



5 LAT

**ISTNIENIA
KLUBU LOTNICZEGO
PODLASKIEJ WYTWÓRNI SAMOŁOTÓW**

5

LAT PRACY I ISTNIENIA
KLUBU LOTNICZEGO
PODL. WYTW. SAMOL.
1929/1934

REDAKTOR I WYDAWCA:
ZARZĄD KLUBU LOTNICZEGO
PODLASKIEJ WYTWÓRNI
SAMOLOTÓW

Makowiecki i Maniecki — Warszawa, ul. Szopena 15. Tel. 9-41-26

Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa”



GENERAL BRYG. PILOT INŻ. LUDOMIŁ RAYSKI
SZEF DEPARTAMENTU AERONAUTYKI M. S. WOJSK

WARSZAWA, DN. 1 /VI. 1934 R.

Z racji 5-lecia istnienia Klubu Lotniczego P.W.S.
przesyłam Mu wyrazy uznania za dotychczasową pracę wraz
z życzeniami dalszego jak najsilniejszego rozwoju.

Szef Departamentu Aeronautyki

L. Rayski
Inż. RAYSKI
gen.-bryg. pilot.



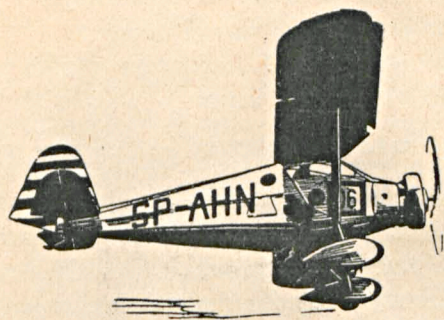
Myśl i decyzja wydania niniejszej Jednodniówki jako sprawozdania z 5-letniej działalności Klubu Lotniczego P. W. S. została wywołana niemal koniecznością.

Warunki egzystencji tej na wschód wysuniętej placówki, oddalonej od większych środowisk, czyniły działalność naszą mniej efektywną i nie pozwalały społeczeństwu na bezpośrednią łatwą i sprawiedliwą ocenę.

Powstanie i działalność naszej placówki w dużej mierze zawdzięczamy Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej - Podlaskiej, która zawsze przychodziła nam z poparciem i pomocą, za co winniśmy Dyrekcji i Zarządowi jaknajwiększą wdzięczność.

Pięć lat pracy i zestawienie całego dotychczasowego okresu statystyk oficjalnych niech będą świadectwem naszej żywotności i pozwolą na określenie właściwego miejsca w rzędzie tych, których zadaniem jest zapewnienie trwałego rozwoju wspólnego dzieła — dzieła wzmocnienia skrzydeł Polski.

*Zarząd Klubu Lotniczego
Podlaskiej Wytwórni Samolotów
w Białej Podlaskiej*



Historja Klubu Lotniczego Podlaskiej Wytwórni Samolotów

W styczniu 1929 roku wśród pracowników Podlaskiej Wytwórni Samolotów powstała myśl założenia stowarzyszenia, którego zadaniem miało być wybudowanie prostego i taniego samolotu szkolnego. Fundusz na budowę samolotu miał powstać ze składek członków i bezinteresownej pracy fachowej tychże członków. W tym założeniu zbudowany samolot członkom - udziałowcom miał służyć do nauki pilotażu.

Głównymi inicjatorami założenia stowarzyszenia byli:

Inż. Adam Karpiński, Tadeusz Arcinowski i August Zdaniewski.

W ten sposób powstał Komitet Organizacyjny, w skład którego, oprócz wyżej wymienionych, weszli: Inż. Stanisław Cywiński i Inż. Zygmunt Cyma. Po ukończeniu prac wstępnych, Komitet Organizacyjny w dniu 16 kwietnia 1929 roku zwołał Zebranie Konstytucyjne, które odbyło się w salach Kasyna Podl. Wytw. Samol. pod przewodnictwem inż. Stanisława Cywińskiego.

Na tem zebraniu Komitet Organizacyjny poinformował zebranych, iż porozumiał się z Dyrekcją, której przedłożył projekt i program działalności Stowarzyszenia. W wyniku tej konferencji Komitet Organizacyjny uzyskał pełną aprobatę swej inicjatywy, przyrzeczenie pomocy i zezwolenie na hangarowanie samolotów Stowarzyszenia w hangarach Wytwórni. Następnie Komitet Organizacyjny podał szczegółowe dane o subsydjowaniu Stowarzyszenia przez Departament Lotnictwa M. S. Wojsk. oraz Ministerstwa Komunikacji. Szczególnie ważną informacją była, że Dep. Lotn. M. S. Wojsk. przydzieli samoloty Stowarzyszeniu dla nauki pilotażu. Wobec powyższego myśl budowy samolotu odpadła, natomiast zawiadomiono referenta w Dep. Aer. M. S. Wojsk. pismem oficjalnem o po-

wstaniu Stowarzyszenia, prosząc o rejestrację i przyspieszenie formalności w sprawie przydziału samolotów.

Po udzieleniu powyższych informacji zebrany i po krótkiej dyskusji, jednogłośnie przyjęło nazwę:

„Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej Podlaskiej“.

Następnie Komitet Organizacyjny przedłożył projekt statutu, który opracowali: Inż. Adam Karpiński, Inż. Zygmunt Cyma, Inż. Stanisław Cywiński i August Zdaniewski. Po zatwierdzeniu statutu przez zgromadzenie został wybrany Zarząd Klubu w osobach:

Prezes — Inż. Mieczysław Pęczalski,

Vice-Prezes — Inż. Stanisław Cywiński,

Sekretarz — Inż. Zygmunt Cyma,

Kierownik Szkoły Lotn. — Inż. Adam Karpiński,

Kier. Techn. i Zastępca Kier. Szkoły — August Zdaniewski.

W wyniku starań w Departamencie, Klub otrzymał dwa samoloty szkolne typu H. 28.

13 maja 1929 roku rozpisano konkurs na odznakę klubową, w którym pierwszą nagrodę otrzymał p. Antoni Uszacki.

15 maja 1929 roku powstał kurs teoretyczny latania, na który uczęszczało 30 osób. Po urządzonych colloquiach 12-stu członków rozpoczęto kurs praktyczny pilotażu. Pierwszym instruktorem latania był pilot abryczny Podl. Wytw. Samol. p. Franciszek Rutkowski. Ukończyło szkołę pilotażu w 1929 roku 3-ch uczni: Inż. Adam Karpiński, Jerzy Szałowski i Czesław Mateuszuk.

Stan maszyn i silników utrudniał prowadzenie szkolenia z powodu ciągłych remontów, gdyż przydzielony sprzęt był nieco zużyty. Remonty były przeprowadzane przeważnie przez członków Klubu, gdyż posiadane fundusze nie pozwalały na angażowanie płatnych robotników.

Ponieważ według statutu Zarząd Klubu miał prawo pełnić swe funkcje tylko jeden rok, w dniu 28 kwietnia 1930 roku zostało zwołane doroczne Walne Zebranie, na którym ustępujący Zarząd zdał sprawozdanie ze swej działalności i w ten sposób Klub Lotniczy Podl. Wytw. Samol. wstąpił w drugi rok swego istnienia. Zarząd został wybrany w osobach:

Prezes — Inż. Adam Karpiński,

Vice-Prezes — Inż. Aleksander Grzędzielski,

Sekretarz — Tadeusz Drozdowski,

Skarbnik — Henryk Goczółowski,

Kierownik Szkoły Lotn. — Kazimierz Stefaniuk,

Kierownik Techniczny — Inż. Michał Skarbiński,

Referent Prasowy — August Zdaniewski.

Jednocześnie nowy Zarząd otrzymał dyrektywy, aby jak najszybciej nawiązać kontakt ze społeczeństwem, organizując najrozmaitsze imprezy lotnicze i tą drogą, pobierając niewielkie opłaty, zasilić fundusze Klubu, oraz zdobywać członków nowopowstałej organizacji lotniczej, posiadającej przed sobą doniosłe zadania i cele.

Mimo znacznych wysiłków Klubu, w tym roku Szkoła Lotnicza napotykała na ciągle trudności, gdyż sprzęt w dalszym ciągu psuł się; ciężkie położenie Szkoły jeszcze bardziej się pogorszyło, gdyż w maju 1930 roku ustąpił pilot p. Franciszek Rutkowski ze stanowiska instruktora. Po długich dyskusjach na opuszczone stanowisko powołano p. Kazimierza Stefaniuka.

Idąc w myśl dyrektyw otrzymanych na początku roku—wygłoszono następujące referaty i odczyty: „O lądowaniu”—p. Kazimierz Stefaniuk, „O angielskich metodach szkolenia“ — p. Inż. Adam Karpiński, „O raidzie międzynarodowym — część pierwsza ogólna i część druga techniczna“ — p. Inż. Adam Karpiński, „O nauce pilotażu“ — p. Inż. Jan Szyller.

Podczas tygodnia lotniczego w dniu 20 i 21 września 1930 roku na rzecz LOPP. — łącznie z Podl. Wytw. Samol. — urządzone były loty pasażerskie. W tym czasie członkowie: Inż. Adam Karpiński, Jerzy Szałowski, Kazimierz Stefaniuk przewieźli 92 pasażerów.

Po raidzie międzynarodowym w 1930 r. przydzielone zostały do Klubu przez Ministerstwo Komunikacji dwie awjonetki: „PWS 50“ i „PWS 51“. Wobec powyższego postanowiono wziąć udział w 3 Krajowym Konkursie Awjonetek, który odbywał się na jesieni 1930 roku. KLPWS. zgłosił na konkurs obie przydzielone awjonetki. Załogą awjonetki „PWS 50“ byli: Witold Krasicki — pilot i Walenty Kondracki — obserwator i mechanik; załogą awjonetki „PWS 51“ byli: Kazimierz Stefaniuk — pilot i Tadeusz Drozdowski — obserwator i mechanik.

Ten pierwszy występ nie dał dodatnich wyników, gdyż obie maszyny uległy przymusowemu lądowaniu, częściowemu rozbiciu i poszły do remontu.

Rok 1930 był rokiem przełomowym, gdyż choć nie dał on poważnych rezultatów tak w nauce latania, jak i w wyczynach klubowych, to jednak dał doświadczenie, jak należy uczyć się latać oraz jak przygotować się do zawodów, aby pokonać wszystkie nasuwające się trudności.

W dniu 7 stycznia 1931 roku odbyło się doroczne Walne Zebranie, na którym — po zdaniu sprawozdania z działalności ustępującego Zarządu i udzieleniu mu absolutorjum — wybrano nowy Zarząd w osobach:

Prezes — Inż. Mieczysław Pęczalski,
I Vice-Prezes i Kierownik Techniczny — T. Drozdowski,
II Vice-Prezes i Kierownik Szkoły — Henryk Toczolowski,
Sekretarz — Piotr Andrzejewski,
Skarbnik — Henryk Jungowski.

Na Zebraniu tem uchwalono, aby samolot „PWS 50“ po wyremontowaniu wziął udział w I Lubelsko-Podlaskich Zimowych Zawodach Lotniczych, mających się odbyć w lutym 1931 roku.

Celem podniesienia wartości sportowej członków Klubu Lotn. PWS., Klub zawarł umowę z Lubelskim Klubem Lotniczym, dotyczącą dorocznych zimowych zawodów lotniczych pod nazwą „Podlasko-Lubelskie Zawody Lotnicze“. Na pierwsze zawody Klub wystawił awjonetkę „PWS 50“. Załogę „PWS 50“ stanowili pp.: Kazimierz Stefaniuk — pilot i Tadeusz Drozdowski — mechanik i obserwator. Ten drugi w historii Klubu, występ skończył się również przymusowym lądowaniem i nadwyrężeniem podwozia maszyny. Lecz ten wypadek powstał z winy samego kierownictwa zawodów, które mylnie interpretując punkt regulaminu zawodów, zmusiło załogę do odlania 30-stu kg. benzyny, aby maszyna odpowiadała warunkom i mogła wziąć udział w Zawodach. Załoga dokładnie zdała sobie sprawę, że — lecąc do pierwszego etapu — może być narażona na brak paliwa i rozbite maszyny. Nie chcąc się jednak wycofać z Zawodów, gdyż nazywały się one *Lubelsko-Podlaskie*, postanowiła lecieć. W tym wypadku załoga wykazała swoje zacięcie sportowe choć kosztem janajwiększego wysiłku i ryzyka.

Instruktorem latania pozostał w dalszym ciągu p. Kazimierz Stefaniuk, który poświęcał cały swój wolny czas, aby dać Klubowi jak najwięcej członków — pilotów. Ułatwieniem w powyższej pracy było przydzielenie przez Dep. Aer. M. S. Wojsk. nowego samolotu szkolnego H. 28.

W dniu 16 lipca 1931 roku odbyło się Nadzwyczajne Walne Zebranie, na którym zostało zdecydowane wzięcie udziału w Zawodach Południowo - Zachodniej Polski i w 4-ym Krajowym Konkursie Samolotów Turystycznych. Jednocześnie na stanowisko Skarbnika powołano p. Kazimierza Anuszewskiego, gdyż p. Henryk Jungowski ustąpił. W tym czasie przeprowadzono rewizję budżetu, gdyż udział w raidach, remonty maszyn, intensywna nauka latania zaczęły wymagać skrzętnej gospodarki, aby wszystkim ciężarom podolać, gdyż sam koszt remontów samolotów wyniósł w 1931 roku kwotę Zł. 12.196,67.

Nadszedł 4-y Krajowy Konkurs Samolotów Turystycznych. Załogą samolotu „PWS 50“ byli pp. Kazimierz Stefaniuk — pilot i Tadeusz Drozdowski — mechanik i obserwator. Chociaż załoga pragnęła wziąć udział w przelocie, to jednak po przybyciu do Warszawy i spełnieniu

zadość warunkom regulaminu, nie mogła rozpocząć raidu z powodu nieodpowiedniej pogody i nie chcąc narażać samolotu na rozbitcie, wycofała się z zawodów. W podobny sposób postąpiły i inne Kluby.

Z końcem 1931 roku nadeszło pismo z Ministerstwa Komunikacji, w którym wyrażone było życzenie, aby przy Klubach Lotniczych były zorganizowane Koła Szybowcowe. Zarząd rozpoczął prace przygotowawcze i jednocześnie w projekcie budżetu swego na rok 1932 umieścił fundusz na zakup szybowców i szkolenie szybowcowe.

W dniu 18 stycznia 1932 roku odbyło się doroczne Walne Zebra-
nie, na którym — po udzieleniu absolutorjum ustępującemu Zarzą-
dowi — obrano nowy Zarząd w osobach:

Prezes — Inż. Zbysław Ciołkosz,
I. Vice-Prezes i Kierownik Remontów — Antoni Uszacki,
II. Vice-Prezes i Kierownik Szkoły — Jerzy Szałowski,
Sekretarz — Tadeusz Drozdowski,
Skarbnik — Kazimierz Anuszewski,
Kierownik Sekcji Szybowcowej — August Zdaniewski,
Kier. Sekcji Doch. Niestalych — Stefan Hauschild.

Jednocześnie wybrano Komisję Rewizyjną:

Inż. Adam Karpiński,
Franciszek Drażkowski,
Tadeusz Arcinkowski.

oraz Sąd Koleżeński:

Inż. Jan Czerwiński,
Inż. Aleksander Grzędzielski,
Inż. Jerzy Teisseyre.

Pozatem uchwalono poprzeć jedyny organ Klubów Lotniczych „Skrzydlatą Polskę“ w ten sposób, iż wszyscy członkowie Klubu zobowiązuje się do prenumeraty tego wydawnictwa.

Chcąc jak najbardziej rozszerzyć działalność swoją, Klub Lot-
niczy Podl. Wytw. Samol. postanawia otworzyć Oddział Klubu w Brze-
ściu n. B. Głównym bodźcem do tego trudnego przedsięwzięcia było
zorganizowanie tam Koła Szybowcowego, gdyż w Białej Podlaskiej
brak było odpowiednich terenów.

Jednocześnie Szkoła Lotnicza Klubu rozwinęła się do tego stop-
nia, iż zaszła potrzeba posiadania 2-ch instruktorów, którymi byli pp.:
Kierownik Szkoły Jerzy Szałowski i dawny instruktor Kazimierz Ste-
faniuk.

Jak w roku 1931, tak i w roku 1932 miały się odbyć II Lubelsko-
Podlaskie Zimowe Zawody Lotnicze i tym razem w myśl regulaminu—
urządzone przez Klub Lotniczy Podl. Wytw. Samol. Całość imprezy

była przygotowana, lecz z powodu niezgłoszenia się dostatecznej ilości samolotów (3 płatowce zamiast wymaganych 7-miu), zawody nie odbyły się.

Zarząd Klubu — dążąc do jak najszybszego otwarcia Oddziału w Brześciu n. B. — rozpoczął pracę nad zmianą statutu, w którym musiał uwzględnić organizację Oddziału. Po wielu konferencjach i zebraniach, na których wszystkie sprawy, związane z tem, zostały załatwione pomyślnie, pozostała do zatwierdzenia zmiana statutu, co musiało uchwalić Walne Zebranie. To też w dniu 18 kwietnia 1932 r. zostało zwołane Walne Zebranie członków, które zatwierdziło powyższe zmiany statutu i na którym Zarząd przedstawił zebranym przysłego Kierownika Oddziału, kpt. Michała Papierskiego. Na Zebraniu tem postanowiono również ustalić datę Święta Klubowego. Jakkolwiek Klub zaczął swą działalność w dniu 16 kwietnia 1929 roku, ustalono Święto Klubowe na dzień 29 maja, przyjmując go za dzień powstania Klubu Lotniczego Podl. Wytw. Samol. Zatwierdzony jednogłośnie Kierownik Oddziału KLPWS p. Michał Papierski prosił, aby dzień pierwszego Święta Klubowego został połączony z uroczystem otwarciem Oddziału w Brześciu n. B., na co zebrani wyrazili swą zgodę.

Dzięki ciągłemu rozwojowi Klubu, została wcielona do Klubu Sekcja Tenisowa, która dotychczas istniała jako autonomiczna organizacja.

W dniu 29 maja 1932 roku odbyło się pierwsze Święto Klubowe, na którym — w myśl ustalonego programu — zastosowano cały dorobek polskiej klubowej obrzędowości, mianowicie: pasowanie pilotów, przysięga na korkociąg, obdarzanie każdego z pasowanych odpowiednim godłem i t. p., chrzest 4-ch samolotów klubowych, a na zakończenie loty pasażerskie; o godzinie zaś 17-ej tegoż dnia odbyło się uroczyste otwarcie Oddziału KLPWS w Brześciu n. B., na którym również odbyły się loty pasażerskie.

W związku ze zbliżającym się Kursem P. W. Lotniczego w obozach, Zarząd postanowił wysłać: z Oddziału KLPWS w Brześciu n. B. do obozu w Skniłowie 8-iu członków w wieku przedpoborowym, zaś z Klubu w Białej Podl. do obozu w Łodzi 2-ch członków również w wieku przedpoborowym. Wysłani szłonkowie ukończyli kurs pilotażu w obozach z wynikiem dodatnim.

Z powodu zmian personalnych w Podlaskiej Wytwórni Samolotów, Zarząd Klubu Lotniczego Podl. Wytw. Samol. musiał częściowo zmienić swój skład personalny, gdyż wszyscy członkowie Klubu są jej pracownikami. Dlatego też w dniu 6 czerwca 1932 r. zwołane zostało Nadzwyczajne Walne Zebranie w powyższej sprawie. Na zebraniu tem do Sądu Koleżeńskiego zostali wybrani: Inż. Mieczysław Pęczalski, Inż. Stanisław Cywiński w miejsce ustępujących: Inż. Jana Czer-

wińskiego i Inż. Aleksandra Grzędzielskiego. Na Kierownika Szkoły Lotniczej i na stanowisko II Vice-Prezesa został wybrany p. Tadeusz Arcinkowski w miejsce ustępującego p. Jerzego Szalowskiego, który odszedł do wojska. Zastępcami członków Sądu Koleżeńckiego wybrano Inż. Zygmunta Cymę i Kazimierza Anuszewskiego.

W związku z otwarciem Sekcji Szybowcowej, delegowano z Klubu Lotniczego Podl. Wytw. Samol. 2-ch członków na kurs do Bezmiechowej: pp. Antoniego Uszackiego i Tadeusza Drozdowskiego, którzy Kurs ten ukończyli, uzyskując dyplom pilotów szybowcowych kat. „C”. Po powrocie z kursu w Bezmiechowej, uzyskali oni z Ministerstwa Komunikacji prawa instruktorów. W tymże czasie z Oddziału KLPWS w Brześciu n. B. wyjechał na kurs szybowcowy do Polichna p. Michał Papierski, gdzie uzyskał dyplom pilota szybowcowego kat. „B”. Poza-tem przystąpiono we własnym zakresie do budowy 2-c hszybowców typu „Czajka I”, przeznaczając z nich jeden dla Klubu, zaś drugi dla jego Oddziału w Brześciu n. B.

Szkoła Lotnicza pracowała normalnie i wyszkoliła w czasie od 18. I. 1932 r. do 18. VIII. 1932 r. pięciu pilotów. Dzięki poczynionym staraniom i wobec rozszerzenia ram szkolenia, Klub otrzymał nowy samolot szkolny typu H. 28 (SP-AHF).

Z powodu wyjazdu dotychczasowego Prezesa Inż. Zbysława Ciołkosza, Zarząd zmuszony był zwołać nowe Walne Zebranie dla uzupełnienia władz klubowych. W dniu 18 sierpnia 1932 roku odbyło się drugie Nadzwyczajne Walne Zebranie, na którem wybrano nowy Zarząd:

Prezes — Inż. Jerzy Teisseyre,
I Vice-Prezes i Kierownik Remontów — Antoni Uszacki,
II Vice-Prezes i Kierownik Szkoły — Tadeusz Arcinowski,
Sekretarz — Zygmunt Przeorski,
Skarbnik — Kazimierz Anuszewski,
Kier. Sekcji Doch. Niestatych — Jan Cybulski,
Kier. Sekcji Szybowcowej — Antoni Uszacki,
Kier. Sekcji Tenisowej — Kazimierz Anuszewski.

Na Zebraniu tem postanowiono Inż. Adamowi Karpińskiemu nadać godność Członka Honorowego jako jednemu z założycieli Klubu.

Dnia 16 września 1932 roku wydarzył się w Klubie Lotniczym Podl. Wytw. Samol. tragiczny wypadek. Podczas lotu szkolnego, wykonywanego przez ucznia Stefana Kluczyńskiego z instruktorem Kazimierzem Stefaniukiem, samolot wpadł w korkociąg, co spowodowało rozbicie się samolotu i śmierć załogi.

W końcu września 1932 r. została ukończona budowa szybowców, z których jeden pozostał w Klubie w Białej Podlaskiej, drugi zaś oddano Oddziałowi w Brześciu n. B. Kierownikiem Sekcji Szybow-

cowej wybrano inż. Stanisława Cywińskiego, zaś instruktorem pozostał p. Antoni Uszacki.

Sekcja Szybowcowa KLPWS liczy 28-miu członków szkolących się praktycznie. Sekcja Szybowcowa Oddziału w Brześciu n. B. liczy 50-ciu członków, z których 10-ciu szkoliło się praktycznie. Szkolenie praktyczne poprzedziły wykłady instruktora z teorii lotu, pilotażu i meteorologii, następnie gimnastyka na koźle, którą wszyscy uczniowie musieli przejść aż do zupełnego opanowania sterów. Ponieważ Biała Podlaska i jej okolice są bardzo ubogie we wzniesienia terenowe, przeto Sekcja zmuszona była ograniczyć się na terenie Białej do szkolenia wstępnego (loty do 20 m.). Klub wyszukał odpowiednie tereny do lotów szybowcowych w Janowie Podlaskim, jednak z przyczyn niezależnych wstrzymał się od otwarcia tam szybowiska.

W dniu 7 października 1932 r. odbyło się Walne Zebranie członków, na którym uzupełniono Komisję Rewizyjną Inż. Eugenjuszem Misiurewiczem i Kazimierzem Dutkiewiczem, a pozatem w uznaniu zasług, położonych dla Klubu, nadano godność Członka Honorowego p. Inż. Mieczysławowi Pęczalskiemu.

Celem uczczenia zmarłych tragicznie kolegów ś.p. ś.p. Kazimierza Stefaniuka — instruktora Szkoły Lotniczej, i Stefana Kluczyńskiego — ucznia, Zarząd zwołał w dniu 29 listopada 1932 r. Walne Zebranie członków, na którym przyznano Zmarłym godność Członków Honorowych Klubu Lotniczego Podlaskiej Wytwórni Samolotów.

1 grudnia 1932 roku rozpoczęły się prace przygotowawcze przy preliminarzu budżetowym na 1933 rok. Ze względu na wiele trudności przy układaniu preliminarza, Zarząd KLPWS postanowił zwołać doroczne Walne Zebranie z początkiem roku budżetowego państwowego. Jednocześnie zaczęły się przygotowania do udziału w 3-ich Lubelsko-Podlaskich Zimowych Zawodach Lotniczych, urządzanych przez Lubelski Klub Lotniczy. Postanowiono zgłosić dwie maszyny: PWS. 50 i MN. 4. Samolot MN. 4 był własnością członka Klubu — Józefa Medveckiego. Załogę PWS. 50 tworzyli: Antoni Uszacki — pilot i Zygmunt Dudynski — mechanik, natomiast załogą samolotu MN 4 byli: Jerzy Szałowski — pilot i Stefan Hauschild — obserwator. Zawody odbyły się w dniach 3-go i 5-go lutego 1933 r. Samolot MN 4 z powodu defektu silnika, został wycofany, zaś samolot PWS 50 wziął udział w Zawodach, zdobywając 300 punktów, a tem samem VI miejsce w ogólnej klasyfikacji zawodników. Była to pierwsza nagroda nie tylko dla zawodników, ale i dla Klubu.

W dniu 29 kwietnia 1933 roku, odbyło się Walne Roczne Zebranie, na którym po sprawozdaniu następującego Zarządu, Komisji Rewizyjnej i zatwierdzeniu budżetu na 1933 rok, zostały wybrane nowe Władze Klubu, a mianowicie:

Prezes Zarządu — Inż. Stanisław Cywiński,
I Vice-Prezes — Antoni Uszacki,
II Vice-Prezes — Tadeusz Arcinowski,
Skarbnik — Kazimierz Anuszewski,
Sekretarz Generalny — Stefan Hauschild,
Kierownik Sekcji Szybowcowej — Zygmunt Przeorski,
Kierownik Sekcji Dochodów Niestalych — Marja Świątkowska,
Kierownik Sekcji Tenisowej — August Zdaniewski.

Nowy Zarząd przystąpił do przygotowania dorocznego Święta Klubowego, które przypadało w tym roku w dniu 28 maja. W tej tradycyjnej uroczystości, wzięli udział przedstawiciele miejscowego społeczeństwa oraz licznie przybyli goście z bratnich Klubów Lotniczych: Warszawskiego, Wilńskiego i Lubelskiego. Po przemówieniu Prezesa Klubu — Inż. Stanisława Cywińskiego, które było streszczeniem dotychczasowych prac organizacji, odbyła się uroczystość pasowania 3-ch członków na pilotów; każdy z nich otrzymał godło jako widomy symbol przebytego chrztu lotniczego:

Biernacki Antoni — „Cowling; Czudowski Kazimierz — „Babolot“; Gnoiński Stanisław — „Fijołek“.

Po pasowaniu, nowi piloci wykonali popisowe loty przed publicznością na samolotach, przyczem również demonstrowane były loty szybowcowe.

Zarząd KLPWS postanowił umożliwić swym członkom najszerzy udział w Zawodach i imprezach lotniczych, dla wyrobienia kadry poważnych pilotów sportowy dla konkurencyj lotniczych. Idąc więc po myśli tego postanowienia, Zarząd Klubu zgłosił na II Międzynarodowy Meeting Lotniczy, urządzany przez Aeroklub Warszawski w dniach od 23 — 26 maja 1933 roku, dwa samoloty turystyczne PWS. 50 i PWS. 51. Załogę samolotu PWS. 50 tworzyli: Antoni Uszacki — pilot i Franciszek Lipski — mechanik. Załoga ta uzyskała w poszczególnych konkurencjach następujące miejsca: w Zlocie Gwiazdzistym do Warszawy miejsce 7, w próbie orjentacji w locie miejsce 12, w lądowaniu w kole miejsce 13, oraz w wyścigu na trójkacie — miejsce 11.

Załogą drugiego samolotu PWS. 51 byli: Tadeusz Arcinowski — pilot i Stefan Hauschild — obserwator. Załoga ta nie miała szczęścia, gdyż w Zlocie Gwiazdzistym z powodu defektu silnika została sklasyfikowana na miejsce 17. Z dalszych natomiast konkurencyj samolot PWS. 51 został wycofany.

Sekcja Szybowcowa rozwijała się coraz pomyślniej, znajdując wielu adeptów, dlatego też zaszła potrzeba posiadania dodatkowych instruktorów. Na kurs szybownictwa do Bezmiechowej zostali wydelegowani: Zygmunt Przeorski, Franciszek Seremet i Stefan Sławiński

który ukończyli, uzyskując kat. „C”. Duży procent szybowników tworzyli uczniowie miejscowego gimnazjum, którzy chętnie i chlubnie pracowali nad swym szkoleniem, nieraz w ciężkich warunkach zarówno atmosferycznych, jak i organizacyjnych.

W sierpniu 1933 roku rozpoczęły się przygotowania do IV Lubelsko - Podlaskich Zimowych Zawodów Lotniczych, tym razem urządzanych przez KLPWS.

Zarząd zdawał sobie sprawę z obowiązków, przyjętych na siebie, bo ułożenie Regulaminu Zawodów, Instrukcji Szczegółowej, wymagało wiele czasu i pracy. Referentem Zawodów został wybrany Antoni Biernacki. W dalszym ciągu Klub pozosiawał bez maszyny turystycznej, na której załoga mogłaby rywalizować o jedno z czołowych miejsc, lecz mimo tego najpoważniejszego braku, Klub postanowił przygotować do lotu dwa samoloty: PWS. 51 i TW. 12. Samolot TW. 12 był zaprojektowany przez członka Henryka Toczółowskiego i całkowicie budowany w Klubie. Niestety, nawet przy bardzo wyczerpującym wysiłku, nie dało się wykończyć samolotu TW. 12 na Zawody i tylko samolot PWS. 51 miał reprezentować na nich barwy KLPWS. Zawody te zostały wyznaczone na dzień 24 lutego 1934 roku. Kierownictwo Zawodów spoczęło w rękach jednego z założycieli Klubu, Augusta Zdaniewskiego. Zgłoszono na Zawody 8 samolotów z 4-ch Klubów. Pięć samolotów zgłosił Klub Warszawski, jeden — Aeroklub Gdański, jeden — Aeroklub Lwowski i jeden — KLPWS. Załogą samolotu PWS. 51 byli: Antoni Uszacki i Tadeusz Arcinowski, którzy dokładali starań o zdobycie zaszczytnego miejsca, to też piloci Zawodach. Lot okrężny odbywał się w trudnych warunkach, to też ci klubowi, zmuszeni lądować wobec mgły, podbili maszynę a, tem samem nie ukończyli raidu. Lot ukończyło 6 samolotów. Pierwsze miejsce, t. zn. pierwszą nagrodę (Puchar przechodni) zdobył Aeroklub Warszawski.

Po wyremontowaniu samolotu PWS. 51, Zarząd, idąc w myśl przyjętych haseł na początku swej kadencji, zgłosił go na II-gi Lot Północno - Wschodniej Polski, urządzany w dniach od 19 — 21 maja 1934 roku przez Aeroklub Wileński. Załogę samolotu tworzyli: Tadeusz Arcinowski — pilot i Stefan Hauschild — obserwator. Tym razem ta załoga wywiązała się pomyślnie z obowiązku reprezentacji swego Klubu, zdobywając III miejsce w ogólnej klasyfikacji, oraz I miejsce w sztafecie lotniczo-samochodowo-motocyklowej.

Zbliżało się doroczne Święto Klubowe, które w roku 1934 zbiegło się z uroczystością Pięciolecia istnienia Klubu.

W dniu 27 maja 1934 roku, na udękowane lotnisko przybyli przedstawiciele miejscowego społeczeństwa i goście z Klubów. Przybyło siedem samolotów, w tem 6 z Aeroklubu Warszawskiego i 1 z Lu-

belskiego Klubu Lotniczego. Po zdaniu obszernego sprawozdania z okresu pięcioletniego istnienia i pracy Klubu, Prezes Inż. Stanisław Cywiński dokonał pasowania imponującej liczby wyszkolonych pilotów, gdyż było ich w b. r. — 21. Każdy z pasowanych po wygłoszeniu sakramentalnej przysięgi lotniczej, po trzykrotnym uderzeniu dżółką sterowym, otrzymał artystycznie wykonany Dyplom i Godło:

Bieńkowski Jan — „Tasiemiec“; Dębowski Zygmunt — „Pekapełot“; Hauschild Stefan — „Nawigator“; Kozłowski Stefan — „Deka“; Małynicz Lech — „Skoblarz“; Piotrowski Jan — „Oblatywacz“; Supenrak Marjan — „Pełnogaz“; **Suszczyk Mieczysław** — „Dzidziuś“; Sobolewski Józef — „Laluś“; Trubicyn Andrzej — „Łamidach“; Żurawski Euzubjusz — „Cykorjan“; Bieńkowski Zygmunt — „Płaskolot“; Grom Jan — „Jagotu“; Horbik Witold — „Rajdowiec“; Lewicki Stefan — „Plecostart“; Przeorski Zygmunt — „Skoczek“; Rybakiwicz Józef — „As“; Szott Jan — „Śmigacz“; Szulc Wiktor — „Starzy“; Stepko Bogdan — „Medalarz“; Zaręba Władysław — „Pogromca“.

Ilicz wyszkolonych i pasowanych w Klubie pilotów, jeszcze raz dobitnie wykazała, iż mimo ciężkich warunków bytowania, KL. P.W.S. nie ustawał w pracy, a stale robił wszystko, aby jaknajwięcej przysporzyć pilotów Lotnictwu Rzeczypospolitej Polskiej.

Po dość uciążliwych pracach 1933/34 roku, Zarząd zwołał Doroczne Walne Zebranie w dniu 4-go czerwca 1934 roku, na którym po wyczerpującym sprawozdaniu ustępującego Zarządu i po udzieleniu mu absolutorjum, wybrano nowe Władze Klubu w składzie:

Prezes Zarządu — Inż. Stanisław Cywiński,

I Vice-Prezes — Antoni Uszacki,

II Vice-Prezes — Tadeusz Arcinowski,

Skarbnik — Inż. Ludwik Bukowiecki,

Sekretarz — Inż. Dominik Brański,

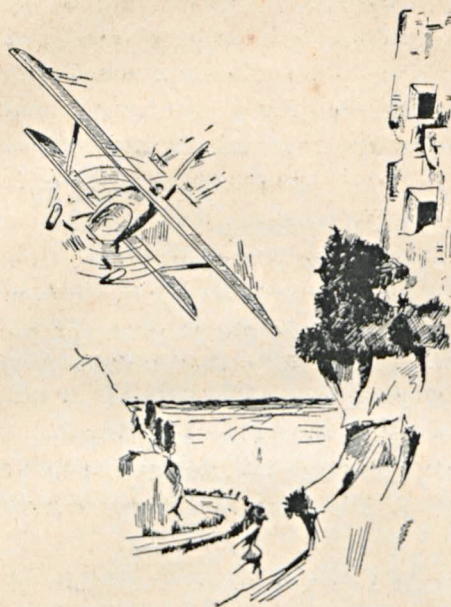
Referent Sekcji Szybowcowej — Zygmunt Przeorski,

Referent Techniczny — Inż. Jerzy Sarnowicz,

Referent Prasowy — Władysław Woszczyński,

Zastępca Ref. Sekcji Szybowcowej — Franciszek Seremet.

W ten sposób Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów z siedzibą w Białej - Podlaskiej, rozpoczął 6-ty rok swego istnienia i pracy, idąc w przyszłość po linii zaszczytnych haseł, które posiada w sercu każdy prawy Obywatel Państwa Polskiego.



Szkolenie. Trening. Turystyka

R O K 1929.

Nie posiadając jeszcze samolotów szkolnych, mając jedynie zapewnienie i nadzieję że w najkrótszym czasie zostaną takowe do Klubu przydzielone przez Departament Aeronautyki M. S. Wojsk, K.L.P.W.S. rozpoczął w dniu 14 maja szkolenie teoretyczne na zorganizowanych Kursach Teoretycznych.

Kurs, na którym wykładowcami byli członkowie Klubu, konstruktorzy P. W. S., obejmował następujące przedmioty: silniki lotnicze, teoria lotu, konstrukcja płatowców, meteorologia, nawigacja i prawo lotnicze.

Zapisało się na Kurs 22 członków, z tych jednak większość nie mając nadziei rozpocząć w ciągu tego roku wyszkolenia praktycznego, wkrótce przestała uczęszczać na wykłady. Kurs został zakończony dnia 28 czerwca, przyczem ukończyło go 8 osób.

W międzyczasie został zaangażowany w charakterze instruktora pilot fabryczny firmy P. W. S., Franciszek Rutkowski, który też w dniu 27 czerwca, t. j. w dwa dni po dostarczeniu samolotów szkolnych rozpoczął szkolenie praktyczne z 1-szą grupą klubowych uczniów - pilotów.

Grupa ta, składająca się początkowo z dziewięciu osób: kol. kol. Dr. Czarnockiej - Karpińskiej oraz Karpińskiego, Groma, Lubańskiego,

Łukaszuka, Mateuszuka, Naleszkiewicza, Szałowskiego i Uszackiego, w lipcu tegoż roku została zwiększona do 13 osób, przyczem doszli kol. inż. Ciolkosz, Zdaniewski (Bobek), Skarbiński i Szyller.

Ze względu na to, że wszyscy uczniowie z wyjątkiem kol. Karpińskiego, byli pracownikami firmy P. W. S. — szkolenie mogło odbywać się jedynie przed godziną 7 rano i po godzinie 16-ej wieczorem, dlatego też uczniowie zostali podzieleni na dwie grupy, latające naprzemian rano i wieczorem.

Praca w szkole była tak zorganizowana, że codzień był wyznaczony z pośród uczniów dyżurny mechanik, pomocnik mechanika i startmistrz. Stały mechanik Szkoły zaangażowany przez KLPWS miał nadzór nad sprzętem i kierował remontami. Remonty zdarzały się raz po raz, gdyż silniki Rhone przyszły już do Klubu porządnie sfatygowane. Pracę koło remontów pełnili początkowo uczniowie szkoły, potem jednak Kierownictwo Szkoły uznało sposób ten za niewłaściwy i oddawało silniki do remontowania Podlaskiej Wytwórni Samolotów.

Brak zapasowych silników, któreby można było zabudowywać na czas remontu zepsutych, powodował nieraz znaczne przerwy w szkoleniu. Nierzadkie były również przerwy, spowodowane nieobecnością instruktora nieraz zmuszonego, z racji swych zajęć służbowych, opuszczać loty.

Pomimo to już 11 lipca został wylaszowany pierwszy uczeń, kol. Karpiński, po nim zaś 8 sierpnia, kol. Szałowski, 3 września kol. Uszacki, 14 września kol. Mateuszuk, 19 września kol. Naleszkiewicz, a 3 października kol. Lubański.

W tym miejscu zaznaczyć należy, że Klub, rozpoczynając późno szkolenia, pomimo to, chcąc do końca roku wyszkolić możliwie jak najwięcej pilotów, nie chciał tracić najcenniejszych dla szkolenia miesięcy, tembardziej, że szkoląc jedynie rano i wieczorem, nie mógł liczyć na miesiące listopad i grudzień, rozpoczął szkolenie przed zbadaaniem wszystkich kandydatów przez C.B.L.L., opierając się jedynie na wyniku badań, przeprowadzonych przez komisję, złożoną z lekarzy prywatnych.

Na szczęście jednak strata 158 lotów szkolnych w czasie 16 godzin, wylatanych na dwusterze przez uczniów, którzy zmuszeni byli przerwać szkolenie, chociaż dotkliwą ona była dla Klubu, łagodził fakt, że całkowicie one nie poszły na marne, gdyż wśród tych 6 uczniów było trzech konstruktorów lotniczych i jeden inżynier lotnictwa, którym praktyczne zaznajomienie się z prowadzeniem samolotu napewno przydało się w ich pracy zawodowej.

W dniu 5 października kol. Karpiński ukończył przewidziane warunki i rozpoczął trening.

Warunki, które uczeń samodzielnie musiał spełnić, były następujące:

- 1) conajmniej 20 zwykłych rund,
- 2) 5 lądowań na punkt,
- 3) wiraże po 45° w prawo i lewo,
- 4) ósemki między wyznaczonymi punktami,
- 5) spirale z 1.000 m (jedna prawa, jedna lewa),
- 6) lot na wysokość (2.000 m), pozostanie na wysokości conajmniej godzinę, zejście spiralą (podwójną) i lądowanie z wyłączonym silnikiem na punkt,
- 7) przelot na trasie około 40 km.

Te ostatnie nie doszły do skutku z powodu złego stanu silników. Kiepski stan silników, a tym samym ciągle przerwy nie pozwoliły reszcie samodzielnie latających uczni na ukończenie warunków jeszcze przed końcem roku.

W ten sposób pierwszy rok istnienia Klubu zamknął się w dniu 31 grudnia następującymi wynikami:

Trenowało pilotów — 2 (Karpiński i Rutkowski).

Szkolono w Klubie osób — 13 — (Ciołkosz, Grom, Karpiński, Karpińska, Lubański, Łukaszuk, Mateuszuk, Naleszkiewicz, Skarbiński, Szałowski, Szyller, Uszacki i Zdaniewski).

Szkolenie ukończyło osób — 1 — (Karpiński).

Uczni, latających samodzielnie było — 5 — (Lubański, Mateuszuk, Naleszkiewicz, Szałowski i Uszacki).

Lotów szkolnych wykonano 1016 w czasie 94 godz. 25 min.

Lotów treningowych wykonano 12 w czasie 2 godz. 25 min.

Lotów turystycznych wykonano 1028 w czasie 96 godz. 50 min.

Średnich ani ciężkich uszkodzeń płatowców nie było.

Wypadków z ludźmi nie było.

Kurs teoretyczny ukończyło osób 8.

R O K 1930.

Rok ten zapowiadał się zupełnie tragicznie, na mocy bowiem rozkazu Departamentu Aeronautyki szkolenie w Klubach zostało wstrzymane, wszystkie zaś samoloty szkolne, przydzielone przez wojsko, miały być zwrócone. Szkolenie miało odbywać się jedynie w Centrach P. W. Lot. Do Klubów miały być przydzielane przez Komisję Lotnictwa Sportowego samoloty jedynie dla treningu pilotów rezerwy i pilotów P. W., którzy przeszli już wyszkolenie. Ze względu na to, że członkowie K. L. P. W. S., jako pracownicy Podlaskiej Wytwórni Samolotów, nie mogli zostawiać swych warsztatów pracy na przeciąg 2½ miesięcy, aby

przejąć szkolenie w Centrach P. W. Lot., Klub rozpoczął starania w celu uzyskania prawa szkolenia, w pierwszym zaś rzędzie na dokończenie szkolenia tych członków, którzy rozpoczęli szkolenie w poprzednim roku.

Jednocześnie Klub podejmował intensywne starania, celem uzyskania subsydjum na budowę własnego samolotu szkolnego.

Na mocy uzyskanego zezwolenia, kończą szkolenie kol. Szałowski w dniu 20 stycznia, zaś kol. Mateuszuk w dniu 1 marca.

Poza tem już w styczniu grono pilotów Klubu powiększa nowy członek, pilot pchor. rez. Kazimierz Stefaniuk, Zarząd Kl. P.W.S. począł więc czynić starania w celu uzyskania dla niego zezwolenia na szkolenie. W dniu 1 lipca uzyskuje licencję pilota turystycznego I stopnia kol. Karpiński.

Piloci klubowi znudzeni krążeniem nad lotniskiem, zaczynają wykonywać na Hanriotach dalsze loty w promieniu kilkudziesięciu km od Białej. Kolega Szałowski porywa się nawet na przelot do Warszawy, rotacyjny jednak silnik Rhône, przyzwyczajony do rotacji dookoła lotniska, „nawala“ koło Mińska Mazowieckiego i pilot musi przymusowo lądować na chłopskim zagonie. Lądowanie kończy się rozbiciem samolotu, ale kolega Szałowski, na szczęście, wychodzi bez szwanku.

W dniu 11 i 25 maja urządził Kl. P.W.S. loty pasażerskie dla publiczności. Podczas tych lotów kol. Mateuszuk, latający na drugim samolocie, nie bacząc na to, że wypadki lotnicze bynajmniej nie są czynnikiem propagandy lotnictwa, „demonstruje korkociąg“ z wysokości około 100 m, i jedynie dzięki temu, że samolot spadł na las, kończy się tylko na rozbiciu samolotu i na silnem, jednak nie niebezpiecznem potłuczeniu pilota. Podczas dwutygodniowego pobytu w szpitalu kol. Mateuszuk dobrze sobie uzmysłowił, że niewolno robić podciąganych wiraży na zredukowanych obrotach.

W lipcu i sierpniu fatalna naogół pogoda, ciągłe sloty i zimne, gwałtowne wiatry, nie pozwalały na odbywanie normalnych lotów treningowych, o szkoleniu zaś nawet mowy być nie mogło.

Dzięki Ministerstwu Komunikacji i Głównemu Zarządowi L. O. P. P., powiększył się tabor Klubu o dwa samoloty turystyczne: PWS 50 i PWS 51, chociaż poważnie zużyte podczas Challenge'u, jednak remont ich został uskuteczniiony na koszt Ofiarodawców. Obydwie te maszyny, pod tym zresztą warunkiem przydzielone Klubowi, zostały zgłoszone do III-go Krajowego Konkursu Awionetek, gdzie miały występować w barwach Klubu z następującą obsadą: PWS 50, pilot Witold Krasicki i obserwator — członek Kl. PWS, kol. Kondracki, PWS 51, pilot Stefaniuk i obserwator — Drozdowski.

13 i 14 września pilot, kol. Karpiński na rzecz L.O.P.P. w Białej

i Brześciu n/B wykonał łącznie 52 loty pasażerskie w czasie 20' 17" i cztery przeloty na trasie Biała—Brześć.

III Krajowy Konkurs Awionetek skończył się dla Klubu niefortunnie, gdyż oba samoloty zostały rozbite podczas lotu okrężnego.

W oczekiwaniu na licencję instruktorską, pilot Stefaniuk zabiera kandydatów do szkolenia podczas swych lotów treningowych, aby ich wtejmniczać w arkana pilotażu.

Wreszcie w październiku kol. Stefaniuk otrzymuje upragnioną licencję instruktorską, Klub zaś zezwolenie na szkolenie. Zdawało się, że skończył się już okres latania w charakterze pasażerów, a rozpoczęło się prawdziwe szkolenie. Natrafiono jednak na jeszcze jedną przeszkodę. Oto Oficer Łącznikowy nie zgodził się na szkolenie kandydatów przed powtórным ich zbadaniem w CBL, uważając, że badania z roku 1929 utraciły swą ważność. Stan taki trwał do kwietnia następnego roku. Do tego czasu jednak w charakterze pasażerów latało 5 członków: Arcinowski, Drozdowski, Fryc, Toczolowski oraz Świątkowska.

Tak więc drugi rok istnienia K. L. P.W.S. zamknął się następującymi wynikami:

Trenowało pilotów 5 — (Karpiński, Mateuszuk, Rutkowski, Stefaniuk i Szałowski).

Szkolono w Klubie osób 8 — (Arcinowski, Drozdowski, Mateuszuk, Świątkowska, Szałowski, Toczolowski, Uszacki i Zdaniewski).

Szkolenie ukończyło osób 2 — (Mateuszuk i Szałowski).

Licencję M. K. otrzymało osób 1 — (Karpiński).

Ogółem pilotów z licencją było 3 — (Karpiński, Stefaniuk, Rutkowski).

Pilotów po warunkach było 2 — Mateuszuk i Szałowski).

Uczni, latających samodzielnie — 2 — (Naleszkiewicz, Uszacki).

Lotów szkolnych wykonano 200 w czasie 28 godz. 46 m.

Lotów treningowych wykonano 445 w czasie 108 godz. 16 m.

Lotów turystycznych wykonano 669 w czasie 177 godz. 42 m.

Średnich uszkodzeń płatowców było — 3.

Ciężkich uszkodzeń płatowców było — 1.

Lekko rannych osób było — 1.

Ciężko rannych osób nie było.

Zabitych lub zmarłych wskutek wypadku nie było.

Kursów teoretycznych nie prowadzono, ponieważ kandydaci przeszli kurs w roku 1929.

Pod barwami Klubu wykonano następujące przeloty:

Pilot Stefaniuk na sam. PWS 4, przelot Biała — Dęblin — Biała.

Pilot Karpiński na sam. H 28 znaki rej. SP-AEG przelot Biała — Dęblin — Biała.

Pilot Karpiński, pasażer Mateuszuk na sam. H 28. Znaki rej. SP-AEG — 2 przeloty Biała — Brześć.

Pilot Karpiński, pasażer Mateuszuk na sam. H 28. Znaki rej. SP-AEG — 2 przeloty Brześć — Biała.

Pilot Krasicki, pasażer Kondracki, na sam. PWS 50. Znaki rej. SP-ADB, przelot Biała — Warszawa.

Pilot Stefaniuk, pasażer Drozdowski na sam. PWS 51. Znaki rej. SP-ADC, przelot Biała — Warszawa.

Pilot Krasicki, pasażer Kondracki, na sam. PWS 50. Znaki rej. SP-ADB, przelot Warszawa — Brześć — Wołkowysk.

Pilot Stefaniuk, pasażer Drozdowski, na sam. PWS 51. Znaki rej. SP-ADC, przelot Warszawa — Brześć — Grodno — Lida — Wilno — Mołodeczno — Słonim — Biała — Zamość — Luck — Lwów — Lublin — Stare Brzesko.

Na rzecz akcji L.O.P.P. wykonano w dniu 13 i 14 września loty pasażerskie. Powodem tak słabych wyników był fakt wstrzymania szkolenia na przeciąg trzech kwartałów.

ROK 1931.

Trzeci rok istnienia K.L.P.W.S. rozpoczął się pod znakiem I Lubelsko - Podlaskich Zimowych Zawodów Lotniczych, organizowanych w owym roku przez Lubelski Klub Lotniczy. K.L.P.W.S. jako współorganizator, za wszelką cenę postanowił wziąć w nich czynny udział. To też w przyspieszonym tempie wykończono remont samolotu PWS 50 i wysłano go z załogą kolegów, pilota Stefaniuka i towarzysza Drozdowskiego.

I znów się nie udało! Pomimo próśb pilota Stefaniuka, Komisja Sportowa, stojąc zresztą na stanowisku prawnym, nie pozwoliła przeciążyć samolotu powyżej dopuszczalnej wagi, przez zabranie większej ilości benzyny i kolega Stefaniuk musiał startować z zapasem, który mógł wystarczyć na pokrycie przewidzianej trasy jedynie przy bardzo sprzyjających warunkach. Po pokryciu trasy Lublin — Zamość — m. Polubieże (na drodze do Białej), kolega Stefaniuk musiał przymusowo lądować koło tej miejscowości z powodu defektu silnika. Podczas rolowania i próby silnika na miejscu przymusowego lądowania stracił część benzyny i gdy ponownie wystartował do dalszej drogi, zmuszony był znów lądować przymusowo, tym razem z powodu braku benzyny, pod m. Sojówka pod Białą, gdzie też samolot został uszkodzony, a tym samym załoga zmuszona była wycofać się z zawodów. Po powrocie z zawodów, pil. Stefaniuk zabrał się do szkolenia. Ciężko

jednak szło to zimowe szkolenie w ciągu jednej godziny dziennie. I to nawet nie codziennie, gdyż silnik jedyne go znajdującego się w owym czasie Hanriota, powodował nieraz nawet dłuższe przerwy.

Ten ciężki stan, pogłębiany jeszcze bardziej w marcu i w kwietniu przez zupełny brak taboru, trwał aż do sierpnia. Całe latanie ograniczało się, poza bardzo słabym dawkowaniem lotów szkolnych, do lotów treningowych pilotów Stefaniuka, Szałowskiego i Karpińskiego, oraz do szeregu przelotów, wykonanych przez pilotów Stefaniuka, s. p. por. inż. Lewoniewskiego, Rutkowskiego i Szałowskiego.

Sierpień pod względem latania był niezaprzeczalnie najbardziej „pechowym“, wykonano bowiem w ciągu niego zaledwo dwa loty i oba skończyły się „kraksą“. Pierwsza, zresztą nie tak duża, ograniczająca się do uszkodzenia skrzydła sam. PWS. 50 wskutek zaczepienia nim o parkan, była wynikiem zbyt „kawalerskiego“ rolowania kol. Stefaniuka po powrocie z Krakowa, druga zaś spowodowana „nawaleniem“ jednoświecowego Rhôn'a, skończyła się doszczętnym rozbiciem nowoprzydzielonego Hanriota podczas wykonywania na nim pierwszego lotu szkolnego. Na szczęście załoga złożona z pilota Stefaniuka i ucznia Toczolowskiego, nie poniosła poza drobnymi obrażeniami, żadnego szwanku. Dopiero wrzesień wykazał większe ożywienie. Grupa szkolna rozpoczęła bardziej systematyczne szkolenie. Z instruktorem latało 6 osób, samodzielnie zaś 3 osoby.

Szkolenie odbywało się na dwóch typach: H 28 i poraz pierwszy PWS 50.

14 września wylaszował się kolega Drozdowski, w ciągu września też przeszedł przeszkolenie por. Bzowski, zaś kol. pilot Karpiński przeszkolił się na sam PWS 50.

Na IV K.K.S.T. wysłano samolot PWS 50 z załogą pil. Stefaniuk z pasażerem Drozdowskim, wzięli oni jednak udział jedynie w próbie A i B, z lotu zaś okrężnego, z powodu złych warunków atmosferycznych wycofali się, nie chcąc narażać jedyne go znajdującego się w ruchu samolotu turystycznego, tembardziej, że szanse zdobycia nawet najskromniejszego miejsca były minimalne.

W październiku kadra pilotów klubowych powiększyła się o dwóch: — Kozła i Winklera, którzy powrócili z Centrum P. W. Lot.

W listopadzie poraz pierwszy od czasu III K.K.A. uruchomiono samolot PWS 51, który jednak, z nowowbudowanym silnikiem Walter NZ 85 MK, chociaż posiadał krótszy start, jednak wykazywał zbyt małe ciśnienie na sterach. Dlatego też dalszych lotów na nim zaprzestano aż do czasu usunięcia wad. Począwszy od października aż do końca roku znów szkolił się tylko 5 osób, z których 3 latały z instruktorem, 2 zaś samodzielnie.

I tak rok 1931 zamknął się następującymi wynikami:
Trenowało pilotów 7—(Karpiński, Koziół, Mateuszuk, Rutkowski, Stefaniuk, Szałowski i Winkler).

Szkolono w Klubie osób 10 — (Arcinowski, Biernacki, Bzowski, Drozdowski, Fryc, Gnoiński, Kluczyński, Świątkowska, Toczolowski, Uszacki i Wałach).

Szkolono w Centrach osób 2 — (Koziół i Winkler).

Szkolenie ukończyło w Klubie osób 1 — (por. Bzowski).

Szkolenie ukończyło w Centrach osób 2 — (Koziół i Winkler).

Licencję MK otrzymało osób 1 — (Szałowski).

Ogółem pilotów z licencją było 4 — (Karpiński, Szałowski, Stefaniuk, Rutkowski).

Pilotów po warunkach było 3 — (Mateuszuk, Koziół, Winkler).

Uczni latających samodzielnie było 3 — (Bzowski, Drozdowski, Uszacki).

Lotów szkolnych wykonano 556 w czasie 44 godz.

Lotów treningowych wykonano 417 w czasie 74 godz.

Lotów turystycznych wykonano 41 w czasie 58 godz.

Rezem lotów wykonano 1014 w czasie 176 godz.

Średnich uszkodzeń płatowców było — 3.

Ciężkich uszkodzeń płatowców było — 1.

Wypadków z ludźmi nie było.

Kursów teoretycznych nie prowadzono ze względu na to, że nie szkolono nowych kandydatów z wyjątkiem kol. Kozła i Winklera, których przygotowywano indywidualnie.

Pod barwami Klubu wykonano następujące przeloty:

Pilot	Stefaniuk	pas.	Drozdowski	— na trasie	Biała—Lublin
"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	Polubicze—Sojówka

Pilot	Rutkowski	pas.	kpt. Szumiel	— na trasie	Biała—Dęblin
"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	Dęblin—Biała
Pilot	Stefaniuk	pas.	Stefaniukowa	— na trasie	Biała—Warszawa—Biała
"	"	"	Toczolowski	"	"
"	"	"	"	"	Biała—Brześć—Biała
"	"	"	"	"	Biała—Warszawa—Biała
"	"	"	plk. Rudnicki	"	Biała—Lublin—Biała
"	"	"	Rutkowski	"	4 przeloty Biała—Dęblin—Biała
"	Lewoniewski	"	"	"	Biała—Warszawa—Puck—Warszawa—Biała

Pilot	Stefaniuk	pas.	Olszówka	— na trasie	Biała—Warszawa—Mińsk Maz—Biała
"	"	"	Arcinowski	"	"
"	Lewoniewski	"	Gnoiński	"	Biała—Warszawa—Biała
"	Rutkowski	"	Rutkowska	"	Biała—Kraków
"	Stefaniuk	"	"	"	Kraków—Biała
"	"	"	Drozdowski	"	Biała—Warszawa—Biała

„ Szałowski	„	Hauschild	„	„	Biała—Poznań—Warszawa—Biała
„	„	Gnoiński	„	„	Biała—Warszawa—Biała
„	„	Fryc	„	„	Biała—Siedlce
„ Stefaniuk			„	„	Siedlce—Biała

Reasumcja powyższa wykazuje, że wyniki roku 1931 były bardzo słabe, przyczyną jednak tego był zupełny brak taboru (patrz wykaz taboru KLPWS za okres 1929 — 1933 roku).

ROK 1932.

Rok ten rozpoczynali członkowie KLPWS pełni nadziei, że będzie on pomyślniejszym od poprzednich lat. Wszyscy się rwali do latania. Członkowie, którzy jeszcze nie ukończyli warunków, postanawiali je za wszelką cenę ukończyć w jaknajkrótszym czasie. Była nadzieja zwiększenie taboru.

Już 6 stycznia grono pilotów powiększa się dzięki ukończeniu przez kol. Uszackiego warunków.

W marcu rozpoczęto jednocześnie w Białej i Brześciu w nowo-powstałym Oddziale KLPWS Kursy Teoretyczne, które w kwietniu zostały ukończone, egzamin jednak odbył się w czerwcu, przyczem zdało go osób. Zwiększenie w marcu taboru szkolnego do trzech Hanriotów, oraz zwiększenie się ilości instruktorów, gdyż poza pilotem Stefaniukiem, na mocy uzyskanej licencji instruktorskiej, rozpoczął szkolenie również kolega pilot Szałowski, co pozwoliło na wzmożenie tempa szkolenia. To też w krótkich, w stosunku do poprzednich lat, odstępach czasu, „laszują“ się uczniowie:

24 kwietnia Drozdowski,

18 maja Arcinowski,

4 czerwca Kluczyński,

18 czerwca Gnoiński,

28 czerwca Biernacki.

Duszą startu w tym czasie był kol. Drozdowski, którego wykrzykniki „wyciągać koguty!“ rozbrzmiewały przy byle możliwej pogodzie.

W czerwcu odchodzą do Obozu P. W. Lot. kol. Bieńkowski, Czudowski, Horbik, Kozłowski, Małynicz, Piotrowski, Sobolewski, Supernak, Szott i Trubicyn.

Piloci Stefaniuk i Szałowski wykonują w miesiącach lutym, marcu, kwietniu i czerwcu szereg przelotów, przyczem w maju pilot Szałowski z pasażerem Biernackim na samolocie PWS 50 bierze udział w Zlocie Gwiazdzistym do Lidzbarka, zaś w czerwcu pilot Stefaniuk z pasażerem Gnoińskim na tym samym płatowcu, w Meetingu Lotni-

czym w Warszawie. Poza tem pilot Stefaniuk w czerwcu wykonuje loty propagandowe z rozrzucaniem ulotek L.O.P.P. nad powiatem.

W czerwcu, z wyjątkiem kol. Dudyńskiego, wszyscy uczniowie latali samodzielnie. Nowej zaś grupy uczni nie tworzono, gdyż jeden z instruktorów, kol. Szalowski, odszedł do czynnej służby, zaś drugi, kol. Stefaniuk, w lipcu odchodził na ćwiczenia wojskowe, z których miał powrócić we wrześniu. W dniu 21 sierpnia ukończył warunki uczeń Arcinowski.

Dnia 16 września 1932 r. kol. pil. Stefaniuk podczas pokazowej spirali, lecąc wraz z uczniem, kol. Kluczyńskim, wpadł w korkociąg, po wyprowadzeniu płatowca, wpadł powtórnie i znów wyprowadził, lecz pomimo to z niewyjaśnionych przyczyn, samolot runął na ziemię, druzgocząc się doszczętnie i grzebiąc pod sobą kolegów, ś. p. Stefaniuka i Kluczyńskiego.

Tragiczny ten wypadek wywarł piorunujące wrażenie na wszystkich członków Klubu, latanie jednak nie zostało przerwane, siłą faktu jednak szkolenie musiało być przerwane.

Wypadek ten zamknął okres szkolenia przez pilotów instruktorów, angażowanych przez Klub.

Od 6 listopada rozpoczął się okres ścisłej współpracy z Wojskiem, w tym dniu bowiem przybyli przydzieleni do KLPWS instruktor pilot st. sierż. Korczak Kazimierz i mechanik, sierżant Lipski Franciszek.

Pracę swą rozpoczął pilot st. sierż. Korczak od przedublowania pilotów, którzy powrócili z Obozu P.W. Lot., a następnie dozorowaniem treningu.

Rok więc 1932 zamknął się następującemi wynikami:

Trenowało pilotów 19 — (Arcinowski, Bieńkowski Z., Czudowski, Drozdowski, Horbok, Karpiński, Korczak, Kozioł, Kozłowski, Mateuszuk, Piotrowski, Rutkowski, Sobolewski, Stefaniuk, Supernak, Szalowski, Szott, Trubicyn, Uszacki).

Szkolono w Klubie osób 8 — (Arcinowski, Biernacki, Dudyński, Drozdowski, Gnoiński, Kluczyński, Lubański i Uszacki).

Szkolono w Centrach osób 10 — (Bieńkowski Z., Czudowski, Horbik, Kozłowski, Małynicz, Piotrowski, Sobolewski, Supernak, Szot, Trubicyn).

Szkolenie ukończyło w Klubie osób 3 — (Arcinowski, Drozdowski i Uszacki).

Szkolenie ukończyło w Centrach osób 10 — (Bieńkowski, Czudowski, Horbik, Kozłowski, Małynicz, Piotrowski, Sobolewski, Supernak, Szott i Trubicyn).

Ogółem pilotów z licencją było 4 — (Karpiński, Korczak, Rutkowski i Szalowski).

Pilotów po warunkach było 15—(Arcinowski, Bieńkowski Z., Czudowski, Drozdowski, Horbik, Kozłowski, Koziół, Mateuszuk, Małynicz, Piotrowski, Sobolewski, **Supernak**, Szott, Trubicyn, Uszacki.

Uczni latających samodzielnie było 2 — (Biernacki i Gnoiński).

Lotów szkolnych wykonano 1770 w czasie 203 godz. 35 min.

Lotów treningowych wykonano 340 w czasie 54 godz. 44 min.

Lotów turystycznych wykonano 23 w czasie 18 godz. 17 min.

Razem lotów wykonano 2133 w czasie 276 godz. 36 min.

Średnich uszkodzeń płatowców nie było.

Ciężkich uszkodzeń płatowców było — jeden.

Lekko rannych — nie było.

Ciężko rannych — nie było.

Zabitych było — dwóch.

Kursy teoretyczne prowadzono w miesiącach marcu i kwietniu w Białej i Brześciu, przyczem ukończyło je 16 osób.

Pod barwami klubu wykonano następujące przeloty:

Pilot Szałowski pas. Drozdowski — na trasie Biała—Brześć—Biała

" " " " Biała—Brześć—Biała

" " " Biernacki " " Biała—Brześć—Biała

Pilot Szałowski pas. Biernacki — na trasie Biała—Warszawa—Półwiesk—Lidzbark—Poznań—Warszawa—Dęblin—Warszawa—Biała

" Stefaniuk pas. Ciołkosz — na trasie Biała—Brześć—Biała

" " " Gnoiński " " Biała—Warszawa—Biała

" " " " Biała—Piszczac—Tucza—Kodeń—Terespol—Łomazy—Biała (lot bez lądowania).

Na rzecz akcji L.O.P.P. wykonano lot propagandowy z rzucaniem ulotek nad powiatem.

ROK 1933.

Wobec zbliżających się III L.P.Z.Z.L. stała się aktualną sprawa udziału w nich K.L.P.W.S.

Na te zawody Klub mógł zgłosić poza swoim własnym samolotem PWS 50, jeszcze samolot MN 4, stanowiący własność jednego ze swych członków, kol. Medveckiego.

Walne zebranie w dniu 16 stycznia uchwaliło wysłać na zawody obie awionetki, przyczem jako załogi wyznaczono:

pilota Szałowskiego z pasaż. Hauschildem na samolocie MN 4, i pilota Uszackiego z mechanikiem Dudyńskim na samolot PWS 50. Podział słuszny, decyzja jednak bardzo śmiała.

O ile bowiem co do załogi samolotu MN 4 nie mogło być żadnych zastrzeżeń, gdyż pilot Szałowski, chociaż wyszkolony był w Klubie, przeszedł jednak powtórnie przeszkolenie pilota w Szkole Podchorążych Lotnictwa i posiadał nawet licencję instruktorską, o tyle dużo można było mieć zastrzeżeń, powierzając na tak trudne zawody, jedyny samolot turystyczny pilotowi Uszackiemu, który dopiero w dniu Walnego Zebrania otrzymał licencję pilota, miał poza sobą zaledwie 5 lotów na tym samolocie i wogóle nie wykonał jeszcze ani jednego przelotu.

Decyzja więc była śmiała, pomimo to jednak zupełnie świadoma, chciano bowiem, aby KLPWS był reprezentowany na zawodach przez pilota całkowicie i wyłącznie wyszkolonego w Klubie.

Kolega Uszacki nie zawiódł. Po wykonaniu jeszcze dziesięciu lotów na samolocie PWS 50, w tem dwóch krótkich przelotów bez lądowania na trasie Biała — Brześć — Biała, wystartował do Lublina i nie tylko, że powrócił na swej „Podlasiance“, lecz nadspodziewanie zajął w nich na tym „historycznym sprzęcie“ szóste miejsce, z minimalną różnicą w punktacji, na 10 biorących w zawodach udział.

W pierwszych dwóch miesiącach latanie poza udziałem w zawodach kol. Uszackiego, ograniczyło się jedynie do treningu, którego spokojny charakter zakłócił jedynie kolega Trubicyn w dniu 2 lutego swym bardzo efektownym, pomimo to smutny (ze względu na ciężkie uszkodzenie Hanriota) „lądowaniem“ na dachu jednego z najmniejszych domków, otaczających lotnisko. Winowajcę zaś, kol. Trubicyna, łaskawy los nie ukarał nawet najmniejszym „guzem“, musiał jedynie zleźć z dachu o własnych siłach. W lutym rozpoczęło Kurs Teoretyczny, tak w Białej, jak też w Brześciu, dla kandydatów do szkolenia, przyczem w Białej poza kandydatami do Obozów P. W. Lot. uczęszczało również czterech kandydatów, nie należących do P. W. W marcu przeszkoleni zostali na drugim typie (PWS. 50) piloci Arcinowski i Mateuszuk.

Podczas X tygodnia L.O.P.P. pilot Uszacki wykonał dwa loty propagandowe nad terenem powiatu Bialskiego, z rozrzucaniem ulotek i meldunków w 25 punktach. Ze względu na mający się odbyć w maju Międzynarodowy Meeting Lotniczy w Warszawie, postanowiono doprowadzić do stanu używalności samolot PWS 51, w związku z czem poczyniono w nim konieczne zmiany. Wreszcie dnia 19 maja, po rocznym odpoczynku, został on oblatany przez pilota Korczaka.

W dniu tym kolega Uszacki, bez przeszkolenia, gdyż samolot nie

posiadał podwójnego sterowania, mając ze sobą jedynie dwa typy, wykonał samodzielny lot na samolocie MN 4.

Następnego dnia, po wykonaniu dwóch lotów z instruktorem, wylaszował się na samolocie PWS 51 pilot Arcinowski.

23 maja, w dniu rozpoczęcia zlotu gwiazdzystego, objętego programem Meetingu, wystartował na samolocie PWS 50 pilot Uszacki z sierzantem Lipskim.

Następnego dnia o godzinie 11-cj, t. j. w dwie godziny po otrzymaniu licencji MK., wystartował do tegoż lotu na samolocie PWS 51 pilot Arcinowski z kolegą Hauschildem.

Warunki atmosferyczne były jaknajgorsze — ciągle burze gradowe i bardzo niski pułap chmur.

Pomimo tego kol. Uszacki pokrył, jak na tak wolną maszynę, jaką był samolot PWS 50, bardzo dużą trasę, wynoszącą około 1.200 km.

Gorzej powiodło się pilotowi Arcinowskiemu.

Założywszy i tak krótką trasę, ze względu na to, że, startując w południe drugiego dnia, miał do dyspozycji zaledwie 5 godzin, zmuszony był stracić jeszcze 50 punktów przez zrezygnowanie z lądowania znajdującego się pod skrzydłem Dębłina, gdyż zdecydowane „nawalanie“ starego Waltera, nie dawało gwarancji, czy wrazie wylądowania, da się on w odpowiednim czasie „uprosić“ do dalszej pracy, tembardziej, że w Lublinie dużo kłopotu mieli mechanicy, nim po dwugodzinnym zapuszczaniu, udało im się go uruchomić.

Ostatecznie można powiedzieć, że cała wyprawa udała się, gdyż nietylko, że oba samoloty zostały skwalifikowane, ale jeszcze kol. Uszacki zajął nawet zaszczytne 7-me miejsce w zlocie gwiazdzystym na ogólną liczbę 17-tu sklasyfikowanych zawodników. Tym ostatnim sklasyfikowanym był pilot Arcinowski, nie martwił go jednak „szary koniec“, gdyż nawet tego nie spodziewał się od „Waltera“.

Dnia 29 maja, podczas Święta Klubowego, samoloty gości oraz samoloty KLPWS wykonały defiladę maszyn kluczem, poczem szereg lotów pasażerskich.

W pierwszych dniach czerwca został ukończony Kurs Teoretyczny.

Dnia 5 czerwca wystartował do Lotu Północno Zachodniej Polski, na samolocie PWS. 50 kolega Szałowski z pasażerem, kol. Lubańskim. Zakończyły się one zdobyciem przez pil. Szałowskiego trzeciego miejsca, pomimo silnej konkurencji PZL 19, RWD 4, RWD 2 i PZL 5.

Pomimo postanowienia wzięcia udziału również i w 5-ym Locie Południowo-Zachodniej Polski, nie zgłoszono na nie żadnej załogi, a to z tego względu, że lot w terenach górzystych, przez jakie prowadziła trasa, na samolocie PWS 51, którego silnik nie wytrzymał nawet

kilkugodzinnej pracy bez defektu, przedstawiał zbyt duże ryzyko, zaś samolot PWS 50 pozostawał w Dęblinie.

Postanowiono więc wziąć udział w charakterze gości.

Dnia 10 czerwca wystartowali więc na samolocie PWS 51, jako reprezentacja KLPWS, prezes inż. Cywiński z vice-prezesem, pilotem Arcinowskim.

Po wielu przygodach, związanych z przymusowem lądowaniem tuż pod Krakowem, na polach wsi Słonniczki, podczas powrotu do Białej w dniu 13 czerwca spowodu urwania się zaworu ssącego i potłuczenia się tłoka, nasza załoga zmuszona była znów przymusowo lądować pod Suchedniowem, ponieważ zaś teren był górzysty i posiadał dużo przeszkód, lądowanie nie udało się i samolot został rozbity, załoga jednak, poza drobnymi obrażeniami, nie poniosła szwanku.

19 czerwca rozpoczęły się loty szkolne w poraz pierwszy zorganizowanym przy KLPWS Obozie P.W. Lotniczego.

W Obozie tym szkoliło się sześciu uczniów: kol. Bienkowski J., Rybakiewicz, Stepko, Zaręba i Żórawski, dwóch zaś członków KLPWS, kol. Suszczyk i Szulc 6 czerwca rozpoczęli szkolenie w Centrum P. W. Lot. w Łodzi.

Dnia 1 lipca, o godzinie 2-ej w nocy wystartował do lotu kometywego Zawodów Wileńskich pilot Uszacki z pasażerem, kol. Kirylukiem na PWS 50. Po trzynasto-godzinnym locie, podczas którego przelecieli przeszło 1100 km, na przedostatnim etapie, wskutek defektu silnika, podczas startu na lotnisku w Warszawie, wysłużony samolot PWS 50 został doszczętnie rozbity, zaś załoga na szczęście nie tylko, że nie wyszła cało, ale wprost jakimś dziwnym trafem wyszła bez najmniejszych obrażeń.

Szkoda, gdyż już w Warszawie kolega Uszacki miał więcej zdobytych punktów, niż zwycięzca tych zawodów, który rozpoczął swój lot z Warszawy dopiero w chwili, kiedy kol. Uszacki był na warszawskim lotnisku. Żałować należy, że został zmarnowany ten tak ryzykowny i wymagający od pilota tyle energii, siły woli i zacięcia — wy czyn sportowy.

Tak więc rozbity został drugi i ostatni samolot turystyczny K.L. P.W.S., wskutek tego też, do końca roku K.L.P.W.S. nie mógł brać czynnego udziału w zawodach, a w szczególności nie mógł wziąć udziału w VI K.K.S.T. Na te zawody został nawet zgłoszony znów kol. Uszacki na samolocie PWS 52, który po zakupieniu M.K. miało przydzielić do KLPWS, ponieważ jednak kupno nie doszło do skutku, Klub musiał wycofać zgłoszenie.

Dnia 12 sierpnia zakończony został Obóz PW Lot przy KLPWS, który ukończyli wszyscy rozpoczynający. Po ukończeniu Obozu pilot KorczaK rozpoczął najpierw doszkolenie niedoszkołonych w ubiegłym

roku pp.: Biernackiego, Dudyńskiego i Lubańskiego, a następnie szkolenie nowych kandydatów klubowych kol. Przeorskiego, Groma, Hauschilda i Stasiuka.

Z pośród tych uczni warunki ukończyli:

kol. Biernacki dnia 26 lipca;

kol. Grom, Przeorski i Lubański dnia 29 września;

kol. Lewicki dnia 7 października.

Pozostali koledzy z powodu braku silników i płatowców oraz późnej pory roku, zmuszeni byli przerwać wyszkolenie aż do następnego roku. Na tem zakończyło się latanie piątego roku istnienia KLPWS.

Rok ten dał obfite plony: przyczynił się do tego, o ile chodzi o szkolenie, w pierwszym rzędzie instruktor-pilot st. sierż. Korczak, i mechanik sierżant Lipski, którzy pracowali nieraz z ogromnym poświęceniem i oddaniem się idei. O ile chodzi zaś o loty turystyczne, to do ich rozwoju przyczynił się sam Klub, który kosztem wszystkiego innego, kosztem dużych wkładów finansowych, starał się wszelkimi siłami utrzymać przestarzały tabor w stanie zdolnym do użytku.

W tem miejscu należy podkreślić i wyrazić pełne uznanie p. sierżantowi Lipskiemu, który poza taborem szkolnym, pieczołowitą opieką otaczał również i tabor turystyczny, i nieraz poświęcał mu cały swój wolny czas do późnej nocy i nie cofał się nawet przed kilkunastogodzinną pracą przy nim na otwartej przestrzeni przy kilkunastopiętrowym mrozie.

Wogóle stosunek osób wojskowych z Komendantem Ośrodka PW Lot i Oficerem Łącznikowym KLPWS kpt. J. Żardeckim, a w latach 1929, 30, 31 i 32 z kpt. S. Szumielem na czele, do KLPWS zawsze był najprzychylniejszy i jaknajmiłszy.

Wyniki roku 1933 w zestawieniu przedstawiają się, jak następuje:

Treowało pilotów 27 — (Arcinowski, Bieńkowski J., Bieńkowski Z., Biernacki, Bzowski, Czudowski, Grom, Horbik, Korczak, Lubański, Małynicz, Mateuszuk, Piotrowski, Przeorski, Rybakiewicz, Sobolewski, Stepko, Supernak, Suszczyk, Szałowski, Szott, Szulc, Trubiecyn, Uszacki, Zaręba, Żardecki, Żurawski).

Szkolono w Klubie osób 14, w tem 5 osób pierwszych w Obozie PW Lot przy KLPWS: (Bieńkowski, Rybakiewicz, Stepko, Zaręba, Żurawski, Biernacki, Dębowski, Dudyński, Grom Hauschild, Lewicki, Lubański, Przeorski i Stasiuk).

Szkolono w Centrach osób 2 — (Suszczyk i Szulc).

Licencję MK otrzymało osób 2 — (Uszacki i Arcinowski).

Ogółem pilotów z licencją było 6 — (Arcinowski, Karpiński, Korczak, Szałowski, Uszacki, kpt. Żardecki).

Ogółem pilotów po warunkach było 25 — (Bieńkowski J., Bieńkowski Z., Biernacki, Bzowski, Czudowski, Grom, Horbik, Lewicki, Lubański, Mateuszuk, Małynicz, Piotrowski, Przeorski, Rybakiewicz, Sobolewski, Stepko, Supernak, Suszczyk, Szott, Szulc, Trubicyn, Zareba, Żurawski, Kozłowski, Koziół).

Lotów szkolnych wykonano 2052 w czasie 217 godz. 8 min.

Lotów treningowych wykonano 598 w czasie 135 godz. 20 min.

Lotów turystycznych wykonano 46 w czasie 50 godz. 40 min.

Razem lotów wykonano 2696 w czasie 403 godz. 8 min.

Średnich uszkodzeń płatowców było 9.

Ciężkich uszkodzeń płatowców było 1.

Wypadków z ludźmi nie było.

Kursa teoretyczne prowadzono w miesiącach lutym, marcu, kwietniu i maju, przyczem ukończyło je osób 28.

Na rzecz akcji LOPP wykonano 3 loty propagandowe — 2 z nich nad terenem powiatu Białskiego, z rozrzucaniem ulotek i meldunków w 25 punktach, 1 zaś na trasie Biała Podl., Radzyń, Łuków, Siedlce, Międzyrzec, Biała Podl.

Na rzecz L. M. i Kol. wykonano loty nad Białą w czasie Święta Morza.

Pod barwami KLPWS wykonano następujące przeloty:

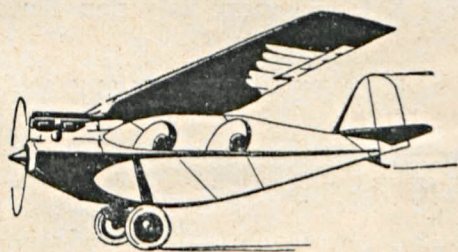
Pilot Uszacki	pas. Dudyński	—	na trasie	Biała—Brześć—Biała
"	"	"	"	Biała—Janów—Brześć—Biała bez lądowania
"	"	"	"	Biała—Lublin
"	"	"	"	Lublin—Biała—Łuck—Zamość—Sandomierz—Dęblin—Lublin
"	"	"	"	Lublin—Biała
Pilot Uszacki	pas. Dudyński	—	na trasie	Biała—Zamość—Lwów—Krosno—Dębica—Mielce—Sandomierz—Lublin—Brześć—Dęblin—Łódź—Warszawa
"	"	"	Lipski	Warszawa—Biała
"	Szałowski	"	Lubański	Biała—Warszawa—Poznań—Gdynia—Bydgoszcz—Ostrów—Poznań—Warszawa—Dęblin
"	"	"	"	Dęblin—Warszawa
"	"	"	"	Warszawa—Biała
Pilot Arcinowski	pas. Hauschild	—	na trasie	Biała—Lublin—Warszawa
"	"	"	"	Warszawa—Biała
"	"	"	Korczak	Biała—Brześć
"	"	"	"	Brześć—Biała

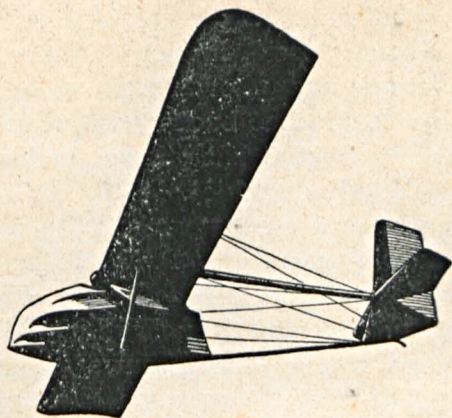
" Korczak	" Lipski	" "	Biała—Brześć—Biała
" Arcinowski	" inż. Cywiński	" "	Biała—Warszawa—Słomniczki
" "	" "	" "	Słomniczki—Kraków
" "	" inż. Cywiński	" "	Kraków—Łączno
" Uszacki	" Kiryluk	" "	Biała—Brześć—Lublin—Zamość—San-
			domierz—Dęblin—Warszawa—
			Płock—Toruń—Bydgoszcz—Giu-
			dziądz—Warszawa
" Korczak	" Lipski	" "	Biała—Brześć

T. Arcinowski.

pil. tur.

*Vice Prezes Klubu
Lotu P. W. S.*





ZYGMUNT PRZEORSKI

Szybownictwo w Klubie Lotniczym P. W. S.

Idea stworzenia sekcji latania bezsilnikowego w Klubie Lotniczym Podlaskiej Wytwórni Samolotów powstała w końcu roku 1931. Inicjatorami jej byli pp. Tadeusz Drozdowski i Stefan Hauschild. Ówczesny Zarząd, po rozważeniu projektu, stworzył w Klubie Sekcję Szybowcową. Równocześnie — wobec zainteresowania się szybownictwem szeregu osób w Brześciu n. B., reprezentowanych przez Inspektora Woj. Kom. LOPP., p. Michała Papierskiego — zdecydowano zorganizować Sekcję Szybowcową przy Brzeskim Oddziale KLPWS.

Mimo poważnych trudności finansowych, gdyż rezerwy finansowe Klubu były — jak zresztą zawsze — bardzo skromne, obie Sekcje przystąpiły z zapałem do prac wstępnych, a więc do budowy szybowców, szkolenia instruktorów i werbowania członków.

Zainteresowanie lotami bezsilnikowymi w Klubie było bardzo duże, gdyż w pierwszym miesiącu swego istnienia Sekcja w Białej liczyła już 23-ch członków. Również i do Sekcji Brzeskiej garnęli się licznie kandydaci na szybowników — głównie młodzież szkolna.

Jako typ szkolny szybowca wybrany został szybowiec „Czajka I”, — najbardziej odpowiadający miejscowym warunkom szkolenia. Budowę szybowców postanowiono przeprowadzić we własnym zakresie ze względów ekonomicznych, gdyż Dyrekcja Podlaskiej Wytwórni Samolotów zgodziła się odstępować Klubowi materiały lotnicze po cenie kosztów własnych i to na rachunek otwarty, pozatem Biuro Veritas zgodziło się na budowę szybowców pod kontrolą Wojskowego Nadzoru Technicznego P. W. S. Z tych samych względów oszczędnościowych przesłano Sekcji Brzeskiej materiały — niektóre obro-

bione maszynowo w Podlaskiej Wytwórni Samolotów — już odebrane przez kontrolę. Skończyło się, niestety, na tem, że Sekcja Brzeska, nie będąc dostatecznie przygotowaną do wykonywania robót lotniczych, zmuszona była zaniechać budowy we własnym zakresie. Wobec takiego stanu rzeczy Zarząd zdecydował budować w Białej szybowiec również i dla Sekcji Brzeskiej.

Ze względu na pierwszą pracę tego rodzaju oraz ze względu na to, że wszyscy członkowie-pracownicy P. W. S. mogli pracować przy szybowcach dopiero po godzinie 16-ej, budowa szybowców — mimo wysiłków i ofiarności p. Tadeusza Drozdowskiego, który kierował budową — przeciągała się, stale jednak posuwając się naprzód.

W dniu 23. 4. 1932 r. na Dorocznem Walnem Zebraniu członków KLPWS zostali wybrani: na Kierownika Sekcji Szybowcowej w Białej Podlaskiej p. Inż. Stanisław Cywiński oraz na Kierownika Oddziału KLPWS w Brześciu p. Michał Papierski.

W maju tegoż roku wysłano po 2-ch członków z każdej Sekcji do Szkoły Szybowcowej w Bezmiechówce, a mianowicie: z Białej wysłano pp. Tadeusza Drozdowskiego i Antoniego Uszackiego, zaś z Brześcia pp. por. Bogusława Białka i Michała Papierskiego. Wszyscy uzyskali kat. „C” pil. szyb. oraz zezwolenie na wykonywanie czynności instruktorskich.

W sierpniu budowa szybowców została zakończona i po załatwieniu formalności odbiorczych i rejestracyjnych nastąpiło oblatawanie szybowców — były to pierwsze loty bezsilnikowe w Białej. Wkrótce potem jeden szybowiec został przesłany do Sekcji Brzeskiej, zaś drugi rozpoczął swą służbę w Białej.

W końcu września 1932 r. rozpoczęło się szkolenie pierwszej grupy uczniów w ilości 16 osób.

Ze względu na miejscowe warunki terenowe — Podlasie jest płaską równiną — przyjęta została następująca metoda szkolenia: początkowe szuranie i skoki wykonywane na lotnisku przy pomocy gumowej liny startowej, po opanowaniu zaś przez uczniów zasad lotu szybowego, szkolono w lotach wleczonych za samochodem.

Praca wyszkoleniowa przedewszystkiem była nacechowana niezwykłym zapałem uczniów, których nie zrażały żadne przeszkody i trudności w lataniu. A tych przeszkód było dość dużo: chociażby tylko wspomnieć o uszkodzeniach szybowca, które powodowały kilka, a nawet kilkunastodniowe przerwy w szkoleniu. Największą jednak trudność w lataniu stanowiła nieodpowiednia pora roku — jesień — wczesne wieczory — gdyż wszyscy członkowie - szybownicy pracowali zarobkowo do godz. 16-ej, wobec czego szkolenie można było prowadzić tylko w soboty i niedziele. Te przyczyny spowodowały, że pierwszy kurs trwał do końca lutego 1933 r. Miało to jednak i dobrą stro-

nę — bo pozwoliło, a właściwie zmusiło, Sekcję do szkolenia w zimie, była to zatem pierwsza i zupełnie udana próba zimowego szkolenia (dopiero w rok później Szkoła Szybowcowa w Czerwonym Kamieniu zorganizowała swój kurs zimowy).

W styczniu 1933 r. rozpoczęto loty wleczone za samochodem, dla którego wysypywało się piaskiem koleiny w śniegu dla uzyskania szybkiego i dobrego startu! Już w połowie tego miesiąca rozpoczęło się „laszowanie“ pierwszych klubowych pilotów szybowcowych kat. „A“.

Kurs ten ukończyli wszyscy uczniowie bez żadnych uszkodzeń cielesnych. Przyznano 12 kolegom kategorię „A“ pil. szyb.

Pierwszy turnus dał również i kierownictwu bardzo dużo doświadczenia, jednocześnie wykazując wszystkie braki i niedomagania. Największe trudności były spowodowane szczupłością taboru (jeden szybowiec) oraz koniecznością szkolenia wyłącznie w godzinach popołudniowych ze względu na zajęcia służbowe tak uczni, jak i instruktorów. Poza tem szkolenie w lotach za samochodem okazało się dość kosztowne, gdyż nie mając funduszy na kupno samochodu — Sekcja była zmuszona wynajmować na loty taksówkę!

Z wiosną 1933 r. zostały podjęte starania dla usunięcia — w miarę możliwości — najdotkliwszych bolączek Sekcji.

Po porozumieniu się z Oddziałem w Brześciu, Klub rozpoczął budowę 2-ch nowych szybowców typu „Czajka I“ — po jednym dla Sekcji Bialskiej i Brzeskiej.

Trudnościom w szkoleniu zaradzono przez zmianę organizacji szkolenia. Zamiast urządzania poszczególnych kursów, jak to się dotychczas praktykuje we wszystkich szkołach szybowcowych, postanowiono prowadzić szkolenie ciągle — bez przerw, wydzielając wyszkolonych do grupy treningowej, ubytek zaś w grupie szkolnej uzupełniając nowymi kandydatami. Organizacja ta dała tę korzyść, że uczniowie pracujący — a prawie wyłącznie tacy stanowili Sekcję Szybowcową, — mogli być szkoleni bez konieczności przerywania swych zajęć służbowych. — Przeciągało to wprawdzie czas szkolenia, lecz zato dawało możliwość szkolenia większej ilości uczni przy tak szczupłym taborze Sekcji.

Aby obniżyć koszt szkolenia postanowiła Sekcja wyszukać jakiś teren falisty, który nadawałby się do szkolenia szybowcowego, dzięki czemu możnaby ograniczyć do minimum drogę szkolenie za samochodem. Ponieważ dotychczasowe poszukiwania w najbliższych okolicach nie dały rezultatów, krąg poszukiwań został rozszerzony. Przeprowadzono mozolne rozpoznanie warunków terenowych całego Podlasia, nawiązano nawet kontakt z Lubelskim Klubem Lotniczym i wspólnie z tamtejszym delegatem szukano szybowiska w okolicach

Lublina, jednak wyniki były — jak na poniesione trudy — nikłe, gdyż ze wszystkich badanych terenów najbardziej odpowiadającym okazało się szybowisko „Dębowe Góry“ obok Janowa Podlaskiego. Wybrano je tylko ze względu na małą odległość (16 klm. od Białej), a więc możliwość częstych wyjazdów i łatwość transportu szybowca. Nawiasem mówiąc, kat. „A“ pil. szyb. można było tam uzyskać tylko przy wyjątkowo sprzyjających warunkach atmosferycznych. W każdym razie obniżyło to nieco koszt szkolenia, ponieważ na Dębowych Górach uczniowie na tyle opanowali szybowiec, iż uzyskanie kat. „A“ było tylko kwestją wykonania lotu w przepisowym czasie. Do tego został użyty samochód i przeciętnie po 2—3 lotach wleczonych uczniowie spełniali wymagany warunek. Tak więc szkolenie do kat. „A“ odbywało się prawie całkowicie w terenie, natomiast szkolenie na pil. szyb. kat. „B“ musiała Sekcja przeprowadzać wyłącznie w lotach wleczonych za samochodem.

Poważną przeszkodę w szkoleniu stanowił również ubytek jednego instruktora, p. Tadeusza Drozdowskiego, który wskutek przeniesienia się na stały pobyt do Warszawy, jeszcze w jesieni 1932 r., nie mógł nadal pełnić swej funkcji w Klubie.

Ponieważ instruktorzy Sekcji pełnili swe czynności bezinteresownie, więc obarczenie jednego instruktora stałym obowiązkiem szkolenia, byłoby wielkiem przeciążeniem go i siłą rzeczy normalny tok szkolenia musiałby ulegać częstym przerwom. Wobec takiej sytuacji, Zarząd Klubu postanowił wyszkolić jeszcze trzech instruktorów. Wysłano w końcu kwietnia 1933 roku 3-ch członków Sekcji Białskiej: pp. Zygmunta Przeorskiego, Franciszka Seremeta i Stefana Sławińskiego do Bezmiechowej, jednak z powodu wybitnie nie sprzyjających warunków atmosferycznych w Bezmiechowej nie uzyskali oni kat. „C“ pil. szyb. lecz tylko „B“. Po powrocie do Białej Podl., posiadając dość duży zasób doświadczenia i cenne obserwacje z Bezmiechowej, zostali wyznaczeni na drużynowych Sekcji i prowadzili szkolenie pod nadzorem instruktora.

W tym czasie, t. j. w końcu kwietnia odbyło się Doroczne Zebranie Walne członków Klubu, które wybrało na Kierownika Oddziału KLPWS w Brześciu p. Mieczysława Wróblewskiego.

W maju 1933 r., w czasie Tygodnia LOPP, urządzono pierwszy publiczny pokaz szkolenia oraz lotów szybowcowych, który wzbudził wśród szerokich mas duże zainteresowanie szybownictwem.

Wkrótce potem — w czasie Dorocznego Świąta Klubowego — urządzono drugi pokaz szybowcowy, który wypadł bardzo efektownie, gdyż w lotach wleczonych za samochodem uzyskiwano wysokość około 100 mtr., zaś czas poszczególnych lotów przekraczał 2 minu-

ty, a, biorąc pod uwagę, iż lotnisko w Białej jest jednym z najmniej-
szych w Polsce, było to poważnym sukcesem.

W czerwcu 1933 r. rozpoczęto szkolenie w 2-ch grupach szkol-
nych: I. na kat. „A“ i II. na kat. „B“, przyczem w grupie pierwszej
wydano już w końcu tego miesiąca 4 kategorie „A“ pil. szyb. Jed-
nakże wkrótce nadszedł okres niepowodzeń Sekcji. Parokrotne usz-
kodzenie szybowca oraz brak funduszy na remonty spowodowały,
że Sekcja przez okres letni ledwo wegetowała.

W międzyczasie budowa 2-ch nowych szybowców — mimo
wzrastających trudności finansowych, — postępowała naprzód
i w końcu sierpnia 1933 r. szybowce zostały oddane do szkoły.

Ponieważ praca i rozwój Sekcji Brzeskiej szły w znacznie wol-
niejszym tempie niż w Białej, oraz ponieważ Brześć otrzymał z Wo-
jewódzkiego Komitetu LOPP do użytkowania jeden szybowiec „Wro-
na“, przeto — po porozumieniu się z Oddziałem — Zarząd Klubu po-
stanowił przekazać do Sekcji Brzeskiej jeden z nowowybudowanych
szybowców, natomiast stary wycofać i oddać Sekcji w Białej. W ten
sposób w jesieni 1933 r. tabor Bialski składał się z 3-ch szybowców
„Czajka I“, zaś tabor Brzeski z 1-go szybowca „Wrona“ i 1-go szy-
bowca „Czajka I“.

Posiadając tak powiększony tabor, Sekcja Bialska ze zdwojo-
ną energią podjęła szkolenie i już w październiku 1933 r. wydano
pierwszą kat. „B“ pil. szyb.

We wrześniu wysłano ponownie jednego z drużynowych,
p. Franciszka Seremeta na kurs do Bezmiechowej, gdzie uzyskał kat.
„Cu“ pil. szyb. Wyszkołenie pozostałych 2-ch drużynowych odłożono
ze względów finansowych do roku przyszłego. — Również i Sekcja
Brzeska wysłała do Bezmiechowej jednego ze swych członków,
p. Andrzejewskiego, który uzyskał kat. „Cu“ pil. szyb.

Celem osiągnięcia znaczniejszych efektów pracy Sekcji Brzes-
kiej, Zarząd Klubu polecił Sekcji Bialskiej ożywić ruch szybowcowy
w Brześciu oraz roztoczyć opiekę nad Sekcją Brzeską. Wysłano
więc do Brześcia instruktorów, którzy po zorientowaniu się w miej-
scowych warunkach postanowili częściej przyjeżdżać do Brześcia na
czas lotów szkolnych, osobiście prowadząc szkolenie w lotach wlecz-
onych za samochodem. Rezultatem tych starań było wydanie pierw-
szych 4-ch kat. „A“ pil. szyb. członkom Sekcji Brzeskiej.

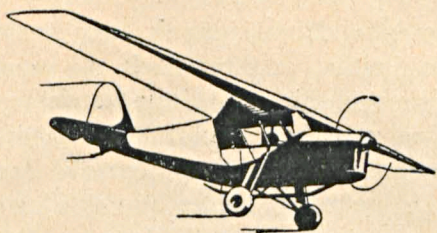
W tym czasie urządzono w Brześciu pokaz szybowcowy w obec-
ności przedstawicieli zaproszonych Władz.

Ponieważ koszt wyjazdów instruktorów do Brześcia stanowił
pozycję nie objętą budżetem Sekcji, zadecydowano wyjazdów tych
zaniechać, natomiast życzących sobie tego członków Sekcji Brzeskiej
szkolić w Białej na kat. „B“. W ten sposób Brześć uzyskał w listopa-

dzie 1933 r. 4-ch pilotów szybowcowych kat. „A“ i 2-ch pilotów szybowcowych kat. „B“.

Reasumując wyniki pracy Klubu Lotniczego Podlaskiej Wytwórni Samolotów w dziedzinie szybownictwa — co ilustruje poniższa tabela — porównując je z pracą w tej dziedzinie innych Aeroklubów, co zresztą zostało dokonane w grudniowym numerze „Skrzydlatej Polski“ z 1933 r., stwierdzamy najbezsronniej, iż ze wszystkich Aeroklubów przypadło mu II-gie miejsce pod względem ilości lotów, zaś III-cie miejsce pod względem ilości wylatanych godzin.

		1932 r.	1933 r.
Ilość pilotów szybowcowych	uczni	27	18
	katetegorji A	—	18
	katetegorji B	—	8
	katetegorji C ^{II}	4	6
Ilość lotów ślizgowych	terenowych	483	1.408
	włączonych za samochodem	—	250
Ilość godzin lotu	terenowych	1 ^h 16'16"	4 ^h 3'16"
	włączonych za samochodem	—	3 ^h 50'38"
Ilość szybowców		2	4
w Bezmiechowej	Ilość lotów	ślizgowych	162
		żaglowych	53
	Ilość godzin lotu	ślizgowych	3 ^h 47'47"
		żaglowych	4 ^h 39'19"
	Ilość przeszkolonych pilotów		4



T. ARCINOWSKI — pil. tur.
Vice-Prezes Kl. Lotn. P.W.S.

Tabor Klubu P. W. S.

W początku istnienia Klubu, tabor jego stanowiły dwa samoloty szkolne typu Henriot 28, oddane w czerwcu 1929 roku do użytku Kl. P.W.S. przez Departament Aeronautyki M.S.W. Ze względu na konieczność przeprowadzania ustawicznych remontów silników Rhône, oraz z braku zapasowych silników, w stanie zdolnym do lotu, KLPWS posiadał w tym okresie swego istnienia zasadniczo tylko jeden samolot. W listopadzie tegoż roku Departament przydzielił jeszcze jednego Henriot'a, dzięki czemu stan toboru o tyle się polepszył, że zdolnych do lotu średnio było dwa samoloty. W marcu 1930 r. wskutek defektu silnika i przymusowego lądowania na nieodpowiednim terenie, jeden z samolotów został całkowicie rozbity, a w dwa miesiące potem uległ rozbiciu w korkociągu drugi. Zaistniał skutkiem tego poprostu brak najkonieczniejszego sprzętu. Na szczęście jednak, w lipcu, za wylatane przez pilotów rezerwy godziny, M.S.Wojsk. przydzieliło do KLPWS dwa samoloty turystyczne PWS 50 z silnikiem Cirrus 85 MK; PWS 51 z silnikiem Genet 85 MK Samoloty te budowane na Challenge 1930 r., (który nie sądzonem im było zresztą ukończyć), stanowiły przez cały okres pięciolecia istnienia Klubu jego cały tabor turystyczny, przyczyniły bardzo dużo kłopotu i naraziły Klub na duże wydatki, związane z ciągłymi remontami przy stosunkowo małym efekcie turystycznym. Trudno! Dziwny jakiś pech prześladowający je już na Challenge'u, prześladował je do końca, a radość członków Klubu z powodu posiadania aż dwóch samolotów turystycznych, które miały pozwolić im na wyjście poza własne lotnisko i branie udziału w konkursach krajowych, trwała krótko. Szczególnie „pechowym“ okazał się PWS 51, któremu w przeciągu pięcioletniego istnienia Klubu nie danem było ukończyć szczęśliwie ani jednego przelotu. Samolot PWS 50, zaopatrzony

w lepszy silnik, w ciągu swego trzyletniego żywota w klubie wylatał około 300 godzin, dzięki jednak swej małej szybkości, a zato wybitnej nerwowości i słabej reakcji lotek, nie mógł konkurować w zawodach z innemi maszynami, a od śmiałka, który pomimo wszystko porwał się na nim na zawody i chciał zająć jakie takie miejsce, wymagał szalonego wprost wysiłku. Poza tem oba te samoloty posiadały bardzo długi start, co w razie próby startu z miejsca ewentualnego przymusowego lądowania groziło rozbiciem.

Taki też los spotkał oba te samoloty na pierwszym ich występie pod barwami KLPWS na III K.K.A. we wrześniu 1930 roku, t. j. w miesiąc po ich przydzieleniu do Klubu.

Po tym wypadku samolot PWS 50 przez pół roku, zaś samolot PWS 51, do którego dla uzyskania krótszego startu, postanowiono wbudować silnik Walter, posiadający większy nadmiar mocy, przez 13 miesięcy pozostawały w remoncie, zaś tabor klubowy stanowiły znów tylko dwa Henriot'y.

Jeszcze gorszym pod względem stanu taboru był rok 1931, w którym to roku tylko w lipcu posiadał Klub dwa samoloty szkolne, zdolne do lotu, w ciągu zaś dziesięciu miesięcy tylko jeden, zaś w marcu i kwietniu Klub nie posiadał żadnego samolotu.

Niekorzystnie również przedstawiał się rok 1932, gdyż przy stosunkowo bardzo intensywnem lataniu (w ciągu roku 1932 wykonano 2133 loty w czasie 278 godz.), Klub posiadał 3 samoloty szkolne H 28, z których po dwa było zdolnych do lotu w ciągu siedmiu miesięcy, w ciągu pozostałych pięciu miesięcy po jednym oraz 2 samoloty turystyczne, z których tylko jeden był zdolny do lotu, drugi zaś, PWS 51, chociaż wyremontowany i figurował jako zdolny, jednak po wbudowaniu silnika Waltera, wykazywał brak ciśnienia na sterach na dużych kątach natarcia, dzięki czemu wymagał dalszych poprawek konstrukcyjnych i nie mógł być oddany do lotu. We wrześniu tego roku dużym kosztem został wyremontowany jeden z rozbitych uprzednio samolotów, Henriot, jednak tragiczny wypadek, który pociągnął za sobą śmierć ś. p. kolegów Stefaniuka i Kluczyńskiego, przyczynił się do kasacji drugiego.

W ostatnim roku pięciolecia istnienia KLPWS, t. j. w roku 1933, tabor Klubu wykazywał się największą ilością maszyn szkolnych w stosunku do poprzednich lat, a to głównie z powodu zasilania go przydzielonemi do Ośrodka P.W. samolotami wojskowemi. Poza tem Departament przydzielił Klubowi w maju jednego Henriota.

Co się tyczy samolotów turystycznych, to po wielu trudach i dużym nakładem gotówki, udało się wreszcie Klubowi w maju tego roku uruchomić samolot PWS 51, tak, że w miesiącu tym tabor turystyczny

stanowiły znów dwa samoloty, tak, jak w sierpniu 1930 roku, bezpośrednio po przydzieleniu tych samolotów do K.L.P.W.S.

Niestety, był to błysk meteora, który zapala się wtedy, gdy mągłasnąć. W czerwcu, podczas przelotu z Krakowa do Białej, z powodu defektu silnika rozbity został samolot PWS 51, zaś 1 lipca, podczas I Lotu Północno - Wschodniej Polski, z powodu zadławienia się silnika przy starcie, doszczętnie został rozbity samolot PWS 50.

Pomimo dziwnego pecha, prześladowającego samolot PWS 51, Klub, któremu w udziale przypadało w lutym 1934 roku organizować Lubelsko - Podlaskie Zimowe Zawody Lotnicze, nie chcąc dopuścić do tego, aby, organizując, sam nie brał w nich udziału, postanowił jeszcze raz wyremontować ten samolot, zabudowując do niego trzeci z rzędu silnik Cirrus 85 MK.

Nawiasem należy wspomnieć, że w początku 1933 roku został wyremontowany i przekonstruowany prywatny samolot, własność członka KLPWS, p. J. Medwedzkiego, MN 4, który następnie, po sprzedaniu przez właściciela, przeszedł do Gdańskiego Klubu.

Tak pod względem stanu taboru przedstawia się zakończenie I Pięciolecia istnienia Klubu Lotniczego Podlaskiej Wytwórni Samolotów.

Dla jaśniejszego zobrazowania stanu taboru KLPWS za cały pięcioletni okres, załączam niżej tabelę, która jaskrawo wykazuje, że nie „bicie maszyn“, gdyż takich wypadków w K. L. P. W. S. było stosunkowo bardzo mało, lecz mały stan taboru i brak zapasowych silników oraz nienadzwyczajny stan istniejących był przyczyną tego że rzadko kiedy posiadaliśmy jednocześnie zdolnych do lotu więcej niż 2 samoloty, dalej wykazuje, dlaczego KLPWS tak rzadko występował na arenie międzyklubowej i dlaczego wyniki, które uzyskał w ciągu I-go Pięciolecia, są pomimo wszystko naprawdę duże.

Na zakończenie zaznaczyć muszę, że przy stanie finansowym Klubu, nawet przy wielkich wysiłkach ze strony członków, tabor nigdy nie dalby się utrzymać w stanie takim, jak był, gdyby nie wybitna pomoc Dyrekcji Wytwórni Samolotów.

Stan taboru K.L.P.W.S. w okresie 1929—1933 r.															
R o k	S a m o l o t y			Styczeń	Luty	Marzec	Kwiecień	Maj	Czerwiec	Lipiec	Sierpień	Wrzesień	Październik	Listopad	Grudzień
1929	Szkolne	Kategoria	V R						2	2	1 1	2	1 1	2 1	2 1
	Turystyczne	Kategoria	V R												
1930	Szkolne	Kategoria	V R	3	3	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2
	Turystyczne	Kategoria	V R								2	2	2	2	2
1931	Szkolne	Kategoria	V R	1	1		1	1	1 1	2	1	1 1	1 1	1 1	1 1
	Turystyczne	Kategoria	V R	2	2	2	1	1	1 1	1 1	2	1 1	1 1	2	2
1932	Szkolne	Kategoria	V R	1 1	1 1	2 1	2 1	2 1	1 2	1 2	1 2	2 1	2 1	2 1	2 1
	Turystyczne	Kategoria	V R	2	2	2	2	2	1 1	1 1	1 1	1 1	1 1	1 1	1 1
1933	Szkolne	Kategoria	V R	2 1	1 2	1 2	1 2	2 2	4	6 1	2 5	2 2	1 3	1 3	1 3
	Turystyczne	Kategoria	V R	1 1	1 1	1 1	1 1	2	1	1	1	1	1	1	1

Wypadki

Rodzaj wypadku	1929	1930	1931	1932	1933
Średnich uszkodzeń płatowca (remont fabryczny)	—	3	3	—	9
Ciężkich uszkodzeń (kasacja)	—	1	1	1	1

Inż.-konstr. lotn. S. CYWIŃSKI
pil. szyb. Prezes Klubu Lotn. P. W. S.

Możliwości rozwoju sportu i turystyki lotniczej

Dobre są pakt, zapewniające zgodę między narodami. Kryją one, jednak, niebezpieczeństwo zbyt dużego zaufania w trwały stan pokoju i mimowolnego osłabienia czujności.

W dobie obecnej, gdy siły powietrzne są czynnikiem najpoważniejszym, a przy naszej sytuacji geograficznej — są niemal czynnikiem decydującym ostatecznie — sprawa trwałości paktów pokojowych jest dla nas najściślej związana z przysposobieniem lotniczem jaknajszerszych warstw ludności.

Gdyby nadeszła nieunikniona i ostateczna potrzeba przeciwstawienia naszych sił powietrznych siłom napastnika, to potrzebny nam do tego sprzęt lotniczy musielibyśmy wytworzyć skoordynowanym wysiłkiem naszego społeczeństwa, a w ostateczności musielibyśmy korzystać z pomocy sprzymierzeńców, czyniąc u nich zakupy.

Nieco odrębniej przedstawia się sprawa personelu latającego — dostatecznie liczego, sprawnego, o dużej wartości bojowej, — aby cenny sprzęt lotniczy był jaknajlepiej wyokrzystany, jaknajskuteczniej użyty i jaknajdoskonalej chroniony od przedwczesnej zagłady. Należy przewidzieć i zrobić wszystko dla przysposobienia i stworzenia zastępu personelu latającego, tak liczego, aby wystarczył w najgorętszej potrzebie, a poza tem zastępowi temu trzeba dać możność utrzymania się w jaknajkorzystniejszej kondycji.

Dla tych celów należy, — poza lotnictwem w stanie czynnym dążyć do możliwie jaknajwiększego nagromadzenia w tej dziedzinie odpowiednio przygotowanego materiału ludzkiego, który mógłby być porównany do zasobu energii potencjalnej — zdolnej do przejścia w energję kinetyczną, zgodnie z elementarnymi zasadami mechaniki.

Otóż takim zbiornikiem tego rodzaju energii potencjalnej może być przedewszystkiem masowy rozrost szybownictwa. Niestety, do-

tychczas w tej dziedzinie — poza podziwu godnymi wyczynami wybitnych jednostek — jesteśmy znacznie opóźnieni, zwłaszcza odczuwa się to przy porównaniu ze statystykami sąsiednich państw. Sądzę, iż stan ten niewiele może się zmienić wobec przyjętej zasady samowystarczalności w naszym młodem szybownictwie. Zasada ta, choćby była najmisterniej uzasadnioną, nie może w żadnym wypadku przyspieszyć rozrostu szybownictwa.

Potrzeby szybownictwa są stosunkowo bardzo nieznaczne i względnie niewielkie wydatki mogą dać poważne wyniki. Ale trudno jest żądać od szerszych — a więc uboższych — mas poświęcenia i swego czasu i poniesienia wszystkich kosztów. Byłoby to fizyczną niemożliwością!

Nasuwa się tutaj, zamiast zasady samowystarczalności, plan następujący: należałoby założyć niezbędną dla Państwa minimum stanu szybownictwa i na podstawie już istniejącej statystyki wynaleźć odpowiadający tej cyfrze ekwiwalent finansowy, który winien być przyjęty jako zasadnicze subsydjum. Kalkulacja ta będzie z biegiem czasu coraz dokładniejszą, a będąc wspomagana odpowiednim dopływem subsydjów, rozdziałem sprzętu szybowcowego, inspirowaniem akcji tworzenia kół i okręgów szybowcowych, normowaniem opłat za szkolenie stworzy system. Szkolenie w żadnym wypadku nie może być bezpłatnym, gdyż mogłoby wprowadzić czynnik demoralizujący, lecz wysokość opłat winna być ściśle normowaną według możliwości płatniczych tych sfer, z których rekrutować się może w decydującej większości młodzież szybownicza.

Ta młodzież będzie tworzyła zapas „półfabrykatu“ pilockiego, lub według poprzedniego porównania — zasób energii potencjonalnej, przyrostu którego nie należy niczem ograniczać, gdyż będzie jednym z koniecznych warunków naszego bezpieczeństwa.

Dla dalszych przemian tej energii i przysposobienia jej do natchmiastowego (w razie konieczności) wylądowania z największym współczynnikiem sprawności, koniecznym jest odpowiednie tempo rozwoju sportowego i turystycznego, które dotychczas jest reprezentowane przez kluby lotnicze.

Jakkolwiek sprawa materialna jest silnym hamulcem popularyzacji lotnictwa sportowego i turystycznego, to jednak odgrywają tu znaczną rolę jeszcze innego rodzaju czynniki, nad którymi trzeba się zastanowić. Mam tu na myśli rozpowszechniony nieomal na całym świecie przerost formalistyki związany z lokomocją lotniczą. Formalistyka tu ma mieć na celu, oczywiście, bezpieczeństwo życia ludzkiego, lecz bezpieczeństw nie zrationalizuje i nie osiągnie się w tej mierze, by był on współmierny ze stratą przez powstrzymanie rozwo-

ju lotnictwa (jak to mogliśmy zresztą widzieć we Francji). My zaś musimy dobrze rozważyć to, co dla nas specjalnie może mieć większą wagę: czy nieco przecenione zwiększenie bezpieczeństwa latania, czy też niewątpliwe hamowanie rozwoju całej dziedziny. Nie wyobrażam zresztą sobie, aby można było pozostawić nasze lotnictwo bez drobiazgowej opieki, któraby ujęła je w ścisłe karby — gdy tylko wyszło ono z powijaków, lecz sądzę, że samo życie, następnie drogi rozwoju stopniowo stworzą granice i ramy tej opieki.

Lotnictwo bezsilnikowe, którego zadaniem musi być przysposobienie masowe znacznej części młodego pokolenia do opanowania powietrza i sprowadzenia do minimum czasu i kosztów dalszego, ostatecznego wyszkolenia w lataniu, było dotychczas stosunkowo mniej krępowane oficjalnymi przepisami i wymogami prawa lotniczego, a jako, przytem, znacznie dostępnejsze materialnie — miało szanse masowego rozpowszechniania się. Z pierwszej „serji“ kompletnie wyszkolonych pilotów szybowcowych — lepsza część stworzyłaby kadrę instruktorską dla następnej serji szkolonych — w ten sposób akcja zataczałaby coraz szersze kręgi.

Niestety już nasuwają się obawy o los dalszej popularyzacji szybownictwa.

Zbyt wysokie wymagania co do ilości godzin wylatanych przez kandydatów na instruktorów, mogą zmonopolizować instruktorstwo, rezerwując je dla tylko bardzo nielicznych jednostek, a choćby były one wyjątkowo uzdolnione — ilość ich nie będzie dostateczną, a przytem dobry instruktor - pedagog nie musi być koniecznie wirtuozem i vice versa. Trzeba też pamiętać o tem, że kompletne wyszkolenie szybowcowe może być dokonane w ciągu niespełna godziny lotu, a wielogodzinny trening szybowcowy może być udziałem jedynie wyjątkowych szczęściarzy.

Nieliczne w Polsce tereny, odpowiednie dla lotów żaglowych, wysuwają na pierwszy plan szkolenie na terenach płaskich, prowadzące w konsekwencji do lotów „wleczonych“.

Szkolenie takie, niekrępowane brakiem terenów, ani odpowiednich wiatrów, stanowić może etap powstania i rozwoju nowego rodzaju sportu lotniczego, łączącego zalety lotnictwa bezsilnikowego i motorowego. Sport ten będący u nas jeszcze „intatu nescendi“, powstaje przez dostosowanie do szybowca silnika pomocniczego o małej mocy, zazwyczaj niewystarczającej do normalnego, ujętego w przepisy międzynarodowe, startu takiej maszyny (dla płatowców wymaganiem jest osiągnięcie wysokości 20 m na przestrzeni 600 m).

Oczywiście płatowiec z małym silnikiem pomocniczym nie powinien podlegać tym samym rygorom co płatowiec normalny, lecz korzy-

sta z przywilejów szybowca — to samo winno dotyczyć pilota takiej maszyny pod względem wymagań zdrowotnych.

Powiększy to znacznie szanse rozwoju tego sportu, a tym samym pomnoży kadry naszych obrońców powietrznych. Będzie to, według wszelkiego prawdopodobieństwa, personel lotniczy bardziej wartościowy, aniżeli wyszkolony normalną klasyczną metodą, nie dającą uczniowi przez cały czas szkolenia tego poczucia samodzielności i odpowiedzialności, które właśnie są największymi zaletami szkolenia szybowcowego.

O ile szkolenie początkowe jest mało kosztowne i niekłopotliwe, to wydoskonalenie ostateczne i trening w lotach żaglowych, a zwłaszcza loty termiczne nad terenem płaskim już wymagają względnie kosztownej współpracy samolotu holującego z odpowiednim personelem. Udoskonalenie i rozpowszechnienie współpracy szybowca z pomocniczym silnikiem powinno zmniejszyć koszty, ułatwić i udostępnić tak pociągające nawet dla wybitniejszych pilotów — termiczne loty żaglowe. Wreszcie przez połączenie czystego szybownictwa ze średniodystansową turystyką — ten nowy rodzaj sportu lotniczego będzie mógł rozbudzić ogromne zainteresowanie i zachęcić coraz liczniejsze do trójwymiarowej lokomocji. Przy odpowiednich warunkach atmosferycznych — przelot częściowo może się odbyć jako lot termiczny — z wyłączonym silnikiem, co jeszcze pomniejszy koszty tej podróży — a niesłychanie powiększy jej urok, bo lot termiczny — to ostateczny cel każdego szybownika.

Nie wchodząc bliżej w szczegóły techniczne tego rodzaju sprzętu lotniczego, można przypuszczać, że najtrudniejsza sprawa do zrealizowania jest dobór i wyprodukowanie silnika, lecz w obecnym stanie techniki silnikowej jest ona najzupełniej osiągalna.

Nie powinniśmy dać się wyprzedzić innym w tej dziedzinie sportu lotniczego. Możliwości jej nie są jeszcze dostatecznie zbadane, musimy więc wziąć czynny udział w tym eksperymentowaniu, aby mieć możność wyzyskania bez żadnego opóźnienia tych korzyści, jakie mogą stąd wypłynąć dla całej sprawy.

A korzyści te mogą się konkretnie wyrazić w sposób następujący:

Wyszkolenie pilota szybowcowego (kategorji „C“) na pilota płatowca wymaga przeciętnie zaledwie $\frac{1}{4}$ ilości lotów — względnie czasu zużytego na szkolenie kandydata zwykłego. Stosunek ten będzie bezwątpienia jeszcze o wiele korzystniejszy dla kandydatów, którzy opanowali szybownictwo z silnikiem pomocniczym. Ponadto ci piloci będą niewątpliwie posiadali wyższy stopień opanowania swej maszyny. Zatem poparcie finansowe zarówno szybownictwa żaglowego jak

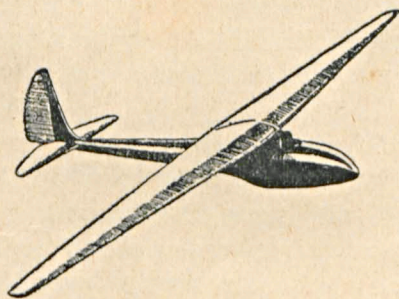
i nowej jego odmiany może być w ostatecznym wyniku najbarǳiej korzystnym przedsięwzięciem.

Również pożądanym byłoby możliwie najmniejsze -krępowanie „szybownictwa silnikowego“ przepisami bezpieczeństwa i formalistyką prawną. Pewna, choć daleka, analogja tego rodzaju postępowania istnieje w Niemczech, gdzie motocykle o silniku poniżej 200 ctm³ pojemności, nie wymagają ani prawa jazdy, ani nie opłacają podatków!

Miejmy na uwadze, że mimo ciągłego stopniowego rozwoju naszego sportu i turystyki lotniczej, nasze cyfry porównawcze bezwzględne w stosunku do sąsiadów są niewystarczające, zwłaszcza jeżeli chcemy przygotować sobie wszystko, czego będziemy potrzebowali w ciężkich chwilach...

Pamiętajmy, że sąsiedzi nasi liczą pilotów szybowcowych na dziesiątki tysięcy...

...Zapewne nie ma to jedynie znaczenia czystego sportu dla sportu i szlachetnej rozrywki...



A. USZACKI, pil. turyst.
Vice Prezes KLPWS.

W walce o lepsze

(Udział Klubu Lotn. P.W.S. w zawodach)

Sprawdzianem fizycznej i moralnej wartości organizacji lotniczej w dobie pokoju, poza jej pracą wyszkoleniową, organizacyjną i techniczną, poza spełnieniem obowiązków społecznych, jest udział w zawodach, meetingach, konkursach, pokazach i t. p.

Oczywiście wyniki konkursów, świadczą w pierwszym rzędzie o większej lub mniejszej tężyznie sprzętu i zawodników, lecz w równej mierze należy pamiętać o innym potężnym czynniku, znanym nam ze wszystkich bodaj przejawów codziennego życia — o tak zwanym „sprzyjaniu szczęścia”...

Po raz pierwszy w obronie barw K.L.P.W.S. w zawodach lotniczych wystąpiły 2 nasze załogi na PWS 50, inż. W. Krasicki (pilot zaproszony) z W. Kondrackim i na PWS 51 ś. p. K. Stefaniuk (pilot wyszkolony w wojsku), z T. Drozdowskim. Maszyny turystyczne pierwsze i jedyne, jakie nam przydzielono, przyszły zaledwie na parę dni przed zawodami. Obydwa te samoloty były prototypami, trochę już sfatygowanymi udziałem w dwóch challenge'ach, w których brały udział (muszę tu wspomnieć, że jedyny ten sprzęt musiał nam służyć przez cały okres pięciolecia). Nieliczne przeloty treningowe do zawodów, były jednocześnie pierwszymi przelotami, dokonanymi pod barwami K.L. P.W.S..

Niestety, szczęście nie sprzyjało naszej reprezentacji. Zaraz na wstępie, bo przy próbie startów z powodu przekroczenia maksymalnej długości startu 200 mtr., musieli powtarzać te próby, obydwaj zawodnicy, tracąc całkowicie punkty za start, zgodnie z regulaminem, szkoda, bo powtórzone starty, a w szczególności inż. Krasickiego, były stosunkowo krótkie — 140 m. ś. p. K. Stefaniuka — 170.

Jedynie w próbie szybkości w obwodzie zamkniętym, inż. Krasicki zajmuje trzecie miejsce na czternaście maszyn, stojących do lotu.

W locie okrężnym, zaraz na pierwszym etapie, inż. Krasicki na P.W.S. 50, zmuszony do lądowania na trasie Brześć — Grodno, uszkodził samolot tak, że musiał wycofać się z konkursu, nie będąc sklasyfikowanym. Na czwartym etapie Lublin — Kraków wycofuje się ś. p. Stefaniuk, uszkadzając samolot przy starcie w polu. ś. p. Stefaniuk uzyskuje 10-e miejsce w ogólnej klasyfikacji 11 sklasyfikowanych maszyn.

I L.P.Z.Z.L. — 30 styczeń — 1 luty 1931 r.

Z inicjatywy L.K.L. przytępujemy do organizacji zawodów zimowych.

Istotnymi organizatorami w roku bieżącym jest L.K.L. Niestety, jako współorganizatorzy, nie możemy wziąć udziału w zawodach, nie zdoławszy naprawić na czas obydwuch rozbitych samolotów na III K. K. A.

Puchar przechodni, ufundowany przez kluby organizujące, zdobywa załoga A. L., p. K. Chorzewski z T. Twardowskim.

IV K.K.S.T. 25 września — - października 1931 r.

Aby zaprezentować barwy K.L. PWS po raz drugi staje załoga S. p. K. Stefaniuk i T. Drozdowski na P.W.S. 50 do IV K.K.S.T., tym razem świadoma swych szans. W próbie „A” (lot na wysokość) załoga nasza zajmuje miejsce 19-te i ostatnie, osiągając 1.500 m w 12,5 minuty z ciężarem użytecznym 188 kg.

W próbie „B” (lot w obwodzie zamkniętym) — 18-te. Z próby „C”, t. j. lotu okrężnego, wycofują się nasi zawodnicy.

Złot do Lidzbarka 14 — 15 maja 1932 r.

W zlocie tym, jako reprezentanci K.L.P.W.S. biorą udział na samolocie PWS 50 pilot wyszkolony w K.L.P.W.S., następnie przeszkolony w wojsku, p. Jerzy Szałowski, towarzysz, p. A. Biernacki. Złot wypadł pomyślnie; nasi delegaci odbywają przelot bez żadnych niespodzianek.

II L.P.Z.Z.L. Luty 1932 r.

Zawody były organizowane przez KLPWS, lecz wobec niedostatecznej ilości zgłoszonych maszyn w myśl regulaminu, nie odbyły się.

III L.P.Z.Z.L. 3 — 5 luty 1933 r.

Zawody organizuje Lubelski Klub Lotniczy.

Zgłoszono dwie maszyny: na MN 4 pil. J. Szałowski z S. Hauschildem, na PWS 50 A. Uszacki z Z. Dudyńskim. Niestety, MN 4 odpada z powodu defektu pompy benzynowej. Na 13 zgłoszonych maszyn, do zawodów staje 10.

Nasza załoga zajmuje 6 miejsce w ogólnej klasyfikacji. Po raz pierwszy załoga K.L.P.W.S. wypełnia wszystkie wymagane warunki i wraca do Białej. Jest to wynik bardzo dobry, jeżeli się zważy ciężkie zimowe warunki, trudny regulamin zawodów dla młodego pilota licencjowanego zaledwie na tydzień przed zawodami i dwuty-

godniowy czas do przejścia na pierwszy typ turystyczny z Henriot'a. Ponadto należy wziąć pod uwagę, że w zawodach tych brały udział takie maszyny, jak: dwie PZL 19 Challenge'owe i dwie RWD 5.

Pierwsze miejsce zdobył po raz drugi Lwów, K. Chorzewski z W. Majem na PZL 19 — 491 punktów (następne miejsca punktów 450, 387, 316, 306), nasza załoga 300.

II-gi Międzynarodowy Meeting Lotniczy 24 — 25 maja 1933 r.

Zgłosiliśmy dwie maszyny: na PWS 50 A. Uszacki z F. Lipskim, i po raz pierwszy wyszkolony w Klubie p. T. Arcinowski z S. Hauschildem na PWS 51. Mimo ciężkich warunków, burz gradowych, brak map na część trasy, powodem czego było dwukrotne lądowanie w Karpatach, między Lwowem i Krosnem, w okolicach Brzozowej. Z powodu błędzenia i straty czasu, zmuszeni byliśmy skrócić trasę, pomijając np. Kraków, mimo tego, jesteśmy zaliczeni do grupy czołowych zawodników i zajmujemy 7 miejsce w ogólnej klasyfikacji, na 17 sklasyfikowanych zawodników, jesteśmy jednymi z 6, którzy zostali sklasyfikowani we wszystkich 4-ch konkurencjach, jakie były w programie. Niestety, Arcinowskiemu Walter wysadza, lecąc trasą Biała—Lublin—Warszawa, trochę błędząc (lot w niskich chmurach), lądując w w polu. Do Warszawy przylatują trochę spóźnieni na wysadzającym silniku.

W ogólnej klasyfikacji zajmują 17 miejsce, poza złotem nie biorą w innych konkurencjach udziału z powodu stanu silnika.

I-szy Lot Północno - Zachodniej Polski, A. P. 5. VI. 1933 r.

Zgłaszamy na PWS 50 Szałowskiego z Lubańskim. Szałowski zdobywa 3 miejsce w locie na trasie 463 punkty (pierwsze miejsce 483) na 7 zawodników.

I-szy Lot Północno - Wschodniej Polski. 1 lipiec 1933 r.

Załoga Uszacki i Kiryluk na PWS 50.

„...Pełni nadziei startujemy do lotu o godz. 2 w nocy, prawie po ciemku, z powodu zachmurzenia, ponieważ trasa, jak na tak wolną maszynę, długą mimo mgły niemal na całym obszarze wschodniej Polski, postanowiliśmy lecieć za wszelką cenę. Nie było nam jednak pisanego... Po przelecieńiu około 1.200 km. i 12 lotnisk, po uzupełnieniu paliwa w Warszawie przy starcie o godz. 2 z minutami, silnik traci obroty całkowicie i zmuszeni jesteśmy, lecąc na Warszawę, w kierunku Grodna, lądować w ogródku jednej z kamienic, rozbijając samolot doszczętnie. Szkoda nie do odżałowania; w Warszawie, licząc po 1 punk-

cie za przeleciały km. posiadaliśmy 1.200 punktów i po 50 punktów za 12 lotnisk — razem 1.800 punktów.

Gdybyśmy dolecieli szczęśliwie do Wilna, prosto jedynie, bez żadnego nadrobienia z obowiązkowym lądowaniem w Grodnie w myśl regulaminu, otrzymalibyśmy około 475 punktów, t. j. razem 2.275 punktów, wobec osiągnięcia największej ilości punktów przez zdobywcę pierwszego miejsca — 1949 punktów. Gdyby...”

IV Lot Pol. Zach. Polski, 11 czerwca 1934 r.

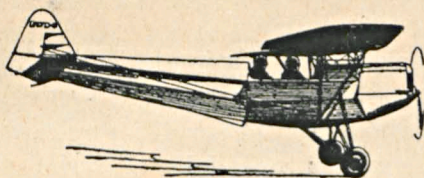
Czynnego udziału w tych tak ciekawych i trudnych zawodach wziąć nie mogliśmy, rozporządzając jedną maszyną PWS 51, z bardzo już nie nowym i nie wzbudzającym zaufania silnikiem „Walter” N.Z. Decydujemy się jednak na delegację w osobach Prezesa, inż. St. Cywińskiego i Vice-prezesa p. T. Arcinowskiego, jako pilota. Szczęście nie sprzyjało naszej delegacji: pod Krakowem, w Słonczkach z powodu defektu silnika, lądują w polu. Nie obeszło się również bez wypadku w drodze powrotnej i to już poważniejszego, — również z powodu silnika (urwanie się łoka), ląduje nasza załoga w okolicy pagórkowatej Suchedniowa, uszkadzając znacznie płatowiec.

Powyższe sprawozdanie daje jaknajdokładniejszy obraz udziału Klubu w walce o zwycięstwa.

Niestety, szczerze mówiąc — wyniki są mierne!

Przypisać to należy przede wszystkim brakowi doświadczonych pilotów, gdyż doświadczenie przychodzi proporcjonalnie do ilości godzin treningu, następnie brakowi nowoczesnego sprzętu, oraz zbyt silnej konkurencji z reprezentacjami innych klubów, posiadających konkursowy sprzęt i załogi, reprezentujące niejednokrotnie Państwo Polskie na terenie międzynarodowym. Nie należy jednak wątpić, że po uzyskaniu odpowiedniego taboru, młode pokolenie, szkolące się obecnie w klubie, da zwarty zastęp groźnych zawodników nie tylko na firmamencie międzyklubowych zawodów, ale nawet w konkursach zagranicznych...





S. ABŻÓŁTOWSKI
płk. dypl. pil. obs.

L I C Z B Y

Liczba w wielu wypadkach najdokładniej ocenia takie lub inne zjawisko. Liczbą da się zawsze określi ilość, a prawie zawsze jakość czynu. Niefalszowana liczba jest niezaprzeczalna, bezosobowa i sprawiedliwa.

Niestety, rozporządzam tylko luźnemi liczbami, jednak i te przydadzą się nam jako tło do obrazu pracy własnej.

Polski ruch klubowy jest bardzo młody, przynajmniej w Polsce niepodległej. Jedynie Aeroklub Poznański, mający w swym rodowodzie również poznański „Związek Lotników Polskich“, jest już w wieku lat 12-tu, inne mają od 4 do 6.

Wprawdzie ruch lotniczy w Polsce już w roku 1909 przybiera kształty mniej lub bardziej realne w postaci „Koła Awiatów“ przy Stowarzyszeniu Techników w Warszawie i „Związku Awiatycznego“ przy Politechnice Lwowskiej. Pierwsze jednak, po dwóch latach istnienia, zlikwidują władze rosyjskie, drugi zamrze na czas wojny światowej oraz naszej z Ukraińcami i bolszewikami.

Oba Stowarzyszenia nie mogą wówczas, oczywiście, reprezentować Polski na terenie międzynarodowym.

Od czterech lat (14.X.1905) wszak istnieje w Paryżu „*Fédération Aéronautique Internationale*“ — Związek, założony przez 8 państw: Belgię, Francję, Hiszpanję, Niemcy, Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, Szwajcarję, Wielką Brytanię i Włochy.

Organizacja ta, znana dobrze pod skróconą nazwą „*F. A. I.*“, szybko się rozwija, wciąga w swe grono inne państwa, propaguje lotnictwo na skalę światową, organizuje wszelkiego rodzaju zawody, zatwierdza rekordy, wydaje dyplomy pilotów i t. d.

Obecnie do „F. A. I.” należy 34 państw; łatwiej też jest wyliczyć te, które do Związku nie przystąpiły, niż odwrotnie.

W Europie są to: przede wszystkim Rosja Sowiecka (Z. S. R. R.), która z tego powodu traci na terenie międzynarodowym wspaniałe nieraz wyczyny rekordowe, Łotwa, Estonja, Bułgarja i Albanja; w Azji nie należą do „F. A. I.”: wielkie Chiny, Persja, Sjam; w Afryce: Abisynja i Liberja, wreszcie — za oceanem: mniejsze państwa Ameryki Środkowej i Południowej.

Po raz pierwszy Polska zgłosiła swój akces do „F. A. I.” w roku 1922, jako „Polski Aeroklub”, założony rok przedtem w Poznaniu.

Obecnie, dzięki zwycięstwom naszych „asów” i sprężystej organizacji „A. R. P.”, zajmujemy w międzynarodowej rodzinie lotniczej jedno z miejsc czołowych.

Oczywiście, żmudna i ofiarna praca tak zwanych „klubów *afiljowanych*” w wysokim stopniu przyczyniła się do osiągnięcia obecnego poziomu reprezentacyjnego.

W ciągu 5—6 lat polskie lotnictwo sportowe — mówiąc słowami bolszewików — „dogoniło i (w wielu wypadkach) prześcignęło” lotnictwo europejskie.

Przeglądając stare, przedwojenne roczniki czasopism sportowych, znalazłem 8 nazw różnego rodzaju klubów lotniczych w Niemczech; jest to prawdopodobnie tylko część stowarzyszeń, istniejących tam w 1911 r.

W Anglii w tymże roku było 56 Aeroklubów i 4 czasopisma lotnicze.

Widzimy więc, że już przed dwudziestu paru laty ruch sportowy na Zachodzie szybko się rozwijał.

Wojna światowa skierowała cały wysiłek lotników europejskich w stronę lotnictwa wojskowego. Dopiero w kilka lat po zawarciu pokoju odradza się lotnictwo sportowe.

W tejsze Anglii np. tak zwanych „*subsydjowanych*” aeroklubów w r. 1925 było tylko 5. Liczba ta wzrasta w tempie niezbyt gwałtownem: 1926 — 6, 1927 — 10, 1928 — 13, 1929 — 16, 1930 — 20, 1931 i 1932 — 23 przy 100 zgórą samolotach turystycznych.

Jednem z najgłówniejszych zadań klubów angielskich jest szkolenie pilotów. Do 1932 r. Ministerstwo Powietrza zawierało z klubami umowę, w myśl której klub zobowiązywał się szkolić pewną ilość członków na pilotów i otrzymywał subwencję roczną w kwocie 2.000 funtów szterlingów. Stąd też pochodzi podział klubów angielskich na „subwencjonowane” i inne.

Obecnie państwo wypłaca klubom po 25 funtów za każdego członka, który został zakwalifikowany do otrzymania licencji pilota. Za każde odnowienie licencji (ważna przez 1 rok) dopłaca się po 10 funtów. Całkowita jednak kwota, przypadająca na każdy klub nie powinna przekroczyć 1.200 funtów i tylko w wyjątkowych wypadkach sięga — 1.500 funtów szt.

Ponadto uczniowie i piloci członkowie klubów opłacają wpisowe i członkowskie składki (wysokości ich nie znam) oraz po 2 funty za każdą godzinę dubla i 30 szylingów — samodzielnego latania.

Naogół roczna płaca latającego członka klubu wynosi około 35 funtów rocznie.

Subwencje rządowe i wysokie opłaty członkowskie dają, rzecz prosta, klubowi możliwość nienajgorszej egzystencji.

Ilość członków aeroklubów angielskich jest znaczna i stale wzrasta. W 1932 r. w klubach „subwencjonownych“ było członków — 6.128 (wobec 477 — w 1925 r.), w tem pilotów — 1.573 (w 1925 r. — 12), razem zaś z klubami niesubsydjowanymi odpowiednie liczby trzeba zwiększyć do 11.700 i 5.300.

Ruch lotniczy w *Dominjach Wielkobrytyjskich* charakteryzują następujące liczby:

Australja, klubów subsydjowanych w 1929 r. — 8, 1930 r. — 9, 1931 r. — 10; klubów niesubsydjowanych w 1929 r. — 1, 1930 r. — 9, 1931 r. — 8.

Kanada: klubów w 1928 r. — 15, 1929 r. — 23, 1930 r. — 21, 1931 r. — 23, 1932 r. — 26; członków w 1928 r. — 2.403, 1929 r. — 5.233, 1930 r. — 3.643, 1931 r. — 2.915; samolotów w 1928 r. — 34, 1929 r. — 65, 1930 r. — 70, 1931 r. — 72.

Nowa Zelandja: 25 klubów.

Afryka Południowa: 4 kluby i około 500 członków.

Indje: 9 klubów.

Żeby skończyć z Anglią, wspomnieć należy o szybownictwie, które jednak rozwija się tam raczej ilościowo, niż jakościowo.

W 1932 r. było w:

<i>Wielkiej Brytanji</i>	klubów	47,	szybowców	100
<i>Kanadzie</i>	„	22,	„	26
<i>Australji</i>	„	13,	„	20
<i>Nowej Zelandji</i>	„	13.	„	17
<i>Afryce Południowej</i>	„	5,	„	9
<i>Indjach</i>	„	2,	„	5

razem klubów 102, szybowców 177.

Nie będę się zatrzymywał na ruchu sportowym *Niemiec*, gdyż — z jednej strony śledzi go pilnie i stale omawia „Skrzydłata Polska“, z drugiej zaś — w ostatnich czasach rośnie on z szybkością nieprawdopodobną, sytuacja zaś zmienia się tam literalnie z dnia na dzień.

Ogromny wzrost ilościowy i jakościowy sportu lotniczego we *Francji* charakteryzują następujące liczby:

W 1931 r. było — 27 aeroklubów regionalnych, 3 kluby — o charakterze bardziej ogólnym (*D'Avionette*, *D'Aviaton Légère* i *Du Tourisme Aérien*), 1 stowarzyszenie zawodowe pilotów cywilnych i 15 innych pokrewnych organizacji, jak np. „*Les Vieilles Tiges*“ — „*Stare Korzenie*“ — stowarzyszenie pilotów, dyplomowanych przed 2 stycznia 1914 r.

Klub ten jest zamknięty dla ogółu lotników i będzie istnieć dopóty, dopóki liczba jego członków nie zmaleje do 12, wtedy — w myśl statutu — zostanie rozwiązany. Stowarzyszenie jest międzynarodowe.

W liczbie 15 — są też organizacje byłych kombatanów, członków tej lub innej bojowej jednostki lotniczej, podoficerów rezerwy i t. p.

W 1933 r. ilość aeroklubów gwałtownie wzrasta do 77.

W 1934 r. Francja ma już 133 klubów i stowarzyszeń podobnych.

Włochy w 1931 r. mają 84 aeroklubów regionalnych i 1.200 sekcji (oddziałów) lokalnych.

W mniejszych państwach europejskich również można zaobserwować poważny wysiłek w kierunku wzmożenia sportu lotniczego.

Jugosławia — w 1933 r. miała 4 centra lotnictwa sportowego (Białogród, Zagreb, Lublan, Serajewo), 24 „komitetów“ regionalnych i 232 — lokalnych (30 samolotów).

Belgia — w 1931 r. ma 11.620 członków aeroklubów; liczba ta wskutek kryzysu maleje w 1933 r. do 8.700.

Węgry mają: klubów motorowych w 1931 r. — 7, w 1932 r. — 7, klubów szybowcowych w 1931 r. — 5, w 1932 r. — 7, klubów modelarskich w 1931 r. — 13, w 1932 r. — 15, razem w r. 1931 — 25, w roku 1932 — 29; samolotów klubowych — 28, szybowców 29.

Holandja — 4 kluby samolotowe i około 15 — szybowcowych.

Szwajcaria — w 15 „sekcjach“ ma 17 samolotów klubowych i 40 prywatnych (członków aeroklubów).

Czechosłowacja — 4 aerokluby i 23 kół szybowcowych.

Inną organizację ma *Rosja Sowiecka*. Jak już zaznaczyłem, nie należy ona do „*F. A. I.*“. Sport lotniczy skupia się tam w organizacji zwanej „*Osowiachim*“, podobnej do naszej *LOPP*., aczkolwiek o szerszym zakresie działania, obejmującym wszystkie, lub prawie wszystkie sprawy, związane z obroną kraju.

Stale jednak słyszy się głosy, żądające wysunięcia przysposobienia lotniczego na czoło innych prac stowarzyszenia.

Już w r. 1932 „*Osowiachim*“ miał, rzekomo, 22 cywilne szkoły lotnicze, na początku zaś roku 1934 istniało około 700 kół szybowcowych.

Jednakże liczby zarówno sowieckie, jak i zagraniczne, są bardzo niepewne. Np. Sowiety podają ilość członków „*Osoawichimu*“ w 1932 r. na 20 milionów, prasa zaś francuska — na 5 milionów.

Z państw pozaeuropejskich pierwsze miejsce zajmują, oczywiście, *Stany Zjednoczone Ameryki Północnej*. Dyplomy pilotów idą tam w tysiące rocznie. Np. w 1932 r. wydano 4.243 licencji, w tem 293 — komunikacyjne i 3.950 — turystyczne. Na rok 1933 posiadaczy dyplomów pilota było — 18.624 i ucznia-pilota — 8.225; samolotów w użyciu na 1. I. 1933 — 10.512.

W 89 uniwersytetach i kolegiach istnieją specjalne kursy lotnicze. Klubów w 1931 r. było — 207.

Z zagadnieniem sportu i turystyki lotniczej ściśle związana jest kwestja *lotnisk*.

W rozbudowie lotnisk cywilnych pierwsze miejsce zajmują niewątpliwie *Stany Zjednoczone A. P.* W jednym (1932) roku budują tam: 41 nowych portów lotniczych; 28 — handlowych i 91 — lądowisk.

Ogólna ilość lotnisk na rok 1933 wynosi — 2.079 (547 — samorządowych, 619 — handlowych, 350 — pomocniczych, 458 — lądowisk, 50 — wojskowych i lądowych, 14 — morskich i 41 — zamkniętych prywatnych i rządowych); z tej liczby 691 lotnisk mają oświetlenie elektryczne do lotów nocnych. Lądowiska ułożone są tak, że na każdych 40—50 milach wytyczonych linii powietrznych możliwe jest lądowanie.

W Europie prym trzymają *Niemcy*.

Już w 1931 r. istniało tam 230 lotnisk, w tem — 97 portów lotniczych I i II klasy.

Na *Wyspach Brytyjskich* naliczyłem (podług mapy) około 450 różnych, mniej lub bardziej przystosowanych do lądowania terenów.

Również *Francja* i *Włochy* pokryte są gęstą siecią lotnisk i lądowisk.

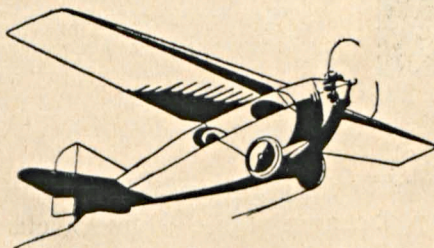
Podaję sporą garść niebardzo opracowanych i niesystematycznych liczb, charakteryzujących w przybliżeniu stan lotnictwa sportowego zagranicą.

Umyślnie nie przytaczam odpowiedników polskich; każdy może je znaleźć, chociażby w świeżem wydawnictwie A. R. P. „5 lat lotnictwa sportowego w Polsce“.

5 a 25 lub nawet 28—29 lat! Zestawienie to mówi samo za siebie. Zrobiliśmy z pewnością o wiele więcej niż $\frac{1}{5}$ lub $\frac{1}{6}$ tego, co dała dotychczas zagranica.

Jedno trzeba podkreślić: — cały świat w lotnictwie sportowem widzi nie rozrywkę dla bardziej lub mniej zamożnych, bardziej lub mniej młodych ludzi, lecz czynnik pierwszorzędnej wagi państwowej, źródło siły obronnej kraju i tężyzny Narodu.

Liczy, które nam zaimponują, niech staną się drogowskazami dla dalszej pracy w raz obranym kierunku.





STANISŁAW SKARŻYŃSKI
mjr. pil.

Transatlantycka komunikacja lotnicza

(Pilot transatlantycki mjr. S. Skarżyński na prośbę
Zarządu Klubu Lotniczego P. W. S. nadesłał ni-
niejszy artykuł)

Rozpatrując zagadnienie regularnej komunikacji lotniczej przez ocean Atlantycki przy obecnym stanie techniki, musimy stwierdzić, że inne są możliwości zorganizowania takiej komunikacji pomiędzy Afryką (St. Louis, Dakar, Bathurst) i Ameryką Południową (Natal w Brazylii), a inne między Europą a Ameryką Północną.

Nie wchodzi tu w grę różnice odległości, mimo, iż przy oglądaniu mapy oceanu Atlantyckiego, sporządzonej według Merkatora, widać „na oko“, że odległość np. między wybrzeżami Irlandji i Harbour Grace jest znacznie większa, niż między Dakarem a Natalem. Wynika to stąd, że rzut Mercatora zachowuje tę samą wartość linjową stopnia długości geograficznej zarówno na równiku, jak i w okolicach podbiegunowych. Wzięta za przykład odległość między Irlandją a Harbour Grace jest w rzeczywistości prawie dokładnie równa odległości Dakar — Natal. Rozstrzyga więc nie różnica odległości, a odmienny układ warunków meteorologicznych.

Lotnictwo w obecnym stanie nie potrafiło jeszcze się uniezależnić od stanu pogody, pomimo umiejętności latania w chmurach i mgłę i możliwości utrzymywania należytego kierunku przy pomocy radjogonjometrii. Stąd też większa regularność warunków meteorologicznych

nad Południowym Atlantykiem znakomicie ułatwia zaprowadzenie normalnej komunikacji lotniczej. Lotnik zgóry wie, jaką pogodę napotka w poszczególnych odcinkach swej trasy i prawie wcale nie jest narażony na nieprzyjemne niespodzianki. Jest więc rzeczą naturalną, że pierwsza pocztowa linja lotnicza prowadzi nad Atlantykiem południowym, który jest przebywany w dwóch etapach. Za lądowisko wśród oceanu służy zakotwiczony statek „Westfalen“. Obecnie „Air France“, po próbnym locie „Arc en Ciel“ i „Croix du Sud“ prowadzi pertraktacje z „Lufthansą“ co do wspólnej eksploatacji tej linii pocztowej, założonej przez niemieckie towarzystwo lotnicze. Sprawa założenia włoskiej linii lotniczej Rzym — Rio de Janeiro, po nieudanym próbnym locie, chwilowo ucichła.

Parę słów należy poświęcić również komunikacji, utrzymywanej między Europą a Ameryką Południową przez sterowce. Obecnie regularne loty odbywa Zeppelin L.Z.127, który wkrótce ma być zastąpiony przez olbrzyma powietrznego L.Z.129, napełnionego niepalnym helem. Komunikacji tej nie można wróżyć rozwoju, gdyż wskutek małej szybkości, a jednocześnie o wiele większej zależności od warunków atmosferycznych, nie będzie mogła konkurować z normalną komunikacją lotniczą. Zresztą, poza Niemcami, żaden kraj na świecie nie posiada dostatecznej ilości specjalistów w dziedzinie długodystansowych lotów sterowcowych, a po katastrofach sterowców amerykańskich i angielskich, nie będzie forsował tego rodzaju komunikacji powietrznej.

Odrębność warunków atmosferycznych nad Północnym Atlantykiem, ich wielka zmienność i nieregularność, jest największą przeszkodą do stworzenia komunikacji lotniczej między Europą a Ameryką Północną, mimo, że nad tą częścią Atlantyku dokonano więcej przelotów, niż między Afryką i Brazylią. Szczególne trudności atmosferyczne mają do pokonania samoloty, lecące w kierunku zachodnim.

O przelotach komunikacyjnych, dokonywanych bez lądowania, w obecnych warunkach nie może być mowy, gdyż samolot jest tak obciążony materiałami pędnymi, że nie jest w stanie zabrać dostatecznej ilości poczty i bagażu. Próby dokonania połączenia komunikacyjnego trasą północną przez Grenlandję i Islandję, też nie rokuja obecnie widoków powodzenia.

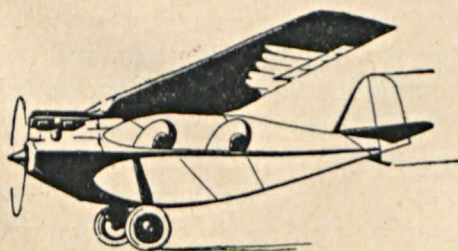
Najracjonalniejszym rozwiązaniem zagadnienia wydaje się budowa szeregu sztucznych wysp lotniskowych na oceanie, które mają być tak rozmieszczone, aby odległość między nimi nie przekraczała 750 km. Odcinek ten współczesne samoloty komunikacyjne mogą przebywać w czasie dwóch i pół do trzech godzin. Przy dobrej obsłudze meteorologicznej, na tak niewielkim odcinku — zarówno w przestrzeni, jak i w czasie — niespodzianki są prawie że wykluczone i istnieje

wielka gwarancja bezpieczeństwa lotu co, wraz z szybkością, jest podstawą normalnego funkcjonowania lotnictwa komunikacyjnego.

Projektowany szlak lotniczy ma iść na Bermudy i Azory, ku wybrzeżom Hiszpanji. Dla zapewnienia komunikacji z Anglią ma być umieszczona przy wybrzeżach europejskich jeszcze jedna sztuczna wyspa, odchylona znacznie ku północy od planowanej drogi. Ten system, według opinji projektodawców, zapewni połączenie między Europą a Ameryką Północną w czasie 30 — 35 godzin.

Aczkolwiek już przystąpiono do budowy pierwszej sztucznej wyspy, możliwe jest, że rozwiązanie problemu przyjdzie od innej strony — od strony lotnictwa wysokogórskiego (stratosferycznego).

Loty na znacznych wysokościach stawiają wielkie trudności techniczne konstruktorom samolotów, ale zato usuwają prawie zupełnie wpływ warunków atmosferycznych i pozwalają na uzyskiwanie wielkich szybkości, przyczem według obliczeń teoretycznych ma to z reguły być szybkość, przekraczająca 1000 km/godz. Najpoważniejszymi trudnościami technicznymi przy budowie samolotu wysokogórskiego są: 1) konstrukcja zupełnie szczelnej kabiny dla załogi i pasażerów, że względu na bardzo niskie ciśnienie atmosferyczne, wielkie zimno i brak dostatecznej ilości tlenu w rozrzedzonym powietrzu; 2) zapewnienie normalnej wydajności silnika przy pracy na wielkich wysokościach. Gdy te trudności zostaną rozwiązane (możliwe, że będzie to samolot o napędzie silnikowo-rakietowym), a należy się tego spodziewać — budowa dalszych sztucznych lotnisk na Atlantyku dla zapewnienia normalnej komunikacji lotniczej okaże się zbyteczna. Służbę komunikacyjną obejmie lotnictwo stratosferyczne, którego samoloty będą odbywały drogę między Europą a Ameryką w przeciągu pięciu czy sześciu godzin.



LATEM

O tem, że bywają chmury
Zapomnieliśmy przed miesiącem.

Żarem z góry

bucha

słońce

i zieje ziemia sucha. —

Półnadzy —

— Półtrozebrani

mechanicy

(niby rydze podane

na patelni lotniska). —

Podbiegło paru.

Ptak

wielki, szary

wlecze się zadem z hangaru,

jak rak.

— — — — —
Kombinezon, spadochron, szal.

Lot na 4.000.

Chcesz coś powiedzieć, ale —

— za gorąco.

— — — — —
„Wyjąć podstawki!” Zgrzany,

śmigłem pędzony

oddech silnika —

Z pod ogona

lecą piasku smugi.

Lotnisko znika

w kurzu tumanie.

— — — — —
Powietrze rzadkie. Start długi.

— — — — —
W mazowieckim lazurze

na metalowym plaku

wozimy się, jak tarantasem

po opuszczonym szlaku

kresowym. Gruda. Wyboje. Czasem

kadłub się nagle wynurzy

z gęstej powierzchni mazi

i zdradnie

opadnie,

aż brzuch pod gardło podłazi.

— — — — —
Z oczyma w altimetrze

pchamy się coraz wyżej.

Już mniej upalne powietrze

usta nam liże.
Więcej buja,
mniej rzuca.
Zegary spokojniej meldują
I również pracują płuca.

Wyżej. Spirali dróżką krętą
pniesz się ze śmieszną jakąś butą,
pragnąc rozwalić własną głowę
kopułę nieba kryształową —
na talerz ziemi naciśniętą
i mgieł obręczą doń przykutą.
Wyżej. Już 5.000. Tłucze krew do skroni.
Wyżej. Wciąż głębiej ziemskie dno się wgniata
I jakaś dziwna senność w uszach dzwoni
a jednak... nic. Horyzont nie opada.

Dobrze jest tak, w bezbrzeżność wlaższy się
przypomnieć po raz nie wiem który sobie,
jaką jest człowiek nędzną okruszyną
na małym pyłku świata, ziemskim globie.
Czyż na to trzeba... Et, niechaj nędzarze,
gdy grosz zrabują ze skarbcza mądrości
dmą się i pękają, tam, w drugim wymiarze,
myśląc o czwartym. A tłum niech się złości,
gdy mu powtórzę,
że wobec wszechświata
to obojętne, czy lata
„homo sapiens“, czy sterczy w górze
„simia incapillata“.

Tę kończę moje orędzie.
Schodzimy. Śpiewają linki —
Maszyna leży w spirali.
Nos swędzi —
(Omen: tym razem
będziemy kogoś witali
i albo — tęsknią dziewczynki,
albo coś mrożą w bufecie).
Już nisko. Uszy zatkało,
kiwnęło nad jakąś drogą,
Podejście... za malutkim gazem,
knypeł na siebie, pomalu
i — już ryjemy ostrogą.

W telefon ktoś się śmieje. Aż
umiera ze śmiechu.
— Człowieku,
Jako?! ty w lipcu odmroziłeś twarz?

Klubownictwo lotnicze

(Nowela na wesoło)

Derkacz skrzypnął: „to latanie
nerwy tak mu potargało...”

— „Wszyscy my latamy, panie”.
Bekas wtrącił się nieśmiało...

I. Baykowski „Kokuracki”.

....„Klub Lotniczy P. W. S.”...

....„Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów”...

Prawda, że odrazu wyczuwa się, że to jest organizm społeczny. ogromnie lotny? Bo to i „lotniczy” i „samolotów”... Słowem, nie dwa grzyby w barszcz, a cały barszcz na grzybowej zaprawie!

Do takiej „Jednodniówki” na temat samej nazwy Klubu można by napisać ze sześć nowel... Bujnąć o romantyzmie Podlasia i podlasiaków, o dzielności i czystości umysłów, o swojskości podlaskiej wytwórczości „kochanej, rodzimej, takiej naszej, katolickiej” i t.d. i t.d. Słowem, lekko można by napisać ze 600 wierszy, żeby tylko płacili...

A tu trzeba krótko, niewyraźnie, bez osobistych wycieczek, tanio i dobrze... „bo to i miejsca mało, druk i papier też kosztują”, no, i należy gadać tylko o Klubie.

No i już! Chwała Bogu, początek jest i to usprawiedliwiający zakończenie...

W konkluzji tego „początku” przyjmijmy „na wiarę”, że Klub Lotniczy P.W.S. jest organizmem społecznym przedewszystko silnie lotnym, to znaczy mocno, mocno latającym.

I naprawdę tak jest!

A czy może być inaczej???

Otóż może być — bezwarunkowo! Mógłby być ani lotnym, ani latającym, ani nawet Klubem!

Co? Dać przykład? Proszę — jest przykład!

Znam na naszych wachlarzowato-rozpostartych bujnych Kresach miasto. A w mieście tem centrum, wokół którego obraca się cały miejscowy świat. I jeszcze jak się obraca!

Otóż te kulturalno - społeczno - polityczno - sportowo - wokalnie - muzycznie - literacko - rozrywkowe centrum, zowie się „Klub Łowiecki w mieście Iks”.

Kiedys to los zawiódł mnie mezaljansowym wysiłkiem wołowego pociągu i pary żydowskich chabeł do owego miasta Iks. I okazało się, że na nudy, na głód, na uwiąd starczy, na neurastenję, na nagłe i niespodziewane zaręczenie się z potężnymi morgami ugorów i lasów jest cudowny teren i opieka Boska właśnie w postaci tego Klubu Łowieckiego.

„Goście mile widziani za opłatą 50 groszy wstępu, zimno - gorący bufet, gry i zabawy towarzyskie bez specjalnej dopłaty i partnerów i t. p.“... Raj na ziemi...

Miałem z początku obiekcje, że z tem łowiectwem u mnie nie tak znów popisowo... Ale, złowiwszy w swym pokoju hotelowym z 10 insektów różnych odmian i to bez karty łowieckiej i bez zastosowania okresów ochronnych na zwierzynę, poczułem się Nemrodem i ruszyłem w gościnne podwoje Klubu.

I cóż wykryłem?

Otóż wykryło się, pokazało się i udowodniło się, że w tym to Klubie Łowieckim wśród 111 członków i członkiń niema ani jednego myśliwego czy myśliwej, prócz dwóch „wprowadzonych“ gości: PT. zastępcy komornika i PT. inspektora jatek, którzy byli w mieście Iks zawodowymi łowcami posagów.

Przyczem oni w tym Klubie obchodzili już 25-lecie swych nieudanych łowów.

No, ale zagadaliśmy się, a tu jest 5-lecie Klubu Lotniczego, a nie Łowieckiego! Przepraszam...

Więc na podstawie analogji, stwierdźmy, że i w Klubie Lotniczym mogło nie być latania.

Nawet tyle, co pod, czy za paznokciem.... Mogło! — Ale tak nie jest!

Jest latanie, jest dużo latania, bardzo dużo i jeszcze jakiego latania! Sam „cymes“, jak mówią białscy nobiles i patrycjusze!

I mimo, że jest tyle latania, ale sprężysta administracja Klubu daje sobie cudownie radę z przydziałami benzyny i rycyny — tego wystarcza... Bo „niema nalać do zapalniczki“, „niema uprać rękawiczki i umyć na bal szyję“, „niema rycynki dziecku“, „niema towotu na deklakacenie cery małżonce w świecie i domu i jeszcze gdzieś“... Dyscyplinka i porządeczek!

I dlatego latamy jak bez kości!

Lata się za skarbnikiem o pożyczkę...

Lata się od wierzycieli...

Lata się za paniami, panienkami, wogóle za wszystkim, co jest na przedmiot męskiego zainteresowania się w Białej....

Lata się od jednego dyrektora do drugiego o zaliczkę....

Wylatuje się od jednego i drugiego dyrektora...

Lata się z plotkami i za plotkami...

Lata się w poszukiwaniu tego, co wynalazł pracę (loty długodystansowe — 8 godzin dziennie).

Lata się do komornika...

Wylatuje się od komornika...

Nie zliczyć wszystkiego! Parę razy latało się na rajdy, no, ale bez żadnych osobistych wycieczek!...

A jakie są loty?

Parę dni temu ostatni nie latający dotychczas członek Klubu, był klasyczny „łot koszący“ z rąk rozsierzonego męża, wylatując z okna pierwszego piętra i kosząc po drodze krzak pokrzyw...

Loty holowane też czasem zdarzają się — pod rękę z własną żoną.

Loty myśliwskie do Warszawy „na dziewczynki“.

Loty akrobacyjne — z rowerów, motocykli i t.p....

Loty rozpoznawcze — na wykrycie taniego kredytu....

Loty żaglowe w prądach termicznych oparów politycznych (wybory).

Loty szkolne i instruktorskie — z pensjonarkami....

Loty zespołowe rojem, kluczem albo wytrychem do miast na popicie...

Loty szybowcowe za bramę P.W.S.

O lotach „niszczyielskich“ nie piszę, bo poobrazają się „niszczyiele“ i nie puszcza do druku!

Teraz o maszynach klubowych:

Tu jest ta pięta Achillesa... choć i tu Klub walczy z wrodzonym od 5 lat bohaterstwem, brakiem maszyn i z ubóstwem taboru, z kryzysem mieszkaniowym (hangar).

Oficjalny tabor Klubu jest uwidoczniiony we właściwym sprawozdaniu, a poza tem duża ilość prywatnych, nieturystycznych maszyn Singera (na raty), będących w posiadaniu szeregu członków Klubu oraz pokaźny zastęp awionetek typu T-SP („taczki seryjnej produkcji“)...

Więc jeżeli te elementy zestawić sine ira et studio... ale poco właściwie zestawiać...

O własnem bohaterstwie nie poninno się mówić!

Zresztą oszczędność papieru. Więc koniec.

JESIENIA

*Mży. Pułap 100. Widoczność 1.300.
Mapa portowa w chorągiewki mgły
popstrzona. Oficer startowy zły.
Nie puszcza. Oł, „dwa słowa mniej“, służbista.*

*Nie może. Taki rozkaz, niema mowy.
Pelźnie godzina, druga... wreszcie wieść,
przejaśnia się! — Chcesz lecieć? — Pal cię sześć!*

*Maszyna. Próba motoru. Gotowa!
Deszczyk przez śmigło pluje w okulary,
samolot wlecze się, jak chromy czart,
wszystko rozkisło. I nareszcie — start!
Runda. Nie jest tak źle — widać hangary.*

*A teraz — naprzód! kto w busolę wierzy.
Na wiatr poprawka i prosto, na kąt.
Szarzeje w koło... niebo... woda... ląd...
Jednak emocja jest. No, bądźmy szczerzy!*

*Gdy w taki dzień ktoś, włącząc się po niebie,
Mówi, że spać chce, albo, że ma spleen,
że chętnie rzuca drogowaskazy szyn,
uwierzę mu i — będę na pogrzebie...*

*Chmury wciąż niżej, widać coraz gorzej,
przedrzeć się niema mowy, choćbyś zdechl.
Zawracać — poco? to przynosi pech.
Lądujemy przymusowo w jakimś dworze.*



„Czerwona Jaskółka”

ROZMYŚLANIA

Ostatnia strona!

Na to, by dojść do niej, należy przedtem przejrzeć bodaj po-
bieżnie cały zebrany materiał...

...ten cały materiał, czy będzie to liczba, data, fotografia, spra-
wozдание, czy nazwisko dowolne — przemówi do rozumu, serca i sen-
tymentu każdego starego klubowca lotniczego, poruszy zmagazynowa-
ne głęboko w sportowej duszy wspomnienia, przeżycia, nastroje...

Bo jakże sprawozdawczo można odtworzyć te wszystkie uczucia,
impulsy, powody, motywy, które zmuszały całą bratą klubową do wy-
tężonej pracy, do zaciętych dyskusyj do późnej nocy o każdy detal
organizacyjny, do „wykombinowywania” każdego drobiazgu sprzętu,
do „wykalkulowywania” każdego dodatkowego litra benzyny...

...Stary klubowy mechanik z rozrzewnieniem dziś wspomina
pierwszego klubowego „Henriot’a” i twierdzi, że „to była maszyna ta-
ka, jakich już nigdy nie będzie — najszczerze złoto”, choć mówił
wówczas, że go ta krowa swemi histerycznymi narowami o udar ser-
cowy i o nagły obłęd kiedyś przyprawi...

Zapomniał widzieć, ile razy na mrozie poobdzierał sobie zziębnię-
te ręce, zmieniając kapryśne świece, czy przykręcając tej „krowie”
jakąś śrubę...

Wiele, wiele przeżyć przechodzi niepostrzeżenie przed oczami
duszy!

Pozapominaliśmy wszyscy te ciężkie pracowite dnie i wieczory,
spędzone w zimnym hangarze przy żmudnej pracy! Przy pracy, zesp-
lającej cały Klub!

A czy pamiętacie jeszcze — szefa mechaników, który w przed-
dzień zawodów uległ bardzo skomplikowanemu zwichnięciu ręki i mi-
mo to na następny dzień rzetelnie obsługiwał kilkanaście współza-
wodniczących samolotów!

A czy pamiętacie jeszcze — znaną w całym świecie lotniczym „białą kanapę“ i jej udział w rajdzie, w silnej konkurencji, z młodym pilotem i z zaszczytnym wynikiem.

A czy pamiętacie jeszcze oblatanie prototypu poważnie zmodyfikowanego — przyczem na pierwszy lot poleciał z pilotem oblatującym konstruktor — nasz kolega klubowy...

A czy pamiętamy jeszcze pierwszy lot prototypu awionetki klubowego chowu, do kabiny której mógł wejść albo tylko pilot bez spadochronu, albo spadochron bez pilota...

A czy pamiętacie jeszcze tych, którzy odeszli od nas na zawsze: Stefaniuk, Kluczyński, Lampe...

Nie! nie sposób wspominać... Coś tak dziwnie skomli w sercu...

Rozumujmy więc nieugiętą lotniczą logiką! Choć trudno o tych rzeczach mówić w dobie Żwirki i Wigury, „czeluskinowców“, Posta, ale i tu, w maleńkiej zresztą skali, nie są przed nami ukryte obce momenty poświęcenia, odwagi, wspaniałego uporu na własnym gruncie. Wszystkie elementy rycerskości lotniczej weszły jako podwaliny w fundament samego ustroju klubu!

Małoduszność i karjerowiczostwo w Klubie nie istniały i nie zaistnieją!

Śmiało tedy patrzymy w przyszłość, bo jeśli zażąda od nas Ojczyzna spełnienia obowiązku obywatelskiego, to się wstydzić naszych barw klubowych nie będziemy!

K. Or.



„Ci, co odeszli“...

S. p. KAZIMIERZ STEFANIUK, pilot rez.

Urodził się dn. 7 marca 1905 r. w Bohukałach ziemi Podlaskiej. Naukę rozpoczął w gimnazjum rosyjskim, a w r. 1924 — wstąpił do Szkoły Budowy Maszyn im. Wawelberga i Rotwanda w Warszawie, którą ukończył mimo trudnych warunków materialnych w r. 1928.

Powołany do odbycia służby czynnej w wojsku, został przyjęty do Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie, gdzie, jako podchorąży, uzyskał dyplom pilota dn. 9 listopada 1929 r.

Po odbyciu służby wojskowej otrzymał posadę w Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej-Podl. Wstąpił do Klubu Lotniczego P.W.S. i został instruktorem klubowej szkoły lotniczej, szkoląc 7-miu pilotów.

Pozatem brał udział w III i IV Konkursie Samolotów Turystycznych i w Zawodach Zimowych Lubelsko - Podlaskich, latając w barwach Klubu.

Zginął śmiercią lotnika dn. 16 września 1932 r. podczas lotu szkolnego z uczniem.

Okrył długotrwałą żałobą cały Klub Lotniczy P.W.S., który w nim będzie zawsze widział wzór energii i poświęcenia dla dobra lotnictwa.

ś. p. STEFAN ZDZISŁAW KLUCZYŃSKI, ppor. rez. uczeń - pilot

Urodził się w Białej Podlaskiej dn. 14 lutego 1902 r. W r. 1917 wstępuje do P.O.W. i bierze czynny udział w rozbrojeniu okupantów. W roku 1920, jako harcerz wstępuje do szeregów armji i wcielony do 205-go p. p., walczy na froncie, przyczem zostaje dwukrotnie ranny. W roku 1922 otrzymuje świadectwo z ukończenia 6 klas gimnazjum państwowego, a w końcu 1923 r. zostaje powołany do odbycia obowiązkowej służby wojskowej.

W grudniu 1924 roku, jako podchorąży, zostaje przeniesiony do rezerwy.

W r. 1927 otrzymuje posadę w Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej Podlaskiej, a z chwilą zawiązania się Klubu Lotniczego przy P.W.S., zostaje jego aktywnym członkiem i szkoli się w pilotażu.

Zginął śmiercią lotnika dn. 16 września 1932 r. w czasie lotu szkolnego z instruktorem ś. p. pil. Stefaniukiem.

Ś. p. ROMAN LAMPE

Urodził się w dniu 5. X. 1913 r. w Międzyrzecu ziemi Podlaskiej, wojew. Lubelskiem.

Do 7-mioklasowej Szkoły Publicznej w Brześciu n/Bugiem wstąpił w roku 1923, którą ukończył w roku 1930.

W tymże roku jesienią złożył egzamin na I kurs Szkoły Handlowej w Brześciu n/Bugiem. Szkołę tę ukończył w 1933 roku. Będąc uczniem Szkoły Handlowej, należał do Przysposobienia Wojskowego Ogólnego, gdzie po przejściu 3-ch kursów, uzyskał w Obozie II stopień P. W.

Mając wielkie zamiłowanie do lotnictwa, wstąpił w roku 1933 do Oddziału Klubu Lotniczego Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Brześciu nad Bugiem, za którego pośrednictwem został wysłany do Centrum Badań Lotniczo - Lekarskich w Warszawie i uzyskał kwalifikację zdrowotną na pilota. W tymże roku jesienią rozpoczął kurs szybowcowy w Oddziale KL. P.W.S. w Brześciu, gdzie, po przeszkoleniu, uzyskał na wiosnę 1934 r. kategorię „A” pilota szybowcowego, a następnie kat „B” w Klubie Lotniczym P.W.S. w Białej Podlaskiej.

Chcąc się oddać w przyszłości służbie wojskowej w lotnictwie, przez cały czas Ś. p. Roman Lampe pracował dla lotnictwa z wielkim umiłowaniem i oddaniem.

Zginął śmiercią lotnika podczas lotów szybowcowych, holowanych za samochodem w Oddziale KL. P.W.S. w Brześciu n/Bugiem dnia 29 kwietnia 1934 roku.



Skład Osobowy Zarządów Klubu Lotniczego PWS

1929 rok

Prezes	— inż. Mieczysław Pęczalski
Vice prezes	— inż. Stanisław Cywiński
Sekretarz	— inż. Zygmunt Cyma
Kier. Szk. Lat.	— inż. Adam Karpiński
Skarbnik	— Antoni Uszacki

1930 rok

Prezes	— inż. Adam Karpiński
Vice prezes	— inż. Aleksander Grzędzielski
Sekretarz	— Tadeusz Drozdowski
Skarbnik	— Henryk Toczolowski
Kier. Szk. Lat.	— Kazimierz Stefaniuk

1931 rok

Prezes	— inż. Mieczysław Pęczalski
I Vice-prezes	— Tadeusz Drozdowski (Kier. Techn. Klubu)
II Vice-prezes	— Henryk Toczolowski (Kier. Szk. Lat.)
Sekretarz	— Piotr Andrzejewski
Skarbnik	— Henryk Jungowski

1932 rok

I półrocze

Prezes	— inż. Zbysław Ciołkosz
I Vice-prezes	— Antoni Uszacki (Kier. Remontów)
II Vice-prezes	— Jerzy Szałowski (Kier. Szk. Lat.)
Sekretarz	— Tadeusz Drozdowski
Skarbnik	— Kazimierz Anuszewski

II półrocze

Prezes	— inż. Jerzy Teisseyre
I Vice-prezes	— Antoni Uszacki (Kier. Remontów)
II Vice-prezes	— Jerzy Szałowski (Kier. Szk. Lat.)
Sekretarz	— Zygmunt Przeorski
Skarbnik	— Kazimierz Anuszewski

1933 rok

Prezes	— inż. Stanisław Cywiński
I Vice-prezes	— Antoni Uszacki (Kier. Szk. Lat.)
II Vice-prezes	— Tadeusz Arcinowski (Kier. Techn.)
Sekretarz Generalny	— Stefan Hauschild
Referent Prasowy	— Władysław Woszczyński
Skarbnik	— Kazimierz Anuszewski
Kier. Sekcji Szyb.	— Zygmunt Przeorski
Kapitan Sportowy	— Antoni Biernacki
Kier. Tab. Szyb.	— Franciszek Seremet

1934 rok

Prezes	— inż. Stanisław Cywiński
I Vice-prezes	— Antoni Uszacki (Kapitan Sportowy)
II Vice-prezes	— Tadeusz Arcinowski (Kier. Sekcji Motorowej)
Sekretarz Generalny	— inż. Dominik Bronisław Brański
Skarbnik	— inż. Ludwik Bukowiecki
Kier. Sekcji Szyb.	— Zygmunt Przeorski
Referent Techniczny	— inż. Jerzy Sarnowicz
Referent Prasowy	— Stefan Hauschild (Gospodarz Klubu)
Kier. Taboru Szyb.	— Franciszek Seremet

Członkowie Honorowi

Ś. p. Stefaniuk Kazimierz	Inż. Pęczalski Mieczysław
Ś. p. Kluczyński Stefan	Inż. Ciołkosz Zbysław
Inż. Karpiński Adam	

Członkowie Wspierający

Inż. Czerwiński Jan	Baron Różyczka de-Rosenwerth Stanisław
---------------------	--

Lista członków czynnych K. L. PWS (Pracowników Wytwórni)

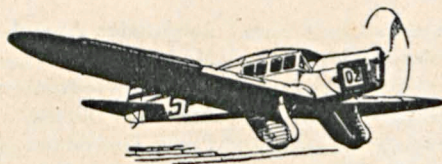
Anuszewski Kazimierz	Lipski Franciszek
Arcinowski Tadeusz	Leszewicz Antoni
Biernacki Teodor	Mateuszuk Czesław
Bodzoń Stefan	Marciniuk Tadeusz
Brzozowski Wiktor	Michałowski Henryk
Inż. Bukowiecki Ludwik	Migielski Włodzimierz
Buchajczyk Józef	Myszkowski Kazimierz
Inż. Brański Dominik Bronisław	Nestorowicz Władysław
Białkowski Marjan	Olszówka Edward
Cybulski Jan	Oleszczuk Kazimierz
Inż. Cyma Zygmunt	Orzeszko-Ostrejko Zygmunt
Inż. Cywiński Stanisław	Paszkowski Marjan
Czudowski Kazimierz	Przeorski Zygmunt
Chudkiewicz Roman	Popławski Zygmunt (P. W.)
Chomiuk Aleksander (P. W.)	Puławski Zdzisław
Dudyński Zygmunt	Pierzchała Eugenjusz
Desperat Czesław	Inż. Ryba Kazimierz
Dobrowolski Bolesław	Rzepko Józef
Dzierzbicki Leszek	Inż. Sarnowicz Jerzy
Fabjańczuk Wacław (P. W.)	Inż. Sakowicz Leon
Fryc Ignacy	Szymański Karol
Grom Jan	Szelest Józef
Gromadzki Czesław	<u>Serement Franciszek</u>
Gromadzki Józef (P. W.)	Sławiński Stefan
Hauschild Stefan	Stasiuk Mieczysław
Hryniewicz Piotr	Siłakiewicz Stanisław
Janicki Leon	Siedlecki Henryk
Jankowski Józef	Szott Jan
Jarczyński Stanisław	Szczepański Zygmunt
Kazimierczuk Kazimierz	Stankiewicz Antoni
Komarzyniec Kazimierz	Trochimiuk Marjan
Korczak Kazimierz	Tytz Stanisław
Komarzyniec Józef	Uszacki Antoni
Koza Tadeusz	Woszczyński Władysław
Koc Henryk	Wołoszynowicz Władysław
Krawczyk Jan	Zdaniewski August
Kozieł Eugenjusz	Inż. Zobel Edward
Lubański Józef	Kpt. inż. Żardecki Jan
	Inż. Żaliński Stanisław

Lista członków czynnych K. L. PWS (zamięscowych)

Andrzejewski Jan	Lewkowicz Anatol
Artyszek Aleksander (junior)	Medwecki Józef
Biernacki Antoni	Opalko Włodzimierz Jerzy (P. W.)
Buchowiecki Zdzisław (P. W.)	Papierski Michał
Chyżyński Czesław	Parell Godysław
Chusła Władysław (P. W.)	Popielewicz Mieczysław (P. W.)
Czarnocki Józef (P. W.)	Puławski Jan (P. W.)
Cybulski Mirosław (junior)	Sikorski Jan
Dębowski Czesław	Sobczyński Józef
Doroszuk Antoni (junior)	Smoleński Stanisław (P. W.)
ppor. Godlewski Władysław	Stanilewicz Bolesław (P. W.)
Gawrysiak Bronisław	Siłuch Stanisław (P. W.)
Grabowski Tadeusz (P. W.)	Serafinowicz Antoni (junior)
Gozdziołko Tomasz (P. W.)	Inż. Teisseyre Jerzy
Jamnicki Edward (P. W.)	Wróblewski Mieczysław
Kasjaniuk Józef (P. W.)	Witkowski Stefan (P. W.)
Koc Tadeusz (P. W.)	Wagner Mieczysław
Lewicki Stefan	Woch Zbigniew Antoni (P. W.)

Członkowie Sympatycy

Andrzejewski Piotr	Inż. Misiurewicz Eugenjusz
Aromin Stanisław	Makaruk Aleksander
Cymowa Janina	Piotrowska Zofja
Duchnowski Piotr	Próchnicka Wanda
Drażkowski Franciszek	Piekarska Wanda
Drozd Feliks	Pluciński Leon
Dutkiewicz Kazimierz	Podsiadłowicz Ryszard
Dąbrowski Stefan	Świątkowska Marja
Godzwon Tadeusz	Ślupikowski Maksymilian
Jasiński Franciszek	Szcześniewski Robert
Jungowski Henryk	Kpt. inż. Szumiel Stefan
Kluczyński Marjan	Stasiewicz Stanisław
Kaczyński Jan	Szydłowski Karol
Kaimowski Aleksander	Tarkowski Zygmunt
Karwowski Stanisław	Toczowski Henryk
Kiryłuk Władysław	Tomaszewski Jan
Kiryłuk Czesław	Wawreczka Stanisław
Kosiba Grzegorz	Wojczuk Franciszek
Kołodziej Wiktor	Wulf Józef
	Zakrzewski Romuald



Wykaz pilotów Klubu Lotniczego PWS

I. Piloci z dyplomami M. S. Wojsk. lub Min. Komunikacji i F. A. I.

Kpt.-pil.-inż. Żardecki Jan	Pil. Uszacki Antoni
Ppor.-pil. Szałowski Jerzy	Pil. Arcinowski Tadeusz
St. sierż.-pil. Korczak Kazimierz	Pil. Drozdowski Tadeusz
Ś. p. pchor.-pil. rez. Stefaniuk Kazimierz	Pil.-inż. Karpiński Adam

II. Piloci wyszkoleni w Klubie Lotniczym PWS

Lubański Józef	Lewicki Stefan
Biernacki Antoni	Hauschild Stefan
Gnoiński Stanisław	Mateuszuk Czesław
Przeorski Zygmunt	Naleszkiewicz Jarosław
Grom Jan	Stasiuk Mieczysław
Dębowski Czesław	Por. Białek Bogusław
Ś. p. Kluczyński Stefan	

III. Piloci — członkowie Klubu Lotniczego PWS wyszkoleni w obozach P. W. Lotn.

Piotrowski Jan	Bieńkowski Zygmunt
Sobolewski Józef	Bieńkowski Jan
Supernak Marjan	Horbik Witold
Szott Jan	Zurawski Euzebjusz
Suszczyk Mieczysław	Czudowki Kazimierz
Rybakiewicz Józef	Stepko Bohdan
Szule Wiktor	Zaręba Władysław
Kozłowski Wiktor	Kozioł Eugenjusz
Małynicz Lech	Trubicyn Andrzej

Wykaz pilotów szybowcowych Klubu Lotniczego PWS

	pil. szyb. kat. C
Andrzejewski Jan	A
Artyszuk Aleksander	C
Por. Białek Bogusław	—
Brzozowski Wiktor	B
Buchowiecki Zdzisław	B
Inż. Cywiński Stanisław	—
Chyżyński Czesław	—
Chomiuk Aleksander	A
Czarnocki Zygmunt	—
Dudyński Zygmunt	A
Dębowski Czesław	—
Ppor. Godlewski Władysław	B
Grabowski Tadeusz	B
Gromadzki Czesław	—
Gromadzki Józef	B
Hauschild Stefan	B
Hryniewicz Piotr	—
Janicki Leon	—
Jankowski Józef	B
Kazimierczuk Kazimierz	B
Koc Tadeusz	—
Komarzyniec Kazimierz	B
Koza Tadeusz	A
Lewicki Stefan	A
Łuzgin Stanisław	—
Marciniuk Tadeusz	B
Masłowski Stanisław	—
Nestorowicz Józef	B
Oleszczuk Kazimierz	A
Olszówka Edward	A
Orzeszko-Ostrejko Zygmunt	—
Kpt. Papierski Michał	A
Paszkowski Marjan	B
Popławski Zygmunt	C ²
Przeorski Zygmunt	B
Pułaski Jan	A
Rzepko Józef	B
Inż. Sarnowicz Józef	—
Siedlecki Henryk	—
Siłuch	C ²
<u>Seremet Franciszek</u>	B
Sławiński Stefan	—
Stasiuk Mieczysław	B
Smoleński Stanisław	A
Świderski Władysław	—
Trochimiuk Marjan	C ²
Uszacki Antoni	—
Wasiluk Władysław	—
Wilaniec Stefan	—
Zdaniewski August	A

Sprawozdanie Finansowe za okres pięciolecia 1929—1935

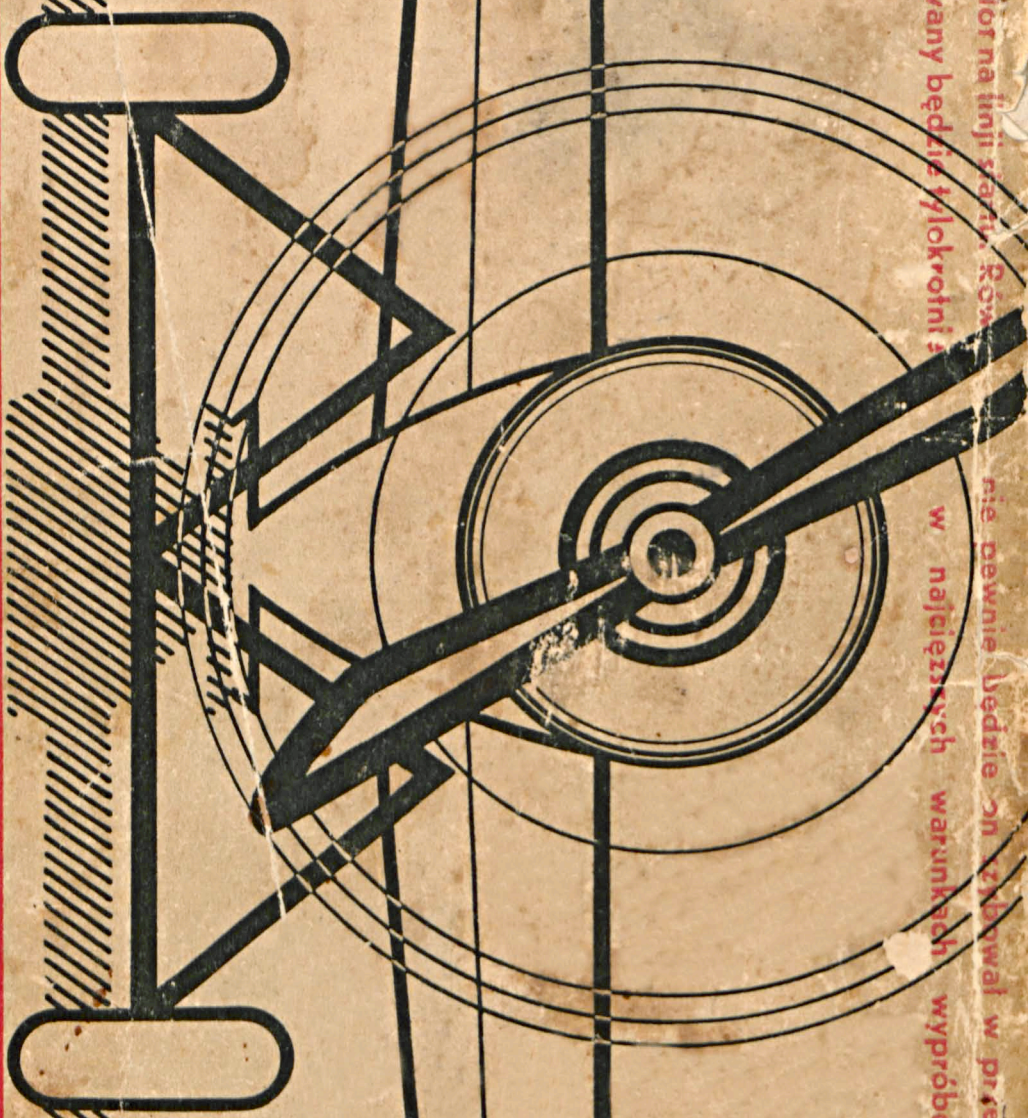
Wpływy	1929		1930		1931		1932		1933		
	Złote	gr.	Złote	gr.	Złote	gr.	Złote	gr.	Złote	gr.	
Subwencje	2.000	—	7.530	—	9.927	—	11.500	—	21.203	—	
Własne (składki, imprezy itp.)	2.810	19	5.008	—	2.864	51	3.398	—	4.524	60	
W y d a t k i	Szkolenie, trening, zawody i t p. . .	4 076	61	3.205	—	9.781	—	7.030	07	6.690	—
		Sprzęt, remonty . .	7.148	—	10.274	99	11.010	26	11.019	64	
	Sekcja szys- bowcowa	—	—	—	—	—	—	243	31	825	—
		Sprzęt, remonty . .	—	—	—	—	—	—	5.769	37	6.133
Administracja	384	37	1.217	—	550	—	2.102	98	1.210	—	
Stan kasy	349	21	323	—	192	45	1	68	8	48	

Powyższe zestawienie zostało sporządzone na podstawie ksiąg kasowych bez uwzględnienia zobowiązań K. L. P. W. S.

Spis rzeczy:

	Str.
Od Zarządu Klubu Lotniczego P. W. S. w Białej Podlaskiej.	4
Historja Klubu Lotniczego Podlaskiej Wytwórni Samolotów ,	5
Szkolenie. Trening. Turystyka	16
Szybownictwo w Klubie Lotniczym P. W. S.	33
Tabor Klubu Lotn. P. W. S.	39
Możliwości rozwoju sportu i turystyki lotniczej	43
W walce o lepsze	48
Liczby	52
Transatlantycka komunikacja lotnicza (art. specjalny mjr. pil. S. Skarzyńskiego)	58
„Latem“ (wiersz I. Baykowskiego)	61
„Klubownictwo Lotnicze“ (nowela)	63
„Jesienią“ (wiersz I. Baykowskiego)	66
„Czerwona Jaskółka“ (rozmyślania)	67
„Ci, co odeszli“...	69
Skład osobowy Zarządów Klubu Lotniczego P. W. S.	72
Lista członków czynnych K. L. P. W. S.	74
Lista członków-sympatyków K. L. P. W. S.	75
Wykaz pilotów Klubu Lotniczego P. W. S.	76
Wykaz pilotów szybowcowych K. L. P. W. S.	77
Sprawozdanie Finansowe za okres pięciolecia 1929 r. — 1934 r.	78

Pewnie stoi samolot na linii startu. Pewnie nie będzie on zdołał w przelocie, jeśli o ile silnik jego smarowany będzie tylko krotnie w najcięższych warunkach wypróbowanym olejem



Mobiloil-Aero

V A C U U M V A I L C O M P A N Y S A.