



# MŁODY LOTNIK

Numer 9

CZERWIEC — 1925 ROK

Cena 50 gr.

Numer niniejszy zawiera Kupony na bezpłatne i zniżkowe loty.

# DRUGI WSZECHPOLSKI KONKURS SZYBOWCÓW W GDYNI.

(Wrażenia i relacje jednego z naszych wysłanników)

Jak już pisaliśmy, w czasie od dn. 17 maja do dn. 12 czerwca r. b. odbywają się na Pomorzu, w gminie Oksywji pod Gdynią, zawody samolotów bezmotorowych, czyli t. z. szybowców. O locie szybowym pisaliśmy obszernie w numerach 3, 4 i 5. Dla nowoczesnego lotnictwa ma on kolosalne znaczenie. Przez próby z szybowcami dochodzimy do ulepszeń konstrukcyjnych aparatów silnikowych, a samo pilotowanie szybowca wyrabia w nas „instykt ptasi”, tak ważny dla lotnika-konstruktora. Konkurs, o którym mowa, jest organizowany w Polsce dopiero poraz drugi, podczas gdy zagranicą konkursy szybowców odbywają się bardzo często; nie też dziwnego, jeśli uzyskane rekordy będą w porównaniu z innymi słabe, a może bardzo słabe. Nie przerażajmy się. Lotnictwo nasze dopiero tworzymy, zaczynamy wszystko budować od podstaw. Celem obecnego konkursu było przede wszystkim zachęcenie do pracy na tem polu i to osiągnął on już w całej pełni. Zresztą o znaczeniu i wynikach pomówimy w następnym numerze, kiedy konkurs będzie zakończony. Dziś—trochę szczegółów i wrażeń.

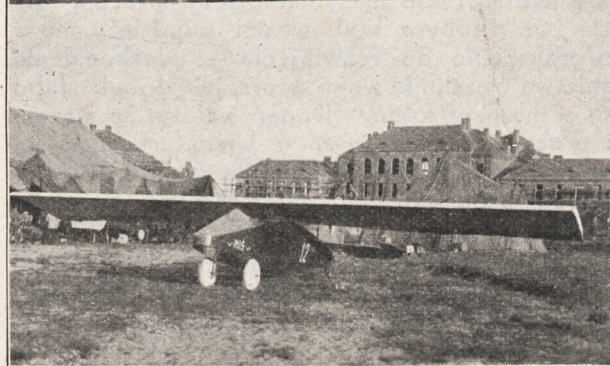
\* \* \*

Na konkurs szybowców w Gdyni redakcja „Młodego Lotnika” wyrusza in corpore samolotem, dając tem piękny przykład zaufania do lotnictwa.

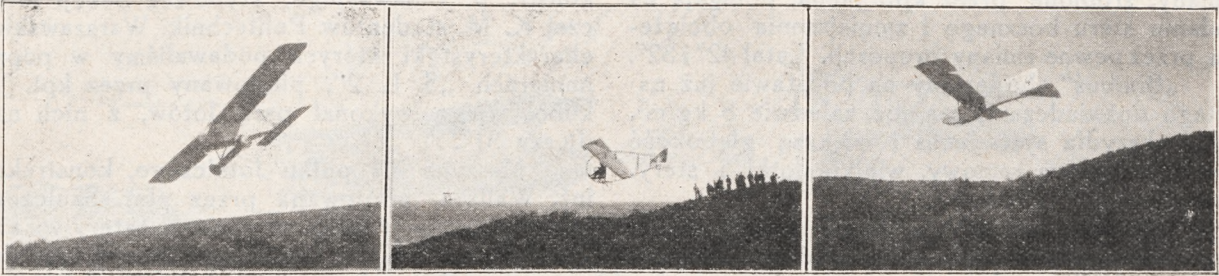
Nie będę tu pomnażał opisów z kategorii „mój pierwszy lot”, gdyż, przedewszystkiem, to nie był pierwszy, a po drugie są rzeczy, którym pióro nie podoła. Tem lepiej. Przynajmniej ci, co podobne opisy czytawali, będą mieli o jedną niespodziankę w życiu więcej, jeśli kiedykolwiek polecą sami.

Dosyć, że po dwugodzinnym locie wracamy na łono matki—ziemi w Gdańsku, po uprzednim zasianiu naszego szlaku ulotkami i „Młodeimi Lotnikami”, który to posiew nie wymaga fachowego przygotowania z agronomji, jako, że nawet przez najdoskonalszego mieszczaucha, jakim jest nasz redaktor, uczyniony, powinien przynieść obfity plon w postaci prenumerat. W Gdyni stwierdzamy z zadowoleniem, że na teren konkursu, do Oksywji, można się dostać autem. I oto po chwili jesteśmy przed długim szeregiem płóciennych hangarów, gdzie znajdują schronienie szybowce. Przyjmują nas z otwartymi... skrzydłami i zaraz zapraszają uprzejmie i nieodwołalnie do wspólnej... nie powiem biesiady, bo oni sami, biedacy, na pokrzepienie ciała muszą udawać się aż do Gdyni, ale do wspólnej krzątaniny.

Jest jej niemało, bowiem nowoobrane miejsce startu leży daleko od hangarów, a jeszcze dalej od Gdyni. Trzeba więc najpierw ściągać ludzi z hotelu do hangarów, a następnie szybowce z hangarów na start. Tymczasem wiatr bywa często zmienny „jak wiatr” i przytem prędko się wyczerpuje. Nasuwa się więc myśl, że aby złapać go na gorącym uczynku, to znaczy na szybkości 10—12 m/sek., która była przewidy-



U góry moment otwarcia konkursu. Przemawia wicemin. Eberhardt (pośrodku), z boku stoi gł. organizator konkursu, inż. Bohatyreff. Na lewym zdjęciu—„Miś” inż. Bohatyreffa, który dotychczas osiągnął najlepsze wyniki pod względem czasu; na prawem—„Bimbuś” kapitana Jacha.



Szybowce w locie: „S. L. 2” — Sekcji lotniczej Koła mech. stud. Polít. Warsz., 2) „Bydgoszczanka” — braci Działowskich i 3) „Zabuś” — kpt. Jacha.

wana przy budowie szybowców, dobrze byłoby nie ściągać „posiłków” z „domowych pieleszy”, a umieścić je po spartańsku w hangarach, hangary zaś postawić obok startu. Takie bytowanie byłoby nawet miłe, gdyż teren obfituje w zaciszne załamania i wygięcia, rozbijające i zmieniające kierunek wiatru. Nie zachwyca to jednak pilotów którym brak równych, niepołamanych grzbietów, daje się mocno we znaki.

Ten rzut oka na teren i warunki atmosferyczne, zdawałoby się, każe stwierdzić, że przyroda sprzyściła się przeciw konkursowi.

Ale przyjrzyjmy się ludziom: Główny inicjator, inż. Bohatyreff, swym zapałem i humorem ożywia wszystkich; stacja meteorologiczna, kierowana przez prof. Smosarskiego, jest jakby sztabem jenerałnym, badającym ciągle sytuację i układającym plan działania; konstruktorzy i ich pomocnicy całymi dniami pracują przy montowaniu maszyn i naprawianiu uszkodzeń. Musimy podziwiać ich wytrwałość, my, którzy od pierwszej chwili naszego pobytu w Gdyni ulegliśmy pokusie morza. Pracę ułatwia dobre zaopatrzenie obozu w narzędzia i wszelkie środki pomocnicze.

Idziemy na start.

Występ grzbietu przed nami obsiadły jakby olbrzymie białe motyle, pijące sok z żółtych kwiatów, w których toną pagórki. Podchodzimy bliżej i rozpoznajemy części szybowca... skrzydła, lotki — „Kraksa!” — Przy szczytkach pracują konstruktorzy, pp. Jasiński i Czarnecki, kolejarze z Poznania. Pierwsze ich słowa: „To nic. Następny będzie lepszy” — brzmią jak dźwięk trąbki sygnałowej. „Do czynu! Nie łatwo potrafimy się zrazić niepowodzeniami”. Historia połamane go szybowca „Czajka”, który został rzucony podmuchem wiatru na zbocze, gdyż ster boczny okazał się zamały, aby wyrównać samolot, mówi równie dużo: został on ufundowany własnymi środkami kolejarzy, budowany w wolnych chwilach, po pracy, w atmosferze zbiorowego wysiłku, zrozumienia ważności dzieła przez współpracowników i władze kolejowe, które udzieliły pomieszczenia na budowę

Lecz „le roi est mort, vive le roi!”. Na starcie już inne szybowce próbują szczęścia. Wyglądają jak ptaki wrywające się do lotu, aby

roznieść daleko wieści o zajęciu się lotnictwem w Polsce. Trzymają je za skrzydła, by się wcześniej nie zerwały. Pilot wsiada do ciasnej gondoli; obsługa startowa naciąga amortyzator, linę gumową, nadającą aparatowi szybkość w pierwszej chwili. Chwila naprężenia. Wtem sygnał chorągiewką, dany przez kierownika startu, i szybowiec zrywa się, zatacza ogromny łuk jednym skrzydłem i, jakby omdlały, przypada ciałem do zbocza. Obsługa momentalnie jest przy nim i przyciska go do ziemi, aby go uchronić od bezrozumnych teraz ataków wiatru.

Oględziny wykrywają małe uszkodzenie, które na miejscu zostaje poprawione. Ale już postawione na starcie inny szybowiec i już pada komenda. Tym razem olbrzymi ptak odrywa się od ziemi i majestatycznie planuje, starając się nabyć szybkość, co jest trudne ze względu na niski lot nad ziemią. Przeleciawszy kilkaset metrów, szybowiec siada spokojnie u podnóża wyniosłości.

Jeszcze kilka startów mniej, lub więcej udanych i wiatr ucicha.

Wyniki naogół pod względem czasu są słabe. Składa się na to wiele przyczyn, jak defekty terenu, słabe i nieodpowiednie wiatry, zupełnie nikłe na dole, no i brak doświadczenia u nas w tej dziedzinie.

Następnego dnia obchodzimy hangary, rozmawiając z konstruktorami i pilotami.

Widzimy 14 szybowców, z których jedne już przeszły chrzest bojowy, inne są dopiero na ukończeniu.

A więc: „Miś” inż. Bohatyreffa, budowany w fabryce „Samolot”, ślicznie wykonany; system kadłubowy z blaszanym okuciem gondoli dla pilota, jako wzmocnienie, które okazało się bardzo potrzebne. Umieszczone początkowo kółka zamieniono na płozy, które przy lądowaniu grają rolę amortyzatora. Profil Hanriot. Stery odciążone dla wygody pilota. Szybowiec ten osiągnął najlepsze dotychczas wyniki — 1 minuta 5 sek. oraz 59 sek. Pilotem jest sierż. Wrembel.

„Zabuś” i „Bimbuś” kpt. Jacha, konstruktora i pilota zarazem, budowane w parku lotniczym w Poznaniu. „Zabuś” brał już udział w I konkursie szybowców w Białce — był wówczas bez steru bocznego, miał obciążenie znaczne,

11,5 kg/m<sup>2</sup>, rozpiętość 13,5 m. profil Göttinger. Zmiany, zrobione przez kpt. Jacha, polegają na dodaniu steru bocznego i zmniejszenia obciążenia, przez pewne zmiany proporcji. Latał 42" i 32".

„Bimbuś“, budowany na podstawie już nabytego doświadczenia, ma obc. zaledwie 8 kg/m<sup>2</sup>, prfoil skrzydła syst. Jacha i większą głębokość skrzydła; system ramowy, wielkie lotki i stery. Dla pilota jest gondolka.

Kpt. Jach jest zdania, że na terenie obecnego konkursu należałoby postawić hangar, umożliwiający odbywanie prób w ciągu całego roku.

„Bydgoszczanka“ braci Działowskich, bardzo pomysłowej konstrukcji, wykonana przez nich samych, pomimo trudnych warunków pracy. System ramowy, bardzo sprężysty i mocny, profil. Barnera, nieco zmieniony, lotki dwójakiego działania (to znaczy mogą służyć jako pomoc dla steru głębokości). Waga 78 kg. Po katastrofie, spowodowanej złym startem, zamiast kółek dano płozy. Obciążenie przy niewielkiej wadze wynosi jednak 9,8 kg/m<sup>2</sup> dzięki małej powierzchni nośnej. Latał 9".

„Mechanik“ Sekcji mechaników lotniczych Zw. L. P., jedyny szybowiec zaopatrzony w sprężynujące podwozie. Po locie 16" zmuszony był do lądowania wskutek złamania steru wysokości.

„S. L. 2" konstr. p. Drzewieckiego i „S. L. 3" konstr. p. Puławskiego, szybowce Sekcji lotniczej K. M. studentów Politechniki Warszawskiej, charakterystyki których podawaliśmy w poprz. numerach. „S. L. 2“, pilotowany przez kpt. Jakubowskiego wykonał parę lotów, z nich najdłuższy 31".

Maszyna III pułku lotniczego, konstrukcji inż. Walisza, pilotowana przez plut. Szulczewskiego zrobiła w locie szybowym cztery wiraże.

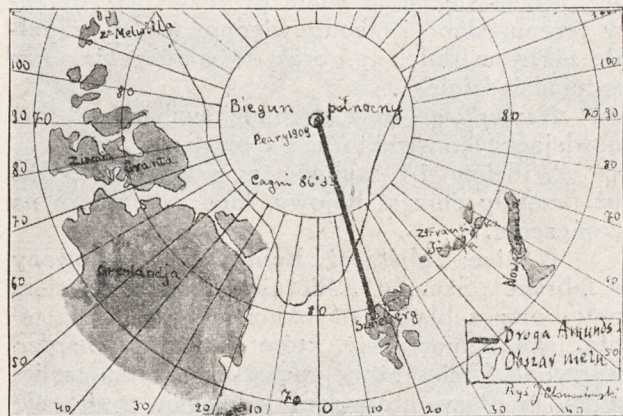
„Motyl“ Koła lotniczego Szkoły budowy maszyn w Poznaniu, wybudowany z inicjat. inż. Bohatyreffa w firmie „Korona“. Rozp. 10 m., długość 6,7 m., profil Kromera, głęb. skrzydła 1,7 m. Koła lotnicze ma zamiar budować w najbliższym czasie szybowiec własnego pomysłu i awjonetkę. „Orkan“ por. Grzmilasa, „Mewa“, „Rywał“ p. Garsteckiego, „Czajka“, która została połamana; dwupłatowiec L. O. P. P. Poznań, projektu inż. Walisza, dwuosobowy, budowany w „Samolocie“, profil Hanriot, o bardzo małym obciążeniu na m<sup>2</sup>.

Naogół, w miarę wyzyskiwanego doświadczenia, daje się zauważyć tendencja do zamiany kół na płozy oraz do zwiększenia powierzchni sterowych.

Z. Troniewski.

## Z LOTU AMUNDSENA DO BIEGUNA PÓLNOCNEGO

Jak doniosły dzienniki całego świata, dn. 21 maja o godz. 17 min. 15 dwa samoloty Amundsen, dwa wodnopłaty Dornier Wal, wzniosły



się w powietrze z zatoki Królewskiej na Szpicbergu i poszybowały w kierunku bieguna północnego. Na załączonym rysunku linja prosta, łącząca Szpicberg z biegunem, jest tą, którą wyruszyć miał w podróż i wrócić Amundsen. Odległość między końcowymi punktami tej drogi wynosi

1100 klm., więc w obydwu kierunkach 2200 klm. Jak nam z gazet wiadomo, projektowany nieprzerwany lot tam i z powrotem nie udał się i Amundsen jest zmuszony drogę powrotną odbywać pieszo. O niebezpieczeństwach i trudach tej podróży, wśród tysięcy mil kwadratowych bezbrzeżnej, lodowej i śnieżnej pustyni, nie potrzebujemy mówić. W każdym razie, w przewidywaniu tej ewentualności, wyprawa zaopatrzyła się w ciepłe ubrania, namioty, narty, karabiny etc. Najbliższą ziemią, gdzieby Amundsen mógł znaleźć pomoc i żywność, jest przylądek Kolumbja na ziemi Granta, odległy w linii prostej od bieguna o 700 klm. Według przewidywań Amundsen, na przebycie tej przestrzeni trzeba by co najmniej 30 dni, zatem już około 20 b. m. powinniśmy mieć o losie jego wyprawy jakieś wiadomości. Cały świat cywilizowany z wielkim niepokojem i zainteresowaniem oczekuje wyników wyprawy, podziwiając niezwykłą wiarę Amundsen w urzeczywistnienie swego przedsięwzięcia oraz jego stalową energję i przedsiębiorczość.

Iker.