

Oplata pocztowa uiszczona ryczałtem

Cena numeru podwójnego 60 groszy.



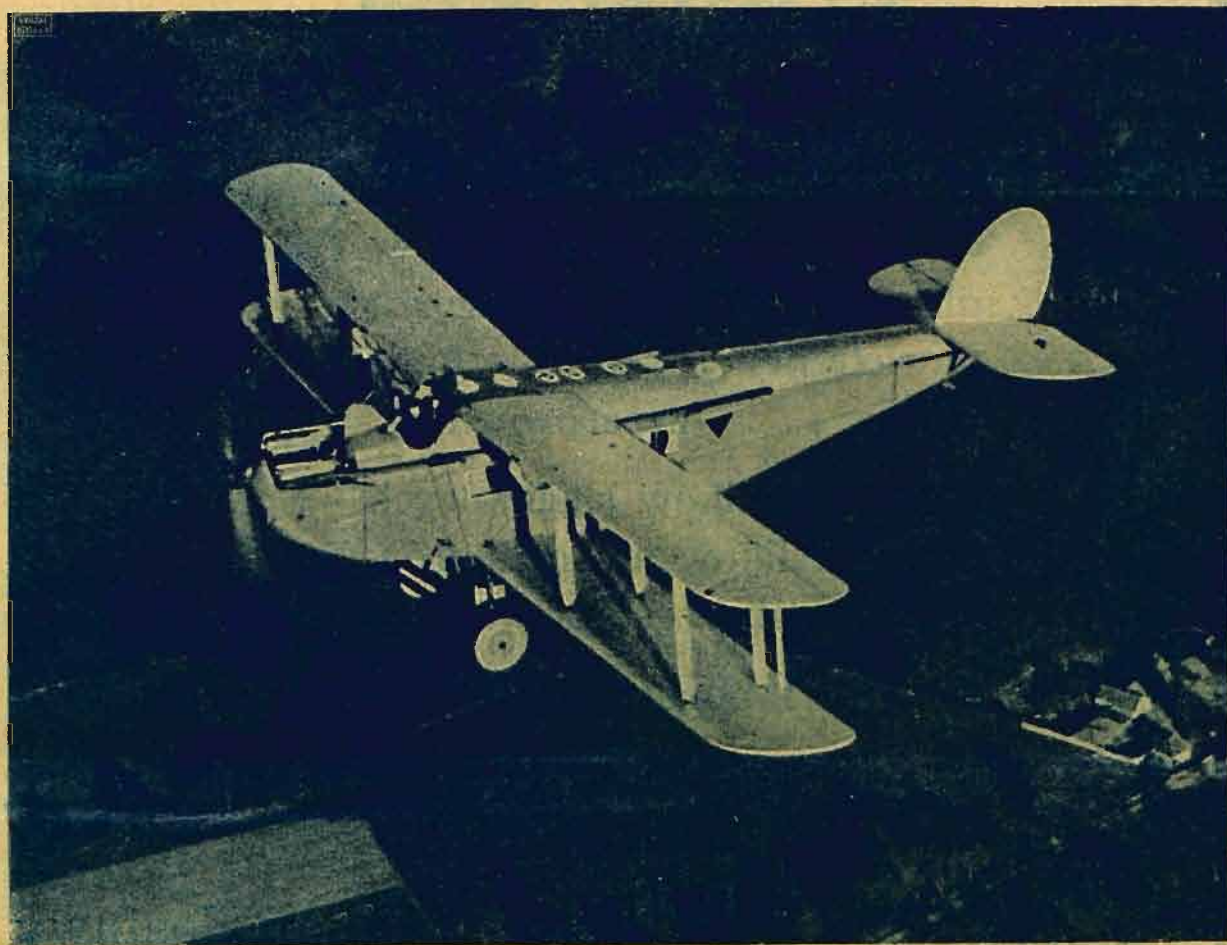
# LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.

Nr. 13—14 (30-31)

POZNAŃ. WARSZAWA, KRAKÓW, LWÓW. KATOWICE

Rok II



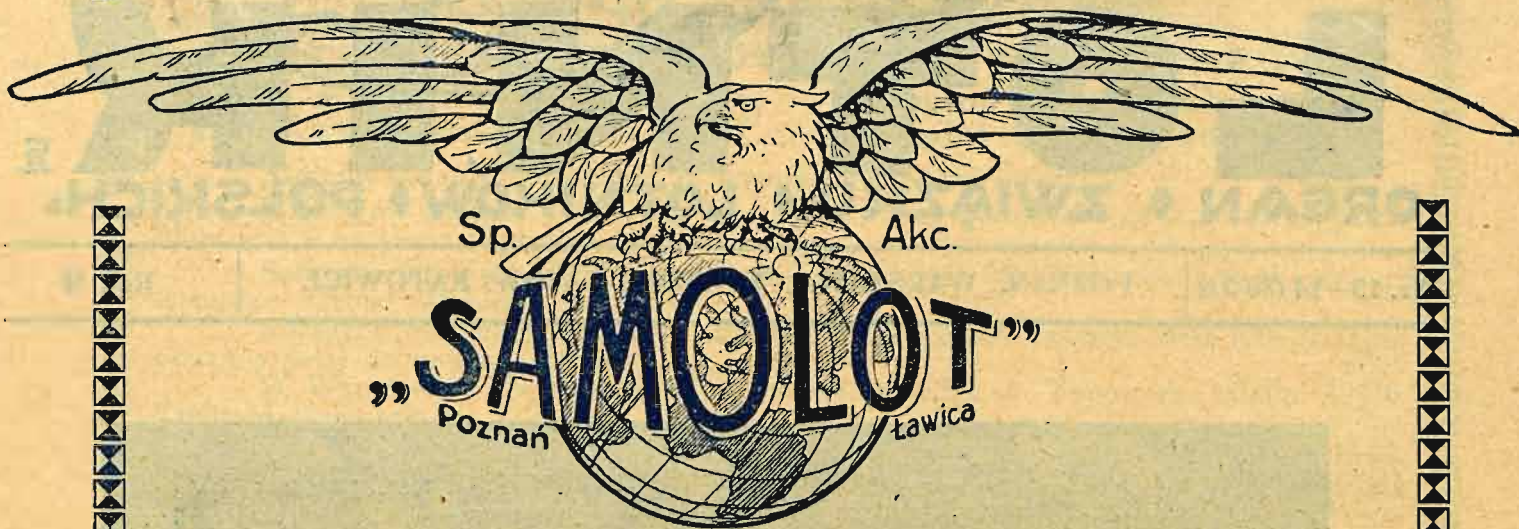
W DAL Z PASAŻERAMI.

Płanowiec angielski De Havilland w drodze do Amsterdamu.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI: POZNAŃ, PLAC WOLNOŚCI 14 a. TELEFON 53-78.



# WIELKOPOLSKA WYTWORNIA SAMOLOTÓW



Budowa Samolotów wszelkich typów  
według własnych projektów i licencji,  
dla wojska, szkół technicznych, żeglugi  
powietrznej i sportu - Budowa części  
zapasowych

Remont silników spalinowych - Specjal-  
nie rektyfikowanie cylindrów, oraz wy-  
rób części motorowych

Własne laboratorium wytrzymałości  
materiałów



Popierajcie przy konkursach na dostawy  
Fabrykę Związku Lotników Polskich





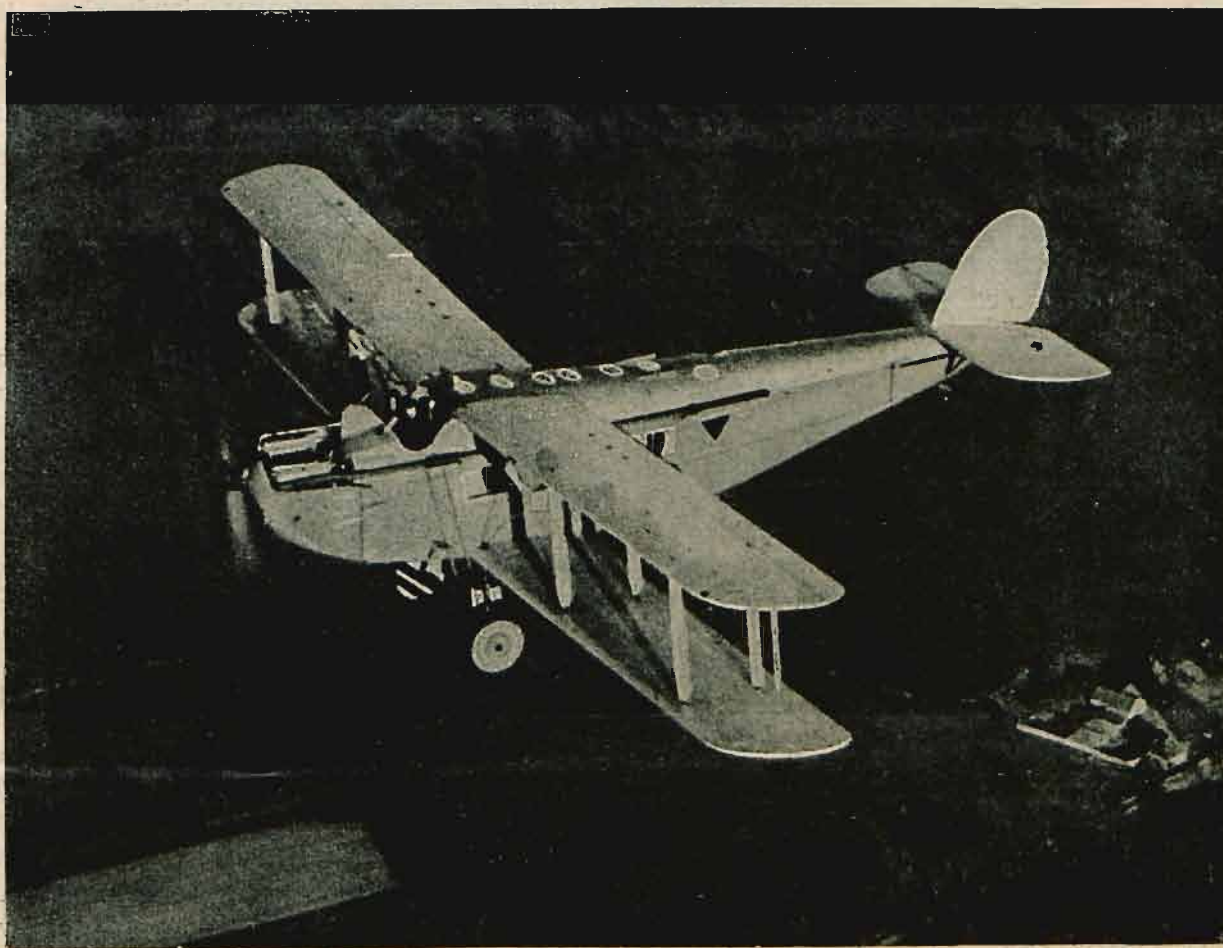
# LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.

Nr. 13—14 (30-31)

POZNAŃ. WARSZAWA, KRAKÓW, LWÓW. KATOWICE

Rok II



W DAL Z PASAŻERAMI.  
Płatowiec angielski De Havilland w drodze do Amsterdamu.



## B. O.

Tydzień temu przyniósł nam telegram wiadomość, nad którą do porządku przejść nie wolno. Niemcy ostrzeliwali polski płatowiec komunikacyjny, który przelatywał w odległości kilku kilometrów od granicy po stronie niemieckiej. Szczęśliwym zbiegiem okoliczności nic poważnego się nie stało. Kule niemieckie trafiły wprawdzie w kadłub samolotu, nie uszkodziły jednak ani żywotnych części płatowca, ani też nie trafiły nikogo z pośród pasażerów. Każdy z nas powie sobie spokojnie: „Miał szczęście“. Nie może jednak spokojnie przejść nad tym faktem do porządku dziennego władza lotnictwa cywilnego, a więc Ministerstwo Kolei.

Oczywiście, że przelatywanie ponad terytorjum niemieckiem jest absolutną nieostrożnością. Pilota jednak winić nie można. Warunki terenowe nad granicą niemiecką w drodze do Gdańska są niestety takie, że lepsze pola do lądowania przymusowego znajdują się właśnie po stronie niemieckiej. Jak wiemy, pilot musi tak lecieć, by w razie defektu silnika i konieczności wykonania przymusowego lądowania, miał w najbliższej okolicy lotu takie pole, na którym bezpiecznie może wylądować. Czyli, że lecąc do Gdańska musi albo bardzo okrążyć, albo też lecieć ponad terenem niemieckim.

Sprawa się bardzo pogarsza, o ile lot odbywa się w nieodpowiednich warunkach atmosferycznych. Kiedy np. burza goni płatowiec lub też posuwa się na jego spotkanie od strony morza (zach. - półn. kierunek najczęstszy). W tym wypadku musi pilot celem ominięcia burzy przelatywać prawie zawsze ponad terenem niemieckim, albo wracać do miejsca odlotu, co bynaj-

mniej nie leży w interesie polskiej komunikacji lotniczej

Niemcy opierają się na stosownym paragrafie Traktatu Wersalskiego, który pozwala im na wzbronienie przelotu płatowcom koalicji (patrz nr 9—10, str. 10) i nieprzejmując się niczem, nie pozwalają na przelot naszych płatowców komunikacyjnych. Co gorsza, ze względu na często powtarzające się wypadki mają zupełne prawo do ostrzeliwania naszych płatowców.

Nasuwa się oczywiście projekt oddania Niemcom pięknego za nadobne. Ileż to razy widzieliśmy w czasie pobytu w Gdyni, jak samoloty niemieckich linii komunikacyjnych, zdążające do Berlina z Gdańska lub z Królewca przelatywały ponad naszym „kurytarzem“. Na niemieckie chamstwo, którem zawsze będzie ostrzeliwanie płatowców komunikacyjnych, można odpowiedzieć podobnie i zagrozić, że w razie nowego wypadku rozhasania butnej duszy niemieckiej, oburzonej najazdem Vaterlandu, odpowiemy im ostrzeliwaniem płatowca niemieckiego, przelatującego nad Gdynią, Puckiem lub Helem.

Zdaję sobie z tego sprawę, że jest to półśrodek i że traktować go można jedynie dla opamiętania Prusaków z Prus Wschodnich. Niezależnie od tego musimy się starać jak najprędzej uregulować sprawę przelotu nad terytorjami państw z nami sąsiadujących. O ile mi jest wiadomem, odbywa się obecnie konferencja poświęcona temu zagadnieniu we Francji, która za cenę pozostawienia nadal zakładów w Friedrichshafen żąda od Niemiec wydania pozwolenia na przelatywanie ponad swym terytorjum. Polska powinna skorzystać z tej okazji i wystawić również swoje postulaty, zabezpieczając przez to życie i mienie pasażerów i pilotów polskich linii komunikacyjnych, których trasa biegnie wzdłuż granicy Państwa.

## II. Wszepolski Konkurs Szybowców.

(Ciąg dalszy)

Rozgorzała zacięta walka. Konkurencja wysiła się na wszelkie sposoby. „Miś“ osiągnął wysokość 11 m. ponad start. Szulczewski już 12 metrów.

Inżynier Bohatyrew prowadzi start w zastępstwie. „Miś“ 12,5 m. i... doznaje lekkiego uszkodzenia. Szulczewski 14 m. ponad start. Inż. Bohatyrew oddaje chorągiewkę startową i biegnie pomagać w naprawie szybowca. Poza tem startują inni, ale ostatecznie pilot Szulczew-

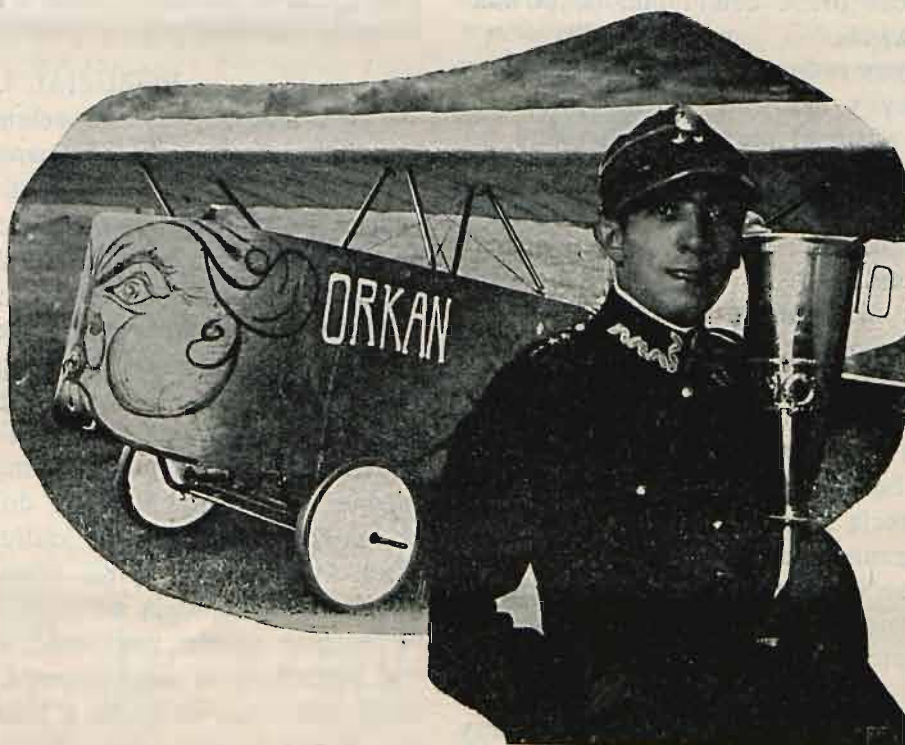
ski osiąga wysokość 23 m. ponad start, która do końca konkursu zostaje nie pobita.

Loty konkursowe kończą się. Płatowce wracają ze startu do hangarów, sztab odjeżdża na wózkach lub na piechotę. Grupa piechurów za zawsze jako przewodniczącego sławnego w kraju i zagranicą pilota „Gut besetzt“. Pilot ten należy do najspokojniejszych pomiędzy konkurentami. Przed każdym lotem w najpoważniejszej chwili, jaką jest chwila puszczenia szybowca, nie



zapomni on się obrócić i głośnym „gut besetzt“ stwierdzić, że wszystko jest w zupełnym porządku. Dobry był pilot „Czarnego kota“, doświadczony, a przytem bardzo miły towarzysz wspólnej gdyńskiej niedoli. Niedarmo też został przez ogólną aklamację wybrany prezesem korporacji „Szybowia“, po dokonaniu bohaterskiego okrzyku: „My chcemy Misiowego wina“. Okrzyk ten nie okazał się wprawdzie skutecznym, bo

„Szybowia“ Skąd się ta nazwa wzięła, nie mogę określić. Grunt, że korporacja była i tak się nazywała. Błędnie sądzi ten, kto uważa, że poza podziałem na różne grupy, którego w danej chwili wyszczególniać nie będę, nie istniało nic, istniała jeszcze jedna, ale zato bardzo poważna funkcja konkursowa, którą spełniała „Szybowia“. Jednym z najważniejszych zadań konkursu jest, była i będzie wymiana uwag i myśli na temat,



Por. Grzmiła Tadeusz,

zdobywca pucharu L. O. P. P. — Zarząd Główny, jako I nagrody za najlepszą konstrukcję.

zatwardziały na sercu Pan Inżynier, mimo tak wyraźnej prowokacji, wina nie chciał postawić, ale zawsze intonacja tego okrzyku pozostała dla „Szybowii“ wzorem, za pomocą którego domagała się spełnienia swych mniej lub więcej słusznych, lecz zawsze możliwych i godziwych pragnień.

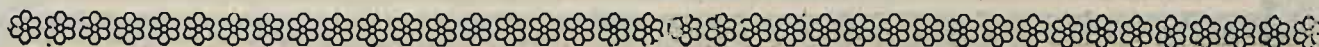
W opisie konkursu gdyńskiego nie mogę pominać milczeniem wielkiej i kwitnącej korporacji

źle lub dobrze przepracowanego dnia. I to zadanie spełniała „Szybowia“ ku zadowoleniu wszystkich jej członków, którzy pomimo to, że się zawsze bardzo kłócili, żyli się jaknajlepiej i ja boleję tylko nad tem, że tych wszystkich uwag i myśli do dziś nie zdołali na papier przełać. Redakcja „Lotnika“ jest bardzo cierpliwa i jeszcze ciągle czeka, a ma nadzieję, że „Szybowia“ jej nie zawiedzie.



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

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





## Jak powinien postępować pilot, by uniknąć przymusowych lądowań.

Każdy lotnik, czytając nagłówek, z pewnością pomyśli, że znajdzie tu jakiś przepis. Tymczasem zadaniem moim jest wskazanie metody, którą ściśle stosując, uniknie mniej lub więcej przykrych niespodzianek.

Pracę tą muszę podzielić na następujące rozdziały:

I. Zasadnicze prace celem uniknięcia lądowań przymusowych.

II. Przyczyny lądowań krótko po starcie.

III. Przyczyny lądowań podczas lotu.

Rozwijając rozdział pierwszy, skreślam poniżej dalsze podtytuły, a mianowicie:

1. Sumienność pilota przed wykonaniem lotu.

2. Próba silnika.

3. Start przepisowy.

4. Usuwanie niedomagania w czasie lotu.

Rozdział II omówię nawiązując go do usuwania błędów przy silnikach stałych i wirujących.

Rozdział III rozpadnie się na szereg podtytułów, którymi będą:

a) desorientacja i warunki atmosferyczne,

b) niedomaganie silnika,

c) manewrowanie dodatkowym powietrzem,

d) wysadzanie silnika z powodu złego palenia, smarowania, chłodzenia, przez zużycie itd.

W części drugiej opiszę zachowanie się przy lądowaniach przymusowych, wyszukiwaniu lotnisk, ustalaniu kierunku wiatru, o środkach ochronnych przy lądowaniach, o lądowaniach nie-

przewidzianych, o zapobieżeniu zniszczenia zasiewów, wymiarach lotnisk dla poszczególnych typów płatowców, o lądowaniu niepomyślnem, o lądowaniu nocnym i ewtl. przygotowaniach, o transporcie, o spadochronie, jego użyciu i konserwacji.

W zakończeniu części 1-szej przedstawię opiekę nad silnikiem w zimie i podam spis przedmiotów potrzebnych w podróży załozde.

### ROZDZIAŁ I.

Aby móc zapobiec wszelkim niedomaganiom, należy przedewszystkiem poznać dokładnie swój płatowiec i odpowiednio się nim opiekować. Powinno się doprowadzić do perfekcji znajomość wszelkich części armatury, które winno się obsługiwać machinalnie, nie patrząc na nie. Wykonanie wszelkich robót przeprowadzać stale pod osobistym dozorem, o ile pracę tą musi wykonać mechanik. Już w hangarze odpowiednie ustawienie płatowca odgrywa tu doniosłą rolę. Przedewszystkiem podpórki muszą być tak położone pod osie kół, aby dotykały trzewików podwozia. Tylną część kadłuba podpierać kozłem. Obecnie na tylnej części kadłuba każdego płatowca znajdują się strzałki i napisy, w które miejsce należy podstawić kozieł. Aby uniknąć przechylenia się płatowca, należy obciążyć płożę ogonową workiem z piaskiem o wadze 20 kg. Waga ta jest zależną od typu płatowca.

Szczudłowski, major-pilot.

(Ciąg dalszy nastąpi)



Ś. p.

## Damazy Kortylewicz

pilot

członek Związku Lotników Polskich zginął tragicznie  
dnia 8 sierpnia 1925 r.

Cześć Jego Pamięci!

Zarząd Zw. Lotników Polskich.

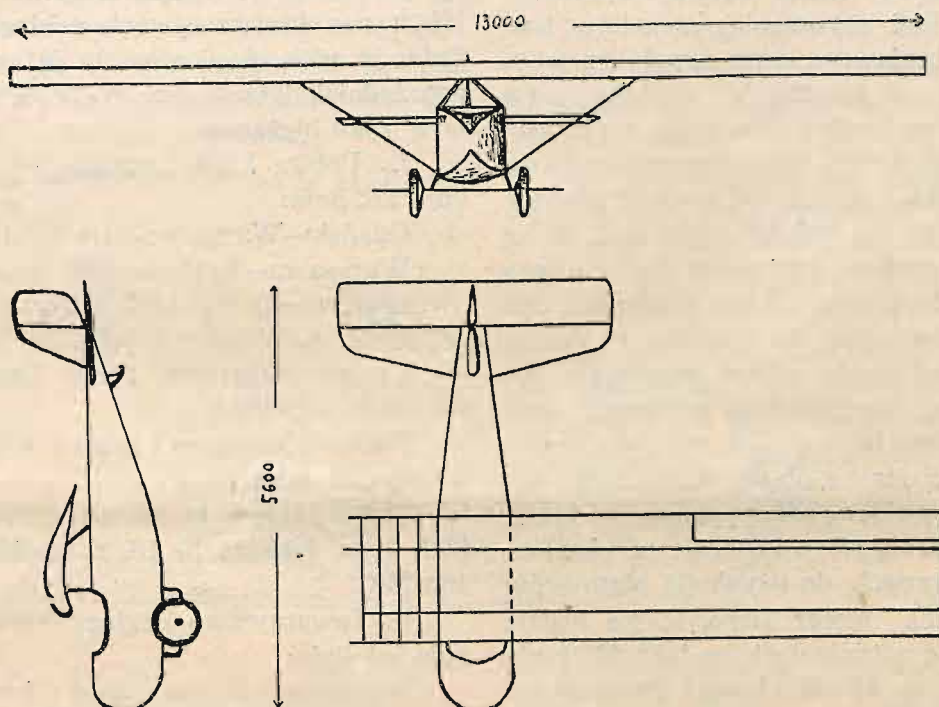


## Lotnictwo komunikacyjne.

Opinia publiczna u nas mało interesuje się zagadnieniami lotnictwa, głównie dlatego, że ich nie rozumie, i, jakkolwiek Liga Obrony Powietrznej Państwa położyła już bardzo cenne zasługi na tem polu przez szerzenie ideowej propagandy, to jednak należy przyznać, że jesteśmy dopiero na początku tej drogi, którą przebyły już inne narody. Brak zrozumienia różnicy między lotnictwem bojowym a komunikacyjnym, oraz zależności rozwoju jednego od drugiego utru-

powiednim taborem kosztuje około 300 000 złotych, to jeden kilometr linii powietrznej wraz z płatowcami, hangarami i urządzeniami kosztuje 20 razy mniej.

Ponieważ lotnictwo komunikacyjne służy wyłącznie celom gospodarczym, logicznym następstwem tego będzie, iż statek powietrzny, jako statek wybitnie handlowy, odpowiadać musi wymaganiom i celowi, któremu służy. Rozwój techniczny statku komunikacyjnego idzie zatem



„Orkan“ por. T. Grzmilasa.

dnia orjentowanie się w samym zagadnieniu i sprowadza nieraz dyskusję na manowce. Nie mam zamiaru zajmować się na tem miejscu całokształtem tego zagadnienia, chcę tylko dla orientacji podać kilka danych, które uwidaczniają nasz stan obecny w tej dziedzinie.

Powstanie i rozwój lotnictwa komunikacyjnego zostały wywołane jedynie potrzebami gospodarczymi. Szybkość, a zatem drogocenna w życiu gospodarczym oszczędność czasu, którą odznacza się ten nowy sposób komunikacji, wraz z wzrastającym z dnia na dzień bezpieczeństwem w komunikacji lotniczej, spowodowały tak olbrzymi rozwój sieci dróg powietrznych, że obecnie nie ma już na świecie większego miasta, któreby nie posiadało przynajmniej przystanku lotniczego. Do tego rozwoju przyczyniła się również taniość linii powietrznych. Gdy bowiem jeden kilometr drogi żelaznej wraz z od-

w kierunku jak najwięcej ekonomicznego wyzyskania statku, z równoczesnym staraniem o zapewnienie bezpieczeństwa lotu. Statek komunikacyjny zatem nie może posiadać cech płatowca wojskowego, a bezpośrednie użycie go bez specjalnych przeróbek podczas wojny może mieć miejsce jedynie do celów komunikacyjnych. Jakież zatem można wyciągnąć korzyści z lotnictwa komunikacyjnego do celów obrony państwa? Rozważając to zagadnienie, należy pamiętać o tem, iż w państwach, które posiadają obecnie najsilniej rozwinięte lotnictwo komunikacyjne i wojskowe, podstawą rozwoju lotnictwa wojskowego było lotnictwo cywilne. A mogło się stać taką podstawą dlatego, iż lotnictwo cywilne wytworzyło szeroko rozwiniętą fabrykację płatowców i silników, wyszkoliło konstruktorów i pilotów i nie tylko oswoiło ludność z tym nowym środkiem komunikacji, ale i stworzyło pod-



stawy do naukowej pracy w kierunku doskonalenia konstrukcji aparatów. U nas lotnictwo cywilne jest dotychczas produktem obcej wytwórczości. Kilka wytwórni, założonych w ostatnich czasach, wytwarza płatowce typu zagranicznego na podstawie licencji. Jeszcze gorzej przedstawia się sprawa fabrykacji silników. Złożyły się na ten stan rzeczy specyficzne nasze warunki, brak ludzi praktycznie obeznanych z tym działem pracy, a przede wszystkim zupełny brak konstruktorów oraz instytutu aerodynamicznego. Tylko taka polityka, która będzie iść przede wszystkim po linii stworzenia warunków rozwoju lotnictwa krajowego oraz zupełnego uniezależnienia się od przemysłu zagranicznego, może stworzyć podwaliny naszego przemysłu lotniczego. I jakkolwiek nasze przedsiębiorstwa fabryczne są dalekie jeszcze od swoich wzorów zagranicznych, to nie należy zapominać, iż są one dopiero w stadium tworzenia się i walczą z wielkimi trudnościami. Tych trudności nie należałoby im pomnażać, bo mogłoby to doprowadzić do unicestwienia całego przemysłu lotniczego w samym zarodku jego powstania. Największym zaś ułatwieniem ich rozwoju będzie zapewnienie im zbytu na płatowce, co może nastąpić przede wszystkim przez zmuszenie towarzystw, które starają się o koncesje na eksploatację linii powietrznych, do używania płatowców produkcji krajowej. Rzecz jasna, iż nie będzie można żądać tego natychmiast, bo fabryki te nie byłyby w stanie w chwili obecnej zadośćuczynić tym wymaganiom, ale przez odpowiednie zobowiązania można zmusić towarzystwa eksploatujące linie do zakładania fabryk i produkowania własnych płatowców komunikacyjnych. W ten sposób możemy w krótkim czasie stworzyć przemysł lotniczy i wtedy żądać od niego, aby w organizacji swojej dostosował się nie tylko do wymagań lotnictwa komunikacyjnego, ale aby był przygotowany do zadań, które go na wypadek wojny czekają w zakresie budowy płatowców wojskowych.

Wylania się tutaj zagadnienie organizacji naczelných władz, kierujących sprawami zarówno lotnictwa wojskowego jak i komunikacyjnego. U nas lotnictwo wojskowe należy do ministra spraw wojskowych, a lotnictwo komunikacyjne do ministra kolei. We wszystkich większych państwach istnieją bądź specjalne ministerstwa, bądź podsekretarjaty stanu, do których należy kierowanie całokształtem spraw lotniczych. Ostatnie depeşe przyniosły wiadomość, iż Wło-

chy powołały również do życia specjalne ministerjum żeglugi powietrznej, a jak wielką wagę rząd włoski przywiązuje do tego nowego ministerjum, świadczy fakt, iż objął go sam premier Mussolini, który już sprawuje tekę ministra spraw wojskowych. Zagadnienie to i u nas domaga się szybkiego rozwiązania, od czego zależy w znacznym stopniu dalszy rozwój naszego lotnictwa.

W celu uzupełnienia tych paru słów, które wyrażają moje osobiste zapatrywania na sprawy rozwoju lotnictwa komunikacyjnego u nas, podam dodatkowo kilka danych o istniejących już u nas towarzystwach żeglugi powietrznej. Jedne z nich eksploatowały już pewne linie w poprzednich latach, inne mają zamiar uruchomić je w roku bieżącym.

I. Polska Linja Lotnicza — Aerolot obsługuje już linie:

Gdańsk—Warszawa—Lwów (670 km.),

Warszawa—Kraków (285 km.),

Kraków—Lwów (350 km.),

Kraków—Wiedeń (około 300 km.),

Lwów—Bukareszt przez Czerniowce—Jassy (około 750 km.),

Puck—Kopenhaga przez wyspę Bornholm (około 500 km.).

Towarzystwo to używa aparatów niemieckich typu Junkers F. 13. z silnikiem B. M. W. 180 MK.

II. Towarzystwo Żeglugi Powietrznej obsługuje już linie:

Warszawa—Praga Czeska bez zatrzymania się w Krakowie (około 600 km.).

Używa ono aparatów typu Potez IX i Spad 46 z silnikiem Loraine 450 MK.

III. Towarzystwo Lotnicze—Aero uruchomiło w bieżącym roku linie:

Warszawa—Poznań (około 300 km.).

IV. Towarzystwo „Polavia“ projektuje uruchomić także w bieżącym roku linie:

Gdańsk—Łódź—Katowice (około 600 km.).

Wszystkie te towarzystwa działają na podstawie koncesyj, udzielonych im przez ministra kolei. Koncesje te wygasają w roku 1928. Towarzystwa eksploatujące linie otrzymują od rządu subwencje w trzech postaciach:

a) kilometryczne, tj. za ilość przelecianych i przewidzianych rozkładem lotów kilometrów,

b) handlowe, tj. za przewieziony tonnaż towarów, poczty i pasażerów w czasie zgodnym z rozkładem lotów,

c) za regularność.

Mjr. S. G. Józef Wiatr. (Bellona.)