



MŁODY LOTNIK

Numer 10—11

LIPIEC — SIERPIEŃ 1925 ROK

Cena 90 gr.

a zresztą tą drogą dostęp do krainy wielkich lodów jest najłatwiejszy, zaś podróż — najtańsza i najszybsza. Bazę wyprawy obrano na najdalej na północ wysuniętej norweskiej wyspie Szpitzberg, dokąd przywozły dwa statki, specjalne do wypraw podbiegunowych, Fram i Robby, dwa metalowe wodnopłatowce Dornier Wal, wyposażone w silniki Rolls Royce o łącznej mocy 720 KM. Po kilkumiesięcznych przygotowaniach, 21 maja o godz. 17 m. 15 oba wodnopłatowce, kierowane przez znakomitych pilotów Larsena i Dietrichsena, wzniosły się z tamtejszej zatoki Kings Bay w powietrze i poszybowały w prostej linii ku północy.

Jakkolwiek ciężar użyteczny każdego z samolotów dochodził do 2500 kg. to jednak, zabierając benzyny na 2500 km., żywność, namioty, futra, broń palną i t. p. i nie chcąc przeciążać samolotów, musiano się ograniczać jedynie do tych przedmiotów, które w krajach północy mogłyby oddać wyprawie pożytek bezpośredni. Nic więc dziwnego, że nie zabrano z sobą stacji odbiorczej i nadawczej radio, choć potem przedewszystkiem to zarzucano Amundsenowi. Gdyby z jakichkolwiek powodów zabrakło benzyny, samoloty miały skierować się do przylądka Columbji na północno-amerykańskiej ziemi Granta, oddalonej w powietrznej linii od bieguna o 750 km., a gdzie dotychczas znajdują się resztki zapasów z wyprawy Peary'ego. Gdy wyprawa Amundsenowa nie powróciła w dniu następnym, ani w kilka dni potem, zaniepokojenie rosło i potężniało. Tysiące przypuszczeń co do ewentualnego jej przebiegu pojawiło się w dziennikach. Tymczasem biegun nie dawał znaku życia. Brak radio-aparatów mścił się.

Dopiero po miesiącu, bo 18 czerwca, radio depeze przyniosły wiadomość o szczęśliwym powrocie wyprawy, a jednocześnie podano szcze-

gół jej przebiegu i wyniki. Otóż, jak to wynika z wiadomości podanych przez Petit Parisien, po ośmiogodzinnym locie, przebywając około 1000 km., skonstatowano, że dalszy lot jest niemożliwy, gdyż połowa benzyny przewidziana na tej części podróży została całkowicie zużyta. Jednocześnie po opuszczeniu się na wodę dorywcze pomiary wykazały, że zboczono cokolwiek z prostej linii, wobec czego do bieguna pozostało jeszcze od 200 do 250 km. Dotarto mianowicie do 87° 20' północnej szerokości. Dłuższe pozostawanie na powierzchni wody było niemożliwe, ponieważ samoloty bardzo szybko obmarzały, co je niepotrzebnie obciążało. Tylko z trudem i przy przełożeniu części ciężaru z jednego samolotu na drugi udało się z powrotem wystartować. Lot powrotny wskutek zaburzeń atmosferycznych trwał 8 godz. 35 m., a z powodu braku benzyny musiano wodować na morzu na północno-wschód od wyspy Spitzberg. Tutaj spotkano statek norweski Sjeoliv, który zabrał uczestników wyprawy do Kings Bay. Bezpośrednią korzyścią tej wyprawy jest doświadczenie, dzięki któremu następne wyprawy samolotami będą miały większą szansę dotarcia do bieguna. Należy mianowicie zabierać daleko większe zapasy benzyny, niż to miało miejsce w wyprawie Amundsenowej; samoloty winny posiadać z sobą przyrządy, pozwalające na mierzenie w czasie lotu zboczeń z obranego kierunku no i wreszcie aparaty radiowe okazały się niezbędne.

Nie zniechęcony wynikami obecnej, Amundsen przygotowuje się, zdobywszy bogaty materiał doświadczenia, do następnej wyprawy również oczywiście powietrznej. Ofiarna i bezinteresowna jego praca zyskała powszechne uznanie. Francuzi twierdzą, że dzieło przezeń przedsięwzięte godne było skrzydeł, które go poniosły.

T. Wolnicki.

ECHA KONKURSU SZYBOWCÓW W GDYNI

Duże korzyści, choć słabe wyniki.

Minęło zaledwie kilkanaście dni od chwili zamknięcia konkursu (14/VI), a skrzynka redakcyjna wypełniła się zapytaniami w sprawie szybowców. Każdy z naszych korespondentów chciałby zbudować szybowiec, większość pyta się kiedy będzie nowy konkurs...

Oto pokłosie II Wszepolskiego Konkursu Szybowców w Gdyni.

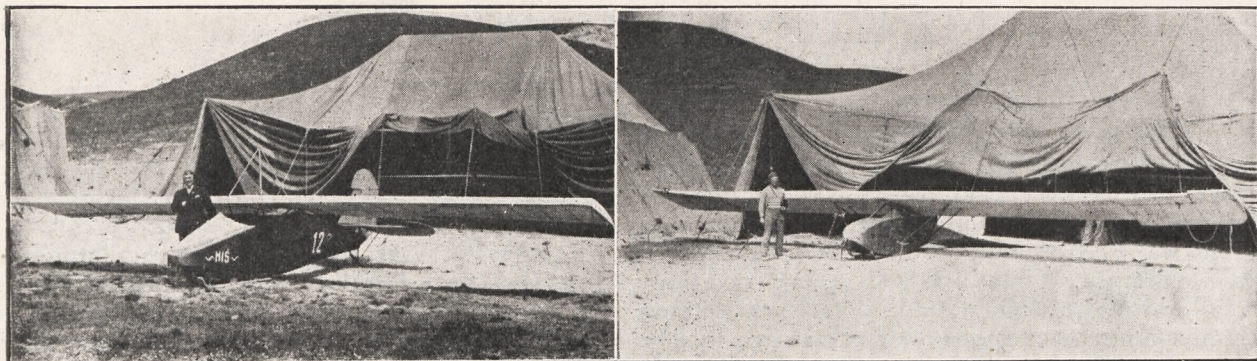
Nasze przypuszczenia sprawdziły się. Konkurs był doskonałym środkiem zainteresowania lotami bezsilnikowemi i dobrą szkołą dla uczestników.

Już dziś, zdaje się, nikt nie będzie twierdził, że tegoroczne zawody nie przyniosą żadnych „realnych” korzyści, że społeczeństwo przejdzie nad nimi do porządku dziennego i t. d.

* * *



Szybowce wciągano na wzgórze, poczem zapomocą liny gumowej wyrzucano je w powietrze.



Pierwsze nagrody zdobyli m. in.: inż. Bohatyreff, konstr. szybowca „Miś” (1) i kpt.-pilot Jach, konstr. „Żabusia”

Poprzedni nasz artykuł omówił konkurs dość obszernie. Obecnie, po zamknięciu, niewiele pozostaje nam do powiedzenia, zwłaszcza, że i zasadnicze wyniki nie uległy zmianie.

Ogółem — jak głosi urzędowe sprawozdanie — stanęło do startu 15 szybowców, aczkolwiek zapisało się 21.

Prócz wymienionych przez nas w numerze ostatnim zgłoszono:

Szybowiec „Spiesz się powoli” — Lotnictwa morskiego; (pilot ppor. Stempkowski) oraz

S. III Komitetu Wojew. L. O. P. P. w Poznaniu; (pilot płk. Kossowski.)

Do dnia zamknięcia konkursu dokonano 93 lotów.

Nagrody zostały przyznane następującym konstruktorom i pilotom:

Pierwsze nagrody otrzymali:

1) Konstr. inż. Bohatyreff (szybowiec „Miś”) 3000 zł. od MSWojsk. i sygnet „Kurjera Poznańskiego” za najdłuższy czas utrzymania się szybowca w powietrzu (65 sek.) oraz 2000 zł. od Komitet. Wojew. L. O. P. P. za ogólny czas lotów. Sierżant Wrembel, który pilotował ten szybowiec otrzymał: 2000 zł. od MSWojsk., puchar Polskiego Automobilklubu i motocykl.

2) Kpt. Jach konstr. i pilot zarazem, — 2000 zł. od L. O. P. P. m. Poznań za najdalszy lot po linii prostej.

3) Por. Grzmilas, konstr. i pilot (szyb. Orkan), — puchar Zarządu głównego L. O. P. P. za najlepiej skonstruowany szybowiec.

4) Inż. Walis, (konst. szyb. 3 p. lotn.) — silnik lotniczy Banku Poznańskiego, zaś pilot jego szybowca, plut. Szulczewski — 1000 zł. za osiągnięcie najwyższej wysokości.

Drugie nagrody otrzymali:

Por. obs. Czechowski (konstr. szyb. „Spiesz się powoli”) — 1000 zł. od L. O. P. P. w Suwałkach, 1000 zł. od Kom. Woj. L. O. P. P. Poznań, puchar p. Tarkowskiego i 200 zł. od Starostwa Puckiego, zaś pilot tego szybowca, ppor. Stempkowski, — puchar firmy Winkelhausen i dwie

nagrody Komitetu Wojew. L. O. P. P. Poznań: 1000 zł. i 500 zł.

Dalsze nagrody (za ogólny czas lotu) otrzymali:

III nagroda: Inż Walis — 500 zł. od Kom. Woj. L. O. P. P. Poznań i pilot Szulczewski puchar mec. Chorzelskiego.

IV nagroda: Konstr.-pilot Grzmilas — 250 z. od Komit. Org. Konkursu.

V nagroda: Sekcja lotnicza Koła mech. studentów Polit. Warszaw. — dyplom uznania, zaś pilot szybowca Sekcji, kpt. Jakubowski, — przedmioty wartości 250 zł. od Komit. Org. Konkursu.

Nagroda wędrowna Zarządu gł. L. O. P. P. dla pilota nie została zdobyta.

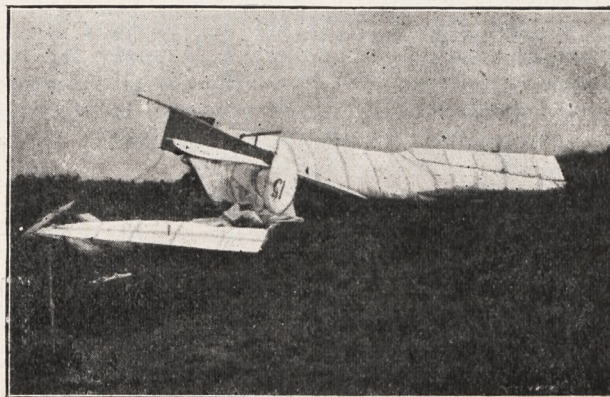
Co się tyczy osiągniętych wyników zawodów, to:

Najdłuższy czas utrzymania się w powietrzu jednorazowo wynosił 65 sek.

Najdłuższy czas utrzymania się w powietrzu przy najłagodniejszym wietrze — 22 sek. (wiatr 4,4)

Największa wysokość — 23 m.

Najdłuższy lot po linii prostej — 560 m.



Nie wszystkim się powodziło. Bywały też „kraksy”.

Wyniki zawodów są więc słabe, aczkolwiek korzyści wpływające ze zorganizowania konkursu — wielkie.

jot-o.