów uposażony jest w aluminiowy garnitur żeberek służących do przewiewu cyrkulującego wśród nich powietrza. Moc mechanicznych koni tych silników jest następująca: dla typu 9 AC przy 1800 obrotach na minutę — 120 MK., dla typu 9 AB. na 1700 obr./m. — 230 MK. w pracy normalnej. Średnica cylindrów dla pierwszego typu wynosi: 100 mm, skok tłoka 130 mm, a dla typu drugiego: 125 mm, skok 170 mm. Stosunek kompresji: 5—5,2. Zużycie — benzyny: 245 g i 20 g smaru na 1 MK/h. Smarowanie odbywa się pod ciśnieniem za pośrednictwem podwójnej, trybowej pompki rozdzielczej, rozsyłającej oliwę jednocześnie do dwóch części karteru. Zapalania dostarczają dwa iskrowniki typu „Salmson G. G. 9“ z pomocą dwóch świec na każdy cylinder. Porządek zapłonu odbywa się następująco: 1, 3, 5, 7, 9, 2, 4, 6, 8. Nowsze modele silników „Salmson“ tych mocy, ekwipowane są zasadniczo w następujące gaźniki: Typ 9 AC. posiada gaźnik „Caudel 42 D. C.“, Typ 9 AB. gaźnik systemu „Zenith 55 D. C.“ względnie „Caudel C. 7. R. B.“.

Karter silników składa się z dwóch części, z karteru przedniego i tylnego. W karterze znajduje się wał korbowy o jednym wygięciu, który wmontowanym jest na trzech silnych łożyskach kulkowych. Przednia część karteru zawiera mechanizm rozrządu i z części tej prowadzą dźwignie zaworowe ku głowicom każdego z cylindrów, idące równolegle z nimi. Zużyte gazy przedostają się z cylindrów po specjalnych przewodach wprost do tarcz-



Silnik lotniczy  
**SALMSON**  
gwiazdowy 9-cio cylindrowy  
ochłodzony powietrzem  
/w przekroju./

stały rozwój techniki lotniczej i na szybkie postępy dokonywane zwłaszcza w dziedzinie silników lotniczych, które ulegają częstym modyfikacjom lub częściowym zmianom w konstrukcji swej, otrzymując nowe ulepszenia stosownie do wymagań współczesnej mechaniki — podajemy bliższe szczegóły budowy motorów „Salmson“, które produkowane seryjnie — wiele są rozpowszechnione w użyciu w armjach powietrznych i w cywilnych lotnictwach na całym świecie.

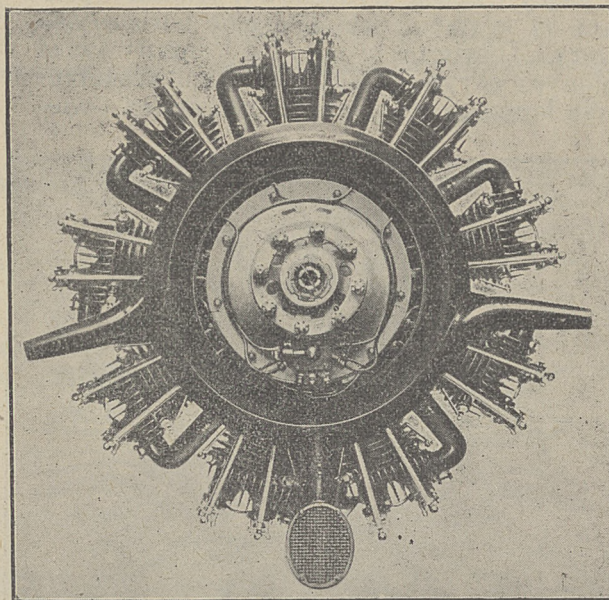
Zajmując się na wstępie nowymi modelami silników „Salmson“ — 120 MK. Typ — AC. 9. i 230 MK. Typ AB. 9 jako silnikami, które najwięcej (z tych motorów) stosowane

wego tłumika widocznego z załączonych ilustracji motoru a z tegoż tłumika rurami wydechowymi wyrzucane są na zewnątrz. Pod karterem mieści się rura zasysania powietrza zakończona filtrem sitkowym.

Zasilanie systemu ssącego mieszanką gazową zapewnione jest przez karburator o podwójnych komorach, który będąc umontowanym ponad pompkami smarowniczymi, połączony jest przewodami z kolektorem gazu od-

myślnie wzmocnionych twardym metalem. — Przedni karter o formie stożkowej mieści w sobie mechanizm rozrządczy. Kartar ten zamknięty jest tuż przed piastą śmigła aluminiową pokrywą, posiada trzecie łożysko kulkowe a bezpośrednio za tym podwójne łożysko oporowe. W zewnętrznej stronie przedniego karteru znajduje się komora smaru z filtrami. — Tylne karter mieści zbiornik mieszanki, z którego poprzez 9 tulei wiodących do rur, gaz za-

Silnik „Salmson“ — 120 MK — Typ 9 AC.  
chłodzony powietrzem.



lanym w korpusie tylnego karteru. Z kolektora mieszanka zasysana zostaje do poszczególnych komór spalinyowych za pośrednictwem dziewięciu rur ssących.

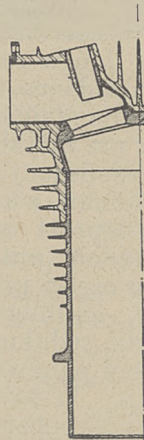
Karter tylny zaopatrzone jest w specjalnie zastosowaną koronę - obsadę służącą do umocowania silnika w płatowcu z pomocą 9 sworzni. Iskrowniki i pompy smaru zgrupowane są na pojedynczej konsoli odlanej w korpusie powyższego karteru. Kartar ten zawiera także na swej zewnętrznej stronie mechanizmy napędu — obracające się z chyżością  $\frac{1}{2}$  obrotu motoru a uruchamiające poszczególne, pomocnicze części silnika jak: liczniki obrotów, generatory, aparaty synchronizacyjne, pompy benzynowe itd.

Całkowita waga silnika „Salmson“ Typ 9 AC. — 120 MK. wynosi 178 kg a tenże silnik o mocy 230 MK. Typ 9 AB. waży w komplecie, gotowy do startu 265 kilo.

**Kartery.** Kartar składa się z dwóch części, przedniej i tylnej. Dwa półkartery odlane są ze stopu aluminiowego i mają w swym korpusie liczne wzmocnienia w formie żeberek nadlewów, umieszczonych wewnątrz i zewnątrz karteru. W karterze znajduje się dziewięć otworów odpowiadających średnicy cylindrów w które są osadzane cylindry silnika. Każdy z półkarterów uposażony jest w silne łożysko pod wał, ulokowane w miejscach u-

sysany jest do cylindrów z komory eksplozyjnej. Tenże półkarter zawiera na zewnątrz urządzenia pod magneta, gazownik, pompy i inne organy niezbędne do funkcjonowania silnika a na całym korpusie posiada zamontowaną obwodową rurę, która ma zadanie przytwierdzić solidnie z pomocą sworzni, silnik cały w kadłubie samolotu.

**Cylindry i zawory.** Cylindry ze stali zaopatrzone są w kołnierze do osadzania ich na karterze; kołnierze to tworzą jedną całość z cylindrami. Stalowe faje zaworów wlotowych i wylotowych, zakładane są szczelnie w otwory i wlotowywane w korpus główicy cylindrowych. Cylindry silników „Salmson“ posiadają żeberka chłodzące skonstruowane z aluminium, a część dolna żeberek tych wykonana jest ze stali tworząc całość z korpusem cylindra jak to widzimy z podanego obok szkicu. Wszystkie cylindry są ponumerowane i numerki ich z łatwością odnajdziemy na każdym z cylindrów. Patrząc z przodu silnika od strony śmigła, cylinder nr. 1 będzie ten, który

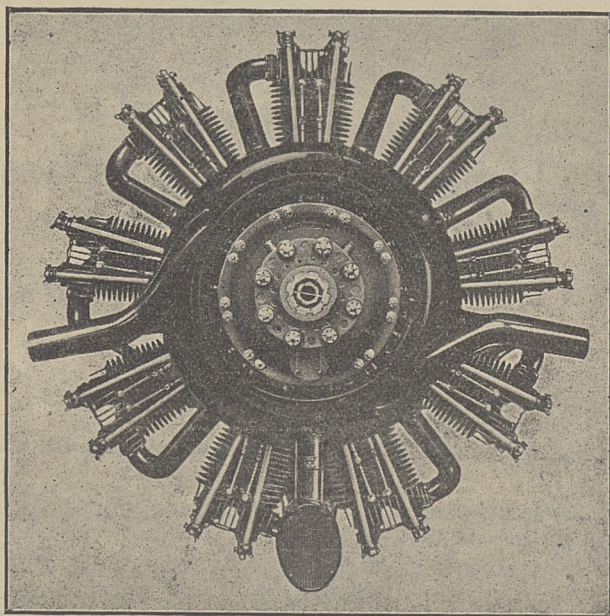


znajdzie się u dołu z lewej strony a cylinder nr. 5 znajdzie się u góry w prostej linii patrząc, cylinder natomiast nr. 9 będzie u dołu z prawej strony.

Zawory z kobaltowej stali uruchamiane są z pomocą podwójnych koncentrycznych sprężyn umieszczonych zewnętrznie ponad żeberkami chłodzenia dzięki czemu kontrola ich jest dogodna i łatwa. Każdy z cylindrów posiada po dwa zawory o dużej średnicy tj. zawór ssący i zawór wydechowy. Kułaki wprowadzone są w ruch przez dźwignie poruszające zawory. Dźwignie te jako też i obsady świec zapłonowych pokryte są aluminiowymi koszulkami dla lepszego ochładzania tych części. Świe-

ciaki odlane są ze specjalnego stopu aluminiowego odznaczającego się zasadniczymi własnościami a mianowicie są wytrzymałe, lekkie i bardzo odporne na tarcie.

Dla zabezpieczenia tłoków od wszelkiej deformacji przewidziane są w nich żeberka w formie nadlewów, które równocześnie przyczyniają się do lepszego chłodzenia tłoków. — Tłoki silnika 120 MK. posiadają 3 sprężyny uszczelniające umieszczone powyżej sworznia tłoku a w silniku 230 MK. każdy z tłoków ułożony jest w 4 sprężyny uszczelniające prócz czego każdy z dwóch typów posiada na tłokach dodatkowo po jednym pierścieniu służącym specjalnie do usuwania nadmiaru oli-



Silnik „Salmson“ — 230 MK — Typ 9 AB.  
chłodzony powietrzem.

ce zapłonu, dwie na cylinder umieszczone są z przodu cylindra i obok nich znajduje się analogiczny otwór zakryty wkładką i odpowiadający otworom dla świec a służący do wstawiania doń zaworu rozrusznika w wypadku uruchamiania silnika pod ciśnieniem.

**Korbowody i tłoki.** Korbowód składa się z korby centralnej odpowiednio zrównoważonej i z ośmiu korb przylegających doń w rozgałęzieniu. Pomocnicze korby te osadzone są na mocnych osiach wmontowanych na stałe do korpusu korby głównej. Korba ta ma łożysko składające się z dwóch części posiadających duże powierzchnie. Łożysko to wykonane z antyfrykcyjnego metalu spoczywa wprost na wale korbowym i jest obficie oliwione automatycznie podobnie jak wszystkie części pracujące w silniku. Korby tłoków, są długie, co zwiększa sprawność ich działania, redukuje stopień rozszerzalności i oscylacji panewek zmniejszając zarazem tarcia tłoku. Wszystkie korby poddawane są dokładnej termicznej obróbce i wykonywane są z chromoniklowej stali pierwszorzędного gatunku, o dużej wytrzymałości.

wy, wskutek czego smar systematycznie odrzucanym jest po ściankach cylindrów do karteru dając w rezultacie znaczną oszczędność w zużyciu oliwy. Tłoki cylindrowe złączone są z korbami za pośrednictwem lekkich stalowych sworzni, które założono zupełnie swobodnie — co ma szczególnie dodatnie znaczenie przy rozszerzalności metalu.

**Wał korbowy i łożyska.** Wał korbowy wykuty całkowicie z chromoniklowej stali, — składa się z dwóch części i posiada jedno wykorbienie. Czop wału tworzy jedną całość z przednią częścią wału, zakończoną piastą dla śmigła. Część tylnia wału korbowego połączona jest z przednią częścią przez solidną śrubę zablokowaną odpowiednio. Dolna część wału posiada na zakończeniach ramion stalowe ciężki mające zadanie równoważenia górnej części kolana i korbowodów. Równoważniki te nadają silnikowi lepszą sprawność obrotową, w najlepszy sposób równoważąc korbowody znajdujące się w różnych pozycjach i szybkościach. Druga część wału korbowego czyli tylnia, uruchamia iskrowniki, pompki smaru i benzyny oraz wszelkie pomocnicze or-

gany i akcesorja motoru. Wał tak jak i inne części składowe silnika uposażone są w kanałiki po których przecieka pod ciśnieniem pomp oliwnych — smar dostarczany ze zbiornika.

Łożysko oporowe wmontowane jest tuż za przednim kulkowym łożyskiem na wale głównym w miejscu gdzie znajduje się urządzenie podziału mieszanki. W silniku typ 9 AB za łożyskiem tylnym w karterze mieści się przyrząd zapewniający odpływ smaru skąd odbywa się następnie smarowanie łożysk kulkowych i innych części. Wał osadzony jest na łożyskach kulkowych odpowiednio porozmie-

szczanych w karterze i w nakrywie mechanizmu rozrządu silnika. Ten sposób montażu wału korbowego jest wprawdzie cięższym lecz ma tę zaletę, że łożyska zasadniczo są o wiele odporniejsze na różne gatunki i ilości oliwy niż normalne panewki o wygładzanych powierzchniach mające częste zastosowanie w silnikach lotniczych. System ów daje większe bezpieczeństwo w pracy motoru i szczególnie ułatwia montaż i rozbiórkę silnika.

*Mirostaw Radwan-Przypkowski.*

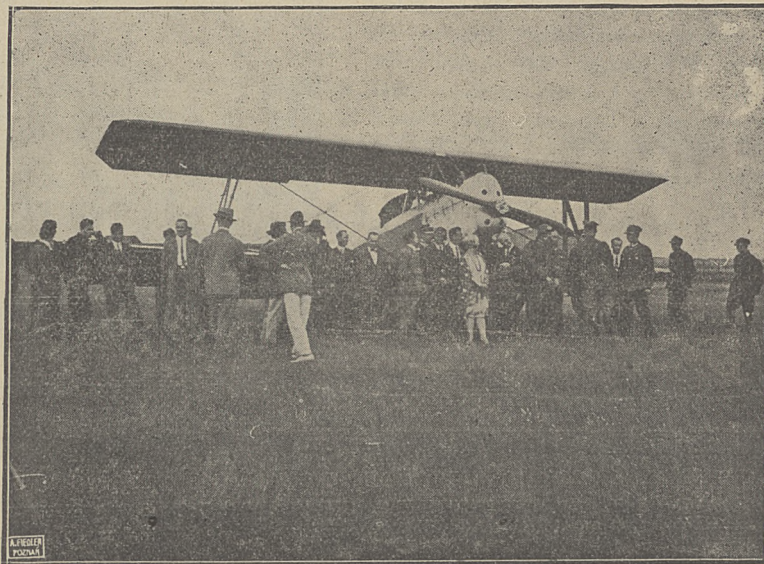
(Ciąg dalszy nastąpi)

## O rozwój szybownictwa w Polsce.

Urządzona przy końcu maja rb. wyprawa szybowca pod Złoczowem przez Związek Awiatyczny stud. Polit. lwowsk., Aeroklub Akademicki i Wojew. Komitet LOPP. we Lwowie dała pomyślne wyniki. Pilot Szczepan Grzeszczyk prezes AAL. na szybowcu konstrukcji p. Wacława Czerwińskiego stud. Po-

przewrócił się na plecy ulegając częściowemu zniszczeniu, pilot doznał lekkich obrażeń cielesnych. Wobec tego dalszych prób musiano zaniechać. Największa szkoda, że nie zdołano dokonać pomiaru linii lotu w celu wyznaczenia jego finezy (tj. utraty wysokości na przestrzeni 100 m).

Na uroczystość oblatania samolotu B. M. 5. konstrukcji inż. R. Bartla zaprosiła fabryka „Samolot“ prasę. Wielu było, a wszyscy dobrze się bawili. Obok widzimy miłych gości przy płatowcu. W środku pod śmigłem konstruktor inż. Bartel, obok jego małżonka. Po prawej stronie oficerowie 3. p. lotn., po lewej prasa i współpracownicy inżyniera Bartla.



litechniki, z łatwością utrzymał się w powietrzu przez 4 minuty 13 sekund, wykonując ostre wiraże, osiągając wysokość przeszło 50 m. Pilot lądował głównie z powodu nalecenia na niewłaściwy teren, gdzie gorsze warunki atmosferyczne nie sprzyjały kontynuowaniu dłuższego lotu, lądowanie odbyło się w dobrej formie. Szybowiec w powietrzu zachowywał się świetnie, wykazując wielką stateczność i czułość.

Przy następnej próbie tuż przy starcie, prawe skrzydło otrzymało silniejszy podmuch wiatru, wskutek czego poszło szybciej do góry. Pilot z powodu tego, że szybowiec nie posiadał jeszcze odpowiedniej szybkości nie mógł zareagować sterami, wskutek czego szybowiec

Wyprawa cel swój osiągnęła. Ten bez większego wysiłku zdobyty czas dowodzi, że teren na szybowisko w zupełności się nadaje.

Następna wyprawa wyruszy nie prędzej jak we wrześniu. W czasie wakacji wybuduje się najmniej trzy szybowce typu szkolnego oraz jeden szybowiec rekordowy. Oczywiście że druga wyprawa będzie posiadała podręczny warsztat, który pozwoli na małe naprawy, oraz wiele innych urządzeń wynikłych z nabytego doświadczenia na pierwszej wyprawie. Na typach szkolnych będzie się dokonywać lotów szkolnych i treningowych, będzie to pierwsza szkoła szybowcowa w Polsce o charakterze doświadczalnym.

Ostatnio sprawa ta była szeroko omawiana na posiedzeniu Zarządu Kom. Wojew. L. O. P. P. we Lwowie, który bardzo żywo tem się zajmuje służąc nie tylko pomocą finansową, ale i swem poparciem. Na posiedzeniu tem wystąpił z ostrą krytyką jako fachowiec pan mjr. Matula (delegat 6 pułku lotn.), atakując LOPP., który nie powinien wydawać pieniędzy społecznych na rzeczy, które jego zdaniem są niczem innym jak tylko zabawką dziecinną, przytaczając przytem cały szereg zarzutów.

Wystąpienie to szczególnie zdziwienie wywołało wśród młodzieży, która podobne rzeczy o lotnictwie bezsilnikowem poraz pierwszy usłyszała. Dziwnem wydają się wobec tego poczynania rządu francuskiego, o których przez dwie godziny w ub. r. mówił por. Tho-

W skład Sekcji lotniczej zostali też powołani delegaci Związku Awiatycznego stud. Polit. lwowsk. i Aeroklubu Akad., którzy na zaproszenie przewodniczącego na posiedzeniu tem wygłosili krótkie referaty o lotnictwie bezsilnikowem.

Pierwszy jako delegat Zw. Aw. przemawiał p. A. Nowotny, mówiąc o historii szybownictwa, o jego wielkim rozwoju w Niemczech, gdzie traktatem wersalskim zakazane było trzymanie lotnictwa wojskowego. Między innymi: „rzecz ciekawa, że Niemcy, którzy jeszcze przed rokiem lotnictwa wojskowego nie posiadali, a uprawiali na szeroką skalę sport szybowy, obecnie z chwilą dopuszczenia ich do I. F. A. i po zniesieniu ograniczeń co do mocy silników dopuszczalnych na płatowcach, stali się z miejsca posiadaczami większej cze-

Przed oblataniem płatowca B. M. 5. odbyła się próba statyczna. Przy próbie byli obecni: inżynier-pilot Ryszard Bartel — konstruktor płatowca, kapitan inżynier Gralewski z ramienia Dep. IV. Lotn., inż. Kurmann — z ramienia Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa, dyr. „Samolotu“ inż. Rosinkiewicz i por. Gruszkiewicz — szef kontroli wojskowej w fabryce.



ret na posiedzeniu Rady Głównej LOPP. w Warszawie. Dziwnem wydaje się także popieranie szybownictwa przez rząd Rzeszy, który w r. 1926 na ten cel wydał 3 600 000 m. niem. Nawet Rosja Sowiecka bardzo intensywnie popiera lotnictwo bezsilnikowe. I praktyczna Ameryka widząc, że pozostała w tyle pod tym względem, zaprosiła do siebie Niemców w celu racjonalnego zapoczątkowania tego ruchu.

Zarząd Kom. Wojew. LOPP., który w większości składa się nie z fachowców, lecz mecenasów lotnictwa, nie chcąc narażać się w przyszłości na tego rodzaju zarzuty, zwrócił się do swej komisji fachowej tj. do Sekcji Lotniczej z zapytaniem, co do szybownictwa wogóle, czy uprawianie go w Polsce jest możliwe a jeśli tak to czy należy ten ruch popierać.

W tym celu dnia 19 czerwca odbyło się posiedzenie Sekcji lotniczej, na której całą sprawę w krótkich i zwięzłych słowach przedstawił p. dyr. Tiger, prosząc o zdanie, które dla Zarządu Kom. Wojew. będzie dyrektywą w jego dalszych poczynaniach i decyzjach.

ści rekordów światowych; podczas gdy do r. ub. większość rekordów światowych przypadała na Francję. Obecnie na ogólną ilość 78 rekordów światowych, 34 przypada na Niemcy 19, na Stany Zjedn. a tylko 15 na Francję. Jest to jaskrawym dowodem, jak wielki wpływ wywarło szybownictwo na wartość samolotu.

Następnie przemawiał p. Czerwiński (delegat Zw. Aw.) mówiąc o wpływie szybownictwa na meteorologję i budowę płatowców, zaznaczając, że tak ważną kwestję dla pilota jak poznanie praw rządzących atmosferą najłatwiej i najlepiej jest osiągnąć tylko przy pomocy szybowca. Dzięki studjowaniu szybowca Niemcy w budowie samolotów ekonomicznych najlepsze osiągnęli wyniki. Niemieckie samoloty przeciętnie na przestrzeni 100 m trancą na wysokości 5,5 m (fineza 1:18) natomiast francuskie samoloty aż 14,5 m (fineza 1:7).

Jako delegat Aeroklubu Akad. przemawiał p. Mogilnicki, mówiąc o szkoleniu, na szybowcu, które daje: a) możliwość przeprowa-

dzenia dokładnego doboru materiału ludzkiego, b) zredukowanie niebezpieczeństwa lotów do minimum, c) ogromną oszczędność kosztów szkolenia, d) możliwość zdobycia od razu dużej ilości własnych doświadczeń, a co zatem idzie, możliwość skrócenia czasu szkolenia, e) możliwość zapoznania się z warunkami powietrza i umiejętność wykorzystania lokalnych prądów powietrznych jak również umiejętność spokojnego lądowania w razie uszkodzenia silnika, co jest szczególnie ważne dla pilotów linii pasażerskich.

Następnie przemawiał p. Piątkiewicz (delegat Aeroklubu Ak.), mówiąc o szybownictwie jako czynniku propagadowym wśród młodzieży, zaznaczając, że LOPP. wielką nadzieję pokłada w młodzieży i wiele kosztów łoży na propagandę wśród niej, ale nie bardziej każdego młodzieńca nie pociągnie, jak szybowiec i awionetka. do której najkrótsza i najracjonalniejsza droga prowadzi tylko przez studjum szybowca.

Potem przemawiał prof. Polit. inż. Rybczyński, podkreślając wielkie korzyści płynące z uprawiania szybownictwa, radząc Kom. Wojew. by dla dobra lotnictwa narodowego, ruch ten nie tylko intensywnie popierał, ale żeby starał się jeszcze szerszy ogół młodzieży tem zainteresować.

Dr. Fuch docent Polit., podkreśla wielkie znaczenie lotnictwa bezsilnikowego szczególnie dla nauki. Powiada że w tunelu aerody-

namicznym mogą być badane tylko modele, których rozpiętość nie przekracza maksimum 6 m a szybkość powietrza krążącego w tunelu nie może przekraczać szybkości rozchodzenia się głosu, wskutek tego otrzymane wyniki są tylko bardzo zbliżone do rzeczywistych. Na szybowisku pracuje się w skali 1:1 a warunki lotu są rzeczywiste, dlatego do badania nowych modeli szybowiska bardzo się nadaje. Dla Lwowa wynalezienie szybowiska ma szczególne znaczenie, gdyż budujący się tunel aerodynamiczny na Politechnice należy do bardzo małych.

Ponieważ nikt więcej głosu nie zabierał, gdyż wszyscy obecni pod tym względem w zupełności się zgadzali, przewodniczący stwierdził, że: zdaniem Sekcji Lotniczej szybownictwo w Polsce należy popierać ze względów naukowych, sportowych i propagandowych, poczem zamknął posiedzenie.

Lwów przed wojną światową, rzecz można, był stolicą lotnictwa polskiego, dzięki posiadaniu Politechniki. Polska Odrodzona środek ciężkości lotnictwa polskiego przeniosła do stolicy, lecz Lwów w imię tradycji nie może w rozwoju lotnictwa narodowego brać bierny udział, dlatego ten ruch szybowcowy zapoczątkowany przez Związek Awiatyczny stud. Polit. lwowskiej należy powitać z uznaniem, gdyż polskiej myśli lotniczej nadaje nowy kierunek.

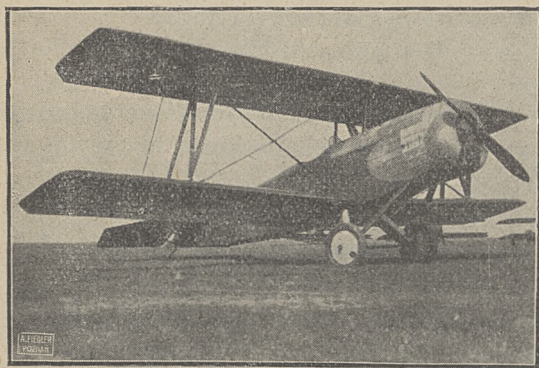
Lwów, w lipcu.

I. J.

## Lud Śląski a L. O. P. P.

Głęboki patriotyzm, doskonale zrozumienie celów społecznych i gospodarczych a szczególnie heroiczna wprost ofiarność ludu śląskiego stworzyły na Śląską silną organizację L. O. P. P. a równocześnie wyposażyły ją w odpowiednie środki materialne. Dzięki temu, Śląski Komitet Wojewódzki, który zaledwo przed 4 laty rozwinął swą błogą działalność na terenie

Wspaniałe kompleks budynków: jak hangar o długości 42 m, szerokości 25 m a wysokości 10 metrów, mogący w stanie zmontowanym pomieścić do 12 samolotów wojskowych, lub 7 aparatów komunikacyjnych na 4—5 pasażerów każdy, oraz warsztat mechaniczny, stacja benzynowa, dom administracyjny, szkoła mechaników i dom urzędowy oto dzieła powstałe



Samolot szkolny konstrukcji inżyniera R. Bartla B. M. 4 z silnikiem Le Rhône.

Województwa Śląskiego zdołał dokonać dzieł, które w historii Śląska chlubną zajmą kartę. Koroną jego pracy, to wspaniałe lotnisko w Katowicach o rozmiarach 56 ha znajdujące się w odległości 2 km od dworca głównego.

dzięki staraniom Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. Wspaniałe i najnowsze urządzenia techniczne i nowoczesny ekwipunek w jaki wyposażono lotnisko katowickie a nadto odpowiedni teren do lądowania i startu dla wszel-

kiego rodzaju samolotów są temi walorami, które katowickie lotnisko stawiają do szeregu pierwszorzędných lotnisk w Polsce a nawet pod wielu względami i wśród lotnisk Państw Zachodnich zjedną mu miejsce niepoślednie. Ciężkie i trudne było to zadanie, którego podjął się Komitet Wojewódzki w roku 1926, mimo trudnej sytuacji gospodarczej i panującego bezrobocia na Śląsku. Bez wątpienia dzieło to wykonane kosztem prawie 1 miliona złotych nie byłoby doszło do skutku, gdyby szerokie warstwy ludu śląskiego, ofiarnego robotnika, kolejarza i urzędnika nie były rzuciły na ten cel swoich tak licznych groszy, z których stworzyła się pokaźna suma 1 miliona złotych. Ta heroiczna ofiarność ludu śląskiego na cele społeczno-państwowe, to najlepszy dowód niezgłębionej miłości dla Ojczyzny.

W dziedzinie propagandy lotniczej wykazał lud śląski głębokie zrozumienie dla idei L. O. P. P. Z podziwu godnym zapałem, z całą siłą i energją przyłożył rękę do stworzenia licznych Kół Miejscowych, tak że dziś z zadowoleniem możemy skonstatować 209 Kół Miejscowych na terenie naszego Województwa, a ponadto 11 Komitetów Powiatowych zdobywając tysamym pierwsze miejsce wśród Komitetów Wojewódzkich na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Wspaniały dochód Komitetu Wojewódzkiego wynoszący w ubiegłym roku dokładnie 508.120,76 zł w stosunku do dochodu wszystkich Komitetów L. O. P. P. na terenie Rzeczyposp. Polskiej wynoszącego 2.745.327,90

zł zapewnił jemu i pod tym względem pierwsze miejsce.

Ożywiona działalność propagandowa, mająca na celu zjednanie jaknajwiększej ilości nowych członków świąciła zwłaszcza w ubiegłym roku sprawozdawczym rekord niebywały. Warto chociażby wskazać na fakt, że w roku ubiegłym zorganizowano na terenie Województwa Śląskiego przeszło 146 odczytów, w której to liczbie nie są jeszcze ujęte odczyty niezgłoszone Wojewódzkiemu Komitetowi, oraz odczyty urządzone przez bardzo ruchliwą Sekcję Kolejarzy, których również była pokaźna liczba. Jak wielkim cieszyły się one powodzeniem, przekonałem się naocznie, wygłaszając nieraz odczyt do kilkuset obywateli a nawet w niektórych miejscowościach zgromadziły one około 1000 słuchaczy. Żniwo tych odczytów, to przyrost 18 Kół Miejscowych i 2200 członków, tak że obecnie organizacja L. O. P. P. na Śląsku liczy 31443 członków.

W czasie Wojewódzkich Dni i Tygodni Lotniczych — śmiało powiedzieć mogę, będąc świadkiem kilkudziesiątek wspaniałych imprez — Śląsk grał pierwsze skrzypce. Wspaniały dochód zeszlórocznego Tygodnia Lotniczego wynoszący 35.608,83 zł to najlepszy dowód na moje twierdzenie.

W akcji propagandowej, każdy Komitet Powiatowy zrobił swoje i żadnego z nich nie można posadzić o gnuśność, lecz są jednak Komitety, które skutkiem nadzwyczajnej działalności i osiągnięcia niebywałych rezultatów

JAN NIWIŃSKI.

## Skrzydła miłości.

6 CZEŚĆ DRUGA.

Lejbuś zebrał śniegu w ręce i obłożył nim głowę rannego. Jęczał strasznie, lecz teraz pochwycił jego rękę — tak ścisła.

Lejbuś patrzy ze strachem jak na widmo. Wyswobodził rękę i jeszcze zebrał śniegu. Chory oddychał z ulgą. Przez chwilę poruszał wargami, jakby chcąc coś mówić z wdzięczności. Potem pobladł jeszcze bardziej i zamknął oczy. Stracił przytomność.

Nasinej twarzy krew krzepła ciemnymi strasznymi plamami.

Lejbuś westchnął. Strach go znowu zdjął.  
— Z trupem jadę — westchnął.

Wsiadł na sanki, zaciął konia i jechał dalej, nie oglądając się na chorego, co leżał już cicho, martwą, straszną ciszą...

ROZDZIAŁ V.

Moric Conner.

Padający koń wlecze przez miasteczko oblepione śniegiem sanki.

Półprzytomnym, sennym wzrokiem powłóczy Lejbuś po płotach.

Wreszcie zatrzymał się przed parkanem, na którym wisi biały duży napis „Hospital“.

Otworzył mu zaspany sanitarjusz.

— Nu, przywiozłem rannego...

— A skąd cię czarci niosą?

Żydek odzyskał rezon.

— Sara mnie przysłała.

— Jaką Sarę czarci nadali?

— Jakto co za Sara pytasie. — Tu papiery!

Wręczył sanitarjuszowi, ten zaś nie czytając schował leniwie do kieszeni i wyciągnął się na swym tapczanie.

— Nu, a co będzie z chorvm?

— Teraz przyjąć nie możemy. Jak doktor przyjdzie.

— To on tam zamrze w sankach.

— Jak chcesz, to got u przynieś.

— To komisar!... dopowiada jeszcze Lejbuś.

— Jaki tam komisar!

— Zobaczcie papiery.

— A nu idź k'czortu i twojej matieri — i odwrócił się do ściany.



pracy, zasługują na szczególne uwzględnienie. Uważam przeto za obowiązek, zwrócić na nie szczególną uwagę. Bezsprzecznie pierwsze wśród nich miejsce przyznać muszę niezmiernie ruchliwej Sekcji Kolejowej z wytrawnym i niezmordowanym działaczem na niwie lotniczej p. inżynierem Dobrzyckim, prezesem Dyrekcji P. K. P. na czele. Urządzenie Ruchomej Wystawy Lotniczej, myśl założenia szkoły pilotów, urządzenie wspaniałych imprez cieszących się niebywałym powodzeniem, wzorowo zorganizowane biblioteki lotnicze i cały szereg innych urzędzeń, ponadto wspaniały dochód zebrany dzięki jego silnej energii i zabiegom wynoszący 380.940,99 zł, licząc od dnia powstania Sekcji Kolejowej aż do dnia 31 grudnia 1927 roku, to żywe pomniki głoszące o jego wielkich zasługach na niwie L. O. P. P. Wspaniała akcja propagandowa wszczęta i umiejętnie prowadzona przez p. inspektora Charnasa, treściwą i głęboką wiedzą teńnięte artykuły p. radcy Rybickiego, Drzewickiego i innych to poważne plus w dziedzinie propagandy i uświadczenia ludu o lotnictwie. Sekcja Kolejowa zajmuje przeto wśród Komitetów Powiatowych w dziedzinie propagandy pierwszorzędne miejsce, co niech będzie chlubą dla wszystkich, którzy przyłożyli wspaniałomyślnie swą rękę do zdobycia tak świetnych rezultatów, a równocześnie niech stanie się bodźcem do dalszej intensywnej pracy.

Miejski Komitet L. O. P. P. w Król. Hucie z bardzo dzielnym prezesem, Dyrektorem Skarbofernu p. Dr. Zagórowskim na czele przez urządzenie 13 koncertów oraz loterii fantowej zrobił w dziedzinie propagandowej to, o czem nawet nikomu się nie śniło, wywarł niebywały efekt na obywateli i porwał ich tłumnie do szeregu L. O. P. P. tak, że dziś liczy 1698 członków a w roku ubiegłym przekazał do kasy Wojewódzkiej poważny dochód, wynoszący 28.500,03 złotych

Komitet Katowice-wieś z pp. starostą Dr. Seidlerem i wicestarostą Dr. Roszko na czele, dumny być może z bardzo ruchliwych Kół w Małej Dąbrówce, Roździenu, Nowej Wsi, a szczególnie z działalności p. Komisarza Policji Województwa Śląskiego Stefańskiego, prezesa Koła w Załężu, które należą do najruchliwszych na terenie Województwa Śląskiego, a Koło Załęskie to wzór do naśladowania. Zaś liczba 2958 członków 19 Kół to wymowny dowód owocnej pracy pp. starosty Dr. Seidlera i wicestarosty Dr. Roszki.

Komitet Powiatowy w Świętochłowicach to istny rywal walczący o palmę pierwszeństwa wśród wybitnych Komitetów L. O. P. P.

Pszczyński Komitet Powiatowy z p. starostą Szalińskim i Dyrektorem biur Zmijem na czele, to as jakich w dziedzinie propagandowej bardzo mało.

Wreszcie Powiatowy Komitet w Rybniku z pp. starostą Troską i sekretarzem Lewando-

Lejbuś widząc, że nie da sobie z nim rady, obejrzał się po poczekalni. Na szczęście znalazł się drugi sanitarjusz, którego zdołał jakoś przekonać. Poszli po chorego. Wzięli go z sianek — przynieśli.

Nie odzyskał przytomności, jęczał tylko strasznie jakby przez sen. Ułożyli go w poczekalni i znowu sanitarjusz poszedł do swoich zajęć.

Lejbuś już chciał odejść do konia i do sani by wracać do domu, ale go tak jakoś ciągnęło do tego biednego, chorego człowieka. Otarł mu twarz ze krwi. Dyszał ciężko, kurczowo zaciskając palce prawej ręki, lewa natomiast leży bezwładna — martwa.

Lejbuś zajął się nim jak umiał. Przyniósł z podwórza śniegu i położył mu na głowę, widząc że to przynosi choremu ulgę.

Wreszcie do poczekalni przyszedł żyd — doktor. Z tym się jakoś Lejbuś dogadał. Nie nie mówią o nocnej przygodzie, tylko o tem, że jemu Sara kazała, że są papiery.

Doktor zbudził sanitarjusza, wziął od niego książeczkę, spojrzął i pobleął.

— Przecież to sam Moryc Conner.

Zbeształ sanitarjusza, co ledwie cokolwiek rozumiał zaspány.

I teraz dopiero, po długich godzinach, w ciągu których Maryś leżał bezprzytomny, leczony tylko przez Lejbusia, — wszystko się odmieniło.

Natychmiast przeniesiono go do sali opatrunkowej. Cały szpital zawrzał.

— Moryc Conner!... — powtarzano z ust do ust.

— Oho, nie byle kogo przywiozłem! — pomyślał Lejbuś i teraz się zaczął stawiać. Dostał też zaraz jeść i obroku dla konia. Żyd lekarz z rozczuleniem podał mu rękę.

— Dzielny z ciebie chłopak!...

— Dostał pieniędzy na drogę i pojechał.

Na sali opatrunkowej Maryś nie odzyskał przytomności. Ale i dwóch lekarzy, — bo to niebardzo byli lekarze, — ze strachem kiwali głowami.

— Sam Moryc Conner! A tu rana w głowę. Czaszka pęknięta.

Bojąc się sami operować uradzili, że trzeba zaraz zawieść do Kijowa.

(Ciąd dalszy nastąpi).

wskim na czele położył w dziedzinie propagandy zasługi nieocenionej wartości. Przez urządzenie z górą 60 odczytów na terenie swego powiatu zapalił w swych wioskach jaśniejącą pochodnię dla L. O. P. P. a w świetle jej zebrał owoc reprezentujący 10 nowych Kół i 100 nowych członków.

W dziedzinie propagandowej nie zasypiał gruszek w popiele i Komitet Wojewódzki, z znanym z swej energii i niezmordowanej pracy dla L. O. P. P. p. Prezesem Dr. Potyka na czele. Z głębokim zrozumieniem i z wyczerpanymi siłami zaprzął się do rydwanu lotniczego i działa tak jak nigdy dotychczas. Liczne artykuły o lotnictwie zapełniły łamy gazet śląskich i innych. Szczególnie czasopisma lotnicze drukowały szereg artykułów napisanych przez Komitet Wojewódzki. Na przeszło 100 odczytów delegował swego prelegenta lub sekretarza, wykazując temsamem szczerą chęć współpracy z Komitetami Powiatowymi oraz głębokie zrozumienie dla propagandy. Mimo braku środków materialnych czynił co było w jego mocy zwłaszcza w czasie Wojewódzkiego dnia i Tygodnia Lotniczego.

Krótki ten rys dowodzi, jak wielkich dzieł dokonał wspaniałomyślny i ofiarny lud śląski i jak głębokie żywi zrozumienie dla potrzeb rodzimego lotnictwa. Wiele zdziałano, lecz nie można jeszcze spocząć na laurach, gdyż daleko do spełnienia wszelkich zadań wytkniętych w programie L. O. P. P. Wszak oto potężny

głos trąby lotniczej rozbrzmiewa z lotniska katowickiego i wzywa cały lud śląski bez względu na stan, partję, wyznanie i narodowość lub inne, do wielkiej ofiary na cele ogólne L. O. P. P. O wielkie idzie rzeczy a przede wszystkim chodzi o uruchomienie szkoły mechanicznej na lotnisku i wyszkolenia personelu technicznego, co stanowi nieodzowną konieczność do rozwoju lotnictwa. Dzień 2 i 3 czerwca był nowym dowodem gorącego patriotyzmu, wyrazem głębokiego zrozumienia idei L. O. P. P. i wzorowym objawem heroicznej ofiarności ludu śląskiego. Więc do apelu stańmy wszyscy wraz i rzućmy nasze grosze ofiarne na ołtarz L. O. P. P. Niech każdy w miarę możliwości przyczyni się do powodzenia Tygodnia Lotniczego tak, by przewyższył on pod każdym względem podobne urządzenia. Dawajmy chętnie i wiele, a wielkich dokonamy rzeczy. Do dzieła więc wszyscy, bo tego wymaga konieczność, interes Państwa i własny.

Kto nie jest jeszcze członkiem, niech od razu wstępuje do L. O. P. P. Wstępne wynoszące 1 złoty a składka miesięczna 50 groszy niech będą do tego zachętą.

Wszystko i wszyscy dla L. O. P. P. to niech będzie hasłem Tygodnia Lotniczego, a będziemy mieć silne lotnictwo i silną Polskę.

(—) Bytomski Piotr

prelegent Wojewódzkiego Komitetu L.O.P.P.  
i referent propagandowy.

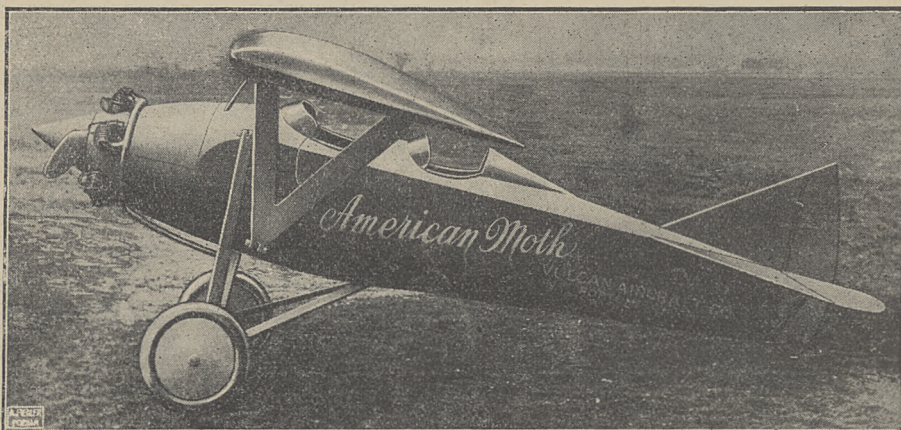
## Kalejdoskop.

— Ny, Moryc, co to właściwie jest taki Gazowy Tydzień Lotniczy?

— Ty, nie bądź głupi! Ty nie wiesz, co to jest? To potrzebuje być taki tydzień, kiedy się na ulicy daje gazu przed lotnikami! Gdzie się

Czyż jednak jest aż tak groźny, aż tak nieznoszny?

Nie! Społeczeństwo polskie żyło się już coppersa z myślą o tych tygodniach wszelkich — przeciwgruźlicznych, akademickich,



Amerykański płatow. sportowy „Moth“ zbudowany przez zakłady Vulcan Aircraft Co. w Portsmouth, w stanie Ohio. Płatowiec taki kosztuje 2.500 dolarów, Fob port amerykański.

ruszysz, to cię te lotnicze korkociągi trują składkami.

Tydzień Lotniczy!

Czerwonego Krzyża i antyalkoholycznych. Ale nie znaczy to, by traktowano Tydzień Lotniczy narówni z innymi imprezami kwestarskimi.

mi. Przeciwnie — społeczeństwo nabrało już zdecydowanego sentymentu dla Tygodnia Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Co roku — na progu złotej polskiej jesieni, gdy wyzłacają się w słońcu olbrzymie ścierniska, z których plon do śpichrzów zwieziono, — co roku o tym czasie święcimy dnie potęgi polskich błękitów. Setki płatowców o kwadratach biało-czerwonych warkotem śmigieł głosi miastom i wsiom, że mocarstwo polskie nie tylko na tych ścierniskach słupy swe utwier-

dza, lecz i bezbrzeżny żywioł powietrzny niepodzielnie posiada!

W pogodne dnie Tygodnia Lotniczego śledźmy życzliwym okiem, biegnijmy myślą zachęty za stadem naszych metalowych ptaków!

I niech nie zadrży nam ręka, wyciągnięta z groszem ofiarnym!

Bo jeśli serce jest mocne, wiarą przepojone — ręka drżeć nie może!

Pamiętajmy, że sami budujemy nasze mocarstwo!



## POLSKA.

„Tydzień Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej“ odbędzie się od 2 do 9 września 1928 roku. Protektorat Tygodnia na stołeczne miasto Poznań łaskawie objęli: pp. wojewoda hr. Dunin-Borkowski, hr. Bniński, prezydent miasta Poznania Cyryl Ratajski, starosta krajowy Begale, gen. dyw. Dzierżanowski, płk. szt. gen. Abzółtowski, komendant miasta płk. Krupowicz, kurator okręgu szkolnego Dr. Namysł, JM. rektor Uniwersytetu Poznańskiego Niezabitowski, prezes Sądu Apelacyjnego Dr. Zakrzewski, prezes Banku Ziemstwa Kredytowego Żychliński, prezes Izby Kontr. Państw. Zawadzki, redaktor Jarochoński, dyrektor Samulski, prezes Tow. Kupieckich Otmianowski, prezes Rady Miejskiej Hedinger, komendant Pol. Państw. Dr. Hass, dyrektor Miejskiego Urzędu Policynego Mizgalski, prezes Izby Skarbowej Naruszewicz, prezes Dyrekcji Poczty i Telegrafów Kaźmierski, Dyrektor Ceł Radwański.

Program Tygodnia Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej jest następujący:

**Niedziela, dnia 2 września 1928 r.:** Kwesta uliczna; Wiec na Placu Wolności i koncert od godziny 11,30 do 13,30; Rzucanie ulotek z samolotów; Przedstawienie filmowe z wykładem w kinie „Słońce“ o godz. 12,30. Festyn dla dzieci na terenie Targów Poznańskich.

**Wtorek, dnia 4 września 1928 r.:** Festyn dla dzieci w Sołaczcu.

**Czwartek, dnia 6 września 1928 r.:** Kwesta po bankach i przedsiębiorstwach; Wykłady o lotnictwie wzgl. ważności tegoż w uczelniach i szkołach; Koncert na Placu Wolności i kwesta od godz. 17—19,

**Sobota, dnia 8 września 1928 r.:** Zabawa ludowa w Ogrodzie Zoologicznym.

**Niedziela, dnia 9 września 1928 r.:** Kwesta uliczna. Wieniec na Miasteczku. Przedstawienie filmowe z wykładem w kinie „Słońce“ o godzinie 12,30.

**Komunikacja powietrzna między stolicą a polskim wybrzeżem morskim.** Według dotychczasowego rozkładu lotów, samoloty komunikacyjne, kursujące między Gdańskiem a Warszawą, o dlatywały z Gdańska o godz. 7,30 z rana. Skutkiem tak wczesnej godziny odlotu i braku wcześniejszego połączenia kolejowego, mieszkańcy polskiego wybrzeża mieli trudności w dostawianiu się na lotnisko we Wrzeszczu, musząc posługiwać się samochodami.

Aby zaradzić tym niedomaganiom, Zarząd Polskiej Linji Lotniczej „Aerolot“ z dniem 26 lipca 1928 roku przesunął godzinę odlotu samolotu z Gdańska do Warszawy z **godziny 7,30 na godzinę 8,30**. Dzięki tej inowacji mieszkańcy polskiego wybrzeża morskiego, pragnący korzystać z komunikacji powietrznej, będą mogli wyjeżdżać z Gdyni pociągiem odcho-dzącym o godzinie 6,48 rano. Podróż powietrzna do Warszawy trwa około 3 godzin.

Z Warszawy do Gdańska startują samoloty komunikacyjne z lotniska mokotowskiego o godzinie 3,30 po poł. Dzięki temu z jednej strony ludzie pracy mogą po zajęciach dostać się w przeciągu trzech godzin nad morze, z drugiej zaś mieszkańcy wybrzeża są zaopatrywani w popołudniowe dzienniki warszawskie wczorajem tego samego dnia.

**Wyniki konkursu modeli latających odbytego dnia 24. VI.28 roku na lotnisku w Ławicy.**

W klasie A: przyznano I-szą nagrodę uczniowi Gèzardowi Viggo Poznań, Rybaki 18 za lot 108 mtr. i czas 17 sek. nagrodę II-gą uczniowi Bugzelowi Adamowi, Poznań, Różanna 4a za lot 100 mtr. i czas 15 sek. nagrodę III-cią uczniowi Kostuchowi Marjanowi, Poznań, Kręta 6 za lot 82,5 mtr. i czas 9 sek. nagrodę IV-tą uczniowi Śmigajowi Mieczysławowi, Poznań, Głogowska 111 za lot 63 mtr. i czas 11 sek. nagrodę V-tą uczniowi Radzińskiemu Hieronimowi, Gniezno, Zuawy 35 za lot 49 mtr. i czas 8 sek.

W klasie B: nagr. I-szą uczniowi Gèrardowi Viggo, Poznań, Rybaki 18 za lot 30 mtr. i czas 5,3 sek. nagrodę II-gą uczniowi Zukowi Henrykowi, Gniezno, Rynek 6 za lot 27,5 mtr. i czas 5 sek. nagrodę III-cią uczniowi Chudziakowi Janowi, Gniezno, Witkowska 80 za lot 25 mtr. i czas 6,5 sek. nagrodę IV-tą uczniowi Nowakowi Edwardowi, Poznań, Poplińskich 4 za lot 21 mtr. i czas 4 sek. nagrodę V-tą uczniowi Plucińskiemu Tadeuszowi, Gniezno, ul. św. Wawrzyńca 34 za lot 20 mtr. i czas 7 sek.

W klasie C: nagrodę I-szą uczniowi Nowakowi Edwardowi, Poznań, Poplińskich 4 za lot 100 mtr. i czas 19 sekund. nagrodę II-gą uczniowi Lejowi Wiktorowi, Ostrów, Kolejowa 24 za lot 80 mtr. i czas 21 sekund. nagrodę III-cią uczniowi Kamińskiemu Władysławowi, Ostrów, Kaliska 28 za lot 61 mtr. i czas 20 sek. nagrodę IV-tą uczniowi Pożyckiemu Mieczysławowi, Poznań, ul. Nowa 3 za lot 32,5 mtr. i czas 7 sek. nagrodę V-tą uczniowi Bugzelowi Adamowi, Poznań, Różanna 4a za lot 36 mtr. i czas 5 sekund. Podział nagród nastąpił w niedzielę, dnia 8. VII. 28 r. o godzinie 12-tej w południe w lokalach Komitetu L. O. P. P. Grobla 15. Po krótkim i serdecznym prze-

mówieniu kierownika konkursu p. Grajety, nastąpił podział nagród. Podziału dokonał w imieniu obu Komitetów, Wojewódzkiego i Miejskiego naczelnik p. J. Wałęcki, sekretarz Komitetu Miejskiego. Z udziału w konkursie wynika, że zainteresowanie młodzieży w dziedzinie lotnictwa jest naogół ożywione. Nadmienić nam wypada, że wyniki w dystansie nie wypadły tak, jak się spodziewano, a to ze względu na przeszkody atmosferyczne (deszcz ulewny i silne wiatry) które nastąpiły po rozpoczęciu się konkursu, wobec czego było niemożliwym konkursu odwołać.

**Program prac na rok 1928.** W dziedzinie lotnictwa przystąpiono do organizacji komitetów budowy lotnisk w Białej, Dębicy, Tarnowie, Nowym Targu i Zakopanem. Budowa lotniska w Białej-Bielsku znajduje się w stadium prac przygotowawczych. Pozatem zajęto się gorliwie sprawą przysposobienia lądowisk na cele lotnictwa sanitarnego w myśl okólnika Min. Spraw. Wewn. nr. 34. Z. O. 380/27 oraz ze względu na loty propagandowe. Dla popierania lotnictwa sportowego i spopularyzowania idei lotniczej wśród młodzieży udzielono poparcia i opieki nowo powstałemu Aeroklubowi Akademickiemu w Krakowie. Również udzielono pomocy sierż. Działowskiemu, budującemu dwie awionetki dwumiejscowe na II kraj. konk. awionetek w Warszawie.

W dziedzinie obrony chemicznej jednym z pierwszych zadań będzie zorganizowanie stałych kursów na terenie całego województwa z zakresu obrony gazowej, budowanie schronów i zaopatrzenie ludności cywilnej w maski i sprzęt przeciwgazowy.

Wreszcie Zarząd Komitetu wojewódzkiego dążyć będzie za pomocą jak najszerszej pro-

Gnieźnieński Komitet L. O. P. P. urządził dnia 17 czerwca r. b. pierwszy konkurs eliminacyjny modeli-samolotówz kursów modelarstwa lotniczego przy miejscowej szkole Handlowo - Przemysłowej. Udział w nim brało 13 zawodników przeważnie uczni Szkoły Rzemieślniczej i Doksztalczącej z 21 modelami.

Z pośród 13-tu zawodników 6-ciu otrzymało najwyższe punkta i przydział do finału konkursu w dniu 24. b. m. w Poznaniu-Ławicy. Grupa zawodników (klęczą) z modelami oraz Komitet konkursowy (powyżej stoją) od lewa p. St. Kupczyk, (X) sekr. Komit. L. O. P. P. i organizator konkursu, dyr. szkoły Handl.-Przemysłowej, p. Fischer, wiceprezes miasta p. Inż. Hensel, p. Grajeta, kier. kursów modelarstwa komit. wojew. i miasta Poznania,



p. Ogórkiewicz, kierownik kursów modelarstwa w Gnieźnie. Fotografowano na dziedzińcu koszar 69 p. piechoty.

pagandy do zwiększenia liczby swych członków i w tej pracy nie ustanie, jakkolwiek miasto Kraków okazuje dotychczas apatję i ospałość dla spraw obrony lotniczej i chemicznej państwa. Do tego celu służyć będzie osobna eskadra samolotów, złożona z trzech płatowców A-300 i awionetka sierż. Działowskiego, która w najbliższych dniach rozpocznie loty propagandowe na terenie całego województwa.

#### Lista władz Aeroklubu Akademickiego we Lwowie.

Wybranych na Walnych Zgromadzeniach w dniach 1 i 12 maja 1928 na okres 1928-29.

##### Rada:

prof. Arctowski prof. Uniwersytetu J. K.  
inż. Jan Brzozowski  
ppłk. Tadeusz Niezabitowski szef. sztabu  
6 DOK  
płk. Camillo Perini dowódca 6 p. l. (Lwów)  
prof. dr. Stanisław Pilat dyr. „Polmin“  
inż. Władysław Rubczyński prof. Politechniki  
inż. Stanisław Rybicki prezes Wojew. Kom.  
L. O. P. i P.  
dr. Józef Ryzner prof. Politechniki  
mjr. Adam Tiger dyr. K. W. L. O. P. i P.  
inż. Kazimierz Ziepsler prof. Politechniki

##### Zarząd:

Prezes — Szczepan Grzeszczyk  
I. V-Prezes — Stefan Mogilnicki  
II. V-Prezes — Stanisław Piątkiewicz  
Sekretarz — Roman Androletti  
Skarbnik — Władysław May  
Gospodarz klubu — Zygmunt Laskowski  
Referent techniczny — Jan Szwedowski  
Kierownik sekcji szkolnej — kpt. Dudziński  
Kierownik sekcji technicznej — Jerzy Sarnowicz

##### Komisja rewizyjna:

Stefan Gadomski

Rudolf Matz  
Danuta Sikorzanka  
Zastępcy:  
Czesław Kączkowski  
Zbigniew Markiewicz

##### Sąd honorowy:

Jerzy Rudowski  
Stanisław Gadomski  
Jan Pawłowski  
Zastępcy:  
Jerzy Łopaciński  
Stanisław Chrzanowski.

#### Samolot Lublin R. VIII.

Zakłady mechaniczne i fabryka płatowców Plage i Leśkiewicz w Lublinie wypuściły nowy typ samolotu do dalszych wywiadów i bombardowania. Oto jego charakterystyki: Silnik „Farman“ 550 MK z reduktorem Śmigło — 4 m  
Rozpiętość płatów — 17 m  
Długość samolotu — 11,125 m  
Wysokość samolotu — 4,300 m  
Waga całkowita — 3550 kg  
Waga samolotu pustego — 2000 kg  
Powierzchnia nośna — 74 m<sup>2</sup>  
Czas lotu — 6 godzin  
Szybkość max. — 180 km/gdż  
Szybkość lądowania około 90 km/gdż  
Spółczynnik próby statycznej n — 9,5

Konstrukcja mieszana — drzewo i metal. Kadłub, podłużnice żeberka — drewniane. Okucia duralowe. Konstruktor inżynier Rudlicki.

Pierwszego wlotu dokonał p. inż. major Makowski.

Samolot w locie okazał się bardzo posłusznym i zwrotnym. Start około 60 m. Lądowanie na 3 p. bez najmniejszej tendencji do pokrywania się. Podejście do lądowania bardzo łagodne. Zdolność planowania samolotu jest

Fragment z lotów konkursowych samolotów modeli w Gnieźnie. Wysoko ponad głowami zaciekawionej publiczności, unosi się samolocik, niczem samolot prawdziwy, wzbudzając wśród widzów a szczególnie młodzieży radość i entuzjazm. Jest to jeden z udatnych lotów i nazwać można rekordowych co do wysokości (12 mtr.) i długości (25,5 mtr.) i 6 sekund w powietrzu, przy bardzo niekorzystnych warunkach atmosferycznych (silny wiatr i częściowo deszcze). Młode społeczeństwo winno się tą dziedziną „sportu“ więcej zająć a starsi (rodzice i wychowawcy) poczynania takie szerzej popierać. Bo lotnictwo polskie wzrośnie wtedy w siłę, gdy później przypląw i zdolnych i ochoczych



jednostek właśnie z pośród tych młod. adeptów sztuki lotniczej będzie dla armji zapewniony.

bardzo duża. Pilot po zredukowaniu gazu do minimum zmuszony był wyłączyć jedno z magnesów, aby zmniejszyć liczbę obrotów śmigła do 150. Przy wirażach poza 45° samolot posiada skłonności do ślizgania się i wychodzi z wirażów miękko.

Następny samolot Lublin R VIII z silnikiem „Lorraine-Dietrich“ 650 MK z reduktorem jest na ukończeniu.

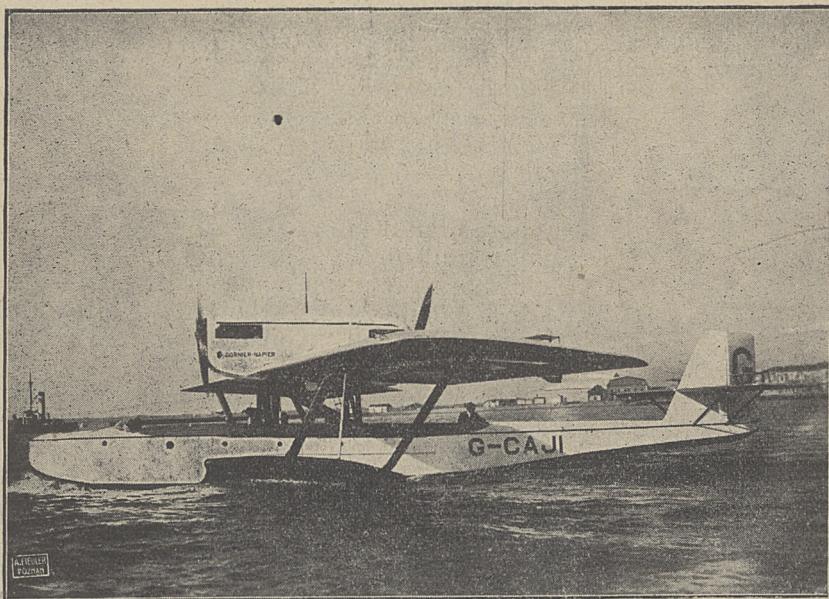
W roku bieżącym będą ukończone następujące prototypy:

1. Samolot transportowy dwupłatowy 8 osobowy z silnikiem „Lorraine-Dietrich“ 450 MK. „Lublin R IX“.
2. Samolot lekki pocztowy — łącznikowy, jednopłat. z silnikiem „Wright“ 220 MK. „Lublin R X“ i
3. Samolot szkolno-akrobacyjny „Lublin R XI“.

wego L. O. P. P. w Krakowie, współdziałając w sekcji przyjęli starosta krakowski Zbrowski, prezes komitetu powiatowego L. O. P. P.

w Krakowie oraz kpt. Inielski Michał, przewodniczącym sekcji skarbowej prezesa izby skarbowej Józefa Gregera, kierownictwo sekcji do spraw młodzieży objęli: wicekurator Feliks Przyjemski i Dr. Wyrobek, sekcję sanitarną: pułk. dr. Bolesław Korolewicz i kpt. Kazimierz Michalik.

**Ś. p. ppułk. Franciszek Schneider**, członek Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. w Krakowie, ur. w 1884 w Wilamowicach p. Biała, kończył gimnazjum w Chyrowie i Krakowie, szkołę kadetów artylerji w Wiedniu, kurs telemetrów, kurs balonów obserwacyjnych, kurs samochodowy ciężkich baterji, niższą szkołę pilotów. W wojnie światowej uczestniczył,



Płotowiec Dornier  
z silnikami Napier.

**Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w Krakowie. Skład nowego Zarządu.** W dniu 24 maja b. r. odbyło się w Krakowie w gmachu województwa posiedzenie Komitetu Wojewódzkiego, na którym w myśl stat. dokonano wyboru nowego Zarządu. Wybrano Prezydjum Zarządu w następującym składzie: prezes — wojewoda Ludwik Darowski, wiceprezesi — rektor U. J. prof. dr. Leon Marchlewski i inż. Piotr Krol, skarbnik — inż. Władysław Otrowski, sekretarz — kpt. dr. Kazimierz Michalik. Stosownie do art. 23 § 3. statutu ukonstytuowały się wydziały: lotniczy i gazowy. W skład wydziału lotniczego weszli: pułk. Jan Malczewski, ppułk. Franciszek Schneider, ppułk. dr. Mieczysław Henoch, dr. Stanisław Jajto. Utworzono następujące sekcje: lotniczą, gazową, propagandy, skarbową, do spraw młodzieży i sanitarną. Przewodniczącym sekcji propagandy wybrano: inż. Barwicza Karola, prezesa dyr. kolei i koła kolejow-

pozostając w oddziałach aeronautycznych od 1. 8. 1914 do 19. 3. 1915 to jest do dnia w którym wyleciawszy z twierdzy Przemyśl dostał się do niewoli rosyjskiej. Przebywał w obozie jeńców w Turkiestanie. Dnia 8. 5. 1918 wrócił drogą ucieczki z niewoli do pułku macierzystego. Przydzielony do baterji samochodowej jako referent automob. przy D. O. G. Kraków. Następnie przeniesiony do grupy lotniczej 2 pułku lotn. w Krakowie pełnił służbę jako dowódca warsztatów, potem przy pułku. W 1924 r. spensjonował się wskutek złego stanu zdrowia spowodowanego długą niewolą, poświęcając wolny czas pracy na polu lotnictwa. Pracował nad książką, którą tuż przed zgonem wydał p. t. „Lotnictwo, cykl obejmujący całość kształt lotnictwa“.

Zakończył życie po operacji ślepej kiszki dnia 31 maja 1928 r.

Cześć Jego pamięci!

**Loty propagandowe w Mielcu.** W dniu 10 czerwca br. odbyły się loty propagandowe w Mielcu, połączone z festywnym i przewożeniem pasażerów. Na lotnisku zebrało się około 10000 osób, całą imprezę zorganizował prezes Komitetu powiat. starosta Pawlica, który niezwykłe żywo interesuje się akcją L. O. P. P. i z całym zapałem zajął się sprawą finansową budowy nowej awionetki Działowskiego przez miasto Mielec skąd pochodzi sam konstruktor.

**Aeroklub Akademicki w Krakowie.** Aeroklub Akademicki w Krakowie rozwija bardzo ożywioną działalność wśród młodzieży akademickiej. Całą akcją kieruje energicznie prezes kpt. pilot dr. Halewski z 2 pułku lotniczego w Krakowie. Dzięki jego staraniom uzyskał Aeroklub hangar i 2 samoloty szkolne „Hanriot” do nauki pilotażu. Wojewódzki Komitet LOPP. w Krakowie bardzo przychylnie odnosi się i popiera program prac Aeroklubu, ofiarowując mu ostatnie 3 samoloty do lotów pasażerskich „Ansaldo” i przyznając mu subwencję w kwocie 4,000 zł. na wniosek prezesa Rady Aeroklubu rektora U. J. prof. dr. Marchlewskiego. Pomyślny rozwój tej młodej instytucji lotniczej, wyłonionej z Ligi zależeć będzie tylko od przychylnego stanowiska władz państwowych i wojskowych oraz od finansowego poparcia z ich strony.

**Z kroniki żałobnej.** Dnia 31 maja br. zmarł po krótkiej a ciężkiej chorobie w Krakowie ppłk. obs. w st. spocz. śp. Franciszek Schneider, który z niezwykłym zapałem i poświęceniem pracował dla idei lotniczej na terenie województwa krakowskiego i śląskiego, piastując ostatnio godność Członka Zarządu Komitetu wojewódzkiego w Krakowie. Oprócz zalet charakteru zmarły odznaczał się głęboką wiedzą lotniczą, czego złożył dowody organizując liczne kursy lotnicze i wydając w roku 1927 książkę p. t. „Lotnictwo”, w której dał treściwy i zwięzły pogląd na stan dzisiejszej wiedzy lotniczej.

W oddaniu ostatniej przysługi Zmarłemu wzięło udział liczne grono kolegów, członków LOPP., korpus oficerski 2-go pułku lotniczego i przyjaciół, jakich wielu posiadał dla zalet i nieskazitelnego charakteru. Nie doczekał się owoców swej pracy, przedwcześnie zgasł w chwili, gdy jego książka nabrała rozgłosu i uznania.

CZEŚĆ JEGO PAMIĘCI.

## FRANCJA.

**Fatalne zakończenie prób francuskiego lotu przez Atlantyk.** Płatowiec transatlantyki Conzinet'a, którego fotografię podaliśmy w jednym z poprzednich numerów „Lotnika”, wyposażony w trzy silniki Hispano-Suiza, rozbił się przy próbie koło Orly, pilot M. Drouhin oraz mechanik M. Lanet zostali

zabici, a dwaj inni pasażerowie ciężko ranni. Śmierć pilota Drouhin jest ciężką stratą dla francuskiego lotnictwa. Zagranica знаła Drouhin'a jako śmiałego pilota. Czytelnicy nasi przypominają sobie zapewne jego incydent z Levine'm. Koła lotnicze Francji znają go jako doskonałego długodystansowego pilota.

Maurycy Drouhin skończył szkołę lotniczą w roku 1917. Po demobilizacji wstąpił do linii lotniczych Farmana i pełnił służbę na liniach Paryż—Londyn i Paryż—Amsterdam. Ostatnio był pilotem oblatującym Farmana, i uzyskał sobie miano specjalisty od rekordów. Od 1922 do 1927 roku posiadał rekord długo-trwałości lotu i w tym samym czasie dwa razy pobił własny rekord. Grand Prix Aeroklubu Francji zdobył w r. 1921, w 1924 r. Pour de France des Avionettes, w 1925 r. Złoty Medal Aeroklubu za ogólne zasługi.

**Irlandzkie lotnictwo cywilne.** 9 sierpnia powstało w Dublinie Towarzystwo dla Rozwoju Cywilnego Lotnictwa. Założyciele chcą uruchomić linje: Dublin—Cork i Limerich—Galway.

Na ten sam cel odbyły się 10 sierpnia loty pasażerskie, które cieszyły się ogromnym powodzeniem.

**Rekordy szybowców.** 1 sierpnia rozpoczął się doroczny konkurs w Rhön. Do konkursu zgłoszono przeszło 60 szybowców w pierwszych czterech dniach wykonano ponad 200 lotów.

6 sierpnia autrjacki pilot Krönfeld pozostając w powietrzu 3 godziny, uzyskał wysokość 449 m. ponad start.

8 sierpnia pilot Nehring przeleciał z Wasserkuppe do Eisenach, to jest odległość 72,5 km.

W tym samym dniu pilot Dittmar uzyskał wysokość 774 m ponad start.

## Z Związku Lotników Polskich.



Członkom Związku Lotników Polskich podaje się do wiadomości, że wyznaczone na maja br. Nadzwyczajne Walne Zebranie nie zostało przez Zarząd zwołane, ze względu na ostateczne uregulowanie stosunku pomiędzy ZLP. a Druk. Lotniczą.

Pozatem podaje się do wiadomości, że opracowanie nowego statutu Z. L. P. dobiega końca, tak, że **Nadzwyczajne Walne Zebranie** przypadnie na **początek listopada** br., o czym uwiadomieni zostaną członkowie w swoim czasie.

ZARZĄD.

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski.

# „STRZAŁA“

Zakłady Przemysłowe

INŻ. EWARYST NAMYSŁ  
**Poznań**

Aleje Marcinkowskiego 20      Ulica Wenecjańska nr. 5  
Telefon 50-65      Telefon 25-24

**Własne warsztaty ślusarskie i elektrotechniczne.**

### BUDOWA:

Elektrowni miejskich, okręgowych i prywatnych, urządzeń elektrycznych dla siły i światła, wodociągów (liftów) elektrycznych, kompletnych stacji akumulatorowych systemu „DR. POLLAK“.

### DOSTAWA:

wszelkiego rodzaju dynamo - maszyn i motorów elektrycznych, przyrządów i aparatów mierniczych, wszelkich materiałów instalacyjnych, oświetleń elektrycznych stylowych i pojedynczych.  
SPECJALNOŚĆ: Szeczotki węglowe.

**Reprezentacja najpoważniejszych firm i fabryk krajowych i zagranicznych.**

## FUTRA

spody pod futra, lisy i skóry  
wszelkiego rodzaju  
kupuje się najtaniej w firmie

JÓZEF DAWID - Poznań  
ulica Nowa nr. 11      ul. Wrocławska 30  
Firma chrześcijańska

# A E R O

Komunikacja Powietrzna T. z.

**Przewóz: pasażerów,  
poczty i towarów**

Odlot z Poznania 8<sup>00</sup>  
Przylot do Warszawy 10<sup>30</sup>  
Odlot z Warszawy 16<sup>00</sup>  
Przylot do Poznania 18<sup>30</sup>

# PRZYBORY

do wszelkich sportów  
i Wychowania Fizycznego  
poleca

**Dom Sportowy Poznań,**  
Św. Marcin 14      -      Telefon 55-71

Cenniki i katalogi wysyłamy bezpłatnie.

# STANISŁAW GIEZEK

DYPLOM KROJU SZKOŁY ZAGRANICZNEJ

**POZNAŃ, RZECZYPOSPOLITEJ 3**  
TELEFON 17-01      : - :      TELEFON 17-01

WYKWINTNA GARDEROBA MĘSKA  
SPECJALNOŚĆ: MUNDURY DLA  
WOJSK LOTNICZYCH. NOWOŚCI W MA-  
TERJAŁACH STAŁE NA SKŁADZIE.

# Samolot

T. A.

**P O Z N A Ń - Ł A W I C A**

Samoloty - Karoserje  
Szlifowanie cylindrów

Dział studjum  
WŁAŚNYCH KONSTRUKCJI

Telefon 65-27      Telefon 65-93

**Pierwszorzędne wykonanie**