

Z UROCZYSTOŚCI ŻAŁOBNYCH NA OKSYWIU



W DNIU 16 LIPCA 1936 ROKU ZGINĘLI ŚMIERCIĄ LOTNIKÓW POD ORŁOWEM INSPEKTOR ARMJI I INSPEKTOR OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA GENERAL DYWIZJI GUSTAW ORLICZ DRESZER, PPLK. DYPL. STEFAN LOTH I KPT. PILOT ALEKSANDER ŁAGIEWSKI.

NAD BRZEGIEM POLSKIEGO MORZA NA OKSYWIU, JAKO ZNAK WIDOMY STRAŻY NAD BAŁTY-



Prezydent Rzplitej prof. dr. Ignacy Mościcki i Wódz Naczelny gen. dyw. Edward Smigły-Rydz podczas żałobnego nabożeństwa

KIEM, POCHOWANY ZOSTAŁ Ś. P. GEN. ORLICZ DRESZER. OSTATNI HOLD ZASŁUŻONEMU BOJOWNIKOWI NIEPODLEGŁOŚCI ODDALI TOWARZYSZE BRONI, CAŁE SPOŁECZEŃSTWO POLSKIE Z NAJWYŻSZYMI DOSTOJNIKAMI PAŃSTWA NA CZELE. ORGAN OFICJALNY L. O. P. P. »LOT I OPLG POLSKI« NUMER TEN POŚWIĘCA PAMIĘCI TYCH, CO PRZEDWCZEŚNIE ODESZLI.



LOT I OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA POLSKI

N^o 15 – 30 LIPCA 1936

ROK WYD. XIV



DNIA 16 B. M., OKOŁO GODZINY 2-EJ POPOŁUDNIU, NA MORZU, POD ORŁOWĄ ZGASŁ NIEOCZEKIWANIE I TRAGICZNIE GEN. DYW. GUSTAW ORLICZ-DRESZER, INSPEKTOR ARMJI. PADŁ ŚMIERCIA LOTNIKA, A PRZECIŻ LEDWIE PRZED DWUNASTU DNIAМИ PAN PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POWIERZYŁ MU TAK ODPOWIEDZIALNE, TAK NIESŁYCHANIE W DOBIE DZISIEJSZEJ WAŻNE, STANOWISKO INSPEKTORA OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA. ODCHODZI OD NAS, JAKŻE PRZEDWCZEŚNIE, JEDEN Z NAJLEPSZYCH ŻOŁNIERZY JAKIEGO POLSKA POSIADAŁA. PRAWY, STARY ŻOŁNIERZ KOMENDANTA. JEDEN Z JEGO NAJBLIŻSZYCH. POWOŁANY Z DOWÓDZTWA 2 DYWIZJI KAWALERJI PO ROKU 1926 DO GENERALNEGO INSPEKTORATU SIŁ ZBROJNYCH, OD ROKU 1930 PRACUJE JAKO INSPEKTOR ARMJI. DZIŚ GENERAL GUSTAW ORLICZ-DRESZER, SŁAWNY RYCERZ POLSKI O ODWADZE LWA, OBYWATEL O SERCU KRYSZTAŁOWEM, ODSZEDŁ OD NAS. UKOCHAŁ WOLNE POWIETRZE POLSKI – PADŁ ŚMIERCIA, LOTNIKA. MIŁOWAŁ MORZE. GRÓB ZNALAZŁ W KOPULE BAŁTYKU. POLSKIEGO MORZA.

PO ZGONIE Ś. P. GEN. DYW. G. ORLICZ-DRESZERA

W zestawieniu dwóch faktów niedawnego utworzenia stanowiska inspektora obrony powietrznej państwa i zgonu generała Gustawa Orlicz Dreszera, któremu stanowisko to le dwie przed dwoma tygodniami powierzone zostało, istnieje tragizm prawdziwy, kompleks, nad którym niełatwo do porządku przejść można.

Oto kraj nasz, zdając sobie dobrze sprawę z powagi sytuacji, z konieczności należytego dozbrojenia się, szczególnie w dziedzinie dziś tak pierwszorzędnej, w powietrzu, decyduje się na stworzenie placówki, istniejącej wśród innych narodów pod różnymi postaciami już dawniej, a mającej nadzór nad systemem obrony państwa w powietrzu. Na stanowisko to upatrzony zostaje jeden z najlepszych naszych żołnierzy, jeden z najtęższych dowódców, obywatel pełen niezmordowanego, niegasnącego nigdy, młodzieńczego i twórczego zapału, człowiek o duszy kryształowej, urodzony przywódca, za którym z entuzjazmem maszeruje się poprzez wszelkie przeszkody do zwycięstwa. I oto nieubłagany los przecina nić jego życia. Generał Gustaw Orlicz Dreszer inspektor obrony powietrznej państwa, ginie 16 lipca śmiercią lotnika.

Strata tak nieoczekiwana i tak straszliwie przedwczesna, zwiększa ów omawiany na wstępie kompleks tragiczny przez walor osobisty zmarłego generała, przez cenę tej ofiary. Jego życie było proste, rycerskie i jasne. Cóż uderza w niem, co przemawia najsilniej? Oto wysubtelnienie poczucia obowiązku aż do najdalszych, możliwych do osiągnięcia granic, do ryzyka najbardziej osobistego, do posłuszeństwa ślepego w służbie honoru. I stąd to generał Gustaw Orlicz Dreszer jest ten sam, gdy idąc za głosem wewnętrznym, nakazem płynącym z głębi serca, przedziera się w sierpniu w r. 1914 by meldować swe służby Komendantowi Józefowi Piłsudskiemu i gdy jest duszą nie dającego się złamać przez hańbę przysięgi zaborcom żołnierza I. Brygady. To on nie zawaha się w przeddzień 11 listopada r. 1925 zapewnić Pana Marszałka w Jego wiejskim zaciszu, iż może liczyć na wierne szable swych żołnierzy i on, generał Gustaw Orlicz Dreszer jest pierwszym przy boku Józefa Piłsudskiego, gdy w roku 1926 decyduje się siłą



Ś. p. generał Gustaw Orlicz Dreszer
pierwszy w Polsce inspektor O. P. P.

wstrzymać staczający się w przepaść kraj.

Odszedł w sile wieku. W pełni stale rozwijających się sił twórczych i najwyższych, najbardziej wszechstronnych zainteresowań. Był nie tylko świetnym o niezwykłej brawurze kawalerzystą, wywołującym wizję bohaterów z pod Kircholmu czy Somosierry. Był typem rzadkim jeszcze, niestety, u nas, Polaka prawdziwie nowoczesnego, człowieka morza, był wcieleniem tęsknoty polskiej do życia w pełni oddechu, w szerokim świecie, był sercem młodej i prężnej ekspansji, rozumiejącej dobrze, iż Polska ciśnie się w swych granicach, że jeśli chce być godną swego wielkiego Imienia — musi, chce czy nie chce, iść wzorem innych wielkich narodów do pracy, choćby za oceany, wszędzie tam, gdzie umiejętnych rąk ludzkich, czeka dotychczas

ugór jeszcze nietknięty. Przemawiało wszystko zatem, iż ten pionier Polski zamorskiej będzie czujnym i niezłomnym rycerzem-obroncą polskiego powietrza. Że służbie, do której, jakże niedawno został powołany, odda cały swój niegasnący zapał, swe serce i duszę.

Stało się inaczej. Tragizm jego śmierci zwiększa zgon jego obu towarzyszy, którzy wraz z nim śmiercią lotników polegli. I znów — los tak chciał — wraz z generałem Gustawem Orlicz Dreszerem giną ludzie, których śmierć dla Polski niepowetowaną jest stratą. Wszakże to obok generała Dreszera pada jeden z najbliższych jego współpracowników ppłk. dypl. Stefan Loth oraz kpt. pilot Aleksander Łagiewski, chluba i duma naszego lotnictwa.

Pierwszy inspektor obrony powietrznej Polski, generał Orlicz Dreszer ginie wraz z towarzyszami śmiercią lotnika. Grobem ich stały się fale Bałtyku, polskiego morza. Polskiemu powietrzu i polskiemu morzu składa w ofierze ziemia polska co najlepsze z siebie wydała — swych obrońców.

Mogila gen. Gustawa Orlicz Dreszera, która stanie na wysokim brzegu przylądka w Oksywiu — to na całe wieki straż niezłomna Morza Polskiego i Powietrza, którym oddycha nasz naród.

Karol Koźmiński.

INSPEKTORAT OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA

Stosownie do zapowiedzi, zamieszczonej w n-rze 1 naszej gazety ściennej „Nowiny L. O. P. P.“, poniżej podajemy artykuł, omawiający zakres prac i kompetencyj Inspektoratu Obrony Powietrznej Państwa.

Redakcja.

Dnia 4 lipca 1936 r. Pan Prezydent Rzeczypospolitej wydał dekret, na wniosek Ministra Spraw Wojskowych, uzgodniony z Generalnym Inspektorem Sił Zbrojnych, o powołaniu do życia Inspektoratu Obrony Powietrznej Państwa. Równocześnie Inspektorem Obrony Powietrznej został mianowany gen. dyw. Gustaw Orlicz-Dreszer.

Nominacja ta i stworzenie Inspektoratu Obrony Powietrznej Państwa ma bardzo doniosłe znaczenie, a specjalnie dla L. O. P. P.

W Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 52 z dnia 9 lipca ukazał się dekret Pana Prezydenta, o którym mowa. Dekret ten w paragrafie drugim mówi wyraźnie o zadaniach Inspektora Obrony Powietrznej Państwa:

„Art. 2. Inspektor Obrony Powietrznej Państwa wykonywuje z ramienia Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych kierownictwo i zwierzchni nadzór nad organizacją i przygotowaniem obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej Państwa“.

A więc chodzi tu o kierownictwo i nadzór nad przygotowaniem obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej Państwa. Pomimo, że oficjalny tytuł brzmi „Inspektor Obrony Powietrznej Państwa“, to jednak obrona ta nie będzie się ograniczała tylko do powietrza, ale i do wszystkich przygotowań ziemnych, związanych z obroną przeciwlotniczą i przeciwgazową.

Rozwiązanie to jest logicznym następstwem łączności, jaka istnieje pomiędzy obroną powietrzną i ziemną, oraz pomiędzy czynnymi i biernymi środkami obrony przeciwlotniczo-gazowej.

To samo zresztą widzimy w łonie naszej organizacji, gdzie z jednej strony popieramy rozwój lotnictwa polskiego, jako najlepszego środka czynnej obrony powietrznej, a z drugiej strony, przygotowujemy kraj do ziemnej obrony przeciwlotniczo-gazowej.

Artykuł 3-ci i 4-ty narzuca obowiązek przeprowadzania odpowiednich prac z obrony przeciwlotniczo-gazowej przez zainteresowanych ministrów, ale według wytycznych Inspektora Obrony Powietrznej Państwa.

„Art. 3. W ramach wytycznych Inspektora Obrony

Powietrznej Państwa, który współpracuje ściśle z ministrem spraw wojskowych, interesowani ministrowie wykonują prace obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej Państwa, każdy we własnym zakresie działania.

Art. 4. Zakres pracy i obowiązków poszczególnych ministrów w sprawach, dotyczących przygotowania obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej Państwa, określi rozporządzenie Rady Ministrów“.

Widzimy zatem zupełnie jasno, że kierownictwo obrony powietrznej i przeciwlotniczo-gazowej zostało scentralizowane i podporządkowane jednej woli, niezależnie od tego, że szereg dziedzin tej obrony będzie wykonywany przez różne zainteresowane Ministerstwa.

To jest jedyne rozwiązanie, które musi dać w konsekwencji wyniki dodatnie. Dotychczas zagadnienia obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej kraju były rozbite pomiędzy szereg różnych władz. Każdy problem musiał być uzgadniany pomiędzy odnośnymi referentami, co przy najlepszej ich woli, musiało komplikować i przedłużać sprawę.

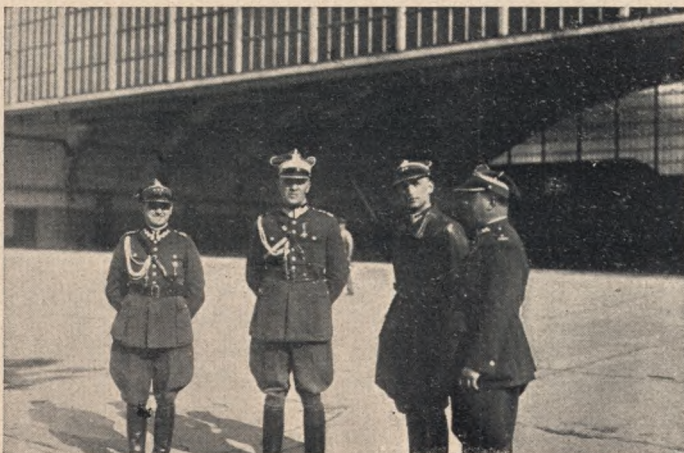
Obrona przeciwlotniczo-gazowa kraju i jego ludności jest skomplikowanym zagadnieniem. Wykonywać ją będzie ludność do tego przygotowana, przy pomocy władz administracyjnych i wojska, według ustalonych instrukcyj. Wykonanie przypadnie w udziale szeregu różnym organom państwowym, samorządowym i społecznym, ale kierownictwo, ustalenie wytycznych i planów, winno spoczywać tylko w jednych rękach.

Takie samo rozwiązanie widzimy i u naszych sąsiadów zachodnich. Niemcy podporządkowali całą obronę przeciwlotniczą ministrowi lotnictwa, gen. Goeringowi. Podlegają mu wszystkie środki opl. biernej i czynnej, władze państwowe i samorządowe, oraz instytucje społeczne, zajmujące się temi zagadnieniami. We Francji, w tym roku, obronę przeciwlotniczą podporządkowano ministrowi lotnictwa, który ma do pomocy odpowiedniego generała-inspektora Obrony Powietrznej Państwa.

Z chwilą, gdy u nas kierownictwo i zwierzchni nadzór nad lotnictwem i środkami obrony przeciwlotniczej tak biernej jak i czynnej, oraz obroną przeciwgazową kraju, będzie leżeć w rękach jednego dowódcy, a przygotowania do obrony pójdą po jego linii zamierzeń, wówczas nastąpi zespolenie sił, koordynacja pracy i harmonja, która uprości sprawę i musi dać w konsekwencji dodatnie wyniki.

A. W.

Z inspekcji ś. p. gen. Orlicz Dreszera w 1 p. lotniczym



Ś. P. PPLK. DYPL. STEFAN LOTH

Tragizm przedwczesnego i tak nieoczekiwanego zgonu ś. p. generała dywizji Gustawa Orlicz Dreszera, inspektora obrony powietrznej Państwa, zwiększa fakt, że wraz z nim, śmiercią lotników, giną jeszcze dwaj oficerowie. Obaj należą do nieprzeciętnych, do liczby najlepszych właśnie, jakich wojsko polskie posiadało. Są to: ś. p. ppłk. dypl. Stefan Loth, oficer sztabu generała Orlicz Dreszera w inspektoracie armji, a więc jeden z najbliższych jego współpracowników i ś. p. kpt. pilot Aleksander Łagiewski, jeden z najlepszych pilotów naszego lotnictwa, towarzyszący stale generałowi Orlicz Dreszerowi w jego inspekcyjnych podróżach powietrznych.

Ś. p. ppłk. dypl. Stefan Loth urodził się w r. 1896 w Warszawie, gdzie też kończy szkołę średnią, poczem odbywa wyższe studia w Rosji. Wojna Światowa r. 1914 zastaje go w szeregach wojska rosyjskiego, ale gdy tylko tworzyć się poczynają w Rosji oddziały wojskowe polskie, przechodzi do polskich szeregów i szybko daje się poznać jako jeden z najlepszych oficerów piechoty b. I. Korpusu Polskiego na Wschodzie. Już w walkach korpusu z bolszewikami jest też ś. p. ppłk. Loth ranny.

W r. 1918 przybywa do Polski



i wychodzi w pole jako dowódca kompanji i jeden z najbardziej znanych i popularnych oficerów sławnego 36 pułku piechoty Legji Akademickiej, stworzonego jako jeden z najpierwszych pułków, z pełnych zapału kadr — uczniów naszych wyższych uczelni.

Ś. p. ppłk. Loth był dzielnym, odważnym żołnierzem. Jego imię wstawiło się szybko z racji jego śmiałych, pełnych prawdziwie polskiej brawury, wypadów nad Dźwiną na tyły bolszewików, kiedy to szło się na czele szczupłych patroli, jakby w samo gniazdo os, byle tylko, jak się to mówi, języka

zasięgnąć. Wystarczy tu przypomnieć, ten jeden tylko taki wypad ppłk. Lotha to — Lachowce, gdzie na czele 80 tylko ludzi bierze w niewolę 800 przeszło jeńców w czem 18 oficerów!

Za odwagę tę płaci się własną krwią: ppłk. Loth ranny jest ciężko, kula nieprzyjacielska przebija mu nogę, ale nagrodą jest też najpiękniejsze odznaczenie jakim Polska roporządza — krzyż srebrny Orderu Virtuti Militari przypięty na piersi żołnierza ręką Wodza.

Po wojnie ś. p. ppłk. Loth kończy świetnie Wyższą Szkołę Wojskową, jako oficer dyplomowany jest przez czas pewien szefem sztabu 28 dywizji piechoty, a w końcu oficerem sztabu ś. p. generała Orlicz Dreszera w Generalnym Inspektoracie Sił Zbrojnych, gdzie staje się też jego najbliższym współpracownikiem.

Mówiąc o zgasłym tak przedwcześnie i tak znakomicie zapowiadającym się oficerze, jako o żołnierzu, nie można też nie wspomnieć, w kilku bodaj słowach o roli ś. p. ppłk. Lotha jaką odegrał on w sporcie polskim.

Był przecież jednym z najstarszych i najbardziej czynnych sportowców, świetnym piłkarzem i tenisistą, jednym z twórców i duszą „Polonji“, tego najstarszego Klubu Sportowego Stolicy. Dzięki niemu właśnie „Polonja“ zaraz po wojnie w r. 1921 wchodzi w swój złoty okres powodzenia, zdobywając wice mistrzostwo Polski. Aż do r. 1928 ś. p. ppłk. Loth nie schodzi z boiska, zmuszają go to jednak w końcu zajęcia służbowe wynikające z jego stanowiska w wojsku, ale jeszcze doniedawna ś. p. ppłk. Loth był wiceprezesem „Polonji“.

Nieoczekiwanie i tragicznie padł w pełni sił męskich, w wieku lat 40, u boku swego dowódcy. Śmierć jego jest niepowetowaną stratą dla wojska polskiego, dla całego społeczeństwa polskiego, w którego szeregach ś. p. ppłk. Loth był jedną z najbardziej wartościowych jednostek.

Cześć Jego pamięci!...



Ś. P. KPT. PIL. ALEKSANDER ŁAGIEWSKI

W zmarłym śmiercią lotniczą młodym oficerze i dcy eskadry lotniczej, traci Lotnictwo Polskie jednego ze swych najlepszych lotników.

Całe życie jego, od młodzieńczych lat począwszy, jest jednym wielkim aktem miłości Ojczyzny i poświęcenia się dla Niej.

W listopadzie 1918 roku, jako 18-letni młodzieniec, rzuca rozpoczęte studia, aby z bronią w ręku bronić Ojczyzny, zrywającej okowy niewoli. Kończy chlubnie szkołę podchorążych piechoty, a następnie odchodzi na front z 21 warszawskim pułkiem piechoty. Młody podporucznik dowodzi kolejno plutonem, następnie kompanją, broniąc bohaterstwo granic i niepodległości zagrożonego Państwa. Zostaje ranny — za odwagę otrzymuje Krzyż Walecznych.

Charakter, temperament i usposobienie, pociągają Go do służby w lotnictwie. W 1926 roku przechodzi do lotnictwa. Kończy Szkołę Pilotów, zdobywa dyplom i odznakę pilota. W 11-tym pułku myśliwskim, który dał lotnictwu tyłu „asów lotniczych“, wyrabia się na doskonałego pilota myśliwskiego.

Służy kolejno w 2-gim i 1-szym pułku lotniczym, przechodząc wszystkie szczeble kariery od pilota do dowódcy eskadry lotniczej włącznie. Wybija się na czoło pilotów myśliwskich i doskonałego dowódcę eskadry.

Z kilku wypadków lotniczych wychodzi obronną ręką, dzięki zimnej krwi, umiejętności i rozumnej odwadze. Znajduje to wyraz w rozkazie pochwalnym Szefa Dep. Aeronautyki gen. pil. L. Rayskiego, który w swym rozkazie podaje kpt. Łagiewskiego za przykład godny naśladowania:

„Za wybitną umiejętność w pilotażu oraz szybką orientację w wypadkach lotniczych i przymusowym lądowaniu na nieodpowiednim terenie w r. 1934 — udzielam pochwały: kpt. pil. Łagiewskiemu Aleksandrowi z 1 p. lotn. — lądowanie z przełamanym i skręconym kadłubem, uszkodzonym w powietrzu w locie grupowym — wypadek z dnia 28.III.1934 r.

Szef Dep. Aeronautyki
(—) inż. Rayski
gen. bryg. pil.“



Dzięki swej umiejętności, doświadczeniu i zdolnościom lotniczym, zostaje przydzielony do gen. dyw. Gustawa Orlicz-Dreszera. Ma latać z nim, jako pilot w podróże inspekcyjne. W pewnych dłoniach kpt. Łagiewskiego, w jego doświadczeniu i rozważności leżało bezpieczeństwo lotu. Wywiązywał się z tego znakomicie. Uważał to nie tylko za wielki zaszczyt, ale i ciężki obowiązek. Nieraz wspominał, że troska o bezpieczeństwo i życie Generała Orlicz-Dreszera wymaga od niego nadzwyczajnej staranności, kontroli samolotu i samego siebie. Dlatego też zawsze sam pilnował przygotowania samolotu Generała do lotu. Sam aparat przed każdym przelotem

próbował i kontrolował. Starał się usunąć i ominąć wszelkie przeszkody, czy to natury technicznej, czy atmosferycznej. Ślepy los pokierował inaczej jego najlepszymi chęciami i zamiarami.

Generał Orlicz-Dreszer polubił Łagiewskiego i miał do niego niczym nie zachwiane zaufanie. Łagiewski odwdzięczał się głębokim szacunkiem, przywiązaniem i miłością żołnierską do swego wysokiego przełożonego.

W kole lotników kpt. Łagiewski cieszył się ogromną sympatją. Zawsze pogodny, wesoły, uczynny kolega i przyjaciel, pełen energii i zapału, oddziaływał niezmiernie dodatnio na swe otoczenie. Kochał lotnictwo ponad wszystko, oddał mu się cały bez zastrzeżeń — oddał mu wreszcie w ofierze swe młode życie.

Tragiczna śmierć kpt. Łagiewskiego wywołała w szerokich rzeszach lotniczych głęboki i serdeczny żal.

Wszyscy, znający kpt. Łagiewskiego zdają sobie jasno sprawę, że w obronie życia gen. Orlicz-Dreszera i ppłk. Lotha ten dzielny i odważny pilot zrobił wszystko, co leżało w ludzkiej mocy. Stoczył rozpaczliwą walkę z żywiołem, że wyszedł z niej z połamanymi skrzydłami, z ofiarami, które cały kraj i naród okryły żałobą, to już wyroki przeznaczenia, wobec których stoimy bezsilni.

Cześć Jego bohaterskiej i nieodżałowanej pamięci!



Ś. P. K A Z I M I E R Z F A L K O W S K I



28 maja 1936 roku, o godz. 3 min. 15, po krótkich lecz ciężkich cierpieniach zgasł w Szpitalu na Wilczej Łapie pod Wilnem, inż. Kazimierz Falkowski, Dyrektor Kolei Państwowych w Wilnie, długoletni Protektor i Prezes Okręgu Kolejowego L.O.P.P.

Śmierć ś. p. Prezesa Falkowskiego wzbudziła szczerą a głęboki żal w szeregach członków L.O.P.P.

Ś. p. inż. Kazimierz Falkowski od chwili objęcia w Wilnie stanowiska Dyrektora Kolei szczególną pieczę otaczał Wileński Okręg Kolejowy L.O.P.P. stając się jego Protektorem, a od 1933 roku Prezesem Okręgu, na

którem to stanowisku pozostaje aż do chwili zgonu, rozwijając energiczną a celową działalność na rzecz Ligi, popierając gorąco jej poczynania.

Ś. p. Kazimierz Falkowski był entuzjastycznym zwolennikiem szybownictwa; pierwszy składa podpis na liście członków Kolejowego Koła Szybowcowego, jakie powstało w 1933 roku i Koło to dzięki Jego opiece i Jego poparciu wspaniale się rozwinęło, stając się poważnym ośrodkiem wychowania i przysposobienia żeglarzy powietrznych.

Wolny czas ś. p. Kazimierz Falkowski całkowicie poświęcał sprawom społecznym i widząc wśród pracowników kolejowych wielkie poczucie solidarności, był propagatorem samodzielnej pracy społecznej kolejarzy.

Za oddanie swej pracom i idei L.O.P.P. oraz wybitną działalność na tem polu, ś. p. Kazimierz Falkowski został odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi i Złotą Odznaką Honorową L.O.P.P.

Wysokie zalety serca, wielkie poczucie godności obywatela Rzeczypospolitej, zrozumienie i sprawiedliwość dla podwładnych, zjednały ś. p. Kazimierzowi Falkowskiemu szacunek i miłość, któremi cieszył się wśród rzeszy pracowników kolejowych, a Jego zgon niespodziewany okrył prawdziwą żałobą Dyрекcję Kolejową i instytucje społeczne, w jakich pracował.

Cześć Jego pamięci!

C O S Ł Y C H A Ć W T E R E N I E

Wobec różnych pogłosek, jakie krążą o brakach w organizacji zawodów lotniczych t. zw. „Trzeci lot północno-wschodniej Polski“ i o braku opieki nad przybywającymi zawodnikami na lotnisko Grodno—Karolin—Zarząd Obwodu Powiatowego L.O.P.P. w Grodnie wyjaśnia:

Zawody te organizowane były w całości przez Aeroklub Wileński, który na lotnisku Karolin w Grodnie miał swego przedstawiciela w osobie komisarza sportowego p. Kwiatkowskiego oraz pogotowie techniczne.

Tutejszy Obwód Powiatowy L.O.P.P. w organizacji zawodów żadnego udziału nie brał, udzielając jedynie swej pomocy organizatorom powyższej imprezy jak: dostarczenie materiałów pędnych ze stacji kolej. Grodno na lotnisko Karolin oraz zajął się zakwaterowaniem lotników w Grodnie i dostarczeniem środków lokomocji, celem przewiezienia ich do Grodna na nocleg.

Wywiązując się ze swego zobowiązania, Obwód Powiatowy LOPP przygotował na dzień 13 i 14 czerwca r. b. 2 autobusy.

Niezależnie od tego tutaj Obwód wystarał się dla przybywających zawodników o wygodny i tani nocleg w schronisku przy Państw. Gimnazjum Męskim, gdzie było przygotowanych specjalnie w tym celu 30 łóżek. Obok zaś schroniska w klubie „Muza“ przygotowana była kolacja i śniadanie po cenach dla lotników znizowanych.

W schronisku, na lotników oczekiwał delegat Zarządu Obwodu Powiatowego L.O.P.P. w Grodnie, który przybył z lotniska Karolin wcześniej, aby tam spotkać zawodników.

O powyższych przygotowaniach był powiadomiony komisarz sportowy p. Kwiatkowski, który, jak jest wiadomem, podał je na odprawie lotnikom do wiadomości.

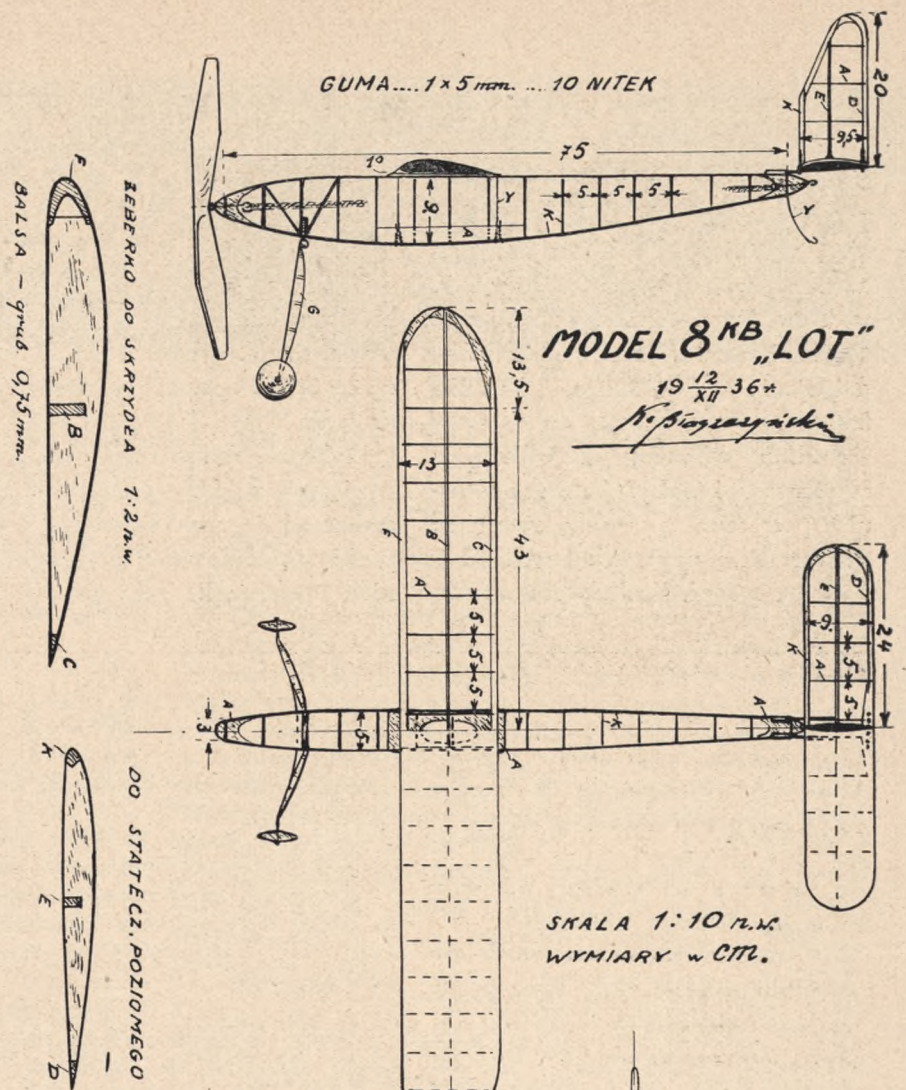
Zawodnicy, czy to mylnie poinformowani przez osoby niepowołane, czy też z innych przyczyn, nie skorzystali z przygotowanego noclegu, a udali się na nocleg do miejsca wskazanego przez osoby niekompetentne. Z noclegu w schronisku skorzystało jedynie 8 lotników.

RADA KOMUNALNEJ KASY OSZCZĘDŃCÓW POD PRZEWODNICTWEM PANA PREZYDENTA M. ST. WARSZAWY STEFANA STARZYŃSKIEGO, UCHWAŁIŁA, ZAMIAST WIĘCZA NA TRUMNĘ Ś. P. GEN. DYW. GUSTAWA ORLICZ-DRESZERA, INSPEKTORA OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA, WYASYGNOWAĆ ZŁ. 10.000 NA LIGĘ OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ.

MODEL 8-KB. „LOT“ konstrukcji K. Błaszczynskiego

Model kadłubowy 8-KB. „LOT“ należy do grupy modeli wyczynowych, konstrukcji całkowicie balsaowej. Model przy pełnym nakręceniu gumy ok. 900 obrotów lata mniej więcej dwie i pół minuty, ale równie dobrze może latać i kilkanaście minut przy sprzyjających warunkach atmosferycznych na t. zw. termice. Modelarz, który już budował modele z balsy, nie będzie miał wiele trudności z wykonaniem danego modelu. Jednakże chcąc otrzymać dobre rezultaty, trzeba wprzód uważnie przestudjować rysunek, a później model bardzo starannie i lekko wykonać. Główną uwagę należy zwrócić na właściwy dobór balsy, stosując odpowiednią twardość dla każdej z poszczególnych części modelu.

Skrzydła modelu wykonane są z różnej twardości balsy, a mianowicie: żeberka z miękiej balsy, przednia krawędź — z b. miękiej, środkowy dźwigar — z półtwardej, a tylnia krawędź — z nieco miększej. Przednia krawędź na całej długości ma odpowiedni kształt, odpowiadający czołowej części profilu, przytem dla lekkości krawędź jest jeszcze od strony żeberka wyżłobiona. Żeberka z przodu są równo ucięte i na głębokość 1 mm wpuszczone w przednią krawędź. Tak samo żeberka osadzone są i w tylnej krawędzi. Krawędź zaokrąglonych końców skrzydeł wycięta jest z 2 mm grub.

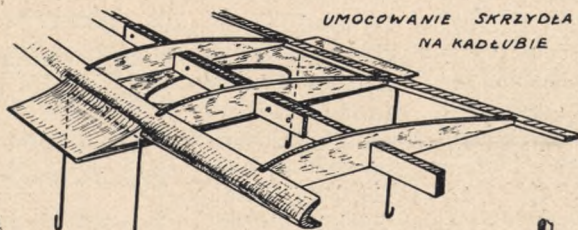


PRZEKR. LISTEWKI

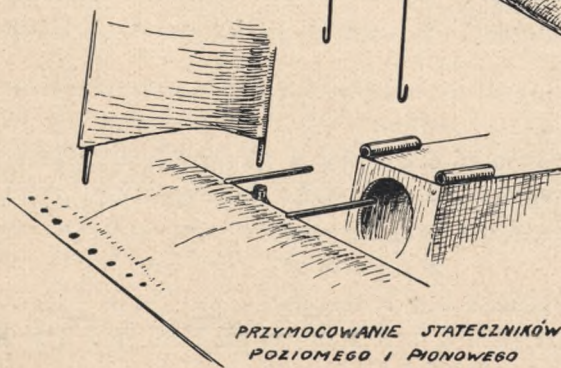
BALSA	
A	0,75 DEJKA
B	10 x 3,5
C	8 x 2
D	7 x 2
E	4 x 2,5
F	12 x 12
G	15 x 4
K	4 x 4
Z	φ 1,5 DRUT STAL.
Y	φ 1 " " "

WYMIARY w 1/2 mm.

UMOCNIENIE SKRZYDŁA
NA KADŁUBIE



PRZYMOCOWANIE STATECZNIKÓW
POZIOMEGO I PIONOWEGO



PRZYMOCOWANIE PODWOZIA
DO KADŁUBA



deseczek z miękiej balsy, posklejanych ze sobą. Sposób umocowania skrzydła do kadłuba pokazany jest na rysunku.

Statecznik poziomy wykonany jest podobnie jak i skrzydła, z tą tylko różnicą, że przednią krawędź stanowi listewka o przekroju kwadratowym, wpasowana na kant w przód żeberka i zewnątrz opiłowana na odpowiedni profil. Tak samo również wykonany jest statecznik pionowy. Umocowanie stateczników pokazane jest na rysunku. Wystające

końce od statecznika poziomego, jak również i pionowego wykonane są z cienkich okrągłych bambusików, obsadzonych w rurkach skręconych z papieru. Jedynie tylko tylni koniec, wystający ze statecznika pionowego, wpięty jest bezpośrednio w krawędź statecznika poziomego, wzmocnionego w tym miejscu przez doklejenie twardszego kawałka balsy.

Kadłub wykonany jest całkowicie z półtwardej balsy. Cztery podłużnice połączone są ze sobą szeregiem poprzeczek, poprzyklejanych bez żadnych nacięć. Kadłub dla wzmoc-

nienia z przodu i z tyłu jest zakończony ramkami wyciętymi z 1 mm klejonki, w których wpasowane są t. zw. grzybki. Grzybki wykonane są z twardej balsy i oklejone cienkim jedwabiem. Kadłub w miejscu gdzie umieszczone jest skrzydło z obydwu boków obłożony jest deseczkami dla wzmocnienia dolnej części, o którą opierają się gumki przytrzymujące skrzydła.

Podwozie składa się z 2-ch goleni wygiętych z jednego kawałka drutu stalowego i w półkole zgiętej rozporzki, przylutowanej w odpowiednich miejscach do goleni. Dla

usztywnienia golenie wzmocnione są balsą; golenie balsowe posiadają wzdłuż przedniej krawędzi rowki, w które wpasowane są druty, ponadto w kilku miejscach obandażowane są nitką.

Do klejenia modelu należy używać Certusu, a jeszcze lepiej Cementu (nowy klej specjalnie do modeli). Cały model pokryty jest papierem japońskim i dwa razy pociągnięty Dopem lub nieco rozcieńczonym Cellonem.

Całkowita waga modelu nie powinna przekraczać 100 gr.

K. B.

R E C E N Z J E

Wioślarstwo kobiece — tomik VI „Wychowania Fizycznego Kobiet“ pod redakcją K. Muszałówny i doc. E. Reicherówny. Opracował dr. Józef Mazurek. Wskazania lekarskie — dr. A. Jurjewiczówny. Wyd. w Głównej Księgarni Wojskowej.

Wioślarstwo kobiece w opracowaniu podrednikowem ukazuje się w Polsce po raz pierwszy. Mimo niezwykle pomyślnego i stosunkowo szerokiego rozwoju tego sportu wśród kobiet naszego kraju — nie było dotychczas żadnej w tym zakresie publikacji, żadnej — nietylko książki, lecz nawet broszury.

W tych dniach w cyklu wydawniczym Głównej Księgarni Wojskowej pod nazwą „Wychowanie fizyczne kobiet“ ukazał się nowy tomik, szósty skolei — „Wioślarstwo Kobiece“. Stanowi on wszechstronnie pomyślany podręcznik wioślarstwa od nauki wiosłowania do regat, przytem wszystkie rozważania i wskazówki autora pozostają w najściślejszym związku ze szczególnymi wymaganiami organizmu kobiecego.

Mówi o tem w sposób plastyczny treść książki, którą znamionuje głęboka fachowość techniczna i świetna znajomość możliwości i wymagań organizmu kobiecego. Wskazówki lekarskie dr. Jurjewiczówny, znanej u nas wiosłarki i lekarki sportowej, uzupełniają niezwykle cenną zawartość tomiku.

Książka będzie rzeczywiście bezcennym doradcą dla wszystkich instruktorek wiosłowania, dla licznych w Polsce turystek wodnych i wiosłarek regatowych.

Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego zalecił ją do użytku w kobiecych stowarzyszeniach wychowania fizycznego i klubach sportowych.

Stanisław Petkiewicz: Biegi lekkoatletyczne. Podręcznik dla instruktorów i zawodników. Warszawa, 1936. Główna Księgarnia Wojskowa. Cena zł. 5.50.

W naszej literaturze lekkoatletycznej przeważają dotąd niemal wyłącznie podręczniki o charakterze ogólnym, obejmujące wszystkie dziedziny lekkiej atletyki, a więc z natury rzeczy omawiające każdą z nich stosunkowo dość pobieżnie.

Książka Stanisława Petkiewicza „Biegi lekkoatletyczne“ jest z tego punktu widzenia nielicznym wyjątkiem, gdyż dotyczy tylko jednej dziedziny lekkiej atletyki, a mianowicie biegów, omawiając je zato niezwykle gruntownie, w sposób niespotykany dotąd w naszej literaturze sportowej, a nawet zupełnie wyjątkowy i w literaturze zagranicznej.

Poszczególne rozdziały tej świetnej książki obejmują: zaprawę gimnastyczną, biegi krótkie, bieg na 400 metrów, biegi średnie, biegi długie, bieg naprzelaj, bieg marato-

ski, biegi sztafetowe, biegi przez płotki, biegi długie z przeszkodami, marsze, zabiegi zdrowotne i higiena, biegi kobiece.

Książka jest bogato ilustrowana fotografiami i rysunkami schematycznymi. Nazwisko autora, którego liczne a świetne wyuczyny biegowe, w kraju i zagranicą, w Europie i Ameryce, mamy jeszcze wszyscy w pamięci — mówi samo za siebie i jest dla książki najlepszą reklamą. Stanisław Petkiewicz, opuściwszy bieżnię, oddał się studjom teoretycznym nad swoją sztuką, które to studia, w połączeniu z przebogatem doświadczeniem praktycznym mistrza, dały w wyniku omawianą książkę — niezbędną dla każdego biegacza i trenera.

Książka została zalecona przez P. U. W. F. i P. W. do użytku organizacyj i stowarzyszeń sportowych i w. f., instruktorów oraz zawodników.

DO ODEBRANIA

za wylegitymowaniem się, w Kancelarii Zarządu Głównego LOPP znaleziona przez Dyрекcję Kolejową w pociągu Nr. 742 z dnia 28.I. 1936 r. — paczka znaczków blaszanych LOPP (aeroplaniki).



Niedość zachwycać się lotnictwem, należy z niego korzystać i podróżować samolotami, wysyłać niemi listy i paczki.

**Polskie samoloty komunikacyjne
szybkie — wygodne
kursują codziennie!**

CZŁONKOWIE L. O. P. P. KORZYSTAJĄ ZE ZNIŻEK

Lotnictwo a młody

O WŁAŚCIWYCH LUDZI W SZYBOWNICTWIE

Propagandę szybownictwa szerzy L. O. P. P. od chwili swego powstania. Artykuły w prasie fachowej i periodycznej, barwne afisze i broszury, filmy i odczyty dobitnie wykazują cele i znaczenie szybownictwa, zachęcając młodzież do wstępowania w szeregi skrzydlatej rzeszy.

Dobre ziarno trafia na dobrą glebę. Tysiące młodzieży z wielkich miast i zapadłych wsi garnie się z entuzjazmem do szybownictwa. L. O. P. P. ułatwia im drogę zakładając szkoły szybowcowe, fundując szybowce, urządając kursy teoretyczne i szkoląc niezamożnych a oddanych sprawie ludzi.

Wszyscy, którzy patrzą na wyniki pracy L. O. P. P. mogą z dumą powiedzieć: szybownictwo stało się udziałem szerokich mas obywateli.

Niewątpliwie jest to zjawisko bardzo dodatnie i zarazem pożądane. Ale jednocześnie nie możemy zapominać w jakich czasach żyjemy i że Liga ma na celu obronę państwa. Pamiętać również trzeba, że fundusze które dysponuje są ofiarowane przez obywateli, którzy widzą w L. O. P. P. organizację zapewniającą bezpieczeństwo kraju.

Ci, którzy idą do szybownictwa winni przedewszystkiem zrozumieć, że ma ono na celu przygotowanie na wypadek potrzeby kadr przyszłych pilotów wojskowych. Szybownictwo daje możliwość pracy i doświadczeń naszym konstruktorom lotniczym, którzy wiedzę swą uzyskają później dla budowy samolotów silnikowych. Dzięki szybowictwu mamy możliwość wyrwać atmosferze resztę zazdrośnie przez nią krytych tajemnic. Wszystko to składa się na budowę silnego lotnictwa, które w chwili obecnej stało się najważniejszym czynnikiem obrony kraju.

Niech każdy przed napisaniem zgłoszenia do szkoły szybowcowej zrewiduje dokładnie swój stosunek do lotnictwa, niech zapyta samego siebie czy do szybownictwa idzie z entuzjazmem i z zamiłowaniem i niech ustali co zamierza dla niego w przyszłości zrobić. Kto się nie czuje na siłach, niech się wycofa póki czas i nie zabiera cennego miejsca w szkole, aby po uzyskaniu kategorii „A“, „B“, a niekiedy „C“ przekonać się, że lotnictwo jest nie dla niego. Załamana jest to stanowisko z gruntu fałszywe. Można być mniej lub więcej zdolnym pilotem, ale każdy musi stanąć odwagi osobistej jest rzeczą ludzką i żaden rozumny człowiek nie będzie się z tego wyśmiewał. Pamiętać należy, że mimo wielkiego postępu techniki praca w lotnictwie jest dotychczas jeszcze pracą pionierską i jako taka wymaga ludzi zamiłowanych i zarazem zdolnych do największych ofiar na rzecz swojej idei.

Jest to stanowisko z gruntu fałszywe. Można być mniej lub więcej zdolnym pilotem, ale każdy musi stanąć odwagi osobistej jest rzeczą ludzką i żaden rozumny człowiek nie będzie się z tego wyśmiewał. Pamiętać należy, że mimo wielkiego postępu techniki praca w lotnictwie jest dotychczas jeszcze pracą pionierską i jako taka wymaga ludzi zamiłowanych i zarazem zdolnych do największych ofiar na rzecz swojej idei.

Zdarzają się czasem na szybowiskach ludzie latający dobrze i odważnie, którzy ogłaszają „urbi et orbi“, że „na asów nie chorują“.

racić się coś zrobić dla lotnictwa i nie wolno mu się wyrecz nawet rekordowych wyczynów.

Zdarzają się i tacy, którzy przyjeżdżają latać dlatego, że posiadanie dyplomu pilota szybowcowego choćby najniższej kategorii podniesie ich autorytet w oczach przełożonych i umożliwi uzyskanie lepszego stanowiska w pracy. Takich jest niewiele. Można ich łatwo poznać i przekonać się o bardzo powierzchownym i bezideowym stosunku do lotnictwa. Objawia się to przedewszystkiem w nieposzanowaniu sprzętu. Przy lada przypadnięciu czy ześlizgnięciu, kończącym się podłamaniami szybowca, słyszymy takie zdanie: „Mam szczęście! Przeżyłem katastrofę i nic mi się nie stało“.

Spotykamy się również z ludźmi, którzy szkolą się dla emocji, dla sportu i dlatego... że ubiegłe wakacje spędzili na kajaku, a tegoroczne zamierzają spędzić na siodełku „Wrony“.

Taki uczeń po wyjeździe ze szkoły oddaje się z zapalem piłce nożnej lub boksowi i w krótkim czasie zapomina, że kiedyś latał. Bywają również adepci sztuki latania, których krańcowe aspiracje nie sięgają powyżej 2-ich pierwszych kategorii. Wracają w rodzinne strony, kupują sobie „skórę“ i znaczek z jedną lub dwiema mewami. Chodzą w glorii, uwielbiani przez rodzinę i znajomych.

W olbrzymiej rzeszy szybowników, procent „niewłaściwych ludzi“ jest znikomo mały. W każdym bądź razie należy dążyć, aby ten odsetek sprowadzić do zera. Przybędzie na ich miejsce grono lotników z powołania.

Szkolenie szybowcowe aczkolwiek niewspółmiernie tańsze od motorowego, jest jednakże dość kosztowne. Opłaty wnoszone przez uczniów są kroplą w morzu ogólnych kosztów szkolenia. Do każdej uzyskanej kategorii dopłaca kilka razy więcej społeczeństwo ze świadomością, że grosz ten służy dobremu celowi.

Dlatego też niech zrezygnują z szybownictwa ludzie szukający w nim jedynie silnych wrażeń oraz ci, których aspiracje nie sięgają dalej poza dwie pierwsze kategorie, z wyjątkiem tych, którzy traktują je jako przedszkole do pilotażu motorowego. Nie powinien znaleźć miejsca w szybowictwie człowiek, który wbrew swemu przekonaniu stara się uzyskać tytuł pilota, aby później zażywać admiracji jaką darzy społeczeństwo latających ludzi.

Niech ustąpią miejsca innym również i ci, którzy jednakowo czują się, spędzając okres urlopu lub wakacyj nad morzem czy też na szybowisku. Nie pora dziś, aby za pieniądze społeczne ułatwiać sobie miły wypoczynek. A przedewszystkiem nie powinni znaleźć się w szkole szybowcowej ludzie, którzy widzą w lotnictwie odskocznnię dla jakichś ubocznych celów.



Z „limuzyną” będzie duszno...

Z niecierpliwością i jednocześnie z radością czekało szybownictwo polskie rozpoczęcia się IV-tych Krajowych Zawodów Szybowcowych w Ustjanowej. Bo przecież zawody to sprawdzian postępu naszych szybowców, którzy przez cały rok ćwiczyli się w lataniu na szybowiskach żaglowych lub też żaglowali na „termice”, nad płaskimi terenami, przy pomocy holującego samolotu. Zaznaczyć należy, że w okresie przed zawodami wybitniejsze wyniki osiągnęli młodzi piloci szybowcowi.

Latali z zapalem i z zacięciem. Świadczy o tym kilka kategorii „D” i kilkadziesiąt spełnionych warunków do tej kategorii. Dokonano kilku przelotów ponad 100 km. Osiągnięto wysokości blisko dwukilometrowe, robiono czasy ponad 5 godzin. Wyczyn jednego z pilotów dodawał bodźca reszcie. Wszyscy zdawali sobie sprawę, że od wyników tych za-

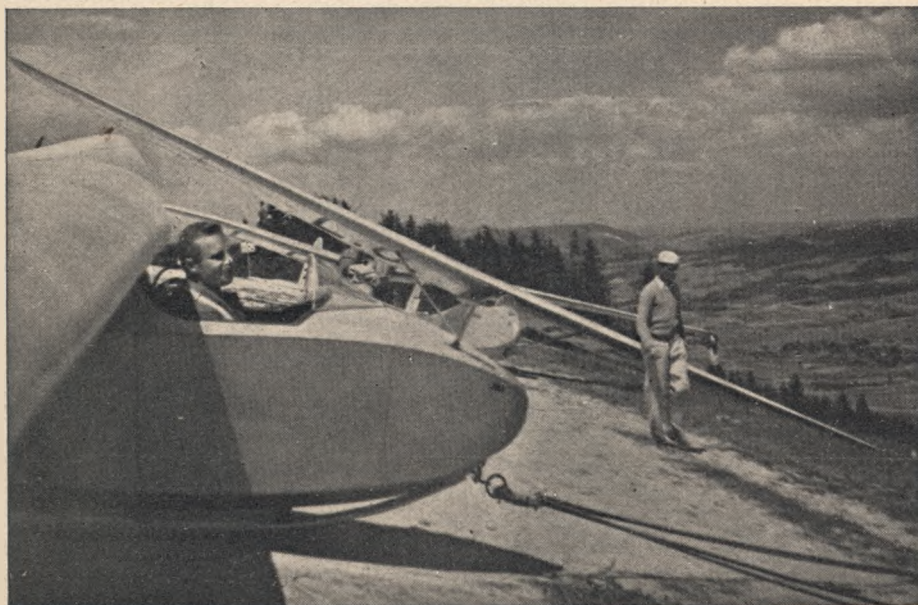
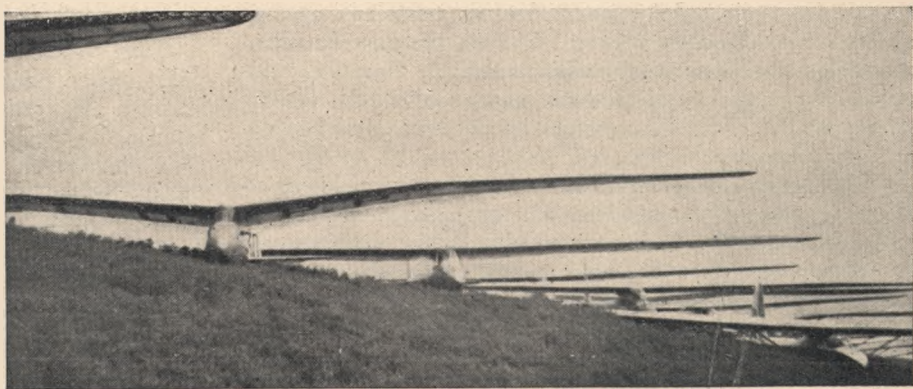
leżeć będzie uczestnictwo w zawodach szybowcowych. Obserwując tak piękne loty opinia świata szybowniczego nastrojona była b. optymistycznie co do rezultatów jakie miały przynieść zawody. Wyrażano nadzieję, że nasz rekord odległościowy ustanowiony we wrześniu 1934 roku przez pilota p. M. Offierskiego, a wynoszący 210 km zostanie w tym roku podwyższony. Dwa lata wstecz jak również i dziś, był i jest to wyczyn nieprzeciętny. Zaznaczyć należy, że był to przelot należący dotychczas do najdłuższych na świecie, wykonanych na czole burzy.

Tymczasem Niemcy odsunęli się od nas bardzo poważnie podwyższając swój rekord odległościowy do 502 km. Organizatorzy zawodów zdając sobie sprawę, że najbardziej wartościowym wyczynem szybowcowym jest przelot, tak ułożyli regulamin, aby największa ilość punktów przypadała w udziale tym pilotom, którzy przelecają jaknajwiększe odległości. Dodatkowo punktowano tych zawodników, którzy przed startem potra-

PRZEŁOMOWE

fili określić cel do którego zamierzają dolecieć, oraz tych, którzy wylądowali na zarejestrowanym lotnisku lub lądowisku. Ma to duże znaczenie dla szybkiego transportu szybowców na teren Zawodów.

Reasumując powyższe widzimy, że regulamin miał na celu „zmusić” pilotów do robienia przelotów, a co zatem idzie do podniesienia prestiżu naszego szybownictwa przez ustalenie nowego rekordu.



Za loty na wysokość regulamin przewidywał dużo mniejszą ilość punktów niż za przeloty. Najślabiej punktowane były loty czasowe. Liczbę zawodników ograniczono do 31 przyczem poszczególne organizacje jak: L. O. P. P., aerokluby, wojsko — wystawiły swoje ekipy. Najliczniejszą była ekipa L. O. P. P., składająca się z 17-tu zawodników.

W dniu 28 czerwca 1936 r. nastąpiło otwarcie IV-tych Krajowych Zawodów Szybowcowych, w Ustjanowej, które trwały do dnia 12-go lipca b. r.

Dziś powiedzieć możemy z dumą, że w czasie tych dwóch tygodni szybownictwo polskie nie zawiodło po-

Start z Żukowa. A lądowanie? Napewno w odległości 170 km! Widać to z miny pilota...

ZAWODY

kładanych w nim nadziei. W zestawieniu z Zawodami zeszłorocznymi okazało się jasno, że zrobiliśmy ogromny krok naprzód w tej dziedzinie. Podczas gdy w roku ubiegłym dokonano zaledwie 4-ch przelotów ponad 100 km (w tem najdłuższy pilota Bolesława Baranowskiego, wynoszący 140 km), to w roku bieżącym wykonano ich kilkanaście.

Czołowy pilot ekipy L. O. P. P., wspomniany wyżej p. Bol. Baranow-



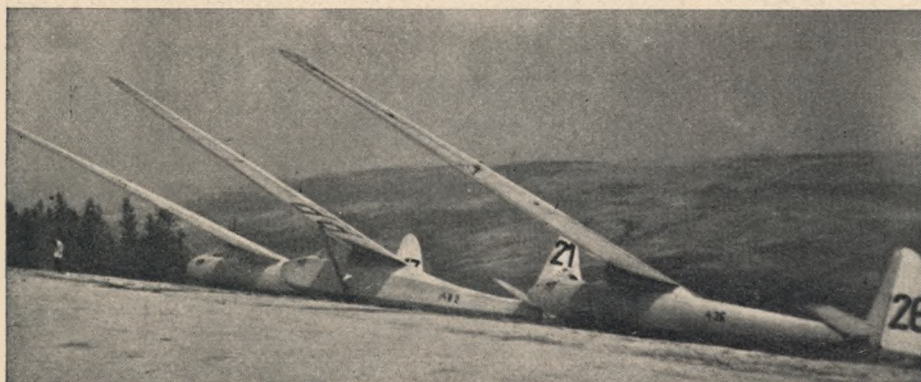
Polski, wynoszący 2.630 m, lecz ustala nowy europejski rekord wysokości.

Brakuje nam tylko paręset metrów, aby pobić międzynarodowy szybowcowy rekord wysokości, wynoszący 3.850 metrów. Rekord ten należy do Niemców i został ustanowiony aż w Brazylii w warunkach termicznych daleko korzystniejszych niż w Europie.

Wysokość 3.000 metrów przekroczył również pilot Zbigniew Żabski.

Pozatem wykonano wiele lotów przekraczających 1.000 metrów nad start i kilkanaście przelotów ponad 100 km. Dawny rekordzista Polski p. Michał Offierski dokonał przelotu do Przemyśla, oznaczając przed startem miejsce swego lądowania.

Wszystko to zostało wykonane w warunkach atmosferycznych dalekich od doskonałości, na tych samych szybowcach, na których latano podczas zawodów zeszłorocznych. Nowością był tylko szybowiec S. G. 3-bis 36, różniący się od typu z 1935 roku skrzydłami wygiętymi ku górze w formie spłaszczonej litery M.



ski ustalił na szybowcu S. G. 3-bis/36, nowy rekord Polski, przelatując odległość 332,3 km z Ustjanowej w okolicy Czerniowiec (Rumunja).

Również jeden z czołowych naszych pilotów szybowcowych, p. Zbigniew Mikulski, kierownik Szkoły Szybowcowej L. O. P. P. na Sokolej Górze, przekroczył dawny rekord, przeleciawszy z Ustjanowej do Puław odległość 226 km.

Zwycięzca Zawodów, w ostatecznej punktacji, p. Zbigniew Żabski przeleciał odległość 210 km, z Ustjanowej do Brodów.

Pilot Kazimierz Antoniak, uzyskując 3.435 m ponad miejsce startu, bije nie tylko zeszłoroczny rekord



Ostatnie „rady” wiernego „ambasadora”

Zawody tegoroczne dowiodły, że idziemy naprzód, że w chwili obecnej ustępujemy w szybownictwie jedynie Niemcom i że gonimy ich wielkimi krokami. Przyjdzie zapewne czas, że im dorównamy, a może i przewyższymy. Dają nam prawo tak sądzić wyniki tegorocznych Zawodów. Dowodzą one, że podniosła się jakość i doświadczenie naszych pilotów szybowcowych. W roku przyszłym szybownicy startować będą zapewne na nowych, doskonalszych typach szybowców, co w połączeniu z ich zdolnościami pozwoli niewątpliwie na podwyższenie obecnych rekordów.

Największą zasługą tegorocznych Zawodów jest zerwanie naszych szybowników z lotami czasowymi, i skierowanie wszystkich wysiłków na wykonanie przelotów.

I dlatego też IV Krajowe Zawody Szybowcowe zasługują w zupełności na miano „przełomowych”.

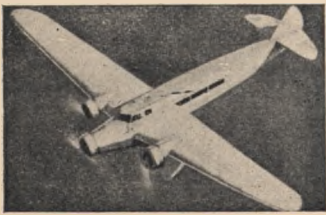


Po wylądowaniu, pilot objaśnia ciekawym zalety swej C. W. 5

mała encyklopedia lotnicza

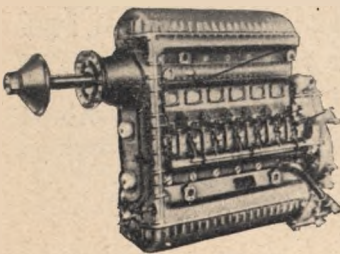
Wszelkie prawa zastrzeżone—Redakcja

DEWOITINE E.



konstruktor i dyrektor techniczny fabryki Société Aéronautique Française w Toulouse'ie we Francji, budującej samoloty cywilne i wojskowe noszące od jego nazwiska nazwę Dewoitine. Do bardziej znanych należy (obecnie przestarzały) myśliwski Dewoitine D-27 C.1, budowany z licencji przez wiele państw, m. in. przez Włochy, Szwajcarię, Czechosłowację. Używał go do swych lotów akrobacyjnych pilot Doret. Do ostatnich typów tego konstruktora należy myśliwski dolnołat D-500 z silnikiem Hispano Suiza 12 Xbrs 690 MK i 3-silnikowy D-332, 10-osobowy komunikacyjny z silnikami Hispano Suiza 9-V po 570 MK. o szybkości maksymalnej 300 km/gdz.

DIESEL (RUDOLF)



wynalazca silnika spalinowego o tej samej nazwie, pracującego na ciężkim paliwie (oleje, ropa i t. p.); do wojny światowej—wolnoobrotowego, a więc nie mającego zastosowania w lotnictwie. Pierwsze typy szybkoobrotowe, stosowane do napędu łodzi podwodnych, były dla lotnictwa za ciężkie. Dopiero w ostatnich latach zdołano zrównać stosunek ciężaru silnika do jego mocy u Diesela z takimże stosunkiem silnika benzynowego. Od benzynowych różni się zasadniczo systemem zasilania i zapalania. Zasilanie odbywa się bez pomocy gaźnika (karburatora) przez bezpośrednie wstrzykiwanie lub wdmuchiwanie paliwa do cylindrów silnika, zapalanie zaś następuje bez udziału iskrownika (magneta) wskutek samozapłonu mieszanki dzięki wielkiemu jej

sprężeniu (30—35 atmosfer) w cylindrach.

Silniki samolotowe typu Diesela buduje wiele fabryk silnikowych, przodują jednak Niemcy. Np. Junkers „Jumo“ 205—600 MK. ma już zastosowanie w lotnictwie komunikacyjnym (Junkers Ju-86 o 2 silnikach Jumo 205). Eksploatacja samolotów z silnikami typu Diesela jest tańsza (tańsze paliwo i mniejszy jego rozchód), wygodniejsza (odpadają b. delikatne części silnika — gaźnik i iskrownik) i bezpieczniejsza (paliwo do Diesela nie wzbucha i trudno się zapala).

DITTMAR HEINRICH



słynny niemiecki pilot szybowcowy kategorii D. 17 lutego 1934 r. ustanowił w Rio de Janeiro, w Brazylii, międzynarodowy szybowcowy rekord wysokości, wznosząc się na szybowcu Condor na 3.850 m ponad punkt odczepienia się od samolotu holującego. 27 lipca 1934 r. ustanawia międzynarodowy szybowcowy rekord odległości, przelatując 375 km z Rhön-Wasserkuppe do Liban w Czechosłowacji, na szybowcu Fafnir II D-Sao Paolo. Wykonał kilkanaście dużych przelotów (m. in. w 1935 r. jeden ok. 452 km), uczestniczył w wielu międzynarod. zawodach i pokazach szybowcowych.

DMUCHANIE

popularna nazwa prób w tunelach aerodynamicznych z modelami (zwykle w skali 1:10) statków powietrznych. Po zmierzeniu i przeliczeniu sił działających na dokładnie wykonany model, można ustalić, jakie właściwości aerodynamiczne będzie posiadał przyszły samolot.

DOLNOPLĄT (OWIEC)

samolot o jednej, zamocowanej u dołu kadłuba parze skrzydeł.

DOOLITTLE JAMES

major armii Stanów Zjedn. A. P., jeden z czołowych i najpopularniejszych lotników. Cechuje go brawurowa akrobacja. W r. 1932 ustanawia międzynarodowy rekord szybkości dla samolotów lądowych, osiągając na samolocie Gee-Bee z silnikiem Pratt & Whitney „Wasp“ 800 MK, szybkość 473 km/gdz.

DORÉT MARCEL



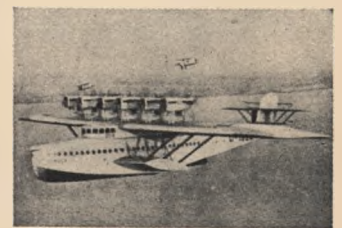
lotnik francuski, jeden z najlepszych akrobatów powietrznych, rywal Fieseler'a i Detroyat'a. Brał udział w locie długodystansowym, wraz z lotnikiem Le Brix, na samolocie „Trait-Union“ Dewoitine D-331 z silnikiem Hispano Suiza 1.000 MK, zamierzali pobić światowy rekord lotu bez lądowania. Po przebyciu kilku tysięcy kilometrów, na Syberji nastąpiła katastrofa samolotu. Doret uratował się skokiem ze spadochronem, Le Brix i towarzyszący im mechanik ponieśli śmierć.

DORNIER KLAUDJUSZ



dr. inż., niemiecki konstruktor lotniczy. W czasie wojny światowej współpracuje z hr. Zeppelinem przy budowie sterowców i wielosilnikowych samolotów bombardujących, znaczących przez Niemców literą R

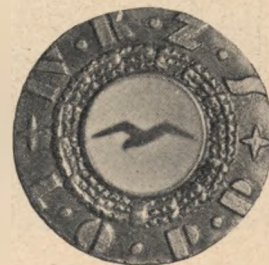
(Riesenschiffe). Jeden z tych najbardziej znanych samolotów R-69 (XIV) był dwupłatowcem o rozpiętości 42 m, długości kadłuba 22 m i powierzchni nośnej 330 m². 5 silników Maybach po 250 MK. Od roku 1922 inż. Dornier pracuje samodzielnie we własnych zakładach Dornier Metallbauten G. m. b. H. we Friedrichshafen nad jeziorem Bodeńskim, głównie nad budową wodnosamolotów całkowicie metalowych. Skonstruował szereg wodnosamolotów komunikacyjnych, jak: jednosilnikowy Dornier-Delfin I oraz udoskonalone II i III, dwusilnikowy Dornier-Wal (budowany z licencji przez Włochy, Holandję, Hiszpanię i używany jako samolot komunikacyjny lub bombardujący). Ewolucją tego typu był 4-osilnikowy Dornier Super-Wal o tandemowym układzie silników. Do udanych konstrukcyj inż. Dorniera należy zaliczyć wodnosamolot turystyczny „Libelle“ z silnikiem Walter 60 MK, mocągnym unieść w powietrze 5 osób, oraz komunikacyjny lądowy Dornier-Komet (budowany również jako wodnosamolot pływakowy). Największą konstrukcją inż. Dorniera jest słynny Do-X. Rozpiętość 47,8 m, długość 40,5 m, powierzchnia nośna — 486 m², ciężar własny — 28 t, ciężar użyteczny — 21 t, ciężar w locie — 49 t. Jako napęd służy 12 silników po 600 MK, ustawionych w 6 grup po 2. Podczas



jednego z pierwszych lotów propagandowych Do-X uniósł w powietrze 179 osób. Wodnosamolot ten znany jest z przelotu propagandowego z Europy do Ameryki. Ostatnimi konstrukcjami inż. Dorniera są: trzysilnikowy Do-Y i dwusilnikowy Do-F (silniki Siemens'a „Jupiter“ 525 MK). Samoloty te zostały zastosowane w armii niemieckiej jako bombardujące. Ciężar użyteczny Do-F — 3.230 kg przy ciężarze własnym 4.770 kg. Wodnosamoloty Dornier utrzymują komunikację powietrzną ponad Atlantyką Płd. przy pomocy statków katapultowych „Westfalen“, „Schwabenland“ i „Ostmark“.



IV KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE W USTJANOWEJ



W ciągu 15 dni, od dn. 28 czerwca do 12 lipca bieżącego roku, rozgrywane były w Ustjanowej IV Krajo- we Zawody Szybowcowe, urządzone przez Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Zgodnie z dotychczas stosowaną zasadą kierownictwo organizacyjno-sportowe Zawodów sprawował Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej. Bardzo dużą pomoc dla Zawodów świadczyły Minister- stwo Komunikacji oraz Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. Kierownikiem tegorocznych Zawodów był mjr. pil. Jerzy Bajan, a jego zastępcą płk. pil. Camillo Pe- rini. Przewodnictwem Komisji Sportowej Zawodów spo- czywało zaś, jak w roku ubiegłym, w rękach prof. inż. Stanisława Łukasiewicza, kierownika Instytutu Techni- ki Szybownictwa we Lwowie.

Zawody służyć miały dla dalszego podniesienia spraw- ności grupy naszych czołowych pilotów szybowcowych, do podwyższenia krajowych wyczynów szybowcowych oraz zebrania nowych doświadczeń z zakresu krajowe- go sprzętu szybowcowego.

Cele te — gdy idzie o zawodników i wyczyny — zosta- ły w IV Zawodach w dużej mierze osiągnięte.

W niedzielę 28 czerwca dokonał otwarcia IV Krajo- wych Zawodów Szybowcowych, specjalnie przybyły na tę uroczystość, Pan Minister Komunikacji Juljusz Ulrych, w obecności pp. Wiceministra Bobkowskiego, Generała Rayskiego, Dyrektora Departamentu Lotnictwa Cywil- nego ppłk. Turbiaka, jego zastępcy ppłk. Domesa oraz lokalnych władz ze starostą leskim dr. Gąsiorowskim na czele.

Pierwszy dzień Zawodów, poza uroczystością otwar- cia, poświęcony został na trening i loty próbne. W tym- że dniu generał Rayski dokonał także lotu treningowe- go na szyowcu „Komar“, osiągając czas lotu ponad 5 go- dzin i dokonując tem samem jednego z warunków do uzyskania najwyższej kategorii D pilota szybowcowego.

Przedstawiony Panu Ministrowi pełny skład zawo- dników liczył 29 osób, w liczbie których 1 kobieta.

Zawodnicy ci zostali zgłoszeni na zawody przez na- stępujące instytucje i organizacje:

Okręgi L. O. P. P.	— 15	zawodników
Aerokluby Regionalne	— 8	„
Wojskowy Obóz Szybowc. (W. O. S.)	— 5	„
Zw. Harcerstwa Pol. (Z. H. P.)	— 1	„

Każdy z tych zawodników odpowiadać musiał conaj- mniej następującym warunkom:

- 1) posiadać kategorię C pilota szybowcowego,
- 2) posiadać wykonanych ogółem 15 godzin lotów żaglowych nad terenami górskimi, w czym conajmniej jeden lot 2-godzinny,
- 3) posiadać ukończony kurs lotów ciągnionych za samolotem.

Zespół zawodników L. O. P. P. będąc pod opieką własnego szefa ekipy rozporządzał ponadto specjalną grupą pomocniczą do prac przygotowawczych na star-

Szybowiec z zespołu L. O. P. P. nad znakiem L. O. P. P., na zbo- czu Żuków





Minister komunikacji Juliusz Ulrych w towarzystwie gen. Rayskiego (z prawej) i mjr. Bajana (z lewej) przy krótkim odpoczynku

cie i prac przy transportach — co wprowadzono poraz pierwszy w Zawodach. Grupę pomocniczą stanowili młodzi piloci kategorii C z terenów poszczególnych Okręgów L. O. P. P. i Organizacji Harcerskiej, którzy oddając usługi zespołowi L. O. P. P., mogli jednocześnie zaznajamiać się z organizacją i warunkami zawodów, wzbogacając tą ekonomiczną drogą swe szybowce doświadczeniem.

Warunki tegorocznych Zawodów różniły się znacznie od zeszłorocznych. W pierwszym rzędzie, gdy idzie o zawodników, zarzucono zeszłoroczny podział na juniorów i seniorów i związaną z tym podziałem różnicę wymagań minimalnych. Wymagania minimalne w tegorocznym regulaminie były jednakowo dla wszystkich zawodników. Pod uwagę w punktacji tegorocznej brane były tylko wyczyny przekraczające cyfry następujące:

przy przelocie — 30 kilometrów, przy wysokości — 300 metrów ponad miejsce startu, przy locie nocnym na czas — 2 godziny, przy locie dziennym na czas — 3 godziny.

W r. ub. klasyfikowano wyniki zawodników w sześciu niezależnych od siebie konkurencjach, które stanowiły:

Górnicy z kopalni „Dorota” w Zagłębiu Dąbrowieckim pochłonięci widokiem lotów nad Żukowem



najdłuższy przelot, najdłuższy czas lotu, największa wysokość oraz sumy wyników z tych lotów, jak sumy wysokości, sumy przelotów, sumy czasów.

W związku z powyższym układem konkurencyj, znaczna część zawodników specjalizowała się niejako w poszczególnych konkurencjach, co dawało działalność i wyniki jednokierunkowe, uniemożliwiając ocenę ogólną zawodnika. To też w roku bieżącym wprowadzono punktację ogólną dla wszystkich rodzajów wyczynów. Punkty obliczane były według jednej tabeli, w której, oczywista, postarano się o premjowanie przelotów przed tak rozpowszechnionymi, a stosunkowo wiele mniej technicznie przynoszącymi lotami na czas.

I tak na przykład przyznawano jednakową ilość punktów (w tym wypadku po 19 pktów) za:

przelot długości 50 km,
wysokość 1000 m,
czas lotu dziennego 5 godz.,
i czas lotu nocnego 2 $\frac{1}{2}$ godz.

Dla dalszej obrony „przelotowców” przed „nasadowcami” (t. j. zawodnikami latającymi na czas) wprowadzono dla „przelotowców” premje w postaci dodatkowych punktów za przekroczenie w przelotach odległości 50 i 100 km, za lądowanie na lotniskach, za loty do celów góry zamierzonych oraz otwarto stałą konkurencję przelotu docelowego z powrotem na miejsce startu na trasie Ustjanowa — Bezmiechowa — Ustjanowa. Ponadto, poza wysokościami osiągniętymi w przelotach, zaliczano tylko jedną, najlepszą z wysokości danego dnia uzyskaną w locie przy stoku.

W tymże celu zadania dzienne, wyznaczane zawodnikom przez Komisję Sportową, były punktowane oddzielnie.

W tych warunkach zawodnicy, nieudający się na przeloty, a żaglujący przy stoku, nie mogli mieć przewagi nad przelotowcami, co w innym wypadku byłoby łatwe do osiągnięcia przez wykorzystanie przez tych zawodników dość znacznego czasu w ciągu którego „przelotowcy” czekają na transport powrotny z miejsca lądowania lub transport ten odbywają.

Przesunięcie tegorocznych Zawodów na porę letnią dało możliwość zawodnikom zapoznania się z letnimi warunkami termicznymi, zasadniczo różnymi od jesiennych.

Warunki zeszłorocznych zawodów, odbytych na przelomie września i października, cechowały bardzo silne wiatry, występujące zarówno w dzień jak i w nocy i rozciągająca się na dużych przestrzeniach termika górską. Warunki te umożliwiały długie loty na czas nad zboczem, tak dzienne jak i nocne. Z drugiej strony termika górską kończyła się na skraju przedgórza karpackiego, ustępując, co najwyżej, słabej termice terenowej kominów, a co za tym idzie i większość zeszłorocznych przelotów kończyła się też u krańców przedgórza. Gdy idzie o wysokości, to stosunkowo duże, uzyskane w roku ubiegłym, umożliwione zostały specjalnymi warunkami występującymi w górach w okresie bezchmurnej i cieplej pogody jesiennej, jaka szczęśliwie wypadła na czas poprzednich zawodów.

W czasie IV Krajowych Zawodów Szybowcowych przeważały wiatry południowe o bardzo słabym natężeniu, zamierające zupełnie w godzinach wieczornych. Nie dawały one możliwości wykonywania dłuższych lotów „czasowych” przy zboczu. Prądy termiczne występowały w postaci dość rzadko rozrzuconych kominów, wywo-

łanych przez podłoże lub też cumulusami. Zawodnicy mieli więc w tym roku poważne trudności przy osiągnięciu wysokości, a z reguły, przy szczęśliwym natrafieniu na komin, ruszali zaraz na przelot.

Przeloty na zwykłej terminie kominowej, a wysokości ponad 2.000 m, a nieraz i niższe, uzyskiwane w locach „ślepych“ wewnątrz cumulusów — oto typowe zjawisko w przebiegu IV Krajowych Zawodów Szybowcowych — zjawisko, przy którym zawodnicy dowiedli dużego opanowania pilotażu i dużej tężyzny psychicznej. Niejednokrotnie bowiem wysokości w chmurach osiągane były przez zawodników nieszkolonych dotychczas w ślepych pilotażu na samolotach ani dwuosobowych szybowcach, a operujących jedynie niejako przygodnie zdobytych, a później wypracowanym doświadczeniem. Na tle przebiegu IV Krajowych Zawodów Szybowcowych da się wyróżnić grupę pilotów odpowiadająca całkowicie, zarówno co do techniki latania, jak i co do zalet psychicznych — nie tylko warunkom zawodów krajowych, ale i wysokim wymaganiom zawodów międzynarodowych. Reszta zawodników ujawnia duże walory, jako materiał na wysoką klasę — potrzebna wydaje się dla nich jednak dalsza zaprawa, zwłaszcza gdy idzie o zwiększenie odporności na trudności i o ambicję w dążeniu do nowych wyników mimo zmęczenia, jakie występować musi tam, gdzie nie wystarcza krótki jednorazowy wysiłek, a niezbędne jest dłuższe uporczywe zmaganie.

Wielka szkoda, że wczesny termin zawodów tegorocznych nie pozwolił naszym konstruktorom wykonać urzędowych prób z nowymi konstrukcjami szybowcowymi. Wielka szkoda, tembardziej, że konstrukcje te oceniać będą musiały na swój egzamin do następnych Zawodów. Zawody bowiem jedynie, a nie indywidualny wyczyn, dają możliwość wszechstronnej oceny konstrukcji.

Zawodnicy tegorocznych zawodów startowali na dotychczasowych typach szybowców: SG—3, CW—5 bis i „Komar“. Nowością niejako był SG—3 bis/36, poprawiony SG—3 bis, który, w dużej mierze dzięki tym przeróbkom, zajął wielokrotnie pierwsze miejsca różnych rodzajów lotów, zwłaszcza w przelotach, i również pierwsze miejsce w klasyfikacji ogólnej.

Byłoby wiele pożądanym, aby, dla umożliwienia osiągnięcia lepszych wyników, zastosowano większą miarę staranności przy wykończaniu szybowców przez oprofilowanie wszystkich wystających części i przejść, dobieranie odpowiednich kształtów dla limuzyn oraz polerowanie powierzchni. Oczywiście zwiększyłyby to koszt szybowca i mogłoby niestety, wobec szczupłości budżetów szybowcowych, wpłynąć na zmniejszenie ilości szybowców — co byłoby groźne wobec rokrocznie zwiększającej się u nas liczby pilotów kategorii D, którym należy dać do treningu sprzęt rasowy.

IV Krajowe Zawody Szybowcowe w Ustjanowej odbyły się w atmosferze wzmoczonej, w stosunku do roku ubiegłego, propagandy LOPP na terenie Zawodów. Na zboczach Żuków zainstalowany został gigantyczny, a czysty graficznie i efektowny napis drzewny LOPP, widoczny w promieniu kilkunastu kilometrów, co w połączeniu z dekoracją flagami peronu i linii kolejowej oraz przejść na wzgórze startowe uzewnętrzniło rolę LOPP w szybownictwie wogóle i w urzędzeniu Krajowych Zawodów w szczególności.

Ruch zwiedzających teren zawodów był słaby, co tłumaczyć należy w pierwszym rzędzie niedogodnym terminem dla wycieczek szkolnych, stanowiących z zasady



Goście węgierscy w Ustjanowej w towarzystwie prof. Łukasiewicza (pierwszy od lewej)

najliczniejszą i jednocześnie najwdzięczniejszą publiczność Zawodów.

Na terenie zawodów poraz pierwszy wystąpili liczniej goście cudzoziemscy, a mianowicie przybyli: Węgrzy — inż. Ulbrych i pil. szyb. inż. Tibor, jak goście Związku Harcerstwa Polskiego i Śląskiego Okręgu LOPP, Austriak — p. Eigner, Niemiec — konstruktor Jacobs.

Wiele liczniej, niż w roku ubiegłym zjechały wycieczki przedstawicieli prasy krajowej, co wpłynęło bardzo korzystnie na ilość i charakter relacji prasowych z Zawodów. Relacje te uzupełniane były stale przez nadawanie komunikatów dziennych agencji P. A. T. oraz krótkofalowej radiostacji w Bezmiechowej.

Z Polskiego Radja nadano dwa odczyty o roli Zawodów, dwa reportarze ich przebiegu oraz specjalną propagandową audycję szybowcową LOPP układu mgr. Budzyńskiego i w wykonaniu zespołu lwowskiej „Wesołej fali“ pod tytułem „Orlim Szlakiem“.

W przebiegu Zawodów padały gęsto nowe wysokie wyczyny szybowcowe, zwłaszcza w dziedzinie przelo-

120-osobowa wycieczka junaków z Obozu P. W. w Grodowicach pod znakiem L. O. P. P. na Żukowie



MAPKA PRZELOTÓW WYKONANYCH PODCZAS IV K. Z. S.



Legenda: - granice województw,
cyfry przy nazwach miast oznaczają ilość przelotów do danej okolicy.

U w a g a: długość przelotu do Krasnegostawu - 178 klm.

tów, ku którym kierowały zawodników zarówno założenia regulaminu, jak i odczucie warunków.

Dla zilustrowania intensywności IV Krajowych Zawodów Szybowcowych wystarczyłoby tylko podkreślić, że np. dotychczasowy rekord krajowy wysokości (2.630 m) został przekroczony potrzykroć, krajowy rekord przelotu (210 km) podwójnie, a najlepszy przelot w zawodach zeszłorocznych (140 km) piętnaście razy.

Ożywione współzawodnictwo wywiązało się wokół najwyższego wyczynu wysokości między pilotami: Żabskim i Antoniakiem. Po bliskich sobie cyfrach wyników wysokości osiągniętych przez tych dwu pilotów w dniu 6 lipca, a przekraczających 3000 m. — pilot Żabski osiągnął następnie w przelocie nową wspaniałą wysokość, która niestety całkowicie oceniona być nie może. Podczas lotu wysokościomierz pilota Żabskiego zamarł na wysokości około 3.500 m i przestał działać,

choć przez dłuższy czas jeszcze wrojemetr wskazywał wznoszenie. Być może, że pilot Żabski przekroczył wysokość 4.000 m, ale miarodajna będzie tylko ta wysokość, jaka zostanie odczytana na barografie. Należy zaznaczyć, że zawodnicy zaopatrzeni byli w barografy rejestrujące wysokość mniej więcej w granicach 3.500 m, gdyż nieprzewidywano osiągnięcia znacznie wyższych wysokości. Piórko barografu pilota Żabskiego wyszło poza barogramkę i wobec tego trudno przewidzieć, czy ujawniona zostanie wysokość większa o wymagane 100 metrów od poprzedniego rekordu wysokości pilota Antoniaka, co jedynie mogłoby dać pierwszeństwo w wysokości pilotowi Żabskiemu.

Oficjalne zarejestrowanie rzeczywiście osiągniętej wysokości przez pil. Żabskiego mogłoby stać się świetnym czynnikiem propagandowym polskiego szybownictwa.



Pilot Zbigniew Żabski zdobywca pierwszego miejsca w IV Krajowych Zawodach Szybowcowych.

Osiągnięte na Zawodach trzy wysokości ponad 3000 m — poza pojedyńczym losem Dittmara na specjalnej ekspedycji w Brazylii, kraju podzwrotnikowym, gdzie panują silne prądy termiczne — są obecnie największymi, jakie na świecie sybownicy wykonali.

Jeszcze raz przekonał się o wartości polskiego powietrza, sprzętu i ludzi.

Jedyną zawodniczkę w tegorocznych Zawodach p. Marji Younga szczęście wyraźnie nie dopisało. Naskutek poważniejszego uszkodzenia szybowca nie miała ona możliwości współzawodniczenia w Zawodach.

W porównaniu z ubiegłym rokiem uderzała znaczna w tym roku liczba uszkodzeń szybowców, w czym kilka bardzo poważnych. Tylko w części wypadków przypisać to można brakowi dostatecznego treningu młodych pilotów w lądowaniach pod górę, a przedewszystkiem niezrętemu zbożu oraz gorszemu przygotowaniu terenu. Niezależnie koszt remontu przewyższył kilkakrotnie ewentualny wydatek na wydzierżawienie pasów do lądowań i na wyrównanie progów. Szczęście sprzyjało całości Zawodów, dzięki czemu nie zdarzył się ani jeden wypadek uszkodzenia ciała. Nawet dramatyczny wypadek pilota Żurakowskiego, skończył się szczęśliwie. Pilot, po oderwaniu się skrzydeł od jego szybowca podczas lotu na ślepo w cumulusie, ratował się przy pomocy spadochronu i nie odniósł najmniejszego szwanku.

Szczegółowy przegląd wyników IV Krajowych Zawodów Szybowcowych znajdują czytelnicy na osobnych tablicach. *Dane pomieszczone w nich nie są oficjalne* — gdyż nie ustalono jeszcze definitywnie wysokości osiągniętych w ostatnich przelotach przez pilotów: Żabskiego, Urbana i Kołodyńskiego. Niemniej zmiany jakim ulegną te wysokości, podane w przybliżeniu w omawianych tablicach — niewie wpłyną na kolejność miejsc zawodników w klasyfikacji zasadniczej.

W omawianych tablicach nieustalone definitywnie wysokości przyjęto następująco:

pilot Żabski — 3500 m
 „ Urban — 1500 „
 „ Kołodyński — 2000 „

Ogólne dane porównawcze Krajowych Zawodów Szybowcowych 1935 i 1936 r.

	1936 r.	1935 r.
Ilość zawodników	29	28
— szybowców typu SC-3	12	9
— „ „ „ CW-5	8	6
— „ „ „ Komar	9	13

Ilość dni lotnych	11	12
„ wykonanych lotów	511	490
Suma wylatanych godzin	520	763
Największa ilość lotów w ciągu 1-go dnia	69	70
Ogólna ilość zdobytych punktów	8204	—
Największa ilość zdobytych punktów w ciągu jednego dnia	1068	—

PRZELOTY

Przelotów ponad 30 km wykonano ogółem 65, przelatując 5502,5 km	
„ Ustjanowa — Bezmiechowa, —	
Ustjanowa 7 „	245 km
Razem	przelatując 5747,5 km
W r.1935 ogółem	2182,8 km

	1936 r.	1935 r.
Przelotów ponad 50 km wykonano:	50	20
w tem przelotów:		
od 50 — 100 km	34	16
„ 100 — 150 „	9	4
„ 150 — 200 „	4	—
„ 200 — 250 „	2	—
„ 250 — 300 „	—	—
„ 300 — 350 „	1	—

Sumarycznie najwięcej kilometrów przelecieli:

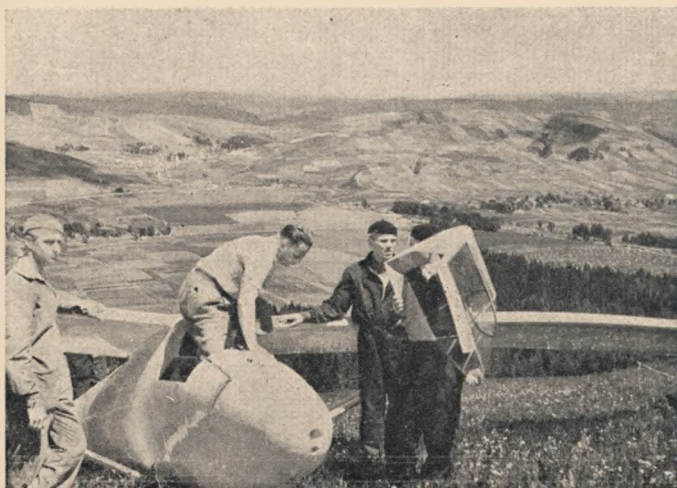
601,1 km w 4 lotach pil. Baranowski	na SC 3 — bis/36
596,5 „ „ 7 „ „ kpt. Peterek	„ CW 5 — bis
519,2 „ „ 7 „ „ Żabski	„ SG 3 — bis/36
492,1 „ „ 6 „ „ Szukiewicz	„ Komarze
350,7 „ „ 4 „ „ kpt. Brzezina	„ SC-3
347,2 „ „ 3 „ „ Mikulski	„ SG3 — bis/36
330,3 „ „ 4 „ „ por. Grzeszczuk	„ Komarze
320,5 „ „ 3 „ „ Urban	„ Komarze
224,5 „ „ 4 „ „ Antoniak	„ SG 3-bis
205 „ „ 2 „ „ por. Heenenberg	„ CW 5-bis

Przelecieli ponad 50 km.

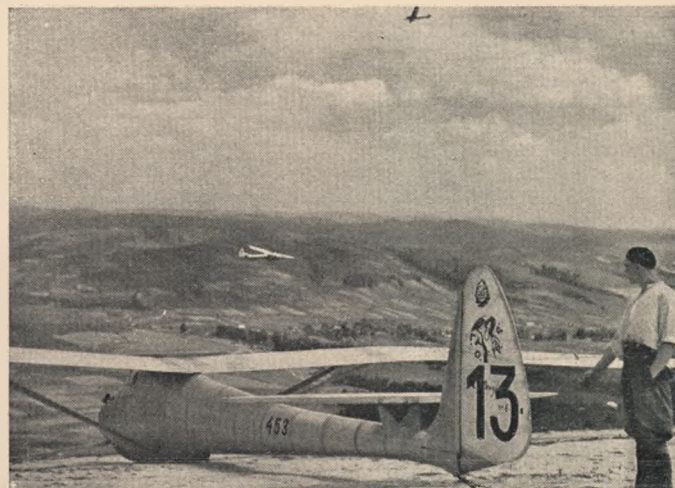
6-krotnie pil. kpt. Peterek	na CW 5-bis
5-krotnie „ Szukiewicz	„ Komarze
5-krotnie „ Żabski	„ SG 3-bis/36
4-krotnie „ Baranowski	„ „
3-krotnie „ Antoniak	„ SG 3-bis
3-krotnie „ kpt. Brzezina	„ SC 3
3-krotnie „ Czarnecki	„ SG 3-bis/36
3-krotnie „ Waciórski	„ SG 3/35
2-krotnie „ 5 zawodników	
1-krotnie „ 8 zawodników	

Pilot Bolesław Baranowski ustalił nowy polski rekord odległości.





Kpt. Edward Peterek „wyga powietrzny” – zwany „tata”



Przed startem

Przelot Ustjanowa — Bezmiechowa — Ustjanowa wykonali:

2-krotnie	pil. kpt. Brzezina	na SG 3
2-krotnie	„ Żabski	„ SG 3-bis/36
1-krotnie	„ Antoniak	„ SG 3-bis
1-krotnie	„ Czarnecki	„ SG 3-bis/36
1-krotnie	„ Pleniewicz	„ „

Zapowiedziany przelot do celowy wykonał:

do Przemyśla pil. Offierski na „Komarze”.

Najdłuższe przeloty wykonali:

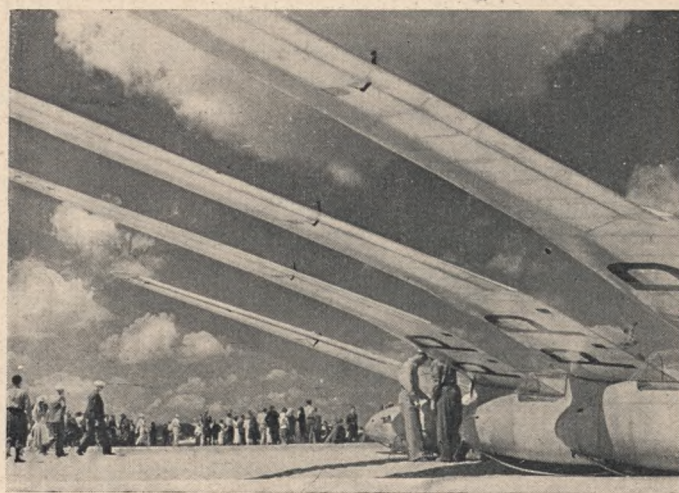
332,3 km	pil. Baranowski	na SG 3-bis/36
226	„ „ Mikulski	„ „
210	„ „ Żabski	„ „
182	„ „ kpt. Peterek	„ CW 5-bis
178	„ „ Urban	„ Komarze
160	„ „ Szukiewicz	„ „
159,5	„ „ por. Grzeszczuk	„ „
147,3	„ „ por. Włodarkiewicz	„ „

Klasyfikacja zasadnicza zawodników wg. zdobytych punktów

L p.	Ilość punktów	Nazwisko i imię zawodnika	Typ szybowca	Nr. konk.	Organizacja zgłaszająca
1	980	Żabski Zbigniew	SG — 3-bis/36	30	LOPP — Lwów
2	542	Kpt. Peterek Edward	CW — 5-bis	16	W. O. S.
3	535	Baranowski Bolesław	SG — 3-bis/36	2	LOPP — Lwów
4	525	Szukiewicz Romuald	Komar	21	LOPP — W-wa
5	426	Por. Grzeszczuk Władysław	Komar	9	W. O. S.
6	406	Kpt. Brzezina Stanisław	SG — 3	3	W. O. S.
7	406	Antoniak Kazimierz	SG — 3-bis	1	Aer. Lwowski
8	370	Por. Hennerberg Zdzisław	CW — 5-bis	10	W. O. S.
9	361	Mikulski Zbigniew	SG — 3-bis/36	14	LOPP — Wołyński
10	359	Offierski Michał	Komar	6	LOPP — Lwów
11	337	Urban Mieczysław	Komar	24	LOPP — W-wa
12	292	Por. Włodarkiewicz Andrzej	Komar	27	W. O. S.
13	285	Czarnecki Lucjan	SG — 3-bis/36	5	LOPP — Łódź
14	261	Pleniewicz Kazimierz	SG — 3-bis/36	18	LOPP — Kielce
15	226	Kwiatkowski Leopold	Komar	12	LOPP — Kraków
16	199	Waciórski Stefan	SG — 3/35	25	Z. H. P.
17	170	Kolodyński Zbigniew	Komar	7	Aer. Lwowski
18	165	Gliwiński Piotr	Komar	8	Aer. W-wski
19	147	Ciastuła Tadeusz	SG — 3/35	4	Aer. W-wski
20	146	Wacnik Stanisław	SG — 3	26	Aer. Lwowski
21	143	Kozieł Andrzej	CW — 5-bis	11	LOPP — Lwów
22	126	Różański Jerzy	Komar	19	LOPP — W-wa
23	124	Szydłowski Wiktor	SG — 3-bis/36	23	LOPP — Wilno
24	112	Żurakowski Bronisław	CW — 5-bis	31	Aer. W-wski
25	55	Prątkowski Stanisław	SG — 3/35	17	Aer. W-wski
26	39	Smidowicz Bohdan	CW — 5-bis	20	Aer. Gdański
27	38	Majcherczyk Antoni	CW — 5-bis	13	LOPP — Kielce
28	29	Szwarc Leszek	CW — 5-bis	11	LOPP — W-wa
29	0	Younga Marja	CW — 5-bis	29	LOPP — Wołyński



Start!..



Szybowce SG 3 bis/36 w dniu otwarcia zawodów

135,5 km pil. kpt. Brzezina „ SG 3
 118,5 „ „ Kołodynski „ Komarze

Nowy rekord Polski:

332,3 km ustalony został przez pil. Baranowskiego na SG 3-bis/36.

Dotychczasowy rekord Polski:

210 km ustalony przez pil. Offierskiego na SG 21 „Lwów”

Najdłuższy przelot na Zawodach w 1935 r.:

140 km — pil. Baranowski na SG 3-bis

Rekord międzynarodowy:

504,2 km ustalony w 1935 r. przez ś. p. R. Oeltschnera (Niemcy).

WYSOKOŚCI

Osiągnięto wysokości ponad 300 m w r. 1936 — 185 razy.

	1936 r.	1935 r.
Osiągnięto wysokości ponad 1000 m razy:	78	61
w tem lotów:		
od 1000 do 1500 m	64	31
„ 1500 „ 2000 „	11	23
„ 2000 „ 2500 „	—	4
„ 2500 „ 3000 „	—	3
„ 3000 „ 3500 „	3	—

Przekroczyli wysokość 1000 m:

8 krotnie pil. Szukiewicz	na Komarze
8 „ „ Żabski	„ SG 3-bis/36
7 „ „ Offierski	„ Komarze
5 „ „ kpt. Brzezina.	„ SG 3
4 „ „ por. Grzeszczuk	„ Komarze
4 „ „ „ Henneberg.	„ CW 5-bis
4 „ „ kpt. Peterek	„ CW 5-bis
4 „ „ Waciórski	„ SG 3/35
3 „ „ Antoniak	„ SG 3-bis
3 „ „ Czarnecki	„ SG 3-bis/36
3 „ „ Kwiatkowski	„ Komarze
3 „ „ Mikulski	„ SG 3-bis/36
3 „ „ Plenkiewicz	„ SG 3-bis/36
3 „ „ por. Włodarkiewicz	„ Komarze
2 „ „ 5 zawodników	
1 „ „ 6 „	

Maksymalne wysokości osiągnęli:

3500 m pil. Żabski	na SG 3-bis/36
3435 „ „ Antoniak	„ SG 3-bis
3110 „ „ Żabski	„ SG 3-bis/36
2000 „ „ Kołodynski	„ Komarze
1975 „ „ por. Heneberg	„ CW 5-bis
1835 „ „ Żabski	„ SG 3-bis/36
1670 „ „ Szukiewicz	„ Komarze
1670 „ „ Offierski	„ „
1570 „ „ Szukiewicz	„ „
1570 „ „ Urban	

Nowy rekord Polski: 3435 m ustalony przez Antoniaka na SG3 bis lub Żabskiego na SG3 bis/36, jeżeli odczytana na barogramce wysokość pil. Żabskiego okaże się większą conajmniej o 100 m od wysokości pil. Antoniaka.

Dotychczasowy rekord Polski: 2630 m ustalony podczas III K. S. Z. w r. 1935 przez pil. por. Włodarkiewicza.

Rekord międzynarodowy: 4325 m ustalony w r. 1934 w Brazylii przez H. Dittmara (Niemcy).

Loty na czas — z powrotem na miejsce startu.

Wykonano lotów ponad 3 godz. w r. 1936 ogółem	47
	w r. 1936 1935
„ „ „ 5 „	12 23
w tem lotów:	
od 5 godz. do 10 godz.	12 16
„ 10 „ „ 15 „	— 6
„ 15 „ „ 20 „	— —
„ 20 „ „ 25 „	— 1

Osiągnęli czasy ponad 5 godzin:

2 krotnie pil. Gliwiński	na Komarze
2 „ „ por. Grzeszczuk	„ „
2 „ „ Henneberg	„ CW 5-bis
2 „ „ Plenkiewicz	„ SG 3-bis/36
1 „ „ 4 zawodników	

Najdłuższe czasy osiągnięli:

8 godz. 18 min.	pil. Szydłowski	na SG 3-bis/36
8 „ 12 „ „	„ „ „ „	„ „ „ „
8 „ 09 „ „	„ „ „ „	„ „ „ „
7 „ 56 „ „	por. Grzeszczuk	„ Komarze
7 „ 43 „ „	„ „ „ „	„ „ „ „

Rekord Polski: 20 godz. 13 min. ustalił podczas III KZS w r. 1935 pil. Oleński na „Komarze”.

Rekord międzynarodowy: 36 godz. 35 min. ustalił w 1933 r. K. Schmidt (Niemcy).

Najdłuższy lot nocny Polski: 11 godz. 15 min. wykonał w r. 1935 podczas III KZS pil. Oleński na „Komarze”.

Klasyfikacja zawodników wg. zdolnych punktów za zadania dzienne

L. p.	Zawodnik	Typ szybowca	Ilość wykonanych zadań dziennych	Punkcja
1	Szukiewicz	Komar	8	681
2	Żabski	SG 3 bis/36	5	378
3	Kpt. Brzezina	SG 3	3	300
4	Mikulski	SG 3 bis/36	3	280
5	Urban	Komar	2	270
6	Baranowski	SG 3 bis/36	2	258
7	Czarnecki	SG 3 bis/36	3	256
8	Kpt. Peterek	CW 5 bis	4	235
9	Officerski	Komar	3	210
10	Por. Grzeszczuk	Komar	3	169
11	Por. Henneberg	CW 5 bis	3	134
12	Gliwiński	Komar	1	70
13	Waciórski	SG 3/36	2	65
14	Kołodyński	Komar	1	59

N A G R O D Y.

Nagrody przechodnie:

1. Ministra Komunikacji — pil. Baranowski za najdłuższy przelot dla Lwowskiego Okręgu Woj. L. O. P. P.
2. Zarządu Głównego L. O. P. P. — pil. Antoniak dla Aeroklubu Lwowskiego lub pil. Żabski dla Lwowskiego Okr. Woj. L. O. P. P. za największą wysokość.

Nagroda przechodnia dla konstruktora:

Zrzeszenie Przemysłowców Lotnictwa — konstruktor inż. Sz. Grzeszczuk za najdłuższy przelot, wykonany przez pil. Baranowskiego na szybowcu jego konstrukcji.

Nagrody pieniężne z przeznaczeniem na F. O. N.:

1. Ministra Spraw Wojskowych — pil. Żabski za pierwsze miejsce w klasyfikacji zasadniczej.
2. Dyrektora P. U. i W. F. — pil. Szukiewicz za pierwsze miejsce w punktacji za zadania dzienne.

Nagrody pieniężne Ministerstwa Komunikacji, Linij Lotniczych „Lot” i Fabryki P. Z. L. — dla organizacji, zgłaszających danych zawodników:

zdołało pierwszych ośmiu zawodników klasyfikacji zasadniczej w stosunku do zdobytych punktów za przeloty i za wysokości.

Nagrody indywidualne:

1. Szefa Dep. Aer. — pil. Baranowski za najdłuższy przelot.
2. Dowódcy Korpusu O. K. X — pil. Szukiewicz za najlepszą punktację za zadania dnia.

3. Wojewody Lwowskiego — pil. Żabski za najlepszą punktację zasadniczą.
4. Wojewody Śląskiego — pil. Antoniak lub pil. Żabski za największą wysokość.
5. Komendanta Gł. Zw. Strzeleckiego — pil. Antoniak lub pil. Żabski za drugie miejsce w największej wysokości.
6. Prezydenta m. Lwowa — pil. kpt. Peterek za drugie miejsce w punktacji zasadniczej.
7. Centrum Wyzsk. Ofic. Lotn. — pil. Mikulski za drugie miejsce w przelotach.
8. Instytutu Techniki Szybownictwa — pil. kpt. Peterek za najbliższy przelot do Krakowa.
9. Instytutu Techniki Szybownictwa — pil. Baranowski i pil. Żabski za najtrudniejsze wyczyny.
10. Prezesa Aer. Lwowskiego — pil. Żabski za drugie miejsce w punktacji za zadania dnia.
11. Aeroklubu Lwowskiego — pil. kpt. Brzezina za trzecie miejsce w punktacji za zadania dnia.
12. Kierownictwa Zawodów — ośmiu pierwszych zawodników w punktacji zasadniczej.
13. Kierownictwa Zawodów — pil. Baranowski oraz pil. Antoniak lub pil. Żabski za ustanowienie nowych polskich rekordów.

Poddając rachunkowi obserwacje z przebiegu tegorocznych Krajowych Zawodów Szybowcowych — nasywają się następujące uwagi:

1) czułą stroną organizacji Zawodów pozostaje nadal kwestja transportu szybowców z miejsc lądowania. Dla całkowitego uniknięcia przewagi zawodników pozostających w pobliżu zbocza nad zawodnikami udającymi się na przelot i zużywającymi w związku z transportami wiele czasu — należałoby mobilizować na czas Zawodów, znaczniejsze, niż dotychczas, środki transportowe;

2) wobec możliwości przekraczania granic przy przelotach — należałoby zaopatrywać wszystkich zawodników w paszporty zagraniczne, a szybowce w tryptyki, a ponadto posiadać w pogotowiu samoloty i pilotów z upoważnieniami do przelotów po szybowce zagranicę. W ostatnich Zawodach miały miejsca dwa wypadki lądowania zawodników poza granicami kraju;

3) z uwagi na coraz wyższy poziom zawodów należałoby na przyszłość stawiać wyższe wymagania kandydatom na zawodników. Poza wykonaniem kilkudziesięciu godzin, kandydat powinien wykazać się kilkoma przelotami powyżej 50 km, Ponadto kandydat powinien posiadać trening w lotach w górach (o ile zawody odbyć miałyby się w terenie górskim), w lądowaniach z wiatrem pod górę oraz w lotach nocnych.

Większość tegorocznych zawodników, nieposiadając czasu w ciągu roku na odbywanie treningu w lotach nad terenami górskimi — obróciło pierwsze dni zawodów właściwie na niezbędny trening, a nie na współzawodnictwo. W przyszłości należałoby wprowadzić obowiązkowy, kilkuniedniowy trening dla zawodników na szybowisku wyznaczonym na Zawody — nawet gdyby to miało się odbyć kosztem czasu przeznaczonego na same Zawody.

Uwagi powyższe podyktowane zostały jedynie względem na poważną rolę Krajowych Zawodów Szybowcowych, jako dorocznej rewji najlepszych sił naszego szybownictwa. Dalsze możliwie duże usprawnienie przebiegu Zawodów, ułatwienie przez to pracy zawodnikom, kosztem nawet znacznych wysiłków i środków materialnych — przyczyni się niewątpliwie do dalszego podniesienia wyczynów Polskiego Szybownictwa.

E. M.

Doświadczalne Warsztaty Lotnicze

WARSZAWA,
Okęcie Lotnisko

BUDOWA SAMOLOTÓW

R · W · D

Telefon: 9.71-22
Telegram:
Dewuel Warszawa

WYTWÓRNIA SILNIKÓW
i WARSZTATY MECHANICZNE

HENRYK LIEFELDT
i STEFAN SCHIFFNER

Sp. z ogr. odp.

WARSZAWA, UL. WOLNOŚCI Nr. 5

TELEFON 640-28

Silniki przemysłowe. Motopompy.
Części metalowe do płatowców.
Części do silników lotniczych.
Części do samochodów.
Podgrzewacze powietrza do silników
lotniczych i samochodowych.

BLACHY, RURY, DRUTY, FOLJE, TAŚMY
OŁOWIANE, CYNOWE I ALUMINJOWE
DOSTARCZA

W. KEMNITZ

WARSZAWA IV, TERESPOLSKA 24. TEL. 10-24-24, 10-01-24



SIATKI

do wszelkich ce-
lów przemyś-
wych i rolniczych

F. MAKOWIECKI

Warszawa
Kredytowa 5, tel. 27-84

OGRODZENIA
DRUCIANE

Tkaniny do
filtrów od much
i do tynkowania



POPIERAJCIE L. O. P. P.!

ROCZNIK DWUTYGODNIKA
„LOT i OPLG POLSKI”

1934 i 1935

Ozdobnie oprawny w płótno angielskie do nabycia
w Administracji dwutygodnika, Warszawa, Wierzbowa 9.

Cena egzemplarza – 10 zł. (Dla placówek LOPP – 7 zł.)

Wysyłka po otrzymaniu zamówienia, lub wpłacie na konto P.K.O.
Nr. 7.860 z zaznaczeniem „Na rocznik 1934 lub 1935”

Z. A. T. Zakłady Akumulatorowe
syst. „TUDOR” S. A.

WARSZAWA, UL. ŻŁOTA 35. TEL. Nr. 5-62-60

AKUMULATORY

OŁOWIANE I ŻELAZONIKLOWE

WYRABIANE CAŁKOWICIE W KRAJU

do najróżnorodniejszych celów – dla
wszelkich pojemności – we wszyst-
kich możliwych wykonaniach

ODDZIAŁY:

BYDGOSZCZ, KATOWICE, LWÓW, POZNAŃ

Warunki prenumeraty w kraju: *rocznie* 10 zł., *półrocznie* 5 zł.,
kwartalnie 2 zł. 50 gr.

Zagranicą: *rocznie* 9 frank. szwajc., *półrocznie* 4½ frank. szwajc.
Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.

Ceny ogłoszeń: Cała str. 1.000 zł., ½ str. 500 zł., ¼ str. 300 zł.
Barwne na IV-tej str. okładki: Cała str. 1.200 zł., ½ str. 600 zł.

Komitet Redakcyjny:

Przewodniczący mjr. pil. A. Wojtyga. Członkowie: plk. inż.
K. Moniuszko, mjr. pil. F. Haberek, inż. St. Krasuski.

Redaktor: Karol Koźmiński.

Wydawca: Zarz. Gł. L. O. P. P.

Redakcja i administracja: Warszawa, Wierzbowa 9, telefon 2-66-88.

Redakcja rękopisów nie zwraca.

POLSKI SAMOCHÓD

dostosowany specjalnie do warunków polskich, budowany w Polsce rękami polskiego robotnika, z polskich materiałów

produkt wytwórni samochodowej

PAŃSTWOWYCH ZAKŁADÓW INŻYNIERJI

„POLSKI FIAT”

Modele osobowe o małym i średnim litrażu, lekkie ciężarówki i

Modele półciężarowe furgony do 2¼ tonny oraz autobusowe do 20 osób.

Modele specjalne ciągniki, polewaczki, wozy strażackie, miejskie i t. p.

„POLSKI SAURER”

Samochody ciężarowe i autobusy z najbardziej ekonomicznym silnikiem świata syst. Diesel.

Specjalnie wzmocnione i przystosowane na warunki polskie

„P. Z. INŻ.”

Motocykle jedno i dwucylindrowe, polskiej konstrukcji, do jazdy solo i z wózkiem.

Zespoły napędowe do wagonów motorowych.

Silniki spalinowe przemysłowe od 6–600 KM.

Armatury do wody, pary i gazu.

Odlewy, odkucia.

PRZEMYSŁ LEŚNY

K. CUKIER i SYN

ISTNIEJE OD 1884 R.

WARSZAWA, OGRODOWA Nr. 3

Telef.: 290-83 i 258-45

Adres telegr.: «KACUKIER»

WŁASNE TARTAKI PAROWE
I EKSPLOATACJE LEŚNE

EKSPORT WSZELKIEGO
RODZAJU DRZEWA

TOWARZYSTWO KRESOWEGO PRZEMYSŁU LNIANEGO

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

WARSZAWA, NOWOGRODZKA 2

TELEFON 905-92 • KONTO P.K.O. 15.033

W O R K I

W O R E C Z K I

TKANINY W O R K O W E

TYLKO Z SUROWCA KRAJOWEGO

W POLSKIM LNIE, POLSKI GROSZ

PRZEDSIĘBIORSTWO

ROBÓT ZIEMNYCH BRUKARSKICH,

WYROBÓW BETONOWYCH,

PRZEPROWADZANIE KABLI

ELEKTRYCZNYCH I TELEFONICZNYCH

WŁASNE KAMIENIOŁOMY GRANITU

W KLESOWIE, POWIAT SARNEŃSKI

STANISŁAW ZIEMBIŃSKI

W A R S Z A W A

CZERNIAKOWSKA 24, TELEFON 9.20-48

WYKONUJE:

ROBOTY BRUKARSKIE DLA ZARZĄDU MIEJSKIEGO

M. ST. WARSZAWY – WODOCIĄGÓW I KANALIZACJI

ROBOTY KABLOWE: UKŁADANIE KABLI DLA

„KABEL POLSKI” S. A., BYDGOSZCZ;

FABRYKA KABLI S. A., KRAKÓW;

WARSZAWSKA WYTWÓRNIA KABLI S. A.,

W A R S Z A W A – O K E Ć I E

POLSKIE FABRYKI KABLI

I WALCOWNIE MIEDZI S. A.,

OŻARÓW – WARSZAWSKI