

RAZ DWA TRZY!



ILUSTRACJA W ANI I I G O D N I W A N I



PRZED POLSKIM SAMOLOTEM.

Prezydent Republiki Francuskiej p. Lebrun w rozmowie z ambasadorem R. P. Chłapowskim (po lewej str.) i dyr. PZL Roslenkiewiczem (po prawej str.) przed stoiskiem Polskich Zakładów Lotniczych.

NARCIARSTWO POLSKIE WIDZIANE PRZEZ NORWEGA...

CO MÓWI PER KLIKKEN O NASZYCH ZAWODNIKACH.



Na starcie skoków.

Kraków, 28 listopada. Zeszłej zimy bawił w Polsce, jako trener amator polskich narciarzy, znany zawodnik norweski Per Klikken. Prowadził on zaprawę naszych najlepszych zawodników w Zakopanem, a ponadto — dzięki sprzyjającym warunkom śnieżnym — mógł poprowadzić kursy treningowe w Wiśle, Bielsku, Łuowiu i Wilnie. Niedawno skreślił Per Klikken dla Polskiego Związku Narciarskiego swe uwagi i spostrzeżenia, dotyczące treningu i poziomu sportowego polskiego narciarstwa. Ze sprawozdania tego, ujętego przez pryzmat za patrywań norweskiego zawodnika, wyjmujemy bardziej ciekawe spostrzeżenia, z których niewątpliwie skorzysta chętnie szeroki ogół naszych zawodników. (Red.)

W polskiej stolicy zimowej — Zakopanem.

Trening w Polsce rozpocząłem w Zakopanem 12 grudnia. Pierwszego dnia wyszliśmy jedynie na przechadzkę narciarską, aby zbadać teren, oraz aby założyć tor biegu na następny dzień. Przedewszystkiem pragnąłem zapoznać się ze stopniem wyszkolenia biegowego polskich narciarzy.

Teren w Zakopanem jest doskonały. Gdyby tylko chciano trzymać się więcej lasu, to można by tu wynaleźć bardzo dużo typowo „norweskich” tras. Tras tych jednak, jak przekonałem się, polscy zawodnicy naogół unikają.

Następnego dnia przeszliśmy wyznaczony tor i wnet odkryłem, że większość zawodników źle pracuje kijami. Także i praca nóg u większości nie była najlepszą. Po biegu więc założyłem na tutejszych „Lipkach” koło i pokazałem, jak z początku należy chodzić bez kijów, a

potem jak używa się kijów w różnych wypadkach. Moim zdaniem, musi się najpierw uczyć chodzenia bez kijów. Inaczej nie uzyska się nigdy odpowiedniego zmysłu równowagi ciała i nie opanuje właściwej pracy nóg. Co się mnie samego tyczy, to jako chłopiec biegałem bez kijów aż do 12-go roku życia, a przecież od drugiego roku życia jeździłem na nartach.

„Norweskie” trasy.

Treningi w Zakopanem rozpoczęliśmy zwykle o 9-ej godzinie rano, przyciem trasy dni w tygodniu przeznaczane były na zaprawę biegową, a trzy dni na trening skoków. Tory biegów zakładałmy najczęściej w bardzo ciężkim terenie, a to dlatego, ponieważ szybko się okazało, iż zakopiańscy zawodnicy byli w znakomitej kondycji fizycznej.

Zawodnikom zakopiańskim brakowało przede wszystkim ćwiczenia w ciężkim i zawiłym terenie. Dowiedziałem się, że naogół zakładano tutaj przedtem trasy jedynie na otwartych zboczach, tak, że nie było właściwie sposobności wyrobienia dobrej techniki biegowej w naszym pojęciu. Oczywiście — musi się także umieć biegać i w otwartym terenie. Było to jednak prawie wszystko, co tutejsi zawodnicy umieli. Natomiast dobrego poruszenia się i przystosowania ciała na trasie prawdziwie norweskiej prawie nikt nie wykazywał.

Później ćwiczyliśmy także i na stromych stokach, z wieloma skrętami w zjeździe po drodze. Wymagało to wykonywania małych skoków, aby uzyskać zmianę kierunku jazdy i to zamiast chrzstjanji czy też telemarku. W tej umiejętności, zawodnicy polscy są jeszcze w tyle za dobrą klasą norweską, ale w zjeździe, w otwartym terenie, są oni bezsprzecznie znakomici.

Błędy techniki Polaków.

Już pierwsze niedziele sezonu w Zakopanem były widowiskiem kilku imprez i wtedy to pomagałem zawodnikom w smarowaniu. Słusznie zwraca się tu pilną uwagę na właściwe smarowanie. Miałem też sposobność obserwowania taktyki i techniki

więźb oraz z powodu zbyt krótkich nart. Więźby powinny być tak skonstruowane, aby można bez trudu na nartach ukłęknąć.

Zakopiańscy skoczkowie.

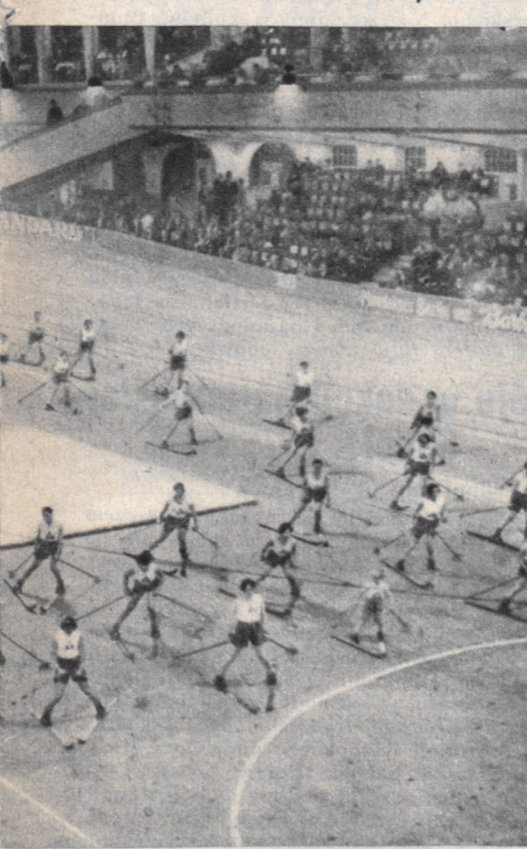
Trening skoków rozpoczęliśmy na małej skoczni, z bardzo ograniczonym rozbiegiem, a przez to z bardzo małym rozpędem tak, że można było skoczyć najwyżej 15 m. Widoczne było odrazu, że większość zawodników umiała skakać tylko na wielkiej skoczni, w wielkim pedzie. Właściwie nie znano tutaj dobrego odbicia, którego nauczyć się można tylko przy małym rozbiegu. Z czasem — pomniejszaliśmy rozbieg i to tak dalece, że w końcu doszliśmy do 8—10 m., a jednak skakano dzięki wywieszonemu, mocnemu odbiciu tak daleko, jak na początku treningu. Gdy zaś z powrotem przedłużaliśmy rozbieg, okazało się, że na tej samej skoczni skakano już bez trudu 30 m. — dowód, co znaczy odbicie się na progu.

Skożo opanowano już odpowiednie odbicie się na progu, przenieśliśmy się na większą skocznię — pod dworcem kolejowym. Skocznia ta, a zwłaszcza jej rozbieg mają pewne błędy konstrukcyjne. Rozbieg jest nieco za krótki, zeskok natomiast zbyt długi. Właściwie nie miało się nigdy odpowiedniego pedu na progu.

Po 14-dniowym treningu na mniejszych skoczniach, przenieśliśmy się na wielką „Krokiew”, gdzie dalej prowadziliśmy ćwiczenia. Okazało się odrazu, że wielu skoczków, którzy na małych skoczniach radzili sobie doskonale i nabyli już odpowiednie wybiecie się na progu, na „Krokwi” zapomnieli znowu o odbijaniu się i „przejeżdżali” skocznię tylko dzięki rozpędowi.

Demonstrowałem, jak należy operować podczas skoków palcami nóg i mam wrażenie, że sprawa ta była dla większości tutejszych zawodników całkiem nową. Później w zimie pokazało się, że więk-

szość skorzystała z tych rad i podczas konkursów skakano już wcale pięknie.



Per Klikken (Norwega)



W kole: Krok rozkroczny na nartach.

szość skorzystała z tych rad i podczas konkursów skakano już wcale pięknie.

Podkreślam, że wielkim błędem skoczków zakopiańskich jest to, że rozpoczynają oni swój trening odrazu od wielkiej „Krokwi”. Każdego roku — najlepiej nawet wyrobiony skoczek — musi zaczynać od małej skoczni. W ciągu lata — mimo wszystko — zapomina się, jak należy zbierać się do skoku. Trzeba zawsze zaczynać od początku, choćby w skrócie.

Wisła — Bielsko — Lwów — Wilno.

Po przeszło miesięcznym treningu w Zakopanem, przyjechałem na zarządzenie Komisji Sportowej P. Z. N. do Wisły. Nie było tu wprawdzie tak wielu czynnych zawodników, jak w Zakopanem, klasa ich była także oczywiście znacznie niższa, ale zapal był tutaj bardzo duży. Trenowaliśmy więc pilnie, i to tak dalece, że przed południem biegaliśmy w terenie (który jest tu doskonały), a po południu skakaliśmy na małej skoczni. Po kilku treningach, przenieśliśmy się na skocznię w Głębcu, a o postępie zawodników świadczą, że gdy z początku żaden ze skoczków nie mógł przekroczyć 28—30 m., to pod koniec skakał każdy z nich ponad 35 m. Jeden

Podobne usterki wszędzie.

Po 11-dniowym pobycie w Wiśle, przeniósł mnie Polski Związek Narciarski do Bielska, gdzie tutejsze kluby zorganizowały trening na Szczęśliwej. Teren jest w tutejszych górach bardzo dobry i ćwiczenia mogliśmy zorganizować sprawnie, tak jak gdzieindziej. Skocznia jest wprawdzie mała, ale zato doskonała.

I tutaj także, jak w Zakopanem lub Wiśle, obserwowałem te same błędy zawodników w używaniu kijów i w pracy nóg. Zawodnicy byli tutaj jednak bardzo chętni i łatwo uczyli się. Moim zdaniem, mają oni szanse dalszego postępu.

Po Bielsku przyszła kolej na podróż do Łuowa. Mieszkałem tutaj nieco poza miastem, w bliskości terenu, na którym całkiem dobrze dało się urządzić ranny i popołudniowy trening. Łwowska skocznia miała na rozbiegu błąd konstrukcyjny, który uniemożliwiał dalekie skoki. Teren biegowy także nie był doskonały, ale — jak mi mówiono — w każdym razie lepszy, niż w pobliżu innych miast Polski. Zainteresowanie zawodników było tu znaczne przeciętnie 30 narciarzy skorzystało z moich wskazówek. Materiał bardzo dobry.

Po 10-dniowym pobycie we Lwowie przyjechałem do Wilna, gdzie trening został zorganizowany według wypróbowanych gdzieindziej zasad. Teren na północy kraju jest falisty i można tu założyć mnóstwo doskonałych tras. Skocznia była całkiem niezłą do ćwiczeń, rozbieg jednakże był za krótki, tak, że trud-

no było skoczyć ponad 30 m. Nie trzeba było zresztą więcej. Zawodnicy tutejsi przedstawiali klasę znacznie słabszą od narciarzy z innych okolic Polski. Zaznaczyć jednak trzeba, że sport narciarski jest tutaj stosunkowo młody. Trening prowadziliśmy całkowicie na sposób wojskowy — przed południem i po południu, zaprawiając się na zmianę w biegu i skoku. Odbyło się także kilka normalnych biegów, które miały wycelować zawodników na mistrzostwa Polski do Zakopanem.

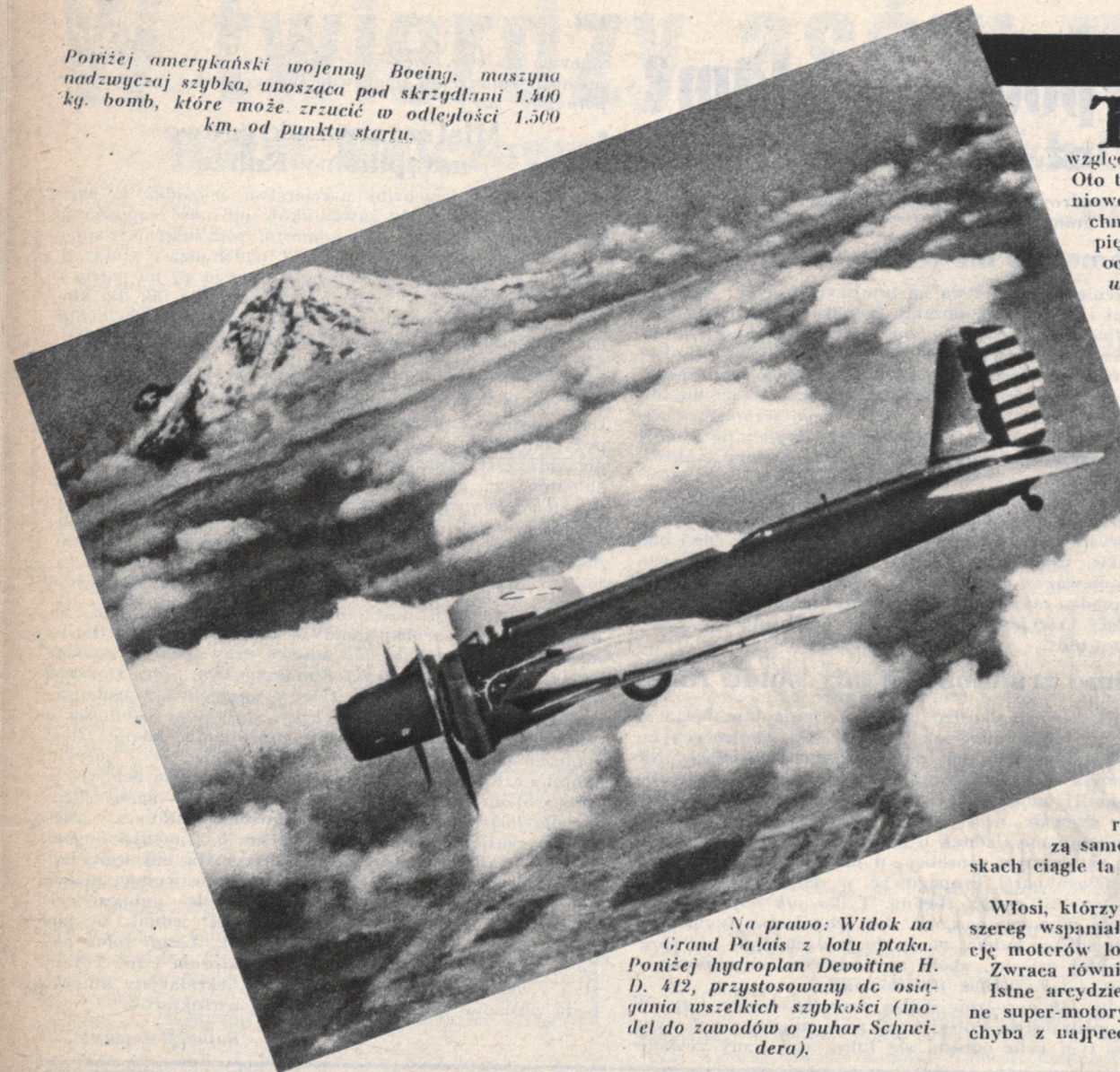
Czasu na Wilno było niewiele — niestety zachorowałem i kilka dni odpadło — a ponadto na mistrzostwa Polski miałem wrócić do Zakopanem.

Na dwa dni przed mistrzostwami Polski wyjechałem z Wilna i znalazłem się w Zakopanem dopiero w tym dniu, w którym rozgrywał się bieg 17 km. Chętnie wziąłem udział w biegu poza konkurencją, jednakże dwie nieprzespane noce w poćwiczeniu, a ponadto przemęczenie pracą treningową sprawiło, że musiałem tego zaniechać. Poza tem — jak wiadomo — zawodnicy norwescy wysłani przez swój związek jako trenerzy-amatorzy, nie mogą w czasie swej czynności brać udziału w konkurencji.

O polskich asach.

Trasa biegu zwykłego podczas mistrzostw była znowu prowadzona zbyt wiele w otwartym terenie, co moim zdaniem należałoby w przyszłości zmienić, jeśli Polacy chcą dojść do rezultatów klasy, na co ich stać. (Dokończenie na str. 6-tej).

Poniżej amerykański wojenny Boeing, maszyna nadzwyczaj szybka, unosząca pod skrzydłami 1.500 kg. bomb, które może rzucić w odległości 1.500 km. od punktu startu.



Na prawo: Widok na Grand Palais z lotu ptaka. Poniżej hydroplan Devoitine H. D. 412, przystosowany do osiągnięcia wszelkich szybkości (model do zawodów o puchar Schneidera).

Tegoroczny Salon Lotniczy w Paryżu różni się pod wieloma względami od poprzednich. Oto teraz, gdy żyjemy w dobie powszechnej propagandy rozbrojenowej, Francja, niosąca „dumnie” oliwną gałązkę pokoju powszechnego, wystawiła większość samolotów bojowych, które w przepięknym gmachu „Grand Palais” robią wrażenie gromady sępów oczekujących na żer. Położono więc główny nacisk na lotnictwo wojskowe, tłumacząc się wojennymi przygotowawianiami Niemców.

„Maszyny śmierci” na pierwszym planie.

13 Salon Lotniczy nie jest propagandą lotnictwa turystycznego, nie jest tem targowiskiem, jakim był ostatni salon automobilowy, dążący do jak największej popularyzacji nowoczesnego środka lokomocji. Gdy rzucimy okiem na salę, zauważymy potężne „maszyny śmierci”, przynajmniej widzą swą potęgą. Fakt oglądania takiego kolosa, jakim jest samolot bombardowy, wypuszczony przez fabrykę Liere i Olinier typu „O 30”, budzi w zwykłym śmiertelniku uczucie grozy.

„O 30” ma rozpiętość skrzydeł 38 a długość 24 metry. Waży „zaledwie” 15.000 kg. i może ze sobą zabrać na odległość 800 km. — 4.000 kg. t. zw. materiału użytecznego, to jest bomb. Kolos ten posiada 4 motory Hispano-Suiza o łącznej sile motorowej 2.600 koni.

Samolot ten, to istne cuda techniki nowoczesnej, szkoda tylko, że idzie ona obecnie po wytycznej militarysty, a możnaby tymczasem oddać znacznie większe usługi w komunikacji.

Na każdym kroku widzimy tendencje jak najłatwiejszej zamiany samolotu pasażerskiego na samolot bojowy. Weźmy jako przykład popularny samolot Caproni 97 czy Latécoere 28, gdzie drobne przeróbki tworzą z niewinnej transportowej maszyny, siejące grozę samoloty bojowe o dużym zakresie działania. Na wszystkich stoiskach ciągle ta sama tendencja.

Włosi, którzy w tym roku bardzo licznie obesłali Salon, wystawiają cały szereg wspaniałych „Bred”, tak popularnych u nas, oraz wspaniałą kolekcję motorów lotniczych Fiata.

Zwraca również uwagę zastosowanie motorów Diesta dla celów lotniczych. Istnie arcydzieła współczesnej techniki motorów spalinowych, to tak zwane super-motory Hispano-Suiza, zestawione w sposób dający się porównać chyba z najprecyzyjniejszymi zegarami. Daimler czy Benz, twórcy motorów

spalinowych nie uwierzyliby napewno, że waga tych motorów wynosi około 100 gramów na jednego konia mechanicznego. Doskonała precyzja tych motorów pozwala im na doskonały chód, zarówno na małych, jak i na dużych obrotach.

Lotnictwo turystyczne w cieniu.

Lotnictwo turystyczne, a więc lotnictwo cywilne jest ciągle jeszcze zepchnięte na dalszy plan. Podziwiamy wspaniałe, luksusowo wykonane samoloty typu heliokopter, t. zw. „autogira” pomysłu głośnego w tej dziedzinie inżyniera hiszpańskiego de la Cierwa. Samolot ten posiada maksymalną szybkość 165 km. na godz., do startowania potrzebuje zaledwie 25 m. rozbiegu, ląduje zaś zupełnie pionowo. Jest to typowy okaz turystycznego samolotu przyszłości, przystosowanego do lotnisk śródmiejskich.

Bardzo ciekawym typem jest awionetka typu Niuport-Delage 941, którą charakteryzuje zupełny brak ogona, oraz szerokie rozstawienie skrzydeł w formie litery V. Posiada ona motor Lorraine-Delétric o sile 110 koni, pozwalający na osiągnięcie szybkości, dochodzącej do 200 km. godz.

Specjalnym powodzeniem u publiczności cieszy się hydroplan Devoitine,

Wielki sukces polskiego lotnictwa.

Dzięki uprzejmości p. Bienieka z Polskiego Instytutu Aerodynamicznego, który udzielił dla czytelników „Raz Dwa Trzy” specjalnego wywiadu, dowiedziałem się o wielkim sukcesie, odniesionym przez nasze lotnictwo w Paryżu.

P. Z. L. wystawia dwa bojowe samoloty, które budzą niekłamany podziw wśród znawców francuskich. Dziwnym zbiegiem okoliczności oba stoiska polskie stoją na uboczu, tem niemniej jednak gromadzą dookoła siebie liczne rzesze specjalistów w tej dziedzinie z całego świata.

Bojowe maszyny polskie są to tak zwane maszyny użyteczne, przystosowane do długich lotów, szare, niepozorne, zbudowane całkowicie z metalu o doskonałym profilu. Zaskarbiły sobie one od razu powszechne uznanie, z czego Francuzi nie są bardzo zadowoleni (jak zwykle, gdy chodzi o Polskę), mając mimo tyloletniego doświadczenia na tem polu groźnego konkurenta w młodym polskim przemyśle lotniczym.

ze złych warunków atmosferycznych, wstrzymał go wraz z inż. Rogalskim 4 dni we Frankfurcie, gdzie konstruktorzy nasi musieli przerwać lot i przybyć do Paryża pociągiem.

Zainteresowanie awionetką R. D. W-6 jest wprost ogromne, ze wszystkich stron napływają oferty zakupu przez osoby prywatne.

Co do samego Salonu, to oświadczył mi p. inż. Drzewiecki, że jest on w tym roku biedniejszy, niż zwykle. — Sytuacja ta jest wywołana zapewne przez ogólny kryzys — z czego wynika małe obnienie Salonu przez zagranicę.

Salon paryski ma w tym roku charakter wybitnie bojowo-handlowy.

Inż. M. Silberman.



Polskie samoloty na rewji światowej.

(Korespondencja własna „Raz Dwa Trzy” z Paryża).

Na prawo od góry ku dołowi: 1) Amfibija Bleriota, odznaczająca się ślicznymi kształtami; 2) Heliokopter, autogira inż. de la Cierwa, wznoszący się prostopadłe i 3) Kłosa powietrzny samolot Liere-Olinier, ważący 15.000 kg. i rozwijający szybkość 235 km/godz. na wysokość 3500 m.

typu H. D. 412 dla osiągnięcia wielkich szybkości, hydroplan ten o typie przystosowanym do zawodów o puchar Schneidera osiąga szybkość, dochodzącą do

600 km. na godzinę.

Prawdziwe uznanie należy się firmom Salmson i Farman, które wystawiły cały szereg awionetek. Prawdziwie te „zabaweczki” są jedyną propagandą najpiękniejszego ze sportów turystycznych. Awionetki te odznaczają się niebywałą wprost elegancją tak w profilu, jak i w wykonaniu i trzeba przyznać, że tegoroczny Salon Lotniczy zrobili dużo lepsze wrażenie, gdyby jego zadaniem była w 100 proc. propaganda lotnictwa cywilnego.

Specjalne miejsce w Salonie należy się

wytwórczości polskiej.

Polskę reprezentują dwie wytwórnie: Polskie Zakłady Lotnicze oraz Kłosa Lotnicze przy Politechnice Warszawskiej, twórcy słynnych już dziś na cały świat awionetek typu R. W. D. 6.

„R. W. D. 6” rewelacją Salonu.

Prawdziwą jednak rewelacją Salonu jest nasza awionetka R. W. D. 6, zwycięzca tegorocznego Challengeu. Jest ona według opinii fachowców najdoskonalszym typem samolotu turystycznego na obecną wystawę.

Korespondent Wasz był świadkiem licznych zapytań ze strony Anglików, którym awionetka nasza bardzo się podoba i którą pragną oni chętnie nabyć, gdyż mimo swej doskonałości cena jej nie jest zbyt wysoka.

R. W. D. 6 — to bezspornie najpopularniejszy samolot turystyczny 13 Salonu Lotniczego.

Jednocześnie oświadczył mi p. Bieniek o wielkim zainteresowaniu naszymi szybowcami, których modele zyskują ogólną aprobatę.

Grupy sportowe zagranicą interesują się sprawą zakupu polskich szybowców — fakt ten zasługuje tembardziej na uwagę, że sport szybowcowy jest jednym z najmłodszych u nas w kraju.

Wywiady z kierownikami polskich stoisk.

Kierownik stoiska Polskich Zakładów Lotniczych p. Garliński, należący do starej gwardji przedwojennych pilotów udziału przedstawicieli „Raz Dwa Trzy” następującego wywiadu.

„Kochany panie — mówi mój sympatyczny interlokutor — jeżeli sukces w roku 1930 był wielki, o tyle nie da się on porównać z sukcesem tegorocznym. Najlepszym dowodem tego jest fakt, że firmy francuskie zaczynają naśladować formę skrzydeł naszego samolotu P-XI produkcji P. Z. L.”

Korespondent Wasz przekonał się o tem naocznie, oglądając samoloty francuskiej fabryki Moreau. Kolosalne zainteresowanie budzi model nowego typu P-24. Samolot ten — to dalszy etap rozwoju naszej wytwórczości, która

zaczyna nabierać wielkiego rozgłosu w całej Europie.

— Jest to pierwszy samolot bojowy, który przy pełnym obciążeniu bojowym rozwija szybkość 400 km. na godzinę.

Stoisko polskie budzi kolosalne zainteresowanie wśród fachowców, którzy podziwiają nasze samoloty z niekłamnym podziwem.

Słyszałem nawet zdanie jednego z wyższych oficerów francuskich, a mianowicie „szkoda, że my tego nie mamy”.

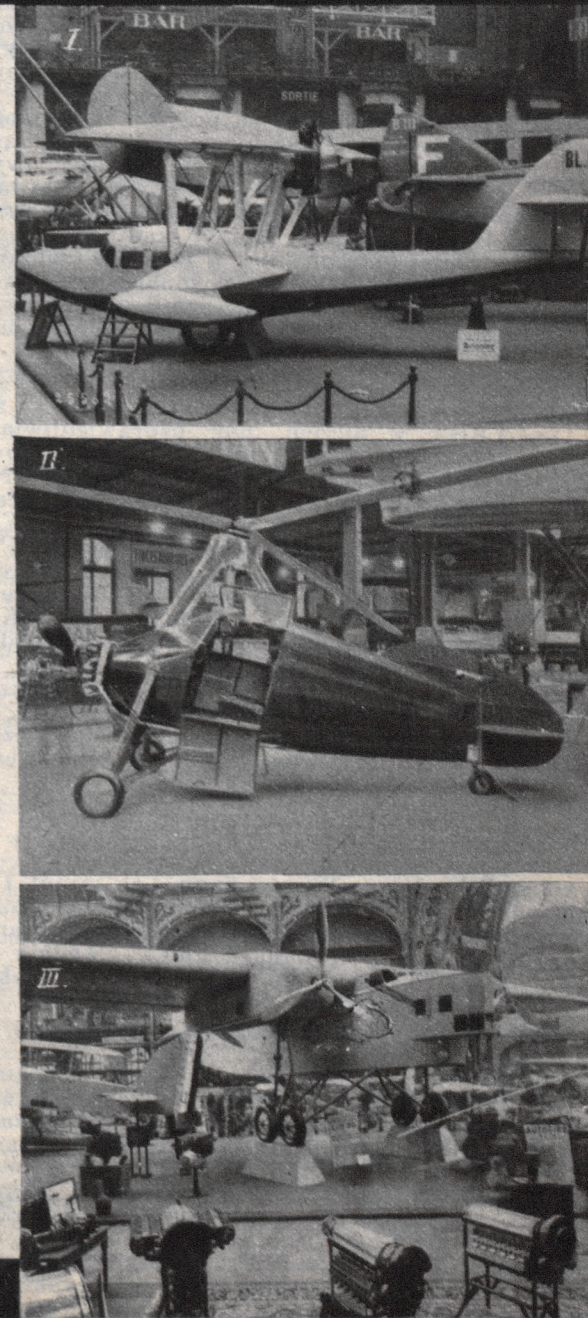
Oficerowie japońscy i francuscy stale zapelniają stoisko polskie, zasięgając wszelkich możliwych wskazówek i informacji. Sukces nasz jest wprost ogromny i ma doniosłe znaczenie międzynarodowe. W dniu otwarcia, oświadczył mi p. Garliński, prezydent Francji p. Albert Lebrun zatrzymał się przez całe 15 minut przed stoiskiem polskim, konferując z p. dyr. Rosienkiewiczem z P. Z. L. w sprawie naszych maszyn bojowych. Jest to prawie że nienotowany fakt, aby prezydent zatrzymywał się tak długo przy stoisku cudzoziemskim.

P. prezydent Lebrun oświadczył, że jest zachwycony produkcją polską.

W tych dniach jest oczekiwana wizyta p. Paintere, min. lotnictwa, którego szczególnie interesuje samolot P-24.

Ze stoiska P. Z. L. udałem się na stoisko Koła Lotniczego przy Politechnice Warszawskiej.

p. inż. Drzewiecki, jeden z konstruktorów słynnego typu awionetek R. W. D., który przed paru godzinami przybył do Paryża, oświadczył mi, że tylko prawdziwy pech, wynikający



K A L E J D O

S K O P



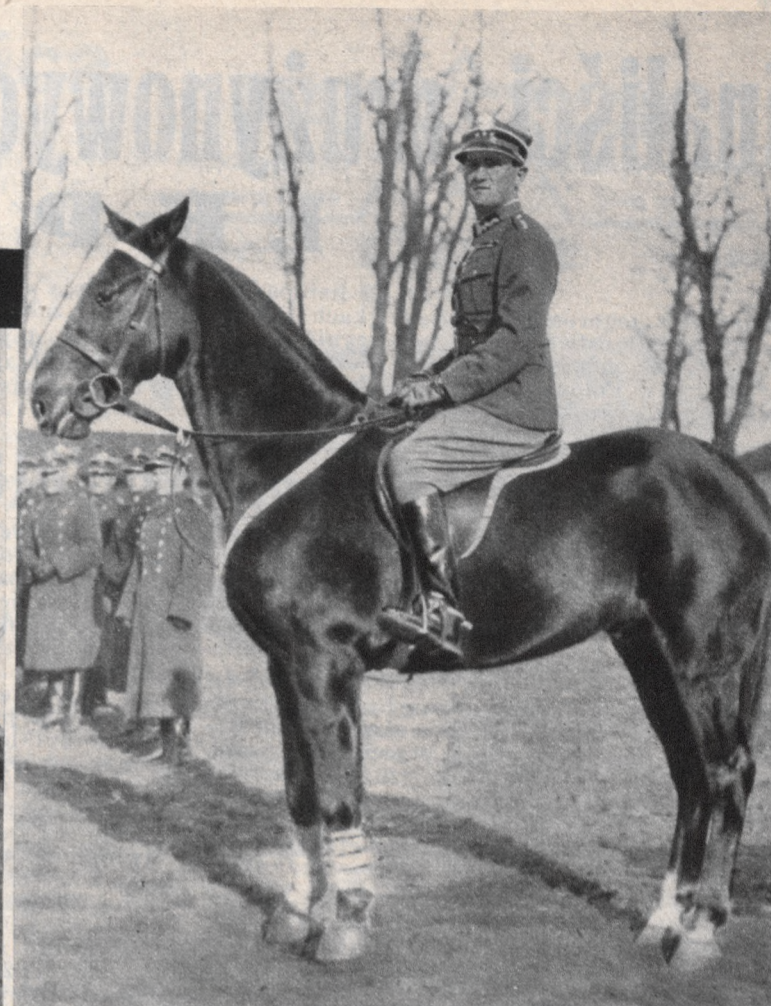
Drużyna R. T. S. Widzew (Łódź), którą zdobyła w ub. tygodniu robotnicze mistrzostwo Polski w piłce nożnej.



Zwycięska drużyna Z. K. S. Makkabi w Nowym Targu, która zwyciężyła w biegu sztafetowym, zdobywając puchar prezesa klubu dr. J. Goldnera.



Zespół 6 p. a. l. który uzyskał zwycięstwo w zawodach konnych 5-tej grupy artylerji. Siedzą ko koniach od lewej: kpt. Mrowec, por. Cisowski, por. Turaszewski, por. Boski, por. Kowalski, por. Gruska i por. Ligza. Przed zespołem stoi d-ca pułku pulk. A. Hertel.



Wicemistrz Polski w skokach kpt. Mrowec na koniu „Moskał”.



Fragment : meczu 22 pp.—Polonia 2:2 w Warszawie; bramkarz Koszowski w czarnej koszulce i spodenkach, robinsonując chwytą piłkę w b. groźnej sytuacji.



Na otwarcie pływalni zimowej AZS odbył się dnia 20 bm. pływacki mecz Politechniki Uniwersytet. Na zdjęciu zwycięska sztafeta Politechniki. Stoją od lewej: Szwanowski, Gruber, Damsz, Matyska.



Powyżej pływacy Uniwersytetu; stoją od lewej: Kowalski, Baranowski, Kępiński, Galikowski i Sokolowski.



Uczestnicy walnego zgromadzenia Ligi PZPN-u, które odbyło się w ub. tygodniu w nowym lokalu w gmachu PWWF w Warszawie. Siedzą m. i. wiceprezes Ligi i przewodniczący zebrania mjr. Żołędziowski (x), prezes LKS-u Konopka (1), dr. Rucker (Czarni) (2).

STANISŁAW NIECIECKI.

Profesor.

Wilno, w listopadzie. Nie pamiętam dokładnie daty pachnącego wiosną dnia, w którym wileński światek sportowy poruszony został niebywałą wiadomością. Z ust do ust szła wesoła nowina, iż dziś na boisku przy ulicy Zakretowej grać będzie w piłkę profesor fizyki niedawno wskrzeszonego uniwersytetu. Zdawałoby się, że to nie nadzwyczajnego, ot sobie dla własnej przyjemności pobawi się w piłkę i na tem koniec, ale tu właśnie chodziło o osobę samego profesora. Zainteresowany tłum spieszył na stadion.

wieży się zerwały, bo zachodzi wielka przepadła między okresem killkunatu lat wstecz a teraż-niejosznością. Jedynymi łącznikami tych dawnych czasów są nieliczni weterani dzisiejszego sportu, którzy nieraz z uśmiechem radości przypominają rozkoszne chwile swego życia.

czył jakieś zawile kombinacje zjawisk fizycznych. Jednym z doskonałych doświadczeń stała się właśnie odbicia, przez cały czas meczu. Profesor postanowił zaimponować Wilno i miasto przekształcić na wzór Krakowa.

Profesor przecież nie dał za wygraną. Skończył z piłką nożną, ale postanowił nauczyć swoich młodocianych przyjaciół gry w hokeja. Z nieufnością patrzyli Wilanianie na zagięty kij, ale potem oswoili się. Pierwsze lekcje w hokeja były teoretyczne. Profesor dla adeptów hokeja otworzył swoje apartamenty i w mieszkaniu prywatnym przy ulicy Zuwałnej, a potem Słowackiego i Gdańskiej odbywały się treningi. Ma się rozumieć chłopcom było w to grać, zwłaszcza, że u profesora był patefon, karty a od czasu do czasu nawet i tańce.

wiczem. W sklepie otwarto szereg działów, a nawet samochodowy. Nie wypadło więc właścicielowi nowej firmy chodzić pieszo, kupuje więc profesor auto, z którego ma się rozumieć zaczęła korzystać również i „rodzinka”. Raz „rozharatano” profesorowi zupełnie karoserję samochodu, ale serce profesora rozgryzło ten wysocy niesportowy czyn. Kierownictwo działu samochodowego objął Wiro-Kiro, tenisowym i hokejowym specem był sam profesor, dział gramofonowy prowadził najlepszy tancerz itd. Słowem Wilno miało sensację, a w sklepie profesora był za to ruch.

RAZ DWA TRZY...



NIJUSI RÓWNAJTY GÓDNIK SPORTRÓW

NARCIARSTWO OBOWIĄZKOWYM PRZEDMIOTEM NAUKI W SZKOLE.

Tali narciarze — to uczniowie bawarskiej szkoły powszechnej w Oberstdorf, która jedyna w Niemczech wciągnęła narciarstwo do swego obowiązkowego planu nauki.