



Wychodzi rok drugi w Katowicach. Redakcja i Administracja: Katowice, ulica Wawelska 3, skrytka pocztowa 391. Konto Administracji w P. K. O. Katowice Nr. 305210. Redaktor naczelny przyjmuje codziennie oprócz niedziel i świąt od godz. 17—19

KOMITET REDAKCYJNY.

Kpt. Dr. Halewski Tadeusz (Warszawa), mjr. Romanowski Zenon (Kraków), mjr. Szczudłowski Mieczysław (Poznań), Dr. Gaszyn Kazimierz (Katowice), prof. Dziuboń Jan (Sosnowiec), inż. Trylski Stanisław (Warszawa), mjr. Pniewski Wiktor (Poznań), pil. Grzeszczyk Stefan (Lwów), por. Gaździk Jan (Kraków), podpułk. Szandorowski Wiktor, p. Schneidrowa (Kraków), inż. Bielecki (Kraków), inż. Rzytki Franciszek (Katowice), p. Mosiewiczowa (Kraków), p. kpt. Dr. Michalik (Kraków).

TREŚĆ NR.

B. minister lotnictwa amerykańskiego John D. Ryan członkiem honorowym Klubu Pilotów. — Pomnik ku czci poległych lotników. — Uroczyste otwarcie 1-go kursu lotniczego w Katowicach. — Potrzeby lotnictwa sportowego. — Użycie lotnictwa niszczycielskiego. — Modelarstwo lotnicze w szkole. — Kluby lotnicze a wszystkie sporty lotnicze. — Lotnictwo na P. W. K. — Opis płatowca sportowego M. N. 3. — Fokker F. VII. Święto lotnicze w Vincennes. — Kronika. — Biuletyn Klubu Pilotów. — Ogłoszenia.

B. minister lotnictwa amerykańskiego John D. Ryan Członkiem Honorowym Klubu Pil. Woj. Śl.

GIESCHE SPÓŁKA AKCYJNA
KATOWICE - POLAND

G. S. BROOKS
PRESIDENT EXECUTIVE COMMITTEE

May 16, 1929.

CABLE ADDRESS
SAGEBROOKS KATOWICE

Tłumaczenie!

GIESCHE SPÓŁKA AKCYJNA
KATOWICE POLAND

G. S. BROOKS,
President Executive Committee.

Cable Address:
Sagebrooks, Katowice.

16 maja 1929.

Mr. Przybylski, President,
Klub Pilotów Wojew. Śląskiego,
KATOWICE.

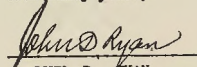
Sir,

I wish to express my gratitude and appreciation to you and the members of the Klub Pilotów Wojew. Śląskiego for your greetings, and accept with pleasure the invitation to become an honorary member of the club.

It is very pleasing to me to have this tribute from the Silesian airplane pilots, and I wish to say that I have noted the accomplishments of Polish pilots and airplanes with the greatest of satisfaction.

With sincere thanks and best wishes to yourself and your members, I am,

Gratefully yours,


JOHN D. RYAN.

Pan Przybylski, Prezes
Klubu Pilotów Wojew. Śląskiego
KATOWICE

Szanowny Panie!

Pragnę złożyć podziękowanie i wyrazić uznanie Panu i Członkom Klubu Pilotów Wojew. Śl. za przesłane pozdrowienia. Nadane mi członkostwo honorowe przyjmuję z podziękowaniem.

Jest to dla mnie bardzo miłe, mieć uznanie pilotów śląskich i pragnę powiedzieć, iż z największą satysfakcją śledzę rozwój polskiego lotnictwa i aeronautyki.

Z prawdziwym podziękowaniem i najlepszymi życzeniami dla Pana i członków Klubu, pozostaję

Ich

JOHN D. RYAN

PROJEKT POMNIKA KU CZCI POLEGŁYCH LOTNIKÓW W WARSZAWIE.

W sali Dekerta w Radzie Miejskiej odbyło się we wtorek dnia 28 maja doroczne zebranie komitetu głównego budowy pomnika ku czci poległych lotników. Komitet ten zawiązał się przed 7 laty i po naradach wstępnych powierzył wykonanie pomnika art. rzeźbiarzowi E. Wittigowi. Artysta ukończył już swą pracę, którą wykonywał w pracowni swej w gmachu pałacu prymasowskiego (obecnie Min. Rolnictwa). Rozpoczęto już roboty nad odlewem pomnika w zakładach J. Wasilewskiego.

Sam model pomnika wysłano na wystawę do Poznania, gdzie ustawiono go na odpowiednim cokole wśród wspaniałych kwietników między pałacem Rządu a pałacem Sztuki. Decyzja ta zapadła z dwóch względów: aby pomnik ten mógł być dołączony do licznych dzieł sztuki polskiej, zebranych na wystawie oraz dla celów propagandowych. Komitet zamierzał wyzyskać tę okoliczność również w kierunku dochodowym dla zgromadzenia funduszków na budowę, jednak akcja tego rodzaju nie jest na wystawie dopuszczalna.

Zebraniu przewodniczył Min. Pracy i Opieki Społecznej, pułk. Prystor, w zastępstwie wiceministra Spraw Wojskowych gen. Daniela Konarzewskiego, który rozesłał zaproszenia. Podczas zebrania p. wicemin. inż. Eberhardt złożył sprawozdanie ogólne z działalności komitetu. Widzimy stąd, iż aczkolwiek praca artystyczna skończona, nie można się spodziewać rychłego ustawienia pomnika. Na przeszkodzie stoją dwie trudności: po pierwsze należy dokonać poważniejszych prac regulacyjnych na terenie pod pomnik obranym czyli na placu Unji Lubelskiej. Prace te wymagają dość znacznych kosztów, które obciążą Magistrat.

Drugą przeszkodą jest ciągły brak funduszków. Ze strony społeczeństwa ofiarność jest dość nikła. Ogólny koszt budowy pomnika obliczono na 350 tysięcy złotych. Zebrano dotychczas, przez 7 lat, zaledwie połowę, ściśle zaś 178 tys. zł. Wydano 162 tys. zł. W sumie zebranej mieści się dotacja 50 tys. zł. od Min. Oświecenia Publ. z sum, przeznaczonych na popieranie sztuki. Zarząd miasta ofiarował 24 tys. zł. Ofiary społeczne, włączając już sumy, otrzymane od organizacji społecznych, wynoszą 88 tys. złotych.

Trzeba więc jeszcze sporo zebrać, aby pomnik mógł stanąć. Uczestnicy zebrania rzucali wiele

projektów w celu przyśpieszenia zbiórki funduszków. Wszelkie jednak projekty mają tę ujemną stronę, iż



Plac Unji Lubelskiej z umieszczonym pomnikiem ku czci poległych lotników. (Projekt w gipsie), u góry postać lotnika.

pozostają projektami, o ile się nie znajdą odpowiedni wykonawcy, szczerze oddani danej sprawie.

Geneza pomnika ku czci bohaterów, poległych w walce o zdobywanie przestworza, posiada w sobie tyle mocy, iż powinni się znaleźć tacy wykonawcy, owiani wolą czynu i entuzjazmem. Do społeczeństwa trzeba umieć się zwracać, a wówczas fundusze się znajdują. W propagandzie winno bić serce gorące i sprawie oddane.

Zabierali głos w dyskusji marszałek Senatu Dr. Szymański, dyr. Barylski, red. Fryza, wicemin. Eberhardt i in.

Lotnictwo, to obrona w czasie wojny, — fundament życia ekonomicznego w czasie pokoju.

Lotnictwo, to przyszłość narodu!

Popierając lotnictwo, bronisz sam siebie!

UROCZYSTE OTWARCIE I-GO KURSU PRAKTYCZNEGO LOTNICZEGO W KATOWICACH.

Dnia 25 maja br. na lotnisku w Katowicach odbyło się uroczyste otwarcie cywilnej szkoły pilotów, staraniem Klubu Pilotów Woj. Śl.

Uroczystość zaszczycili swą obecnością: cały szereg osób z rządu, wojska, świata politycznego, miasta i prasy z pp. wicewojewodą Dr. Żurawskim, d-cą dywizji śląskiej gen. dr. Zającem, szef sztabu mjr. Płatowiczem, starostą dr. Seidlerem, wiceprez.



Z uroczystości otwarcia I. kursu Szkoły pilotów staraniem Klubu Pilotów Woj. Śl. w Katowicach. Stoją od lewej ku prawej: Kier. lot. sport. kpt. pil. em. W. Jakubowski, kpt. pil. Dr. Halewski z Dep. Aer. M. S. Wojsk., Dr. Gaszyn rotm. rez. b. pilot obs., sekretarz Klubu, gen. Dr. Zajac d-ca 23-ciej dyw., Inż. M. Przybylski, puk. dypl w st. n. prezes Klubu Pilotów, dyr. mjr rez. Wierzejski, członek zarządu, p. inż. Paczkowski, sekc. spr. lot. D. K. P., p. Müller por. rez. członek Klubu.

miasta Skudlarzem, kpt.-pil. dr. Halewskim z dep. Aer. M. S. Wojsk., wz. d-cą 2 pułku lot. mjr. Romanowski, inż. Paczkowski z D. K. P., Twa „Lot“ L. O. P. P., wreszcie zarządu Klubu i członkowie z inż. M. Przybylskim pułk. dypl. w st. n. Dr. Gaszynem i Dyr. mjr.-pilotem Wierzejskim na czele i inni.

Z okazji otwarcia I-go cywilnego kursu praktycznego przemawiali D-ca 23 dyw. piech. p. Gen. Dr. Zajac, por.-pilot Gaździk, oficer P. W. lot i dyr. nauk I-go kursu teoretycznego i ks. prałat Milik.

P. Gen. Zajac na wstępie nakreślił genezę Klubu, zaznaczając żywotność i zainteresowanie społeczeństwa śląskiego w dziedzinie lotnictwa i P. W. lot., podkreślił działalność i wyteżoną pracę Klubu, który z poparciem rządu, władz wojew. śl. i wojska dokonał zbożnego dzieła, do którego wojsko odnosi się ze szczególną sympatią, widząc w nim pomnożenie sił obrony państwa. Pan Generał zwróciwszy się w stronę frekwentantów I-go kursu, wyraził nadzieję, iż I-szy kurs wyda spodziewany plon pracy, przypuszczając, iż wielu z nich spełni swe zadanie, poczem złożył serdeczne podziękowanie za dotychczasową działalność, życząc na przyszłość wytrwałej i owocnej pracy Klubowi w rozwoju podniosłej dla dobra Państwa i ziemi śląskiej.

Z kolei p. por. pil. Gaździk w treściwych i dobitnych słowach naszkicował cele i zadania szkoły. Wreszcie ks. prałat Milik w podniosłych słowach w

imię Boga i kościoła apelował do młodzieży, prosząc Najwyższego o siły i moc ducha dla tych polskich dzieci, które muszą górnym umieć ukochać Ojczyznę, spełniając swe zadania muszą udowodnić społeczeństwu, że lotnictwo na ziemi śląskiej stoi na wyżynach i nie zapłonie rumieńcem wstydu przed ludami zachodnimi — poczem wznosił okrzyk na cześć Najjaśn. Rzeczypospolitej, i przystąpił do poświęcenia szkolnych płatowców.

Po zakończeniu oficjalnie części uroczystości odbyła się wspólna fotografia zaproszonych władz i gości, pokaz płatowców urzędzeń lotniska i hangarów. Na komendę energicznego i ruchliwego kierownika instruktora kpt.-pil. em. Jakubowskiego, już dziś bożyszczą i ulubieńcą nauki, „Mistrza“, jak go nazywają — frekwentanci podciągają samoloty na start. — Motory warczą — pierwsza trójka wznosi się w przestworza a pierwszy startuje kpt.-pil. Jakubowski z p. gen. Dr. Zającem, publiczność zemocjonowana, żadna wrażeń, chce latać, latać i jeszcze raz latać. Jednakowoż po dokonaniu kilkudziesięciu lotów z zaproszonymi gośćmi piloci ze względów technicznych nie mogli dokonać więcej lotów. Na zakończenie p. Działowski z A. A. K. na własnej konstrukcji awionetce, który wziął udział w uroczystości, dokonał szeregu ciekawych ewolucji nad lotniskiem. Podczas całej uroczystości koncertowała orkiestra wojskowa 73 p. p.

Tak więc Klub Pilotów wspólnie z sekcją sportową D. K. P. zrealizował drugi najważniejszy punkt swego programu — po otwarciu I-go kursu teoretycznego uruchomił szkołę pilotów, otworzył I-szy kurs praktyczny. Jednak to nie wszystko. Klub Pilotów w swym w swym pochodzie pracy zadań i realizacji programu jest zaledwie u progu swych poczynań. Jak wynika z ostatniego posiedzenia zarządu, według programu uchwalono otworzyć sekcję treningową dla starszych b. wojskowych pilotów, której kierownictwo powierzono jednemu z najstarszych pilotów armii polskiej Dyr. Wierzejskiemu, majorowi-pilotowi rez., uchwalono po porozumieniu się poprzednio z zarządem L. O. P. P. Woj. Śl. uruchomić szkołę obsługi płatowców, za wzorem państw



P. Działowski na własnej awionetce wziął udział jako gość w uroczystości otwarcia kursu, który dokonał szeregu ewolucji nad lotniskiem.

europijskich, a zwłaszcza naszych sąsiadów ościen-nych na zachodzie i wschodzie, stworzenie sekcji turystyczno-sportowej (samolot-taxis), której zadaniem będzie umożliwienie szerokim warstwom społeczeństwa korzystania za minimalną stosunkowo taksą, z tego nowoczesnego środka lokomocji, tak mało u nas jeszcze docenianego.

Wreszcie Klub Pilotów zdając sobie sprawę, iż nie wystarczy tylko latać, że w parze musi kroczyć praca twórcza konstruktorska — budowa maszyn — budowa silników, modelarstwo, które to ostatnie jest zupełnie zaniedbane na terenie Śląska, postanowił uruchomić warsztaty pracy dla tych wszystkich, którzy z dawien dawna pracują nad skonstruowaniem pierwszego płatowca ziemi śląskiej. Dlatego „Pilot“, organ Klubu, postawił sobie za zadanie zainteresowanie sfer przemysłowych Śląska dla spraw uruchomienia rodzimego przemysłu lotniczego na Śląsku, o czym będziemy pisać na inem miejscu.

Jak wynika z powyższych danych, jest to tylko dalszy ciąg programu Klubu — pracy ogrom do urzeczywistnienia wielkiego i podniosłego naprawdę dzieła, któremu na imię ma być „Śląski Klub Lotniczy“.

Czy Klub Pilotów sprosta powziętemu zadaniu? Z góry możemy powiedzieć — tak! Pewnik ten

możemy mieć z wyników dotychczas. prac Klubu Pilotów Woj. Śl. Klub mając w swoim gronie zastęp wybitnych fachowców, owianych duchem poświęcenia i trwałości w pracy, spotkał się z szeroką życzliwością tutejszego społeczeństwa. Przeto należy się spodziewać, że przy obopólnych coraz więcej ścisłych stosunkach współpracy Klubu ze społeczeństwem i odwrotnie ziemia śląska stanie pierwsza na wysokości powziętego zadania.

Dla tego Klubu Pilotów zwartym szeregiem idzie i apeluje do was obywatele, którym dobro Państwa nie jest obojętnem, abyśmy wspólnym wysiłkiem przez wolę usilną i popieraniem idei lotniczej na każdym kroku stanęli pierwsi u mety w wyścigu pracy na polu lotnictwa. Wiedzmy o tem i nie zapominajmy, że mając takich sąsiadów jak Niemcy na zachodzie i Rosja na wschodzie, gdzie broń ta u nich rozwinęła się do niebywałych rozmiarów, to państwa ościenne a zwłaszcza Polska musi się szalenie liczyć. Nie wolno nam więc pozostać w tyle. Zbyt stare jest przysłowie: Kto pozostaje w tyle, ten się cofa. Pamiętajmy o tem zawsze. Tak więc wspólnymi siłami dążmy i idźmy poprzez górne szlaki na najszczytniejsze wyżyny polityczno - gospodarczej potęgi, a każdy wysiłek i wyczyn na tem polu da nam w wyniku możliwość patrzenia w pewne pogodnie i jasne jutro.

St. Pięta.



Przemówienie por. pil. J. Gaździka dyr. nauk pierwszego kursu teoretycznego podczas otwarcia kursu praktycznego.



Wspólne zdjęcie zaproszonych gości, po uroczystości otwarcia kursu praktycznego.

POTRZEBY LOTNICTWA SPORTOWEGO.

Gdy mówię o potrzebach lotnictwa sportowego, to zawsze myślę o tem, co mamy mieć jutro i co nas może czekać, gdybyśmy nie przewidywali różnych niespodzianek. Moje poglądy wyrażone w „Przeglądzie lotniczym“ o organizacji stale musi się uzupełnić temi niespodziankami chwili. W ostatnich dwóch tygodniach znów miałem sposobność zetknąć się bliżej z życiem klubów. Byłem gościem Klubu Pilotów na otwarciu kursu pilotażu, w tydzień zaś na uroczystości rozdania świadectw ukończenia szkoły Aeroklubu Akad. w Warszawie. Pokażna ilość ośmiu pilotów — oto sukces dorobku naszego sportu lotniczego. Dziś wróciłem z pierwszej mej wizyty w warsztacie Sekcji lotn. Koła mech. Stud. Pol. warszawskiej. I ten mój pierwszy pobyt u tych młodych konstruktorów i pionierów naukowej pracy lotniczej praktycznej wśród naszej młodzieży nasunął mi szereg myśli. Jestem niezmiernie wdzięczny

prezesowi Sekcji p. Wędrychowskiemu, że mi to swoje podwórko pokazał. Wiercie mi, że wam ka- dźcie nie będę i dlatego pochwał wam nie wypiszę. Idę dalej i chcę popchnąć nasze wspólne wysiłki do pewnego programu, który powinniśmy stworzyć. Jesteśmy wszyscy zainteresowani sportem lotni- czym, szeregi nasze zapełnią się wnet nowym za- stępem pilotów sportowych. Wyrasta przed nami nowy problem a jego imię to: trening. Czy na tem polu skonkietyzowaliśmy nasze potrzeby? Dziś posiadamy wyszkolonych w klubach 16 pilotów i nie mamy na czem z nimi sportować. Czy wybudowa- ne przez Was konstruktorów awionetki nadają się do użytku sportu? Jedni powiadają, że bezwzględnie nie, ja zaś powiem, że poprawmy nasze typy, z któ- rych wybierzmy 2—3, a będziemy mieli swoje samo- loty treningowe. Najpoważniejszym zagadnieniem dla nas to silnik, a tym w tej chwili powinien być 80

K. M. silnik budowany w kraju. Jesteśmy w przededniu tego okresu! Pamiętajcie zatem biorący się do prac konstruktorskich, że potrzeby naszego sportu lotniczego zwracają swe oczy ku Wam i czekają na taki typ samolotu. Tymczasem praca nad samolotami mniejszej mocy powinna ustąpić potrzebom chwili.

Drugim etapem po zaspokojeniu potrzeb sportu będzie przejście na mniejsze moce. Wprawdzie emocjonujemy się wszyscy sukcesami naszego sportowca lotniczego p. Skórzewskiego i serdecznie witając będziemy p. prof. Pruszkowskiego na jego „Moth'ie“. Ale jakbyśmy się cieszyli, gdyby tego dokonać można na własnej awionetce z polskim silnikiem.

Patrząc na zmagania nasze konstruktorskie, widzę, jak postępuje praca klubów i porównuję te dwie dziedziny. Muszę z góry powiedzieć, że będę musiał podkreślić w przyszłości brak treningu dla naszych pilotów wyszkolonych w klubach. Przecież nie będziemy kupować w Anglii „Moth'ów“ ani innych samolotów sportowych. Troska wasza konstruktorzy na polu lotnictwa sportowego musi mi dać odpowiedź na pytanie: co dalej? Już przed rokiem w Niemczech wołano o trening dla 1.800 pilotów i nazwano wyszkolonych na jednym typie proletariatem lotniczym. Do tego u nas się nie dopuści i wspólnymi wysiłkami stworzymy nasz program!

Oglądałem samoloty sportowe budowane w warsztatach Sekcji stud. polit. warsz. J. D. 2 dla Aeroklubu Akad. we Lwowie i Warszawie oraz R. W. D. z silnikiem Salmson 40 K. M. Praca, którą można określić już jako seryjną powinna się skupić około tych dwóch typów ze stałym ulepszaniem samej serii. Gdy wymienione kluby pomyślały o samolotach do treningu, nadto to samo uczynił w roku ubiegłym A. A. w Krakowie zakupując awionetkę Działowskiego, czy inne kluby nie zastanawiały się nad tym problemem? Rozumie się, że są to najstarsze kluby, ale gdy piszę na łamach organu najbogatszego klubu lotniczego w Polsce, czyżby i ten nie zastanowił się nad tem, co powyżej przytoczyłem. Trudno nam dziś chwalić lub ganić pewien typ samolotu. Niech kluby zdecydują się w tym roku na próby w tym względzie, a w okresie zimowym niech zechcą po praktyce zrobionej zabrać głos na łamach naszych pism lotniczych. Redakcja „Młodego Lotnika“ i „Pilota“ upraszam do pojęcia szerokiej dyskusji a materiał zebrany da nam podstawy do konkretnego programu w przyszłym roku. Poza wasze dyskusjami niezawodnie komisja lotnictwa sportowego przy Aeroklubie R. P. wysnuje swoje żądania, opierając się na zdobytem doświadczeniu.

Dr. Halewski kpt. pil.

UŻYCIE LOTNICTWA NISZCZYCIELSKIEGO.

II.

Zrozumienie potrzeb lotnictwa u rządów i społeczeństw wielkich mocarstw z Francją na czele, stało się faktem dokonany. Wyrazem tego są wielkie pozycje budżetów tych państw, przeznaczone na inwestycje i utrzymanie lotnictwa wojskowego, utworzenie ministerstw lub podsekretariatów stanu we Francji, Anglii i Włoszech, potężna rozbudowa cywilnej komunikacji lotniczej w Niemczech, komunikacji, której sieć o długości 23.000 klm. (wobec 1.400 klm. w Polsce) — daje pojęcie, jakimi rezerwami na wypadek wojny zachodni nasz sąsiad rozporządzać będzie.

Należy sobie zdać sprawę z tego, że lotnictwo dzisiejsze, a tembardziej jutrzejsze, rozporządzać będzie sprzętem, mogącym pozostawać w powietrzu dziesiątki godzin. Że będzie ono w stanie przewozić na tysiące kilometrów wielotonowe ciężary, a posiadając personel zdolny do operowania tym sprzętem, — odegra rolę samodzielną, może nawet decydującą w chwili wybuchu przyszłej wojny.

Z doświadczenia Wojny Europejskiej już dziś można wywnioskować, co wówczas nastąpi.

Pod osłoną nocy potężne eskadry obrzucą bombami gazowymi i wybuchowymi terytorjum nieprzyjacielskie. Celem ataków będzie przede wszystkim zniszczenie ośrodków przemysłowych, wywołanie paniki wśród ludności i uniemożliwienie mobilizacji.

Jedyną skuteczną bronią przeciw potędze lotniczej nieprzyjaciela będzie równa potęga własnego

lotnictwa. Tę potęgę dziś już tworzyć trzeba: nie może ona powstać „ad hoc“, z niczego. Kiedy rozpoczyna się kroki wojenne, nie pora będzie myśleć o obronie. Obrona musi być gotowa każdej chwili, a gotowość tej obrony uwarunkowana jest wysiłkiem państwa i narodu w kierunku dos tatecznego zaspokojenia budżetowych potrzeb lotnictwa. **Największy nawet budżet na ten cel przeznaczony stanowi tylko znikomą część strat, jakie nieprzygotowane państwo poniesie na wypadek wojny, wskutek nalo tu nieprzyjacielskich eskadr, neodparty w porę przez własne lotnicze środki obronne.**



Awionetka „H. L. 2“ konstrukcji Józefa Medweckiego, Poznań. „H. L. 2“ uzyskała w I. kraj. konkursie awionetek w 1927 r. w lotach poza konkursowych największą ilość punktów.

Spółeczeństwo i rząd Francji nie zawahały się przed poniesieniem ofiar pieniężnych na utworzenie kosztownego ministerstwa lotnictwa, aby zapewnić dalszą egzystencję narodu i państwa pod osłoną decydującej broni.

Polska, wbita klinem między dwóch niebezpiecznych sąsiadów, znajduje się w gorszych warunkach terytorjalnych i bezpieczeństwa, niż jej wielka sojuszniczka.

Będąc w gorszym położeniu finansowem nie może sobie jednak pozwolić na kosztowne ministerstwo. Nie mniej, obowiązkiem jej jest dbać o bezpieczeństwo swych granic i życie obywateli. A obowiązek ten wyraża się przedewszystkiem w uchwaleniu pozycji budżetowych na lotnictwo.

Nie znaczy to, aby opuściwszy ręce oczekiwać wyników głosowania nad budżetem M. S. Wojsk. Nie znaczy, aby zadowolnić się oddaniem głosu za tym budżetem.

Trzeba wysiłku całego narodu, trzeba ofiar i to hojnych ofiar. I trzeba, aby te ofiary zostały odpowiednio użyte, aby ten wysiłek skierować we właściwe łożysko.

Wtedy dopiero będziemy mogli myśleć o skutecznej obronie przed nalotem wroga. Wtych warunkach dopiero pomoc Francji dla Polski może stać się ważkim czynnikiem przyszłej wojny.

Aby przedstawić groźbę tego, co czeka nas w wypadku ataku nieprzyjaciela, przytaczam garść cyfr i przykładów użycia aeronautyki z czasów wojny. Nie mam zamiaru nikogo straszyć widmem ponownej zawieruchy. To co czynię, jest pobieżnem zapoznaniem szerszego ogółu z niebezpieczeństwem! A jest rzeczą powszechnie wiadomą, że im bliżej poznaje się niebezpieczeństwo, tem mniej staje się ono groźne.

1. Bombardowanie dzienne.

Bombardowanie dzienne ma zawsze charakter bardzo skoncentrowany. Płatowce należące do tej samej eskadry tworzą klucz (8—10 pł.), zgrupowany ciasno, z małymi odstępami między samolotami. Klucz taki wyrzuca bomby na sygnał przodownika i z wysokości 1000 m. pokryć może prostokąt 100 na 100, albo 200 mtr. bombami 10 klg., bardzo szkodliwymi dla celów żywych, oraz bombami burzącymi (50 klg.) dla celów martwych. Eskadry dywizjonów lecą w odległości 200 mtr. jedna od drugiej.

Tym sposobem dywizjon w sile 3 eskadr ma możliwość rzucenia w kilku sekundach 24×400 kg. = 9.600 kg. bomb na bardzo ograniczoną strefę.

Działanie dywizjonami i większemi jednostkami lotn. ma tę słabą stronę, że są one bardzo wrażliwe na ogień obrony przeciwlotniczej, który, jeśli jest dobrze kierowany, bez trudu może je rozproszyć. Zarówno przylot, jak i powrót ekspedycji lotnictwa bomb. dziennego przedstawia dlań duże niebezpieczeństwo, ze względu na atakujące lotnictwo myśliwskie.

Wymaga to włączenia do akcji, płatowców osłaniających ze strony npla (ilościowo równych płatowcom niszczycielskim), nieposiadających jednak żad-

nej wartości z punktu widzenia transportu bomb. Ponadto, nad samym punktem bombardowania osłona ta może łatwo zawieść.

Naogół od początku 1918 r. wyprawy bomb. dziennego na dalszą metę zostały zaniechane. Ekspedycje dzienne wysyłano tylko do stref zbliżonych o 10—15 klm, gdzie własne myśliwskie lotnictwo mogło pracować.

Jako przykład b. częstych niepowodzeń lotn. niszcz. dziennego w jego napadach na miasta, służyć mogą ekspedycje wykonane przez angielskie lotnictwo w Lotaryngji, gdzie w ciągu lipca 1918 r. na zgrupowanie 3 eskadr angielskich przypada 15 straconych i 28 silnie uszkodzonych samolotów. W szczególności 31. 7. 18 r. w wyprawie na Moguncję, straty wyniosły 7, na 9 płatowców, przyczem żaden ni edotał do celu, dzięki atakowi lotnictwa myśliwskiego Niemców. Mniej odległe wyprawy, dokonane przez francuską dywizję lotniczą, również poniosły dotkliwe straty: w czasie od 29 maja do 14 czerwca 1918 r., a więc w ciągu 25 dni, straty 5-ciu dywizjonów niszczycielskich, złożonych ze 140 płatowców, wyniosły 25 samolotów ciężko uszkodzonych, w związku z czem zaginęło 50 ludzi załogi, 4 zabitych i 18 rannych, a ogółem było 72 pilotów zabitych, rannych lub zaginionych, co stanowi ponad $\frac{3}{4}$ personelu latającego jednego dywizjonu niszczycielskiego. Dnia 12 i 14 września 1918 r. podczas dwóch wypraw niszczycielskich na Conflans na przestrzeni tylko 20 km. w głąb frontu nieprzyjaciela, lotnictwo myśliwskie odniosło następujące sukcesy: 12-go stracili Niemcy 3 płatowce (w tej liczbie płatowiec dowódcy dywizjonu), 2 ludzi odniosło rany, 14-go — 8 płatowców. Ogółem 20 pilotów i obserwatorów unieszkodliwiono na ogólną liczbę 33-ch, którzy wzięli udział w tych wyprawach.

Już z powyższego widać, jak skuteczną bronią w walce z dziennym lotnictwem niszczycielskim jest własne lotnictwo myśliwskie.

Płatowce niszcz. tak dzienne jak i nocne, osiągną szybkość przeciętną 140 do 180 klm./godz. Porą najodpowiedniejszą do bombardowania jest świt.

Warunki atmosferyczne najlepsze: całkowite lub częściowe zachmurzenie cienką warstwą chmur na wysokości 400 do 1500 mtr. Mgła i deszcz, oraz wiatr w kierunku od nieprzyjaciela, stanowią utrudnienie. Silna mgła może uniemożliwić wyprawę całkowicie.

2. Bombardowanie nocne.

Działanie grupowe (koncentracyjne) lotnictwa niszczycielskiego nocnego jest niemożliwe. Każdy płatowiec musi działać samodzielnie i wracać inną drogą, by uniknąć zderzenia z innymi. Trudność lotu nocnego polega w pierwszym rzędzie na utrzymaniu kierunku i odszukaniu celu, zwłaszcza, gdy warunki atmosferyczne są złe (mgła, deszcz i zachmurzenie).

Natomiast mniejsze niebezpieczeństwo przedstawia obrona lotnicza i lotnictwo myśliwskie, mogące działać tylko w strefach oświetlonych reflektorami. Co za tem idzie, płatowce niszczycielskie mogą za-

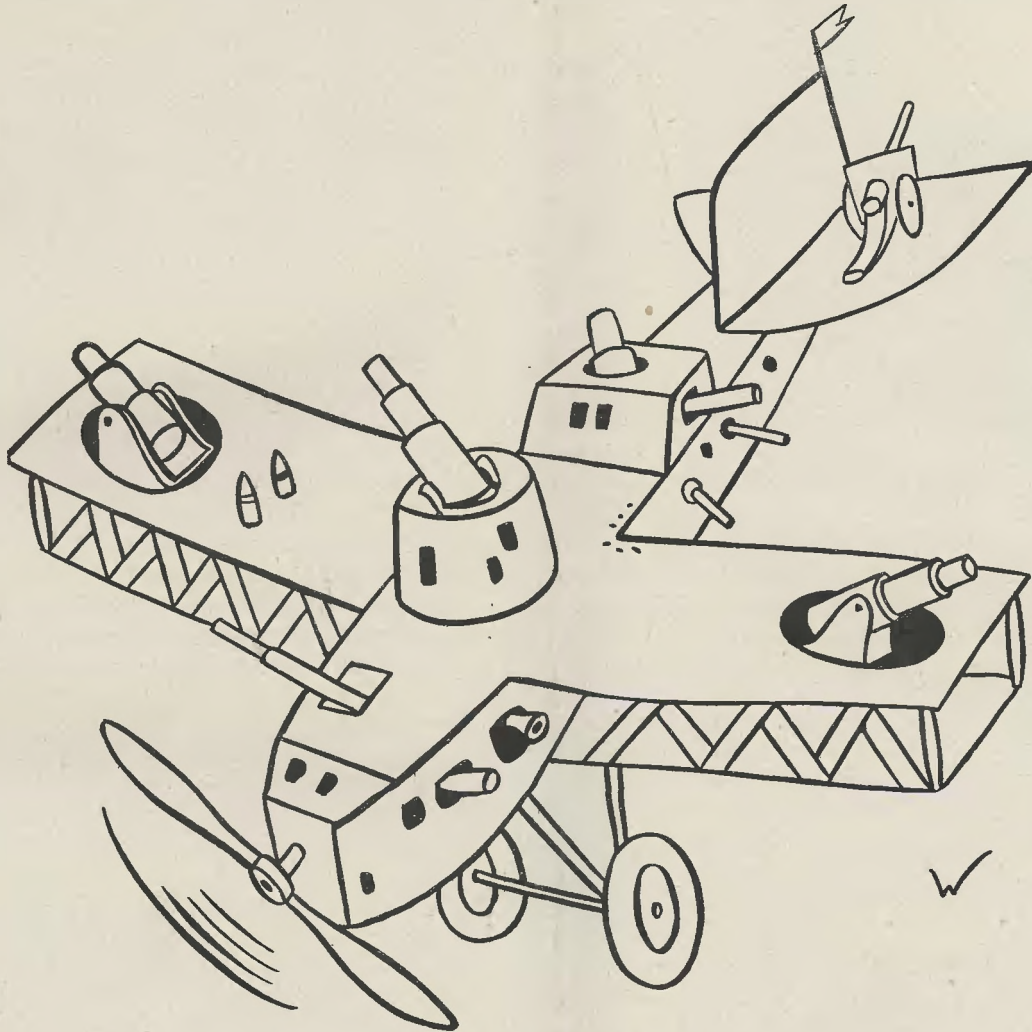
brać więcej bomb, na niekorzyść swego uzbrojenia, szybkości i zwrotności. Lot można odbywać na nieco mniejszej wysokości, o ile niema zapór balonowych.

Eskadry niszczycielskie mogą wyrzucić na miasto 12 do 16 tonn bomb. Napady nocne mogą mieć na celu 2 różne efekty:

a) gdy nieprzyjacielowi chodzi o szybki efekt i wielki wpływ moralny, albo jeżeli warunki atmosferyczne ograniczają czas bombardowania — pła-

skich węzłów kolejowych, celem utrudnienia transportu rezerw francuskich na front angielski.

Dworzec kolejowy w Chalons i tor kolejowy Paryż—Avricourt na linii między Chalons i Matugues były bombardowane w czasie od 17 do 27 marca 1918 r. **każdej nocy**. Wobec tego trzeba było przenieść ruch pociągów bardziej na południe, na linię Sammesous — Fere Champenoise, czego następstwem było: 1. opóźnienie transportu dwóch dywizji o 10 godzin, 2. trudności w transporcie na linii



Wojna w przyszłości.

twowce niszczycielskie muszą znaleźć się nad celem w krótkich odstępach czasu,

b) jeżeli nieprzyjaciel ma zamiar przerwać ruch kolejowy, albo pracę w fabrykach i t. p. — stara się utrzymać całą noc dany ośrodek zamieszkały w stanie podniecenia i zdenerwowania, w ciągłym niebezpieczeństwie. Nieprzyjaciel osiąga ten efekt przez zwiększenie przerw w kolejnym odlocie płatowców z lotniska, a więc przerw w przelocie samolotów nad celem. Tym sposobem personel fabryczny np. który schronił się w czasie jednego bombardowania, nim zdąży powrócić do pracy — musi już chronić się przed następnym.

Jako przykład skutecznego użycia nocnego lotnictwa niszczycielskiego, przytoczę przeprowadzone przez Niemców bombardowanie nocne francu-

południowej dwóch innych dywizji, które straciły jeszcze 12 godzin wskutek zbombardowania dworca Creil.

Nie potrzebuję chyba dodawać ile zamieszania i strat to wywołało. Na podstawie tego strategicznego przykładu łatwo już wyobrazić sobie, ile strat przyczynić może podobna akcja nocna, skierowana na wielkie miasto przeciw ludności cywilnej, lub centrum przemysłowemu.

3. Bomby.

Bronią lotnictwa niszczycielskiego są bomby. Poświęcę im tylko parę słów, zanim przejdę do samego bombardowania, aby opisać warunki jego skuteczności.

Rodzaje bomb używanych w lotnictwie niszczycielskim są następujące:

Bomby z zapalnikami (z opóźnieniem) do niszczenia sprzętów i budynków wewnątrz (burzące).
 Bomby przeciw celom żywym (50, 15 i 10 kg.).
 Bomby oświetlające.
 Bomby zapalające.
 Bomby gazowe (yperyt).



Atak lotnika na kawalerję.

Aby pokryć jeden klm. kwadratowy gazem, potrzeba około 5000 kg. gazu, przyczem jedna bomba 1000 kg. zawiera 7000 kg. gazu.

4. Warunki celowania i bombardowania.

Bombardowanie z samolotu określić można jako strzelanie artyleryjskie do danego pola, bez uprzedniego wstrzeliwania, wykonane — w miarę możliwości — w „łożu wiatru“, t. j. z wiatrem, lub pod wiatr (z powodu niedoskonałości obecnie istniejących celowników). Strzelanie to jest mniej dokładne niż

artyleryjskie, dostateczna zaś skuteczność jego, wymaga użycia wielkiej ilości bomb. Zatem bombardowanie daje dobre wyniki jedynie wtedy, gdy przeprowadzone jest masowo. Utrudnienie stanowią mogą zasłony dymne (powodowane w miastach np. przez zaopatrywanie ludności i fabryk w materiały dymiące przy spalaniu w piecach), oślepianie w czasie nocy samolotów nieprzyjacielskich reflektorami, ora zwszelkiego rodzaju maskowanie. (Np. przez malowanie dachów barwą ochronną, gaszenie światła w nocy i t. p.). Zwłaszcza światła wszelkiego rodzaju, nawet na liniach kolejowych, na statkach rzecznych i t. d. stanowią mogą dla nieprzyjaciela bardzo dogodne punkty orientacyjne. Można to wyzyskać, stwarzając sieć sztucznego oświetlenia w pobliżu miejsc narażonych na bombardowanie nocne. Sieć taka może zmylić nieprzyjacielskie eskadry i spowodować wyrzucenie bomb w niezamieszkałej, sztucznie oświetlonej okolicy.

Tak więc środkami obronnymi, o doskonałość i dostateczną ilość których winniśmy się troszczyć przede wszystkim, są:

1. silne własne lotnictwo,
 2. dobra organizacja obrony przeciwlotniczej, zaopatrzonej w reflektory, artylerię i karabiny zenitowe, środki dymne i inne urządzenia techniczne.
- Wszystko to wymaga dużych zasobów pieniężnych, które winny być w pierwszym rzędzie lotnictwu przyznane przez Sejm w budżecie.

Raz jeszcze powtarzam: **Największy nawet budżet na lotnictwo stanowić będzie tylko znikomą cząstkę strat, które państwo poniesie w czasie wojny, jeśli się zawczasu do odparcia ataku lotniczego nie przygotuje.**

J. Meissner, por. pil.

Prof. JAN DZIOBÓŃ, SOSNOWIEC.

MODELARSTWO LOTNICZE W SZKOLE.

Ogłoszony ostatnio przez Główny Zarząd Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej „Ogólny Krajowy Konkurs modeli latających“ i przez Komitet Wojewódzki w Poznaniu „Konkurs dzielnicowy modeli latających“ nasuwa garść uwag na temat modelarstwa lotniczego.

Modelarstwo lotnicze można uprawiać w dwóch kierunkach: 1) Budowa modeli redukcyjnych np. w skali 1:30 i 2) budowa modeli latających o napędzie gumowym czy silnikowym. — Który z tych rodzajów więcej przemawia do przekonania konstruktorem i ma większe znaczenie praktyczne? To rzecz inna. Modele redukcyjne będą miały wartość muzealną, retrospektywną, pokazowo-propagandową, modele latające dają myśl twórczą, wskazują drogi, po których iść należy w opanowaniu przestworzy, no i co może najważniejsze dla młodzieży — a z niej rekrutują się przeważnie, bo w 95% modelarze, — dają ten rodzaj wewnętrznego zadowolenia. że aparat, dzieło konstruktora, lata, że żyje, że w modelu jest zakłata część duszy młodej, rwącej się do czynu, dążącej „nad poziomy“ ad astra. Stąd też uważam, że w szkole ten rodzaj modelarstwa należy przede wszystkim stosować i ten rodzaj będę miał na myśli w dalszym ciągu moich rozważań.

Zagadnienie czy wprowadzić w szkole a zwłaszcza męskiej, modelarstwo lotnicze, nie jest rzeczą nową i w tej sprawie zabierali głos na łamach prasy nieje-

dnokrotnie zawodowi pedagodzy i sfery lotniczo-wojskowe. Dzisiaj szczególnie jest ono na czasie pod koniec roku szkolnego, gdy się jednocześnie układa plan pracy na przyszły rok szkolny, gdy miesiące wakacyjne dadzą możność opracowania programu i rozglądnięcia się za materiałem potrzebnym do wykonania tego programu. Choć mianowicie o to, czy wprowadzić modelarstwo lotnicze do programu, następnie jakiej użyć metody i kto i kogo należy tej wiedzy nauczać. Również i kwestja, czy przedmiot ten ma być traktowany jako obowiązkowy, czy nadobowiązkowy. Nakoniec zachodzi także pytanie, kto ma ten dział finansować, a więc opłacać nauczyciela i pokrywać koszty zużycia materiałów i narzędzi. Na powyższe pytania postaram się pokrótce odpowiedzieć.

Samoobrona kraju, wytworzenie atmosfery uczucia pewności, że mamy materiał, który możemy przeciwstawić zachłanności najeźdźców, zmuszają nas do tego, byśmy materiał obronny i w ludziach i sprzęcie mieli. Ponieważ zaś stare łacińskie przysłowie mówi: „si vis pacem, para bellum“ a napastnik wtedy czuje przed nami respekt, gdy widzi mocną pięść, a w pięści tęgi kij, więc, mimo, że żadnych agresywnych zamiarów przeciw nikomu nie żywimy, a bronić się nam wolno i jest to naszym świętym obowiązkiem, musimy pośród siebie kształcić i poszukiwać tych, co nas bronić będą,

a bronić będą tam, skąd przyjdzie napaść. Wojna przyszłości to wojna w powietrzu, obrona w przyszłości, to obrona powietrza.

„Władców przestworzy“ nam potrzeba i nie tylko tych, którzy szlakami orłów szybować będą, lecz także



Wyładowywanie poczty na lotnisku katowickim.

i tych którzy myślą twórczą, zakletą w konstrukcję, czy wykonanie do osiągnięcia tych szlaków pomogą. Trzeba nam lotników, trzeba konstruktorów, trzeba mechaników. To wszystko otrzymamy, gdy materiał ten plastyczny, jakim jest młodzież, od zarania jej dni urabiać będziemy. Zapewne, że wszyscy Edisonami być nie inoga, ale i to prawda, że Edisony nie tylko w Ameryce wschodzą. I u nas niejedna tli iskierka, trzeba ją tylko rozdmuchać, trzeba dać możliwość wzniecić się iskierce w jasny, żywy, ożywczy płomień. Do tego służy modelarstwo lotnicze w szkole, a zwłaszcza szkole męskiej jakiegokolwiek typu.

Zastanawiać się więc nad kwestją, czy wprowadzić modelarstwo lotnicze do programu szkolnego jest temsamem co myśleć czy jeść, czy nie jeść. Możemy coś oszczędzić i np. przez miesiąc wstrzymali się zupełnie od jedzenia? Lecz przecież program jest już i tak przeciążony, usłyszę sprzeciwy. Modelarstwo programu nie przeciąży, lecz go owszem odciąży, urozmaicając lekcje rysunków i robót ręcznych pracami z zakresu lotnictwa. Młodzież zaś, mając realne korzyści i widząc praktyczne zastosowanie nauczanych umiejętności, tem chętniej będzie się poświęcać tym umiejętnościom, które dzisiaj, dzięki ich właśnie konserwatyzmowi i małej produktywności, przez gros młodzieży, a nawet osób starszych, za przedmioty ważne nie są uważane i bagatelizowane. — Panowie koledzy — pisze to nauczyciel — poświęćcie z waszych godzin rysunków i robót ręcznych 25% modelarstwu lotniczemu, a zobaczycie cud prawdziwy w zainteresowaniu przedmiotem, połączycie przyjemne z pożytecznym!

Zachodzi tu tylko inna sprawa i to dosyć trudna. Kwestja doboru nauczyciela, któryby te rzeczy umiał, jest, dzisiaj przynajmniej, dosyć poważną, gdyż musimy sobie prawdę powiedzieć, że odpowiednich sił nie mamy. Bo albo będzie to siła fachowa wojskowo-lotnicza, jednak nie posiadająca odpowiedniej metodyki, albo będzie to zawodowy pedagog, lecz w 95% analfabeta w lotnictwie. Jest to jak widzimy zło konieczne, które musimy usunąć, przystępując do nauczania modelarstwa lotniczego w szkołach. Sytuacja bez wyjścia, to jednak nie jest i niema powodu do opuszczania rąk i do wymówek, że nie wprowadzamy modelarstwa lotniczego do szkoły z powodu braku sił kwalifikowanych.

Szczęśliwą myśl zapoczątkował Wojewódzki Komitet L. O. P. P. w Krakowie, urządzając w lipcu 1927 r. kurs modelarstwa lotniczego, pod protektoratem Kuratora Okręgu Szkolnego Krakowskiego, dla nauczycieli szkół średnich i powszechnych. Szkoda tylko, że uczestnikom kursu, a było ich kilkunastu z województw zachodnich, nie dano możliwości w następnych latach pogłębienia nabytych wiadomości i niejako specjalizowania się w tym kierunku. Szkoda tem większa, że poziom kur-

su i słuchaczy był nawet wysoki, a absolwenci tego kursu mogli być pionierami tej nowej, a tak pożądanej gałęzi nauczania. Te jednostki, mojem zdaniem, najlepiej nadawałyby się na nauczycieli modelarstwa lotniczego w szkołach. Jest to jednak sprawa „do odrobienia“. Wyobrażam sobie to w ten sposób:

Każdy Komitet Wojewódzki, czy Okręgowy L. O. P. P. urzędu u siebie jednomiesięczny kurs modelarstwa lotniczego i zasadniczych wiadomości wiedzy lotniczej. Na kurs ten deleguje z urzędu każdy Inspektorat szkolny jednego nauczyciela, a każdy Komitet powiatowy, względnie miejski L. O. P. P. jednego nauczyciela szkół średnich. Absolwenci tego kursu będą równocześnie instruktorami kolegów swoich okręgów. Koszt kursu ponosiłby Komitet, a delegaci otrzymaliby od swych władz płatne urlopy. Sprawa diet, względnie utrzymania kursistów to już jest rzecz podrzędna i łatwa do załatwienia, zależnie od miejscowych stosunków. Absolwenci mieliby równocześnie obowiązek dalszego kształcenia się w tej dziedzinie czy przez odpowiednią lekturę, niestety dzisiaj może za bardzo szczupłą, względnie rozrzuconą po czasopiśmiech lotniczych, czy przez następne kursy uzupełniające. Jednocześnie mogłaby L. O. P. P. zużyć tak wykształcone jednostki jako prelegentów, instruktorów, propagatorów nie tylko obrony przeciwlotniczej, ale i przeciwgazowej. W ten sposób koszt kursu mógłby być w krótkim czasie amortyzowany, gdyż uświadomienie społeczeństwa byłoby głębsze, a więc i ilość członków niepomniernie by wzrosła. A zorganizowane społeczeństwo, to siła państwa, to najpewniejsza obrona.

Kogo należy uczyć modelarstwa?

Uczniowie powinni się rekrutować z chłopców powyżej 14 lat, chociaż i bardziej rozwinięte jednostki poniżej tego wieku nie są wykluczone. Wiek powyżej przytoczony zdaje mi się najodpowiedniejszym, gdyż chłopiec ma już pewne doświadczenie w obróbce materiału, ma także pewien zmysł konstrukcyjny, no i przynajmniej propedetyczne przygotowanie z fizyki. Zresztą mamy najlepszy przykład na budowie radioaparatu, gdzie każdy berbeci łnoczył sobie odbiornik i dysputował o nim, niczem zawodowy elektrotechnik. Pokazać, wzbudzić zainteresowanie a młodzież będzie pracować w pocie czoła i wtedy „Konkurs krajowy“ naprawdę będzie krajowym, a nie konkursem jednostek, lub szczęśliwych środowisk, posiadających instruktora. — Utało się błędne mniemanie, że modelarstwo lotnicze dla wyższych klas n. p. VII czy VIII. gimnazjalnej jest nieodpowiednie. Przyczyną tego uprzedzenia jest traktowanie modelarstwa zbyt mało poważnie. Uważa się je jako przyjemną zabawkę dla starszych chłopców. Nie przywiązujemy poprostu najmniejszej wagi do tego zajęcia jako przedmiotu tak, że n. p. gry i zabawy lekkoatletyczne są w szkole poważniej ujmowane, niż modelarstwo. Pamiętajmy jednak o tem, że młodzież tak zapatruje się na przedmiot, jak ten przedmiot jest traktowany przez nauczyciela.

Praca z uczniami starszymi może być więcej twórcza. Dość spojrzeć na „wystawy“ modeli; rzadko gdzie i kiedy błysnie jakiś nowy szczegół konstruktywny.



Płatek sportowy „M. N. 3“ 4 osobowy. Na lotnisku w Ławicy (Poznań) przed lotem Poznań-Warszawa „Foto Samolot“.

Przeważa szablon. Jeżeli zaś zobaczymy coś nowego, możemy przyjąć za pewnik, że autorem modelu jest ktoś starszy. Gdyby władze szkolne odważyły się raz na męski jakiś krok i przystąpiły do realizacji programu modelarstwa lotniczego w tym przynajmniej zakresie, jak to zrobiono z przysposobieniem wojskowym, lub fizycznym wychowaniem i tam na razie, gdzie znalazłyby się odpowiednie siły nauczycielskie, napewno w niejednej szkole znalazłaby się szczęśliwa myśl konstrukcyjna, a modelarstwo nie byłoby kopciuszkiem w szkole.

Jaki brak zrozumienia dla modelarstwa lotniczego panuje przeważnie w naszych szkołach, niech świadczy następujący obrazek:

W pewnym mieście południowo-zachodniej Polski miejscowa L. O. P. P. zwróciła się do szkół średnich na swoim terenie z propozycją urządzenia kursów modelarstwa lotniczego, dając bezpłatnie instruktora (modelarza i pedagoga w jednej osobie), a więc z pełnymi kwalifikacjami w tym kierunku, i materiał modelarski, wobec czego szkoły miały dać tylko pewien wpływ moralny. Modelarstwo miało się odbywać w godzinach popołudniowych, zatem rozkład zajęć szkolnych nie ucierpiałby nic na tej imprezie i z pośród 5 (pięciu) zakładów średnich, nie wyłączając państwowych, zareagowała tylko jedna szkoła dając 20 uczniów z klas III. do V-ej. Uczniowie ci uczęszczali na modelarstwo dotąd, dopóki nie otrzymali materiału na budowę modeli t. j. bambusów, gumy itd. Od tej pory nie jawił się ani jeden mimo kilkukrotnych apeli do dyrekcji szkoły, która zażalenia instruktora zbywała milczeniem. — Jak to nazwać?

Prawda, że modelarstwo lotnicze wymaga odpowiedniej pracowni, gdzieby można nakreślić jako tako plany konstrukcyjne i rysunki warsztatowe, następnie skromnego chociażby warsztatu stolarskiego z najprymitywniejszym inwentarzem narzędziowym. Tymczasem co zrobić ze szkołą, nie posiadającą nawet odpowiednich pomieszczeń na klasy? Której brak najpotrzebniejszych przyrządów do nauk przyrodniczo-geograficznych? Czyż od takiej szkoły można wymagać urządzenia pracowni dla modelarstwa lotniczego?

Są dwa wyjścia. Albo urządzamy wspólną pracownię dla kilku szkół w jednym lokalu w osobnych godzi-

nach, albo część teoretyczną przerabiamy w szkole, część praktyczną polecamy uczniom wykonać w domu, gdzie chłopak zawsze da sobie jakoś rady. Obydwa sposoby mają swoje ujemne strony. Wspólna pracownia wymaga lokalu na neutralnym gruncie, najlepiej L. O. P. P., i rozkładu zajęć tak ułożonego, że jedna szkoła pracowałaby bez przerwy 2 godziny. Potem musiałaby nastąpić przerwa 30 min. na odejście jednej a przyjście drugiej szkoły, razem byłby lokal zajęty przez 4 godz. 30 min. w czasie od 14-ej do 18.30 godz. Godz. 14 jest za wczesną po zajęciach szkolnych, uczeń ma za mało czasu na obiad, gdyż lekcje kończą się zwykle 12.45, a nawet gdzieś 13.30, godz. zaś 18.30 jest za późną, zwłaszcza zimową porą. Gorzej przedstawia się drugi sposób. Przy tej metodzie wyrabia się nietny werbalizm, nauczyciel traci nad uczniem kontrolę, uczeń nie mając pod ręką pożądanego objaśnienia lub pomocy w czasie pracy, zniechęca się łatwo i porzuca rozpoczętą pracę. Oczywiście mam tu na myśli w obu wypadkach modelarstwo lotnicze, jako osobny przedmiot. Sprawa cokolwiek się uprości, jeżeli modelarstwo będzie traktowane jako część lekcji rysunków i robót.

Sam program nauczania modelarstwa i rozwinięcia programu należałoby opracować, gdyż modelarstwo lotnicze, jako przedmiot nauczania, jest rzeczą nową i przedmiot ten prowadzony jest dotychczas indywidualnie. Niema w metodyce jego żadnej jednolitości i tem się też może tłumaczy ta obojętność władz i czynników szkolnych w sprawie nauczania tej nowej, a tak pożytecznej i potrzebnej umiejętności. Wprawdzie Zarząd Główny L. O. P. P. opracował, nawet dosyć szczegółowo, program nauki o lotnictwie w szkołach średnich, ujęty w cykl pogadarek czy odczytów, ilustrowanych przezrociami, jednak w tym programie nie uwzględniono najważniejszej bodaj rzeczy — modelarstwa.

Sprawę materialną możnaby unormować w ten sposób, że materiałów, ewentualnie lokalu, dostarczyła by L. O. P. P., instruktora opłacałaby szkoła, gdyby specjalnie był na ten cel angażowany przez szkołę. Budżet szkolny nie byłby obciążony tym wydatkiem zbytnio, gdyż instruktor byłby zajęty dla 30 uczniów 2 godz. tygodniowo.

Rzucam te luźne uwagi w tej nadziei, że odpowiednie czynniki zainteresują się jednak tak niecierpiącą zaniechania, a traktowaną po macoszemu sprawą.

KLUBY LOTNICZE A WSZYSTKIE SPORTY LOTNICZE.

Czy nie zaniedbane dziedziny?

Minał wstępny okres prac klubów lotniczych. Ukończono organizację i przygotowania. Warsztaty, hangary, lotniska klubów załadniły się. Tylko tu i ówdzie jeszcze kursy teoretyczne dobiegają końca. Młodzi lotnicy wylęgli na słońce, by w opóźnionej porze wiosennej rozpocząć okres letni szkolenia w pilotażu. Wiosna jakby umyślnie ociągała się zanim kluby zaopatrzone w płatowce nie wyjdą gremjalnie na lotniska. Cieszyć się nam wypada, że tak wielkie zrozumienie znalazł nasz młody sport lotniczy u władz naczelnych. Budzi się zainteresowanie, budzi się chęć do wysiłków. Wykorzystać je, oto zadania władz klubów.

Gdy robię przegląd tego, cośmy wspólnie tworzyli i co w okół nas się dzieje chwilałmi, zapytuje otoczenie i siebie, czy to możliwe? Czy my naprawdę te rzeczy już mamy? O tak! Wspólnym naszym wysiłkiem wyrosłym na pięknej i potężnej tradycji naszego lotnictwa wojskowego (które jedynie z swym szefem płk. Rayjskim, stworzyło te potężne

podwaliny lotnictwa) doszliśmy do szczytu naszych marzeń. Stworzono nam program pracy, dano nam kierowników. Ziścimy i wykonamy pokładane w nas nadzieje. Zamknęliśmy pierwszą kartę naszej historii czyli okres organizacyjnej pracy. A teraz czy stoimy wobec skonkretyzowanych wytycznych i programów? Jak się orientuje i zdołałem wyczuć tętno pulsu w klubach to całość wysiłku skierowaną została na szkolenie w pilotażu i postawieniu pierwszej grupy lotników sportowych. Na tem polu jak i na polu konstrukcyjnym kluby i jednostki otrzymały stałą pomoc. Zatem tu żywsze tętno zainteresowania, — objaw całkiem słuszny. Istnieją inne dziedziny sportu lotniczego, ale w tych dziedzinach tymczasowo cisza. Grupa szybowników około p. Grzeszczyka i Czerwińskiego popycha tą zapomnianą kwestję u nas. Gdzież są ci wszyscy, którzy emocjonowali się w latach 1923-25 wielkimi programami polskiego szybownictwa?

A gdzież są członkowie „Szybowji“ i ich programy? Słomiany zapal przeszedł. Tak oto nagie



Płatowiec sportowy „M. N. 3” 4 osobowy konstrukcji J. Medweckiego i inż. Zygmunta. Nowakowskiego, Poznań. — Widok z przodu. „Foto Samolot”.

kształty prawdy. Do Was kluby lotnicze rzucam wezwanie objęcia zaniedbanych dziedzin sportu lotniczego. Z otuchą i śmiałym zaufaniem podnieść możemy, że kluby poza szkoleniem pilotażu stworzą nowe życie lotnicze. Czyż Klub Akademicki we Lwowie z b. prezesem pilotem inż. Grzeszczykiem na polu szybownictwa nie podkreślił myśli o wszystkich dziedzinach sportu lotniczego? Czyż udział Aeroklubu Akademickiego w Krakowie w konkursie awionetek i zdobycie pierwszej nagrody nie jest tego dowodem? Loty tego klubu w Zakopanem podczas międzynarodowych zawodów narciarskich w fatalnych warunkach atmosferycznych (bo mrozu około 40 stopniowych) wobec szeregu sportowców zagranicznych podniosły lotnictwo sportowe w Polsce wysoko. Organ Aeroklubów Akademickich „Młody Lotnik” nie potrafił tych momentów podnieść i uwydatnić. Jeden z klubów zamierza uruchomić sekcję balonową. Znowu nowy wyczyn w kierunku opanowania wszystkich dziedzin sportu lotniczego. Prawie wszystkie kluby posiadają w swych gronach członków konstruktorów i ci myślą o sportowych wyczynach swoich konstrukcji. Nie na tem koniec, trzeba nam programu i podziału prac w naszym sporcie. Palącą sprawą są tereny szybowe i te w najbliższym czasie należałoby już mieć. Porozumienie Klubów oraz Aeroklubu R. P. z Komitetem Lotnictwa Sportowego powinno rozwiązać

problem szybowniczy! Sport turystyczno-lotniczy nie rozwinię się dopóki nie będziemy w posiadaniu większej sieci lotnisk. Tu też kluby muszą wykazać swą inicjatywę i pchnąć tę dziedzinę sportu. Turystyka to największy sukces sportu lotniczego. Gdy powrócił w pierwszych dniach maja nasz pierwszy polski turysta lotniczy p. Skórzewski ze swego raidu turystycznego z Afryki, powstała u nas w kołach lotniczych realna myśl turystyki lotniczej w Polsce. Tak chcąc korzystać z obcych urządzeń i udogodnień dla lotnictwa sportowego i turystycznego stwórzmy u nas odpowiednie warunki.

A zatem nie zaniedbane dziedziny lotnictwa sportowego tylko brak porozumienia i konkretnych programów pracy jest wynikiem tego stanu. Kluby i towarzysząca im praca muszą zdecydowanie stanąć do apelu. Nie ma dla nas nie przebytych ostępów w dziedzinach naszego sportu lotniczego. Dziś najbardziej ważną kwestię — to samoloty treningowe dla b. pilotów i szkolących się. Słowem samolot turystyczno-sportowy musi się znaleźć jeszcze w tym roku! Rzucając szereg problemów z zagadnień naszej dziedziny sportu lotniczego wzywam do dyskusji na łamach naszej pracy lotniczej i w kołach sportowych. Otwórzmy szeroko bramy dla naszych zagadnień sportu lotniczego!

Obserwator.

LOTNICTWO NA P. W. K.

(Wygł. p. dyr. Władysław Baliński.)

Organizatorzy Powsz. Wystawy Krajowej zapoznali nas z celami Wystawy oraz z wielkim znaczeniem jej dla kraju. Wiemy, że Powszechna Wyst. Kraj., na której w jednym miejscu i w jednym czasie pokazane są wyniki naszej ogromnej pracy, naszych bogactw i walorów nie tylko gospodarczych, lecz także kulturalnych, że wystawa ta jest wielką rewiją naszego dorobku w mnóstwie dziedzin życia polskiego. W rewiji tej bierze udział lotnictwo polskie.

Jakże się prezentuje? Czy zdaliśmy egzamin z naszej dojrzałości w tej dziedzinie, czy złożyliśmy świadectwo samodzielności, albo przynajmniej zdol-

ności do samodzielnej pracy w niej tak, jak (zgóry powiedzieć można) udowodnimy to w innych dziedzinach, zdając z pewnością chlubny egzamin przed swoimi i obcymi?

Musimy zacząć od stwierdzenia, że Pow. Wyst. Krajowa, o której mówi się, że ma unaocznic rezultaty naszej 10-letniej pracy od chwili odzyskania Niepodległości, że Wystawa ta pokaże nam więcej, bo dorobek minionych stuleci, który wzrastał przecież i z chwilą utraty Niepodległości nie zginął, lecz z winy zaborców zahamowany został w swym rozwoju (w porównaniu zwłaszcza z innymi krajami) i dopiero po odzyskaniu wolności mógł się rozwijać i

mimo ogromnego zniszczenia Kraju wzrastał dzięki wysiłkom naszego Narodu, świadczącym o Jego żywotności oraz przywiązaniu i miłości dla Kraju.

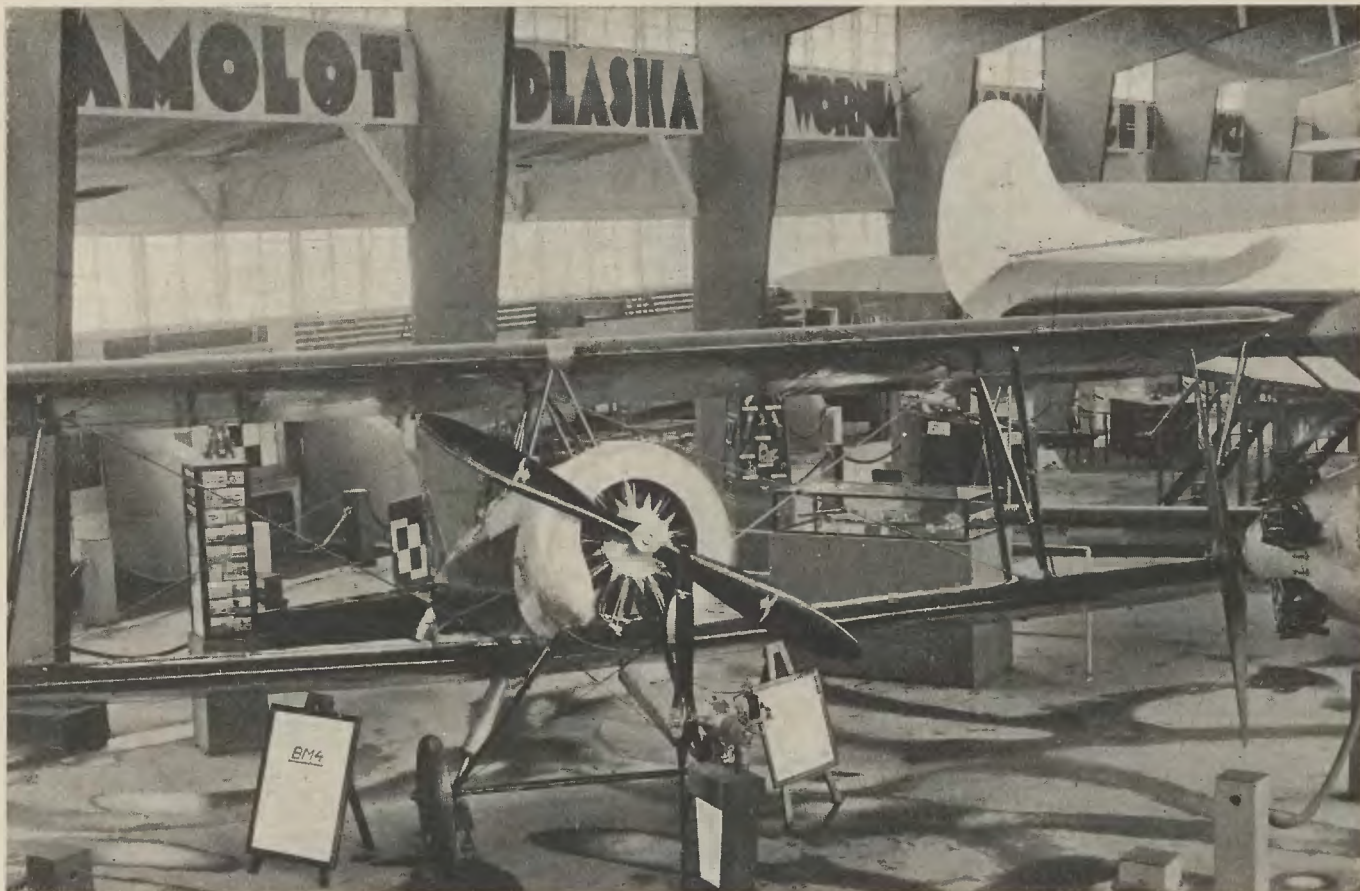
Ale lotnictwo jest dziedziną tak młoda, że **wszystko** co zrobiliśmy w niej stać się mogło bezsprzecznie tylko w ciągu tych 10 lat Niepodległości.

Wspaniała zdobycz geniuszu ludzkiego — lotnictwo — oddawało już innym krajom wielkie usługi, gdy Polska znajdowała się w niewoli. Usługi to były wojenne, ale po nich nastąpiły niebawem nowe, inne. Odzyskując wolność, Polska nie miała lotnictwa, podczas gdy inne państwa posiadały już

ne w jednym miejscu. Ekspozyty lotnicze znajdziemy w kilku pawilonach.

Zacznę od najbardziej imponujących stoisk — przemysłu lotniczego, w pawilonie nr. 24 (teren B) urządzonym przez Zarząd Zrzeszenia Polskich Przemysłowców Lotniczych.

W dziale samolotów biorą udział wszystkie 4 polskie fabryki płatowców. Fabryka Plage i Laśkiewicz wystawia jeden samolot wojskowy i jeden pasażerski — sześćosobowy „Lublin R. 9.“ konstrukcji inż. Rudlickiego. Budowę tego samolotu poparła wydatnie L. O. P. P.



Stoisko wytw. „Samolot“ na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu.

„Foto Samolot“.

przemysł lotniczy, doświadczenie, wielkie zrozumienie ważności tej dziedziny, organizację i rozpęd do dalszego rozwoju.

Pamiętajmy o tem idąc na Wystawę. Nie omiajmy stoisk, gromadzących ekspozyty lotnicze, nie rzucajmy na nie okiem od niechcenia tylko.

Są tam rzeczy bardzo ciekawe. Jeśli brak jest nadzwyczajności, któremi moglibyśmy zaimponować światu, to jednak znajdziemy tam rzeczy wielkie: ważne świadectwa myśli i pracy polskiej, dowody zdolności do dalszego rozwoju tej pracy, która przy należytej opiece przynieść nam powinna dużo korzyści, może dać nam bogactwo i obronić skutecznie naszą wolność, tę wolność, której owoce w takiej obfitości wystawione będą na pokaz w innych — nielotniczych pawilonach Pow. Wystawy Krajowej.

Lotnictwo na Wystawie nie jest reprezentowa-

Podlaska Wytwórnia samolotów wystawia również jeden płatowiec wojskowy i jeden pasażerski — 8-osobowy „P. W. S. 20“ konstrukcji inż. Ciołkosza. Ten samolot, poddany niedawno próbom, które wykazały nadzwyczajne jego zalety, a wyróżniony na konkursie Ministerstwa Komunikacji, zbudowany został dzięki poważnemu subsydlum L. O. P. P., które wyprzedziło znacznie orzeczenie sądu konkursowego.

Podlaska Wytw. Samolotów wystawia nadto 1-szą z awionetek konstrukcji swoich inżynierów, które brały udział w konkursach L. O. P. P.

Wielkopolska Wytwórnia „Samolot“ występuje z dwumiejscowym aparatem B.M. 5, konstrukcji inż. Bartla. Jest to znany z opisów aparat transformacyjny-przejściowy od szkolnego do bojowego i pasażerskiego. Na udoskonalenie tego aparatu również przyznała subsydlum L. O. P. P.

Państwowe Zakłady Lotnicze wystawiają wojskowy metalowy samolot „Spad“ oraz części samolotu „Wibault“ — a więc 2 nasze seryjnie budowane na zasadzie licencji płatowce myśliwskie. — Własnej konstrukcji wystawia Państwowe Zakłady — ślizgowiec, zbudowany dla Pana Prezydenta Rzeczypospolitej.

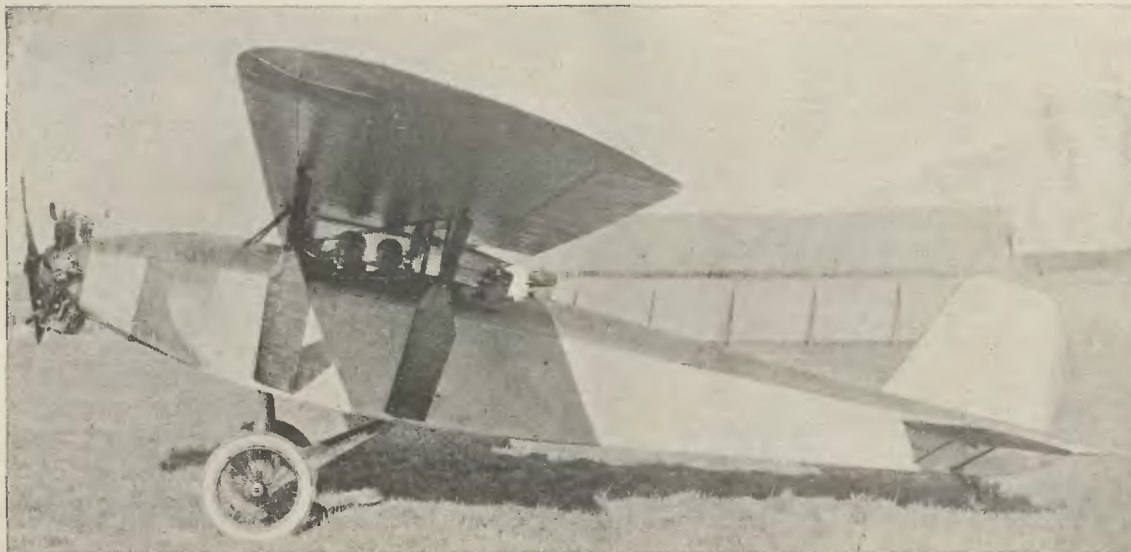
Każda z tych fabryk wystawia poza tem rozmaite części samolotów, a fabryka Plage i Laśkiewicz wyrzutniki do bomb systemu inż. Świąteckiego, będące przedmiotem eksportu oraz śmigła.

W pawilonie przemysłu lotniczego znajduje się, dzięki uprzejmości Zrzeszenia, 2-u miejscowa awionetka konstrukcji braci S. i M. Działowskich, typu, który na 2-m Krajowym Konkursie Awionetek L. O. Wahren — koła samolotowe; Jaeger i Ziegler — L. Zieliński — chłodnice i gaśnice lotnicze; B.

amortyzatory gumowe; Fabryka „Wulkanit“ — to samo oraz różne wyroby gumowe, kauczukowe i ebonitowe dla lotnictwa; J. Wagner — świece do silników, oraz śruby i sworznie; G. Gerlach — precyzyjne pokładowe instrumenty lotnicze; Varsovienné — komplety odzieży dla pilotów.

Wreszcie w pawilonie Zrzeszenia znajdują się ciekawe fotografie, wykresy i statystyki „Zrzeszenia“ oraz Linij Lotniczych „Lot“.

W pawilonie ciężkiego przemysłu Nr. 1 (teren A) mają swoje stoisko Polskie Zakłady „Skody“, które wystawiają silniki lotnicze. Dwa silniki budowane są na podstawie zakupionych przez Polskę licencji zagranicznych, mianowicie: „Lorraine-Dietrich“ 450 KM., oraz Wright „Whirl-Wind“ 220 KM., używane w lotnictwie wojskowym i cywilnym.



Płatowiec sportowy „M. N. 3“ 4 osobowy konstrukcji J. Medweckiego i inż. Z. Nowakowskiego, Poznań, — Widok z boku. „Foto Samolot“.

P. P. uzyskał I-ą nagrodę. Awionetka wykonana przez konstruktorów, w ich warsztacie przy 2-m pułku lotniczym, jest własnością Ligii Obrony powietrznej i Przeciwwgazowej, lecz jej pawilon jest zbyt mały, by mogła tam stać.

Przemysł silnikowy reprezentują tu dwie fabryki.

Wytwórnia Maszyn „Avia“ pokazała nam polski silnik małej mocy, konstrukcji inż. Zalewskiego. Wyniki prób tego silnika sprawiły, że z funduszy L. O. P. P. jest udoskonalony przez konstruktora w fabryce „Avia“.

Firma „Autoremont“ wystawia polski silnik małej mocy inż. Petera.

Śmigła oprócz fabr. Plage i Laśkiewicz wystawia polska firma o brzmieniu obcym „Integrale Chauviere“ w Warszawie.

Dalej szereg przedsiębiorstw wystawia następujące przedmioty. Mianowicie: Józef Fraget — odlewy aluminiowe, Walcownie Metali S. A. w Dziedzicach — półfabrykaty aluminiowe i mosiężne oraz bardzo cenny dla lotnictwa produkt, zwany duraluminem, własnej recepty, pod nazwą „alupolon“; Tow. Sosnowieckich Fabryk Rur i Żelaza — rury lotnicze; inż. Abratański — pierścienie tłokowe; Brandel, Witoszyński i Ska — części silnikowe;

Jest tam jeden jeszcze ciekawy eksponat, mianowicie prototyp polskiego silnika pomysłu inż. H. Brzeskiego 80 KM. Silnik ten wykonany został przez Zakłady „Skoda“ całkowicie za fundusze L. O. P. P.

Uczyniwszy ten przegląd wypada podkreślić, że nie sposób jest wystawić wszystkiego, co nasze fabryki robią. Więcej jeszcze podkreślić trzeba, że najcenniejsze dla nas eksponaty, prototypy płatowców, awionetek i silników nie wyczerpują pracy naszych konstruktorów.

W rozwoju polskich konstrukcyj stanowią wystawione prototypy albo ostatnie stadium wielu prób, albo . np. awionetki są poniekąd symbolem wielu udatnych typów innych konstruktorów, których awionetki nie znalazły się na wystawie z braku miejsca.

Jeszcze jedna uwaga — jakże dużo z tych rzeczy wykonano za fundusze społeczne L. O. P. P.

Jakie wnioski możemy wyciągnąć z tego, cośmy widzieli? Dostrzegamy piętno niedostatku materialnego, braku opieki nad jedną z najważniejszych dziedzin. A jednak... widać także bardzo dużo dobrego, bo widać wszystko, co potrzebne jest aby z chwilą usunięcia jedynej trudności, o której wspominałem — dla naszego lotnictwa rozpoczął

się okres wspaniałego rozwoju. Mamy przede wszystkim ludzi, do tego przygotowanych.

Chodźmy jednak do innych pawilonów.

W pawilonie No. 23 (teren B.) Ministerstwa Komunikacji znajdziemy modele płatowców pasażerskich „Fokker“, używanych obecnie w komunikacji, i których budowa rozpoczyna się w Polsce, projekty kilku portów lotniczych, i oświetlenia ich oraz szlaków powietrznych, profile tych szlaków, statystyki, fotografie.

W pawilonie Nr. 27, t. j. w pałacu Rządowym na 2-m piętrze (teren B.) w dziale Ministerstwa Spraw Wojskowych wystawione są lotnicze fotografie, wykresy lotów i raidów, wydawnictwa Inst. Badań Techn. Lotn.

Prasa Lotnicza znajduje się w pawilonie prasy Nr. 40 (teren C.).

Pozostał do obejrzenia jeden jeszcze pawilon — mianowicie własny pawilon L. O. P. P., oznaczony Nr. 6 na terenie A.

Jest niewielki, przeto nie może mieścić rzeczy dużych, w dodatku lotnictwo ułokowało się tam wspólnie z gazami, o których tu mówić nie będę, by nie odbiegać od tematu.

Duże eksponaty L. O. P. P. korzystają z gościny w pawilonach przyjaciół. Ale mimo, że niema w jej pawilonie przedmiotów dużych, znajdzie tam zwiedzający rzeczy naprawdę wielkie.

Z modeli awionetek, które otrzymały I-e nagrody na konkursach Ligi, z fotografii, z barwnych plakatów, z ilustracyj automatycznie przenoszonych z coraz innych przeźroczy na ekran, ze statystyk, książek, czasopism i t. d., ze wszystkiego tego wyzierać będzie wysiłek naszego społeczeństwa, we wszystkim tem zobaczy zwiedzający — dobrowolnie złożony i dobrze zużyty ofiarny grosz.

Przed oczami zwiedzającego przesuwają się będą mury wielkich Instytutów, lotniska z hangarami oraz innymi zabudowaniami, szkoły wybudowane i budowane, nauka i życie w szkołach, mechanicy i piloci, stypendja inżynierów pracujących dziś w lotnictwie, rozwój twórczości w dziedzinie lotnictwa — prototypy płatowców i wielu awionetek, konkursy z nagrodami dla najlepszych, popieranie rozwoju nauki i piśmiennictwa naukowego, popularyzacja wiadomości o lotnictwie, zwiększenie w społeczeństwie zainteresowania się sprawami lotnictwa, szczególnie zaś nadzwyczajny jego rozwój wśród młodzieży, prace młodzieży, sport lotniczy, propagandowe środki, zgromadzone wprawdzie w niedużej ilości wobec szczupłości miejsca — wszystko to zrobione przez L. O. P. P., przesunie się przed wzrokiem uważnego zwiedzającego, a wszystko to razem wzięte świadczy, że mamy w Polsce zastęp zacnych obywateli, rozumiejących czem jest lotnictwo, rozumiejących, że bez niego źle jest w czasie pokoju, a jeszcze gorzej byłoby w czasie zawieruchy, do której trzeba być przygotowanym.

Do pawilonu L. O. P. P., na placu, położonym w lewo od głównego wejścia na P. W. K., dobrze widocznego, uwieńczonego samolotem i stojącego na drodze pomiędzy wielką pierwszą grupą gmachów, a następnymi — powinien wstąpić każdy zwiedzający wystawę.

Niech wstąpi, przyjrzy się pracy, dokonanej za jego grosz, a jeśli jego grosz w tem udziale nie brał — niech się przekona czy słusznie postępował?

Pawilon pod płatowcem — to skarbiec, zawierający świadectwa czci, należyj dobremu obywatelowi Rzeczypospolitej Polskiej!

OPIS PŁATOWCA SPORTOWEGO 4-OSOBOW. M. N. 3

konstrukcji Józefa Medweckiego i inż. Zygmunta Nowakowskiego.

Samolot jest górnopłatem o jednej parze zastrzałów. Zastrzały te usztywnione między sobą rurką w odległości $\frac{1}{3}$ długości od skrzydła i w tem miejscu usztywnione skrzydłem za pomocą rozpórki w kształcie N biegnące prostopadle do zastrzałów. Skrzydło jest dwudźwigarowe, dwudzielne i złączone na piramidzie, której przedni trójkąt posia-

da do przodu idące dwie wspórki usztywniające.

Kadłub posiada 4 miejsca przesunięte względem siebie, aby unikać zbytniej jego szerokości. Do dwóch siedzeń znajdujących się pod skrzydłem dostawać się można przez drzwi w kadłubie znajdujące się po prawej stronie, zaś po dwóch tylnych z góry kadłuba. Miejsce pilota znajduje się po lewej

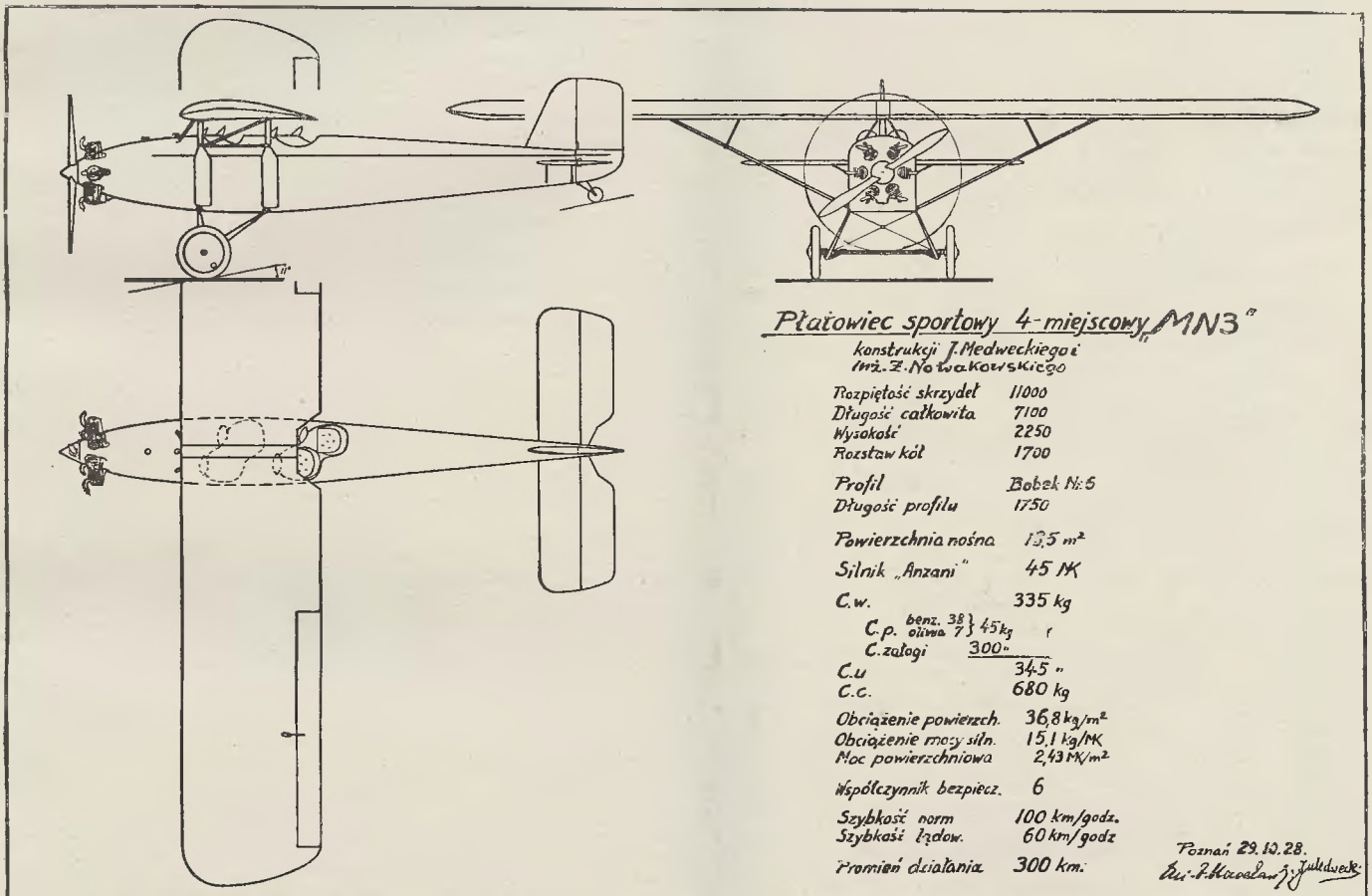


Płatowiec sportowy „M. N. 3“ 4 osobowy konstrukcji J. Medweckiego i inż. Z. Nowakowskiego, Poznań. — Widok z tyłu. „Foto Samolot“.

stronie w jednym z siedzeń tylnych, które jest wysunięte nieco naprzód. Sterownica jest pojedyncza. Kadłub posiada przy ogonie opływ łatwo odtrzepiany w celu dostania się na płozy i dźwigni steru wysokości w nim schowanych. Statecznik pionowy wraz z sterem kierunkowym można przez wyłączenie zamka odchylić do góry w kierunku od tyłu do przodu na zawiasie znajdującym się z przodu statecznika pionowego. Służy to do łatwego dostania się do regulacji statecznika poziomego, która także umocowana jest wewnątrz kadłuba oraz do dźwigni i przekładni steru wysokości. Statecznik poziomy jest dwudzielny wsparty dwoma słupkami od dołu, zaś statecznik pionowy wolnonośny.

Całość konstrukcji drewniana: skrzydło i stery kryte sklejką 0,8 mm, kadłub sklejką 1.0 i 1,5 mm. silnik Anzani 45 MK. 6-cio cylindrowy gwiazdzisty chłodzony powietrzem. Płatowiec jest wyposażony w magneto rozruchowe i gaśnicę.

Rozpiętość skrzydeł	11,00 m
Długość całkowita	7,10 m
Wysokość	2,25 m
Rozstaw kół	1,70 m
Profil	Bobek Nr. 6
Długość profilu	1,75 m
Powierzchnia nośna	18,50 m ²
Silnik	Anzani 45 MK
Ciężar własny	335 kg



Podwozie drewniane normalne z amortyzatorami sznurowymi. Zamiast zwykłej płozy znajduje się z tyłu kadłuba koło, które może się obracać przy starcie, zaś przy lądowaniu jest hamowane.

Łoże silnika spawane z rur stalowych składa się z pięścienia i sześciu spórek zbiegających się w trzy punkty do zamocowania na kadłubie. Za silnikiem znajduje się przegroda przeciwpożarowa z blachy aluminiowej. Poza przegrodą przeciwpożarową znajdują się zbiorniki benzyny i oliwy z blachy aluminiowej w kształcie walców, których szwy są lutowane.

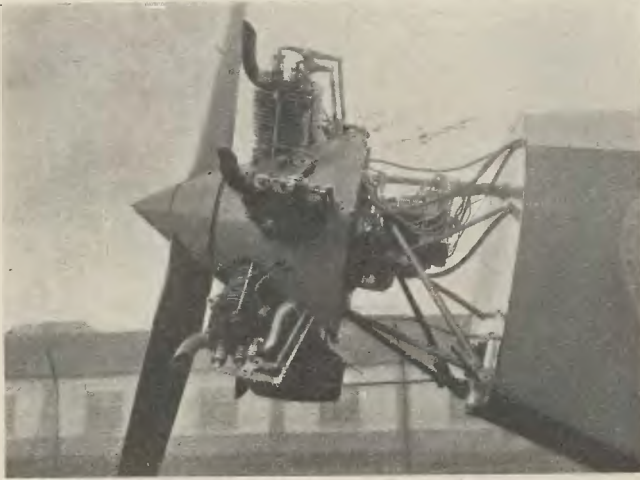
Oslony z blachy aluminiowej przebiegają między cylindrami silnika i tworzą ciągłą linję z stoskiem okrywającym piastę śmigła.

Ciężar ładunku	345 kg
Ciężar całkowity	680 kg
Stosunek C. l: C. w	1,03
Obciążenie powierzchni	36,80 kg/m ²
Obciążenie mocy silnika	15,80 kg/MK
Moc powierzchniowa	2,43 MK/m ²
Szybkość normalna	105 klm/godz.
Szybkość lądowania	58 klm/godz.
Promień działania (4 osoby)	300 klm.
Współczynnik bezpieczeństwa	6

Niezwykle zalety posiada nowy polski płatowiec sportowy „M. N. 3” konstrukcji Józefa Medweckiego i inż. Zygmunta Nowakowskiego w Poznaniu.

Jest to jednopłat o powierzchni nośnej 17 mtr. kw. zaopatrzony w silnik 45 MK typu „Anzani”.

Układ skrzydeł oraz smukła linja kadłuba przypominają typ Bellanca lub Rayn, na którym latali Lindberg i Chamberlin. Skrzydła i kadłub są pokryte cienką sklejką, a w przedni części kadłuba umiesz-



Płatowiec sportowy „M. N. 3“ 4 osobowy.
Zespół śmigło-silnikowy (Silnik Anzani 45 MK.)
„Foto Samolot“.

czony są 4 wygodne siedzenia. Współczynnik bezpieczeństwa olbrzymi jak na taki płatowiec — ośm.

Awionetkę tę konstruowali p. Józef Medwecki i inż. Zygmunt Nowakowski, konstruktorzy lotniczy przy Sp. Akc. „Samolot“ w Poznaniu, najbliżsi współpracownicy znanego konstruktora lotniczego inż. Ryszarda Bartla. Wieczorami pracowali z całym zaparciem siebie, aby stworzyć ten nowy udany typ.

Tylko przez niedostarczenie silnika na czas, płatowiec „M N 3“ nie mógł wziąć udziału w 2. Krajowym Konkursie Awionetek, choć była to jedna z najciekawszych maszyn, która miałaby w konkursie bodajże największe szanse.

Samolot łącznie z silnikiem waży zaledwie 320 kg. i jest w stanie umieścić drugie tyle, przeto potrafi już przy tylko 45 MK udźwignąć 4 osoby i osiągnąć przytem obciążeniu szybkości do 120 klm. godz. i to przy niesprawnie pracującym i rozregulowanym silniku 45 MK typu „Anzani“, wówczas, gdy płatowiec jest obliczony na silnik 60 MK. Ten silnik „Anzani“ to jedyna wada samolotu. Płatowiec „M N 3“ jest bezsprzecznie jeden z najciekawszych rozwiązań konstrukcyjnych, nie tylko w Polsce, ale i w Europie, gdyż dotychczas jeszcze nie słyszano aby płatowiec z silnikiem 45 MK latał z 4 osobami.

Czy naprawdę nie opłaciłoby się dać mu silnik lepszy a konstruktorom pomoc, by mogli dalej doskonalić swe prace? Przecież to prawie gotowy typ maszyny turystycznej i gospodarczej, jaką żądają „Aerokluby“. Czy nie powinny się tem zająć sportowe kluby lotnicze i miarodajne czynniki?

FOKKER F. VII.

Wobec tego, że na polskich cywilnych liniach lotniczych już częściowo kursują, a mają być wprowadzone wyłączenie samoloty pasażerskie typu Fokker, sądzę, że zainteresują naszych Czytelników, podając im nieco szczegółów dotyczących powstania, rozwoju i budowy tych samolotów. Sądzę również, że publiczność orientując się dobrze w sprawach lotnictwa cywilnego, chętniej korzystać będzie z tego tak niezastąpionego w obecnych czasach środka komunikacji.

W roku 1910 młody, zaledwie dziewiętnastoletni inżynier A. H. G. Fokker, skonstruował pierwszy płatowiec tego typu. Skonstruował go dla siebie i na nim uczył się latać.

Aparat wzbudził wśród znawców wielką sensację, gdyż w nim po raz pierwszy zastosowana została konstrukcja, zapewniająca „automatyczną równowagę“, to jest powodująca powrót maszyny do normalnego położenia z każdej pozycji, bez żadnych działań sterami, a tylko na zasadzie właściwości tej konstrukcji.

Nie mogąc w swej małej ojczyźnie znaleźć dostatecznych środków dla dalszego rozwoju wynalazku — Fokker zwraca się o pomoc do Francji, która jednakże wykazuje małe zainteresowanie się tą sprawą; to samo spotyka Fokkera ze strony Anglii. Zmuszony okolicznościami, zwraca się wówczas do Niemiec i tu znajduje konieczne poparcie, które pozwala mu nawet zorganizować fabrykę samolotów na terenie tego kraju.

Po ukończonej wojnie światowej powraca Fokker do swojej ojczyzny i w Amsterdamie buduje ogromne zakłady przemysłowe, zatrudniające obecnie zgorą 600 robotników. Produkują one samoloty, znane w całym świecie i cieszące się najzupełniej zasłużoną sławą.

Na samolocie Fokkera odbył swój pierwszy lot do bieguna północnego kom. Byrd; na aparacie tego typu przebyta została przez Lingsford-Smith'a i Ulmia najdłuższa droga powietrzna z Ameryki do Australii ponad

Oceanem Spokojnym. Na aparatach Fokkera zorganizowana została komunikacja pocztowa między Holandją i Indiami, na przestrzeni wynoszącej 14 000 klm.

Zakłady Fokkera pracują dla wszystkich części świata: Zgorą 90 Towarzystw komunikacji lotniczej używa Fokkerów na swoich wewnętrznych i zagranicznych liniach.

Polska jest jednym z jedenastu państw, które wykupiły licencję na budowę Fokkerów u siebie w kraju, a najbardziej znana ze wszystkich francuskich linii lotniczych C. J. D. N. A. uzyskała niedawno (po długich zresztą staraniach) od Ministerstwa Lotnictwa pozwolenie na kupno 10-ciu Fokkerów dla swego użytku. Starania te trwały zgorą 5 lat, a pozwolenie na kupno udzielone zostało wtedy, gdy C. J. D. N. A. zrzekła się części subsydjum rządowego w wysokości 8 000 000 fr. w tej nadziei, że przy użyciu płatowców Fokkera zdoła w krótkim czasie zaoszczędzić tę sumę na eksploatacji.

Niewątpliwie oszczędności te zostaną osiągnięte, bo prócz doskonałej konstrukcji, dającej pasażerom gwarancję zupełnego bezpieczeństwa — aparaty Fokkera są bardzo ekonomiczne.

Ekonomia jest zaletą decydującą o żywotności lotnictwa cywilnego. Mówią o tem najlepiej cyfry, które wykazują, że przewóz 1 tonny towaru na przestrzeni 1 klm. kosztował w 1927 r. na liniach komunikacyjnych niemieckiej Lufthanzy 11 zł. i 14 gr., a w tym samym roku przewóz tej samej ilości towaru na liniach holenderskich używających wyłącznie samolotów Fokkera, kosztował tylko 4 zł. 32 gr.

Przejdźmy teraz do konstrukcji aparatu, gdyż tylko dzięki niej, płatowce Fokkera mogą zadość uczynić wymaganiom, stawianym współczesnej maszynie.

Zaczynając swoją pracę na polu lotnictwa cywilnego, Fokker zdawał sobie doskonale sprawę, że aparat komu-

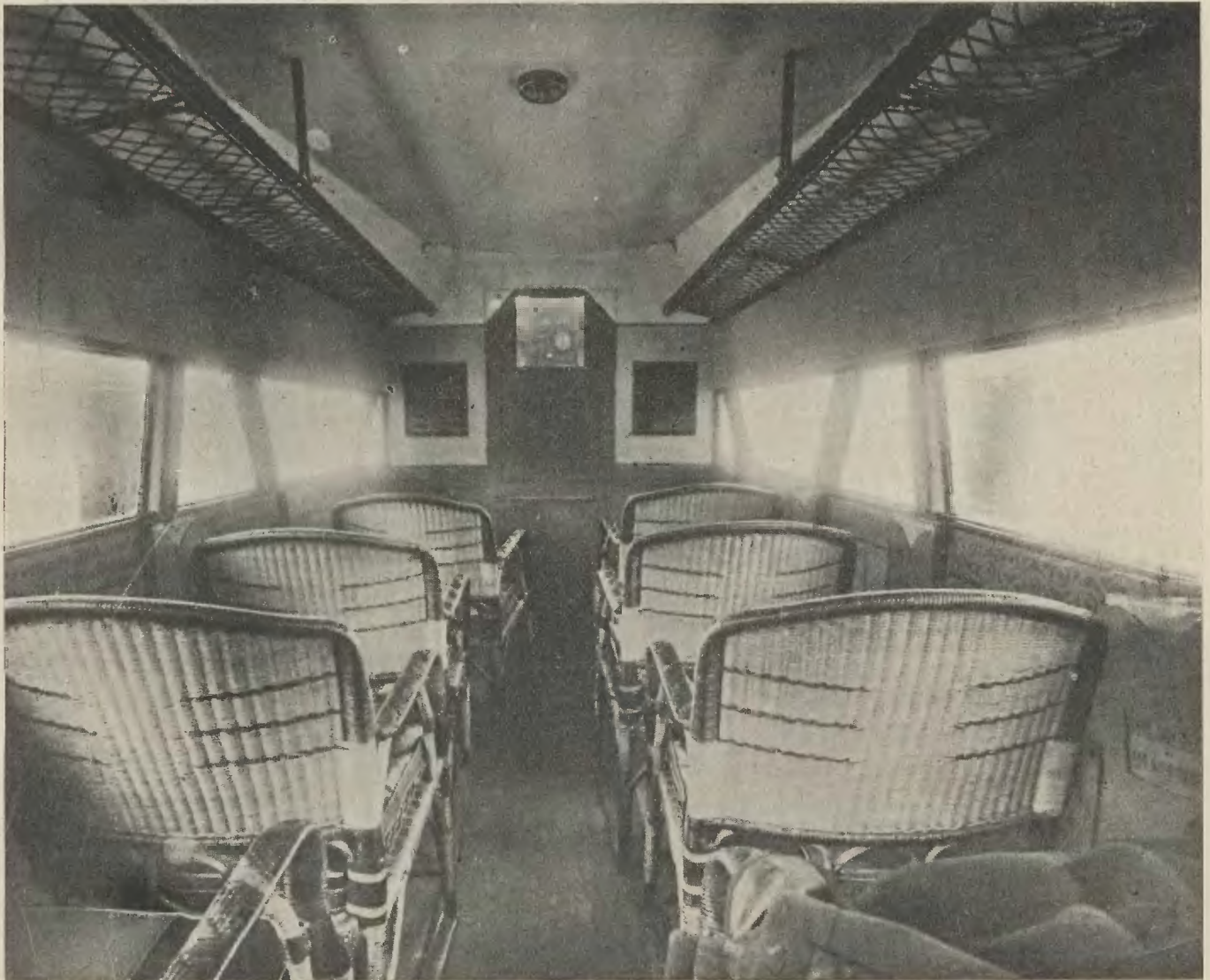
nikacyjny różnić się powinien zasadniczo od aparatu wojskowego.

Podczas gdy od tego ostatniego wymaga się przede wszystkim maximum szybkości i zwrotności, samolot cywilny powinien dawać maximum gwarancji bezpieczeństwa, powinien być wygodny i — jak już wyżej wspomniałem — ekonomiczny. Przystępując do budowy aparatu, konstruktor nie może zapominać o tych trzech zasadniczych wymaganiach.

Pełną gwarancję bezpieczeństwa dać może jedynie płatowiec skonstruowany z materiału trwałego, odpor-

czaj dokładnego wykonania przez robotnika fachowca, a co zatem idzie — robotnika kosztownego. Najmniejsze uszkodzenie aparatu, najmniejsze rozluźnienie nitów, wymagałoby odsyłania całej maszyny do specjal. zakładów, co pociągałoby za sobą ogromne koszty. Tymczasem rury stalowe, spawane autogenem, są tak łatwo obrabialne, że uszkodzone ich części dają się usunąć zwyczajnie zapomocą chłodnej piły, a cała naprawa może być wykonana na poczekaniu, przez robotnika bynajmniej nie fachowego.

Prócz tego, stal profilowa i dural są metalami bardzo



Wnętrze kabiny Fokkera F VII używanego na naszych liniach komunikacyjnych.

nego na zmiany atmosferyczne i jaknajmniej podlegającego wibracjom, powodującym rozluźnienie cząsteczek. Przy tem konstrukcja aparatu powinna być jaknajbardziej uproszczona, aby ułatwić kontrolę nad każdą poszczególną częścią i umożliwić utrzymanie tych części składowych w należytych porządku. Ze względów ekonomicznych materiał konstrukcyjny powinien być niedrogi i łatwy do zdobycia.

Takim idealnym materiałem do budowy kadłuba płatowca okazały się rury stalowe, spawane zapomocą autogenu.

Niemcy i Anglja używają do budowy samolotów przeważnie stal profilową lub też duraluminium. Fokker odrzucił te dwa materiały pomimo ich niezaprzeczonej konstrukcyjnej wartości, a to dlatego, że łączenie poszczególnych części stalowych lub duraluminiowych musi się odbywać zapomocą nitowania, co wymaga nadzwyczaj

wrażliwymi na zmiany atmosferyczne, szczególnie na powietrze przesycone solami i kwasami. Płatowce duralowe i inne wymagają specjalnych hangarów, odpowiednio ogrzewanych, nadzwyczaj umiejętnego i troskliwego dozoru, czyli — kosztownej obsługi, w przeciwieństwie do samolotów Fokkera.

Ale najważniejszą może zaletą konstrukcji rurowej jest jej nośność, która okazała się znacznie większą niż w aparatach budowanych ze stali lub duralu.

Nośnością nazywamy — jak wiadomo — pewną ustaloną granicę obciążenia płatowca. Przekroczenie tej granicy, czyli nadmiar obciążenia maszyny pociąga za sobą groźne skutki.

Otóż powtarzam raz jeszcze, że aparaty Fokkera konstruowane z rur stalowych, mają nośność, czyli siłę nośną, znacznie większą niż aparaty konstruowane z innych metali. Właściwość ta jest równie ważna ze

względu na bezpieczeństwo podróżujących, jak i ze względu na ekonomję.

Skrzydła, które stanowią chyba najważniejszą część każdego samolotu, w aparatach Fokkera są drewniane, o grubym profilu i wolnonośne, to znaczy, że nie posiadają ani linek ani kabli, które tak łatwo rozluźniają się od wibracji, zmieniając kąt nachylenia płaszczyzn i powodując katastrofy. Przytwierdzone do kadłuba zapomocą czterech bolców, a mało narażone na zewnętrzne uszkodzenia — nie wymagają skrzydła Fokkerowskie specjalnych zabiegów. Pociągnięcie od czasu do czasu pokostem ich powierzchni, zabezpiecza je zupełnie i chroni od szkodliwych wpływów atmosferycznych.

Samoloty Fokkera, kursujące i mające kursować na polskich liniach lotniczych, są dwojakie:

Jedne przeznaczone do dalszych podróży nad terenami górzystemi, zaopatrzone są w trzy silniki Wright'a o sile 225 MK każdy, chłodzone powietrzem. Silniki, umieszczone pod pokrywą metalową i przytwierdzone do kadłuba również zapomocą bolców, są ruchome i w razie uszkodzenia dają się zastąpić przez silnik zapasowy w przeciągu niespełna pół godziny. Kontrola nad nimi jest łatwa, gdyż wystarczy unieść ruchomą pokrywę, aby mieć cały silnik przed oczami i dostrzec przyczynę uszkodzenia.

Drugi typ maszyn, przeznaczony do lotów na wewnętrznych liniach polskich, nad terenem równym, nie przedstawiającym żadnych niebezpieczeństw w razie lądowania przymusowego — posiada jeden tylko silnik Lorraine o sile 450 MK., chłodzony wodą. (Jeżeli wspomnieliśmy tu o lądowaniu przymusowym, to jedynie teoretycznie, gdyż przy użyciu Fokkerów ewentualność taka jest prawie wykluczona.)

Trójsilnikowe paraty mogą bezpiecznie konstatuować swój lot nawet w razie uszkodzenia jednego motoru i to przy pełnym obciążeniu. Przy uszkodzeniu dwóch silników, płatowiec też jeszcze może utrzymać się w powietrzu, o ile obciążenie nie jest zbyt wielkie.

Jeżeli przytem wszystkim uprzytomnimy sobie, że samoloty Fokkera zdobyły sobie światową sławę dzięki zastosowaniu w ich konstrukcji „automatycznej równowagi“, która wnet przy utracie szybkości nie pozwala maszynie wejść w korkociąg, lecz w dalszym ciągu utrzymuje ją w pozycji niczem nie zagrażającej pasażerom, a umożliwiającej pilotowi opanowanie sterów, jeżeli dodamy, że rezerwoary z benzyną i dopływ tej ostatniej do motorów, zostały rozmieszczone w sposób zmniejszający do minimum groźbę pożaru, to będziemy zmuszeni przyznać, że dla bezpieczeństwa podróżujących zostało uczynione wszystko, co leży w granicach możliwości.

Dla ich wygody zaś uczyniono również wszystko, na co pozwoliła względnie szczupła przestrzeń kabiny.

Podróż, chociażby najkrótsza, odbyta w złych i nieodpowiednich warunkach, staje się uciążliwa.

Cóż mówić dopiero, jeżeli odbywać ją trzeba w postawie zgiętej, w chłodnej lub — co gorsza — dusznej i nieprzewietrzanej kabynie, jeżeli parę godzin siedzieć trzeba bez ruchu, trzymając walizkę na kolanach, w ciągłej obawie, że się kogoś potraci?

Kabina pasażerska na samolotach Fokkera nie zagraża żadną z tych przykrych ewentualności. Zaopa-

trzona w wygodne siedzenia, dość szeroka i wysoka, by pozwoliła pasażerom na swobodę ruchów, zaopatrzona jest w siatki na bagaże ręczne i w szyby, które dają się otwierać bez żadnego wysiłku.

W czasie chłódów specjalna rura wydechowa, połączona z silnikiem, ogrzewa kabinę, a regulowanie temperatury zależne jest najzupełniej od woli pasażerów. Nie zapomniano też o toalecie, do której prowadzi wygodne przejście, ani o zaopatrzeniu jej w wodę bieżącą.

Pilot, ta najważniejsza osoba na płatowcu, nie została również pominięta. Wygodne siedzenie, przed którym umieszczono dwa stery (jeden zapasowy dla drugiego pilota), osłonięte jest i zabezpieczone przed wszystkimi zmianami atmosferycznymi. Duże szyby ze specjalnego szkła „Triplex“ odkrywają przed pilotem szeroką przestrzeń, pozwalając mu orientować się łatwo i nie przysparzając trudu w pilotowaniu.

Na zakończenie dodajemy jeszcze, że do wnętrza kabiny wchodzi się z ziemi przez drzwi wygodne i przy pomocy jednego tylko stopnia; że podwozie zostało zaopatrzone w specjalne urządzenie sprężynowe, które znakomicie zmniejsza wstrząśnienie przy lądowaniu normalnym, a zabezpiecza pasażerów od obrażeń przy lądowaniu przymusowym na gruncie nieodpowiednim.

Ostatnie słowo w konstrukcji Fokkerów nie zostało jeszcze wypowiedziane. Nad udoskonaleniem tych płatowców pracuje wynalazca i cały zastęp inżynierów, ale już obecnie twierdzić można, że podróż na tych maszynach nie tylko nie przedstawia żadnego niebezpieczeństwa, ale jest prawdziwą przyjemnością.



Płatowiec sportowy „M. N. 3“ 4 osobowy.
Płoza (przy starcie obrotowa — przy lądowaniu zostanie toła płozy tamowana.

„Foto Samolot“.

Warunki prenumeraty:

Prenumerata wraz z przesyłką pocztową wynosi w kraju: rocznie 12,— zł, półrocznie 7,— zł, kwartalnie 3,50 zł. zagranicą: rocznie 18,— zł, półrocznie 10,— zł.

Cena ogłoszeń:

Cała strona	zł 400,—
Pół strony	„ 200,—
Ćwierć strony	„ 100,—
Ogłoszenia kolorowe na okładce 50 % drożej.	

ŚWIĘTO LOTNICZE W VINCENNES.

Lotnictwo francuskie urządza rok rocznie w okresie Zielonych Świąt pokazy i zawody lotnicze. Zasadniczym celem tego święta jest popularyzacja idei lotnictwa i jego zdobyczy.

W tym roku święto było przygotowane ze szczególną starannością, gdyż kilka miesięcy temu zostało utworzone Ministerstwo Lotnictwa, którego prawo bytu jest jeszcze w sferach politycznych pod znakiem zapytania. W tych warunkach tegoroczne święto w Vincennes stało się jakby egzaminem dla nowego Ministerstwa.

Inicjatorem organizacji święta na wielką skalę był dyrektor poczytnego Dziennika paryskiego „L'Intraseant” — p. Bailby, czołowy propagator

wej, z silnikami również krajowymi. Załogi trzech samolotów były następujące:

1. pilot ppłk. Szandorowski
obserwator por. Maciejowski,
2. pil. kpt. Malik
obs. kpt. kpt. Przedborski,
3. pil. por. Warpechowski
obs. por. Kulza.

Marszruta była następująca: Warszawa—Kraków—Praga—Strassburg—Paryż.

Ekipa nasza wystartowała z Warszawy dnia 17 maja rano o godz. 4-tej z tem, że w ciągu dnia doleci do Pragi, następnego zaś dnia rano — do Paryża, to



Z międzynarodowego kongresu lotnictwa sanitarnego w Paryżu. W Orly pod Paryżem odbył się pokaz z najnowszych zdobyczy w dziedzinie lotnictwa sanitarnego przy transportowaniu rannych i chorych.

idei Ministerstwa. Organizacji podjął się Aeroklub Francji z prezydentem p. Flandin na czele. Głównym wykonawcą było wojskowe lotnictwo. Protektorat objął Minister Lotnictwa p. Laurent-Eynac, honorowym zaś protektorem był Prezydent Republiki.

Wzorowa organizacja święta, niebываła ilość trzystu samolotów, biorących udział w pokazach, olbrzymie zainteresowanie szerokiej publiczności (300.000 widzów dziennie) oraz brak jakichkolwiek wypadków sprawiły, że święto tegoroczne stało się wspaniałym dowodem celowości i żywotności nowej organizacji Lotnictwa francuskiego.

Delegacja polska.

Na zaproszenie Aeroklubu Francji nasze M. S. Wojsk. delegowało na święto w Vincennes ekipę lotniczą, złożoną z 3 samolotów pod dowództwem ppłk. Szandorowskiego.

W tym celu zostały użyte seryjne wojskowe samoloty typu dwumiejscowego, produkcji krajo-

wej jest jeszcze przed rozpoczęciem święta, naznaczonego na 19 i 20 maja.

Niestety już pierwszy etap (do Krakowa) odbył się w tak niekorzystnych warunkach atmosferycznych (mgła i deszcz), że trójka została rozproszona — tylko jeden samolot dotarł bez lądowania, dwa inne zaś musiały lądować w drodze (zresztą zupełnie pomyślnie). Cała ekipa zebrała się w Krakowie dopiero na pierwszą godzinę po południu. Usiłowania dokonania przelotu do Pragi tegoż dnia nie powiodły się, gdyż samoloty gubiły się nawzajem we mgle.

Olbrzymi niż barometryczny, ogarniający całą Europę środkową stworzył przeszkody nieprzezwyciężone w postaci niskich chmur i mgły, które pokrywały szczyłnie będące na drodze Sudety na wschodzie i Czeski Las na zachodzie Czechosłowacji, a następnie Schwarzwald i Wogezy. Przelot nad chmurami był niemożliwy, gdyż lotniska w Pra-

dze, Norymberdze i Strasburgu również były we mgle.

W tych warunkach załoga nasza dotarła do Pragi następnego dnia, t. j. 18. V., wykonując dwa niebezpieczne przeloty Kraków—Ołomuniec i Ołomuniec—Praga, lecąc dolinami górskimi. Usiłowania załogi, podjęte następnego dnia w celu kontynuowania lotu, zawiodły całkowicie, gdyż warunki atmosferyczne jeszcze się pogorszyły. Na szczęście dnia 20. V. rano mgła się rozeszła, pokrywając jedynie góry i załoga dotarła do Paryża o godz. 2-jej po południu, t. j. na sam początek drugiego dnia święta. Po przedelfowaniu nad polem w Vincennes, gdzie zgromadziły się już olbrzymie rzesze publiczności, samoloty nasze wylądowały na lotnisku w Le

bację grupową. Na zakończenie wystąpiło lotnictwo niszczyielskie i artylerja przeciwlotnicza, inscenizując napad bombowy na wioskę, urządzoną na polu w Vincennes.

Pobyty delegacji w Paryżu.

Po zakończeniu oficjalnej części święta, rozpoczął się nieprzerwany ciąg przyjęć i bankietów, urządzanych kolejno przez wszystkie władze lotnicze, które brały udział w organizacji święta. Oprócz delegacji polskiej w przyjęciach tych brali udział: lotnicy portugalscy pod dowództwem ppłk. Aragon i kpt. włoski Lohatelly. Delegacja czeska z gen. Pfeifrem na czele odleciała zaraz po święcie, gdyż bawiła w Paryżu już od tygodnia, mając poprzednio



Tragiczny wypadek niem. lotnika Schulza, który czasie ustanawiania rekordu na bardzo prymitywnej konstrukcji szybowcu poniósł śmierć.

Bourget (jedna i druga miejscowości są przedmieściami Paryża).

Święto w Vincennes.

Po zameldowaniu się u dowódcy pułku lotniczego, stacjonowanego w Vincennes, Szef delegacji polskiej podpułkownik Szandorowski udał się samochodem wraz z por. Maciejowskim do Vincennes w celu złożenia życzeń okolicznościowych władzom lotniczym. Został on przedstawiony natychmiast Ministrowi Lotnictwa, następnie Prezydentowi Senatu i Prezydentowi Aeroklubu. Zjawienie się delegacji polskiej jeszcze w porę, wywarło jaknajlepsze wrażenie.

Okazało się, że poprzedniego dnia w Paryżu również pogoda nie dopisała i najgłówniejsze pokazy zostały przeniesione właśnie na drugi dzień święta. Imponowała olbrzymia ilość samolotów, karnie zmieniających uszykowanie w powietrzu. Nasi lotnicy, pozostali w Bourget, obserwowali jednoczesny start 178 płatowców. Nadzwyczaj udane były popisy lotnictwa myśliwskiego, które pokazało akro-

inną misję oficjalną. Sposób przyjęcia naszych lotników był nadzwyczaj serdeczny i gościnnie.

Powrót.

W poniedziałek dnia 27. V. samoloty polskie wyruszyły w powrotną drogę, składając po drodze wizytę pułkowi lotniczemu w Metz oraz zatrzymując się na 1 dzień w Pradze.

Lotnicy nasi odnieśli jaknajlepsze wspomnienia ze swego pobytu we Francji, gdzie byli świadkami przełomowej chwili w dziejach lotnictwa francuskiego, które śladem Anglii i Italji wywalczyło sobie samodzielność w postaci Ministerstwa Lotnictwa. Zapewnia ono skoordynowanie wysiłków całego lotnictwa, podzielonego dotychczas na wojskowe, komunikacyjne, sportowe i przemysł, oraz rozbija największą tamę na drodze jego rozwoju — metodę biurokratyczną, zapewniając właściwe tempo pracy.

Gożąca serdeczność czeskich lotników była ostatnim wspomnieniem, wyniesionym przez naszą delegację przy powrocie do kraju. M.



Lotnicza kronika francuska.

Le Temps, Le Journal, l'Echo de Paris i inne francuskie gazety podają krótkie wzmianki o tragicznej śmierci majora Rychłowskiego i kapitana Pawłowskiego. Takież wzmianki zamieszcza prasa włoska.

*

L'Aun du Peuple z dnia 21 kwietnia umieszcza dłuższy artykuł o lotnictwie handlowym francuskim, niemieckim i holenderskim w 1928 r. Są to zebrane statystyczne dane o długości linii lotniczych, ilości przewiezionych pasażerów i tonażu towarów.

*

„Petit Journal“ z 6 maja oraz „Paris — Midi“ z 5 maja podaje do wiadomości publicznej termin nowego lotu Kubali i Idzikowskiego. Lot projektowany jest w końcu maja lub dopiero we wrześniu. Prócz tej wiadomości, autor artykułu wspomina jeszcze o typie samolotu, o aparacie radio i opowiada historię pierwszej nieudanej próby przelotu nad Atlantykiem polskiej załogi.

*

Dowództwo wojskowych sił lotniczych w Rosji przygotowało plan raidów na rok 1929. Uczestniczyć w tych raidach będzie lotnictwo wojskowe na równi z cywilnym. Zorganizowane będą konkursy lotów grupowych i samodzielnych. Najważniejsze trasy raidów prowadzą przez Moskwę — Leningrad — Witebsk — Homel — Kijów — Charków — Moskwę — Nowgorod — Wiatkę — Kazań — Stalingrad — Woroneż, czyli przestrzeń 6.450 km. Przewidziane są także dwa raidy szybkości oraz lot na samolocie cywilnym konstrukcji sowieckiej. Lot ten ma się odbyć w przestrzeni Moskwa — Wierchniedzińsk bez lądowania.

*

Hydroplany Dornier-Wal Królewskiej Marynarki holenderskiej, które opuściły Le Helder 3 kwietnia, udając się do Indji holenderskich, mają odbyć przelot w 14 etapach, pokrywając przestrzeń 5.610 klm.

*

Według wiadomości zawartych w „Kölnische Zeitung“, niemiecka Lufthansa zajmie się zagadnieniem wyszkolenia personelu latającego, który byłby zdolny do przelotu nad Atlantykiem. W ostatnich dniach 15 pilotów Lufthansy odbyło w Lubece w Szkole Nawigacyjnej próby egzaminu, odpowiadającego w marynarce handlowej egzaminowi na kapitana dalekiej żeglugi.

*

Według informacji prasy holenderskiej Piąty Międzynarodowy Kongres lotniczy będzie miał miejsce od 1 do 6-go września 1930 r. w Hadze. Rząd holenderski obarczył organizację tego kongresu Królewskie Towarzystwo Lotnicze, które już uformowało Komitet Generalny oraz pięć sekcji: sekcję przesyłek lotniczych, naukową i techniczną, prawną, medyczną, turystyczną.

*

Istniejący we Francji związek, mający na celu pracę nad rozwojem bezpieczeństwa lotu, rozdał w ostatnich dniach kwietnia cały szereg nagród. Między innymi,

autogire Cierva dostał 20 tysięcy fr. premii, Müller — 100 fr. za aparaty Rellumit, M. Rougerie — 15.000 fr. za ślepa metodę nauki pilotażu. Prócz tego wyżej wspomniany związek urządza stały konkurs na rok 1929. Konkurs obejmuje tylko samoloty, które odbyły próby lotu i zwraca specjalną uwagę na wynalazców 1) urządzeń przeciwpożarowych na samolocie, 2) silników o małej wadze, poruszanych paliwem ciężkim, 3) urządzeń dla ślepego lądowania.

*

Komisja Bibliografii i Historii przy Aeroklubie Francji na ostatnim swym posiedzeniu wyróżniła następujące prace lotnicze, wydane z 1929 r. „L'Aviation acteele“ przez A. Toussaint z dziedziny techniki aeronautycznej, „Les Alpes Francaises“ przez kpt. Seive za popularyzację lotnictwa, „Sous le casque de euir“ przez R. Chambe z beletrystyki lotniczej oraz prace angielskie Stuart Wortley „Letters from a flying officer“.

*

Z okazji Międzynarodowej Wystawy Lotniczej, mającej się odbyć w Londynie od 16 do 27 lipca, angielskie ministerstwo lotnictwa wydało pozwolenie na wystawienie najnowszych prototypów i to w znacznej ilości. Niektóre z tych modeli są jeszcze niewykończone.

*

Chiny zamówiły dwanaście nowych „Moth“ z silnikiem „Gipsy“ co z zamówionymi poprzednio wynosi 22 samoloty, skonstruowane dla Chin w warsztatach de Havilland.

*

W przeciągu trzech dni świąt wielkanocnych wylądowało w Croydon przeszło sto samolotów komunikacyjnych, uruchomionych dla ruchu turystycznego.

*

Bibliografia.

l'Air maj 1929 r.

Piloci raidów, bądźcie dyskretni!

J. Mortane. W krótkim dobrze napisanym apelu do pilotów, mających przedsięwziąć dalekie raidy, autor wskazuje złe strony przedwczesnego rozgłaszania swoich zamiarów. Mortane twierdzi, że społeczeństwo słysząc wciąż o mającym się odbyć wielkim raidzie, przywyka do tej myśli i z chwilą najmniejszego niepowodzenia załogi — uważa raid za niewykonany, nie potrafi już zdobyć się na entuzjazm. Dalej autor wskazuje na zdenerwowanie załogi, której się udziela gorącz-

Kino Rialto i Palast

Katowice, ul. św. Jana 24 - ul. Mielęckiego

Największe teatry świetlne na Górnym Śląsku.

kowe oczekiwanie publiczności, która czasem przyśpiesza swój raid, nagłona opinia publiczna, nie bacząc na niebezpieczeństwo, złe warunki atmosferyczne i t. p. Artykuł kończy się życzeniem, aby nie tylko piloci byli dyskretni, ale i — prasa.

Pułkownik Wiljam Eastewood.

R. C. Wood. Autor daje nam sylwetkę jednego z amerykańskich mecenasów lotnictwa, pułkownika Eastwood, który bardzo intensywnie prowadzi propagandę lotniczą w St. Zjednoczonych.

Godzina z Thoret'em.

G. Forestier. Autor opisuje nam godzinę spędzoną u pilota Thoret'a, który propaguje turystykę lotniczą, — wożąc w Chamoni pasażerów nad Mont Blanc. Artykuł jest powtórzeniem rozmowy autora z Thoret'em i zawiera dużo entuzjazmu dla tego nowego sportu.

L'Air daje nam opis dokładny, wraz z wymiarami, nowego typu Poteza — który nosi nazwę Potez 36 i jest pierwszym samolotem turystycznym produkowanym seryjnie.

Biuletyn F. A. I. podaje następujące wiadomości bibliograficzne: „Les coefficients caracteristiques des Turbo — Machines et des machines volantes“. Autor W. Margoulin. Autor, były dyrektor laboratorium Eiffla daje dobry projekt unifikacji współczynników, używanych w aerodynamie. Traktuje też konieczności międzynarodowego porozumienia w sprawach lotniczych.

Air craft Float Design — autor Holden C. Richardson. Autor rozróżnia w tej pracy specjalnie budowę gondoli hydroplanów, notując wady i zalety każdego modelu. Sprawa konstrukcji podwozia pływającego i gondoli pływającej omawiana jest w osobnym rozdziale bardzo szczegółowo. Tom kończy się indeksem nazw technicznych, używanych w hydroawiacji. Jest to jedno z najbardziej opracowanych dzieł w tej dziedzinie.

A. B. C. of Aviation — autor Major Victor W. Page. Jest to książka napisana specjalnie dla młodzieży i szerszej publiczności, popularyzująca lotnictwo. M.

W locie Małej Ententy i Polski 1929 r. wezmą udział ze strony Polski następujący piloci: kpt. Długoszewski Jerzy, por. Więckowski Edward, chor. Szurlej Bolesław — z 1 pułku lotniczego, kpt. Pamuła Leopold — z 4 pułku lotn., kpt. Fabian — z 6 pułku lotniczego.

Komisarzem sportowym ze strony Polski będzie mjr. pil. Makowski Waclaw.

Zawody rozegrane będą zgodnie z regulaminami i statutami F. A. I. (Federation Aeriene Internationale) i komisji sportowej Aeroklubu Królestwa Rumunii we wrześniu b. r. i obejmą:

a) Próbę szybkości na bazie 6-kilometrowej, przyczem minimalna szybkość wynieść powinna 220 km/godz. Maksymalna ilość punktów osiągalnych — 10.

b) Przelot na trasie :Bukareszt—Jassy—Lwów—Warszawa—Kraków—Prah—Brno—Zagrzeb — Bukareszt, długość 3.111,728 km. z obowiązkowym lądowaniem na każde mż wymienionych lotnisk i całonocnym postojem w Pradze. Maksymalna ilość punktów osiągalnych w szybkości średniej na tym dystansie — 30.

c) Próbę lotu na wysokość w ciągu 11 minut. Maksymalna ilość punktów — 10.

Regulamin lotu został tak ułożony, że wielką rolę przy obliczeniu punktów odgrywać będzie sprawność techniczna samolotów. Ze względu na nieprzygotowanie Polski do innowacji, jaką stanowi dopusz-

czenie do zawodów wyłącznie płatowców jedno-miejscowych, nie należy oczekiwać bardzo dodatnich dla nas wyników lotu. Aeroklub R. P. w porozumieniu z Dep. Aeronautyki M. S. Wojsk. jedynie dlatego postawił wzięć udział w zawodach, aby utrzymać tradycję tej imprezy sportowej.

W roku 1930 prawdopodobnie organizacją lotów Małej Ententy i Polski zajmie się Aeroklub R. P.

*

Rewizyta lotnictwa czechosłowackiego w Polsce będzie miała miejsce między 7. VI. a 7. VII. b. r.

*

Wizyta lotnictwa rumuńskiego z udziałem szefa król. lotnictwa, gen. Gorskiego miała miejsce w dniu 1. VI. b. r. Eskadra zwiedziła Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie, 1 pułk lotniczy, zakłady przemysłu lotniczego, Kraków i Poznań. Pobyt eskadry trwał w Polsce tydzień. Eskadrze towarzyszył przedstawiciel Dep. Aeronautyki M. S. Wojsk. kpt. obs. Jungraw.

*

Polska ekipa pod dowództwem ppłk. pil. obserwatora Szandorowskiego udała się z Vincennes, gdzie wzięła udział (w charakterze gości) w święcie lotniczym 20 b. m. — do Paryża, a stamtąd w dniu 27 b. m. odleciała z powrotem do Polski. Po drodze ekipa polska złożyła wizytę w jednym z francuskich pułków lotniczych. Przyjęcie zgotowane przez Francuzów reprezentantom Lotnictwa polskiego było b. serdeczne i gościnne.

*

Dnia 28. V. b. r. prezes Komitetu wykonawczego lotu kpt. pil. obs. Kowalczyka i cyw. pil. Klisza przez Atlantyk p. Adamkiewicz w towarzystwie znanego dziennikarza i literata p. Strumpf-Wojtkiewicza został przyjęty przez p. Szefa Dep. Aeronautyki M. S. Wojsk. płk. pil. Rayskiego na godzinnej rozmowie.

P. płk. Rayski wyjaśnił stanowisko swoje, jako Szefa Departamentu, w stosunku do lotu kpt. Kowalczyka i cyw. pil. Klisza. Stanowisko to bynajmniej nie jest nieprzychylnie, a jedynie ze względu na okoliczności i poprzednie projekty lotu (które uległy zresztą obecnie licznym zmianom i modyfikacjom) — płk. Rayski zastrzegł w swoim czasie, że lot ten uważa jako imprezę zupełnie prywatną, nie dając mu charakteru przedsięwzięcia zainicjowanego przez lotnictwo wojskowe, jako takie.

CAFÉ ATLANTIC

Katowice, ulica Mickiewicza nr. 8
Telefon 1338

*
Codziennie od 5—7 Five o'clock tea - Przedstawienie popołudniowe - Wkłady artystyczne -
Koncert—Dancing - Wstęp wolny - Solidne ceny.
Przyjemne towarzystwo rodzinne.

Na ręce p. Adamkiewicza złożył płk. Rayski serdeczne życzenia powodzenia dla kpt. Kowalczyka i cyw. pil. Klisza.

*

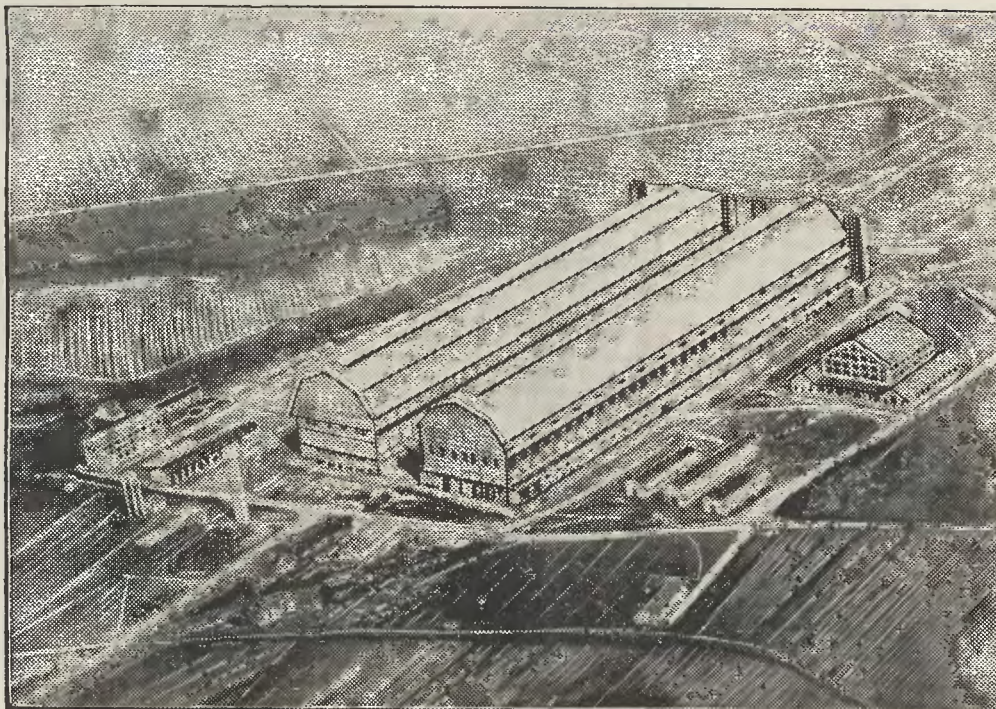
Amerykański Komitet Wykonawczy Lotu transatlantyckiego mjr. Idzikowskiego i Kubali wyraził życzenie zmiany płatowca na „PUŁAWSKI“.

Prawdopodobnie jednak nazwa samolotu „Amiot S. E. C. M.“, na którym lot ma się odbyć, pozostani eniezmieniona, z tego głównie powodu, że lot obecny jest kontynuowaniem nieudanego lotu zeszłorocznego, w którym na prośbę załogi — płatowiec został nazwany imieniem „Marszałek Piłsudski“.

Płatowiec został przewieziony z fabryki w Colombes na lotnisko w Villacoublay, celem przeprowadzenia prób odbiorczych w locie przez mjr. Idzikowskiego i Kubalę.

W czasie próby samolotu, w silniku, **przeznaczonym do prób**, wytopiły się 3 panewki wskutek zatkania przewodów oliwnych. Silnik ten służył do raidu w roku ubiegłym, a po wyremontowaniu go przez fabrykę Lorraine, został wbudowany na płatowiec, elem przeprowadzenia prób i umożliwienia treningu załozde płatowca.

Obecnie silnik został ponownie naprawiony i wbudowany na płatowiec.



Lotnisko floty powietrznej morskiej Cuers Pierrefeu pod Tulonem, z jego dużymi hangarami, gdzie Graf Zeppelin po jego nieudalym locie został przyholowany.

Federation Aeronautique Internationale ustaliła, że udział balonów sowieckich w międzynarodowych zawodach balonów wolnych w Poznaniu (15. VIII. b. r.) jest dopuszczalny, o ile zawodnicy sowieccy otrzymają polskie licencje sportowe, wobec czego Aeroklub R. P. wysłał zaproszenie do Sowietów na powyższe zawody.

*

W związku z organizowanym przez Aeroklub Francji międzynarodowym raidem samolotów turystycznych (avionetek), którego trasa częściowo prowadzi przez Polskę (na linii Wrocław—Warszawa i Warszawa—Poznań—Berlin) — F. A. I. zwróciła się do Aeroklubu R. P. z prośbą o wyjaśnienia, dotyczące trasy lotu i terenów do lądowania. Polska w locie powyższym udziału prawdopodobnie nie weźmie.

Budowa samolotu Amiot S. E. C. M., przeznaczona do lotu przez Atlantyk dla mjr. Idzikowskiego i Kubali, została ukończona. Samolot zaopatrzony jest w silnik Lorraine 650 MK.

Definitywny odbiór samolotu nastąpi w dniach najbliższych.

Silnik Lorraine 650 MK., przeznaczony do raidu, został ostatecznie odebrany dnia 4. IV. b. r. Zostanie on wbudowany na płatowiec po ukończeniu treningu przez załogę samolotu.

*

Od majora Kubali z Paryża nadszedł list następujący:

„Szef Departamentu Lotnictwa MSWojsk.

Niniejszem proszę o wplyięcie (o ile to możliwe), na prasę polską, by nie informowała publiczności o przygotowaniach do naszego raidu. Przytaczane bowiem fantastyczne wiadomości poszczególnych dzienników, które przy każdym artykule o raidzie podają zmyślony termin odlotu — denerwują tylko niepotrzebnie publiczność i dyskredytują nas w oczach społeczeństwa, mającego później do nas pretensję, „że się nie leci“, mimo wielokrotnego przedtem zapowiadania.

Melduję, iż przechodzi to nasze stosunki i środki, by móc wywrzeć jakikolwiek w tym kierunku nacisk na prasę zagraniczną, która bardzo rzeczowo i przychylnie zaczęła już ogłaszać przebieg przygotowań.

Część prasy polskiej jednak, jak to wiemy z zeszłorocznego doświadczenia, nie potrafi poważnie, bezstronnie i rzeczowo pisać o sportowej imprezie, wykorzystując każdy temat dla załatwiania partyjnych waśni i porachunków, z którymi my nie mamy nic wspólnego.

(—) **Kubala mjr.**“

W związku z powyższem Dep. Aeronautyki będzie i nadal udzielać informacji, które jedynie są prawdziwe i miarodajne.

*

Aeroklub Rzeczypospolitej nawiązał kontakt bezpośredni z Aeroklubem Holenderskim w sprawie VKongresu Lotniczego w Hadze 1930 r. oraz przesłał listę instytucji i osób interesujących się tym kongesem.

*

Czechosłowackie zakłady lotnicze zakupiły licencję na fabrykację włoskiego silnika Asso-Caccia. Jest to silnik chłodzony powietrzem, o cylindrach ustawionych w rząd.

*

W Czechosłowacji mają być w r. b. uruchomione dwie linie zagraniczne: Uzhorod—Cluj dla połączenia z Rumunią, oraz Bratislava—Zagreb, dla połączenia z Jugosławią.

*

Podobnie jak to już jest w Niemczech, Czechosłowacja wprowadza u siebie „umowę lotniczo-kolejową“, na podstawie której koleje obowiązane będą do przyspieszonego transportu bagażów i osób posiadających bilety lotnicze.

*

Znak immatrykulacyjny samolotów czeskich ma być wkrótce zmieniony: zamiast litery L, jak to jest dotychczas, samoloty cywilne oznaczone będą literami OK.

W roku bieżącym w zimie ruch na państwowych liniach czechosłowackich (a w szczególności na trasie Praga—Brno—Bratislava) ma być utrzymany stale. Na wymienionej linii do r. 1931 ma powstać ruch nocny po wybudowaniu wież oświetlających drogę.

*

W lecie b. r. przewidziane jest przez władze czechosłowackie wysłanie do Warszawy eskadry lotniczej, jako rewizyty na odwiedziny polskiej eskadry pod dowództwem pułkownika - pilota dypl. Rayskiego, szefa Dep. Aeronautyki MSWojsk., w czasie wystawy lotniczej w Pradze.

*

Wobec faktu, że na usilną prośbę komitetu wykonawczego organizującego lot transatlantycki mjr. Idzikowskiego i Kubali Marszałek Piłsudski w roku zeszłym wyraził zgodę na nazwanie ich samolotu Swojem imieniem, nazwa ta zostanie i w roku bie-

żącym utrzymana. Pogłoski o dokonaniu zmiany nazwy samolotu na „Pułaski“ są nieprawdziwe.

*

Dnia 6 i 7 września b. r. odbędzie się konkurs wodnopłatowców o puchar Schneidera. Konkurs ten organizuje Anglja na wybrzeżu wyspy Wigt. Dla pomieszczenia uczestników i widzów zostaną urządzone kwatery na okręcie Oxford, specjalnie na ten cel przeznaczonym. Aeroklub R. P. otrzymał już zaproszenie na te zawody, jednak udział Polski jest mało prawdopodobny.

*

Aeroklub otrzymał zaproszenie na zawody awionetek, organizowane w Rotterdamie w czasie od 27 do 30 czerwca b. r.

*

Dnia 25 maja nastąpiło otwarcie cywilnej szkoły lotniczej Klubu Pilotów Województwa Śląskiego w Katowicach. W uroczystości wzięły udział władze miejscowe wojskowe i cywilne w osobach p. gen. Zająca i p. wicewojewody śląskiego, oraz b. licznie reprezentowane sfery przemysłowe Górn. Śląska.

*

Dnia 26 maja kpt. pil. Tadeusz Halewski, lecąc z Krakowa do Brna (Czechosłowacja) na święto lotnicze, zmuszony został do lądowania pod Zahaciem wskutek uszkodzenia przewodów wodnych silnika. W czasie lądowania na bardzo nierównym terenie nastąpił „capotage“, t. j. przewrót samolotu do góry podwoziem. Skutkiem uderzenia o ziemię pękły zbiorniki benzyny, która wyciekając, spłynęła do rowu. Jeden z wieśniaków, przechodząc obok miejsca wypadku, rzucił do rowu niedopałek papierosa, co spowodowało natychmiastowy pożar płatowca tak gwałtowny, że mimo obecności na miejscu tłumu ludzi, policjantów i wojskowych, nie można było go ugasić. Kpt. Halewski i jego pasażer p. Sido wyszli z wypadku bez szwanku. Samolot należał do Akademickiego Aeroklubu.

*

J. M.

Czechosłowacja stanie do tegorocznego lotu Małej Ententy i Polski z nowymi jednomiejscowymi samolotami „Avia“ produkcji krajowej, które podobno zakupiło również lotnictwo Jugosławii. Rumunia zakupi na ten lot nowy typ samolotów jednomiejscowych we Francji.

Polska nie chce wydawać około 1,5 miliona zł. na zakup obcych samolotów jedynie w celu uzyskania znaczniejszych szans zajęcia pierwszych miejsc w locie i nie będąc we własnej produkcji przygotowana na maszynny jednomiejscowe (które stanowią niespodziewaną nowość w tej perjodycznej imprezie sportowej) prawdopodobnie w locie „Małej Ententy i Polski“ udziału nie weźmie. Tym sposobem lot, będący w swem założeniu konkurencją pilotów i przemysłu krajowego, zejdzie do roli konkurencji między przemysłem francuskim i czechosłowackim.

*

Loty transatlantyentalne: Francja — Madagaskar.

Z wiosną tego roku (w marcu) odbyli wielki raid transatlantykalny długości 15 000 km. trzech lotnicy francuscy: Lalouette, Rischard, Cordonmies na wodnopłatowcu typu Farman z silnikiem „Titan“ 250 M. K. Przelot ten został zorganizowany przez francusko-afrykańskie towarzystwo lotniczem dla składowania linii Bruksela—Paryż—Madagaskar. Chodziło

mianowicie o zbadanie terenu dla ewentualnych stacji lotniczych specjalnie od Algieru aż do jeziora Crad.

Anglja—Australja.

Moir i Oven, lotnicy australijscy przedsięwzięli wielką drogę z Londynu do Australji z zamiarem odbycia jej w 12 dniach. Dotychczas rekord na tej linii co do czasu należał najpierw do Ross'a Smitha (28 dni) następny do Bentley w 16 dni i przy nim narazie pozostał, ponieważ lotnicy australijscy musieli lot przerwać z powodu przymusowego lądowania między Bengasi a Ramlich.

Ameryka.

W tym roku w Stanach Zjednoczonych ma się odbyć konkurs samolotów lotniczych, stworzony

Długość pomost udo lądowania wynosić ma 400 m., szerokości 130 m. Pomost zweża się na obu końcach owalnie dochodząc do 70 m. szerokości przy końcowych zaokrągleniach. Do zbudowania lotniska zużyje się 6000 ton stali i 2000 ton żelaza. Specjalnie skonstruowane boje utrzymywać mają tę pływającą wyspę na powierzchni, której zanurzenie wyniesie 20 m. Specjalne urządzenie i maszyny hydrauliczne zabezpieczyć mają całość od przechylań.

*

Powstanie Klubu Lotniczego w Lublinie.

Dnia 15 sierpnia 1927 r., przy fabryce Plage i Laśkiewicz powstało Koło Lotnicze, które postanowiło własną pracą i własnym kosztem wybudować awionetkę.



Graf Zeppelin w hangarze Cuers Pierrefeu, który poprzednio stał w Düsseldorfie, a na mocy traktatu pokojowego został odstąpiony Francji.

przez słynnego mecenasa lotnictwa Gugenheima, który ofiarował 150 000 \$ jako nagroda dla konstruktora najlepszej maszyny lotniczej.

Japonja.

Japońskie towarzystwo lotnicze otworło nową linię powietrzną: Tokio—Fukuoka—Dairen, łączącą Japonję z Mandżurją. Na linię tę są przeznaczone Fokkery jedno oraz trzy silnikowe. Japońskie tow. lotnicze cieszy się silnem poparciem państwa, które przeznaczyło 25 milionów franków subwencji co 10 lat.

Budowa pierwszego pływającego portu lotniczego.

Towarzystwo „Armstrong Seadrome“ postanowiło rozpocząć budowę pływającego portu lotniczego.

Lotnisko to ma „stanać“ w odległości 300 km. od wybrzeża i znajdować się w połowie drogi między Nowym Jorkiem a Bermudami.

Załogę lotniska stanowić będzie 43 ludzi, których zadaniem będzie obsługiwać lądujące samoloty zatrudnione przewożeniem poczty.

W tym celu członkowie w liczbie 15 opodatkowali się miesięczną składką i zobowiązali się do 150 godzin pracy poza godzinami zajęć. Tegoż dnia zrobiono ogólne zebranie, na którym wybrano kierownictwo budowy, w osobach p. p.: Gumowskiego, Cieńskiego i Grabowskiego.

Ułożono prowizoryczny statut w którymznaczono, że ewentualne nagrody, premje itp. zyski są bezwzględnie własnością Koła i że wszyscy członkowie pracują tylko bezinteresownie.

Projekt budowy awionetki został wykonany przez pp.: Dąbrowskiego i Uszackiego.

Dzięki solidarnej pracy już dnia 21 września 1928 r. odbył się pierwszy lot awionetki D. U. S. 3, która dostała imię „Ptapta“. Lotu próbnego dokonał pilot p. Mroczkowski.

Przy tej sposobności Zarząd Lubelskiego Klubu Lotniczego uważał za obowiązek swój, serdecznie podziękować Dyrekcji Fabryki Plage i Laśkiewicz, która zezwoliła na korzystanie z urządzeń i narzędzi fabrycznych a ponadto skreśliła dług Koła Lotniczego w wysokości 3 000 zł., oraz L. O. P. P.,

który udzielił Kołu subwencji w wysokości 800 zł. i wypożyczył motor Malter 60 MK.

„Ptapta“ brała udział w II konkursie krajowym awionetek i za największą szybkość otrzymała nagrodę w postaci b. ładnego artystycznego posążka i 500 złotych.

W dniu 13 kwietnia 1929 r. na ogólnym zebraniu Koła Lotniczego przy fabryce Plage i Laśkiewicz postanowioną nazwę zmienić na „Lubelski Klub Lotniczy“, otworzyć nową sekcję szkolną i kursem teoretycznym i praktycznym pilotażu.

Obecny stan Klubu.

Dziś Lubelski Klub Lotniczy liczy przeszło 100 członków czynnych. Ma 2 sekcje: 1 budowy awionetek, 2. szkolna i treningowa, posiada 3 samoloty typu Hanriot przydzielone przez Departament Aeronautyki M. S. Wojsk do szkolenia młodzieży na przyszłych pilotów wojskowych, oraz posiada 1 samolot typu D. U. S. 3, „Ptapta“.

Kłu bbuduje nową awionetkę 3 miejscową zakrytą, konstrukcji mieszanej to jest kadłub i opierzenie z rur stalowych, skrzydło (wolnoniosące) drewniane.

Na kurs teoretyczny zapisało się 40 słuchaczy, wykłady odbywają się trzy razy tygodniowo w godzinach popołudniowych.

Ćwiczenia praktyczne kursu teoretycznego z samolotami i silnikami zaczną się dopiero w połowie czerwca.

Loty szkolne zaczną się dnia 16 czerwca.

Siedziba Klubu.

Klub mieści się przy fabryce E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie Bronowice, ulica Fabryczna 24-26-28, telefon 1-78.

Sekretariat czynny we wtorki i piątki od szóstej do Lublin, ul. Powiatowa 1, L. O. P. P.

W ważnych sprawach codziennie w fabryce Plage i Laśkiewicz.



Podziękowanie.

Wszystkim tym, którzy łaskawie raczyli wziąć udział w uroczystości otwarcia przez nas w dniu 25. V. b. r. pierwszego praktycznego kursu lotniczego w Katowicach, a zwłaszcza pp. wicewoj. Dr. Żurawskiemu, Gen. Dr. Zającowi, staroście Seidlerowi, wiceprez. miasta Szkudlarzowi, kpt. pil. Dr. Halewskiemu, inż. Paczkowskiemu z D. K. P., ks. prałatu-wi Milikowi, szef. sztabu 23 dyw. Płatowiczowi, mjr. Romanowskiemu, nadinsp. Janiszewskiemu, wreszcie tym, którzy bezpośrednio udziału wziąć nie mogli a nadesłali nam życzenia, na tem miejscu składamy serdeczne podziękowanie.

Katowice, 1 czerwca 1929 r.

Klub Pilotów Wojew. Śląskiego.

*

Przystąpili jako członkowie zwyczajni:

Jakubowski Stanisław kpt.-pilot em. Katowice
Kohut Józef por.-pilot w st. n. Katowice
Pięta Stanisław, redaktor „Pilota“
Kaleta Jan Katowice

jako członkowie wspierający:

Altman Jan wł. fy: Nack' Nast. Katowice
Ge. Dyr. Dworzańczyk I. Katowice (Giesche S. A.)

Dulla Oton B. Katowice
Stoller Hugon Katowice
Kubański Piotr, budowniczy Katowice
Dr. Lorenc Karłuszowicz
Ks. Sz wajnoch Stefan, prob. Chorzów
Widawski Alojzy Król. Huta
Dr. med. Pruski Chorzów
Mgr. Grzesiecki W. K. Chorzów
Schuster Paweł Katowice
Benke Karol, fabrykant Chorzów
Schwidewski H. Katowice
v. Korn Lustin wł. maj. Przyszowice
Mgr. Więcek Alojzy Knurów
Urząd Gminy Knurów
Urząd Gminy Szczygłowie
Baron Freytag-Loringhoven, Krywałd
Globisz Aleksander bud. Król. Huta
Fa. „Oms“ wł. inż. P. Bregulla Tarn. Góry
Sonsalla Paweł Król. Huta
Mainka Wilhelm, przemysł. Król. Huta
Dr. Namysłowski Jan Łaziska G.
Zigal Maksymiljan Pszów
Dr. med. Lamża Eberhard Pszów
Iż. Szymański Wacław Rydułtowy
Ohrzal Wilhelm, fabr. Rydułtowy.

Rozkład lotów linij lotniczych „Lot“.

port lotn.	Odlot do:	godzina	Przylot z:	godzina	U w a g i			
G d a ń s k	Warszawy	9.00	Warszawy	18.00				
	Bydgoszczy	} 8.15	Bydgoszczy	} 18.45				
	Poznania		Poznania					
Bydgoszcz	Gdańska	17.30	Gdańska	9.30				
	Poznania	10.00	Poznania	17.00				
P o z n a ń	Warszawy	8.00	17.00	Warszawy	10.00	19.00		
	Katowic	16.15	} 16.00	Katowic	10.30	} 11.00		
	Gdańska Bydgoszczy			Gdańska Bydgoszczy				
L w ó w	Warszawy	} 8.00		Warszawy	} 18.45			
	Poznania			Poznania				
	Gdańska			Gdańska				
W a r s z a w a	Gdańska	15.30	} 17.00	Gdańska	11.30	x/ Brno tylko w poniedziałk środy i piąt- ki.		
	Poznania	8.00		Poznania	10.00		19.00	
	Lwowa	16.00		Lwowa	10.45			
	Katowic	} 7.30	} 16.15	Wiednia	} 19.50		} 10.00	
	Krakowa			Krakowa				
	Brna x/ Wiednia			Brna x/ Katowic				
K a t o w i c e	Warszawy	7.45	17.35	Warszawy	9.45	18.30	x/ Do Brna tylko w po- niedz. środy i piątki.	
	Poznania	8.00	} 18.00	Poznania	18.45	} 17.00		
	Krakowa	10.45		Krakowa	7.15			17.00
	Brna x/ Wiednia	10.25		Brna x/ Wiednia	16.30			17.05
K r a k ó w	Katowic	} 6.45	} 16.30	Warszawy	} 11.15	} 18.30		
	Warszawy			Katowic				
	Poznania			Wiednia				
	Gdańska			Brna				
	Bydgoszczy							
B r n o x/	Wiednia	12.40	} 15.05	Wiednia	12.40	x/ Brno j.w.		
	Katowic	} 15.05		Warszawy	} 12.25			
	Warszawy			Krakowa				
	Krakowa			Katowic				
W i e d ń a	Brna x/ Katowic	} 14.00	} 14.00	Brna x/ Katowic xx/	13.30	xx/ wtorki, czwartki i soboty.		
	Krakowa			Krakowa				
	Warszawy			Warszawy				

UWAGA: Członkowie Klubu Pilotów
Woj. Śl. korzystają na liniach lotniczych
„Lot“ 25% zniżki.

„Termak“

Towarzystwo Budowy Dróg Smo-
łowcowych

Katowice, ul. Damrota 10

Tel. 1253-3053

Ulice, drogi, chodniki z termaku

budowane zimną metodą systemem
angielskim ze specjalnych minerałów
i preparatów smołowcowych posiadają
najwyższe zalety trwałości i nieprze-
puszczalności, są ciche, wolne od ku-
rzu i t a n i e.

Żądajcie dokładnych prospektów i
kosztorysów bezpłatnie.

Wybraniec i Ska.

Dostarcza: tłuczeń wszelkiego rodzaju
do budowy i umocnienia dróg, funda-
mentów, balastowania linii kolejo-
wych i wszelkich konstrukcji betono-
wych.

Krawężniki, kamienie granitowe, ba-
zaltowe i porfirowe do budowy dróg
z własnych kamieniołomów.

Ułatwione punktualne i staranne wy-
konanie zleceń, ze względu na posiada-
nie składów na Górnym Śląsku.

Katowice, ul. Damrota 10

Tel. 1253-3053

„SAM“**Spółka Akcyjna Münstermann**

Odlewnie żelaza i brązu. — Fabryka armatur i maszyn. — Specjalny brąz fosforowy w odlewach o wielkiej wytrzymałości. — Bronzy kute o wytrzymał. do 100 kg/mm² i armatura ciężka.

KATOWICE

Telefon 11 i 577 — Adres teleg.: SAM Katowice

Max Weichmann

KATOWICE

Tel. 78 i 79



Tel. 78 i 79

Młyn Kaszy i Makuchów

Hurtowna sprzedaż zboża, mąki, artykułów spożywczych i paszy.

Rybnickie Gwarectwo Węglowe

Katowice G. Śl.

Telefon 217

Adr. teleg.: „RYBNIKWERK-KATOWICE“



Węgiel, koks, brykiety, oleje smolne, czyszczone wyroby benzolowe, siarczan amonu, smoła, iskrzyk

MIEJSKA KASA OSZCZĘDNOŚCI

w Królewskiej Hucie

Konta: Bank Polski, Królewska Huta, Bank Gospodarstwa Krajowego, Katowice. — P. K. O. nr. 300655
Telefon przez centralę Magistratu

Instytucja popularnego bezpieczeństwa

Przyjmuje:

Wkładki Oszczędnościowe
począwszy od zł 1.— w wyż.

Wkładki dolarowe.

Dyskontuje weksle.

Udziela pożyczek.

Załatwia wszelkie czynności bankowe

Dolary i Złote przyjmuje Miejska Kasa
Oszczędności w Król. Hucie i płaci 7—8%

Franciszek Zappe

Król. Huta

Biura: ul. Wolności 14. — ul. Kazimierza 1.

Telefon nr. 10

Konto Bankowe:

Górnośl. Bank Związkowy Sp. Akc. Król. Huta

Projektowanie i wykonanie kompletnych za-
kładów rurowodowych

Spawanie autogeniczne i elektryczne

Skład wszelkich części rurowodowych -

Magazyny i fabryka: Dworzec Chorzów G/Śl.

S. Orgler następca

Tow. z ogr. odp.

Tarnowskie Góry

Telefon Nr. 22.

Adr. teleg. Orgler.