



LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.

Nr. 15 (32)

POZNAŃ, WARSZAWA, KRAKÓW, LWÓW, KATOWICE

Rok II



NIEMIECKI KONKURS SZYBOWCÓW W ROHN

rozpoczął się 1 sierpnia, ale jak dotąd nadzwyczajnych wyników nie przyniósł.

Żołnierze marynarki wojennej, jako oddział obsługi utrzymujący łączność pilota z ziemią, za pomocą semaforów (odpowiednich znaków chorągiewkami).

Oleje Lotnicze i Automobilowe

Benzyna — Benzol — Stałe tłuszcze „Tovotte“

Specjalność: **Oleje amerykańskie „METEOR“**

znane z pierwszorzędnej jakości.

HURTOWNIA OLEJÓW SKALNYCH

L. RUCIŃSKI & ST. JANKOWSKI

POZNAŃ, Aleje Marcinkowskiego 7. Tel. nr. 17-15 i 34-60. Składy przy Tamie Garbarskiej.

Akwawit S.A.

poleca

najlepsze wódki i likiery

Czystą - Gładką - Słoniówkę
Jarzębiniówkę - Wiśniówkę wytrawną
Wiśniówkę krystalizowaną
Kminówkę krystalizowaną
Senatorski - Reformacki - Miętówkę
i inne.

Specjalność :

**Cherry Brandy-
Orange - Curacao blanc**

Oddział Destylacyjny w Poznaniu
Małe Garbary 2.

Bazar Poznański

Towarzystwo Akcyjne

Hurtowy Handel Win

poleca w najprzedniejszych gatunkach

**wina
francuskie i węgierskie.**

M. PACHULSKI ELEKTROTECHNIKA

POZNAŃ, ul. 27 Grudnia nr. 1.
Telefon 11-10 i 25-68.

Załatwiamy wszelkie prace wchodzące
w zakres elektrotechniki oraz sprzedaż
artykułów elektrotechn. Telefonja-Radjo.

Specjalność :
aparaty elektro - medyczne.

Na sezon jesiennie - zimowy

poleca w olbrzymim wyborze

Materiały na płaszcze, ubrania, kostjumy i suknie

Centrala :
ul. Kramarska nr. 16.
Nr. telefonu 5598.

F. WOŹNIAK

Filja :
ul. Półwiejska nr. 2,
Nr. telefonu 4068.

Bławy — Plusze — Jedwabie — Artykuły meblowe — Stołowizna.

Niech te liczby nie przerażają. Jeżeli grosz za groszem, złoty za złotym z dobrowolnych składek obywateli—członków LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA wpłyną regularnie do Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P., to prędko dojdziemy do celu. A cel jest tak doniosły, tak wspaniały, że nie można zaprzestać o nim myśleć. Żadne afisze reklamowe, żadna bibuła propagandowa, nie będzie miała takiego skutku, jak turkot samolotów szkolnych w poszczególnych miasteczkach powiatowych. Wrażenie z lotu

i postępy z ćwiczeń naszej młodzieży pójdą z ust do ust i będą niejako przypomnieniem do składania grosza i złotego na obronę powietrzną państwa. Pieniądze zebrane od obywateli—członków L. O. P. P. będą wydatkowane na samoloty szkolne, wytworzone w kraju. Rozpocznie się ruch w krajowym przemyśle lotniczym, zamiast jednej wytwórni „Samolot”, będziemy mieli za rok lub 2 lata 10 takich wytwórni. A Polska, obszar stworzony dla lotnictwa, zamieszkiwany będzie przez naród lotników!

Moje wrażenia z lotów na płatowcu bezsilnikowym.

(artykuł napisany przez zdobywcę I. nagrody na wysokość)

Od dłuższego czasu śledziłem na równi z kolegami dziedzinę lotu żaglowego. Była ona nam z teorii i z opisów dobrze znana, lecz jak dalece trafne okazało się twierdzenie, że teoria bez praktyki jest cczą, mieliśmy się niestety przekonać uczestnicząc jako współzawodnicy w II. Wszepolskim Konkursie Szybowców zorganizowanym przez Z. L. P. — Jadąc specjalnym transportem do Gdyni zdawało się nam wszystkim, że nasze długoletnie doświadczenie w lotnictwie silnikowym z łatwością przewyżczy na pozór błahę trudność lotu żaglowego. — Przez cały czas podróży, notabene bardzo wesołej, można było usłyszeć niejedną ciekawą dyskusję na temat lotu żaglowego. Wszystkie te rozumowania bardzo logiczne i na pozór łatwe do wykonania, w praktyce okazały się trudnymi.

Na miejscu kilka dni wytężonej pracy nad budową namiotów i montowaniem płatowców. Zajęło nam to wprawdzie nieco więcej czasu jak było przewidziane, nie wszystkie bowiem płatowce przyszły dostatecznie wykończone. Winę ponoszą w pewnej mierze nasi p. konstruktorzy, bo najpierw: „robić czy nie robić”, a potem: „ach, taki szybowiec to się zrobi w przeciągu dwóch a najwyżej trzech tygodni”, ale i oni chociaż bardzo uczeni uczący się muszą.

Po 10 dniach mniej więcej, kiedy już inni zdążyli wykonać kilka lotów więcej lub mniej szczęśliwie, nadchodzi ten przezemnie tak upragniony dzień — w którym mój płatowiec jest gotów do startu. Plusem, który osiągnąłem przez to przymusowe czekanie, było doświadczenie, którego nabyłem obserwując loty innych kolegów.

Szybowiec mój skonstruowany przez p. inż. WALISSA z wytwórni „SAMOLOCI” już na papierze podobał mi się ogromnie, a krótko przed konkursem zmontowany prowizorycznie w fabryce wzbudzał całkowite zaufanie. Dla pilota to rzecz najważniejsza, jedynie stery zdawały mi się nieco zmałe.

Piękny poranek. Wiatr średni. Taszczyzny mój szybowiec „viribus unitis” na wzgórzu. Trzeba go „obiatać”, to znaczy poznać jego właściwości wzlocie. Jest to bodaj że najciekawsze — Mój mechanik p. Gawlicki pracuje za czterech

i jest mocno zemocjonowany. Nie dziwię się, bo przecież on w fabryce jeszcze pracował nad tym szybowcem. Ciągłe słyszę zapytania: „jak też polecieć”, „ciekawym mocno” i t. d. odpowiadam mu zawsze naszym staropolskim „jakoś to będzie”.

Przywiązany próbuję jeszcze raz czy stery sprawnie działają i na zapytanie przewodniczącego komisji sportowej p. majora PŁACHTY, który prowadził start: „czy pilot gotów”, odpowiadam: „gotów”, — rozbrzmiewają słowa dalszej komendy: „naciągać” — „naciągać”, „uwaga”. Rzeczywiście uwaga wszystkich jest naprężona nie gorzej od amortyzatora, który za chwilę ma mnie wyrzucić w powietrze. Komenda: „puść” i po niespełna 1½ metrowej przestrzeni, która mój szybowiec przebywa po ziemi, jestem już w powietrzu.

Szybowiec unosi się lekko kołysząc się. Słyszę tylko szum w linkach stabilizacji i powoli opadając posuwam się naprzód. Dla mego konstruktora „tous mes compliments”, myślę sobie, bo szybowiec wysmienicie wyważony i leży w powietrzu jak „deska”. Rewelacje te przerywa mi dość nagle osłabnięcie wiatru. Muszę lądować, aj! moje podwozie troszkę słabe, nie wiem co będzie. Oddaję stery by zwiększyć szybkość i potem jak najdelikatniej posadzić. Usiłowania moje w tym kierunku spełzy na niczem i maszyna przepada silnie, — trach i siedzę dosłownie na ziemi, bo i trażarze pod siedzeniem okazały się nieco za słabe, a ponieważ mój szybowiec jest bezkadłubowy, nie miałem się na czym zastrzymać.

Wszystko biegnie w dół. Koledzy gratulują mi mego pierwszego lotu, nabierają mnie nietościwie, prezes czcigodnej korporacji „Szybowia” wyciąga do mnie rękę z swym sakramentalnym „gut besetzt”.

Oj, źle myślę sobie będzie wiele roboty. Mój zawsze chętny mechanik pociesza mnie, że jutro maszyna będzie gotowa, musimy przerobić podwozie i trażarze pod siedzenie. Omawiając tę sprawę wnosimy naszego ptaszka do hangaru i rażno do roboty. Zmiany postanowione są nie wielkie, odrzucamy całe podwozie, zamiast

dwóch płuż zakładamy jedną i rzeczywiście na drugi dzień maszyna była gotową.

Poważną troskę dla mnie stanowi mała stonkowo powierzchnia sterów, idę zatem o poradę do naszego kochanego inż. BOHATYREWA. Trudna rada, małe bo małe, ale co robić, warsztaty nasze też są małe, długo by trwało, niech pan próbuje tak jak jest. Z dwojga złego wybieram to ostatnie, bo czekać, a zwłaszcza gdy inni latają, to dla pilota jest zanadto wiele. — Dalsze moje loty, niektóre z nich dość udatne dały mi z punktu widzenia sportowego całą masę pięknych wrażeń.

Człowiek czuje się ogromnym ptakiem, cicho — bez wstrętnego huków motoru — mknie szybko, widać uciekającego fotografa w bieru oraz mego mechanika, który biegnie by mi pomóc wylądować (wspaniałe wrażenia Red.) Niestety wszystko to trwa ogromnie krótko, ale to dla nas umiających się prędko orientować, wystarcza — zauważamy wszystko, ucząc się przy tem ogromnie wiele.

Lot przedstawia się o wiele trudniejszy niż na płatowcu motorowym, przede wszystkim lądowanie tak na chybił — trafił, tam gdzie bogowie dadzą. Przy jednym z lądowań byłbym zmuszony o włos wylądować na wozie, który jakiś poczciwy kaszub przed wzgórzem pozostawił. Nikt go nie usuwał, bo nie sądzono, żeby tam miał się kto zbłąkać, ale „człowiek leci, a wiatr szybowiec nosi”.

Do spotęgowania wyników lotu żaglowego jest moim zdaniem konieczne ścisła współpraca pilota z dobrze zorganizowaną i wyposażoną stacją meteorologiczną.

Projekt stałego szybowiska został przez cały ogół przyjęty z wielkim entuzjazmem. Mam nadzieję, że po zrealizowaniu tego planu, na stałym szybowisku znajdzie się cała „Szybowia” w komplecie oraz całe zastępy nowych zwolenników lotu żaglowego i po dostatecznym przygotowaniu konkurs da wyniki, któremi będziemy mogli się pochwalić i za granicą.

Pilot W. Szulczewski.



Wyścig o puchar królewski.

Doroczny wyścig o puchar królewski w Anglii rozpoczął się 3. lipca o godz. 6-tej rano. W konkursie wzięło udział 14 płatowców. Pierwszą nagrodę uzyskał pilot kapt. Barnard. na płatowcu Armstrong - Siddeley, z silnikiem Siddeley Jaguar 395 MK, osiągając przeciętną szybkość 241 km godz. na przestrzeni 2.600 km podzielonej na dwa etapy po 1.300 km.

Rycina przedstawia pilota J. Cobham'a, który swego czasu był w Polsce z podsekretarzem stanu lotnictwa angielskiego. Pilot Cobham brał również udział w wyścigu o puchar królewski. Obok pilota Cobhama stoi znany angielski konstruktor kapt. de Havilland.

GDZIE można kupować i prenumerować czasopismo „**LOTNIK**”

1. W administracji „LOTNIKA” - Poznań, pl. Wolności 14-a.
2. W administracji czasopisma „POSTĘP” - Poznań, Św. Marcin 37.
3. We wszystkich większych księgarniach w Poznaniu i na prowincji, spis których podamy w jednym z najbliższych numerów „LOTNIKA”.
4. U wszystkich ulicznych sprzedawców gazet.