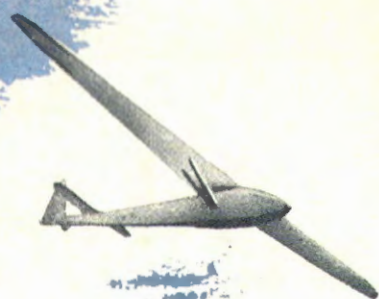


SKRZYDŁATA POLSKA



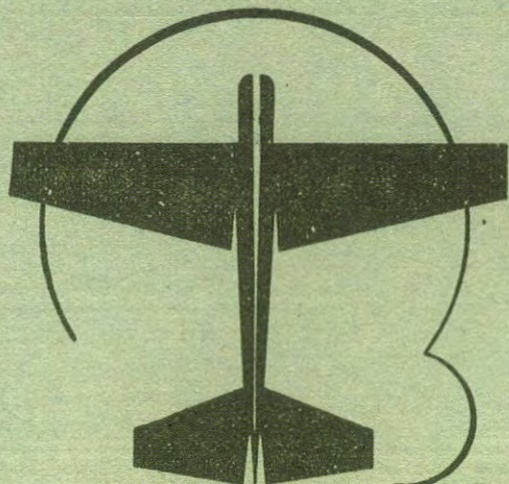
GORDON

Bennett

F. A. I.

NUMER 9 • WRZESIEŃ • 1936 • CENA 1 ZŁ.

Wieland 36



MIESIĘCZNIK
LOTNICZY

SKRZYDLATA POLSKA

ORGAN AEROKLUBÓW

pod redakcją JERZEGO OSIŃSKIEGO

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI:
WARSZAWA 22, ul. WAWELSKA 3

Budynek 12. Telefon 9.33-00. Konto czekowe P. K. O. 9511

Warunki prenumeraty:

W kraju rocznie . . . zł. 10.—
półrocznie zł. 5.50
kwartalnie zł. 3.—
Numer pojedynczy . . zł. 1.—
Zagranicą rocz. fr. szw. 8.—
półrocznie . . . fr. szw. 4.—

Prenumeratę zaległą oblicza się
podług normy kwartalnej

Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy i wy-
mawia przed jego upływem; inaczej pismo wysyłane jest nadal,
a prenumerator zaciąga wobec Wydawnictwa dług. Przy zamawia-
niu egzemplarzy pojedynczych należy załączać znaczki pocztowe
na portu lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. 25 gr., 2 - 3 egz.
50 gr., 4 - 6 egzempl. 60 gr., 7 - 15 egzemplarzach 70 groszy.

Redaktor przyjmuje codziennie od godz. 1-ej do 2-ej ppół.

Ceny ogłoszeń

Cała strona zł. 300.—
pół strony zł. 180.—
jedna czwarta strony zł. 100.—
jedna ósma strony. . zł. 70.—
jedna szesnasta . . . zł. 50.—

W tekście 50% drożej.

W numerach specjalnych od 40
do 60% drożej.

PRZESZENIE POLSKICH-HAŻCZNIKÓW
PRZEMYSŁOWCÓW LOTNICZYCH

WARSZAWA • WILCZA 65 • TEL. 823-52

ŁĄCZY WIĘKSZOŚĆ
PRZEDSIĘBIORSTW
PRZEMYSŁOWYCH-PRACU-
JĄCYCH DLA LOTNICTWA
POLSKIEGO

WYTWÓRNIA MASZYN
PRECYZYJNYCH

AVIA

L. NOWIŃSKI
M. KOŚMIŃSKI
W. SZOMAŃSKI

SPÓŁKA Z OGRAN. ODP.



WARSZAWA, UL. SIEDLECKA 63

TELEF.: 10.12-41, 10.28-41

GAŚNICE

POLSKI KNOCK-OUT SP. Z O. O.

WARSZAWA

TRĘBACKA 13

SKRZYDLATA POLSKA

ROK VII (XIII) WARSZAWA, WRZESIEŃ 1936 NUMER 9 (143)

Au nom de l'Aviation Sportive Polonaise, nous avons l'honneur de saluer la XXXVI Conférence de la Fédération Aéronautique Internationale, qui tiendra ses assises à Varsovie, du 24 au 30 Août 1936.

C'est pour la première fois depuis la création de la Fédération Aéronautique Internationale, il y a quelques dizaines d'années, que la Conférence de la F. A. I. se tiendra en Pologne. Privée de sa vie publique, la Pologne d'avant-guerre, ne pouvait faire représenter au dehors son aviation sportive ni prendre part aux premiers travaux de la F. A. I. d'une importance tellement remarquable pour le développement de l'aviation sportive internationale ainsi que pour l'entretien des relations entre les aviateurs et la création d'une noble émulation.

A présent, quand l'aviation polonaise a déjà maintes fois fait preuve de sa vitalité et de l'intérêt intense qu'elle porte au progrès du sport aéronautique international, l'honneur nous revient d'organiser la XXXVI-ème Conférence de la F. A. I. dans la Capitale de notre Pays, qui aura ainsi l'honneur de réunir dans ses murs les plus brillants et les plus illustres représentants de l'aviation sportive de 35 pays, associés dans la F. A. I.

Dans les rangs des Participants à la Conférence il y aura cependant un grand vide, dont l'aviation sportive polonaise ressent le plus profond regret. Il est causé par la mort d'un des plus ardents pionniers et vétérans de l'aviation — Louis Blériot.

Nous rendons ici hommage à sa mémoire, inscrite en caractères d'or dans les registres de l'aviation mondiale.

Nous souhaitons aux Participants de la Conférence un travail des plus fructueux et un séjour agréable en Pologne, afin qu'ils emportent de notre pays et de notre aviation le souvenir le meilleur.

W imieniu polskiego lotnictwa sportowego mamy zaszczyt powitać XXXVI Zjazd FAI, który odbędzie się w Warszawie w dniach 24 — 30 sierpnia b. r.

Jest to pierwszy Zjazd FAI w Polsce od chwili powstania tej instytucji przed kilkadziesiąt laty, kiedy to, niestety, polskie lotnictwo sportowe, wobec braku własnej państwowości, nie mogło być reprezentowane nazewntarz i brać od samego początku żywego udziału w pracach FAI, mających tak doniosłe znaczenie dla rozwoju międzynarodowego lotnictwa sportowego oraz współzycia i szlachetnej rywalizacji.

Obecnie, gdy lotnictwo polskie dostarczyło wielu dowodów żywotności i swych zainteresowań w kierunku rozwoju międzynarodowego sportu lotniczego, przypadł mu w udziale zaszczyt organizacji Zjazdu FAI w stolicy kraju, w której murach będą gościli najbardziej dostojni i sławni reprezentanci lotnictwa sportowego 35 państw, zrzeszonych w organizacji FAI.

Szczerym żalem przejmuję polskie lotnictwo sportowe fakt, że w liczbie uczestników Zjazdu będzie brakowało jednego z najbardziej czynnych pionierów oraz bojowników-weteranów lotnictwa, s. p. Louis Blériot'a.

Oddajemy na tem miejscu hołd Jego pamięci, która w historii lotnictwa światowego została zapisana złotemi zgłoskami.

Życzymy uczestnikom Zjazdu owocnej pracy oraz miłego pobytu w Polsce, aby wynieśli o naszym kraju i o naszym lotnictwie jaknajlepsze wspomnienia.



AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

† Louis Blériot (1872–1936)



Dnia 1 sierpnia 1936 r. wielkie serce Louis Blériot'a bić przestało na zawsze. Z jego śmiercią odszedł jeden z największych pionierów lotnictwa, jeden z najbardziej zasłużonych konstruktorów lotniczych...

Louis Blériot od lat najmłodszych opiewany był jedną wielką ideą, ideą zdobycia przestworzy. Zadane niepowodzenia, piętrzące się trudności i katastrofy, strata prawie całego majątku, nic nie mogło go odciągnąć od tego, by ideę tę zrealizować.

W tym samym czasie, gdy w Ameryce bracia Wright robili pierwsze próby z dwupłatowcem swej konstrukcji, Blériot budował jeden jednopłatowiec po drugim, by w końcu z jedenastym typem skończyć czekać się tego sukcesu, o jakim marzył, a na jaki swoim kosztem i swoją wytrwałością całkowicie zasłużył. Dnia 25 lipca 1909 roku świat został zelektryzowany wiadomością: „Louis Blériot przeleciał kanał La Manche”.

Sukces ten, którego dokonał Blériot w chwili, gdy znajdował się u brzegu ruiny finansowej, miał się stać dla niego punktem zwrotnym. Lotem tym zdołał Blériot przekonać opinię publiczną o słuszności i celowości swoich zamierzeń i poczyniła od tej chwili widmo klęski finansowej, zmuszającej go do zaniechania wszelkich dalszych w tej dziedzinie poczyniła, zostało pokonane ostatecznie.

Jak wielkie było wrażenie, które ten lot wywołał i jak bardzo przyczynił się on do wzbudzenia zaufania do lotnictwa, wówczas ledwie stawiającego pierwsze kroki, może najlepiej ilustrować słowa, wypowiedziane na wieść o przelocie Kanału przez wielkiego podróżnika i odkrywcę krain podbiegunowych, Raoulda Amundsena: „Oto powstaje środek, którym zdobędziemy bieguny”.

I rzeczywiście, gdy dawniej każda próba znaczyła nowe klęski i nowe rozczarowania, teraz nagle, jakby za do-

tknięciem różdżki czarodziejskiej, zaczęły się mnożyć sukcesy, które miały samolot poprowadzić od jednego zwycięstwa do drugiego i doprowadzić lotnictwo do tego wspaniałego rozwoju, jakiego dziś jesteśmy świadkami.

Tymczasem Louis Blériot, uzyskawszy środki do realizacji swoich idei, nie spoczął na laurach, tylko z podwójną energią zabrał się do kontynuowania raz rozpoczętego dzieła.

Na samolocie jego konstrukcji inni lotnicy zaczynają odnosić nowe zwycięstwa, wśród nich Pégout, który swoimi, pierwszymi na świecie akrobacjami lotniczymi, wprowadza wszystkich w zdumienie.

Przychodzi wojna. Blériot, który w międzyczasie zdołał zorganizować swoją fabrykę lotniczą, dostarcza dla potrzeb wojennych swego kraju najlepszy sprzęt.

Po wojnie znów samoloty Blériota wszędzie spełniają powierzone im zadania. Wiele linii lotniczych obsługiwanych jest płatowcami jego konstrukcji, wiele wspaniałych wyczynów lotniczych i rejdów dokonanych zostało na sprzęcie jego pomysłu.

Louis Blériot, mimo tych wielkich sukcesów, mimo licznych godności i zaszczytów, pozostał tym samym skromnym i uczynnym człowiekiem, zawsze skłonny do służeńia radą i pomocą.

Z Louis Blériot'em miałem okazję zetknąć się bliżej w ostatnich latach jego życia, gdy jako przedstawiciel francuskiego lotnictwa został on wybrany wiceprezosem międzynarodowego Związku Aeronautycznego. Mimo, że lekarze zalecali mu zupełny spokój, nadal zawsze jaknajsumienniejsze spełniać chciał ciężące na nim, z powodu tego wyboru,

obowiązki. Swojami cennymi radami, zawsze uczynny, przyczynił się znacznie do usprawnienia prac tego Związku.

Gdy w roku 1934 zwołany został Kongres FAI do Washingtonu, Blériot, mimo złego stanu zdrowia, podążył do Ameryki. Miałem wówczas okazję odbycia podróży w obydwie strony w jego towarzystwie.

Zadziwiające było, z jaką młodzieńczą energią i z jakim entuzjazmem człowiek ten mówił o lotnictwie, o dokonanych już zdobyciach i o tem, co jeszcze uczynić pozostało.

W ramach uroczystości zjazdu odbyliśmy w Washingtonie lot do Kity Hawk, by oddać hołd braciom Wright i rzucić wieniec pod pomnikiem, wznoszącym się dziś na tem historycznym miejscu, gdzie odbywali oni swoje pierwsze loty. Wieniec ten miał rzucić Blériot, jako najbardziej godny wśród nas.

Gdy stan zdrowia nie pozwolił mu na odbycie zamierzonego lotu, przekazał on tę misję swojej małżonce

Niezapomnianą zostanie dla mnie chwila, gdyśmy krążyli nad monumentalnym pomnikiem braci Wright i gdy z jednego z samolotów padł wieniec, rzucony pod imieniem sławnego lotnika francuskiego, reprezentującego wielką organizację międzynarodową, by oddać hołd pierwszym latającym ludziom.

*

Louis Blériot odszedł od nas na zawsze. Lecz póki ludzie żyć będą — pamięć o tym wielkim lotniku i szlachetnym człowieku żyć będzie. Życiem i dziełem — Louis Blériot wystawił sobie pomnik po wieczne czasy.

B. J. Kwiecieński



Louis Blériot po przelocie kanału La Manche.

B. J. Kwieciński

Fédération Aéronautique Internationale — F. A. I.

W czasie od 24 — 29 sierpnia b. r. zbierze się w Warszawie Międzynarodowy Związek Aeronautyczny (Fédération Aéronautique Internationale — F. A. I.). Zjazd tego związku, skolei 36-ty, odbędzie się w Polsce po raz pierwszy.

Do FAI należy obecnie 35 klubów narodowych poszczególnych państw świata, w tem 10 pozaeuropejskich.

Związek FAI został założony naskutek uchwały, powziętej przez Kongres Olimpijski w Brukseli w 1905 roku, która w streszczeniu przedstawia się następująco:

„Kongres, uznając specjalną doniosłość aeronautyki, wyraża życzenie, aby w każdym państwie powstały stowarzyszenia, mające za zadanie reglamentację sportu aeronautycznego, oraz aby został utworzony światowy Związek aeronautyczny, jednoczący stowarzyszenia narodowe dla przeprowadzania różnych imprez i reglamentacji ogólnej, w celu popularyzacji naukowej i sportowej aeronautyki”.

Celem ustalenia ram organizacyjnych Związku, zebrali się w dniach 12 — 14 października 1905 r. w Paryżu delegaci kilku państw.

W tym historycznym zjeździe, który zakończył się założeniem w dniu 14.X. 1905 r. „La Fédération Aéronautique Internationale”, wzięli udział następujący delegaci:

z ramienia Niemiec, reprezentując stowarzyszenie „Deutscher Luftschiffer Verband”, pp. dr. Bamler, prof. Busley, prof. Hergesell, baron v. Heward, dr. Niemyer, baron Parseval;

Belgii — pp. Heirman i Jacobs;

Hiszpanji — plk. Echagüe, reprezentujący król. Aeroklub Hiszpański;

Stanów Zjednoczonych — p. Roteh, reprezentujący Aeroklub Amerykański;

Wielkiej Brytanji — prof. Huntington, reprezentujący Aeroklub Angielski;

Francji — pp. Barilhou Besançon, książę Bonaparte, de Castillon de Saint-Victor, kpt. Ferber, Janets, hr. de La Vaulx, major Renard, Rousseau, Surcouf, Tissandier, reprezentujący Aeroklub Francuski;

Italji — p. Pesce, reprezentujący Aeroklub Italji i przedstaw.

Szwajcarii — plk. Schaeck, reprezentujący Aeroklub Szwajcarski.

Na zjeździe tym wybrano pierwsze władze F. A. I. Prezesem honorowym został wybrany p. M. Cailletet (Francja), członek akademji; prezesem — książę Roland Bonaparte (Francja); wiceprezesami — prof. Busley (Niemcy), Fernand Jacobs (Belgja) i hr. de la



Prezes F. A. I. ks. Jerzy Bibesco (Rumunja)

Vaulx (Francja); sekretarzem generalnym p. Georges Besançon (Francja); sprawozdawcą p. Edouard Surcouf (Francja); skarbnikiem p. Paul Tissandier (Francja).

W chwili założenia Związku sport lotniczy wogóle jeszcze nie istniał. Zaledwie pierwsi pionierzy stawiali wtedy w tej dziedzinie nieśmiałe kroki, to też F. A. I. zrazu pomyślany był raczej jako międzynarodowe stowarzyszenie narodowych klubów balonowych. Pierwsze jednak sukcesy „maszyny cięższej od powietrza”, o których coraz uporczywiej krążyły fantastyczne wieści, pozwalały przypuszczać, że „kiedyś” ta gałąź sportu rozwinie się tak, że zachodzić będzie potrzeba międzynarodowego unormowania wielu kwestyj, związanych ze sportem lotniczym i że właśnie to zadanie sięł rzeczy przypadnie Związkowi.

Już w r. 1906 Związek mógł zarejestrować pierwszy rekord samolotowy (Santos Dumont) i w tymże roku przeprowadzić rozgrywkę pierwszych międzynarodowych zawodów balonów wolnych o puchar, ufundowany w roku 1905 przez p. Gordon-Bennetta.

Wspaniały rozwój lotnictwa, z którym

nierozłącznie związana jest historia tej instytucji, przyczynił się do rozrostu F. A. I., do rozszerzenia jego zadań i wpływów. Przedewszystkiem intensywny i szybki rozwój turystyki lotniczej nałożył na Związek daleko idące obowiązki uzyskania dla turystów lotniczych szeregu ułatwień i ulg.

Zadanie to wypełnił Związek nad wyraz szczęśliwie.

Historja F. A. I., najstarszej — jak już na wstępie zaznaczyłem — międzynarodowej organizacji aeronautycznej, jest nierozdzielnie związana z historją rozwoju lotnictwa i sportu balonowego, dla których Związek na odcinku pracy, jaka była mu powierzona, położył olbrzymie zasługi.

Zewnętrznym wyrazem jego działalności w ciągu 31 lat — przerwanej tylko wojną światową — są Zjazdy, na których omawia się wszystkie kwestje, dotyczące Związku i jego członków. Zjazdy F. A. I. prócz tego wybitnie przyczyniają się do zbliżenia między organizacjami sportowymi, reprezentowanymi w Związku.

Dotychczasowe Zjazdy F. A. I. odbyły się w następujących miastach:

w r. 1905 — w Paryżu,
 w r. 1906 — w Berlinie,
 w r. 1907 — w Brukseli,
 w r. 1908 — w Londynie,
 w r. 1909 — w Londynie (Zjazd nadzwyczajny) i w Zurychu,
 w r. 1910 — w Paryżu,
 w r. 1911 — w Paryżu (Zjazd nadzwyczajny) i w Rzymie,
 w r. 1912 — w Wiedniu,
 w r. 1913 — w Hadze,
 w r. 1919 — w Paryżu (Zjazd nadzwyczajny) i w Brukseli,
 w r. 1920 — w Genewie,
 w r. 1921 — w Madrycie,
 w r. 1922 — w Rzymie,
 w r. 1923 — w Göteborgu,
 w r. 1924 — w Paryżu,
 w r. 1925 — w Pradze,
 w r. 1926 — w Rzymie,
 w r. 1927 — w Paryżu (Zjazd nadzwyczajny) i w Zurychu,
 w r. 1928 — w Paryżu (Zjazd nadzwyczajny) i w Kopenhadze,

w r. 1930 — w Paryżu (Zjazd nadzwyczajny) i w Paryżu,
 w r. 1931 — w Bukareszcie,
 w r. 1932 — w Paryżu (Zjazd nadzwyczajny) i w Hadze,
 w r. 1933 — w Paryżu (Zjazd nadzwyczajny) i w Kairze,
 w r. 1934 — w Waszyngtonie,
 w r. 1935 — w Dubrowniku.

Na czele Związku jako prezes stał do roku 1922 ks. Bonaparte, a po jego śmierci wybrany został prezesem hr. de la Vaulx, członek założyciel i wiceprezes F. A. I.

Po jego tragicznej śmierci w katastrofie lotniczej w roku 1931 w Ameryce i po krótkim okresie, w którym nie było obsadzone stanowisko prezesa, wybrany został prezesem obecny prezes F. A. I., Ks. Bibesco (Rumunja).

Skład władz F. A. I. w chwili obecnej przedstawia się następująco:
 prezes — ks. Jerzy Bibesco,
 sekretarz generalny — Paul Tissandier.

skarbnik — Blondel La Rougery,
 wiceprezesi i członkowie zarządu:
 O' Gorman (Anglja),
 L. Cabot (Ameryka),
 d'Oultremont (Belgia),
 Messner (Szwajcarja),
 Piccio (Italja),
 Van der Berch van Heemstede (Holandja),

B. J. Kwieciński (Polska),
 Tadyia Søndermayer (Jugosławja),
 Von Gronau (Niemcy),
 L. Hirschauer (Francja),
 A. R. Mascias (Argentyna),
 Piero Oppizzi (Italja).

F. A. I. posiada kilka komisji fachowych, na czele których stoją: inż. L. Hirschauer — Międzynarodowa Komisja Sportowa (C. A. S. I.), m. G - A de Ro, — Techniczna Komisja Turystyczna (C. I. T. A.), prof. W. Georgii — Międzynarodowa Komisja Szybowcowa (V. S. M.).



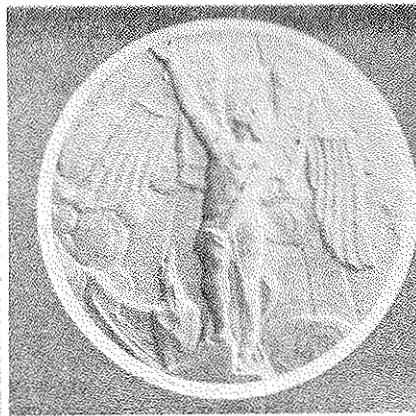
1925
 † Gen. de Pinedo
 (Italja)



1925
 Alan Cobham
 (W. Bryt.).



1927
 Ch. Lindbergh
 (U. S. A.).



Wielki Medal Złoty F. A. I.

przyznawany corocznie za najlepszy wyczyn światowy w dziedzinie sportu aeronautycznego i lotnicy, którzy ten medal dostali



1928
 † H. J. Hinckler
 (W. Bryt.)



1929
 D. Costes (Francja).



1930
 Marsz. J. Balbo
 (Italja).



1931
 H. Eckener
 (Niemcy).



1932
 J. de Cierva
 (Hiszpanja).



1933
 Wiley Post
 (U. S. A.).

W roku 1934 medal otrzymał Charles Scott (Wielka Brytania)
 W roku 1935 medala nie przyznano nikomu.

Organizacja F. A. I.

Struktura i organizacja obecna FAI przedstawia się następująco:

FAI jest unią międzynarodową stowarzyszeń aeronautycznych krajowych, reprezentowanych przez jeden klub ogólnopolski, uznany przez FAI. Z tego tytułu jedynie, klub narodowy jest uprawniony do normowania sportu lotniczego w swoim kraju, zgodnie z Kodeksem Sportowym FAI.

W Polsce klubem, należącym i uznanym przez FAI, jest Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, który reprezentuje polski sport lotniczy, ześrodkowany w 11 klubach lotniczych, regionalnych, afiliowanych do AARP.

FAI jest jedyną międzynarodową władzą sportową, normującą sport aeronautyczny, oraz ostatnią instancją w sprawach sportowych, oddawanych do rozstrzygnięcia przez kluby narodowe.

Najwyższą władzą FAI są konferencje generalne (Zjazdy), które odbywają się corocznie. Zjazdy te są władzą ustawodawczą FAI, składają się one z przedstawicieli poszczególnych klubów narodowych, maksimum 4-ch na każdy klub. Polska ma prawo do wysłania 4-ch przedstawicieli.

Na tegorocznym Zjeździe delegatami Polski będą pp.: ks. Janusz Radziwiłł, gen. pil. inż. Ludomił Rayski, ppłk. dypl. obs. Bogdan Kwieciński oraz ppłk. pil. Andrzej Chramiec, sekretarz generalny ARP.

Sprawozdawcą generalnym Zjazdu będzie ppłk. B. Kwieciński.

Nadto jako supleanci będą reprezentowali ARP na Zjeździe pozostali członkowie Zarządu, pp.: płk. Filipowicz, ppłk. Turbiak, dyr. PLL „LOT” inż. Makowski, kpt. Piątkowski oraz prof. Pruszkowski.

Uroczyste otwarcie Zjazdu nastąpi dn. 27.VIII w sali Rady Miejskiej w Warszawie. Dnie od 24 do 26 będą poświęcone na wycieczki krajoznawcze dla delegatów na Zjazd.

Oprócz Zjazdu odbędą się równoległe obrady Komitetu Zarządzającego FAI i Komisji: Sportu Aeronautycznego, Turystyki Lotniczej, Aerologicznej oraz Międzynarodowego Komitetu Studiów Lotnictwa Sanitarnego.

Z ważniejszych spraw, które figurują na porządku dziennym Zjazdu, na uwagę zasługują następujące:

- stworzenie komisji modeli latających aerodyn (statków powietrznych cięższych od powietrza),
- zmiana sposobów kontroli rekordów wysokości,
- zmiana regulaminu Kodeksu Sportowego o wzlotach helikopterów,
- standaryzacja znaków użytecznych dla turystów lotniczych na lotniskach,
- ustanowienie dyplomów radiooperatorów na samolotach turystycznych, skoczków spadochronowych i pielęgniarek lotniczych,
- zmiana regulaminu w sprawie międzynarodowego kalendarza sportowego,
- wniosek (polski) w sprawie ustanowienia przez FAI międzynarodowej odznaki pilotów turystycznych.

Powracając do dalszego omawiania struktury organizacyjnej FAI, należy omówić kolejno drugi organ FAI, t. zw. „Conseil Général” — Radę Generalną, która jest instancją ustawodawczą w sprawach przekazanych przez Zjazd do jej decyzji. Rada składa się z przed-



Zarząd F. A. I., zebrany w dniu 24. VIII. w Warszawie. Siedzą od lewej pp. wiceprezysi O'Gorman, G. L. Cabot, hr. H. d'Oultremont, stoją — J. van der Berch van Heemstede, skarbnik Blondel la Rougery, sekretarz P. Tissandier, oraz wiceprezisi W. von Gronau i B. J. Kwieciński. Na zdjęciu brak prezesa, ks. Bibesco oraz wiceprezesów pp.: Messner'a, Piccio, Sondermayer'a, Hirschauer'a, Mascias'a i Oppizi'ego.

stawicielei klubów narodowych po 1 na klub i zbiera się corocznie w okresach pomiędzy jednym a drugim Zjazdem. Polskę na terenie Rady reprezentuje zawsze sekretarz generalny ARP. Następnym organem FAI jest Komitet Zarządzający, jako instancja wykonawcza. Komitet ten składa się z prezesa FAI i dziesięciu członków, wybieranych corocznie na Zjeździe i czuwa nad przestrzeganiem statutów i regulaminów FAI oraz opracowuje zagadnienia, które ma rozpatrywać Zjazd.

Oprócz członków Komitetu Zarządzającego, na Zjazdach corocznych są wybierani wiceprezisi FAI, którzy mogą jednocześnie stanowić część Komitetu Zarządzającego. Jednym z wiceprezesów jest od kilku lat ppłk. Kwieciński.

Organem wykonawczym FAI jest biuro, które ma stałą siedzibę w Paryżu i załatwia wszelkie bieżące sprawy FAI oraz sprawy, przekazane przez Komitet Zarządzający.

Biuro to jest jednocześnie wykonawcą uchwał i decyzji Zjazdu, Rady Generalnej oraz Komitetu Zarządzającego. Biuro składa się z trzech osób: prezesa (którego zastępuje w razie nieobecności jeden z wiceprezesów, według listy starszeństwa) oraz sekretarza generalnego i skarbnika generalnego FAI.

Sekretarzem Generalnym FAI, pełniącym wydatnie i sprawnie obowiązki, jest od kilku lat p. Paul Tissandier.

Przy FAI istnieją następujące komisje specjalne: Międzynarodowa Komisja Sportowa Aeronautyczna (C. A. S. I), w której Aeroklub RP reprezentuje ppłk. Bogdan Kwieciński, Międzynarodowa Komisja Szybowcowa (V. S. M.), w której lotnictwo szybowcowe polskie reprezentuje radca Ryszard Adamowicz z Ministerstwa Komunikacji, Międzynarodowa Komisja Turystyki Lotniczej (C.I.N.A.), Międzynarodowa Komisja Aerologiczna, w której ARP jest reprezentowany przez dr. Leonarda Bartnickiego z Państwo-

wego Instytutu Meteorologicznego oraz Międzynarodowa Komisja Prawnicza, w której ARP jest reprezentowany przez kpt. obs. mgr. Zygfryda Piątkowskiego z Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji.

Gdy chodzi o działalność FAI za lata ubiegłe, to z najważniejszych spraw na uwagę zasługują następujące:

- a) opracowanie i wydanie międzynarodowego Kodeksu sportowego wraz z regulaminami dodatkowymi,
- b) ustanowienie punktacji aeronautycznych rekordów międzynarodowych FAI,
- c) ustanowienie Carnet des passage en douane (tryptyk lotniczy), umożliwiającego przylot do państw obcych bez potrzeby składania zabezpieczenia celnego w gotówce,
- d) ustanowienie dyplomów i licencji FAI, umożliwiających pilotom udziału we wszelkich zawodach międzynarodowych, organizowanych w ramach Kodeksu Sportowego FAI,
- e) ustanowienie Dużego Medalu Złotego, przyznawanego corocznie za najlepszy wyczyn światowy w dziedzinie sportu aeronautycznego.

Medale takie otrzymali:

- 1925† Gen. markiz de Pinedo (Włochy).
- 1926 Sir Alan Cobham (Wielka Bryt.).
- 1927 Charles A. Lindbergh (Stany Zj.).
- 1928† H. J. L. Hinekler (Wielka Bryt.).
- 1929 Dieudonné Costes (Francja).
- 1930 Gen. Italo Balbo (Włochy).
- 1931 Hugo Eckener (Niemcy).
- 1932 J. de Cierva (Hiszpania).
- 1933† Wiley Post (Stany Zjedn.).
- 1934 Charles Scott (Wielka Brytania).

W roku 1935 medala nie przyznano nikomu.

f) ustanowienie legitymacji międzynarodowej, uprawniającej do zwolnienia od opłat za korzystanie z lotnisk i hangarów w wielu państwach, których kluby narodowe należą do FAI.

Rekordy samolotów (klasa C)

Rodzaj rekordu	Bez specjalnego obciążenia użytkowego	Z						Największe obciąż. unies. do wys. 2.000 m
		500 kg	1.000 kg	2.000 kg	5.000 kg	10.000 kg	3.231	
Odległ. w linii prostej w km	9.104,700 (Fr.) Rossi—Codos, na Blériot, z Hispano 550 KM, 5—6—7.VIII. 1933.	—	—	—	—	—	—	—
Odległ. w obw. zamkn. w km	10.601,480 (Fr.) Bossoutrot — Rossi, na Blériot 110, z Hispano 500 KM 23—26.III. 1932.	—	—	—	—	—	—	—
Odległ. w linii łamanej w km	9.106,330 (Fr.) Rossi—Codos, na Blériot, z Hispano 550 KM 5—7.VIII. 1933.	—	—	—	—	—	—	—
Wysokość w m	14.433 (Wł.) R. Donati, na Caproni z Pegasus 600 KM, 11.IV. 1934.	11.294 (Z. S. R. R.) Kokkinaki, (Fr.) Signerin, na (Wł.) N. Mauro, na (Fr.) L. Coupet, na (Wł.) C. D. Antonini (Wł.) C. D. Antonini, na samol. C KB 26 z 2 Bréguet 197, z Gno-Savoia-March. 72,23 Farman F. 221, z 4 na Caproni „Ca 90“ na Caproni „Ca 90“ siln. M. 85 po 800 KM me-Rhône 620 KM Pegasus S—2, Moskwa, 17.VII. 1936.	8.980	8.438	6.649	3.231	10.000 kg	22.II. 1930.
Największa szybkość na bazie w km/godz.	567,115 (U. S. A.) H. Hughes, na Hughes „Special“, z Wasp 1000 KM 13.IX. 1935	—	—	—	—	—	—	—
Szybki. na trasie 100 km w km/godz.	476,316 (Fr.) M. Arnoux, na Caudron, z Renault 360 KM 10.VIII. 1935.	—	—	—	—	—	—	—
Szybki. na trasie 1.000 km w km/godz.	450,371 (Fr.) R. Delmotte, na Caudron C—460, z Renault Bengali 24.VIII. 1935.	390,371 (Wł.) A. Bisco—G. Castellani, na S. 79 z 3 Alfa-Romeo, 23.IX. 1935.	390,371 (jak z obciążeniem 500 kg)	390,371	—	—	—	—
Szybki. na trasie 2.000 km w km/godz.	380,952 (Wł.) A. Bisco—G. Castellani, na S. 79, z 3 Alfa-Romeo, 23.IX. 1935.	380,952 (jak bez obciążenia)	380,952	380,952	—	—	—	—
Szybki. na trasie 5.000 km w km/godz.	272,030 (U. S. A.) D. W. Tomlinson — J. S. Bartles, na Douglas D. C., z 2 Wright „Cyclone“ 710 KM, 16—17.V. 1935.	272,030 (jak bez obciążenia)	272,030	—	—	—	—	—
Szybki. na trasie 10.000 km w km/godz.	149,853 (Fr.) J. Brix — M. Doret, na Dewoitine, z Hispano 650 KM 10.VI. 1931.	—	—	—	—	—	—	—

Rekordy wodnosamolotów (klasa C-bis)

Rodzaj rekordu	Bez obciążenia	Z	a	b	c	i	a	z	e	n	i	e	m
		500 kg	1.000 kg	1.000 kg	2.000 kg	2.000 kg	5.000 kg	Największy ciężar anteny na 2.000 m					
Odległ. w linii prostej w km	5.280,015 (U.S.A.) K. Mc Ginnis i tow. na XP3Y1, z 2 Pratt & Whitney 825 KM. 14-15. X. 1935. 5.541,392												
Odległość w linii łamanej w km	(U.S.A.) K. Mc Ginnis i tow. na XP3Y1, z Pratt & Whitney 825 KM. 14-15. X. 1935. 11.753												
Wysokość w m	(U.S.A.) A. Soucek na Wright Apache, z Pratt & Whitney 475 KM. 4. VI. 1929. 709,209 (Wł.) F. Agello, na M. C. 72, z Fiat A. S. 6, 23 X. 1934. 629,370 (Wł.) G. Cassinelli, na Macchi C-72, z Fiatem A. S. 6. 2460 KM. 8. X. 1933. 313,261	9.532	8.864		7.507		6.220					7.533 kg	
Szybkość na bazie w km godz.													
Szybkość na trasie 100 km w km godz.													
Szybkość na trasie 1.000 km w km godz.		313,261	313,261										
Szybkość na trasie 2.000 km w km godz.	(Wł.) Stoppani i Novelli na Cant Z 506, 3 siln. Fiat. 7. VII. 1935. 307,311	307,311	307,311										
Szybkość na trasie 5.000 km w km godz.	(Wł.) Stoppani i Novelli na Cant Z 506, 3 siln. Fiat. 7. VIII. 1935. 138,567 (Fr.) M. Gonard, na Latécoère 28 — 3, z Hispano 600 KM. 4-5. VI. 1931.												

Ambije, szybowce i helikoptery

Rodzaj rekordu	Klasa	A	m	f	i	b	i	e	D	G		
		Z obciążeniem 500 kg							Z obciążeniem 1.000 kg		Z obciążeniem 2.000 kg	
Odległ. w linii prostej, w km												
Wysokość w m												
Szybkość na bazie w km godz.												
Szybkość na trasie 100 km w km godz.												
Szybkość na trasie 1.000 km w km godz.												
Czas—z powrotem na miejscu startu												

36 h. 35 m
(N) K. Schmidt, „D-Locherer” 3-4. VIII. 1933.
8 m 45 sek.
(Wł.) M. Nelli, na Ascario z Fiat A50, 8. X. 1930.

Bogdan J. Kwieciński

Lotnictwo sportowe poszczególnych państw w okresie 1935/36 r.

Jako generalny sprawozdawca tego-rocznego Zjazdu FAI w Warszawie, otrzymałem do wglądu szczegółowe, b. ciekawe i pełne treści sprawozdania z działalności lotniczej należących do FAI państw, odnoszące się do okresu, ubiegłego od ostatnich obrad. Nie mogąc, ze względu na brak miejsca (sprawozdania tworzą około 200-stronicowy tom), dokładniej omówić na tem miejscu całokształtu ostatnich zdobyczy cywilnego lotnictwa międzynarodowego, ograniczę się tylko do krótkiego streszczenia wyników, osiągniętych przez poszczególne państwa.

Anglja. — Kraj o największej tradycji lotnictwa prawdziwie turystycznego i prywatnego, posiada 67 klubów krajowych prócz licznych afiliowanych, a mających swoje siedziby w dominjach i posiadłościach zamorskich. Przeciwny, roczny wysiłek każdego samolotu klubowego wyraża się 340 godzinami lotu.

Z zawodów i konkursów lotniczych należy wymienić specjalnie trzy: rozgrywkę o puchar królewski (King's Coup), wielki Dzień lotnictwa wojskowego, organizowany co roku na wiosnę i, zbiegający się w terminie z tą uroczystością, przegląd techniczny, organizowany przez stowarzyszenie przemysłowców.

Niezależnie od tych konkursów, wykonano wiele indywidualnych rajdów lotniczych z Anglii do licznych a odległych posiadłości zamorskich. Rekord przelotu Anglja — Cape - Town został dwukrotnie pobity w ciągu roku 1935.

O rozwoju turystyki i sportu lotniczego w Anglii najlepiej świadczą następujące cyfry: dyplomów pilotów (licencji) wydano 3.353; ilość prywatnych samolotów doszła do 589; ilość wydanych tryptyków lotniczych w ciągu roku 1935 wyraża się cyfrą 650.

Nie mniej wspaniale przedstawiają się cyfry sportu szybowcowego. — W Anglii istnieją 32 kluby szybowcowe, w Szkocji 3, w Irlandji północnej — 1. Ilość członków tych klubów określić można na 1000.

Ilość wydanych w roku 1935 dyplomów przedstawia się następująco: kategoria A — 112, B — 83, C — 49.

Ogółem wydano więc szybownikom 244 dyplomów (w roku 1934 cyfra ta wynosiła tylko 90).

W sierpniu 1935 roku odbył się ogólno-krajowy konkurs szybowcowy w Sutton Bank (York - Shire), w którym wzięło udział 30 pilotów szybowcowych z 20 szybowcami.

Z imprez międzynarodowych wspomnieć należy week - end lotniczy, zorga-

nizowany w roku bież. przez prywatnych właścicieli samolotów.

Austrja. Okres sprawozdawczy i w tem państwie zaznaczył się dużym rozwojem szybownictwa. Oprócz wielu mniejszych szybowisk, Austrja posiada obecnie 2 tereny wyczynowe (koło Saleburga i nad Dunajem, w odł. 50 km od Wiednia, obok Deutsch Altenberg). Ogółem wydano dotąd 493 dyplomy pilotów szyb. kat. A, 311 — B i 145 — kat. C.

W organizowanych przez Szwajcarję górskich zawodach szybowcowych Austrjacy zajęli II miejsce w klasyfikacji ogólnej, I — w locie na odległość i II — w konkursie wysokości.

Lotnictwo turystyczne motorowe, rozwijające się w równym tempie z szybownictwem, podkreśliło swoją działalność zorganizowaniem „Lotu na Zielone Świątki” oraz wzięciem udziału w kilku imprezach zagranicznych.

Belgja ma jeden z najbardziej czynnych aeroklubów, posiadający dla pogłębienia swej pracy szereg specjalnych komisji: sportową, prawniczą, turystyczną, balonową, szybowcową i t. p. W zakresie baloniarstwa duże zasługi położył w tym kraju znany pilot p. Demuyter ze swym balonem „Belgica”.

Szybownicy belgijscy liczą w swym gronie 23 posiadaczy kat. C, 62 — B i 121 — kat. A.

Czechosłowacja. Klub czechosłowacki wykonał w ciągu roku 1935 — 12 000 lotów, w ogólnym czasie 1.374 godz. W tem — 650 godz. wypełniły loty szkolne. Również intensywnie działały kluby regionalne, których ilość wynosi obecnie 12.

Prócz nich w Czechosłowacji istnieje szereg organizacji społecznych, zajmujących się sprawami lotniczymi. Na pierwszym miejscu wymienić tu należy Masarykową Lotniczą Ligę (odpowiednik naszej LOPP). Posiada ona 32.000 członków dorosłych i 26.000 członków — spośród młodzieży.

W Lidze tej specjalnie popierane jest szybownictwo. Ogółem Czechosłowacja posiada 782 pilotów szybowcowych, z czego 452 posiada dyplomy kat. A, 258 — kat. B i 72 — kat. C.

Masarykowa Lotnicza Liga użytkuje 124 ośrodki szybowcowe z 213 szybowcami. W ciągu 1935 r. odbyły się 3 krajowe konkursy szybowcowe.

W zakresie sportu motorowego działalność Czechosłowacji wyraziła się udziałem w szeregu zagranicznych imprez, w których lotnicy czechosłowaccy odnieśli poważne sukcesy.

Francja w okresie sprawozdawczym osiągnęła, w pracy nad rozwojem własnego lotnictwa sportowego, naprawdę imponujące wyniki, tak w metropolji jak i w kolonjach, wydając (r. 1935) 1553 dyplomy FAI pilotów turystycznych (o 466 więcej, niż w r. 1934).

Ogólny poziom lotnictwa francuskiego najbardziej uwypukla liczba 10 rekordów samolotów ziemnych i 2 — wodnopłatów, ustanowionych w r. 1935 we Francji. Na specjalne podkreślenie zasługuje tu kobiecy rekord wysokości, zdobyty przez p. Maryse Hilsz. Słynne przeloty Paryż — Tananarive i Paryż — Saigon również należą do rekordowych. Poza tem do obfitych plonów roku 1935 wchodzi, w liczbie 20, konkursy lotnicze, z których 7 — o szerokim zakresie. Turystyka lotnicza również osiągnęła we Francji rekordowy poziom, uwydatniony 353 tryptykami, wydanymi przez władze Aeroklubu. Liczne sekcje prywatnych właścicieli samolotów, zrzeszonych w t. zw. Klubie Rolland Garros (przewodniczy w nim zasłużona dla lotnictwa francuskiego kobieta, p. Deutsch de la Meurth), wykonały w r. ub. wileką ilość lotów, przebywając ogółem 1.600 tys. km. Nie można również pominąć milczeniem niezwykle intensywnej akcji sekcji kobiecej Aeroklubu Francuskiego, kierowanej przez p. Marję de Noailles.

Rozwój szybownictwa najlepiej zilustrują cyfry. W roku 1935 wydano: 102 dyplomy pil. kat. A, 90 — B i 38 — kat. C.

Holandja. Na terenie Holandji prócz organizacji centralnej istnieje 6 klubów regionalnych.

Klubów szybowcowych istnieje 13. Dotychczas wydano 190 dyplomów kat. A, 46 — kat. B, 8 — kat. C i 1 — kategorii D.

Ogółem w 1935 r. wydano 33 tryptyki wobec 39, wydanych w 1934 r.

Japonja. Japonja posiada 775 pilotów turystycznych, dysponujących niestety tylko 3 samolotami turystyczno-sportowymi.

Sprawa sprzętu szybowcowego przedstawia się lepiej: przy końcu roku 1935 Japonja posiadała 43 szybowce. Wydano w tym czasie 1 dyplom kat. C i 38 kategorii A.

Ogółem na terenie Japonji istnieje 25 sekcji szybowcowych.

Jugosławia. Aeroklub jugosłowiański posiada 63 sekcje, grupujące ogółem 15.076 członków. Szereg lokalnych im-

prez służyło propagandzie lotnictwa i skupiło na całym obszarze Jugosławii około 500.000 widzów.

Na odcinku szybownictwa zanotować należy ożywioną działalność. Dysponowano 25 szybowcami, wykonano prawie 5.000 startów.

W ciągu 1935 r. wydano: 53 dyplomy kat. A, 32 — B i 10 — C.

Niemcy. Lotnictwo niemieckie w r. 1935/36 znajdowało się pod wpływem Olimpiad, które dały inicjatywę zorganizowania 2 zlotów gwiazdzistych: do Garmisch - Partenkirchen zimą i do Berlina — w lipcu b. r. Jednocześnie z ostatnim zlotem połączono uroczystość poświęcenia nowego lotniska aeroklubu w Rangsdorf. Wśród niemieckich imprez lotniczych krajowych na wyróżnienie zasługują: górskie zawody „Zugspitzenflug 1935” i posiadający już piękną tradycję „Deutschlandflug”. W walce o laury międzynarodowe, Niemcy ustanowili w okresie sprawozdawczym 2 rekordy światowe: balonowy i szybowcowy (500 kilometrowy przelot szybowcowy ś. p. Oeltsehner'a). Wyniki pracy na odcinku szybowcowym najlepiej uwydatniły się na XVI zawodach w Rhön, na których wykonano 513 wzlotów, przeleciało blisko 35 tys. km, osiągnięto 4-krotnie 500 km odległości, 9-krotnie — 400 km i 16-krotnie — ponad 300 km! W lotnictwie komunikacyjnym Niemcy również czynią szybkie postępy tak w dziale płatowców jak i sterowców, z których dwa ogólnie są znane ze swych lotów transatlantycznych.

Rumunja. W Rumunii szereg organizacji, skupionych w Rumuńskim Aeroklubie, rozwinęło w r. 1935 b. intensywną działalność. Trzeba tu wymienić Aeroklub C. F. R. z 8-mioma filjami i 16.000 członków. Klub ten posiada 18 samolotów, 9 szybowców, 42 pilotów samolotowych i 36 szybowcowych. W ciągu 18 miesięcy wykonano około 2.280 godzin lotu, przelatując ca 52.000 km.

Pozatem zasługuje na podkreślenie działalność rumuńskiej Ligi propagandy lotnictwa, Ligi lotników i w. in.

Aeroklub Rumuński wydał w 1935 r. 21 tryptyków.

Sowiety. Centralny Aeroklub w Moskwie, reprezentujący sowiety w FAI, posiadał w 1935 r. 300 pilotów, 1.700 spadochronistów i 500 pilotów szybowcowych.

W ciągu 1935 r. dokonano 4.500 skoków ze spadochronami.

Sowieckie rekordy szybowcowe wynoszą: odległość — 377 km, czas lotu — 38 godz. 44 min.

Na podkreślenie zasługuje sieć komunikacji lotniczej, posiadająca ogólną długość 85.000 km,

Stany Zjednoczone A. Pn. Wśród wielu krajowych zawodów lotniczych, organizowanych przez Aeroklub St. Zjedn., na uwagę zasługują już ogólnie znane: VII Konkurs Krajowy (10 — 12. I. b. r.) w Miami, wielki doroczny meeting w Cleweland (Ohio), III meeting w Buffalo (N. Y.) i wreszcie zawody kobiece w Long Beach (Kalifornia). Zawody szybowcowe w N. Jorku zgromadziły 96 pilotów z 31 szybowcami, na których wykonano 185 lotów. W wyniku tych zawodów wydano 29 dypl. kat. A i 10 — B.



Ppłk. dypl. obs. B. J. Kwieciński, wiceprezes F. A. I., generalny sprawozdawca na tegorocznym Zjeździe.

Szwajcaria. Wśród licznych konkursów, organizowanych przez Szwajcarię tak w dziedzinie szybowców jak i samolotów, na specjalną uwagę zasługuje Międzynarodowy konkurs szybowcowy (wrzesień 1935 r.) na stokach „Jungfrau” (3.470 m n. p. m.). Prócz Szwajcarii były na nim reprezentowane 3 kraje. Konkurs ten — jedyny w swoim rodzaju — dał bardzo ciekawe doświadczenia w dziedzinie szybownictwa w wysokich górach.

Działalność sportową Aeroklubu Szwajcarskiego i jego 22 sekcji najlepiej odzwierciedlają następujące cyfry:

Lotnictwo motorowe:

lotów szkolnych — 15.792,

wylatanych godz. szk. — 1.435,

lotów turystycznych — 19.127,

godz. turystycznych — 5.302,

lotów szybowcowych — 13.953,

wylat. godz. (szybowce) — 962 g. 52 m.

W ciągu 1935 r. wydano dyplomów: kat. A — 133, B — 61 i C — 37.

Turcja. O ile na odcinku sportu motorowego rok 1935 nie przyniósł żadnej poważniejszej działalności, o tyle sport szybowcowy rozwijał się pomyślnie. Tu-

recka Liga dysponowała 61 szybowcami, przyczem szkolono 120 uczniów. Dotąd wydano dyplomów: kt. A — 26, kt. B — 18, kat. C 14.

Węgry. Na Węgrzech ilość klubów i sekcji lotniczych, afiliowanych do organizacji centralnej, osiągnęła w roku 1935 cyfrę 49 wobec 44 w roku 1934 i 37 w roku 1933. — W roku 1935 wykonano na samolotach sportowych, wzgl. turystycznych, ogółem 18354 starty.

W dziedzinie szybownictwa następujące cyfry ilustrują wysiłek, dokonany w ciągu 1935 r. Ilość szybowców — 78, ilość lotów — 8436, ilość wylatanych godzin — 216, 42 min.

Ilość wydanych w ciągu roku 1935 dyplomów kat. A wyraża się cyfrą 99, kat. B — 52, kat. C — 18.

Ogółem wydano dotychczas na terenie węgierskim dyplomów kat. A — 279, kat. B — 135, kat. C — 45.

Włochy. Centralną organizacją turystycznego lotnictwa włoskiego jest Królewskie Narodowe Zjednoczenie Lotnicze (R. U. N. A.), posiadające 35 sekcji regionalnych i 5 oddziałów w kolonjach. Ogółem w organizacjach lotniczych skupionych jest 12.973 członków.

W szkołach pilotażu, utrzymywanych przez organizację R. U. N. A., wyszkolono w ciągu roku 1935 — 432 uczniów.

W 17 miejscowościach odbyły się lokalne imprezy lotnicze, a prócz tego zorganizowano szereg imprez międzynarodowych i ogólnokrajowych.

Zdobyto 11 rekordów światowych, zatwierdzonych przez FAI.

Ogólna ilość zarejestrowanych szybowców wyrażała się przy końcu 1935 r. cyfrą 266. Wydano 668 dyplomów kat. A, i 154 kategorii B.

W ciągu pierwszego półrocza 1936 r. wydano 61 dypl. kat. A i 65 kat. B.

R. U. N. A. wydała w ciągu 1935 r. 52 tryptyki, a w ciągu pierwszego półrocza 1936 — 25 tryptyków.

Prócz opisanych wyżej klubów, nadesłały jeszcze swoje sprawozdania: Argentyna, Bułgaria, Chili, Danja, Egipt, Grecja, Kanada, Kuba, Litwa, Luksemburg, Norwegia i Szwecja. Sprawozdania te wskazują również na pomyślny rozwój lotnictwa sportowego w tych krajach.

Ramy artykułu nie pozwalają mi przedstawić nieco dokładniej działalności poszczególnych państw w dziedzinie sportu i turystyki lotniczej i szybowcowej. Dając jednak ten skrót, a szczególnie podając możliwie wiele cyfr, jakie mi były dostępne, sędzę, że informacjami temi zainteresuję czytelników „Skrzydlatej”, a wśród nich — w pierwszej kolejności polskich sportowców samolotowych i szybowcowych.

Lista delegatów i gości przybyłych na Zjazd F. A. I.

Anglja.	Płk. Eugénio Gandolfi, Inż. Renato Sambri z Małżonką.
Płk. O. Gorman C. B. Lindsay Everard. Kpt. K. Bartlett, P. Q. Reiss.	Japonja. Mjr. Hisao Waki.
Austrja.	Jugosławja. Inż. Tadya Sondermayer, Milorad Yefremovitch.
Ks. Ulrich Ferdinand Kinsky, Inż. Erich von Kurzel-Runtscheiner.	Niemcy. W. von Gronau z Małżonką, Krogman.
Belgia.	Rumunja. Książę Jerzy Bibesco z Małżonką, Mjr. Popovici, Książę Cantacuzene.
Hr. H. d'Oultremont — z p. Angélique, G. A. de Ro.	Stany Zjednoczone. C. L. Cabot L. L. D. John J. Ide, Grover C. Loening z Małżonką, Mjr. E. E. Aldrin, Gill Robb Wilson, Stefan Zand, P. R. Bassett, Orsen N. Nielsen.
Bułgaria. P. D. Popkristev z Małżonką.	Szwajcarja. Płk. E. Messner, Płk. W. Gerber, Dr. Pierre Berger, Dr. E. Tilgenkamp, Maurits ten Bosch, J. G. Rieser.
Czechosłowacja. Dr. Juraj Slavik z Małżonką, Inż. Jan Bervida, Jaroslav Kopecky.	Szwecja. Kpt. Carl Florman, Konsul Gunnar Frestadius, Por. P. O. Herrström, Mjr. Carl Petersen.
Egipt. Mohamed Taher Pasza, Dr. Mustafa Abou Zahra, Kamal Eloui bey.	Turcja. Bay Chukru Kotschak.
Francja. Paul Tissandier, Blondel la Rougery z Małżonką, Płk. Wateau, A. Esders, J. Raty z Małżonką, Inż. Louis Hirschauer, Roger Lallier, C. Mering z Małżonką, E. Paumier, Fernande Sergent, Deckert.	Węgry. Inż. Hümer de Hüfl.
Grecja. Inż. S. Agapitos, N. Meletopoulos, C. Potamianos.	Z. S. S. R. P. Gorzenin, M. Deutsch, H. Barabanoff.
Holandja. Jonkheer van der Berch van Heem- stede, A. G. van der Leeuw z Małżonką.	Liga Narodów. C. Z. L. Tombs.
Italja. Gen. Piero Oppizzi, Płk. Napoleone del Duca z Małżonką, Mjr. Vittorio Bonomi z Małżonką.	

Program Zjazdu

Dn. 24. VIII. (poniedziałek).	15—17 Zebranie Zarządu [Comité Di- recteur], 17—19 Herbatka w A. R. P., 23.20 Odjazd gości do Krakowa.
Dn. 25. VIII. (wtorek).	Pobył w Krakowie. Wycieczka do Wieliczki.
Dn. 26. VIII. (środa).	Wycieczka do Zakopanego, stąd ko- lejką linową na Kasprowy Wierch. Wycieczka do Morskiego Oka. Odjazd do Warszawy.
Dn. 27. VIII. (czwartek).	Godz. 12 Uroczyste otwarcie Zjazdu w Sali Rady Miejskiej. „ 13 Śniadanie u Prezesa ARP. ks. J. Radziwiłła. „ 15 Zebranie Międz. Komisji Tu- rystycznej. „ 16 Zebranie Międz. Komisji Spor- towej. „ 17 Zebranie Międz. Komisji Ae- rologicznej. „ 22 Przyjęcie wydane przez Mi- nistra Spraw Zagranicznych.
Dn. 28. VIII. (piątek).	Godz. 10—13 Zebrania. „ 15—17 Zebrania „ 18 Herbatka wydana przez Pana Prezydenta Rze- czypospolitej.
Dn. 29. VIII. (sobota).	Godz. 9.30—12.30 Zebrania, „ 15—17 Zebrania. „ 20 Obiad wydany przez Pana Ministra Komuni- kacji.
Dn. 30. VIII. (niedziela).	Godz. 10—12 Zamknięcie Zjazdu. „ 16 Zawody balonów o pu- har im. Gordon-Ben- nett'a.

Rekordy balonów kulistych

Kategoria balonu	Kat. I poj. do 600 m ³	Kat. II poj. 601—900 m ³	Kat. III poj. 901—1200 m ³	Kat. IV poj. 1201—1600 m ³	Kat. V poj. 1601—2200 m ³	Kat. VI poj. 2201—3000 m ³	Kat. VII poj. 3001—4000 m ³	Kat. VIII poj. od 4001 m ³ wzwyż
Czas	22 godz. 34 m. (Fr.) G. Cormier 10—11.VIII.1924	23 godz. 28 m. (Fr.) J. Dubois 14—15.V. 1922	26 godz. 46 m. (U.S.A.) J. Hill (A.C. Schlosser 4—5.VII.1927	26 godz. 46 m. (U.S.A.) J. Hill (A.C. Schlosser	57 godz. 54 m. (P.) Burzyński, Wysocki 15—18.IX.1935	57 godz. 54 m. (P.) Burzyński, Wysocki 15—18.IX.1935	57 godz. 54 m. (P.) Burzyński, Wysocki 15—18.IX.1935	87 podz. (N.) H. Kaufen 13—17.XII.1913
Odległość w km.	804,173 (Fr.) G. Cormier 1.VII.1922	1.203,600 (N.) E. Stüber, 25—26.III.1935	1.238 (Fr.) G. Ravaine 25—26.IX.1932	1.238 (Fr.) G. Ravaine 25—26.IX.1932	1.650,474 (P.) Burzyński, Wysocki 15—18.IX.1935	1.650,474 (P.) Burzyński, Wysocki 15—18.IX.1935	1.650,474 (P.) Burzyński, Wysocki 15—18.IX.1935	3.052,700 (N.) Berliner 8—10.II.1914
Wysokość w m.	—	—	—	—	—	8.690 (U.S.A.) Kpt. H. C. Gray 9.III.1927	10.853 (P.) J. Burzyński 29.III.1936	22.066 (U.S.A.) Kpt. O. A. Anderson kpt. A. W. Meyers 11.XI.1935



W dniu 30 sierpnia wzniósł się z lotniska mokatowskiego balony pięciu państw, aby po raz czterdziestyczwarty w dziejach aeronautyki rywalizować o najstarszą i posiadającą najbogatszą historię nagrodę lotniczą. Polacy startować będą piąty raz, mając za sobą trzy ostatnie, kolejne zwycięstwa.

O historii zawodów Gordon-Bennett'a tyle już było w Skrzydlatej napisane, że możemy tym razem nie powtarzać znanych wszystkim dat i osób, odsyłając zainteresowanych do specjalnych numerów balonowych Skrzydlatej, wydanych z okazji zawodów w roku 1934 i 1935. Chcielibyśmy natomiast na te statystyki uczestników oraz wyników dojść do pewnych wniosków na temat przyszłości zawodów.

Dotychczasowy bilans rozgrywek o puchar Bennett'a przedstawia się następująco:

Zawody rozegrane były 23 razy (od roku 1906 corocznie, z wyjątkiem lat 1914 — 1919 i 1931). Zwycięstwo odniosły:

Stany Zjednoczone	10-krotnie
Belgia	5 "
Polska	3 "
Niemcy	2 "
Szwajcaria	2 "
Francja	1 "

Puhary na własność zdobyły, po trzykrotnym, kolejnym zwycięstwie, aerokluby narodowe Belgji, Stanów Zjednoczonych — dwukrotnie — i Polski.

Jeśli chodzi o ilość państw uczestniczących, przeciętna po wojnie wynosi 7. Tylko 3 razy tę liczbę przekroczono, mianowicie: w roku 1923 w Brukseli, 1927 w Detroit i 1934 w Warszawie uczestniczyło po 8 państw. W roku bieżącym staje do konkursu 5 państw.

W zawodach o puchar Bennett'a brały udział od samego początku: Francja, Stany Zjednoczone, Niemcy, Belgja, oraz

Italia, Wielka Brytania, Szwajcaria i Hiszpanja. Między temi państwami rozgrywały się zawody aż do roku 1927, kiedy to z szeregów konkurentów wycofały się: Wielka Brytania, Italia i Hiszpanja.*) Na ich miejsce przybyła w roku 1932 Polska uczestnicząc od tego czasu stale z maksymalną ilością zawodników (3). W roku bieżącym odpadły ze stałych konkurentów Stany Zjednoczone, które aczkolwiek zgłosiły się, udziału brać nie będą motywując to brakiem odpowiedniego sprzętu i małym zainteresowaniem

Jak więc widzimy, na placu boju pozostają weterani zawodów: Francja, Niemcy, Belgja i Szwajcaria oraz najnowszy, ale zarazem najpoważniejszy konkurent — Polska. Francja i Szwajcaria zredukowały liczbę zawodników, sprowadzając ją z trzech w roku 1934 do 1 w roku bieżącym. Z większą niż 1 ilością balonów stają w roku bieżącym: Niemcy (3) i Belgja (2) oraz organizator zawodów — Polska.

Co będzie dalej? Czy zainteresowanie zawodami nie jest coraz mniejsze? Czy nie grozi zawodom Gordon-Bennett'a upadek?

Na te wszystkie, pesymistyczne pytania możemy dać jeszcze w tym roku stanowczą odpowiedź: nie. Mamy jednak wiele powodów, by sądzić, że wynik zawodów tegorocznych może zadecydować o przyszłości, przynajmniej o najbliższych latach — w sensie ujemnym. Z tego punktu widzenia tegoroczne, po raz trzeci w Polsce rozgrywane zawody Gordon-Bennett'a, w których Polska występuje jako najgroźniejszy konkurent, mają specjalne znaczenie.

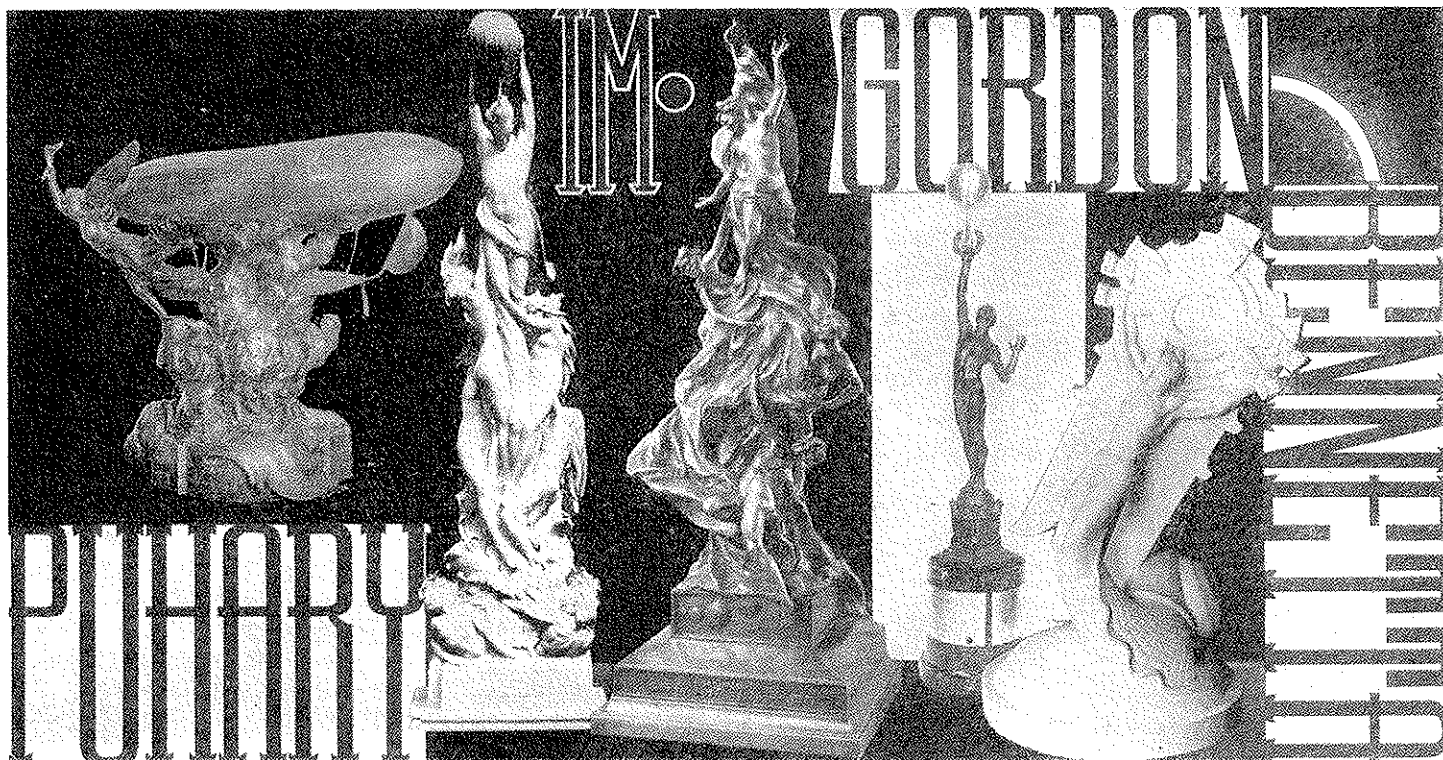
Jeśli chodzi o postęp techniczny sprzętu, w ostatnich latach widzimy go tylko w Polsce. Może w roku bieżącym pokażą nam coś Niemcy. Wszyscy nasi konkurenci, nie wyłączając części zawodników niemieckich, — startują w obecnych zawodach na balonach starych, znanych już z poprzednich konkursów. W ekipie polskiej nowy jest balon „LOPP”.

Również, jeśli chodzi o pilotów, spotykamy w 80%-ach starych znajomych. Jedynie Niemcy, którzy dobierają zawodników według pewnego klucza, zmienili jedną całą załogę. W ekipie polskiej znajdujemy dwa nowe nazwiska. Por. St. Brenk z 1 bat. bal. jest zwycięzcą w zawodach o puchar Wańkowiec w r. 1926; inż. F. Janik, pierwszy polski pilot cywilny biorący udział w zawodach Gordon-Bennett'a, odniósł zwycięstwo w zawodach krajowych w roku 1935, jako pomocnik kpt. Łojasiewicza.

Na zakończenie podajemy wyniki uzyskane dotychczas na zawodach Gordon-Bennett'a:

1906 r.	Amerikanin	Lahn F. S.	647 km	w ciągu	22 g.	05 m
1907	„	Niemiec C. Erbslock	1403	„	44	—
1908	„	Szwajcar Schack	1215	„	72	25
1909	„	Amerikanin W. Mix	1221	„	35	07
1910	„	„ A. R. Hawley	1887	„	44	22
1911	„	Niemiec O. Goericke	758	„	12	28
1912	„	Francuz M. Bienaimé	2191	„	46	—
1913	„	Amerikanin R. Upson	618	„	42	10
1920	„	Belg E. Demuyter	1769	„	41	—
1921	„	Szwajcar Armbruster	766	„	27	24
1922	„	Belg E. Damuyter	1372	„	25	59
1923	„	„	1155	„	21	—
1924	„	„	714	„	43	16
1925	„	„ Veenstra	1345	„	47	30
1926	„	Amerikanin Van Orman	861	„	16	37
1927	„	„ E. Hill	1198	„	—	—
1928	„	„ Koepper	740	„	43	—
1929	„	„ Van Orman	5:8	„	—	—
1930	„	„	873	„	—	—
1932	„	„ Settle	1556	„	—	—
1933	„	Polak F. Hynek	1361	„	39	32
1934	„	„ F. Hynek	1335	„	44	48
1935	„	„ Z. Burzyński	1650	„	57	54

*) Włosi próbowali jeszcze w r. 1934 z jednym balonem, a Hiszpanie zgłosili się w roku ubiegłym i bieżącym, ale udziału brać nie mogli.



I puchar, ulundowany przez Gordon-Bennett'a, zdobył Aeroklub Belgijski, II i III — Aeroklub Narod. Stanów Zjednoczonych, IV — Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej. V puchar, ulundowany przez „Gazetę Polską”, będzie rozgrywany poraz pierwszy na tegorocznych zawodach.

Najciekawsze przygody na zawodach im. Gordon-Bennett'a

Historja zawodów Gordon-Bennett'a zapisała na swych kartach niejedną przygodę. Przypomnimy najciekawsze, z których każda może być tematem sensacyjnej książki.

Niedościgny jest lot „Helvetii” poprzez Morze Północne aż ku polarnemu kręgowi. Obaj piloci, pułkownik Schaeck i podówczas porucznik Messner (dzisiaj zasłużony prezes Aeroklubu Szwajcarskiego) wystartowali w r. 1909 w zawodach Gordon-Bennett'a w Berlinie. Wiatr zepchnął ich ku Morzu Północnemu. Pułkownik Schaeck, który cały dzień był na nogach, zasnął właśnie w czasie, gdy balon zbliżał się do morza. Młody porucznik postanowił lecieć przez morze.

Obudzony się, pyta pułkownik:

— Gdzie jesteście?

— Od dwóch godzin nad Morzem Północnym — raportuje porucznik.

— C'est bon — rzecze Schaeck i, obróciwszy się na drugi bok, śpi dalej.

A tymczasem balon posuwa się w ciemni nocy coraz dalej od lądu. Dokola nieskończona pustynia wodna. Mija noc, sytuacja bez zmiany. Aby utrzymać balon w powietrzu, idą za burtę jeden po drugim worki piasku. Palecyały już nawet przyrządy pokładowe, niektóre przedmioty zabrane do osobistego użytku... Znowu nadszedł wieczór, a lądu nie widać.

„Trzeba było być przygotowanym na

wszystko — pisał pułkownik Schaeck w swych wspomnieniach. — Mogliśmy opaść do morza, albo też wylądować w okolicy, skąd trzeba byłoby robić długie i uciążliwe marsze. Dlatego też stale nastawiałem na to, abyśmy dobrze posilali się naszymi zasobnymi prowiantami i niczem nie przemęczali się. Mimo to zdarzało się, że przychodziły nam do głowy takie różne rzeczy, o jakich się zazwyczaj nie myśli: o celu istnienia, o przyszłości, która zdawała się nieco zagrożona... Tak biegła podróż dalej. Rankiem, czwartego dnia lotu, pilot zapisał w swej książce pokładowej: „Nasza sytuacja wciąż bez zmiany; widzimy niebo i mgłę, słyszemy grzmot fal”.

Okolo godziny dziesiątej przed południem lotnicy zauważyli w oddali coś, co wyglądało jak ląd. Zbyt wiele już mieli takich złudzeń, aby wierzyć. Jednak tym razem była to prawda. W odległości 50 km rozciągała się zbawcza ziemia. Po rekordowym, 73-godzinnym locie, z czego 35 godzin nad morzem, obaj dzielni lotnicy dotarli daleko na północ Norwegji. Nikt inny nie zdołał im dorównać. Szwajcarja wygrała.

Również niezwykle przebieg miał lot por. Armbrustera i Ansermier'a na balonie „Zürich”. Ponad Gandawą i Brugge skierował się balon z Brukseli w stronę kanału La Manche. Po godzinie i 34 minutach lotnicy przebyli Kanał, a o

północy „Zürich” wisiał nad połyskującym tysiącami światel Londynem. Podróż nad Anglią do Morza Irlandzkiego trwała całą dobę. Piloci sądzili teraz, że w ciągu 4 godzin osiągną wybrzeży Irlandji, a tymczasem pozostali nad morzem — pełne trzynaście!

Widzieli oni, jak opadł na wodę balon amerykański, nie mogli jednak, niestety, przyjść mu z pomocą, znajdując się sami w skrajnym niebezpieczeństwie. Ansermier pisał wówczas w dzienniku pokładowym: „Balon amerykański pozostaje długi czas w zasięgu naszego wzroku, wznosząc się, to opadając. Wiemy, że oznacza to koniec!” Ponieważ załoga amerykańska nie miała już balastu, balon opadł szybko do morza. Przy uderzeniu o fale pomocnik pilota został rzucony w głowę pierścieniem i wyrzucony do wody. Odciążony balon poderwał się do góry. Pozostały w koszu pilot był jednak dość przytomny, aby rozerwać powłokę, co już ostatecznie zdało lotników na łaskę fal. Obu ich wylądował parowiec, natomiast balon zatonął wraz z koszem i przyrządami.

„Zürich” sunął wciąż dalej. Ale w międzyczasie stracił on już zbyt wiele gazu w czasie długiej podróży, aby się móc jeszcze długo utrzymać w powietrzu i również spadł do morza. „Woda przyska nad naszymi głowami, czujemy w uszach sól; zrzucamy szybko 100 kg ba-

lastu, — balon wznosi się — i znów siedzimy na wodzie. Wyzbywamy się resztki balastu. Ponownie wznosimy się na 3600 m, ażeby znów opaść do morza". W tej właśnie krytycznej chwili wiatr obrócił się i popędził balon spowrotem, ku Szkocji, która leżała w odległości 180 km. Ansermier zapisał wówczas w książce pokładowej: „Kto wie, a może i nadeszła nasza ostatnia godzina? Ponieważ duży kompas uszkodził lalę, muszę posługiwać się kieszonkowym. Wypatrzyłem już miejsce, gdzie pewnie spadniemy. — Wsunęliśmy się w kamizelki ratunkowe. Mało mam do nich zaufania. Jeśli nawet wytrzymają parę godzin, to przecież noc długa, a w tej okolicy nie kursują żadne okręty...”

Jak w bajce, ratunek przyszedł w ostatniej chwili. Całkiem nieoczekiwanie zauważyli nagle lotnicy w ciemności wyspę, rozpościerającą się pod ich nogami. Kilka minut później balon bezgłośnie, jak zmęczone zwierzę, opadł w zarosło wyspy Lambay. Barwy szwajcarskie zdobyły dzięki męstwu pilotów zwycięstwo poraz drugi.

Również szczęśliwe zakończenie znalazł lot nad morzem amerykańskiego balonu „Good Year”, pilotowanego przez van Orman'a. Podczas zawodów Gordon-Bennett'a w Antwerpii, balon ten został zepchnięty nad Ocean Atlantycki. Oto co pisze o swej przygodzie van Orman:

„Przeoczyliśmy Cap Brest i posuwaliśmy się ku południowi. Nasze wyliczenia wykazały, że nie jesteśmy w stanie osiągnąć wybrzeży hiszpańskich. Najbliższym lądem na drodze naszego lotu była — Brazylja. W tych okolicznościach trzeba było się rozzejrzeć za lądem szlucznym. Cała nasza nadzieja była w przepływających parowcach. Malala ona z każdą chwilą, bowiem wiatr znosił nas coraz bardziej ze szlaku okrętowego. Wreszcie około północy dostrzegliśmy światła jakiegoś statku towarowego. Ogień radości rozgorzał w naszych sercach, chociaż ocalenie było tak jeszcze problematyczne! Zapomocą świetlnych sygnałów Morse'a porozumieliliśmy się z kapitanem statku, prosząc go, aby nie zmieniając kursu zmniejszył szybkość statku, 20 metrów nad lalami, z wleczką pogrążoną w wodzie, sunęliśmy wprost na statek. Udało nam się wylądować na pokładzie, nie zamoczywszy w wodzie nawet stopy”.

Mniej dopisało szczęście balonowi francuskiemu, który w czasie wspomnianych zawodów również znalazł się nad Atlantykiem. I tu także załoga dojrzała statek, na którym postanowiła osiąść, jednak napełniony gazem świetlnym balon opadł dokładnie w sam komin parowca i splotnął w jednej chwili. Pilotów uratowano.

Najbardziej oblitującą w przygody podróż odbyli Belgowie Veenstra i Quersin na balonie „Prince Leopold”. Opisał ją Veenstra temi słowy:

„Znajdujemy się nad Kanalem. Pobyt na pokładzie balonu, chociaż zapeł-

niony pracą, jest jednak monotony. Daleko na horyzoncie jakiś okręt dąży swoją drogą, podczas gdy my odsuwamy się w stronę Oceanu. Wypuszczamy pięć gołębi pocztowych. Dwa od razu odlatują ku zachodowi, — trzy pozostałe nie chcą nas opuścić; siadają na balonie i nic nie jest w stanie skłonić je do ruszenia w drogę. Czyż już tak daleko znajdujemy się od lądu? Wkrótce do mgły dołączają się mroki nocy i wszelka orientacja staje się niemożliwa. Wolno, nieskończenie dłużąc się, upływa noc. Wreszcie wynurza się szary świt. Czemu obdarzy nas ten dzień? Chcielibyśmy widzieć chociaż główki naszych biednych ptaków, które wciąż jeszcze drepczą na balonie. Mamy w koszyczku jeszcze tylko jednego gołębia. Pielegnujemy go troskliwie i wypuścimy dopiero wtedy, kiedy rozjedzie się nareszcie ta przekłeta mgła. Dokąd właściwie dążymy? W najlepszym wypadku na Santander¹⁾ raczej jednak na..

Bezbarwnie mija dzień. Nie spaliśmy wcale, ale nie czujemy się zbyt zmęczeni. Około 4 popoł. widzimy parowiec, pierwszy od północy. Ożywia nas nowa nadzieja. Znajdujemy się nad szlakiem okrętowym i posuwamy się na południe. Gdybyż nie było tej nieszczęsnej mgły! Opada ona coraz niżej na wodę i wkrótce nie już nie widzimy; tylko od czasu do czasu rozbrzmiewa w pustce wyjący głos okrętowej syreny. Wreszcie, około 8-ej wieczór, wynurzą się pod nami ze zwałów mgły jakieś góry, podobne do otoczonych odmełem wysp. Jest to północno-zachodni cypel Hiszpanji. Kilka szybkich ruchów kłapy i opadamy na połączny blok skalny. Quersin wyskokuje, aby posunąć nieco balon nabok. W tej samej chwili gwałtowny podmuch wiatru wyrzuca balon znowu w górę. Quersin wisi nazewnątrz kosza. Ostatnim wysiłkiem udaje mi się go wciągnąć do gondoli. Balon został ponownie zepchnięty na morze, nad którym zalega nieprzenikniona mgła. Nadszedł wieczór. Ponieważ nie mamy już więcej balastu i każdej chwili możemy spaść do morza, wspinamy się do pierścienia nośnego. Wiatr jest silny, a balon opada! Kosz dotyka fal i szybko się pogrąża. Potem powłoka kładzie się na wodę i ciągnie nas za sobą. Zamykamy szybko appendyks, aby nie stracić więcej ani odrobiny gazu. Tak upływa noc. Od czasu do czasu widzimy słabe światła statków. Są one zbyt daleko, aby nas mogły dostrzec. Mamy jednak nadzieję, że wkrótce zostaniemy zauważeni i uratowani! Wreszcie — około 4-ej zrana — we mgle rysuje się sylwetka parowca, który w parę chwil potem bierze nas na pokład. Jest to mały, 100-tonnowy statek „Fernando Cardena”, którego załoga nie może się nadziwić, że nasz „Prince Leopold” nie posiada żadnego silnika. Przygoda — zakończona”.

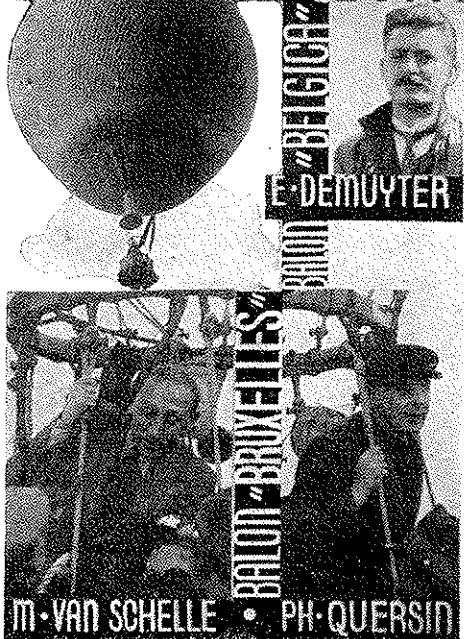
Dr E. Tilgenkamp

¹⁾ Miasto w Hiszpanji.

OSTATNI ZWYCIĘZCY



EKIPA BELGIJSKA



UCZESTNICY TEGOROCZNYCH ZAWODÓW

SZWAJCARJA



BALON „ZÜRICH III”

NIEMCY

EKIPA FRANCUSKA



Towarzyszem E. Demuyter'a jest P. Hollmans. Towarzyszem Dr. E. Filgenkampa—Maurits ten Bosch.



Bertram Otto



Schubert Fritz

BALON „SACHSEN”



Frank Ernst



Bauderer Johann

BALON „AUGSBURG”

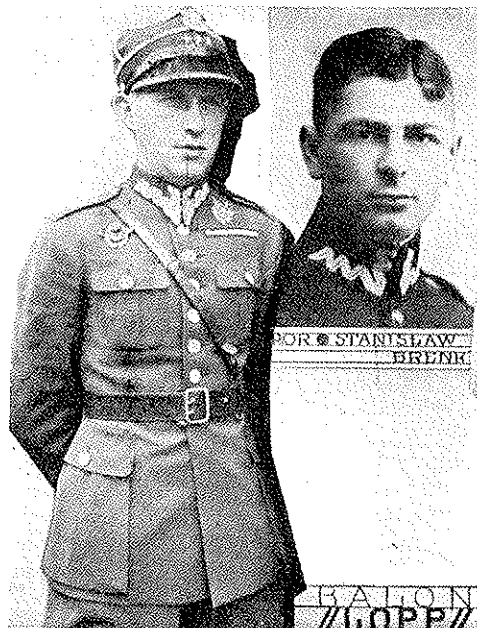


Götze Carl



Lohmann Werner

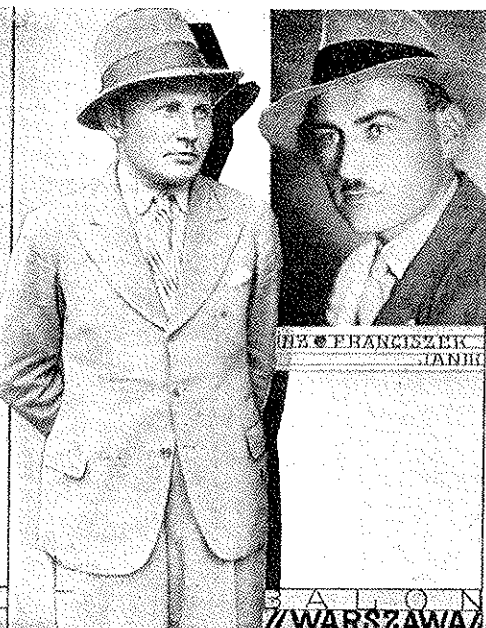
BALON „DEUTSCHLAND”



PRT • ANTONI JANUSZ

PRT • STANISŁAW BRENKI

BALON //LOPP//



PRT • FRANCISZEK HYNEK

PRT • STANISŁAW JANICKI

BALON //WARSZAWA//



PRT • ZBIGNIEW BUZZYŃSKI

PRT • WŁADYSŁAW POMASKI

BALON //POLONJA//

ZAWODNICY POLSCY



BIULETYN

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej

(CZŁONEK F. A. I.)

WARSZAWA, KRÓLEWSKA Nr. 2

Adres telegraficzny: Aeroklub Warszawa

Telefony 2-33-77, 2-33-11.

Nr. 107

sierpień 1936

Przystąpienie Aeroklubu Holenderskiego do umowy, dotyczącej zwolnienia od opłat lotniskowych

Dnia 15 czerwca 1936 r. Królewski Aeroklub Holenderski przystąpił do porozumienia międzynarodowego w sprawie zwalniania od opłat lotniskowych, wobec czego lotnicy, zaopatrzeni w legitymację turysty lotniczego FAI, będą zwolnieni z opłaty za lądowanie i odlot oraz za garażowanie w ciągu 48 godzin, na następujących lotniskach holenderskich: Eelde, Eindhoven, Haamstade, Schiphol, Twente, Vlissingen, Waalhaven. Są to lotniska celne.

Nowe rekordy międzynarodowe

FAI zatwierdziła ostatnio następujące rekordy:

Klasa C. (samoloty)

Obciążenie użyteczne: 500 kg

Wysokość (Z. S. R. R.)

Kokkinaki, na samolocie CKB 26 z 2 silnikami „M. 85” po 800 KM, Moskwa, 17 lipca 1936 . . .

11.294 m

Klasa C ter (amfibije)

Odległość w linii prostej (Stany Zjedn. AP.) rekord dyplomowany

Generał bryg. F. M. Andrews na amfibiji Douglas YOA-5 z 2 silnikami Wright „Cyclone” po 800 KM, z San Juan, Puerto Rico do Langley Field, Virginia, 29 czerwca 1936

2.300 km 860 m

REKORDY KOBIECE

Klasa C (samoloty)

Samoloty lekkie 1-ej kategorii

Odległość w linii prostej (Stany Zjednoczone).

Helena Mac Closkey z pasażerką Monro Mac Closkey na samolocie Monocoupe z silnikiem Lambert 90 KM, z Chicago do Endless Caverns, Virginia, 25 czerwca 1936

843,500 km

Samoloty lekkie 3-ej kategorii

Szybkość na 100 kilometrach (Stany Zjednoczone).

Helen Frigo z pasażerką Harriett Sackett na samolocie Aeronca C-3 z silnikiem Aeronca E-113-A 36 KM w College Park, Maryland, 12 czerwca 1936 119,403 km/godz.

*Klasa C bis (wodnosamoloty)***Obciążenie użyteczne 2.000 kg.**

Piloci Mario Stoppani i Amelio Novelli z pasażerami Marco Luzzatti i Remigio Visintin na wodnosamolocie Cant Z. 506 I-Cant z 3 silnikami Fiat A/59 R na trasie Ansedonia, Faro Fiumicino, Antignano, 7 lipca 1936. 307,311 km/godz.

Zgodnie z artykułem 92 Kodeksu Sportowego FAI, wyżej wymienieni piloci są jednocześnie zdobywcami rekordów:

Szybkości na 2000 km z obciążeniem 1000 kg	307,311 km/godz.
" " " " " 500 kg	307,311 "
" " " " bez obciążenia (rek. dypl.).	307,311 "

Obciążenie użyteczne 2.000 kg.**Szybkość na 1000 km (Italia).**

Piloci Mario Stoppani i Amelio Novelli z pasażerami Marco Luzzatti i Remigio Visintin na wodnosamolocie Cant Z. 506 I-Cant z 3 silnikami Fiat A/59 R na trasie Ansedonia, Faro Fiumicino, Antignano, 7 lipca 1936 313,261 km/godz.

Zgodnie z artykułem 92 Kodeksu Sportowego FAI, wyżej wymienieni piloci są jednocześnie zdobywcami rekordów:

Szybkości na 1000 km z obciążeniem 1000 kg	313,261 km/godz.
" " " " " 500 kg	313,261 "
" " " " (bez obciążenia rek. dypl.).	313,261 "

Nowe rekordy krajowe ...

Komisja Sportowa Aeroklubu RP zatwierdziła następujące rekordy:

*Klasa D (szybowce)***Odległość w linii prostej.**

Baranowski Bolesław na szybowcu SG-3b/36, Nr. rej. 670, z Ustjanowej do Darahany na wschód od Czerniowca (Rumunja) 7 lipca 1936 332,3 km

Wysokość.

Antoniak Kazimierz na szybowcu SG-3b/35, Nr. rej. 156. Odlot z Ustjanowej, lądowanie w Samborze, 6 lipca 1936 r. 3.435 m

Długotrwałość lotu z powrotem do miejsca odlotu.

Dyrgała Ryszard na szybowcu „Komar”, Nr. rej. 295, w Bezmiechowej dnia 28 lipca 1936 22 g. 15 min.

Wykaz Zawodników Gordon Bennett... ..

Poniżej podajemy nazwiska zawodników oraz nazwy balonów, które zostały zgłoszone na Zawody Balonów Wolnych o puchar im. Gordon-Bennett:

I. Niemcy — Aero-Club von Deutschland

- | | |
|---------------------|--|
| 1. Balon: „Sachsen” | Załoga: BERTRAM Otto
SCHUBERT Fritz |
| 2. „ „Augsburg” | „ FRANK Ernest
BAUDERER Johann |
| 3. „ „Deutschland” | „ GÖETZE Carl
LOHMANN Werner |

II. Belgia — Aero-Club Royal de Belgique

- | | |
|---------------------|---|
| 1. Balon: „Belgica” | Załoga: DEMUYTER Ernest |
| 2. „ „Bruxelles” | „ QUERSIN Philippe
Van SCHELLE Martial |

III. Stany Zjednoczone — National Aeronautic Association of U. S. A.

- | | |
|-------------|-----------|
| 1. Balon: — | Załoga: — |
|-------------|-----------|

IV. Francja — Aero-Club de France

- | | |
|----------------------------|---|
| 1. Balon: „Maurice Mallet” | Załoga: DOLLFUS Charles
JACQUET Pierre |
|----------------------------|---|

V. Polska — Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej

- | | |
|-------------------------|--|
| 1. Balon: „Warszawa II” | Załoga: HYNEK Franciszek
JANIK Franciszek |
| 2. „ „Polonia II” | „ BURZYNSKI Zbigniew
POMASKI Władysław |
| 3. „ „LOPP” | „ JANUSZ Antoni
BRENK Stanisław |

VI. Szwajcaria — Aero-Club de Suisse

- | | |
|------------------------|---|
| 1. Balon: „Zürich III” | Załoga: Dr. TILGENKAMP Erich
Ten BOSCH Maurits |
|------------------------|---|

VII. Hiszpania — Federación Aeronautica Espanola

- | | |
|-------------------------|-------------------------------------|
| 1. Balon: „14 de Abril” | Załoga: NUNEZ Antonio
ROCHA José |
|-------------------------|-------------------------------------|

Zgłoszono 12 balonów przez 7 Aeroklubów Narodowych.

Sekretarz generalny
(—) A. Chramiec, ppłk. pil. inż.

Warszawa, 20 sierpnia 1936 r.



10

PRZYDLATA POLSKA



SKRZYDLATA POLSKA

ROK VII (XIII) WARSZAWA, PAŹDZIERNIK 1936 NUMER 10 (144)

Po IV. Krajowych Zawodach Szybowcowych

Ocena osiągniętego i program dalszej pracy

Ostatnie zawody szybowcowe 1936 r. pokazały, jak i zawody zeszłoroczne, wielką, niezastąpioną wartość w pracy rozwijania i doskonalenia szybownictwa. Dzięki podnieciu i skupieniu energii u pilotów, jakie mogą wystąpić tylko na zawodach także dzięki zgromadzeniu nieograniczonych wprost i bardzo sprawnych środków transportowych, a wreszcie dzięki zapewnieniu rozległej i bardzo starannej pomocy meteorologicznej na ostatnich zawodach, podobnie jak i na zeszłorocznych, osiągnięto jednym skokiem nowy, wyższy stopień w technice lotu szybowcowego. Piloci czołowi doszli do uprawiania i opanowywania **przelotów długodystansowych**; spostrzeżenia ich i jednocześnie obserwacje meteorologów przyniosły poznanie i zrozumienie niektórych szybownych zjawisk atmosfery, dotychczas jeszcze niedostatecznie znanych. Śmiało, **nader wysokie loty w wypiętrzonych chmurach** pilotów czołowych przyniosły także nowe poznania i doświadczenia. W przelotach długodystansowych i lotach wysokościowych ujawniła się właściwa wartość, wraz z brakami naszego sprzętu. Te nowe zdobycze i duża suma doświadczenia kładą podstawę i dają wskazania do dalszych wysiłków i doskonalenia u pilotów, u naukowców pomagających szybownictwu, u konstruktorów i u kierowników szkół szybowcowych. Zawody dały ponadto przegląd naszego przygotowania i posiadania w szybownictwie.

Niżej pragnę podać parę spostrzeżeń co do zawodów tegorocznych oraz parę poglądów, dotyczących dalszych zadań i przygotowania do nich.

Po podniesieniu wielkiej wartości wyników IV. K. Z. S., uzyskanych dzięki gorliwemu wysiłkowi organizatorów i zawodników, niech wolno mi będzie wskazać na zauważone nieosiągnięcia w intensywności, aby usunięcie ich w przyszłości sprzyjało najwydatniejszym wynikom. A więc:

a) Prócz częściowo nowego typu szybowca SG 3-36, na zawodach nie było żadnej nowej konstrukcji, mimo, że w sferach konstruktorskich w części już zdawano sobie sprawę z niektórych braków naszych dotychczasowych szybowców.

b) Niewykonanie na czas zawodów typów nowych nie pozwoliło stwierdzić, czy byłyby one lepsze od dotychczasowych do wyzyskania minimum unoszących w atmosferze.

c) Nie osiągnięto długodystansowych przelotów w poza paru pilotami czołowymi, przeważnie uprawiającymi już dłużej szybownictwo. Przyczyną tego jest, tak jeszcze niedostateczne przygotowanie pilotów młodszych do przelotów, jak i niewątpliwe braki w sprzęcie: nasze dotychczasowe szybowce nie są jeszcze ideałem, pozwalającym na wyzyskiwanie warunków minimalnych. Jednak piloci wytrawni osiągnęli i na szybowcach dotychczasowych wybitne wyniki, których nie można przypisywać tylko „szczęściu”, lecz przygotowaniu i umiejętności.

d) Nie osiągnięto wyników w lotach docelowych, które wydatnie, jako jedno z zadań zawodów, wysuwał regulamin. Przypisywałbym to niedostatecznej jeszcze znajomości u nas zjawisk szybownych atmosfery, a także niewystudiowaniu tras, możliwych do przelotu docelowego, jako też i niedostosowania naszych szybowców do takiego przelotu. W locie docelowym nie może być tych najlepszych warunków, jakie wyszukuje i wybiera sobie pilot dla przelotu, nieskrępowanego celem. Tu należy znać i orientować się szybko co do wszelkich warunków unoszących, a szybowiec powinien być przydatny do wyzyskiwania minimów.

e) W przyszłych zawodach trzeba by zapewnić jaknajszysze dostarczanie szybowców z dołu na szczyt startowy. Szybowiec bowiem, który siadł po krótkiej, nieudanej próbie znalezienia prądu unoszącego, traci, przez zbyt powolny transport na szczyt, możliwość startowania w pojawiających się w międzyczasie warunkach przyjaźniejszych. W zawodach przyszłych, jeżeli próby zbudowania motoszybowca z silnikiem pomocniczym osiągną pomyślny wynik, aparat taki mógłby spełniać czynność wywiadowczą — wyszukiwania pomyślnej chwili startu.

f) Start ciagowy za samolotem jest w Ustjanowej nader trudny (krótkie lotnisko) i nie dało go się w tych zawodach zastosować. Szkoda, bo niewątpliwie pozwoliłoby to na poznanie możliwości szybownych w atmosferze, gdy chwiejność równowagi termicznej występowała wysoko nad startem, a nie było wiatru, ani silnego nasłonecznienia, dających prądy, umożliwiające wzlot szybowca.

g) Umieszczenie obsługi dolnego punktu meteorologicznego (sondaż balonowy i wzlot aerologiczny) bezpośrednio na lotnisku i oddzielna linia telefoniczna, łącząca ten posterunek z główną stacją meteorologiczną na górze, a także linia telefoniczna do startu — wydatnie przyczyniłyby się do szybkiego komunikowania danych meteorologicznych pilotom i kierownictwu startu. Za nader potrzebne uważam przyzwyczajanie pilotów do szukania porady u meteorologów. Niema dotychczas jeszcze dostatecznego pod tym względem zetknięcia.

h) Dla użytku przyszłych zawodów pożądanym byłoby regularne wykonywanie wzlotów aerologicznych conajmniej w Krakowie, Dęblinie i Lwowie i niezwłoczne komunikowanie ich do Ustjanowej, aby piloci i komisja sportowa zdawali sobie sprawę z warunków, jakie istnieją poza górami i przedgórzem.

i) Regulamin punktowania osiągnięć w zawodach tegorocznych nie był zupełnie zgodny z celami, wysuniętymi na czoło. Jeżeli jako zadanie główne przewidziano przeloty i loty docelowe, a jako zadania dalsze — loty wysokościowe, to nieuzasadnionym było wysokie punktowanie lotów na czas już od lotu trzygodzinnego. Jedynie tylko sama aura, a mianowicie nader słabe wiatry nad zboczem, apel komisji sportowej i ambitne przyjęcie tego apelu przez zawodników, aby nie zbierać punktów elementarnym lotem na czas ponad zboczem, uchroniły od marnowania sił pilotów na lot zboczowy, nie dający żadnych nowych doświadczeń i zdobywcy. W zawodach przyszłych punktowanie czasów powinno być zupełnie zniesione. Wątpliwość, że przy absolutnym braku termiki zmobilizowane maszyny, ludzie, organizacja i środki pieniężne zostałyby całkowicie niewyzyskane — nawet w ćwiczeniu się w locie zboczowym — niema uzasadnienia; trudno bowiem wyobrazić sobie dwa tygodnie letnie bez warunków termicznych.

j) Do głębszego rozważenia pozostaje organizatorom przyszłych zawodów sprawa punktowania przelotów i lotów na wysokość: według regulaminu zawodów tegorocznych śmiały, bezwzględnie pionierski lot w chmurze wypiętrzony wysuwał zawodnika od razu znacznie naprzód (może za wiele) bardzo dużą ilością punktów; lot długodystansowy w dniu o znacznej chwiejności równowagi termicznej dawał także wielką ilość punktów. Zagadnieniem do rozważenia byłoby, czy sprawiedliwe jest uzależnianie punktowania przelotu od stopnia trudności, a więc od słabszych lub przyjaźniejszych warunków unoszących. W tegorocznych zawodach szybowcowych niemieckich wprowadzono dla przelotów spólczynnik dnia. Komisja sportowa naszych ostatnich zawodów w punktowaniu zadań dnia przyjęła także pewną gradację według trudności ich wykonania (trudne, mniej trudne, łatwe).

Za cele pierwszej wagi dla najbliższych zawodów uważałbym w osobistym przekonaniu i na podstawie dyskusji, jaką przeprowadziliśmy na Komisji Sportowej:

a) **poznanie i wyzyskanie minimów unoszących w atmosferze;**

b) **opanowanie lotu docelowego;**

c) **poznanie i opanowanie warunków szybowych nad terenami płaskimi wewnątrz kraju;**

d) **pierwszą próbę lotu okrężnego, jako dalszy etap lotu docelowego i pierwszy krok do zużytkowania szybowca w kierunku turystyki bezsilnikowej;**

e) wypróbowanie motoszybowca z silnikiem pomocniczym, zapuszczanym do przejść stref nienośnych.

Uzasadnieniem tak sformułowanych celów jest tendencja, aby szybowiec stał się maszyną najbardziej atrakcyjną, a dostępną, dzięki taniości, dla najszerszych rzesz zwolenników sportu lotniczego i aby człowiek wyzyskał i opanował liczne możliwości lotu szybowcowego w atmosferze. Czas już w locie szybowcowym nie pozostawać na fali przypadku, w zdaniu się na łaskę najprzyjaźniej wyglądających stref nośnych, w przelocie „dokąd zanieść”; czas zacząć próbować kierunku i celu; czas zacząć próbować turystyki. Należy więc przejść do poznania warunków nad terenem płaskim, jako prawie zupełnie u nas nieznanymi, gdy warunki w górach znamy więcej; trzeba zdobyć możność porównania obu terenów: górskiego i płaskiego. Wynikną tu niewątpliwie trudności i koszty w wystartowywaniu za pomocą samolotów wyciągających. W górach odpada koszt startu. Gdyby jednak w przyszłych zawodach spróbować nad terenem płaskim lotu okrężnego i lotu docelowego powrotnego (z lądowaniem i wyczekaniem na korzystne warunki powrotu), od padłby bardzo znaczny koszt przytransportowywania, jaki ponosić trzeba w zawodach górskich. Do wypróbowania byłby także start za pomocą wyciągarek startowych automobilowych, wysoko wyciągających.

Poza tymi, wyżej sformułowanymi celami, zadaniem najbliższych zawodów pozostałoby oczywiście także ćwiczenie się w przelotach jak najdłuższych i wyzyskiwanie wszelkich ku temu warunków.

Lot wielko-wysoki w chmurach wypiętrzonych jest niewątpliwie bardzo pociągającym dla pilota o nastawieniu zdobywczym, pionierskim. Stawiać go jednak za cel wszystkim bez wyjątku zawodnikom, bez dania im maszyn mocnych, zupełnie pewnych i bez poprzedniego przygotowania pilota w ślepy locie, w akrobacji i w skoku spadochronowym, byłoby niezbyt ostrożnym. Ponieważ zaś za główny element lotu szybowcowego — z uwagi na jego atrakcję i pożytek dla całego ruchu lotniczego — uważam opanowanie przelotu, a do tego, gdy nauczylibyśmy się wykorzystywać minima unoszące, lot wielko-wysoki w chmurach wypiętrzonych nie byłby niezbędny — nie wysuwał lotów tych za cel dla wszystkich bez wyjątku zawodników.

W związku z wyżej nakreślonymi celami najbliższych zawodów, widziałbym następujący program przygotowywania się do nich:

a) **Przeloty powinny być uznane za integralny element treningu w żaglowych szkołach szybowcowych dla pilotów więcej przygotowywanych. W tym celu szkołom żaglowym, a przede wszystkim w Bezmiechowej, Kulikowie, Porąbce, Polichnie i Ustjanowej, musiałyby być**

dany odpowiedni sprzęt szybowcowy i automobil transportowy. Szkoły te powinnyby także próbować lotów docelowych i lotów powrotnych, narazie krótkich, później dłuższych, a zawsze — według zgóry przemyślanych tras.

b) **Sekcje szybowcowe** aeroklubów powinny rozwinąć żywszą działalność przez skupienie większej liczby szybowników oraz przez postawienie **przelotów**, w szczególności lotu docelowego, jako głównego swego zadania. Muszą one, oczywiście, otrzymać odpowiedni sprzęt szybowcowy oraz automobil transportowy, aczkolwiek w aeroklubach przytransportowanie mogłoby być wykonane za samolotem.

c) Przeloty bez zgóry wytkniętego kierunku, przeloty docelowe i loty powrotne muszą być związane ze staranną, wnikliwą analizą możliwości przelotu i skrupulatną obserwacją zjawisk meteorologicznych przez pilotów i kierownictwo szkół. Obserwacje te należałoby komunikować Instytutowi Techniki Szybownictwa, dla ściślejszego zanalizowania ich i wyciągnięcia ogólniejszych wniosków i wskazań.

d) Równoległe z obserwacjami szkół, trzeba by prowadzić najintensywniejsze studia meteorologiczne. Pożądane byłyby systematyczne, całoroczne wloty aerologiczne w Krakowie, Poznaniu, Warszawie, Lwowie i Wilnie i opracowywanie pomiarów z tych wlotów oraz sporadyczne pomiary aerologiczne na wybranych trasach, związanych z określonymi terenami. Pożądane byłoby także całoroczne opracowywanie prognoz meteorologicznych pod względem potrzeb szybownictwa, a więc z przewidywaniem stanów nierównowagi termicznej według tego schematu, jaki Kierownictwo Głównej Wojskowej Stacji Meteorologicznej zapoczątkowało na zawodach tegorocznych. W wykonywaniu tego szerokiego programu badań meteorolo-

gicznych trzeba będzie zapewne ograniczyć się do zakresu skromniejszego — z uwagi na szczupłość środków.

e) Na podstawie obserwacji w szkołach i sekcjach szybowcowych oraz na podstawie studiów terenowych i sporadycznych wlotów aerologicznych na wybranych trasach, należałoby robić analizę możliwości lotu na nich, oraz projektować i wypróbowywać nowe trasy przelotów. Analiza ta byłaby obowiązkiem ITS.

f) Przed laboratoriami aerodynamicznymi, instytucjami lotniczymi badawczymi i konstruktorami stoi zadanie opracowania szybowców, zdanych do wyzyskiwania minimum unoszących w atmosferze.

g) Zagadnieniem otwartym dla tych instytucji i konstruktorów oraz dla konstruktorów silnikowych jest opracowanie motoszybowca z dobrym silnikiem pomocniczym.

h) Szkoły żaglowe szybowcowe i sekcje szybowcowe aeroklubów muszą do programu swego włączyć naukę ślepego pilotażu, dla przygotowania lotu w chmurach (niekiedy mimowolnego).

Szybowce dwuosobowe, jakie musiałyby być dane do tej nauki, mogłyby jednocześnie służyć do wykształcenia końcowego szybowników przez lot na dublu, do wygładzania braków pilotkich i podnoszenia przez to klasy szybowników — co, według oświadczenia prof. Georgii'ego i p. Stamer'a na tegorocznym zjeździe ISTUS, zaczęto realizować w Niemczech. Coroczny kurs akrobacji szybowcowej dla bardziej zaawansowanych pilotów byłby także pożyteczny. Wszyscy szybownicy, którzy przeszli kurs akrobacji, latają pewniej i zręcznie.

Prof. inż. S. Łukasiewicz

XXXVI. Zjazd Międzynarodowego Związku Lotniczego — F. A. I.

W poprzednim numerze Skrzydlatej został zamieszczony szereg artykułów, dotyczących historii, powstania, rozwoju oraz organizacji i ważniejszych prac F. A. I.

Obecnie podamy trochę szczegółów o przebiegu XXXVI. Zjazdu tego Związku w Warszawie.

Na Zjazd przybyli przedstawiciele aeroklubów narodowych 22 państw, w czym — czternastu prezesów tych aeroklubów.

Niektórzy z przedstawicieli przybyli na własnych samolotach, z których jednym był Douglas, typu używanego na liniach komunikacji lotniczej i posiadający załogę 3-osobową, zatrudnianą stale przez właściciela samolotu.

Popołudniu dnia 24.VIII. odbyła się herbatka, a wieczorem nastąpił odjazd pociągiem specjalnym na dwudniową wycieczkę do Krakowa, Wieliczki i Zakopanego.

Uroczyste otwarcie Zjazdu nastąpiło w południe, dn. 27 sierpnia r. b., w sali Rady Miejskiej, przybranej bogatą i efektownie zieloną oraz flagami narodowymi i sztandarami aeroklubów, biorących udział w Zjeździe.

Oprócz uczestników w otwarciu wzięli udział szefowie placówek zagranicznych w Warszawie oraz liczni przedstawiciele władz i instytucji lotniczych wojskowych, cywilnych oraz prasy.

Uroczystość została rozpoczęta przemówieniem prezesa A. R. P., ks. Janusza Radziwiłła. Poza tym przemawiali: prezes F. A. I., ks. Jerzy Bibesco oraz wiceminister Komunikacji, inż. Aleksander Bobkowski, który oficjalnie otworzył obrady Zjazdu, po czym nastąpiło wręczenie Wielkiego Medalu Złotego F. A. I. (C. W. A. Scott), za rok 1934 oraz 2 medali de la Vaulx (por. Agello i kpt. Stevens).

Uroczystość została zakończona refe-

ratem ppłk. dypl. obs. Bogdana Kwiecińskiego, sprawozdawcy generalnego Zjazdu, o stanie lotnictwa sportowego w krajach świata oraz ogólnymi uwagami do sprawozdania z działalności poszczególnych aeroklubów narodowych w roku ubiegłym.

Popołudniu tegoż dnia odbył się szereg posiedzeń Komisji F. A. I., a wieczorem — raut, wydany przez ministra Spraw Zagranicznych.

Dnie 28 i 29 sierpnia zostały poświęcone obradom normalnym, odbywającym się rano i popołudniu w salach reprezentacyjnych A. R. P.

Dnia 28 sierpnia, po obradach popołudniowych, uczestnicy Zjazdu zostali przyjęci herbatką przez Pana Prezydenta Rzeczypospolitej na Zamku Królewskim.

Dn. 29 wieczorem odbył się w Hotelu Europejskim bankiet pożegnalny, wydany przez ministra komunikacji.

W dn. 30 sierpnia uczestnicy Zjazdu wzięli udział w uroczystym otwarciu tegorocznych Zawodów Gordon-Bennett.

Część wyników prac Zjazdu natury bardziej zasadniczej, znajduje się w streszczeniu w biuletynie A. R. P., dołączonym do niniejszego numeru „Skrzydla-tek”.

Oprócz wyszczególnionych tam spraw, zostały przez Zjazd rozstrzygnięte następujące:

zmiana regulaminu rekordów szybowców z silnikami — odesłana do Komisji F. A. I. Szybowcowej, a następnie sportowej;

zmiana regulaminu Kodeksu Sportowego F. A. I. o odlocie helikopterów — zniesienie obowiązków odlotu i lądowania prostopadłego;

ujednostajnienie wskaźników, mających znaczenie dla turystów na lotniskach, — poszczególne aerokluby wystąpią do swych władz, by na lotniskach zostały umieszczone specjalne płachty, ujednostajnione we wszystkich państwach, wskazujące miejsce biura informacyjnego na danym lotnisku;

świadczenie uzdolnienia — radio-turystyczne — Zjazd zdecydował zaproponowanie poszczególnym klubom prowadzenia akcji w swoich państwach, w

kierunku dopuszczenia radiofonii na pokładzie samolotów i, w związku z tym, nadawanie przez radiofonię komunikatów meteorologicznych w godzinach ustalonych;

zmiana regulaminu o międzynarodowym kalendarzu aeronautycznym — zdecydowano dopuścić drugą kategorię wpisów do tego kalendarza, na warunkach mniej rygorystycznych.

zmiana regulaminu rekordów wyścigowych — ustalono nowe warunki wpisów, które niezwłocznie mają być wprowadzone do regulaminu i w życie;

regulamin ustalania licencji dla uczestników zawodów modeli latających — każde państwo ma swobodną decyzję, pod warunkiem jednak udowodnienia przez kandydata, że konstruuje conajmniej od roku, przy czym kandydat powinien mieć conajmniej 10 lat;

rekord wysokości — po przyjęciu do wiadomości sprawozdania Komisji Aerologicznej, przyjęto propozycje aeroklubów brytyjskiego i francuskiego, co do nowych sposobów kontroli rekordów wysokości;

sprawy celne — w celu uproszczenia formalności celnych, należy dążyć do zniesienia odcinków kontrolnych w tryptykach lotniczych;

zwolnienie od opłat za lądowania — stwierdzono z przyjemnością przystąpienie Holandii, dzięki czemu liczba krajów, w których zwolnienie to obowiązuje, wzrosła do 15.

Po wyczerpaniu porządku dziennego, Zjazd dokonał wyborów do władz oraz komisji i biura F. A. I., w wyniku których dotychczasowy skład osobowy pozostał bez zmian, dzięki temu, że osoby, które zgodnie z postanowieniami statutowymi powinny były ustąpić, zostały ponownie wybrane na dalsze trzy lata.

Równocześnie Zjazd powierzył p. ppłk. B. Kwiecińskiemu opracowanie projektu zmiany statutu F. A. I. w kierunku ustanowienia obowiązku odnawiania częściowego składu wiceprezesów F. A. I. corocznie.

Na podkreślenie zasługuje okoliczność, iż jeden z wiceprezesów F. A. I., a mianowicie amerykańsin G. L. Cabot L. L. D., ofiarował do dyspozycji tej instytucji 10.000 frs. w celu ustalenia podstawowego funduszu dla nagrody, która ma być ustanowiona przez F. A. I. dla wynalazcy aparatu lub sposobu do zwalczania ujemnych skutków mgły w żegludze powietrznej.

G. Kijowski

Próby Niemców na Północnym Atlantyku

Przed miesiącem donosiliśmy o konkretnych zamiarach Lufthansy na północnej połaci Atlantyku, będącej już dziś wprawdzie terenem niefrasobliwych „wycieczek” sportsmatów obojga płci, ale dla lotniczych zamierzeń, bardziej praktycznego charakteru, wciąż jeszcze (poza powolnym zeppelinem) bardzo opornej. Jakoż — w ślad za zapowiedziami — przyszyli czyni.

10 września wystartował z pokładu statku katapultowego „Schwabenland”, leżącego na kotwicy koło Horta na wyspie Fayal (Azory), hydroplan Lufthansy „Zephyr”, mając na pokładzie dyrektora teoż towarzystwa, Gablenza, szefa — pilota Blankenburga, radiotelegrafistę Ehlberga i mechanika Egera. Celem lotu był Nowy Jork, gdzie też dotarł wodnopłat po 22 godzinach i 12 minutach nieprzerwanego lotu. Przebyta odległość wynosi 4460 km. Jest to pierwszy przelot nad Atlantykiem Północnym, wykonany przez samolot komunikacyjny (typ Do-18), w dodatku w trudniejszym kierunku (ze wschodu na zachód). „Zephyr” wyposażony jest, jak i inne tego typu wodnopłaty, latające do Ameryki Południowej, w dwa silniki Jumo 205 (na ciężkie paliwo).

Należy tutaj zwrócić uwagę na fakt, jak wiele umiano osiągnąć z tym samym od szeregu lat typem samolotu. Do-18 jest bowiem tylko dalszą wersją znanych „Dornier-Wal”.

Zdobywanie Atlantyku zaczęli Niemcy jeszcze w r. 1929 przez t. zw. „Schleuderdienst” w połączeniu z parowcami „Bremen” i „Europa” (dla skrócenia czasu przewozu poczty, w dużej odległości od

brzeżu listy oddawano na pokład samolotu, który następnie wystrelizowano z katapulty, podobnie, jak do dzisiaj praktykuje się to na Południowym Atlantyku). Zebrane przy tym doświadczenia umożliwiły podjęcie lotów do Pol. Ameryki (dotąd wykonali Niemcy około 200 przelotów pocztowych, nie licząc sterowców). Obecnie Lufthansa chce tymi samymi środkami pokonać ostatni etap (w próbach na trasie do Północnej Ameryki biorą udział 2 wodnopłatowce Do-18 i znany ze służby na Południu okręt katapultowy „Schwabenland”).

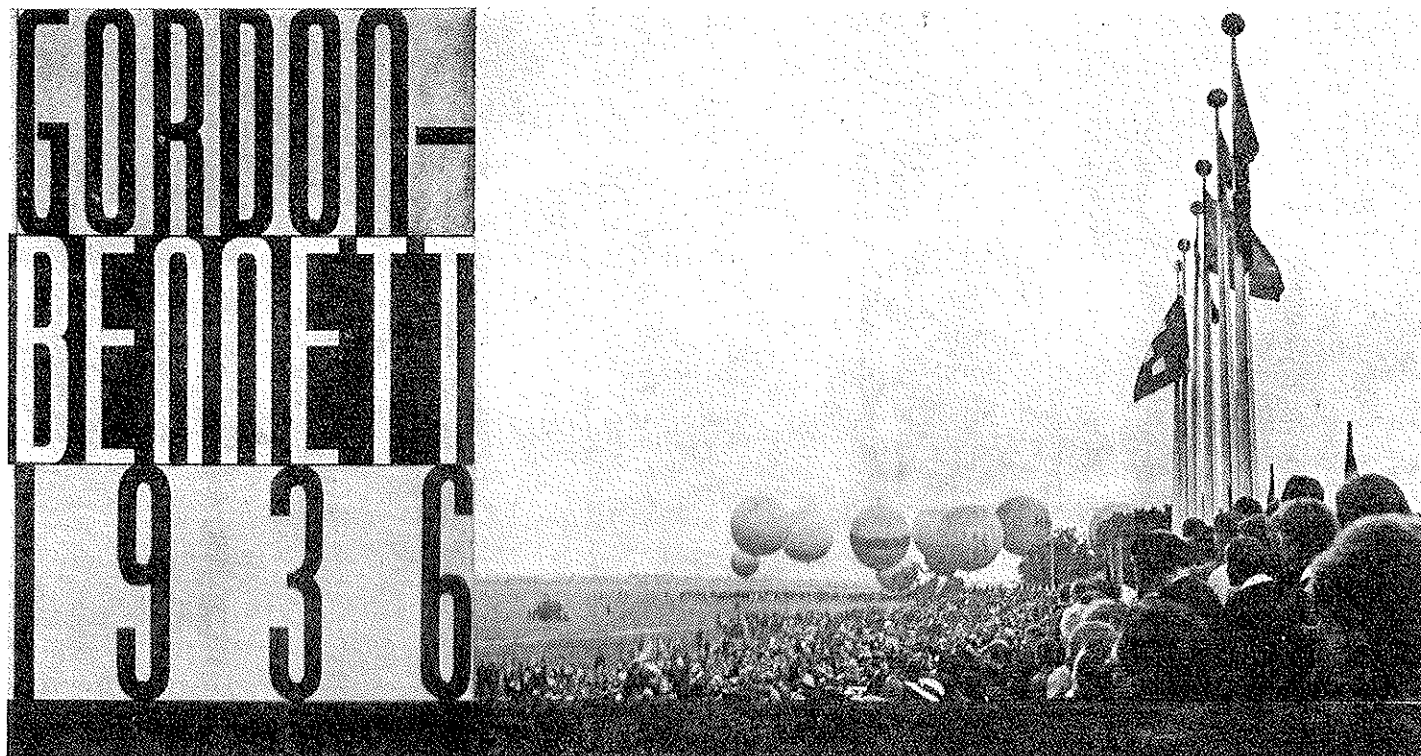
Jakkolwiek wysiłek i osiągnięcia Niemców zasługują na najwyższe uznanie, tym nie mniej bardziej interesujące są dla nas usiłowania innych krajów, nie dorównujących wprawdzie może pierwszym w cierpliwości i systematyczności stopniowego doskonalenia, ale przewyższających ich pod względem śmiałości nowych koncepcji i rozmachu twórczego. To może czasem mniej popłaca, ale szybciej zbliża ludzkość do celu. (Mamy tu na myśli Francuzów, Anglików i Amerykan).

Również imponującego wyczynu dokonano na bliźniaczym hydroplanie „Aeolus”. Wystartował on również z pokładu „Schwabenland”, mając za cel wyspę Bermuda. Po przebyciu około 1000 km, z bliżej nieznanym przyczyn zawrócił do bazy. Średnia szybkość wyniosła 200 km/godz. 11 września wystartował ponownie i o godz. 20 min. 30 osiadł na wodę koło Hamilton, na Bermudach, przebywając bez lądowania 3300 km. Nazajutrz „Aeolus” przeleciał osta-

tni etap do New-Yorku, wynoszący 1250 km.

Oczywiście, przelot „Zephyra” jest przelotem próbnym i dużo jeszcze wody upłynie do czasu zorganizowania na Atlantyku komunikacji regularnej. Nie mniej jednak przelot ten jest zdarzeniem epokowym w rozwoju światowej sieci komunikacji powietrznej. Według zapowiedzi „Deutsche Lufthansa”, normalna obsługa tego szlaku podjęta zostanie w roku przyszłym, przy czym przelot z Europy do Ameryki trwać będzie dwa dni.

Z posunięć innych krajów nad organizacją komunikacji lotniczej między Europą a Ameryką Północną, zasługuje na podkreślenie oświadczenie Podsekretarza Stanu Ministerstwa Lotnictwa Wielkiej Brytanii. Otóż powiedział on w bieżącym miesiącu w Izbie Gmin, iż tworzy się w tym celu obecnie specjalne przedsiębiorstwo, w którym reprezentowane będzie zarówno lotnictwo handlowe angielskie (51%), jak i irlandzkie (24,5%) oraz kanadyjskie (24,5%), przy czym do przedsiębiorstwa tego wejdzie ze strony Wielkiej Brytanii tow. „Imperial Airways”, a ze strony Stanów Zjednoczonych — tow. „Pan-American Airways”. Trasa ma biec po linii prostej przez Irlandię, Nową Fundlandię i Kanadę z tym, że w zimie przesunięta będzie ona na południe, przez Bermudy. Nowe towarzystwo będzie subwencjonowane przez Anglię w wysokości 75%. Jeszcze w jesieni bieżącego roku mają się odbyć loty próbne, przedsięwzięte zarówno przez „Imperial Airways” jak i przez „Pan-American Airways”.



Ocena lotów poszczególnych załóg pod względem regulaminowym jest bardzo prosta: kto dalej zaleci — ten jest lepszy. Jednak krytyka i ścisła analiza, jak kto leciał, jaki miał plan lotu, jak reagował na ciągle zmieniające się warunki lotu, jak powinien lecieć i t. p. — jest bardzo trudna z powodu braku odpowiednich danych, na podstawie których możnaby ocenić wartości balonów i załóg w sposób niewątpliwy i słuszny. Odważę się więc poruszyć tylko te kwestie, które na podstawie bardzo zresztą szczupłego materiału, jakim mogłem rozporządzać — wydadzą się najmniej wątpliwymi.

Najważniejszą pod względem regulaminowym, a zarazem najpewniejszą — jest odległość, przebyta w linii prostej. Została ona obliczona, na podstawie urzędowych zaświadczeń o miejscu lądowania każdego balonu, przy pomocy odpowiednich wzorów matematycznych. Samo obliczenie odległości, poza żmudnym rachowaniem za pomocą tablic logarytmicznych, nie nastrocza większych trudności i może być dowolnie dokładne, nawet do dziesiątek metrów, zależnie od dokładności używanych tablic. Natomiast ściśle określenie miejsca lądowania (zapomocą współrzędnych geograficznych (szerokości i długości) w stopniach, minutach i sekundach, jest nieraz bardzo kłopotliwe. Określenie bowiem miejsca lądowania na zaświadczeniu, jeśli to miejsce jest znacznie oddalone od dróg, rzek lub miejscowości, oznaczonych na

mapie — nie może być dokładne i należy się liczyć w tych wypadkach z tolerancją nawet parokilometrową. Tak samo należy uważać za przybliżone, podane w zaświadczeniu o lądowaniu, odległości od trzech większych miejscowości, zwłaszcza jeśli te odległości są duże. Gdyby były one zupełnie dokładne, to po nakreśleniu na mapie trzech łuków kół, mających swe środki w podanych miejscowościach, a których promienie równają się danym odległościom — łuki te musiałyby się przeciąć w jednym punkcie. Zwykle tak jednak nie jest i Komisja Sportowa musi uwzględnić cały materiał, zawarty w zaświadczeniu o lądowaniu, aby ten punkt na mapie ustalić i z mapy odczytać możliwie dokładnie jego współrzędne geograficzne.

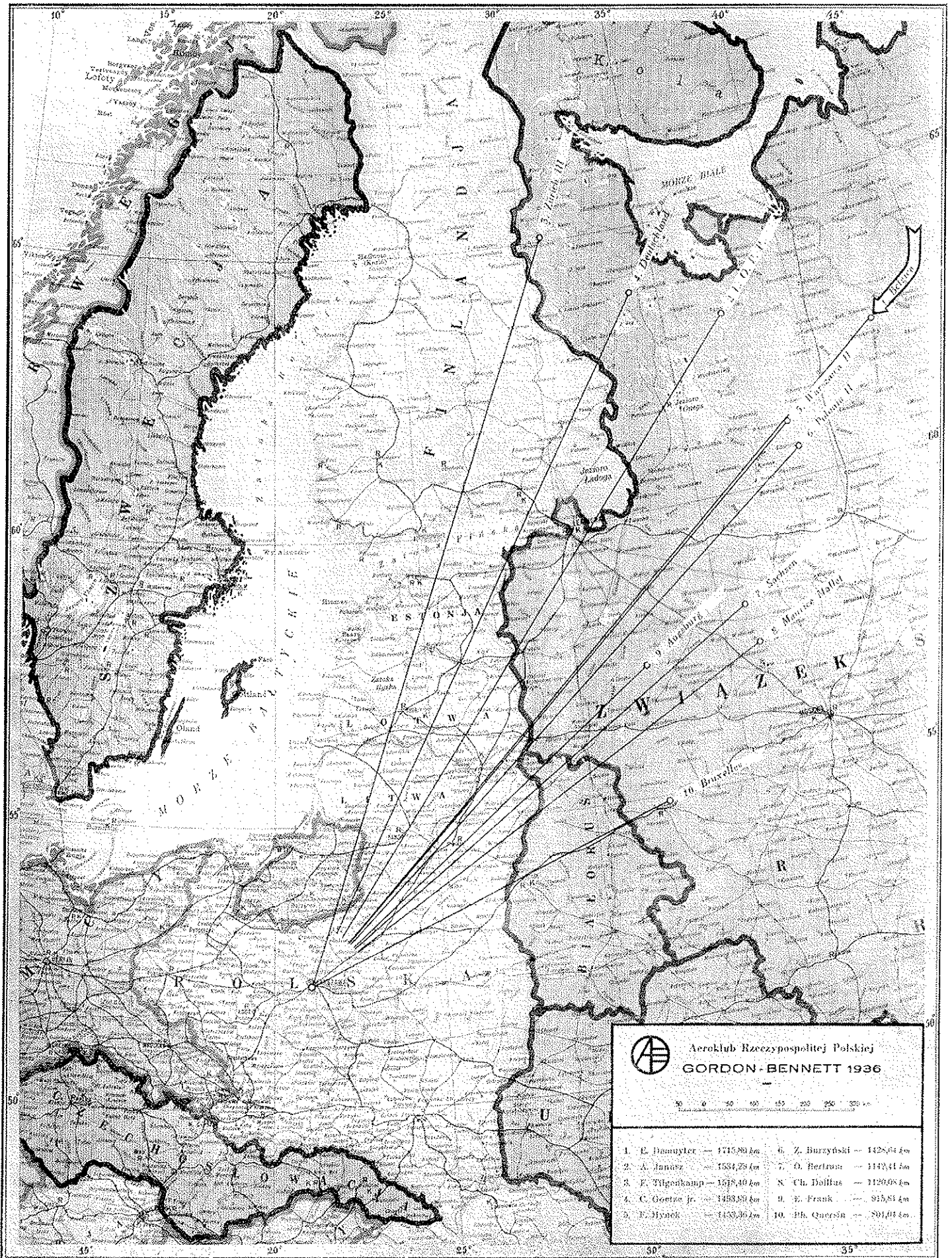
Drugim ważnym, jakkolwiek w zawodach Gordon-Bennetta nie nagradzonym elementem lotu, jest czas. Może on być dość dokładnie stwierdzony, jeśli zaplombowany barograf funkcjonował bez przerwy. Drugim dokumentem (poza barogramką) jest zaświadczenie czasu lądowania, które tylko wtedy ma walor dokumentu, jeśli są naoczni świadkowie chwili lądowania. Miejsce lądowania, jeśli ono nastąpiło w nocy, lub zdala od osiedli, można stwierdzić i po kilku dniach, nie można jednak tego skutecznie w odniesieniu do czasu. Z braku barogramki w takich wypadkach pozostaje tylko oświadczenie załogi. Zwykle czasy; odczytany z barogramki i podany w zaświadczeniu, zgadzają się dość dobrze.

Następnym czynnikiem lotu jest szybkość. Nagradzana jest szybkość po linii prostej, czyli iloraz z odległości przez czas lotu. Ponieważ zwykle tor lotu (trasa) nie jest linią prostą — więc uzyskanie największej szybkości po trasie bynajmniej nie daje szans do wykazania się dużą szybkością w linii prostej.

Omówione powyżej czynniki, jak odległość w linii prostej, czas lotu, szybkość w linii prostej i szybkość po trasie, określają wynik lotu. Więc wszystkie te czynniki mogą być punktowane i nagradzane. Należy tu jeszcze zaliczyć odległość miejsca lądowania od miejsca obranego, lub wyznaczonego jako cel lotu. Odległość ta powinna być jak najmniejsza (nagroda przewidywania).

Określenie wyniku lotu zapomocą wyżej przytoczonych parametrów (odległości, czasu, szybkości) jest oceną czysto formalną i regulaminową. Daleko trudniejszą jest ocena faktycznej wartości wyniku lotu, która jest możliwa dopiero po dokładnym zanalizowaniu szans i obranej przez pilota taktyki wykonania lotu. O szansach i taktyce świadczą własności danego balonu, rozporządzalny balast, umiejętność posługiwania się balastem, oraz obrona wysokości lotu, stosownie do panujących warunków meteorologicznych, a wreszcie orientacja podczas lotu. Omówimy te czynniki po kolei.

W tegorocznych zawodach brały udział 4 nowe balony: „L. O. P. P.„ „Deut-



schland, Augsburg i Sachsen, z tego 3 ostatnie posiadały powłokę jedwabną, a więc bardzo lekką. Wszystkie one miały pojemność 2310 m³, czyli wykorzystywały dozwoloną tolerancję 5%. Balony te były specjalnie dostosowane do zawodów, jak zresztą sami Niemcy o tym mówią w czasopiśmie „Freiballon” (Wettbewerbshilfe). Stosunkowo krótki czas lotu w tegorocznych zawodach nie pozwolił na stwierdzenie stopnia przepuszczalności powłok tych nowych, ekstralekkich balonów. Znaną jest bowiem rzeczą, że im balon jest lżejszy (cieńsza powłoka — cienie gumowana), tym prawdopodobniejsza jest większa dyfuzja (przepuszczanie gazu).

Pozostałe balony były starsze (Warszawa II i Polonia — z roku 1933) i miały pojemność 2200 m³, a więc ich siła podnośna była mniejsza od pierwszych czterech o około 77 kg, niezależnie od tego, że były również od nich cięższe. Na załączonej tabeli podany jest balast, zabrany przez poszczególne balony. Wartości te nie są ścisłe, gdyż nie tylko

piasek może być użyty jako balast, ale i te wszystkie przedmioty, które mogą być z kosza usunięte w czasie lotu, a które, obciążając balon, nie pozwalały na zabranie większej ilości piasku (np. butle z tlenem, różne dodatkowe aparaty i przyrządy, żywność, bagaż własny załogi i t. d.). Im więcej dana załoga posiadała tych przedmiotów, tym mniej — piasku.

Gospodarowanie balastem może być stwierdzone na podstawie dziennika lotu. Brak możliwości posługiwania się tymi materiałami (znajdują się one w Komisji Sportowej A. R. P.) w chwili pisa-

nia niniejszego artykułu, nie pozwala mi na szczegółowe omówienie tej kwestii. Ale nawet i dziennik lotu niedokładnie podaje przebieg balastowania, gdyż nie uwzględnia balastu, będącego pod inną postacią niż piasek.

Zato, sporządzone na podstawie książek lotu wykresy barogramów dają bardzo dużo materiału do oceny poszczegól-



GORDON BENNETT

1936

E. DEMUYTER

DR. E. TILGENKAMP

KPT. A. JANUŻ • POR. S. BRENK

gólnych lotów. Największą średnią wysokość lotu miał zdobywca pucharu, Demuyter.

Jeśli chodzi o warunki meteorologiczne, to według prognozy W. S. M. na dzień 30 VIII b. r. do godz. 24., Polska znajdowała się w wycinku ciepłym niżu barometrycznego, zalegającego morze Norweskie i Skandynawię środkową. Ponieważ przez kilka dni przed zawodami Polska znajdowała się pod wpływem dość trwale trzymającego się wyżu, ze środkiem przesuwanym się wolno z nad morza Północnego na Niemcy, więc utrzymywała się u nas pogoda naogół słoneczna, przy wiatrach północnych. Wskutek tego przepowiedano, że balony pójdą na Balkany.

Jeszcze w niedzielę, na kilka godzin przed startem, wiał w Warszawie wiatr północno-zachodni; jeszcze 2 godz. przed rozpoczęciem startu panowała opinia, że balony polecą w stronę morza Czarnego. Ta powolność, z jaką rozwijał się i przesuwał wyż, uprawniała do przypuszczenia, że nowa sytuacja meteorologiczna spowodowana zbliżającym się od północy niżem, nie wywoła tak szybkich zmian w zachmurzeniu i wiatrach, jak się to później okazało. Balony zostały w locie zaskoczone gwałtownym zbliżeniem się niżu, o czym świadczą złożone przez poszczególne załogi, przed startem, w zamkniętych kopertach, przewidywane miejsca lądowania. Wiatr bowiem zmieniał się szybko z zachodniego na południowo zachodni, a potem — na południowy, kierując balony na północ. Im później w czasie i dalej w obszarze — na północny-wschód — tym wiatr bardziej kierował się przez południowo-wschodni na wschodni. Wobec tego trasy lotów wszystkich balonów biegły łukami, zwróconymi wklęsłością w stronę niżu (na NW). Gdyby który z balonów przeleciał morze Białe, to zostałby potem zepchnięty z powrotem na zachód.

Orientacja, o której też można mówić, tylko na podstawie dzienników lotu — była naogół trudna, z powodu dużego zachmurzenia. Najmniejsze zachmurzenie na trasie swego lotu miał najbardziej wysunięty na wschód balon Belgica.

Po omówieniu tych wszystkich czynników, mających wpływ na wyniki lotów, będzie można zastanowić się nad ogólną oceną wyników tegorocznych zawodów.

W tego rodzaju zawodach balonowych o zwycięstwie decyduje — poza wartością sprzętu — dokładna znajomość meteorologii, decyzja powzięta na czas, umiejętność szafowania balastem (niekiedy wprost po aptekarsku), orientacja, a wreszcie wytrzymałość fizycz-

na, wytrzymałość — i opanowane nerwy załogi.

Jeśli powiem, że Demuyter zwyciężył obecnie przede wszystkim dzięki znajomości meteorologii — to nie dlatego, że ten znakomity aeronauta nie posiada innych przymiotów; ale dlatego, że swoją znajomością praw i zasad meteorologicznych zdecydowanie przewyższył współzawodników. Zorientował się zawczasu co do tendencji zmiany kierunku wiatru i jej nasilenia, przewidział szybkość zbliżającego się niżu i frontu chłodnego, zdecydował się lecieć od razu nieco wyżej, wskutek czego zdołał przez całą pierwszą noc utrzymać kierunek lotu na wschód i odsunąć się od niekorzystnych obszarów pogody, przez co mógł się najdłużej utrzymać w powietrzu, a będąc najdalej na wschód — zwyciężył.

Balony, które leciały niżej, zaraz po starcie zostały niejako „wessane” do środka niżu i gdyby nawet mogły lecieć dłużej przy swojej większej szybkości (dolne wiatry były silniejsze) — to zwyciężyć już nie mogły. Nie mogły bowiem dolecieć ani do Archangielska, ani do Murmańska, gdyż tam wiały już wiatry prawie, lub całkiem wschodnie.

Barogramki balonów „L. O. P. P.” i Zürich III są podobne i dlatego też przebyte przez nie odległości, czasy i szybkości mało się pomiędzy sobą różnią. Ponieważ Zürich III drugiego dnia w nocy leciał niżej — przeto został wciągnięty dalej na zachód.

Deutschland naogół leciał nisko i dlatego uzyskał dużą szybkość; prawie tak, jak Augsburg, mimo że trasa tego

ostatniego jest bardziej prosta, a więc i szybkość po torze nie wiele odbiega od szybkości wzdłuż prostej. Wysoki lot balonu Deutschland drugiego dnia wstrzymał jego zbaczanie na lewo, co jednak zostało stracone podczas drugiej nocy. Należy zaznaczyć, że załoga tego balonu przechodziła straszne perypetie w powietrzu i tylko dzięki walorom duchowym zajęła tak poczesne miejsce. To samo można powiedzieć o załodze balonu Zürich III.

Warszawa II, podobnie jak i Maurice Mallet, pierwszą noc leciały najwyżej po Belgice i dlatego były najbliższej jej trasy. Gwałtowna burza i silne prądy duszące, w jakie wpadł balon polski, ogłociły go z balastu i skróciły czas lotu.

Balon Polonia II uzyskaniem wczesnym rankiem następnego dnia znacznej wysokości nadrobił to, co stracił w nocy przez lot na małej wysokości, — i wpadł w ślad Warszawy II. Niestety, przez silne przyduszenie wieczorem drugiego dnia lotu i on nie mógł długo utrzymać się w powietrzu.

Warszawa II i Polonia II, gdyby mogły dłużej lecieć, miałyby szanse zdobycia jeszcze większej odległości niż mogłyby to uzyskać balony „L. O. P. P.”, Zürich III i Deutschland, gdyż znajdowały się od nich na wschód.

Sachsen po starcie leciał długo na małej wysokości, bo aż do godz 7 rano — wskutek czego trasa jego pozostawała nieco więcej od poprzednich na zachód. W ciągu dnia zwiększył wysokość i zahamował zbaczanie na lewo.

Maurice Mallet leciał wyżej od poprzednika i dlatego, mimo podobieństwa barogramek, szybkość uzyskał mniejszą od tamtego.

Augsburg ma przeciętną wysokość najniższą, ale zato uzyskał największą szybkość po prostej. Gdyby leciał dalej, prawdopodobnie byłby stracił na szybkości z powodu coraz silniejszego zakrzywiania się trasy lotu.

Bruxelles leciał równo i w ciągu drugiego dnia nabierał stale wysokości. Lądował zawczasem, widocznie skalkulował sobie, że lepiej wziąć nagrodę przewidywania, niż lecieć dalej.

W porównaniu do zeszłorocznych, tegoroczne zawody dały w wyniku większe odległości, a za to krótsze czasy. Przyczyną tego zjawiska były większe szybkości wiatru — przy gorszej pogodzie, wymagającej intensywniejszego balastowania. Szybkie pozbywanie się drogocennego balastu skracало czas lotu.

