

dobrze izolują. W razie silnych wiatrów dobrze mieć przyodzieżę zgoła nieprzepuszczającą, która jako wierzchnia ochroni człowieka przed zbytnią utratą ciepła. Przepisy co do odżywiania i wypoczynku, które zaleca się kierowcom samochodowym, powinny być stosowane i dla pasażerów z tą jednakże wskazówką, że pasażerowi wolno jest drzemać w samochodzie, wobec czego może odpocząć w czasie jazdy.

W ciężkich warunkach jazdy w zimie, o ile nie odbywa się podróży, do której zmusił tragiczny wypadek, śmierć bliskich czy inne nieszczęścia, powinno się jechać wesoło, mroź wtedy nie dokucza a wszystkie inne przykrości łatwiej się znosi.

W czasie dziesięciogodzinnej jazdy do Zakopanego i z powrotem, zastosowawszy moje zasady wykupowania się na drogę, żywienia się w czasie jazdy i zachowania się podczas niej, przewiozłem 40 osób rozmaitego wieku w zdrowiu i bez zmęczenia jazdą, w kondycji i formie bez zarzutu. Dla uczestników wybieczki, posiadających różną odporność na zimno była ta jazda próbą wytrzymałości i próbę tę odbyli z rezultatem więcej niż dodatnim.

„Zet—De”.

Szybownictwo.

Lotnictwo rozpada się na dwie odrębne grupy: lotnictwo aerostatyczne i lotnictwo aerodynamiczne. Pierwsze wykorzystuje zasadę unoszenia się w górę ciał lżejszych od powietrza — obejmuje ono balony i sterowce (np. znane wszystkim „Zeppelin”), wypełnione lżejszym od powietrza gazem. Drugie dla możliwości unoszenia się w powietrzu posługuje się płatanami nośnymi i napędem śmigło-silnikowym — należą tu płatowce (samoloty). Zasada lotu tych ostatnich jest następująca:

Skoro będziemy poruszali w powietrzu płaszczyznę (np. kartkę sztywnego papieru), nachyloną do poziomu pod niewielkim kątem, to wówczas po stronie dolnej tej płaszczyzny wystąpi zgęszczenie powietrza, a więc ciśnienie, po stronie górnej zaś rozrzedzenie, a więc ssanie. Wspólne działanie obu tych czynników sprawi, że płaszczyzna, stawiając pewien opór w poruszaniu jej naprzód, będzie jednocześnie podnosiła się w górę.

Zjawisko to zostało wykorzystane w latawcach, które bawią się dzieci, a więc każdy może je łatwo sam sprawdzić.

W samolocie rolę omawianej płaszczyzny spełniają płaty (skrzydła), do poruszania zaś jej służy śmigło, napędzane przez silnik, śmigło jest to po prostu pewnego rodzaju śruba, która, wkręcając się w powietrze, jak zwykła śruba np. w drzewo, ciągnie cały samolot naprzód.

Technika lotnicza ma do rozwiązania dwa zada-

nia: zbudować dobry silnik i dobry płatowiec. Oba te zagadnienia są bardzo trudne i wymagają wielu doświadczeń i prób.

W pracach nad nadaniem samolotowi najodpowiedniejszych kształtów wielce pomocnem jest szybowiectwo, czyli lotnictwo bezsilnikowe. Szybowiec różni się od normalnego samolotu zasadniczo tylko tem, że nie jest zaopatrzony w zespół śmigło-silnikowy — budowanie więc szybowców jest doskonałą szkołą i polem doświadczeń dla konstruktorów lotniczych, zaś koszt szybowców jest bez porównania mniejszy, niż samolotów silnikowych.

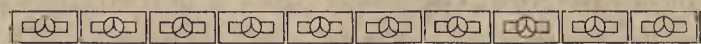
Latanie na szybowcach ma ponadto wielkie znaczenie dla szkolenia pilotów, którzy zapoznają się w ten sposób z właściwościami powietrza i zachowaniem się płatowca w locie — jest wreszcie nową piękną i porywającą gałęzią sportu.

Wymaga ono jednakże specjalnych terenów, nad któreni są t. zw. podnoszące prądy powietrza, dźwigające szybowiec w górę. W braku odpowiednich terenów można robić próby lotu szybowego przez nadawanie szybowcowi odpowiedniej prędkości przez ciągnięcie go po ziemi, aż do chwili, kiedy uzyska on dostateczny wypór pod skrzydła i uniesie się w górę. Wtedy już pilot może szukać sprzyjających prądów powietrznych i szybować na większej lub mniejszej przestrzeni.

Tego rodzaju prób dokonały w dniu 9 maja b. r. na lotnisku w Skniłowie (Lwów) dwie organizacje lotnicze akademickie, mianowicie Związek Awiacyjny Studentów Politechniki Lwowskiej i Aeroklub Akademicki we Lwowie. Szybowiec konstrukcji p. Wacława Czerwińskiego, pilotowany przez p. Szczepana Grzeszczyka (oba studenci Politechniki Lwowskiej), wykonał trzy wzloty próbne na wysokości kilkunastu metrów. Rozbiegu dokonano przez pociągnięcie szybowca 80-konnym samochodem „Buick”, prowadzonym przez p. Bronisława Koczana. Szybowiec połączony był z samochodem zapomocą linki stalowej i amortyzatora (dla znieszenia szarpnięć) — po wzniesieniu się na odpowiednią wysokość pilot przerywał to połączenie i lekko planował ku ziemi.

Wkrótce przeprowadzone będą próby drugiego szybowca, a następnie zorganizowana wyprawa szybowca dla przeprowadzenia lotów szybowych na odpowiednich terenach.

Czesław J. Kączkowski.



Zawodowy Związek Automobilistów Rz. P. czyni zabiegi u właściwych władz, aby rozporządzenia i przepisy, dotyczące ruchu samochodowego, odpowiadały wymogom chwili obecnej, a tem samem chroniły interesy zawodowego kierowcy.

