

SKRZYDLATA POLSKA



M A J 1 9 3 2

NR. 5 (91) ROK III (IX)

ORGAN AEROKLUBÓW

WYDAWNICTWO L. O. P. P.

zł.

VADEMECUM LOTNICTWA POLSKIEGO

WŁADZE PAŃSTWOWE

Lotnictwo w Polsce podlega dwóm ministerstwom. Cywilne — Ministerstwu Komunikacji, które posiada samodzielny Wydział Lotnictwa Cywilnego; wojskowe — Ministerstwu Spraw Wojskowych, mającemu Departament Aeronautyki.

Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-20-70. Wydziały: ogólnorganizacyjny, techniczny i studjów oraz samodzielne referaty: balonowy i personalny. Przy Dep. Aeronautyki istnieje Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki.

Wydział Lotnictwa Cywilnego — Warszawa, Wiejska 3, tel. 9-55-80. Referaty: administracyjny, eksploatacyjny, rozbudowy (lotnisk i dróg powietrznych) i politycznoprawny.

ORGANIZACJE SPOŁECZNE

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwważowej. Na czele Rada Główna i Zarząd Główny. Płacówki miejscowe: Komitety wojewódzkie, komitety powiatowe oraz kółka przy urzędach, stowarzyszeniach i instytucjach.

Zarząd Główny — Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 704-26, 541-69 i 713-11.

Komitety wojewódzkie:

Stoleczny — Chmielna 27, tel. 732-14.
Warszawski — Hoża 21, tel. 8-65-77.
Białostocki — Warszawska 17.
Kielecki — Sienkiewicza 36.
Krakowski — Basztowa 22.
Lubelski — Powiatowa 1.
Lwowski — Smolki 3.
Łódzki — Dąbrowskiego 5, Sąd, pok. 113.
Nowogrodzki — 3 Maja 1.
Poleski — Brześć, 3-go Maja 38.
Pomorski — Toruń, Jadwigi 12-14.
Poznański — Dyr. P. K. P., pokój 38.
Stanisławowski — Dyr. P. K. P.
Śląski — Katowice, Województwo.
Tarnopolski — Tarnopol, Województwo.
Wileński — Marii Magdaleny 4.
Wołyński — Łuck, Jagiellońska 24.

Komitety na prawach wojewódzkich:

Dyrekcyjny P. K. P. w Warszawie — Stacja Warsz.-Wsch., pokój 20.
Dyrekcyjny P. K. P. w Krakowie — Dyr. P. K. P.
Dyrekcyjny P. K. P. w Wilnie — Dyr. P. K. P., Słowackiego 2.

WOJSKO

Grupy aeronautyczne: 1-sza w Warszawie, 3-cia w Krakowie.

Pułki lotnicze: 1-szy w Warszawie, 2-gi w Krakowie, 3-ci w Poznaniu, 4-ty w Toruniu, 5-ty w Lidzie, 6-ty we Lwowie.

Morski Dyon Lotniczy — w Pucku.

Baony balonowe: 1-szy w Toruniu, 2-gi w Jabłonnie.

Szkoły: Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa — Dęblin.

Centrum Wyszkożenia Podoficerów Lotnictwa — Bydgoszcz.

Szkoła Lotnicza Strzelania i Bombardowania — Grudziądz.

Podoficerska Szkoła Lotnictwa dla Młotnów — Bydgoszcz.

NAUKA

Instytuty: Instytut Badań Technicznych Lotnictwa — Warszawa, Puławska 4, tel. 803-00.

Instytut Aerodynamiczny — Warszawa, Nowowiejska 50, tel. 8-53-25.

Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-22-98.

Państwowy Instytut Meteorologiczny w Warszawie (współpraca).

Laboratorium Aerodynamiczne przy Politechnice Lwowskiej — Lwów, Politechnika.

Szkoły techniczne wyższe: Politechnika Warszawska — sekcja lotnicza na wydziale mechanicznym.

Inne szkoły: Państwowa Szkoła Lotnicza i Samochodowa w Warszawie, Hoża 88.

Szkoła Rzemieślnicza im. Konarskiego — Warszawa, Leszno 72 — wydział lotniczy.

Szkoły pilotów: Centra Przystosowania Wojskowego Lotniczego — w Łodzi i w Krakowie — szkoły pilotażu sportowego wyłącznie dla członków Klubów.

Pozatem szkoły pilotażu przy Klubach. W budowie szkoła L. O. P. P. w Radomiu.

Szkoła Mechaników: Cywilna Szkoła Mechaników L.O.P.P. we Lwowie.

Stowarzyszenia: Stowarzyszenie Inżynierów Lotniczych — Warszawa, Nowowiejska 50.

Tow. im. S. Drzewieckiego dla popierania w Polsce badań naukowych z dziedziny lotnictwa — Warszawa, Jerozolimka 71 (inż. P. Drzewiecki).

Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Stud. Polit. Warsz. — Warszawa, Polna 3 — posiada warsztat doświadczalny budowy samolotów turystycznych.

Związek Awiatyczny Stud. Polit. Lwowskiej — Lwów, Politechnika — warsztat szybowcowy.

Koło Lotnicze Stud. Polaków Polit. Gdańskiej — Gdańsk — Wrzeszcz, Heeresanger 11.

SPORT

Lotnictwo sportowe reprezentuje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, należący do Międzynarodowego Związku Lotniczego (F.A.I.), wspólnie z klubami lotniczymi, które są doń afiliowane. Przy A.R.P. istnieje organ doradczy Władz — Komisja Lotnictwa Sportowego oraz reprezentacja klubów — Rada Klubów Afiliowanych do A.R.P.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i Komisja Lotnictwa Sportowego. — Warszawa, Krakowskie Przedm. 11, tel. 603-70.

Rada Klubów Afiliowanych — Warszawa, Chmielna 27, — 7, tel. 654-75.

Kluby lotnicze:

Warszawca. Aeroklub Warszawski, Chmielna 27, tel. 654-75; lotnisko — Wawelska, tel. 8-10-01.

Kraków. Aeroklub Krakowski — Rynek Gl. 6, tel. 22-78.

Lwów. Aeroklub Lwowski — Katedra 20-a.

Poznań. Aeroklub Poznański — ul. Marinkowskiego 18.

Wilno. Aeroklub Wileński — Mickiewicza 4 m. 1, tel. 7-63.

Katowice. Aeroklub Śląski — skrz. poczt. 391.

Łódź. Łódzki Klub Lotniczy — Dąbrowskiego 5, Sąd Okr., pokój 119.

Lublin. Lubelski Klub Lotniczy — Powiatowa 1.

Biała Podlaska. Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórnii Samolotów — Wytwórnia.

Gdańsk. Aeroklub Akademicki w Gdańsku — Wrzeszcz (Langfuhr), Heeresanger 11.

PRZEMYSŁ

Reprezentuje: Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych — Warszawa, Smolna 23, tel. 303-52.

Wytwórnice płatowców:

Państwowe Zakłady Lotnicze — Warszawa, Puławska 2, tel. 8-73-03.

Podlaska Wytwórnia Samolotów S. A. — Biała Podlaska, Zarząd: Warszawa, Natolińska 13, tel. 8-91-16.

Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Luskiewicz — Lublin, Fabryczna 24-26. Biuro warszawskie: Smolna 23, tel. 325-11.

Wytwórnice silników:

Polskie Zakłady Skody — Warszawa — Okęcie, tel. 610-44.

Fabryka maszyn precyzyjnych „Avia” — Warszawa, Siedlecka 63, tel. 10-28-41.

H. Liefeld i S. Schiffner sp. z o. o. — Warszawa, Wolność 5.

KOMUNIKACJA

Polskie Linje Lotnicze „LOT” — przedsiębiorstwo państwowo-samorządowe. Przewóz pasażerów, poczty i towarów. (Patrz rozkład lotów).

Zarząd — Warszawa, Marszałkowska 138, tel. 547-60, lotnisko — 8-08-50.

Oddziały:

Bydgoszcz — lotnisko, tel. 19-19.
Katowice — lotnisko, tel. 1-35 i 1-45.

Kraków — Szpitalna 32, tel. 132-22 i 125-45 (lotnisko).

Lwów — Jagiellońska 20, tel. 45-71 i 29-36 (lotnisko).

Poznań — Waly Zygmunta Starego 4, tel. 55-16 i 67-11 (lotnisko).

Gdańsk — Langfuhr, lotnisko, tel. 415-31.
Brno — lotnisko, tel. 42-66.

Bukareszt — Bul. S. C. Bratianu 75, tel. 235-97.

Czerniowce — lotnisko.
Galacz — lotnisko.

Wiedeń — „Luftreisebüro“, Kaertnerring 5, tel. R. 28-1-21.

Sofia — Benkowski 8, tel. 443.
Saloniki — Gr. Alexander 5, tel. 11-31



SKRZYDLATA POLSKA

MIESIĘCZNIK LOTNICZY

POŚWIĘCONY GŁÓWNIEMO LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZNEJ
WYDAWNICTWO LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ
ORGAN POLSKICH KLUBÓW LOTNICZYCH

REDAKTOR: JERZY OSIŃSKI

Adres Redakcji i Administracji: **WARSZAWA, CHMIELNA 27 m. 7.** Tel. 654-75. Konto P. K. O. 9511.

Warunki prenumeraty: W kraju rocznie — 10 zł., półrocznie — 5½ zł., kwartalnie — 3 zł. **Numer pojedynczy 1 zł.**
Zagranicą rocznie — 8 fr. szw., półrocznie — 4 fr. szw. **Ceny ogłoszeń:** 1 str. — 300 zł., ½ str. — 180 zł., ¼ str. — 100 zł., 1/8 str. — 70 zł.

Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy i wymawia przed upływem jej okresu; inaczej pismo wysyłane jest nadal, zaś prenumeratorem zaciągającym wobec Wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedynczych należy załączać znaczki pocztowe na portu lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. — 15 gr., 2 — 3 egz. — 25 gr., 4 — 7 egz. — 50 gr., 8 — 12 egz. 60 gr.

„SKRZYDLATA POLSKA” JEST DALSZYM CIĄGIEM „MŁODEGO LOTNIKA”. ZMIANA TYTUŁU
NASTĄPIŁA Z DNIEM 1 LIPCA 1930 R. PO WŁĄCZENIU DO „MŁODEGO LOTNIKA” „PILOTA”

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT“

ROZKŁAD LOTÓW

WAŻNY OD 1 MAJA DO DNIA 30 WRZEŚNIA 1932 R.

Samoloty kursują			KIERUNEK	Samoloty kursują		
w poniedz., środy i piątki	we wtorki, czwartki i soboty	codziennie prócz niedzieli		codziennie prócz niedzieli	we wtorki, czwartki i soboty	w poniedz., środy i piątki
		13.30 o. 15.40 p. 15.55 o. 16.45 p. 17.00 o. 18.10 p.	↕ Warszawa Poznań Poznań Bydgoszcz Bydgoszcz Gdańsk	↑ p. 12.10 o. 10.00 p. 9.40 o. 8.50 p. 8.30 o. 7.20		
		15.50 o. 18.00 p.	↕ Warszawa Gdańsk	↑ p. 9.10 o. 7.00		
		15.30 o. 17.30 p.	↕ Warszawa Katowice	↑ p. 10.00 o. 8.00		
11.40 p. 12.20 o. 12.50 p. 14.35 o. 14.55 p. 15.55 o.		9.30 o. 11.20 p.	↕ Warszawa Kraków Kraków Katowice Katowice Brno Brno Wiedeń	↑ p. 15.30 o. 13.40		p. 13.20 o. 12.40 p. 12.10 o. 10.25 p. 10.05 o. 9.05
12.25 o. *15.00 p. *15.30 o. *18.30 p.	* 8.50 o. * 11.00 p. * 11.40 o. * 13.30 p.	9.40 o. 11.55 p.	↕ Warszawa Lwów Lwów Czerniowce Czerniowce Bukareszt Bukareszt Sofia Sofia Saloniki	↑ p. 15.25 p. 13.10 p. 12.40* o. 12.05* p. 11.35* o. 8.35*		p. 14.40* o. 12.30* p. 11.50* o. 10.00*

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW

o. odlot,

p. przylot,

* czas wschodnio-europejski.





Wszystko do startu gotowe . . .

Warkot silnika — samolot wzbija się w przestworza w bezmiar
chmur, przewyciężając wichry i burze! Pewność i bezpieczeństwo
zawdzięcza

Mobiloil

ZAREJESTROWANA MARKA OCHRONNA

“Aero”

VACUUM OIL COMPANY S. A.
CZECHOWICE — WARSZAWA

SKRZYDŁATA » POLSKA «

Rok III (IX)

MAJ 1932

Nr. 5 (91)

PRZEDSZKOLE SZYBOWCOWE



W połowie maja rozpoczyna się we wszystkich trzech dotychczasowych ośrodkach szybownictwa w Polsce intensywne szkolenie pilotów. Poprzedziło je przedszkole na terenach płaskich, obejmujące „szurania” i loty za samochodem. Na zdjęciu mamy grupę z przedszkola Aeroklubu Lwowskiego w Czerwonym Kamieniu pod Lwowem.

RZUT OKA NA ROZWÓJ SPORTU LOTNICZEGO W POLSCE W ROKU 1931

Ogólna charakterystyka r. 1931. — Raid do Estonji. — Meeting w Pilźnie. — Zagrzeb. — Zlot do Bukaresztu. — 3 próby rekordów międzynarodowych. — Lot p. Jakubczyka. — Raid afrykański kpt. Skarżyńskiego. — Sukcesy Orlińskiego w Ameryce. — Raid kpt. Karpińskiego. — Loty por. Lewoniewskiego. — Raidy na samolotach angielskich: por. Czarkowskiego i p. Skórzewskiego.

Poniższe uwagi krytyczne stanowią uzupełnienie sprawozdań z działalności polskiego lotnictwa sportowego, zamieszczonych w numerze lutowym.

Redakcja.

Znajdujemy się obecnie w przededniu otwarcia sezonu sportowego.

Nietylko omawiane są przeszłe imprezy na licznych zebraniach zarządów i komisji sportowych, lub w kołach przyszłych zawodników i kandydatów na zwycięzców, lecz — co najważniejsze — hangary otwarły swe wrota i rozpoczyna się, jak przed każdym sezmem, kompletowanie sprzętu i trening pilotów.

Jednocześnie pojawiają się „kwestje zasadnicze”, to znaczy troska o fundusze, które można będzie użyć na konkursy, raidy i inne imprezy lotnicze.

Martwią się tem nasze władze, kłopotczą się o to zarządy klubów i, zresztą, wszyscy ci, którym na sercu leży rozwój sportu lotniczego (to znaczy akurat wszyscy ci, którzy nie mają pieniędzy).

Już na początku naszych uwag krytycznych nad zeszłym sezonem sportowym musimy wspomnieć o tym najważniejszym czynnikiem w rozwoju każdego sportu, a w szczególności lotniczego. Odgrywał on w roku zeszłym bodaj najważniejszą rolę. Ileż to bowiem imprez nie doszło do skutku, ile raidów nie odbyło się, ile to razy zarządy klubów i poszczególni sportowcy rozpatrywali swój udział w zawodach jedynie przez pryzmat kosztów z tem związanych?

Gdy rok 1930 był dla nas — śmiało rzec można — rokiem rewelacyjnym, przekonując nas (i to w pierwszym rzędzie — nas samych), do czego jesteśmy zdolni, gdy w roku tym wszyscy sobie stawiali jedyny cel — jaknajwiększą działalność sportową nazeewnątrz, nawet za wszelką cenę, to w roku 1931 zaobserwować możemy akcję bardziej wyrachowaną i planową, a wypływającą z gruntownego poznania naszych możliwości sportowych, no i — finansowych.

Dla łatwiejszego przeglądu krytycznego, omówimy kolejno wszystkie nasze wystąpienia sportowo-lotnicze, rozpoczynając od zagranicznych. W drugiej części artykułu omówimy działalność na terenie kraju.

I. IMPREZY ZAGRANICZNE.

Pierwszym naszym skokiem zagranicę w roku 1931 był zimowy raid Aeroklubu Warszawskiego do Estonji, finansowany przez Zarząd Główny L.O.P.P. Brały w nim udział 4 samoloty: 2 typu wojskowego (PWS-12 — z Wright'em 220 KM i R-XIV z takim samym motorem) oraz 2 turystyczne (RWD-2 z por. Żwirko oraz RWD-4 z organizatorem raidu, kpt. Halewskim, jako pilotem i posłem Rudowskim — jako pasażerem).

Raid powyższy miał cel propagandowy. Chodziło o nawiązanie kontaktu z Estonją, przy jednoczesnym zademonstrowaniu krajowego sprzętu wojskowego

i sportowego. Trwał on tydzień, rozpoczynając się w dniu 4 marca. Raid estoński odbył się w nadzwyczaj ciężkich warunkach meteorologicznych, gdyż na całej trasie Warszawa — Wilno — Ryga — Tallin i z powrotem lot odbywał się podczas silnego mrozu (od 15° do 25° C), przyczem lotnicy nasi niejednokrotnie napotykali po drodze silne śnieżyce i burze zimowe.

Mimo to, 4 nasze samoloty odbyły cały raid szczęśliwie.

Drugim raidem, o charakterze raczej towarzyskim, był lot 3 płatowców RWD-4 na meeting lotniczy w Pilźnie. Nawiązanie łączności z aeroklubami czeskosłowackimi w latach poprzednich zobowiązało Polskę do podtrzymania stosunków już nawiązanych. W zlocie do Pilzna, ani w zawodach odbywających się podczas meetingu, płatowce polskie nie wzięły udziału ze względu na to, iż regulamin w obydwu wypadkach wybitnie faworyzował załogi, znające teren zawodów i przystosowane do warunków miejscowych.

Mimo to, 2 nasze samoloty (trzeci nie doleciał do Pilzna z powodu przymusowego lądowania i poważnego uszkodzenia jego, na szczęście bez przykrych konsekwencji dla załogi), pilotowane przez por. Hirsbandta i p. Sołtykowskiego, były niewątpliwie dobrym wykładnikiem stanu naszego lotnictwa sportowego i przyczyniły się do zawiązania jeszcze ściślejszych węzłów z klubami czeskosłowackimi i aeroklubem jugosławińskim, z którym spotkaliśmy się na terenie Pilzna po raz pierwszy.

Trzecim naszym występem zagranicą był lot do Zagrzebia, z udziałem 3-ch płatowców RWD-4 (piloci: kpt. Halewski — z A. W., kpt. Bajan — z A. K. i kpt. Iżycki — z A. P.) w zawodach, zorganizowanych przez Aeroklub Jugosławji. Oprócz trzech płatowców wyżej wspomnianych, jako 4-ty z Polski był Moth prof. Pruszkowskiego z A. W. Prof. Pruszkowski zasiadał w jury zawodów. Na 19 płatowców jugosławińskich, polskich, angielskich i czeskosłowackich, zajęliśmy II-e miejsce w ogólnej klasyfikacji i I-e w konkursie akrobacji, przyczem porównanie punktów dwóch pierwszych zawodników przedstawiało się następująco:

	Lądow.	Szybk.	Akrob.	Razem
I-e m. (anglik P. M. Watt)	45,2	70	977	1092,2
II-e m. (kpt. J. Bajan)	13,0	68	1000	1081,0

Należy zaznaczyć, iż anglik Watt był na Moth'ie specjalnie przystosowanym do akrobacji, zaś kpt. Bajan wykonywał akrobację na RWD-4 po raz pierwszy. Gdyby kpt. Bajan uzyskał takie wyniki w lądowaniu, jak kpt. Halewski (31,8) lub kpt. Iżycki (39,4), to znalazłby się przed Anglikiem, który w ostatecznej klasyfikacji był o niecały 1% lepszy.

Na dalszych miejscach w tych zawodach znalazły się płatowce angielskie (Moth'y i Puss-Moth'y), przy-

czem należy dodać, iż za RWD-4 był Puss-Moth — rewelacyjna maszyna sportowa sezonu ubiegłego — z 849 punktami. Nie od rzeczy też będzie dodać, iż na 19 płatowców, które stanęły do konkursu, zaledwie 7 zostało sklasyfikowanych ostatecznie, w tem: 3 Puss - Moth'y, 3 Moth'y i 1 RWD-4, to też wynik, osiągnięty przez kpt. Bajana przynosi jemu, jak i całemu naszemu lotnictwu sportowemu, wielki zaszczyt.

To piękne zwycięstwo kpt. Bajana, jego wysunięcie się na czoło przed zawodnikami angielskimi, podkreśla nasze duże szanse w zawodach zagranicznych, przyczem należy znowu stwierdzić, iż większe środki finansowe, umożliwiające klubom lepsze przygotowanie techniczne, tudzież trening zawodników — przechyliłyby wybitnie na naszą stronę szale zwycięstwa.

Po zawodach w Zagrzebiu niedługo czekaliśmy na nowy sukces na terenie międzynarodowym.

Aeroklub Rumunji z okazji zjazdu delegatów F. A. I. na konferencję do Bukaresztu zorganizował w początku czerwca międzynarodowy zlot gwiazdzysty do Bukaresztu.

Ciekawie pomyślany regulamin, mimo paru punktów — naszym zdaniem — niezupełnie słusznych, posiadał nadzwyczaj cenną, jak dla tego rodzaju zawodów, zaletę — dość sprawiedliwy handicap, dzięki któremu w zlocie mogły brać udział płatowce wszystkich typów, począwszy od komunikacyjnych a skończywszy na najsłabszych samolotach sportowych, nie wykluczając płatowców wojskowych tak wywiadowczych, jak nawet i myśliwskich.

Na 35 zgłoszonych, zaledwie 7 płatowców osiągnęło Bukareszt w nakazanym terminie. Świadczy to najlepiej o trudnościach, jakie panowały na trasie, a w szczególności na jej ostatnim odcinku: Cluj — Bukareszt, który każdy z zawodników musiał przebyć. Na tym etapie odpadł jeden z dwóch zawodników polskich, kpt. Skarżyński, który leciał na płatowcu łącznikowym Ł 2 z silnikiem Wright 200 KM. Płatowiec ten zgłoszony był przez Państwowe Zakłady Lotnicze i specjalnie przystosowany do warunków konkursu przez dodanie trzeciego miejsca i zmniejszenie przez to ilości koni, przypadających na każdego członka załogi (co były brane pod uwagę przy ostatecznej klasyfikacji). Kpt. Skarżyński zmuszony został do lądowania u podnóża Alp Transylwańskich przez burzę. Nie pozwoliła ona dolecieć do Bukaresztu licznym płatowcom i pilotom tej miary, co kpt. Arrachart. Wskutek tego odpadła jedna załoga polska, której samo sklasyfikowanie byłoby już dużym sukcesem dla barw polskich.

Drugim zawodnikiem polskim był por. H. Skrzypiński, lecący pod barwami Aeroklubu Poznańskiego, na samolocie RWD-2 z silnikiem Salmson 40 KM. Płatowiec ten, który brał już udział w Challenge'u 32 r. i na którym por. Skrzypiński zajął I-e miejsce w kategorii 2-jej podczas 3-go konkursu krajowego, miał duże szanse do zajęcia dobrego miejsca ze względu na małe obciążenie mocy, przypadające na każdego członka załogi.

Por. Skrzypiński, łącząc w sobie obok wybitnych zalet zawziętego sportowca (czego niejednokrotnie dał nam już dowody) niesłychaną skrupulatność i zrozumienie konieczności drobiazgowego przygotowania się do każdego wyczynu sportowego — wyciągnął z RWD-2 maksimum tego, co płatowiec ten dać może.

Po odpowiednim treningu i po przygotowaniu samolotu przez dodanie zapasowych zbiorników na paliwo do dłuższych lotów (zapas paliwa na 14 godzin lotu), por. Skrzypiński wybrał trasę w ten sposób, aby jaknajmniej stracić czasu na poszczególnych lotniskach, a zarazem mieć zapewnioną pomoc w szybszym obsłudze płatowca i załatwieniu koniecznych formalności.

Przy wyborze trasy wzięto pod uwagę możliwość jej skrócenia tak, iż ostatecznie wyglądała ona jak następuje: Poznań — Częstochowa — Lublin — Kraków — Warszawa — Lida — Biała Podlaska — Dęblin — Koszyce — Cluj — Bukareszt — razem 2549 km.

Całkowity czas lotu por. Skrzypińskiego wynosił 27 godzin 52 min., a szybkość średnia — 91,46 km/godz. Por. Skrzypiński spóźnił się z przylotem do Bukaresztu o 52 minuty, za co otrzymał 64,6 punktów karnych i zajął w ogólnej klasyfikacji III-e miejsce z 583,5 punktami, za Fretz'em na Puss - Moth'ie z 675-oma punktami (długość trasy 2035 km, szybkość średnia 154,5 km/godz. i 40 KM na 1 członek załogi) oraz Olteanu na Farmanie 190 z 628,5 punktami (trasa 6335 km, szybkość średnia 57,8 km/godz. oraz 46 KM na 1 członek załogi). Gdyby por. Skrzypiński nie stracił blisko godziny w Krakowie, gdzie lotnisko było nieoświetlone, materiały pędne nieprzygotowane i gdzie nikt nie oczekiwał na por. Skrzypińskiego i nikt z władz sportowych nie interesował się jego raidem — por. Skrzypiński nie spóźniłby się do Bukaresztu i nie straciłby 64 punktów, a osiągnąwszy wtedy 648 punktów zająłby w ogólnej klasyfikacji II-e miejsce, co jeszcze bardziej podkreśliłoby sukces, jaki osiągnął zajmując o jedno miejsce niżej, jednak przed trzema Włochami i Rumunem.

Fakt zbagatelizowania przelotu por. Skrzypińskiego jest tem przykrejszy, iż we wszystkich innych miejscowościach, gdzie lądował por. Skrzypiński doceniano znaczenie konieczności pomocy naszemu zawodnikowi, biorącemu udział w zawodach zagranicznych i wszyscy rozumieli, iż w ten sposób choć w nieznanym stopniu przyczynią się do osiągnięcia pomyślniejszych rezultatów przy propagandzie polskiego sportu lotniczego na terenie zagranicznym.

Obok tych dwóch naszych największych sukcesów — o ile chodzi o udział nasz w zawodach zagranicznych 31 roku — należy teraz zestawić nasz dorobek propagandowo-sportowy, osiągnięty na terenie szerszym, bo międzynarodowym.

Gdy w roku 1930 nie ustanowiliśmy żadnego rekordu, w roku 31-ym zostały podjęte aż 3-y próby, z których nie wszystkie zostały zarejestrowane przez F. A. I. mimo, iż wyniki osiągnięte przesądzały bezapelacyjnie o zwycięstwie.

Pierwszą próbę podjął por. H. Skrzypiński na płatowcu RWD-2.

Wracając do Bukaresztu, postanowił on pobić rekord odległości w linii prostej bez lądowania w II kategorii samolotów turystycznych.

Dotychczasowy rekord wynosił 636 km 50 m. i ustanowiony był 18 lutego 1930 r. przez załogę francuską na samolocie Farman 230 z silnikiem Salmsona 40 MK (a więc silnik taki sam, jak na RWD-2). Por. Skrzypiński wystartował w tym celu z Jass w dniu 15 czerwca i po 9 godzinach lotu wylądował na lotnisku w Poznaniu, przebywając w ten sposób odległość 980 km. bez lądowania i poprawiając wyczyn poprzedni o przeszło 300 km., tj. o 50%. Niedopatrzania

formalne i uchybienia regulaminowe, które poczyniły władze sportowe opiekujące się rekordem por. Skrzypińskiego, nie pozwoliły F. A. I. wpisać tego wyczynu na listę międzynarodowych rekordów.

Następnie należy wymienić rekordowe wyczyny nowego płatowca RWD-7, zbudowanego dzięki subsydlum Ministerstwa Komunikacji. Był on skonstruowany jako dalsza ewolucja RWD-2. Mimo zmiany silnika 40-konnego na 80-konny (Genet) utrzymał się w II-iej kategorii samolotów turystycznych 2-miejscowych.

Na RWD-7 podjęto w pierwszym rządzie próbę pobicia rekordu wysokości, który w swoim czasie ustanowiony był przez por. Żwirkę na RWD-2, następnie przeszedł do Niemców, a potem do Francuzów (5.305 m.). Por. F. Żwirko wzniósł się w dniu 7 sierpnia 31 r. na 5996 m. i w ten sposób pobił poprzedni rekord o przeszło 600 m. Jednak i ten rekord nie został uznany przez F.A.I. z powodu niezachowania przepisów regulaminowych.

Jedynie trzeci rekord, szybkości, ustanowiony na wyżej wymienionym płatowcu w dniu 12 sierpnia przez inż. J. Drzewieckiego został zatwierdzony przez F. A. I.

Rekord poprzedni w tej kategorii należał do Francuzów i osiągnięty był w dniu 13 lutego 1931 r. przez uzyskanie szybkości 168,02 km/godz. Rekord polski wynosi 178 km/godz., a więc przewyższa poprzedni o 10 km/godz.

Jakkolwiek na trzy próby tylko jedna została uznana przez oficjalny organ międzynarodowy, to jednak i pozostałe wykazały w zupełności możliwości nasze w dziedzinie ustanawiania rekordów w kategorii samolotów turystycznych. Nie wątpimy, iż w najbliższej przyszłości próby zostaną powtórzone i wkrótce powiększymy listę rekordów międzynarodowych.

Oprócz wyżej omówionych wystąpień naszych na terenie zagranicznym, należy jeszcze wspomnieć o raidzie p. Jakubczyka z Aeroklubu Poznańskiego na płatowcu RWD-4. Miał on charakter raczej towarzyski, gdyż p. Jakubczyk leciał jako gość na zawody włoskie Giro Aereo d'Italia, a z powrotem „wstąpił” do Paryża.

Wszystkie wyżej podane w streszczeniu nasze wyczyny były dokonane na sprzęcie klubowym i przez pilotów klubowych.

Sukcesy osiągnięte przez Bajana, Skrzypińskiego i Drzewieckiego na płatowcach RWD-2, RWD-4 oraz RWD-7, zwróciły niewątpliwie uwagę zagranicy na nasze tak młode jeszcze lotnictwo sportowe. Toteż musimy dbać o to bardzo, aby w roku bieżącym granica nie zmieniła o nas zdania.

Podobnie jak w 1930, tak i w ciągu roku 1931 wytwórnice nasze czynnie wystąpiły w dziedzinie sportu lotniczego przez współudział w organizowaniu czy to raidów, czy też innych imprez lotniczych, które niewątpliwie przyczyniły się znacznie do zwiększenia propagandy Polski za granicą.

Na pierwszym miejscu stoją Państwowe Zakłady Lotnicze przez znany już wszystkim z pięknej i szczegółowej książki opisującej barwnie raid kpt. Skarżyńskiego do Afryki, na płatowcu łącznikowym Ł 2 z silnikiem Wright wykonanym w Polsce w Zakł. „Skoda”.

Największy ten raid polski, odbyty na przestrzeni blisko 26.000 km, wykazał dobitnie wysoką klasę polskiego przemysłu płatowcowego i wysunął kpt. Skarżyńskiego jako czołowego raidowca polskiego, posia-

dającego obok wybitnej wiedzy fachowej w tej dziedzinie niesłychaną ambicję i zawziętość jakoteż konieczną rozważę, a więc — posiadającego wszystkie cechy, jakie winien mieć sportowiec-lotnik.

Niemniej wielkim sukcesem propagandowym był udział Orlińskiego w Narodowych Zawodach Lotniczych w Cleveland w Ameryce na płatowcu myśliwskim P. VI.

Pierwszy ten występ nasz w Ameryce na płatowcu polskiej konstrukcji, udział kpt. Orlińskiego w popisach akrobacji obok asów światowych w tej dziedzinie, były wielkim triumfem Polski dzięki PZL-owi, który poniósł trudny tej tak kosztownej imprezy oraz dzięki kapitanowi Orlińskiemu, który swymi brawurami lotami osiągnął ten wielki sukces propagandowy.

O ile chodzi o inne wytwórnice, to: fabryka „Plage i Laškiewicz” przyczyniła się do udatnego raidu kpt. Karpińskiego na płatowcu Lublin R-X, który odbył się na trasie: Warszawa — Bukareszt — Konstantynopol — Rzym — Turyn — Londyn — Warszawa — razem 6.500 km. Raid trwał blisko 2 tygodnie i, mimo po większej części b. złej pogody, załoga nasza osiągnęła 132 km/godz. średniej szybkości.

Podlaska Wytwórnica Samolotów zorganizowała raid długodystansowy na płatowcu PWS-52 na trasie Warszawa — Saloniki — Warszawa — 4.000 km. Por. Lewoniewski, który dawał wszelkie gwarancje, iż cały ten raid odbędzie bez lądowania, nie miał szczęścia, gdyż z powodu defektu silnika musiał odbyć lot w paru etapach.

Na zakończenie opisu naszej działalności sportowej na terenie zagranicznym nie sposób jeszcze nie wspomnieć o dwóch „wyznawcach” Moth'ów. O trzecim wyznawcy, prof. Pruszkowskim, pisaliśmy już powyżej.

Pierwszy wielbiciel tej znanej angielskiej firmy płatowcowej, p. Skórzewski, odbywa liczne loty do Anglii i znany jest tam do tego stopnia, iż lata — podobno — bez paszportu. Złośliwi jednak mówią, iż lata on z pobudek nie sportowych, lecz handlowych, gdyż podróż powietrzem wypada znacznie taniej. Myślę jednak, iż wielu sportowców marzy o takich handlowych podróżach

Drugim wyznawcą „Moth'a” jest por. Czarkowski-Golejewski. Podjął on na swym samolocie śmiały raid dookoła świata: Londyn — Rzym — Ateny — Bagdad — Tokio, a następnie Ameryka Północna wprzek. Należy podkreślić fakt, iż por. Czarkowski w chwili, gdy rozpoczynał to przedsięwzięcie, zakrojone na tak szeroką skalę, był bardzo młodym pilotem, gdyż świeżo ukończył szkołę pilotażu w Aeroklubie Lwowskim. Wykazał jednak, oprócz dużej ambicji i zacięcia sportowego, wystarczającą ilość niezbędnej wiedzy fachowej, gdyż widzimy, iż przebył on dystans: Londyn — Rzym — Ateny — Bagdad i pokonał po drodze wiele przeciwności i trudności takich, które pasowały go na pilota, przygotowanego do tego rodzaju trudnych i odpowiedzialnych przedsięwzięć.

Żałujemy jedynie, iż raid por. Czarkowskiego nie prowadził przez Polskę. Nie wątpimy, iż ominął on ją z poważnych przyczyn, lecz żałować musimy dlatego, iż ambicją naszą winno być, aby każdy Polak dokonywujący raid zagraniczny miał na skrzydłach swego płatowca znaki naszej Rzeczypospolitej.

(Dok. nast.)

Inż. Jerzy Wędrychowski.

UWAGI W ZWIĄZKU Z ARTYKUŁEM „BUDUJMY SZYBSZE SAMOŁOTY KOMUNIKACYJNE!“

Około zagadnienia „Czy Europę stać na szybszą komunikację. — Samowystarczalność linii lotniczych. — Sposoby jej osiągnięcia. — Umędzynarodowienie lotnictwa. — Współpraca towarzystw komunikacji powietrznej.

W pierwszej części uwag, pomieszczonej w Nr. 3—4 Skrzydlatej, doszliśmy do kwestyj, które obecnie pragniemy szerzej oświetlić i bliżej wyjaśnić.

Przedewszystkiem samo postawione przez nas pytanie „Czy Europa będzie w stanie opłacać wzmożone koszty?“ wymaga pewnych wyjaśnień, gdyż bez nich nasunąć się może błędne wyobrażenie, że przy obecnym „powolnym“ ruchu płatowców komunikacyjnych „Europa“, t. j. europejska klientela komunikacji lotniczej opłaca całkowicie koszty tej komunikacji. Otóż, nic podobnego. Komunikacja lotnicza w Europie nie jest jeszcze samowystarczalna. Posiadające najlepsze wyniki handlowe towarzystwa, które utrzymują ruch pomiędzy Anglią a kontynentem, oraz niektóre z przedsiębiorstw przewożących pocztę pomiędzy metropoljami i ich kolonjami, pokrywają najwyżej około 50% kosztów własnych wpływami z przewozów.

Ceny biletów pasażerskich w Europie naogół nie przekraczają 30% tych cen, jakie pokrywałyby koszt własny przewozu pasażera.

Lotnicze taryfy towarowe nie przedstawiają się naogół lepiej. Na granicy samowystarczalności stoi dopiero poczta lotnicza, lecz i tu rozwój jest powolny, bo publiczność zamała z niej korzysta. Stąd tak niski stosunek wpływów do kosztów.

Straty pokrywają subwencje państwowe, względnie państwowe i samorządowe, jak to np. dzieje się w Niemczech.

Lecz przecież subwencjonowanie musi się skończyć, gdy przeminie początkowe stadjum rozwoju komunikacji lotniczej. Istnieją nawet bardzo optymistyczne zapatrywania pod tym względem. Tak np. w Anglii wprowadzono system premii zmniejszających się corocznie i dochodzących w jedenastym roku subwencjonowania — do zera.

Zapytanie nasze, o którym mowa w wstępie, tyczy się nietylko obecnego stadjum, ile tej przyszłości, już, być może, bardzo bliskiej, która nadejść musi, gdy opieka państwowa i społeczna nad komunikacją lotniczą stanie się zbędna. Oczekiwanie nadejścia tej przyszłości i walka o nią, pomijając względy obrony państwa, są przyczyną, że pomimo nieopłacalności i dużych dopłat ze strony skarbow państw do komunikacji lotniczej, ona istnieje, że państwa współzawodniczą ze sobą w zdobywaniu nowych linii powietrznych i w rozwoju swych własnych, że wreszcie, jak w żadnej innej dziedzinie, powstało tyle instytucyj międzynarodowych, mających na celu usuwanie wspólnymi siłami przeszkód, tamujących normalny rozwój lotnictwa komunikacyjnego w Europie

Lecz i w obecnym stanie rzeczy, gdy ciężar utrzymania lotnictwa komunikacyjnego został przerzucony na barki państwa, powiększanie kosztów własnych komunikacji w celu osiągnięcia większej szybkości na linjach, a przez to — wątpliwego powiększenia zapotrzebowania na przewozy lotnicze, nie miałyby racji bytu, tembardziej, gdy w grę wchodzi wywołanie kryzysu względnie oszczędnościowe.

A teraz, z kolei, przejdźmy do rozwiązania zagadnień, jakie stanęły przed lotnictwem komunikacyjnym Europy (nietylko, zresztą, Europy!), o czym już wspomnieliśmy uprzednio.

Dwa są warunki samowystarczalności komunikacji lotniczej:

1. Zmniejszenie kosztów własnych w wyniku postępów technicznych, a więc zmniejszenie kosztów paliwa, części zamiennych, dłuższe życie silników i płatowców, zwiększenie ciężaru użytecznego, wreszcie — zwiększenie sprawności;

2. Przedewszystkiem powiększenie zapotrzebowania na komunikację lotniczą.

Te dwa warunki są w gruncie rzeczy dość blisko ze sobą związane i zależą jeden od drugiego: im większe będzie zapotrzebowanie, tem większy da ono popęd do prac, któreby przyniosły pożądane rozwiązania techniczne, z drugiej strony — postęp techniczny da zwiększenie frekwencji.

Gdy nad rozwiązaniami zagadnień technicznych głowią się technicy, wre praca w fabrykach i laboratorjach, to podniesienie zapotrzebowania jest w dużej mierze zagadnieniem organizacyjnym.

A więc, przedewszystkiem, na każdy środek przewozowy jest wówczas zapotrzebowanie, gdy odpowiada on potrzebom klienteli. Co mi daje komunikacja lotnicza, choćby najszybsza, gdy płatowiec odchodzi np. dopiero na drugi dzień rano, a ja muszę być w danym miejscu jeszcze dzisiaj wieczorem? Gdy odlot statku powietrznego odbywać się będzie w danym kierunku w małych odstępach czasu, lub gdy klient będzie mógł otrzymać samolot „na każde zawołanie“, niezawodnie skorzysta z tego środka lokomocji (o ile, oczywiście, cena przelotu będzie mu dogadzała). W ten sposób odpowiednia podaż stworzyć może zapotrzebowanie.

Pierwsi umieli i mogli rozpocząć stosowanie tej zasady amerykańskie, a więc np. przedsiębiorstwo „Ludington Lines“, eksploatujące linię New-York — Washington, wprowadziło na tej linii loty w obie strony co 30 minut. Zawiadamiając swych czytelników o tym nowym amerykańskim eksperymencie, „Les Ailes“ (Nr. 565) wyraża przekonanie, że w dniu, w którym Paryż i Londyn zostaną połączone „tramwajem lotniczym“, wyruszającym z le Bourget i z Croydon co pół godziny, liczba podróżnych, odbywających drogę pomiędzy temi portami powietrzem, wzrośnie dziesięciokrotnie.

Bezwzględnie, że między tak wielkimi i bogatymi handlowcami, względnie administracyjnymi centrami, jakimi są New-York i Washington oraz Paryż i Londyn powiększenie ilości dziennych połączeń może stworzyć niezwłocznie znaczne zwiększenie popytu, pomimo niezbyt wielkich odległości.

W naszych warunkach w komunikacji wewnętrznej wydałby się odpowiedniejszym, o ile chodzi o przewóz osób lub towarów, sposób dostarczania samolotu „na każde zawołanie“, czyli t. zw. „taksówki powietrznej“. Niestety, jest to rodzaj komunikacji jeszcze

stosunkowo drogi. Stwierdza to praktyka Polskich Linij Lotniczych „Lot“, które już od dwóch lat wprowadziły u siebie (coprawda bez subwencji państwowych) „taksówki powietrzne“, jednak korzystanie z nich było bardzo nieznaczne. W roku bieżącym, celem popierania rozwoju tego rodzaju przewozów, zamierzone jest ich subwencjonowanie, co pozwoli na znaczne obniżenie ceny.

Jednak, na gruncie europejskim, ze względu na specyficzne warunki, o których już mówiliśmy, tylko postawienie sprawy na płaszczyźnie międzynarodowej doprowadzić może do właściwego rozwiązania zagadnień natury organizacyjno - gospodarczej.

To też powstają różne koncepcje na ten temat. Najważniejsze z nich, pomijając świeżo wysunięty w Genewie projekt umiędzynarodowienia lotnictwa komunikacyjnego, który nic nie ma wspólnego z zagadnieniami, dotyczącymi rozwoju tego lotnictwa, są:

1) utworzenie jednego międzynarodowego t-wa żeglugi powietrznej na miejsce istniejących już kilkunastu w Europie,

2) współpraca tych ostatnich w t. zw. „pool'ach“.

W obu tych koncepcjach chodzi o zmniejszenie kosztów administracyjnych, które poważnie obciążają komunikację lotniczą.

Bo, weźmy przykłady, w takim Londynie lub Atenach posiadają swe biura, a przeważnie i warsztaty, wszystkie towarzystwa, utrzymujące komunikację lotniczą z temi miastami (w Londynie nb. każde z tych biur znajduje się w innym punkcie miasta, co niezmiernie utrudnia klientom uzyskanie potrzebnych informacji i t. p.). W Atenach, Paryżu, Wiedniu znajduje się co najmniej po 5 takich placówek. Oczywiście, z chwilą powstania międzynarodowego t-wa, o którym była mowa, i w Atenach i w Londynie byłoby tylko po jednym biurze i jednym warsztacie. Odciążenie kosztów komunikacji lotniczej byłoby ogromne.

Toby było najlepsze rozwiązanie sprawy, lecz...

możliwe tylko wówczas, gdyby urzeczywistniona została koncepcja Paneuropi.

Co do pool'i, to polegają one na tem, że jedną i tę samą linię obsługuje jednocześnie kilka towarzystw na podstawie wspólnego porozumienia. Ustalane zostają dni lotów poszczególnego towarzystwa, techniczna obsługa samolotów jednego towarzystwa przez warsztaty i personel drugiego, przeważnie miejscowego i t. p. Istnieją dwa rodzaje takiej współpracy, a mianowicie, gdy samoloty każdego z towarzystw przebywają daną linię w określone dni od końca do końca, lub gdy samoloty każdego z towarzystw obsługują tylko odcinek danej linii. Tak np. linja Moskwa — Paryż może być obsługiwana przez każde towarzystwo całkowicie, lub też w ten sposób, że nowosyjskiemu towarzystwu zostaje przydzielony odcinek Moskwa — Warszawa, polskiemu Warszawa — Berlin i t. d.

Ambicje państwowe, względy prestige'owe i reklamy przemawiają za pierwszym rodzajem, względy praktyczne — za drugim.

Na zakończenie należy dodać, że pierwsze próby międzynarodowego rozwiązania tych zagadnień są właśnie w toku w dziedzinie poczty lotniczej. W końcu maja r. b. odbędzie się konferencja pocztowo-lotnicza w Brukseli. Złożony na nią wniosek polski przewiduje obsługiwanie projektowanych międzynarodowych linii lotniczych w pool'ach pierwszego rodzaju.

Lecz ani pool'e, ani międzynarodowe towarzystwo, ani postępowanie techniczne w lotnictwie i t. p. nie stworzą wymiany handlowej tam, gdzie jej dotychczas niema. A bez wymiany — niema przewozów ani osobowych, ani towarowych, ani pocztowych. Pod tym względem, kto wie, czy nie byłaby najlepszym środkiem zaradczym „Paneuropa“.

Zastrzegamy się jaknajkategoryczniej, że są to wnioski czysto teoretyczne, w których brane są pod uwagę wyłącznie interesy komunikacji lotniczej w oderwaniu od innych interesów państwowych, czy to gospodarczych, czy politycznych. U. S.

LOTNICTWO CYWILNE ITALJI W ROKU 1931

32 linie o długości 18.648 km. — 68 samolotów i 397 pilotów komunikacyjnych. — 4.400.000 km. na linjach włoskich w r. 1931.

Lotnictwo cywilne Italji zostało zorganizowane później niż w szeregu państw zagranicznych, lecz, pomimo to, zdołało już osiągnąć poziom tamtych.

W przeciągu niecałych lat 4 powstało w Italji wiele krajowych linii wewnętrznych, połączonych z systemem komunikacji międzynarodowej Europy środkowej i północnej. Linie te dochodzą do wszystkich wielkich portów m. Śródziemnego.

Na początku r. 1931 sieć włoskich linii lotniczych była tak obszerna, że w dalszym ciągu nie chodziło już o jej rozszerzanie, ale o udoskonalenie. W r. 1931 wprowadzono pewne zmiany w trasie wewnętrznych linii krajowych oraz zawarto parę układów w sprawie ożywienia ruchu międzynarodowego.

Có się tyczy sieci lotniczej międzyna-

rodowej, to od kilku miesięcy obsługiwane są następujące miejscowości: Scutari, Tirana, Coutza, Valona i Santi Quaranta w Albanji; Ateny i Syra w Grecji; Stambuł w Turcji; Wiedeń, Graz, Klagenfurth i Innsbruck w Austrii; Berlin, Halle-Furth, Norymberga w Niemczech; Monaco; Marsylja we Francji; Barcelona, Cartagena, Kadyks w Hiszpanji oraz Gibraltar, Tunis i Malta.

Z Włoch można się teraz dostać do Egiptu, Syrii, Mezopotamji, Indji, Indochin, Wschodniej Afryki angielskiej i Afryki Południowej, korzystając jeżeli nie z jednej to z innej linii międzynarodowej.

Pozatem istnieje także połączenie metropolji z wyspą Rodos oraz Trypolisem.

We Włoszech istnieją 32 linie lotnicze o długości 18.648 km. Komunikację na

nich utrzymuje 6 towarzystw subwencjonowanych przez państwo.

1o Societa Italiana Servizi Aerei. — Towarzystwo to rozpoczęło swą działalność w r. 1926. Obsługuje ono następujące linie: 1) Turyn — Pawja (codziennie); 2) Portorose — Trjest — Zara — Ankona (codziennie); 3) Portorose — Trjest — Wenecja — Pawja — Genua (codziennie); 4) Portorose — Trjest — Fiume — Lussimpiccolo — Zara (codziennie); 5) Portorose — Trjest — Fiume — Buoni — Wenecja (trzy razy tygodniowo). Długość sieci obsługiwanej przez to towarzystwo wynosi 1.355 km.

2o Societa Anonima Navigazione Aerea. — Powstało w r. 1926. Obsługuje następujące linie: 1) Rzym — Genua — (codziennie); 2) Rzym — Neapol — Pa-

lermo (codziennie); 3) Rzym — Genua — Marsylja (trzy razy tygodniowo); 4) Genua — Marsylja — Barcelona (trzy razy tygodniowo); 5) Rzym — Neapol — Syrakuzy (trzy razy tygodniowo); 6) Syrakuzy — Trypolis (trzy razy tygodniowo); 7) Genua — Marsylja — Barcelona — Cartagena — Gibraltar (co tydzień). Sieć lotnicza tego towarzystwa wynosi 5.705 km.

3o Societa Anonima Eero Expresso Italiano. — Powstała w r. 1926. Obsługuje linie: 1) Brindisi — Ateny — Konstantynopol (2 razy tygodniowo); 2) Brindisi — Ateny — Rodos (raz tygodniowo). Ogółem 2.622 km.

4o Societa Anonima „Transadriatica”. — Powstała w 1926. Obsługuje linie: 1) Rzym — Palermo — Tunis (codziennie); 2) Rzym — Wenecja (codziennie); 3) Wenecja — Ankona — Bari — Brindisi (trzy razy tygodniowo); 4) Rzym — Florencja — Wenecja (codziennie); 5) Wenecja — Trydent (codziennie); 6) Monaco — Wenecja (dwa razy tygodniowo). Ogółem — 2.824 km.

5o Societa Aerea Mediterranea. Powstała w 1928. Obsługuje linie: 1) Rzym — Cagliari — Tunis (codziennie); 2) Rzym — Palermo — Tunis (codziennie); 3) Rzym — Tunis (dwa razy tygodniowo); 4) Brindisi — Valona (trzy razy tygodniowo); 5) Rzym — Neapol — Brindisi — Bari (dwa razy tygodniowo); 6) Brindisi — Sante — Quaranta (dwa razy tygodniowo). Ogółem — 3.171 km.

6o Societa „Avio Line Italiana”. — Powstała w 1928. Obsługuje linie: 1) Rzym — Medjolan — Monaco — Berlin (codziennie); 2) Medjolan — Trydent — Bolzano — Innsbruck — Monaco (trzy razy tygodniowo); 3) Medjolan — Turyn (codziennie). Ogółem — 2.107 km.

7o Adria Aero Lloyd de Tirana. — Eksploatację rozpoczęła w 1927. Obsługuje linie: 1) Tirano — Scutari (trzy razy tygodniowo); 2) Tirana — Koritza (trzy razy tygodniowo); 3) Tirana — Valona (trzy razy tygodniowo). Ogółem — 320 km.

Włoskie lotnictwo handlowe posiada 68 samolotów, w tej liczbie: 2 Caproni 101 trójsilnikowe, 1 Savoia 71 trójsilnikowy, 2 Junkers G. 24 trójsilnikowe, 11 Junkers G. 13 jednosilnikowe, 6 Fokker VII trójsilnikowe; wodnopłatawce — 10 Savoia 55 dwusilnikowe, 2 Savoia 59 bis jednosilnikowe, 4 Cant 22 trójsilnikowe, 7 Cant 10 jednosilnikowe, 4 Dornier Superwall czterosilnikowe, 19 Dornier Wall dwusilnikowe.

Liczba pilotów w r. 1931 znacznie wzrosła. Podczas gdy w r. 1930 liczyła ich Italia 774, w końcu r. 1931 już 1073, z tego 397 pilotów komunikacyjnych.

Powietrzny ruch handlowy był w r. 1931 szczególnie intensywny.

Statystyka dotycząca okresu od 1 września 1930 do 28 października 1931 podaje, że w tym czasie pokryta została przestrzeń 4.400.000 km., wylatano 28.000 godz., przewieziono 39.000 pasażerów,

75.000 kg. listów i gazet, 450.000 kg. bagażu i 150.000 kg. towarów.

Dzięki dbałości o dobre funkcjonowanie obsługi lotniczej, nie zaszedł we Włoszech w ciągu omawianego okresu czasu ani jeden wypadek na linjach komunikacyjnych.

Liczba lotnisk wciąż wzrasta. Poza to wszystkie linie są zaopatrzone w lądowiska posiłkowe i urządzenia, dążące do zapewnienia regularnego ruchu.

Obecnie istnieje około 50 samolotów zaopatrzonych w instalacje radiowe.

Stacje radiowe pozwalają na komunikowanie się samolotów z ziemią w promieniu około 900 km. Dzięki temu udało się uratować wszystkie wodnopłatawce zmuszone do przymusowego wodowania. Bardzo pomocnymi przy żegludze powietrznej są stacje radiogonjometryczne, rozsiane wzdłuż linii lotniczych, gdyż pozwalają one w każdej chwili na sprawdzenie, czy samolot leci w dobrym kierunku.

Drugim czynnikiem bezpieczeństwa jest doskonała organizacja służby państwowej oraz sprawne przysyłanie biuletynów meteorologicznych.

W tym przedmiocie odbyło się nawet kilka konferencji, które miały na celu omówienie i uregulowanie sprawy dostarczania samolotom dokładnych informacji o pogodzie panującej w okolicach przelatywanych przez nie.

Jak widać z tego krótkiego przeglądu, transalpejskie lotnictwo handlowe zrobiło w roku ubiegłym duże postępy.

POLSKA PRZED LOTNICZĄ OLIMPJADĄ

Przygotowania. — Historia Challenge'ów. — Wielostronne znaczenie tego konkursu dla Polski. — „Lot maratoński”. — Nasi konkurenci. — Polska ekipa. — Przewidywania. — Lista ofiar złożonych w Skrzydlatej.

Challenge się zbliża. Konstruktorzy wykonali już lwia część swego zadania. Pełną parą pracuje teraz warsztat a piloci zabierają się do roboty, studiując szczegóły obszernych regulaminów. Pomagają im w tym troskliwie konstruktorzy, świadomi wszystkich arkanów i możliwości tej trudnej rozgrywki.

Uruchomione zostały już przygotowania do skomplikowanej organizacji kontroli i zaopatrzenia na 30 lotniskach, rozsianych na długim szlaku, wiodącym przez 10 państw Europy. Przygotowuje się wreszcie do zawodów i całe lotnictwo sportowe. Wszyscy zbierają pilnie wiadomości o przygotowaniach do Challenge'u, pragnąc wysnuwać wnioski o prawdopodobnym przebiegu, ważyć szanse, a wreszcie wyciągać jaknajwięcej doświadczenia i nauki.

Dzisiejsze lotnictwo sportowe Europy to olbrzymia armia 1500 samolotów, a Challenge de Tourisme International to największa jego rewja i jedna z największych manifestacji lotniczych tego rodzaju. Na tem tle uwidacznia się znaczenie Challenge'u.

Kiedy Aéroclub de France zorganizował po raz pierwszy międzynarodowe zawody samolotów turystycznych, zgromadziły one 25 zawodników, a za ledwie 1/4 część z nich (6) ukończyła wszystkie próby. W liczbie tej byli tylko Niemcy, Anglicy i Francuzi. Raid na przestrzeni 2000 km stanowił dla silników i maszyn owego czasu bardzo ciężką próbę i był zgóry uważany za nader śmiałe przedsięwzięcie. Było to w lecie 1928 roku, czyli niespełna 4 lata temu.

Wobec wielkiego znaczenia, jakie posiadało lotnictwo sportowe, oraz w uznaniu potrzeby i doniosłości współzawodnictwa międzynarodowego, impreza ta przechodzi pod patronat F. A. I. i odbywa się w latach następnych pod nazwą Challenge de Tourisme International.

Rok 1930, w 2 lata po pierwszych zawodach, gromadzi na starcie 60 samolotów. Po 13 dniach raidu na przestrzeni 7500 km wraca do Berlina 40 samolotów i wyczyn ten uważany jest za normalną próbę samolotu turystycznego.

A więc od czasu pierwszej, wielkiej manifestacji

lotnictwa sportowego wiele się zmieniło. Uległ zmianie również regulamin i wymagania techniczne, stawiane przez Challenge.

Intencją inicjatorów było stworzenie platformy, która drogą najszerzego porównania międzynarodowych wyników i postępów dałaby doświadczenie i impuls do twórczej pracy, której rezultatem ma być postęp konstrukcyjny samolotów turystycznych.

Pytanie, w jakiej mierze Challenge przyczynił się do postępu konstrukcyjnego maszyn turystycznych jest samo w sobie obszernym zagadnieniem i zasługuje na szczegółowe i wszechstronne omówienie. Ważna ta kwestja znajdzie oświetlenie na łamach naszego pisma.

Obok tej strony zawodów, wybija się jednak na pierwszy plan druga zasadnicza, a niczem nie zastąpiona strona sprawy. W krótkich słowach da się to wyrazić: „na Challenge'u lata się dużo, szybko — a przede wszystkim w wielkiej gromadzie”. Zwłaszcza dla nas ma to bardzo wielkie znaczenie.

O ile strona organizacyjna naszego lotnictwa sportowego jest rozbudowana bardzo szeroko i służy dziś już niejednemu za wzór, o tyle strona ilościowa naszej turystyki raidowej przedstawia się bardzo opłakanie. Rzadko wylatujemy poza granice swego kraju, a ilość raidów dłuższych ponad 3000 km da się policzyć na palcach. A jednak do lotu o długości 7500 km inaczej musi być przygotowana i maszyna i załoga. Nie znamy obcych lotnisk, nie znamy warunków klimatycznych, nie przebywamy gór i mór. Challenge jest jedną z nielicznych okazji, w której nasi czołowi piloci mogą dorzucić nowe wiadomości do swego wypróbowanego doświadczenia. A czy istnieje pilot, który powie, że ma go dosyć?

Tegoroczny lot okrężny Challenge'u — to nie raid turystyczny „wolnym truchcikiem”, od lotniska do lotniska odrabiany, z oczekiwaniem na dobrą pogodę i wiatr w plecy. Lot ten to prawdziwy bieg maratoński. To trzy dwudniowe etapy po 2500 km. Ileż sprawności i tężyzny wykazać musi załoga, która po przebyciu 1250 km i 9 lotnisk zabrać się musi do przejrzenia maszyny?!

Wreszcie i rzecz trzecia — oto sprawdzić i porównać możemy naocznie, co też umieją zrobić i jak sobie dają radę ze wszystkimi trudnościami inni. Nie jeden lub drudzy, ale równocześnie wszyscy ci, którzy narówni z nami są tem lotnictwem sportowem i stanowią jego elitę. Szkoda tylko, że nie stać nas, jak innych, by wraz z załogami mogli to wszystko widzieć i konstruktorzy.

Pierwszy termin zgłoszeń upłynął dnia 14 kwietnia. Do tego czasu wpłynęły następujące zapisy: Niemcy — 16 maszyn, Francja — 7, Italja — 7, Polska — 6, Szwajcarja 2, Czechosłowacja — 7; razem 45 maszyn.

W zgłoszeniach niemieckich zwracają uwagę 2 samoloty fabryki Heinkel, typu He 64, (silnik nieznan). Fabryka ta, jak wiadomo, wybitna „wytwórnia prototypów”, wyspecjalizowana w budowie samolotów wojskowych, zwłaszcza wodnopłatowców — nie wykazywała dotąd zainteresowania samolotami turystycznymi. O typie He 64 nie ukazały się dotychczas w prasie żadne wiadomości.

Pozatem po raz pierwszy ukaże się na Challenge'u samolot turystyczny 2-silnikowy typu F 3 „Wespe” z angielskimi silnikami Pobjoy 75 KM. Zgłosiła je Hans Bergmann Zig, Fabr. Drezno w ilości 3 sztuk, z obsadą pil.: Katzenstein (znany konstruktor), Fieseler (światowej sławy akrobata) i Wackietz.

„Wespe” jest to nowy prototyp. Dotychczas nie spotkaliśmy żadnych wiadomości o tym samolocie. Ostatnie notatki agencyjne podają, że jest to bezogonowiec. Jeżeli te samoloty zostaną wykończone do Challenge'u, będzie to dużą atrakcją techniczną. Największy lot jaki wykonał dotychczas płatowiec bezogonowy wynosi 300 km.

W barwach niemieckich stanie też znany sportmen Carberry (maszyna nieznaną) i japończyk Hachisuka na Moth'ie.

Francja nadesłała zgłoszenie orientacyjne. Samoloty: 1 Guerchais 9, 2 Potez'y, 1 Caudron „Luciole”, 1 Farman 234, 1 Mauboussin, 1 nieznan.

Italja zgłasza 7 sztuk Breda 33 z nieznaną obsadą. Polska 3 szt. PZL-19 z silnikiem Gipsy III — 120 KM, obsada — Orliński, Giedgowd, Bajan oraz 3 szt. RWD-6 z silnikiem Genet Major 140 KM, obsada — Karpiński, Płonczyński, Żwirko.

Szwajcarja 1 szt. AC-12-E siln. Gipsy III — 120 KM, pilot Strauman. Drugi nieznan.

Czechosłowacja: 1 szt. Breda 15-S siln. Walter - Junior 110/120 KM, pilot Sedivec; 3 szt. Avia-BH-111 z siln. Gipsy III — 110 KM, piloci nieznan; 1 szt. L-4 siln. Walter - Junior, pilot Jaroslav; 1 szt. L-5 siln. „Orion” 50 KM, pilot Levy; 1 szt. BP-5 siln. Walter 50 KM.

Zgłoszenie niemieckie jest niekompletne. Zgłoszą oni, zapewne, w drugim terminie, który upływa dnia 14 maja, znane chlubnie z lat zeszłych Klemm'y i BFW oraz czołowych pilotów.

Na starannie przygotowany udział wskazują jednolite ekipy Italji i Polski. Maszyny włoskie należą do najlepszych typów tamtejszej produkcji.

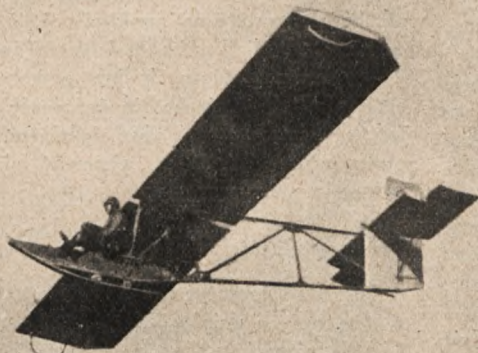
Płatowce francuskie, przeważnie fabryczne, wykazują, zapewne, po doświadczeniach roku 1930 lepsze przygotowanie do zawodów.

W zgłoszeniu czeskosłowackim zwraca uwagę ekipa 3 sztuk BH-111, wystawiana przez fabrykę.

Poza Niemcami i Francją, zgłoszenia innych narodów nie ulegną, zapewne, zwiększeniu.

Wobec braku wiadomości co do spodziewanych zgłoszeń uzupełniających niemieckich, trudno jest dziś stawiać jakieś horoskopy co do ewentualnego wyniku Challenge'u. Mimo wszystko, najpoważniejszą konkurencją będą stanowić, zapewne, Niemcy i Włosi. Przy tej konkurencji zdobycie miejsca w pierwszej 10-ce oznaczać będzie bardzo duży sukces, a w pierwszej 5-ce, wobec układu regulaminu i małych a niemożliwych zgóry do przewidzenia różnic punktacji za użyteczność i wyekwipowanie — dzieło przypadku.

Ofiary na Challenge złożone w Skrzydlatej: T.L.U. zł. 29,80, kpt. Halewski 3,30, J. O. 5.—, Janina Iwaszkiewicz 2.—, Janina Mechowa 5.—, Mech Tadeusz 5.—, B. Skórzewski 5.—, St. Kochanowski 2.—, W. Stępniewski 2,50, K. Woll z Ustrzyk 5.—, Tow. Zaliczkowe w Ustrzykach Dolnych 8.—, Z. Brandtówna 1.—, M. Chorażanka 1.—. Razem zł. 74.60.



Na polskim froncie szybowcowym

WARUNKI PRAKTYCZNE PRACY KÓŁ SZYBOWCOWYCH

Co raz to większe zainteresowanie szybownictwem tychośrodków życia w Polsce, które nie posiadają na miejscu odpowiednich instytucji mogących udzielić praktycznych rad i wskazówek, skłania nas do podania do wiadomości naszych czytelników szeregu praktycznych wskazówek co do pracy i organizacji kół szybowcowych.

Wskazówki te są oparte na doświadczeniach praktycznych, na przyjętych już formach organizacyjnych i na wytycznych co do pracy szybowcowej władz centralnych.

Niezależnie od powyższego, otwieramy niniejszym artykułem dział porad dla ruchu szybowcowego, w którym dawać będziemy w dalszym ciągu rady praktyczne w tym kierunku i udzielać odpowiedzi na kierowane do Redakcji „Skrzydlatej” zapytania.

Mamy nadzieję, że do czasu stworzenia i uruchomienia całej przyjętej już organizacji szybownictwa, oddamy tem dobrą usługę rozwojowi szybownictwa w kraju.

REDAKCJA.

I. Organizacja.

Całą pracę szybowcową i lotniczą w danej miejscowości prowadzi Koło szybowcowe, którego obowiązki są określone w organizacji szybownictwa.

Koło składa się z członków płacących składki. Członkiem Koła może być każdy obywatel, który zostanie przyjęty przez zarząd Koła.

Zadaniem zarządu jest podzielenie pracy celowo pomiędzy członków Koła wykorzystując ich zdolności, stosunki, zamiłowanie i t. p., a więc np. dział propagandowy, dochodowy, wyszkolenia i inne potrzebne na danym terenie.

Zarząd Koła, jako ciało skazane na pracę kolektywną (a więc tem trudniejszą, im jest to ciało liczniejsze), powinien składać się z minimalnej, koniecznej ilości osób, a więc 3 do 7 (np. prezes, skarbnik i sekretarz).

Zależnie od warunków lokalnych, liczebności Koła i t. d. Koła mogą być podzielone na oddziały, pracujące w ramach innych stowarzyszeń, działających na danym terenie, lub też na grupy, działające

w danej dzielnicy (w większych miastach), lub w danym środowisku danego miasta (np. grupa uczniów szkoły średniej, szkoły zawodowej i t. d.).

W razie istnienia lub powstawania oddziałów i grup danego Koła, zarząd Koła składa się z przedstawicieli oddziałów i grup (po jednym), którzy wybierają na pierwszym wspólnym posiedzeniu prezydium w składzie 3 — 4 osób. Pracę oddziałów i grup prowadzi według wytycznych prezydium Koła kierownicy oddziałów i grup.

Jest to jednak podział wewnętrzny, mający na celu ułatwienie pracy organizacyjnej Koła.

Najmniejszą jednostką organizacyjną szybowcową występującą na zewnątrz jest Koło, reprezentowane przez jego zarząd.

Szczegóły wewnętrznej organizacji kół są pozostawione do uznania ich zarządów, przy zachowaniu wytycznych, zawartych w organizacji szybownictwa i w niniejszych wskazówkach.

Organizacja jednak wyszkolenia szybowcowego musi być wszędzie jednolita

i dostosowana do podanych warunków w rozdziale II.

W pracy wyszkoleniowej należy ściśle przestrzegać następujących zasad wytycznych:

1. Szkolenie praktyczne może być prowadzone jedynie pod kierownictwem instruktora, którego zarządzenia odnoszące się do szkolenia i sprzętu muszą być bezwzględnie wykonywane.
2. Szkolenie może odbywać się jedynie na specjalnych terenach, na których w czasie szkolenia nie może przebywać żadna osoba poza szkołącymi się, instruktorem oraz osobami, którym instruktor na to zezwoli.
3. Do szkolenia wolno używać wyłącznie szybowców, które zostały zbadane przez biuro „Veritas” i uzyskały dodatnią ocenę.
4. Lotów holowanych za samolotem Koła nie mogą urządzać bez specjalnego zezwolenia Ministerstwa Komunikacji.
5. Zabronione jest budowanie w Kółach szybowców własnej konstrukcji (prototypów) bez uzyskania fachowej opi-

nji o projekcie, tak z punktu widzenia konstrukcyjnego, jak i co do właściwości aerodynamicznych. Niezależnie od tego, konieczne jest zapewnienie sobie kontroli fabrycznej biura „Veritas”.

Ocenę projektu z punktu widzenia konstrukcyjnego wydać może Instytut Badań Technicznych Lotnictwa w Warszawie lub powstający we Lwowie Instytut Szybowcowy. Właściwości aerodynamiczne projektu ocenić winien Instytut Aerodynamiczny w Warszawie lub też Laboratorium Aerodynamiczne we Lwowie przy Politechnice. Koszty związane z oceną projektów ustalają wymienione instytucje.

Inne postępowanie może doprowadzić tylko do zmarnowania pieniędzy i pracy włożonych w budowę typu, który nie będzie mógł być użyty do lotów.

II. Szkolenie.

Po zorganizowaniu Koła szybowcowego, zarząd winien drogą składek, lokalnych subwencji, darowizn i t. p. zapewnić podstawy materialne bytu Koła tudzież:

1. Lokal na przeprowadzenie kursu teoretycznego.
2. Zakupienie szybowca wraz z potrzebnym sprzętem i częściami zamiennymi.
3. Prawo używania odpowiedniego terenu (lub terenów) do szkolenia praktycznego z pomieszczeniem prowizorycznym lub stałem na szybowce, części zamienne i narzędzia. (Wybranie terenu jest zależne od zamierzonego sposobu szkolenia, t. j. samochodowego lub terenowego).
4. Wykładowcę na kurs teoretyczny i instruktora wyszkolenia praktycznego.

Najlepiej jest—o ile Koło wśród swych członków instruktora nie posiada — rozpocząć pracę od gromadzenia środków na zakup sprzętu wysyłając równocześnie jednego z członków na wyszkolenie.

Pozatem można rozpocząć zapisywanie z pośród członków Koła kandydatów do szkolenia szybowcowego. Kandydatom należy podać do wiadomości wysokość opłaty, którą Koło będzie pobierać za szkolenie i zwrócić uwagę na wymaganą pilność i dyscyplinę. Nie należy przyjmować kandydatów do szkolenia praktycznego i teoretycznego w większej ilości niż tej, której Koło może zapewnić odpowiednie warunki pracy.

Ilość słuchaczy kursu teoretycznego jest zależna właściwie tylko od wielkości posiadanego lokalu.

Jeśli chodzi o kalkulację miejsc na kursie teoretycznym, w zależności od możliwości późniejszego szkolenia praktycznego, to należy się liczyć z tem, że przeciętnie odpada $\frac{2}{3}$ kandydatów. Tak, że szkolenie praktyczne — zależne już tylko

od ilości posiadanych szybowców i instruktorów — rozpoczyna normalnie $\frac{1}{3}$ ilości słuchaczy kursu teoretycznego. Na kurs przyjmować można tylko osoby zupełnie zdrowe, które ukończyły 16 lat.

W czasie kursu należy zwracać specjalnie baczność uwagę na punktualność i poczucie dyscypliny u kandydatów. Kandydatów niepunktualnych lub wykonujących niedbale i niechętnie ćwiczenia należy z kursu usuwać, aby nie marnować pracy i pieniędzy i nie zajmować miejsc jednostkom lepszym.

Przeprowadzenie szkolenia teoretycznego.

Szkolenie teoretyczne obejmować musi następujące działy:

1. Wiadomości ogólne o szybnictwie (stan, przepisy instrukcji) — 2 godz.
2. Mechanikę lotu (lot ślizgowy i żaglowy) — 5 godzin.
3. Tereny szybowcowe dla różnych lotów — 2 godziny.
4. Wiadomości meteorologiczne (atmosfera i przyczyny ruchu powietrza, źródła energii dla lotów żaglowych) — 4 godziny.
5. Technika startów szybowcowych, lotu i lądowania — 3 godziny.
6. Wiadomości o budowie, konserwacji, remoncie i obsłudze szybowców — 4 godziny.

Godziny przewidziane tu na poszczególne tematy mają charakter orientacyjny. Podany czas jest zależny od ujęcia tematu przez wykładowcę i przygotowania ogólnego uczniów. Należy jednak unikać przeładowywania wykładów teorią, a zwracać uwagę przede wszystkim na te wiadomości, które będą konieczne przy szkoleniu praktycznym i przy późniejszym uprawianiu lotów szybowcowych.

Przeprowadzenie szkolenia praktycznego.

Już w czasie trwania kursu teoretycznego należy odbywać z uczniami ćwiczenia w montażu szybowców, kontroli stabilizacji, drobnych naprawach i t. p. czynnościach, które muszą być zupełnie opanowane przez kandydatów do szkolenia praktycznego.

Szkolenie praktyczne rozpoczynać należy od ćwiczeń wstępnych (gimnastyki), polegających na utrzymaniu w równowadze z pomocą sterów szybowca unieruchomionego np. w ten sposób, że płoza szybowca jest oparta na poprzecznej belce, lub też cały szybowiec odpowiednio zawieszony i t. d. Konieczny do tych ćwiczeń jest dość silny wiatr.

W braku tego warunku może być szybowiec przechyłany przez pozostałych uczniów, a szkolący się musi reagować na przechylenie sterami pod kontrolą instruktora. Po tych ćwiczeniach, które mu-

szą doprowadzić do automatyzacji ruchów jako reakcji na zmianę położenia szybowca, — przechodzi się do właściwego szkolenia, mającego na celu uzyskanie kwalifikacji na pilota szybowcowego kategorii A.

Przed rozpoczęciem szkolenia praktycznego muszą być uczniowie odpowiednio podzieleni na jednostki wyszkoleniowe.

Najmniejszą jednostką wyszkoleniową jest drużyna szybowcowa. Składa się ona z:

- a) instruktora,
- b) 1 szybowca szkolnego,
- c) 1 kompletu części zapasowych,
- d) 1 zestawu narzędzi,
- e) 1 liny gumowej (amortyzatora) lub liny konopnej (przy szkoleniu samochodowym),
- f) 12 uczniów lub 6 — 8 (przy szkoleniu samochodowym).

Podział na drużyny należy wprowadzić przed rozpoczęciem ćwiczeń wstępnych.

W każdej drużynie jeden z jej członków musi być odpowiedzialny za sprzęt i wszelkie narzędzia używane przez drużynę, drugi zaś za dyscyplinę i utrzymanie kontaktu z całym składem drużyny po za ćwiczeniami (np. konieczność zawiadomienia członków drużyny o zmianie godziny ćwiczeń i t. p.). Tak samo jedna osoba musi być odpowiedzialna za utrzymanie w porządku sprzętu i narzędzi używanych przez więcej niż jedną drużynę, jeśli jest ich w Kole kilka.

Ilość dwunastu uczniów w drużynie jest konieczna ze względu na liczbę obsługi transportowej i startowej szybowca uruchamianego z pomocą liny gumowej, do czego potrzeba 10 ludzi. Obsługę tę winni na zmianę wykonywać uczniowie.

Wyszkolenie terenowe do kategorii A obejmować musi, po ćwiczeniach wstępnych, 30 — 40 startów i lotów ślizgowych, trwających od 10 do 30 sekund przy wietrze niedochodzącym do 5 metrów na sekundę. Lot warunkowy ma na celu ustalenie, czy uczeń opanował technikę startu i lądowania oraz utrzymanie równowagi poprzecznej i podłużnej oraz kierunku lotu.

Teren do szkolenia na szybowcu uruchomionym z pomocą liny gumowej musi być odpowiednio spadzisty. Temu warunkowi nie musi odpowiadać teren, przeznaczony do szkolenia holowanego za samochodem; ten ostatni winien być jednak bardzo równy, aby samochód mógł rozwinąć odpowiednią szybkość.

Przy szkoleniu samochodowym, drużyny muszą być mniej liczne składając się z 6 — 8 uczniów. W tym wypadku zamiast liny gumowej konieczne jest posiadanie linki konopnej, o przekroju 10 mm. i długości 80 m.

Szkolenie samochodowe wymaga specjalnie troskliwego nadzoru i ostrożności oraz stosowania się do szczegółowych instrukcji obeznanego z tą metodą szkolenia instruktora.

Uwagi ogólne.

O ile przygotowanie teoretyczne członków Koła może być kierowane przez osobę niebędącą pilotem szybowcowym a

zynowym" wybranym z pośród zdolniejszych uczniów.

Natomiast jeden szybowiec szkolny jest konieczny dla każdej z równocześnie szkolonych drużyn.

Członkowie Koła, którzy będą się szkolić, winni oprócz normalnych składek członkowskich ponosić koszty szkolenia, których nie można przewidzieć, ponieważ są zależne od warunków lokalnych. Kalkulować je należy w ten sposób, aby

musi obsługa, czyli część szkolących się. W koszt szkolenia należy wliczać również amortyzację szybowca i wszelkich inwestycji.

III. Sprzęt, części zamienne, narzędzia.

Następujący sprzęt, części zamienne i narzędzia są potrzebne do racjonalnego szkolenia jednej drużyny.

a) Sprzęt.

1. Szybowiec szkolny (CWJ albo „Czajka”). Cena 2.000 — 3.000 zł.
2. Amortyzator (długości 50 m., przekroju 14 mm). Cena 400 zł.
3. Wózek 2-kołowy (np. koła od pługa).
4. Stoper (do liczenia czasów). Cena 50 zł.
5. Anemotachometr (do określenia szybkości wiatru). Cena 450 zł.
6. Chorągiewka do wskazywania kierunku wiatru.
7. Kołek i linka z kółkiem do ogona.

Razem 2.900, albo 3.900 zł.

b) Części zamienne do szybowca CWJ:

- | | |
|----------------------------|--------|
| 1. Dwie skrzynki po 35 zł. | 70 zł. |
| 2. Cztery płozy po 10 zł. | 40 „ |

Razem 110 zł.

Do „Czajki“:

- | | |
|--|------|
| 1. Jedna belka dolna (skrzynka) 65 zł. | |
| 2. Dwie płozy po 27 zł. | 54 „ |

Razem 119 zł.

Ceny innych części zamiennych do „Czajki” są następujące:

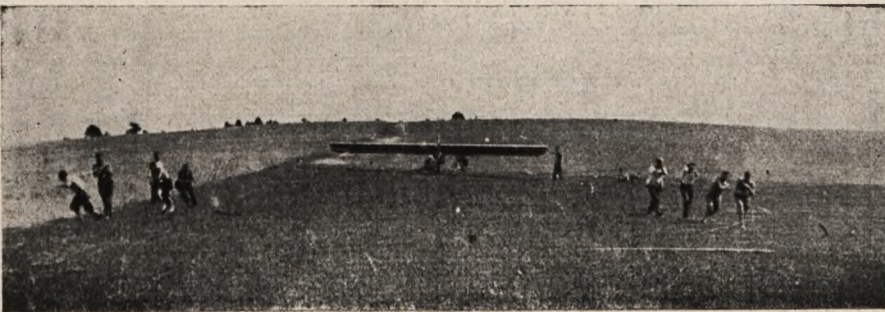
Belka teowa — 24 zł., belka główna — 102 zł.

c) Materiały.

Do drobnych remontów (dykta, druty, płótno, cellon i t. p.) 150 zł.

d) Zestaw narzędzi.

Nazwa i wymiar	Ilość
Klucz szwedzki 100 m/m	1
Calówka 50 m/m stalowa	1
Węgielnica 30 × 15 m/cm.	1
Śrubokręt 100 m/m	2
Ramka do piłek	1
Piłki laubzegowe	60
Cęgi uniwersalne (kombineski)	4
Messel stalowy	1
Piłki podwójne 12 cal. do żelaza	6
Wiertarka do 10 m/m ręczna	1
Pilniki różne z trzonymi drewnianymi, duże	4
Młotek drewniany	1
Szlifierka ręczna	1
Nożyce do cięcia blachy, krzywe francuskie	1



Start i lądowanie szybowca.

częściowo nawet oparte na samokształceniu się przy pomocy odpowiedniej lektury, o tyle szkolenie praktyczne nie może być prowadzone bez instruktora posiadającego odpowiednie przygotowanie a przede wszystkim świadectwo pilota żaglowego, t. j. kat. C. Jeden instruktor może prowadzić wyszkolenie od 2-ch do 3-ch drużyn, zlecając ćwiczenia „dru-

szkolący się pokrywali istotne koszty szkolenia, które muszą być ustalone przez zarząd danego Koła. Nie należy zapominać o tem, że do wyciągania szybowca na miejsce startu przy szkoleniu terenowym jest pożądanym, celem przyspieszenia tempa szkolenia, 1 koń, którego wynajem też obciąża koszty szkolenia. W braku konia szybowiec transportować

Nożyce do cięcia drutu stalowego	1
Młotki stalowe 100, 300, 500 gr.	3
Wiertarka cyl. Stocha od 1 do 10 m/m 2 komplety	20
Igły krzywe do szycia płótna	3
Noże	2
Cęgi okrągłe (szpitzcegi) do robienia uszek	1
Imadło	1
Swider do drzewa 10 m/m, 20 m/m, 30 m/m	3
Poziomnica	1
Pilniki małe (kwadratowe, płaskie okrągłe)	6
Ramka do piłek do cięcia żelaza	1
Kamień do ostrzenia	2
Pędzle do malowania	2

Koszt wymienionych narzędzi przypuszczalnie wyniesie 200 do 225 zł.

A więc koszt ogólny nabycia sprzętu i części zamiennych oraz narzędzi, ko-

niecznych do uruchomienia szkolenia praktycznego w Kole szybowcowem, przy jednym szybowcu — wyniesie około 3.500 zł. w razie zakupu szybowca szkolnego typu CWJ a około 4.500 zł. w wypadku zakupu szybowca typu „Czajki”. W razie szkolenia samochodowego a nie terenowego, nie jest potrzebny amortyzator, lecz lina konopna (Manila).

Uwagi ogólne.

Wejść w posiadanie szybowca może dane Koło trzema sposobami:

1. Zakupić szybowiec gotowy w Związku Awiatycznym we Lwowie (CWJ) albo w Warsztatach na Okęciu („Czajka”).
2. Zakupić szybowiec gotowy, lecz nie zmontowany i przeprowadzić montaż na miejscu, według wskazówek wytwórcy.
3. Zbudować szybowiec na miejscu

według rysunków warsztatowych, otrzymanych z właściwego źródła.

W każdym z trzech wymienionych wypadków konieczny jest odbiór szybowca przez eksperta biura „Veritas”.

Montować szybowce na miejscu mogą Koła, posiadające w swoim składzie uzdolnionych do tego członków lub fachowców, którzy będą dozorować prace.

Budowa szybowca w Kole przez członków Koła, według nabytych rysunków warsztatowych, może mieć miejsce jedynie tam, gdzie są do dyspozycji odpowiednie pomieszczenia warsztatowe, fachowi wykonawcy i gdzie jest zapewniony fachowy nadzór. Materiały do budowy takiego szybowca muszą być nabywane we wskazanych przez konstruktorów źródłach, ponieważ tylko tą drogą można mieć pewność nabycia materiałów o odpowiednich własnościach i wytrzymałości.



WILEŃSKIE LOTY SZYBOWCOWE W GRZEGÓRZEWIE

W Wielki Czwartek popołudniu udaliśmy się we dwójkę z kol. Jonikasem, który przyjechał do Wilna specjalnie „fabrykować kategorię” na oglądanie terenów szybowcowych pod Wilnem. Przedewszystkiem skierowaliśmy się na górę Szyszkińska, leżącą w pobliżu szosy mejszalskiej na peryferiach miasta. Stwierdzi-

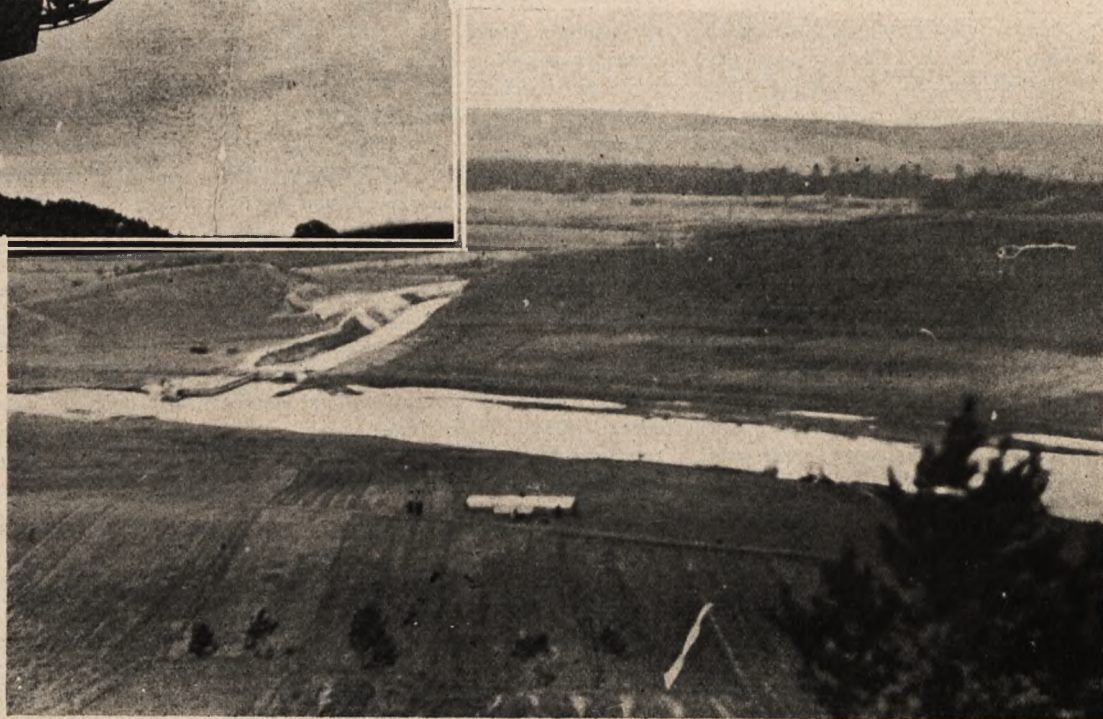
liśmy jednak, że tu w żadnym wypadku lotów robić nie można, gdyż góra ta ma spadek w kierunku miasta a ponadto zbocza jej są gęsto oplecione drutami telegraficznymi, przez które skok jest jeżeli nie niemożliwy, to w każdym razie niebezpieczny, szczególnie dla początkujących. Postanowiliśmy wobec tego zainau-

guować loty szybowcowe na górze Trzech Krzyży, leżącej w okolicy śródmieścia.

W Wielki Piątek zrana, po uprzednim sprowadzeniu szybowca (CW-3) z Porubanka, udaliśmy się na obrany teren. Dzień, który zapowiadał się nieszczerólnie ze względu na chmury i śnieg, uśmie-



Ogólny widok szybowiska w Grzegorzewie z miejsca startów.



chnął się jednak wkońcu słońcem i pogoda zrobiła się wymarzona. Niedługo jednak bawiliśmy na górze Trzech Krzyży. Było tu stanowczo za ciasno. Po wykonaniu 5 kilkunastosekundowych lotów, doszliśmy zgodnie do przekonania, że misja kol. Jonikasa nie wyda pożądanego rezultatu. Chodziło przecież o loty warunkowe na kategorie, a nie o szurania i skoki, gdyż wszyscy uczestnicy wyprawy przeszli przedtem przedszkole samochodowe, opanowując stery i równowagę szybowca, a nawet mieli loty za samocho-

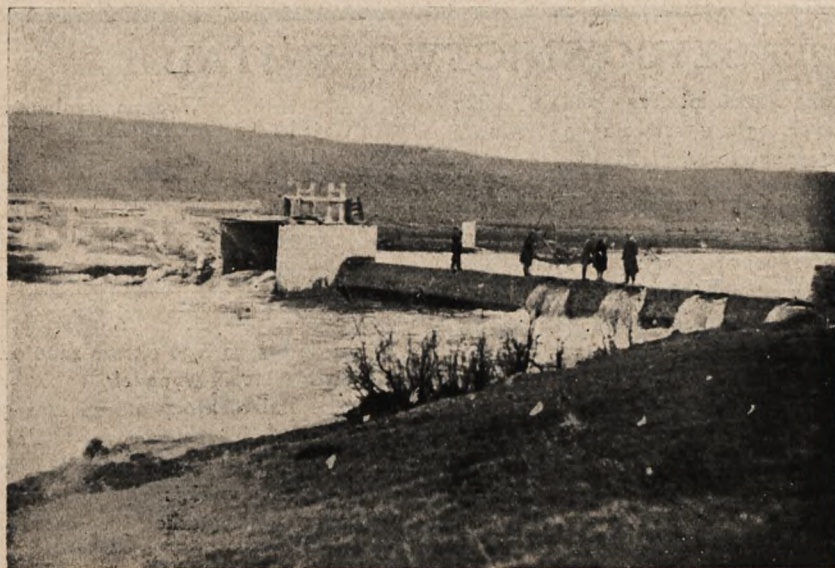
dem na wysokości kilkunastu metrów. Krótkie namysły i szybka decyzja. Jechać natychmiast do Ponar i Landwarowa. Kol. Jonikas i kol. Kurec udają się na dworzec. Jest godzina 3-cia popołudniu. O godzinie 5-ej telefon do Klubu. Głos kol. Kureca, który swoiście określa znaleziony teren słowami: „malina” i „brylant”.

Postanowiliśmy zorganizować tam wyprawę na drugi dzień świąt, gdyż, mimo wszystko, tradycja i wizyty uniemożliwiają natychmiastowe wyruszenie. 28-go mar-

ca pogoda śliczna, słońce prawdziwie wiosenne. Przyjeżdżamy do Landwarowa, ładujemy się w przysłane przez p. Kureca sanie i za pół godziny jesteśmy w Grzegorzewie. Tu następuje uroczyste zaprzęgnięcie konia do szybowca. Z największą flegmą ciągnie on ten niezwykły stwór na miejsce startu. Za to nie można zarzucić flegmy i obojętności miejscowej ludności, która dzięki świątecznemu dniu gremjalnie udała się za nami, robiąc różne uwagi, których przewodnim motywem była niewiara, „że ajerooplan bez motoru” może polecieć.

Teren, który został znaleziony właściwie przez kol. Kureca i uzyskał całkowitą aprobatę kol. Jonikasa, przedstawia się jak następuje: szeroka dolina o kierunku wschodnio-zachodnim, obramowana dwoma pasmami pagórków — niższym północnym o stoku południowym i wyższym — południowym o stoku północnym. Środkiem doliny przepływa rzeczka Wąka, która podczas tej wyprawy stała pod lodem tak, że można było korzystać z całej szerokości doliny.

Pierwszy, pokazowy lot kol. Jonikasa. Start od strony południowej. Wiatru prawie niema. O zaszczyt ciągnięcia liny abiegają się wszyscy z niezwykłym zapalem. Lot zrobił ogromne wrażenie na obecnych, a przedewszystkiem na miejscowej ludności, u której automatycznie otworzyły się usta, a oczy prawie wyskakiwały z orbit. Lot trwał 32 sekundy. — Następnie, z tego samego zbocza, odbył



Transport szybowca przez tamę rzeki.

się mój lot na kategorię A. Trwał 41 sekundę tak, że usiadłem u podnóża zbocza przeciwnego. Po wykonaniu jeszcze innego lotu gościnnego z tego zbocza przez kol. Słodkiewicza ze Związku Awiatorycznego Politechniki Lwowskiej, przeszliśmy na stronę niższą. Z tego zbocza startowali kol. kol. Podziunas i Kurec do lotów warunkowych na kat. A uzyskując ją: pierwszy w locie trwającym 32 sekundy, drugi 31 sekund. Największą sensacją był start i lot kol. Kureca ze względu na jego wzrost i wagę (120 kg). Z tegoż, niższego zbocza startowałem do lotu na kategorię B uzyskując ją w czasie 32 sekundy. Kilku gościnnymi szuraniami zakończyliśmy tę epokową w dziejach szybownictwa wileńskiego wyprawę.

Druga wyprawa nastąpiła po dość długiej przerwie, spowodowanej roztopami i wylewem Waki, bo dopiero 17 kwietnia.

Obładowała ona w pewne sensacje. Mianowicie, ze względu na brak śniegu i brukowaną szosę, wieźliśmy szybowiec na miejsce startu na rękach, co dało się nam nieźle we znaki. Dalej nastąpiło spuszczenie wody z Waki, żeby umożliwić przeprawę z rozebranyim szybowcem przez jaz, szerokości 38 cm i długości 15 m., na drugą stronę rzeczki. Wiatr 10 m. na sekundę — północny. Wobec tego, loty odbywały się z pasma południowego. Leciałem pierwszy. Szczerze mówiąc, przed startem miałem pewne emocje, gdyż wiatr wyrwał szybowiec z rąk i musiano go trzymać. Pierwszy raz miałem na szybowcu lot przy takim wietrze. Nie miałem pojęcia, jak się zachowa maszyna. Po starcie szybowiec wzniósł się wysoko. Byłem zmuszony do wykonania dwóch wiraży, żeby nie przelecieć Waki, co oznaczałoby koniec lotów ze względu na uniemożliwiony transport szybowca zpo-

wrotom. Lot trwał 34 sekundy. Po mnie kolejno startowali do lotu na kat. A: kol. Nielubyszyc i por. Zakrzewski uzyskując ją w czasie 33 i 32 sekundy. Szczególnie efektowny i ładny lot wykonał kol. Nielubyszyc, który w następnym, niemiejskim efektywnym locie, trwającym 32 sekundy uzyskał kategorię B. Kol. Zakrzewskiemu, niestety, do lotu na kategorię B nie było danem startować ze względu na podłamanie płozy przez jednego z początkujących uczestników wyprawy. W tej wyprawie, oprócz szkolących się i kilku członków Klubu, brali udział: pan major Zaucha, komendant Obwodu P. W. miasta Wilna i pp. kapitanowie Manek i Siekierski. Jeżeli się nie mylę, loty szybowcowe zrobili na nich niezapomniane wrażenie, a szereg zdjęć dokonanych przez p. kpt. Manka, zapalonego fotografa i kol. Podziunasa — zamieszczamy na poprzedniej stronie. K. Markiewicz.

WARUNKI OGÓLNE TEGOROCZNEGO KONKURSU W RHÖN

W związku z zamierzonym udziałem naszej ekipy w tegorocznych zawodach szybowcowych w Rhön, podajemy jeszcze szereg szczegółów w uzupełnieniu tych, które ogłosiliśmy w ostatnim numerze „Skrzydlatej”, a które dotyczyły przedewszystkiem strony technicznej szybowców.

Konkurs odbędzie się na terenach Wasserkuppe w dniach od 17 do 31 lipca b. r. w dwóch grupach: treningowej i wyczynowej, w których uczestniczyć mogą odpowiednio kwalifikowani zawodnicy i szybowce.

Przebieg z grupy treningowej do wyczynowej jest możliwe, jednak klasyfikacja tego samego zawodnika odbywać się będzie oddzielnie dla każdej grupy.

Zgłoszenia muszą być dokonane na przepisanych przez biuro konkursu drukach — oddzielnie dla każdego szybowca, do g. 12-iej dnia 25 czerwca.

Opłat za zgłoszenia nie pobiera się. Natomiast od zgłoszeń późniejszych (od 25 czerwca do 2 lipca) będą pobierane opłaty w wysokości 25 mk.

Szybowce biorące udział w konkursie mogą być pilotowane wyłącznie przez pilotów, zgłoszonych do zawodów.

Do konkursu mogą być dopuszczeni piloci szybowcowi, posiadający świadectwa kategorii C i licencję F. A I.

1) Grupa treningowa. W grupie tej mogą stawać do konkursu zawodnicy, którzy warunki kategorii C wykonali po 1-ym stycznia 1930 r. — o ile nie mają za sobą lotów żaglowych, trwających ponad 5 godzin, lub też piloci, którzy od 1-go stycznia 1928 r. nie latali na szybowcach i nie są pilotami motorowymi.

2) Grupa wyczynowa. W tej grupie mogą uczestniczyć zawodnicy, którzy nie odpowiadają warunkom, wymaganym dla grupy treningowej.

Zawodnicy zgłoszeni do grupy treningowej nie mogą być równocześnie zgłoszeni do grupy wyczynowej.

Zgłoszeni zawodnicy winni przedstawić przed rozpoczęciem konkursu swe polisy asekuracyjne od nieszczęśliwego wypadku i polisy asekuracyjne szybowców od odpowiedzialności cywilnej.

Organizatorzy zastrzegają sobie prawo ograniczenia ogólnej ilości zawodników treningowych do 40 i do 3 szybowców treningowych na jednego zgłaszającego się.

Pożądane jest, aby piloci byli zaopatrzeni w spadochrony.

Na ten sam szybowiec może być zgłoszonych paru zawodników.

Szybowiec może rozpocząć loty konkursowe tylko pod sterem jednego ze zgłoszonych poprzednio pilotów.

Zawodnicy powinni posiadać własne bagnetki dla swych maszyn.

Przed rozpoczęciem lotów konkursowych należy przedstawić komisji technicznej konkursu następujące dokumenty:

a) techniczny opis szybowca (według żądanych wymagań) lub dokumenty urzędowej rejestracji,

b) komplet nienaklejonych i opisanych na odwrocie fotografii szybowca,

c) zaświadczenie o odbytym locie próbnym, trwającym najmniej 60 sekund,

d) zaświadczenie o wytrzymałości szybowca.

Dla szybowców zagranicznych, pochodzących z krajów, w których nie istnieje urzędowa rejestracja szybowców, do brania udziału w konkursie uprawnia orzeczenie komisji technicznej konkursu. Przed dopuszczeniem do konkursu muszą szybowce odbyć loty próbne, trwające minimum 60 sekund. Z lotów próbnych są zwolnione szybowce, dla których będą przedstawione urzędowe dokumenty rejestracyjne.

Konkurem kierować będzie komisja pod przewodnictwem delegata „Rhön-Rositten-Gesellschaft”.

Starty tak do lotów próbnych, jak i konkursowych będą odbywać się zapomocą amortyzatorów.

W razie nieodpowiednich warunków atmosferycznych, będą stosowane starty holowane.

SZYBOWNICTWO W ITALJI

Włoska prasa lotnicza podaje kilka ciekawych cyfr z rozwoju państwowej szkoły szybowcowej w Pavullo.

Szkoła ta, przeznaczona dawniej dla awangardy faszystowskiej, w latach ostatnich przyjmowała również faszystów grupy uniwersyteckiej oraz członków Aero klubów. Głównym jej celem jest przygotowanie kandydatów do szkół pilotażu silnikowego. Dlatego też szkoła w Pavullo wypuszcza pilotów szybowcowych tylko z dyplomami kategorii A i B. Klasyczne loty szybowcowe wykonywali dotąd prawie wyłącznie instruktorzy.

Od roku 1927, to jest od chwili otwarcia szkoły, wyniki szkolenia przedstawiają się jak następuje:

Rok	Ilość lotów	Wydano dyplomów		
		kat. A	kat. B	kat. C
1927	1.730	22	—	—
1928	2.200	30	—	—
1929	7.933	87	—	—
1930	4.900	104	48	1
1931	5.000	138	38	—
Razem	21.763	381	86	1

W czasie całego tego okresu zanotowano jeden śmiertelny wypadek.

Generał Balbo, który otacza szczególną opieką szkołę szybowcową w Pavullo, oświadczył, że w roku 1932 pięćdziesięciu uczniów będzie mogło odbyć kurs szybowcowy w tej szkole zupełnie bezpłatnie.

Szkoła w Pavullo rozpocznie swoją działalność w r. b. w czerwcu.

KRONIKA SZYBOWCOWA

LOTY GRZESZCZYKA NAD WARSZAWĄ

W dniu 28 kwietnia r. b. inż. Grzeszyk dokonał w Warszawie pierwszych prób lotu szybowego nad miastem.

Loty odbywały się na „Lwowie”, który w dniu 25 kwietnia, pilotowany przez swego konstruktora, wrócił na hoku z Katowic, gdzie już po raz drugi odbywały się pokazy szybowcowe.

Wyholowany na wysokość 980 metrów przez kpt. Skarżyńskiego na „afrykance” Ł 2 P. Z. L., Grzeszyk krążył nad centrum miasta i okolicami utrzymując się w powietrzu za pierwszym razem przez pół godziny a za drugim 20 minut.

Inż. Grzeszyk znalazł prądy wstępujące na całej wysokości swojego lotu: od 100 do 1000 metrów. Pozwalały one pilotowi nabierać w trakcie lotu szybowego do 100 metrów wysokości. Barogramki lotów przedstawiają linje faliste. Nawet znajdując się nad polami, w pobliżu miasta, Grzeszyk nabierał wysokości, co świadczy o obecności prądów wstępujących i tam.

Tak więc i loty nad miastem nie są nam teraz obce.

Wkrótce odbędą się następne, dalsze próby.

PRZESZKOLENIE W OBSŁUDZE TECHNICZNEJ SZYBOWCÓW

Chcąc zapewnić kołom szybowcowym fachową obsługę sprzętu, a tem samem ostrzec niedoświadczonych miłośników sportu szybowcowego przed możliwymi wypadkami, Ministerstwo Komunikacji wystąpiło z godną specjalnego podkreślenia inicjatywą przeszkolenia na koszt państwa w montażu i naprawie szybowców szkolnych 20 kandydatów zgłoszonych przez Aerokluby z pośród członków prowincjonalnych kół szybowcowych.

Przeszkolenie odbywać się będzie w warsztatach produkujących w Polsce szybowce, t. j. w Związku Awiatycznym we Lwowie i w Sekcji Lotniczej w Warszawie na Okęciu. Przeznaczone jest ono przedewszystkiem dla tych kół, które zamierzają montować u siebie szybowce, zakupione w stanie gotowym do złożenia.

Praktyka trwać będzie dziesięć dni, w grupach złożonych z dwóch osób. Pierwsza grupa rozpocznie przeszkolenie 15 czerwca kończąc je 25 czerwca, ostatnia zaś — 3 sierpnia kończąc 13 sierpnia.

Przeszkolenie odbędzie się według następującego programu, pod nadzorem i kierownictwem osoby, wyznaczonej do tego przez daną wytwórnę.

a) Wiadomości teoretyczne:

Materiały używane przy budowie szybowców i dane techniczne wymienionych materiałów

Zasady montażu i regulacji szybowców
Urządzenie warsztatu polowego i doraźne remonty,

b) Praktyka warsztatowa:

Cięcie i klejenie drzewa

Cięcie i klejenie sklejk

Zasadnicze roboty ślusarskie

Wiązanie z drutów stalowych

Wiązanie i zaplatanie linek

Roboty tapicerskie (krycie płótnem celonowanie, lakierowanie).

Kandydatów do praktyki przedstawiają Aerokluby, jako organizacje obowiązane do opieki nad ruchem szybowcowym na swoim terenie działania, do czasu powstania Okręgowych Komitetów Szybow-

cowych. Termin nadesłania zgłoszeń do Min. Komunikacji upływa 1 czerwca.

Na poszczególne kluby przypadają następujące ilości kandydatów z terenów, objętych ich działalnością:

w Warsz. we Lwowie

1. z Kl. Lwow.	3 os.	1	2
2. „ „ Warsz.	3 „	2	1
3. „ „ Wileńs.	2 „	1	1
4. „ „ Lubel.	3 „	2	1
5. „ „ Śląsk.	2 „	1	1
6. „ „ Poznań.	2 „	1	1
7. „ „ Gdańsk.	2 „	1	1
8. „ „ Krakow.	2 „	—	2
9. „ „ Podlas.	1 „	1	—

Przydziel miejsca praktyki jest oparty na rodzaju posiadanego sprzętu.

Kluby niezamierzające skorzystać z praktyki winny natychmiast zawiadomić o tem Ministerstwo Komunikacji.

Do odbycia praktyki mogą być zgłoszeni członkowie kół szybowcowych, istniejących poza siedzibą danego Klubu, posiadający ogólnie przygotowanie warsztatowe i uzdolnienie do prac montażowych.

Pożądane jest posiadanie przez kandydatów praktyki warsztatowej lub fachowego, rzemieślniczego wykształcenia.

Z Klubów kandydatów na praktykę zgłaszać niewolno, z wyjątkiem Klubu Krakowskiego i Podlaskiego. Aeroklub Krakowski może przedstawić 1 kandydata z Krakowa a drugiego z prowincji. Klub w Białej Podlaskiej przedstawi kandydata tylko z Klubu.

Przed zgłoszeniem kandydatów do Ministerstwa Komunikacji Kluby muszą otrzymać od nich zobowiązanie wykonywania bezinteresownie w danem kole funkcji kierownika montażu (pracującego osobiście) i remontu szybowców szkolnych. Odpis zobowiązań należy przesłać do Ministerstwa Komunikacji przy podawaniu nazwisk praktykantów.

Obowiązkiem praktykantów po powrocie będzie przeprowadzenie montażu i napraw oraz konserwacja szybowców.

W czasie trwania praktyki zostaną praktykanci poinformowani przez przedstawicieli biura „Veritas” o zasadach

kontroli fabrycznej i odbioru jakościowego szybowców, celem ułatwienia późniejszej pracy ekspertów biura „Veritas” na terenie Kół.

WARSZAWA.

Przedszkole szybowcowe. Lotnisko warszawskie ma swoją nową sensację. Oto codziennie rano i popołudniu zjawia się liczna grupa, złożona przeważnie ze studentów Politechniki Warszawskiej, wyściąga z hangaru szybowiec, taszczy go na bok lotniska, tu zawiesza go na koziółku ustawiając pod wiatr i ćwiczy się godzinami w sterowaniu. Nazywa się to „gimnastyką lotniczą” i stanowi pierwszy stopień wyszkolenia szybowcowego w A. W.

Gimnastyka lotnicza, polegająca na wprawianiu się w sterowaniu szybowcem, nie jest czemś nowym. Stosują ją Niemcy od dawna. Jednak po raz pierwszy w Aeroklubie Warszawskim została ona ujęta programowo, przyczem zbudowano specjalny przyrząd, na którym zawieszono szybowiec tak, że można na nim ćwiczyć wszystkie kierunki (głębokość, pochylenie i „linje prosta”). Rezultaty tak racjonalnie prowadzonej „gimnastyki” są bardzo pomyślne. Dzięki temu udaje się zmniejszać liczbę lotów za samochodem.

Kierownictwo Sekcji Szybowcowej A. W. pracuje nad dalszym rozwojem metody szkolenia szybowcowego.

BEZMIECHOWA.

Przed VII kursem Szkoły Szybowcowej w Bezmiechowej*.) Prace przygotowane do sezonu wiosennego w Bezmiechowej są w pełnym toku. Na szczycie góry Słonne buduje się hangar, zmontowany ze szkieletu płóciennego Bessoneau i obity deskami. Poza tem wykończane jest od wewnątrz schronisko, wzniesione w ub. roku. W budynku tem, znajdującym się w pobliżu miejsca startu do lotów żaglowych, zamieszkiwać będą piloci kat. C, dzięki czemu będzie można lepiej wyszkliwać sprzyjające warunki do lotów żaglowych.

Jeśli prace te nie ulegną opóźnieniu, kurs rozpocznie się według programu, t. j. 9 maja, i trwać będzie dwa miesiące. Przewidywany jest udział 9 — 11 szybowców.

Program sezonu wiosennego w Bezmiechowej podaliśmy w poprzednim numerze. Przypominamy, że obejmie on przedewszystkiem wyższe szkolenie, a więc:

1) Wyższy kurs dla pil. szyb. kat B. oraz pil. silnikowych — w trzech turnusach po 20 uczniów;

2) Kurs treningowy dla pil. kat. C — w dwóch turnusach po 10 osób;

3) Kurs instruktorski dla 10 — 15 kandydatów z kat. C pil. szyb.

Kursy są dostępne przedewszystkiem dla kandydatów z poza Klubu Lwowskiego.

Ostateczny termin zgłoszeń na kursy: wyższy i treningowy upływa 7-go czerwca, zaś na kurs instruktorski — 24 maja.

Uwzględniane są jedynie zgłoszenia osób stowarzyszonych w klubach i pokrewnych organizacjach lotniczych.

*) Tem mianem zastępujemy dotychczasowe określenie „wyprawa szybowcowa”, nieodpowiednie w warunkach, kiedy teren jest uznany i odbywa się na niem systematyczne latanie.

LWÓW.

Szkoła szybowcowa w Czerwonym Kamieniu. Aeroklub Lwowski rozpoczął w lutym r. b. kurs szybowcowy w Czerwonym Kamieniu. Szybowisko to znajduje się w odległości 22 km. od Lwowa, koło Kuliłkowa, od kolei zaledwie 1 km. Opisałiśmy je w numerze listopadowym Skrzydlatej z r. z.

Na kurs przyjęto 12 kandydatów zupełnie surowych. Loty odbywają się jedynie w niedziele i dni wolne od zajęć na wyższych uczelniach. Do dnia 20 kwietnia wykonano 280 lotów. 5-u szkolonych osiągnęło kat. A pil. szyb. Szkolenie w Czerwonym Kamieniu przewidziane jest do kategorii B włącznie, poczem absolwenci kursu odbędą dalsze szkolenie, w lotach żaglowych, w Bezmiechowej.

Kurs rozporządza zaledwie jednym szybowcem — CWJ. Kierownikiem przedszkółka w Czerwonym Kamieniu jest p. B. Baranowski.



Ze szkoły szybowcowej w Czerwonym Kamieniu.

POLICHNO.

II-i kurs szkoły Aeroklubu Warszawskiego. Wskutek nieprzewidywanego, licznego napływu kandydatów z prowincji (co spowodowało zwiększenie zajęć przy szkoleniu samochodowym w Warszawie), termin rozpoczęcia kursu wiosennego A. W. w Polichnie ulegnie dwutygodniowemu opóźnieniu. Mianowicie kurs trwać będzie od 12 kwietnia do 4 czerwca, nie zaś 29.IV — 20.V — jak przewidywano początkowo. W czasie kursu odbędzie się uroczyste poświadczenie szybowiska.

Aeroklub Warszawski przewiduje wyszkolenie na kursie wiosennym 30 kandydatów do kat. B oraz trening dla 8 — 10 osób z pośród członków A. W., którzy początkowe szkolenie odbyli na I-ym kursie. Narazie A. W. rozporządza czterema szybowcami. Wyszkołeniem kieruje p. Z. Oleński.

WILNO.

Zamierzenia szybowcowe Aeroklubu Wileńskiego. Aeroklub Wileński ma wkrótce zorganizować nową wyprawę szybowcową — do Krewa w pow. Oszmiańskim. Znajdują się tam najwyższe położone okolice Wileńszczyzny (wzniesienia do 200 m). Wilnianie spodziewają się znaleźć w Krewie odpowiednie tereny do żeglowania.

Krewa nie jest położone tak dogodnie, jak Grzegorzewo. Znajduje się ono bowiem w odległości 25 km od stacji kolejowej (Smorgonie). Drogę tę przebywa się końmi, co zabiera wiele czasu. Toteż, jeśliby Krewa uznane zostało za najlepsze szybowisko na Wileńszczyźnie, Wilno znalazłoby się w podobnych warunkach, co Lwów wobec swojej Bezmiechowej.

Idealne połączenie z Wilnem ma Grzegorzewo. Szybowisko grzegorzewskie znajduje się tuż przy szosie wileńskiej. Wątpić jednak należy, aby na tem szybowisku Wilno poprzestało. Chyba, że zbudowanoby chociaż prowizoryczny most na Wace.

Aeroklub Wileński ma pozatem piękne zamiary rozwinięcia u siebie wodnoszybownictwa. Wileńszczyzna obfituje we wspaniałe olbrzymie jeziora, stanowiące raj dla miłośników sportów wodnych. Loty szybowe nad jeziorami Trockimi, albo nad Naroczą ściągnęłyby niewątpliwie masę sportsmenów z całej Polski, którzy obok sportu błękitnego mogliby uprawiać sporty wodne i rozkoszować się wspaniałą przyrodą najpiękniejszych okolic północno-wschodniej Polski.

Przed naszymi konstruktorami szybowców wysuwa się więc nowe zadanie. Musimy zbudować dla Wilnian wodnoszybowiec.

Nowy szybowiec rekordowy. Państwowe Zakłady Lotnicze przystąpiły do budowy nowego, wybitnie rekordowego szybowca konstrukcji inż. Grzeszczyka.

CENTRA PRZYSPOSOBIENIA WOJSKOWEGO LOTNICZEGO W ROKU BIEŻĄCYM

W bieżącym roku uruchomione będą 3 obozy p. w. lotniczego, a mianowicie: w Łodzi dla kandydatów bez cenzusu oraz w Łucku i we Lwowie dla osób z cenzusem.

Kandydaci (których zgłaszają kluby) winni odpowiadać następującym warunkom:

- 1) wiek przedpoborowy, nie niższy jednak niż 18 lat,
- 2) ukończenie p. w. I st.,
- 3) ukończenie z pomyślnym wynikiem kursu teoretycznego,

4) kwalifikacje C. B. L. L. na pilota wojskowego, zawodowego lub w rezerwie,

5) wykształcenie minimum 6 lub 7 klas szkoły powszechnej.

Szkolenie w obozach rozpocznie się:

w Łodzi 25 maja,
we Lwowie i Łucku 25 czerwca,
i trwać będzie około 3 m-cy.

Uczestnicy obozów otrzymują bezpłatnie wyszkolenie w pilotażu na 1-szym typie samolotu szkolne-

go, pozatem wyżywienie, umundurowanie oraz przejazd koleją do obozu i zpowrotem.

Komendantem obozu w Łodzi będzie kpt. A. Kropiński, zastępcą — por. F. Witakowski.

Komendantem obozu w Łucku — por. B. Mówka, zastępcą — por. W. Romiszewski.

Komendantem obozu we Lwowie — kpt. S. Massalski (bez zastępstwa).



KRONIKA POLSKA



SPORT

Międzynarodowy meeting lotniczy. Aeroklub Warszawski organizuje w dn. 18 — 19 czerwca r. b. wielką imprezę sportową, z udziałem lotników zagranicznych. W pierwszym dniu meetingu przewidziany jest zlot gwiazdzisty do Warszawy jako zawody sportowe, w drugim dniu, głównym, odbędą się konkursy i pokazy lotnicze, m. in.: konkurs akrobacji na samolotach myśliwskich, próba szybkości w obwodzie zamkniętym, loty bezsilnikowe i t. p.

Udział w konkursie akrobacji przyobiecali najwybitniejsi polscy piloci myśliwscy na czele z Kossowskim, Orlińskim i Bajanem.

Pierwsza w Polsce impreza samochodowo-lotnicza. Polski Touring Klub wspólnie z Aeroklubem Warszawskim urządza w dniach 14—15 maja r. b. Zjazd i Zlot do Lidzbarka. W zawodach tych weźmie udział 3—5 samolotów z A. W. oraz, prawdopodobnie, 2 samoloty z innych Klubów. Regulamin Zjazdu—Zlotu podany jest w biuletynie A. W. w niniejszym numerze.

Polska weźmie udział w międzynarodowych zawodach balonów. Na 19-e międzynarodowe zawody balonów wolnych o puchar im. Gordon Benneta, które odbędą się w Bazylei w ostatnią niedzielę września lub pierwszą października, zgłoszone będą z Polski dwa balony.

Udział w meetingu lotniczym w Zurichu. Państwowe Zakłady Lotnicze wysyłają na międzynarodowy konkurs do Szwajcarii 2 swoje samoloty myśliwskie: P-VIII z silnikiem Lorraine - Dietrich „Petrel” i P-XI z silnikiem Jupiter „Merkury”. Na samolotach tych latać będą nasi świetni akrobaci: Bajan i Orliński.

Jak to sobie przypominamy z numeru styczniowego, zawody odbędą się w okresie 22 — 31 lipca. Program jest następujący:

1) Zlot samolotów sportowych i turystycznych (o wadze do 600 kg.) do Zurichu. Minimalna trasa — 600 km. Wybór drogi dowolny;

2) Konkurs samolotów turystycznych, składający się z dwóch prób: a) technicznych i b) lotu długości 600 km;

3) Lot okrężny nad Alpami samolotów komunikacyjnych; trasa: Zurich (Dubendorf) — Genewa — Medjolan — Zurich;

4) Konkurs szybkości w obwodzie zamkniętym, na ogólnej trasie 195 km.;

5) Konkurs akrobacji: a) na samolotach cywilnych i b) na wojskowych;

6) Lot okrężny nad Alpami dla samolotów wojskowych, przyczem odróżnia się

samoloty jednomiejscowe od wielomiejscowych;

7) Konkurs eskadr wojskowych (po 5 samolotów), przyczem eskadry mogą tworzyć różne typy płatowców.

Przewidziane są liczne i dość wysokie nagrody.

Wydawanie tryptyków. Aeroklub Rzeczypospolitej przystąpił do wydawania tryptyków. Pobierane są opłaty w następującej wysokości: 50 zł. od członków A. R. P. i klubów afiliowanych i 100 zł. od pozostałych osób. Dotychczas A. R. P. wydał 2 tryptyki: Państwowym Zakładem Lotniczym dla p. Gavardie w Paryżu i prof. T. Pruszkowskiemu

KOMUNIKACJA

Codziennie loty na polskich liniach lotniczych. Z dniem 1 maja b. r. wprowadzony zostaje na polskich liniach lotniczych letni rozkład lotów, który obowiązywać będzie do dn. 30 września b. r.

Nowy rozkład, przy zachowaniu dotychczasowych godzin odlotów i przylotów, przewiduje wprowadzenie codziennej komunikacji na wszystkich liniach krajowych, oprócz odcinka Kraków-Katowice, który obsługiwany będzie jak dotychczas trzy razy w tygodniu: w poniedziałki, środy i piątki.

Jedyną zmianą w rozkładzie, poza wprowadzeniem codziennych lotów, będzie przesunięcie odlotu z Warszawy do Poznania z godziny 13.20 na godz. 13.30. Przesunięcie to zarządzone wobec przylotu do Warszawy o godz. 13.25 samolotu „Cidny” z Paryża, celem umożliwienia natychmiastowego zabrania przez samolot poznański poczty z Paryża względnie przybywających stamtąd pasażerów.

Nowy rozkład lotów na linii Warszawa-Paryż. Z dniem 2 maja b. r. wprowadzony został przez Międzynarodowe Towarzystwo Żeglugi Powietrznej „Cidna” letni rozkład lotów na linii Warszawa — Paryż, który umożliwi odbycie podróży z Warszawy do Paryża lub odwrotnie w ciągu jednego dnia.

Samoloty z Paryża odlatywać będą o godz. 4 min. 15 nad ranem z lotniska Le Bourget, przylot zaś do Warszawy przewidziany jest na godzinę 13 min. 25. Z Warszawy do Paryża odlot o godz. 10 min. 15, przylot do Paryża o 20 min. 20.

Komunikacja na linii Warszawa — Paryż odbywać się będzie codziennie (w dni powszednie i we wszystkie święta), oprócz niedziel.

L. O. P. P.

Zgromadzenie sprawozdawcze Komitetu Stołecznego. W dniu 14 maja, w sobotę, o godz. 7-ej wieczorem, w lokalu Stowarzyszenia Urzędników Państwowych, Nowy Świat 67, odbędzie się sprawozdawczo - wyborcze zgromadzenie Komitetu Stołecznego L. O. P. P. z następującym porządkiem dziennym:

1) Zagajenie i wybór prezydium zgromadzenia,

2) Sprawozdanie zarządu z działalności Komitetu Stołecznego,

3) Sprawozdanie i wnioski komisji rewizyjnej,

4) Wnioski zarządu Komitetu,

5) Wybory władz: a) uzupełniające zarządu i zastępców, b) komisji rewizyjnej i zastępców, c) delegatów na ogólne zgromadzenie L. O. P. P. i zastępców.

6) Wnioski kół, zgłoszone na tydzień przed terminem zgromadzenia.

Działalność Dyrekcyjnego Komitetu Kolejowego w Warszawie w roku 1931. Komitety Kolejowe L. O. P. P. odznaczają się dużą ilością członków, a co zatem idzie dużą sumą wpływów, przy minimalnych wydatkach na administrację. Dyrekcyjny Komitet Warszawski przoduje pozostałym. Z ogłoszonego niedawno sprawozdania za rok 1931 wynika, że Komitet ten liczył w dniu 31.XII.31 30.414 członków, przyczem w okresie sprawozdawczym, niesprzyjającym rozwojowi L. O. P. P. w całym kraju, ubyło zaledwie 2.172 członków. Ogólna suma wpływów w roku 1931 wyniosła zł. 240.768 gr. 62 (preliminowano 238.000). Na specjalne podkreślenie zasługuje stosunkowo wysoki dochód z „Tygodnia” — zł. 13.057 gr. 80 wobec preliminowanych 5.000.—. Wydatki administracyjne wyniosły zaledwie 5.850 zł. 39 gr.

Komitet Dyrekcyjny wpłacił do Zarządu Gł. 130.778 zł., na lotnictwo wydał 40.758 zł., na obronę przeciwgazową 35.967 zł.

Zarząd Komitetu w okresie sprawozdawczym stanowili pp.: inż. Zienkiewicz — prezes, inż. Kaliński — wiceprezes, inż. Suleciński — sekretarz, inż. Zaniewski — skarbnik, oraz inż. Holc, inż. Pancer, inż. Piętka, inż. Rupiński i inż. Żabocki — członkowie.

Należy podkreślić szczególne zrozumienie zadań L. O. P. P. wśród kolejarzy, którzy gromadnie są członkami L. O. P. P. Istnieje bardzo wiele placówek kolejowych, gdzie wszyscy bez wyjątku pracownicy są członkami Ligi.



Budynek szkoły pilotów ofiarowany przez L. O. P. P. Państwu.

Przekazanie budynku szkoły pilotów w Radomiu — M. S. Wojsk. W dniu 19. IV. Radom obchodził wielką uroczystość poświęcenia i przekazania Ministerstwu Spr. Wojskowych budynku, przeznaczonego na szkołę pilotów, i hangaru w Sadkowie pod Radomiem, wybudowanych z funduszy L. O. P. P., kosztem 900.000 złotych.

W uroczystościach wzięli udział w zastępstwie Min. Spr. Wojsk. gen. Jarnuszkiewicz — d-ca O. K. I., za Szefa Sztabu pułk. dypl. Bardel, Szef Dep. Aeronautyki pułk. dypl. Rayski, z Rady Głównej L. O. P. P. — inż. Eberhardt, prezes Zarządu Głównego L.O.P.P. — dr. Martynowicz, wiceprezesi — pułk. Filipowicz i poseł Starzak, sekretarz — naczelnik Myśliński, mjr. Kretowicz, dyr. Wawrzyniak oraz Obywatelski Komitet Budowy Szkoły z prezesem Falkiewiczem na czele. Udział miejscowego duchowieństwa, władz wojskowych i samorządowych, organizacji, stowarzyszeń i szkół był bardzo liczny. Ponadto na uroczystość przybyli delegaci L. O. P. P. z sąsiednich województw. Przyleciały również eskadry samolotów z Dębina z d-cą pułk. dypl. Ujejskim. Eskadry krążyły nad lotniskiem i Radomiem wykonując ciekawe ewolucje.

Po odprawieniu mszy polowej, poświęcenia gmachów dokonał ks. kan. Kosiński, który wygłosił okolicznościowe kazanie o wielkiem znaczeniu L. O. P. P. dla obrony Państwa.

Następnie odbyło się oddanie gmachów Prezesowi Zarządu Głównego L. O. P. P. p. dr. Martynowiczowi przez Przewodniczącego Komitetu Budowy p. sędziego Falkiewicza, odsłonięcie tablicy pamiątkowej oraz przekazanie szkoły Ministerstwu Spraw Wojskowych w osobie gen. Jarnuszkiewicza, który w krótkich, żołnierskich słowach podziękował L. O. P. P. za ofiarowanie gmachów szkolnych i pracę dla obrony Państwa.

Ogólnokrajowy konkurs modeli latających, odłożony w roku zeszłym, odbędzie się w czerwcu r. b., prawdopodobnie dn. 29-go.

Termin zgłoszeń upływa dn. 15-go maja. Jak wiadomo, w konkursie ogólnokrajowym biorą udział zwycięzcy konkursów eliminacyjnych wojewódzkich.

RÓŻNE

Szkody przy przymusowym lądowaniu samolotów. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych wydało zarządzenie w sprawie obliczania szkód, wyrządzonych przez przymusowe lądowanie samolotów na terenach uprawnych.

W zarządzeniu tem zaznaczono, że wobec braku odpowiedniej ilości lotnisk pomocniczych, wypadki przymusowego lądowania statków powietrznych zdarzać się mogą względnie często. Ponieważ szkoda, wyrządzona skutkiem przymusowego lądowania nie jest zazwyczaj znaczna, przyczem instytucje lub osoby użytkujące samolot nie uchylają się od wynagrodzenia strat, pożądane jest likwidowanie tego rodzaju spraw w drodze ugodowej.

Z kwestją tą łączy się sprawa oszacowania wyrządzonych szkód, zarówno przy postępowaniu ugodowym, jak i przy wniesieniu sprawy do sądu. Właściciele gruntów zwracają się zazwyczaj z żądaniem stwierdzenia strat do władz gminnych, które nie posiadały dotychczas kryterjum przy obliczaniu wyrządzonych szkód. Wobec tego, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych ustaliło tablicę orientacyjną, według której obliczać należy straty, wynikiem skutkiem przymusowego lądowania samolotu. Na tablicy tej określona jest w kilogramach ilość plonu zniszczonego na jednym arze gruntu. Stosownie do ceny rynkowej za kilogram zniszczonych płodów (pszenicy, żyta, jarzyn i t. d.), oraz do wielkości zniszczonego terenu oblicza się poniesione przez właściciela gruntu straty.

Jednocześnie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych poleciło wojewodom pouczenie władz gminnych o właściwym postępowaniu w tego rodzaju sprawach.

Rozwój lotnictwa sanitarnego. Lotnictwo sanitarne w Polsce, zapoczątkowane przez gen. Składkowskiego, rozwija się z roku na rok robiąc coraz to lepsze postępy. Niesie ono pomoc zarówno wojsku, jak i ludności cywilnej. Najlepszymi wynikami poszczycić się może 2-i pułk lotniczy w Krakowie, pełniący akcję samarytańską lotniczą na terenie województw: krakowskiego, kieleckiego i śląskiego.

Ostatnio np., w okresie od 20 marca do 12 kwietnia, przewieziono 7 osób, które wymagały szybkiej pomocy lekarskiej.

Jeszcze jeden dowód zamiłowania młodzieży do lotnictwa. W Jugowicach, cichej wsi pod Krakowem, dwaj synowie miejscowego wójta, Ludwik i Julian bracia Liszkowie, wychowankowie szkoły powszechnej a następnie szkoły dla metalowców w Borku Fałęckim, wykonali piękny model jednomiejscowego samolotu sportowego nazywając go LJL-1 — „Białe Ptaki”. Należy podnieść z całym uznaniem, że całkowita praca należy wyłącznie do dzielnych chłopców, którzy skromnymi środkami potrafili dojść do pięknych rezultatów. Niewątpliwie nasza flota powietrzna zaliczy ich niezadługo do swych pożytecznych i bohaterskich członków.

(K. Rydzewski, por.)



Model samolotu zbudowany przez braci Liszków.

CO NOWEGO ZA GRANICĄ



ANGLJA

Nowy rekord Mollisona. Znany lotnik angielski Mollison, wyleciawszy z lotniska Lympne 24 marca, wylądował w Cap w Afryce 28 marca, zużywając cztery dni i szesnaście godzin na przelot 10.500 kilometrów i bijąc rekord, będący dotychczas w posiadaniu angielskiej załogi, złożonej z miss Salaman i pilota Store.

Trasa lotu przechodziła przez Oran, Reggan, Gao, Niamey, Saint Paul de Landa, Wolfisch Bay. Zmęczony szalonym tempem lotu, Mollison rozbił samolot przy lądowaniu w Cape Town, sam jednak nie odniósł żadnych cielesnych obrażeń.

Jak wiadomo, pilot ten jest również w posiadaniu rekordu szybkości na trasie Australja — Anglja (8 dni, 22 godziny, 25 minut).

37.000 kilometrów w przeciągu ośmiu tygodni. Angielski pilot Butler prawie bezpośrednio po swym dziewięciodniowym rekordowym locie z Londynu do Sydney, odbył na samolocie Comper Swift z 75-konnym silnikiem Pobjoy, rozpoczął serję lotów nad Australja. Przeleciała w tych krótkich etapach przestrzeń wynosi już obecnie 20.000 km., co razem z trasą Anglja — Australja, odbyta niedawno, zwiększa ilość przeleciań przez Butlera kilometrów w ciągu ostatnich ośmiu tygodni do 37.000.

FRANCJA

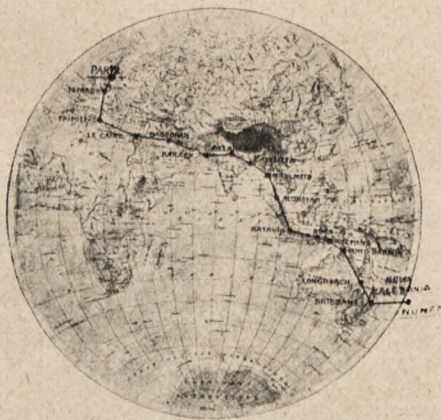
Niezwykły raid. Załoga francuska, złożona z pilota — barona de Verneilh, nawigatora — kapitana Dévé i mechanika — Muncha, poraz pierwszy dokonała połączenia drogą powietrzną Francji z Nową Kaledonią. Przelot ten odbył się na trzysilnikowym samolocie konstrukcji Couzinet o mocy 315 KM.

Samolot Couzinet'a jest nowym prototypem tego konstruktora, zakwalifikowanym do żeglugi powietrznej przy obciążeniu maksymalnym 2500 kg. W tych warunkach samolot z sześcioma pasażerami może wziąć tyle paliwa, że zasięg jego wynosi 2000 km.

Takie właściwości nowego płatowca stanowią bardzo poważny sukces techniczny konstruktora maszyny o mocy zaledwie 315 KM. Sukces ten podkreśla jeszcze fakt, że samolot Couzinet'a wyruszył na niebezpieczny raid, którego trasa wiodła nad znanymi z niespodzianek atmosferycznych okolicami tropikalnymi oraz nad oceanem Spokojnym, odbywszy przedtem tylko 28 godzin lotów próbnych. Ogółem długość trasy lotu wyniosła 21.500 kilometrów. Załoga francuska przebyła tę

przebieg w piętnastu następujących etapach:

- 9 marca: Istres — Tripolis (1500 km),
- 11 marca: Tripolis — Kair (1850 km),
- 13 marca: Kair — Bassora (1800 km),
- 14—15 marca: Bassora — Karachi (2100 km — przelot nocny),
- 17 marca: Karachi — Allahabad (1700 km),
- 18 marca: Allahabad — Kalkuta (600 km),
- 19 marca: Kalkuta — Moulmein (1350 km),
- 20 marca: Moulmein — Alorstar (1450 km),
- 21 marca: Alorstar — Batawia (1650 km)
- 23 marca: Batawia — Bima (1400 km),



Trasa lotu.

- 24 marca: Bima — Koepang (650 km),
- 26 marca: Koepang — port Darwina (800 km),
- 29 marca: port Darwina — Longreach (1900 km),
- 30 marca: Longreach — Brisbane (1200 km),
- 5 kwietnia: Brisbane — Noumea (1500 km).

Zaczynając od Moulmein, załoga musiała walczyć z silnymi wiatrami i deszczem. Ulewy, przyniesione przez szalejący cyklon, do tego stopnia wpłynęły na rozmoknięcie lotnisk i lądowisk, że przy lądowaniu w Kopenag omal nie doszło do katastrofy. Wobec tego, na dalszych etapach musiano zmniejszyć obciążenie maszyny kosztem zapasu paliwa.

Załoga samolotu złożona była z ludzi wyjątkowo dzielnych i zaprawionych do niebezpieczeństw: Verneilh odbył całą wojnę, jako pilot w eskadrze lotniczej; po wojnie latał na przestrzeni Casablanca—Dakar jako pilot towarzystwa Aéropostale, oraz wykonał szereg mniejszych raidów.

Kapitan Dévé jest jednym z najlepszych nawigatorów lotnictwa francuskiego; Munch zaś ma opinię doskonałego mechanika.

Z przemysłu lotniczego. Zakłady przemysłowe Potez'a dały raz jeszcze dowód swej żywotności i dobrej organizacji, wypuszczając w dniu 22 marca dwutysięczny samolot. Chrząst wspomnianego samolotu odbył się uroczyste w obecności właściciela firmy, pana H. Poteza, oraz zgromadzonych licznie pracowników jego fabryki.

Tysięczny samolot wyszedł z warsztatów Poteza w roku 1930. Fakt ten wskazuje na zwiększające się, mimo ogólnego kryzysu, zapotrzebowanie samolotów na rynku światowym.

Pomyślnie zakończenie afrykańskiej wyprawy Costes'a. Lot afrykański Costes'a, mający na celu zbadanie na miejscu możliwości przeprowadzenia linii lotniczej między Algierem i Kongo, o czym wspominaliśmy w poprzedniej kronice, zakończył się obecnie po zgórą dwumiesięcznym trwaniu, zupełnie pomyślnie.

Będąc od 16-go lutego w podróży, załoga Costes-Schneider-Veron odbyła lot przez dolinę Nilu do Abechar, gdzie spotkała się z misją samochodową ks. de Bourbon i hr. de Neufbourg. Stamtąd rozpoczęła najtrudniejszą część drogi, poprzez okolice jeziora Czad i dalej w mało znanych stepach oraz pustyniach.

18 kwietnia lotnicy powrócili do Oranu, skąd udali się przez Madryt do Paryża.

Nowy trzymiejscowy samolot turystyczny. René Caudron jest jednym z pierwszych konstruktorów, którzy zainteresowali się lotnictwem turystycznym. Już przed dziesięć laty warsztaty jego fabryki opuścił dwumiejscowy samolot ze skrzydłami składanymi, które posłużyły za wzór licznym naśladowcom francuskiego konstruktora.

Obecnie Caudron wykończył nowy jednopłat typu „Phalène”, który jest owocem długich studjów i doświadczeń. Samolot ten przeznaczony jest do użytku dla turystów powietrznych, którzy zamierzają dokonywać większych podróży lotniczych w wygodnych warunkach.

Swym ogólnym wyglądem „Phalène” przypomina bardzo znany samolot angielski Puss - Moth. Podobieństwo jest tem większe, że samolot ten posiada 120-konny silnik Gipsy III.

„Phalène” jest samolotem trzymiejscowym (conduite intérieure). Trzy fotele (dla pilota i dwóch pasażerów) umieszczone są w kabinie oszklonej. Maksymalna szybkość maszyny z pełnym obciążeniem ma wynosić około 120 km/godz.

GRECJA

Międzynarodowa wystawa lotnicza. Prezydent republiki greckiej, Zaunius, dokonał 10 kwietnia uroczystego otwarcia pierwszej międzynarodowej wystawy lotniczej w Atenach.

Wystawa ma na celu zobrazowanie ogromnego postępu, jaki dokonany został w ciągu lat ostatnich w dziedzinie transportów lotniczych, oraz wykazuje wyższość samolotu pasażerskiego nad innymi środkami komunikacji.

W salonach wystawy znajdujemy doskonałe ilustracje kolejnych etapów konstrukcji samolotów, wiele modeli samolotów wojskowych, używanych obecnie w greckim lotnictwie lądowym i morskim, mapy lotnicze, wykresy graficzne, tablice statystyczne, przyrządy meteorologiczne i radiowe. Bardzo bogato przedstawia się również dział fotografii lotniczej.

W Anglii wystawia serię prześlicznych makiet samolotów, począwszy od modelu maszyny z roku 1809, która ani razu nie zdołała znieść się z ziemi, a kończąc na najbardziej udoskonalonych typach obecnych. Również w sekcji angielskiej znajduje się wspaniała karta Afryki, wykonana przy pomocy zdjęć aerofotogrametrycznych i ujawniająca szereg ciekawych szczegółów geograficznych.

Sekcja francuska poświęciła najwięcej miejsca lotnictwu turystycznemu. Najbardziej zwraca uwagę sportowy Potez, ustawiony na tle efektownie oświetlonego pejzażu afrykańskiego. Stanowi on nie małą zachętę do dalekich podróży powietrznych.

W sekcji czeskosłowackiej pierwsze miejsce zajmują silniki. Poza to Czeskosłowacja umieściła na stoisku rządowym bardzo pięknie i pomysłowo wykonaną mapę linii lotniczych, łączących Pragę ze stolicami innych państw europejskich.

Cały szereg sal zajmują przedstawicielstwa dwunastu zagranicznych towarzystw lotniczych, których linie komunikacyjne przechodzą przez Grecję.

Naogół wystawa robi wrażenie bardzo dodatnie. Jednym z głównych jej organizatorów jest p. Geranopulos, sekretarz generalny Centralnego Komitetu Lotnictwa Greckiego.

NIEMCY

Młodzią pilot szybowcowy. Wrocławska grupa szybowcowa może się poszczycić posiadaniem w swym gronie młodziutkiego, bo szesnaście lat liczącego pilota szybowcowego, który w tych dniach otrzymał dyplom kategorii C, utrzymawszy się całą godzinę w powietrzu na szkolnym szybowcu „Dr. Friedel”.

Szkolenie na szybowcach. W szkole szybowcowej z Wasserkuppe po zimowej przerwie rozpoczął się dnia 24 marca pierwszy kurs tegoroczny. W pierwszym tygodniu pracy kierownictwo szkoły wydało uczniom aż dwadzieścia dyplomów kategorii C.

Ogółem na kursie było 40 uczniów, trenujących na szybowcach typu „Falke” i „Professor”.

Zawody szybowcowe na terenie płaskim. Towarzystwo „Chemnitzer Flughafen Gesellschaft” organizuje 8 maja w Chemnitz konkurs lotów szybowcowych na terenie płaskim.

Przewidziane są nagrody za najlepsze loty szybowcowe na szybowcu, holowanym przez samochód i przez samolot.

ROSJA

Lotnictwo handlowe w Bolszewji. Według oficjalnych źródeł Republiki Rad, lotnictwo handlowe w Rosji Sowieckiej, rozwijając się z roku na rok w szybkim tempie, osiągnęło w pierwszym kwartale roku bieżącego bardzo dodatnie rezultaty. Jak podaje sowieckie biuro statystyczne, zdobyte w przeciągu trzech pierwszych miesięcy 1932 roku rezultaty przedstawiają się w porównaniu z pierwszym kwartałem roku 1930 następująco:

	rok 1930	rok 1932
Ilość lotów	3.606	6.154
Ilość przelec. km.	3.144.000	4.303.000
Ilość pasażerów	9.300	16.000
Ilość ton przew. bag.	102	184
Ilość ton przew. poczty	90	258

Sowieckie projekty szybowcowe. „Ossowajachim” w najbliższym czasie zamierza uruchomić w Moskwie fabrykę szybowców, której produkcja podobno ma wynieść 1000 szybowców miesięcznie.

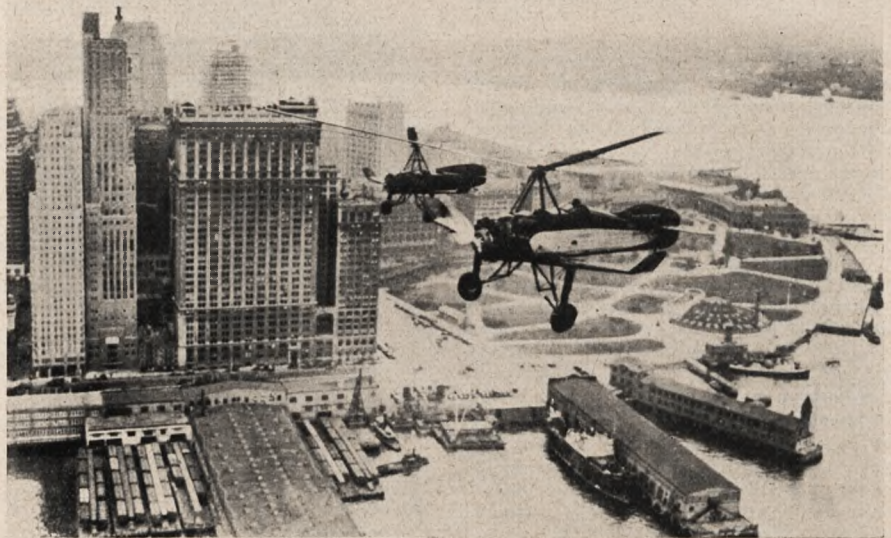
Projektowane jest również otwarcie nowych szkół szybowcowych na Syberii, na Krymie i w Moskwie.

STANY ZJEDNOCZONE

Lotnicze silniki Diesla. Dnia 25 stycznia roku bieżącego, pułkownik Clarence D. Chamberlin przedsięwziął próbę lotu na wysokość na samolocie Lockheed z silnikiem Packard-Diesel o mocy 225 KM. Ponieważ nie egzystuje dotąd rekord tego rodzaju dla samolotów z silnikami na paliwo ciężkie, pilot wziął ze sobą zapieczętowany barograf i zgłosił próbę ustanowienia rekordu w miejscowej komisji sportowej.

Po godzinie i 5 minutach lotu, płk. Chamberlin wylądował, ponieważ zamrażający wysokomierz nie działał. Mimo to, pilot twierdzi, że osiągnął około 7.000 metrów. Zgodność podawanej cyfry z barografem będzie można ustalić dopiero po zbadaniu tego przyrządu przez National Aeronautical Association. W każdym razie, ze sprawozdania pilota widać, że silnik działał bez zarzutu na dużej wysokości i przy bardzo niskiej temperaturze otoczenia.

Amerykańskie towarzystwo Goodyear Tire and Rubber Company wypróbowało silnik Packard - Diesel, w budowę wzięto go na jeden ze swych największych sterowców o powłoce giętkiej, „Defender”.



Autogiro nad Nowym Jorkiem.

RUMUNJA

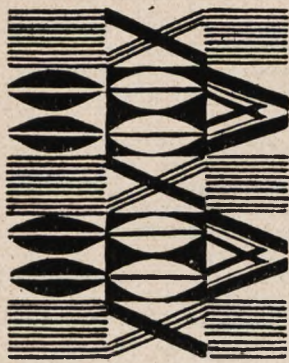
Piękny przelot na krajowym płatowcu. Pilot rumuński Ghika dokonał w przeciągu 14 dni lotu z Bukaresztu do Sajgonu i z powrotem, lecąc w pierwszą stronę dziewięć, w drugą zaś tylko pięć dni.

Jest to sukces godny uwagi, gdyż osiągnięty został nie na specjalnym samolocie raidowym, a na dwupłacie S. E. T. konstrukcji rumuńskiej, przerobionym z z dwumiejscowego na jednomiejscowy.

Samolot Ghika zaopatrzone był w silnik Lorraine S. G. A. „Mizar” o mocy 240 KM. Przeciętna szybkość samolotu wynosiła na całej trasie 190 km/godz.

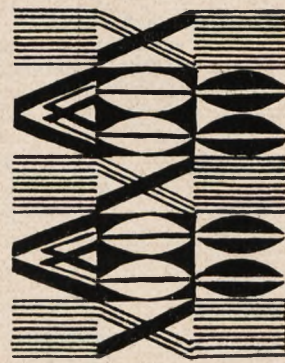
Dwa silniki benzynowe sterowca, znajdujące się po obu stronach gondoli, zostały zdjęte, a na ich miejsce umieszczono silniki Diesla o mocy 225 KM, poczem „Defender” odbył przelot długości 250 kilometrów, z Akron do Detroit.

Naczelnym dyrektorem Goodyear Tire and Rubber Company wyraża się o tej próbie poprostu entuzjastycznie. Silniki Packard - Diesel, nieco silniejsze od dotychczas zabudowanych na sterowcu, nie wykazały najmniejszych wibracji i pracowały ciszej od benzynowych. Natomiast szybkość sterowca wzrosła z 67 na 88 km/godz., przy jednakowym zużyciu paliwa.



BIULETYN KLUBOW

» LOTNICZYCH «



AEROKLUB WARSZAWSKI

Zjazd i Zlot Plakietowy do Lidzbarka. Przy współudziale A. W. Sekcja Samochodowa Polskiego Touring Klubu organizuje w dn. 14 i 15 maja r. b. Zjazd i Zlot Plakietowy do Lidzbarka. Aeroklub wyśle na wspomniany Zlot kilka swoich samolotów. Spodziewany jest poza tem udział samolotów członków Klubu.

Podajemy poniżej regulamin wspomnianej imprezy.

Regulamin Zjazdu i Zlotu Plakietowego do Lidzbarka w dn. 14 i 15 maja 1932 r.

1. Komisja Sportowa Sekcji Samochodowej Polskiego Touring Klubu organizuje, wspólnie z Aeroklubem Warszawskim i Polskim Klubem Motocyklowym w Warszawie, w dniach 14 i 15 maja 1932 r. Zjazd Plakietowy do Lidzbarka (Pomorze) dla samochodów i motocykli, oraz zlot dla samolotów turystycznych, otwarty dla członków Polskiego Touring Klubu, Automobilklubów i Klubów motocyklowych, oraz Aeroklubów.

2. Wszyscy kierowcy samochodów i motocykli oraz piloci samolotów, którzy przybędą do Lidzbarka w dniu 14.V. od godz. 17 do 21 i w dniu 15.V. od godz. 6 do 12, po przejechaniu co najmniej 100 km., otrzymują prawo do nabycia plakiety.

3. Ponadto 15 kierowców, którzy wykażą się przejechaną największą ilością kilometrów przy maksymalnej średniej szybkości 40 km./g dla samochodów i 30 km./g. dla motocykli, otrzyma (z prawem cesji) nagrodę, w postaci bezpłatnego lotu pokazowego na samolocie turystycznym w Lidzbarku. Kierowcy, którzy przekroczą wyznaczoną szybkość maksymalną nie będą wcale klasyfikowani.

4. Uczestnicy Zjazdu i Zlotu mogą startować najwcześniej w dniu 13 maja o godz. 12-ej. Muszą się oni zaopatrzyć w kartę drogową, na której Biura lub Delegatury Polskiego Touring Klubu, Automobilklubu lub Klubu motocyklowe stwierdzą dzień i godzinę wyjazdu. Dla samolotów zamiast karty drogowej wystarczą poświadczenia w książce statku powietrznego. Jeżeli trasa obrana przez zawodnika prowadzi do Lidzbarka nie po najkrótszej drodze, musi on uzyskać na karcie drogowej we wszystkich miejscowościach węzłowych po drodze poświadczenia przejazdu, przyczem ważne będą poświadczenia wydane przez policję, urzędy pocztowe i kolejowe, gminy i t. p.

5. W razie równej ilości przejechanych kilometrów, o przyznaniu nagrody decydować będzie losowanie.

6. Opłata za udział w zawodach wynosi dla samochodów zł. 5, dla motocykli zł. 3, wpłacane po przybyciu do Lidzbarka na mecje.

Uwagi: Cena plakiety nie będzie przekraczać zł. 15.

W Lidzbarku Delegatura Polskiego Touring Klubu zarezerwuje hotele, noclegi w okolicy, oraz zorganizuje park dla samochodów i motocykli. Uczestnicy Zjazdu, którzy chcą mieć zarezerwowane noclegi powinni zawiadomić o tem Sekretariat Sekcji Samochodowej w Warszawie do dn. 12 maja. Po tym terminie organizatorzy imprezy za kwatery nie odpowiadają.

Program pobytu w Lidzbarku w dniach 15 i 16 maja przewiduje loty pasażerskie i pokazy lotnicze, wycieczki w okolicy miasta, oraz zabawę taneczną.

*Polski Touring Klub
Sekcja Samochodowa.*

Meeting lotniczy. Aeroklub projektuje zorganizowanie w dniach 18 i 19 czerwca r. b. (sobota i niedziela) zlotu gwiazdźstego do Warszawy (sobota) oraz zawodów i popisów z udziałem gości zagranicznych.

Koło Młodzieży przy A. W. Pragnąc uprzystępnąć młodzieży, interesującej się lotnictwem poznanie praktycznie dostępnych dla niej gałęzi sportu lotniczego, Aeroklub Warszawski zorganizował Lotnicze Koło Młodzieży przy A. W. o charakterze autonomicznej sekcji Aeroklubu.

Zgodnie z założeniem, Koło ma zjednoczyć młodzież szkół średnich i wyższych, która z jakiegokolwiek powodu nie może należeć do Aeroklubu Warszawskiego w charakterze członków zwyczajnych.

Celem Koła jest:

a) uprawianie modelarstwa lotniczego, jako sportu w zakresie organizowania zawodów modeli, stworzenie „lotniska” dla modeli, urządzenie warsztatu podręcznego i t. p.;

b) przygotowanie teoretyczne i — w miarę możliwości — praktyczne kandydatów na pilotów szybowcowych i silnikowych, loty pasażerskie, praktyczne szkolenie się i udział w wyprawach szybowcowych etc.;

c) uprawianie sportu balonowego. Zebranie organizacyjne Koła Młodzieży A. W. odbyło się dnia 19 kwietnia roku bież.

W skład zarządu K. M. weszli pp.: Jan Staszek (stud. Pol. W.) — jako prezes,

Stefan Uszpolewicz (ucz. 7-ej kl. gimn.) — wiceprezes,

Janusz Horodecki (stud. U. W.) — skarbnik,

Zofja Dederkówna (stud. U. W.) — sekretarka.

Składki miesięczne ustalono w wysokości 1 zł. wraz z prenumeratą „Skrzydł. Polski” i składką L. O. P. P., wpis dla członków nowostępujących — 2 zł. Sekretarjat K. M. urządzuje w czwartki od godz. 18-ej do 19.30 w lokalu „Skrzydlatej Polski” — Chmielna 27 m. 7, oraz w niedziele od godz. 10.30 do 12 w kancelarji A. W. na lotnisku (wejście od ul. Topolowej).

Program rozpoczętych prac zarządu Koła zdąży w kierunku uruchomienia podręcznego warsztatu modelarskiego, oraz przyjęcia udziału w lipcowej wyprawie szybowcowej A. W.

Sekretarz:

(—) P. Walewski.

Dn. 28.IV.32.



LUBELSKI KLUB LOTNICZY W LUBLINIE

Loty. W pierwszym kwartale b. r. wykonano lotów szkolnych 59, w czasie 5 godz. 51 min.; treningowych 295 w czasie 59 godz. 50 min.

Budowa samolotów. Z rozpoczęciem się wiosny wzmożło się tempo pracy nad budową 2 samolotów turystycznych typu LKL-IV i LKL-V tak, że niedługo już Klub powiększy ilość swoich maszyn o 2 nowe. Praca w biurze konstrukcyjnym jest już w 90% ukończona, w warsztacie zaś w 70%.

Szkoła pilotażu. Na kurs teoretyczny szkoły pilotażu uczęszcza 15 kandydatów na pilotów, którzy w miesiącach letnich zostaną przydzieleni do obozów P. W. Lotniczego w Łodzi, Łucku i Lwowie. Kurs praktyczny pilotażu przechodzi obecnie w Klubie jedna uczennica, p. Ela Hoszowska, która, prawdopodobnie już za kilka dni, powiększy grono mistrzów kinypla, zostając wylaszowana.

Podsekcja bokserska i lekkoatletyczna. Przy Sekcji kulturalno-oświatowej, powstała podsekcja bokserska i lekkoatletyczna. Pierwsza, po krótkich treningach, odbyła mecz z drużyną bokserską „Strzelca”, w którym odniosła zwycięstwo.

Druga jest w stanie gruntownych przygotowań i treningu. Poza tem, Sekcja kulturalno-oświatowa zorganizowała biblio-

tekę dla swoich członków, składającą się narazie z przeszło 300 tomów.

Szybownictwo. Zorganizowane koła szybowcowe w Kazimierzu Dolnym (jedno) i w Lublinie (dwa koła) są w toku szybowców CWJ.

Za Zarząd:

Kierownik Propagandy

(—) K. Pieniążek.

Lublin, 18.IV. 32.



AEROKLUB LWOWSKI

Nowy Zarząd A. L., wybrany przez ogólne zgromadzenie w dniu 12 marca, ukonstytuował się w sposób następujący:

ZARZĄDZENIA WŁADZ

OKÓLNIAK MINISTERSTWA KOMUNIKACJI Nr. 2/32,

w sprawie podań członków załogi statków powietrznych.

Ministerstwo Komunikacji przypomina Instytucjom i osobom zainteresowanym, że w myśl § 38 Rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 8 lutego 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 35, poz. 323) oraz okólników Nr. 11/31 z dn. 5 sierpnia 1931 r. (pismo Nr. L/2509/31/A) i Nr. 1/32 z dn. 13 stycznia b. r. (pismo Nr. L-1/72/1), do podań o dopuszczenie do egzaminu na członka załogi statków powietrznych, lub o wydanie odnośnych świadectw *muszą być dołączone wszystkie właściwe dokumenty i opłaty stemplowe*, a mianowicie:

I. Do podań o dopuszczenie do egzaminu:

1. metryka urodzenia,
2. dowód obywatelstwa (na przepisowym formularzu),

3. a) dla pilotów:

świadectwo ukończenia szkoły lub kursów pilotażu, wydane przez komendę (kierownictwo) szkoły, względnie Centrum P. W. Lotn., a w wypadku ukończenia szkoły klubowej — poświadczony przez Oficera Łącznikowego. Piloci rezerwy mogą zamiast świadectwa ukończenia szkoły dołączyć zaświadczenie o nadaniu odznaki pilota wojskowego;

b) dla mechaników:

świadectwo ukończenia szkoły mechaników lotniczych, lub świadectwo wyzwolenia (cechowe) na majstra ślusarskiego i t. p.

4. świadectwo moralności (studenci wyższych zakładów naukowych mogą przedstawić zaświadczenie właściwej uczelni), wystawione nie wcześniej jak 6 tygodni przed złożeniem do Ministerstwa Komunikacji,

Prezes — prof. E. Geisler, wiceprezisi: — por. dr. K. Czarkowski - Golejowski i dyr. Kom. L. O. P. P. mjr. rez. A. Tiger, sekretarz — T. Sękowski, skarbnik — E. Sikora, gospodarz — S. Koziol, członkowie — inż. Roland i A. Szarek.

Na kierownika Sekcji Sportowo - Treningowej zaproszono kpt. St. Massalskiego, Technicznej — prof. inż. Rubczyńskiego, Szybowcowej — B. Baranowskiego.

Komisja rewizyjna wybrana została w składzie następującym: przewodniczący — prof. inż. Łukasiewicz, członkowie — inż. W. Czerwiński i inż. W. Jaworski. Zastępcy: R. Matz i Z. Burek.

Za Zarząd:

(—) Dr. Czarkowski, por.

Wiceprezes.

(—) Sękowski — Sekretarz.

Lwów, 28.III.32.

5. wyciąg z dziennika lotów (łącznie z lotami szkolnymi i warunkowymi),

6. krótki życiorys napisany własnoręcznie,

7. 4 fotografie z głową odkrytą w ubraniu cywilnym (wymiar głowy na fotografii 20 mm),

8. znaczki stemplowe, niekasowane, od podania zł. 3 i od każdego załącznika gr. 50 (pożądane w łącznej wyższej wartości).

UWAGA: W razie zdania egzaminu przed Komisją Ministerstwa Komunikacji i po stwierdzeniu przez C. B. L. L. odpowiedniego stanu zdrowia (badanie kwalifikacyjne) kandydaci otrzymują świadectwo uzdolnienia i upoważnienia (licencję) członka załogi statku powietrznego po przedłożeniu dodatkowo znaczków stemplowych za zł. 6 (sześć), ponadto:

a) *personel zawodowy:* zaświadczenia o stałym, nieprzerwanym pełnieniu odnośnej czynności (pilota, mechanika) w instytucjach i przedsiębiorstwach lotniczych;

b) *piloci turystyczni (na I stopień):* zaświadczenia o wylataniu co najmniej 25 godzin lotów samodzielnych po skończeniu szkoły pilotażu (wykonaniu wszystkich warunków) — potwierdzonego przez zawiadowcę (komendanta) portu lotniczego.

II. *Do podań o wydanie świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencji) pilota turystycznego bez egzaminu (tylko piloci rezerwy):*

5. zaświadczenie o odbytych lotach samodzielnych (co najmniej 12 godzin w eska-drze treningowej lub Klubie lotniczym) w ostatnim roku przed złożeniem podania, 6, 7 — jak wyżej,

8. znaczki stemplowe, niekasowane — zł. 3 od podania, zł. 6 od świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencji) i gr. 50 od każdego załącznika (w łącznej wyższej wartości).

Wojskowi do podań o dopuszczenie do egzaminu na nawigatorów, pilotów komunikacyjnych i mechaników lub rodzimontów pokładowych, względnie o wydanie świadectw pilotów turystycznych winni dołączyć zamiast metryki urodzenia, dowodu obywatelstwa i świadectwa moralności — poświadczony wyciąg ewidencyjny (wobec tego zmniejszy się odpowiednio opłata stemplowa od załączników i opłat jak wyżej, przyczem podania te mogą być przesyłane jedynie drogą służbową do Ministerstwa Komunikacji przez właściwe jednostki wojskowe linijowe i Departament Aeronautyki M. S. Wojsk.

Przedłużenia wydanych upoważnień (licencji) są uskuteczniane po stwierdzeniu przez C. B. L. L. odpowiedniego stanu zdrowia kandydata (badania okresowe), na podstawie złożonych Ministerstwu Komunikacji bezpośrednio podań na przepisowych formularzach, zaopatrzonych w cplatę stemplową w wysokości zł. 6 z zaznaczeniem na podaniu (w odnośnej rubryce) ilości wylatanych godzin (co najmniej 12) w okresie poprzedniej ważności licencji, przyczem wykaz lotów musi być poświadczony przez zawiadowcę portu lotniczego.

Piloci posiadający już świadectwo uzdolnienia i upoważnienie pilotów komunikacyjnych, lub turystycznych I-go stopnia, mogą ubiegać się o prawo wykonywania czynności instruktorów pilotażu, przesyłając do Ministerstwa Komunikacji (piloci wojskowi z zachowaniem drogi służbowej) odpowiednio udokumentowane podania, które muszą być zaopatrzone w znaczki stemplowe wartości nominalnej zł. 3 od podania i gr. 50 od każdego załącznika.

W razie przychylnego załatwienia podania — obowiązuje dodatkowa opłata stemplowa od wydanego zaświadczenia instruktorskiego również w wysokości zł. 3, o czym petenci są powiadamiani kartami służbowymi.

Piloci posiadający już świadectwa uzdolnienia i upoważnienia, którzy chcą otrzymać osobisty dziennik lotów winni nadesłać dodatkowo 1 fotografię i opłatę (gotówką) zł. 3 gr. 50.

Zawiadamiając o powyższym, Ministerstwo Komunikacji uprzedza, że podania, do których nie będą dołączone wszystkie wymagane dokumenty i opłaty lub też przesłane Ministerstwu z pominięciem drogi służbowej, nie będą rozpatrywane.

Dn. 8.IV 1932.

p. o. Naczelnika Wydziału Lotn. Cyw.

(—) Inż. Filipowicz

Podpułkownik-obszernik.

DO SPRZEDANIA PRAWIE NOWY, DOSKONAŁE WYPOSAŻONY

SAMOŁOT SPORTOWY PZL-5 BIS

Z SILNIKIEM, PRYWATNEGO WŁAŚCICIELA

BARDZO DOGODNE WARUNKI SPŁATY = WIADOMOŚĆ W REDAKCJI „SKRZYDLATEJ”

LOT POLSKI

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY LOTNICTWU ORAZ ZAGADNIENIOM OBRONY POWIETRZNEJ I CHEMICZNO-GAZOWEJ

Redaktor: ZENON WYRZYKOWSKI.

<u>Prenumerata w kraju:</u>	<u>Prenumer. zagranicą:</u>
rocznie — 10 zł.	rocznie — 10 fr. szw.
półrocznie — 5 zł.	półrocznie — 5 fr.
kwartalnie 2.50 zł.	szw.

Numer pojedynczy 1 zł.

Adres Redakcji i Administracji:
WARSZAWA, WIERZBOWA 9
TELEFON 311-48

REPREZENTACJE:

W KRAJU: Katowice: „Hermes” Międzynarodowe Biuro Reklam i Wydawnictw, Drzymaly 3 m, 7. ZAGRANICĄ: Francja: p. E. de Gavardie, Paris XVI, Rue Nicolo 65 bis. Niemcy: p. A. Schulhof, Berlin W. 15, Pfalzburgerstr 83. Włochy: Comp. Nazionale Aeronautica, Roma Galleria di Piazza Colonna.

PRZEGLĄD LOTNICZY

ILUSTROWANY MIESIĘCZNIK

Organ Lotnictwa Wojskowego

Wydawany przez Departament
Aeronautyki i Sekcję Lotniczą
Towarzystwa Wiedzy Wojskowej

Prenumerata kwartalna — 7.50 zł.
półroczna — 15.— zł.
roczna — 30.— zł.

Na prowincji roczna — 32.— zł.

Numer pojed. 3 złote
Zagranicą roczna — 5 dol.
półroczna — 3 dol.

Redakcja i Administracja

Warszawa, ul. Puławska, Lotnisko,
Budynek nr. 39, Telefon nr. 820-70

Konto P. K. O. 17.944

**CZY WIESZ, ŻE L. O. P. P. BUDUJE
W WARSZAWIE PIERWSZĄ W POLSCE**

SZKOŁĘ OBRONY PRZECIWGAZOWEJ

DLA LUDNOŚCI CYWILNEJ?

Czy wiesz, że od szybkiego wykończenia tej szkoły zależy przygotowanie kadr instruktorów i instruktorek dla całego Państwa, które nauczą Ciebie i Twoją Rodzinę bronić się przed gazami trującymi na wypadek przyszłej wojny? Zastanów się dobrze! Nie zwlekaj! Przyczyn się we własnym interesie do rychłego wykończenia tego Wielkiego Dzieła.

ZŁÓŻ GROSZ NA KONTO P. K. O. Nr. 17.300.

**KOMITET BUDOWY
CYWILNEJ SZKOŁY PRZECIWGAZOWEJ**

PAŃSTWOWE ZAKŁADY LOTNICZE W WARSZAWIE

PŁATOWCE POŚCIGOWE

O ROZSZERZONEM POLU WIDZENIA

P.I i P.VIII P.VI i P.VII

Z SILNIKIEM CHŁO-
DZONYM WODĄ

Z SILNIKIEM CHŁO-
DZONYM POWIETRZEM

PŁATOWCE SPORTOWO- TURYSTYCZNE P. Z. L. 5

NAJŁATWIEJSZE W PILOTAŻU
NAJPROSTSZE — NAJTANSZE

PŁATOWCE KOMUNI- KACYJNE — WSZELKIE KONSTRUKCJE LOTNICZE

AMORTYZATORY

OLIWNO-POWIETRZNE

ŚLIZGOWCE

ŚCIĘGNA

PROFILOWANE

WARSZAWA, UL. PUŁAWSKA 2a

ADRES TELEGRAFICZNY: „PEZETEL”

TELEFONY: Dyrekcji 848-24, Biura zakupów 850-25

Konto czekowe w Banku Gospodarstwa Krajowego Nr. 1542, w P.K.O. Warszawa Nr. 39.603