Żałosny a definitywny koniec lotu „Polonii" przez Atlantyk.

Nieznane a przykre szczegóły imprezy.

Kraków, 15 września.

Losy przedsięwzięcia, które miało na celu przelecenie nad oceanem Atlantyckim z Europy do Ameryki na samolocie kierowanym przez polskich lotników, są naszym czytelnikom w ogólnych zarysach znane. Finansował **miał ten lot komitet polsko-amerykański,** który powstał w Chicago, samolot budowany był w znanej włoskiej fabryce samolotów Capro ni'ego pod Medjolanem, na aparacie zaś miał lecieć znany pilot cywilny polskich linji lotniczych, p. Włodzimierz **Klisz,** jako pilot oraz kpt. Adam **Kowalczyk,** jako nawigator. Przez cały rok bieżący prasa w Polsce i w Ameryce na podstawie informacyj, wychodzących z komitetu, zamieszczała wiadomości o postępach przygotowań do lotu i o prawdopodobnych terminach lotu, było to jeszcze zrozumiałe wzgl. na to, że musiano czekać odpowiednich warunków atmosferycznych nad Atlantykiem, **przelot miał odbyć się z Baldonell w Irlandji,** dokąd **lotnicy mieli przylecieć z Medjolanu już na samolocie przeznaczonym do lotu.**

Pilot Włodzimierz Klisz.

Nareszcie ku końcowi rzeczywca roku, bieżącego z nadchodzących w dalszym ciągu informacyj wynikało, że przygotowania do lotu aparatu nazwanego „Polonją", znajdują się na stadjum. Odbyto próby z silnikami przeznaczonych do lotu, po którym wyniku, miały być wbudowane nowe silniki już do lotu — o gotowości aparatu i lotników, zamieściła już także i prasa włoska.

Wobec zbliżania się ostatecznego momentu, korespondent „I. K. C." udał się do Medjolanu, gdzie skomunikował się z p. Włodzimierzem Kliszem, oraz z prezesem wymienionego wyżej polsko-amerykańskiego komitetu, p. Adamkiewiczem. Było wtedy rzeczą napół postanowioną, że **odlot „Polonji" w podróż napowietrzną nastąpi w dniu 4 lipca, jako w dniu święta narodowego amerykańskiego,** aczkolwiek rzecz oczywiście zależała w dalszym ciągu od stanu pogody nad Atlantykiem.

Tymczasem jednak w ciągu lipca w Medjolanie

zaszła niespodziewana a sensacyjna zmiana.

Bawiący tam prezes St. **Adamkiewicz,** jako przedstawiciel komitetu, **rozwiązał umowę z kpt. A. Kowalczykiem** z powodu niedostatecznego przez niego przygotowywania się do lotu. Miejsca nawigatora i ewentualnie drugiego pilota „Polonji" pozostało zupełnie nie obsadzone. P. St. Adamkiewicz udał się do Paryża i uprosił o przybycie do Medjolanu znanego, bawiącego tam wówczas lotnika polskiego por. **Kalinę,** aby zbadał stan technicznego przygotowania „Polonji" do lotu i jej sprawności w stosunku do zadania.

Po zbadaniu aparatu przez por. Kalinę i ostatecznie po dokonaniu na aparacie 9-godzinnego próbnego lotu z nowowbudowanymi motorami, **okazało się, że „Polonja" w takim stanie, jak była, nie jest w stanie przelecieć Atlantyku** z Irlandji aż do kontynentu amerykańskiego. Badania te i próby zabrały prawie cały sierpień — pora, w której warunki atmosferyczne nie pozwalają wogóle na przelot Atlantyku, minęła.

Stało się jasnem, że

lot na „Polonji" dokonać się w tym roku nie może,

tembardziej, że — jak się okazało — **fabryka motorów, wbudowując w aparat silniki już przeznaczone bezpośrednio do lotu, dała typ odmienny od poprzedniego, który nie wytrzymał próby.** Konieczne zaś zmiany, które w budowie samego samolotu gotowa była przeprowadzić fabryka Caproni'ego, wymagały dłuższego czasu.

Włodzimierz Klisz, widząc bezpłodność imprezy, **opuścił Medjolan i przybył do Polski.** W przejeździe, tydzień temu, odwiedził naszą redakcję, komunikując nam różne szczegóły, dla których przedsięwzięcie to nie doszło do skutku, przedkładając oryginały różnych dokumentów, m. in. odpis orzeczenia por. Kaliny, w którym lotnik ten wykazywał z powodu jakich technicznych braków samolot „Polonja" w obecnym swoim stanie ruszyć w podróż nad Atlantykiem nie może.

Była to — jak cała ta sprawa — sensacja raczej przykra, której jednak szczegóły wkońcu muszą dostać się do wiadomości opinji publicznej polskiej, przez tak długi czas ekscytowanej perspektywą przelotu „Polonji" z lotnikami polskimi przez Atlantyk.

Dlatego też podajemy obecnie poniżej **treść** [illegible] p. Włodzimierza Klisz, jako pilot Polskich Linji Lotniczych „Lot", złożył po przyjeździe do Warszawy swoim władzom przełożonym z tej linji, z której na czas przygotowań do lotu przez Atlantyk otrzymał bezterminowy urlop.

Pracami technicznemi w Medjolanie kierowano — z Ameryki.

Raport ten zawiera różne ciekawe szczegóły, dotąd publiczności nieznane — m. in. wiadomości, że:

w przelocie „Polonji" miał wziąć udział, jako pasażer, pułk. **S. Zahorski;**

że komitet zawierał oddzielnie z p. Kliszem, a oddzielnie z kpt. Kowalczykiem odrębne, sprzeczne między sobą umowy, o których treści obaj ci lotnicy nie wiedzieli;

że wreszcie tenże komitet oddał najważniejszą sprawę przygotowań technicznych do lotu i sprawę zawarcia odnośnego kontraktu z firmą Caproni, w ręce p. **M. Nowińskiego,** dziennikarza polsko-amerykańskiego, gdy **pilot, mający lecieć na aparacie i nim kierować, nie miał żadnego wpływu na stronę techniczną budowy** [illegible] **p. Nowiński przebywał w Ameryce.**

Już te szczegóły wyjaśniają dostatecznie przyczyny rozbicia się przedsięwzięcia.

Raport p. Klisza brzmi następująco:

Co mówi raport Włodzimierza Klisza.

W m. styczniu roku 1928 zwrócił się do mnie **p. M. Nowiński, reprezentant na Polskę chicagowskiego komitetu** pod nazwą „Lot kapitana Adama Kowalczyka". Przedkładając mi kontrakt, zawarty pomiędzy p. Nowińskim, **płk. S. Zahorskim i kpt. Kowalczykiem,** w myśl którego dwaj ostatni mieli dokonać przelotu transatlantyckiego, p. Nowiński zaproponował mi wzięcie udziału w locie w charakterze pilota. **P. Nowiński** przytem **zaznaczył, iż kpt. Kowalczyk nie posiada odpowiedniego kwalifikacyjnego do dokonania tak trudnego lotu i że musiałbym się podjąć pełnienia funkcyj pierwszego pilota.**

W dniu 22 sierpnia roku 1928 podpisałem kontrakt, mocą którego **zostałem „kierownikiem lotu oraz przygotowań technicznych do niego". O treści tego kontraktu kpt. Kowalczyk nie był informowany,** później zaś dowiedziałem się, że poprzednio zawarł z nim komitet kontrakt prawie identycznej treści.

Po podpisaniu kontraktu uzyskałem ze strony zarządu P. L. L. „Aerolot" urlop bezterminowy i **udałem się do Medjolanu,** celem wykonania prac przygotowawczych do lotu. **Już w lutym (r. 1928) p. Nowiński podpisał z fabryką Caproni umowę na dostawę płatowca,** przystosowanego do lotu przez Atlantyk. **O treści umowy nie byłem przez komitet poinformowany,** jak punkt 6 tej umowy brzmiał dosłownie:

> **We wszystkich sprawach, dotyczących budowy** płatowca, oraz we wszystkich innych sprawach, mogących wyłonić się w trakcie budowy, **dostawy, oraz przeznaczenia samolotu, Towarzystwo Caproni ma zwracać się do przedstawiciela Komitetu p. M. M. Nowińskiego,** który ma wyłączne prawo decyzji we wszystkich tych sprawach.

Punkt ten odbierał mi wszelką możność ingerencji do zasadniczych spraw budowy płatowca i **fabryka Caproni wykonywała płatowiec podług kontraktu, w którym popełniono szereg kardynalnych uchybień.** Do **płatowca** typu „Caproni 73" **miały być wbudowane dwa silniki Jupiter mocy po 600 koni każdy.** Uważając te silniki za nieodpowiednie, **zażądałem wbudowania czterech silników Wright po 220 koni.**

Ponieważ komitet nie rozporządzał odpowiedniemi środkami materjalnemi, p. **Nowiński zawarł umowę dodatkową, na podstawie której fabryka wbudowała do płatowca cztery silniki Isotta Fraschini po 250 koni każdy. W umowie tej nie przewidziano zmiany obciążenia samolotu,** jakkolwiek poza znaczną wagą własną silniki Isotta odznaczają się dużą konsumpcją materjałów pędnych.

Kontrakt przewidywał obciążenie benzyny 4000 kg., wystarczające na przelot na silnikach Wright, **uwzględniając zużycie około 30 kg. na godzinę na silnik. Natomiast Isotta Fraschini w toku prób zużywały około 53 kg.** Pojemność zbiorników została powiększona do 4.532 kg., lecz i **to nie wystarczyłoby na przebycie przestrzeni od Baldonnel do Nowej Ziemi,** wynoszącej 3.500 klm., uwzględniając wiatr przeciwny 15 m/s. **W najbardziej korzystnym wypadku,** przy obrotach silników 1.760 **wystarczyłoby benzyny zaledwie na 26 godzin przy szybkości 147.4 klm./godz., co równa się przestrzeni 4.052 klm.,** nie licząc wiatru. Tymczasem, uwzględniając nieuniknione zboczenia z linji, oraz przeciwdziałanie wiatru czołowego o szybkości przeciętnej 15 m. na sekundę, co czyni w 26 godzinach 1.400 klm. wiatru, cała przestrzeń do pokonania wynosiłaby **5.425 klm.**

Zaznaczyć przytem należy, iż te **obliczenia teoretyczne ulegają w praktyce zmianie na niekorzyść,** ponieważ w pierwszych godzinach lotu przeciążona maszyna nie osiągnie normalnej szybkości, zaś silniki musiałyby pracować na pełnych obrotach.

Gwoli ścisłości zaznaczyć muszę, że **podług zapewnień zakładów Isotta Fraschini, silniki miały zużywać 900 gr. benzyny na kilometr, w próbach zaś zużywały przeciętnie 1.150.**

Po zakończeniu prób **fabryka** Isotta Fraschini **dostarczyła motory zajdowe, które w odróżnieniu od próbnych posiadały moc 275 koni, przy kompresji 5 atm. i znacznie powiększonej konsumpcji.** Mimo nalegań z mojej strony, **fabryka nie uważała za właściwe powiększyć instalacji chłodzących** w stosunku do powiększenia mocy, pomijając już to, że nadmierna kompresja nie jest wskazana przy tak długotrwałym locie.

Wyniki tych uchybień ujawniły się przy locie próbnym na nowych silnikach **w sierpniu b. r.** Mimo powiększenia mocy, nowe silniki dały minimalną nadwyżkę szybkości. Natomiast temperatura silników przy starcie z obciążeniem około 2.500 kg. (plus waga samolotu 4.500 kg.) przekroczyła 100 stopni. Po zredukowaniu gazu do 1.600 obrotów, na jakich dokonano lotu 9-godzinnego, temperatura spadła: 3-ch motorów na 71—78, czwartego zaś na 77 stopni. Temperatura oliwy: 3-ch motorów — 76, czwartego — 81 stopni.

Po 7 i pół godzinach przedni lewy motor przestał regularnie pracować (strzelał, płomień w karburatorze) **i po 15 minutach instalacja elektryczna przestała funkcjonować.**

Próba ta wykazała dobitnie, iż zmiana typu silników nie może dać dodatnich wyników w locie transatlantyckim, zaś dokonywanie prób na silnikach zajdowych jest niemożliwe ze względu na możliwe ich przeciążenie. **Poza próbami, sam przewidziany przelot Medjolan—Warszawa—Baldonnel wymagałby 30-godzinnej pracy silników.** Niezbędna byłaby zatem zmiana silników przed startem z Baldonnel.

Fabryka Caproni podjęła się wbudowania zbiorników na ilość benzyny, niezbędną na przelot przez ocean. Lecz niezależnie od tego **ujawniła się konieczność wbudowania instalacji radjowych, nawiercia oraz innych przyrządów** dla prac nawigatora. **Czas, niezbędny na wykonanie tych prac, wyklucza możność startu w roku bieżącym.**

Komitet przelotu, instytucja obliczona przedewszystkiem na zysk materjalny, **zażądał wskutek tego od zakładów Caproni kwot wpłaconych tytułem zawartego kontraktu. Nie widząc w tych warunkach możności dokonania lotu w roku bieżącym,** ani też z wiosną roku przyszłego **zakończyłem swoją misję za ukończoną** i po powrocie do kraju, by powrócić do przerwanej pracy w Linji Lotniczej.

Dermatolog 1070g

Dr Krzysztof Missona

Kosmetyka lekarska. Leczenie żylaków.
Ul. Kopernika 2. — Od 9—10 i od 3—6.

Adwokat

Dr ZYGMUNT MAREK

powrócił 4263k

i prowadzi kancelarję wspólnie

z Adw. Dr A. AUSTERN

Kraków, ul. Wolska L. 11. Telefon 1161.

Dr. Stanisław Szymczykiewicz

em. sędzia okręgowy

przeżywszy lat 57, po długiej a ciężkiej chorobie, opatrzony św. Sakramentami, zasnął w Panu dnia 3-go września 1929 r. w Pradze.

Zwłoki przewiezione zostaną do Krakowa, gdzie pogrzeb z kaplicy na cmentarzu rakowickim na miejsce wiecznego spoczynku nastąpi w poniedziałek dnia 16-go b. m. o godzinie 4-tej po południu — na który-to smutny obrzęd stroskana córka, zięć, wnuki i rodzina zapraszają Krewnych, Przyjaciół, Kolegów Zmarłego i Znajomych.

NABOŻEŃSTWO ŻAŁOBNE

odprawione zostanie we wtorek dnia 17-go bm. o godzinie 9-tej rano w kościele O. O. Franciszkanów w kaplicy Matki Boskiej Bolesnej. 4275k

Zakład pogrzebowy „Concordia" Jana Wolnego, Kraków, Pl. Szczepański 2.

Za duszę ś. p.

JANA MAGIERY

Nacz. Sekret. Sądu Apel.

jako w drugą bolesną rocznicę śmierci odbędzie się

NABOŻEŃSTWO ŻAŁOBNE

w poniedziałek 16 b. m. o godz. 8-ej rano w kościele OO. Redemptorystów na Podgórzu, na które zaprasza Krewnych, Przyjaciół i Kolegów Zmarłego

1072g Żona z dziećmi.