



# ŚWIETLICA

MIESIĘCZNIK DLA MŁODZIEŻY  
• ŚWIETLICOWEJ •



*Przypaquinmy*  
*w świetlicach*  
*sporty lotnicze.*

ROCZNIK I.  
NUMER 10  
Marzec 1938



# OD REDAKCJI

Urządzamy lotniczą wieczornicę. Często tak bywa. Wszak lotnictwo i obrona przeciwlotnicza należą dziś do tak podstawowych problemów państwowych i narodowych, że wszelka akcja w kierunku popularyzacji idei lotniczych zasługuje na jak najgorętszą pochwałę.

Więc urządzamy wieczornicę lotniczą.

Okazuje się jednak, że nie taka to prosta sprawa! Nie ma materiałów programowych. Brak pieśni, wierszy do deklamacji, materiałów inscenizacyjnych, danych do pogadanek i opowieści...

Organizatorzy głowią się i biedzą... ciężka praca jednak... Mimo że LOPP pomoże tu i ówdzie, ale organizacja ta ma tak dużo innych, bardziej ważnych prac, że siłą rzeczy musi drobniejsze kwestie odkładać do czasu bardziej odpowiedniego.

Więc zaczyna się szukanie, pytanie, zbieranie — słowem, pogoń za materiałami do programu.

A szkoda! Bo przecież wysiłek ten można by spożytkować na konkretną robotę lotniczą, gdyby istniały pomoce programowe dla organizujących lotnicze imprezy kulturalno-artystyczne.

Taką właśnie pomocą ma być niniejszy numer „Świetlicy“.

Znajdziecie w nim wykaz książek o lotnictwie, z których zaczerpnąć będziecie mogli sporo wiadomości do pogadanek, lub nawet przemówień.

Znajdziecie prócz tego kilka opowiadań osnutych na tle osobistych wrażeń pilotów i skoczków, jak „Kiedy lot trwa minutę“, „Ogon gotów“, „Mój pierwszy skok ze spadochronem“. Opowiadania te można wygłosić ze sceny w formie niezmienionej, jako wrazenie recytatora, ale znacznie lepiej byłoby, aby posłużyły tylko za wzór dla opowiadających własne przeżycia. Wszak w każdej niemal świetlicy mamy pilotów szybowcowych, a nawet motorowych: niechże więc opowiedzą coś o swych przeżyciach w powietrzu. Będzie to nie tylko interesujące, ale nawet emocjonujące. Będzie to jednym z najbardziej atrakcyjnych numerów programu.

Znajdziecie poza tym kilka wierszy oraz pieśni — urozmaicą one i umiłą program.

Pozostaje kwestia przybrania i ozdobienia sali względnie sceny z okazji urządzenia wieczornicy lotniczej. W niniejszym numerze „Świetlicy“ znajduje się kilka ilustracji, które mogą dostarczyć ornamentacyjnego pomysłu; zresztą istnieje tak dużo tematów: skrzydło samolotu, śmigło, podwozie, stery, części silników, sylwety różnych typów płatowców, kontury bomb, motywy masek przeciwgazowych, spadochrony itp. Nade wszystko celową dekoracją sali jest jednak wystawienie prawdziwych modeli samolotów i szybowców, oraz prawdziwego sprzętu lotniczego. Można nawet zorganizować coś w rodzaju małej wystawy lotniczej, jeśli lokalne warunki na to pozwolą.

Jeszcze jedną uwagę pragniemy rzucić na zakończenie: wieczornica lotnicza nie zawsze musi być oficjalną, sztywną akademią. Jakże często mamy okazję do popisania się deklamacją solową i zbiorową, inscenizacją względnie śpiewem o treści lotniczej.

Każdy **pokaz latających modeli lotniczych**, zakończenie każdego samokształceniowego kursu lotniczego — **powinno być połączone z artystycznymi produkcjami o treści lotniczej.**

Oto cel niniejszego numeru „Świetlicy“.

Dlatego w niniejszym numerze pisma nie ma rubryk „Świetlice mówią o sobie“ ani „W zespołach świetlicowych wre praca“. Aktualnym świetlicowym tematom poświęcimy następny numer pisma.



## Budujemy modele

Wrażenia z kursu modelarstwa lotniczego w Czatkowicach  
od 27. I. do 13. II. 1938 r.

Jakaż to prosta konstrukcja: drewniana beleczka, płat pergaminu i śmigło na gumianej lince! Takie nic. Lecz spróbujmy to „nic“ rzucić umiejętnie w powietrze...

Patrzcie... wznosi się, szybuje, płynie równo w przestworzu... daleko, daleko, coraz dalej... ginie coraz to bardziej w błękie przestrzni... wreszcie obniża powoli lot i siada delikatnie na ziemi...

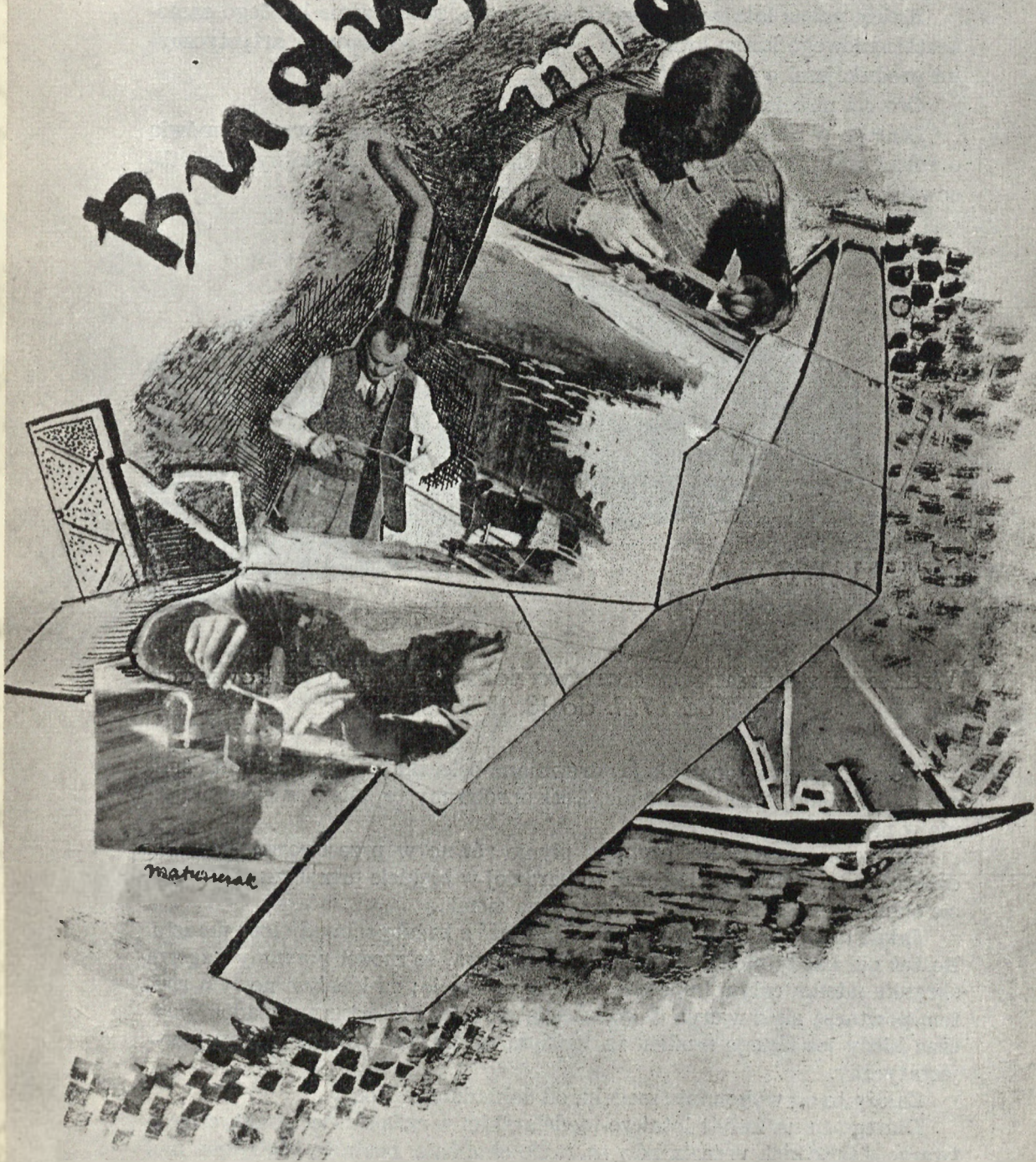
Jakaż to wielka satysfakcja. Jaka radość z każdej sekundy lotu modelu. Bo też nie każdy model jednakowo leci: bywa, że model porwany nagłym skretem uderza całym impetem rozpędu w ziemię; za każdym nowym rzutem powtarza się z wierną dokładnością ten sam niefortunny upadek, podczas kiedy lot innego modelu za każdym razem jest równie piękny i majestatyczny.

Zależy to od wykonania modelu, od dokładności roboty.

Dlatego to na kursie lotniczo-modelarskim w czasie zajęć praktycznych twarze wszystkich uczestników są takie skupione, postacie pochylone nad



# Budujemy modele





warsztatami z takim namaszczeniem. Najdrobniejsze uchybienie, najniewinniejsze z pozoru niedopatrzenie mści się później: model gorzej i brzydziej lata...

Pamiętają o tym kursieci. Wczytują się w problemy i tajniki piśmiennictwa lotniczego, dyskutują zażarcie na tematy lotnicze i związane z lotnictwem... a w czasie pracy ręce ich z pedanteryjną skrupulatnością piłują, szlifują, naginają, przypasowują, spajają... Wszystko, aby model jak najdłużej się utrzymał w powietrzu, aby zdobył jak najwięcej metrów przestrzeni.

Zato, kiedy wybije godzina wczasów, korzystają z niej kursieci z równą zapamiętałością, z jaką pracują.

Wtedy rozbrzmiewa obóz śpiewem, muzyką i radosnym rozgwarem...

Gawędy o lotniczych sprawach przeplata piosenka... z oddali dolatuje dźwięk gęśliczek, czy harmonijki...

Sportem rozgrzewają się uczestnicy kursu do pracy.

A kiedy z nastaniem nocy dźwięki wieczornego „Pod twoją obronę“ popłyną w niebiosy — utrudzeni entuzjaści przestworzy zasypiają głębokim snem i cisza się rozpościera nad gromadą tak ruchliwą i zgiełkliwą w dzień.

Przy zakończeniu kursu każdy z uczestników mógł się wykazać skonstruowanym przez siebie modelem szybowca.

A rozjeżdżając się do domów kursieci na pewno dumali o szkole szybowcowej w Góleszowie... o rozkoszy szybowania choćby w przeciągu kilku minut w powietrzu... a później o szkole motorowego pilotażu w Aleksandrowicach. Bo należy pamiętać, że robienie szybowcowych modeli ułatwia naukę latania. Próby balansu modelu wyrabiają instynkt utrzymywania równowagi w powietrzu. Dlatego to w szkołach szybowcowych i lotniczych mają pierwszeństwo przy przyjęciu konstruktorzy modeli.

I dlatego też niechajże hasło:

**„BUDUJMY MODELE“**

jak najliczniejszych i jak najgorętszych zyska zwolenników w naszych świetlicach.

Bo naturalna to i najprostsza droga: model — szybowiec — samolot motorowy.

Kto zamierza latać, niech buduje modele!

---

**Czy jesteś już członkiem LOPP?**

**W rozbudowie polskiego lotnictwa powinno brać udział całe społeczeństwo przez uczestniczenie w sprawach LOPP**

---

# Na spadochrony!

## Mój pierwszy skok spadochronowy

Ściśle mówiąc, nie był to naprawdę mój pierwszy skok ze spadochronem. W czasie kursu skakaliśmy bowiem po kilka razy z balonu na uwięzi. Teraz jednak miałem wykonać po raz pierwszy skok „prawdziwy” — z samolotu.

Było to w pierwszych dniach kwietnia. Zebrało nas się na lotnisku warszawskim aż trzech świeżo wyszkolonych przez LOPP instruktorów sportu spadochronowego. Reszta naszych towarzyszy z kursu nie dotarła do tego ostatecznego zakończenia wyszkolenia, ugrzęźli bowiem po drodze w Instytucie Badań Lekarskich Lotnictwa, który na podstawie wyniku badań lekarskich decydował o dopuszczeniu do skoków z samolotu, nie oglądając się przy tym wcale na zamięłowania i chęci skoczka, lecz oceniając wyłącznie jego stan zdrowia, co do którego stawiane są bardzo wysokie wymagania.

Ten skok, który mieliśmy wykonać, stanowił równocześnie zakończe-

nie naszego instruktorskiego wyszkolenia i był swego rodzaju egzaminem. Miał być równocześnie pierwszym grupowym skokiem spadochronowym w Polsce i uroczaiszeniem uroczystości Polskich Linii Lotniczych „LOT”, które w tym dniu dokonywały uroczystego otwarcia nowej linii komunikacji powietrznej na trasie Warszawa — Ateny.

Przygotowujemy się w szatni pilotów do skoku. Lekarz bada nas po raz ostatni, stwierdza stan zdrowia i stan psychiczny, chce się przekonać, czy nie jesteśmy zanadto zdenerwowani. Udajemy więc spokój i opanowanie, w rzeczywistości zaś czujemy trochę tremy i jesteśmy podnieceni oczekiwaniem nowych tak silnych wrażeń.

Bandażujemy nogi, zabezpieczając je w ten sposób przed kontuzjami, które są możliwe przy silniejszym zetknięciu się z ziemią w czasie lądowania. Losujemy spadochrony i kolejność skoków. Mam skakać jako drugi. Nakładam skrupulatnie spadochron, którego szelki trzeba dobrze





dopasować, ani za luźno, ani za mocno. Do skoku tego korzystamy ze spadochronu ćwiczebnego. Komplet jego składa się z dwóch spadochronów: normalnego plecowego o większych rozmiarach i piersiowego (tzw. „fryca“), który jest mniejszy i z którego korzysta się w wypadku, gdyby pierwszy działał wadliwie. Instruktor nasz, kapitan wojsk balonowych Pionko, sprawdza nałożenie spadochronów, stwierdza działanie plomb, zabezpieczających spadochron przed za wczesnym otwarciem się i udziela nam ostatnich wskazówek.

Opuszczamy szatnię. Przed hangarem oczekuje nas czarnosrebrny olbrzym, trzymotorowy samolot komunikacyjny Fokker. Jest przygotowany do skoku, drzwi odjęte. Siadamy kolejno. Za nami kpt. Pionko, który ma naprowadzić pilota na właściwą wysokość i miejsce i dać znak do skoku.

Pełny gaz! Ryknęły ostro silniki, odrywamy się od ziemi. Jesteśmy w powietrzu. Myślimy o tym, że samolot powróci na ziemię bez nas.

Mamy skakać z 800 metrów. Pogoda jest „nie bardzo“, niebo pokrywają gęste, ciemne chmury. Okrążamy lotnisko, stale zwiększając wysokość. W myślach przebiegamy wszystkie możliwości, z jakimi możemy się przy skoku spotkać. Emocja wzrasta.

Wysokość 600 metrów. Obok okien samolotu z szybkością błyskawicy przebiegają już strzepy obłoków. Osiągnęliśmy pułap chmur. Trzeba więc będzie skakać z tej wysokości.

Pilot „redukuje gaz“, zmniejsza szybkość, zatacza nad Warszawą obszerne półkole, zawracając nad lotnisko.

Otrzymujemy znak. Wstajemy z miejsc i podchodzimy do pustego otworu, gdzie normalnie znajdują się drzwi. Pod nami pustka i gdzieś daleko, głęboko, kolorowa mapa ziemi.

Stoimy zdecydowani. Mamy zaufanie do siebie i do... spadochronu. Przód samolotu pochyła się lekko w dół, co ma nas zabezpieczyć przed możliwością zderzenia się przy skoku z tylną częścią kadłuba.

Jeszcze tylko sekundy dzieli nas od skoku. Nie pada żadna komenda. Widzę rękę instruktora na plecach mego pierwszego towarzysza. Za chwilę widzę przed sobą pusty otwór drzwi. Skoczek znikł.

Kolej na mnie. Więc walę się głową w dół. Lecę jak kamień. Nogi złączone. Zrywam linkę zabezpieczającą spadochron. Nic. Spadam dalej. Zie-



mia biegnie mi naprzeciw z przerażającą szybkością. Nagle — gwałtowne szarpnięcie poderwało mnie i zanim się zorientowałem — siedziałem wygodnie jak w fotelu w szelkach otwartego spadochronu. Wiatr kołysze mną lekko. Ziemia już nie biegnie ku mnie, ale podchodzi powoli i spokojnie.

Rozglądam się. Niedaleko mnie wiszą pod białymi kopułami spadochronów postacie mych dwóch towarzyszy.

Ziemia coraz bliżej. Pierwszy już ląduje. Pode mną zielone pole lotniska, po bokach tłumy ludzi.

Jeszcze kilka metrów i — ląduje. Lekkie stuknięcie o ziemię, kładę się przepisowo na prawy bok i już nakrywa mnie puszysta biel jedwabiu.

Szkoda, że trwało to tak krótko!

*Fryderyk Stachula*

instruktor sportu spadochro-  
nowego LOPP

## Sport spadochronowy w Polsce

Rzucone ostatnio przez LOPP hasło „Młodzież na spadochrony“ zapoczątkowało w Polsce nowy rodzaj sportu lotniczego — sport spadochronowy, cieszący się szczególnym zainteresowaniem młodzieży.

Jaki jest cel i głębszy sens tego nowego sportu? Afisze propagandowe głoszą: sport spadochronowy to hart duszy — szkoła silnych charakterów — 100% bezpieczeństwa w powietrzu. I słusznie, bo sport spadochronowy wyrabia w człowieku odwagę, szybką orientację, opanowanie i zimną krew, wyrabia otrząskanie się z niebezpieczeństwem i zdolność do ryzyka. Dlatego jest szkołą silnego charakteru. Spadochron w dzisiejszym stanie techniki jest niezawodny, jeśli zostanie umiejętnie użyty. Zatem daje lotnikowi pełne poczucie bezpieczeństwa w powietrzu.

Przez te swoje cechy jest sport spadochronowy przygotowaniem do lotnictwa, przedszkolem lotników, w którym zdobywają oni hart ducha potrzebny w powietrznej służbie.

Dalsze cele łączą się ściśle z zagadnieniem obrony Państwa. Sport spadochronowy ma bowiem przygotować zastępy „wojsk latających“, inaczej mówiąc, latającej piechoty. Przez szkolenie przyszłych żołnierzy w skokach ze spadochronem uzyskujemy możliwość szybkiego przenoszenia większych ilości wojska drogą powietrzną na tyły nieprzyjacielskie, gdzie, wylądowawszy ze spadochronami, sięć będą zniszczenie i popłoch.

W naszym systemie wyszkolenia skoczka spadochronowego podstawową rolę odgrywają:

### 1) Trapez treningowy.

Jest to rodzaj huśtawki z urządzeniem do unoszenia, opuszczania i wprowadzenia w ruch ucznia. — Ćwiczenia na trapecie dają cały szereg korzyści dla dalszych etapów szkolenia, uczą manewrowania spadochronem w powietrzu, ustawiania się przy lądowaniu oraz prawidłowego stawiania nóg przy zetknięciu się z ziemią.



## 2) Wieża spadochronowa.

Drugi etap wyszkolenia odbywa się na wieżach spadochronowych, konstrukcji żelaznej o wysokości od 25 do 60 m. Wieże te mają kształt stożkowy, zakończone są u góry ramieniem o długości zależnej od wysokości wieży. Do ramienia tego umocowany jest za pomocą linki ruchomej otwarty spadochron, usztywniony obrotową metalową. Teren u stóp wieży jest specjalnie przygotowany i miękki, jest to tzw. poduszka, która służy do lądowania. Mniej więcej 8 m poniżej ramienia znajduje się platforma, z której odbywają się skoki. Skoki z wieży wzbudzają u ucznia zaufanie do spadochronu, wyrabiają opanowanie nerwowe, oswajają z wysokością, uczą prawidłowego lądowania. Jest to najważniejsza faza wyszkolenia.

## 3) Balon na uwięzi.

Wreszcie trzeci etap wyszkolenia to skok z balonu na uwięzi z wysokości 600—800 metrów. Skok odbywa się z kosza balonu przy pomocy spadochronu ćwiczebnego, złożonego z zespołu spadochronów, plecowego i piersiowego tzw. pomocniczego, którego używa się w razie niedziałania pierwszego. Skok ten zbliżony jest zupełnie do skoku z samolotu, jednak wykonany jest w warunkach ciszy i większego spokoju. Dopiero po przejściu tych trzech etapów uczeń może być dopuszczony do skoku z samolotu.

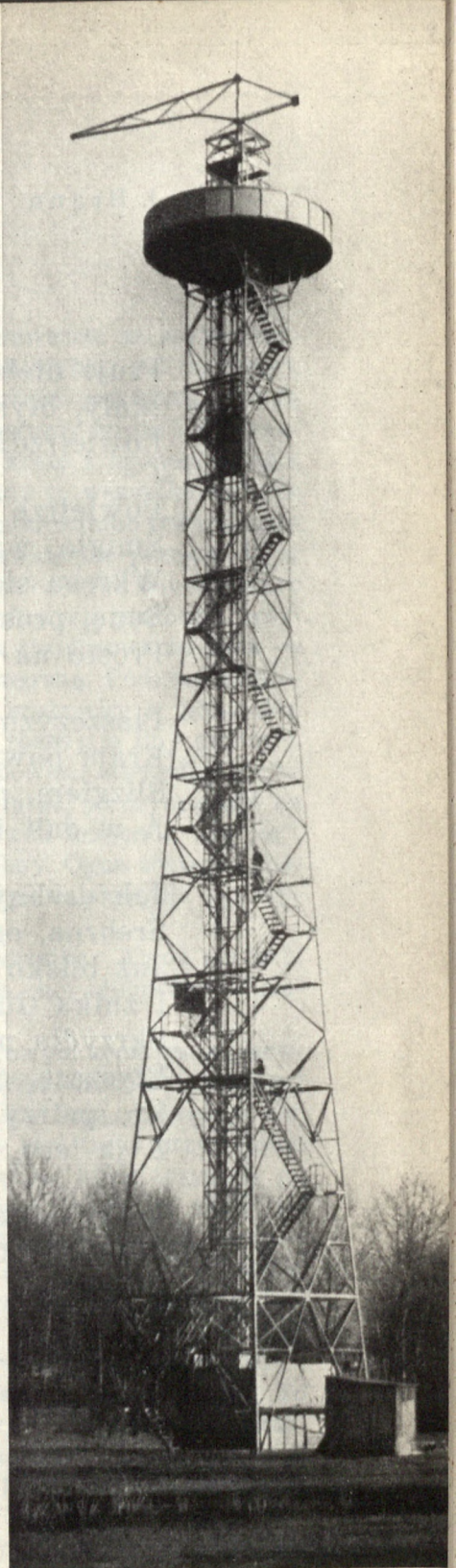
Masowe skoki spadochronowe, które się ostatnio w Polsce odbywały, wywołały niebywale zainteresowanie wśród społeczeństwa.

Nasz sport spadochronowy rozwija się obecnie w oparciu o 12 ośrodków wyszkolenia, posiadających wieże spadochronowe, wybudowane przez LOPP. Największa wieża znajduje się w Katowicach (fotografia obok). Liczy ona 60 m wysokości. Druga wieża na Śląsku znajduje się w Bielsku.

Szkolenie skoczków w Katowicach i Bielsku rozpocznie się z wiosną bieżącego roku.

*F. Stachula*

Instr. sportu spad. L. O. P. P.





---

J. Braun

# LOTNIK

Pruje niebieską przestrzeń  
Biały, błyszczący samolot —  
Powietrze! powietrze! powietrze!!!

Powietrze mój lot i polot.  
Śmigło, warczące wiosło  
Wkręca się w żywioł wijący —  
Sunę, prosto i prosto —  
Prosto na wiatr i słońce!

Płaszczyzny sztywne, rozwarte  
Krają powietrze jak masło  
Ślizgiem, przelotem i pędem.  
A w dali las albo miasto.

Jak drobny wężyk strumyka,  
Srebrna, ogromna rzeka  
Już blisko miga pode mną,  
I znika tłum jak mrowisko —  
Skrzydła mam silne, stalowe,  
Błyszczę, olśniewam i świecę.  
Kto patrzy na mnie, zadziera głowę,  
A ja lecę, lecę i lecę!!!

Turkoce motor po szosie sinej  
I płoszy ptaki obok obłoków,  
Obłoki — góry śnieżnych potoków!!!  
Obłoki —  
Przestwórz wysoki po którym płynę —  
Płynę...

---



# Kto morowiec – na szybowiec!

## Ogon gotów...

(Wrażenia z kursu szybowcowego)

Jest mroźny i pochmurny dzień. Jadę właśnie rowerem na szybowisko w Welnowcu, gdy na wieży kościelnej zegar powoli wybija pół do ósmej, Zajeżdżam przed nasz „hangar“, który w rzeczywistości jest starą stodołą i przed którym stoi już kilku moich kolegów. Otwieramy wrota i zaczynamy ostrożnie wynosić części szybowca. Najpierw kratę z ogonem, potem skrzydła, w końcu liny gumowe i zaczep. Wynosimy to wszystko na pole i zabieramy się do montowania. Gdy dobrze idzie, montowanie trwa niecały kwadrans. Czasem jednak napotykamy na nieprzewidziane przeszkody w postaci zapchanych beczulek (część składowa szybowca), lub klinów, które absolutnie nie chcą się dać wbić. Po przezwyciężeniu tych trudności przychodzi kolej na najgorszą czynność, mianowicie na stabilizowanie linek — najgorszą, bo trzeba zdjąć rękawiczki, więc ręce marzną. Podczas montowania przychodzi instruktor, który dogląda, czy szybowiec w porządku. W czasie tej lustracji jeden z nas wbija kół, inni rozwijają liny gumowe. Instruktor, który już obejrzał dokładnie cały szybowiec, stwierdza kierunek wiatru i orzeka, na którym terenie będziemy latać, po czym siada na siodło i jeszcze raz sprawdza działanie sterów. Pada komenda „do lin“. Dziesięciu ochotników biegnie po pięciu do jednej liny. Ogon zostaje zahaczony, liny przyłączone do skrzynki, jeden z nas łapie za skrzydła — i szybowiec gotów do lotu.

Pada komenda tak miła dla uszu każdego szybowownika: „Ogon gotów?! — Gotów! Liny gotowe?! — Gotowe — odpowiada chór chłopców. — Naciągaaaj!!!!“

Chłopcy przy linach zaczynają iść równym miarowym krokiem, a pierwszy od lewej liczy: „jeden, dwa trzy... osiem, dziewięć, dziesięć“. Biegiem! — woła instruktor. — Chłopcy zaczynają biec. Liny drżą, naprężają się, stają się coraz cieńsze... „Puść!!“ Paulek, który stoi teraz przy ogonie szarpie za zaczep... Szybowiec, uwolniwszy się z pętów, które trzymały go przy ziemi, ze wzrastającym pogwizdem linek sunie chwilę po ziemi, by potem oderwać się i wznieść w powietrze. Unosiłby się tak coraz bardziej w górę, aż w końcu straciłby szybkość i spadł... Ale tam siedzi człowiek, który lekkim, delikatnym, prawie niedostrzegalnym ruchem odpycha drążek sterowy. Wtedy lot szybowca w górę ustaje a drewniano-płócienny ptak zbliża się pod niedużym kątem do ziemi, coraz niżej — coraz niżej... w końcu lekko dotyka płożą gruntu, ślizga się parę metrów i staje... To wydaje się takie łatwe i proste, że gniew nas ogarnia, gdy sobie przypomnimy, co wyrabialiśmy w ubiegłą niedzielę. Postanawiamy teraz opanować się w powietrzu — co bynajmniej łatwe nie jest. Biegniemy po szybowiec i zanosimy go w miejsce, z którego zaczynają się loty. Tam wbijamy znów kół, zaczepiamy liny, ale na siodełku siada już nie instruktor, lecz jeden



z nas. Jest nim właśnie Marcin. Przy linach jest już teraz tylko sześciu, gdyż do naszych lotów nie trzeba zbyt dużego naciągu. Instruktor podchodzi do Marcina i daje mu wskazówki: — „Więc słuchajcie, druhu, będziecie lecieć prosto przed siebie, na ten komin. Gdy maszyna oderwie się wam od ziemi, wówczas lekkim, płynnym ruchem oddacie knypel (drażek sterowy). Tylko nie za dużo, ten ruch ma być łagodny — zupełnie jakbyście szybko-wiec głaskali. Po oddaniu knypła trzymajcie go tak, przez cały czas lotu. Gdy będziecie już lądować, popikujcie (oddać knypel — ruch knypem od siebie) trochę, a potem spokojnie i powoli wycofujcie knypel do neutrum (położenie knypła, w którym stery pozostają niewychylone). Jak wam się szybowiec pochyli na lewo, to takim samym płynnym ruchem pochylicie knypel w prawo. Gdy zaś maszyna zejdzie z kierunku, np. na prawo, to powoli wysuniecie lewą nogę i odwrotnie. Ale te ruchy muszą być powolne i opanowane. Wszystko róbcie spokojnie i nie denerwujcie się. W powietrzu jest lepiej, niż na ziemi“, dodaje na odchodnym. — Podchodzi do skrzydła, ujmuje je i pada znów komenda: „Ogon gotów? liny gotowe — naciągać, biegiem, puść!“ Szybowiec podrywa się z ziemi. Wszyscy z zaciekawieniem patrzą na każdy lot. Z ziemi doskonale widać błędy jakie robi lecący nasz kolega. Natomiast gdy sami lecimy, robimy te same błędy. Zupełnie jak w codziennym życiu! Po skończonym locie zanosimy szybowiec na miejsce startu, a Marcin idzie do instruktora, który mówi mu co zrobił źle, a co dobrze oraz daje wskazówki jak podobnych błędów unikać. Marcin po swoim locie cmoka speszony: „No, ja nie wiem, jak mogłem coś takiego zrobić!“ Po nim leci Paulek i mamy możliwość zaobserwowania pięknej, fali-stej linii, jaką kreśli lecący w powietrzu aparat. Jest to tak zwana „pompa“. Taki dziwaczny lot jest wynikiem za gwałtownych i za dużych ruchów denerwowanego pilota. Mianowicie, gdy szybowiec się oderwie i pilot „odda“ za dużo, aparat pod większym niż trzeba kątem wali do ziemi. Pilot ściąga wtedy knypel, lecz aby nie wylecieć za wysoko oddaje i znów ściąga i znów oddaje itd. Bardzo trudno jest opanować się w czasie pompy. Można powiedzieć, że w 50% cały lot zależy od pierwszego momentu oddania knypła. I właśnie gdy się odda za dużo, robi się pompę. Nie chcę przez to powiedzieć, że u nas nie ma dobrych lotów, owszem są niektóre nawet więcej niż dobre.

Czas mija szybko. Około godziny drugiej zanosimy szybowiec przed „hangar“. Czasami do hangaru zanosimy tylko części szybowca — wówczas, kiedy uległ on zbyt bezpośredniemu i gwałtownemu zetknięciu się z ziemią. Nieszczęsny winowajca wlecze się wtedy na końcu smutnego pochodu, jedną ręką ocierając łzy, a drugą trzymając się za część ciała, która przy tym zetknięciu najwięcej cierpi. Na szczęście, takie niespodzianki trafiają się rzadko. Zwykle przed hangarem demontujemy szybowiec i wnosimy go do wnętrza. Wreszcie zmęczeni i strudzeni rozjeżdżamy lub rozchodzimy się do domów.

*J. Żelechowski*

Koło LOPP w Katowicach



# Na śląskich szybowiskach

Historia szybownictwa śląskiego jest krótka, o wiele krótsza niż w innych dzielnicach Polski, ale zato urozmaicona i bogata przez to, że wskazuje na szybki i wymagający dużego wysiłku rozwój tej pięknej gałęzi sportu lotniczego.

W historię tę nie można wliczać okresu lat 1928—1934, kiedy to szybownictwo na Śląsku ograniczało się do kilku pilotów, wyszkolonych poza Śląskiem i opierało się na pracy kilku jednostek, podejmujących samodzielnie budowę szybowców i pierwsze próby lotów.

Szybownictwo śląskie rozpoczyna się właściwie dopiero z datą 15 maja 1934 roku, czyli z dniem otwarcia Szkoły Szybowcowej na górze Chełm w Goleszowie. Dopiero ta szkoła stworzyła trwałe podstawy pod rozwój szybownictwa na naszym terenie. W oparciu o nią Śląski Okręg Wojewódzki LOPP mógł dopiero prowadzić dalszą rozbudowę szybownictwa i osiągnąć takie wyniki, które sprawiają, że Śląsk obecnie jest jednym z czołowych i najbardziej żywotnych środowisk pracy szybowcowej w Polsce.

Obecnie na Śląsku istnieją następujące ośrodki szybowcowe:

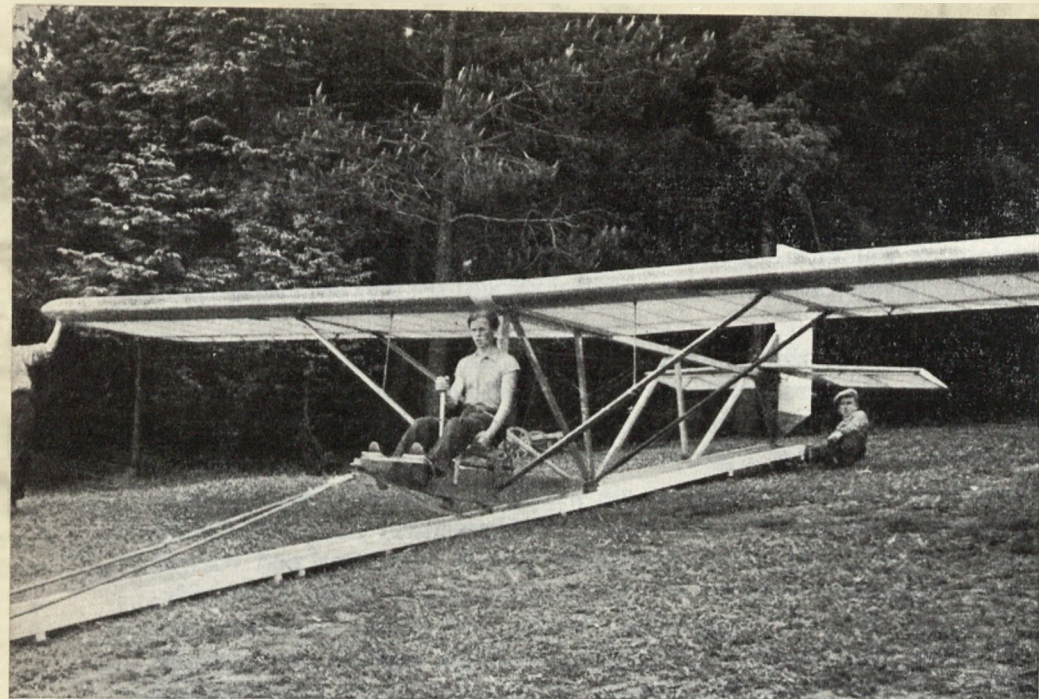
- 1) Śląska Szkoła Szybowcowa LOPP im. m. jra Ludwika Idzikowskiego na górze Chełm w Goleszowie (Śląsk Cieszyński);
- 2) Wyższa Szkoła Szybowcowa LOPP na terenie płaskim w Katowicach;
- 3) Szkoła Szybowcowa w Libiążu Małym, leżąca na terenie województwa krakowskiego, ale finansowana przez Śląski Okręg LOPP a prowadzona przez Szybowcowy Klub Związku Strzeleckiego w Katowicach;
- 4) Ośrodek Szybowcowy LOPP w Świętochłowicach („Góra Hugona“);
- 5) Ośrodek Szybowcowy LOPP w Rybniku.

W stadium organizacji znajdują się ośrodki szybowcowe LOPP w Rudzie Śl. i Radzionkowie („Księża Góra“), które zostaną prawdopodobnie uruchomione w ciągu lata b. r.

## Śląska Szkoła Szybowcowa LOPP w Goleszowie

Jest to największa szkoła szybowcowa na Śląsku i jedna z najlepszych szkół w Polsce. Szkoli zasadniczo w zakresie I i II stopnia (podkategorie A i B pilota szyb.), możliwe jest również uzyskanie podkategorii C. W miesiącach wiosennych i jesiennych prowadzi loty ćwiczebne dla pilotów zaawansowanych po podkat. C (trening żaglowy). Czynna jest od 1 kwietnia do 15 listopada. Kurs do podkat. A i B trwa około 5 tygodni. Szczegółowe warunki w prospektach, które wydaje Śląski Okręg Wojewódzki LOPP, Katowice, lub kierownictwo Szkoły. Dla młodzieży przedpoborowej, która nie przekroczyła 19. roku życia, posiadającej wykształcenie przynajmniej 7 klas szkoły powszechnej, 1. stopień P. W. ogólnego stosowane są duże ulgi w opłatach.





### **Wyższa Szkoła Szybowcowa LOPP w Katowicach**

Szkoła ta mieści się na lotnisku w Katowicach. W dni pogodne można obserwować loty. Przeznaczona jest dla zaawansowanych pilotów z podkat. C, którzy mają za sobą przynajmniej 10 godzin lotów na szybowcach. Szkoli w lotach szybowcowych za samolotem, w akrobacji na szybowcach, w lotach na moto-szybowcach, prowadzi trening dla wytrawnych pilotów (przeloty, wysokości, loty na czas). Prospekty również wydaje LOPP lub kierownictwo (Katowice, lotnisko).

### **Szkoła Szybowcowa LOPP i Z. S. w Libiążu Małym**

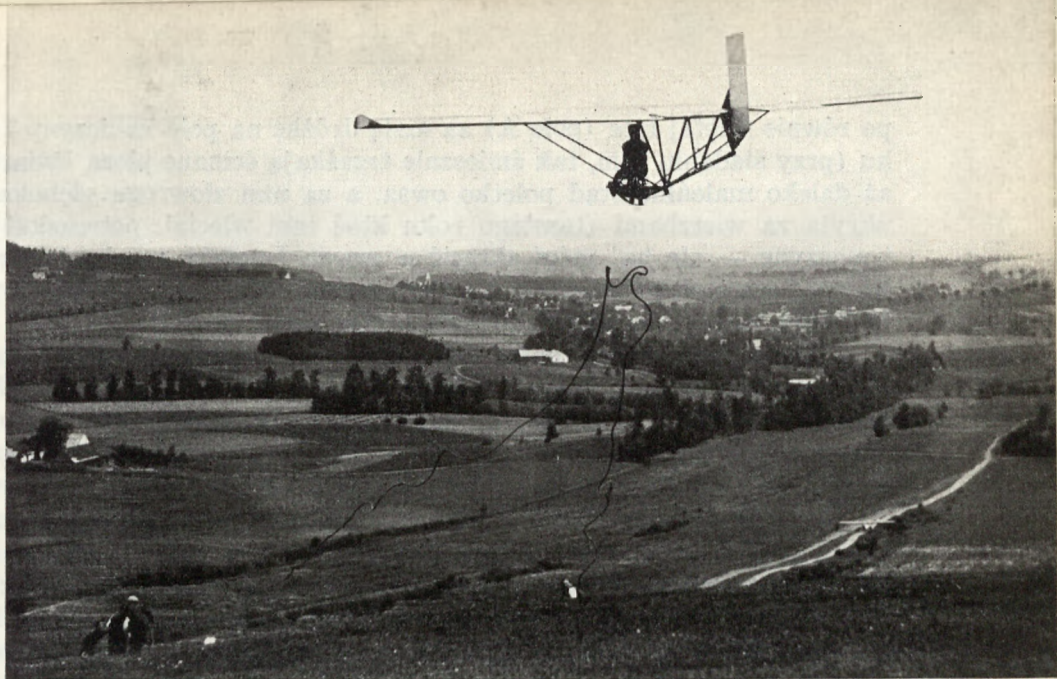
Przeznaczona jest głównie dla szkolenia członków Związku Strzeleckiego. Szkoli w zakresie podkat. A i B. Warunki przyjęcia podobne jak do Golezowa. Informacje: Szybowcowy Klub Związku Strzeleckiego przy Śląskim Okręgu LOPP, Katowice, ul. Zamkowa 20.

### **Ośrodki Szybowcowe LOPP w Świętochłowicach i Rybniku**

Ośrodki te przeprowadzają szkolenie wstępne, przygotowując przez nie do dalszego szkolenia na szybowiskach wyższego typu. Informacje: Koło Szybowcowe LOPP Wsp. Interesów, Hajduki Wielkie, Hutnicza Szkoła Zawodowa, ul. Hutnicza lub na szybowisku (Góra Hugona inaczej Niedźwiedziniec), oraz Rybnik, starostwo, Obwód Powiatowy LOPP.

Informacji dotyczących szybowisk w Rudzie i Radzionkowie udziela: Sekcja Lotnicza Koła LOPP Kopalni Walenty-Wawel, Ruda Połudn. Szyb Elżbiety, oraz Sekcja Szybowcowa Koła LOPP kop. „Radzionków” w Buchachu, poczta Radzionków (po informację zwracać się niewcześnie, jak po 1 czerwca br.).





## Kiedy lot trwa minutę

Jolanta rozsiadła się wygodnie na siodełku, zapięła klamry od pasa na brzuchu, chwyciła ster w prawą rękę. Któryś tam z rzędu start z góry „na wiraże“, a jednak zawsze ten dziwny przydech w piersi, leciuchne chrobotanie serca, którego poza tym nigdy przecież nie słyszać; dopiero gdy ręka obejmuje ster.

Instruktor nachylony, kładzie w głowę po raz setny: „start — lekko oddać — wyrównać maszynę, nie przeciągnąć“, ociężale prostuje się i ogarnia wzrokiem gromadę chłopców i dziewcząt. — „Pamiętajcie, że dziewięćdziesiąt dziewięć wypadków szybowcowych na sto zdarza się przez przeciąganie. Mówię wam wyraźnie: przeciąganie to szpital i kryminal“. Jego pełen wyrazu orli profil rysował się ostro na tle płata. Zrobiła się cisza, o bo umiał on przemawiać „do sumienia“ i piorunować jak nikt inny. Biada jeśli wyczuł u kogoś opieszałość; po stokroć biada, jeśli spostrzegł lekceważenie, a dni „zawieszenia“ były drobiazgiem, którym sypał na prawo i lewo. Ale niech tylko uczeń dobrze wykonał prostą lub skok, niech bodaj poznać było po nim, że prawdziwie chce całą duszą dobrze czuć maszynę, o wtedy mógł liczyć na dobre słowa otuchy u instruktora!

Instruktor nachylił się ku Jolancie — „po wyrównaniu dać lewą nóżkę bez lotki, do skrętu — nad jarem zawrócić nogą i lotką — nad polem A wyrównać do lądowania. Co się robi, aby nie skapotować w pszenicy, jeśli pani tam doleci?“ — Jolanta ze skupioną miną nic nie mówiąc kilka razy po pół centymetra przyciąga na siebie ster (wszyscy wiedzą, że na to pytanie ma być taka odpowiedź). — „Tak“ — instruktor odchodzi do skrzydła. — „Nie patrzeć na ten drążek, tam nic nie ma — oczy na horyzont“ — dodaje. Jolanta posłusznie (zawsze zapomina nie patrzeć uparcie w knypel) podnosi oczy. Wzrok ześlizguje się ze stoku, biegnie w dół daleko, potem



po równie ściętej łące (pole A) za małą dróżkę na pole koniczyny i kminu (przy siadaniu tam, tak śmiesznie trzaskają ścinane płożą kwiatki) — aż daleko maleńkie stąd poletko owsa, a za nim złowroga głęboka fosa, ukryta za wierzbami (tamtego roku ktoś tam wleciał, potrzaskał siebie i maszynę — ale ba! mógł skrócić w prawo i usiąść na kartoflach, — wszyscy mają słowa pogardy dla niefortunnej ofiary, jeden Felek twierdzi, że każdy może „zbaranieć“ gdy widzi rów przed nosem).

Chłopcy przy linach gapią się bezmyślnie. Zapala gryzie jak zawsze zawzięcie trawę (istna epidemia wśród latających), najgorsi to Piątek i Zakrzewski — każdy miał po trzy dni zawieszenia, a mimo to wrzeszczą na starcie jak wróble na wiosnę. Inni wyczuwszy spojrzenie instruktora, ze szczególną pieczołowitością poprawiają liny w rękach czekając na komendę.

Słońce, rozlane po niebie, praży. W doskonałą ciszę południa pomiędzy odgłosy ze startu wdiera się monotonny poszum muszek — jednodniówek, zbitych w gromady. Zapewne cieszą się, że żyją — swój hymn radości i zadowolenia brzęczą niewiadomemu bogu. Gdy słońce tak praży, życie jest dla nich piękne, śpieszą się użyć go, bo krótko trwa — zresztą może nie wiedzą, że wieczorem muszą umierać? — Cokolwiek myślą muszki, człowiek spocony ciężko oddycha rozpalonym ciałem. „Żeby choć trochę deszczu lub wiatru“ — wzdychają szybkonicy rozpędzając roje świętujących owadów.

„Ogon gotowy?“ — zabrzmiał głos Jolanty rzucony w przestrzeń, ale uszy nastawione oczekują odpowiedzi zza pleców. — „Gotów“ — cienko wykrzykuje wyrwana z zadumy, zgarbiona przy chwycie ogonowym Małgosia (to jej „referat“). „Liny gotowe“ — pada ryk ośmiu chłopców, echem odbity od lasu. — „Naciągaj! — raz, dwa, trzy, cztery, — biegiem!!“ — chłopcy ciągną z nabrzmiałymi wysiłkiem karkami.

Napięcie Jolanty osiąga punkt szczytowy, który dopiero przy „puść“ instruktorskim pomału złagodnieje. Maszyna, zwolniona z zaczepu na ogonie, w nagłym szarpnięciu sekundę trze płożą o deskę startową, wyskakując w górę, aby w szybkim locie zużyć naciąg gumowych lin. Przez mgnienie oka, lina wznosi się wraz z szybowncem, po czym zwolniona z haka na dziobie, zsuwa się z hałasem i szkolna maszyna wraz z uwiązaną figurką ludzką z trzepocącymi spodniami, wolna leci w ciszy...

Ach, ta sekunda po starcie! Cała teoria w rozpaczliwych skrótach pcha się do głowy. Czy nie ma zwisu, czy nie przeciągnięta maszyna, o hańbo; — a może za dużo oddane, i zamiast wykonać klasyczny łuk od startu, pikuje teraz brzydko na łeb? O chwilo niepewności i oglupienia, w tym momencie człowiek ze zdenerwowania, z wielkiej chęci popisania się, nagle konstatuje, że jest skończonym niedołęgą, bije się z pokorą w pierś (w myśli) i sam już nie wie, czy jest na plecach, czy w korkociągu, czy może jednak wszystko jest jak należy? W świadomości Jolanty zbiegają się te odczuwania nagle, z potężną siłą, ale pierzchają jeszcze prędzej, zda się porwane z wiatrem w tył, wracają na start, bo Jolanta leci! W obliczu takiego momentu, czyż można czuć coś innego niż radość?

Na tę chwilę, kiedy jest start z góry, wszystko co żyje staje w bezruchu. Wszystkie oczy prowadzą szybkoiec. Chłopaki od koni, popędzając



zmęczone szkapy w dół po „wylądowane“ Wrony, zciągają lejce, Kubisiak wylazi ze swej budki z wodą sodową i z miną konesera ocenia start kurząc „Silesię“. Kierownik warsztatów mówi patrząc za lecącym delikwentem, że wiraż był „zubtelny“, albo „abzolutnie“ nieudany. Koledzy taksują przychylnie. Ale co instruktor mówi!?

Jakiegokolwiek będzie orzeczenie tego wysokiego i liczego sądu, Jolanta czuje, że leci i wobec tego faktu — wszystko staje się obojętne. Czuje, że zespala się z maszyną i każdym nerwem odczuwa jej drganie. W uszach ma świst wiatru, łzy porwane z oczu toczą się lekko po policzkach za uszy, usta śmieją się. Trudno nie uśmiechać się do tego pędu. Niebo! Czy jest bliżej? Nie — ale jest inne, błękitniejsze, głębsze jakby, i takie chwiejne! Ciszę wypełnia szum skrzydeł prujących powietrze. Wszystko co było — ginie, wszystko co będzie nie ma żadnego znaczenia. Ta minuta lotu koncentruje wątki świadomości w jednym, jedynym momencie: radosnego szczęścia!

Zachłystuje się powietrzem, które wpiera się w twarz. Spojrzenie w dół — oto paru kolegów, małe robaczki; widać ich twarze podniesione — coś krzyczą, jeden macha ręką...

Ale pole B skończyło się, odprężenie gdzieś uciekło, znów mózg z teorią porać się będzie. Prawa noga, knypel leciutko w prawo (ho, ho cudny skręt). Jolanta szybko cofa ster, nogę na moment jeszcze zostawia (nie zapędzić się z tym sterem za bardzo w lewo, bo ślizg jak drut — myśli śpiesznie), aby wiraż wypadł „płasko“.

Ziemia widocznie przybliżyła się, lewa noga — lotka — powrót na pole A, prawa noga — wyrównuje do lądowania.

Szybowiec zniża się gwałtownie, jakże szybko i nieubłagane. Jolanta z natężoną uwagą taksuje odległość do koniczyny — aby tylko przeskoczyć tę przekłętą dróżkę — pech zawsze każe akurat na niej lądować, co odbywa się ze złowrogim trzaskiem, wstrząsami, poderwaniem ogona i śmiertelnym strachem, czy aby coś nie pękło we Wronie. Ale nie, dziś leci jeszcze, dróżka daleko została. Tuż przy ziemi wydaje się że maszyna pędzi z niesłychaną szybkością, — sztuka siedzieć cierpliwie teraz i nie drgnąć knypem, albo odrobinę oddać. Zrazu lekki szum ścinanych łebków najwyższych traw zmienia się w chrobot — trzeszczenie — odczuwa się lekkie hamowanie — płoza już trze, zwalnia — ogon podrywa się trochę w górę i pada głośno na ziemię — wstrząs, ostatni poryw wiatru podrzuca jeszcze włosy Jolanty... siedzi.

„Już? Tak prędko?“ — błyska z żalem w myśli. Odpina pas. Znów dręcząca ciekawość: „jak było“. Prostuje się, patrzy w tył — daleko na górze, na horyzoncie, poruszają się pionki ludzkie. Wysoka trawa płacze nogi, zahacza o płócienne spodnie.

Teraz nieznośne czekanie na konia. Schodzi już gdzieś ze stoku, ale w tym tempie dowiecze się za pół godziny. Nie można się dziwić, w taki upał... Jolanta niechętnie odwraca się. Jest taka cisza, że aż w uszach brzęczy. Żadna trawka się nie ruszy, matka-ziemia zdrzemnęła się a wraz z nią wszystko zastygło w leniwym bezruchu.



Bezsilna Wrona wsparła się na skrzydle i trwa przechylona w bok. Czekając aż znów będzie na górze, czeka aż zabrzmi dla niej znów komenda do startu — do życia...

Jolanta wyciągnęła się w cieniu płata, czeka w bezruchu, ale duchem gorącym szybuje pod niebem. Wdycha zapach łąk, oczyma pełnymi nieba, słońca i przestrzeni, oczyma szeroko rozwartymi chwyta radość z życia — nienasyconym oddechem łapie żarliwe pragnienie przeżywania niepojętych rozkoszy, jakie dać może latanie.

Życie człowieka, krótkie, małe i szare, jak życie muszki-jednodniówki, — piękne się staje, gdy świeci słońce, ale stokroć piękniejsze, gdy można latać!

Goleszów — Chełm.

*A. Madeyowa*

## Szybownictwo w Polsce

Powojenne odrodzenie szybownictwa wyszło z Niemiec. Polska niemal niezwłocznie, o ile na to tylko ówczesne jej położenie polityczne pozwalało, przystąpiła do tego ruchu. Miała w swej tradycji szybowcowej nie tylko pionierskie prace inż. Tańskiego (koniec XIX wieku), ale i przedwojenne sporadyczne wysiłki młodzieży, wśród której byli tacy ludzie, jak obecny zastępca Szefa Departamentu Aeronautyki płk. Beaurain, kpt. pil. Babiński, sławny i znany dziś konstruktor samolotów inż. Rudlicki, równie znany i zasłużony konstruktor silników lotniczych inż. Zalewski.

Ruch ten rozwinął się na przestrzeni lat 1923—1925 i po pierwszych próbach — zamarł. Pracę prowadziły tu już nie tylko jednostki, jak miało to miejsce w okresie lat 1909—1914 lecz i zespoły studentów politechnik. W r. 1923 zorganizowano pierwszy w Polsce konkurs szybowcowy w Białce Tatrzańskiej. Na starcie stanęło 9 szybowców, wszystkie rodzimej, polskiej konstrukcji. Wyniki były tu niewielkie, ale zapal wzrósł. W roku 1925 już przy poparciu LOPP zorganizowano konkurs drugi nad morzem przy udziale 22 szybowców. Rekordowy szybowiec wzbił się wówczas na 23 m ponad start, najdłuższy czas lotu wyniósł 65 sekund, ogółem wylatano 43 minuty.

Na trzy lata szybownictwo w Polsce zamarło. Tylko akademicy nie dali za wygraną, organizując dwie o mniejszym znaczeniu wyprawy badawcze.

Aż przyszedł r. 1928 — początek nowego okresu w dziejach naszego szybownictwa. Rok ten i jego wyniki szybowcowe są zresztą rezultatem pracy studentów politechniki lwowskiej, pracujących przy stałym i wydatnym poparciu LOPP. Na wybudowanym przez nich szybowcu konstrukcji inż. Czerwińskiego wykonuje się loty doświadczalne, które wreszcie kończą się wyprawą szybowcową do Złoczowa. Tam właśnie na wiosnę roku 1928 inż. Grzeszczyk wykonuje pierwszy w Polsce lot żaglowy, który trwał 4 minuty i 13 sekund. Ale już drugi start zakończył się katastrofą, z której pilot wyniósł liczne rany, rozbijając całkowicie szybowiec. Lecz ten



entuzjazm, jaki ogarnął pionierów naszego szybownictwa zgromadzonych na starcie pod Złoczowem, gdy patrzyli na ten pierwszy kilkominutowy lot, efekt ich ciężkiej i samodzielnej pracy — nie przygasł. Organizują Aero-klub Akademicki, inż. Czerwiński opracowuje nowe typy szybowców, których budowę realizują studenci. W r. 1929 organizują oni drugą wyprawę szybowcową już do Bezmiechowej, która stanowi dziś najsilniejszy ośrodek szybownictwa polskiego. Tam Grzeszczyk znów zdobywa nowy rekord, wykonuje bowiem lot trwający 2 godziny i 30 minut. Ten wynik wyprowadza szybownictwo polskie z okresu prób i pierwszych doświadczeń na drogi normalnego rozwoju. Co rok, co parę miesięcy a później i co parę dni padają nowe rekordy, wzrasta ilość pilotów i szybowców, pojawiają się nowe typy aparatów. Rzućmy okiem na cyfry tych ostatnich lat: w r. 1928 — 5 pilotów, 3 szybowce, czas lotów 4 minuty, w r. 1929 — pilotów 10, szybowców 7, czas 3 godziny 24 min., w r. 1930 — pilotów 27, szybowców 12, czas przekroczył 19 godzin, w roku 1931 pilotów 67, szybowców 25, czas 115 godzin, rok 1932 — pilotów 304, w czym 54 kat. „C“, szybowców 77, czas ogólny 415 godz. W r. 1932 szybownictwo polskie występuje po raz pierwszy na terenie międzynarodowym na zawodach w Rhön, gdzie Niemcy wystawili przeciw grupce Polaków 100 pilotów i 80 maszyn. Polacy byli jedynymi zawodnikami poza niemieckimi, którzy wystąpili z szybowcami krajowej konstrukcji i produkcji oraz pilotami u siebie wyszkolonymi. Na zawodach tych pilot Łopatniuk zdobywa w konkursie juniorów 2, 3 i 4 miejsce. Polska otrzymuje honorową nagrodę za przygotowanie i stan zespołu.

A tymczasem szybownictwo rośnie dalej w siłę. Powstają szkoły szybowcowe, nowe typy aparatów, padają nowe rekordy. Aż rok 1936 daje taki w przybliżeniu bilans: 3662 pilotów szybowcowych, w czym 643 kat. „C“ i 19 kat. „D“. Tu wyjaśnić trzeba, że kat. „C“ otrzymują piloci, którzy oprócz przeszkolenia w lotach ślizgowych przeszli również wyszkolenie w lotach żaglowych. Kat. „D“ to kategoria wyczynowa. Otrzymują ją piloci, którzy wykonali przelot ponad 50 kilometrów, wykonali lot w czasie 5 godzin i osiągnęli wysokość ponad 1000 m ponad miejsce startu. Liczba tych pilotów przekroczyła ostatnio setkę, podczas gdy na całym świecie jest ich około 700. Rekordy coraz szybciej zbliżały się do poziomu rekordów światowych. Mamy obecnie ponad 100 ośrodków wyszkolenia szybowcowego i w użyciu ponad 600 szybowców. W szkołach naszych goszczą coraz częściej na szkoleniu cudzoziemcy: Czesi, Jugosłowianie, Turcy, Estończycy i Finowie, którzy potem na nasz wzór organizuje szybownictwo u siebie. Na Śląsku wyszkoliliśmy nawet gościa z Ameryki.

Najwymowniejszym sprawdzianem tego wspaniałego rozwoju polskiego szybownictwa są urządzane od r. 1935 krajowe zawody szybowcowe, które skupiają najnowsze i najlepsze aparaty i najwyższej klasy pilotów. Odbywały się one w latach 1935-1936 w Ustianowej, która pod względem doskonałych warunków konkuruje skutecznie z akademią naszego szybownictwa — Bezmiechową. Na zawodach w r. 1935 padł nowy rekord Polski w locie na czas: 20 godzin 13 minut i na wysokość 2.630 m ponad poziom startu. Ostał się tylko rekord odległości, który wynosił 210 km. W roku



1936 musi jednak i on ustąpić przed wspaniałym wynikiem 332 km w linii prostej (dziś już 351 km). Padł też stary rekord wysokości, na którego miejsce pojawił się nowy wynik: 3.435 m ponad poziom startu. Rok 1937 przyniósł nam doskonale miejsce w zawodach międzynarodowych w Niemczech oraz świetne wyniki na krajowych zawodach w Inowrocławiu.

Podziw i szacunek dla ludzi, którzy tego dokonali, budzi się gdy patrzemy na ten rezultat ośmiu lat pracy, uznanie zaś dla tych czynników, które przyszedły z moralnym poparciem i finansową pomocą.

Podziw ten wzmoże się, gdy uświadomimy sobie, że rezultat ten jest owocem wysiłku całkowicie samodzielnego, niczym niezależnego od obcych wzorów i obcej pomocy. Dotychczas nie mieliśmy w Polsce ani jednego zagranicznego szybowca, nie pracował u nas ani przez chwilę żaden obcy instruktor, ani jeden pilot nie szkolił się w zagranicznych ośrodkach. Owszem, doświadczenia nasze dzieliliśmy chętnie z naszymi sąsiadami dalszymi i bliższymi. Szkoliliśmy im pilotów i instruktorów szybowcowych, oddawaliśmy nasz sprzęt czy to drogą sprzedaży, czy udzielania licencji ich fabrykom. Słowem, cały nasz stan posiadania w dziedzinie szybownictwa zawdzięczamy wyłącznie sami sobie. Zawdzięczamy to naprzód wysiłkowi kilku ofiarnych i pracowitych nad podziw jednostek, których najwięcej wydało kresowe miasto Lwów, zawdzięczamy następnie Lidze Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Ona to bowiem od początku czuwała nad każdym krokiem naszego szybownictwa.

Rzuciwszy okiem na ten bilans polskiego szybownictwa, jedno zadać musimy sobie pytanie: czy możemy zadowolić się dotychczasowymi osiągnięciami? czy wolno nam, inaczej mówiąc, spocząć na laurach? Bez względu na to! Zmniejszenie wysiłku grozi nam tym, że możemy ewentualnie utrzymać dotychczasowy poziom, ale równocześnie możemy zostać zdystansowani przez naszych sąsiadów, u których szybownictwo rozwija się coraz lepiej. A na to przecież nie może pozwolić nasza ambicja młodego, ale pełnego energii i możliwości państwa. Nie tylko nie może nas nikt prześcignąć, ale i my musimy zaatakować skutecznie pozycje tych państw, które w rozwoju szybownictwa kroczyły dotychczas przed nami. A przy tym pamiętać zawsze musimy, że rozbudowa szybownictwa jest równoznaczna z rozbudową rezerw dla lotnictwa wojskowego. A więc przede wszystkim względy obrony państwa nie pozwalają nam na jakiegokolwiek w tej dziedzinie zaniedbania. Nie wolno nam ani na chwilę zapominać, że szybownictwo to najtańszy i najlepszy sposób przygotowania młodzieży do lotnictwa, to najtańszy też i najbardziej dostępny trening dla wyszkolonych już pilotów motorowych, pozwalający im na stałe utrzymanie wysokiego poziomu sprawności i podwyższanie klasy swego wykształcenia lotniczego.

Dlatego nie wolno nam osłabiać wysiłku. Owszem musimy go zwiększać, bo tą tylko drogą dojdziemy do dalszego w tej dziedzinie rozwoju, nie dopuścimy do trudnych później do naprawienia zaniedbań.

Szybownictwu naszemu potrzeba stale nowego przyływu sił, stale zasilania go nowymi zastępami chętniej i zamiłowanej w lotnictwie młodzieży.



Pamiętać bowiem winniśmy, że przez szybownictwo dążymy do silnego lotnictwa, które jest podstawą wojskowej potęgi państwa.

*Zdzisław Hierowski*

## Dobre warunki w szkole szybowcowej w Pińczowie

Widniało dopiero, bo zaledwie czwarta godzina rano, wiara smacznie śpi jeszcze, gdy nagle ktoś z hukiem otwiera drzwi i z krzykiem wpada do sypialni wołając „Na start! na start!” Wszystko jakby gromem rażone wyskakuje z łóżek wprost do okna gdzie na górze dumnie kicha <sup>1)</sup> wskazuje czysto południowy wiatr, szybko każdy ciepło się ubiera i wychodzi do hangaru gdzie czekają już naszykowane szybowce do startu. Widać uśmiechnięte twarze kolegów którzy cieszą się z dobrych warunków i że nareszcie będziemy mogli latać, bo przecież czekaliśmy przez trzy tygodnie na loty.

Na start było około trzech kilometrów ruszono więc szybko zabierając wszystko co potrzeba do lotów, a to spadochrony, anemo <sup>2)</sup>, chorągiewkę startową, barografy <sup>3)</sup> itp. Na miejscu mierzymy szybkość wiatru który dochodził do dwudziestu m na sekundę co wskazuje wspaniałe warunki do lotów żaglowych. Niedługo też startuje jeden szybowiec za drugim, ogółem w powietrzu było zawsze osiem maszyn, które wysoko chodziły nad zboczem.

Śniadanie jedliśmy o godzinie dziesiątej na starcie ale tak że nie przewaliliśmy lotów, bo każdy z nas chciał jak najwięcej wylatać. Przez cały dzień można było tylko obserwować wznoszące się w górę szybowce i lądowanie na zboczu. W ten dzień start można było porównać do skrzyżowania ulic gdzie to policjant stoi w środku i przepuszcza poszczególne powozy, tak samo było na starcie; instruktor stał na ziemi a kierował tak szybowcami w powietrzu żeby się nie zderzyły.

Loty zakończono wieczorem o siódmej godzinie, wiara zmęczona po całodzienniej pracy ale wesoła bo każdy z nas osiągnął to, po co przyjechał, to znaczy kategorię „C” pilota szybowcowego.

Ogółem wraz z treningowcami wylataliśmy w ten dzień sześćdziesiąt cztery godziny i trzydzieści minut w dziewięćdziesięciu ośmiu startach.

(—) *Wybraniec Leon, Brzezinka*

---

1) Kicha jest to duży rękaw wywieszony wysoko na słupie i wskazuje kierunek wiatru.

2) Anemo jest to przyrząd wskazujący szybkość wiatru.

3) Barograf jest to przyrząd, który wskazuje wysokość lotu.



# W szkole lotniczej

Przed dwoma laty w atlasie lotnisk polskich nowa przybyła karta, na mapach wszystkich naszych pilotów pojawiło się nowe czerwone kółko, zakreślone u podnóża Śląskich Beskidów. Było to drugie na Śląsku lotnisko, zbudowane staraniem i kosztem LOPP w Aleksandrowicach koło Bielska.

Mało jest w Polsce lotnisk tak pięknie położonych. Z jednej strony pod równe, rozległe pole wzlotów podchodzą ostatnie domy Bielska, z drugiej graniczą z nim domki Wapienicy, okna budynków lotniskowych patrzą na wspaniałą panoramę Beskidów tak bliską, że wydaje się, iż wystarczy przejść lotnisko, by zagłębić się w jej lasy i znaleźć się na jej polanach. Na prawo spomiędzy drzew przeblyskuje srebrem tafla zapory wodnej w Wapienicy. Nadlatując ze strony Katowic, z daleka już widzimy odcinającą się na tle silnej zieleni zgrabną, białą sylwetkę budynku portowego i gmachu mieszkalnego oraz niebieskawy prostokąt hangaru. Od zabudowań tych wiedzie ku szosie prostej, szeroki pas drogi.

Nie spodziewali się sąsiedzi lotniska, patrząc na jego szybko postępującą budowę, że tak bardzo urozmaici ono ich życie, że wniesie tak nowy ton w jego monotonię. Przypuszczali najwyżej, że może od czasu do czasu lądować tu będą samoloty komunikacyjne, które połączą Bielsko linią powietrznej komunikacji z innymi miastami Polski. A tymczasem pewnego dnia nad bramą wjazdową, pod dużym napisem „Lotnisko“ pojawił się drugi mniejszy: „Pierwsza Szkoła Lotnicza LOPP im. Marszałka J. Piłsudskiego“. I równocześnie lotnisko zawrzało życiem. W powietrzu nie ustawał monotonny gwar samolotów, wypełniały się hangary. Szkoła przygotowywała się do rozpoczęcia pracy.

Po uroczystościach otwarcia lotniska i poświęcenia szkoły pilotów przyszły dni zwykłych codziennych obowiązków i codziennej pracy.

Szkole tej postawiono odpowiedzialne zadanie. Miała ona szkolić młodzież przedpoborową w wieku 17 do 19 lat w podstawowym pilotażu motorowym i w ten sposób przygotowywać ją do odbycia służby wojskowej w lotnictwie. Praca jej została rozłożona na 6 miesięcy w roku, na okres od końca kwietnia do końca października. W tym czasie szkoła miała przeprowadzić trzy kursy nauki pilotażu.

Jej życie odsłania nam jeden z odcinków zwyczajnych spraw lotniczych, można by rzec, że odsłania nam kulisy lotniczego życia i pracy lotniczej. A to jest właśnie szczególnie ciekawe. Bo z lotnictwem zazwyczaj stykamy się od święta. Obserwujemy latające samoloty z daleka, podziwiamy je na różnych pokazach i uroczystościach, a tak mało wiemy o życiu lotnika, o jego zwyczajnym trudzie, tak mało mamy sposobności spojrzeć na drogi jego doskonalenia się i postępu.

A życie to ma swój szczególny urok i styl. Jest w nim moc wrażeń, których nie doświadcza człowiek zwyczajny, są przeżycia głębokie i piękne, ale też jest i twardy, odpowiedzialny obowiązek, jest praca wyczerpująca, wymagająca oddania się jej całą duszą.



Szkoła pilotów budzi się do pracy z pierwszymi promieniami słońca. Z uderzeniem czwartej godziny pobudka stawia na nogi cały personel szkoły i wszystkich uczniów-pilotów. Minutami mierzone szybko upływają poranne czynności. Porzepieni szklanką gorącego mleka już o godzinie 4,30 wysypują się chłopcy na lotnisko. Powoli rozsuwają się olbrzymie wrota hangaru. Mechanicy z pomocnikami wytaczają samoloty, ustawiają je rzędem na skraju lotniska, przygotowują sprzęt startowy, chorągiewki, bloki. W kilka minut wszystko gotowe. Przed hangarem dwuszeręg dwudziestu uczniów-pilotów w kombinezonach lotniczych, w skórzanych haubach z okularami, w szalach znaczonych biało-żółtymi znakami LOPP — czeka na rozkazy.

Komendant szkoły z instruktorami omawia program szkolenia i zadania lotów.

Jeszcze krótki raport, potem czterech uczniów zajmuje miejsca za instruktorami w samolotach, a reszta rusza z całym bagażem startowym na środek lotniska, skąd startować będą samoloty. Tam zatkną dużą chorągiew, rozłożą potężnych rozmiarów literę „T“, wskazującą kierunek wiatru, ustawią gaśnice i czekać będą cierpliwie na swoją kolej.

Tymczasem w ciszę poranku wpada jeden za drugim warkot czterech motorów. Samoloty kołują kolejno na start na zmniejszonych obrotach śmigła. Potem w krótkich odstępach czasu na znak chorągiewki startowego odrywają się od ziemi.

Rozpoczyna się poranna seria lotów. Stoimy na starcie. Ranny chłód nie da o sobie zapominać. Pierwszy lot potrwa około 20 minut. Mamy czas na rozmowę z komendantem szkoły.

— W jakim stadium znajduje się szkolenie — stawiam pierwsze narzucające mi się pytanie.

— To dopiero początek — wyjaśnia komendant. — Rozpoczęliśmy osiem dni temu. Jesteśmy przy nauce głębokich skrętów. Poprzednie lekcje obejmowały naukę utrzymania równowagi samolotu w stosunku do jego osi podłużnej i poprzecznej oraz naukę lotu prostego z utrzymaniem kierunku. No, a zaczynaliśmy od zwykłych lotów pasażerskich, w czasie których uczniowie oswajali się z lotem na samolocie i poznawali okolicę.

Samoloty, które wystartowały przed chwilą, znikły nam z oczu. Nie dochodził do nas nawet szum ich silników. Pomimo starannego wypatrywania nie mogłem ich wzrokiem odszukać. Dopiero komendant wskazał mi cztery drobne sylwetki, przesuwające się po niebie w czterech różnych kierunkach.

— Każdy instruktor — wyjaśnia mi równocześnie komendant — ma swój rejon, wyznaczony w ten sposób, by jeden drugiemu nie przeszkadzał. Każdy z nich ma swoją grupę, złożoną z pięciu uczniów, którą prowadzi i szkoli od początku kursu do końca.

— Jak długo trwa ten kurs?

— Około dwóch miesięcy. Po jego ukończeniu uczeń otrzymuje świadectwo ukończenia podstawowej nauki pilotażu.

— Co wchodzi w zakres tego wyszkolenia?



— Dziś np. uczniowie opanowują skręty w lewo. Nauka skrętów doprowadzi do wykonywania tzw. ósemek, które polegają na ostrych skrętach w prawo i w lewo w ten sposób, by linia lotu przypominała rysunkiem cyfrę 8. Na to poświęcamy około 15 lotów dwudziestominutowych. Po ukończeniu tego etapu szkolenia mamy powziąć decyzję ostateczną, czy uczeń nadaje się na pilota, czy nie. W tym celu sam wykonuję loty ze wszystkimi po kolei uczniami i stwierdzam poziom ich wyszkolenia oraz zdobytych umiejętności. Normalnie zdarza się, że przy tej próbie dwóch lub trzech z kursu odpada.

— No, a co dalej?

— Później następuje niezmiernie ważna część wyszkolenia: nauka startu i lądowania. Loty są wtedy bardzo krótkie. Obejmują start, skręt nad lotniskiem i lądowanie, co powtarza się z uczniem kilka razy pod rząd bez zatrzymywania samolotu na lotnisku. Nauka startu obejmuje około 30 lotów z instruktorem, nauka lądowania ponad 40.

— A kiedy uczeń zaczyna latać samodzielnie?

— Mniej więcej po miesiącu, mówiąc ściślej po wykonaniu około 100 lotów z instruktorem na samolocie z podwójnymi sterami. Pod koniec kursu wykonuje tzw. loty warunkowe. Są wśród nich loty na wysokość, wykonanie spirali, lądowanie ze stojącym śmigłem a ostatni warunek, jaki stawiamy przed tzw. wylaszowaniem (czyli ukończeniem szkolenia) to przeLOT do Katowic lub Krakowa.

Kończyliśmy tę rozmowę już przy warkocie lądujących samolotów. Pierwszy dotykał już kołami pola lotniska, następne szły za nim coraz mniejsze w dużych odległościach.

Zmiana uczniów odbywała się szybko, jakby automatycznie. Samolot „siadał“, zakręcał, kołował pod naszą grupę, miejsce wysiadającego ucznia zajmował następny i po chwili znów wszystkie cztery maszyny były w powietrzu.

Czasem następowała przerwa. Instruktor wysiadał z maszyny, zapalał papierosa. Wówczas dowiadaliśmy się, że uczeń coś „sknocił“. Następową teraz ostrą reprymendą, obszerne pouczenie, opatrzone litanią przestroóg z zapowiedzią „wylania“ ze szkoły lub krzyżyka na cmentarzu.

O godzinie 7,30 zwinęto start. Ranne loty skończone.

Ale szkoła ma życie uregulowane. Ze sprawnością zegarka następują po sobie: śniadanie, godzina na przysposobienie wojskowe, wykłady teoretyczne, obejmujące m. in. naukę o płatowcach, silnikach, meteorologię, prawo lotnicze, higienę lotnika, potem godzina poświęcona ćwiczeniom fizycznym lub grom sportowym krótka przerwa i dobrze zasłużony obiad. Pierwsze dwie godziny po obiedzie uczniowie spędzają jak każdy wygodny starszy pan: po prostu śpią. Wyrównują to, co zabrała im poranna pobudka.

O godzinie 15,45 dzień jakby zaczynał się na nowo. Znów rozpoczynają się loty w tym samym porządku i kolejności. Trwają niemal do zachodu.

Przed kolacją uczniowie pod kierunkiem mechaników przygotowują samoloty na dzień następny.

O godzinie 9 cisza nocy uspokaja całe lotnisko.



Tak wygląda dzień młodego lotnika. Systematyczny, regularny, skrupulatnie przestrzegany tok życia, piękna lecz trudna praca ujmuje w mocne karby młode charaktery i przygotowuje do zaszczytnej lecz ciężkiej i ważnej służby w lotnictwie. Z tych ludzi wyjdą godni następcy Żwirki, Bajana, Skarżyńskiego, ale przede wszystkim wyjdzie rzesza młodych lotników, których wielu lotnictwu naszemu potrzeba.

Czesław Jerzy Kączkowski

## DYPLOM PILOTA

A gdy przecież kiedyś dadzą licencję i mnie  
po wszystkich przepisanych lotach —  
na starym cennym nieba pergaminie  
sam sobie wypiszę dyplom pilota.

W grzmocie silnika i w tętnie śmigła  
wystartuję sprzed nosa instruktorów —  
i kochaną ziemię, dużą bańkę z mydła,  
pożegnaniem wirażem nad dachem hangaru — —

Knypel ściągnę na piersi, jak cugle mustanga,  
grzmącego po prerii wściekłymi kopyty,  
i w napięciu nerwów, ni w figurze tanga,  
doleczę do pułapu ledwosiężnych szczytów — —

W krwi mi gra tętent i krzyk Samosierry —  
w skroniach grzmi burza szarży pod Rokitną!...  
pijany jestem wichrem, co mi w pierś się wdziera —  
jestem u szczytu natchnienia — już piszę swój dyplom:

Śmigam zgłoskę po zgłosce i słowo po słowie  
błyskawicami spirali, ósemek, wiraży,  
o jakich się nie śniło nawet Ikarowi!...  
nie patrzcie: krew wam zbiegnie z pobielałych twarzy —

Z renversement chybkich, jak iskra magneta —  
z nagłych, bezgłośnych nawrotów epengli,  
ni z pióra tworzącego w natchnieniu poety,  
spływa wiersz po wierszu, rondem pisany okrągłe — —

A każdy wiersz wykańczam ozdobną glisadą  
i do nowego gnam na pełnym gazie —  
korkociągiem przebiegam pismo z góry na dół  
i sprawdzam, czy nie brak którego z wyrazów — —

W porządku. Pieczętuję dokument loopingiem  
w rezonansie zmęczenia z lin stalowych wizgiem —  
i, tocząc młynica śmigła obosieczną klingą,  
ładuję płynnie na środku lotniska — — —



# Co będziemy inscenizować

## E. Szymańskiego: LOTNICY

- 1) *Na niebie wiatry i chmury,*
- 2) *na niebie słońca blask złoty.*
- 3) *Spójrzcie wysoko do góry:  
tam lecą samoloty.*
- 4) *Wysoko patrzcie, wysoko!  
Skrzydła stalowe szumią:  
wir śmigła — lśniąco oko  
spogląda na ludzi dumnie.*
- 5) *Lotnicy pędzą po niebie  
podobni chmur i gwiazd.*
- 6) *Pędzą jak orły — przed siebie,*
- 7) *na wiatrach szukają gniazd.*
- 8) *Pięknie, och pięknie lecą  
zwyciężać słoneczną dal.*
- 9) *Skrzydłami zuchwale świecą,*
- 10) **a serca mają jak stal.**
- 11) *My także lećmy z nimi*
- 12) *nad chmury, 13) nad gwiazdy, 14) nad wiatr,*
- 15) *Roznieśmy Polski imię  
na cały szeroki świat.*
- 16) **Niech każdy będzie lotnikiem,**
- 17) **a każda myśl — 18) samolotem.**
- 19) *Dziś trzeba oczami i krzykiem  
lecieć przed każdym świtem.*
- 20) **Lecieć przed świtem — w dzień biały!**
- 21) *Coraz wyżej i dalej!*
- 22) *Aby nas dojrzał świat cały  
pędzących w słońcu i chwale.*
- 23) *W skrzydłach i śmigłach świeci  
potęga polskiego wojska.*
- 24) **Po sławie dawnych stuleci  
nadchodzi znów Wielka Polska!**



Tekst zwykły mówią wszyscy razem; tekst kursywą poszczególne grupy osób; tekst tłusty mówią osoby pojedyncze.

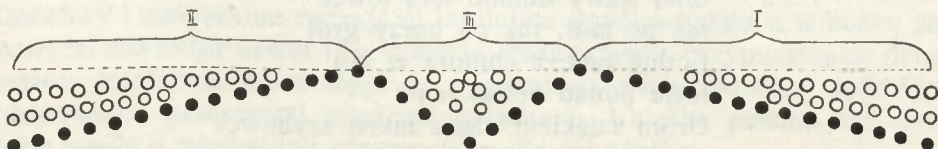
Deklamacja chóralna wiersza pt. „Lotnicy” powinna zrobić na słuchaczach mocne i potężne wrażenie. Efekty te osiągniemy, jeżeli w deklamacji będzie brała udział większa ilość osób. Może to być zespół mieszany, lub tylko chłopcy albo dziewczęta. Ilość osób biorących udział — od 30 do 100 lub nawet więcej osób.

Ustawiamy się tak jak to widać na rysunku. Zespół stanowią trzy grupy. Grupy I i II przedstawiać mają niejako skrzydła samolotów, grupa III — kadłub. Jeżeli jest więcej osób — to wówczas ustawiają się poza pierwszymi szeregami i wrażenie ogólne jest wtedy daleko większe.

- 1) Grupa I podnosząc zdecydowanym ruchem lewą rękę na ukos w górę ze zwrotem głowy w kierunku ręki.
- 2) Grupa II podnosząc prawą rękę do góry na ukos również ze zwrotem głowy w kierunku ręki.
- 3) Grupa III podnosi tylko głowy w górę (przez cały czas obydwie grupy mają podniesione w górę ręce — jak poprzednio).
- 4) Wszystkie trzy grupy razem — wyraźnie i mocno. (Przy słowach „skrzydła stalowe” wszyscy wyciągają ręce poziomo, zupełnie wyprostowane — imitując tym sposobem skrzydła samolotu).
- 5) Jedna osoba stojąca na pierwszym planie w grupie III z entuzjazmem. (Wszyscy mają ręce spuszczone).
- 6) Grupa I i II podnosząc ręce w przód — przed siebie (grupa III ma wtedy ręce opuszczone).
- 7) Jedna z osób grupy II głosem ściszym.
- 8) Wszystkie trzy grupy razem (ręce spuszczone).
- 9) Grupa III z rękami wyprostowanymi poziomo, patrzy prosto przed siebie.
- 10) Pierwsza osoba w grupie III mocno. Następnie zdanie to powtórzone jest niby echo przez wszystkie 3 grupy razem głosem ściszym — akcentuje się tylko twardo słowo „stal”.
- 11) Grupa I mocno.
- 12) Grupa II patrząc w górę.
- 13) Jedna z osób w grupie III głosem głębokim.
- 14) Grupa III.
- 15) Wszyscy bardzo mocno.
- 16) Jedna osoba w grupie I tonem zdecydowanym.
- 17) Jedna osoba w grupie II.
- 18) Wszyscy razem.
- 19) Grupa III.
- 20) Jedna z osób w grupie III głosem ściszym.
- 21) Grupa III.
- 22) Wszyscy razem.
- 23) Grupa I i II z rękami wyprostowanymi poziomo.
- 24) Jedna osoba z grupy III głosem bardzo mocnym.

Słowa od 24 powtarzają wszyscy razem wzięwszy się za ręce.

Do deklamacji tej nie jest potrzebna dekoracja.



# Orlim szlakiem.

Słowa  
Wiktora Budzyskiego.

Muzyka  
Czesława Halskiego.

Marcia.

*p* Ptaków wzorem, wiatrów torem leci nowy ptak Hej stój i powiedz nam ja-ki  
pła-ku jest twój znak? Orzeł biały, ptak zuchwały z góry wo-ła nam i wzbił się sam aż pod nie-bo  
do orłów tam. Orlim szlakiem, polskie mkną szy-bowce na sło-ne-czny i-dą lot. Orlej  
sła-wy dumne le-cą łowce raz po laur, raz po burzy grot Lotnik pan z chmurą w tan i-dzie  
po-nad polski łąn. Orlim szlakiem nasze mkną szy-bowce, w piersi serce bije nam jak młot.

I. Ptaków wzorem, wiatrów torem  
leci nowy ptak  
Hej stój i powiedz nam  
jaki ptaku twój jest znak?  
Orzeł biały — ptak zuchwały z góry woła nam  
i wzbił się sam aż pod niebo  
do orłów tam.

II. Słońce tobą się ucieszy  
Leć-że ptaku leć!  
Dla barw swych tam gdzie przelecisz  
miłość w sercach nieć  
Pójdą z tobą w górę serca  
Pójdzie nasza myśl!  
Hej ptaku! Ty Polski imię  
nieś w górę dziś!

Refren: Orlim szlakiem, polskie mkną szybowce  
na słoneczny idą lot  
orlej sławy dumne lecą łowce  
raz po laur, raz po burzy grot  
Lotnik pan, z chmurą w tan  
Idzie ponad polski łąn  
Orlim szlakiem nasze mkną szybowce  
w piersi serce bije nam jak młot.



# Co czytać? - Przegląd wydawnictw lotniczych



GUSTAW ANDRZEJ MOKRZYCKI: *Skrzydłata ludzkość*, 2 tomy z atlasem. Lwów 1936

Książka o lotnictwie dla wszystkich. Napisana przez profesora Politechniki Warszawskiej, wykładającego na Wydziale Lotniczym, jest dziełem fachowca, który przedmiot swój zna na wylot a przy tym kocha. Dlatego pisze z głęboką znajomością tematu i z entuzjazmem, chce nie tylko dać jak najwięcej wiadomości o lotnictwie, ale równocześnie dąży do przelania w serca czytelników tego zapału i umiłowania dla lotnictwa, jakie sam czuje. Wiedza o lotnictwie podana jest w tej książce w sposób barwny, jasny, prosty. Tajniki jej każdy pojmie i zrozumie. Tom pierwszy jest poświęcony głównie komunikacji lotniczej, urozmaicony ciekawymi opo-

wiadaniami i wspomnieniami, tom drugi zawiera pamiętniki ucznia pilota a w dalszej części stanowi przystępny wykład nauki o lotnictwie. Uzupełniony jest doskonałym i obszernym atlasem rysunków. W tekście książki dużo ciekawych i pięknych ilustracji.

Książka prof. Mokrzyckiego powinna stać się pierwszą lekturą wszystkich, którzy bliżej interesują się lotnictwem.

GUSTAW ANDRZEJ MOKRZYCKI: *Przeszłość, teraźniejszość i przyszłość lotnictwa*, Warszawa 1935

Jeszcze lepiej będzie zacząć zapoznawanie się z lotnictwem od innej wcześniejszej, równie doskonałej i przystępnej książki tego samego autora, zatytułowanej „Przeszłość, teraźniejszość i przyszłość lotnictwa“. Na 127 stronach znajdziemy tu wszystko, co nas może w lotnictwie interesować. Dowiemy się w skrócie bogato ilustrowanym historii lotnictwa, poczynawszy od najwcześniejszych jego śladów, potem zapoznamy się z budową atmosfery i wszystkimi rodzajami lotnictwa współczesnego, a w końcu poprowadzi nas autor nawet w przyszłość, wskazując na przypuszczalne drogi rozwoju lotnictwa, które sięga po opanowanie wszechświata i żyje ideą pokonywania przestrzeni międzyplanetarnych. Książka pisana jest również z myślą o młodzieży i przeznaczona dla jej użytku.



„Młodości, damy ci skrzydła“, Warszawa 1927, Wydawnictwo Dowództwa Lotnictwa

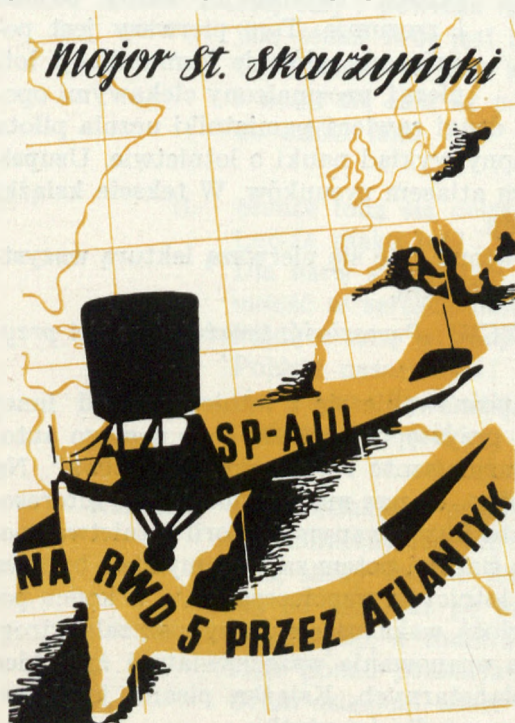
Kto chce zostać oficerem-lotnikiem, znajdzie w tej książce wszystkie potrzebne mu informacje i wskazówki, jak cel ten osiągnąć. Kto nie ma takich zamiarów, przeczyta ją również z zadowoleniem. Zawiera ona bowiem tryskające humorem opowiadanie Kornela Makuszyńskiego oraz świetne wspomnienia podchorążego-lotnika, który wesoło spowiada się ze swoich przeżyć na pierwszych szczeblach lotniczej kariery. Bardzo ciekawy jest artykuł „O czym przyszły lotnik wiedzieć powinien“.

STANISŁAW KARPINŃSKI major-pilot: *Polskie skrzydła w moich lotach długodystansowych*

Opowieść jednego z naszych najślawniejszych lotników o jego wspinających lotach, które rozniosły po świecie sławę polskich skrzydeł. Zawiera obszernie i barwne opowiadania o locie dookoła Polski, do Azji i Afryki oraz o locie dookoła Europy. Ostatni rozdział mówi o przygotowaniach do zakończonego katastrofą lotu do Australii.

STANISŁAW SKARŻYŃSKI major-pilot: *NA RWD-5 przez Atlantyk*

Bohater sławnego lotu przez Atlantyk Południowy, dokonanego na małym samolocie turystycznym RWD-5, major Stanisław Skarżyński, daje w książce tej pasjonujący opis swoich przygód i wrażeń. Dwadzieścia samotnych godzin ponad bezmiarami wód, to pasmo niezapomnianych przeżyć, które mierzyć możemy tylko miarą bohaterstwa. Ale tego bohaterstwa



nie odczuwa sam pilot. Dla niego ten wyczyn to jakby zwyczajna rzecz. Dlatego pisze o nim prosto i skromnie, po żołniersku, tym właśnie ujmując czytelnika i przykuwając jego uwagę. Reportaż mjr. Skarżyńskiego nie ogranicza się do opisu samego lotu. Dużo miejsca zajmuje w nim sprawozdanie z podróży po największych skupieniach emigracji polskiej w Ameryce, dla której był nasz pilot gościem z dalekiej ojczyzny, który dał wspaniały dowód jej potęgi i rozwoju, zapisując swe nazwisko na liście najlepszych lotników świata i międzynarodowych rekordów lotnictwa. Książkę tę powinni przeczytać nie tylko ci, co się lotnictwem specjalnie interesują, ale poznać ją winien ogół młodzieży.



**ZBIGNIEW BURZYŃSKI** kapitan pilot balonowy: *Pomiędzy chmurami*

Znów opis jednej z najwspanialszych przygód polskich rycerzy powietrza, zwycięskiego lotu naszych baloniarzy na zawodach o puchar Gordon-Bennetta w Ameryce. Dzięki temu zwycięstwu Polska rozpoczęła serię zwycięstw, które trwały jeszcze przez dwa lata, przynosząc nam puchar Gordon-Bennetta na własność. Jak wiadomo ten amerykański lot kpt. Burzyńskiego zakończył się lądowaniem w dziewiczej puszczy kanadyjskiej. Zanim lotnicy zdołali dotrzeć do najbliższych siedzib ludzkich, uważano ich już powszechnie za zaginionych.

Na marginesie tych trzech z kolei omawianych książek warto zaznaczyć, że szczególną wartość przedstawiają one dla miłośników powieści podróżniczych. Przygody, które stanowią ich treść, swą atrakcyjnością przewyższają wiele fantastycznych opowiadań a przy tym dostarczają wielu cennych wiadomości o krajach, które gościły naszych lotników.

**TADEUSZ JAKIMOWICZ:** *Ogólne wiadomości o szybownictwie*

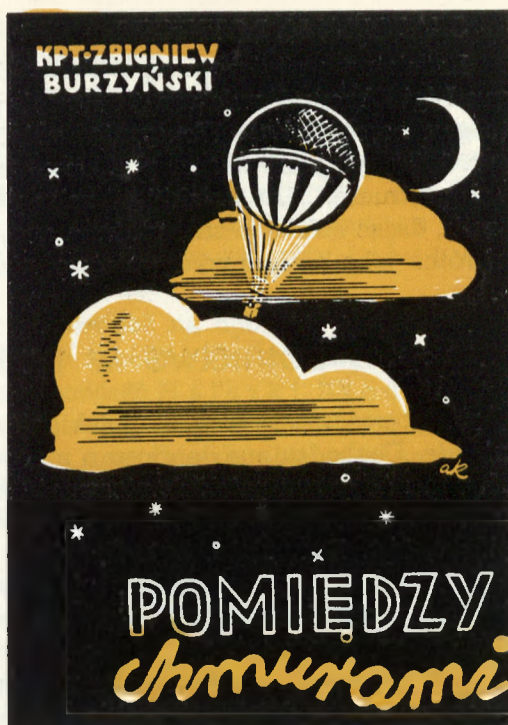
Popularna, przystępna dla wszystkich książka o najpiękniejszym sporcie, szybownictwie. Zawiera podstawowe wiadomości o nim i przedstawia jego dzieje w Polsce. Każdy kandydat na pilota szybowcowego powinien ją poznać jako wstęp do dokładniejszego zapoznania się z szybownictwem. W zakresie popularnych książek o szybownictwie jest to jedyna tego rodzaju publikacja w Polsce.

**E. BACHEM:** *Praktyczny podręcznik pilota szybowcowego*

**WOLF HIRTH:** *Wyższa szkoła szybownictwa*

**RYSZARD DYRGALLA:** *Pilot szybowcowy*

Trzy podręczniki dla pilotów szybowcowych, stanowiące całość tego rodzaju wydawnictw w Polsce. Zainteresować winny tych wszystkich, którzy pragną poświęcić się szybownictwu. Książka Bachema przeznaczona jest do nauki podstaw szybownictwa. Publikacja Hirtha (jeden z pionierów szybownictwa i czołowych szybowników świata) oraz Dyrgały (jeden z najlepszych pilotów szybowcowych Polski) są wyższą szkołą pilotażu szybowcowego, przeznaczoną dla tych, którzy marzą o sportowych sukcesach i wyczynach lub przynajmniej o tytule dobrego szybownika i pilota podkategorii „D”.



Lotnictwu poświęcone są w Polsce dwa miesięczniki: „*Lot Polski*“ (organ Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej) oraz „*Skrzydłata Polska*“ (organ aeroklubów). Wspomnieć należy, że „*Skrzydłata Polska*“ wydała w r. 1936 specjalny numer pt. „*Uczmy się latać*“, który jest małą encyklopedią lotniczą. „*Lot Polski*“ od roku prowadzi na swoich łamach podobną pracę, dając alfabetycznie ułożoną encyklopedię lotnictwa, która ukaże się wkrótce jako osobne wydawnictwo, pierwsze tego rodzaju w Polsce.

## Lotnictwo w poezji i powieści

Zainteresowania pisarzy polskich tematami lotniczymi są na ogół niewielkie. Dochodzą one do głosu u niewielu tylko powieściopisarzy czy poetów, tak że grupa polskich pisarzy lotniczych jest nieliczna, jeśli nie wliczymy w nią sławnych lotników naszych, jak mjr Skarżyński, mjr Karpiński, kpt. Burzyński, kpt. Brenk, ś. p. kpt. Żwirko, por. Czarkowski-Golejewski, którzy opisali barwnie i żywo swoje przygody w czasie większych i sławniejszych lotów, tworząc w ten sposób wcale bogatą literaturę lotniczo-pamiętnikarską.

Ale pomimo to znajdziemy w naszym współczesnym piśmiennictwie na tematy lotnicze dzieła literackie dobre, ciekawe i warte ze wszech miar poznania.

Najwybitniejszym i najszerzej znanym przedstawicielem polskiej beletrystyki lotniczej jest kpt. pil. Janusz Meissner. Urodzony w roku 1901, od 26. roku życia poświęcił się lotnictwu. Brał również udział w powstaniach górnośląskich. Posiada wiele zaszczytnych odznaczeń wojskowych za swą służbę w lotnictwie. Jego dorobek literacki jest bogaty i różnorodny, gdyż nie ogranicza się tylko do tematów zaczerpniętych z lotnictwa.

Meissner jest autorem następujących zbiorów nowel lotniczych: „*Han-gar nr 7*“, „*Skok przez Atlantyk*“, „*4.300 kilometrów*“, „*Licznik z czerwoną strzałką*“, „*Rekord*“. Wśród nich znajdziemy dużo obrazów codziennego życia lotników, przygody wojenne, przygody w służbie komunikacji powietrznej i pierwsze polskie nowelki na tematy szybowcowe (pierwsza z nowel zbioru „*Pierwsze kroki*“). Do tej grupy jego książek zaliczyć należy również kilka doskonałych nowel ze zbioru „*Latający diabeł*“. Powieści lotniczych napisał Meissner trzy: „*Eskadra*“, „*Szkoła Orłąt*“ i „*L — 59*“. Z nich najślawniejszą jest „*Szkoła orłąt*“, pasjonująca opowieść z życia starego pilota, który poświęca resztę życia na szkolenie we własnej szkole młodych lotników i potem staje na czele ich eskadry w obronie granic Polski. Ostatnia powieść Meissnera „*L — 59*“ stanowi dzieje jednego z niemieckich sterowców. Bohaterem jej jest kapitan sterowca, marzący o podboju i opanowaniu Afryki.

Kpt. Meissner znany jest również jako autor podręcznika do nauki pilotażu, „*Opowiadań lotniczych*“ dla młodzieży i tomiku „*Na błękitnych gościńcach*“. Szczególnie godne są polecenia „*Opowiadania lotnicze*“, barw-



ne, żywe, wzruszające i pouczające, gdzie autor poświęcił dużo miejsca roli lotnictwa w walkach o niepodległość Polski.

Drugi nasz pisarz lotniczy to por. pil. Stefan Łaszkiewicz. Pierwsza jego powieść „Sępy“ ukazała się w roku 1936. Poprzednio znany był jako autor licznych bardzo ciekawych nowel lotniczych, drukowanych w „Locie Polskiej“. Autor „Sępów“ jest pilotem-myśliwcem, zna życie lotnicze doskonale, tematem swojej powieści czyni życie eskadry z całym jej bogactwem i rozmaitością. Szczególnie piękne są opisy lotów i walk powietrznych.

Stefan Łaszkiewicz zapowiada się również na dobrego pisarza, który jeszcze niejednokrotnie zainteresuje nas zapewne swoimi książkami.

Zasługuje również na wymienienie powieść Halszki Szodrskiej pt. „W ogniu i w locie“. Są to dzieje asa polskiego lotnictwa od lat dzieciennych, przez wojnę, ciężkie przeżycia szpitalne do służby w upragnionym lotnictwie, w którym zasłynął jako wielokrotny zwycięzca i świetny pilot.

Tematom lotniczym poświęcił również uwagę bardzo popularny i lubiany dla swego humoru i pogodnego spojrzenia na życie pisarz Kornel Makuszyński, który napisał dla młodzieży książkę pt. „Latający chłopiec“ i bardzo dobry szkic, przepojony entuzjazmem dla lotnictwa pt. „Młodości, damy ci skrzydła“.

Z innych ciekawostek wymienić należy zainteresowania lotnicze Zygmunta Nowakowskiego, który pod wpływem wizyty w ośrodkach wyszkolenia lotniczego na Śląsku zapowiada napisanie powieści lotniczej dla młodzieży z życia młodych pilotów. Zobaczmy, czy zapowiedź spełni.

Kto pragnie przeczytać interesujące i dobre opowiadania lotnicze, temu polecam roczniki 1936 i 1937 czasopisma „Lot Polski“, gdzie znajdzie się ich pod dostatkiem.

W poezji lotnictwo również małe święci triumfy. Wymienić bowiem możemy tylko trzech poetów, których zainteresowania w tym kierunku są poważniejsze i głębsze. Są to: Juliusz Baykowski, Czesław Jerzy Kączkowski i Mieczysław Lisiewicz. Pierwszy z nich jest autorem zbioru wierszy lotniczych pt. „Turkusowa arena“. Jako stary pilot wojskowy, Baykowski wypowiada w wierszach swych głębokie umiłowania lotnictwa i odzwierciedla bardzo interesująco wrażenia i przeżycia pilota w różnych okolicznościach życia i swej służby w lotnictwie. Czesław Jerzy Kączkowski, autor tomu wierszy „Gon“, jest inżynierem i sportowcem. Dlatego w lotnictwie widzi przede wszystkim wspaniały, królewski sport, dający moc silnych i pięknych wrażeń. Poza tym patrzy na nie jak inżynier, wielbi geniusz człowieka, który potrafił opanować przestworza, zachwyca się rytmem silnika, śpiewa hymn do śmigła. Mieczysław Lisiewicz napisał kilkanaście doskonałych wierszy lotniczych, których nie ogłosił jeszcze w tomiku, ograniczając się do publikowania ich w czasopismach. W wierszach tych zasługuje na uwagę zainteresowanie się pracą „szarych“ ludzi lotnictwa — mechaników, którym na ogół tak mało poświęca się uwagi.

Oto mniej więcej cały dorobek naszej literatury pięknej na tematy lotnicze.

Wierzimy, że z czasem będzie tych książek lotniczych coraz więcej, że przybywać będą w miarę wzrostu znajomości spraw lotniczych w społeczeństwie. Ale i to, co już mamy, zasługuje na poznanie.

zh.

KPT. MICHAEL CELY: „Czarne skrzydła“. Przekład z angielskiego Stefanii Reymanowej. Warszawa 1937 r.

Lotnictwo jest dziedziną, która dziś interesuje wszystkich, a przede wszystkim młodzież. Toteż każda książka lotnicza cieszy się dziś wielkim powodzeniem. Tym bardziej poczytne są powieści w rodzaju „Czarnych skrzydeł“, której bohaterem jest lotnik, a treść stanowią emocjonujące przygody powietrzne.

Autor sam jest lotnikiem, który w czasie wielkiej wojny pełnił służbę w angielskiej flocie powietrznej. Techniczna strona powieści opracowana jest bardzo szczegółowo i fachowo. Młody czytelnik zostaje wszechstronnie wprowadzony we wszelkie tajniki sztuki pilotażu, poznaje zasady funkcjonowania maszyny itd.

Bohaterem powieści jest major Rennie, lotnik i konstruktor nowego samolotu, którego doskonałość chce wykazać w rekordowym locie dookoła świata. Towarzyszą mu w tej podróży dwaj chłopcy, syn i bratanek, z których jeden jest już doświadczonym pilotem. „Nomad I“ majora Renniego po doznaniu takich przygód, jak burza nad Atlantykiem i zmylenie kierunku, napotyka przypadkowo jakiś tajemniczy czarny samolot, którego pilot nie tylko nie przestrzega reguł obowiązujących w komunikacji powietrznej, ale stara się uniknąć następstw, umknąć i zatrzeć za sobą ślad. Mjr Rennie podejrzewa w tym jakąś tajemnicę i postanawia nawet zboczyć ze swego kursu byle zdemaskować czarnego pilota. Lądowanie na bezludnej wyspie Oceanu Spokojnego, która okazuje się bazą lotniczą jakiejś anarchistycznej organizacji lotniczej, chcącej owoładnąć światem, sensacyjne wiadomości nadane z aparatu radiowego „Nomada“ do najbliższej leżących państw i mobilizacja eskadr ich, wreszcie walka — stoczona z czarnymi piratami — trzymają czytelnika w nieustannym napięciu, aż do chwili, kiedy ostatni samolot nieprzyjacielski, zaskoczony podczas ucieczki przez burzę piaskową na pustyni Gobi, zostaje zdobyty przez załogę „Nomada“. W ten sposób samolot, który miał wykazać tylko swą sprawność komunikacyjną i transportową, okazał się odpowiednim również do celów wojskowych.

Poza zajmującą treścią, dodatnią cechą powieści jest wykazanie na jakie trudy i niebezpieczeństwa narażony jest lotnik i że zawód ten wymaga obok sprawności fizycznej, wielkiego hartu ducha, zimnej krwi, opanowania nerwów i szybkiej decyzji

Z. Gr.

---

**Zadaniem LOPP jest popieranie rozbudowy polskiego lotnictwa we wszystkich jego dziedzinach.**

**Dlatego popieraj LOPP — Zapisz się na członka.**

---



## IDZIKOWSKIEMU

Sześćsetpięćdziesiąt mechanicznych koni  
poniosło was w tętnie pędzącej husarii —  
rozdzwoniły się piersi w bohaterskim gonie  
i płaty samolotu rozkwitły w sztandary — —

O, sławo — zatknięta na bagnet piorunu  
monstrancjo wszystkich kontynentów świata,  
jarząca się przed nami promienistą łuną —  
w imię Boże nas prowadź — jak i ty skrzydlatych!...

Naprzód — nad Atlantyku upiorne lotnisko —  
śmigłym cieniem przedrzeźniać się falom —  
w skłębione czarnych chmurzyc rykowisko  
wbić się klinem rozśpiewanej stali — —

Naprzód — pełny gaz!...  
w twardym zwarcu szczęk  
zdławić żelaźnie nerwów spazm —  
zetrzeć na miazgę głupi lęk —  
szybkością spić się jak winem:  
dolecieć — lub zginać!...  
gaz — gaz — —

Ja, Twój żołnierz w przednią straż posłany,  
Polsko — dumą napełnię serca Twego stągiew —  
patrz: jako namiestnik pancерnej chorągwi  
w burzyszcze nieba biję śmigła buzdyganem!...

gaz — gaz — —  
pełny gaz — —

Tętno zgrzanego motoru  
spijam oczami z tarczy tachometru —  
miast depesz — zrzucimy znajomym Azorom  
nanizane na śmigło setki kilometrów — —

gaz — pełny gaz —

Sss — —  
co — co to —  
stop — co to jest — co —

serce umiera strzępem lodowatej mgły —  
ucho nie zwiedzie starego pilota —

słyszysz? ∴ w malejących bezwolnie obrotach —  
słyszysz — słyszysz — ty — —

tak — — lądować?... byle gdzie — —

O, śnie mój — o złotej Szpadzie śnie!...

Boże — Hetmanie skrzydlatych husarzy!...

w ojcowskie Twoje chylę się ramiona —  
czołem Ci biję w kornym kapotażu:

Boże — sławę mą ocal w drugiej reducie Ordona —

piorunem uderz w moją oficerską pierś —

tak przysięgłem: dolecieć —

lub —

ŚMIERĆ — — —

### 3 konkursy na pieśni Ligi Morskiej i Kolonialnej

Sprawa morza jest dla nas równie ważna, jak sprawa powietrza.

Dlatego z gorącą radością witamy inicjatywę L. M. i K. przysporzenia repertuaru morsko-pieśniarskiego drogą konkursów kompozytorskich, a Czytelników i Sympatyków naszego pisma zachęcamy do jak najliczniejszego udziału w konkursie.

Red.

#### K O N K U R S I.

na piosenkę dla młodzieży szkolnej na jeden głos z fortepianem

odpowiadającą następującym warunkom:

- 1) Piosenka ma formę zwrotkową. 2) Nadaje się do wykonania przez młodzież szkolną. 3) Jest tak ułożona, że może być wykonana także bez fortepianu.

Nagrody: I — zł 100,—

II — „ 80,—

III — „ 70,—

IV — „ 50,—

#### K O N K U R S II.

na piosenkę dla marynarzy na jeden głos z fortepianem

odpowiadającą warunkom:

- 1) Piosenka ma formę zwrotkową. 2) Przeznaczona jest do wykonania przez marynarzy. (Może być wykonana także bez fortepianu).

Nagrody: I — zł 100,—

II — „ 80,—

III — „ 70,—

IV — „ 50,—

#### K O N K U R S III.

na pieśń chóralską, chór mieszany lub męski a capella

Forma dowolna. Czas trwania najwyżej 5 minut.

Nagrody: I — zł 200,—

II — „ 100,—

III — „ 75,—

#### WARUNKI OGÓLNE DLA WSZYSTKICH KONKURSÓW

- 1) Utwory winny być napisane do ustalonych tekstów pióra Z. Kleszczyńskiego, K. Makuszyńskiego, J. Stępowskiego, które można otrzymać w Biurze Zarządu Głównego LMK w Warszawie, ul. Widok 10 — II p.
- 2) Utwory nagrodzone stają się własnością LMK, która posiada wszelkie prawa ich wydania.
- 3) Utwory zaopatrzone w godło należy przysłać do Biura Ligi Morskiej i Kolonialnej w Warszawie z dołączeniem zamkniętej koperty z imieniem, nazwiskiem i adresem kompozytora.
- 4) Ostateczny termin nadsyłania utworów upływa dnia 15 maja 1938 r.

**Skład Jury:** Profesorowie Konserwatorium Warsz.: S. Kazuro, L. Lefeld, W. Maliszewski, K. Sikorski.

Wyniki konkursu będą ogłoszone w dniu „Święta Morza“ 1938 r.



# Wiwat LOPP

Słowa i muzyka  
Czesława Hąskiego.

*Marcia.*

*p* Każdy z nas co to Li-ga O-bro - ny Powietrznej Przeciwwa-zo-wej  
wie. Da - je wczas, bezpieczeństwo o - chro - nę. Maskę, dom i schron.  
Poczwórny znak ze sta - li. W ser - ce Po-la-ka wa - li. Od Kar-pa-ty aż po Hel. Gdzie  
Refren  
czerwień ło-po-ce i biel. Wi - wał LOPP! Niech ży - je L. O. P. P. —  
Każ - dy wie że bez niej źle I kurs i sprzęt ga -  
zo - wy nam da - I dom i schron go - to - wy już dla nas ma.  
Wi - wał LOPP! Strażnicz - ko łoł - nych bram So - ko - li wzrok wbij w granic  
mrok. Chłop i pan — ko - bie - ta dziecko wie, Co zna - czy  
L. O. P. P. ten znak L. O. P. P. L. O. P. P.

I.

Każdy z nas  
Co to Liga Obrony  
Powietrznej Przeciwwgazowej wie.  
Daje w czas, bezpieczeństwo ochronę  
Maskę, dom i schron.  
Poczwórny znak ze stali  
W serce Polaka wali  
Od Karpat aż po Hel  
Gdzie czerwień łopoce i biel.

Refren :

Wiwat LOPP  
Niech żyje L. O. P. P.  
Každy wie, że bez niej źle  
I kurs i sprzęt gazowy nam da  
I dom i schron gotowy już dla nas ma.  
Wiwat LOPP!  
Strażniczko lotnych bram  
Sokoli wzrok  
Wbij w granic mrok.  
Chłop i pan,  
Kobieta, dziecko wie,  
Co znaczy LOPP, ten znak L. O. P. P.

II.

Si vis pacem para bellum  
Stara nauka ze rzymskich lat,  
Jak słowiańskie Lelum-Polelum  
Dla nas LOPP — to brat  
Chroni, kształci, poucza  
Od Odry aż do Zbrucza,  
Od Karpat aż po Hel,  
Gdzie czerwień łopoce i biel! .

Refren jak wyżej.

---

**Liga Obrony**

**Powietrznej i Przeciwigazowej (LOPP)**

buduje lotniska i urządzenia lotnicze —  
organizuje i finansuje modelarstwo lotnicze  
i utrzymuje szkoły szybowcowe i szkoły pilotów  
motorowych — organizuje i finansuje sport  
spadochronowy — popiera rozwój wiedzy  
lotniczej.

**Zapisujcie się na członków LOPP.**

---

PPKK 1112-Z: LIOJMKZ-STATOŻECKI  
**ZBIOROLIA OBRONA  
PRZECIWKAZOLIA WIEKSZYCI  
SKUPIEN LUDZKICH**







## ZAGADKI

(Ułożyła A. Bachmanówna)

I.

TEOD. REKRYT,  
WIŚLICA

III.

PAWEŁ SÓL-WZIĘTA  
TATRY

II.

IRENA K. RZUT.  
KATOWICE

IV.

WALENTY WÓŁ-PIESZ.  
TATRA

Jakie są zajęcia osób, wymienionych na pierwszych dwóch biletach?  
Jaki okrzyk wydają osoby na dwóch ostatnich biletach?

### Rozwiązanie zagadek z nr 9

#### Krzyżówka



#### Zadanie Nr 1

Stado liczyło 36 gęsi.

$$36 + 36 + 18 + 9 + 1 = 100.$$

#### Zadanie Nr 2. Ślusznym podział zapłaty

Obydwaj Arabowie mieli razem 8 sucharów. Dzieląc się z podróżnym — każdy zjadł  $\frac{2}{3}$  tj.  $2\frac{2}{3}$  suchara. To znaczy, że pierwszy Arab odstąpił

na rzecz podróżnego  $2\frac{1}{3}$  tj.  $\frac{7}{3}$  suchara, zaś drugi Arab tylko  $\frac{1}{3}$  część suchara.

Otrzymane 8 monet powinni byli podzielić zatem w stosunku 7:1, tzn. pierwszy Arab winien był otrzymać 7 monet, drugi Arab tylko 1 monetę.

#### Rebus

„Świetlica“ miesięcznik dla młodzieży.

# Odpowiedzi redakcji

**WP. A. Bach., Katowice.** Z zagadki „logogryf” jako zbyt trudnej dla „Świetlicy” nie skorzystamy.

**WP. J. K., Sarnów.** Hymn „My świetlicowa, nieugięta bracia” nie nadaje się na pieśń, ponieważ są usterki prozodyczne. Artykuł „Świetlica w Sarnowie” z powodu zbyt subiektywnego ujęcia nie mógłby iść bez przeróbek.

**WP. R. Cz., Czerwionka.** Dziękujemy za artykuł o pisankach, skorzystamy. Głos w dyskusji wymaga przeróbki.

**WP. R. Sit., Jastrzębie Górne.** Materiały „Co nas czeka” zużytkujemy częściowo.

**PT. Sekcja Prasowa Świetlicy Powsz. w Rudzie.** „Dokształcanie zawodowe a świetlice” pójdzie w następnym numerze. — Dziękujemy.

**WP. M. Myczk., Kochłowice.** Materiały o dekoracji zużytkujemy częściowo w następnych numerach. Prosimy o pamięć.

**WP. w. d. — Żory.** „Wspomnienia znad Wiger” umieścimy w następnym numerze. Serdecznie dziękujemy.

**WP. St. Wybr., Brzezinka.** „Nasza Doroczna Regionalna” zostanie umieszczona w następnym numerze.

**WP. Kąg. Henr., Brzeziny.** „Polska mocarstwowa a morze” otrzymaliśmy. Pójdzie w przyszłości. Prosimy o dalszą współpracę.

---

## TREŚĆ NUMERU:

Od redakcji. — Budujmy modele. — Na spadochrony! (Mój pierwszy skok spadochronowy. — Sport spadochronowy w Polsce). — *J. Braun:* Lotnik. — Kto morowiec — na szybowiec! (Ogon gotów... — Na śląskich szybowiskach. — Kiedy lot trwa minutę. — Szybownictwo w Polsce). — Dobre warunki w szkole szybowcowej w Pińczowie. — W szkole lotniczej. — *Cz. J. Kączkowski:* Dyplom pilota. — Co będziemy inscenizować (*E. Szymańskiego:* Lotnicy). — Orlim szlakiem. — Co czytać? Przegląd wydawnictw lotniczych. — *Cz. J. Kączkowski:* Idzikowskiemu. — 3 konkursy na pieśni Ligi Morskiej i Kolonialnej. — Wiwat LOPP. — Rozrywki. — Odpowiedzi redakcji.

---

Miesięcznik „Świetlica” ukazuje się dnia 20 każdego miesiąca pod redakcją F. Sachsego.

Redaktor odpow. i kierownik administracji: Mgr Edw. Wawrzon.

Wydawca: Komitet Redakcyjny.

Adres Redakcji i Administracji: Katowice, ul. Pocztowa 16, III p., telefon 347-13. Konto P. K. O. 309-030.

Prenumerata roczna 2,— zł, cena pojedynczego numeru 20 gr.

---

DRUKIEM K. MIARKI W MIKOŁOWIE