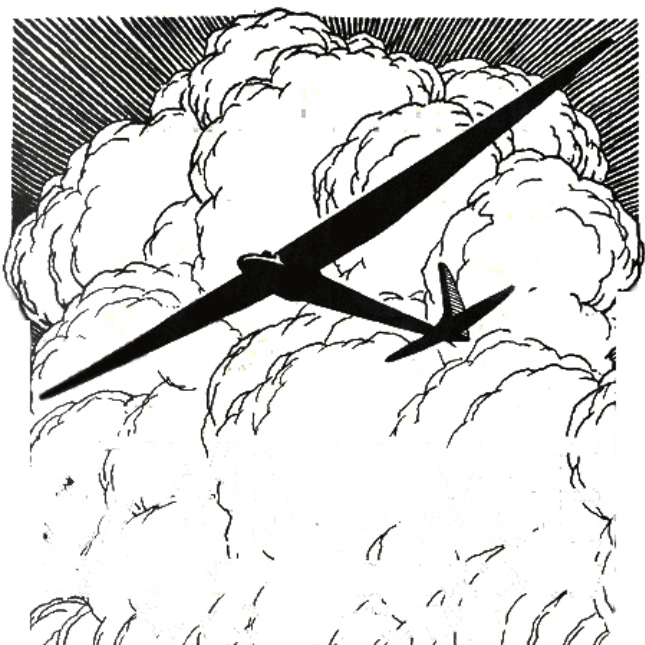




**Materiały informacyjne dotyczące działalności
Wołyńskiej Szkoły szybowcowej LOPP "Sokola Góra"
(koło Krzemieńca na Wołyniu) w latach 1933-1939**



“Życie Krzemienieckie” Nr 04-1933

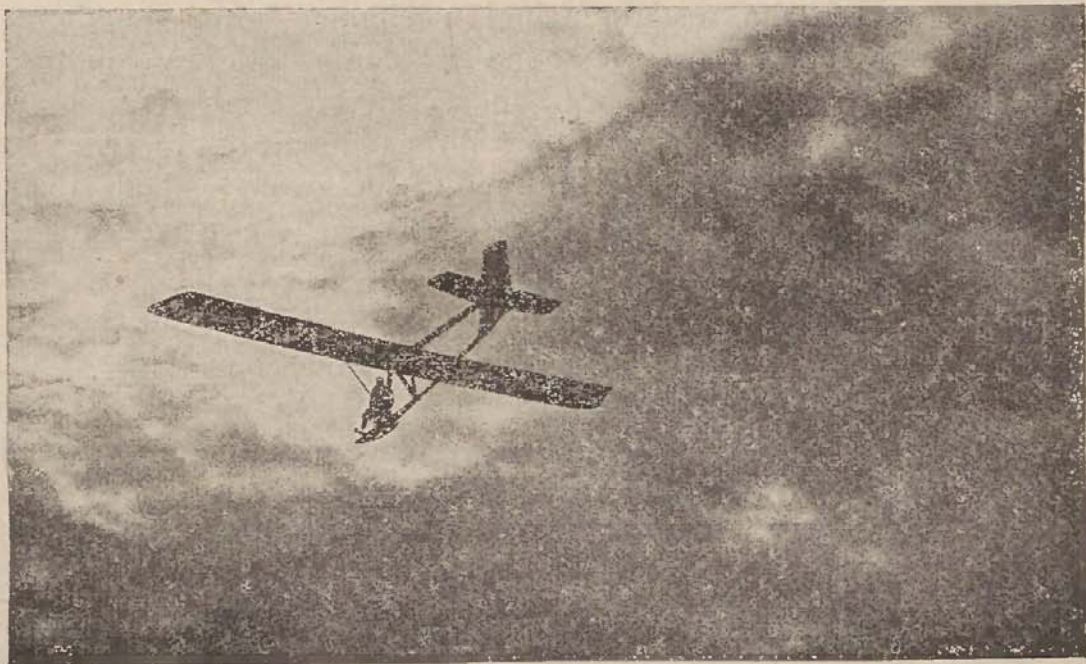
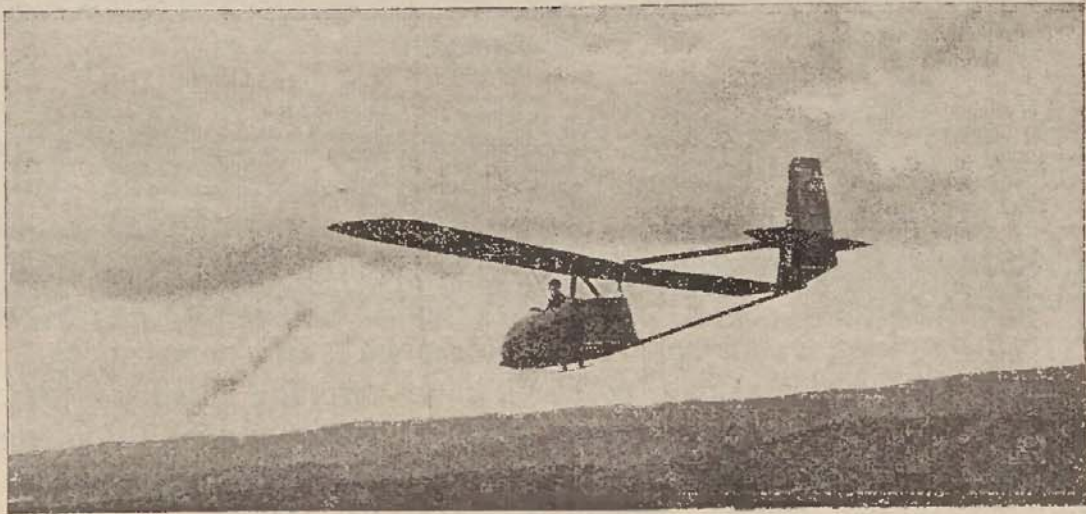
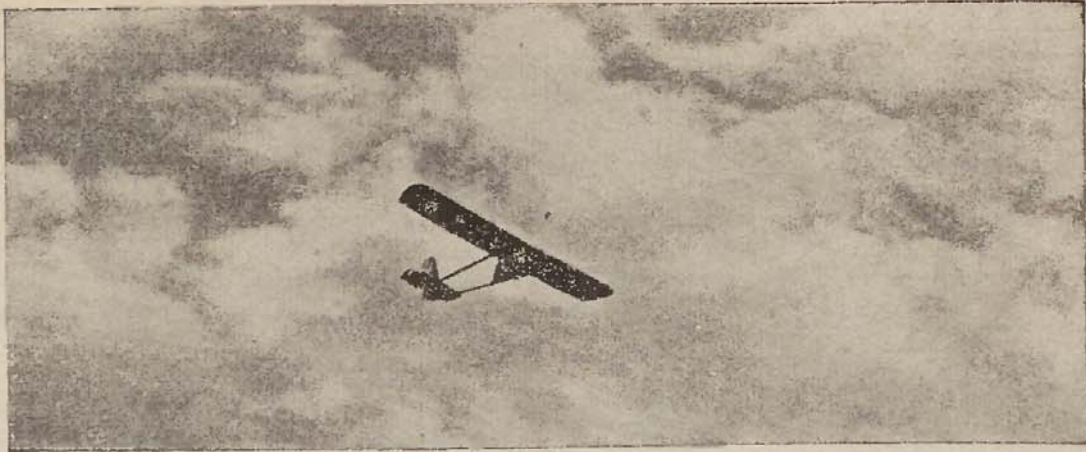
Szybownictwo.

Idea zdobywania przestworzy była znana już przed tysiącami lat. W legendach starożytności słyszymy o Ikarze, który ku słońcu latał, a życie młode postradał, bo skrzydła miał z wosku. Wosk nie oparł się topiącym promieniom słońca.

Półlegendarną postacią jest zakonnik polski, który z Trzech Koron wystartowawszy—kilkanaście kilometrów miał na szybowcu*) przelecieć.

Potem skończyły się legendy a zaczęła się rzeczywistość. Wielu młodych entuzjastów życiem przepłaciło swe pierwsze, niepewne, niemowlęce „kroki“ w powietrzu. Dzięki nim, po wynalezieniu silnika spalinowego i zastosowaniu jego do aparatów latających, wspaniały rozwój

*) Szybowiec — aparat do latania bez silnika, ślizgający się na prądach wiatru.



Loty na szybowcach w Bezmiechowej.

Fot. I. Geislerowa.



Start szybowca.

lotnictwa zadziwia i oszałamia. Sukcesem na światową skalę był przed laty dwudziestu kilku lot kilkusetmetrowy — dziś zdobycie oceanu stało się już rzeczywistością. Imponujący rozwój lotnictwa motorowego usunął na długi czas w cień zapomnienia szybownictwo, któremu swe istnienie zawdzięczał.

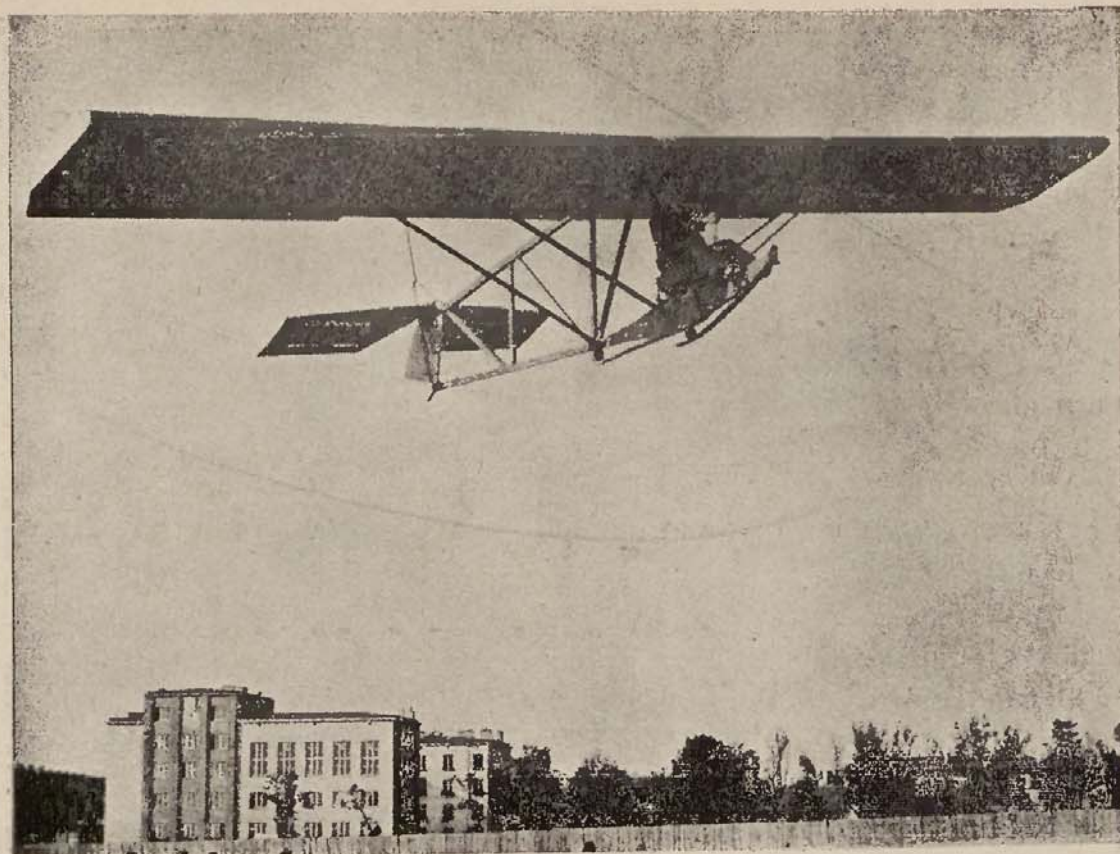
Na zapomnianą gałąź sportu powietrznego zwrócono oczy przed laty trzynastu. Niemcy szkolą szybowników, tworząc kadry przygotowawcze do eskadr lotnictwa wojskowego, którego rozwój był ograniczony przez traktat Wersalski. Z biegiem czasu oceniono należycie szybownictwo z innych jeszcze względów. Jest ono tanim środkiem doświadczalnym, oddającym wielkie usługi mechanice lotu, budowie płatowców i poznaniu atmosfery. Wstępne szkolenie pilotów motorowych na szybowcach daje kolosalne oszczędności na kosztach i czasie.

Jako sport tani i dostępny służy propagandzie lotnictwa i kształceniu młodych charakterów. Poleganie tylko na swoich siłach, opanowanie siebie i szybowca, szybka ojentacja, odwaga — to są cechy, jakie wyrabia szybownictwo.

* * *

Są dwa rodzaje lotów na szybowcu: ślizgowy i żaglowy. Warunkiem lotu ślizgowego jest różnica poziomów miejsca startu i lądowania np. góra. Może być również szybowiec na pewną wysokość wyholowany na linie za samochodem, lub samolotem.

Do lotu żaglowego konieczny jest prąd powietrzny o kierunku niepoziomym i o dostatecznym natężeniu. Dzieje się to, gdy wiatr napotyka stok górski: wówczas zmienia swój kierunek na równoległy do zbocza, dając w ten sposób składową pionową potrzebną do uniesienia szybowca. W szybownictwie nazywamy to prądami wstępującymi po-



Szybowiec „Wrona“ na holu za samochodem, na lotnisku w Warszawie.

wietrza. Jest to lot żaglowy, zboczowy. Lot termiczny ma miejsce wtedy, gdy dana przestrzeń promieniuje więcej niż sąsiednie—wówczas powietrze nad nią znajdujące się, unosi się ku górze. Gdy składowa pionowa szybkości prądów powietrznych jest większa od szybkości opadania szybowca, nastąpi lot z nabieraniem wysokości.

W komunikacji lotniczej szybownictwo zabierze głos dzięki dwóm głównie zaletom: bezpieczeństwu i taniości. Próby stworzenia tzw. „pociągów powietrznych“, gdzie „lokomotywą“ będzie płatowiec z silnikiem, a szybowiec „wagonami“ dały zupełnie pozytywne rezultaty. Uniknie się przez to niebezpieczeństwa wybuchu paliwa, pożaru, a lądowanie na szybowcu będzie możliwe i bezpieczne na każdym prawie terenie, kalkulacja zaś wykaze, że koszt osobo-kilometra będzie niższy.

Szkolenie w pilotażu bezsilnikowym, dzięki zastosowaniu specjalnych metod, jest bezpieczne i łatwe. Przygotowanie ucznia i wprowadzenie go w opanowanie sterów odbywa się na ziemi. W powietrze pójdzie uczeń zupełnie przygotowany.

* * *

Pierwsze próby szybowania odbywają się w Polsce w latach 1923, 1925. Niepowodzenia jednak chwilowo zrażają młodych entuzjastów.

Rok 1927 jest początkiem systematycznej pracy nad rozwojem szybownictwa we Lwowie.

Znojna praca od podstaw, nieudane wyprawy szybowcowe, wypadki—nie zniechęcają nikogo. Pionierzy szybownictwa polskiego, z „prorokiem“ inż. Szczepanem Grzeszczykiem na czele, kroczą wciąż naprzód. Wynalezienie terenów szybowcowych w Bezmiechowej (k. Sanoka) jest jednym z etapów imponującego już postępu lotnictwa bezsilnikowego. Świetne konstrukcje polskie inż. Czerwińskiego, inż. Grzeszczyka, Kocjana dają odpowiedni tabor. Przełamanie bierności społeczeństwa, powoduje udzielenie subsydjów przez instytucje państwowe i społeczne. W wyniku tego jesteśmy w hierarchji światowej na czwartym miejscu po U. S. A., Niemczech i Rosji. Na zawodach szybowcowych w Rhön (Niemcy) poza Niemcami startują tylko Polacy. Zajmują czołowe miejsca. Postawa ekipy polskiej i zalety konstrukcji imponują wszystkim. Składają nam gratulacje.

To czoło, elita szybownicza Polski!

Należy też dbać o korzenie tej latorośli. I na tem polu praca wre. Powstają przy związkach sportowych, organizacjach społecznych, aeroklubach—sekcje szybowcowe. Przez całe lato czynne są szkoły szybowcowe o rozmaitych zadaniach; są więc szkoły powszechne — wstępne szkolenie, szkoły średnie—próby żaglowania i Akademia w Bezmiechowej. Tu z dnia na dzień padają nowe rekordy, wysuwają się nowe koncepcje, trenują „asy“.

W sprawozdaniu z działalności Bezmiechowej w roku 1932 czytamy (Skrzydłata Polska 1—1933):

„Dn. 19-go września byliśmy świadkami nocnego lotu termicznego nad lasem. Po 2 godzinach żaglowania wraca mjr. B. Stachoń a za nim i Z. Oleński nad zbocze, ale anemotachometr już stoi, wiatrowskazy zwisają, słońce zbliża się do horyzontu. Metr po metrze tracą 200 m. wysokości i za chwilę nieubłagany koniec—lądowanie. Próbuja jednak ostatniej deski ratunku, odchodzą nad las. Są niemal na wysokości drzew; wyższe muszą już omijać, ale mają jeszcze 200 m. rezerwy—względnej wysokości góry i w najgorszym razie wylądują na lotnisku koło dworu, zamiast w Dolinie Słowiczej, czy na B...

Zdumieni obserwujemy na starcie jak dwa szybowce, jeden za drugim, niby sznurem niewidzialnym związane, chwilami już słabo widoczne, snują się i maleją, gdyż stale—choć powoli—wznoszą się na niewidzialnym, wieczornym oddechu lasu. Oczarowani urokiem tajemniczego zjawiska, zazdrościmy im tego spokojnego i najprzyjemniejszego chyba w ich życiu lotu...

Minuty szybko mijają—upłynęła już godzina, słońce dawno skry-

ło się za dalekimi górami. Cisza... Robotnicy znoszą gałęzie, by rozpalic ogniska i oświetlić miejsce lądowania... Szelest rozbijanej trawy zwiastował, że szybowiec wylądował.

* * *

Nieraz myślałem o możliwościach rozszerzenia „zarazy szybowcowej“, jaka ogarnia całą Polskę na teren Krzemieńca.

W jeden z nielicznych słonecznych dni feryj Wielkanocnych wybraliśmy się z p. L. Gronowskim na spacer w poszukiwaniu terenów, nadających się do szybowania. Zaopatrzyliśmy się w mapę i laski, i wyruszyliśmy w kierunku Podlesiec.

Każda górka z odległości dwóch kilometrów wydaje się wymarzoną. Z zapartym oddechem pędzimy bliżej i tu rozczarowanie: stok poszarpany, zalesiony, przedpole pokryte jarem, zabudowaniami itd. Szybowisko musi odpowiadać tylu warunkom, że niełatwo je wynaleźć. Tak przechodzi pierwsza godzina, druga. Zaczynamy na wszelki wypadek wysuwać piękne projekty wytrzebiecia Bożej Góry, jeżeli tak dalej, nie...

A może zasypać jar? Jakby w odpowiedzi na to, ten ostatni wyszczerzył zęby wyrzeźbionych na zboczu przez wodę spływów... koń zarżał (przysiągłbym, że się zaśmiał). To nas przywołało do porządku. Znowu poważne miny, wzrok rozbiegany na wszystkie strony i od czasu do czasu wykrzyk: O!, który za chwilę okaże się przedwczesnym.

Ratujemy się przecuciami: czuję, że za tą górą, coś będzie! 4 kilometry prawie biegiem i znowu zawód. Już trochę zmęczeni wysuwamy się z jaru i planujemy 10-kilometrowy bieg pod Poczajów, bo: czuję, że tam coś będzie (chyba po trzęsieniu ziemi), aż tu, tuż za nami, wysokie, trochę strome zbocze Łysej Góry, obok niej wymarzone zbocze do lotów szkolnych, naprzeciwko Ostra Góra.

Prześcigamy się w zachwytach.

Rzeczywiście warunki bardzo dobre.

Zbocze łagodne, brak zalesienia, poszarpania, przedpole długie i gładkie, blisko szosy, od Krzemieńca około 8 klm., zbocza w różnych kierunkach pochylone—dostępne dla wszystkich wiatrów.

Trud sześciogodzinnego marszu wynagrodzony: Krzemieniec będzie miał szybowisko. Już wiedźma na miotle nie będzie tylko bajką, maluczko, a nad Krzemieńcem zawisnie wśród cumulusów szybowiec, a nocnym lotem, zawisć w sercu baby na miotle wzbudzi (jeśli ona ma serce), że w jej kompetencje wkracza.

* * *

Krzemieniec obok terenów ma inne warunki, wymagające powstania tu ośrodka lotów bezsilnikowych: warsztaty stolarskie i ślusarskie Liceum mogą przystąpić do budowy szybowca, zwłaszcza, że są przygo-

towani do tego, w pewnym stopniu, modelarze lotniczy. Wśród młodzieży wysportowanej, dzięki warunkom zimowym Krzemieńca, znajdzie się wielu amatorów latania i miejmy nadzieję—będzie to materiał dobry.

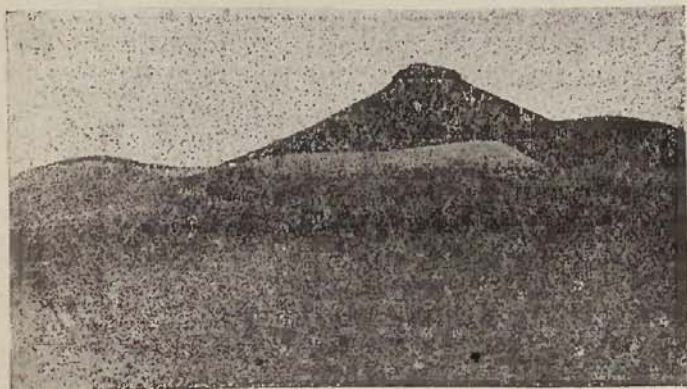
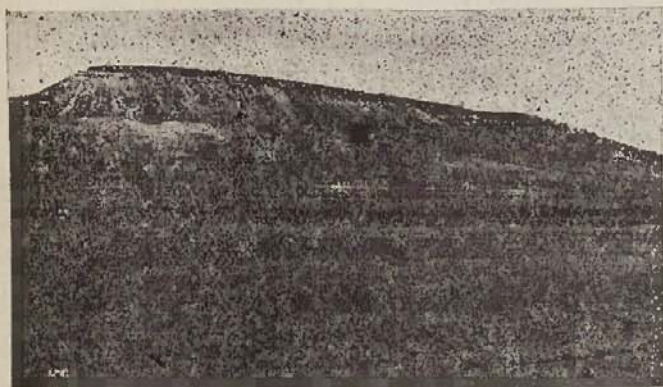
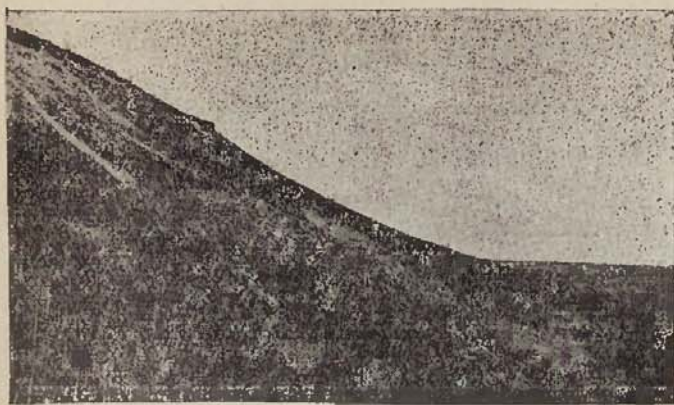
Niech więc gród Słowackiego stanie się głównym ośrodkiem szybowcowym Wołynia, jak staje się już stolicą sportu narciarskiego.

Stanisław Piątkowski.

“Życie Krzemienieckie” Nr 06-1933

Szybownictwo w Krzemieńcu.

W dniach 5 i 12 czerwca br. odbyły się w Krzemieńcu pierwsze



Tereny szybowcowe pod Krzemieńcem.
Fot. L. Gronowski.

loty szybowcowe. Loty te wykazały, iż Krzemieniec posiada świetne tereny, umożliwiające początkowe i dalsze szkolenie.

Już p. St. Piątkowski w Nr. 4 „Życia Krzemienieckiego“, w artykule p. t. „Szybownictwo“ pisze, że Krzemieniec posiada wszelkie warunki rozwoju szybowcowego, że może i powinien stać się ośrodkiem szybowcowym Wołynia.

Wstępem poczynąń szybowcowych u nas były dokonane w czasie Wielkiej Nocy wyprawy p. St. Piątkowskiego i niżej podpisanego na górki okoliczne, celem wyszukania odpowiednich terenów. Stwierdzono, że zbocza Łysej i Ostrej Góry, znajdujące się w kierunku pn-zach. od miasta, dają możliwości latania przy wszystkich kierunkach wiatru.

Sprawami szybowcowymi zainteresował się miejscowy Komitet L. O. P. P. i Zarząd Zjednoczenia Organizacji Społecznych, który na zebraniu w pierwszych dnia maja postanowił powołać do życia szybowcową jednostkę organizacyjną, jaką jest Koło Szybowcowe. Celem przeprowadzenia prac przygotowawczych powierzono wybranej komisji obfotografowanie terenów, nawiązanie kontaktu z Okręgowym Ko-

mitetem Szybowcowym we Lwowie, z Komitetem Wojewódzkim i Kołem Szybowcowem w Łucku, przygotowanie projektu statutu i zwołanie zebrania organizacyjnego Koła Szybowcowego.

Komisja prace przygotowawcze wykonała a rezultatem jej prac był przyjazd dn. 3.VI.33 do Krzemieńca wyprawy szybowcowej z Łucka, która miała na celu oficjalne oblatanie terenów Krzemienieckich i ocenienie ich wartości.

Wyprawa była wyposażona w wóz szybowcowy z szybowcem „Wrona“. W wyprawie wzięli udział p. Michał Glatman, pilot-instruktor szybowcowy, pracujący przy Komitecie Wojewódzkim L. O. P. P. w Łucku, p. R. Flach, pilot szybowcowy, członek Aeroklubu Akademickiego we Lwowie i p. St. Piątkowski, również pilot szybowcowy, członek Aeroklubu Akademickiego w Warszawie. P. St. Piątkowski przywiózł z Ministerstwa Komunikacji, w celach propagandowych film szybowcowy, który został wyświetlony w Liceum podczas wygłoszonego odczytu, jak również podczas Zielonych Świąt, w jednym z miejscowych kin.

Dn. 5 czerwca br. zostały zorganizowane, w celu propagandy, loty pokazowe, które odbyły się na przygodnych, lecz stosunkowo bliskich górach, pod wsią Podleśce, wobec licznie zebranej publiczności. Loty te pokazały publiczności, jak to człowiek może latać w powietrzu bez siły pociągowej, jaką jest silnik. Loty, które odbyły się następnie, dn. 12.VI br., na właściwych terenach pod Łysą Górą, wykazały całkowitą przydatność tychże do celów szkoleniowych. Należało pomyśleć o dalszej konkretnej pracy—o założeniu Koła Szybowcowego.

Zebranie organizacyjne Koła odbyło się dn. 16.VI br. w lokalu Starostwa, pod przewodnictwem p. posła Puławskiego. Po zagajeniu zebrania i przyjęciu porządku dziennego podpisany zapoznał zebranych z tem, co się w dziedzinie szybownictwa, w Krzemieńcu, do tej pory, zrobiło. Następnie p. poseł Puławski zreferował statut ramowy, nadesłany przez Okręgowy Komitet Szybowcowy, który został — z małymi zmianami—przyjęty. Po uchwaleniu wpisowego w wysokości 1 zł, i składek członkowskich w wysokości 50 gr. miesięcznie, przystąpiono do wyborów Zarządu Koła. Prezesem wybrano podpisanego, poza tem do Zarządu weszli: ks. proboszcz Studziński jako wice-prezes, prof. Al. Berger — sekretarz, dr. Faliński — skarbnik, por. Minkowski i prof. Kozłowski —jako członkowie.

Koło postanowiło zakupić, w najbliższym czasie, szybowiec typu „Wrona“ i rozpocząć w lipcu szkolenie, pod kierunkiem pilota-instruktora p. M. Glatmana.

Stajemy więc wobec faktu dokonanego: mamy Koło Szybowcowe i grono ludzi pragnących szczerze pracować. Maluczko, a uirzemy wielki ruch koło góry, „Ostrą“ zwanej.

W sprawie warunków i terminu rozpoczęcia szkolenia zostaną podane do wiadomości okólniki i ogłoszenia. Zapisy na członków Koła Szybowcowego przyjmuje p. dr. Faliński, codziennie, do g. 12 w Starostwie.

L. Gronowski.

“Życie Krzemienieckie” Nr 07-1933

Kurs Pilotażu Szybowcowego w Kulikowie pod Krzemieńcem.

Miejscowy Komitet Powiatowy L. O. P. P. wraz z Kołem Szybowcowym zorganizował w Kulikowie pod Krzemieńcem kurs pilotażu szybowcowego. Tereny do szkolenia szybowcowego na kategorie A i B są zatwierdzone przez Ministerstwo Komunikacji.

Jest to pierwszy kurs szkolenia terenowego na Wołyniu. Kurs zaczął się dnia 15 lipca i potrwa do 20 sierpnia. Zajęcia odbywają się

pod kierunkiem pilota-instruktora p. M. Glatmana i obejmują systematyczne szkolenie szybowcowe i trening do lotów na kategorię A i B.

Kategoria A pilotażu szybowcowego wymaga wykonania lotów w linii prostej, conajmniej 32-sekundowych; zaś kategoria B, wymaga lotów z opanowaniem wiraży, z lądowaniem na wskazany punkt, w czasie conajmniej 1 minuty.

Szkoli się grupa złożona z 10-ciu osób, w tem dwóch członków Koła Szybowcowego z Włodzimierza, 1 osoba z Koła Szybowcowego z Łucka i reszta — członkowie Koła Szybowcowego w Krzemieńcu. Wszyscy uczestnicy kursu są zakwaterowani we wsi Kulikowie, co umożliwia całodzienne przebywanie na szybowisku. Dotychczas wszyscy wykonali przepisane warunki i loty na kategorię A, a cztery osoby nawet uzyskało już kategorię B pilotażu szybowcowego. Dalsze szkolenie na kategorię B trwać będzie do końca kursu.

Szkolenie odbywa się na szybowcu typu Wrona, konstrukcji M. Kocjana z Warszawy.

Korzystne warunki szybowiska (dobre tereny, bliskość wsi, kwater, dobra komunikacja z Krzemieńcem) stwarzają możliwości założenia stałej szkoły szybowcowej. Obecny kurs da duży materiał doświadczalny w tym względzie. Możliwość założenia szkoły szybowcowej zasługuje na zwrócenie uwagi czynników miarodajnych.

Tereny Krzemienieckie mimo, że są zarejestrowane do szkolenia szybowcowego na kat. A i B, okazały się przydatne również do żaglowania. Przy sprzyjających warunkach (południowy wiatr) można szybować ponad całym zboczem Łysej Góry. Dnia 16.VII.33 r. p. M. Glatman, przy bardzo korzystnych warunkach, żaglował 23 $\frac{1}{2}$ minuty ponad zboczem Łysej Góry, nabierając wysokości około 100 m.—Lotów kilkunastu-minutowych było więcej. Loty te wykonano na zwykłej szkolnej maszynie co tem więcej podnosi korzystne warunki terenów, ponieważ przy użyciu szybowców odpowiednich do żaglowania, wyniki w lotach żaglowych uzyska się znacznie łatwiej i lepsze.

Należałoby to wziąć pod uwagę w następnych latach szkolenia, przeprowadzając treningi lotów kat. C, ewentualnie uruchamiając szkolenie na kat. C pilotażu szybowcowego.

G.

“Życie Krzemienieckie” Nr 08-1933

O rozwój szybownictwa w Krzemieńcu.

W dn. 20 sierpnia r. b. został zakończony w Kulikowie koło Krzemieńca kurs pilotażu szybowcowego. Na uroczystość zakończenia ściągnęły liczne rzesze publiczności, interesującej się ruchem sportowym wogóle, młodym zaś ruchem szybowcowym w szczególności. Komunikacja autobusowa Z. O. Ś. ułatwiła w dużym stopniu przybycie publiczności do odległego o 14 km Kulikowa. W programie uroczystości były loty pokazowe, przemówienia p. inspektora Robaka, wiceprezesa Pow. Kom. L. O. P. P. i p. insp. O. P. L. G. Kościanowskiego oraz rozdanie dyplomów pilotom szybowcowym. Uroczystość ta rozpoczęta została w Krzemieńcu mszą św., odprawioną w kościele parafjalnym przez ks. prob. E. Stuzińskiego na intencję szybownictwa.

Ruch szybowcowy w Krzemieńcu powstał niedawno; przed rokiem niespełna, z inicjatywy prof. L. Gronowskiego oraz kilku uczniów Liceum powstało Koło modelarzy. W krótkim czasie przygotowano kilkanaście modeli lotniczych różnych rozmiarów i różnej konstrukcji. Konkurs lotów modeli, jaki odbył się na wiosnę, dał szerszemu ogółowi pierwszy impuls do zastanowienia się nad sprawą szybownictwa. Przyjazd do Krzemieńca wyprawy szybowników z Łucka i zainteresowanie się terenami Krzemienieckimi ze strony miarodajnych czynników w dziedzinie szybownictwa, nadało budzącemu się ruchowi szybowcowemu w Krzemieńcu od razu dużą stosunkowo siłę, doprowadzającą w konsekwencji do zorganizowania tu Koła Szybowcowego. Powiatowy Komitet L. O. P. P. otoczył opieką nowo powstałe Koło, popierając je materialnie i finansując kurs pilotażu, szybowcowego powstały zaraz w początku działalności Kola.

Piękne zapoczątkowanie szybownictwa w Krzemieńcu pozwala rokować nadzieje jego rozwoju. Rozbudzony w ostatnich latach ruch sportowy wogóle zapewnia stały dopływ coraz to nowych kandydatów do Szkoły Szybowcowej. Posiane na gruncie tutejszym ziarno szybownictwa, ma równie dobre warunki do życia, jak narciarstwo, powodzenie więc strony sportowej tego zagadnienia jest zapewnione.

Popatrzmy na zagadnienie szybownictwa z drugiej strony. Szybownictwo, polegające na umiejętności latania w powietrzu bez motoru, daje szybownikowi możliwość oswojenia się z przestrzenią i prowadzi do opanowania maszyny, stano-

wi zatem doskonale i tanie przygotowanie do lotnictwa motorowego. Okoliczność ta jest wykorzystywaną przez Państwo, które chętnie przyjmuje do lotnictwa mężczyzn, przeszkolonych w pilotażu szybowcowym. Młodzi ludzie, marzący o karierze lotniczej, zdobywają łatwy do niej dostęp, przez osiągnięcie dyplomu pilota szybowcowego kat. B, który zdobyć można przeciętnie po 3—4 tygodniach szkolenia. Wartość szkolenia szybowcowego dla celów lotnictwa jest bardzo wielką, a dziś obowiązuje nawet pilotów motorowych przeszkolenie na szybowcu, który, będąc maszyną znacznie subtelniejszą od motorowej, wymaga wielkiej precyzji w kierowaniu; stąd też dokładność pilota szybowcowego stanowi cenny nabytek dla pilotażu motorowego.

Biorąc pod uwagę tę okoliczność, Krzemieniec winien pójść po linii szkolenia szybowcowego przede wszystkim młodzieży przedpoborowej, w szczególności młodzieży szkolnej. Udostępnienie szybownictwa szerokim masom tej młodzieży przyczyni się do zwiększenia podstawy rekrutacyjnej naszego lotnictwa, będzie więc rzeczą niezmiernie ważną z punktu widzenia obrony Państwa. Powiatowy Komitet L. O. P. P., działając w myśl zadań obrony przeciwlotniczej i przeciwwgazowej, rozwija wspólnie z Kołem Szybowcowem akcję, zmierzającą do spopularyzowania szybownictwa wśród społeczeństwa, w szczególności młodego pokolenia, które wchodzi w nowe życie i musi iść dalej z postępem czasu. Tamowanie młodzieży dostępu w jakikolwiek sposób i uniemożliwienie jej brania udziału w pochodzie wydarzeń, znamionujących nowe życie, jest bezwzględnie krzywdą dla niej. Społeczeństwo musi tu przyjść z pomocą organizatorom, uświadamiając się co do istoty sportu szybowcowego i zapisując się na członków Koła Szybowcowego. Koło Szybowcowe, oparte o liczny zastęp członków, będzie posiadało dużą siłę twórczą i materialną do przeprowadzenia planów, zmierzających, w dalszej perspektywie, poprzez sport szybowcowy do ucieleśnienia ideałów obrony powietrznej.

Al. Berger.

“Życie Krzemienieckie” Nr 09-1933

Budowa szkoły szybowcowej w Kulikowie pod Krzemieńcem.

Z inicjatywy Wojew. Komitetu L. O. P. P., w dniu 8 b. m. przyjechali do Krzemieńca delegowani przez Ministerstwo Komunikacji: inż. Grzeszczyk (ojciec szybownictwa w Polsce) i przedstawiciel Okręgowego Komitetu Szybowcowego we Lwowie inż. Polny, w towarzystwie pp.: pułk. D-ra Habicha, Delegata Wojew. Komitetu L.O.P.P. w Łucku i insp. O. P. L. G. p. Kościanowskiego.

Delegacja przybyła celem gruntownego zbadania terenów, ich przydatności do szybownictwa i ustalenia miejsca pod budowę hangarów, domu mieszkalnego i administracyjnego, oraz obrania miejsca na lądowisko samolotów motorowych. Po dokładnych oględzinach (gór: Łysa, Wileza i Ostra), zakwalifikowano przydatność takowych tak do szkolenia szybowcowego jak do lotów żaglowych i wyczynowych. Przyczem tereny uznano za bezpieczne ze względu na równość przedpoła, które zezwoli na lądowanie nawet w nocy.

Wobec powyższego zdecydowano rozpocząć budowę hangaru i warsztatów już w bieżącym miesiącu, w przyszłym zaś roku budowę 2-go hangaru, na szczycie góry, dla szybowców rekordowych, oraz domu administracyjnego i mieszkalnego. W tymże roku będzie doprowadzone do stanu używalności lądowisko, a w przyszłych latach lotnisko specjalne do nauki lotów holowanych za samolotem.

Będzie to druga w Polsce, a pierwsza na Wołyniu, szkoła kształcąca w lotach żaglowych, co ma doniosłe znaczenie dla rozwoju sportu szybowcowego i lotnictwa wogóle.

Podczas badania terenów towarzyszyli delegacji: instr. szybownictwa M. Glatman, który w roku bieżącym prowadził kurs szybownictwa na danych terenach oraz miejscowe władze L. O. P. P. i koła szybowcowego krzemienieckiego.

Podkreślić należy życzliwe ustosunkowanie się ludności miejscowej, która z radością przyjęła wiadomość o założeniu szkoły szybowcowej na ich terenach. Wiadomość zaś o dodatnich wynikach badania terenu szybko rozniosła się po Krzemieńcu, a wobec doniosłego znaczenia, jakie będzie miała szkoła, wywołała zrozumiałe zainteresowanie.

M. R.

“Życie Krzemienieckie” Nr 10-1933

Szybownictwo zagranicą i u nas.

Myśl ludzka, pragnąc urzeczywistnić latanie człowieka w powietrzu, dążyła do zrealizowania lotu przy pomocy siły mięśni przez dodanie skrzydeł jako powierzchni nośnej. Koncepcja takiego lotu opierała się na wyzyskaniu wyczuwanych, choć jeszcze niezbadanych zjawisk prądów powietrznych; była to więc koncepcja lotu bezsilnikowego czyli szybowcowego. U schyłku wieku XIX Niemiec Otto Lilienthal i Polak Czesław Tański badają zasady lotu szybowcowego. Lilienthal przy pomocy zbudowanego przez siebie aparatu, przypominającego kształtem

układ skrzydeł owada, dokonywał skoków z góry; za podwozie aparatu służyły mu własne nogi, które były poważnie narażone w czasie lądowania. Walcząc z przyrodą, celem wydarcia jej tajemnicy lotu, zginął w czasie jednej ze swych prób. Współcześnie z nim w 1893 r. artysta malarz Czesław Tański bada zasady lotu szybowcowego, buduje w 1896 r. pierwszy polski szybowiec i w okolicach Janowa Siedleckiego robi próby skoków i lotów pod wiatr. W 1906 r. zajęty jest zagadnieniem helikoptera, t. j. płatowca, wznoszącego się pionowo w powietrze. Jak wskazują pozostałe ślady korespondencji, ci dwaj pionierzy szybownictwa porozumiewali się ze sobą w pracy nad urzeczywistnieniem tego, co było udziałem fantazji.

Po kilkunastoletniej przerwie w rozwoju szybownictwa, spowodowanej wynalazkiem samolotu silnikowego, następuje po wojnie światowej odrodzenie szybownictwa. Rozwój meteorologii, naukowe zbadanie zjawisk atmosferycznych, poznanie termiki – powodują podjęcie nanowo sprawy lotu szybowcowego, do czego usposabia również budzący się ruch sportu lotniczego. W pierwszym rzędzie zabierają się do szybownictwa Francja i Niemcy. Wspaniałe tereny w Niemczech, Rhön i Rosstien, umożliwiają postawienie szybownictwa na mocnych podstawach. Pierwszy międzynarodowy konkurs szybowcowy w Rhön 1920 r. imponował światu wysokim poziomem techniki szybowcowej i utorował szybownictwu drogę we wszystkich krajach, przede wszystkim w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, gdzie z właściwym tamtemu społeczeństwu rozmachem rozbudowano szybownictwo na szeroką skalę. Zgodnie jednak ze specjalnym rysem umysłowości amerykańskiej, nacechowanej czcią dla silnika, szybowiec ustąpił miejsca awjonetce, sport szybowcowy, niekalkulujący się dla Amerykanina, zeszedł na plan drugi

Szybowiec na pierwszy rzut oka ma konstrukcję podobną do samolotu. Nie mając zespołu śmigło-silnikowego, szybowiec posiada inny kadłub, jest mniejszy i znacznie lżejszy. Cała konstrukcja jest bardzo subtelna, ogólny ciężar, zależnie od typu, obraca się w granicach wagi człowieka, czasem nieznacznie ją przekraczając. System sterowania jest taki, jak w samolocie silnikowym, są stery równoważne (lotki), ster kierunkowy i stery wysokościowe. Jako podwozie zamiast kół stosowana jest przeważnie płoza. Zależnie od przeznaczenia rozróżniamy szybowce szkolne, treningowe i wyczynowe. Szybowce, szkolne, jak nazwa wskazuje, przeznaczone są do nauki pilotażu, na szkolnym szybowcu uczeń zdobywa umiejętność latania; szybowce treningowe są przeznaczone dla pilotów szybowcowych, którzy zdobyli umiejętność latania i doskonaliły się w niej; wreszcie szybowce wyczynowe przeznaczone są dla pilotów klasy najwyższej, biorących udział w konkursach podejmujących próby pobicia rekordów, do akrobacji i t. p.

Szybowiec lecąc utrzymuje równowagę, reguluje wysokość i zmienia kierunek zapomocą działania sterów. Na działanie sterów reaguje szybowiec, gdy posiada pewną szybkość. Należy zatem tę szybkość początkową nadać szybowcowi oraz przez cały czas lotu uważać, by tej szybkości nie utracić, utrata bowiem szybkości, to wypowiedzenie posłuszeństwa sterom, prowadzące do większej czy mniejszej katastrofy. Szybkość początkową nadaje się szybowcowi na starcie bądź przez wyholowanie go za samochodem lub samolotem, bądź też przez naciągnięcie lin gumowych t. zw. amortyzatora przy zakotwiczonym ogonie. W tym drugim wypadku po naciągnięciu lin uwalnia się ogon na komendę „puść“! i szybowiec wylatuje w powietrze jak z procy, liny ciągną jeszcze przez chwilę wznoszący się szybowiec, poczem wyprzedzone przezeń spadają z zaczepu. Wzniósłszy się w powietrze, szybowiec nie spada na ziemię, dzięki powierzchni nośnej swych skrzydeł, lecz lotem ślizgowym po kilkunastu czy kilkudziesięciu sekundach, zbliżając się stopniowo do ziemi, ląduje. W locie ślizgowym zużywa się wyłącznie energję uzyskaną przez naciąg liny, od umiejętności szafowania tą energją zależy w dużym stopniu czas utrzymania się pilota w powietrzu.

Wyższą szkołę latania stanowi lot żaglowy, który wyzyskując prądy wstępujące termiczne lub zbczowe, trwać może czas dłuższy, rekord ostatni wynosi trzydzieści kilka godzin; osiągać przytem może znaczne wysokości; rekord ustalony przez Kronfelda wynosi 2589 m. Dla osiągnięcia długotrwałości lotu wyzyskuje się prądy wznoszące przed czołem burzy. Szybowiec wyholowany przed nadciągającą burzą, dostawszy się na jej czoło, może przelecieć w linii prostej nawet znaczne odległości (Groenhoff 272 km., Mynarski 83 km.).

W Polsce pierwsze próby szybownictwa nie były szczęśliwe i spowodowały nawet kilkoletni zastój w rozwoju. Ale w 1929 r. lot inż. Szczepana Grzeszczyka w Bezmiechowej, trwający 2 godz. 10 min. 11 sek., obudził zainteresowanie. W 1931 r. osiąga Grzeszczyk czas 7 godz. 53 min. 45 sek. Następny rekord polski, ustalony przez Baranowskiego w Bezmiechowej wynosi 10 godz. 40 min. Przed miesiącem rekord ten został pobity przez Młynarskiego, który wykonał lot, trwający 11 godz. 58 min. na szybowcu SG3 konstrukcji inż. Grzeszczyka. Nasza wyprawa szybowcowa w 1932 r. na międzynarodowym konkursie szybowcowym w Rhön zdobyła tam jedno z czołowych miejsc. A na zlocie harcerskim w Gödöllö na Węgrzech zasłynęli nasi harcerze powietrzni jako szybownicy świetnej klasy. Jeden z nich harcerz-pilot Kula szybował przez kilka godzin nad Budapesztem i w porywie fantazji wylądował na placu w Budapeszcie wśród nieopisanego entuzjazmu widzów.

Najlepsze tereny szybowcowe mamy w Bezmiechowej; tam rozwinęła się szkoła lotów żaglowych, obecnie pod kierownictwem B. Łopatiuka, jednego z naszych czołowych szybowników. Próby znalezienia jeszcze gdzieindziej równie dobrych terenów nie dały pożądanego rezultatu z powodu niekorzystnego pod tym względem położenia geograficznego terenów na odwietrznej stronie Karpat, lepsze pod tym względem warunki ma Czechosłowacja. Natomiast mamy już kilka szkół o możliwych terenach dla szkolenia lotów ślizgowych w linii prostej na kat. A, z wirażami na kat. B, a nawet przy korzystnych warunkach atmosferycznych dla przygotowania do lotów żaglowych na kat. C, mianowicie Polichno pod Kielcami, Czerwony Kamień, Ustjanową i Krzemieniec.

Naczelną władzą szybownictwa w Polsce jest Aeroklub Rzeczypospolitej i Polski Komitet Szybowcowy, najwyższą instancją. Ministerstwo Komunikacji. Polskiemu Komitetowi Szybowcowemu podlegają Okręgowe Komitety Szybowcowe, które kierują działalnością znajdujących się na terenie Okręgu Kół Szybowcowych. Najbardziej podstawową komórkę organizacyjną, prowadzącą działalność bezpośrednią, jest Koło Szybowcowe. Dla opracowywania strony naukowej szybownictwa powstał Instytut Techniki Szybowcowej we Lwowie.

W czerwcu 1933 r. zostało zorganizowane Koło Szybowcowe w Krzemieńcu, które liczy już obecnie 80 członków. Pierwszy kurs szybowcowy, zorganizowany na terenach gór Ostrej, Łysej i Wilczej pod Kulikowem, zarejestrowanych przez Ministerstwo Komunikacji, dał impuls Wojewódzkiemu Komitetowi LOPP w Łucku do założenia tutaj stałej szkoły szybowcowej, która stanie na wiosnę 1934 r. Do szkoły przyjmowani będą kandydaci od lat 16, zakwalifikowani przez komisję lekarską.

Patrząc czy to ze stanowiska sportowego, czy użyteczności społecznej, czy też obrony Państwa, zgodzić się musimy, że szybownictwo ma poważną przyszłość. Pozwala ono wyzyskać powietrze, jako czynnik wychowawczy równie doniosły jak morze. Szybka orientacja, hart, odwaga, silna wola — rysy właściwe dla narodów nadmorskich — są również udziałem naszych pilotów. Z uwagi na doniosłą rolę, jaką szybownictwo odegrać musi w naszym życiu państwowym i społecznym, należy skupić wysiłek społeczeństwa dokoła zagadnienia jego rozwoju. Jeżeli gdziekolwiek, to w Krzemieńcu, gdzie mamy tereny, jakich mogą pozazdrościć inne szkoły, wysiłek zbiorowy, gwarantuje pożądaną wyniki i dlatego warunki posiadane należy wykorzystać nie połowicznie, lecz całkowicie.

Al. Berger.

“Życie Krzemienieckie” Nr 12-1933

Budowa szybowca.

W poprzednich wzmiankach o szybownictwie podnoszono społeczne i państwowe znaczenie tego sportu, podkreślano rację jego organizowania w Krzemieńcu, którego pozamiejskie tereny, według orzeczenia takich autorytatywnych fachowców w tym dziale, jak inż. Grzeszczyk, odznaczają się specjalną przydatnością do szkolenia i to nie tylko wstępnego na kat. A i B, ale i do lotów zagłowych na kat. C. Jak tego dowiódł kurs, zorganizowany w lecie ubiegłego roku, można całkiem rzeczowo patrzeć na sprawę szybownictwa w Krzemieńcu. Liczni goście, którzy przyglądali się szkoleniu na szybowisku w Kulikowie koło Krzemieńca, przekonali się do tego sportu, a liczny napływ kandydatów na członków koła szybowcowego, był tego konkretnym wyrazem.

Dotychczas jednak Koło nie posiada własnego szybowca, który stanowi podstawę działania. Kurs w Kulikowie posługiwał się szybowcem wypożyczonym przez Wojewódzki Komitet LOPP w Łucku. Ale, jak powiada przysłowie: „z cudzego konia zsiadaj, choćby i na środku drogi“, musieliśmy rozstać się z cudzym szybowcem właśnie w takim momencie, kiedy najbardziej zasmakowaliśmy w lataniu. Po ukończeniu kursu szybowiec został zabrany do Łucka i sprowadzić go napowrót z różnych względów nie mogliśmy. Zresztą transportowanie szybowca z Łucka do Krzemieńca i z powrotem, pomijając niewygodę, jest dosyć kosztowne; kilkakrotny przewóz spowoduje wydatki, które, włożone w budowę własnego szybowca, dadzą coś trwalszego i posuną sprawę szybownictwa znacznie naprzód. Te rozważania doprowadziły Zarząd Koła do powzięcia decyzji budowy własnego szybowca szkolnego. Do podjęcia budowy skłaniała Zarząd ta okoliczność, że w Krzemieńcu jest instruktor szybowcowy, który tą pracą może pokierować, są warsztaty szkolne, można otrzymać na miejscu kredytowo materiał drzewny, wreszcie wśród młodzieży mamy kilku entuzjastów, którzy ferie świąteczne chcieli wykorzystać dla tej pracy. Zarząd zastanawiał się nad wyborem typu szybowca, czy budować szybowiec szkolny typu „Wrona“, czy też szybowiec treningowy typu „Czajka“. I jedna i druga koncepcja miała swoje uzasadnienie. Wybrano ostatecznie pierwszą z dwóch względów najważniejszych: 1-o posiadamy plany konstrukcji „Wrony“, skutkiem czego, odpada już jeden wydatek poważny, a wogóle „Wrona“ jest tańsza od „Czajki“; 2-o szybowiec szkolny będzie dostępny dla tych wszystkich, którzy chcą się nauczyć latać, natomiast szybowiec treningowy, mógłby być dostępny jedynie dla tych, którzy już przeszli wstępne szkolenie na „Wronie“.— W naszych więc warunkach racjonalniejszą jest budowa szybowca szkolnego. Do zrealizowania zamiaru chcie-

liśmy przystąpić jeszcze przed dwoma miesiącami, niestety jednak, akcja odezytowa, która miała zgromadzić pierwsze fundusze na cele budowy szybowca, nie została popartą przez publiczność, naskutek czego musieliśmy zamiar ten odłożyć do czasu, póki nie zbierze się pewna kwota ze składek członkowskich.

Prace koło budowy szybowca zostały już rozpoczęte. Materiał drzewny został wybrany na tartaku w Smydze, obrobiony i sprowadzony do warsztatów w Krzemieńcu, sklejkę lotniczą sprowadzono z fabryki dykt w Mostach, okucia zostaną wykonane na miejscu. Praca odbywa się pod kierunkiem p. Glatmana, instruktora szybowcowego. Zwróciliśmy się do biura „Veritas“, które sprawuje nadzór nad budową płatowców, aby przeprowadziło kontrolę naszego materiału i dokonywanej pracy. Należy się spodziewać, że przed wiosną praca zostanie ukończoną i z nastaniem sezonu wiosennego będziemy mogli latać na własnej maszynie.

Budowa szybowca własnymi siłami ma dwie poważne korzyści przed zakupieniem. Pierwszą korzyścią jest znaczne zmniejszenie kosztów—szybowiec, wyprodukowany na miejscu, kosztuje trzecią część, a przynajmniej połowę tego, co kupiony w wytwórni i sprowadzony koleją; tej rzeczy lekceważyć nie można, zważywszy na szczupłe fundusze, jakie posiada Koło Szybowcowe, mogąc rozporządzać kwotami, zebranymi z tytułu składek członkowskich i zapomogą w wysokości 300 zł., udzieloną na ten cel przez Powiatowy Komitet L.O.P.P. w Krzemieńcu. Druga korzyść dotyczy innej strony zagadnienia. Budując szybowiec, młodzież poznaje jego konstrukcję, zaczyna rozumieć jego właściwości aerodynamiczne, ma pogładową lekcję, i to nie tylko ci, którzy pracują bezpośrednio w warsztacie, ale również i ci, którzy ich odwiedzają, przyglądają się pracy, a tacy ciekawi znajdują się. Przez to budzi się zainteresowanie do samej sprawy szybownictwa, rozszerza się pogląd na jego istotę, jednym słowem, stwarza się atmosfera. Mamy już około 40 kandydatów na kurs szybowcowy teoretyczny, interesujących się szybownictwem. Kurs rozpocznie się dn. 22.I.1934 w Krzemieńcu w lokalu Gimnazjum Licealnego.

Posiadanie własnego szybowca umożliwi Kołu Szybowcowemu rozwinięcie działalności we właściwym kierunku i spełnienie swego najważniejszego zadania, które polega na spopularyzowaniu sportu lotniczego wśród możliwie najszerszych mas, zwłaszcza młodzieży, oraz przygotowanie młodzieży przedpoborowej do p. w. lotniczego. Zdobywanie własnego sprzętu szybowcowego jest tem pilniejszą sprawą, że Wojewódzki Komitet L.O.P.P. w Łucku pragnie założyć szkołę szybowcową w Kulikowie pod Krzemieńcem, rozpocząć budowę hangarów i położyć fundamenty pod organizację szkoły. Niewątpliwie, organizatorzy w swej pracy

wezmą pod uwagę przede wszystkim poziom pracy społeczeństwa miejscowego. Od stopnia zaawansowania się jego w działalności szybowcowej, od stopnia jego przygotowania w dużej mierze zależy będzie charakter przyszłej szkoły. Działalność naszego Koła musi być fundamentem organizacyjnym dla budowy szkoły szybowcowej, im lepszy będzie fundament, na tem pewniejszych podstawach stanie szkoła. Należy tu również zauważyć, że wszelka importowana działalność, o ile trafia na próżnię lokalną, najczęściej nie udaje się, zniechęca organizatorów, a w następstwie zabija zaufanie do tego rodzaju przedsięwzięć. Nie uchybię rzeczywistości, jeśli powiem, że od nas najwięcej zależy, jaką będzie szkoła szybowcowa w Krzemieńcu, w jakim stopniu będzie wykładnikiem potrzeb i zainteresowań miejscowego społeczeństwa. Gdy weźmiemy to pod uwagę, nie będziemy czekali w biernej postawie, aż przyjdzie działalność z zewnątrz, lecz będziemy torowali dla niej drogę, mając na względzie zarówno interes naszych członków Koła, którzy chcieliby, aby oblicze tej szkoły jaknajbardziej odpowiadało ich zapatrywaniom, jakoteż dobro ogólne, do którego wydatnie przyczynić się możemy, stając się moralnymi akcjonariuszami przyszłej szkoły szybowcowej. To też akcja budowy szybowca, jako zmierzająca w prostej linii do realizowania powyższych zadań Koła, zasługuje na moralne i materialne poparcie społeczeństwa, które zdaje sobie sprawę, jak wielką wagę dla Państwa ma rozwój szybownictwa.

Al. Berger.

Z działalności Koła Szybowcowego w Krzemieńcu.

Jak już informowaliśmy Czytelników w numerze 12 z 1933 r., Koło Szybowcowe w Krzemieńcu prowadzi od 3 miesięcy budowę szybowca szkolnego typu „Wrona“. Pomimo szczupłości środków, jakimi Koło Szybowcowe rozporządza, praca postępuje naprzód. Prace drzewne są wogóle na ukończeniu i w najbliższych dniach mają być skontrolowane i zatwierdzone przez „Veritas“. Obecnie przystępujemy do prac metalowych, które będą wymagały z naszej strony mniej robocizny, natomiast więcej kosztu. Spodziewamy się jednak, że przychyłność opinii, jaką zjedналиśmy sobie przez trwałe wykonywanie zamierzonego przedsięwzięcia ułatwi nam znalezienie koniecznych do tego środków. Apel nasz do gmin nie pozostał bez echa, niektóre gminy odpowiedziały wstawieniem do budżetów odpowiednich subwencji na cele szybownictwa.

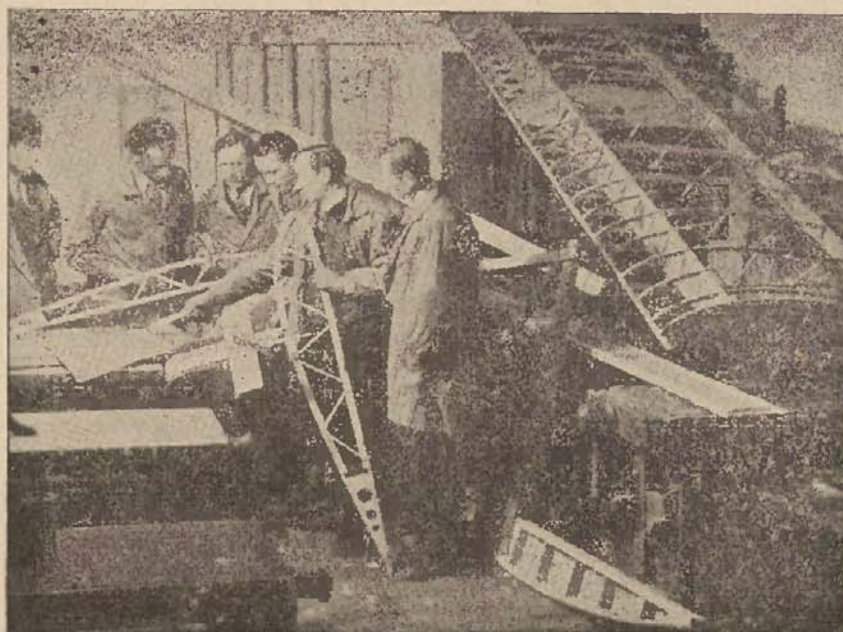
Jednocześnie Koło Szybowcowe przygotowuje organizację kursu pilotażu szybowcowego. Ponieważ Koło pragnie postępować w myśl swoich najważniejszych zadań, stara się zatem objąć szkoleniem element przedpoborowy z ukończonym przysposobieniem wojskowym. W tym celu Koło zwróciło się do Państwowego Urzędu WF i PW za pośrednictwem Okręgowego Urzędu WF i PW w Lublinie dla wyjednania pewnych ułatwień, jakie władze te uczynić mogą dla naszego Koła, które podjęło zadanie dużego znaczenia z punktu widzenia przysposobienia lotniczego.

Dla przygotowania kandydatów miejscowych do pilotażu odbył się kurs teoretyczny w czasie od 22 stycznia do 1 marca, w wyniku którego 20 osób zdało egzamin.

SPORT I WYCHOWANIE FIZYCZNE

Z działalności na polu szybowcowem.

W dn. 25 kwietnia r. b. została z ramienia Biura „Veritas” przeprowadzona kontrola budowy szybowca przez p. inż. Filipa Tadeusza. W wyniku kontroli stwierdzono, że prace przy budowie szybowca są prawidłowe i odpowiadają wymaganiom. Próbki drzewa wystane dla do-



Budowa szybowca.

konania ekspertyzy do Warszawy wykazały potrzebny stopień wytrzymałości. Naskutek tego Koło Szybowcowe otrzymało zezwolenie na dalszą budowę aż do końca i na pokrycie płótnem za wyjątkiem jednego skrzydła, które ma być odsłonięte. Następną kontrola zapowiedziana po ostatecznym wykończeniu i zmontowaniu szybowca.

Równocześnie z tem Wojewódzki Komitet L. O. P. P. w Łucku zgromadził w Krzemieńcu na tartaku materiał potrzebny do budowy hangaru w Kulikowie.

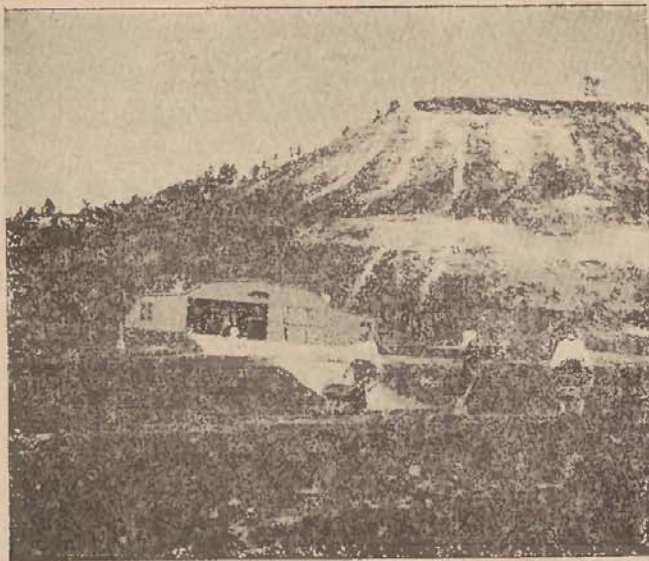
“Życie Krzemienieckie” Nr 08-1934

SPORT I WYCHOWANIE FIZYCZNE

Szkoła Szybowcowa L. O. P. P. w Kulikowie.

Wśród wielu istniejących w Polsce szkół szybowcowych godna jest uwagi szkoła nowa, w bieżącym roku wybudowana z funduszu L. O. P. P. w Kulikowie koło Krzemieńca. Kulików, odległy o 12 km. od Krzemieńca, w kierunku południowo wschodnim, posiada doskonałe tereny do szkolenia na szybowcach, jak również do poważniejszych lotów wyczynowych.

Już uprzednio przeprowadzono w Kulikowie dwa kursy pilotażu, które wyszkoliły ponad dwudziestu pilotów szybowcowych, rekrutujących się przeważnie z Wołynia. Kursy te były jednak organizowane dorywczo i miały charakter prowizoryczny. Obecnie, kosztem 20 tysięcy złotych zbudowano w Kulikowie hangar, budynek gospodarczy i szereg innych urządzeń. Budowę finansował Okręg Wojewódzki L. O. P. P. w Łucku za pośrednictwem Obwodu Powiatowego L. O. P. P. w Krzemieńcu. Do powstania omawianej szkoły przyczynili się również w dużym stopniu, właściciele lasów wołyńskich, którzy ofiarowali na budo-

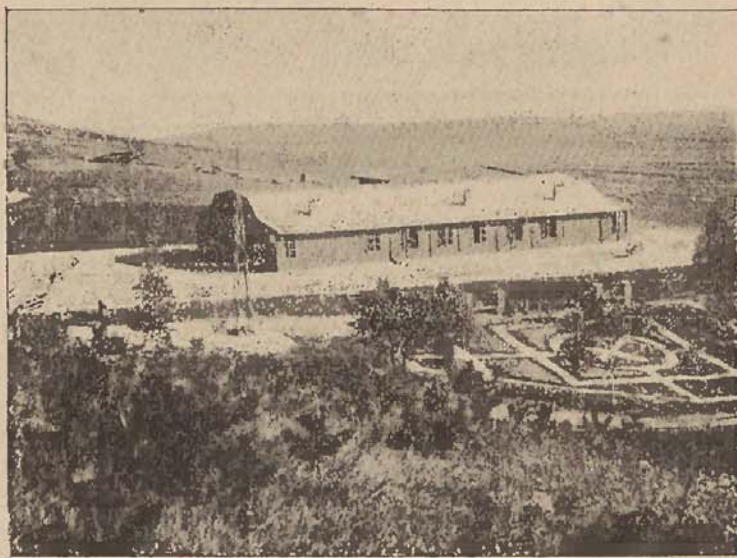


Tereny lotniska szybowcowego pod Krzemieńcem

umywalnię i przedpokój. Budynek gospodarczy mieści kuchnię, pokój gościnny i garaż samochodowy. Zabudowania są położone u stóp Góry Sokolej, z której rozlega się piękny widok na Poczajów, Ostrą Górę oraz rozległe pola i wsie.

Ostateczna organizacja szkoły i rozpoczęcie normalnej pracy wyszkoleniowej nastąpią na wiosnę roku przyszłego. Nowy ośrodek jest po-

Hangary lotniska szybowcowego pod Krzemieńcem



myślany jako centrum wyszkolenia i treningu szybowcowego członków wołyńskich kół szybowcowych. Przewiduje się również szkolenie pilotów z województw: Lwowskiego, Lubelskiego i Poleskiego.

Szkoła przyczyni się niewątpliwie do dalszego rozwoju szybownictwa na Wołyniu, i będzie nową cegiełką w budowanym forsownie gmachu chwały potężnych już dziś polskich skrzydeł.

Drugi kurs szybowcowy w Kulikowie:

W dniach od 1—20 sierpnia r. b. został przeprowadzony w Kulikowie II-gi kurs szybowcowy, z zadaniem szkolenia kandydatów na pi-

wę hangaru 150 mtr. sześć. materiału drzewnego, umożliwiając w ten sposób rozpoczęcie budowy.

Wybudowany hangar pomieścić może swobodnie dziesięć szybowców szkolnych, względnie osiem wyczynowych, o znacznych rozpiętościach skrzydeł. Do części hangarowej budynku przylegają dwie przybudówki: jedna z nich zawiera kancelarię szkoły i dwa pomieszczenia warsztatowe, druga, sypialnię uczniów, świetlicę,

lotów szybowcowych kat. „A“ i „B“. Kurs został zorganizowany przez Krzemienieckie Koło Szybowcowe, na podstawie zawartej umowy pomiędzy przedstawicielami Koła Szybowcowego a przedstawicielami Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P.

Na zasadzie powyższej umowy cała strona administracyjno-gospodarcza oddana była w ręce kierownika kursu, wyznaczonego przez Zarząd Koła, strona zaś szkoleniowa w ręce kierownika wyszkolenia i odpowiedniego instruktora szybowcowego, wyznaczonych przez L.O.P.P. Wojewódzki Okręg L.O.P.P. oddał do użytku na czas kursu budujący się hangar z przybudówkami i wypożyczył Kołu swój szybowiec typu „Wrona“. Szybowiec ten został przez Koło wyremontowany i naprawiony. Ponadto Koło Krzemienieckie przydzieliło dla kursu drugi szybowiec własny, wybudowany staraniem i wysiłkiem Koła w warsztatach szkolnych Liceum Krzemienieckiego. Okręg Wojewódzki L. O. P. P. udzielił też Kołu Szybowcowemu, na potrzeby kursu, subwencję, w wysokości 840 zł.; subwencja ta nie została jednak wykorzystana całkowicie przez kierownictwo kursu—gdyż wydatkowano z tej sumy tylko około 400 zł.

W kursie brało udział 21 osób, łącznie z instruktorami i były w nim reprezentowane prawie wszystkie ważniejsze ośrodki Wołynia, a nawet Lwów, posiadający własne szkoły szybowcowe, zainteresował się szybowiskiem w Kulikowie i przysłał kilku swoich uczniów. Liczbowo skład kursu przedstawiał się następująco: Włodzimierz dostarczył 3 uczniów, Łuck 1, Kowel 2, Dubno 2, Lwów 3, Krzemieniec 8. Z ogólnej liczby 19 uczniów, pomimo bardzo przykrych warunków pracy spowodowanych ustawicznymi deszczami i niewykończeniem pomieszczeń, zdołano wyszkolić 15 pilotów, w tem siedmiu w kat. „A“, ośmiu zaś w kat. „A“ i „B“. Dwóch kandydatów nie uczyniło zadość wymaganiom i dyplomów nie otrzymało a dwóch opuściło kurs przed jego ukończeniem.

Zakończenie kursu odbyło się uroczyście, przy udziale przedstawicieli władz i licznie zebranych gości z Łucka i Krzemieńca. Po krótkim przemówieniu kierownika kursu p. J. Kozłowskiego, który zapoznał zebranych z warunkami pracy na kursie i z jego wynikami, p. Wojewoda Godlewski wręczył uczestnikom kursu dyplomy pilotów, poczem, w przemówieniu podkreślił znaczenie szybownictwa jako przedszkoła lotnictwa motorowego, zachęcając równocześnie uczniów do dalszego szkolenia się i szerzenia idei szybownictwa.

Po przemówieniach i po rozdaniu dyplomów odbyły się loty pokazowe, na szybowcu zbudowanym w Krzemieńcu, wykonane przez uczniów i instruktorów kursu.

Zarząd Koła Szybowcowego niniejszem składa podziękowanie Wołyńskiemu Okręgowi L. O. P. P. za okazaną wydatną pomoc przy or-

ganizacji kursu, oraz wszystkim osobom, które współpracowały w jego przeprowadzeniu z Zarządem Koła Szybowcowego i z kierownictwem kursu.

“Życie Krzemienieckie” Nr 09-1935

Wołyńska Szkoła Szybowcowa w Kulikowie Krzemienieckim.

Początki szybownictwa na Wołyniu datują się od roku 1932. Dzięki poparciu finansowemu Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P., grupa młodzieży zbudowała szybowiec, na którym rozpoczęto szkolenie na lotnisku w Łucku. Loty wleczone za samochodem nie dały jednak poważniejszego wyniku. W roku 1933 wyprawa szybowcowa, finansowana przez Okręg Wojewódzki L. O. P. P. w Łucku, pozwoliła na dokładniejsze zbadanie i oblatanie terenów pod Krzemieńcem. W lecie 1933 r. w warunkach bardzo prymitywnych zorganizowano pierwszy kurs szybowcowy, który ukończyło kilkunastu uczniów, zdobywając kat. B.—Zachęcony wynikami Wojewódzki Okręg L. O. P. P. postanowił stworzyć pod Krzemieńcem stały ośrodek szybowcowy, dla Wołynia i sąsiednich województw. Równocześnie przystąpiono do zbiórki drzewa, wśród właścicieli leśnych i tartaków, na budowę hangarów. W 1934 r. przystąpiono do budowy, prowadząc w tym samym czasie szkolenie.

W ciągu zimy 1934/35 r. powzięto szczęśliwą inicjatywę przeprowadzenia kursów szybowcowo — narciarskich. Inicjatorem był Zarząd Obwodu Powiatowego L. O. P. P. w Krzemieńcu. Połączenie dwóch najpiękniejszych sportów w doskonałych warunkach terenowych dało wy-

niki nadspodziewanie dobre, zaprzeczając ustalonym poglądom, że zima nie nadaje się dla szybownictwa. W czasie prowadzenia kursu ustalono pierwszy i jedyny jak dotychczas rekord zimowego lotu żaglowego — 1 godz. 15 sek.

Rok 1935 rozpoczął się pod znakiem intensywnej pracy szkoły. Pod energicznym i fachowym kierownictwem pilota szybowcowego i kierownika szkoły p. Zbigniewa Mikulskiego, wydano 48 dyplomów kat. A, 38 — kat. B. i 33 — kat. C. W czasie od 2 lipca do 2 października rb. wylatano 56 godz. 7 min. i 17 sek.

Najdłuższy lot 5 godz. 5 min., drugi lot — 3 godz. 1 m 22 sek. i kilkanaście lotów po godzinie.

Przyznanie Szkole Szybowcowej w Kulikowie uprawnień do szkolenia w lotach żaglowych jest dla szkoły dużym sukcesem, co spowodowało że obecnie żywo interesuje się szkołą. Pan Minister Bobkowski i z polecenia Jego szkoła otrzymała wyczynowy szybowiec „C. W. 5“.

Prasa warszawska po zwiedzeniu szkoły pisała o niej wiele i entuzjastycznie. Stałe sukcesy szkoły jak loty nocne, żaglowania i t. p. jedyną liczną rzeszę uczniów, równocześnie powodują konieczność przeniesienia części pracy szkoleniowej w teren, przerzucając początkową naukę na barki młodych Kół Szybowcowych wykorzystując w ten sposób doskonale tereny w Kulikowie dla szkolenia pilotów kat. B i C.

Michał Rzeppo.

“Życie Krzemienieckie” Nr 11-1935

Szkoła Pilotów Szybowcowych LOPP w Kulikowie

Uchwałą Zarządu Okręgu LOPP w Łucku, zmieniła nazwę na: „*Szkoła Pilotów Szybowcowych w Sokolej Górze*“

“Życie Krzemienieckie” Nr 02-1936

Kurs szybowcowy.

W dniach od 24 do 31 marca odbędzie się zorganizowany przez Koło Szybowcowe LOPP. w Krzemieńcu teoretyczny kurs szybowcowy.

Kurs został zgłoszony do Ministerstwa Komunikacji i został uznany za kurs urzędowy.

Absolwenci kursu otrzymają po jego ukończeniu i złożeniu egzaminów odpowiednie zaświadczenia.

Udział w kursie mogą wziąć członkowie Koła Szybowcowego, osoby interesujące się sportem szybowcowym i lotniczym oraz młodzież szkolna.

Podając powyższe do wiadomości Zarząd Koła Szybowcowego zachęca do jaknajliczniejszego udziału w kursie.

Zgłoszenia przyjmuje i informacyj udziela Obwód Powiatowy LOPP. w Krzemieńcu.

“Życie Krzemienieckie” Nr 04-1936

Wspaniały rozwój Szkoły Szybowcowej na Sokolej Górze koło Krzemieńca.

Wołyńska Szkoła Szybowcowa LOPP na Sokolej Górze koło Krzemieńca dawniej nosząca nazwę Wołyńskiej Szkoły Szybowcowej LOPP. w Kulikowie Krzemienieckim, rozwinęła w 1935 r. intensywną działalność, przeobrażając się w ważną placówkę wyszkolenia szybowcowego, nie tylko dla terenu Wołynia, lecz dla całej Rzeczypospolitej.

Przed szczegółowym omówieniem wyników pracy z r. ub. postaram się przedstawić w głównych zarysach dzieje powstania tego ośrodka, zanim się stał zorganizowaną szkołą, o ułożonym i regularnie przeprowadzonym planie szkolenia, w miejsce dotychczasowych dorywczych kursów doświadczalnych.

Na wiosnę 1933 r. zdecydowały się przyszłe losy istniejącej obecnie szkoły. W czasie świąt Wielkiejnocy 1933 r. p. Ludwik Gronowski wraz z p. Stanisławem Piątkowskim dokonali pierwszego obejścia terenów w okolicy Krzemieńca, by zbadać, w jakim stopniu nadają się liczne zbocza dla celów szybownictwa. W związku z pomyslnym

wynikiem wyprawy, zainicjował p. Gronowski zorganizowanie Koła Szybowcowego w Krzemieńcu, którego został pierwszym prezesem - założycielem. Samoistna ta organizacja weszła w kontakt z Powiatowym Obwodem LOPP. w Krzemieńcu i z Wojewódzkim Okręgiem LOPP. w Łucku, w wyniku czego urządzono na Zielone Świąta pierwsze pokazowe loty szybowcowe na Wołyniu, na górze Strachowej koło Krzemieńca. Szybowiec szkolny „Wrona“ dostarczony został przez Woł. Okręg Woj. LOPP. w Łucku, loty wykonali: Glatman, Flach i Piątkowski. Tak doszło do zorganizowania kursu szybowcowego, przez Koło Szybowcowe w Krzemieńcu, które przeprowadziło prace w ścisłym porozumieniu z LOPP: Kurs, trwający w ciągu lipca i sierpnia przyniósł w rezultacie trzy pierwsze wołyńskie kat. A i osiem kategorii A i B pilotów szybowcowych, przyczem w trakcie kursu odbywającego się na Sokolej Górze, pil. instr. Glatman ustanowił lokalny rekord nowego terenu 23 minuty lotu żaglowego.

Miesiące zimowe w r. 1934 poświęca Koło Szybowcowe w Krzemieńcu na budowę we własnym zakresie pierwszego szybowca szkolnego typu „Wrona“. Mając już własną maszynę, zaproszono inż. Grzeszczyka, jako rzeczoznawcę, dla zdecydowania wyboru miejsca na przyszłe stałe szybowisko. Inż. S. Grzeszczyk, który przybył wraz z p. Wł. Polnym, zaakceptował tereny Sokolej Góry i dalsza praca poszła rażno naprzód. Nowy kurs zorganizowano w lecie. Szkolenie przejmuje już całkowicie LOPP, instruktorami kursu są pp. R. Flach i J. Szablowski. Wynikiem kursu było: 7 kategorii „A“ i 8— „A“ i „B“. Równocześnie LOPP. przystępuje do budowy hangaru u stóp Góry Sokolej.

Taki był stan pracy z nadejściem r. 1935, w którym objąłem kierownictwo Szkoły Szybowcowej w Kulikowie Krzemienieckim, zorganizowanej już od tej pory jako stałej placówki.

Do sukcesów Szkoły należy przedewszystkim zaliczyć zorganizowanie pierwszych w Polsce stałych kursów szybowcowo-narciarskich i pierwszego obozu modelarsko-szybowcowego. Pozatem zbadano i oblatano nowe tereny do żaglowania zainicjowano stałe loty żaglowe i rozpoczęto loty nocne. Dwa kursy szybowcowo-narciarskie dały nadszpodziewanie dobre wyniki, gdyż poza możliwością połączenia dwu sportów szybownictwa i narciarstwa, umożliwiły pilotom nieprzerwany w ciągu całego roku trening, a pomyślne doświadczenia ze szkolenia, tak, ze względu na wydajność jak i mały procent uszkodzeń taboru, skłoniły do kontynuowania nadal kursów zimowych.

Urządzony w lipcu obóz modelarsko-szybowcowy, liczący 18 modelarzy, którzy przebywając na szybowisku mieli możliwość stałego i obserwowania lotów swych starszych kolegów pilotów, co nie pozostanie

bez wpływu na ich przyszłość lotniczo-konstruktorską, wykazał, że ujęcie modelarstwa w ścisłą współpracę z szybownictwem da poważne korzyści i pożyteczna myśl organizatorów powinna dać asumpt do organizacji większej ilości podobnych obozów w ciągu przyszłego sezonu. Nie mogę sobie odmówić przyjemności zacytowania wyczynu jednego z modeli naszych młodych konstruktorów, którego model przebył odległość 4 kilometry w locie trwającym 10 minut.

W sierpniu Szkoła pracowała nad wyszkoleniem do kat. C kandydatów, przydzielonych z obozów P. W. w liczbie 27.

Nocne loty ślizgowe i żaglowe rozpoczęto we wrześniu, przyczem należy podkreślić fakt, że teren szybowiska, którego przedpoła rozległe i równe pozbawione są całkowicie przeszkód ułatwia nocne lądowania.

Poza szkoleniem w pilotażu bezsilnikowym, umożliwiono w szkole szybowcowej odbywanie praktyk instruktorskich i warsztatowych. Wyniki ogólne Wołyńskiej Szkoły Szybowcowej LOPP. na Sokolej Górze za okres od 1 stycznia 1935 r. do 20 kwietnia 1936 r. przedstawiają się następująco: przeprowadzono 10 kursów szkolnych i 6 treningowych. Wykonano ogółem lotów 9000 w czasie łącznym 406 godzin w tem szereg dłuższych lotów żaglowych: około 25 lotów ponad 3 godziny, 6 ponad 4 godziny, 3 ponad 5 godzin i jeden ponad 6 godzin.

Pozatem kierownik Szkoły p. Zbigniew Mikulski dokonał w dniu 22 marca r. b. przelotu do Białokrynicy i z powrotem do miejsca startu (34 km), uzyskując wysokość 1300 mtr. ponad start, a piloci: B. Rodziwicz i J. Ordega dokonali przelotów z Sokolej Góry do Krzemieńca i z powrotem uzyskując wysokość 1250 i 1150 mtr. ponad start. Loty te dokonane na czystej termicie, dowodzą dużych możliwości tego szybowiska, pozwalających na uzyskiwanie wyczynowej kat. D pilota szybowcowego.

Do chwili obecnej wydano kat. pil. szyb. 83 A, 65 B, 56 C,—w tem 52 C urzędowych.

W sezonie ubiegłym poświęcono wiele energii propagandzie mało jeszcze wśród społeczeństwa znanej Szkoły: przy wydatnej pomocy Okręgu Stołecznego LOPP. zorganizowano 2 wycieczki prasowe z Warszawy, pozatem liczne wycieczki zwiedzały szybowisko, przyczem łączna liczba zwiedzających przekroczyła 2100 osób.

Władze okazywały Szkole zawsze zainteresowanie i wydatne poparcie, czego dowodem była wizyta p. min. A. Bobkowskiego i przylot na RWD 9, p. pułk. A. Domesa wraz z inż. S. Grzeszczykiem i p. Ł. Mayem. Przylot znanego turysty lotniczego p. kpt. Z. Babińskiego na RWD 7 i wykonane przez niego loty pasażerskie stały się propagandą mającego powstać w przyszłości na terenie Sokolej Góry lotniska motorowego. Wycieczki krajoznawcze organizowane dla uczniów Szkoły w

dnie nielotne przyczyniły się do poznania pięknych okolic naszych kresów.

Tabor oddany do dyspozycji Szkoły powiększał się stale: do szkolnych szybowców posiadanych na wiosnę ub. r. a mianowicie 4 „Wron“ i 1 „Czajki“, przybyły jeszcze 2 „Czajki“ i szybowiec treningowy „Sroka“; w związku z planowanym szerszym programem szkoleniowym uzupełniono tabor 2 wyczynowymi „CW5“, 2 „Komarami“, 1 „Sroka“ oraz 10 „Wronami“.

Zabudowania Szkoły składają się obecnie z hangaru w którym znajduje się pomieszczenie dla maszyn, warsztat reperacyjny, kancelarja, świetlica i pokoje mieszkalne, z budynku gospodarczego i trzech składowanych domków z dykty przeznaczonych na mieszkania uczniów w lecie.

Najważniejszym jednak walorem szybowiska są jego tereny użyteczne na prawie wszystkie kierunki wiatru. Góra Sokola, u stóp której zbudowano hangar, jest długim na 1 km. zboczem o 130 mtr. różnicy poziomu z przedpołem, nadaje się do żaglowania przy wietrze SSW. Przedłużeniem góry Sokolej jest góra Wilcza, tworząca z poprzednią dogodnie pasmo do żaglowania, posiada przytem szkolne starty do kat. B“ na trzy kierunki wiatru: W, SW i NW, bardzo często występujące w Polsce. W ubiegłym sezonie oblatano góry Maślatyn, Strachową i Łysą: zbocze Maślatyn, wysokie na 140 mtr. umożliwia żaglowanie przy wietrze SW, W i N, Strachowa o podobnej wysokości — przy wietrze W, jak również i góra Łysa. Szybowisko obfituje w dużą ilość startów na wszystkie kierunki wiatru do początkowego szkolenia, a gładkie i czyste przedpola ułatwiają w wysokim stopniu lądowania.

Jest to charakterystyczna cecha terenów Wołyńskiej Szkoły w porównaniu z terenami innych naszych szybowisk.

Z prac dokonanych w ub. roku wysuwa się na pierwszy plan wycięcie około 1 ha lasu na górze Wilczej dla przygotowania nowych startów na wiatr zachodni, zainstalowanie ręcznych wyciągów na transport szybowców na stromą górę, założenie telefonu, uzupełnienie wewnętrznych urządzeń Szkoły, a przede wszystkim powiększenie taboru. Palącą potrzebą najbliższą jest konieczność wybudowania hangaru dla szybowców rasowych, na samym szczycie Góry Sokolej, wykupienie terenu 7 ha. już wymierzonego pola pod lotnisko motorowe, co ściślej połączy szybowisko z większymi ośrodkami lotniczymi, oraz zakupienie samochodu i wozów transportowych, brak których uniemożliwia odbywanie dalszych przelotów. W projekcie jest duży hotel-pensjonat przeznaczony na 130 osób, który ma stanąć na malowniczym zboczu góry Wilczej. Przecięcie krótszej drogi do gościńca krzemienieckiego doczeka się niewątpliwie szybkiej realizacji.

Na zakończenie pozwolę sobie przytoczyć parę uwag o przyszłości Szkoły z punktu widzenia czysto lotniczego. Jakie wyczyny będą moż-

liwe w związku z odmiennym położeniem Sokolej Góry w porównaniu do górskich szkół żaglowych?

Ostatnie doświadczenia przekonały nas o doskonałych właściwościach zbczy, nad którymi wytwarzają się silne prądy wymuszone, w dużej nawet odległości od zbcza, pozwalające na uzyskiwanie wysokości około 300 mtr ponad start; wysokości zbczy są wystarczające do dostania się w sferę działania termiki. Dotychczasowe obserwacje wykazały istnienie prądów termicznych nad dolinami, wytwarzanie się dużej ilości Cumulusów i częste pojawianie się nad Wołyniem burz termicznych, w których będzie można uzyskać poważne wysokości. Próby przelotów nie będą pociągały ryzyka uszkodzenia taboru, ze względu na równy teren i niezły stan dróg do transportu. Nie należy natomiast spodziewać się możliwości przelotów na frontach burzowych, które przychodząc z zachodu, znajdują się nad Wołyniem w swem stadium końcowem. Cała dziedzina termiki pozostaje otwartem polem do wykorzystania i to termiki powstającej nie tylko w lecie, lecz i w innych porach roku; doświadczenia z lotów w zimie wskazywałyby bowiem na istnienie prądów termicznych i o tej porze roku. Wszystkie nasze przypuszczenia pozwalają snuć jaknajpomyślniejsze wnioski co do przyszłości Szkoły na Sokolej Górze, jako szybowiska nie tylko szkolnego ale i wyczynowego.

Szkoła stała się już obecnie placówką nie wyłącznie Wołyńską, jak o tem początkowo myślano a ogólnopolską z której korzystają przeważnie Politechniki: Warszawska i Lwowska.

Sokola Góra 20 kwietnia 1933 r.

Zbigniew Mikulski

* * *

Już na drugi dzień po napisaniu niniejszego artykułu uzyskano na Sokolej Górze nowe sukcesy potwierdzające:

Dnia 21 kwietnia r. b. z szybowiska wołyńskiego L. O. P. P. na Sokolej Górze pod Krzemieńcem wystartował na szybowcu typu C. W. 5 pilot Bohdan Rodziewicz przelatując do m. Ołyki, odległego 75 km. w linii powietrznej od miejsca startu. Jest to najdłuższy przelot z dokonanych dotychczas lotów szybowcowych na Wołyniu.

Tego samego dnia drugi pilot szybowcowy p. E. Szutkowski, student Pol. Warsz., na szybowcu typu „Komar“ osiągnął wysokość wlotu 1750 m. ponad start. Jest to nowy wołyński rekord wysokości. Godnem jest podkreślenia, że kilka godzin przedtem pilot Szwarc, student Pol. Warsz., uzyskał wysokość wlotu 1250 m. ponad start, a trzech uczniów tego samego dnia—urzędową kategorię C pilotów szybowcowych.

“Życie Krzemienieckie” Nr 07-1936

Co zdziałał L. O. P. P.

Pod przewodnictwem prezesa Obwodu Powiatowego L. O. P. P. starosty Stefana Czarnockiego odbyło się w siedzibie Wołyńskiej Szkoły Szybowcowej na Sokolej Górze pod Krzemieńcem Walne Zgromadzenie delegatów Kół L. O. P. P. z terenu powiatu krzemienieckiego.

Reprezentowanych było 21 kół, skupiających około 2 tysięcy członków.

Ustępujący Zarząd złożył sprawozdanie finansowe, oraz z działalności O. P. L. G.

Stwierdzają one pomyślny rozwój prac Obwodu we wszystkich działach: ciekawe osiągnięcia zanotować można również w dziale finansowym.

W 1935 r. obwód wykonał budżet z nadwyżką 7.7 proc., a po stronie wydatków zdołał zaoszczędzić 29 proc.

Budżet zamyka się kwotą 18,392 zł.

W najważniejszej pozycji składek członkowskich widać wzrost wpływów które obecnie wynoszą ponad 8,600 zł. Szkoleniu ludności cywilnej poświęcono szereg kursów kategoriowych, oraz informacyjnych. Program prac w zakresie O. P. L. G. jest równie szeroki, a prace prowadzone są w intensywny sposób.

Jedną z najważniejszych pozycji w działalności L. O. P. P.-u krzemienieckiego jest bezwątpienia współpraca z Wołyńską Szkołą Szybowcową na Sokolej Górze.

Zarząd Obwodu przyczynił się do umieszczenia jej w obecnej siedzibie, oraz udzielał w ciągu ostatnich trzech lat jaknajdalej idącej pomocy.

Wyniki i wzrost kadry pilotów z Sokolej Góry świadczą o bardzo pomyślnym rozwoju szkoły.

Jak wiadomo, kierownictwo szkoły spoczywa w ręku doświadczonego instruktora p. Zbigniewa Mikulskiego.

Obecnie rozpoczął się kolejny kurs szybowcowy, na który wpłynęło około 100 zgłoszeń, z czego szkoła uwzględniła ponad sześćdziesiąt.

Dzięki bardzo pomyślnym wynikom, osiągniętym na eliminacyjnych zawodach okręgowych modeli latających w Łucku, oraz ogólnopolskich zawodach w Brześciu nad Bugiem, projektowane jest przekształcenie istniejącej modelarni na powiatową, przy czym w obwodzie powstanie składnica materiałów modelarskich, co w znacznym stopniu ułatwi nabywanie planów i materiałów modelarskich większej rzeszy młodzieży, interesującej się tym działem.

Na marginesie tego podkreślić należy zasługi instruktora modelarstwa prof. Ludwika Gronowskiego.

Akcja propagandowa prowadzona była nad* r żywo tak w Krzemieńcu, jak i w powiecie.

Urządzane były odczyty z przezrocza- mi pogadanki kolportowane były wydawnictwa L. O. P. P.-u

Największe nasilenie osiągnęła akcja propagandowa podczas tygodni L. O. P. P.-u

Dokonane wybory dały w wyniku następujący skład zarządu: prezes inż. Stefan Czarnocki, starosta powiatowy, wiceprezysi: pp. Antoni Basiński i Bronisław Robak, skarbnik p. Eljasz Bahłaj, sekretarz p. Michał Rzeppo, członkowie: p. Ciecierski, p. Józef Falik i p. Adam Załeski. Skład zarządu pozostał więc prawie bez zmiany.

Nadto — jako przedstawiciel władz administracyjnych wszedł do zarządu p. Mieczysław Petryna.

Komisję rewizyjną tworzą pp. Aleksander Boczkowski, Szewel Brodzki i Edward Machniewicz.

Po zamknięciu zgromadzenia uczestnicy — delegaci i komisarze kół L. O. P. P.-u — udali się na zwiedzenie szkoły szybowcowej i jej taboru, obserwując przy tem piękne loty żaglowe i kategoriowe, oraz zapoznając się z techniką szkolenia pilotów.

“Życie Krzemienieckie” Nr 05-1937

Pożar Szkoły Szybowcowej na Sokolej Górze.

Na skutek nieostrożnego obchodzenia się z łatwopalnym płynem, służącym do klejenia poszczególnych części maszyn, powstał w dniu 7 bm. pożar, który zniszczył aparaty i urządzenia jednej z największych szkół szybowcowych w Polsce na Sokolej Górze. Wbrew rozsiewanym pogłoskom, że uległy tylko zniszczeniu niektóre części urządzeń, uważamy za stosowne sprostować, iż pożar ten zniszczył 10 aparatów szybowcowych co w ogólnym dorobku tej Szkoły, równoważy się kompletnej klęsce. Wysiłek i poświęcenie kierownika Szkoły Mikulskiego oraz personelu mimo użycie środków zapobiegawczych, spęzły na niczym: pożar błyskawicznie objął wysuszony budulec głównego budynku, w którym mieścił się hangar, świetlica, kancelaria, warsztaty reparacyjne i sypialnia. Z pośród szalejących płomieni z trudem zdołano tylko częściowo uratować inwentarz oraz pomieszczenie kasy, przyczym księgowość i rachunkowość pozostały nienaruszone. Także najdroższe i najwartowsze aparaty zostały uratowane. Ogólną stratę, spowodowaną klęską pożaru, oblicza się w przybliżeniu na kwotę 30.000 zł.

Ok. godz. 1-szej, a więc niespełna w godzinę po wybuchu pożaru, przybyły na miejsce wypadku władze państwowe z Starostą pow. krzem. Skrzyńskim i prezesem LOPP.-u, kuratorem Liceum, Czarnockim na czele. Niezwłocznie też, komisja z Łucka, z dyrektorem Okręgu LOPP. Markowskim i nacz. wydz. wojsk, Urzędu Wojewódzkiego, Krasińskim, przeprowadziła badania oraz ocenę strat. Wypadek powyższy wywołał zrozumiałe wrażenie nie tylko w pow. krzemienieckim, ale i w całej Polsce: społeczeństwo miejscowe, rozumiejąc potrzebę utrzymywania Szkoły Szybowcowej, pośpieszyło z ofiarną pomocą, i jak się dowiadujemy, kilkanaście majątków ziemskich przystąpiło do akcji odbudowy, przeznaczając na ten cel potrzebny budulec.

“Życie Krzemienieckie” Nr 10-1937

Wołyń bije Kobięcy rekord szybowcowy.

Wołyńska Szkoła Szybowcowa LOPP na Sokolej Górze pod Krzemieńcem znów osiągnęła wynik, który w Kołach sportu lotniczego odbija się wielokrotnym echem.

Oto żona Kierownika szkoły znana pilotka szybowcowa p. Maria Younga-Mikulska pobiła kobiecy rekord polski, przelatując na szybowcu S. G. 3-bis/36 z Sokolej Góry do wsi Urwenna w powiecie Zdoburowskim.

Trasa wspaniałego lotu wynosi 63 klm 300m. W ten sposób p. Younga - Mikulska zdobyła kategorię „D” pilotów szybowcowych, stawiających ją w szeregu elity szybownictwa.

W tym samym dniu pilot p. Zygmunt Karczmarzyk przeleciał z Sokolej Góry do Dubna na szybowcu typu „Komar”.

Założenie filii Szkoły Szybowcowej na Górze Strachowej i loty z obu jej stoków pozwoliły na stwierdzenie użyteczności wszystkich zboczy północno-zachodnich aż po Krzemieniec.

Również oblatano północno-zachodni stok Maślatyna, gdzie znaleziono bardzo dobre warunki lotów.

Ogólnie biorąc Szkoła stwierdziła możliwość korzystania ze wszystkich kierunków wiatrów z wyjątkiem wschodniego.

“Życie Krzemienieckie” Nr 14-1937

Komunikat LOPP-u.

W dniu 7 marca b. r. spłonęła **Wołyńska Szkoła Szybowcowa LOPP na Sokolej Górze** koło Krzemieńca.

Pastwą płomieni padł hangar, warsztaty i mieszkanie uczni i personelu. Mimo ofiarnych wysiłków personelu, ogień strawił znaczną część taboru szybowcowego i materiałów. W ciągu kilkudziesięciu minut rozszalały żywioł zniszczył świetną placówkę sportu szybowcowego, która w ciągu 4 lat swego istnienia zajęła jedno z **pierwszych miejsc** wśród szkół szybowcowych w Polsce.

Liczne notatki dziennikarskie i sprawozdania bez przerwy prawie donosiły o coraz nowych wyczynach szybowcowych na Sokolej Górze, o liczbie uczących się w szkole pilotów. Wystarczy rzucić okiem na tabelę, umieszczoną na odwrotnej stronie, uwidaczniającej rozwój Szkoły, by uświadomić sobie jak wielkie znaczenie dla rozwoju sportu szybowcowego, tej podstawowej umiejętności dla lotnictwa miała **Wołyńska Szkoła Szybowcowa LOPP na Sokolej Górze**.

Każdy kto miał sposobność być na Sokolej Górze i ujrzeć liczne szybowce, błyszczące w słońcu i dumnie wznoszące się w przestworza, nie mógł się oprzeć wrażeniu, że dostał się w gniazdo **Sokołów-Olbrzymów**.

Rzeczywiście też musi się Szkołę tę uznać za gniazdo przyszłych sokołów lotnictwa polskiego.

Pożar zniszczył dorobek kilkuletni właśnie w chwili, gdy wszystko zapowiadało, że przyszedł moment wielkiego rozwoju Szkoły i jej rozbudowy.

Zarząd Wołyńskiego Okręgu LOPP. opracował plan rozbudowy i zaczął starania o odpowiednie środki finansowe na jego urzeczywistnienie. Niestety —straty wynikłe z powodu pożaru przekreśliły wszelkie kalkulacje, gdyż trzeba myśleć nie o rozbudowie, ale odbudowie wszystkiego od nowa.

Władze LOPP. stanęły przed zadaniem, które dziś jest ponad ich siły.

Odbudowa **Wołyńskiej Szkoły Szybowcowej na Sokolej Górze** jest zagadnieniem tak palącym i doniosłym, jak palącym i doniosłym jest rozwój lotnictwa w Polsce. Dlatego w tym trudnym zadaniu winno przyjść LOPP z pomocą całe Społeczeństwo Wołynia, którego ambicją i obowiązkiem powinna stać się odbudowa Szkoły.

Zarząd Wołyńskiego Okręgu LOPP zwraca się z gorącym apelem do całego Społeczeństwa o poparcie akcji odbudowy Szkoły w jak najszerszym zakresie, przez składanie na ten cel jak najliczniejszych ofiar, bądź to w pieniądzu, bądź też we wszelkiego rodzaju materiałach, potrzebnych na budowę.

Ofiary pieniężne prosimy wpłacać na konto czekowe P.K.O. Nr. 81974 Pow. Kom. Kasy Oszczędn. w Łucku na „Fundusz Odbudowy Wołyńskiej Szkoły Szybowcowej LOPP na Sokolej Górze“.

Zgłaszanie ofiar w materiałach przyjmują wszystkie Koła i Obwody Powiatowe LOPP na terenie Województwa Wołyńskiego.

Wołyńska Szkoła Szybowcowa LOPP na Sokolej Górze musi jak najprędzej rozpocząć swą normalną pracę: czekają na to liczne rzesze szybowników—czekają Sokoły i Orlecia lotnictwa polskiego. Dajcie im możliwość jak najprędzej rozwinąć skrzydła, a napewno nie zawiodą pokładane w nich nadzieje i w krótkim czasie dadzą Wam znać o sobie swymi nowy-

mi wyczynami szybowcowymi, świadczącymi jak krzepnie i tężeje **Polska Lotnicza,**

Wołyńska Szkoła Szybowcowa LOPP na Sokolej Górze była chlubą Wołynia—była chlubą polskiego szybownictwa i **musi nią nadal pozostać!**

Spółeczeństwo Wołyńskie **musi** sobie to uświadomić i poprzeć jak najgoręcej i jak najwydatniej akcją odbudowy Szkoły.

*Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej
Wołyński Okręg Wojewódzki*

Rozwój działalności szkoły w okresie 1933—1936 roku.

	r. 1933	r. 1934	r. 1935	r. 1936
Ilość szybowców:	2	2	12	22
Ilość wyszkolonych:				
uczniów-pilotów	9	15	113	245
treningowców	—	—	18	147
Razem	9	15	131	392
Ilość lotów	711	540	4913	8356
Ogólny czas lotów	4 h 59'42"	3 h 58'18"	158 h 45'12"	802 h 53'20"
Ilość uzyskanych kategorii:				
A	9	15	69	67
B	8	8	52	73
Cs	—	—	3	57
Cu	—	—	38	51
D	—	—	—	1
Ilość lotów żaglowych ponad 5 godzin	—	—	1	13
„ wysokości ponad 1000 metr. . . .	—	—	—	11
„ przelotów ponad 50 km.	—	—	—	1
„ „ „ 100 km,	—	—	—	1
„ „ „ 30 km.	—	—	—	—
z lądowaniem na miejscu startu . . .	—	—	—	1

Praca w sezonie zimowym na Sokolej Górze.

Tradycją Wołyńskiej Szkoły Szybowcowej L.O.P.P. na Sokolej Górze jest prowadzenie zimowych kursów szybowcowo-narciarskich.

Rozpoczęcie pierwszego zimowego kursu w zwykłym terminie stało w roku bieżącym pod znakiem zapytania, gdyż było zależne od wykończenia i ocieplenia nowego budynku murowanego, w którym znajdują pomieszczenie biura, warsztaty szkoły oraz uczniowie i personel.

Trudności jednak zostały usunięte i pierwszy kurs zimowy rozpoczął się w przewidzianym terminie dnia 18 grudnia ub. r.

Wskutek niemożności przygotowania na czas pomieszczeń dla większej ilości uczestników, pierwszy kurs obejmował jedynie zakres wy-

szkolenia do III-stopnia i treningu.

Drugi kurs, rozpoczynający się 22. stycznia b.r. przewidziany jest w zakresie wyszkolenia do wszystkich stopni.

Na pierwszym kursie mimo panujących ostatnio silnych mrozów prowadzono stale loty, a chwile wolne od startu poświęcano na szkolone i wycieczki narciarskie.

W dniu 12 stycznia br. pilot E. Piwowarski z Warszawy w locie trwającym 5 godz. 5 min. uzyskał jeden z warunków do podkat. D. (wyczynowej). Jest to pierwszy lot czasowy do podkat. D. w roku bieżącym.

Loty długotrwałe, wykonywane w zimie zasługują na specjalne podkreślenie z uwagi na niską temperaturę, wymagającą od pilota dużej wytrzymałości i odporności.

Poza kursami zimowymi prowadzone usilnie prace organizacyjne mają na celu przygotowanie szkoły do zwiększenia możliwości wyszkoleniowych na sezon wiosenny, który się rozpocznie w marcu kursem treningowo-doświadczalnym.

Szkoła dysponuje obecnie licznym taborem, a nowy budynek z centralnym ogrzewaniem pozwala na wygodne umieszczenie większej ilości uczniów, pilotów.

Na Strachowej Górze, położonej w pobliżu Krzemieńca, a użytkowanej przez szkołę do lotów żaglowych przy wietrze zachodnim, wzniesiono obok hangaru schronisko wyposażone w urządzenia mieszkalne.

Schronisko to ma znaczenie nie tylko dla szkoły, lecz i dla turystów narciarzy, jako położone na pięknym szlaku wycieczkowym.

Wszystkie prace prowadzone w szkole wskazują na to, że Sokola Góra mimo klęski pożaru w roku ubiegłym, rozbudowuje się planowo wzorową placówką szybowcową. Z.M.

“Życie Krzemienieckie” Nr 02-1938

Kursy zimowe na Sokolej Górze.

Tegoroczne kursy zimowe, szybowcowo-narciarskie : zorganizowane w szkole szybowcowej LOPP na Sokolej Górze w okresie od 18 grudnia roku zeszłego do 25 lutego roku bieżącego przyniosły cały szereg pięknych wyników.

Wylatano 100 godzin, w tym 4 loty trwające ponad 5 godzin i wiele dłuższych, 3 i 4-ro godzinnych lotów żaglowych. Znaczną ilość godzin wylatano na szybowcach wyczynowych („Orlik” S.G. 3-bis 36) i treningowych („Komar”—bis „Sroka”).

Wykonano również dwie próby przelotów, przeloty te są interesujące nie ze względu na przebytą odległość, lecz ze względu na ich charakter doświadczalny, gdyż dotychczas przelotów szybowcowych w zimie w Polsce nie zanotowano, latano bowiem zimą jedynie nad zboczami. Doświadczenia te wskazują na możliwość przelotów zimowych, mimo braku termiki słonecznej.

Ze szkoła osiągnęła takie wyniki, zawdzięcza to posiadaniu miejsc startowych na wszystkie niemal kierunki wiatru.

W ciągu wymienionego okresu, loty odbywały się przeważnie ze zbocza Góry Strachowej, przy wiatrach zachodnich.

Podkreślić należy trudne warunki atmosferyczne, panujące w m-cu lutym (zbyt silne wiatry, zamiecie śnieżne i mrozy.)

Dla umożliwienia odbywania dłuższych lotów, szkoła zaopatrzyła pilotów treningowców w ciepłe kombinezony, rękawice futrzane, hauby i buty.

Poza lataniem, uprawiano sporty zimowe: narciarstwo połączone z wycieczkami w malownicze okolice Sokolej Góry oraz bobsley. Z. M.

“Życie Krzemienieckie” Nr 05-1938

Szkoła Szybowcowa na Sokolej Górze wzbogaca się w sprzęt.

Cech Zrzeszonych Rzeźników Żydów w Równem, zgodnie z powziętą uchwałą swoich członków przekazał na rachunek L.O.P.P. ostatnią ratę w sumie zł. 6.377,10 przeznaczoną na zakup samolotu szkolnego RWD 8—ofiarowanego Szkole Szybowcowej na Sokolej Górze k/Krzemieńca. Uchwała podkreśla, że myśl ufundowania samolotu powstała w związku z uczczeniem Imienin Prezydenta Rzeczypospolitej Prof. Ignacego Mościckiego. Delegacja Cechu w dniu Imienin Prezydenta osobiście wręczyła Panu Prezydentowi model ofiarowanego samolotu. Ogólna wysokość zebranej kwoty wynosi 15 tys. zł.

Przykład ofiarności rzeźników z Równego jest godny podkreślenia.

“Życie Krzemienieckie” Nr 07-1938

Wiosenne przeloty na Sokolej Górze.

W miesiącu marcu r. b. Szkoła Szybowcowa L.O.P.P. na Sokolej Górze zorganizowała kurs treningowo-doświadczalny dla pilotów zaawansowanych. Doborowy tabor umożliwił należyte wykorzystanie warunków i w czasie kursu uzyskano szereg pięknych wyników, mimo nieodpowiedniej w pierwszej połowie miesiąca pogody. Szczególny nacisk położono na przeloty i to zarówno termiczne jak zbozowe. W braku możliwości termicznych bowiem, robiono przy wiatrach W, SW. i NW, krótkie, około 10 km. przeloty zbozowe na trasie Sokola Góra — Krzemieniec i z powrotem przez góry Maślatyn, Strachową i zbocza Podlesiec.

Ostatnie dni kursu przyniosły kilka przelotów termicznych. W dniu 26 marca pilot Karczmarzyk Zygmunt na szybowcu SG 3 bis/36 wykonał przy wietrze S. przelot docelowy do Równego, przebywając odległość 78 km. Maksymalna wysokość osiągnięta ponad miejsce odlotu wynosiła 1360 mtr. W tym samym dniu pilot Mikulski Zbigniew na szybowcu typu Orlik przeleciał 22 km. do miejscowości Stara Mikołajówka koło Smygi, mając maksymalną wysokość 670 mtr. W dwa dni później t. j. 28 marca przy wietrze NW wykonano ze Strachowej Góry przeloty, w których ze względu na bliskość granicy ZSRR, należało częściowo lecieć z bocznym wiatrem. Mimo to osiągnięto dobre wyniki, gdyż pilot Karczmarzyk Zygmunt doleciał do miejscowości Semenów, położonej 6 km. na SW od Trembowli. Odległość przebyta 96 km. Maksymalna wysokość 1520 mtr, a pilot Byliński Eugeniusz przeleciał 64 km i lądował w majątku Janówka 5 km. na WSW od Tarnopola. Wysokość najwyższa 1280 mtr.

Lotem tym uzyskał p. Byliński brakujące mu warunki do wyczynowej pdk. „D” pilota szybowcowego. Jest to pierwsza pdk. „D” zdobyta w Polsce w roku bieżącym. Oprócz przelotów wykonano w okresie sprawozdawczym trzy loty czasowe ponad 5 godzin. Wyniki te wskazują na to, że szkoła szybowcowa LOPP na Sokolej Górze przedstawia dużą wartość nie tylko jako szybowisko szkolne ale również i wyczynowe.

“Życie Krzemienieckie” Nr 09-1938

Przelot szybowcowy.

Wołyńska Szkoła Szybowcowa L.O.P.P. na Sokolej Górze, która pierwsza w Polsce w roku bieżącym rozpoczęła sezon przelotowy, może się poszczycić nowymi sukcesami.

W dniu 10-go kwietnia b.r. pilot Karczmarzyk Zygmunt po starcie przy wietrze północnym z góry „Łysej“ na szybowcu typu S.G. 3 bis/36 nr. 671, przeleciał odległość 92 km. lądując w miejscowości Litiatyn koło Brzeżan.

W dwa dni potem t.j. 12 kwietnia piloci Aeroklubu Warszawskiego Milicer Henryk i Miller Krzysztof wystartowali z lądowiska szkolnego na szybowcach typu S.G. 3 bis/nr. nr. 670 i 671 za samolotem R.W.D. 8 pilotowanym przez p. Urbana i po odczepieniu się od maszyny, holującej na wysokości 450 mtr. nad terenem szybowiska, przebyli odległość 200 km., lądując na lotnisku w Czerniowcach (Rumunia).

W chwili obecnej na Sokolej Górze przebywa grupa znanych pilotów wyczynowych, członków Aeroklubu Warszawskiego, wraz z samolotem do holu, tak, że należy się spodziewać dalszych pięknych wyczynów, zwłaszcza że samo posiadanie samolotu do holu umożliwia wykorzystanie nawet takich warunków atmosferycznych, które przy starcie ze zbocza są często niemożliwe do wyzyskania. Prócz tego Sokola Góra poza lotami wyczynowymi prowadzi intensywne szkolenie grupy studentów Politechniki Warszawskiej, którzy korzystając z okresu ferii świątecznych przybyli do szkoły w ilości ponad 30 osób.

Z. M.

“Życie Krzemienieckie” Nr 11-1938

Wycieczka na „Sokolą górę“ z Poczajowa.

Jakkolwiek blisko od Poczajowa, jednak to popularne w całej Polsce szybowisko dla większości tu-tejszej inteligencji i szerszego ogółu nie było należycie znane. Toteż Oddział ZPOK. postanowił zorganizować jak najlichnieszą wycieczkę dla spopularyzowania tego ważnego ośrodka LOPP-u. Ponieważ pogoda dn. 22 maja była sprzyjająca, więc zebrało się bardzo liczne grono uczestników ze wszystkich środowisk społecznych i z okolicznych osiedli.

Ponad 80 osób dwa razy zawoził autobus ciężarowy, jakkolwiek przewidywało się tylko zespół o połowę mniejszy.

Wszyscy z największym zainteresowaniem, szczególnie młodzież, dążyli do celu, spodziewając się ułyszeć i zobaczyć wiele ciekawych rzeczy z dziedziny lotnictwa.

Tymczasem spotkał zawód wszystkich, a zwłaszcza Zarząd ZPOK wyobrażający sobie na podstawie porozumienia telefonicznego, że całkiem inaczej będzie wycieczka przyjęta.

Kierownictwo szybowiska pro prostu niechętnie odniosło się do przybyłych. Poza udzieleniem skąpej ilości informacji i to w dodatku w formie, jakby to nazwać, „jak z łaski“, nic więcej nie dano wycieczce. Po usilnych naleganiach ze strony wycieczkowiczów pokazano parę szybowców i motorowiec, ale w hangarach i bez żadnych objaśnień.

Najbardziej ze wszystkiego interesującego—lotów—nie było, bo tłumaczono się niepomyślnymi warunkami atmosferycznymi, o co Zarząd ZPOK nie wnosi pretensji, licząc się z „siłami wyższymi“. Jakkolwiek informowano nas przedtem, że można widzieć loty bez względu na kierunek wiatru, byle jeno deszczu nie było.

Naogół było ogólne rozczarowanie wynikami tej wycieczki, jedynie tylko zorganizowanie zabaw i gier na błoniu poza terenem szybowiska poprawiło nastrój i ożywiło wycieczkowiczów, tak, że ożywione tym towarzystwo w należytych humorach wróciło do Poczajowa.

Z tego wszystkiego, co powiedziałam odnośnie do przyjęcia wycieczki na „Sokolej górze“, nasuwa się uwaga, że obok sztuki latania nie szkodziło by, zwłaszcza w tak ważnym dla propagandy LOPP, ośrodka, więcej uprzejmości w stosunkach z ludźmi, bo w ten sposób spełniało by się lepiej swą służbę obywatelską.

“Życie Krzemienieckie” Nr 12-1938

Sokola Góra.

Sezon wakacyjny zgromadził na Sokolej Górze w r. b. około 70 osób, trenujących do rozmaitych kategorii. Przebywa tu obecnie p. Jadwiga Piłsudska wraz ze swą przyjaciółką p. Kamieńską. Obie trenują do kategorii „D”. Sensacją, a w każdym razie sukcesem, świadczącym o dużej popularności i znaczeniu szybowiska jest fakt, że przebywa tam obecnie Palestyńczyk, p. Stoll trenujący do kategorii instruktora pilotażu. Jak się od niego dowiadujemy, szybownictwo w Palestynie jest sportem bardzo cenionym i ma duże szanse rozwoju. Zapotrzebowanie na dobrych instruktorów jest duże, wobec tego p. Stoll przyjechał do Polski specjalnie na wyszkolenie. Szybownictwo palestyńskie będzie obecnie sprowadzać maszyny z Polski, aby uniezależnić się od wytwórczości niemieckiej.

Z inwestycji na Sokolej Górze projektuje się wybudowanie drogi o długości 1½ klm., łączącej szybowisko z Krzemieńcem, co spowoduje dużą niwelację terenu. Na ukończeniu jest już dom administracyjny dla pomieszczenia personelu i biura oraz hala montażowa. Zostaną przeprowadzone wodociągi, zasilane wodą ze zbiornika, który z kolei będzie czerpał wodę z wywierconej już studni artezyjskiej.

Doprowadzenie prądu elektrycznego do warsztatów da możliwość przejścia na pracę mechaniczną.

Ostatnio otrzymała Sokola Góra od społeczeństwa żydowskiego m. Równego samolot RWD. 8, nazwany „Wołyńskiak I”. Samolot ten będzie holował szybowce z miejsc ich wylądowania, co w ogromnym stopniu zmniejszy koszty transportu i przyspieszy go.

Poświęcenie nowych lokali Sokolej Góry odbędzie się we wrześniu b. r. Na ten sam czas projektowany jest duży zjazd — walne zebranie wołyńskiego LOPP z udziałem prezesów wszystkich wołyńskich obwodów LOPP. Odbędzie się wtedy również walne zebranie krzemienieckiego obwodu LOPP. Obwód krzemieniecki projektuje utworzenie T-wa Przyjaciół Sokolej Góry, które to T-wo będzie miało na celu nie finansowe wspieranie szybowiska, lecz najszersze propagowanie go, urabianie opinii w kierunku zainteresowania się nim.

“Życie Krzemienieckie” Nr 14-1938

390

Obchód 5-lecia Szkoły Szybowcowej na Sokolej Górze.

Popularna nie tylko na Wołyniu Szkoła Szybowcowa L. O. P. P. na Sokolej Górze obchodziła w ramach skromnych uroczystości wewnętrznych 5-lecie swego istnienia.

Przed 5 bowiem laty szkoła „wypuściła w świat” po raz pierwszy gromadkę swych absolwentów w skromnej liczbie dziewięciu.

Ze względu na przygotowywania do uroczystego poświęcenia odbudowanej po pożarze i wspaniale rozbudowanej szkoły obchód 5-lecia ograniczył się do skromnego programu.

Po odprawieniu przez przybyłego z Krzemieńca księdza mszy polowej obok hangaru lotniczego—nastąpiły pokazy akrobatyczne i szereg lotów warunkujących zdobycie kat. „C”.

Uzyskało ją w tym dniu kilka osób. Święto Sokolej Góry poza pierwszymi jej absolwentami skupiło nadto szereg innych miłych gości. Przybyli więc: wice-wojewoda wołyński p. Konopacki, kurator Liceum Krzemienieckiego St. Czarnocki, przyleciał na szybowcu holowany—mjr. Peterek—kierownik szkoły Szybowcowej w Ustianowej. Wiodła go R. W. D.—8—kierowana przez por. Błażejewskiego, wreszcie—miła sensacja—na motoszybowcu, który tu się ukazał po raz pierwszy—przyleciał znany pilot p. Żabski.

Skromny obchód pozostawił u wszystkich uczestników wiele miłych wrażeń.

“Życie Krzemienieckie” Nr 23-1938

Kurs szybowcowo-narciarski na Sokolej Górze.

Szkoła Szybowcowa na Sokolej Górze prowadzi obecnie kurs szybowcowo-narciarski przez okres feryj świątecznych. Napłynęło już 30 zgłoszeń, jest już część uczestników, reszta zjechać miała po świętach.

“Życie Krzemienieckie” Nr 01-1939

Sokola Góra.

Obeenie w Szkole Szybowcowej na Sokolej Górze rozpoczyna się drugi z rzędu w tym sezonie kurs szybowcowo-narciarski. Zgłoszenia napływają licznie, zgłosiły się m. i. dwie Holenderki. Na poprzednim kursie wykonano dużo lotów żaglowych, wylatano ogółem kilkadziesiąt godzin przy dobrych warunkach lotu, poza tym były dobre warunki śnieżne dla narciarstwa. Kierownictwo Szkoły Szybowcowej projektuje zorganizowanie kursów szkolnych lotów holowanych za samolotem, kursy akrobacji na szybowcach i szkolenie na motoszybowcu.

“Skrzydłata Polska” Lipiec-1933

Nowe szybowisko na Wołyniu

Wyprawa Koła Szybowcowego w Lucku dokonała w dniach od 3 do 6 czerwca b. r. oblatania nowych terenów szybowcowych pod Krzemieńcem na Wołyniu.

W wyprawie wzięli udział pp.: Michał Glatman — instruktor szybowcowy z Lucka, Stanisław Piątkowski — członek Aeroklubu Warszawskiego i Romuald Flach — członek Aeroklubu Lwowskiego i Koła Szybowcowego w Kowie.

Loty odbywano na szkolnym szybowcu typu „Wrona”, przywiezionym z Lucka we własnym wozie transportowym.

Oblatywanie terenów połączone z lotami pokazowymi, wyświetlaniem filmu szybowcowego z Bezmiechowej oraz odczytem o szybownictwie. Lotom przypatrzywało się około 800 osób z przedstawicielami miejscowych władz na czele.

Tereny okazały się zdadne do szkolenia w kat. A i B oraz do zagłowania.

Różnorodność stoków i ich niewielka odległość od siebie pozwoli na loty przy wszystkich kierunkach wiatrów. Poczynono już przygotowania do szkolenia na nowych terenach kandydatów z Wołyńskich Kół Szybowcowych.

Ogromne zainteresowanie społeczeństwa i miejscowych władz pozwala przypuszczać, że ruch szybowcowy na Wołyniu, dzięki własnemu szybowisku, wejdzie w stadium systematycznej i planowej pracy.

S. P.



Nowe szybowisko na Wołyniu, 1 — Ostra Góra. Różnica poziomów 120 m. 2 — Lysa Góra, Różnica poziomów 150 m.

“Skrzydłata Polska” Listopad-1933

Nowa szkoła szybowcowa

Wojewódzki Komitet L. O. P. P. w Łucku przystępuje do budowy szkoły szybowcowej w Kulikowie pod Krzemieńcem. *)

Po skonstatowaniu przydatności terenu do lotów szkolnych, żaglowych i wyczynowych przez specjalną komisję, złożoną z przedstawicieli Ministerstwa Komunikacji, sportu szybowcowego z inż. Grzeszczykiem na czele oraz delegatów L. O. P. P., postanowiono przystąpić bezzwłocznie do budowy hangaru i warsztatów. W roku przyszłym przewidziana jest budowa 2 hangarów dla szybowców rekordowych oraz domu mieszkalnego i administracyjnego. Przygotowane też ma być lądowisko dla samolotów motorowych w celu umożliwienia lotów włączonych. Szczegółowe sprawozdanie z prac podamy w następnym numerze.

*) O szybowisku w Krzemieńcu pisaliśmy w Nr. 7 Skrzydlatej z r. b.

“Skrzydłata Polska” Grudzień-1933

Kulików – Centrum Szybowcowe na Wołyniu

Z radością należy powitać fakt budowy nowej szkoły szybowcowej, powstającej na terenie Wołynia. Oblatania terenów w Kulikowie pod Krzemieńcem dokonano jeszcze w czerwcu b. r. Inicjatywa Koła Szybowcowego w Łucku spotkała się z poparciem miejscowych władz i wielkim zainteresowaniem społeczeństwa.

Obecnie toczą się pertraktacje między Komitetem Wojewódzkim LOPP w Łucku a Aeroklubem Lwowskim nad projektem wspólnego prowadzenia dwu szkół szybowcowych, t. zn. istniejącej już szkoły szybowcowej A. L. w Czerwonym Kamieniu i organizującej się szkoły szybowcowej w Krzemieńcu. Wstępne pertraktacje rozpoczęto w Łucku z przedstawicielami Wojewódzkiego Komitetu LOPP po uzyskaniu przychylnego stanowiska prezesa Komitetu Wojewódzkiego, pa-

wicewojewody Godlewskiego, i pułk. dr. Habicha, sekretarza Kom. Woj. Ze strony LOPP w Łucku obrady prowadzili pp. dr. Habich i insp. Kościanowski, ze strony A. L. p. Wł. Polny. Specjalna komisja, w której ze strony A. L. brali udział inż. Grzeszczyk i Wł. Polny, skonstataowała doskonałą przydatność terenów pod Krzemieńcem do lotów zarówno ślizgowych, jak żaglowych oraz wybrała miejsce na przyszłe lotnisko, pod budowę hangarów i t. p. Hangar ma stanąć u stóp Ostrej i Lysej Góry, w dolinie projektowane jest lotnisko i zabudowania administracyjne oraz dom mieszkalny. Wojewódzki Komitet LOPP w Łucku buduje w r. b. we własnym zakresie hangar szybowcowy, który zostanie oddany do użytku szkole już z wiosną przyszłego roku.

Na wspólnym posiedzeniu delegatów

Komitetu Wojewódzkiego LOPP w Łucku i A. L. które odbyło się we Lwowie w październiku ustalono schemat umowy, która ujmie w zasadniczych punktach wzajemny stosunek obu organizacji. W projekcie jest dostarczanie środków finansowych na prowadzenie obu szkół szybowcowych przez LOPP Wołyński, natomiast A. L. ma zaopatrywać obie szkoły w tabor oraz objąć kierownictwo wyszkolenia i techniczne. W odnośnej sprawie mają być również wzięte pertraktacje z Komitetami Wojewódzkimi LOPP we Lwowie i w Stanisławowie, które powinny przystąpić do tej akcji, ze wszelką godną poparciem. Zapewnienie bowiem silnych podstaw umożliwi obu szkołom szybowcowym, nowo powstającej w Krzemieńcu i znanej już od dwu lat placówce w Czerwonym Kamieniu, — celową i racjonalną współpracę.

"Skrzydła Polska" Grudzień-1933

Działalność Aeroklubów i Kół Szybowcowych w okresie 1. I. 33 — 30. IX. 33.
(Główne Szkoły Szybowcowe niewłączone).

O. K. S.	Nazwa Koła lub Sekcji *	Ilość członków	Ilość pilotów kat.		Ilość szybowców		Ilość osób szk.	Ilość osób wyszkol. w kat.			Loty terenowe		Loty za samochodem i samol.	
			A, B	C	gotowych	w budowie		A	B	C	Ilość	Czas	Ilość	Czas
Lwowski	1. Sekcja Szyb. Aer. Lw.	—	—	—	8	—	71	68	40	—	3313	24 ^h 27'	—	—
	2. K. S. w Krzemieńcu	65	6	1	1	—	11	1	8	—	711	5 ^h	—	—
	3. K. S. w Dolinie	235	1	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—	—
	4. K. S. w Tarnopolu	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	5. K. S. w Przemyślu	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	6. K. S. w Łucku	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kielecko-Warszawski	1. S. S. Aerokl. Warsz.	123	52	19	4	—	58	20	16	6	—	—	1462	29 ^h 50'
	2. S. S. Stow. Mech. Lotn.	32	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
	3. K. Lotn. „Start”	62	25	2	2	1	36	1	3	1	286	1 ^h 11'	—	—
	4. S. L. Oddz. Ak. Zw. Strzel.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	5. K. S. L.O.P.P. w Radomiu	26	—	1	—	1	1	—	—	1	—	—	—	—
	6. K. S. w Częstochowie	30	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
	7. K. S. w Starachowicach	40	3	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	8. K. S. Kieleckie	60	20	1	—	—	21	6	14	—	—	—	—	—
	9. K. S. Gimn. we Włocławku	40	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
	10. K. S. Gimn. w Końskich	88	6	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—
	11. S. S. Harc. Klubu Lotn.	32	9	5	2	1	—	4	5	4	—	—	—	—
	12. S. S. Br. Pom. Słuch. CIWF.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nowog. Wilenski	1. S. S. Aerokl. Wileń.	16	10	5	4	1	22	14	5	1	721	5 ^h 7'	—	—
	2. K. S. w Lidzie	40	2	2	—	2	2	2	—	—	—	—	—	—
	3. K. S. w Święcianach	39	3	—	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—
	4. K. S. Kom. Kol. L.O.P.P. Wil.	60	3	—	—	—	5	3	—	—	—	—	—	—
	5. K. S. w Nowogródku	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	6. K. S. w Białymstoku	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sląski	1. S. S. Aer. Śl. w Rędzie Płd.	46	1	—	1	—	13	1	—	—	143	48'	—	—
	2. K. S. w Rybniku	71	1	—	1	—	7	1	—	—	121	20'	—	—
	3. K. S. w Pszczynie	67	1	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—
	4. K. S. w Cieszynie	120	3	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
	5. K. S. Śląskich Zakł. Navk.	70	10	2	1	1	7	2	1	—	—	—	—	
	6. K. S. w Wełnowitzach	88	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
	7. K. S. w Bielsku	200	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	8. K. S. w Dąbrowie Gór.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Poznański	1. S. S. Aerokl. Pozn.	35	12	2	5	—	27	6	1	—	158	1 ^h 15'	36	1 ^h 11'
	2. S. S. Pań Aer. Pozn.	26	2	—	—	—	4	2	—	—	50	20'	4	2'
	3. S. S. Kol. P. W. Pozn.	1067	5	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
	4. K. S. Warszt. Wag. Ostrów	18	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—
	5. K. S. Szk. Bud. Masz. Pozn.	30	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	6. K. S. 3 p. lotn.	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	7. K. S. w Bydgoszczy	73	1	1	2	6	—	—	—	—	—	—	—	—
Krakowski	1. Aer. Krak. K. S. Kraków	45	8	3	3	1	16	5	—	1	20	5'	—	—
	2. K. S. w Nowym Sączu	75	55	1	4	2	28	14	10	—	1528	17 ^h 1'	20	15'
	3. K. S. w Dębicy	50	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	4. K. S. w Zakopanem	52	2	3	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—
Wiel.-Lubel. moor.	1. K. S. w Toruniu (Brak Spr. O. K. S.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1. S. S. Aerokl. Lubel. (Brak Spr. O. K. S.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Poles.-Podl.	1. S. S. Klubu Lotn. P.W.S.	43	15	2	2	—	41	19	2	1	658	1 ^h 46'	—	—
	2. S. S. Od. Kl. P.W.S. w Brz.ś.	40	—	2	3	1	30	—	—	—	435	1 ^h 15'	—	—
Łódzki	1. S. S. Aerokl. Łódzkiego	9	4	1	1	1	7	—	—	—	34	10'	4	2'
	2. K. S. Harc. w Łodzi	38	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
	3. K. S. Szk. Tech. Przem. Ł.	13	2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—

* S. S. — Sekcja Szybowcowa; K. S. — Koło Szybowcове

“Skrzydłata Polska” 1934

Wołyński Okrąg L. O. P. P.

Rok 1933 miał szczególne znaczenie dla L. O. P. P. na Wołyniu, gdzie przeprowadzone przez Okręg reformy sięgnęły wgląd, zmieniając dotychczasowe metody pracy.

Przy końcu roku 1933 ogólna liczba członków, która wynosiła razem 22.288 osób wzrosła o 3.231. Ogólna suma zebranych składek przekroczyła 70.000 zł.

Nie zapominajmy, że Wołyń posiada zaledwie 11 powiatów, słabo zaludnionych, bez większych miast i ośrodków przemysłowych (dodać przytem można, że kolejarze i pocztowcy z terenu zasilają swymi funduszami inne Okręgi. Budżet na rok 1933 w sumie 157.061 zł., został w dochodach przekroczony o 14 proc.

Propaganda: Trudności techniczne (brak prasy codziennej, filmów, dogodnych środków lokomocji i t. d.), kompensujemy żywym słowem. Odczytów oraz pogadanek dla młodzieży wygłoszono 210, słuchaczy — 24.271.

Podczas tygodnia lotniczego w miastach, odbyły się pochody z orkiestrami.

Wystawy urządzano w Kowlu, Krzemieńcu i Włodzimierzu. Ogólna frekwencja około 14.000 osób.

W Równem ustawiono w najruchliwszym punkcie miasta model 1000 kg. bomby lotniczej.

Lotnictwo: Wyrównano lotnisko w Łucku, wykazujące szczególną aktywność w ciągu lata, gdzie Henrioty i Bartle brzcza i budzą już o 4-ej rano! (dzięki prowadzonej szkole P. W. lotniczego). Poza tem najwięcej energii poświęcono szybowiskowi pod Krzemieńcem w Kulikowie. Pierwszy kurs — raczej eksperymentalny, dał wyniki nadspodziewane. Uczniowie uczyli się łatwo i szybko. Jest nadzieja, że Kulików Krzemieniecki niezadługo zajmie należne mu miejsce wśród szybowisk polskich, ze względu na ukształtowanie się wzgórz Krzemienieckich, panujących nad równiną o charakterze olbrzymiego lotniska. Narazie Wołyń zbiera skrzepnie materiały na budowę hangarów.

Jeżeli chodzi o sport lotniczy, bierzemy w nim tylko udział pośredni w czasie raidów dorocznych letnich i zimowych.

O. P. L. G. dociera do najszerzych mas ludności. To też poza kursami kategoriowymi, podinstruktorskimi, dla specjalnych służb, przeprowadzono znaczną liczbę 10-cio i 5-cio-godzinnych kursów informacyjnych. Ogólna ilość przeszkolonych na rozmaitych kursach w ciągu roku 1933, wynosi 58.995 osób. Jeżeli do tego dodamy liczbę słuchaczy obecnych na wiecach L. O. P. P., pokazach filmowych, wystawach — możemy śmiało powiedzieć, że około 98.000 osób znalazło się w bezpośrednim kontakcie z L. O. P. P., zapoznając się więcej lub mniej szczegółowo z groźbą napadu lotniczego i zasadami obrony.



“Skrzydłata Polska” Lipiec-1935

WYNIKI DZIAŁALNOŚCI SZKÓŁ SZYBOWCOWYCH ZA ROK 1934.

SZKOŁY	Wyszkolenie do kat.				Odkbywało trening	Wykonano lotów		Szybowce na 1.I.1935
	A	B	C _a	C _b		ilość	w czasie	
Bezmiechowa	—	4	8	54	51	4 770	795 ^h 28'	23
Pinczów	—	—	2	21	21	511	180 ^h 25'	4
Kulików	7	8	—	—	—	573	4 ^h 24'	4
Polichno	33	50	—	—	—	5 216	48 ^h 24'	9
Czerwony Kamień	17	73	—	—	—	7)	7)	8
Fordon	190	54	—	—	—	8 525	34 ^h 03'	10
Goleszów	66	37	—	—	8	5 310	47 ^h 04' 12"	11
Grzegorzewo	5	10	—	—	—	1 647	10 ^h 28' 17"	6
Tęgoborze	4	8	—	—	6	854	7 ^h 58'	4
Sekówka	—	18	—	—	—	903	4 ^h 19' 14"	2

“Skrzydłata Polska” Grudzien-1935

Romuald Flach

Tegoroczna działalność szkoły wołyńskiej na Sokolej Górze

Wołyńska Szkoła Szybowcowa L. O. P. P. na Sokolej Górze koło Krzemieńca (dawniej Kulików Krzemieniecki) ostatnio zwróciła na siebie uwagę żywą działalnością i nieprzeciętnymi wynikami pracy.

Pierwsze w Polsce kursy zimowe szybowcowo-narciarskie, pierwszy obóz modelarsko-szybowcowy, długotrwałe loty żaglowe, wzmocniona propaganda i t. p. — oto liczne dziedziny pracy, którą prowadzi się na Sokolej Górze z wielkim nakładem energii i dużą wydajnością, jednocześnie przy minimalnych kosztach.

O żywej i owocnej działalności tej placówki L. O. P. P. najlepiej świadczą osiągnięte przez nią wyniki.

W czasie od 1 stycznia do 15 listopada 1935 r. przeprowadzono na Sokolej Górze 8 kursów szkolno-treningowych, z czego 2 — w okresie zimowym.

Osiągnięte w tym czasie wyniki przedstawiają się następująco: ogólna ilość lotów — 4.913, w czasie — 158 h. 45 min.

12 sek., czas najdłuższego lotu — 5 h. 5 min. 15 sek., ilość lotów żaglowych ponad 3 godziny — 5, ilość lotów żaglowych ponad 1 godzinę — 22.

Ilość wyszkolonych pilotów: do kat. A — 31, B — 11, Cs — 2, Cu — 28, A i B — 30, B i Cu — 3, B i Cs — 1, A, B i Cu — 7. Razem wyszkolono w ciągu 10 miesięcy 113 pilotów.

Pozatem il. pilotów trenujących wyniosła — 18, pilotów odbywających praktyki instruktorskie — 6, praktykantów warsztatowych — 7.

W podanym wyżej okresie przeprowadzono poraz pierwszy stałe kursy zimowe szybowcowo-narciarskie, które dały dużo doświadczenia i wiele ciekawych spostrzeżeń. Wyniki kursów stwierdziły, że zima nadaje się doskonale do lotów szybowcowych.

Kursy zimowe umożliwiają pilotom nieprzerwany trening w ciągu całego roku i dają możność zrealizowania nowej i bardzo pożytecznej koncepcji sportowej,

jaka jest połączenie dwóch najpiękniejszych sportów, t. j. szybownictwa z narciarstwem.

Szczególnie dużo uwagi poświęcono ostatnio na Sokolej Górze rozpoczęciu stałych lotów żaglowych i badaniu nowych terenów.

Tereny szkoły wykazały doskonałą przydatność do lotów żaglowych, zwłaszcza góra „Maslatin”, posiadająca dogodne warunki przy wiatrach południowych, zachodnich i północnych. Loty żaglowe odbywały się pozatem przy wiatrach południowych na górze „Sokolej” i przy wiatrach zachodnich — na „Strachowej”.

Zbocza tych wzniesień, posiadające równe i obszerne szczyty, pozwalają na łatwe i bezpieczne lądowanie na miejscu startu. Wykonano w ten sposób kilkadziesiąt lądowań na szczytach Sokolej i Maslatina. Pozatem na uwagę zasługuje fakt, że wszystkie zbocza są położone w niewielkiej odległości od siebie.

Praca 18 młodych modelarzy na szybo-

“Młodzież a LOPP” Luty-1936

Z I M A N A S O K O L E J G Ó R Z E

LOPP rozpoczęła w dniu 20.XII. zimowy sezon narciarsko-szubowcowy w swej szkole szubowcowej na Wołyniu pod Krzemieńcem. Kurs trwa miesiąc. Wobec dużej ilości zgłoszeń będzie zorganizowany drugi kurs od 25-go stycznia do 25-go lutego 1936 r.

Szkoła LOPP na Sokolej Górze jest jedyną w kraju, prowadzącą wyszkolenie i trening szubowcowy zimą; to też z samej tylko Warszawy wyjechało 17 osób, przeważnie akademików. Z finansową pomocą przyszedł im Stołeczny LOPP.

Informacyj w sprawie wolnych miejsc i kosztów udzielić mogą Okręgi LOPP oraz Obwód LOPP w Krzemieńcu, ulica Słowackiego Nr. 2.



“Młodzież a LOPP” Luty-1936

WOŁYŃSKA SZKOŁA SZYBOWCOWA L. O. P. P. NA SOKOLEJ GÓRZE

W dniach od 3 do 6 czerwca 1933 roku kilku młodych pionierów lotnictwa bezsilnikowego z Koła szybowcowego w Lucku i Kowlu, z aeroklubów warszawskiego i lwowskiego zorganizowało wyprawę pod Krzemieniec na Wołyniu w celu oblatania nowych terenów.

Lotów próbnych dokonano na szybowcu szkolnym „Wrona”, przywiezionym z Koła szybowcowego w Lucku.

Komisja wydała opinię, kwalifikującą tereny jako zdadne do szkolenia w kat. „A” i „B” oraz do lotów żaglowych.

Ruch szybowcowy na Wołyniu wzmógł się bardzo w latach 1934 i 1935, gdyż tereny pod Krzemieńcem pozwoliły na zorganizowanie regularnej szkoły szybowcowej, powszechnie dziś znanej pod nazwą: „Wołyńska Szkoła Szybowcowa L. O. P. P. na Sokolej Górze” (dawniej Kulików).

Do Szkoły na Sokolej Górze ciągną kandydaci na pilotów szybowcowych nie tylko z Wołynia. Uczniowie rekrutują się z młodzieży stołecznej, lwowskiej a częstokroć z bardziej jeszcze oddalonych stron kraju. Setki wyszkolonych młodych szybowników oraz tysiące dokonanych lotów, a szereg z nich trwających od 1—6 godzin, oto piękne rezultaty pierwszych 2-ech lat istnienia ufundowanej przez L. O. P. P. Szkoły, popieranej przez społeczeństwo wołyńskie oraz pragnącą latać młodzież.

A teraz, gdy wbrew zapowiedziom i przypuszczeniom mieliśmy śnieg i dobrą zimę, warto zwrócić uwagę, że Sokola Góra jest jedyną w Polsce szkołą, organizującą zimowe kursy szybowcowe. Szkolenie do kategorii A, B i C odbywa się na szybowcach typu „Wrona” i „Czajka”. Trening pilotów oraz loty wyczynowe na „Czajkach”, „Srokach”, „Komarach” i „C. W. 5”.

Program zimowy obejmuje również praktykę instruktorską oraz naukę jazdy na nartach.

Na okres zimowy 1935/36 przewidziano dwa kursy oraz szereg imprez sportowych.

Jak piękne i zdrowe jest połączenie sportu szybowcowego z narciarstwem, jak wiele dać może rozrywki — niech świadczą o tem fotografie, dokonane w pełni zimowego sezonu na Sokolej Górze.

“Młodzież a LOPP” Lipiec-1936

WOŁYŃSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI L. O. P. P.



Obóz ćwiczebny oplg w Dubnie. Odkazanie ulicy



Sokola Góra koło Krzemieńca

W świetle statystyki za okres od 1 stycznia do 3 sierpnia b. r., wyniki szkoły przedstawiają się następująco:

Ilość lotów żaglowych ponad 5 g.	6
Ilość wysokości ponad 1.000 m	10
Przelotów ponad 50 km	1
Przelotów ponad 100 km	1

Najwyższe wyczyny szkoły:

Czas lotu — 8 godz. 13 min., pil. Drozdowski na Komarże.

Wysokość — 1.495 m, ś. p. pil. Szutkowski na Komarże.

Przelot — 118 km, Sokola Góra — Kołki, pil. Szware na Komarże; (poprzedni przelot 76 km, Sokola Góra — Olyka, pil. Rodziewicz na CW 5).

Przelot z powrotem do miejsca startu — 17 km, Sokola Góra — Białokrynica — Sokola Góra, pil. Mikulski na Komarże.

W wymienionym okresie szkolilo się i trenowało 185 pilotów; wykonano 5.208 lotów w czasie 50 godzin.

Wydano kategorii	A	— 50
"	B	— 52
"	Cs	— 13
"	Cu	— 28
"	D	— 1

Tyle statystyka. Z podanych cyfr jasno wynika, że wartość Wołyńskiej Szkoły Szybowcowej L. O. P. P. na Sokolej Górze polega na wszech-



Z Koła Szybowcowego L. O. P. P. we Włodzimierzu



Nauka o łączności

pozostanie bez wpływu na przyszłość lotniczo-konstruktorską modelarzy.

To też, gdy spogląda się na małą, przytuloną do stromej góry Sokolę, gdy widzi się stały rozwój, tempo pracy i ład, nie wyda się dziwnem przywiązanie, jakim społeczeństwo wołyńskie otacza Sokolę Górę. Jeszcze przed trzema laty królowały nad Ostą Górą jastrzębie, a bociany badały drogi termiki; stoki Sokolej i Wilezej przebiegały trzody baranków. Z ludzi jedynie prahistorcy zapędzali się w tajniki jaskiń, pełnych szczątków odwiecznej kultury.

Dziś na Sokolej nastąpiła nowa era — era szybowca. Panują szybownicy. Naciągają liny, szurają, latają, zaglują; z oczami wlepionymi w niebo czuwają, szukając na niebieskiej łączce cumulusowych baranków.

Ci, ukończyli kurs, wyjeżdżają z ciężkim sercem. Uwożą z sobą wziętą Ostrej Góry koronującą piękne przedpola, wspomnienia lotów i kategorii. Silni i odporoni, uwożą gorące przywiązanie do lotnictwa oraz przeświadczenie, że pięćdziesięcioro nie idą na marne.

Przez modelarstwo i szybow. do lotnictwa!

stroności jej pracy, gdyż świetne warunki terenowe i tabor składający się z 22-u szybowców szkolnych i rasowych, dwu wozów transportowych i samochodu do transportu zapewnia pilotom pełne wyszkolenie szybowcowe od kategorii A do wyczynowej kategorii D. Poza tym Szkoła na Sokolej Górze pierwsza w Polsce wprowadziła dla większej wydajności pracy szkolenie zimowe, które przyjęło formę stałych kursów szybowcowo-narciarskich; zorganizowanie zaś obozów modelarsko-szybowcowych na terenie szybowiska zbliża młodzież bezpośrednio do czynnie uprawiających lotnictwo, co nie

Z kursów zimowych na Sokolej Górze



“Młodzież a LOPP” Lipiec-1936

Szkoły szybowcowe rosną. Jest ich w Polsce kilkanaście. W dwóch instruktorkami są kobiety. Marja Younga na Sokolej Górze, a Modlibowska i Korezyńska szkołą w Ustjanowej kurs dziewcząt. Na każdym szybowisku są dwa nurty pracy. Jeden — nieefektywny, płynący w dół, w warsztatach — to naprawa szybowców, żmudna, ciągła, bo niema nauki latania bez uszkodzeń sprzętu. Drugi nurt, wspomagany pierwszym, płynie w górę, na starcie. To loty. Instruktor, zazwyczaj student politechniki, zakochany w szybownictwie, objaśnia lot. Nie trzeba słuchać, aby wiedzieć, jakie uczeń ma zadanie — wystarczy patrzeć na ręce i postać gestykującego instruktora. A czy uczeń wykonuje lot według planu, o tem też powiedzą ruchy instruktora, jego wspinanie się na palce, gdy uczeń ginie na chwilę



Marja Younga instruktorka na Sokolej Górze za lasem, jego ruchy rękami, raz kręcące wiraż, raz duszące ku ziemi. Sylwetka pełna nerwowego napięcia uspakaja się wtedy, gdy pilot szczęśliwie wylądowuje.

“Młodzież a LOPP” Lipiec-1936

ŻAGLUJEMY

W opisie obozu świątecznego dla modelarzy, urządzonego w osiedlu „Belweder” pod Mogielnicą, zapowiedziałem poinformowanie czytelników „Lotu” o tem, jakie święta urządził L. O. P. P. Stołeczny dla swych szybowników.

Zacnę od Sokolej Góry. Otóż na tydzień przed Wielkanocą wyruszyła dobrze zgrana paczka amatorów latania bez silnika z Warszawy na Wołyń.

Jedni na doszkolenie, inni znów na trening. Po całym szeregu przygotowań, wymianie korespondencji ze szkołą, zdobyciu gotówki i zni-

żek kolejowych, pociągnęli warszawiacy w dość odległą stronę, kalkulując i zgadując, na jakie trafią warunki atmosferyczne.

Przy stawianiu tej, w wagonie zresztą walkowanej prognozy, największą rolę odgrywała teoria prawdopodobieństwa. Szybownicy debatowali „w lutym przez nieomal cały miesiąc Sokola czekała na przychylne wiatry, kwiecień powinien być niezły”. Trzeba przyznać, że ten sposób przewidywania pogody na odległą metę, co do swej dokładności, mało ustępuje przepowiedniom naukowym. Jest ponadto prostszy i dostępniejszy dla ogółu.

Ale wracajmy na Sokolą Górę. W miarę zbliżania się do niej notowania giełdy atmosferycznej zaczęły wykazywać zainteresowanie, popyt na wiatry z wyjątkiem wschodniego i znaczną zwyżkę kursów.

I rzeczywiście haussa ta nie była sztucznie wywołana. Wspaniałe warunki przy których wszystko szło w górę: „Sroki”, „Komary”, a „Czajka” nawet na stosunkowo rzadką dla niej wysokość 500 metrów ponad start — jeszcze bardziej rozpalily szybowników, a było ich na kursie ze Lwowa, Wilna, Warszawy i z innych stron w sumie 30-tu.

Rozpoczęło się latanie. W ciągu 20 dni odbyto około 150 godzin lotu. Dobre kierownictwo, duża ilość sprzętu, wspaniałe warunki termiczne i „każda potrzebna ilość wiatrów” umożliwiły latanie wszystkim. Jedyne z powodu chwilowego braku środków transportowych zaniechano przelotów na dalszą odległość, odkładając je na następne wyprawy.

Z pośród przybyłych na Sokolą Górę sporo było kandydatów na najwyższą kategorię szybowcową — D. Szczególnie dobrze spisali się studenci Politechniki Warszawskiej, przyszli konstruktorzy lotniczy. Czterech z pośród nich wylatało więcej godzin, niż pozostali 26-ciu razem.

Studenci: Edmund Szutkowski, Mieczysław Urban, Jerzy Orłęga i Leszek Szware, zarejestrowali w swych książkach ponad 80 godzin.

Pierwsi dwaj zdobyli dwa warunki do kat. D. A więc Edmund Szutkowski zdobył wysokość ponad start 1.800 metrów i wykonał lot, trwający 5 godzin 55 minut. Mieczysław Urban — wysokość 1.100 metrów, po-



Na chwilę przed startem



Start szybowca CW 5



Widok na „Małstyn”

“Młodzież a LOPP” Lipiec-1936

zostając w powietrzu 6 godzin 7 minut. Jerzy Ordega i Leszek Szware zdobyli po jednym warunku. Pierwszy osiągnął wysokość ok. 1.300 metrów, a drugi dwa razy po ok. 1.200 metrów. Gdyby nie to, że obaj zapomnieli, o której godzinie dokładnie wystartowali, mieliby i drugi warunek do kat. D — 5 g. lotu, do którego wskutek pecha brakło pierwszemu 5, a drugiemu 15 minut.

Najlepszy dzień lotny w omawianym okresie na Sokolej Górze pozwolił uczniom i treningowcom na wykonanie rzadkiej w dziejach szkół szybowcowych ilości lotów, ogółem — 57-miu godzin.

Warto więc było jechać na Wołyn, poświęcając swój wolny od nauki czas szybownictwu.

W tym samym czasie, począwszy od 3/IV — zjeżdża do Bezmiechowej, zwanej Akademią Szybownictwa, 11 mniej lub bardziej zaawansowanych szybowców z Warszawy. Wszyscy z Politechniki Warszawskiej, w tem jedna słuchaczka.

„Bezmiechowczykom“ szczęście dopisało nie gorzej, niż udającym się na „Sokolą“. W ciągu 20 dni pobytu zaawansowani piloci, wysłani przez L. O. P. P. Stołeczny, w liczbie 8 osób wylatali około 130 godzin. Wszystkie warunki do kat D wykonał student Antoni Majcherczyk, przelatując w linii prostej 84 km, uzyskując wysokość 1.700 metrów i utrzymując się w powietrzu przez 10 godzin 20 minut.

Po dwa warunki do kat. D, to znaczy wysokość ponad 1000 metrów i czas ponad 5 godzin wykonali 4 studenci: Bronisław Żurkowski, Tadeusz Matłowski, Stefan Waciurski i Rumuald Szukiewicz. Lot tego ostatniego trwał 9 godzin 11 minut.

Lotów ponad dwie godziny wykonano około 20. Grupa stołeczna wykonała ogółem około 12 lotów ponad 1000 metrów. Wspaniałą był przelot termiczny Majcherczyka z Bezmiechowej do Oleszyc. Poza tem wykonano szereg krótszych przelotów tam i z powrotem z Bezmiechowej do Sanoka, Leska, Ustjanowej. Każda z tych tras w obydwie strony wynosiła około 30 km. Nad każdą z tych miejscowości piloci zrzucali meldunki kontrolne.

Jak widać czas spędzony w Bezmiechowej został dobrze wykorzystany i podniósł klasę pilotów wyczynowych.

Wszyscy, zarówno z Sokolej Góry jak i z Bezmiechowej, wrócili cali i zdrowi do Warszawy, aby z zapałem przystąpić do prac na swym wydziale Politechniki.

Nie od rzeczy będzie zaznaczyć, że należenie do Sekcji Lotniczej Studentów Politechniki Warszawskiej nakłada już dziś obowiązek praktycznego zapoznania się z lotnictwem przez zdobycie odznaki pilota szybowcowego.

Tel.



Po wylądowaniu, transport ku górze



Piloci i „ambasadorzy“ wspólnymi siłami wciągają „Komara“ na Sokolą Górę



Krajobraz z okolic Sokolej Góry. Widok kamieniołomów na „Łysej“

“Skrzydłata Polska” Lipiec-1936

Rozkwit Wołyńskiej Szkoły Szybowcowej na Sokolej Górze

W uzupełnieniu wiadomości, podanych przez Skrzydłatą o sukcesach wołyńskich szybowników, podajemy dalsze piękne wyniki, w które obfitował kwietniowy kurs szybowcowy na Sokolej Górze. Należy podkreślić, że wyczyny stały się udziałem nie tylko doświadczonego pilota kat. D, kierownika Szkoły p. Z. Mikulskiego, lecz i młodych szybowników, wychowanków Szkoły na Sokolej Górze.

Rekordy wołyńskiego szybownictwa przedstawiają się jak niżej. Przelot docelowy z powrotem na miejsce startu Sokola Góra — Białokrynica — Sokola Góra (odległość w jedną stronę 17 km) na „Komarze” — kierownik Szkoły p. Z. Mikulski. Wysokość, osiągnięta w locie, 1.210 m. Długość przelotu — 77 km, z Sokolej Góry do Ołyki na CW 5: kierownik warsztatu Szkoły p. B. Rodziewicz. Największą wysokość, 1.495 m n. s., uzyskał ś. p. Szutkowski. Ponadto osiągnięto szereg wysokości ponad 1.000 m: 1.210 m — p. Mikulski, 1.066 m — p. Szwarz, 1.064 m — p. Urban; z powodu małej ilości barografów, jakimi dysponuje szkoła, nie uwzględniono trzech wysokości ponad 1.000 m, uzyskanych w dwu lotach p. Rodziewicza i w locie p. Chomsa. W ciągu miesiąca kwietnia wykonano szereg przelotów do Krzemieńca i z powrotem na miejsce startu; w lotach na czas najlepszy wynik osiągnął Urban 6 godz. 7 min; loty ponad 5 godzin wykonali: p. Rodziewicz i ś. p. Szutkowski.

W ciągu niespełna czterech miesięcy b. r. wykonano już na Sokolej Górze 2.300 lotów w czasie 350 godzin, wydano 19 kat. A, 21 kat. B, 4 kat. C_s i 17 kat. C_u. Poszczególni piloci wypełnili szereg warunków do kat. D, a p. Rodziewicz przelotem do Ołyki uzyskał nieoficjalnie pierwszą na Wołyniu kat. D, która nie będzie mogła być prawdopodobnie zatwierdzoną z powodu braku barogramu.

Loty pięciogodzinne, a przede wszystkim liczne wysokości ponad 1.000 m i przelot 77 km dowodzą wielkich możliwości szybowiska wołyńskiego, które, posiadając świetne warunki terenowe i tabor, składający się obecnie z 22 szybowców, zapewnia pilotom pełne wykształcenie szybowcowe od kat. A do wyczynowej kat. D. Ostatnio zbudowany nowy hangar na szczycie Sokolej Góry przeznaczono na tabor rasowy, by umożliwić natychmiastowe uruchomienie startu przy warunkach żaglowych, a przyznany przez Zarząd Główny L.O.P.P. samochód transportowy pozwoli kierownictwu Szkoły włączyć przeloty do stałego programu kursów treningowych. Pełna zrozumienia dla potrzeb szybownictwa praca Wołyńskiego Okręgu Wojewódzkiego L.O.P.P. i Obwodu Powiatowego L.O.P.P. w Krzemieńcu oraz energia kierownika Szkoły, p. Z. Mikulskiego, pozwalają spodziewać się dalszego wspaniałego rozwoju szkoły szybowcowej Wołynia i snuć najpomyślniejsze wnioski na jej przyszłość.

“Skrzydłata Polska” Lipiec-1936

Sokola Góra — Kołki n. Styrem

117,6 km

W końcu maja r. b. pilot Sekcji Szybowcowej A. W., p. Leszek Szwarz, wykonał pierwszy na Wołyniu poważny przelot żaglowy. Poniżej podajemy opis tego lotu w relacji pilota.

Red.

Wystartowałem dnia 28.V. o godz. 7.37 na „Komarze” do lotu warunkowego 5-godzinnego. Wiatr wiał południowy o sile 8 — 10 m/sek. Krążyłem kilkakrotnie, ale dużej wysokości osiągnąć nie mogłem. Około godz. 11.45 wykręciłem się na 1200 m i poleciałem w kier. NE, by mieć szansę „ratunku” na zboczach parku krzemienieckiego. Nad stacją w Krzemieńcu (10 km) miałem 700 m, potem 400; zmieniłem kierunek na północny. Do Dubna (40 km) wysokość wahała się od 700 — 800 m — kręciłem się w licznych kominkach, w których wznoszenie nie przekraczało 0,5 m/sek. Nad Dubnem wydostałem się z 400 na 1400 m, później — w paśmie cumulusów — na 1650 m nad start. Przez pół godziny zamieniałem wznoszenie na szybkość, lecąc pod cumulusami z prędkością własną 80 — 90 km/sek. Koło Ołyki cumulusy znikły i zostało czyste niebo. Zszedłem z 1600 na 700 m i znów leciałem między 700 a 800 m, wykorzystując słabe kominki (0,5 m/sek) przy bezchmurnym niebie. Wkońcu zacząłem regularnie tracić wysokość, aż opadłem do 250 m nad start (przed Kołkami). Napotkany „kominek” dał mi znów 600 m i minąłem Kołki. Jakies 10 km za Kołkami zaczynają się lasy. Nie chcąc ryzykować, zdecydowałem się na powrót. Po powrocie miałem jeszcze 400 m wysokości co, wraz z różnicą poziomów startu i lądowania (200 m), dawało 600 m. Startowałem w Kołkach obok szkoły o godz. 14.5. Przelot trwał więc 2 godz. 20 min., odległość przeleciała — 117,6 km. W czasie przelotu wiatr scichł do 2 — 4 m/sek, co zauważyłem przy zyskiwaniu wysokości nad Sokolą, gdyż drugi Komar „skończył się”, gdy ja w czasie kręcenia z 200 na 1200 m przeleciałem 1,5 km (przy wznoszeniu od 0,5 — 2,5 m/sek.). Przeciętną 50 km/godz. zawdzięczam więc napotkanemu, długiemu pasmu cumulusów.

“Skrzydłata Polska” 1936

Sokola Góra

pod Krzemieńcem na Wołyniu (dawniej Kulików) jest jedyną w Polsce szkołą, pracującą przez cały rok bez przerwy. Zimowe kursy szybówcowo-narciarskie, dające połączenie dwóch najpiękniejszych sportów, zjednały jej duże powodzenie.

Piękne położenie geograficzne na płaskowyżu podolskim, dobre warunki zdrowotne oraz sąsiedztwo historycznych miejscowości, takich jak Krzemieniec, Wiśniowiec, Poczajów i Bereźce, obok ogromnych wartości czysto szybówcowych szkoły, nadają Sokolej Górze pierwszorzędne znaczenie.

Bardzo czynny ośrodek narciarski w Krzemieńcu pozwala uczniom szkoły na uczestniczenie w znanych imprezach, organizowanych przez Wołyński Okręgowy Związek Narciarski.

W ub. roku poraz pierwszy w Polsce zorganizowano na Sokolej Górze obóz modelarski, który dał jego młodym uczestnikom wiele materiału i wskazówek do dalszej pracy.

Do osiągnięcia tych wyników przyczyniła się, obok poparcia Wołyńskiego Okręgu Wojewódzkiego LOPP i miejscowych władz w Krzemieńcu, ofiarna i pełna inicjatywy praca kierownika szkoły Z. Mikulskiego i R. Flacha.

“Skrzydłata Polska” 1936

Program i warunki głównych polskich szkół szybowcowych

L. P.	Organizacja prowadząca szkołę Nazwa szkoły Adres	Okres pracy	Przewidziane programem kursy	Opłata za kurs	Czas trwania kursu	Terminy kursów	Dzienny koszt mieszkania i wyżywienia
1.	Aeroklub Lwowski Szkoła Szybowcowa w Bezmiechowej p. Lesko	3.IV — 30.XI	szkolny do kat. C dla pilotów kat. B i motor. treningowy dla pilotów kat. C praktyki dla instrukt. z lic. I a praktyki warszt. dla pilotów kat. C	30 zł 10 zł bezpłatnie bezpłatnie	4 tyg. 4 tyg. 2 mies.	3 — 30 każdego miesiąca	2 zł
2.	Okrag Wojewódzki L. O. P. P. Szkoła Szybowcowa Polichno-Pińczów Kielce, ul. Mickiewicza 4	15.IV — 1.XI	szkolny do kat. A i B (w Polichnie) treningowy dla pilotów kat. A i B (w Polichnie) szkolny do kat. C (w Pińczowie) treningowy dla pilotów kat. C (w Pińczowie) praktyki instruktorskie dla pil. kat. C praktyki warsztatowe dla pil. kat. C	kat. A 30 zł kat. B 30 zł 10 zł 30 zł 10 zł bezpłatnie bezpłatnie	4 tyg. 2 tyg. 4 tyg. 4 tyg. 1 mies.	początek kursów 1 i 15 każdego miesiąca	2 zł
3.	Wołyński Okrag Wojewódzki L. O. P. P. Wofyńska Szkoła Szybowcowa L.O.P.P. Sokola Góra k. Krzemieńca poczta Bereźce	cały rok	szkolny do kat. A i B szkolny do kat. C treningowy dla pilotów kat. C praktyki instruktorskie praktyki warsztatowe	kat. A 30 zł kat. B 20 zł 40 zł 15 zł bezpłatnie bezpłatnie	4 tyg. 4 tyg. 4 tyg.		2 zł
4.	Aeroklub Lwowski Szkoła Szybowcowa w Czerwonym Ka- mieniu Lwów, Sykstuska 56	1.IV — 15.X	szkolny do kat. A i B trening. po kat. B praktyki instrukt. dla pil. kat. C	kat. A 30 zł kat. B 30 zł	4 tyg.		2 zł
5.	Okrag Wojewódzki L.O.P.P. w Poznaniu Wielkopolska Szkoła Szybowcowa w Fordonie Bydgoszcz, Piotra Skargi 7	1.IV — 30.XII	szkolny do kat. A i B treningowy dla pilotów kat. B praktyki instrukt. dla pil. kat. C	kat. A 30 zł kat. B 30 zł 20 zł bezpłatnie	4 tyg. 4 tyg. 3 mies.	od 3 do 30 każdego mies. 1.V — 30.VII 1.VIII — 30.X	2 zł
6.	Śląski Okrag Wojewódzki L.O.P.P. Szkoła Szybowcowa LOPP Goleiszów. Chełm, Śląsk Cieszyński	1.V — 1.XI	szkolny do kat. A i B treningowy dla pilotów kat. B treningowy dla pilotów kat. C	kat. A 15 zł kat. B 10 zł 15 zł	4 tyg. 2 tyg.	od 1 do 28 każdego mies.	1,50 ÷ 2 zł
7.	Okrag Wojewódzki L. O. P. P. w Warszawie Szkoła Szybowcowa w Miłośnie Warszawa, Miodowa	15.III — 30. X	szkolny do kat. A i B treningowy po B i po C praktyki instruktorskie	kat. A 30 zł kat. B 30 zł 15 zł bezpłatnie	6 tygodni (loty 3 dni w tygodniu)	15.III — 30.IV 1.V — 15.VI 15.VI — 30.VII 1.VIII — 15.IX 15.IX — 30.X	dojazdy na szkolenie z War- szawy, lub po- byt w Miłośnie

*) Opłaty za kursy i terminy ich trwania mogą ulec zmianie. Zmiany te podawane będą w bieżących numerach Skrzydlatej Polski.

MOJE LOTNICZE A B C

(Stara Miłosna – Polichno – Sokola Góra)



W początkach lipca 1935 roku dowiedziałem się o powstaniu szkoły szybowcowej w Miłosnie pod Warszawą. Tereny były już zbadane i oblatane, a nawet pozwolono na wypuszczenie w świat kilkudziesięciu pilotów kategorii A, którzy zostali wyszkoleni na sporadycznie organizowanych kursach. Teraz miała tu powstać stała placówka szkolenia, prowadzona przez warszawski okrąg wojewódzki L. O. P. P.

Telefon do Aeroklubu Warszawskiego, a następnie do okręgu wojewódzkiego L. O. P. P. sprawę od razu załatwił. Instruktor Pelka włączył mnie do swojej grupy, zaś p. Zaleski załatwił formalności. Tegoż dnia w jednym z hangarów na polu mokotowskim byłem „wykiwany” na „zubienny”, a zaraz potem holowałem swoim małym Polskim Fiacikiem „Wronę” w długim wozie transportowym do Starej Miłosny. Po ciemku już dojechałem na miejsce, a dnia następnego uczyliśmy się montowania „Wrony”. Hangarów wtedy jeszcze w Miłosnie nie było, sprzęt musiał się mieścić w remizie straży pożarnej, codziennie zatem trzeba było szybowiec rano składać, a wieczorem rozbierać. Cała grupa przyjeżdżała na szybowisko rano, ja zaś mogłem przyjeżdżać dopiero około godziny 15, śpiesząc się, aby dojechać na czas...

Najczęściej nie udawało się to. Pomimo gwałtownego i niebezpiecznego dla resorów pośpiechu — przybywałem zwykle wtedy, gdy było już po wszystkim. Szybowiec reperowano, winowajca wysłuchiwał od otoczenia najstraszliwszych obelg, a instruktor gorączkowo napędzał do naprawy.

Cierpliwość jednak zwyciężyła, przybył drugi i trzeci szybowiec; po pierwszych szuraniach zacząłem odrywać się od ziemi; wreszcie przyszło opanowanie lotu w linii prostej

i boleśnie zapłacona kategoria A. Młodzi uczestnicy grupy zawzięcie ścigali sędziwego w stosunku do nich redaktora i zaaplikowali mu niebywałą porcję obijania. Może właśnie dlatego w moich następnych startach miałem lekkie i pełne wyczucia lądowania.

Wypuszczali mnie w powietrze i z wielką cierpliwością uczyli następujący instruktorzy: Gliwiński, Pelka, Kamiński, Różański i wreszcie Kazimierz Kula, przy którym, późną jesienią, w porywistych wicherach, wychodziłem na bloczku do stu metrów w górę i robiłem pierwsze nieporadne wiraże. Praca dziennikarska i podróże do Ameryki nie pozwoliły mi tego roku na porządne szkolenie i bilans mój zakończyłem 79 startami, o czasie ogólnym 20 minut. Najdłuższy mój lot w Miłosnie trwał około minuty — powód do wielkiej dumy. Głównym jednakże wynikiem odwiedzania Miłosny był podziw dla wielkich zdolności pedagogicznych instruktorów i dla jednolitej metody szkolenia, przy równoczesnym liczeniu się z indywidualnością poszczególnych uczniów. Poza tym wspólne dążenia, wspólnie przeżywane małe dramaty, opętaniczy zapal do latania w rosnących zastępach uczniowskich — oto co zbrała mnie, człowieka czasu wojny, z młodzieżą dzisiejszą, a właściwie z jej najszlachetniejszym, latającym, odłamem.

Muszę tu również dodać, że nawet te skromne początki latania w Miłosnie przyniosły mi lepsze samopoczucie fizyczne i moralne, dały mi niespodziewanie nowy zapas opowania i jakby wewnętrzne skupienie.

Już w początku wiosny roku zeszłego było jasne, że nie zdołam wyrzec się dalszej nauki latania. Szczególniej szum wiatru i widok pędzących obłoków niepokoił mnie w najwyższym stopniu. Latanie jest żarzące i nurtuje nieprzerwanie każdego, kto choć raz zakosztował pilotażu. Tym tłumaczy się subordynacja niemal pokorna, panująca na wielkich szybowiskach. Szybownicy zapatrzeni są jak w tęczę w kierownika szkoły, od którego przecież zależy, czy da im zakosztować powietrznego haszyszu, czy pozwoli im raz jeszcze przeżyć emocje lotu żaglowego.

W związku z tym przypominam

sobie rozmowę, jaką miałem na jednym z pagórków w Miłosnie. Poszedł do mnie wysoki, barczysty i z chłopską poważną plutonowy. Okazało się, że był słuchaczem wojskowego wydziału lekarskiego. Rozpytywał mnie o sposób redagowania i drukowania gazety. Człowiek ten nie tracił czasu: oto w przerwach między lotami pragnął dowiedzieć się czegoś nowego. Zaspokoilem jego ciekawość, po czym z kolei pytałem — dlaczego przyszedł do Miłosny?

— Muszę nauczyć się latania — odpowiedział.

— Ależ to nie ma nic wspólnego z pańskim przyszłym fachem, a znów na sportowca nie wygląda pan...

— To prawda — odrzekł — że nie lubię tracić czasu na zabawę. Ale, jako przyszły lekarz, zamierzając poświęcić się specjalnie chirurgii, muszę zdobyć dwie rzeczy: subtelność ręki i oderwanie się od egoizmu życiowego, od egotyzmu powiedzmy. Pilotaż wymaga poczucia odpowiedzialności za ruchy ręki, a zatem uczy ją opanowania, daje jej wyczucie... Zaś w ogóle latanie, zawsze mniej bezpieczne od nie-latania — przynieść musi w rezultacie mniejsze rachowanie się z własnym życiem... Można będzie patrzeć na nie z pewnego dystansu...

— Taka kuracja odłuszczająca duchowo?

— Otóż to właśnie! — ucieszył się.

Ciekaw jestem bardzo, czy ten pracowity i rożnawy człowiek poprzestał na lataniu, jako na śródku, prowadzącym do określonego celu? Myślę, że nie. Latanie służy i służyć będzie wielu celom, zawsze jednak dla pilota pozostanie namiętnością.

W maju 1936 roku wybrałem się do Polichna pod Kielecami. Znalazłem tam w malowniczej okolicy szkołę w całym tego słowa znaczeniu: z warsztatami i hangarami, gdzie było mnóstwo szybowców, z ładnym budynkiem szkolnym, z sypialniami i jadalnią. Kierownik szkoły Kazimierz Pleniewicz był mało widzialny, gdyż w okresie tym poświęcał więcej uwagi pobliskiej szkole żaglowej w Pińczowie, a w Polichnie zastępował go ś. p. Michał Glatman. Znakomity ten instruktor odbywał wtedy pierwsze szurania z gru-

“Skrzydłata Polska” 1937

pa młodzieży kieleckiej, ja zaś chodziłem smętnie na tak zwaną „czwórka”, czyli czwartą od Chęcin górę i czekałem na obrócenie się wiatru. A właśnie wiał wiatr wschodni, nieużyteczny dla szybowników na terenie całej Polski. Można co prawda startować z „czwórki” na wschód, co też ostatecznie robiłem — ale brak dobrego lądowiska i pobliskie sąsiedztwo zbocza „trójki” nie pozwalały na prawidłową naukę.

Początkujący szybownik przeżywa zawsze emocje na nowym nieznanym terenie. Przeżywałem te emocje i ja, gdy wiatr obrócił się na południe. Startowałem z tak zaciętym wyrazem twarzy, że Glatman wstrzymał komendę i zapytał:

— Jak się pan czuje?

Spojrzałem przed siebie. Zbocze opadało stromo. Czterech „ambasadorów”, z minami obojętnych oprawców, trzymało liny. W porównaniu do pagórków Miłosny wydała mi się ta „czwórka” istnym Giewontem. Daleko w dole zieleń się łączyła, na której coś się pasło: koń albo krowa. Tam miałem wylądować po wykonaniu czterech wiraży. A na pół wysokości „czwórki” sterczał skalny grzebień, o który nie tak dawno rozbił się na śmierć dobrze już zaawansowany pilot Sikorski. Tamże miał zginąć w kilka tygodni później i sam Glatman. Teraz patrzył na mnie pytająco i rozważał, czyby na początek nie puścić mnie z niższego punktu.

Rozważyłem i ja bardzo sumiennie moją sytuację wewnętrzną, po czym odpowiedziałem konkretnie:

— Czuję się tak, jakbym miał za chwile dać w pysk bokserowi...

Glatman kiwnął ze zrozumieniem głową i dał komendę.

Startów do kategorii B wykonałem 34, aż wiraże zaczęły być płynne i zawiązane, spokojne i opanowane. Kochany Glatman męczył się z mną i martwił, doradzał i zachęcał, kręcił głową i sykał, ale sprawę doprowadził do pomyślnego końca. Wiatr obrócił się jeszcze na zachód i na północ. Ostatnie starty miałem w kierunku szkoły. To, co przedtem nie wychodziło, zaczęło się nagle udawać. Po łagodnym północnym zboczu łąziłem ostatecznie jak chciałem, wykręcając po szczęście pełnych wiraży. Przyszło to naturalnie dopiero wtedy, kiedy dałem spokój „chwalebnej” przezorności i zaciąłem się w postanowieniu, że raczej połamię szybowiec i własne kości, niż ustąpię przed trudnościami. Po którymś locie, gdy lądowałem przepięsowo na drodze, Glatman wystar-

tował za mną na drugim szybowcu, usiadł o metr ode mnie i powiedział:

— Trzy ostatnie loty zaimponowały mi. Ma redaktor u mnie kategorię B!

Tegoż dnia moja radość była zgaszona niepowodzeniem. Trzy razy z kolei startowałem z „czwórki” z zadaniem lądowania na punkt — i trzy razy nie dojechałem.

W Polichnie było to samo co w Miłosnie: braterska przyjaźń młodych szybowców, fanatyczne umiowanie pracy szkoleniowej przez instruktorów.

● W drugiej połowie lipca czekałem na pomyślny wiatr w trzeciej szkole szybowcowej L. O. P. P., mianowicie na Sokolej Górze pod Krzemieńcem. Jest to, jak wiadomo, szybowisko dla lotów żaglowych. Wołyński żar wisiał nad ziemią, muchy żarły czelaka niesamowicie, grupa kandydatów na kategorię C czekała warunków. Dla niewychodzenia z wprawy kazano nam startować z początkującymi. W moim „dzienniku lotów” mam zanotowane krótkie loty ze startów: „Z pod drogi”, „Z 1/5 Wileczej”, „Z 1/3 Wileczej”, „Z całej Wileczej” i „Z Ostrej”. Są to nazwy gór, otaczających dolinę pół kulikowskich. Sprężył kierownik szkoły Zbigniew Mikułski, znany z przelotu Ustianowa — Puławy, oraz instruktorka p. Maria Younga, stawiali tu przyszłym pilotom żaglowym większe wymagania. Nie poszły więc na marne loty treningowe. W jednym z tych lotów przeszedłem na „Czajkę”, szybowiec obudowany. Nie miało się już pod sobą widocznej pod nogami przepaści. Po „Wronie” czułem się na tej „Czajce” tak, jakbym przesiadł z wagonu towarowego do miękko i sprawnie niosącego pullmana. Zwiedziłem okoliczne starty żaglowe, używane przez treningowców, wypilem masę soku wiśniowego w kantine szkolnej, nasłuchiwałem się wielu ciekawych relacji szybowniczych, aż przyszedł wiatr południowo-wschodni i następnie południowy o szybkości 6—10 m. Z niebywałą emocją windowałem się na Górę Sokolą. Pierwszy wystartował Mikułski na rasowym „S.G.—3 bis” i wznosił się na wysokość 1.000 m ponad start. Warunki świetne! Zmarnowałem te „świetności”! W czterech kolejnych startach utrzymywałem się co prawda w powietrzu od 3—5 minut i dostałem kategorię C—1, co oznacza pierwszy warunek

do kategorii C, jednak nadmiar szybkości nie pozwalał na dłuższe żeglowanie, traciłem wysokość i odechodziłem od zbocza, lądując w dolinie, gdy inni żeglowali wysoko nad startem. Wieczorem tego dnia byłem bardzo smutny i rozgoryczony w stosunku do siebie i całego świata. Pewność siebie została utracona. Nie pocieszyła mnie, ani kąpiel codzienna w pobliskich Berezach, ani prognoza dobrego wiatru na dzień następny, a pobłażliwą sympatię p. Youngi potraktowałem jak obelgę. Tego paskudnego, choć cudnie rozgwieżdżonego wieczora czułem się bardziej dziennikarzem, niż szybowcem...

Dzień następny przyniósł poprawę. W czterech kolejnych lotach miałem czasy od 5 do 14 minut i uzyskałem C — S i C — U, czyli pełnię kategorii C.

Jednak dopiero w ostatnim locie, który trwał 14 minut, nauczyłem się nie przeskadzać prądom, to też wyniosło mnie na paręset metrów ponad start. Grupa pilotów, przypatrująca się mojemu lotowi, malała, aż przestała patrzeć na moją „Czajkę” i skierowała uwagę na start następnego szybowca. Był to dobry znak. Aż do sygnału, nakazującego mi lądowanie, latałem ponad górą i ponad szkołą coraz spokojniej i swobodniej. Pewna trudność wynikła dopiero przy schodzeniu do lądowania: oto termika rozpalonej doliny wynosiła ku górze „Czajkę”, która aż dygotała od nadmiaru szybkości. Musiałem schodzić spiralą, wreszcie ślizgami.

Z tych trzech szybowisk Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwwzwojowej wyniosłem wspomnienie setek młodzieży, zaprawiającej się w latach pod kierunkiem jak najbardziej wykwalifikowanego personelu instruktorskiego.

— Jeszcze większej uwagi dla naszych dezyderatów i jeszcze większych środków materialnych — oto powszechny głos polskiej młodzieży lotniczej.

Stanisław Strumph Wojtkiewicz



“Skrzydłata Polska” Kwiecień-1937

Sokoła Góra

Wołyńska Szkoła Szybowcowa L. O. P. P. na Sokolej Górze, prowadzona od r. 1935 przez p. Zbigniewa Mikulskiego, jest czynną przez cały rok bez przerwy. Wyniki szybko rozrastającej się szkoły żaglowej są najlepszym sprawdzianem stałego rozwoju szybowiska.

W r. 1936 Szkoła posiadała 22 szybowce szkolne, treningowe i wyczynowe, wykonano 8.356 lotów w czasie ponad 802 godziny, wydano kategorii: A — 67, B — 73, Cs — 57, Cu — 51, D — 1. Poza tym uzyskano na terenach Szkoły szereg poszczególnych warunków do kat. D.: lotów żaglowych ponad 5 godzin — 13, wysokości ponad 1000 m — 11, przelotów — 3 (118 km, 76 km i 34 km z lądowaniem na miejscu startu). W porównaniu do r. 1935 — jest to rozwój olbrzymi.

Cechą charakterystyczną terenów Szkoły jest możliwość zastosowania licznych zboczy do lotów żaglowych.

Przy wietrze SE, S i SW loty żaglowe odbywają się z góry Sokolej; nad górami Sokolą i Wilczą żeglują się przy wietrze SW i WSW; na wiatr W i WNW Szkoła dysponuje zboczami Trzech Zębów, Maślatyna i Strachowej, przy czym można przelatywać z jednej góry nad następne; wiatr N umożliwia żaglowanie z góry Lysej i nad północnym zboczem Wilczej.

Jako szybowisko szkolne, przedstawia Sokoła Góra duże wartości, ze względu na posiadanie startów do kat. A i B na wszystkie odchylenia kierunku wiatru. Jedyne na wiatr wschodni start ogranicza się do kat. A.

Okolice szybowiska są wybitnie termiczne (osiąganie wysokości w kominach przy zupełnej ciszy lub lekkim wietrze), strome zbocza umożliwiają żeglowanie już przy wietrze od 5 do 7 m/sek. i przy silnych skosach wiatru, układ terenu pozwala na trening w krótkich przelotach zboczowych. Zimowe kursy szybowcowo-narciarskie, łącząc dwa piękne sporty, cieszą się stałym powodzeniem i frekwencją, przy czym w r. b. uzyskano na terenie Szkoły pierwszy w Polsce w porze zimowej warunek do kat. D (czas 5 godz. 24 min.).

Miesięczne kursy szkolno-treningowe odbywają się przez cały rok, począwszy od kwietnia do 1-go grudnia, od 3-go do końca każdego miesiąca; równolegle prowadzone są praktyki instruktorskie i warsztatowe.

W marcu odbywa się kurs treningowo-doświadczalny, mający na celu gruntowne poznanie i wykorzystanie termiki wiosennej dla przelotów w lokalnych warunkach, oraz zbadanie właściwości poszczególnych zboczy przy różnych odchyleniach wiatru. Miesiące zimowe — styczeń i luty — przyniosły szereg ciekawych doświadczeń; ze startów szkolnych góry Wilczej i góry Ostrej (o kształcie stożka) wykonano loty żaglowe, przy znacznej wysokości nie tylko ponad start, lecz i szczyt góry, przy czym ze startu ślizgowego z ¼ góry Wilczej uzyskiwano kategorie C.

Na rok 1937 przewidziano intensywną rozbudowę Szkoły. Plan inwestycji obejmuje budowę drugiego hangaru u stóp góry Sokolej, hangaru na szczycie góry Strachowej, oraz nowych pomieszczeń mieszkalnych i warsztatu. Ilość hangarów powiększy się zatem do czterech, co umożliwi pomieszczenie stale zwiększającego się taboru Szkoły.

“Skrzydłata Polska” Grudzień-1937



WOŁYŃSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI L. O. P. P.

Wołyński Okręg Wojewódzki obejmuje swoją działalnością 3 miasta wydzielone, 22 gminy miejskie i 103 wiejskie, liczące ogólnie około 2.000.000 mieszkańców.

Jak z powyższego widać, teren Okręgu zamieszkuje przeważnie ludność wiejska, co przy obecnej koniunkturze powoduje duże trudności w zdobywaniu funduszy. Posiadane środki szły wyłącznie dlatego na prace w kierunku zrealizowania programu lotnictwa i oplg. Prace w zakresie propagandy były realizowane, przy użyciu minimalnych środków materialnych, za pośrednictwem odczytów, pogadanek, rozpowszechniania „Lotu i oplg. Polski”, „Nowin L. O. P. P.”, oraz wzmianek i artykułów w prasie codziennej i periodycznej.

Ufundowany przez Zarząd Główny Ośrodek Propagandy i Zaopatrzenia L. O. P. P., uroczyste otwarty przy udziale przedstawicieli władz i społeczeństwa w listopadzie 1936 r., jest niepoślednim elementem propa-

gandy. Budzi on stale zainteresowanie i umożliwia zapoznanie oraz zaopatrzenie się w najnowocześniejszy sprzęt p.-gazowy.

W dziedzinie lotnictwa Okrąg prowadzi prace w zakresie modelarstwa i szybownictwa. 2-gie Zawody Okręgowe Modeli Latających wykazały, iż modelarstwo na terenie Wołynia idzie nie tylko w górę, lecz i wszędy. Krajowe zaś Zawody w Masłowie — że Wołyń w dziedzinie modelarstwa nie pozostaje w tyle za innymi Okręgami. Ostatnio przeprowadzony Kurs Instruktorów Modelarstwa Lotniczego w Krzemieńcu, w którym wzięli udział instruktorzy z Okręgów: Poleskiego, Kolejowego, Radomskiego i Wołyńskiego, przyczyni się niewątpliwie do podniesienia jeszcze bardziej modelarstwa na terenie Wołynia.

• W zakresie szybownictwa Okrąg poświęcił specjalną uwagę rozwojowi Wołyńskiej Szkoły Szybowcowej L. O. P. P. na Sokolej Górze, która w chwili obecnej nie tylko odbudowała się po pożarze, lecz intensywnie rozbudowuje się, szkoląc liczne zastępy szybowników, z których wielu zdobywa warunki do kat. D. Świetne wyniki osiągnięte przez Szkołę, wspaniałe tereny umożliwiające loty żaglowe przy kierunkach wiatrów od północy poprzez zachód do południa, zaopatrzenie Szkoły przez Zarząd Główny L. O. P. P. w najbardziej rasowy tabor, ściągają do Szkoły pilotów nie tylko z kraju, lecz i z zagranicy, jak: Brazylii, Argentyny, Stanów Zjednoczonych, Holandii, Czechosłowacji, Łotwy i Bułgarii.

Poza modelarstwem i szybownictwem Okrąg Wojewódzki w dziedzinie lotnictwa prowadził prace w kierunku utrzymania istniejących lotnisk, oraz wyszukania odpowiednich terenów do budowy nowych.

Prace wyszkoleniowe w zakresie oplg. były przeprowadzane przez Obwodowych Instruktorów na kursach elementarnych i III kat., oraz podczas stale urządzanych ćwiczeń. Komendanci drużyn wyszkoleni na kursach III kat. byli doszkalani w Obozie oplg., zorganizowanym przez Okrąg w Surmiczach koło Dubna, dla Okręgów: Lubelskiego i Wołyńskiego.

Zaopatrzenie w sprzęt oplg. Obwodów L. O. P. P., zakładów przemysłowych i osób prywatnych było dziedziną, której Okrąg wiele uwagi poświęcił i zamierzenia swe, zakreślone na okres sprawozdawczy, zrealizował.

Wołyńska Szkoła Szybowcowa intensywnie się odbudowuje...



“Skrzydłata Polska” Lipiec-Listopad-1937

Tegoroczne przeloty szybowcowe

Skromniej przedstawia się dorobek Sokolej. 10 maja **Z. Mikulski** wykonał na S. G. — 3 bis/36 przelot docelowy powrotny, łącznej długości 47 km (max. wysokość 800 m); pilot obserwował niezwykle silne rzucania (uwidocznione wyrażenie na barogramie) pod cumulonimbusem. Na takim samym szybowcu dwa dni wcześniej przeleciał on na lotnisko w Lucku (78,5 km, 1400 m). 16 maja **Z. Karczmarczyk** drogą przez Beresteczko przeleciał na CW-5 bis/35 jeszcze o kilkanaście km dalej. Ze specjalną przyjemnością trzeba podkreślić, iż sprawozdania pilotów z Sokolej są wykonane najstaranniej i mogłyby służyć wszystkim za wzór.

Z terenu Szkoły L. O. P. P. na Sokolej Górze mamy dane odnośnie 3 przelotów. 1 czerwca p. **Maria Younga-Mikulska** przeleciała na SG-3 bis/36 około 63 km, przy max. wysokości 1000 m nad start, lądując koło Urweny w pow. żółbunowskim. Lot w znacznej swej części przeprowadzony był nad lasami i bagnami, przy bardzo silnym wietrze, lecz słabych warunkach termicznych. W tymże dniu na „Komarze” przeleciał pilot **Karczmarczyk** 43 km, lądując w Pantalii koło Dubna. Wysokość max.— 1200 m. Poprzedni przelot tegoż pilota miał miejsce z Sokolej Góry w dniu 30 maja. Udało mu się wtedy zrobić załedwie 13 km, przy czym jednak trzeba mieć na uwadze nader słabe warunki.

“Skrzydłata Polska” Wrzesień-1937

M. Y. M.

Szkoła pogorzalców

W chwili, gdy szybownictwo polskie nabrało rozmachu i wyjrzało w świat szeroki, by godziwie się parać z asami na forum rhönowskich kominów, gdy wszyscy w kraju gromadnie syją podkategorie D jak z rękawa i dorzucają po cegiełce doświadczeń do przyszłej mapy termiki rodzimej — któżby się interesował odległą, deskami od świata zabita i, zdawałoby się, cichą w tym roku Sokolą? Podobno się spaliła...

Sokola Góra przeszła próbę żywiołów. Nie zmógł jej mróz, nie zmiotł wschodni wichur, nie zniszczył ogień i nie zabrały jej burzliwe wody.

Chociaż nieliczna załoga tej odległej stacji kresowej okazała się ogniotrwałą, ratując lotnicze mienie od zagłady, przecież niejedna Wrona skwierczała do żywego przypalona. Czajka płonąca jak pochodnia z hangaru uciekała, a umiłowany SG, dymiąc już od ogona, wymknął się śmierci — tylko trzech ludzi mu pomogło — takim lekkim stał się z trwogi. Brakowało Salamander, któreby się w tych gorących chwilach najlepiej sprawiły — czując się w ogniu jak w swoim żywiole. Może po smutnym doświadczeniu przydzielią Szkole ogniotrwałe ptaki?

Z trzaskiem i fajerwerkiem iskier spłonęło niejedno, zetliły się szpargaly i graty. Gdy skończyło się neronowe widowisko, zjechała — jak to zwykle bywa — straż pożarna, „lokalizować pożar”. A po tym komisje badały sytuację. Nastąpiła cisza na krótko. Siódemka pogorzalców przytulili się w kasynie na stołach, zaś przy pierwszym wietrze niezwłocznie ruszono na żagiel. Szkoła była czynna bez przerwy.

Nie było gdzie mieszkać na marcowym złąbie, więc wkopano się w ziemię. Towarzystwo w ziemi było już od dawien dawna zapewnione przez prehistorycznego homo sapiens, ponoć ludożercy, który ongiś zaokupował jaskinie Łysej Góry. Po „przedgrobowym trenin-

gu” ludzie podziemi namiętnie rwali się w powietrze. I choć termika wiosenna nie była łaskawą tego krytycznego roku dla Sokolej, spróbowano nowych tras przelotowych Wołynia. Tymczasem Szkoła zaczęła się leczyć z ran popożarowych. Okres rekonwalescencji przerodził się w regenerację całego organizmu. Sokolą rozkopano, zrobiono nasypy jak pod piramidę, zwieziono materiały na budowę. Zaroilo się od ludzi. Rozbudowa — niczem w Gdyni. Rozmach i tempo. Coraz już bliżej urzeczywistnienia wizji pięknej stacji kresowej, która w ostatecznym kształcie wyglądać będzie jak forteca.

Stanęły dwa hangary w ośrodku Sokolej i filia Szkoły — hangar na górze Strachowej. Całe „wesole miasteczko” z domków składanych tworzy mieszkalne prowizorium dla uczniów, szkolących się hurtem. Rozpoczęto duży budynek murowany, wierci się nowa studnia, by dostarczyć wody do kaloryferów i wodociągów przyszłej, kulturalnie zagospodarowanej Szkoły. Chociaż ciężar zainteresowań z konieczności spoczął na stronie budowlano-gospodarczej, ani na chwilę nie przestano na Sokolej latać, mimo trudnych warunków i przeciwności. Uzupelniany tabor pozwala na szkolenie w lecie większej ilości uczniów, a przygotowane lotnisko coraz częściej gości maszyny motorowe. Wyczynowcy oczekują z utęsknieniem warunków, aby krewkie cumulusy zaprosiły ich nareszcie w tany i aby wysłane na zawody rasówki powróciły.

Po ciężkich tarapatkach Sokola Góra przystępuje do wydajnej pracy lotniczej, którą nadrobi popożarowe braki i postawi szybowisko na odpowiednim poziomie. W przyszłości kulturalne otoczenie w pięknej przyrodzie niejednemu i niejednej umili pobyt na Sokolej Górze. Na razie jest to jednak jeszcze Szkoła pogorzalców. Tę właśnie Szkołę wybrała do nauki pilotażu szybowcowego Jadwiga Piłsudska.

PROGRAM I WARUNKI GŁÓWNYCH POLSKICH SZKÓŁ SZYBOWCOWYCH

N	NAZWA SZKOŁY	Województwo i powiat	Przewodzący szkołę	Pocztą, telefon	Stacja kolejowa dojazdowa	Okres pracy szkoły	Przewidziane programem kursy	Terminy kursów	Dzienny koszt utrzymania i zakwaterowania
1	AUKSZTAGIRY	Wileńskie Wilno	Okr. Kolej. LOPP Wilno	Wilno, Słowackiego 14 — LOPP, tel. 23-07	Wilno	15.V—15.IX i 16.XII—15.II 39 r.	Szkolne prakt. i teoret. do st. I i II, ćwiczebne po st. II, praktyki instruktorskie do st. II	od 16 do 15 następnego miesiąca	utrzymanie i zakwat. 2 zł
2	BEZMIECHOWA *	Lwowskie Lesko	Aer. Lwowski	Bezmiechowa, tel. Bezmiechowa 1	Lesko-Lukawica	1.IV—30.XI	szkolne do st. III i IV, ćwiczebne po st. III i IV, wycieczkowe, praktyki instrukt. do st. III i IV, praktyki warsztatowe	szkolne od 1 do 30 każdego miesiąca, ćwiczebne co 1 i 15 każdego miesiąca wysyczone — w dowolnych terminach	utrzymanie 1.80 zł, zakwat. 0.20 zł
3	BODZÓW	Krakowskie Kraków	Okr. Woj. LOPP Kraków	Kraków, Karmelicka 34 — LOPP, tel. 137-42	Kraków	2.V—15.XII	szkolne prakt. i teoret. do st. I i II, ćwiczebne po st. II, praktyki instruktorskie do st. II	od 2 do 26 każdego miesiąca	utrzymanie i zakwat. 2 zł
4	BOROWA GÓRA	Łódzkie Piotrków Tryb.	Okr. Woj. LOPP Łódź	Piotrków Tryb. — Obw. Pow. LOPP	Piotrków Tryb.	3.VII—30.IX	szkolne do st. I i II	od 3 do 30 każdego miesiąca	utrzymanie i zakwat. około 2 zł
5	BRZEZANY	Tarnopolskie Brzezany	Okr. Woj. LOPP Tarnopol	Brzezany, tel. Brzezany, sztyb. Grunfeldowska	Brzezany	2.V—31.X	szkolne do st. I i II, ćwiczebne po st. II	2.V — 30.V 8.VI — 5.VII 6.VII — 5.VIII 4.VIII — 31.VIII 5.IX — 1.X 3.X — 31.X	utrzymanie 1.60 zł, zakwat. 0.30 zł
6	BRZEŚĆ N.B MOSZCZONA KROLEWSKA	Polesie Brześć n.B	Okr. Woj. LOPP Brześć n.B	Brześć n.B, Zygmunta 53 — LOPP, tel. 212	Brześć n.B, wzgl. Siemiatycze	1.V—31.X	szkolne do st. I i II przy użyciu bloczka, ćwiczebne po st. II	od 1 do końca każdego miesiąca	utr. i zakw. w Moszcz. Król. 1.80 zł
7	CZERWONY KAMIEŃ	Lwowskie Żółkiew	Okr. Woj. LOPP Lwów	Lwów, Podleskiego 1 — LOPP, tel. 85-00.	Kulików-Mierzwica	29.IV—30.XI	szkolne do st. I i II, ćwiczebne po st. II i III, praktyki instruktorskie do st. II	29.IV — 20.V 7.VI — 25.VI 10.VII — 30.VII 5.VIII — 25.VIII 10.IX — 30.IX 15.X — 5.XI 5.XI — 30.XI	utrzymanie i zakwat. w sąsiedniej wsi 1.50—2.50 zł
8	FORDON	Pomorskie Bydgoszcz	Okr. Woj. LOPP Poznań	Bydgoszcz — Fordon	Fordon	23.IV—2.XII	szkolne do st. I i II, ćwiczebne po st. II	23.IV — 20.V 22.V — 19.VI 22.VI — 19.VII 22.VII — 18.VIII 8.IX — 5.X 7.X — 3.XI 5.XI — 2.XII	utrzymanie i zakwat. 2 zł
9	GOLESZÓW	Śląskie Cieszyń	Okr. Woj. LOPP Katowice	Goleszów, tel. 2	Goleszów	1.V—30.XI	szkolne do st. I, III, dorywczo do III, ćwiczebne po st. II i III, praktyki instruktorskie do st. II, praktyki warsztatowe	1.V — 4.VI 1.VI — 5.VII 26.VI — 31.VII 24.VII — 31.VIII 1.IX — 5.X 1.X — 10.XI	utrzymanie i zakwat. 2 zł
10	GOSTOMIE	Pomorskie Kartuszy	Okr. Woj. LOPP Toruń	Kościerzyna, tel. Słajca Słajczyka 3	Kościerzyna	1.VI—25.X	szkolne prakt. i teoret. do st. I i II, ćwiczebne po st. II	szkolne od 1 do 25 ćwiczebne od 15 do 25 każdego miesiąca	utrzymanie i zakwat. 2 zł
11	KATOWICE	Śląskie Katowice	Okr. Woj. LOPP Katowice	Katowice, gmach Urz. Woj. LOPP, tel. 3-49-21, wewn. 366	Katowice	4.V—15.X	szkolne ciągowe za samolotem, ćwiczebne ciągowe, akrobacji szybowcowej, pilotażu na motoszybowcach	kursy 10 lub 15 dniowe w różnych terminach	utrzymanie i zakwat. 3 zł

N	NAZWA SZKOŁY	Województwo i powiat	Przewodzący szkołę	Pocztą, telefon	Stacja kolejowa dojazdowa	Okres pracy szkoły	Przewidziane programem kursy	Terminy kursów	Dzienny koszt utrzymania i zakwaterowania
12	KICZERKA K. WYGODY	Stanisławow. Dolina	Okr. Woj. LOPP Stanisławów	Dolina — Obwód Powiat. LOPP	Wygoda k. Dolny	3.VI—30.VIII	szkolne do st. I i II, ćwiczebne po st. II	szk. od 3.VI do 30.VI i od 3.VII do 30.VII, ćw. od 1.VIII do 15.VIII i od 16.VIII do 30.VIII	utrzymanie i zakwat. 1.70 zł
13	LIBIAŻ MAŁY	Krakowskie Chrzanów	Okr. Woj. LOPP Katowice	Libiąż Mały	Libiąż	1.V—30.X	szkolne do st. I i II, dla członków Zw. Strzel.	od 1 do 30 każdego miesiąca	utrzymanie i zakwat. 1.50 zł
14	MŁOSNA	Warszawskie Warszawa	Okr. Stoł. LOPP Warszawa	Warszawa, Al. Jerozolimskie 6, tel. 3-46-63, wzgl. Anin 82-25	Warszawa, wzgl. Wesoła	1.V—31.X	szkolne do st. I i II przy użyciu bloczka, praktyki instruktorskie do st. I i II przy lotach z bloczkiem	od 1 każdego miesiąca 2 grupy dochodzące w dniu powszednie i w dniu świąteczne, w liceu i sierpniu kursy stałe	utrzymanie i zakwat. około 3 zł
15	OGRODNIKI	Nowogrodzkie Nowogrodek	Okr. Woj. LOPP Nowogrodek	Dworzec	Wygoda k. Łady	15.VI—16.IX	szkolne do st. I i II, ćwiczebne po st. II	od 15 do 16 następnego miesiąca	utrzymanie i zakwat. 1.50 zł
16	OKUNIEW *	Warszawskie Warszawa	Związek Strzel. Warszawa	—	Rembertów	program szkoły nie został jeszcze ustalony	szkolne do st. I i II	—	—
17	PINCZÓW	Kieleckie Kielce	Okr. Woj. LOPP Kielce	Pinczów, tel. 25	Pinczów	20.III—25.XI	szkolne do st. III i IV, ćwiczebne po st. III i IV, praktyki instrukt. do st. III i IV	od 5-go do końca każdego miesiąca	utrzymanie i zakwat. 2 zł
18	POLICHNO	Kieleckie Kielce	Okr. Woj. LOPP Kielce	Chęciny, tel. 9	Chęciny	15.V—1.XI	szkolne do st. I, II, III i IV, ćwiczebno-wycieczkowe przy odlotach za samolotem, praktyki instruktorskie do st. II, praktyki warsztatowe	czterotygodniowe co 1-go i 15-go każdego miesiąca	utrzymanie i zakwat. 2 zł
19	RZADKOWO	Poznańskie Chodzież	Okr. Kol. LOPP Poznań	Poznań, Skarbo-wa 10 — LOPP, tel. 20-83	Chodzież, Dziembówka lub Kaczory	3.VII—29.X	szkolne do st. I i II, ćwiczebne po st. II, praktyki instruktorskie	3.VII—30.VII 1.VIII—28.VIII 3.IX—30.IX 2.X—29.X	utrzymanie i zakwat. 2 zł
20	SOKOŁA GÓRA	Wołyńskie Krzemieniec	Okr. Woj. LOPP Łuck	Bereźce k. Krzemienia, tel. Krzemieniec 83	Krzemieniec	cały rok z przerwą od 3.XI do 20.XII	szkolne praktyczne i teoretyczne do st. I, II, III i IV, ćwiczebne po st. III i IV, praktyki instruktorskie do st. I, II, III i IV, praktyki warsztatowe	od 3 do końca każdego miesiąca	utrzymanie i zakwat. 2.50 zł
21	SUWAŁKI *	Białostockie Suwałki	Koło Szybowcowe Suwałki	Suwałki, Kościuszki 4, dr Zbiłkowski, tel. 200	Suwałki	1.VI—31.VIII	szkolne do st. I i II	od 1 do końca każdego miesiąca	utrzymanie 2 zł, zakwat. 0.50 zł
22	TEGOBORZE	Krakowskie Nowy Sącz	Okr. Kol. LOPP Kraków	Tegoborze k. N. Sącza, tel. 1	Nowy Sącz	3.IV—30.X	szkolne do st. I, II, III i IV, ćwiczebne po st. III i IV, praktyki instruktorskie do st. I, II, III i IV, praktyki warsz. (w N. Sączu)	szkolne do st. I i II od 15.VII do 12.VIII i od 15.VIII do 12.IX, szkolne do st. III i IV od 3 do 30 każdego miesiąca w okresie od 3.IV do 30.X	utrzymanie i zakwat. 2 zł
23	USTJANOWA *	Lwowskie Lesko	Ministerstwo Komunikacji	Ustrzyki Dolne, tel. Obóz Szyb.	Obóz Szyb. wzgl. Ustrzyki Dolne	1.IV—1.XI	szkolne wyłącznie dla P. W. Lotn. do st. I, II, III i IV	miesięczne	dla P. W. Lotn. bezpłatnie

* Szkoły szybowcowe nie należące do LOPP.

“Wołyńskie Wiadomości Rzemieślnicze” - 1938

Ofiarność rzeźników w Równem.

Cech Zrzeszonych Rzeźników Żydów w Równem, zgodnie z powziętą uchwałą swoich członków, przekazał na rachunek L.O.P.P. ostatnią ratę w sumie zł. 6.378,10 przeznaczoną na zakup samolotu szkolnego RWD 8—ofiarowanego Szkole Szybowcowej na Sokolej Górze k Krzemieńca. Uchwała podkreśla, że myśl ufundowania samolotu powstała w związku z uczczeniem Imienin Prezydenta Rzeczypospolitej Prof. Ignacego Mościckiego. Delegacja Cechu w dniu Imienin Prezydenta osobiście wręczyła Panu Prezydentowi model ofiarowanego samolotu. Ogólna wysokość zehranej kwoty wynosi 15 tys. zł.

Przykład ofiarności rzeźników z Równego jest godny podkreślenia.

“Wołyńskie Wiadomości Rzemieślnicze” 11-1938

Cech Rzeźników w Równem ofiarował L.O.P.P. Samolot R.W.D. 8.

W dniu 3 października b. r. gen. Berbecki — Prezes Zarządu Głównego L.O.P.P. w Warszawie przyjął delegację Cechu Rzeźników Żydów w Równem w osobach Starszego Cechu p. T. Wułacha i Sekretarza Cechu p. B. Chramoja wraz z dyr. Woj. Biura L.O.P.P. w Łucku p. S. Markowskim.

Delegacja wręczyła Panu gen. Berbeckiemu maketkę samolotu R. W. D. 8 wraz z adresem sporządzonym na pergaminie do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Prof. Ignacego Mościckiego.

Maketkę ofiarowanego samolotu reprodukujemy poniżej. Uroczystość przekazania Samolotu R.W.D. 8 „Wołyniak“, ufundowanego przez Cech Rzeźników Żydów w Równem odbyła się w dniu 15 października b.r. na lotnisku w Łucku w obecności władz wojskowych, cywilnych oraz licznie zgromadzonego społeczeństwa. Ofiarność Cechu Rzeźników w Równem oraz sprawność w przeprowadzeniu zbiórki na Samolot zasługuje na podkreślenie.

“Skrzydłata Polska” Marzec-1938

Kursy zimowe w Sokolej Górze.
Tegoroczne kursy zimowe, szybowcowo-narciarskie, zorganizowane w Szkole Szybowcowej LOPP na Sokolej Górze w okresie od 18 grudnia roku zeszłego do 25 lutego roku bieżącego, przyniosły cały szereg pięknych wyników.

Wylatano 100 godz., w tym były 4 loty trwające ponad 5 godzin i wiele dłuższych, 3 i 4-godzinnych lotów zagłowych. Znaczną ilość godzin wylatano na szybowcach wyczynowych (Orlik, SG-3 bis 36) i ćwiczebnych (Komar bis, Sroka).

Wykonano również dwie próby przelotów. Przeloty te są interesujące nie ze względu na odległość (13 i 15 km), lecz z uwagi na ich charakter doświadczalny, gdyż dotychczas przelotów szybowcowych w zimie w Polsce nie zanotowano, latano bowiem zimą jedynie nad zboczami. Doświadczenia te wskazują na możliwość przelotów zimowych, mimo braku termiki słonecznej.

Te wyniki zawdzięcza Szkoła posiadaniu miejsc odlotów na wszystkie niemal kierunki wiatru.

W ciągu wymienionego okresu loty odbywały się przeważnie ze zbocza góry Strachowej, przy wiatrach zachodnich.

Podkreślić należy trudne warunki atmosferyczne panujące w m-cu lutym (zbyt silne wiatry, zamiecie śnieżne i mrozy).

Dla umożliwienia odbywania dłuższych lotów, Szkoła zaopatrzyła pilotów ćwiczących w ciepłe kombinezony, rękawice futrzane, kominarki i buty.

Poza lotami, uprawiano sporty zimowe: narciarstwo połączone z wycieczkami w malownicze okolice Sokolej Góry, oraz bobsley.

"Skrzydłata Polska" Kwiecień-1938

SZYBOWNICTWO L. O. P. P.

Szkoła Wołyńska na Sokolej Górze

Dostosowanie naszych czołowych szybowisk do potrzeb wyszkoleniowych jest zagadnieniem pierwszej wagi.

Zrozumiałym jest, że skoro posiadamy zaledwie parę szkół żaglowych to musimy się zdobyć na duży wysiłek organizacyjny dla wykorzystania ich w najszerszym słowa tego znaczeniu, tym bardziej, że zakładanie nowych placówek nasuwa wiele trudności.

Sokola Góra w początkach swej kariery żaglowej posiadała wykorzystane jedno zbocze południowe i piękne, równe przedpole, pozbawione przeszkód naturalnych.

Poszukiwania terenów żaglowych w okolicy Sokolej dały nadszpodziewanie dobre rezultaty; zbocze na N i przepiękną Górę Strachową o kierunkach żaglu od SW po przez W na NNW. — Poza tym Sokola posiada zbocze na E, dotychczas jeszcze nie użytkowane i nie wypróbowane ze względu na załesienie.

Spotykano się nieraz z zarzutem starych szybowców, że zbyt łatwe przedpole Sokolej psują pilotów, którzy później nie są w stanie radzić sobie w trudniejszym terenie. Twierdzenie to częściowo było uzasadnione w stosunku do słabych pilotów. Niewątpliwie nowa instrukcja wyszkoleniowa wpłynie na dokładniejsze opanowanie pilotażu przez ucznia w danym stopniu wyszkolenia i dlatego pilot wyszkolony nawet w łatwym terenie da sobie w przyszłości radę w odmiennych i trudniejszych warunkach.

Szkolenie na równym przedpolu ma swoje obrzytmie plusy. Daje ono łatwiejsze opanowanie się psychiczne ucznia, oszczędność taboru, co w rezultacie zmniejsza koszt drogi jeszcze jak na nasze warunki wyszkolenia szybowcowego (rzeczywiste koszty szkolenia a nie opłaty, które są niewspółmiernie niskie). Ponadto duża, otwarta przestrzeń przedpola zezwala na stosowanie startów mechanicznych, co w połączeniu z wyszkoleniem terenowym może dać bardzo piękne wyniki.

Ujemną stroną terenów Szkoły jest stosunkowo niedogodna komunikacja i poblizna na E granica sowiecka, wobec czego nie może być wykorzystany dla przelotów w całej rozciągłości wpływ mas powietrza polarno - morską z WNW.

Doceniając te wszystkie warunki, Zarząd Wołyńskiego Okręgu LOPP postanowił rozbudować Wołyńską Szkołę Szybowcową na Sokolej. Opracowanie projektu rozpoczęto jesienią roku 1936. Trudności było wiele.

Pożar Szkoły wiosną 1937 roku zmusił do przyspieszonego tempa realizacji projektu.

Całość składać się będzie z następujących ośrodków:

- 1) administracyjnego,
- 2) techniczno - hangarowego,
- 3) mieszkalnego,
- 4) pomocniczego żaglowego na górach Sokolej i Strachowej.

Ośrodek administracyjny (czyli, najpierwszy, przy drodze wjazdowej). Jest punktem węzłowym i wejściowym do

innych ośrodków. Obejmuje pomieszczenia biurowe Szkoły, ambulatorium i garaże.

Dom administracyjny jest obecnie w trakcie budowy, z terminem ukończenia na 1 czerwca b. r. Koszt jego, nie wliczając garaży, wyniesie ok. 25.000 zł.

Ośrodek techniczno - hangarowy położony jest w dolnej partii stoku góry Sokolej i składa się:

1) z 2 hangarów o rozmiarach powierzchni 28,5 na 18 m. każdy,

2) murowanego warsztatu piętrowego, posiadającego centralne ogrzewanie i z połączonej z warsztatem, ocieplonej hali montażowej. Budynek warsztatowy składa się z 20 ubikacji; kancelarii kierownika warsztatu, stolarni, celoniarni, ślusarni, narzędziowni, szeregu składów materiałowych, mieszkania stróża, ubikacji higieniczno - sanitarnych itp.

W roku 1937 wybudowano obydwie hangary kosztem ok. 25.000 zł. i budynek warsztatowy wraz z centralnym ogrzewaniem za ok. 53.000 zł. Roboty ziemne ośrodka obejmują 7.000 m² wykupu i wraz z robotami odwadniającymi kosztują ok. 7.000 zł.

Ośrodek mieszkalny, położony małowniczo, przewiduje pomieszczenia na 120 łóżek. Będą się w nim mieścić pokoje dla pilotów, personelu Szkoły, gościnne, świetlica, jadalnia, sale wykładowe itp. Stanie on w odległości 150 m. od ośrodka administracyjnego i techniczno - hangarowego. W obecnej chwili opracowywane są szczegółowy projekt tego domu.

Ośrodek pomocniczo - żaglowy na górze Strachowej składa się z hangaru typu Zw. Awiatycznego o powierzchni 9x20 m. i schroniska z pokojem wypoczynkowym i mieszkaniem stróża, pokojem instruktorskim oraz werandą o pięknym widoku.

Ośrodek ten już jest całkowicie wykończony kosztem 9.500 zł.

Ośrodek pomocniczo - żaglowy na górze Sokolej składa się z hangaru identycznego jak na górze Strachowej, wybudowanego kosztem 2 i pół tys.

W roku bieżącym przewiduje się zelektryfikowanie Szkoły oraz skanalizowanie łącznie z zaopatrzeniem wodnym. Projekt zaopatrzenia wodnego został już szczegółowo rozpracowany. Przewiduje on własną pompę mechaniczną z zapasowym zbiornikiem wody o pojemności 120.000 litrów. W roku 1937 wywiercono studnię głębokości 105 m. kosztem 23.000 zł.

Jako uzupełnienie planu rozbudowy przewiduje się szereg urządzeń sportowych: korty tenisowe, boiska gier, tor bobslejowy, skocznię narciarską itp.

W roku 1937 prawie ukończono roboty ziemne odcinka własnej drogi, która skróciła okólny dojazd o parę kilometrów. Nowa droga ze względu na faliasty teren posiada parometrowe na głębokość wykopy i nasypy.

Sprawa rejestracji własnego lotniska Szkoły jest na najlepszej drodze i w związku z tym Wołyński Okrąg wydzierżawił w roku 1937 kilkanaście ha ziemi, a obecnie są już na ukończeniu pertraktacje o wykupieniu tych gruntów na własność.

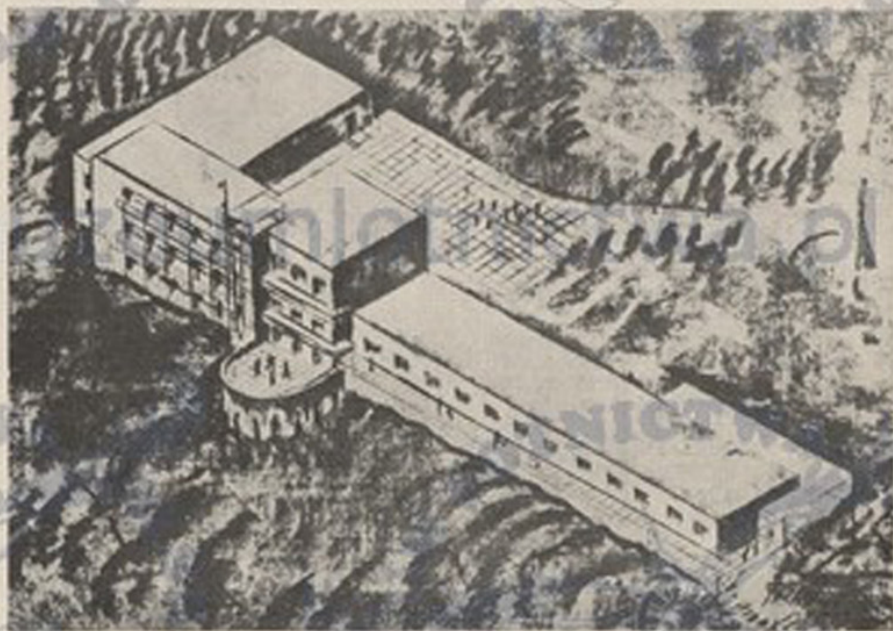
Ogólna wartość wykonanych dotychczas robót wynosi 140.000 zł.

Jeżeli chodzi o dorobek wyszkoleniowy, to w porównaniu z rokiem 1936 rok 1937 wykazuje spadek ilości godzin wylatanych, natomiast zwiększy liczbę przelotów.

Biorąc pod uwagę wiosenny pożar, osiągnięte wyniki wyszkolenia są doprawdy imponujące.

Szkoła dzięki hartowi psychicznemu personelu i odważnej decyzji Wołyńskiego Okręgu LOPP ani na chwile nie przerwała pracy. Fakt pożaru odbił się szerokim echem w świecie szybowcowym. Piloci nie wierzyli w możliwość lądania i pobytu w Szkole i dlatego sezon wiosenny został całkowicie zmarnowany.

Tabor rasowy Szkoły drzemał, a tylko nieliczne „patalachy szybowcowe”



Projekt hotelu turystycznego

“Skrzydłata Polska” Kwiecień-1938



Budynek administracyjny

zaczęły rościć pretensje do najbardziej rasowych maszyn.

Muszę nadmienić, że warunki pracy wyszkoleniowej w roku 1937 były specjalnie ciężkie. Ciągłe prowizorium, stałe życie koczownicze. Bardzo szybkie tempo rozbudowy spychało bieżące prace szkoleniowe na plan dalszy.

W tego rodzaju warunkach, wyszkolenie nie mogło iść normalnym trybem, a uczestnicy musieli wycierpieć wiele przykrości i trudów, które zostały pokonane entuzjazmem młodych rerc.

Ogółem wylatano w roku 1937 — 541 godzin (w roku 1936 — 802 godzin) w łącznej ilości 8.045 lotów. Ilość szkółących się wynosiła 372. Wydano podkategorii: A — 61, B — 58, C — 76 i D — 4. Wykonano lotów żaglowych ponad 5 godzin 11, osiągnięto wysokości ponad 1.000 m — 6, przelotów wykonano 13 (w roku 1936 — 3) w tym dwa ponad 100 km. Na wyróżnienie zasługują przeloty:

8.V.1937 r. Zbigniewa Mikulskiego docelowo do Łucka z bocznym wiatrem, km 78,

14.IX.1937 r. Zygmunta Karczmazka docelowo do Równego na Targi Wołyńskie, km 74,

Najciekawszy przelot Wiktora Jaworskiego 14.IX.1937 r. 127 km do furców Monasterskich pod Korcem. Pilot posiadał wszelkie szanse osiągnięcia znacznie większej odległości i ze względu na bliskość granicy sowiecką w pół drogi był zmuszony zejść z najlepszego kierunku, co zmusiło go do lądowania pod Korcem.

Rok 1937 jest dla szkoły rokiem pamiętnym ze względu na pobyt w Szkole p. Jadwigi Piłsudskiej. To co

było drogie sercu naszego Wielkiego Marszałka, jest drogie sercu każdego Polaka. To też świątek szybowcowy Szkoły dumny był z pobytu tak niecodziennego gościa. Panna Jagódka Piłsudska prostotą swego obejścia, podobła całkowicie i tak oddane serca szybowców.

Szkoła Szybowcowa na Sokolej od czasu do czasu szkoli tak zwanych zagraniczników. W roku 1937, poza Polakami z zagranicy, przybyła na wyszkolenie grupa pilotów Bułgarów z dwiema przedstawicielkami płci pięknej. Smętnie wzdychali przy księżycu piloci do czarnookich Bułgarek. Zadzierzgnięta nie przyjaźni w Szkole daje piękne rezultaty i do dziś dnia. Kierownik Szkoły otrzymuje przemiłą korespondencję od wdzięcznych wychowanków z Bułgarii.



Bułgarzy szkoleni na Sokolej

Na zakończenie artykułu należy zaznaczyć, że do Komitetu Zwirki i Wigury wpłynęła ofiara na zakupienie dla Szkoły RWD — 8.

W sezonie wyszkoleniowym 1938 roku projektuje się uruchomienie odlotów z blokiem z pomocą autowindy i lotów ciagowych. Da to możność zapoznania się uczniów z różnego rodzaju odlotami i zredukuje dni tak zwanego g. z. l. (guzik z latania) do minimum. Obecnie Szkoła posiada: 1 Oriłka, 2 SG — 3 bis/38, 1 CW — 5, 5 Kocmarów, 2 Sroki, 8 Czajek, 12 Wron.

Bliższe wejrzenie w życie Szkoły wskazuje, że ta młoda placówka ma wiele ambicji do odegrania należytej roli w ogólnopolskim dorobku szybowcowym i że nie zważając na piętrzące się trudności, zdobywczą idzie naprzód.

“Skrzydłata Polska” Wrzesień-1938

Tegoroczne przeloty szybowcowe

Szkoła L.O.P.P. Sokola Góra

Data	Pilot	Szybowiec	Lądowanie	Odległ. km
26.III.	Z. Karczmarczyk	SG-3 bis/36	Równe	78
28.III.	Z. Karczmarczyk	Komar-bis	Sumenów	96
28.III.	E. Byliński	"	Janówka	64
10.IV.	Z. Karczmarczyk	SG-3 bis/36	?	92
12.IV.	K. Miller	"	Cernauti (Rum.)	206*
12.IV.	H. Milicer	"	Cernauti (Rum.)	206*
13.IV.	K. Miller	"	Luck	78 ^{1/2} *
15.IV.	T. Matławski	"	Słowita	82
23.IV.	T. Matławski	Orlik	Luck	78 ^{1/2} *
23.IV.	L. Szware	SG-3 bis/36	Luck	78 ^{1/2} *
4.V.	Z. Karczmarczyk	"	Zaleszczyki	160*
7.V.	M. Kuźmieki	Komar-bis	Małyńsk	135
7.V.	Z. Karczmarczyk	SG-3 bis/36	Dąbrowica	181
7.V.	Z. Mikulski	"	Młynów	51 ^{1/2}
17.V.	Z. Mikulski	"	Czartorysk	132
18.V.	Z. Karczmarczyk	"	Ołyka	80
20.V.	Z. Mikulski	"	Zosiówka	95
6.VI.	Z. Karczmarczyk	"	Ostróg	72
15.VI.	B. Krotoszyński	Komar-bis	Złotniki	87
28.VII.	D. Pacholczyk	CW-5 bis/35	Kostopol	106
2.VIII.	D. Pacholczyk	SG-3 bis/36	?	120
4.VIII.	T. Matławski	Orlik	Przesławice	106
4.VIII.	J. Kozłowski	CW-5 bis/35	Luck	78 ^{1/2}
4.VIII.	D. Pacholczyk	SG-3 bis/36		

wznoszenia (Cu pogodowe) ponad 5 m/sek, co w tej porze roku będzie dla wielu miła niespodzianka.

Seria nazwisk warszawskich nie jest tutaj przypadkiem. Na Sokolej wybrała się bowiem w odwiedziny grupa członków Sekcji Szybowcowej A. W., częściowo z własnym sprzętem (samolot do holowania). Warszawiacy zrobili 2 docelówki do Czerniowiec, 3 — do Łucka i 1 przelot zwyczajny. Wysokości odczepienia (wszystkie te loty wykonane po starcie za samolotem) wynosiły od 300 do 400 m.

Bliżko 200-kilometrowy przelot w dniu 7 maja wykonany był na termicie bezchmurnej (wys. max. — 1700 m nad start, prądy wstępujące — do 5 m/sek), 72-kilometrowy przelot z 15 maja — na czole frontu burzowego (czas lotu — 2 h). Również na „czystej” termicie leciał do Kostopola D. Pacholczyk w dniu 2 sierpnia (wznoszenia 2 m/sek.). Podobne warunki utrzymały się też 4.VIII (J. Kozłowski miał 1900 m nad start, napotykając na prądy wznoszące o sile do 5 m/sek.).

Oto jest pierwsza partia wiadomości z naszych szkół i klubów „na sumę” 3.495 km w 48 przelotach. Za miesiąc podamy następną.

Widzimy, że tego roku Sokola pokazała swój twój pazur. Ogółem do 4 sierpnia wylatało tam 2525^{1/2} km, z czego trzecią część zagarnął pilot Karczmarczyk, któremu poza tym przypadł

bodajże zaszczyt wykonania w dn. 26 marca pierwszego tego roku przelotu w Polsce.

O lotach marcowych z Sokolej warto dodać, że obserwowano w nich

"Skrzydła Polska" Kwiecień-1939

PROGRAM I WARUNKI GŁÓWNYCH POLSKICH SZKÓŁ SZYBOWCOWYCH

Lp. dz.	NAZWA SZKOLY	Prowadzący szkołę	Pocztą, telefon, stacja kolejowa	Okres pracy szkoły	Program szkoły	Dzienny koszt utrzymania i zakwaterowania
1	AUKSZTAGIRY	Wileński Okr. Kol. LOPP	Wilno, Słowackiego nr 14, LOPP. Tel. 23-07 Wilno	1.V.—1.IX.	Szkolenie st. I i III	1.50
2	BEZMIECHOWA *)	Aer. Lwowski	Bezmiechowa, Tel. Bezmiechowa Lesko-Lukawica	1.IV.—30.XI	Szkolne do st. III i IV, ewentualnie po st. III i IV, wyuczynowe, praktyki instrukt. do st. III i IV, praktyki warsztatowe	Utrzym. 1.80 zakwat. 0.20
3	BODZÓW	Krakowski Okr. Woj. LO P	Kraków, Karmelicka nr 34, Tel. 137-42 Kraków	1.V.—1.XI.	Szkolenie st. I i II oraz treningowe loty żaglowe	2.—
4	BRASŁAW	Wileński Okr. Woj. LOPP	Brasław, Tel. Starostwo Brasław	1.VII.—1.X.	Szkolenie st. I, II i III	1.50 — 2.—
5	BOROWA-GÓRA	Łódzki Okr. Woj. LOPP	Bogdanów Piotrkowski, Tel. 2 Piotrków-Tryb.	15.V.—23.IX.	Szkolenie st. I i II	2.—
6	BRZEŻANY	Tarnopolski Okr. Woj. LOPP	Brzeżany Brzeżany	1.V.—30.IX.	Szkolenie st. I i II i treningowe loty żaglowe	1.80
7	BRZEŚĆ N/B. MOSZCZONA KRÓLEWSKA	Poleski Okr. Woj. LOPP	Brześć n/B. Tel. 111 Brześć n/B. wzgl. Sieniatyżycze	1.IV.—30.X.	Szkolenie st. I i II	2.—
8	CZERWONY KAMIEN	Lwowski Okr. Woj. LOPP	Lwów, Podleskiego nr 1 — LOPP. Tel. 85-00 Kuliaków Mierzwica	Cały rok	Szkolenie st. I i II	
9	FORDON	Pomorski Okr. Woj. LOPP	Fordon, Bydgoszcz Obw. M. LOPP. Tel. 36-70 Fordon	1.V.—1.X.	Szkolenie st. I i II	2.—
10	GOLESZÓW	Śląski Okr. Woj. LOPP	Goleszów, Tel. 2 Goleszów	1.V.—30.XI.	Szkolenie st. I, II i III	2.—
11	GOSTOMIE	Pomorski Okr. Woj. LOPP	Kościerzyna, Tel. Stężyca Szlach. 3. Kościerzyna	1.V.—1.XI.	Szkolenie st. I i II	2.—
12	KATOWICE	Śląski Okr. Woj. LOPP	Katowice, Urz. Woj. LOPP. Tel. 3-49-21, wewn. 366 Katowice	4.V.—15.X.	Szkolne ciągowe za samolotem, akrobac. szyb. i pilotaż na motorzymb.	3.—
13	MŁOSNA	Okr. Stoł. LOPP	Stara Młosna, Tel. Anin 82-25 Wesoła	3.VI.—1 X.	Szkolenie st. I i II	
14	OGRODNIKI	Nowogródzki Okr. Woj. LOPP	Dworzec Wesoła k/Lidy	15.VI.—15.IX.	Szkolenie st. I i II	1.50
15	PINCZÓW	Kielecki Okr. Woj. LOPP	Pinczów, Tel. 25-63 Pinczów	1.IV.—25.XI.	Szkolenie st. III i IV oraz kursy treningowe	2.—
16	POLICHNO	Kielecki Okr. Woj. LOPP	Częciny, Tel. 9 Częciny	1.V.—30.X.	Szkolenie st. I i II oraz kursy holowane	2.—
17	RZADKOWO	Poznański Okr. Kol. LOPP	Poznań, Skarbowa 10 — LOPP. Tel. 20-83 Chodzież, Dziembówka lub Kaczory	17.VII.—4.XI.	Szkolenie st. I i II	2.—
18	SOKOŁA GÓRA	Woj. LOPP	Bereźce k/Krzemienna, Tel. 83 Krzemieniec	Cały rok	Szkolenie st. I, II, III i IV	2.50
19	TEGOBORZE	Krakowski Okr. Kol. LOPP	Tegoborze Tel. 1 Nowy Sącz	1.V.—31.X.	Szkolenie st. I, II i III oraz częściowo IV	2.—
20	ŻAR	Krakowski Okr. Woj. LOPP	Porąbka k/Białą Krakowskiej, Tel. Kęty Szyb. Kęty lub Bielsko	15.IV.—30.X.	Szkolenie st. III i częściowo IV	2.30
21	USTJANOWA *)	Ministerstwo Komunikacji	Ustrzyki Dolne, Tel. Obóz Szyb. Obóz Szyb. wzgl. Ustrzyki Dolne	1.IV.—1.XI.	Szkolenie wyłącznie dla P.W. Lotn. do st. I, II, III i IV	Dla P. W. Lotn. bezpłatnie

*) Szkoły szybowcowe nienależące do LOPP.

Początek kursów w zasadzie każdego 1-go i 15-go dnia miesiąca.

[...]

Z wypadkiem Zbigniewa Oleńskiego wiąże się jeszcze jednak ciekawa historia. Jednym z najaktywniejszych ratowników polskiego pilota okazał się być estoński szybownik Ants Saar. Kilkukrotnie odwiedzał on Oleńskiego podczas rekonwalescencji i w trakcie tych wizyt obaj piloci zdążyli się zaprzyjaźnić. Kiedy wreszcie Oleński mógł opuścić szpital, w czasie pożegnania z kolegą stwierdził, że obaj powinni się jeszcze kiedyś spotkać. Saar odebrał to jako zwykłą kurtuazję i po pewnym czasie zapomniał o słowach polskiego lotnika.

Nieoczekiwanie o wydarzeniach z września 1938 r. przypomniał mu list z Polski, który dotarł na początku roku 1939. W piśmie, którego nadawcą były władze Aeroklubu Warszawskiego, zamieszczone były podziękowania za uratowanie Oleńskiego, a także prośba o wybranie dowolnej polskiej szkoły szybowcowej w celu odbycia pełnego kursu, w całości opłaconego przez Aeroklub. Wybór padł na Wołyńską Szkołę Szybowcową LOPP Sokola Góra niedaleko Krzemieńca (dzisiejsza Ukraina). Ants Saar z powodzeniem ukończył kurs, ustanawiając przy tym kilka rekordów dla swojego kraju. Nie wiadomo czy podczas pobytu w Polsce Estończykowi udało się spotkać ze Zbigniewem Oleńskim.



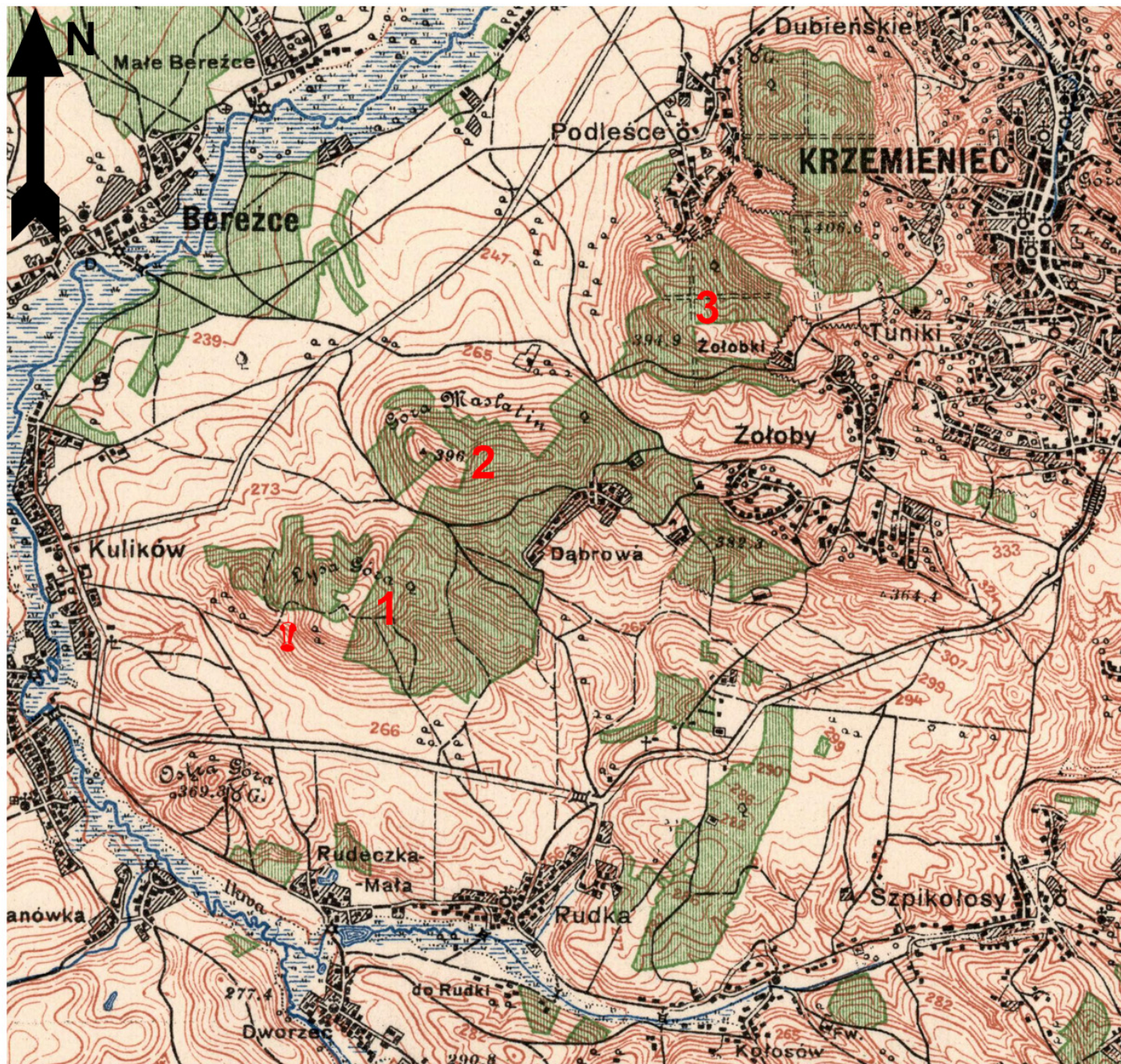
Samolot RWD-8 DWL (nr **204**) o rejestracji **SP-BLA** - nazwa "**Wołyniak I**". Silnik - PZInż Junior (nr-?) Wersja spadochronowa. Wersja powstała w 1938 roku, gdy na zewnątrz prawej burty zamontowano ławkę do skoków oraz poręczę ułatwiające wyjście z kabiny. Natomiast linka sterowa biegnąca wzdłuż ławki dostała osłonę, aby nie została przypadkowo zerwana podczas skosu. Na tym samolocie był zamontowany rurowy stelaż z zaczepem do holowania szybowców.

1938 służył w Szkole Szybowcowej w Sokolej Górze (Szk. Szyb. w Sokolej Górze).

1939 służył w Obozie Przynależenia Wojskowego (P.W. Lwów).

1939 ewakuowany do Rumunii (od 06.04.40 o rejestracji **YR-AND**).

Dalszy los tego samolotu jest niewiadomy.



Tereny wykorzystane dla lotów (mapa z 1932 r.)

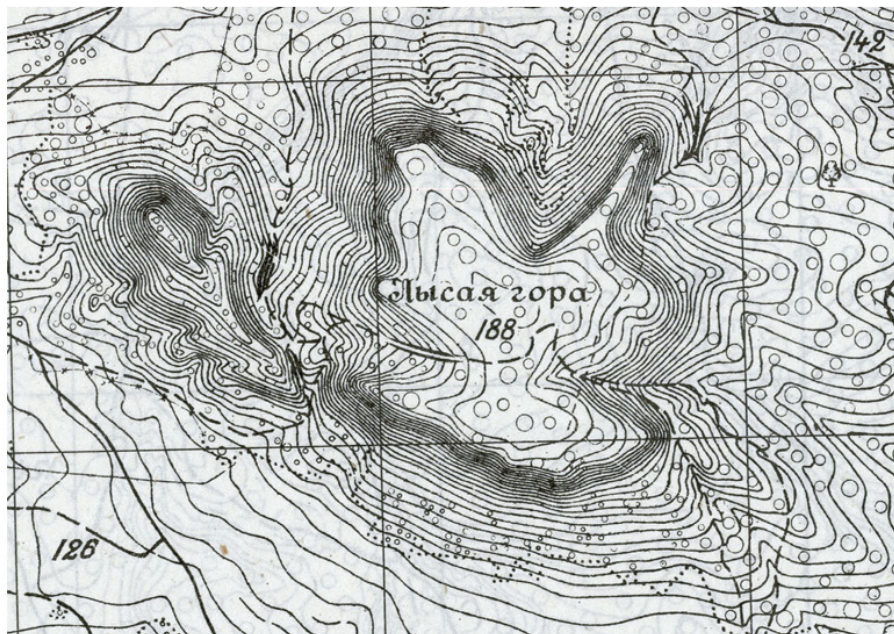
 Miejsce położenia Szkoły

1 g. Sokola i g. Wilcza

2 g. Maslatin

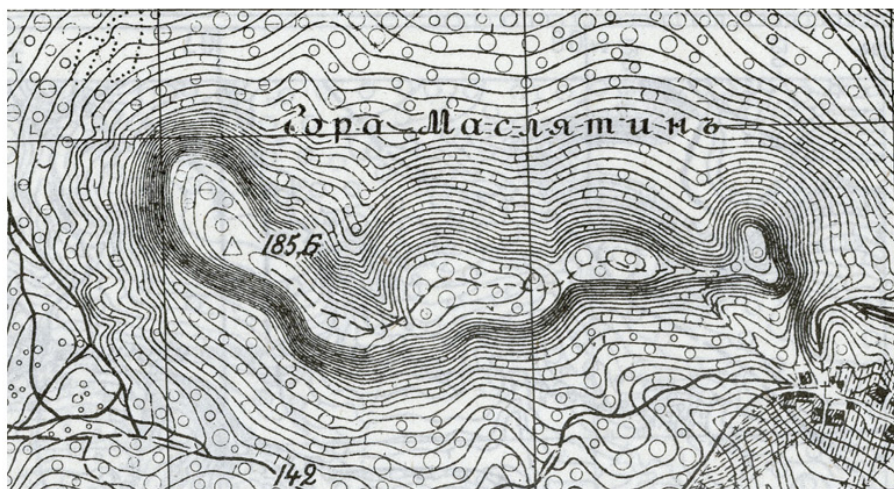
3 g. Strachowa

1.



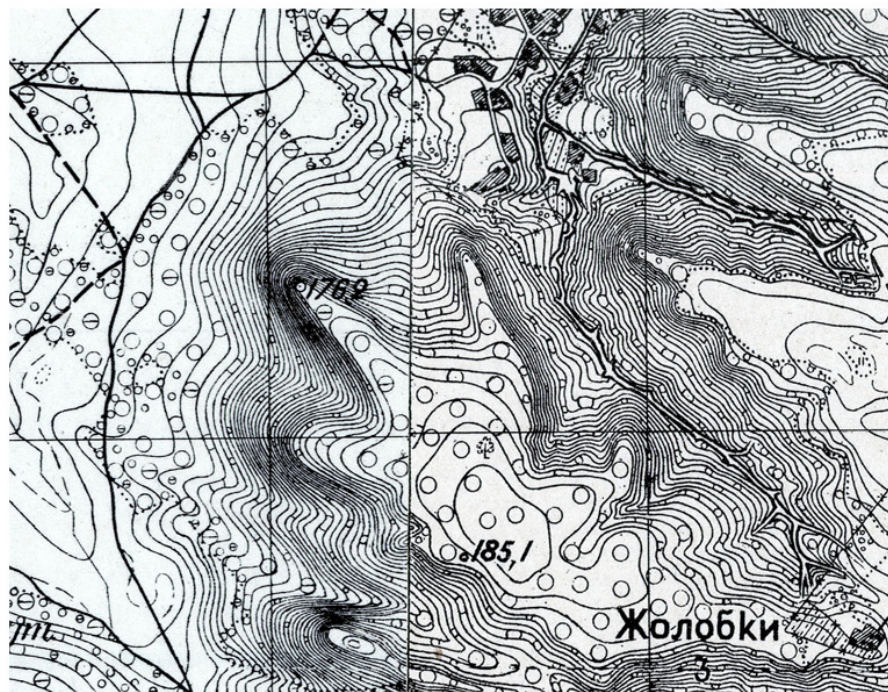
g. Sokola (pod wiatry: SSW, persp. E), g. Wilcza (pod wiatry: W, SW, NW)

2.



g. Maslatin (pod wiatry: SW, W, N)

3.



g. Strachowa (pod wiatry: W)

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
Departament Lotnictwa Cywilnego
Nr 15

Warszawa ^{lipiec} 4. 1934. . . . 19
Nr rej. PKS/III-b/M-1.

UPOWAZNIENIE TYMCZASOWE
Ważne do odwołania



Pan /i/ . . . Zbigniew MIKULSKI.
ur. dnia 16. VII. 1907 r. w m. Druskienniki . . .
zamieszkały/a/ w m. Sokola Góra k. Krzemieńca . . .
jest upoważniony/a/ do wykonywania funkcji
instruktora - kierownika, wykształcenia . . .
uprawniającej do szkolenia i prowadzenia
treningu szybowcowego w zakresie lotów:
1/ czwartego stopnia, przy zastosowaniu do . . .
odlotów liny gumowej lub samolotu, ←
2/ na motoszybowcach. ←

Za Dyrektora Departamentu
Rada Min. Kom.
R. Adamowicz
R. Adamowicz

Zbigniew Mikulski, komendant Szkoły 1935-1939



Otwarowany samolot R.W.D. 8 „Wołyński I”.



*P. Wojewoda Wołyński
Henryk Józewski na Sokolej Gorze.*



1937. Szybowce przygotowane do startu



1937. Ogólny widok Szkoły



1938. Ogólny widok Szkoły



1936. Na dachu hangaru napis: "Kulików"



Sokola Góra

1936. Ogólny widok Szkoły



Sokola Góra koło Krzemieńca



Szczyt Sokolej i Wilczej (z lotu ptaka).

1936. Sokola Góra



1938. Przed hangarem stoi RWD-8 'Wołyńskiak I'



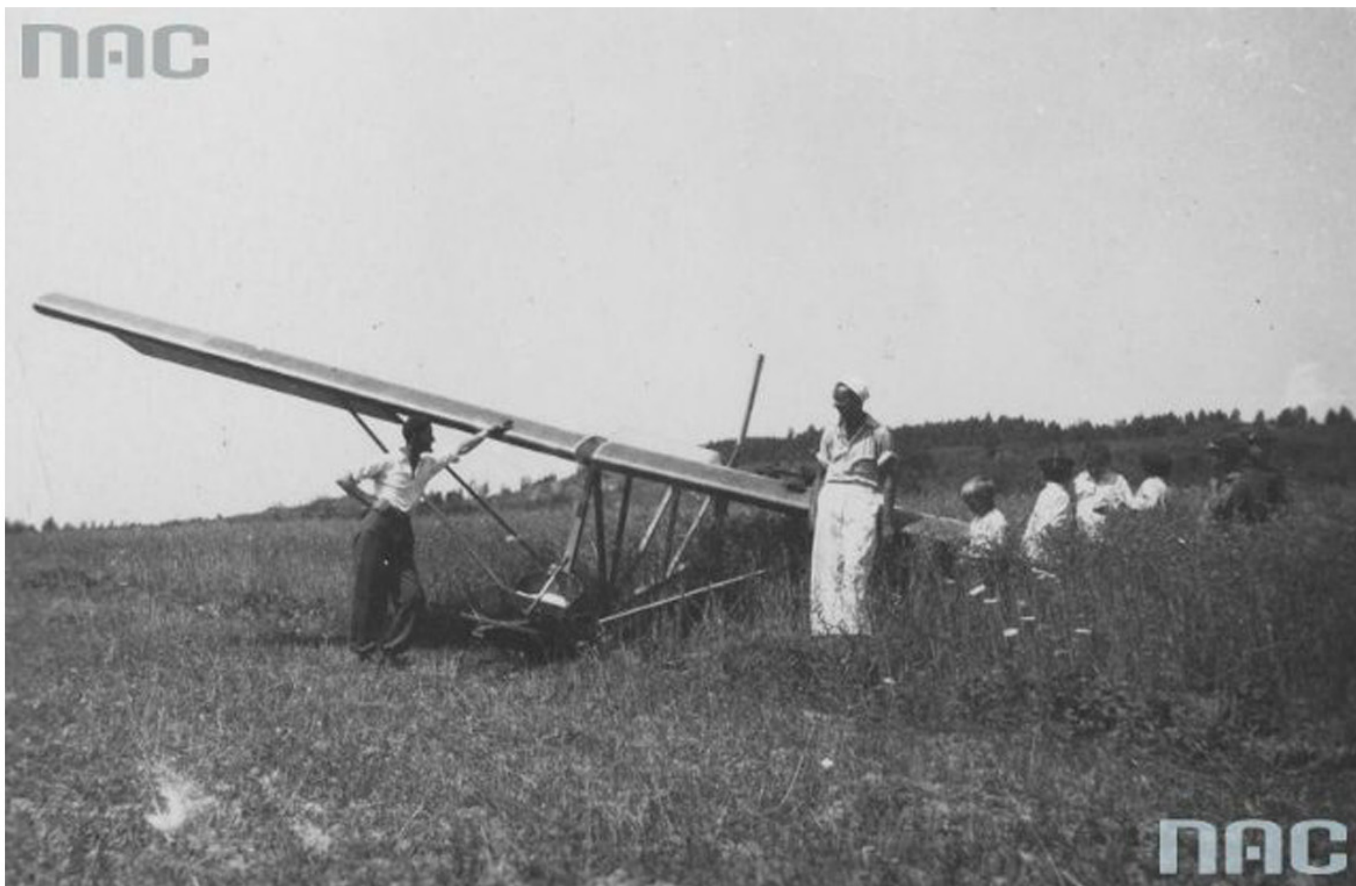
1936. Instruktorzka szkoły Maria Younga



1937. Szybowiec 'Wrona' na starcie



1937. Szybowiec 'Wrona' w powietrzu



1937. Szybowiec 'Wrona' po lądowaniu



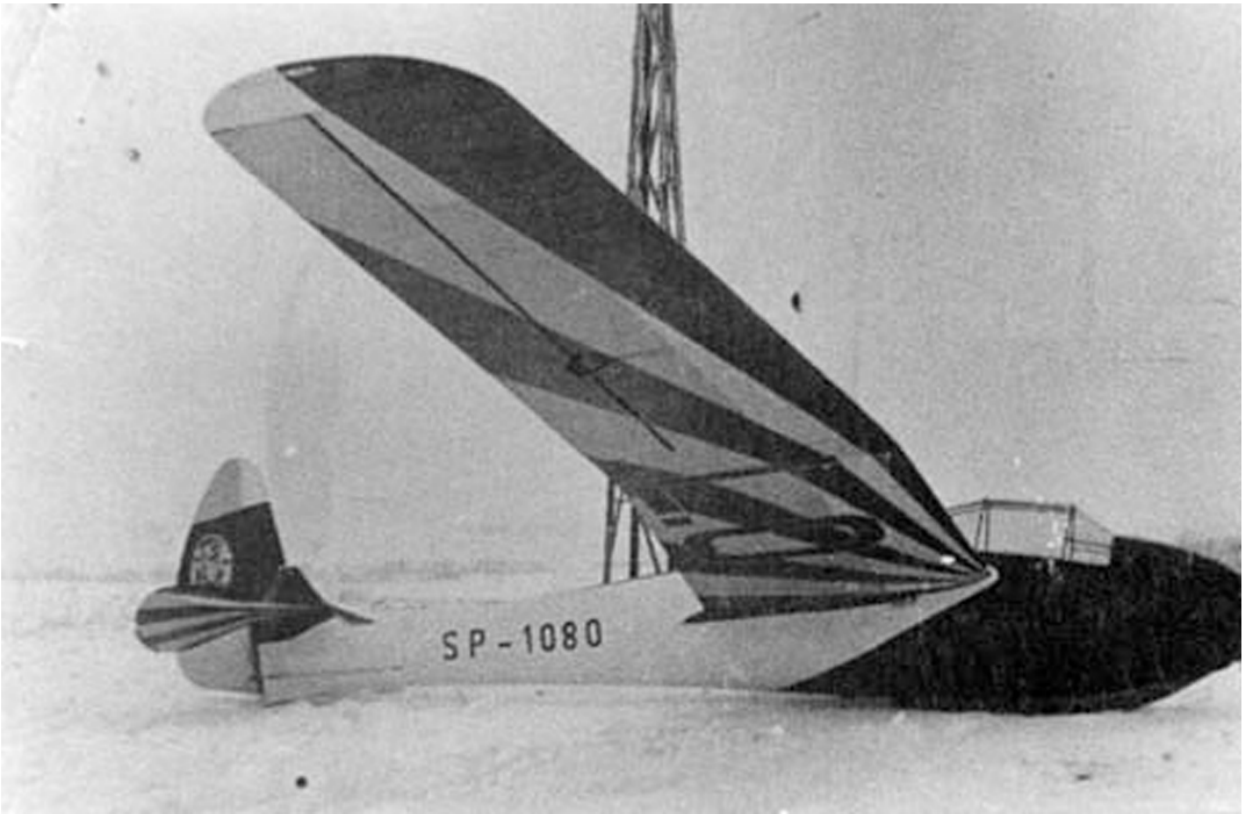
1937. Jadwiga Piłsudska przed wylotem



1936. Szybowiec 'Komar'



1936. Szybowiec 'Komar'



1938. Szybowiec 'Orlik'



1938. Szybowiec 'Orlik'

Kategorie pilotów szybowcowych

Według międzynarodowych przepisów istnieją cztery kategorie pilotów szybowcowych: „A”, „B”, „C” i „D”.

Warunkiem uzyskania *kat. A* jest opanowanie lotu ślizgowego w linii prostej z utrzymaniem kierunku i prawidłowym lądowaniem w obranem zgóry miejscu.

Lot powinien trwać conajmniej 30 sekund. Praktyka wykazała, że do *kat. A* należy wykonać od 30 do 50 lotów.

Dla uzyskania *kat. B* pilot powinien opanować technikę wykonywania skrętów po 90° i 180°, przyczem lot nie może trwać mniej niż 1 minutę. Do osiągnięcia kategorii B potrzeba około 30 lotów.

Warunki do *kat. A* i *B* mogą być wykonane w lotach terenowych przy starcie z liny gumowej, a także na terenie płaskim w lotach ciągnionych za samochodem lub przy pomocy wydźwigarki.

Kategorię C można uzyskać jedynie w terenach górskich, po wykonaniu lotu żaglowego, trwającego conajmniej 5 minut (ponad miejscem startu). W Polsce wprowadzono jeszcze kategorię *C* urzędową. Warunkiem do jej uzyskania jest wykonanie 5 lotów żaglowych w ogólnym czasie 30 minut.

W każdym z tych lotów czas trwania lotu powyżej miejsca startu musi wynosić conajmniej 2 minuty.

Kategorie *A*, *B* i *C* dają całkowite wykształcenie szybowcowe, t. zn. opanowanie lotu w linii prostej oraz skrętów i techniki żaglowania przy prądach zboczowych.

Przy dalszem doskonaleniu się pilot może zdobyć najwyższą, wyczynową *kategorię D*, po wykonaniu następujących 3 warunków:

— lotu trwającego conajmniej 5 godzin,

— osiągnięciu wysokości 1.000 m ponad miejsce startu, lub ponad poziom odłączenia się od samolotu ciągnącego, oraz

— dokonaniu przelotu powyżej 50 km (mierząc w linii prostej odległość między miejscem startu i lądowania).

Pilotom, posiadającym poszczególne kategorie, przysługują odpowiednie dyplomy oraz międzynarodowe odznaki szybowcowe, numerowane.

Wzory odznak są podane przy mapie szybowcowej Polski: *kat. A* — jedna biała mewa na niebieskim polu, *kat. B* — dwie mewy, *C* — trzy mewy, wreszcie *kat. D* — trzy mewy na niebieskim polu otoczonem wieńcem.

TERENY SZYBOWCOWE W POLSCE

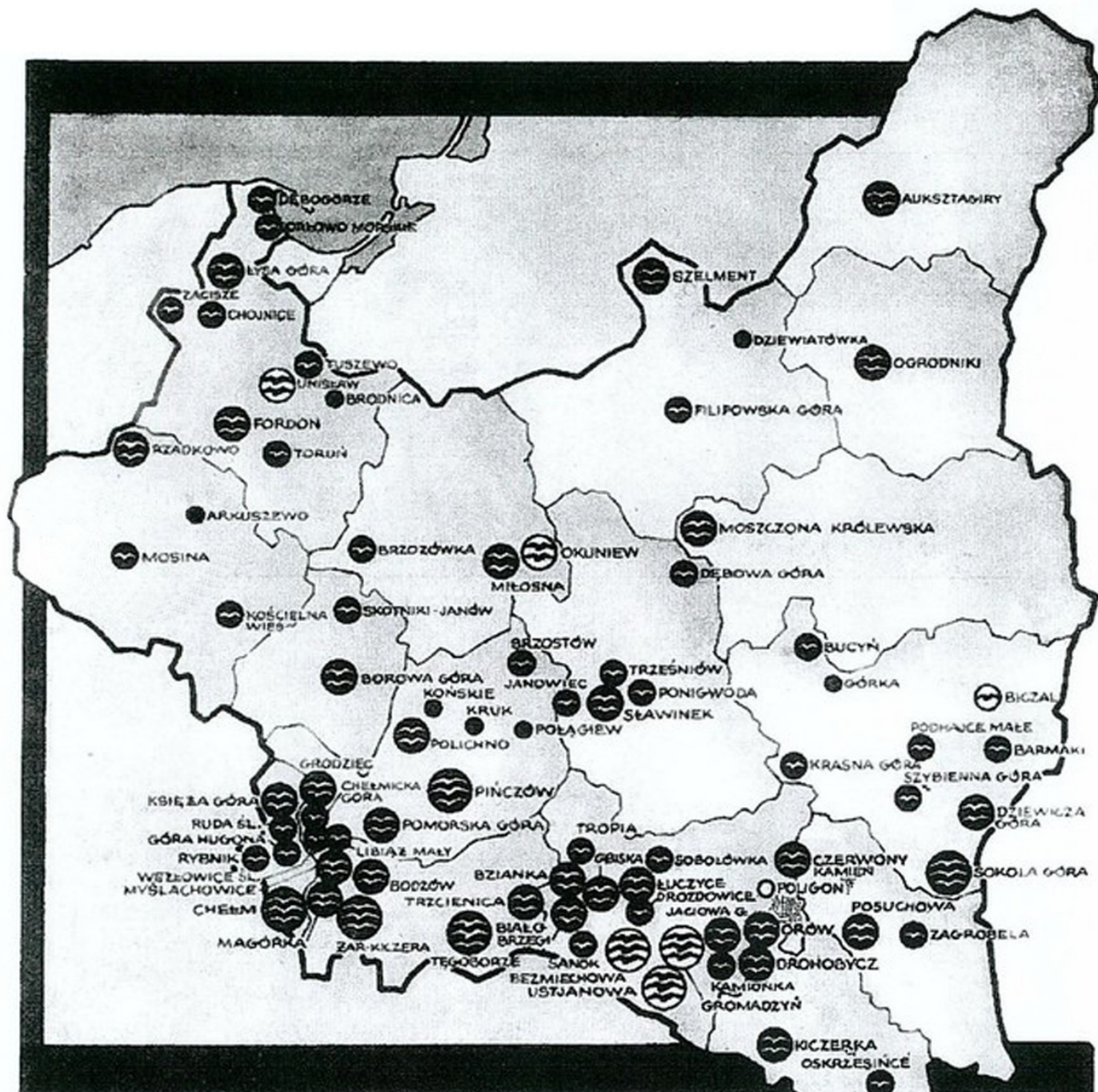
I ZASIĘG POSZCZEGÓLNYCH OKRĘGOWYCH KOMITETÓW SZYBOWCOWYCH (AEROKLUBÓW)



1933. Szybowiska w Polsce



1936. Szybowiska w Polsce



- PRZEDSZKOŁA SZYBOWCOWE
- ⊖ SZYBOWISKA PODKAT. A i STOPNIA I
- ⊕ SZYBOWISKA PODKAT. B i STOPNIA II
- ⊗ SZYBOWISKA PODKAT. C i D i STOPNIA III i IV
- CZARNE POLE i BIAŁE MEWY - SZYBOWISKA LOPP
- BIAŁE POLE i CZARNE MEWY - SZYB. M.K. i KLUBOWE

1938. Szybowska w Polsce