



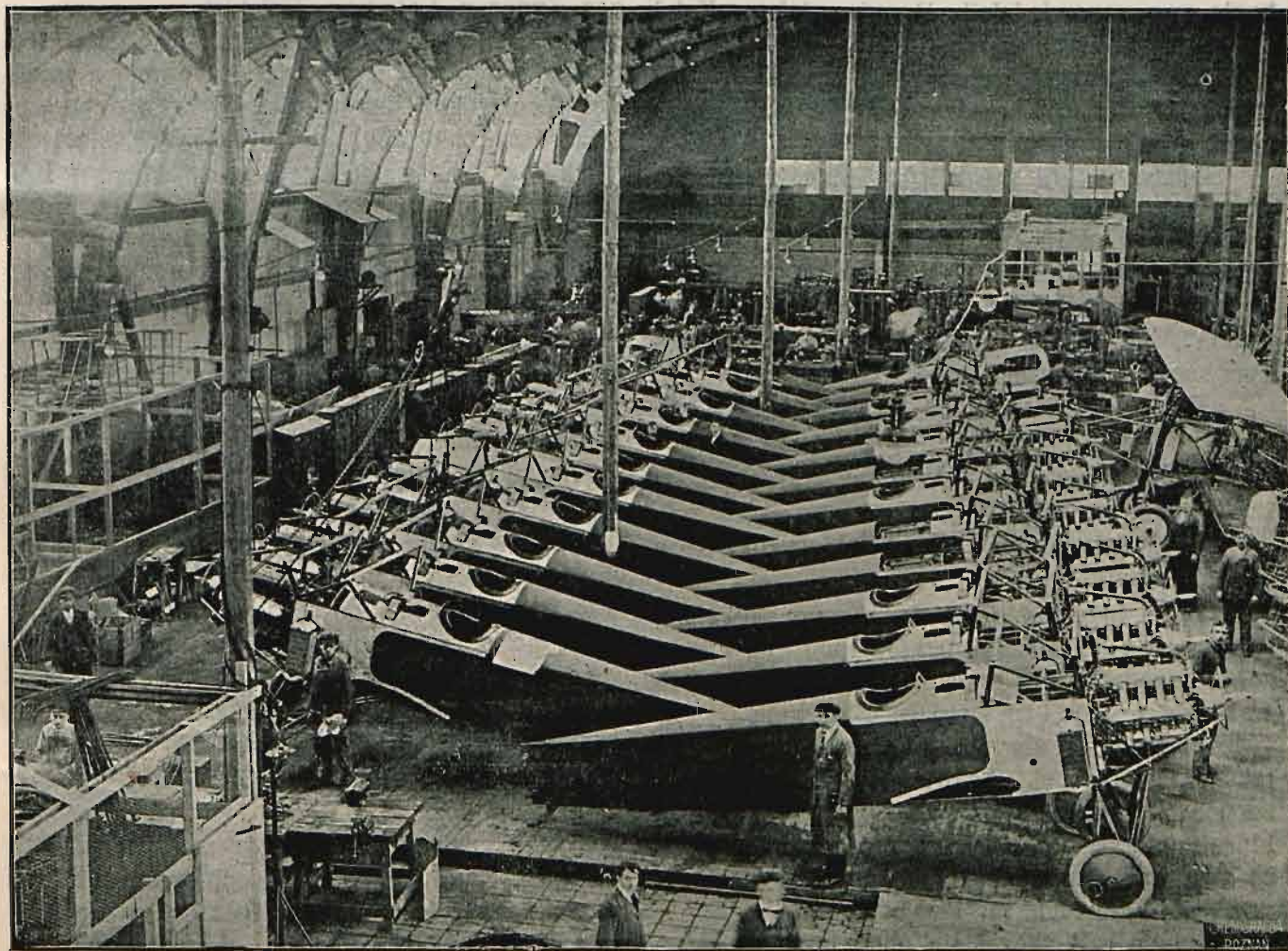
LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.

Nr. 10—12 (28-29)

POZNAŃ. WARSZAWA, KRAKÓW, LWÓW. KATOWICE

Rok II



POD ZNAKIEM PROJEKTÓW ROZBROJENIOWYCH.

Niemieckie zakłady Fokkera, przeniesione czasowo do Holandji z wyprodukowaną serją wojskowych myśliwskich płatowców. Zakłady te są w możności podnieść swą produkcję do wysokości 300 płatowców m i esięcznie.

II. Wszchpolski Konkurs Szybowców.

Na stokach pagórków, panujących nad doliną Oksywsko - Chyłońską pod Gdynią, zapanał niebywały ruch. Ze wszech stron Polski zjechali się konstruktorzy i piloci. Ustawiono szereg namiotów w pięknej i zacisznej dolince w pobliżu budujących się koszar marynarki wojennej. Ponad wszystko góruje tubalny głos inżyniera - pilota M. Bohatyrewa, głównego organizatora Konkursu, zapędzający wszystkich do pośpiechu. Nie trzeba co prawda wiele nawoływać. Brać pilotów i konstruktorów zgodnie i z największym pośpiechem pracuje, kończąc ustawianie hangarów. Warsztaty zorganizowane pomagają jak mogą w montowaniu szybowców, które niestety w przeważnej części są jeszcze nie wykończone. Praca gorączkowa wre, bo wszak jutro otwarcie konkursu, na który przybycie swe zapowiedzieli: P. wiceminister Kolei Eberhardt, p. Prezes Dyrekcji Kolei i L. O. P. P. woj. Poznańskiego Dobrzycki, przedstawiciele władz i Związku Lotników Polskich oraz wiele gości.

Spliserów (tj. specjalistów łączenia linek) wrywają sobie wszyscy. Czasem usłyszy się soczyste przekleństwo pod adresem beleczi, która nie dokładnie pasuje, igły, która nie posiada aparatu automatycznie krzyczącego: „Tu jestem“, lub płótna na skrzydła, które cudownym sposobem skureczyło się.

„Panie inżynierze! Ja sobie sam nie poradzę.“

„Panie inżynierze! Wagon z warszawskim szybowcem przyszedł.“

„Panie inżynierze! Cellonu (lakieru do skrzydeł) nie mamy.“

A pan inżynier z zadziwiającym spokojem, każdemu po kolei radzi, czasem poprawi i przy każdej sposobności napędza łazików, których wszędzie, a więc i na Konkursie nie brak.

Już świtało, gdy wreszcie pracę ukończono, tak na mniej więcej. Każdy obiecywał sobie, że zerwie się wcześniej i jeszcze przed otwarciem, które miało się odbyć o 10 przed południem, pracę swą wykończy. Dużo można sobie postanawiać, ale i znużenie ma swoje prawa.

Ledwie o 8 zaczął się obóz powoli ruszać. Pierwsi wzięli się do pracy systematycznej „wiatrolapy“ czyli mówiąc po ludzku, meteorolodzy i fotograf, urzędujący ze swym aparatem i odpowiednią ilością kaset z kliszami.

W sztabie konkursu panował od wczesnego ranka ruch gorączkowy. Specjalni delegaci oczekiwali przy każdym pociągu na gości. Kierownik biura p. Święcicki biegał, jak — przepraszam „kot z pęcherzem“. Wreszcie o 9 zjawił się sztab konkursu na lotnisku.

„Wyciągnąć szybowce“ grzmi inżynier.

Piękne, o lśniących skrzydłach ptaki wysuwają się powoli z namiotów i stają w rząd, jakby do przeglądu. Naliczyłem ich w pierwszy dzień 14, na ogólną liczbę zgłoszonych 22. A tymczasem wszelakiego gatunku „żeglowce“, bociany, jastrzębie i nawet wrony, pędzone widocznie ciekawością, a może i chęcią irytowania zawodników, zbierały się nad pagórkami, przeznaczonymi dla konkursu i szybowwały gromadami.

Zaproszeni goście zaczynają się zbierać. Prezes Związku Lotników Polskich przyjeżdża w ostatniej chwili. Wszyscy zebrani z ciekawością oglądają ustawione szybowce, wypytują o szczegóły konstrukcji, działania sił podnoszących szybowiec w powietrzu. Konstruktorzy i piloci objaśniają z miną zadowoloną, że przecie i w Polsce znalazło się sporo ludzi, których ten rodzaj latania interesuje. O godzinie 10,30 wyrusza cały pochód do kościółka w Oksywji, gdzie miejscowy proboszcz odprawił Mszę św. na intencje konkursu.

Po nabożeństwie ruszają wszyscy na pierwszą górkę, pod maszt sztandarowy. Następuje uroczysta chwila poświęcenia sztandaru Związku Lotników Polskich, który za chwilę unosi się na maszcie pod banderą Rzeczypospolitej.

„II. Wszchpolski Konkurs Szybowców jest otwarty“ zaczyna inż. - pilot Bohatyrew, krótko lecz nacechowaną powagą i zapalem mowę. „My nie oczekujemy żadnych nadzwyczajnych rekordów, zadaniem naszym będzie wyćwiczyć odpowiedni zastęp pilotów szybowcowych i praktycznie wykształcić konstruktorów“ — podaje inż. - pilot jako myśl przewodnią organizatorów.

Jako następny przemawia pan wiceminister kolei Eberhardt. Mowa nacechowana wielkim zrozumieniem idei lotnictwa bezsilnikowego zrobiła wielkie wrażenie.

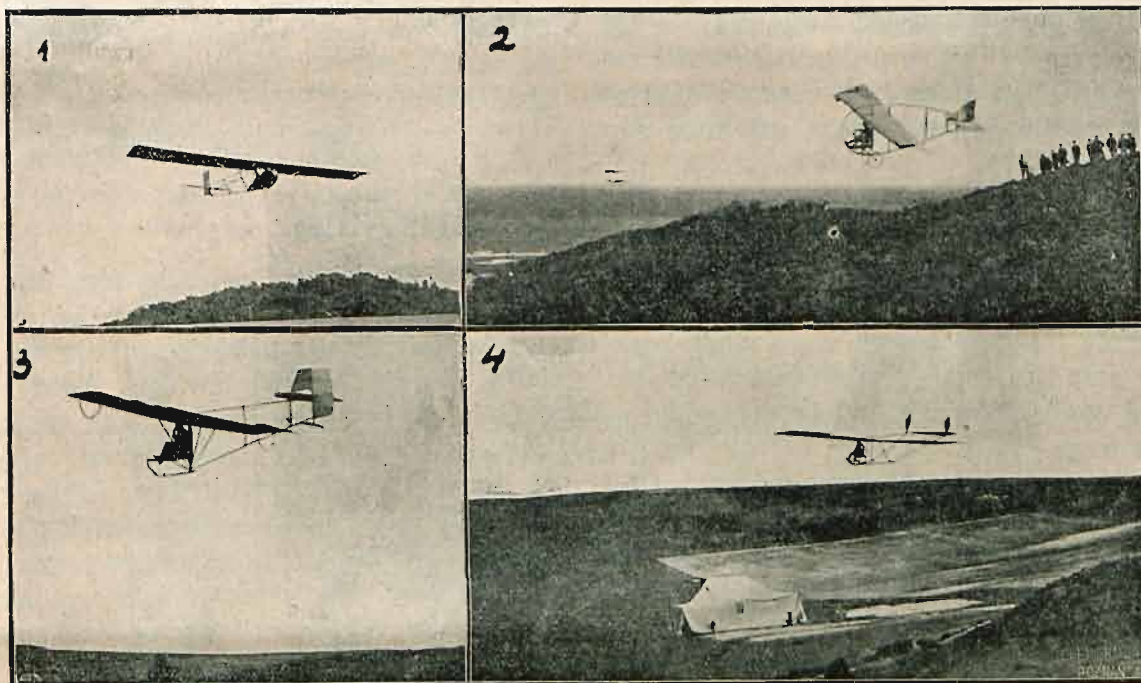
Z kolei przemawia Prezes Dyrekcji Kolei i Prezes Poznańskiego Wojewódzkiego Komitetu inż. Dobrzycki, zaznajmiając zebranych z celami sportu latania szybowego i tłumacząc, dlaczego

L. O. P. P. oraz sam mówca tak gorąco popiera bezsilnikowe lotnictwo. Prawdziwy zapał bił z oczu Pana Prezesa, który zawsze jest tam, gdzie lotnictwo pomocy jego może potrzebować.

Uroczystość się skończyła. Zebrani goście oglądali w dalszym ciągu hangary, szybowce i urządzenia. Powszechną pochwałą wywoływała stacja meteorologiczna zbudowana na stoku góry

ków. Mimo to piloci zdecydowali się na startowanie Góra, na której wyznaczono start, była odległą i dziwiłem się, że w tak krótkim czasie zdołano przetransportować na nią wszystkie szybowce.

Major Płachta, do którego należy start, wydaje rozkazy. Szybowiec 3 pułku lotniczego ustawiają na start. Obsługa układa linę, ustawia



II. Wszechpolski Konkurs Szybowców.

1. „Mechanik“ Sekcji Mech. przy Z. L. P. startuje prowadzony przez pilota Gorzkego.
2. „Bydgoszczanka“ konstr. Braci Działowskich w locie. Pilot Strzelczyk.
3. Szybowiec 3 pułku lotniczego konstr. inż. Walisa prowadzony przez pilota Szulczewskiego.
4. „Spieszępowoli“. Pilot Stempkowski.

około namiotów. Na specjalnie do tego przeznaczonej tablicy widniała karta: wiatr 6 N. Niestety siła wiatru dobra, ale kierunek zupełnie nieodpowiedni, wobec czego zebrani nie mieli sposobności oglądać lotów.

* * *

Godzina czwarta rano. Na kurytarzu panuje wielki ruch. Wszyscy biegają, stukają do drzwi. „Wstawać — wiatr.“ Za kwadrans wszyscy są już przed hotelem. Pierwszy transport z inż. Bohatyrewem i majorem obs. Płachtą, prezesem Komisji sportowej, a zarazem jedynym jej członkiem obecnym na konkursie, wyjeżdża na lotnisko.

* * *

Za chorągiewką żółtą, odznaką godności i obecności Komisji sportowej, ustawiono w długi rząd szybowce współzawodników.

Nadmienić należy, że przez cały czas konkursu panowały wiatry z niekorzystnych kierun-

szybowiec pod wiatr. Pilot Szulczewski zajmuje miejsce. Zdenerwowania nie znać. Wszystko idzie jak z płatka. Pilot zupełnie spokojny uśmiecha się i ęmi papierosa. Benzyny niema, nic się nie zapali.

„Puść“ — szybowiec wolno rusza z miejsca, nabiera szybkości, unosi się — coraz wyżej. Wreszcie linka odpada i szybowanie się zaczyna. Tymczasem na starcie jest inna praca. Chronometrarzyści notują czas. Meteorologia podaje siłę wiatru przy starcie i obserwuje teodolitem wysokość. Reszta pilotów i konstruktorów stoi i obserwuje lot. Ach zapomniałem — mechanik szybowca Gawlicki pędzi na złamanie karku na dół, by zaraz przy wylądowaniu szybowiec przytrzymać, bo go wiatr może przewrócić. Przytrzymywanie to stało się na konkursie przysłowiem, bo nie tylko Gawlicki przytrzymuje, ale nawet — pomaga przy lądowaniu, udając amortyzator.

Szybowiec tymczasem unosi się. Wkrótce jednak przechodzi granicę wiatrów wstępujących i powoli, ale stale i nieubłaganie zniża się ku ziemi.

Łąduje — nie, jeszcze nie. Znowu dostał podmuch. — Unosi się cokolwiek — ale za chwilę już zdecydowanie zbliża się do ziemi. Krótki trzask — mocno wylądował. Obsługa biegnie do szybowca, by go znowu wywindować na górę.

„Miś“ na start. Naciągać — uwaga — puść. I znowu to samo. To jest przepraszam nie zawsze. Czasem bywa inaczej. Po starcie zaczyna szybowiec znosić. Pilot wyteża całe swe siły,

ustawia ogólnie za małe powierzchnie sterów, by maszynę wydostać, czasem się to uda, ale zwykle nie. Krótki urywany trzask. Leży — wszyscy biegną. Pilot już stoi z „dziwną“ miną przy maszynie.

„Maszynę odciągnąć do warsztatów.“ — To Komisja sportowa przywołuje do porządku. Pilot wraca na start, szybowiec odciągają do warsztatów dla naprawy, i znowu wszystko pozostaje po dawnemu. Za chwilę zabrzmiewa głos majora Płachty — Naciągać — i nowy szybowiec startuje.

(Ciąg dalszy nastąpi.)

Na rozstajnych drogach.

Powstaje nowy typ płatowca „awjonetka“, motocykl powietrzny. Z silnikiem od 5—25 MK., z szybkością 80—120 km./godz. Kadłub i płaszczyzny nośne są dorobkiem długotrwałych doświadczeń szybowcowych, silnik pochodzi od motocyklowego.

Od daty pierwszych zawodów awjonetek (lato 1924 r.) mamy nareszcie **sport lotniczy** w prawdziwym znaczeniu tego słowa. Nabyć taki mały płatowiec może każdy, kogo stać na motocykl (3 500 zł.) (Cokolwiek pachnie to przyszłością, bo jak dotąd średnia cena awjonetki wynosi około 6—7 000 zł. — przyp. Red.)

Przed lotnictwem otwierają się nowe perspektywy. Dlatego, żeby stworzyć silną flotę powietrzną, musimy mieć stale, wyćwiczone kadry rezerwy pilotów i mechaników lotniczych. Regularny trening pilotów rezerwy kosztowałby olbrzymie sumy, których Państwo ponosić nie może. Stoimy na drogach rozstajnych, gdzie iść, w jakim kierunku ruszyć, musimy zdecydować.

Albo wydajemy olbrzymie sumy na trening pilotów rezerwy, albo nie i w jaki sposób możemy nabyć stale kadry lotników stworzyć.

Tylko spopularyzowaniem lotnictwa, tworzeniem i popieraniem zrzeszeń sportowo lotniczych, wyznaczaniem nagród, możemy stworzyć warunki, w których lotnictwo sportowe będzie się intensywnie rozwijać. W pracy tej muszą ściśle złączyć swoje wysiłki — władze lotnicze, Liga Obrony Powietrznej Państwa i Związek Lotników Polskich. Młodzież nasza garnie się do sportu i całą swoją energję wylądowuje w bicie głową o piłkę „nożną“. Możliwym jest, że to nadzwyczajnie wzmacnia mięśnie i sprężystość, ale... jakie korzyści ma z tego Państwo?

Owszem, oczywiście, że trochę tego jest potrzeba, ale nie zanadto. Natomiast w kierunku pracy lotniczej udział młodzieży wyraża się bardzo słabo. Mamy Lotniczy Związek Młodzieży, instytucję tak sympatyczną, rokującą tak duże nadzieje, że pracy jej będziemy zmuszeni poświęcić osobny artykuł, mamy różne kółka, modelowe i niemodelowe itp., ale praca ich nie idzie według określonego i skonsolidowanego programu. Musimy sobie wyrobić ścisły podział kompetencji i wysiłków oraz wprowadzić planowość i stopniowość wykonania zadań, wtedy i wyniki będą bardziej konkretne.

Program taki mógłby wyglądać następująco:

I. **Kółka modelowe** — szkoły powszechne i średnie.

Popierać i finansować muszą je miejscowe Koła L. O. P. P. Centralna składnica materiałów powinna znajdować się przy Zarządzie Głównym L. O. P. P. Należy organizować kursy instruktorskie dla nauczycieli slōjdu i konieczne konkursy.

II. **Kluby szybowcowe** — szkoły wyższe, starsze semestry szkół średnich, zawodowych i wojskowi.

Finansować powinien Zarząd Główny L. O. P. P. i Departament dla Spraw Lotnictwa. Zacząć należy od stworzenia stałego szybowiska. Wyznaczyć nagrody. Program pracy powinien być ujęty w budżecie. Należy zorganizować wydanie odpowiednich podręczników oraz wprowadzić do szkół zawodowych kilka godzin wykładów z dziedziny lotnictwa, no i oczywiście co roku, a o ile możliwości i częściej, konkursy.

III. **Aerokluby** — starsi słuchacze szkół wyższych, wojskowi, sportsmeni tworzyć po-

winni element członków. Finansowanie należałoby do Departamentu IV., Min. Kolei Żelaznych i L. O. P. P. Zadanie ich polegałoby na popularyzowaniu lotnictwa sportowego (awjonetki). W pierwszym rzędzie na wzór Anglii należy uzyskać subsydia rządowe na zakup płatowców przez oficerów i podoficerów pilotów rezerwy. Pozatem należy wystarać się o ulgi w uzyskiwaniu materiałów pędnych oraz jaknajbardziej popierać inicjatywę twórczą własną.

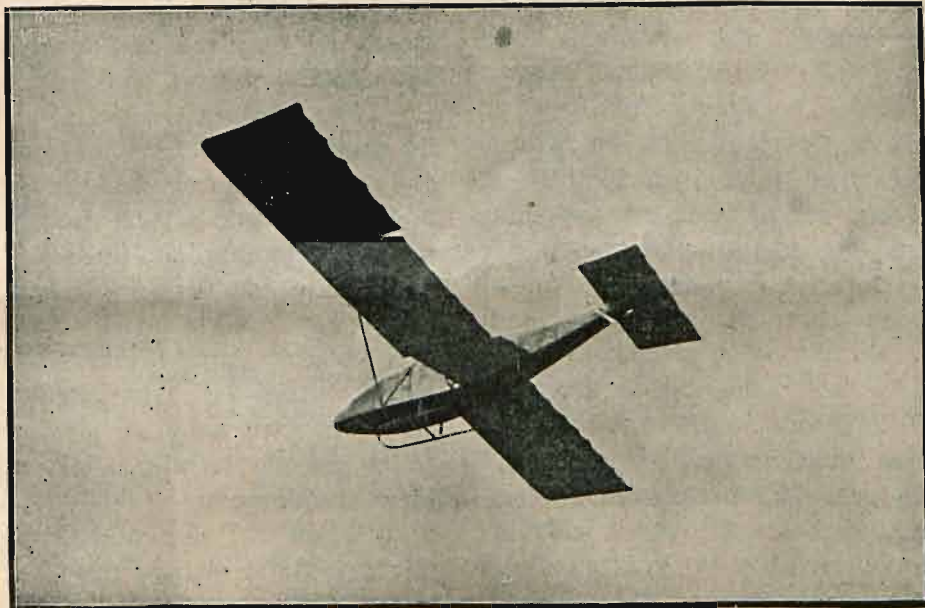
Nieco dłużej wypadnie mi się zatrzymać nad powyższym punktem. Już słyszę głosy, że Państwo na takie wydatki pieniędzy nie ma. Musimy się jednak zgodzić, że trening jednego pilota rezerwy na płatowcu bojowym w ciągu roku kosztuje to samo co kupno jednej awjonetki, nie licząc nawet przy bojowym płatowcu amor-

tyzacji silnika, płatowca i obsługi.

Z świeżego powietrza lotnictwa nie stworzymy. Musimy koniecznie wpoić w młodziźnie sportowy zapał i chęć współzawodniczenia. Musimy działać tak, by każdy chętny, mógł być natychmiast wciągnięty w wir życia lotniczego, popieranym i faworyzowanym. Wtedy będziemy mieli prawdziwe rezerwy dla floty powietrznej stale gotowe do działania.

Poruszyłem temat powyższy pobieżnie, jednakże w następnych numerach do niego powrócę, ale mam niepłonną nadzieję, że usłyszę głosy innych, tych, komu sprawa należytego rozwoju lotnictwa polskiego jest drogą, a przynajmniej tak drogą, że potrafi dla niej poświęcić cokolwiek papieru, swej ręki i myśli.

Inż. - pilot M. Bohatyrew



„Miś“ inż.-pilota Bohatyrewa prowadzony przez pilota Wrembla.

Tamowanie rozwoju lotnictwa sportowego.

Niejednokrotnie wspominałem w „Lotniku“, że jedynie racjonalną drogą rozwoju lotniczego Polski jako kraju, jest popieranie rozwoju lotnictwa sportowego i stworzenie takich warunków, by rzeczywiście umożliwić jednostkom zdolnym i chętnym zażywanie tego sportu. W numerze bieżącym podaje inż. M. Bohatyrew sposób, w jaki możnaby owe warunki stworzyć. W programie tym ujętem jest finansowanie sportu lotniczego w ramy budżetu Ligi Obrony Powietrznej Państwa. Chciałem jednak zwrócić uwagę na to, że i Rząd musi nam przyjść z pomocą.

Pierwszym i najważniejszym warunkiem

stworzenia sportu lotniczego jest oczywiście posiadanie wzgl. umożliwienie sprowadzania odpowiedniej ilości płatowców sportowych. Najcięższą przeszkodą w dokonaniu tego jest brak dwóch zasadniczych warunków: ustawy lotniczej oraz dopełnienia odpowiedniego taryfy celnej, czyli mówiąc innymi słowami, zniesienia nonsensów, które ona w dziale lotniczym zawiera. Tak o jednej, jak i o drugiej sprawie pisał swego czasu „Lotnik“. Sprawą zmiany taryfy celnej w stosunku do materiałów lotniczych zajęła się już nawet prasa codzienna, co daje rękojmię, że w niedługim czasie wejdzie ona na biurko odpo-

wiedniego pana referenta. Ze względu jednak na ważność powyższej sprawy poruszę ją jeszcze raz na łamach „Lotnika“.

Wychodząc z zasady, że powinniśmy i musimy nasz rodzimy przemysł lotniczy ze wszelkich miar popierać i że na takie materiały lotnicze, które możemy wyrabiać w kraju, nałożymy odpowiednie cła ochronne, nie mogę się oprzeć przekonaniu, że układanie listy tych materiałów jest bardzo trudnym i że musi być powzięte z udziałem czynników kierujących naszym przemysłem lotniczym.

Młody nasz przemysł lotniczy wyrabia już cały szereg części płatowców a nawet całe płatowce. Muszę tu sprostować twierdzenie jednego z pism codziennych, że „młody nasz przemysł lotniczy zajmuje się jedynie montażem samolotów, wyłącznie wojskowych z części sprowadzanych z zagranicy“. Nie posiadamy natomiast żadnej fabryki silników w kraju. Pociuszającym jest co prawda, że mamy już dwa typy polskich silników, wykonanych w jednym próbnym egzemplarzu, ale oczywiście dużo jeszcze czasu upłynie, zanim będziemy w stanie nawet nasze wojskowe zapotrzebowanie na silniki pokryć w kraju. Nie wyklucza to oczywiście, że równoległe z produkcją silników lotniczych o wielkiej sile (dla wojska) będą wytwórnie nasze produkować słabe silniki dla celów sportowych. W każdym razie na liczniejszą produkcję silników liczyć jeszcze nie możemy.

Wracając do produkcji płatowców wojskowych, komunikacyjnych i sportowych, uważam, że budowa płatowców wojskowych na zamówienie ministerstwa potrwa jeszcze dość długo i długi czas będzie zasadniczą pracą fabryk lotniczych. Nie mogą się jednak fabryki na niej opierać, bo i do nas może przyjść kryzys, podobny do tego, jaki przeżywała Francja 2 lata temu. Etat wojsk lotniczych może być zapełnionym, szkoły będą miały wystarczający zapas płatowców, a co wtedy. O ile jest mi to wiadomem, wytwórnie nasze zdają sobie z tego sprawę dokładnie, czego dowodem jest, że „Samolot“ wypuszcza w najbliższych miesiącach typ własny — sportowy. Słyszałem również, że wytwórnie nasze przygotowują się do budowy płatowców komunikacyjnych własnego typu.

Nie znaczy to wszystko, że produkcja krajowa zdoła pokryć nasze zapotrzebowanie, w pierwszym rzędzie na płatowce komunikacyjne. Sądzę jednak, że zapotrzebowanie płatowców sport., którego dotychczas u nas nie było, lecz

które w najbliższym czasie może się stać aktualnym, zdołamy choć w części pokryć z krajowej produkcji. W związku z tem należałoby ustalić odmiennie cło na płatowce sportowe i odmiennie na płatowce komunikacyjne, oczywiście bez silników. Wchodzi przytem w grę jeszcze jeden bardzo ważny czynnik, mianowicie fakt, że nabywcami samolotów komunikacyjnych są wielkie towarzystwa i że chwilowo ich zapotrzebowanie jest pokryte, a nabywcami samolotów sportowych będą sportowcy, nie rozporządzający dużą gotówką, lub L. O. P. P., która jest organizacją społeczną. Nie możemy również płatowców (bez silnika) zwolnić zupełnie od cła, ponieważ należy dać jak najdogodniejsze warunki wytwórciom ojczyzynom, które chciałyby zająć się tą gałęzią produkcji lotniczej.

Zupełnie inne stawki muszą być również zastosowane dla części płatowców komunikacyjnych, które obecnie obsługują linje lotnicze polski. Nie możemy żądać od polskich wytwórni, by produkowały części zamienne płatowców francuskich lub niemieckich, które w większej ilości u nas nie występują. Nie opłaci się ani praca ani tembardziej licencja.

Sprawa silników lotniczych przedstawia się odmiennie. Celem łatwiejszego zrozumienia należy podzielić je na silniki: wojskowe, komunikacyjne, sportowe i pomocnicze. Pod silnikiem sportowym rozumie się silnik od 30—150 MK (i tu zbiega się termin „silnik sportowy“ z silnikiem wojskowym - szkolnym na przestrzeni 80 do 150 MK). Pod silnikiem pomocniczym rozumie się silniki słabsze używane do szybowców.

Silników wogóle jeszcze nie produkujemy w kraju. Jedyne wyjściem byłaby jaknajwiększa propaganda za stworzeniem krajowej produkcji, a tymczasem należy koniecznie możliwie zniżyć, a może i znieść cło od silników pomocniczych i to jaknajprędzej. Znane są wypadki, gdzie młodzi konstruktorzy, którzy sami budują samolot sportowy, walczą z niesłychanymi trudnościami, by sobie sprawić motorek o sile 24 MK, a w dodatku jeszcze każe się im opłacać wysokie cło.

Poza sprawą celną jest jeszcze jedna, również ważna i paląca.

A gdyby tak jakiś „Krezus“ kupił sobie samolot sportowy, to czy przypadkiem nie wpadłby natychmiast w kolizję z władzami administracji państwowej i czy by go czasem nie „zamknięto“. I czy taki pan miałby prawo lądować gdziekolwiek w Polsce poza swoim własnym terenem. Nie wiadomo również, jak wysoko wol-

no mu latać ponad punktami zamieszkanymi (miastami). I jaką opiekę daje mu Państwo za granicą lub w kraju. Z tem wszystkim wiąże się i sprawa pilotów linii komunikacyjnych. Japrzepisy obowiązują pilota, a jakie towarzystwo?

Zagranica już dawno poradziła sobie z ustawą lotniczą. Nie mam tu bynajmniej zamiaru podawać projektu ustawy, należy to bowiem do prawników. Postaram się jednak odpowiedzieć na powyższe zapytania.

Sprawę posiadania samolotu reguluje we Francji specjalna ustawa, która określa komu jest wolno kupić i posiadać płatowiec we Francji, jakich przepisów musi się właściciel trzymać, jakie prawa mu przysługują. Dla lądowania cywilnych płatowców są ustawowo określone lotniska. Belgja, Francja, Anglja, Włochy, Holandja, Szwajcarja i nawet Rumunja podpisały wspólny układ, zezwalający na lądowanie płatowców cywilnych na lotniskach, których spis

został ustalony, ba ustalono nawet, które lotniska mają na swym terenie komorę celną zorganizowaną specjalnie dla samolotów sportowych. Każde z państw zachodnich posiada ustaloną ustawowo wysokość, poniżej której nie wolno ponad miastami latać. Płatowce linii komunikacyjnych posiadają wyznaczone marszruty, z ominięciem punktów strategicznych i muszą odpowiadać ustalonym przepisom bezpieczeństwa. Między innymi muszą posiadać gaśnice umieszczone tak, by w razie potrzeby można było opanować niemi pożar w zarodku. Piloci linii komunikacyjnych muszą odpowiadać określonym warunkom i muszą być przez towarzystwo ubezpieczeni na życie.

„Lotnik“ już po raz drugi przypomina o konieczności uchwalenia odpowiedniej ustawy lotniczej, miejmy nadzieję, że nie na próżno i że jedną z najważniejszych spraw nasze władze ustawodawcze nie odłożą do przyszłej wiosny.

O czem mówi zagranica.

O locie pionowym.

Francja zajmuje się obecnie coraz bardziej sprawą pomyślnego rozwiązania lotu pionowego czyli lotu na helikopterze (Śmigłowcu). Ostatnio ogłosił w tej sprawie niezmiernie ciekawy artykuł inż. pilot Hamel. Wprowadza on wszystkich na wstępie w istotę lotu pionowego i jego wartości. Bezwzględnie trzeba przyznać, że pomyślnie rozwiązany śmigłowiec posiada pewną przewagę nad samolotem doby obecnej i to: może się wznosić oraz lądować pionowo, a więc na terenie bardzo małym, podczas gdy płatowce wymagają większego terenu dla wybiegu. Równocześnie może on doskonale odpowiadać zadaniom wojskowym, przez to, że może się dokładnie utrzymać ponad pewnym miejscem, posiadając możność regulowania szybkości poziomej od zera w zwyż. Wszelkie wypadki na samolotach, za wyjątkiem złamań płatowca względnie jego części, które ogólnie należą do wielkiej rzadkości, spowodowane są zawsze utratą szybkości poziomej, ponieważ płatowiec tylko tą szybkością utrzymuje się w powietrzu, zużywając siły wznoszące, powstające przy naporze powietrza na płaszczyzny (czyli skrzydła).

Inż. Hamel dalekim jest od mniemania, że sprawa helikopterów jest już rozwiązana. W dzisiejszym stadium rozwoju śmigłowiec jest raczej więcej niebezpieczny niż samolot, ponieważ całkowicie zależy od sprawnego działania silni-

ka względnie silników, od czego naprzykład płatowiec już nie zależy. Zatrzymanie się silnika powoduje tylko konieczność lądowania, które musi tem prędzej nastąpić, im płatowiec leci niżej. Z tego względu przeloty na odpowiednich wysokościach są zupełnie bezpieczne, ponieważ pilot ma wystarczająco czasu dla odnalezienia odpowiedniego terenu.

Najciekawszą częścią wspomnianego artykułu jest rozstrząsanie powodów, dla których dotychczas ani jeden śmigłowiec nie latał zadowalająco. Nie wchodząc w matematyczne formułki, których używa inż. Hamel, przytoczę tu jego ostateczne wnioski: Stwierdza on, że śmigłowiec z silnikiem 500 MK. jest zdolnym przy koniecznej wadze 1 875 kg., unieść właśnie swój ciężar. Dopiero powyżej tej sumy MK. silnika i wagi śmigłowiec staje się możliwym do lotu. Z tego oczywiście można wyciągnąć wniosek, że o ile płatowiec jest giętkim w konstrukcji od miniaturowego do prawdziwego olbrzyma, o tyle śmigłowiec jest w konstrukcji racjonalnym, dopiero od pewnej znacznej wielkości. Inż. Hamel stwierdza na tej podstawie, że dotychczasowe ujemne próby wynikały bezpośrednio z powodu małych rozmiarów śmigłowców budowanych, a pośrednio spowodowane były olbrzymim kosztem budowy takiego olbrzyma śmigłowca, który w dodatku w praktyce mógł się okazać bardzo względnym. Nie należy oczy-

wiecie mieszać pojęcia śmigłowca z pojęciem „autogiro“, wynalazku inż. Cierva, który właściwie jest czemś pośrednim pomiędzy płatowcem a śmigłowcem, jest bowiem samolotem o rotujących skrzydłach.

Piechota — naturalnie, ale lotnictwo przed nami.

Jeden z wyższych oficerów, udzielił interwju dziennikarskiego w chwili, gdy miał odjeżdżać do Marokka. Oczywiście dziennikarz pomiędzy innymi pytaniami zadał też pytanie, co generał myśli o działaniach lotnictwa, generał na to odpowiedział: „Oczywiście, będę miał do rozporządzenia wszelkie możliwe formacje techniczne. Jednakże najważniejszą rzeczą jest posiadać dobrą piechotę. Niech mi Pan wierzy, że nie wynaleziono jeszcze do obrony i do utrzymania pozycji wojskowych nic lepszego od piechoty.“ Generał ten, który odbył całą wojnę, zapomniał zdaje się o doświadczeniach, o których już w 1914 roku mówiono, a które w 1925 r. są bezwzględnie koniecznymi i nieużycie ich jest prawie niedopuszczalne.

Zdobywać i zajmować to są dwie wielkie różnice. Czy można zdobywać piechotą pozycje bronione karabinami maszynowymi i artylerją? Artylerja jest również możliwą dla obrony pozycji, a sądzimy, że nawet lepszą dla ofensywy jak piechota. Nie powinno się opowiadać podobnych historyjek, które maskują ignorancję, którą znajdujemy jeszcze niestety nawet wśród wielkich dowódców.

Praca lotnictwa niewyklucza oczywiście tego, że piechota na froncie być musi, lecz pomaga ona pracy piechoty i pozwala na większą ekonomję życia ludzkiego i szybkość.

Rola którą chcielibyśmy dać lotnictwu w Marokko jest rolą lotnictwa bombardowego. Chcielibyśmy by płatowce w wielkich eskadrach zbombardowały cały teren zajęty przez Riffenów. Mógłby ktoś powiedzieć, że kosztowałoby to drogo, ale czyż nie drożej kosztuje długie prowadzenie wojny i strata tylu istnień ludzkich. Odwrotnie od tego generała, który chce piechoty, a nie chce lotnictwa, my chcemy lotnictwa i pomocy piechoty. Z chwilą, gdy eskadra stu płatowców zarzuci bombami zajęty teren, niewątpimy, że piechota da sobie łatwo radę z okupacją. Prócz tego panu generałowi w odpowiedzi przytaczamy zdanie jednego z marszałków „Lotnictwo — i tylko lotnictwo — pozwoli skończyć prędko kampanję marokkańską“. (L. A.)

Jakie szczęście, że my takich generałów w Polsce nie mamy.

Jak wygląda polityka wielkich rajdów.

Francuski tygodnik lotniczy „Les Ailes“ rozwodzi się w numerze ostatnim na temat polityki rajdów lotniczych, która podług jego zdania wkracza obecnie w sferę niepożądanych wpływów, które jej normalny rozwój paraliżują.

„Na początku roku lotniczego, z wiosną po odbytych rajdach lotniczych Paryż — Dakar — Timbuktu — Alger — Paryż oraz znanej misji Goy postanowiono odbycie całego szeregu dal-



Ś. p.

Karol Fijałkowski

por.-pilot

członek Związku Lotników Polskich

zginął śmiercią lotnika w czasie lotu ćwiczebnego w Warszawie

dnia 31 lipca 1925 r.

Cześć Jego Pamięci!

szych rajdów, przyczem nawet niektóre z nich wydawały się dla nas bardzo imponującymi jak np. Paryż—Nowy Jork, Nowy Jork—Paryż. Paryż—Władywostok, Paryż—Madagaskar itd.

Jak dotąd żaden z tych rajdów się nie odbył, a owszem wspomina się nawet o skreśleniu tych projektów. Dlaczego?

Jeżeli rajdy te, o których tyle mówiono, nie są jeszcze dotąd zrealizowane z powodu braku odpowiedniego przygotowania, to nie mamy nic do nadmienienia. Jeżeli żąda się obecnie od konstruktorów lotniczych, ażeby cały swój wysiłek oddali sprawie lotnictwa wojskowego, którego potrzebujemy w Marokko, to przed tym powodem skłaniamy głowę.

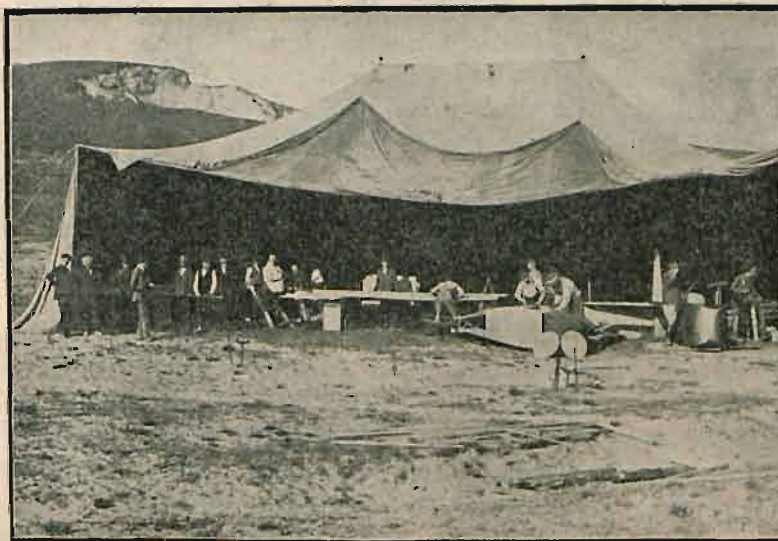
Jeżeli postanowiono odłożyć rajd ze względu na to, że Państwo jest w obecnej chwili w ciężkich warunkach i finansowo nie może takiego przedsięwzięcia podtrzymywać, to jest to powód, nad którym można byłoby dyskutować, ale w rezultacie, jeszcze możliwy do przyjęcia.

Jeżeli jednak opuszczono zupełnie myśl urzędzenia rajdów ze względu na naganę dwóch

dzienników, należących do prasy niefachowej, które przestraszyły się przymusowego wylądowania misji Goy w Niamey, to czujemy się w obowiązku zaprotestować jak najenergiczniej przeciwko temu rodzajowi pojmovania rajdu.

Wielkie rajdy lotnicze są bezwzględnie pożyteczne i potrzebne. Jest to jedyny prawie sposób naszej reklamy dla polityki lotniczej i ekspansji naszego lotniczego przemysłu."

Że rajd jest niesłychaną reklamą, że dowodzi w sposób jaknajbardziej jaskrawy siły lotniczej Państwa, niepotrzebujemy specjalnie tłumaczyć, dlatego też z prawdziwą przyjemnością konstatujemy, że nasze władze lotnicze nie zaniedbują urządzania polskich rajdów, i że nie czynią to dla zwyczajnego przelotu, ale właśnie dla propagandy. Niesłychanie cieszy nas, że p. generał Zagórski wybrał drogę z Francji do Polski przez Hiszpanję, ponieważ dowodzi to, że zdaje sobie dokładnie sprawę ze znaczenia reprezentacji naszej małej, lecz dzielnej floty powietrznej, nawet na krańcach Europy. Mamy nadzieję, że najbliższe miesiące przyniosą projekty wychodzące już poza obręb starej Europy.



Warsztaty II. Wszechpolskiego Konkursu Szybowców.

Montowanie „Mewy“ konstrukcji pilota Bilskiego.



Wydatek 2,40 zapewni Ci stale otrzymywanie „LOTNIKA“. Kupując go co numer nie możesz być pewnym czy go dostaniesz.

Przeczytaj „LOTNIKA“ uważnie, czy znajdziesz w innem piśmie tyle wiadomości co w „LOTNIKU“.

